



HAL
open science

Les enjeux des mobilités scolaires : les mobilités à l'âge de l'adolescence et leurs enjeux dans le cadre de la construction de soi

Clément Luquet

► To cite this version:

Clément Luquet. Les enjeux des mobilités scolaires : les mobilités à l'âge de l'adolescence et leurs enjeux dans le cadre de la construction de soi. Education. 2021. dumas-03925256

HAL Id: dumas-03925256

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03925256>

Submitted on 5 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Mémoire

Présenté pour l'obtention du Grade de

MASTER

« Métiers de l'Enseignement, de l'Éducation et de la Formation »

Mention 2nd degré, Professeur des Lycées et Collèges,

LES ENJEUX DES MOBILITES SCOLAIRES

Les mobilités à l'âge de l'adolescence et leurs enjeux dans le cadre de
la construction de soi.

Présenté par
LUQUET Clément

Sous la direction de :
VRAC Michel

Grade :
Maître de conférences en géographie à l'université de Franche-Comté

DECLARATION DE NON-PLAGIAT

Je soussigné, Clément Luquet déclare que ce mémoire est le fruit d'un travail de recherche personnel et que personne d'autre que moi ne peut s'en approprier tout ou partie.

J'ai conscience que les propos empruntés à d'autres auteurs ou autrices doivent être obligatoirement cités, figurer entre guillemets, et être référencés dans une note de bas de page.

J'étaye mon travail de recherche par des écrits systématiquement référencés selon une bibliographie précise, présente dans ce mémoire.

J'ai connaissance du fait que prétendre être l'auteur - l'autrice de l'écrit de quelqu'un d'autre enfreint les règles liées à la propriété intellectuelle.

A Pierrecourt., le 14/05/2021

Luquet Clément
Signature :

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	5
1. Présentation de l'évolution des mobilités scolaires pour comprendre les enjeux actuels des transports et l'importance de la capacité à se mouvoir en zone rurale.	14
1.1 L'histoire du transport scolaire et la mise en place de mobilités spécifiques aux adolescents.	14
1.2. LA MISE EN PLACE EST LA GESTION DES TRANSPORTS SCOLAIRES	21
1.3.L'INEGALE MOBILITE ENTRE LES ADOLESCENTS RURAUX PESE-T-ELLE SUR LEURS TRAJECTOIRES D'AVENIR ?	28
2. Étude des mobilités des adolescents au quotidien : des pratiques caractéristiques d'une classe d'âge auxquelles s'ajoutent des pratiques individuelles à la fois genrées et influençables.	36
2.1..... Les mobilités courantes des adolescents.	37
2.2 Etude des pratiques et habitudes qui se mettent en place selon les modes de transports utilisés au quotidien.	42
2.3... La sphère scolaire est un acteur qui doit éduquer les adolescents aux enjeux actuels des mobilités.	48
3. Les mobilités dans le programme d'enseignement du lycée professionnel : application de notre recherche à une séquence didactique pour une classe de première.	55
3.1..... Créer une séquence en lien avec les mobilités dans le cadre du programme de première professionnelle.....	55
3.2..... Trame synoptique de la séquence	59
CONCLUSION	80
Bibliographie et sitographie.....	84

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé lors de la rédaction de ce mémoire.

Je voudrais dans un premier temps remercier, mon directeur de mémoire monsieur Michel Vrac, maître de conférences à l'Université de Franche-Comté, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Je remercie également toute l'équipe pédagogique de l'INSPE de Besançon et les intervenants professionnels responsables de ma formation, pour nous avoir donné des conseils méthodologiques.

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire :

Madame Jenny Mouillet et Monsieur Luquet Hervé pour m'avoir permis de réaliser mon enquête sur les mobilités des élèves auprès de leurs classes.

Ma compagne, Irmice Bordin-Née, pour avoir relu et corrigé mon mémoire. Ses conseils de rédaction ont été très précieux et son soutien m'a permis de terminer à temps.

Mes parents et mes beaux-parents, pour leur soutien constant et leurs encouragements.

Les enfants et adolescents¹ doivent au même titre que les actifs se déplacer chaque jour. Le quotidien en période scolaire est rythmé par les mobilités pendulaires, qu'ils réalisent en semaine pour effectuer les déplacements entre leur domicile et l'école ou l'établissement scolaire. Dans les années 1990, la durée moyenne pour ce type de trajet était d'un quart d'heure. Mais avec les dynamiques actuelles, le nombre d'établissements scolaires s'est réduit

ces dernières années, notamment en milieu rural. De ce fait le temps passé dans le transport scolaire augmente. Les élèves parcourent de plus en plus de kilomètres pour se rendre sur leur lieu d'enseignement, et au cours de la progression de leur parcours d'études, cette distance augmente car les établissements comme les collèges et les lycées sont plus éloignés du domicile que l'école. Ceux-ci ayant des effectifs à respecter pour rester viables, leur bassin de recrutement augmente en même temps que le taux d'enfants scolarisés diminue. Les collèges et les lycées sont désormais localisés dans les petites, moyennes et grandes villes, ce qui oblige les jeunes à être mobiles dès le plus jeune âge.

Les mobilités des adolescents, à l'heure actuelle, sont bien différentes de celle de leurs aïeux au même âge. Leurs grands-parents ont connu un système scolaire très différent de son

Figure 1- Départ des élèves vers leur établissement scolaire dans une commune périurbaine de Besançon.



¹ L'organisation mondiale de la santé définit l'adolescence sur le plan biologique comme étant la période de croissance entre 10 et 19 ans. Du point de vue de la sociologie, c'est une période qui se caractérise par une maturité physique, sexuelle et psychologique. Généralement l'approche des 20 ans fait que l'on passe du statut d'adolescent à celui de jeune adulte. Dans notre réflexion, on considérera que l'adolescence est l'âge entre 10 et 20 ans et de ce fait, que l'enfance se termine aux alentours des 10 ans, le passage au collège marquant un tournant.

organisation actuelle. Depuis les cinquante dernières années, le système éducatif scolaire a subi des transformations importantes qui ont entraîné une réorganisation du parcours des élèves, passant par différents établissements. Dans les années 1960, on assiste à une large massification scolaire. Les élèves depuis les réformes, du début de la V^{ème} République jusqu'à la création du collège unique en 1975 par la loi Haby, ont permis de créer le système qui est encore en place aujourd'hui. Les réformes menées par René Haby ont fait du collège un véritable intermédiaire entre le cycle primaire et le lycée. Suite au choix du ministre de l'Éducation, Jean Berthoin, de prolonger l'obligation de l'instruction jusqu'à l'âge de 16 ans en 1959, le parcours scolaire des élèves est allongé et le primaire n'est plus un cycle terminal. La durée de la scolarité s'allonge et les élèves ruraux ont l'obligation de poursuivre leurs études après le collège et la possibilité de faire de études supérieures. Les enfants vivant en milieu rural ont longtemps eu des études courtes, limitées à l'enseignement primaire obligatoire. Des circuits de ramassages scolaires sont mis en place dans les années 1960 pour desservir les établissements de l'enseignement primaire, secondaire, agricole et professionnel. Cela entraîne des changements radicaux dans les habitudes et les mobilités des adolescents. Ils ne se contentent plus de se rendre à l'école communale à pied, ils prennent le car avec les élèves des communes voisines. Contrairement aux élèves urbains, qui ont un tissu d'établissements scolaires dense et des moyens multiples pour se rendre à l'école, en milieu rural, les élèves partent souvent à la journée et utilisent quotidiennement la voiture et le bus scolaire.

Nous nous concentrerons sur les mobilités scolaires en milieu rural, ainsi que dans les espaces périurbains tout en faisant le lien avec les autres mobilités courantes des élèves. L'usage du terme mobilités en géographie est réservé aux déplacements des personnes. Jérôme Lombard et Olivier Ninot les définissent en 2010 comme « *tous les déplacements dans l'espace, quelles que soient leur durée, leur rapidité ou leur dimension spatiale, allant des mouvements quotidiens aux migrations et des voyages (professionnels, touristiques) aux changements de résidence* » (Nino O. et Lombard J., 2010, p 155). La mobilité est aujourd'hui au cœur des enjeux des espaces ruraux et de la question de l'aménagement des territoires. Les individus ont une mobilité choisie lorsqu'ils se déplacent suivant leurs envies et c'est pour eux, une certaine forme de liberté. On peut ajouter qu'être mobile est considéré comme un droit. L'article L.111-1 du Code des transports parle de « *droit de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* ». Mais on peut dire que les adolescents ruraux de manière générale, ne sont pas libres dans leurs choix de circulation. Leur mobilité est contrainte par l'accord des parents jusqu'à leur majorité, et l'on peut souligner le fait qu'ils sont dépendants de ceux-ci, car ils ne peuvent pas utiliser

seuls une voiture avant d'avoir obtenu leur permis de conduire. Les mobilités des jeunes se limitent donc aux trajets scolaires et aux trajets familiaux. Leurs souhaits de déplacements se font souvent dans la logique de pérégrination familiale, si les parents estiment que leur déplacement est trop contraignant, ils peuvent refuser de le faire. Certains parents sont moins conciliants que d'autres, donc le risque est que les adolescents peuvent se sentir « prisonnier de la ruralité ».

Les espaces ruraux se définissent par le caractère géographique de la faible densité démographique, de constructions, d'emplois, de commerces, d'équipements, de services, de voies de transports et plus largement d'interconnexion selon la définition de Robert Chapuis (1973). Si on s'intéresse aux mobilités aux sein de cet espace rural, elles sont marquées par une faible diversité de moyens de locomotion. Il y a bien entendu le vélo, les cyclomoteurs, quelques lignes rurales de bus, mais ce qui est le plus répandu c'est l'automobile. La voiture individuelle est en effet le moyen le plus efficace de parcourir des distances moyennes et longues sans se soucier des conditions météorologiques. Elle offre un déplacement rapide et autonome, qui permet de se rendre au travail, de déposer les enfants dans les établissements scolaires et de se rendre dans divers commerces et services. Dans ce monde rural, les enfants jusqu'à leur adolescence n'utilisent que la voiture pour se déplacer. Cette pratique fait partie de leur héritage familial et devient une pratique qui s'encre durablement. Si l'on s'intéresse aux mobilités scolaires en lien avec la ruralité, l'académie de Besançon s'avère être un bon exemple. En effet selon une étude de l'INSEE de 2012, « *un franc-comtois sur deux vit dans un bassin de vie rural* » contre 31% de la population au niveau national. Si l'on s'intéresse déjà aux espaces ruraux dans l'aire de rayonnement de Besançon, on a la possibilité d'observer des dynamiques intéressantes. La densité d'offre éducative est problématique pour le cycle secondaire. En effet, les bassins de recrutement autour des villes Franc-comtoises sont relativement larges. Les lycées sont localisés dans les villes petites moyennes comme Gray, Dole, Lons-le-Saunier, Vesoul ou à Besançon. Les élèves peuvent parcourir plus d'une heure de trajet en autobus et une trentaine de kilomètres pour effectuer un simple aller au lycée. Quand le domicile est éloigné, les élèves ont parfois la possibilité de choisir l'internat, à condition que l'établissement propose un hébergement et que les parents aient les moyens financiers pour assumer ce choix. En effet, le coût de l'internat représente pour les parents un coût qui se chiffre en centaines d'euros par trimestre. C'est pourquoi la plupart sont demi-pensionnaires et partent au petit matin pour rentrer en fin d'après-midi. Des lycées, mais c'est surtout le cas des collèges qui se situent dans de plus petites communes.

Les bourgs ruraux et les petites villes sont intéressants en termes de mobilités car on y trouve les commerces et services communs. Les pôles périurbains disposent de moins d'équipements de la gamme supérieure mais leurs habitants n'ont pas spécialement besoin de quitter le pôle pour vivre, certains d'entre eux y ont même leur emploi. On se trouve face à un bassin de vie rural très limité géographiquement. Pour les enfants qui y vivent, il s'agit d'une opportunité car ils disposent d'activités culturelles et de loisirs. Ils peuvent faire tout le parcours scolaire de la maternelle à la terminale dans ces pôles ruraux si ceux-ci sont dotés d'un lycée. Ils sont proches de leur établissement scolaire ce qui leur permet de varier les moyens de se déplacer : vélo, marche, trottinette électrique. Mais encore une fois la voiture est largement utilisée et ce, pour des trajets qui peuvent être inférieurs à deux kilomètres. On peut y entre voir des inégalités avec les élèves demi-pensionnaires qui quittent leur domicile toute la journée alors que les externes peuvent s'accorder une vraie coupure avec le temps de midi. Mais finalement le fait de ne pas être obligé d'être mobile peut avoir des effets pervers.

Les enfants des communes rurales sont, dès l'enfance, obligés de prendre le bus pour se rendre à l'école organisée en regroupement scolaire, puis par la suite au collège et au lycée qui sont généralement encore plus éloignés du domicile. Ils sont dès leur plus jeune âge habitués à être mobiles. Les mobilités sont très importantes au cours de l'enfance et de l'adolescence. Il s'agit d'un enjeu crucial pour cette classe d'âge car il s'agit de la période où se construisent les identités sociales. La mobilité est à la fois marquée par le milieu social dont on est issu, de son univers résidentiel et de son parcours de scolarité. C'est ainsi que se forment durablement les rapports que les jeunes individus entretiennent avec leur territoire. Les adolescents prennent progressivement conscience qu'ils devront partir pour leurs études. Malgré qu'ils soient attachés à leur campagne, ils n'hésitent pas à choisir une orientation scolaire puis professionnelle qui les éloignera du domicile parental. Ils voient leur domicile rural comme un lieu refuge. Les enfants ruraux sont plus nombreux que les enfants urbains à garder le cadre où ils ont grandi comme lieu d'appartenance. Les parents voient d'un bon œil le fait que leurs enfants prennent le car scolaire pour se rendre au collège puis au lycée. Cette mobilité est pour eux, une des clés de l'émancipation et un levier vers l'autonomie de leurs enfants. Lors de ses déplacements et en se rendant à l'extérieur, les adolescents développent un cercle de relations sociales qui s'étend au-delà de leur village.

La question des déplacements des élèves de leur domicile vers les établissements scolaires a déjà fait l'objet d'études. L'observatoire de l'école rurale, créé en 1999, s'est entre

autres penché sur le sujet dans le cadre de ses questionnements sur les performances scolaires dans les espaces ruraux et montagnards. Ils ont étudié les différents facteurs de réussite scolaire et ceux qui pouvait l'entraver. Des chercheurs en science de l'éducation de l'observatoire de l'école rurale ont publié des ouvrages, comme *Permanences et évolutions des relations complexes entre éducations et territoires* publié sous la direction de Angela Barthes, Pierre Champollion et Yves Alpe en 2017. Pierre Champollion est spécialisé sur les effets des contextes territoriaux sur l'éducation essentiellement dans les territoires ruraux et montagnards. S'interroger sur les liens entre le territoire et l'éducation nous amène à faire le lien avec les mobilités. Il faut se questionner sur les moyens de transports utilisés, le temps passé à se déplacer, l'usage et le vécu des transports scolaires. Les mobilités scolaires sont également abordées dans les études sur les adolescents. Je pense notamment au travail de Sylvie Joublot-Ferré qui a soutenu sa thèse en Février 2020 portant sur « *l'habiter des adolescents à travers leurs pratiques spatiales depuis les établissements domestiques jusqu'aux établissements scolaires* ». Cette thèse met en avant le fait que les jeunes ne sont pas tous égaux en ce qui concerne les « expériences et compétences spatiales ». L'étude menée par IFOP démontre que les jeunes sont plus isolés en zones rurales et n'ont pas toujours accès aux mêmes choses que les élèves urbains. Il est dit qu'un tiers des jeunes ruraux n'ont pratiqué aucune activité extrascolaire durant leur scolarité ce qui est en partie dû au fait de la distance éloignée de leur domicile et à la contrainte que représente ces déplacements pour les familles.

Travailler la question des transports scolaires, c'est mieux comprendre les usagers et ses acteurs. Dans ce mémoire, nous nous intéressons aux pratiques des adolescents, et à l'utilisation qu'ils ont de ces moyens de transport. Il s'agit d'étudier les fréquences d'utilisation, la durée, leurs trajectoires. Il faudra, et cela semble essentiel, faire une distinction entre les genres. En effet, les filles et les garçons n'ont pas les mêmes mobilités, car elles sont liées aux choix émotionnels des individus, leurs pratiques. Le point de vue des usagers sera complété par celui d'une chauffeuse de bus qui fait des mobilités son métier. Elle donnera son avis et son expérience de plusieurs générations d'élèves. Avec son point de vue extérieur, elle travaille avec les élèves au quotidien, elle peut donc témoigner des pratiques et habitudes des élèves. Les transports scolaires sont les « *services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des*

établissements d'enseignement » d'après l'article R. 213-3 du code de l'éducation. Le principal ou le proviseur est donc une des personnes qui sont attentives aux transports scolaires car cela est en lien avec le bon fonctionnement leur établissement. Suite aux travaux collaboratifs de classes et d'enseignant, les chefs d'établissement peuvent mettre en place de plan de mobilité scolaire (PMS) ou plan de déplacement établissement scolaires (PDES). Ils visent à mettre en place un ensemble de mesures pour optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des élèves et éliminer les freins aux changements de comportements.

Les mobilités scolaires représentent un enjeu d'enseignement. De nombreuses personnes ayant mené des études sur les déplacements des jeunes pensent que l'éducation doit jouer un rôle dans l'initiation aux mobilités. Le LMI (laboratoire de la mobilité inclusive) propose la mise en place d'une « compétence mobilité » dans les classes pour former les jeunes aux déplacements. Cela passe par savoir s'orienter, utiliser une carte, utiliser un GPS, savoir lire un plan de lignes de bus... Avec la faible mixité des moyens de transports, cet enseignement prendrait tout son sens en milieu rural. Comprendre et apprendre à être mobile en insérant ces problématiques dans les cursus et programmes scolaires doit se faire en tenant compte des différents âges. Le tout est de créer un dialogue et donner un sens critique sur la mobilité et les déplacements en lien avec les problématiques environnementales actuelles.

La question des mobilités est abordée dans le cadre de l'enseignement de géographie première professionnelle, dans le premier thème de géographie intitulé recomposition des territoire urbains en France. Ce thème amène les élèves à réfléchir à la diversité des territoires, à leur organisation et aux enjeux des mobilités. Une étude des mobilités scolaires avec les élèves permettrait de les faire réfléchir sur leurs pratiques, de les sensibiliser aux déplacements responsables et à mettre en lumière les différences spatiales. Les élèves qui résident à proximité de leur établissement ne se rendent pas forcément compte que certains de leurs camarades doivent parcourir un long trajet chaque jour pour se rendre en cours. La question permettrait d'aborder plusieurs des attendus du programme. Il s'agit de faire réfléchir les élèves sur la distance-temps qui sépare certains territoires des pôles économiques, administratifs et culturels. Il faut amener les élèves à comprendre les réseaux de transports et utiliser des exemples concrets qu'ils pratiquent, ce qui permettrait de rendre la leçon plus intéressante et compréhensible. Le but de travailler sur plusieurs échelles et d'appréhender les enjeux d'aménagement du territoire et de l'organisation des espaces

périurbains. L'objet recherché est finalement de sensibiliser les élèves, futurs citoyens actifs, à des transitions vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement. Le thème des mobilités est abordé de diverses manières au cours de la scolarité, notamment les mobilités internationales en classe de seconde professionnelle. Réfléchir sur soi apporte, dans tous les cas, des bénéfices.

Par ce travail de recherche, il s'agira de montrer quels enjeux représentent les mobilités scolaires dans les espaces ruraux de l'académie de Besançon. Le but est de comprendre la mise en place et la pratique des réseaux de transports ruraux, de voir les impacts des mobilités sur les choix de vie comme l'orientation. Cette question invite les élèves à comprendre le fonctionnement du territoire et de les sensibiliser à d'autres pratiques pour réduire les fractures spatiales et socio-économiques des territoires ainsi que d'envisager les mobilités pour l'avenir. Il existe des alternatives pour limiter l'utilisation massive de l'automobile dans les espaces ruraux et dans le périurbain.

Je commencerai par présenter l'évolution des mobilités scolaires pour comprendre les enjeux actuels des transports et l'importance de la capacité à se mouvoir en zone rurale, ensuite sur la base d'une étude que menée au lycée professionnel Jouffroy d'Abbans à Baume les Dames et au collège d'Aigremont à Roulans. J'analyserai les mobilités et les pratiques des adolescents et adolescentes. Finalement, je terminerai par la présentation d'une proposition de séquence pour enseigner le thème des mobilités avec les élèves de la classe de première professionnelle. Il est important de travailler avec eux sur cette question car les éclairer sur leurs habitudes et celles des autres individus apportent une explication aux leurs et leur permet d'envisager leur avenir.

1. Présentation de l'évolution des mobilités scolaires pour comprendre les enjeux actuels des transports et l'importance de la capacité à se mouvoir en zone rurale.

1.1 L'histoire du transport scolaire et la mise en place de mobilités spécifiques aux adolescents.

L'école s'est grandement transformée au cours du XXème siècle avec un changement total de système éducatif. La question du transport scolaire ne se pose pas avant la seconde Guerre mondiale car la France, alors encore très rurale, dispose d'un système éducatif essentiellement basé sur les écoles rurales qui forment tous les niveaux. Mais l'essor économique que connaît le pays au tournant de la moitié du siècle transforme les campagnes par la démocratisation et la diversification scolaire. L'éducation des enfants ne se limite plus à l'école mais se poursuit au collège, nouvelle structure qui émerge suite aux réformes du système éducatif. Le maillage scolaire change et il devient nécessaire d'assurer le transport des enfants et des adolescents qui se trouvent géographiquement séparés de leur lieu d'étude. Les véhicules, les normes, la gestion et le financement évoluent au cours du temps pour arriver au système en place actuellement. Les adolescents sont éduqués à la mobilité dès leur plus jeune âge, ils se déplacent beaucoup pour se rendre à l'école mais aussi en fonction des habitudes familiales. Cette mobilité joue-t-elle un rôle dans leurs ambitions personnelles et leur perspective d'avenir ? Les élèves fréquentant les établissements ruraux développent un rapport particulier à l'espace tout comme leurs camarades urbains. Cette partie résumera donc les évolutions depuis la Seconde Guerre mondiale et leur impact sur les mobilités des adolescents des espaces ruraux et périurbains.

1.1.1. Contexte général

Jean-Michel Blanquer, ministre de l'Éducation en France, était invité sur *RTL*, le 19 mars 2018. Elisabeth Martichoux l'interroge sur le fait qu'aujourd'hui on continue de fermer des classes en zone rurale. Le ministre assure que le gouvernement fait son possible mais que la raison de ces fermetures est dû à « un grand phénomène d'exode rural » qui dure depuis plusieurs décennies. Il est vrai qu'après la Seconde Guerre mondiale la France connaît un mouvement d'exode rural. On peut constater une forte croissance urbaine car des populations quittent les campagnes pour s'installer en ville où elles trouvent des emplois et disposent d'un logement proche des différents services. Les décennies d'après-guerre sont marquées par des mutations socio-économiques et démographiques. Cela se ressent sur les infrastructures de l'éducation dans les villages. L'école était très importante au sein du village car dans les années 1950, les enfants n'avaient pas toujours la possibilité de poursuivre leurs études. Certains parents comptaient sur leurs enfants pour contribuer aux revenus de la famille. Les enfants entraient donc dans le monde du travail dès l'adolescence. L'instituteur est une figure respectée dans le village, c'est lui qui éduque les enfants et qui s'occupe de tous les niveaux. Il a un rôle essentiel dans la vie de la commune car il remplit souvent le rôle de secrétaire de mairie et on lui demande de l'aide pour les démarches administratives. L'exode rural est plus fort entre 1954 et 1968, notamment en raison de la croissance démographique mais aussi de certains changements comme par exemple, la forte mécanisation agricole des campagnes. Les familles alors majoritairement paysannes sont obligées de s'adapter et certains membres du foyer partent s'installer en ville où l'industrie propose des emplois qui leur permettent de fonder leur propre famille. Toutefois le mouvement s'estompe à la fin des années 1960 et en 1975 on considère que l'exode rural est terminé en France. Les recensements depuis cette date montrent que les espaces ruraux ne perdent plus d'habitants mais stagnent et même connaissent une faible croissance. Les tendances globales montrent des phénomènes de « *repeuplement* » (Thomsin,2001) et de « *revitalisation* » (Rouzier, 1994), amorcé par les années 1980. Bernard Kayser (1989) parle lui, de « *renaissance rurale* ». Plus récemment, Pierre Pistres s'est intéressé à la démographie des espaces ruraux français et parle lui de « *renouveau des campagnes françaises* », titre de sa thèse soutenue en 2012.

