



Université des sciences et technologies de Lille

UFR de Géographie et Aménagement

Année universitaire 2006 / 2007

Thèse

pour obtenir le grade de

Docteur de l'Université des sciences et technologies de Lille

Discipline : Géographie

Présentée et soutenue publiquement par

GODEFROY Stéphane

le 20 juin 2007

QUELLE MOBILITE POUR LES COLLEGIENS ?

Etude des pratiques et des perceptions
des déplacements scolaires et de loisirs.

Tome 1

Directeur de la thèse :

Mme DAMIEN, Professeur à l'UFR de Géographie, Université de Lille 1

Rapporteurs :

M. HERIN Robert, Professeur émérite à l'UFR de Géographie, Université de Caen
Mme SECHET Raymonde, Professeur à l'UFR de Géographie, Université de Rennes 2

Membres du Jury :

M. BATTIAU Michel, Professeur à l'UFR de Géographie, Université de Lille 1
M. RENARD Jean-Pierre, Professeur de Géographie, Université d'Artois

QUELLE MOBILITE POUR LES COLLEGIENS ?

Etude des pratiques et des perceptions
des déplacements scolaires et de loisirs.

Tome 1

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma reconnaissance et mes remerciements à Madame DAMIEN Marie-Madeleine pour le soutien et l'attention portés à ce projet depuis le début. Ses connaissances et les savoir-faire transmis ont été déterminants pour la réalisation de la thèse.

Je souhaite remercier toutes les personnes rencontrées lors de cette recherche. Celle-ci leur doit beaucoup.

Je voudrais tout particulièrement exprimer ma gratitude à :

- M. BRANQUART, responsable du service des transports et des infrastructures à la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard pour m'avoir accueilli durant huit mois dans son service.
- M. TRINQUET, responsable du pôle développement durable et planification à l'agence d'urbanisme du Pays de Montbéliard.
- M. DUJARDIN, en charge des transports scolaires au Conseil Général du Département du Nord.
- M. BRASSEUR, responsable des transports scolaires au Conseil Général du Département de l'Aisne.

Je remercie également messieurs POIREY, de l'Observatoire de l'Ecole Rurale et CHAMPOLLION, inspecteur d'académie et inspecteur pédagogique régional (IA-IPR) de l'académie de Grenoble, qui ont bien voulu relire mon travail et qui m'ont apporté de précieux conseils.

Je tiens également à exprimer ma reconnaissance aux Inspections Académiques de l'Aisne, du Doubs et du Nord pour nous avoir permis d'enquêter auprès des élèves des établissements scolaires.

J'adresse aussi mes remerciements à l'ensemble des collégiens qui ont répondu à nos enquêtes, aux principaux de collèges qui ont accepté notre démarche et à tous les enseignants et personnels des établissements scolaires qui ont donné de leur temps pour que notre questionnaire soit rempli dans les meilleures conditions. Sans eux, cette étude n'aurait jamais vu le jour.

Enfin je tiens à remercier Sylviane et Bernard GODEFROY, mes parents, qui ont accepté de lire de nombreuses pages du manuscrit et qui m'ont soutenu dans ce projet.

Merci à eux.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	Page 9
 <u>PREMIERE PARTIE :</u>	
LA MOBILITE DES COLLEGIENS, UN DOMAINE IGNORE	Page 27
1.1. Les collégiens : un champ inexploré de la mobilité	Page 27
1.1.1. L'intérêt de l'étude de la mobilité : des connaissances peu avancées	Page 27
1.1.2. Une population spécifique	Page 29
 1.2. La mobilité et l'accessibilité : deux notions étroitement liées	Page 32
1.2.1. La mobilité en général	Page 32
1.2.2. L'accessibilité	Page 40
1.2.3. Mobilité et accessibilité dépendent du territoire	Page 41
1.2.4. De nombreux concepts liés à la mobilité et à l'accessibilité	Page 43
 1.3. Les transports scolaires et l'évolution du cadre juridique	Page 47
1.3.1. Le transport scolaire, un transport régulier	Page 48
1.3.2. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs	Page 56
1.3.3. Les départements, principales autorités organisatrices du transport scolaire	Page 59
 1.4. Une méthodologie d'enquête adaptée à une population « jeune »	Page 63
1.4.1. Les objectifs de l'enquête	Page 63
1.4.2. Le choix de territoires originaux	Page 65
1.4.3. Localisation des territoires d'étude	Page 66
1.4.4. Comparaison des territoires d'étude	Page 67
1.4.5. Des territoires aux identités bien marquées	Page 105
1.4.6. La méthodologie d'enquête	Page 107
1.4.7. Les limites de l'enquête et les problèmes rencontrés	Page 123