Jean Michel Blanquer n'utilise donc pas les bons termes pour justifier le fait que l'on soit obligés de fermer de nouvelles classes tous les ans. Nous avons souligné le fait que l'exode rurale a pris fin en 1975 et que les campagnes sont aujourd'hui attractives. Selon la définition

de l'Insee² (2011), les espaces à dominante rurale, regroupent les communes rurales et les petites unités urbaines ce qui représente les deux tiers des communes de France métropolitaine. De fait, il est évident qu'il existe des contrastes territoriaux en matière de croissance et d'attractivité. Le rural isolé et les régions en crise comme le Grand-Est connaissent un déclin de la population. Les populations jeunes vont dans des espaces économiquement plus attractifs. Ils s'installent principalement dans les communes périurbaines. Ce sont ces communes qui connaissent la plus forte croissance depuis les années 2000. Les écoles et petits établissements du second degré qui ferment, sont situés au cœur d'espaces en déprise. Pour faire face à la baisse des effectifs que l'on a observé depuis les années 1960, le système scolaire a changé. C'est notamment la fin des classes à plusieurs niveaux au profit des regroupement pédagogiques intercommunaux (RPI).

1.1.2. Mise en place de regroupements pédagogiques

Les mouvements démographiques et les changements d'effectifs qu'ils entraînent pose la question du maintien d'une école rurale. Depuis les années 1950, un mouvement de suppression des écoles à classe unique s'est mis en place au profit des regroupements pédagogiques intercommunaux. Des structures ont été développées pour concentrer tous les effectifs dans un seul groupe scolaires mais la mise en réseau des communes a produit également une répartition des élèves par niveau dans différents sites. Cela permet de maintenir un service public de proximité en garantissant un effectif suffisant pour un instituteur ou une institutrice. Cette politique générale vise à assurer un enseignement de qualité aux élèves et leur donner de meilleures conditions de travail. Mais cette politique vise également à maîtriser les budgets de l'éducation en limitant le nombres de postes d'enseignants et en fermant les petites structures qui coutent cher. L'entretien des locaux d'une école doit être assuré par la commune dans laquelle elle se situe. L'Etat donne des moyens aux académies de manière à satisfaire au mieux les besoins recensés. L'académie établit ensuite des choix, notamment par le recensement des effectifs et la consultation des représentants des collectivités locales pour élaborer une carte scolaire. Suite à quoi le conseil académique de l'éducation nationale est consulté pour la répartition des emplois enseignants sur le territoire. La création des regroupement pédagogiques intercommunaux est en lien direct avec la question de l'aménagement des territoires. Depuis les lois de décentralisation de 1982, les lois Defferre changent la répartition du pouvoir entre

² L'INSEE est l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Il s'agit d'un organisme public et indépendant créé en 1946. Son but est de collecter des données quantitatives sur la société française.

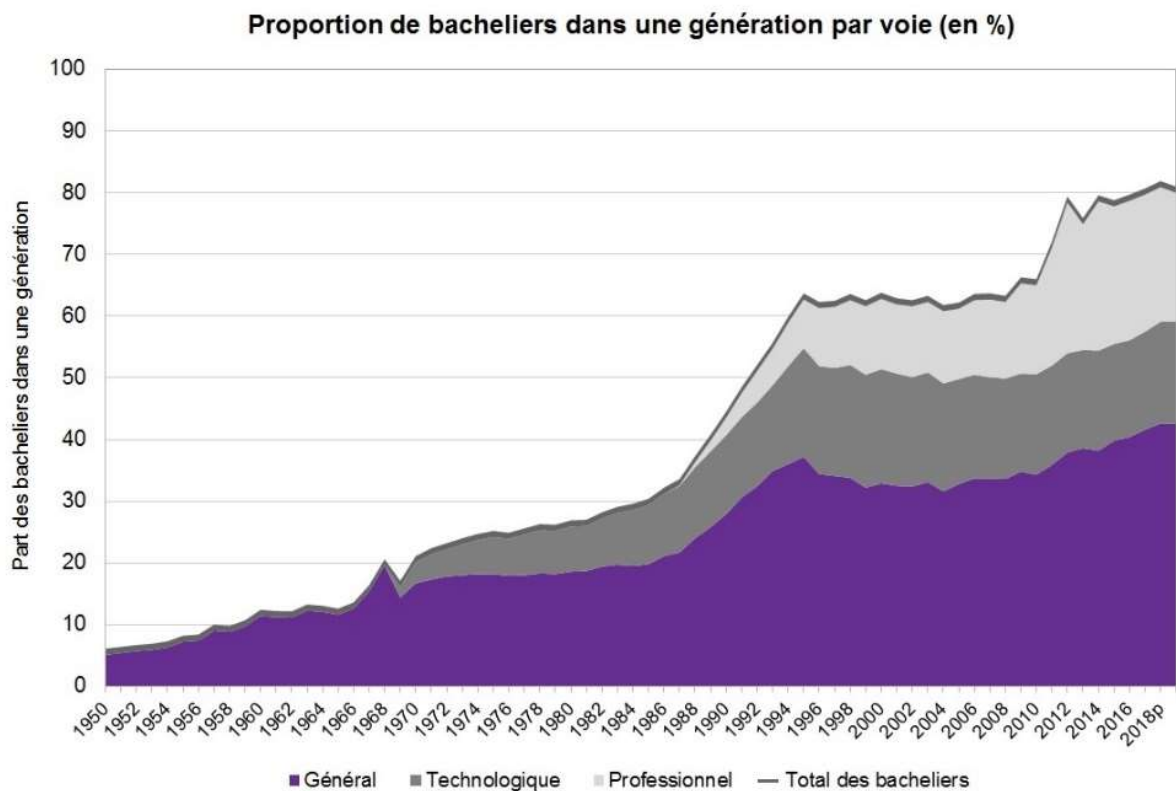
l'Etat, les régions, les départements et les communes. Cela crée un nouvel équilibre entre le niveau national et local. Ces lois s'accompagnent d'une réorganisation d'ensemble ou de fermeture de services publics, notamment d'écoles, aux seins des départements ou des régions. Aujourd'hui, on ouvre de nouvelles classes dans les communes périurbaines ou la croissance des effectifs est la plus forte mais dans les années 1950, c'est un autre phénomène qui contraint l'état à réorganiser le système de l'éducation en France.

1.1.3. Un phénomène de massification et de démocratisation

Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle on peut observer des changements notables dans le domaine de l'éducation. On peut remarquer que les parcours scolaires s'allongent sur cette période et que les études s'ouvrent à toutes les catégories sociales. Les enfants poursuivent leur scolarité dans le cycle secondaire jusqu'alors réservés aux élites. On peut parler de phénomène de massification et de démocratisation de l'accès à l'école et à l'enseignement supérieur. De 1945 à 1970, il a un accroissement naturel très important. Les enfants nés durant cette période

Figure 2- Proportion des bacheliers dans une génération par voie (en%)

Source : ressources en sciences économiques et sociales ENS Lyon.



Champ : France métropolitaine jusqu'en 2000, France métropolitaine + DOM (hors Mayotte) à partir de 2001.
 Source : MENJ-DEPP, Système d'information Ocean ; MAA ; Insee - recensement de la population.

sont appelés *baby-bombers* et vont créer des déséquilibres en matière d'éducation. Cette

augmentation du nombre d'effectifs pose problème pour le fonctionnement de la classe unique ce qui se traduit par la création des premiers RPI permettant une meilleure prise en charge pédagogique des niveaux. Se pose également, la question de leur formation. Si, jusqu'aux années 1960, les études supérieures sont réservées aux meilleurs et aux enfants des catégories sociales privilégiés, la politique de l'état en matière d'éducation va être adaptée. Si, en 1950 moins de 5% des élèves d'une classe d'âge accédaient au baccalauréat cette proportion passe en 2017 à 76,6%.

Si l'on s'intéresse au graphique ci-contre proposé dans *massification et démocratisation de l'accès à l'école et à l'enseignement supérieur*, un article de Barabara Mettetal le 01/09/2020 que l'on retrouve dans les ressources en sciences économiques et sociales de l'école normale supérieur de Lyon. On peut voir que la proportion de personnes qui ont poursuivi leurs études, au moins jusqu'au baccalauréat, a grandement évolué depuis 1950. Depuis le milieu des années 1990, la moitié de la classe d'âge concernée est détentrice du diplôme. Le baccalauréat général a longtemps été le seul diplôme. Mais il existe aussi un diplôme dans le domaine technologique qui se développe fortement dans les années 1970 et le baccalauréat professionnel qui permet aux jeunes d'entrer directement dans la vie active avec des qualifications depuis 1985. Depuis le milieu des années 2010, les bacheliers représentent 80% de leurs générations. La moitié d'entre eux ont obtenu un baccalauréat général et envisagent pour la majorité de poursuivent leurs études. L'autre moitié possède un diplôme professionnel ou technologique prouvant leurs compétences. Beaucoup font le choix du baccalauréat professionnel pour entrer rapidement dans la vie active. D'autres se spécialisent en poursuivant leur cursus en BTS.

1.1.4. *Le collège, une nouvelle structure*

Cela s'explique par le fait qu'à la fin des années 1950, le système scolaire est marqué par une stricte séparation de deux ordres d'enseignements. On distingue le cycle élémentaire suivi jusqu'à l'âge de 14 ans dans les écoles primaires, par la majorité des élèves et le cycle secondaire qui est beaucoup plus fermé. Seuls les élèves les plus brillants avaient la possibilité de poursuivre leurs études jusqu'au baccalauréat qui est le premier diplôme universitaire dans les années 1950. La fin des années 1950, marque un tournant par un changement du système avec l'arrêté du 23 novembre 1956 qui supprime l'examen d'entrée en sixième et la réforme Berthoin en 1959 qui envisage le prolongement de la scolarité obligatoire jusqu'à l'âge de 16 ans et donc, de fait, une généralisation du passage en sixième. Le mandat de Mitterrand marque

une accentuation de cette politique de démocratisation des études du cycle secondaire. Autre grand changement en 1985 avec la création du baccalauréat professionnel et le ministre de l'éducation, Pierre Chevènement, qui déclare nécessaire d'« *amener 80% d'une classe d'âge au niveau du baccalauréat* » d'ici l'an 2000. Les dirigeants voient par la formation des jeunes un moyen de réduire le problème du chômage et du retard technologique de la France vis-à-vis d'autres puissances comme les Etats-Unis et le Japon. Avec ces nouvelles politiques le collège est profondément remodelé et doit s'adapter au nouveau système. Le collège se transforme progressivement en une nouvelle structure faisant l'intermédiaire avec le lycée.

Les origines du collège remontent au XIX^{ème} siècle. Sous la III^{ème} République, le cycle élémentaire avait pour but de donner à tous les élèves une instruction de base permettant d'exercer des métiers populaires. L'enjeu de l'école était de transmettre les valeurs de la République et de fournir une éducation morale aux plus jeunes. Les établissements du cycle d'étude secondaire étaient destinés à former les élites. L'Etat se basait sur le réseau secondaire pour former les hommes d'administration et de pouvoir. Pour accéder à ces établissements, il fallait être très bon élève et avoir les moyens de financer ce type d'études. C'est ainsi que les collèges sont longtemps restés fermés aux enfants des élites sociales malgré l'existence de bourses pour aider les élèves plus modestes qui souhaitent y entrer. Malgré la volonté de mettre fin au « *dualisme scolaire* » (Ferdinand Buisson, 1902) il faut attendre la Ve République pour voir les débuts de la mixité sociale au collège. La réforme Berthoin prolonge l'instruction obligatoire jusqu'à l'âge de 16 ans et met en place les classes de sixième et cinquième comme niveau d'orientation. Le collège n'est pas un établissement faisant le lien avec le lycée en 1959 mais est un établissement en concurrence. Les CEG se multiplient et attirent d'avantage les élèves car ils permettent aux écoliers de ne pas être trop éloignés de leur famille. Les CEG sont créés sur décision des élus d'une commune. C'est pourquoi ils se multiplient dans les petites et moyennes villes, permettant le lien avec les communes rurales environnantes. Le problème des CEG, c'est qu'après la cinquième, les possibilités d'orientations pour les élèves ne sont pas très ouvertes et se terminent souvent par un CAP (Certificat d'Aptitudes Professionnelles). En 1963, c'est la création des CES avec la réforme de Fouchet-Capelle qui a comme objectif d'améliorer les choses. La création des Collèges d'enseignement secondaires permet un enseignement identique pour le premier cycle du secondaire et tous les élèves passent par les classes de la sixième à la troisième. Mais comme il existe différentes filières, les élèves des élites sont encore très différenciés des autres. Il faut attendre 1975 pour que la forme du collège que nous connaissons aujourd'hui apparaisse. La réforme Haby institue le « collège unique » avec un

premier cycle d'enseignement commun à tous, en supprimant les différentes filières. Le lycée n'assure plus de cours de premier cycle mais devient la suite logique de poursuite d'étude et propose l'enseignement du second cycle du secondaire. C'est à partir de cette date que les collèges et lycées sont devenus deux établissements distincts. Aujourd'hui, après le collèges, les élèves ont le choix entre la voie générale, technologique ou professionnelle. Les élèves en difficultés ont d'ailleurs, la possibilité de faire une troisième « prépa-pro » pour réaliser une filière professionnelle courte. Suite à la réforme Haby, le maillage des établissements du second degré est adapté. Dès la seconde moitié des années 1970, on construit des bâtiments pour accueillir les établissements.

1.1.5. Des établissements construits suites aux réformes du système

Nous pouvons développer l'exemple de la construction du collège d'Aigremont à Roulans, commune du Doubs, située à 18 kilomètres au Nord-Est de Besançon, qui est la plus grande ville à proximité. La commune de Roulans compte aujourd'hui 1130 habitants et dispose de petits commerces : pharmacie, tabac/presse, boulangerie-pâtisserie. Un collège est créé en 1965, il s'agit d'un des CEG mis en place par les élus comme l'ont fait beaucoup d'autres communes à la même période. Suite à la réforme du collège unique, de nouveaux locaux sont construits très rapidement en 1976. Il s'agit d'une architecture constituée de blocs en béton préfabriqués, venant remplacer les bâtiments préfabriqués existant. Le collège dispose d'un réfectoire permettant aux élèves demi-pensionnaires de se restaurer. Le site n'a jamais proposé d'hébergement. Les collégiens sont des communes environnantes et effectuent le trajet depuis leur domicile quotidiennement. Le collège de Roulans est le collège de secteur pour des petites communes situées au nord de la vallée du Doubs. Il y avait 474 collégiens inscrits pour l'année 2019/2020 un effectif qui baisse chaque année, en 2015/2016 il y avait 515 collégiens. Cela s'explique notamment par le fait que récemment les collégiens de Marchaux sont désormais rattachés au collège de Proudhon à Besançon. Ce collège fait partie des établissements dans lesquels une enquête sur les déplacements des jeunes a été réalisée.

Le second établissement ou nous avons réalisé une enquête est le lycée professionnel Jouffroy d'Abbans à Baume-les-Dames. Ce lycée succède à un collège d'enseignement technique qui était situé dans le centre historique de la petite ville. L'établissement actuel date également des années 1970 et a été inauguré pour la rentrée 1974. Les locaux ont également été construits à l'aide de panneaux de béton préfabrique relevant d'un procédé de construction industrielle. Ce type de construction avait l'avantage de construire des bâtiments très

rapidement. Le lycée dispose d'un internat et d'un réfectoire. Il s'agit d'un petit lycée situé en zone rural comptant 214 élèves. Le lycée a été modernisé de 1984 à 1995 pour fournir aux élèves de nouveaux ateliers et une cuisine pédagogique. Le lycée forme aux métiers de la construction et de la maintenance en partenariat avec la marine française. Les élèves peuvent également recevoir des enseignements préparant aux métiers de l'administration, l'aide à la personne, de cuisine collective ou encore d'électricité et électrotechnique. Il sera intéressant de revenir sur l'enquête menée auprès des lycéens pour étudier les manières dont ils se déplacent.

Entre le collège et le lycée, on observe des différences notamment la présence d'un internat dans certains lycées. La distance entre le lieu d'habitation et l'établissement scolaire peut poser des problèmes et ne permet pas forcément de faire des déplacements quotidiens.

1.2. LA MISE EN PLACE EST LA GESTION DES TRANSPORTS SCOLAIRES

1.2.1. Les transports scolaires deviennent une nécessité

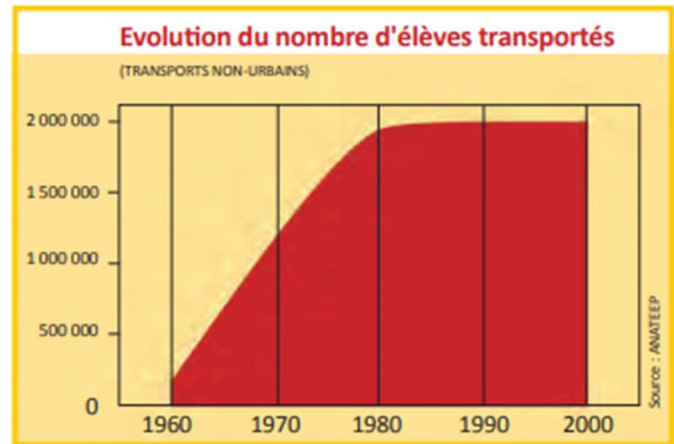
Avec l'allongement des parcours scolaires et la fin de l'école du village à classe unique, il devient nécessaire de mettre en place des transports pour emmener les enfants de leur village jusqu'à l'école qui se trouve désormais géographiquement éloignée. Le fonctionnement des Regroupements Pédagogiques Intercommunaux nécessite d'assurer le transport des plus jeunes. Les transports scolaires se mettent en place progressivement à partir des années 1950. Le transport scolaire est l'organisation de déplacements d'élèves dans le cadre de leurs activités scolaires, principalement leur transport quotidien entre leur domicile et l'établissement scolaire dans lequel ils sont scolarisés. Il s'agit d'un service public dont l'activité répond à un besoin d'intérêt général. En tant que service public, il peut être assuré par l'Etat, les collectivités territoriales ou encore un organisme privé sous le contrôle d'une personne du régime public.

L'explosion de la demande d'éducation impose à l'Etat d'utiliser au mieux les moyens dont il dispose. Il va notamment limiter la création d'internats qui s'avère très couteux et font tout pour optimiser les équipements éducatifs, c'est-à-dire qu'il y ait un maximum d'élèves pour un poste d'enseignant. Les écoles rurales à faibles effectifs sont les premières à être restructurées. La réforme du système français est nécessaire pour permettre un accès à l'éducation pour tous les enfants. Les

transports jouent un rôle essentiel dans la démocratisation de l'éducation et le respect de l'égalité des chances entre ruraux et urbains. Les cartes scolaires sont révisées et désormais on accorde des aides financières aux élèves qui, à partir du décret du 4 septembre 1953 autorisant la fermeture des écoles à classe unique, sont obligés de se rendre par leurs propres moyens à l'école. Le transport scolaire n'est pas réglementé jusqu'à la réforme Berthoin de 1958 qui fait exploser la demande de transport.

Figure 3- Evolution du nombre d'élèves transportés.

Source : ANATEEP, *histoire des transports scolaires*, 2014.



Dès l'année suivante un décret règlemente le transport scolaire en raison de son importance. Par le décret n°59-1135 du 28 septembre 1958 relatif à l'organisation des services de ramassage des écoliers, des circuits de ramassages scolaires peuvent être créés sur l'initiative des chefs d'établissements ou des élus locaux. La demande doit être adressée au préfet en précisant « l'indication du mode d'exécution du service, des établissements desservis, de l'itinéraire et des horaires approximatifs ». L'exploitation du service était généralement confiée à une entreprise de transports public de voyageurs assurant un service régulier dans la zone de ramassage. Seuls les élèves et le personnel des établissements pouvaient utiliser ces transports dont le nombre de place étaient calculé au plus juste, dans une optique de gestion des dépenses. Si l'on s'intéresse aux chiffres, entre 1965 et 1970, le nombre d'élèves recevant une aide financière pour le transport scolaire passe de 460 000 à 1 095 000 (ANATEEP, 2014). Mais de manière générale, on ne crée pas de service spécifique pour le transport des élèves si un service de transport existe car il ne faut pas de double emploi. Les subventions données aux familles leurs permettent d'assurer, en partie, les frais de transports liés à ces lignes. On peut également souligner qu'il existe des zones où aucun transporteur n'est en mesure de proposer un service de ramassage. Ainsi en 1964, 4000 circuits ont été créés par les communes et les véhicules de transports affrétés directement par la préfecture.

1.2.2. Evolution de la gestion des transports

A partir des années 1960, la démocratisation de la voiture entraîne une baisse de la fréquentation des lignes d'autocar dans les zones rurales. De ce fait, les revenus des transporteurs sont, à partir de cette période, essentiellement assurés par le transport scolaire. Les transporteurs augmentent les prix du transports chaque année et le manque de réponses aux appels d'offres ne permet pas de faire jouer la concurrence pour faire baisser les coûts. Face à ce manque de concurrence et à la suite du choc pétrolier de 1973, l'Etat accorde une subvention pour l'achat de cars neufs exploités en régie. Il intronise également le département « grand ordonnateur des services de transports scolaires » (J. Fialaire, 2012). L'Etat se désengage peu à peu du domaine des transports scolaires et effectue un transfert progressif des charges aux départements. Les lois de décentralisation des années 1980 délèguent cette gestion aux départements. La loi n°83-663 22 du 22 juillet 1983 marque l'officialisation du transfert de la compétence aux conseils départementaux qui récupèrent la compétence de l'Etat pour les transports publics à l'extérieur des périmètres de transports urbains. Cette nouvelle autorité organisatrice des transports de premier rang permet une gestion locale des transports et assure une réponse aux besoins réels. Les départements pour gérer le mieux possible les dépenses données aux transporteurs peuvent décider de gérer ce service public en régie. La Régie départementale des transports du Doubs (RDTD) est créée en 1982. Il s'agit d'un établissement public, industriel et commercial (EPIC). Cet établissement joue un rôle privilégié dans l'organisation des transports du département. Elle assure principalement les transports d'intérêts généraux, que ce soit des lignes régulières, le transport de personnel, des services affrétés par la SNCF, des services urbains ainsi que des transports scolaires. La régie est sous gestion directe du département, elle ne peut répondre qu'aux appels d'offres dans le département. Son budget est en grande partie de l'argent public mais elle dispose également d'un budget autonome. Les chauffeurs salariés ne sont pas des agents du service public mais ont un statut de droit privé. Le département du Doubs comme la majorité des autres départements, mène une politique pour assurer la gratuité des transports scolaires. En 2013 les trois plus grands départements de Franche-Comté assuraient une gratuité quasi-totale des transports hors-agglomérations grâce à une participation financière supérieure ou égale à 99% du coût engendré par les trajets.

Les familles ont, dans les années 1990, eu de mauvaises surprises avec le développement des communautés d'agglomérations suite à la loi Chevènement en 1999. Beaucoup de jeunes

actifs s'installent, depuis les années 2000, dans les communes périurbaines, communes rurales intégrées aux communautés d'agglomérations. La gestion des transports ne dépend alors plus du conseil départemental mais directement de cette collectivité locale qui récupère la gestion des transports dans les communes concernées. Les lignes urbaines doivent être étendues et le service n'est plus gratuit mais les élèves doivent s'acquitter d'un abonnement au réseau pour emprunter les transports qui ne sont pas uniquement des lignes spécifiques aux scolaires.

1.2.3. Des véhicules adaptés au service.

Le véhicule qui effectue le ramassage scolaire est un autocar depuis la mise en place de ces transports spécifiques aux écoliers. Il existe une multitude de marques, tailles et modèles d'autocars utilisés par les sociétés de transports. Mais la question de la sécurité des enfants va se poser, à la suite d'incidents tragiques. En 1973, un car en très

Figure 4- Bus scolaire, Irisbus model Récréo

Source : Wikiwand.com



mauvais état provoque la mort de 4 enfants au cours d'un accident. L'incident le plus grave est l'accident survenu le 31 juillet 1982 sur l'autoroute A6 près de Beaune en Côte-d'Or. Les deux autocars impliqués n'assuraient pas un service scolaire mais transportaient des enfants et des adolescents en colonie de vacances. 53 personnes sont tuées au cours d'un carambolage dont 46 âgés de 5 à 17 ans. Cet événement dramatique fait prendre conscience aux personnes en charge de la gestion des transports que des mesures de sécurité doivent être prises pour assurer une mobilité pour les personnes vulnérables que sont les enfants.

1.2.4. Les véhicules scolaires

Le combat pour développer et promouvoir la sécurité dans les transports scolaires ainsi que celui de tout faire pour garantir sa gratuité, est mené par l'ANATEEP³ depuis 1964. Il faut attendre 1991 pour que le conseil national des transports, chargé de la mission d'améliorer la qualité et la sécurité des transports scolaires décrètent plusieurs mesures. Il devient interdit d'utiliser les strapontins, les chauffeurs doivent suivre une formation particulière pour conduire les bus scolaires et les bus assurant les tournées de ramassage sont soumis à un contrôle technique renforcé et les véhicules ne doivent pas être âgés de plus de 15 ans. Le modèle général avant ces décisions était d'utiliser les bus vétustes dont personne ne voulait pour transporter les enfants. Les autocars de tourisme usés par les voyages devenaient les cars qui emmenaient les enfants jusqu'à leurs établissements. C'est à partir de cette date que les constructeurs ont conçu des bus spécialement dédiés au transport scolaire. La législation française est différente de celle d'autres pays dans ce domaine. Aux Etats-Unis, les véhicules qui transportent des élèves doivent répondre à un cahier des charges et des normes précises. C'est pourquoi les *School bus* américains sont tous identiques et reconnaissables car ils font partie de la culture populaire des Etats-Unis. En France, les premiers constructeurs à mettre en service des bus plus spartiates et déclassés sont Fast et Scolabus. Ils sont rapidement suivis par les grands constructeurs comme Iribus qui met sur le marché son modèle Récro qui sera le plus vendu. Sa production est lancée en 1997 puis améliorée en 2002 et 2006 avant de prendre fin en 2013. Beaucoup sont encore en circulation aujourd'hui.

1.2.5. La gestion des transports

Un changement s'effectue pour l'académie de Besançon comme pour les autres suite à la loi NOTRe en 2015. Dans cette loi de la nouvelle organisation des territoires de la République, on prévoit de confier la compétence de la gestion des transports publics aux régions qui se doublent d'un nouveau découpage du territoire en 13 régions. La région Bourgogne-Franche-Comté est donc chargée de la mise en place et de la gestion des transports scolaires dans tous ses départements à l'exception de certaines zones d'agglomérations. Le département

³ **L'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP)** est une association reconnue comme complémentaire de l'enseignement public créée en 1964. Elle cherche à tout faire pour que les transports scolaires ne soient pas un frein à la démocratisation et au rayonnement de l'enseignement public. Cette association étudie et réalise des enquêtes sur tout ce qui est en lien avec les transports scolaires et même périscolaires.

du Doubs, l'agglomération du Grand-Besançon, la commune de Pontarlier et la communauté d'agglomération des pays de Montbéliard gèrent elles-mêmes l'offre de services de transports. Ce changement est effectif à partir du premier septembre 2017. Les régions ont la possibilité de déléguer ce travail aux départements mais la région Bourgogne-Franche-Comté a décidé d'assumer cette compétence. La région continue d'assurer une gratuité des transports pour les jeunes ayants-droits. Il suffit que leurs parents résident au sein du département ou qu'ils résident en dehors des grandes agglomérations précédemment citées pour le cas du Doubs. Il faut qu'ils soient scolarisés dans l'établissement scolaire de rattachement prévu par le secteur et que leur domicile soit éloigné de plus de deux kilomètres à vol d'oiseau de l'établissement où ils sont inscrits. La gestion des transports assurée en régie ne peut plus se poursuivre. Par exemple, la RDTD cesse d'exister, comme la seconde régie départementale du Jura et la SPL du département de Saône et Loire. Elles sont désormais regroupées au sein d'une société publique locale régionale nommée « SPL Mobilités Bourgogne-Franche-Comté » créée en 2017. Celle-ci est présidée par le 1^{er} Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté, monsieur Michel Neugnot. La société publique locale est une structure juridique à la disposition des collectivités locales qui permet une gestion directe des services publics. Depuis cette date, la région est en étroite collaboration avec les conseils départementaux qui s'occupent du transport pour les élèves atteints de handicaps par exemple, mais aussi des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) tels que les Communautés de communes (CDC). Suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, tout le territoire national doit être couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. Cette compétence peut être donnée aux communautés de communes qui le souhaitent. En acquérant cette compétence, elles doivent gérer et développer les aménagements liés aux mobilités, organiser des services de transports réguliers, organiser les services publics de déplacements à la demande, organiser les services de mobilités actives et partagées et surtout organiser les services publics de transport scolaire. La prise en charge de ces transports doit être réfléchi car ils représentent un coût financier et une grande organisation logistique.

1.2.6. Tous les élèves ne bénéficient pas du bus scolaire

La région donne des subventions pour les familles qui font la demande d'utiliser le TER comme moyen de transport scolaire. La région Bourgogne-Franche-Comté assure chaque jour le transport d'un peu plus de 128 000 élèves, allant de la maternelle à la terminale. En 2020, 272 000 élèves étaient scolarisés dans la région, ce qui signifie que moins de la moitié bénéficie

du transport scolaire assuré par la région. Dans les villes petites et moyennes, les élèves demi-pensionnaires utilisent beaucoup le bus et certains le train pour se déplacer chaque jour. D'autres, habitant plus près, ne bénéficient pas de transports et doivent se déplacer par leurs propres moyens : marche à pied, vélo ou voiture. Déposer leurs enfants au collège ou au lycée n'est qu'une étape dans le schéma de pérégrination des parents qui doivent assurer une suite de tâches quotidiennes et les accorder à leurs déplacements. Certes, les changements du système scolaire ont nécessité la mise en place d'un service public de ramassage mais tous les élèves n'en ont pas la nécessité, même dans le cadre du cycle de l'enseignement secondaire. Les adolescents gagnent en autonomie avec l'âge et certains parents les laissent se rendre seuls ou avec leurs amis à l'école. Ceux qui disposent du permis AM, à partir de 14 ans, peuvent investir dans l'achat d'un cyclomoteur qui leur offre une plus grande liberté de déplacements. Ils peuvent adapter leurs déplacements à leur emploi du temps et rentrer à leur domicile avec l'accord de l'établissement si leurs cours se finissent à la mi-journée ou en milieu d'après-midi. Il est vrai que les horaires des ramassages scolaires imposent de rester toute la journée dans l'établissement car souvent, un seul aller-retour est assuré par le transporteur. Les adolescents de certaines communes rurales utilisent un moyen de transport contraignant et ne leur permet pas une liberté en termes de mobilité. D'autres habitent si loin que le temps de trajet quotidien peut dépasser une heure et devenir une source de fatigue. Des lycées choisissent parfois l'internat à défaut de pouvoir rentrer rapidement à leur domicile. Les horaires matinaux pour emmener les élèves et tardifs pour les déposer le soir, peuvent-ils être mises en cause dans les difficultés rencontrées à assimiler certains enseignements ? Un trajet contraignant peut jouer dans les choix d'orientation car certains élèves choisissent, à défaut, de s'inscrire dans certains établissements car la filière qu'ils aimeraient n'existe pas dans la proximité de leur bassin de vie.

1.3. L'INÉGALE MOBILITÉ ENTRE LES ADOLESCENTS RURAUX PÈSE -T-ELLE SUR LEURS TRAJECTOIRES D'AVENIR ?

1.3.1. Les enfants apprennent à être mobiles dès leur plus jeune âge

Depuis la rentrée scolaire 2019, l'instruction est obligatoire dès l'âge de 3 ans. Rares sont les parents qui font le choix d'assurer eux-mêmes l'instruction de leur enfant car ils doivent, de toute manière, se conformer aux connaissances et compétences qui doivent être acquises par les enfants du même âge. Les écoles maternelles situées en milieu rural, dans les villages font aujourd'hui souvent partie d'un système de regroupement pédagogique intercommunal. Très tôt, les enfants de différentes communes débutent la fréquentation des transports scolaires sous la surveillance d'une accompagnatrice. Les nouvelles générations doivent très tôt apprendre à être mobile et se familiarisent durant toute leur enfance à l'utilisation de services de transports. Certains parents font le choix d'emmener eux-mêmes leurs enfants à l'école quand ils en ont la possibilité, mais au final les enfants assimilent l'idée qu'il est normal d'utiliser la voiture pour se déplacer. Les enfants assimilent qu'aller à l'école prend du temps. Les jeunes ruraux, qui font l'expérience de la mobilité dès leurs enfances, sont plus à l'aise avec l'idée de se déplacer mais ne savent pas forcément utiliser les transports en communs des agglomérations comme leurs camarades urbains. L'enfance et surtout l'adolescence est marquée par le processus de construction de l'identité et les jeunes qui sont très vite se séparer de leur famille pendant la journée développent une forme d'autonomie et des liens sociaux avec leurs camarades des communes voisines. Le passage au collège est un moment charnière car se rendre dans les établissements du cycle secondaire est souvent plus long et crée un changement d'itinéraire. A partir de la sixième, on doit se lever plus tôt et on part à la journée. Les demi-pensionnaires doivent se conformer aux heures de ramassage scolaire et partent le matin pour ne revenir qu'en fin d'après-midi. Une majorité des élèves doit patienter pendant les heures où il n'a pas cours et attendre la tournée de ramassage qui n'effectue qu'un aller-retour dans les villages par jour.

1.3.2. Les mobilités dans les petites villes ou dans le périurbain

Les enfants qui grandissent dans les petites et moyennes villes évoluent dans un environnement où un certain nombre de services sont proches et donc n'ont pas une nécessité absolue d'être mobiles. Ils évoluent dans leur bassin de vie où se situe leur école primaire et souvent leur collège de rattachement. Etant situés à moins de deux kilomètres de leur établissement, les élèves ne bénéficient pas d'un service de transport gratuit. Depuis leur enfance, ils se rendent de manière autonome à l'école puis au collège à pied, à vélo en trottinettes ou se font déposer par leurs parents en voiture. D'une manière différente des enfants ruraux, ils développent leur autonomie et leur réseau de sociabilité. Ils s'habituent tout de même à utiliser la voiture pour des petites distances et peuvent facilement accéder à différents loisirs, comme les clubs sportifs. Les jeunes ruraux ayant des activités extra-scolaires doivent obligatoirement se rendre dans les petites agglomérations disposant des équipements qui permettent la pratique d'une activité telle que l'athlétisme ou des cours de musiques. Ce n'est pas pour eux un facteur d'autonomisation car ils sont pour cela très dépendants de leurs familles. Il existe quelques centres périscolaires ruraux et de loisirs gérés et financés par une instance intercommunale. Ceux-ci se retrouvent majoritairement éloignés géographiquement car, quand il en existe, il n'y en a qu'un seul pour plusieurs communes. Des clubs de foot se développent tout de même en zone rurale attirant aussi bien les garçons que les filles. Toutes ces pratiques et l'éducation au fait d'être mobile vont prendre son importance à la fin de la troisième.

1.3.3. Influence de la mobilité sur les choix d'orientation

La fin de la troisième est une étape importante car c'est à cette période que l'on fait ses premiers choix d'orientation. Les élèves ont comme possibilité de poursuivre au lycée un enseignement général et technologique ou professionnel. On trouve des lycées professionnels et d'autres structures de formation courte préparant à un métier dans les petites et moyennes villes des zones rurales. Mais les lycées généraux et technologiques sont souvent implantés dans des agglomérations de grandes tailles. L'élève résidant dans une commune rurale est habitué depuis son enfance à effectuer un trajet plus ou moins long pour se rendre de son domicile à l'établissement dans lequel il est inscrit. La mobilité ne sera donc pas, pour lui, un facteur discriminant dans le choix de l'établissement dans lequel il va poursuivre ses études. Son choix est basé sur ses ambitions et son bagage culturel. Alors que pour un adolescent qui a vécu depuis tout petit dans le même bassin de vie limité souvent à sa ville, faire le choix d'aller

dans un lycée éloigné de sa maison implique une rupture avec ce qu'il a connu jusqu'à présent. Il est peut-être d'avantage amené à réfléchir à ce choix qui impliquera pour lui des formes de mobilités nouvelles. Mais il a aussi d'avantage d'opportunités de créer des liens avec d'autres enfants car le panel d'activités extra-scolaires et la possibilité de les pratiquer librement jouent un rôle dans le rapport des élèves avec les autres personnes. Un enfant ou adolescent qui fait partie d'une équipe de handball ou de football aura des facilités en matière de contact social. Même s'il n'est pas particulièrement mobile, il acquiert un caractère volontaire et sait affronter les changements en s'adaptant.

Les recherches menées par Yves Alpe nous donnent des informations intéressantes concernant les perspectives d'avenir scolaires et professionnelles envisagées par les enfants des campagnes. Les élèves connaissent les établissements qui peuvent leur permettre de se qualifier pour le métier qu'ils souhaitent. Une majorité (48% des jeunes) envisagent des études supérieures. Seulement 20% veulent arrêter leurs études après un baccalauréat général ou technologique. Les adolescents qui souhaitent dès le collège choisir la voie professionnelle ou l'apprentissage représentent finalement 17% pour la voie professionnelle et 7% pour l'apprentissage. Le collège est le moment où l'on oblige les élèves à choisir une voie donc un métier potentiel. C'est à partir de cet âge que les parents commencent à vraiment accorder de l'importance aux ambitions professionnelles de leur enfant et les résonnent quand ils envisagent des choix qui leurs semblent irréalisables, comme devenir archéologue. Les politiques des établissements scolaires sont d'aider les élèves, qui en ont la capacité, à poursuivre en seconde générale. La voie professionnelle souffre d'une mauvaise image car perçue comme une voie pour les élèves en difficultés. Les élèves qui ont un bon niveau doivent poursuivre en seconde générale ou technologique qui offre un panel de choix de métiers plus large. Les élèves qui s'orientent vers la filière professionnelle sont des élèves qui ont des résultats faibles ou très moyens. On leur propose une formation courte avec un métier à la clé mais qui ne correspond pas forcément à ce qu'ils ont envie de faire. Dans l'enquête menée par le laboratoire de l'école rurale, publiée en 2005, les chercheurs ont distingué dans leur questionnaire les métiers rêvés des métiers réalistes. Leurs conclusions montrent que 88% des élèves ne font pas figurer leur métier rêvé dans leur choix réaliste. Les élèves ruraux doutent-ils de leurs capacités ou se cantonnent-ils à des métiers auxquels ils peuvent se former dans un secteur relativement proche ?

Certains chefs d'établissements reprochent aux élèves ruraux leur manque d'ambition. L'institution scolaire joue un rôle important sur l'avenir scolaire et social des jeunes issus des

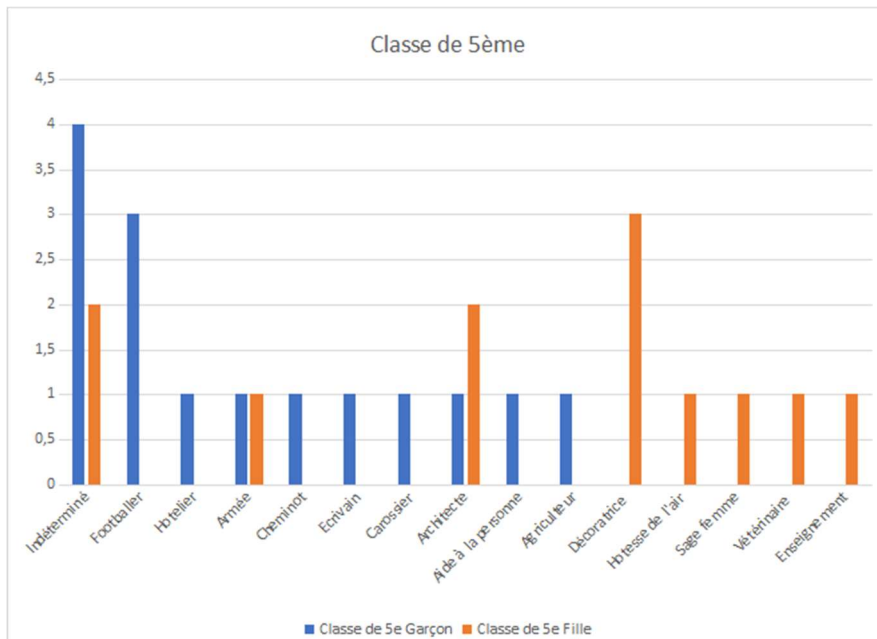
milieux ruraux. C'est l'établissement qui leur propose des perspectives d'orientations, et l'offre scolaire dont ils disposent. Il est important que les élèves aient de l'information sur les formations. Cela implique, par exemple, de visiter les établissements lors de journées portes ouvertes. Mais les élèves ne manquent jamais d'ambition. C'est l'école qui intervient pour modérer leurs projets quelle peut considérer comme irréalistes. Finalement, aucun lien réel ne peut être établi entre l'ambition professionnelle et la spécificité géographique des jeunes. D'autres variables entrent en compte, comme le genre ou la classe sociale. C'est le système scolaire qui guide et oriente les élèves.

1.3.4. Le passage au collège

Dans le cadre de l'inscription au collège, la question de l'orientation n'a pas réellement d'importance car l'enseignement est censé être identique dans tous les établissements, que ce soit en termes de programmes ou de qualité. Les parents inscrivent à plus de 95% leurs enfants dans le collège de rattachement qui est souvent le plus proche de leur domicile. C'est également à cette condition que les enfants bénéficient du transport scolaire gratuit. Les élèves ne se préoccupent pas vraiment de savoir dans quel collège ils vont car on a décidé à leur place et ils se sont faits à cette idée. Une part des élèves changent de collège dans certains cas, comme le fait d'avoir été renvoyé d'un établissement. C'est aux familles de trouver un nouvel établissement pour scolariser leur enfant. Dans des situations particulières comme les divorces et une garde partagée, les enfants peuvent être amenés à changer d'établissement en fonction du domicile du parent qui en a la garde. Dans le cas d'un redoublement, une famille peut aussi choisir de scolariser son enfant dans un autre établissement pour avoir de meilleurs résultats. Finalement, il existe aussi de nombreux cas où les familles payent pour inscrire leur enfant dans un collège privé, rarement en zone rurale. Ce choix peut s'expliquer par une volonté d'offrir un enseignement de qualité. Dans ces différents cas, le transport est à la charge des familles qui se doivent de l'organiser et de le financer. Les élèves ont des mobilités différentes des autres, utilisant parfois le train. Ils peuvent aussi utiliser des lignes différentes de ramassage scolaire desservant leur établissement mais en payant le coût à l'autorité organisatrice des transports. Mais c'est au collège que l'on va demander aux élèves d'émettre un choix d'orientation, c'est-à-dire de choisir des métiers potentiels et donc de faire des choix concernant le type de lycée qu'ils souhaitent intégrer.

1.3.5. Des ambitions professionnelles réalistes

Figure 5- Diagramme présentant les métiers envisagés par les élèves d'une classe de 4ème du collège d'Aigremont. Données issues des questionnaires remplis par les élèves.



Nous avons réalisé une enquête auprès de collégiens de cinquième et de quatrième du collège d'Aigremont, leur demandant les métiers qu'ils envisagent. Une partie n'a pas encore d'idées précises de métiers mais savent qu'ils veulent poursuivre en seconde générale car ils conservent de cette manière un maximum de possibilités

pour la suite. La majorité des métiers n'est pas exclusivement rurale et nécessite souvent un cursus supérieur comme des études de droit pour devenir avocat et de médecine pour faire chirurgien. L'inconvénient de certains choix sont les débouchés des métiers. Il faut avoir d'excellentes performances sportives et être sélectionné pour devenir footballeur professionnel, de ce point de vue ce métier n'est pas très réaliste. Il y a néanmoins des métiers manuels comme carrossier, aide à la personne, emploi dans le BTP et agriculteur qui sont envisagés dès le collège. Ces métiers nécessitent une formation professionnelle, donc les élèves seront amenés à choisir un lycée professionnel. Cela ne pose généralement pas de problèmes aux élèves ruraux d'avoir de long temps de transport pour se rendre au lycée car ils se sont faits à l'idée depuis qu'ils sont petits que la poursuite de leurs études doit passer par le lycée qui se trouve dans la grande ville. Les jeunes se rendent compte de la perte de vitalité de certaines communes et donc choisissent leurs emplois en conséquence. Les élèves qui veulent devenir agriculteur ont souvent des parents dans ce domaine et ont comme projet de reprendre l'exploitation familiale comme l'ont déjà fait leurs parents. Le fait d'avoir grandi dans des communes entraîne souvent chez les jeunes, une forme d'attachement à la campagne et ses représentations comme le calme et la nature. Pour Gérard Hernja⁴, il est évident que les jeunes ruraux des communes les moins

⁴ Gérard Hernja est docteur en sciences de l'éducation, coordinateur de formation et de recherche pédagogique à l'École de Conduite Française (ECF).

attractives « ont tous intégré l'idée que, à un moment ou un autre, ils devront partir », déclaration faite à Caroline Megglé (*mobilité des jeunes en territoire rural : l'exemple d'un village vosgien*, Localtis, 3 décembre 2019) Ils ont intégré l'essentiel des valeurs et des normes de la culture urbaine comme le fait de faire des études longues pour exercer des métiers urbains. Ils partent parfois très loin faire leurs études et savent au fond d'eux qu'ils devront quitter l'endroit où ils ont grandi pour un espace plus dynamique dans lequel ils trouveront un emploi qui leur permettra de s'établir, idéalement dans des petites villes. Mais certains d'entre eux ont tout de même des difficultés vis-à-vis du fait de devoir être mobile. Ils ne sont pas prêts à quitter ce qu'ils connaissent et préfèrent adapter leurs ambitions aux secteurs auxquels ils peuvent se former le plus près de chez leurs parents.

1.3.6. La voie professionnelle : entre obligation et orientation

Nous allons exploiter les résultats de l'enquête réalisée au lycée professionnel Jouffroy d'Abbans. Rappelons que ces deux établissements sont des exemples de lieux d'enseignements du cycle secondaire situés dans des petites villes de l'espace rural. Plusieurs élèves de la classe de terminale CAP ATMFC⁵, composée exclusivement de filles cette année, ont répondu qu'elles avaient été contraintes de choisir cette formation. Leur niveau scolaire ne leur permettait pas de choisir autre chose. C'est donc un choix par défaut pour ces élèves, dont le critère de choix principal, pour choisir l'établissement dans lequel elles souhaitent terminer leur scolarité, est la proximité. Les élèves vivent à Baume-les-Dames et dans les communes limitrophes. Même si cela ne représente pas une majorité, plusieurs élèves dans chaque classe interrogée se sont retrouvés dans leur filière actuelle par défaut à cause de leur niveau scolaire. De même que plusieurs autres ont choisi cette filière en raison de la proximité de l'établissement et de leur domicile. Sur les douze élèves de la classe de première MELEC, exclusivement composée de garçons, deux n'ont pas choisi leur orientation, c'est par obligation qu'ils se sont inscrits dans cet établissement. Quatre ont choisi cette formation du fait que l'établissement était proche de chez eux, les six autres ont choisi cette formation car ils sont réellement intéressés par les métiers de l'électricité, dont deux spécialement motivés par le partenariat avec la marine nationale. Ces deux garçons souhaitent mettre à profit leurs compétences au sein de la marine

⁵ Le Certificat d'aptitude professionnelle Assistant technique en milieu familial et collectif permet de travailler dans les domaines de la cuisine collective ou dans les domaines de l'aide à la personne. Cette formation permet par exemple de travailler en maison de retraite pour s'occuper des soins aux personnes âgées, à l'entretien et à la cuisine.

française. En fonction de leurs capacités et habitudes de mobilités, 1/3 des effectifs ont choisi l'établissement avant de choisir une filière en raison de sa localisation. Ils habitent dans un rayon de quinze kilomètres. Ceux qui ont choisi le lycée n'ont pas été freiné par le fait d'avoir de longs trajets. Les élèves passent plus de 45 min pour faire un aller de leur domicile jusqu'au lycée de Baume-les-Dames. Certains ont fait le choix de passer la semaine à l'internat et ne rentrent chez leurs parents que le weekend. L'internat est une solution qui permet de résoudre le problème de la distance. Les élèves habitent parfois à plus de 100 kilomètres et n'avaient pas d'autres choix car seul cet établissement proposait la filière qu'ils ont choisi. Dans le Jura, dans la ville de Morez située dans une zone de moyenne montagne, il y a, par exemple, le baccalauréat professionnel Optique lunetterie qui est très demandé. Des internes de ce lycée font des trajets en train, voiture ou bus de plusieurs heures pour retrouver leurs familles. La plupart des grands lycées proposent un internat qui permet de manière plus générale d'accueillir les élèves qui résident loin et qui n'ont pas envie de passer deux heures par jour dans les transports avec toutes les contraintes qui vont avec, en particulier le fait de se lever tôt et de rentrer tard.