DEUXIEME PARTIE :

UNE MOBILITE SUBIE	Page 127
2.1. Les choix opérés pour le traitement de l'enquête	Page 129
2.2. Les modes de transport utilisés par les élèves pour aller au collège	Page 136
2.2.1. La prédominance des transports collectifs pour gagner et revenir du collège	Page 143
2.2.2. La répartition modale évolue avec l'âge des collégiens	Page 149
2.2.3. Peu de différences liées au sexe dans les déplacements scolaires	Page 156
2.2.4. Des déplacements scolaires soumis à l'influence du territoire et de l'âge des élèves	Page 158
2.3. Les motivations du choix du mode de transport pour aller au collège	Page 159
2.3.1. L'absence de choix guide les collégiens	Page 159
2.3.2. Les collégiens apprécient d'avantage la voiture	Page 163
2.3.3. Le choix du mode de transport est en partie dicté par l'âge des élèves	Page 165
2.3.4. Garçons et filles choisissent les mêmes modes de transport	Page 170
2.3.5. Une mobilité contrainte pour les déplacements scolaires	Page 170
2.4. La perception du trajet « scolaire »	Page 171
2.4.1. Des trajets agréables et peu dangereux	Page 171
2.4.2. Le territoire influence la perception du temps de parcours	Page 179
2.4.3. Les améliorations souhaitées sont peu nombreuses	Page 187
2.4.4. Une perception qui varie en fonction du mode de transport	Page 188
2.4.5. L'âge des collégiens influence la perception	Page 192
2.4.6. La même perception pour les garçons et les filles	Page 193
2.4.7. Une perception des déplacements scolaires soumise à de nombreux paramètres	Page 193
2.5. Les modes de transport utilisés par les collégiens pour les loisirs	Page 195
2.5.1. Une prédominance de la voiture	Page 196
2.5.2. Des différences en fonction du lieu de pratique des activités	Page 198
2.5.3. L'âge influence les pratiques modales	Page 199
2.5.4. Pas de différences majeures entre garçons et filles	Page 201
2.5.5. Une pratique régulière des activités extra-scolaires	Page 202
2.5.6. Des modes de transport très différents de ceux utilisés pour les déplacements scolaires	Page 202
2.6. Les motivations du choix du mode de transport pour les trajets « extra-scolaires »	Page 203
2.6.1. La rapidité et le caractère « agréable » du parcours priment	Page 203
2.6.2. Une plus grande liberté de choix en vieillissant	Page 205
2.6.3. Une moins grande autonomie pour les filles	Page 205
2.6.4. Rapidité et autonomie, les maîtres mots des déplacements extra-scolaires	Page 205

2.7. Les collégiens face aux transports en commun	Page 206
2.7.1. Des avis partagés	Page 206
2.7.2. Des collégiens indisciplinés dans les transports collectifs	Page 211

2.8. Les collégiens et le vélo	Page 212
2.8.1. Une désaffection progressive à partir de 14 ans	Page 212
2.8.2. Le risque de vol, principal obstacle à l'utilisation du vélo	Page 214
2.8.3. Le vélo, un loisirs plus qu'un mode de transport	Page 218

TROISIEME PARTIE :

MOBILITE DES COLLEGIENS, SPATIALISATION ET MOBILITE DURABLE ?	Page 225
--	-----------------

3.1. Les transports et l'échec scolaire	Page 226
3.1.1. Le territoire comme source d'inégalité	Page 226
3.1.2. Une tentative de réponse	Page 235

3.2. Le collège et la polarisation de l'espace	Page 249
3.2.1. L'exemple de l'Aisne	Page 250
3.2.2. L'exemple du Nord	Page 260
3.2.3. L'exemple de la CAPM	Page 265
3.2.4. Le collège polarise peu le territoire en dehors du temps scolaire	Page 269

3.3. Les transports scolaires sont-ils un frein pour l'utilisation future des TC ?	Page 270
3.3.1. Quel souvenir les collégiens garderont-ils des transports scolaires ?	Page 270
3.3.2. Une vision plutôt négative des transports collectifs	Page 270

3.4. De mauvaises perspectives pour le développement durable	Page 290
3.4.1. Un constat inquiétant	Page 291
3.4.2. La solution du Plan de Déplacements Urbains et ses limites	Page 297
3.4.3. Les autres solutions observées en France	Page 299

3.5. D'autres systèmes de transports scolaires ?	Page 302
3.5.1. L'hétérogénéité des transports scolaires en Europe	Page 302
3.5.2. En Allemagne : peu de lignes spécifiques pour le transport scolaire	Page 304
3.5.3. En Wallonie : des Plans de Déplacements Scolaires	Page 305
3.5.4. Au Québec : un fort attachement aux transports collectifs	Page 306
3.5.5. Vers une éco-mobilité européenne	Page 307

3.6. Modélisation de la mobilité des collégiens	Page 309
3.6.1. La mobilité dans la sphère de l'école	Page 310
3.6.2. La mobilité dans la sphère des loisirs	Page 312
3.6.3. Synthèse des deux formes de mobilité	Page 314
CONCLUSION	Page 319
BIBLIOGRAPHIE	Page 335
TABLE DES SIGLES	Page 358
TABLE DES FIGURES	Page 359
TABLE DES CARTES	Page 361
TABLE DES TABLEAUX	Page 364
TABLE DES GRAPHIQUES	Page 367
TABLE DES PHOTOGRAPHIES	Page 372
TABLE DES ANNEXES	Page 374

INTRODUCTION

Le thème central de cette thèse est la mobilité des collégiens. Son objet principal est l'étude des déplacements des « jeunes » de 11 à 16 ans. En effet, il nous paraît important de connaître les pratiques et les perceptions de cette population en matière de transport, qu'il s'agisse de transports scolaires ou extra-scolaires. Cette perception pouvant se répercuter sur leur mode de vie future, en conditionnant leurs pratiques et leur attitude à l'égard des transports collectifs.

Il nous paraît nécessaire d'évaluer dans quelle proportion le vécu des déplacements scolaires peut influencer les choix des collégiens en matière de transport. Par conséquent, nous pourrions essayer de voir si les transports scolaires, au vu de leur organisation actuelle, ne risquent pas de renforcer le « tout automobile » dans les années futures.

Il conviendra également d'observer dans quelle mesure les différences territoriales peuvent influencer la mobilité des « jeunes ». Il est possible de se demander si tous les collégiens sont égaux face à la mobilité suivant leur lieu de résidence.

Enfin, une telle analyse nous permettra soit de confirmer soit d'infirmer certains clichés sur les transports scolaires (véhicules vétustes et en mauvais états, retards, manque de cohérence des itinéraires).

Au final, cette étude se propose d'approcher à un moment donné les déplacements scolaires et extra-scolaires des 11-16 ans, à partir d'études de cas.

Notre étude ne se veut nullement sociologique. Nous souhaitons nous concentrer quasi-exclusivement sur la thématique « transport » afin de nous différencier des rares études traitant de ce sujet.

Notre travail s'inscrit dans le domaine de la géographie des transports. Toutefois, il intéresse « de nombreuses disciplines : l'histoire, l'économie, la sociologie et toutes les sciences techniques (Mérenne, 1995) ». Nous ne pourrions donc pas négliger ces disciplines.

En effet, nous nous attacherons ici aux problèmes de mobilité et comme nous le rappelle Rémy Knafou, « aucune discipline ne saurait rendre compte à elle seule des mobilités. Mais les géographes sont d'autant plus légitimement autorisés à s'y intéresser que l'organisation de l'espace, qu'ils étudient plus que ne le fait quiconque, est le cadre explicatif majeur des mobilités humaines. Cependant, les dimensions apportées par les autres sciences doivent nécessairement être intégrées à leur réflexion. On ne peut espérer comprendre et expliquer les mobilités géographiques sans prendre en compte les perspectives historiques, culturelles, démographiques, économiques, sociologiques ou psychologiques ».

Il apparaît donc clairement que cette étude devra empiéter sur d'autres disciplines puisque « par essence, le champ des transports est transversal (Kaufmann, 2000) ».

En raison de son aspect pluridisciplinaire, nous devons dès maintenant préciser ce que nous entendons par « mobilité » dans le cadre de cette étude.

Que faut-il comprendre quand on parle de « mobilité » ?

« La mobilité quotidienne est un fait social incontournable de la seconde moitié du XX^{ème} siècle (Kaufmann, Jemelin & Joye, 2000, page 3) ».

Le dictionnaire Petit Larousse (édition 2001) définit la mobilité comme « [la] facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer ».

Mais que faut-il entendre sous ce terme ? Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion.

Ainsi, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire.

« Si l'on considère l'usage du terme de « mobilité » en géographie, on a affaire à un double sens : celui de processus avéré (qui se traduit en mouvements effectifs, généralement dans un espace de métrique euclidienne) et celui de potentiel, de virtualité non actualisée, qui est ce qui autorise le mouvement réalisé, c'est-à-dire le déplacement (Bonerandi, 2004) ».