L'orientation se décide au tournant que marque la fin du collège. Les mobilités ont leur importance dans les décisions que les élèves doivent prendre en accord avec leurs ambitions, leurs résultats et les moyens de leur famille. Quels que soient les choix qu'ils font, ils sont obligés de passer du temps dans les transports. Les moyens de transports sont divers et adaptés à la distance parcourue. Il peut s'agir d'aller-retours quotidiens ou hebdomadaires. Du fait de passer du temps dans les transports, ils développent des pratiques spécifiques. La mobilité des jeunes ne se limite pas aux mobilités scolaires mais s'étendent à leurs déplacements courants.

2. Étude des mobilités des adolescents au quotidien : des pratiques caractéristiques d'une classe d'âge auxquelles s'ajoutent des pratiques individuelles à la fois genrées et influençables.

Les adolescents se déplacent de plus en plus loin avec l'âge, le passage au collège puis au lycée accroît le temps consacré aux transports scolaires ainsi que la distance parcourue. Les adolescents développent des pratiques spécifiques. Ils développent des pratiques qui leur sont propres en matière de choix de mode de transport, ainsi que d'occupation pendant ces trajets journaliers de leur domicile à l'établissement. Les mobilités des adolescents ne se limitent pas aux transports scolaires. Les jeunes se déplacent beaucoup selon leurs habitudes et nécessités familiales. Leur lieu de vie détermine l'offre de transport, et les activités qu'ils peuvent faire en dehors du cadre scolaire. L'adolescence est un âge déterminant en termes de pratiques de sociabilités et de mobilités. Les collégiens et lycéens développent leur identité et s'approprient des pratiques. Il est essentiel pour l'Éducation Nationale, de permettre aux élèves de multiplier les expériences liées à la mobilité dans le cadre de sorties scolaires par exemple, et de sensibiliser par l'enseignement les élèves aux enjeux de représentations des mobilités. L'école exerce une influence dans l'installation d'habitudes chez les individus. Elle cherche à les adapter aux enjeux climatiques. L'école se doit de promouvoir les mobilités durables dans le but de préserver l'environnement et d'enrayer le changement climatique.

2.1. Les mobilités courantes des adolescents.

Dans leur reportage diffusé sur France 2, le 29 novembre 2019, les journalistes N. Bidard et T. Souman, mettent en avant l'essor des voitures sans permis chez les adolescents. Les parents qui veulent offrir une indépendance en termes de mobilité à leurs enfants préfèrent investir dans une voiturette plutôt que dans un deux roues qu'ils jugent plus dangereux (J. Devaux, 2014).

2.1.1. Les adolescents dépendant de leur famille pour se déplacer

Les adolescents sont, en effet, très dépendants de leur parent pour tous leurs déplacements de leur enfance jusqu'à leur majorité. A l'âge de 18 ans, ils sont en âge de passer le permis de conduire. Dans le monde rural, la voiture occupe aujourd'hui une place essentielle en raison de la concentration des services dans les petites et moyennes villes. La scolarisation, obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans est à l'origine de nombreux déplacements chaque semaine en période scolaire. A ces déplacements liés à l'éducation, s'ajoutent les déplacements pour les achats, les visites chez les membres de la famille et les amis ainsi que les déplacements liés aux loisirs. Les enfants sont dépendants de leurs parents quand ils veulent se déplacer dans le cadre de leurs loisirs, leurs activités extra-scolaires ou périscolaires. Pour participer à des activités proposées par l'association sportive de leur collège, les élèves doivent avoir la possibilité de s'y rendre. Or, il est nécessaire qu'ils soient véhiculés pour parcourir la distance depuis leur domicile. La mobilité des adolescents se construit en fonction de leur espace. L'utilisation des modes de transports est liée à leurs présences. On retrouve peu d'infrastructures dans les communes et dans les villes de l'espace rural. Les communes du rurales éloignées et très peu denses n'ont pas d'équipements de transports collectifs. La voiture est le principal moyen de déplacement pour les familles et leurs enfants et le bus scolaire, le principal moyen utilisé par les élèves pour se rendre au collège.

2.1.2. Les modes de transport utilisés

Différents modes de transports sont à la disposition des élèves, la marche à pied, le vélo, le train, les transports en communs, le bus scolaire, les deux-roues motorisés, la voiture sans permis et la voiture familiale. Ces véhicules ne peuvent pas tous être utilisés par les adolescents de manière autonome. La voiture ou le deux-roues motorisé ne peuvent être conduits qu'à partir d'un âge minimum et après la réussite d'une formation. La marche à pied et le vélo ne sont adaptés que pour parcourir de courtes distances n'excédant généralement pas 2 kilomètres. Se déplacer de cette manière entraîne également d'être soumis aux aléas météorologiques tels que le vent, le froid, la pluie et la chaleur. Les jeunes peuvent parcourir des distances plus importantes en vélo, notamment quand ceux-ci disposent d'une aide électrique, mais ils posent aux parents un problème de sécurité. Les enfants peuvent subir un accident de la route ou faire une mauvaise rencontre. Le fait que les adolescents sont des personnes vulnérables face aux inconnus qui peuvent profiter de leurs faiblesses entraîne une réticence des parents à laisser leurs enfants utiliser les transports en communs tels que le train seul. Le bus scolaire et la voiture familiale restent donc les moyens les plus sécurisés pour se rendre à l'école. Les parents confient leurs enfants à une société de transport en laquelle ils ont confiance. C'est au chauffeur de bus de garantir la sécurité de ses passagers, il en est responsable jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à l'endroit où ils doivent être déposés.

2.1.3. Une utilisation des modes de transports en fonction de l'offre disponible

L'étude menée au collège de Roulans et au lycée de Baume-les-Dames nous permet d'établir un lien entre l'utilisation des transports et l'offre. L'étude n'a pas pu être réalisée sur l'ensemble des effectifs, donc elle ne représente qu'une faible partie des élèves, mais elle nous permet déjà d'établir une idée des modes de transports et de la manière dont ils sont utilisés. A Roulans, petite agglomération rurale il n'y pas de transports collectifs

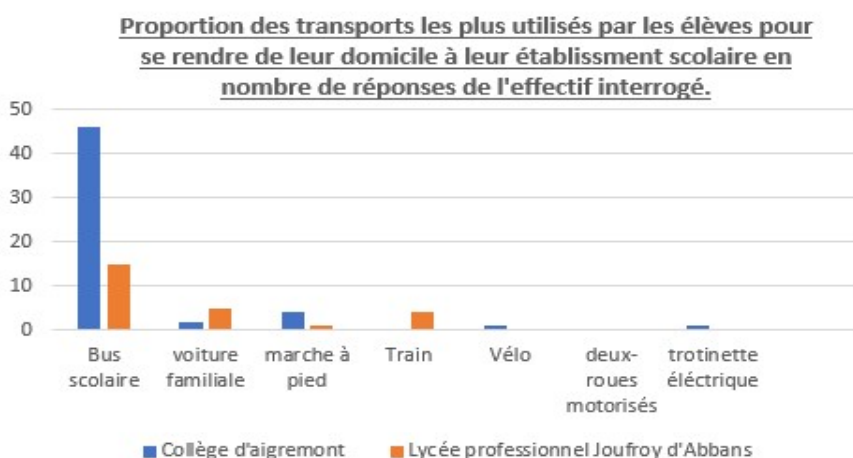


Figure 6- Proportion des transports les plus utilisés par les élèves pour se rendre de leur domicile à leur établissement scolaire en nombre de réponses de l'effectif interrogé

disponibles. Les lignes régulières de bus du réseau du Grand-Besançon ont leur terminus dans la commune voisine d'Amagney. Il n'y a aucune gare ferroviaire, la plus proche étant celle de Laissey qui n'est pas forcément desservie par les trains qui y passent. Les élèves de la commune se rendent par leurs propres moyens au collège, par exemple en voiture ou à pied. Mais ils représentent une très petite minorité. Sur les 53 élèves interrogés 46 utilisent presque exclusivement le bus scolaire pour se rendre au collège. Il arrive parfois qu'ils utilisent la voiture lors de changement d'emploi du temps important, quand leurs parents ont la possibilité de les amener pour améliorer leur trajet ou quand ils ont manqué le bus. Le bus scolaire qui assure le ramassage des élèves est le moyen le plus efficace et le plus rentable pour assurer le transport d'enfants dans les espaces ruraux. Le bus utilise les routes pour relier les villages dont l'itinéraire peut être adapté. Le bus n'effectue qu'un seul aller-retour dans la journée, ce qui implique que la majorité des élèves du collèges soit demi-pensionnaire. Ils partent à la journée. Quant à la voiture, elle est le seul moyen utilisé pour aller faire les achats par les familles, les communes ne disposant d'aucuns services.

Concernant les mobilités des lycéens, on observe déjà des changements. Quand les élèves entrent au lycée, ils sont pour la plupart âgés de 15 ans. C'est à partir de cet âge que les parents laissent d'avantage d'autonomie à leurs enfants en estimant qu'ils sont assez âgés pour se débrouiller sans devoir être surveillés. Ce qui ressort des résultats, c'est toujours une utilisation principale du bus scolaire car il s'agit encore une fois du véhicule le plus adapté aux espaces ruraux. Mais ce qui apparaît en second moyen de transport le plus utilisé c'est le train, équivalent à l'utilisation de la voiture. Le train est utilisé à la fois quotidiennement par des demi-pensionnaires et de manière hebdomadaire par des internes. Pour que le train soit utilisé quotidiennement, il faut déjà qu'une gare correctement desservie existe dans la commune ou la ville dans laquelle est situé l'établissement scolaire. Le train peut s'avérer être un moyen de transport efficace pour parcourir de longues distances et surtout pour relier deux villes entre elles. Les gares sont des équipements que l'on trouve dans les zones urbaines mais également dans les moyennes et petites villes. Il s'agit d'un des modes de transports faisant le lien entre l'urbain et le rural. Tous les adolescents sont en mesure d'utiliser le train après avoir compris son fonctionnement. La région finance gratuitement les transports en train pour les élèves internes mais uniquement un aller-retour par semaine. Après le bac, les élèves sont en âge d'obtenir le permis. Cette nouvelle capacité à se déplacer est importante pour trouver un emploi, mais aussi permet aux élèves qui poursuivent en BTS de ne plus être contraint par les horaires des transports scolaires ou des ferroviaires.

2.1.4. *Le rythme de vie des adolescents est en lien direct avec leurs mobilités.*

Les élèves ont un rythme de vie en lien direct avec l'école et plus particulièrement avec les horaires de ramassage scolaires. Les lycées généraux sont souvent dans les villes moyennes ou dans les grandes villes. Les lycées de rattachement sont parfois très éloignés pour les communes les plus rurales. Même si elles ne sont situées qu'à 20 ou 30 kilomètres de l'établissement, le temps de trajet des itinéraires est allongé par les multiples arrêts du car scolaire. Les terminus de lignes sont les communes les plus éloignées et les élèves sont ceux qui partent le plus tôt le matin et rentrent le plus tard. Selon les modes de transports utilisés, l'heure à laquelle les élèves quittent le domicile est différente. En voiture on peut effectuer un trajet plus direct et rapide. L'utilisation de la voiture n'est pas forcément libre concernant les horaires. Les parents qui emmènent leurs enfants en voiture sont nombreux à les déposer et poursuivre leur route pour se rendre au travail. Ce phénomène de pérégrination implique aux enfants de partir à l'heure où les parents vont au travail. L'utilisation du train implique, elle aussi, de s'accommoder des horaires des trains. Il est parfois nécessaire de prendre un train avec un premier horaire qui permet d'arriver à l'heure en cours car de prendre le train suivant arrive en gare cinq ou dix minutes après le début des cours. Avoir des horaires de trains qui coïncident parfaitement avec son emploi du temps est rare. C'est pourquoi des établissements font parfois le choix d'adapter les emplois du temps de fin de semaine pour que les élèves qui ont des contraintes de transports puissent regagner leur domicile plus facilement. L'enquête révèle que la distance moyenne parcourue par les collégiens du collège d'Aigremont est de 9 kilomètres alors qu'elle est de 25 km pour les lycéens du lycée Jouffroy d'Abbas. Le collège est un établissement de proximité qui impose aux élèves de se lever moins tôt alors que le maillage des lycées allonge la distance entre le domicile et l'établissement. Les lycéens ont répondu se lever entre 6 heure et 6 heure et demi, pour avoir le temps de se préparer et de se rendre à l'établissement. Sauf les internes qui se lèvent à 6h45. Selon le ministère de l'éducation, 3,5% des élèves ont fait le choix de l'internat dans l'enseignement public. Il s'agit principalement de lycéens car les collèges ruraux ne proposent pas d'hébergement. Les collégiens, eux, se lèvent de manière générale aux alentours de 7 heure du matin, la distance à parcourir est moins grande et le temps de trajet dépasse rarement 30 minutes. La contrainte des horaires des transports oblige les lycéens à se lever plus tôt car ils ont une plus grande distance à parcourir. L'heure du ramassage définit l'heure à laquelle les adolescents se lèvent, car il faut qu'ils prévoient un temps pour se préparer. Le fait de se lever tôt peut entraîner un état de fatigue chez les élèves surtout s'ils n'ont pas l'habitude de se coucher avant 22 heures.

La journée des adolescents se passe à l'école. Ils se restaurent pendant le temps de midi au restaurant scolaire. Les élèves sont des navetteurs qui réalisent des déplacements pendulaires. Ils partent le matin et font le trajet domicile-établissement. Ils y passent la journée et le soir réalisent le trajet en sens inverse utilisant tout le temps le même itinéraire. Le terme de mobilité pendulaire ou trafic pendulaire désigne les déplacements quotidiens de la population pour des motifs de travaux ou d'études (Natalie Lerot, 2001). A l'image des actifs, les élèves se rendent chaque jour dans la ville où ils étudient et rentrent chez eux le soir. Il s'agit d'une pratique associée à l'urbanisation. Les navetteurs habitent dans le périurbain ou dans le rural éloigné et travaillent dans une unité urbaine.

2.1.5. Au quotidien les mobilités des adolescents ne sont pas limités trajets scolaires.

Malgré que les mobilités liées à la scolarité soient très importantes dans la vie des adolescents, leur mobilité ne se limite pas à ce domaine. En effet, dans le temps extra-scolaire les adolescents sont aussi mobiles. Ils se rendent dans les magasins avec leurs parents, ils se rendent à leurs activités de loisir, ils se déplacent au sein de leur village pour retrouver leur amis ou faire des balades. Le vélo leur permet de se déplacer rapidement et ainsi que parcourir toute la commune et ses alentours. L'adolescence, c'est aussi le temps des premiers emplois déclarés ou non. Ils peuvent aller aider l'agriculteur dans la ferme voisine ou passer du temps avec le mécanicien du village voisin, selon les élèves du lycée interrogé. Le vélo et les deux roues-motorisés sont alors très utiles pour parcourir ces quelques kilomètres. Dans les déplacements quotidiens, il y a aussi souvent le fait d'aller rendre visite à un proche tel qu'un grand-parent ou une tante. Les familles ne sont parfois pas proches géographiquement c'est pourquoi ces grandes distances sont parcourues occasionnellement à la manière de voyages. Les mobilités des adolescents leurs deviennent propres alors qu'ils construisent leur identité et deviennent autonomes. Mais leurs mobilités sont aussi déterminées par leur environnement et par leur genre.

2.2 Etude des pratiques et habitudes qui se mettent en place selon les modes de transports utilisés au quotidien.

Le 2 octobre 2020, le journaliste Willy Graff publiait dans *l'Est Républicain* un article sur la crise de nerf d'un chauffeur de bus scolaire qui a entraîné son licenciement. En effet, une vidéo filmée par les élèves atteste des propos injurieux du conducteur adressés à ses jeunes passagers. Suite à des problèmes mécaniques et le comportement des élèves, le chauffeur s'est énervé. La mère de famille qui a fait le signalement a déclaré « ma fille et sa copine sont montées dans le bus avec une petite enceinte. La musique a dû agacer le chauffeur ». Le bus scolaire est un véhicule de transport mais aussi un lieu de sociabilité dans lequel les adolescents retrouvent leurs pairs. Les adolescents développent des pratiques spécifiques. A la fois, ils réalisent des déplacements qui leurs sont caractéristiques mais doivent aussi s'occuper pendant les temps de trajets qui durent parfois plusieurs dizaines de minutes.

2.2.1. Un temps conséquent passé dans les transports scolaires

La durée moyenne pour parcourir la distance entre le domicile et l'établissement pour les élèves de secondes du lycée de Baume-les-Dames est de 38 minutes. Pour certains, ce trajet prend plus d'une heure, ce qui signifie que cela leur laisse 2h pendant lesquels ils doivent s'occuper. Les élèves développent des comportements différents en fonction du lien social qui existe avec les autres passagers. Cette sociabilisation dans le bus scolaire ou dans le train évolue dans le temps. Au collège, les élèves prennent le bus avec leurs amis du village et des villages voisins. Il s'agit de leurs pairs, qu'ils côtoient depuis l'enfance. Ils se retrouvent peut-être séparés dans les classes au collège mais continuent d'entretenir des liens amicaux et donc discutent entre eux pendant les trajets, il s'agit d'une manière de s'occuper. Si on s'intéresse aux réponses d'une classe de quatrième du collège d'Aigremont, on peut s'apercevoir que cette occupation est la pratique la plus courante pour les élèves. 90% des collégiens discutent et retrouvent leurs amis dans le bus scolaire. Ils écoutent également de la musique, qui peut également se partager entre amis grâce à l'utilisation des smartphones et des enceintes Bluetooth. On retrouve pour les élèves du collège des pratiques également plus solitaires comme jouer à des jeux sur leurs

téléphones portable. L'écoute de musique, à l'aide d'un casque ou des écouteurs, est aussi un moyen de s'isoler et de penser à autre chose. Les occupations comme la lecture sont moins répandues, cela s'explique peut-être par le fait que lire alors qu'on est en mouvement n'est pas très agréable et les collégiens ne sont pas forcément adeptes de la lecture pour se divertir.

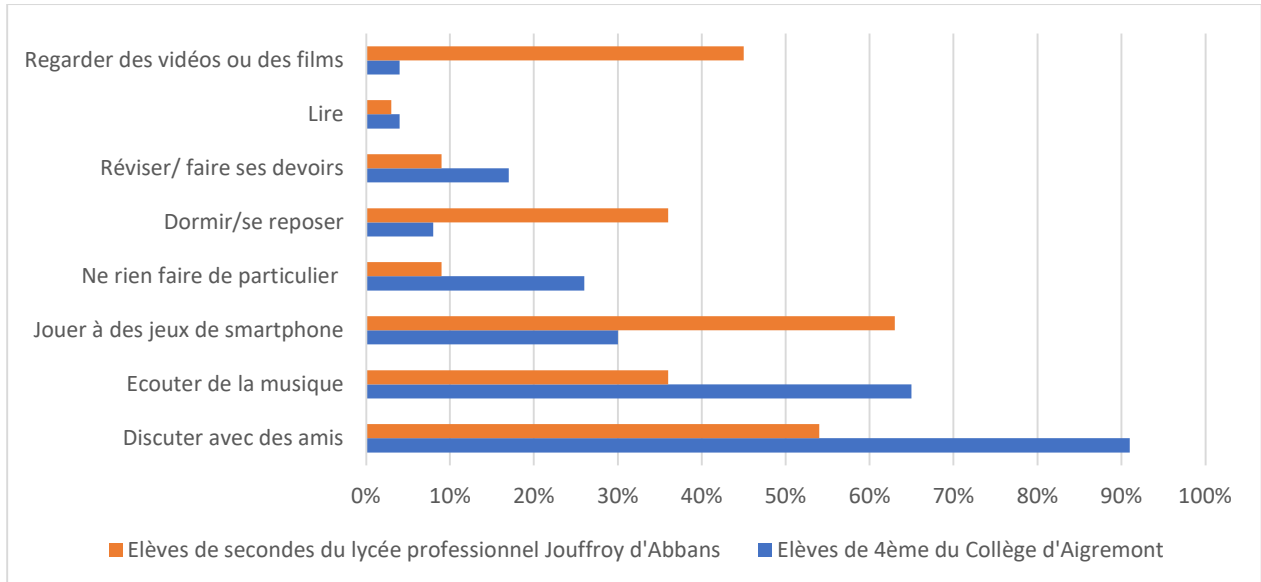


Figure 7- Comparaison des occupations des élèves pendant leurs trajets scolaires

Si on compare ses pratiques à celle des secondes au lycée, on peut constater des changements. Rappelons que nous avons vu que la durée des trajets était plus importante pour le lycée. Le passage au lycée remodèle l'univers social des adolescents. Les groupes formés au collège peuvent être séparés par des orientations différentes. Les élèves se font de nouveaux amis parmi leurs camarades de classe mais ceux-ci n'empreintes pas forcément les mêmes itinéraires. On peut constater une augmentation des pratiques individuelles comme regarder des vidéos ou des films, jouer à des jeux sur smartphone, dormir et se reposer, écouter de la musique. Il est difficile de créer des liens sociaux avec des inconnus que l'on ne côtoie que dans les transports. Les élèves préfèrent parfois s'occuper de manière solitaire. Observons tout de même que la moitié des adolescents continuent d'entretenir des liens sociaux avec leurs pairs lors de leurs déplacements.

Dans le bus toutes les places ne sont pas identiques aux yeux des élèves. Il y a ceux qui veulent être du côté de la vitre et ceux qui se mettent à l'avant pour être plus au calme. Le foyer le plus actif est souvent l'arrière du bus. Les élèves rêvent de s'installer à « la banquette », dernier siège au fond du bus. Il y a souvent une hiérarchie pour les places les plus prisées. Les troisièmes ont les places du fond et quand ils passent en seconde, ce sont les nouveaux troisièmes qui récupèrent les places de choix. Cela fait partie de l'occupation « discuter / passer

du temps avec des amis ». Les choix des places sont en lien direct avec la sociabilisation des élèves. Se mettre en fond du bus permet la cohésion d'un groupe qui est alors proche et peu partagé. Mais ces adolescent qui discutent ne se rendent pas toujours compte du bruit qu'ils génèrent en discutant, en partageant de la musique et en voulant amuser leurs camarades.

2.2.2. Les transports scolaires sous un angle différent : le témoignage d'une conductrice.

Comme nous l'avons vu les pratiques des adolescents dans les transports peuvent affecter les autres usagers ainsi que le conducteur du bus scolaire. Nous avons eu la chance de pouvoir rencontrer Marianne Thiébaud, conductrice d'autocars scolaires depuis 23 ans. Elle touche aujourd'hui sa retraite mais continue d'effectuer ses tournées. Les entreprises de transports sont aujourd'hui en manque de candidats, alors de que nombreux postes sont à pourvoir. Ce manque de chauffeur est particulièrement frappant dans les milieux ruraux. Cela peut s'expliquer par les particularités du métier. Un chauffeur scolaire ne travaille que 2 ou 3 heures par jour et a une amplitude horaire très importante. Le conducteur doit se lever tôt, car le ramassage scolaire se fait à des horaires matinales, et de même il rentre tard le soir après avoir terminé son itinéraire. Marianne doit prendre le temps de vérifier l'état de son véhicule avant chaque service. Le salaire mi-temps attire donc les retraités pour qui la paye fait un bon complément de retraite, ainsi que les personnes qui exercent déjà un emploi à mi-temps. Madame Thiébaud nous explique que ce qui lui plaît c'est le contact avec les jeunes, elle dispose également de temps libre dans la journée et des congés scolaires. Elle préfère les lycéens qui sont plus calmes contrairement à leurs cadets qui chahutent beaucoup plus pendant les trajets. Elle témoigne : « les collégiens, il faut sans cesse les surveiller. Il arrive qu'on en surprenne debout dans l'allée », la chauffeuse multiplie les rappels à l'ordre. Elle est responsable de la sécurité des mineurs qu'elle transporte. La difficulté est de gérer les élèves et de rester attentif à la route. « Parfois on empreinte des petits chemins où il est difficile de croiser un véhicule. Il faut rester très attentifs et s'attendre à rencontrer un tracteur ». Ce qui est le plus embêtant c'est le bruit. Les discussions génèrent un bruit de fond permanent mais en même temps, elle trouve ça agréable de voir au quotidien ces adolescents remplis de vie. La conductrice n'est pas contre le fait qu'ils écoutent de la musique mais elle dit que l'utilisation des enceinte est très gênant pour le conducteur. Elle n'hésite pas à leur dire de baisser le son et s'ils n'obéissent pas, elle profite d'un arrêt pour séparer les groupes. Elle place un ou deux élèves à l'avant. Son travail consiste aussi à vérifier qui monte dans le bus. Elle demande les cartes de bus en début d'année et retient

les visages. Les élèves extérieurs à la tournée n'ont pas le droit d'utiliser cet itinéraire. Certains veulent utiliser le transport scolaire pour qu'un camarade vienne chez lui. Or, c'est interdit sans avoir consulté le transporteur ou l'autorité organisatrice des transports. En cas d'accident la responsabilité retombe sur la conductrice et ça peut lui coûter cher qu'un élève qui ne devait pas empreinte l'itinéraire soit impliqué.