La mobilité est une notion très vaste, très générale tant les formes de mobilité spatiale sont nombreuses. Au sens le plus courant, la mobilité désigne une forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position (géographique ou sociale). Pour les géographes, la mobilité se décline de différentes façons :

- la mobilité sociale que l'on peut assimiler à une ascension sociale ;
- la mobilité professionnelle qui s'accompagne d'un changement de profession ;
- la mobilité de travail qui est une « rotation de la main d'œuvre » ;
- la mobilité géographique qui implique un changement de lieu.

Mobilité sociale, mobilité professionnelle et mobilité de travail s'inscrivent ainsi clairement dans le champ de la géographie sociale mais ces trois formes de mobilité alimentent la mobilité géographique.

Dans cette étude, nous ne traiterons que de la mobilité géographique. Les autres formes de mobilités étant davantage réservées aux adultes.

Il nous faut toutefois préciser cette expression de mobilité géographique.

Il convient de ne pas confondre la mobilité avec d'autres notions tels que les flux ou les mouvements qui, au contraire de la mobilité, peuvent aussi bien s'appliquer aux personnes qu'aux marchandises, capitaux ou informations. L'usage du terme de mobilité doit par conséquent être réservé aux individus.

Toutefois, la mobilité englobe les infrastructures de transports, elle se traduit par des flux. Cet aspect de la définition de la mobilité est d'ailleurs rappelée dans le *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés* dirigé par Jacques Lévy et Michel Lussault. Elle y est définie comme « un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, etc.), et que trop souvent on confond avec lui ».

De plus, la mobilité est soumise à de nombreux paramètres. « La mobilité de chaque être humain dépend de divers facteurs, tels que l'argent qu'il peut y affecter, le temps qu'il peut y consacrer, la dispersion dans l'espace de ses centres d'intérêts, le pays ou le système économique dans lequel il vit, etc.(Hourcade, 1996, page 132) ».

La mobilité géographique peut être faite de déplacements quotidiens récurrents ou sur une plus longue période. Elle peut être le fruit de la séparation entre le lieu de travail et celui de l'habitation (migrations journalières, navettes). Elle peut, également, être liée à des exigences d'approvisionnement (« migrations » d'achats) et de loisirs. Elle peut encore être le résultat des rythmes saisonniers (en montagne, dans les lieux touristiques, nomadisme, transhumance) ou de la mobilité du travail (chantiers). *Il en résulte un ensemble assez complexe.*

On peut se référer à la vision de la mobilité de Vincent Kaufmann. Ce dernier considère que la mobilité spatiale forme un système composé de quatre types articulés autour de deux dimensions. Pour lui, « la mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations. Même en réduisant la focale à la mobilité spatiale physique des personnes, quatre acceptions différentes du terme de mobilité sont utilisées en sciences humaines pour décrire des mouvements dans l'espace géographique (Kaufmann & Jemelin, 2004, page 3) ».

Cette conception de la mobilité peut se résumer sous la forme d'un tableau.

TABLEAU n°1 : Les deux dimensions de la mobilité spatiale

Temporalité du déplacement	Intention d'un retour à court terme (déplacement circulaire, aller - retour)	Absence d'intention de retour à court terme (déplacement linéaire, origine - destination).
Portée spatiale du déplacement	Interne au bassin de vie du domicile	Impliquant un changement de bassin de vie.

GODEFROY Stéphane, 2005.

Ces deux dimensions permettent de différencier quatre types de mobilité géographique :

- La mobilité quotidienne que l'on peut assimiler à l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne.
- Les voyages qui correspondent à l'ensemble des déplacements interrégionaux ou internationaux impliquant l'intention d'un retour à court terme.
- La mobilité résidentielle qui se traduit par un changement de localisation résidentielle interne à un bassin de vie sans intention de retour à court terme.
- La migration, qu'il faut voir comme l'installation dans une autre région ou un autre pays, sans intention de retour à court terme.

Cette définition reflète la mobilité des adultes, la mobilité résidentielle ou professionnelle. Pour ce qui est de celle des collégiens, l'on peut dire qu'elle se compose d'aller-retour dont la portée spatiale est le plus souvent interne au bassin de vie. Ainsi, *on peut considérer que la mobilité des collégiens réduit le champ d'étude aux seuls déplacements effectués à l'échelle locale : la mobilité quotidienne voire hebdomadaire pour les élèves internes ou mensuelle quand il s'agit des déplacements liés aux loisirs.*

La mobilité qui nous intéresse ici renvoie par conséquent à des temporalités courtes [cf. tableau n°2]. Elle se base sur des rythmes répétitifs et implique un retour quotidien. **On peut donc l'assimiler à des habitudes spatiales effectuées dans un territoire déterminé.** Le plus souvent, cette mobilité se mesure en déplacement entre une origine et une destination. On peut également la penser « comme un ou des parcours en forme de boucle(s) entre le domicile et le domicile (Kaufmann, Jemelin & Joye, 2000, page32) ». C'est pourquoi, nous constatons de nos jours une augmentation de la mobilité puisque le travail féminin, le phénomène de rurbanisation et l'accroissement des temps libres favorisent les déplacements.

TABLEAU n°2 : Les caractéristiques de la mobilité spatiale

	Temporalité	Cycles	Caractéristiques pour l'individu
Mobilité quotidienne	Temporalités courtes	Répétitifs et impliquent un retour quotidien à leur origine	Forgent des habitudes spatiales.
Voyages	Temporalités plus longues	Durée entre l'aller et le retour excède la journée	Permettent le cumul d'expérience
Mobilité résidentielle	Temporalités fortement associées au parcours de vie	Peut impliquer un retour ou pas	Renvoient à l'histoire de vie de la personne
Migration	Temporalités qui renvoient à l'ensemble de la vie	Pas de retour	Marquent l'identité du sujet

Stéphane GODEFROY, d'après le Centre de Prospective et de Veille Scientifique, 1999.

Notre travail va donc s'inscrire dans deux périodes différentes de la vie du collégien où ce dernier effectue ce type de déplacement : le temps scolaire et les loisirs. En effet, les mobilités volontaires (pour le plaisir) ne cessent de se développer. C'est pourquoi, il est très important de ne pas oublier les déplacements liés aux loisirs dans notre étude.

Ce dernier point fait directement référence au contexte dans lequel nous nous trouvons en matière de mobilité.

Un contexte actuel favorable à l'étude de la mobilité :

L'étude de la mobilité, et encore à plus forte raison celle des plus jeunes, trouve tout son sens quand on se réfère au contexte actuel dans lequel se trouvent les sociétés modernes.

De nos jours, la mobilité est en constante évolution. En témoigne l'accroissement des distances parcourues qui, en trente ans, « ont été multipliées par 3,5 dans les pays en développement et en Europe. [...] la moyenne mondiale s'établit à 14 kilomètres par habitant et par jour, [...] les temps consacrés aux déplacements, connus seulement avec une certaine précision pour les très grandes villes, ne varient que dans une fourchette assez resserrée de 60

à 80 minutes par habitant et par jour. Ainsi, en France, le temps consacré aux déplacements de travail reste remarquablement stable à une heure par jour et par personne. La croissance des distances parcourues est compensée par la croissance des vitesses praticables liée à la diffusion de la motorisation et à la réalisation d'infrastructures rapides (Bonerandi, 2004) ».

On constate donc aujourd'hui une hausse de la mobilité mais aussi des changements dans les motifs de se déplacer. En effet, comme le rappelle M.O. Gascon dans une étude du CERTU en décembre 2001 sur les évolutions de la mobilité en France et en Europe, dans les années quatre-vingts, on a assisté à une forte augmentation de l'usage de la voiture et à une baisse de la marche et du vélo. Depuis quelques années, la marche à pied et le vélo ne baissent plus, les transports collectifs se maintiennent difficilement mais la voiture poursuit son ascension.

L'autre observation que l'on peut faire est que les motifs de déplacements sont de plus en plus nombreux. Ainsi, les déplacements « contraints » sont proportionnellement de moins en moins nombreux. « Ils ne constituent plus désormais la part majoritaire de la mobilité. En Île-de-France, les seuls déplacements vers le travail ne représentent plus que 17% des déplacements en 1997, contre 19% en 1991 (Gascon, 2001) ».

Les motifs de déplacements ne sont pas les seuls à s'être modifiés. En effet, on constate également une évolution des pratiques. On remarque ainsi une hausse du nombre des déplacements courts et une diminution des plus longs. « Les déplacements de moins d'un quart d'heure représentent maintenant 47% des déplacements mécanisés et plus de 80% de la hausse du nombre des déplacements mécanisés leur est imputable [...] ces déplacements sont le plus souvent effectués en voiture. L'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages indique que, entre 30 et 60 ans, près de 70% des personnes utilisent une voiture ou un deux-roues motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. [...] Pour sortir le soir, 80% des personnes empruntent un véhicule individuel et seulement 5% le transport public (Gascon, 2001) ».

Une autre étude nous montre que la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens n'a cessé d'augmenter : sa proportion passe ainsi de 49 % en 1982 à 63 % en 1994, au détriment de la marche et des deux-roues, tandis que la part des transports publics demeure stable (autour de 9 %) en dépit de l'offre qui s'accroît (Futuribles, 2002). De ce fait, on peut penser que la voiture est un mode fort représenté pour les transports scolaires. Ce que nous nous proposons de vérifier dans notre étude.