2.2.3. Les mobilités scolaires changent le rapport entre le temps de trajet et la distance parcourue.

Les élèves ne voyagent pas à la même vitesse. Quand ils sont dans la voiture familiale ou quand ils se trouvent dans les bus scolaires. Le bus scolaire utilise rarement le chemin le plus direct entre la commune la plus éloignée et l'établissement desservi. Les itinéraires sont pensés pour desservir un maximum de communes de la manière la plus efficace possible de manière à rentabiliser le trajet. Un trajet en bus est toujours plus long qu'en voiture car le gabarit du véhicule oblige le conducteur à maîtriser sa vitesse. Le fait d'effectuer plusieurs arrêts prend du temps. Alors qu'à une allure normale en voiture on parcourt en moyenne 1 kilomètre en 1 minutes et que donc un trajet de 15 kilomètres prend une quinzaine de minutes. Lorsque l'on a interrogé les élèves sur le temps qu'ils passaient dans les transports, celui-ci peut atteindre le double du temps mit en voiture. Par exemple, un élève de seconde MELEC a déclaré que pour venir au lycée depuis son domicile situé à Cleval, commune à 15 kilomètres de Baume, il mettait plus de 35 minutes. Le rapport des élèves à l'espace est donc différent selon le moyen de transport utilisé. Alors que deux communes sont séparées par une courte distance en kilomètres, la distance mesurée en temps de parcours peut sembler longue. Dans le questionnaire, plusieurs élèves savaient combien de temps ils mettaient pour aller à leur établissement mais ils n'avaient pas la distance en kilomètres. Dans les mobilités actuellement ce qui intéresse ceux qui se déplacent, c'est de savoir le temps qu'il faut pour aller d'un endroit à un autre. Ils accordent moins d'importance au nombre de kilomètres qui séparent les deux points.

2.2.4. Des pratiques distinctes en fonction des genres

Plusieurs auteurs ont mis en évidence des liens directs entre la mobilité des adolescents, la construction de l'identité et la socialisation à cet âge (Kokoreff, 1993 et Oppenchain, 2010). Julian Devaux (2014) met en évidence le fait que la capacité des adolescents à être mobile est « structurant pour les adolescents ruraux dans la construction de soi ». Les mobilités des jeunes

sont le reflet de leurs pratiques sociales : leurs activités, l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, le choix de leurs amis et ce qu'ils font ensemble.

La famille joue un rôle dans l'apprentissage car ce sont les parents qui décident si leur enfant va quelque part ou non, l'autonomie n'est laissée qu'à la fin de l'adolescence. Pendant toute leur enfance, les enfants sont véhiculés par leurs parents. Ils apprennent et enregistrent des habitudes de mobilités propres à leur famille. La famille, ainsi que l'école jouent un rôle dans les pratiques des mobilités car elles « transmettent des cadres de comportement » (Zaffran, 2010). Leurs expériences de la mobilité à l'âge de l'adolescence entrent dans le processus d'incorporation durables de façons d'agir qui s'ajustent et évoluent de manière continue en fonction des contextes et des situations vécues par les individus (Darmon, 2010). L'éducation qu'ils reçoivent à l'école et surtout dans leur famille influence leur mobilité. On leur inculque des pratiques qu'à l'âge de l'adolescence ils font le choix de respecter ou au contraire, ils sortiront des cadres pour explorer l'espace et les pratiques. Ces pratiques se retrouvent plus tard dans leurs manières d'habiter car ces expériences forgent l'identité des individus.

2.2.5. Les mobilités sont des « pratiques socialisées et socialisante » dès le plus jeune âge. (J Devaux et N. Oppenheim, 2012)

Les parents laissent les garçons explorer l'espace public résidentiel plus tôt que pour leurs filles. (Julian Devaux, 2014) Ils développent une forme d'auto-mobilité basée sur la marche et le vélo. Les garçons rencontrent leurs amis et sont aussi influencés par les adolescents plus âgés qui exercent sur eux un rôle initiatique. Les mobilités sont pour les jeunes collégiens encore marqués par l'importance du jeu et l'occupation de l'espace de la rue. A la fin du collège, l'espace fréquenté est élargi aux villages environnants de la communes grâce notamment à la motorisation des jeunes. L'utilisation du scooter n'est pas seulement un moyen de se déplacer mais aussi un moyen de s'affirmer. Les adolescents n'hésitent pas à attirer l'attention en faisant du bruit et en adoptant une conduite à risque pour se faire remarquer. Les « tours » de village que font les adolescents en deux roues ne servent pas à se déplacer mais d'avantage à impressionner leurs pairs.

Pour les filles, la mobilité au sein de l'espace public se fait plus à la fin du collège. Les filles aiment utiliser les réseaux sociaux et créer des liens virtuels avec leurs amies. Les filles, comme les garçons, ne développent pas beaucoup de relations sociales mixtes au collège. Les filles se retrouvent en se rendant à pied dans les centraux des communes tel que la place de

l'église. Les parents sont plus réticents à laisser de l'autonomie à leurs filles car ils craignent pour leur sécurité. Les filles aiment faire les boutiques et investir l'espace urbain en groupe.

La fin du lycée, c'est la fin de l'adolescence et le début de la jeunesse. Des groupes d'amis se forment au sein des classes. Ils se retrouvent dans les lycées mais sont encore très dépendants de leurs parents qui doivent les conduire quand ils veulent par exemple se retrouver le weekend pour fêter un anniversaire. Fêter les 18 ans, c'est aussi célébrer le permis de conduire. Dès qu'un des membres du groupe obtient le permis, il devient le chauffeur et permet aux amis de se retrouver pour faire des « sorties ». Il s'agit souvent de sorties le weekend avec une forte dimension festive comme par exemple aller au bowling, en boîte de nuit ou dans des fêtes organisées par les amis. Sous l'élan collectifs, les membres du groupe explorent de nouveaux lieux. Leurs mobilités s'adaptent à leur âge.

C'est la sphère scolaire qui, dans le contexte de changement climatique, à la capacité de changer les pratiques pour les adapter au respect de l'environnement. Alors que leurs parents utilisent de manière automatique la voiture, on apprend aux élèves à limiter son usage qui peut créer une pollution inutile pour les petits trajets.

2.3. La sphère scolaire est un acteur qui doit éduquer les adolescents aux enjeux actuels des mobilités.

2.3.1. *L'école un acteur qui permet aux élèves de faire de nouvelles expériences.*

La sphère scolaire exerce une influence sur la mobilité car certains élèves très encadrés par leurs parents, ne peuvent expérimenter les transports urbains et l'anonymat urbain qu'au cours de sorties scolaires. (Devaux et Oppenheim, 2012). Les transports scolaires font partie des mobilités en lien avec l'école. Les enfants développent des formes d'autonomies. Le ramassage scolaire permet une mobilité différente de celle des parents. L'usage et le discours des parents concernant les modes de transports influençant les adolescents dans l'utilisation qu'ils en font. L'école se doit de proposer des expériences de vie aux élèves, c'est pourquoi il existe des sorties scolaires. Kaufmann (2004) et Allemand (2008) révèlent que chacun aurait un capital mobilité mais que tous les individus en sont inégalement dotés. Cela s'explique par le milieu social qui est déterminant pour la mobilité. L'institution scolaire permet de faire découvrir des nouvelles choses aux élèves, différenciant des « représentations, attitudes et habitudes son comportement de mobilité et son rapport aux différents moyens de transport » (Allemand, 2008, p. 87-88) issues de l'influence familiale. Il s'agit de visites patrimoniales ou de sorties en lien avec les pratiques sportives. Les budgets des établissements limitent souvent la capacité d'ouverture de la classe. L'enseignant doit se déplacer avec ses élèves à pied ce qui limite le rayon dans lequel se déroule la sortie. Le cadre des sorties scolaires permet de visiter des entreprises de la commune où est situé l'établissement ou des lieux plus éloignés que les parents ne connaissent pas forcément. Mais dès qu'il y a de la distance, il est nécessaire pour l'établissement de louer un car. Les sorties, expériences de la mobilité, se déroulent généralement en journée et sur le temps scolaire. Mais les établissements font leur possible pour que tous les élèves, grâce aux professeurs qui s'investissent le plus, aient la capacité de participer à des séjours scolaires éducatifs. Il est important de proposer un voyage scolaire pour les classes de quatrième ou de troisième. C'est l'occasion pour les élèves de voyager avec leurs amis et de faire des découvertes. Pour les enfants des familles modeste, le voyage scolaire est parfois l'occasion de sortir pour la première fois du pays. Organisés par les professeurs de langues, les séjours éducatifs peuvent être l'occasion de visiter un autre pays tel que

l'Angleterre, l'Allemagne ou l'Espagne. Dans le cadre des différents concours auxquels les professeurs peuvent s'inscrire pour faire participer leur classes, les élèves peuvent être amenés à se rendre dans les centre urbains, à des salons, des expositions ou des festivals.

Les jeunes reçoivent des enseignements sur les mobilités dans le cadre des cours de géographie. Ils découvrent le monde et les déplacements humains à son échelle. La géographie c'est aussi un moyen d'apprendre à réutiliser les outils de la mobilité. Il faut savoir lire une carte et l'orienter, repérer les figurés. Ces compétences sont nécessaires pour se repérer et se déplacer dans un espace que l'on ne connaît pas mais s'avèrent aussi très utiles pour comprendre et découvrir l'espace que nous pratiquons chaque jour. Savoir utiliser une carte est mis en pratique dans le cadre de certains cours d'éducation physique et sportive. La course d'orientation est pratiquée au collège et au lycée et amène les élèves à se représenter l'espace qui les entourent.

Au collège, tous les élèves doivent également être sensibilisé à la sécurité routière. Le processus débute à l'école primaire avec l'enseignement l'attestation de première éducation à la route (APER) qui pose les bases des pratiques à adopter en tant que passager, piéton et rouleur. A la préadolescence, les enfants investissent la rue à vélo. De la sixième à la troisième des actions pédagogiques sur la sécurité routière et plus largement sur la thématique des mobilités actives et citoyennes doivent être organisées. Cette éducation à la sécurité routière est évaluée en classe de cinquième ainsi qu'en classe de sixième. Les élèves obtiennent des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) de niveau 1 avant leurs 14 ans et de niveau 2 avant leurs 16 ans. Ces épreuves existent depuis 2007, et l'ASSR 1 est obligatoire pour se présenter à la formation du permis AM⁶, accessible à partir de 14 ans , pour conduire les cyclomoteurs de 50 cm³. Il s'agit de la partie théorique reprenant les règles de base du code de la route. L'institution scolaire a donc la responsabilité de former les élèves aux usages de la route. Il est important qu'ils connaissent les règles pour éviter de mettre leur vie ou celle des autres usagers de la voie publique en danger.

2.3.2. Faire connaître les moyens de transports qui existent et leur impact écologique.

Les adolescents connaissent les principaux moyens de transports qui existent. Dans leur enfance, on retrouve dans leur quotidien les différents véhicules sous la forme de jouets ou dans les dessins animés. Les adolescents connaissent l'avion, le train, les bus, voitures etc. Mais à la sortie du collège peu d'élèves ruraux ont déjà utilisé une fois l'avion pour se déplacer et c'est

⁶ Le permis AM remplace depuis 2013 la formation du brevet de sécurité routière (BSR).

la même chose pour ce qui concerne le train et le bateau. Pour les élèves qui ont la possibilité de se rendre en Angleterre, ils auront peut-être la chance d’empreinter le ferry pour traverser la manche. Le train désert quand même un grand nombre de petites et moyennes villes. On pourrait penser que les élèves ont au moins pris une fois le train pour se déplacer mais en réalité ils n’ont pas vraiment l’opportunité de l’utiliser. Voyager en train est très contraignant pour les familles. La majorité des communes rurales sont dépourvue d’une gare à proximité, et le nombre de trains par jour ne coïncident pas avec les besoins et le coût des billets est important quand on voyage à plusieurs. Rien ne peut égaler l’efficacité de la voiture dans les milieux ruraux. Elle permet de se déplacer sans contraintes d’horaires, ni de limites spatiales. Elle s’avère économique si l’on s’intéresse au coût pour la distance parcourue, un prix qui ne varie presque pas si l’on multiplie les passagers. Les campagnes sont très dépendantes de la voiture, les services se concentrent dans les agglomérations. Or, la voiture est un véhicule qui laisse une empreinte carbone conséquente. Tous les déplacements humains ont un impact sur l’environnement, certains polluent plus que d’autre en raison de leurs émissions. Le bus et la voitures sont des véhicules avec une pollution thermique émettant des gaz est des particules dans l’atmosphère. Le XXI^{ème} siècle est marqué par une volonté commune d’agir pour le climat. L’Education Nationale doit former les futurs citoyens du pays et les sensibiliser au développement durable. Pour préserver l’environnement, il est, dès maintenant, nécessaire d’adapter nos modes de consommation et de déplacement. Les enseignants doivent apprendre des pratiques d’éco-mobilités à leurs élèves. Il faut, par le biais d’activités faire comprendre aux adolescents qu’un train dégage par exemple 35 fois moins de CO₂ par passager et par kilomètre parcouru (SNCF 2021). Il faut aussi faire comprendre qu’un gros moteur n’est pas forcément plus polluant qu’un petit. Un bus scolaire rejette plus de CO₂ qu’une voiture mais il divise l’impact du bus par le nombre de passager transporté, l’impact est moins important. Les transports collectifs et le co-voiturage font partie de l’écomobilité et l’enseigner aux enfants et adolescents, c’est aussi une manière de faire connaitre de nouvelles formes de mobilité à leurs parents.

2.3.3. Enseigner l’écomobilité : réduire son empreinte carbone

Toutes les activités humaines ont une empreinte carbone mais pour préserver l’environnement il faut changer les habitudes du quotidien. Dans les espaces ruraux, on est forcément dépendant de la voiture pour être mobile. L’Education Nationale à la possibilité de proposer des enseignements pour trouver des alternatives aux modes de déplacements

polluants. Le portail dédié à l'écomobilité, appelé Mobiscol permet d'accéder à des ressources méthodologiques et pédagogiques sur le sujet. L'écomobilité passe par le covoiturage ou privilégier les moyens de transports doux. La mobilité douce c'est de se déplacer sans véhicule motorisé. Il faut privilégier la marche et le vélo pour parcourir les courtes distances. Dans le cadre de mobilités scolaires, on a mis en lumière qu'une partie des élèves vivent dans la commune où se situe l'établissement et que souvent ce sont leurs parents qui les amènent en voiture. Si l'on veut respecter le principe d'éco mobilité, il faut limiter au maximum l'usage de la voiture et surtout son utilisation pour des très courts trajets. Le centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) déclare qu'en 2015, ¼ des trajets en voiture en France font moins de 3 kilomètres. Un chiffre encore plus important en agglomération : 40% des trajets en voiture font moins de 3km.

Une voie pour réussir la transition écologique des campagnes, c'est le passage à la voiture électrique. Les constructeurs développent des voitures avec une autonomie de plus en plus intéressante. La voiture électrique a du mal à s'imposer dans les espaces ruraux en raison du temps qu'il faut pour la recharger et de l'autonomie réelle. Dans les campagnes, on parcourt parfois des dizaines de kilomètres en un seul trajet. Les voitures diesels et essences ont l'avantage de permettre de faire le plein de carburant en quelques minutes. Le changement d'énergie est progressif mais passe par l'enseignement de nouvelles mobilités. On développe la technologie des voitures et des trains qui fonctionnent à l'hydrogène. Les locomotives qui desservent les lignes rurales ne sont pas toutes électriques mais parfois fonctionnent au diesel.

Par l'enseignement qu'il reçoit, l'élève doit s'interroger sur ses mobilités au quotidien et celles de ses parents et amis. Alors que plusieurs élèves de la même commune viennent en voiture mais avec des véhicules différents, il est possible d'organiser du co-voiturage comme le font les travailleurs qui se partagent les frais entre collègues. Mais pour cela il faut questionner et informer pour changer les mobilités.

2.3.4. Développer et mettre en œuvre un plan de dépassement établissement scolaire.

L'établissement a la possibilité d'agir sur les mobilités dans le cadre de transition écologique à l'aide d'un plan de déplacements établissement scolaire (PDES). Il s'agit d'un outil qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et de leurs parents entre le domicile et l'école. Un PDES a pour objectif de permettre de changer les habitudes en éliminant les freins aux changements et améliorer l'accessibilité des abords de l'établissement.

Il permet de trouver des alternatives à l'utilisation de la voiture et de les mettre en action. Pour qu'une démarche PDES puisse exister il faut que la commune accepte de piloter le projet, que l'établissement scolaire s'implique réellement et que les parents d'élèves s'ajoutent à ce partenariat. De ce fait, c'est surtout les collèges qui peuvent utiliser les PDES, et ont la capacité de les mettre en action. La mise en œuvre se fait aussi au lycée, plus les effectifs sont grands, plus les enjeux des mobilités sont importants.

Un PDES se traduit par une sensibilisation à l'usage abusif de la voiture, par une réflexion pour aménager les abords des établissements de manière à sécuriser la voirie et proposer des aménagements spécifiques aux mobilités douces comme la construction de garage à vélo. Le PDES permet la mise en place d'actions pour adapter les déplacements aux besoins. On rationalise les offres de mobilités mutualisées et cogérées comme les pédibus, vélo-bus, la favorisation du covoiturage et l'adaptation du ramassage scolaire. La sphère avec ce plan de mobilité permet aux élèves d'adopter dès leur plus jeune âge des habitudes de vie qu'ils conserveront.

2.3.5. Plan de mobilité durable de Noidans-lès-Vesoul

Plusieurs PDES sont mis en œuvre dans l'académie de Besançon. Dans la même optique un plan de mobilité durable, au collège René Cassin de Noidans-lès-Vesoul avait été imaginé, il y a 12 ans par Fabien Fraisse enseignant en histoire-géographie, en collaboration avec Céline Zocchetti professeur d'anglais et en partenariat avec le laboratoire ThéMA⁷ de l'université de Bourgogne-Franche Comté. Dans le cadre « d'un itinéraire de découverte à l'éducation et au développement durable » l'enseignant du collège de Noidans lès Vesoul a réalisé en 2009, avec sa classe de 5^e, une analyse de leurs mobilités entre leur domicile et l'établissement. L'ensemble des collégiens ont été soumis à cette enquête de mobilité. Ils se sont interrogés sur les moyens de transports qu'ils utilisaient et ont émis des hypothèses qu'ils devaient vérifier. La question essentielle qu'ils se sont posés est : « les déplacements des élèves du collège de Noidans lès Vesoul sont-ils durables ? Le projet a amené les élèves à réfléchir à comment ils se déplaçaient et comment était organisé leur bassin de vie. Les élèves ont confirmé ou infirmé leurs hypothèses sur la réalité de leurs mobilités en menant des analyses des habitudes à partir des

⁷ Le laboratoire ThéMA est spécialisé en géographie théorique et quantitative. Hélène Holot, Armelle Kaufmant-Couillet et Cécile Tannier sont les chercheuses qui ont participées au projet.

réponses de tous les élèves. Ils ont notamment pu se rendre compte que la voiture occupe une place très importante pour les déplacements.

Ces figures sont issues de l'étude réalisée par les élèves. Ils montrent l'utilisation des moyens de transport et leur rapport avec l'espace. Les transports collectifs scolaires et la voiture permettent de parcourir des distances plus importantes. Leur travail a mis en évidence le manque d'aménagements pour les vélos et les piétons. Le projet et les propositions des élèves a été présenté aux communes et au conseil général dans le but de concrétiser leurs idées en lien avec les mobilités durables. Une demande a été adressé au Conseil Général pour qu'il finance le projet d'une piste cyclable entre Vaivre-et-Montoille et Noidans-les-vesoul. Depuis des portions de pistes cyclables ont été aménagés mais elles ne sont pas continues.

Les collégiens ont par leur action sensibilisé leur entourage et ont imaginé des manières plus durables de se déplacer. L'école joue un rôle essentiel dans l'éducation, la sensibilisation et la mise en œuvre d'action qui permettent de changer les comportements. Eduquer les futurs citoyens à la mobilité, c'est leur offrir l'opportunité de se déplacer plus librement tout en prenant conscience de l'impact de leurs déplacements. Ces expériences à l'âge de vie détermineront leurs pratiques futures à l'âge adulte. Comme leurs parents, ils influenceront les pratiques de leurs futurs enfants.

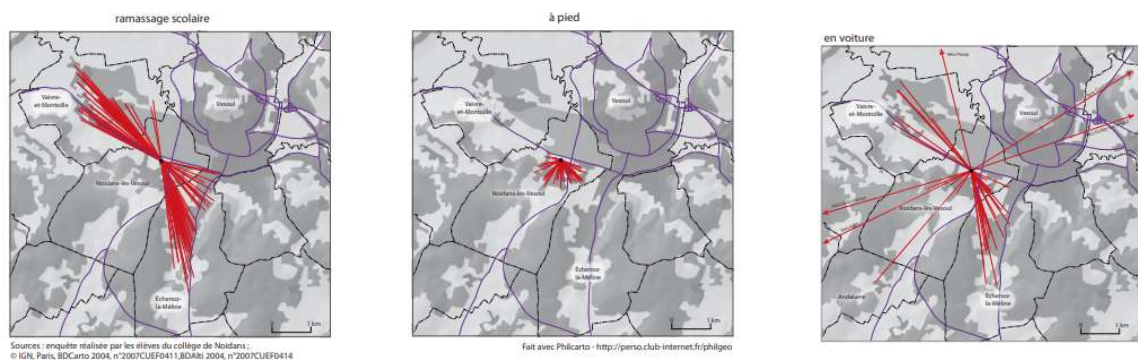


Figure 8- Distance domicile- collège René Cassin et véhicule utilisé

3. Les mobilités dans le programme d'enseignement du lycée professionnel : application de notre recherche à une séquence didactique pour une classe de première.

L'éducation à la mobilité est au cœur des enjeux de l'éducation. La mobilité occupe une place essentielle dans les manières d'habiter. Les cours d'histoire géographie permettent à l'élève d'interpréter le passé pour comprendre le présent et envisager leur avenir. La géographie étudie notamment les phénomènes humains, c'est-à-dire les manières de vivre des différentes populations et le lien qu'elle entretiennent avec l'espace. Les cours de géographie au lycée vont permettre aux futurs citoyens d'apprendre à s'informer, développer leur esprit critique et acquérir de la culture générale sur le monde et les sociétés. Grâce à cette matière, les élèves étudient les territoires pour comprendre leur fonctionnement à différentes échelles et en tenant compte des différents facteurs. Dans le cadre du programme de première on amène les élèves à s'interroger sur leur bassin de vie, cet environnement qu'ils pratiquent tous les jours. L'étudier c'est leur permettre de comprendre comment ils s'organisent et quelle place ils occupent en son sein.

3.1. Créer une séquence en lien avec les mobilités dans le cadre du programme de première professionnelle.

3.1.1. *L'étude des mobilités au cours de la scolarité*

Dès le primaire les enseignants abordent déjà la question des déplacements et amènent les élèves à s'interroger sur le monde qui les entoure. En CM1, on les aide à identifier leurs lieux de vie et les situer à différentes échelles. En classe de CM2, ils poursuivent avec le Thème 1 de géographie : Se déplacer. Les élèves abordent déjà la question de la mobilité. Ils étudient les modes et les réseaux de transports utilisés par les habitants. L'élève

doit étudier les enjeux des mobilités au quotidien. On aborde au cours du des enseignements du cycle 3, la question de l'habiter. Cela signifie que l'on étudie les manières d'investir et d'utiliser les espaces, ce qui en lien direct avec les mobilités. Les mobilités sont étudiées au niveau national et local. En 4^{ème} on aborde les « mobilités transnationales » et approfondies dans le thème 3 de Seconde: « des mobilités généralisées ». En Seconde, on aborde les migrations et les pratiques de tourisme dans le monde. En première les élèves étudient la recomposition du territoire urbain en France et poursuivrons de développer la question des mobilités en terminale. Pour cette dernière année ils étudieront les manières d'habiter dans une optique de changement des habitudes pour un monde plus durable.

3.1.2. Le thème et ses enjeux.

La question des mobilités implique directement les élèves, on les amène à comprendre l'organisation du territoire qui les entoure et à comparer leur pratique avec celles d'autres personnes, en classe de première. Il s'inscrit dans une étude géographique de la France. Dans la voie professionnelle, en classe de première, le premier thème de géographie est intitulé : La recomposition du territoire urbain en France : métropolisation et périurbanisation. Ce thème sollicite une analyse des changements qui s'opèrent avec les processus d'urbanisation et de métropolisation, deux termes que le professeur doit définir et caractériser. Il nous invite à étudier l'espace périurbain situé entre l'urbain et la campagne. Les mobilités des habitants de l'espace périurbain sont caractéristiques, elles nous amènent au concept d'Habiter qui interroge le rapport entre les hommes et le territoire. Aujourd'hui on considère que 80% de la population française vit dans des communes à caractère urbain, les autres vivant dans des communes dites rurales. Ce thème de géographie est en lien direct avec le premier thème d'histoire de la classe de première professionnelle. Il faut faire le lien avec les processus d'urbanisation qui se sont considérablement accélérés au XX^e siècle. Il faut faire comprendre aux élèves les processus d'urbanisation qui ont entraîné une croissance des couronnes périphériques des agglomérations depuis les années 1960. Ce thème invite aussi à voir les contrastes qui existent à toutes les échelles. Les populations se concentrent, de même que les activités, les services et les fonctions de commandement dans les grandes agglomérations. Ce phénomène de métropolisation renforce le poids des grandes villes sur le territoire.

3.1.3. *Les repères et notions clés.*

Ce thème mobilise des connaissances du collège comme les grandes aires urbaines de France ainsi que les cours qui ont posé les bases de la définition des mobilités. En secondes, les élèves de la voie professionnelle ont travaillé la question des mobilités internationales. On peut normalement considérer que cette définition fait partie des prérequis. On entend sous le terme de mobilité tous les déplacements humains dans l'espace, quel que soit leur durée, leur rapidité ou leur dimension spatiale, allant des mouvements quotidiens aux migrations, et des voyages aux changements de résidence. (Nino O. et Lombard J., 2010, p 155). Ce thème apporte de nouvelles connaissances comme la notion de pôle urbain ainsi que les principaux pôle urbains nationaux. Il s'agit d'une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain (Insee). Les élèves apprennent également à étudier les espaces périurbains dans la région administrative de l'élève. Toujours selon l'Insee, l'espace périurbain inclut l'ensemble des communes dont au moins 40% des actifs résidents travaillent dans un ou plusieurs pôles urbains de 1500 emplois ou plus. On parle de couronnes périurbaines et de communes multipolarisées. Toujours dans le territoire régional de la classe, le programme nous demande d'étudier et de comparer un espace périurbain dynamique et un espace périurbain en difficulté. Dans le cadre de la compréhension de l'organisation du territoire et de l'identification de différents types d'espaces, il faudra donner aux élèves des exemples de zones d'activités situées dans les espaces périurbains. On observe dans l'espace périurbain des déplacements pendulaires entre les communes résidentielles et la ville centre.

Si l'on évoque le périurbain il faut le différencier le l'espace rural. La définition de la ruralité est complexe, Bernard Kayser (1990), la caractérise par un mode particulier de vie sociale et d'utilisation de l'espace. Les espaces ruraux ont une faible densité de population et de constructions qui fait apparaître une prédominance de la nature. Les modes de vie des habitants se caractérisent par une l'appartenance à des collectivités de tailles limitées, un habitat individuel et une distance plus ou moins conséquente à parcourir pour accéder aux services. J. Levy et M. Lussault (2013) ajoutent que le rural comprend des villages et des petites villes qui sont les centres des services publics et privés.

Les acteurs participant à l'aménagement des territoires à toutes les échelles font aussi partie des repères. La notion d'aménagement renvoie aux projets qui, selon la définition de Xavier Desjardins (2016), visent à une répartition harmonieuse des ^populations, des

activités et des réseaux dans l'espace. L'aménagement c'est les « actions volontaires et réfléchies d'une collectivité sur un territoire aux niveaux local, régional ou national » (R. Brunet, 1992). L'aménagement et les mobilités sont liés car les aménagements permettent les mobilités (routes, voies ferrées, aéroports...) et les mobilités ont un impact sur les aménagements, par exemple les problèmes de congestion routière ou les politiques de localisation des activités.

3.1.4. Les objectifs de la séquence.

Selon le bulletin officiel de l'éducation nationale, le programme dans le cadre du thème, amène à faire réfléchir les élèves aux motivations qui animent les mobilités. Nous ferons le choix de traiter le thème en deux séquences. Nous avons choisi de faire une séquence qui porte sur les aires urbaines et le phénomène de périurbanisation. Cette séquence permet d'enseigner les éléments que nous avons mis en lumière concernant les mobilités et les compléter en faisant le lien entre les mobilités et l'organisation de l'espace urbain. La séquence a pour objectif de comprendre pourquoi la croissance urbaine est à l'origine d'une croissance des mobilités ainsi que de leur diversification : mobilités pendulaires, mobilités de loisir, mobilités de nécessité pour les achats. Cette séquence doit montrer la diversité du périurbain. Il existe des différences entre les espaces périurbains, que ce soit : en matière d'organisation, de type d'habitat, de distance avec le pôle urbain. Le périurbain est resté attractif depuis plusieurs décennies, en 2011 24% de la population vivait dans le périurbain, part qui a continué à progresser depuis. Le but est que les élèves comprennent comment sont réparties les activités dans l'espace et comment elles organisent les mobilités. L'étalement urbain et l'utilisation de la voiture font partie des débats sur l'impact des activités humaines et des mobilités sur le climat. En utilisant des exemples régionaux cela permet de comprendre le territoire dans lequel ils évoluent et s'intéresser à leur mobilité. Les élèves doivent connaître la nature des mobilités des habitants et de l'expliquer.

3.2. Trame synoptique de la séquence

Proposition de mise en œuvre

Séquence 1 : Les mobilités et les territoires périurbains urbains en constante évolution.

Problématique générale : Quelles sont les conséquences de la croissance du périurbain sur les territoires et leurs habitants ?

Séance de lancement

Durée : 30 minutes

Problématique générale : Quelles sont les conséquences de la croissance du périurbain sur les territoires et leurs habitants ?

Questionnement pour lancer la séquence : Pourquoi se déplacer au quotidien ?

➤ **Objectifs spécifiques et capacités :**

Amener les élèves à s'interroger sur leurs habitudes.

Mobiliser les prérequis antérieurs.

Définir ensemble la problématique générale de la séquence.

➤ **Notions et mots clés :**

Mobilités : ce sont les déplacements des humains pour toutes sortes de raisons (emploi, commerce, loisirs...) et pour des durées plus ou moins longues (mobilités quotidiennes, hebdomadaires ou plus rares, y compris les changements de domicile).

➤ **Stratégie didactique, mise en œuvre, tâches, activités de l'élève :**

Présentation du thème et du chapitre. Les titres sont affichés au tableau. Le travail de lancement de cette nouvelle séquence se fait à l'aide d'un simple tableau pour faire réfléchir les élèves sur leurs habitudes et sur ce qu'ils connaissent. Les éléments sont mis en communs.

Le professeur donne les attendus et l'objectif concernant le thème. Il dicte également l'introduction à l'oral en écrivant les mots essentiels.

De manière générale au quotidien :	
Indiquez les manières les plus courantes de se déplacer.
Enumérez des types personnes qui se déplacent au quotidien ?
Listez vos mobilités quotidiennes en tant qu'adolescent.
Faites la liste des différents types d'espaces où l'on peut se rendre dans le cadre des mobilités quotidiennes. Exemple : « les zones commerciales ».

Figure 9- Tableau à compléter par les élèves pendant la phase de lancement

L'introduction de la séquence est dictée par le professeur.

➤ **Supports :**

Diaporama numérique et photocopié.

➤ **Vérification / Critères de réussite :**

Un élève vient compléter le tableau sur l'ordinateur avec les réponses que lui donne ses camarades. Vérification des tableaux complétés.

Séance 1

Durée :

1h30

➤ **Titre :** Les mobilités dans le périurbain.

➤ **Problématique :** Comment s'organisent les mobilités dans le périurbain ?

➤ **Objectifs spécifiques et capacités :** Décrire et expliquer les mobilités et les activités du quotidien d'un habitant d'une commune périurbaine.

➤ **Notions et mots clés :**

Périurbanisation : extension des surfaces bâties à la périphérie des agglomérations (lotissements, zones d'activités, centre commerciaux).

Espace périurbain : Espace situé au-delà d'une ville et de sa banlieue dans l'aire urbaine dont 40% des habitants travaillent dans la ville centre.

➤ **Compétences visées :** Questionner des documents pour conduire une analyse géographique. Construire une synthèse.

➤ **Stratégie didactique, mise en œuvre, tâches, activités de l'élève :**

Séance qui suit la séance de lancement. L'élève doit lire et extraire des informations des documents de manière autonome à l'écrit. L'élève doit s'intéresser à l'organisation de l'espace à partir d'un reportage. L'élève doit expliquer ce qui rend une commune périurbaine attractive. Comment les personnes vivent dans ces communes résidentielles. Il s'agit d'expliquer quelles sont les conséquences sur la vie des habitants et les conséquences pour la commune. Le périurbain est lié à la problématique de la mobilité. A l'aide du document 3 il faut mettre en évidence la dépendance à la voiture pour les communes périurbaines.

Les réponses de l'élève seront complétées d'une courte synthèse qui généralise la définition du périurbain et de ses caractéristiques.

➤ **Supports :**

Document 1 Source : INA 2012 (3 :37 min)

Journal de 20 heures, Vivre dans un espace périurbain 2012 (Vidéo)



Figure 10- Capture d'écran du reportage diffusé dans le journal de 20heures. Source : ina.fr

Document 2

Source : Jean-benoit Bouron, Géographie urbaine, Geotheque.Org, 2012.

<https://geotheque.org/category/cartes/themes/villes-themes/>

1. Nommez les principaux espaces sur le document
2. A chaque espace, son paysage : donnez un exemple concret pour chaque numéro



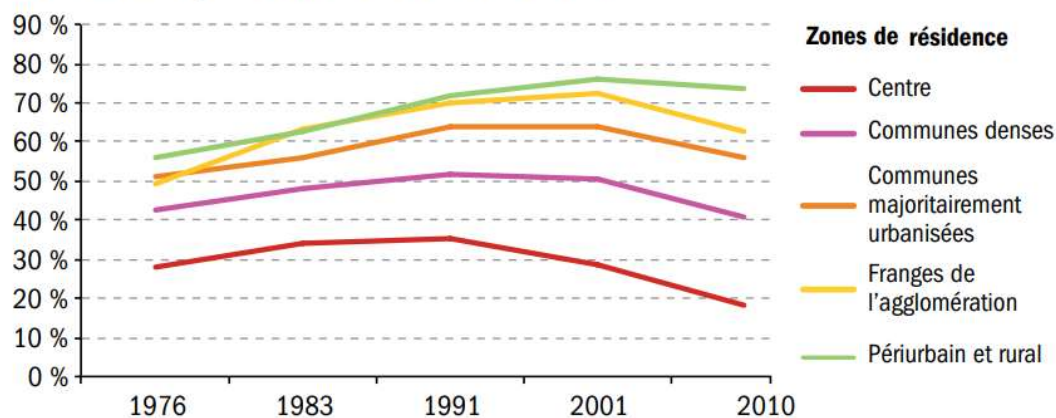
Figure 11- Les différents paysages de l'unité urbaine source : Jean-Benoit Bouron, Géothèque, 2012.

Document 3

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1056/NR_646_web.pdf

Figure 4 : Évolution de la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail



Source : EGT de 1976 à 2010 (Omnil, Stif, DRIEA).

Figure 12- Graphique montrant l'évolution de la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail source : Omnil, Stif, DRIEA

- **Vérification / Critères de réussite :** Les élèves sont interrogés sur les réponses qu'ils ont donné.

Séance 2

Durée : 2 h 30

- **Titre :** Analyser et comprendre le paysage urbain de Gray (Haute-Saône)
- **Problématique :** Comment s'organise l'unité urbaine ?
- **Objectifs spécifiques et capacités :** Analyser un paysage périurbain à partir d'une photographie ou une image satellite pour réaliser un croquis d'un aménagement. Rendre compte à l'oral ou à l'écrit à titre individuel ou collectif.
- **Notions et mots clés :**

Unité urbaine : Il s'agit d'une commune ou d'un ensemble de communes agglomérés avec une continuité du bâti et qui compte au moins 2000 habitants.

Espace rural : Il s'agit d'un espace de faible densité où les paysages naturels dominent. Les communes rurales ne dépassent pas le seuil des 2000 habitants agglomérés.

- **Repères** : Un espace périurbain en difficulté. Les espaces d'activité (ZAC, ZI par exemple) dans les communes périurbaines : indetification des espaces d'activités.
- Gray est une petite ville de Haute-Saône, son unité urbaine compte environ 9500 habitants.
- **Compétences visées** : Réaliser un croquis et une légende organisée. Utiliser les outils numériques pour travailler sur des images satellites/ aériennes.
- **Stratégie didactique, mise en œuvre, taches, activités de l'élève** :

Cette séance vise à analyser une unité urbaine en crise. La séance débute par un rappel des éléments de la séance précédente pour les mettre en lien avec les éléments des images de la ville de Gray. L'élève doit suivre les consignes qui lui seront données sous forme d'un polycopié à compléter. L'activité se déroule en salle informatique par groupe de deux. Le travail débute par une courte phase de recherche pour présenter la ville de Gray et la localiser. La ville de Gray est une petite ville, son unité urbaine compte moins de 10 000 habitants. La ville connaît une baisse démographique depuis 1970. Le binôme doit à partir du document 1 caractériser la dynamique démographique de la ville. L'élève peut généraliser ce manque de dynamisme aux petites villes du nord de la Haute-Saône.

Ensuite les élèves se rendent sur Géoportail et recherchent Gray. Ils doivent choisir dans les fonds de carte les photographies aériennes des années 1950, les photographies aériennes actuelles. Ils utilisent ensuite les outils pour délimiter les espaces de la ville en donnant leur caractéristique. Ils doivent créer un croquis qu'ils prennent en capture et impriment. Pour terminer ils doivent superposer leur croquis aux photographies aériennes des années 1950 pour voir les espaces qui se sont développés depuis cette date. Ce qui doit apparaitre c'est le fait que le périurbain ne s'est pas beaucoup développé depuis cette date il est presque resté le même. Les personnes qui vivent dans l'unité urbaine et dans le périurbain utilisent uniquement la voiture car il n'y a pas d'autre moyen de transports collectif. Les services publics sont concentrés dans le centre-ville ce qui fait qu'il faut utiliser la voiture pour s'y rendre depuis les périphéries. Les établissements scolaires du second degré se localisent près du centre historique. Les élèves peuvent avoir des difficultés pour utiliser des modes de mobilité douces en raison du dénivelé dans cette partie de la ville. Les établissements sont situés en hauteur. Comme la ville est petite et qu'elle n'est pas attractive elle ne dispose pas de réseau de transport public, comme une large partie des zones résidentielles sont à l'écart des établissements, les parents déposent les enfants qui n'ont pas droit aux transports scolaires gratuits.

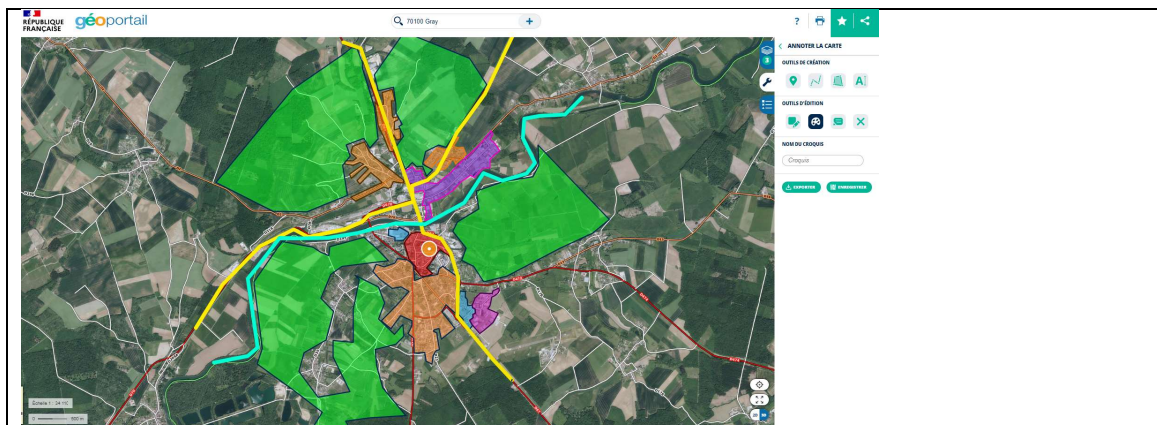


Figure 14- Capture d'écran de géoportail pour présenter les outils

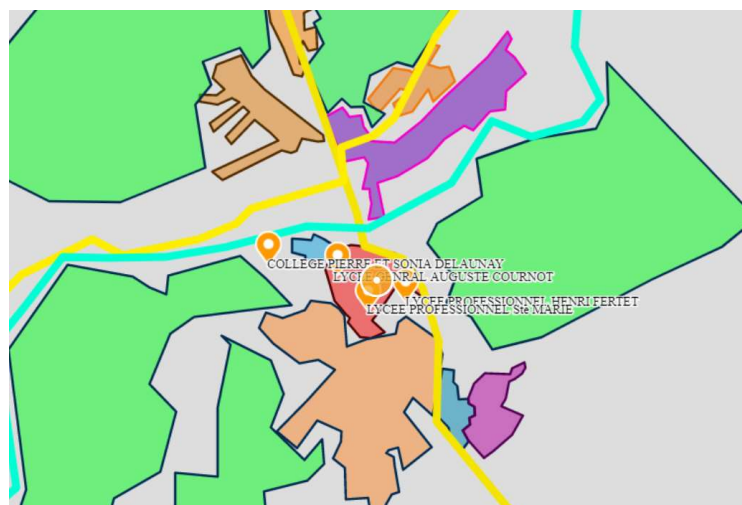


Figure 15- Croquis de la ville de Gray réalisé à l'aide de Géoportail

Source : Géoportail (mai 2021)

Figure :

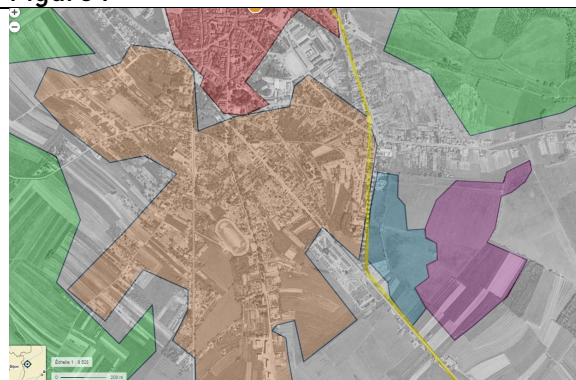


Figure 16- Superposition du croquis de la ville de gray avec une photographie aérienne de la ville sur Géoportail.

➤ **Vérification critère de réussite.**

Le travail de groupe est ramassé et fait l'objet d'une évaluation.

➤ **Titre** : Des aires urbaines toujours plus étalées, des habitants toujours plus mobiles : l'exemple de Rioz.

➤ **Problématique** : Quelles sont les raisons et les conséquences de la croissance des couronnes périphériques ?

➤ **Objectifs spécifiques et capacités** :

Décrire et expliquer les mobilités et les activités du quotidien d'un habitant d'une commune périurbaine de Besançon.

➤ **Notions et mots clés** :

Habiter : C'est un rapport avec les modes de vie et les usages des lieux de la ville, du périurbain et du rural qui sont de plus en plus distant.

Mobilités pendulaires : déplacements effectués tous les jours pour des motifs de travail ou d'études.

Economie résidentielle : Selon l'Insee, « c'est l'ensemble des activités essentiellement destinées à servir les besoins des populations locales permanentes ».

➤ **Repères** : Rioz un espace périurbain dynamique.

➤ **Stratégie didactique, mise en œuvre, tâches, activités de l'élève** :

La séance est organisée autour d'une activité d'étude de documents. L'enseignant réactive les informations de la séance précédente sur la ville de Gray, et son espace périurbain en difficulté. La séance permet de voir, en comparaison un espace périurbain dynamique. La commune est un bourg dynamique qui compte un peu plus de 2000 habitants et qui s'est fortement développé ces dernières années. Débute une activité en autonomie des élèves, ils doivent étudier les documents pour répondre à des questions.

Le questionnaire amène l'élève à situer Rioz et à expliquer l'influence des deux pôles : Besançon et de Vesoul. L'élève doit étudier l'évolution de la population, ainsi que le type de paysage. Ces éléments permettent à l'élève de justifier que Rioz est bien un espace périurbain. L'élève doit également s'intéresser à l'échelle pour mesurer l'étendue du périurbain.

L'élève est invité à s'intéresser à la question des mobilités. Le document 2 permet de comprendre que la majorité des actifs travaillent à Besançon et utilisent massivement la voiture pour faire le trajet. Ce phénomène fait émerger la notion de mobilités pendulaires que l'élève doit expliquer. Il faut faire le lien entre distance parcourue, temps, budget et impact écologique. Cette définition sera réexpliquée par le professeur. L'analyse du document sur les secteurs d'activités qui se sont développés nous montrent que le bourg a développé une économie résidentielle qui dynamise d'autres secteurs. L'essor de l'économie résidentielle montre le caractère de logement de la commune. Les habitants sont très mobiles et doivent se déplacer pour accéder aux services même si avec l'augmentation de la population ils commencent à se concentrer dans le bourg.

Une question sur la fin pourrai amener les élèves à comparer leurs mobilités (mobilités dans le cadre scolaire) aux mobilités pendulaires des adultes qui vont au travail.

La correction de l'activité se fait de manière dialoguée, en réécrivant les réponses aux tableaux et en notant dans le cahier de manière visible la définition des notions.

➤ **Supports :**

Document 1 – Une urbanisation parfois déconnecté des dynamiques démographiques

Source : Portail du profil environnemental de la Franche-Comté.

http://www.donnees.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/infos_geo/fiches_cartes/PER/diagnostic-thematiques/une-artificialisation-moderee-mais-qui-augmente-plus-rapidement-que-la.html

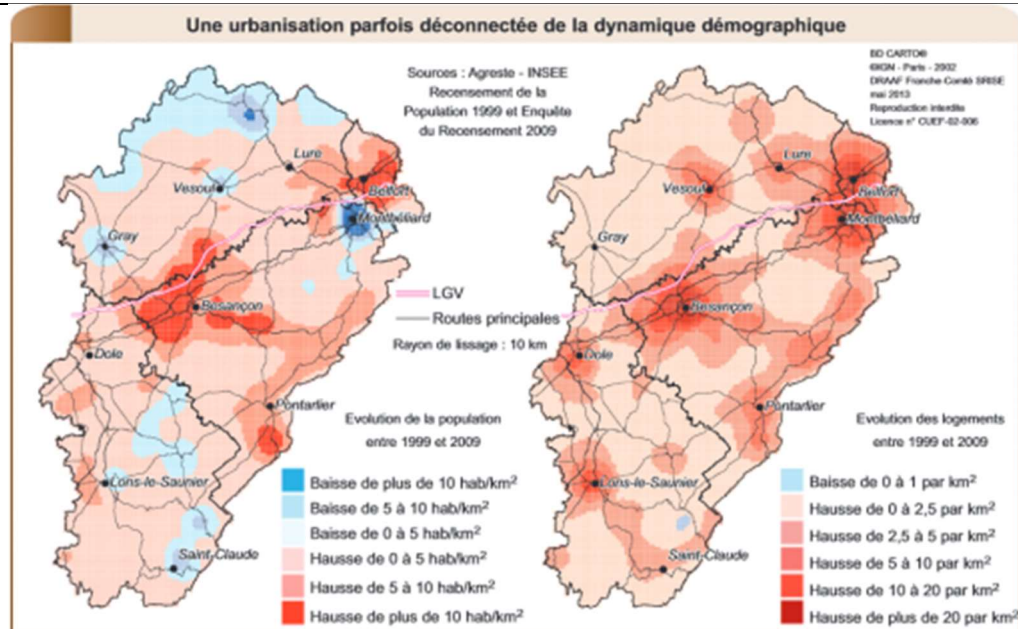


Figure 17- Une urbanisation parfois déconnecté des dynamiques démographiques source : portail du profil environnemental de la Franche-Comté.