La mobilité est donc une caractéristique essentielle de l'activité humaine. Elle est omniprésente dans la vie de chacun. Elle répond à un besoin fondamental, celui de se déplacer pour aller d'un lieu à un autre en fonction de motifs très variés et variables dans le temps.

Pourquoi étudier la mobilité des « jeunes » ?

En 1996, Jean Hourcade donne un premier élément de réponse à l'intérêt de l'étude de la mobilité. D'après lui, « la mobilité pour l'homme, tout comme pour tous les animaux, c'est la vie ! Ce n'est pas bien sûr toute la vie, mais sans elle, aucune forme de vie animale n'est possible. Il n'est pas d'activité humaine pour laquelle la mobilité de personnes ou de biens ne soit pas nécessaire. C'est l'existence même : je me meus donc j'existe ! ».

Il est évident que la mobilité est indispensable à la vie. Tout le monde est amené à se déplacer (travail, loisirs, visite à la famille, achats, jeunes ou vieux, riches ou pauvres...). Ce thème d'étude est donc d'un grand intérêt puisqu'il concerne quasiment tous les individus.

Toutefois, nous nous intéressons ici à une catégorie spécifique de population. Les collégiens vont nous permettre d'aborder des aspects « classiques » de la mobilité telles que les pratiques en matière de déplacement. Ils devraient également nous permettre de voir d'autres aspects de la mobilité telles que son influence sur les résultats scolaires, ses conséquences sur l'organisation du territoire, l'évolution future de la mobilité...

L'intérêt de cette étude sur la mobilité des collégiens est multiple. Nous pouvons identifier cinq raisons principales qui justifient une telle étude :

- Connaître et comprendre leur mobilité.
- Comparer leur mobilité avec celle des adultes.
- Prévoir la mobilité de demain et ses conséquences.
- Trouver des solutions aux problèmes actuels de mobilité.
- Déterminer si les équipements scolaires polarisent le territoire.

Au travers de territoires d'études présentant différentes configurations (démographie, histoire, géographie physique...) notre travail doit nous permettre d'appréhender les déplacements quotidiens des collégiens. Non seulement, nous allons tenter d'identifier les pratiques mais aussi la manière dont les collégiens ressentent leurs déplacements (vécu et perçu) ou encore les différences dont nous pouvons supposer l'existence entre le temps scolaire et celui des loisirs...

En outre, une fois ces connaissances établies, nous pourrons les comparer avec « le monde des adultes » et essayer d'en déduire l'évolution de la mobilité dans un avenir très proche.

De plus, ce travail doit nous permettre de chercher l'existence d'une relation entre les déplacements des collégiens et l'organisation du territoire.

Connaître et comprendre la mobilité des plus jeunes :

La mobilité des collégiens nous paraît intéressante à plusieurs points de vue. Tout d'abord, quel que soit l'âge, la mobilité est soumise à de nombreux paramètres : économiques, culturels, mémoire individuelle ou familiale, accès à l'information, projet de déplacement... Il convient donc pour être mobile de savoir maîtriser toutes ces variables, d'être « éduqué », pourquoi pas dès le plus jeune âge.

Connaître la mobilité des collégiens peut par conséquent nous permettre d'imaginer à quoi ressemblera la mobilité des adultes de demain.

En outre, J.P. Orfeuil écrit en 2003 que « *la capacité à se déplacer est une condition nécessaire (mais certes pas suffisante) d'une inscription normale dans la vie sociale, les populations dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible encourent des risques d'isolement, de pauvreté économique et relationnelle, de marginalisation et d'exclusion* ».

L'inégal accès à la mobilité constitue un des critères les plus discriminants de la

différenciation socio/spatiale.

L'étude des déplacements des collégiens devrait donc nous permettre d'observer si tous sont égaux face à la mobilité et par conséquent si tous, quel que soit leur milieu de vie, abordent la vie avec les mêmes chances et la même éducation en terme de mobilité.

L'autonomisation progressive des enfants :

L'autonomisation des enfants ne rentre pas dans notre sujet d'étude. Il s'agit beaucoup plus d'une problématique sociologique que d'une approche dans l'option « transport ». Toutefois, ayant décidé d'étudier la mobilité des collégiens, nous ne pouvons pas l'ignorer.

Nous nous devons par conséquent de faire un rapide bilan de l'état actuel. En effet, la perception des collégiens peut être affectée par cette envie d'autonomie.

Ainsi, il faut rappeler que pour de nombreux pré-adolescents et adolescents, leur localisation périurbaine est vécue comme un obstacle à l'acquisition de leur autonomie. En effet, les accessibilités sont fondées presque exclusivement sur l'automobile, ce qui renforce leur sentiment de dépendance vis-à-vis de leurs parents pour leurs déplacements. Les parents peuvent ainsi exercer plus facilement un contrôle sur les activités et les horaires de leurs enfants.

De plus, aucune mesure ne concerne l'acquisition de l'indépendance et de l'autonomie.

« Savoir utiliser les potentiels de vitesse procurés par les moyens de transport et les transformer en mobilité devrait faire partie de l'éducation, car ce savoir-faire tend à devenir une dimension dans la construction de la position sociale. [...] Avoir un fort potentiel de mobilité constitue de plus en plus une ressource sur le plan professionnel et sur le plan privé pour synchroniser de façon pertinente et efficace des espaces-temps de la vie quotidienne devenus complexes (Kaufmann & Flamm, 2002) ».

Comparer la mobilité des adultes et des enfants :

La mobilité est donc très présente dans la vie de chacun. De plus, les déplacements de personnes, de marchandises et d'informations sont une donnée essentielle du fonctionnement de l'espace à tout niveau d'échelle. Ceci renforce le caractère prédominant de la connaissance et de la gestion de la mobilité.

Il paraît nécessaire de confronter les données concernant les adultes à celles liées aux collégiens. Ceci nécessitant l'organisation d'enquêtes afin de voir si la mobilité des enfants se calque sur celles des parents.

Une mobilité de moins en moins durable :

Ces aspects ne sont pas les seuls à nous intéresser. En effet, les évolutions constatées en terme de mobilité sont peu encourageantes dans une vision « écologique » du monde de demain. Il semblerait que l'on se rapproche encore un peu plus du « tout automobile », la voiture dominant de plus en plus la mobilité locale.

Or, les évolutions socio-démographiques ne semblent pas indiquer un futur retournement de cette tendance puisque la périurbanisation se poursuit, que la motorisation est croissante et que le niveau de vie augmente. Autant d'éléments favorisant l'augmentation de

la mobilité. Mais ces transports ont des effets négatifs.

Combattre les effets négatifs des transports dans le futur :

La consommation d'énergie par les transports est source de nombreuses pollutions. Les effets sur l'environnement et la santé sont divers.

L'usage d'énergie dans les transports est notamment à l'origine du rejet dans l'atmosphère d'importantes quantités de produits de combustion. Certains des produits rejetés, tels que le dioxyde de carbone, sont chimiquement stables et tendent à s'accumuler dans l'atmosphère dont ils modifient les propriétés physiques (effet de serre). D'autres, chimiquement actifs, peuvent réagir avec les corps avec lesquels ils entrent en contact (corrosion des matériaux, toxicité vis-à-vis des organismes vivants...) ; ils peuvent aussi réagir avec d'autres polluants de l'atmosphère et générer de nouveaux polluants dits secondaires (ozone, particules de nitrates, de sulfates...).

Les enjeux écologiques de la mobilité sont donc nombreux. La consommation et la disponibilité du pétrole devraient selon certains experts devenir problématiques d'ici un siècle. Les émissions de gaz à effets de serre dégradent l'environnement. D'après l'INRETS, plus d'un français sur cinq est gêné par les bruits du trafic automobile. Les chiffres de l'ADEME montrent, quant à eux, que les transports sont responsables de 12 % d'émission des oxydes de soufre, 69 % des oxydes d'azote, 64 % du monoxyde de carbone, 49 % des composés organiques volatils, 33 % des particules en suspension. Certaines, en particulier les particules fines, posent un problème majeur de santé publique.

Ainsi, on est en mesure de replacer cette étude de la mobilité des collégiens dans une problématique très présente dans le monde actuel, celle du développement durable. C'est-à-dire, un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins et ce, notamment, par des mesures de protection de la qualité de l'environnement.

En effet, le rythme actuel de croissance de la mobilité a conduit à l'évolution de la société actuelle et implique des changements d'attitudes, de pratiques, de mentalités qu'il convient d'acquérir dès le plus jeune âge.

Les transports ont des impacts souvent encore mal maîtrisés sur l'environnement (au niveau local comme au niveau planétaire) et pourtant les déplacements sont de plus en plus indispensables dans les sociétés urbaines modernes.

Il est donc important de cerner la mobilité des « jeunes » car ce sont eux les utilisateurs de demain.