Document 2 – Les déplacements domicile travail dans le périurbain bisontin.

Source : Communauté de commune du Pays Riolais/ diagnostic socio-économique (2016) page 26.

http://www.cc-pays-riolais.fr/userfiles/file/plui/3_diag_socio_eco_plui_ccpr_p25-70.pdf

Les déplacements domicile-travail

Sur les 5 500 actifs occupés résidant dans le territoire de la communauté de communes, 4 140 sortent du territoire pour aller travailler, soit une part de 75% des actifs.

Cette situation génère des mouvements pendulaires quotidiens importants et souvent réalisés en voiture.

A l'échelle de la Communauté de Communes du Pays Riolais, les mobilités actives (entrantes et sortantes) s'effectuent en premier lieu avec l'unité urbaine de Besançon : 2 840 flux, dont 2 570 sortants, puis avec les territoires suivants :

- l'unité urbaine de Vesoul : 650 flux, dont 620 sortants,
- le reste de la Haute-Saône : 610 flux, dont 300 sortants.
- le reste du Doubs : 750 flux, dont 490 sortants.

L'attraction des unités urbaines est telle que dans certaines communes, plus de 40% de leurs actifs travaillent dans ces unités urbaines. Ces communes font partie intégrante de l'aire urbaine dès lors qu'au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans ces pôles urbains de plus de 10 000 emplois.

Ainsi, 21 communes sont sous influence bisontine, en particulier les communes du Sud du territoire et celles situées le long et à proximité de la RD3 (Etuz, Boulot, Chaux-la-Lotière, Le Cordonnet).

Figure 18- Les déplacements domicile travail dans le périurbain bisontin. Source : communauté de communes du Pays Riolais (2016)

Document 3 – Vue aérienne d'une partie de la commune de Rioz (Haute-Saône)
Source : Olivier Merle (photographe), survoldefrance.fr 2008.

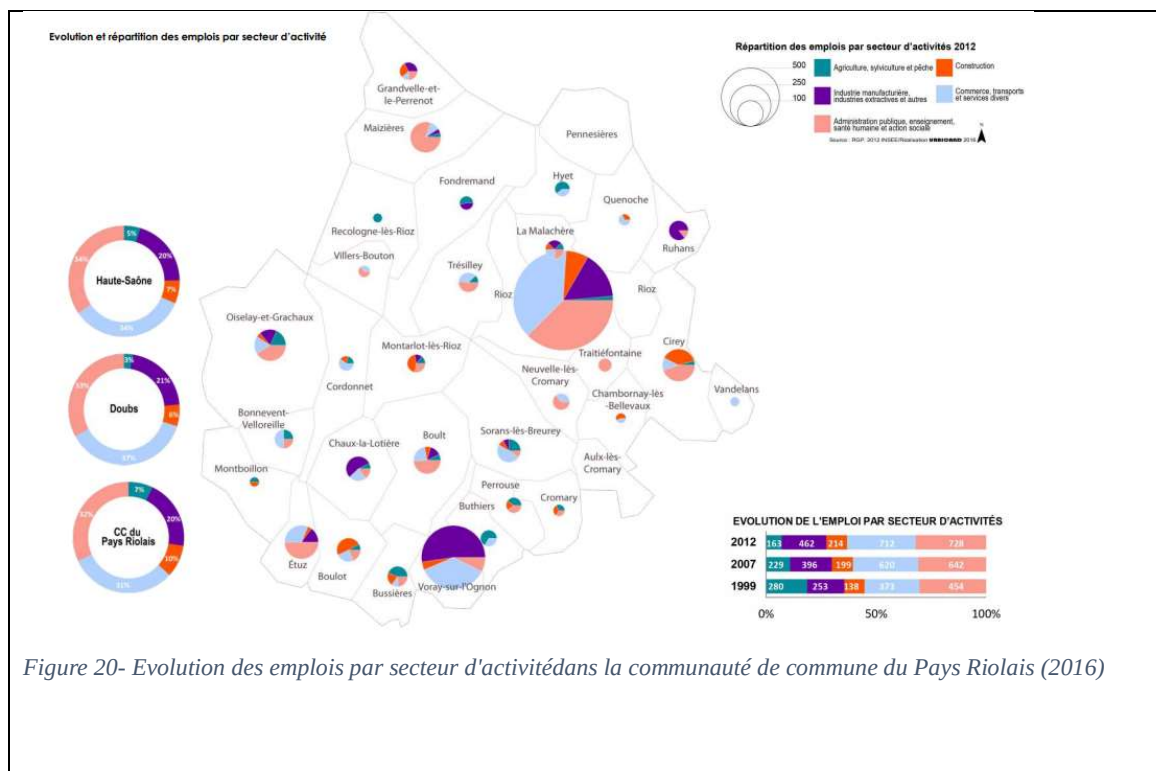


Figure 19- Vue aérienne de Rioz (Haute-Saône) prise par Olivier Merle (2008)

Document 4 – Evolution des emplois par secteur d'activité dans la communauté de commune du Pays Riolais.

Source : Communauté de commune du Pays Riolais/ diagnostic socio-économique (2016) page 30.

http://www.cc-pays-riolais.fr/userfiles/file/plui/3_diag_socio_eco_plui_ccpr_p25-70.pdf



- **Vérification critère de réussite** : Vérification de la prise de la correction dans le cahier ou sur la fiche activité.

Séance 4

Durée: 1h 30

- **Titre** : Les enjeux d'aménagements face au mobilités croissantes.
- **Problématique** : Quels problèmes engendrent les mobilités ? Quelles solutions sont envisageables ?
- **Objectifs spécifiques et capacités** :

Sensibiliser les élèves au développement durables et à la l'utilisation des mobilités douces.
 Identifier les acteurs intervenant dans l'aménagement d'un territoire périurbain.
 Confronter des points de vue et sur un aménagement périurbain en exerçant son esprit critique.

- **Notions et mots clés** :

Conflits d'usages : Il s'agit d'un conflit entre acteurs dans le cadre de l'usage d'un espace ou d'une ressource.

Objectifs de développement durable : Il s'agit de changer les habitudes de chacun pour adopter des pratiques durables pour réduire les inégalités et préserver l'environnement en limitant notre impact sur le climat.

Aménagement : Il s'agit d'une action publique qui s'efforce d'orienter la répartition des populations, leurs activités, leurs équipements dans un espace donné en tenant compte de choix politiques globaux.

➤ **Compétences visées :** Rechercher des arguments pour défendre un point de vue et les défendre dans le cadre d'un débat.

➤ **Stratégie didactique, mise en œuvre, tâches, activités de l'élève :**

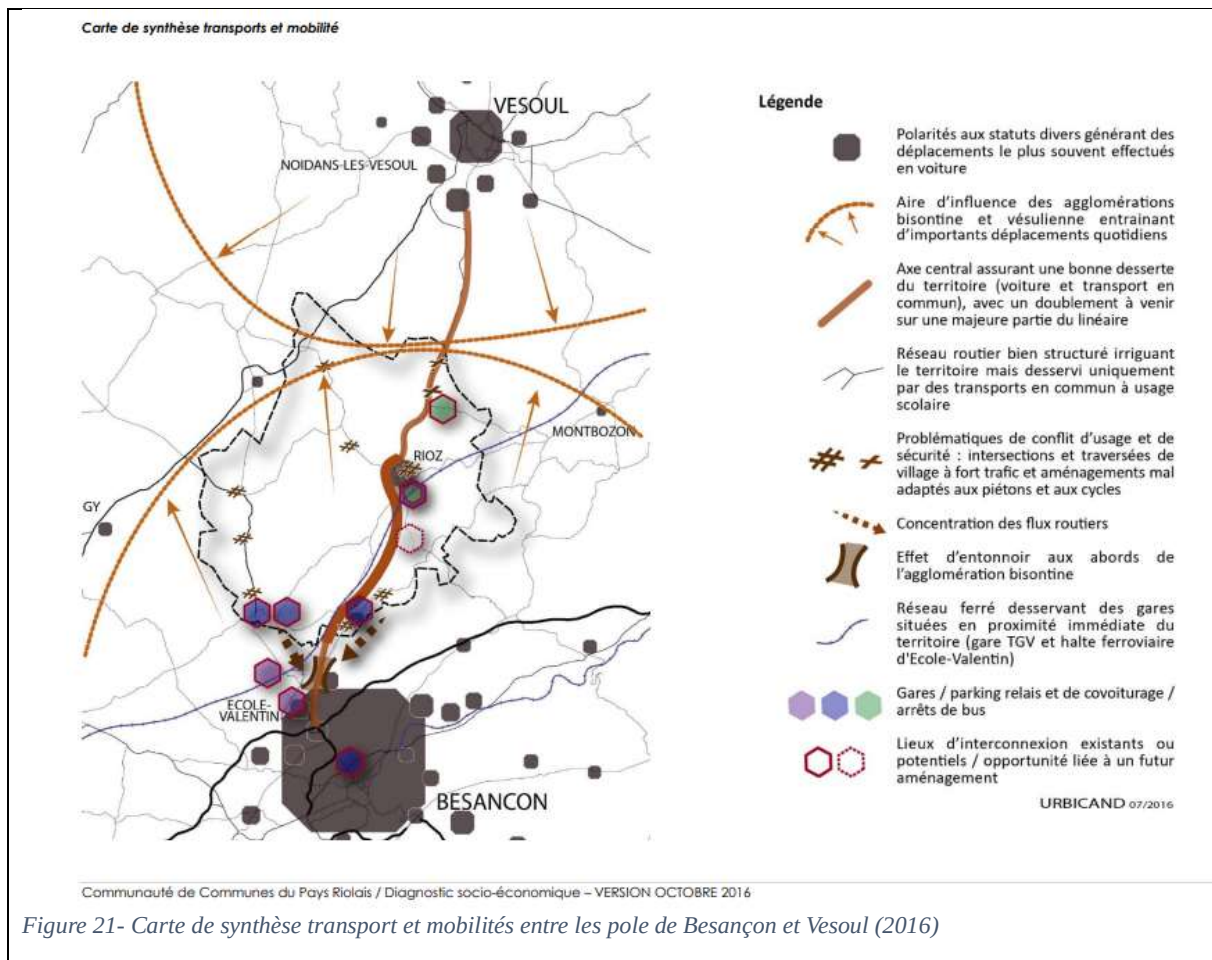
A la suite de la séance sur le périurbain il est intéressant de s'intéresser à l'impact des mobilités des habitants du périurbain. Il s'agit d'une séance dans laquelle on accorde une large part à l'oral. Les élèves sont invités à prendre connaissance des documents pour expliquer les problèmes créés par les mobilités. La congestion automobile aux abords de l'agglomération de Besançon et les conflits d'usage des différents déplacements aboutissent dans cet espace à réaliser des aménagements.

Les élèves sont invités à prendre le rôle de jeunes habitant l'espace périurbain de Rioz, et d'acteurs de l'aménagement. Ils doivent d'abord repérer les différents acteurs du projet. Les élèves jouant le rôle des jeunes qui exposent les problèmes liés aux mobilités (conflits d'usages : dangerosité de la rue a cause de la circulation et manque d'aménagement pour les piétons et les cyclistes) et d'autres jouant le rôle d'élus des collectivités locales ou de représentants de la DREAL. Ils vont proposer des solutions mais vont aussi devoir être convaincu de financer le projet. Les élèves doivent par petits groupes préparer quelques arguments et mettent en scène un petit débat. La séance se termine par une conclusion générale de la séquence donnée par le professeur que les élèves doivent prendre en notes.

➤ **Supports :**

Document 1 - Carte de synthèse transport et mobilités.

Source : Communauté de commune du Pays Riolais/ diagnostic socio-économique (2016) page 67.
http://www.cc-pays-riolais.fr/userfiles/file/plui/3_diag_socio_eco_plui_ccpr_p25-70.pdf



Document 2 – Aménager les mobilités douces à Rioz.

Source : Communauté de commune du Pays Riolois/ diagnostic socio-économique (2016) page 63.

http://www.cc-pays-riolois.fr/userfiles/file/plui/3_diag_socio_eco_plui_ccpr_p25-70.pdf

Les aménagements doux

Les aménagements liés aux déplacements doux sont peu présents. Il n'existe aucune voie-verte ou vélo-route ni de pistes cyclables. Des boucles cyclables existent bel et bien mais leur tracé suit pour une majorité d'entre elles les routes existantes, posant parfois la question de la sécurité de ces usagers.

Le territoire montre toutefois un nombre croissant de chemins de randonnées dont l'aménagement est appuyé en partie par les politiques départementales (PDIPR).

Néanmoins, le bourg-centre de Rioz a récemment donné une place plus importante aux modes doux par l'aménagement d'une coulée verte et de ses accès. La rue du Tacot (voie parallèle à l'axe principale du centre) est elle aussi équipée d'aménagements spécifiques notamment pour les vélos.



Aménagement de la coulée verte au centre du bourg de Rioz



Prise en compte des modes doux dans les aménagements récents, extrême nord de la rue du Tacot, Rioz



Extrême sud de la rue du Tacot, Rioz



Coulée verte, Rioz

Figure 22- Aménager les mobilités douces. Source: communauté de commune du Pays Riolois (2016)

Document 3 – Acteurs de l'aménagement de la 2x2 voies.

Source : DREAL Bourgogne Franche-Comte. (2019)

http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_presse_copil_cle71b1c1.pdf

Les acteurs de l'opération

Maîtrise d'ouvrage : État (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne-Franche-Comté – DREAL)

Maîtrise d'œuvre : EGIS Villes & Transports

Coordonnateur de sécurité et de protection de la santé : Nicolas Roy

Conseiller environnement : SEGED / Agence de Lyon

Entreprises : – Barreau RD5 : Roger Martin

– Rue Ariane 2 : Groupement Roger Martin / Colas / Bonnefoy

– OA2 : Groupement SNCTP / Roger Martin

– OA3 : Groupement Guintoli / EHTP / SIORAT / NGE Génie Civil

– Échangeur Sud : Groupement Guintoli / EHTP / SIORAT / NGE Génie Civil

- Aménagements paysagers du barreau de la RD5 et de la rue Ariane 2 : Groupement

FCE – ID Verde

- Giratoire Ouest de l'échangeur Nord : GUINTOLI / EHTP / SIORAT

Contrôles extérieurs géotechnique et chaussées : CEREMA Laboratoire d'Autun

Contrôles extérieurs bétons : Ginger CEBTP

Contrôles extérieurs topographie : GEOFIT

Figure 23- Acteurs de l'aménagement de la 2x2 voies. Source: DREAL Bourgogne Franche-Comté (2019)

Les travaux en quelques chiffres :

2 × 2 voies : Profil en travers de la section

70 km/h : vitesse maximale autorisée sur la section au Sud de l'ancien carrefour RD5/RN57

90 km/h : vitesse maximale autorisée sur la section au Nord de l'ancien carrefour RD5/RN57

6 km : longueur de la section en travaux

2 échangeurs (Espace-Valentin Nord et échangeur de Devecey) complètement reconfiguré

35,8 M€ : coût des travaux de la section Sud (entre l'A36 et l'échangeur de la gare TGV), financés par l'État (70 %), la Région Bourgogne-Franche-Comté (29 %) et Grand Besançon Métropole (1 %)

Figure 24- Chiffres et acteurs de l'aménagement de la 2x2 voies. Source: DREAL Bourgogne Franche-Comté (2019)

Document 4 – La voie rapide contournant Rioz.

Source : Sylvain Michel, RN57 : accélérer les aménagements entre Fougerolles et Rioz, l'Est républicain 26/10/2020

<https://c.estrepublicain.fr/societe/2020/10/26/rn57-acceler-les-amenagements-entre-fougerolles-et-rioz>



Figure 25- Photographie de l'aménagement de la RN57 à la hauteur de Rioz. Source: Sylvain Michel, l'Est Républicain 26/10/2020.

Après la mise en service des 9.6 kilomètres de 2x2 voies entre Voray-sur-l'Ognon et Rioz sud en début d'année, le Département a demandé à l'Etat un transfert de maîtrise d'ouvrage pour aménager la section de Rioz nord à Authoison.

- **Vérification critère de réussite** : écoute des arguments exposés à l'oral dans le cadre de l'argumentation.

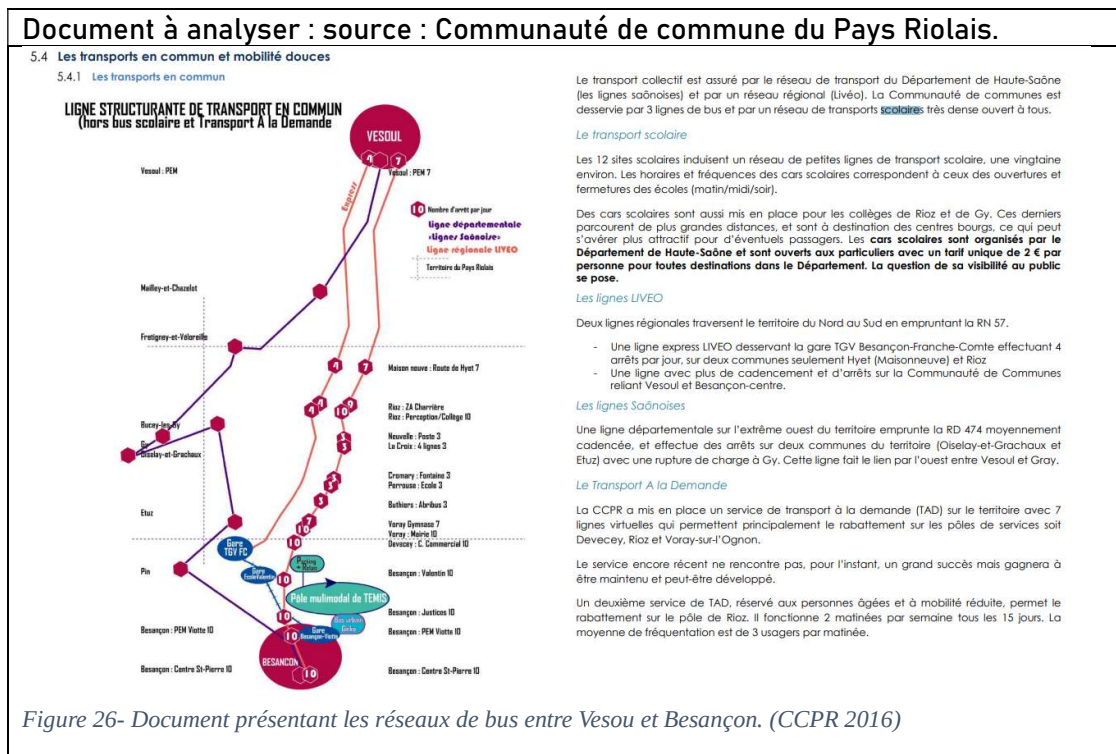
Séance 5- Evaluation

Durée: 45 minutes

Le devoir pour évaluer les connaissances en fin de séquence se décompose en deux parties :

- 10 points consacrés à la mobilisation des notions, compétences et connaissances (travail de définition, schéma à compléter, questions de synthèses sur la domination des métropoles et des difficultés des petites villes et villes moyennes.
- 10 Points consacrés à l'analyse d'un document :

La question des mobilités dans les espaces périurbains. Ce document nous montre le développement de mobilités alternatives à la voiture qui est très utilisée en raison de l'organisation du périurbain (travail et commerces et services éloignés du domicile dans des zones). Il y a des lignes de bus régulières qui relient Vesoul à Besançon en passant par des petits bourgs comme Rioz. Le réseau de ramassage scolaire n'est pas exclusivement réservé aux élèves mais est ouvert à tous pour un prix très attractif de deux euros. Cette politique du département montre son engagement pour les mobilités durables et pour favoriser les mobilités des personnes dépendantes comme les adolescents. Les bus offrent une possibilité de déplacement aux jeunes. Les bus effectuent plusieurs passages dans la journée ce qui est assez exceptionnel pour un service de transport dans des espace à faible densité. Les écoles sont organisées en RPI qui permettent le fonctionnement d'une vingtaine de lignes, ce chiffre permet de réelles opportunités de déplacements comme le transport sur demande. Mais pour ce transport les jeunes sont laissés car ils n'osent pas demander ou ils n'ont pas l'autorisation de le leurs parents. Les parents ont sans doute plus confiance dans le car scolaire, plus animé et qui transporte plus d'effectifs.



Cette séquence pourrait s'inscrire dans le cadre d'un projet ou l'on envisagerait une sortie dans la commune de l'établissement dans lequel on enseigne ce cours. Il serait intéressant de montrer les paysages périurbains comme celui des zones d'activités. Car selon les mobilités des parents tous ne pratiquent pas les mêmes espaces. Cela permettrait une expérience inédite pour certains élèves.

CONCLUSION

Notre recherche sur la question des mobilités nous a permis de mieux saisir les enjeux que représente l'apprentissage dans la mise en place des habitudes de déplacement des personnes. Le contexte général des années 1950 et 1960 est à l'origine des changements qui ont aboutis la création du système éducatif actuel. La démocratisation de l'enseignement et la massification scolaire sont à l'origine de la création du service public des transports scolaires. Pour répondre à la demande d'éducation un nouveau système est créé dans le but de proposer une meilleure formation aux élèves mais aussi de mieux gérer les dépenses de l'Etat dans le domaine de l'éducation. Le regroupement des effectifs en RPI s'est fait dans une optique de rentabilisation des équipements et du personnel enseignant. Le maillage des collèges a été pensé pour que l'on puisse concentrer le plus grand nombre d'élèves dans les établissements. Cette politique nécessite oblige les élèves à se déplacer au quotidien. Les adolescents résident dans les espaces ruraux et périurbains sont rapidement, par l'intermédiaire de leurs parents, initiés à la mobilité par les déplacements quotidiens de la famille.

L'enjeu de l'éducation à la mobilité est d'ouvrir l'esprit des adolescents pour ne pas qu'ils se cantonnent à leur monde connu. L'ambition et les projets professionnels impliquent souvent de quitter son cadre natal. Les élèves partent d'abord étudier dans les petites villes, puis dans les grandes agglomérations. C'est souvent avec le lycée qu'ils découvrent réellement le monde urbain et ses mobilités. Les générations actuelles comptent un grand nombre de bacheliers et un effectif conséquent qui s'oriente vers les études supérieures. Depuis l'enfance, l'ambition des jeunes ruraux n'est pas freinée par la réalité mais par la crainte des parents et une certaine méfiance des établissements qui n'osent pas envoyer les bons élèves dans les filières professionnelles. C'est le cadre éducatif des élèves qui les poussent à revoir leurs ambitions à la baisse et ne se lancent pas dans le défi de faire le métier de leur rêve. Les parents encadrent leurs enfants et contrôlent les mobilités de leurs enfants jusqu'à l'adolescence. Il y a un contrôle qui s'exerce différemment selon le genre. On laissera plus de liberté et plus tôt de l'autonomie aux garçons qu'aux filles pour des raisons de sécurité.

La différence entre les genres se constate aussi dans les types de mobilités. Les filles vont s'investir plus que les garçons dans des activités associatives et les garçons dans des clubs

sportifs. Ils développent des sociabilités spécifiques qui définit leur identité. Les mobilités sont essentielles dans le développement de la sociabilité des individus. Les expériences de mobilités permettent d'acquérir la maturité et de passer de l'adolescence à l'âge adulte.

Dans les études existantes sur la mobilité des jeunes, on accorde une large part à la sociologie. Plusieurs études tentent de prouver une corrélation entre les mobilités de quelqu'un et sa classe sociale. Il y a certes des inégalités mais ces différences ne sont pas forcément mauvaises pour celui qui est moins mobile. Il développe un rapport différent avec l'espace et adapte sa manière de vivre. Quelqu'un qui n'a pas pu voyager pendant son enfance profitera de tous les occasions pour voyager. Les mobilités forgent les envies, la capacité peu s'adapter en fonction de celles-ci.

L'étude que nous avons menée au collège d'Aigremont et au Lycée professionnel Jouffroy d'Abbans nous a fournie des résultats très intéressants pour comparer deux âges aux mobilités qui s'y rattachent. Cela nous a permis de mettre en évidence que l'orientation des élèves ne se limite pas seulement aux pratiques de la mobilité mais que l'orientation se joue grandement sur les résultats de l'élève. Cela nous renvoie à des études établissant les liens entre réussite scolaire et catégories sociales. Il aurait été préférable d'avoir davantage de retour de questionnaire pour vérifier les chiffres avancés. Qu'il serait bon de comparer les mobilités des élèves de Roulans à celle d'une commune périurbaine de Besançon ou même d'un quartier urbain. En ville les modes de déplacements sont plus variés. Il existes des alternatives efficaces à l'utilisation de la voiture mais dans les communes rurales et périurbaine sans voiture on se recouvre prisonnier dans son espace de résidence. Les jeunes sont très dépendants de leurs parents de leurs parents jusqu'à ce qu'ils puissent conduire leur propre voiture mais avec l'âge ce sont les parents qui deviennent dépendant de leurs enfants quand ils ne sont plus en âge de pouvoir utiliser leur véhicule.

Cela nous amène aux alternatives à la voiture comme les transports collectifs sur demande qui peuvent être spécialisé dans le transport de personnes âgées ou dont la mobilité est réduite. Dans le cadre de l'enseignement de la mobilité en classe de seconde il apparait clairement qu'il est nécessaire d'être mobile pour exister socialement. Si l'on n'est pas mobile il est difficile de trouver un emploi notamment dans les zones rurales. La mobilité permet de choisir son cadre de vie, les navetteurs profitent du cadre naturel mais ils consacrent de longues heures de leur journée aux déplacements.

L'étude des mobilités dans le cadre du programme de première professionnelle permettent aux élèves de comprendre leur environnement et les enjeux de l'aménagement. Le but de l'aménagement des territoires est souvent de faciliter les déplacements des personnes par la réalisation d'infrastructures. Les populations se concentrent dans les aires urbaines et adaptent leurs mobilités en conséquence. Les commerces et les services se concentrent également dans les espaces à forte densité de population. Cela engendre un recul des services pour le rural isolé et contraint ses habitants à devoir être mobile et dépendant de la voiture.

La crise sanitaire de 2020 a eu un impact direct sur la mobilité des personnes. Les citoyens ont été contraints de limiter leurs déplacements et de les adapter aux horaires du couvre-feu. L'une des solutions trouvées pour limiter les déplacements c'est le télétravail pour les salariés qui le peuvent et l'enseignement à distance pour les élèves. Les élèves sont libérés des contraintes du déplacement et ce qui allonge la durée extra-scolaire. Ils peuvent se lever plus tard le matin. L'enseignement à distance est une solution qui permet de résoudre la dépendance à la mobilité pour les ruraux les plus isolés. Il est vrai que dans certaines régions de montagne en France, il est difficile d'assurer un transport scolaire qui ne soit pas impacté par les aléas climatiques. Lors des épisodes exceptionnels de neige, l'enseignement ne peut pas être assuré car les élèves ne peuvent pas se rendre à l'établissement sans risque et de toute manière le personnel enseignant qui réside dans le périurbain aura les mêmes problèmes pour se déplacer. Devoir se déplacer peut vite devenir une contrainte lors de ses épisodes particuliers. Mais les déplacements et les cours en présentiels permettent de créer et maintenir un lien social essentiel l'humain. Les transports sont aussi de lieux de sociabilité importants ou permettant les relations entre adolescents. Ils permettent aussi délimiter les temps de travail, les temps scolaires et les temps de loisir. L'emploi du temps est bousculé par les devoirs à la maison qui ne sont plus limités par le temps. Il en est de même pour les tâches des télétravailleurs qui empiètent sur leur temps privé.

Bibliographie et sitographie

Ouvrages :

- ALPE Yves (directeur), 2016, *École rurale et réussite scolaire*, Canopé éditions.
- ALPE Yves, CHAMPOLLION Pierre , FROMAJOUX Renée-Claude, 2001, *L'enseignement scolaire dans les milieux ruraux et montagnards*, Presses Universitaires Franc-Comtoises, 124 p.
- ALPE Yves, CHAMPOLLION Pierre, FROMAJOUX Renée-Claude, 2005, *L'enseignement scolaire en milieu rural et montagnard tome3 collégiens a mi-parcours*, Presses Universitaires Franc-Comtoises, 181 p.
- CHARLOT Bernard ,1994, *L'école et le territoire*, Paris, Armand Colin.
- Collectif école-Formation de Grenoble,1977, *Les écoles rurales quel avenir ?*, Claix, La pensée sauvage,.
- MONNIER Yves, *La soupe et l'écolier : être écolier en 1903 dans le Jura et se nourrir a midi quand on habite un Hameau ou une ferme éloignée*, 2003,Paris, Segquier.

Articles:

- ALPE Yves, et Angela Barthes. « Les élèves ruraux face à la stigmatisation des territoires », *Agora débats/jeunesses*, vol. 68, no. 3, 2014, pp. 7-23.
- ALPE Yves, « Performances scolaires et territoire rural en France », *Revue internationale d'éducation de Sèvres*, 59, 2012, pp. 113-124.
- Baccaïni Brigitte. Du domicile à l'établissement scolaire : les trajets quotidiens des jeunes en 1991-1992. In: *Economie et statistique*, n°293, Mars 1996. Enquête éducation. L'école, les élèves et les parents. pp. 55-75.
- DORISON Catherine, KAHN Pierre, « Chapitre VI. René Haby et le problème du collège unique:quelles alternatives aux filières ? », Legris Patricia et Laurent Gutierrez. *Le collège unique : Eclairage socio-historique sur la loi du 11 juillet 1975*. Renne, Presses universitaires de Renne, 2016, pp. 119-141.
- Fialaire Jacques. V. Les spécificités des transports scolaires : portée et limites. In: *Droit et gestion des collectivités territoriales*. Tome 32, 2012. Transports et politiques locales de déplacement. pp. 107-120.
- GUENEAU Maurice. « L'école en milieu rural : dispersions en tous sens », *Pour*, vol. 208, no. 1, 2011, pp. 49-55.
- Devaux Julian, « Les trois âges de socialisation des adolescents ruraux. Une analyse à partir des mobilités quotidiennes », *Agora débats/jeunesses*, 2014/3 (N° 68), p. 25-39. DOI : 10.3917/agora.068.0025. URL : <https://www-cairn-info.scd1.univ-fcomte.fr/revue-agora-debats-jeunesses-2014-3-page-25.htm> Julian Devaux & Nicolas Oppenheim, 28 novembre 2012 « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques*, . URL :<http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-des-adolescents-une.html>.
- Kaufmann, V. et Widmer, E. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, p. 199-217.

- Lemêtre, Claire, et Sophie Orange. « Les ambitions scolaires et sociales des lycéens ruraux », *Savoir/Agir*, vol. 37, no. 3, 2016, pp. 63-69.
- TRANCART Danièle, « L'évolution des disparités entre collèges publics », *Revue française de pédagogie*, volume 124, 1998, pp. 43-53
- Prost, Antoine. « Brève histoire des collèges », *Le Débat*, vol. 187, no. 5, 2015, pp. 157-168.
- Julian Devaux & Nicolas Oppenheim, « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques*, 28 novembre 2012.
URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-des-adolescents-une.html>.

Sites Web :

- THEMA , [En ligne] UNIVERSITÉ DE FRANCHE-COMTE mis à jour le 17/09/2014[consulté le 14/05/2021] disponible sur : <http://thema.univ-fcomte.fr/production/autres-productions/plan-mobilite-durable-college-rene-cassin-noidans-les-vesoul-2009>
- OBSERVATOIRE ÉDUCATION ET TERRITOIRES, [En ligne] OER , mis a jour le 18/05/2020 [consulté le 14/05/2021] disponible sur : <https://observatoire-education-territoires.com>
- Thèses.fr, La traversée des espaces adolescents De l'habiter et de l'expérience du monde Un projet pour l'enseignement de la géographie par Sylvie Joublot-Ferré [En ligne], ABES [consulté le 14/05/2021] disponible sur : <http://www.theses.fr/2020LYSEN004>
- Mémoire Professionnel, *La mobilité domicile-école dans une classe du secondaire I Réflexion théorique et séquence d'enseignement*, [En ligne] , GREBER PASCAL, mis a jour le 10/06/2016 [consulté le 14/05/2021] disponible sur : <https://core.ac.uk/download/pdf/95743002.pdf>
- Historique de l'ANATEEP, [En ligne], ANATEEP, mis à jour le 18/05/2020 [consulté le 14/05/2021] disponible sur : <https://www.anateep.fr/anateep/historique-de-l-anateep.html>
- Histoire des transports scolaires, [En ligne] ANATEEP, mis a jour le 16/05/2014 [consulté le 14/05/2021] disponible sur : [file:///C:/Users/luque/Downloads/histoire-des-transport-scolaires-2014-web%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/luque/Downloads/histoire-des-transport-scolaires-2014-web%20(1).pdf)
- • JEUNES DES VILLES, JEUNES DES CHAMPS : LA LUTTE DES CLASSES N'EST PAS FINIE [En ligne], Fondation Jean Jaurès mis a jour le 20/11/2019 [consulté le 14/05/2021] disponible sur : <https://jean-jaures.org/nos-productions/jeunes-des-villes-jeunes-des-champs-la-lutte-des-classes-n-est-pas-finie>
- Mission orientation et égalité des chances dans la France des zones rurales et des petites villes [En ligne] EDUCATION NATIONALE, mis a jour le 5/03/2020 [consulté le 14/05/2021], disponible sur : <https://www.education.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/rapport-de-la-mission-orientation-et-galit-des-chances-dans-la-france-des-zones-rurales-et-des-petites-villes-restaurer-la-promesse-r-publicaine-51680.pdf>

- Programme d'histoire géographie de seconde générale et technologique [En ligne], EDUSCOL mis a jour le 28/01/2019 [consulté le 14/05/2021], disponible sur : https://cache.media.eduscol.education.fr/file/SP1-MEN-22-1-2019/69/9/spe577_annexe1CORR_1063699.pdf
- L'école et les élèves dans les espaces ruraux en France quelques ressources [En ligne], GEOCONFLUANCES-ENS LYON mis a jour le 11/04/2018 [Consulté le 14/05/2021], disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/revues-de-presse/ecole-rurale-en-france>
- Une campagne nationale de sensibilisation aux dangers du trajet vers l'école mardi 13 septembre 2011 association de prévention routière. Les résultats de l'étude *trajets vers l'école*. https://www.preventionroutiere.asso.fr/wp-content/uploads/2016/04/Rue-Tom-et-Lila_resultats-enqu%C3%AAte_13.09.2011-1.pdf
- Rapport du laboratoire de la mobilité inclusive, *mobilité des jeune au cœur des enjeux*, 22 février 2019. <https://www.mobiliteinclusive.com/publication-du-rapport-mobilites-des-jeunes-au-coeur-des-enjeux/>
- FAURE Aline, info web INSEE Franche-Comté n°96 , *un Franc-Comtois sur deux vit dans un bassin rural*, paru le 13 décembre 2012 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1291260>
- CHARPENTIER Angèle, « Amar G., 2004, *Mobilités urbaines. Éloge de la diversité et devoir d'invention*. Paris, Édition de l'Aube. Collection Société et Territoire. Série Prospective du présent. 251 p. », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Revue de livres, mis en ligne le 13 janvier 2005, consulté le 14 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/780> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.780>
- GRAFF Willy « Il injurie et menace les élèves : un chauffeur de car scolaire licencié dans le doubs », L'Est républicain, 2 Octobre 2020 [Consulté le 14/05/2020] disponible sur : [<https://www.estrepublicain.fr/faits-divers-justice/2020/10/02/il-injurie-et-menace-des-eleves-de-quinzey-un-chauffeur-de-car-scolaire-licencie>]

- Automobile : l'essor des voitures sans permis chez les jeunes adolescents [En ligne], Franceinfo mis a jour le 29/11/2019 [Consulté le 14/05/2021], disponible sur : https://www.francetvinfo.fr/societe/securete-routiere/automobile-lessor-des-voitures-sans-permis-chez-les-adolescents_3724087.html
-
- Transports du Doubs [En ligne] région Bourgogne Franche-Comté mis à jour le 5/03/2020 [consulté le 14/05/2021], disponible sur : <https://www.bourgognefranche-comte.fr/transports-scolaires-dans-le-doubs>
- Le transport scolaire toujours plus à la charge des familles 15/08/2015 [En ligne] L'Humanité mis à jour le 08/06/2017 [consulté le 14/05/2021], disponible sur : <https://www.humanite.fr/le-transport-scolaire-toujours-plus-la-charge-des-familles-581044>
- Une communauté de communes qui prendre la compétence mobilité ne sera pas obligée d'assurer le transport scolaire [En ligne] Association des maires de France mis à jour le 19/11/2019 [consulté le 14/05/2021], disponible sur :

<https://www.amf.asso.fr/documents-une-communaute-communes-qui-prendra-la-competence-mobilites-ne-sera-pas-obligee-dassurer-transport-scolaire/40462>

- Améliorer les déplacements scolaires et universitaires [En ligne] Agence de la transition écologique mis à jour le 11/10/2019 [consulté le 14/05/2021], disponible sur : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/ameliorer-deplacements-scolaires-universitaires/plan-deplacements-etablissement-scolaire>

Figure 1- Départ des élèves vers leur établissement scolaire dans une commune périurbaine de Besançon.	6
Figure 2- Proportion des bacheliers dans une génération par voie (en%).....	17
Figure 3- Evolution du nombre d'élèves transportés.....	22
Figure 4- Bus scolaire, Irisbus model Récréo	24
Figure 5- Diagramme présentant les métiers envisagés par les élèves d'une classe de 4ème du collège d'Aigremont. Données issues des questionnaires remplis par les élèves.....	32
Figure 6- Proportion des transports les plus utilisés par les élèves pour se rendre de leur domicile à leur établissement scolaire en nombre de réponses de l'effectif interrogé	38
Figure 7- Comparaison des occupations des élèves pendant leurs trajets scolaires.....	43
Figure 8- Distance domicile- collège René Cassin et véhicule utilisé	53
Figure 9- Tableau a compléter par les élèves pendant la phase de lancement	60
Figure 10- Capture d'écran du reportage diffusé dans le journal de 20heures. Source : ina.fr	61
Figure 11- Les différents paysage de l'unité urbaine source : Jean-Benoit Bouron, Géothèque, 2012.....	62
Figure 12- Graphique montrant l'évolution de la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail source : Omnil, Stif, DRIEA.....	63
Figure 13- Dynamiques de la population et de l'emploi en Haute-Saône (source: Insee)	65
Figure 14- Capture d'écran de géoportail pour présenter les outils.....	66
Figure 15- Croquis de la ville de Gray réalisé à l'aide de Géoportail	66
Figure 16- Superposition du croquis de la ville de gray avec une photographie aérienne de la ville sur Géoportail.....	66
Figure 17- Une urbanisation parfois déconnecté des dynamiques démographiques source : portail du profil environnemental de la Franche-Comté.	69
Figure 18- Les déplacements domicile travail dans le périurbain bisontin. Source : communauté de communes du Pays Riolois (2016).....	70
Figure 19- Vue aérienne de Rioz (Haute-Saône) prise par Olivier Merle (2008)	70
Figure 20- Evolution des emplois par secteur d'activité dans la communauté de commune du Pays Riolois (2016)	71
Figure 21- Carte de synthèse transport et mobilités entre les pole de Besançon et Vesoul (2016)	73
Figure 22- Aménager les mobilités douces. Source: communauté de commune du Pays Riolois (2016)	74
Figure 23- Acteurs de l'aménagement de la 2x2 voies. Source: DREAL Bourgogne Franche-Comté (2019).....	75
Figure 24- Chiffres et acteurs de l'aménagement de la 2x2 voies. Source: DREAL Bourgogne Franche-Comté (2019)	75
Figure 25- Photographie de l'aménagement de la RN57 à la hauteur de Rioz. Source: Sylvain Michel, l'Est Républicain 26/10/2020.	76
Figure 26- Document présentant les réseaux de bus entre Vesou et Besançon. (CCPR 2016) 77	77

Table des matières

INTRODUCTION	Erreur ! Signet non défini.
1.....Présentation de l'évolution des mobilités scolaires pour comprendre les enjeux actuels des transports et l'importance de la capacité à se mouvoir en zone rurale.	14
1.1 L'histoire du transport scolaire et la mise en place de mobilités spécifiques aux adolescents.	14
1.1.1. Contexte général	15
1.1.2. Mise en place de regroupements pédagogiques.....	16
1.1.3. Un phénomène de massification et de démocratisation.....	17
1.1.4. Le collège, une nouvelle structure	18
1.1.5. Des établissements construits suites aux réformes du système.....	20
1.2.	LA MISE EN PLACE EST LA GESTION DES TRANSPORTS SCOLAIRES
.....	21
1.2.1. Les transports scolaires deviennent une nécessité.....	21
1.2.2. Evolution de la gestion des transports	23
1.2.3. Des véhicules adaptés au service.....	24
1.2.4. Les véhicules scolaires	25
1.2.5. La gestion des transports	25
1.2.6. Tous les élèves ne bénéficient pas du bus scolaire	26
1.3.L'INEGALE MOBILITE ENTRE LES ADOLESCENTS RURAUX PESE-T-ELLE SUR LEURS TRAJECTOIRES D'AVENIR ?	
.....	28
1.3.1. Les enfants apprennent à être mobiles dès leur plus jeune âge.....	28
1.3.2. Les mobilités dans les petites villes ou dans le périurbain.....	29
1.3.3. Influence de la mobilité sur les choix d'orientation	29
1.3.4. Le passage au collège	31
1.3.5. Des ambitions professionnelles réalistes.....	32
1.3.6. La voie professionnelle : entre obligation et orientation.....	33
2.....Étude des mobilités des adolescents au quotidien : des pratiques caractéristiques d'une classe d'âge auxquelles s'ajoutent des pratiques individuelles à la fois générées et influençables.	36
2.1..... Les mobilités courantes des adolescents.	
.....	37
2.1.1. Les adolescents dépendant de leur famille pour se déplacer	37
2.1.2. Les modes de transport utilisés	38
2.1.3. Une utilisation des modes de transports en fonction de l'offre disponible	38

2.1.4.	<i>Le rythme de vie des adolescents est en lien direct avec leurs mobilités.</i>	40
2.1.5.	<i>Au quotidien les mobilités des adolescents ne sont pas limités trajets scolaires.</i>	41
2.2.	Etude des pratiques et habitudes qui se mettent en place selon les modes de transports utilisés au quotidien	42
2.2.1.	<i>Un temps conséquent passé dans les transports scolaires.</i>	42
2.2.2.	<i>Les transports scolaires sous un angle différent : le témoignage d'une conductrice.</i>	44
2.2.3.	<i>Les mobilités scolaires changent le rapport entre le temps de trajet et la distance parcourue.</i>	45
2.2.4.	<i>Des pratiques distinctes en fonction des genres</i>	45
2.2.5.	<i>Les mobilités sont des « pratiques socialisées et socialisante » dès le plus jeune âge. (J Devaux et N. Oppenchain, 2012).</i>	46
2.3.	La sphère scolaire est un acteur qui doit éduquer les adolescents aux enjeux actuels des mobilités.	48
2.3.1.	<i>L'école un acteur qui permet aux élèves de faire de nouvelles expériences.</i>	48
2.3.2.	<i>Faire connaître les moyens de transports qui existent et leur impact écologique.</i>	49
2.3.3.	<i>Enseigner l'écomobilité : réduire son empreinte carbone</i>	50
2.3.4.	<i>Développer et mettre en œuvre un plan de dépassement établissement scolaire.</i>	51
2.3.5.	<i>Plan de mobilité durable de Noidans-lès-Vesoul</i>	52
3.	Les mobilités dans le programme d'enseignement du lycée professionnel : application de notre recherche à une séquence didactique pour une classe de première.	55
3.1.	Créer une séquence en lien avec les mobilités dans le cadre du programme de première professionnelle.	55
3.1.1.	<i>L'étude des mobilités au cours de la scolarité</i>	55
3.1.2.	<i>Le thème et ses enjeux.</i>	56
3.1.3.	<i>Les repères et notions clés.</i>	57
3.1.4.	<i>Les objectifs de la séquence.</i>	58
3.2.	Trame synoptique de la séquence	59
	Séance de lancement	59
	Séance 1	60
	Séance 2	63
	Séance 3	67
	Séance 4	71
	Séance 5- Evaluation	76
	CONCLUSION	80
	Bibliographie et sitographie	84

ANNEXE 1 –

Enquête de mobilités dans le cadre d'un mémoire MEEF sur les mobilités scolaires

1. Vous êtes : Un homme / Une femme
2. Quel âge avez-vous ?
3. Entourez votre classe : 6^{ème} / 5^{ème} / 4^{ème} / 3^{ème} / 2nd / 1^{ère} / T^{ale} / CAP
4. Quelle est votre commune de résidence ?.....
5. Nom de votre établissement scolaire.....
6. Pourquoi avoir choisi cet établissement ? (Proximité, orientation, etc.)
7. Quels sont vos projets d'orientation ou vos ambitions professionnelles ?

Vos déplacements et moyens de déplacements

8. Cochez les moyens de vous déplacer que vous utilisez pour vous rendre à l'établissement :
 - Bus scolaire
 - Voiture
 - Train
 - Deux-roues motorisé
 - Vélo
 - Marche à pied
 - Trottinette électrique
 - Autre :
9. Précisez celui que vous utilisez le plus :
10. Entourez votre temps de trajet moyen :
5 min / 10 min / 15 min / 20 minutes / 30 min / plus de 45 min
11. Nombre de kilomètres parcourus ?
12. Heure de départ et d'arrivée. Précisez si vous rentrez chez vous le midi.
Matin : Soir : Midi : oui / non

Vos pratiques

13. Cochez-les ce que vous faites quotidiennement pendant vos temps de trajet ?
 - lire
 - Jeux (smartphone)
 - Regarder des vidéos ou des films
 - Discuter / passer du temps avec des amis
 - Ecouter de la musique
 - Réviser/ faire ses devoirs
 - Dormir/ se reposer
 - Rien de particulier
 - Autre :
14. Vous déplacez vous beaucoup en dehors de déplacements scolaires ? pourquoi faire ?.....
15. Indiquez vos difficultés, ce qui vous dérange dans vos déplacements :
16. Avez-vous déjà déménagé ? si oui combien de fois ?

4^{ième} de couverture

Résumé du mémoire :

Ce mémoire porte sur l'évolution des transports scolaires et leur impact sur les mobilités des adolescents. L'adolescence est un âge déterminant dans le processus de construction de l'identité. Les lycéens et les collégiens expérimentent les mobilités et sont notamment influencés par leur sphère familiale et l'univers scolaire. Le mémoire utilise les résultats d'une enquête menée auprès des élèves du collège d'Aigremont et du Lycée Professionnel Jouffroy d'Abbans pour concrétiser la recherche par des données de terrain. Les mobilités à cet âge déterminent les pratiques des futurs citoyens. Il est important de les sensibiliser aux enjeux des mobilités durables. L'Éducation nationale joue un rôle dans l'apprentissage des mobilités, notamment par le biais des enseignements qu'elle transmet. Ce thème de recherche est en lien avec le premier thème de géographie du programme de première professionnelle. La dernière partie de ce mémoire est donc consacrée à une proposition de séquence d'enseignement pour des élèves de ce niveau. Cette séquence d'enseignement porte sur le lien entre les mobilités et les espaces périurbains.

Mots-clés (au moins 3) :

Mobilités adolescentes Transports scolaires Enjeux de l'enseignement des mobilités
Recomposition des territoires urbains Mobilités durables