Trouver des réponses aux problèmes actuels :

Il nous apparaît enfin non négligeable de voir comment nos voisins réagissent face à ce phénomène car « les Suisses ou les Allemands, avec un taux de motorisation pourtant plus élevé qu'en France, ont réussi à maîtriser l'usage de la voiture en ville, principalement en améliorant fortement la qualité de l'offre de transport collectif (en termes de fréquence surtout) et en contraignant le stationnement (Gascon, 2001) ».

Il paraît donc utile de procéder à une comparaison entre le système de transports scolaires français et celui de certains de ses voisins pour tenter de voir si les pratiques en matière de transports sont forgées dès le plus jeune âge.

Voir si les collèges sont créateurs de centralité :

Cette étude doit également nous permettre de voir si le collège possède un rôle structurant sur le territoire. En effet, nous pouvons nous demander si le fait de se rendre tous les jours au collège va entraîner un phénomène « d'accoutumance ». Les élèves vont-ils privilégier la commune de scolarisation pour la pratique des loisirs ou vont-ils préférer rompre totalement avec l'univers scolaire ? S'il existe un éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne, les flux scolaires et extra-scolaires seront certainement différents en terme de destinations. Dans le cas contraire, nous devrions observer une polarisation du territoire sur les communes où se situent les établissements scolaires.

Pourquoi étudier les collégiens ?

Nous avons déjà mentionné plusieurs facteurs expliquant l'intérêt d'analyser la mobilité des populations les plus jeunes.

Nous pouvons justifier notre volonté de retenir cette catégorie d'âge plutôt que des écoliers ou des lycéens :

- Dans le cadre d'une enquête où les réponses sont libres, il nous paraît plus judicieux d'interroger des élèves qui ne soient pas trop jeunes (écoles primaires). D'après nous, les collégiens devraient saisir plus facilement le sens des questions et y répondre de manière plus précise.
- Les collégiens sont confrontés quotidiennement aux problèmes des ramassages scolaires mais ne sont pas autonomes. Pour eux, la « motorisation » ne peut pas intervenir avant l'âge de 14 ans.
- Avec l'arrivée au collège, les accompagnements d'enfants s'allongent et se multiplient. Les parcours débordent de « l'environnement résidentiel » puisque les zones de recrutement des collèges sont plus larges que celles des écoles primaires.
- Cette étude devrait nous permettre de suivre le degré d'autonomie des élèves durant les quatre années qu'ils passent au collège.
- En matière de mobilité, il faut éduquer les « jeunes » dès le plus jeune âge. Il nous fallait par conséquent retenir une cible idéale pour les sensibiliser au développement durable.
- Nous sommes en présence d'une population mal connue car ignorée par la plupart des études.

Dans cette étude, centré sur les collégiens, le terme « jeune » sera parfois utilisé. Il faudra comprendre par ce mot la population âgée de 11 à 16 ans environ qui fréquente le collège.

Un sujet encore peu exploré par la recherche :

La mobilité peut s'étudier de différentes manières et dans différents types d'espaces. Toutefois, ce sont les études urbaines qui dominent.

En effet, la mobilité urbaine est très largement analysée dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ainsi, l'on va souvent réduire la mobilité à l'étude des déplacements quotidiens des individus. Elle pourrait se définir comme « l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel (Segaud, Brun & Driant, 2001) ».

Mais s'il est vrai que la mobilité des populations a déjà été largement étudiée, il n'en va pas de même pour celle, plus spécifique, des « jeunes ». Il est assez courant de mener des études sur la mobilité résidentielle, professionnelle ou internationale, mais, elles ne portent pas en général sur cette population spécifique que sont les collégiens.

C'est pourquoi nous allons ici nous focaliser sur la mobilité des collégiens, qu'ils soient ruraux ou urbains.

Il s'agit certes d'une population particulière car ils sont trop jeunes pour accéder aux moyens de locomotion motorisés, trop vulnérables pour circuler seuls à vélo, souvent trop éloignés pour se déplacer à pied et il semblerait qu'ils doivent faire face à une quasi-inexistence de transports publics (notamment en milieu rural). De ce fait, leurs déplacements en sont grandement compliqués et ils doivent le plus souvent faire appel aux « parents taxis » notamment dans le cadre des activités extra-scolaires qui nécessitent des déplacements multiples.

Malgré cela, il ne paraît pas logique de les écarter des études sur la mobilité car les enfants d'aujourd'hui seront les usagers de la route de demain et que les comportements vis-à-vis de la mobilité sont adoptés à un âge très jeune.

Alors pourquoi cette population est-elle oubliée ? Peut-être parce que cette population n'a pas le droit de vote ? La question reste sans réponse.

Par conséquent, nous ne pouvons qu'insister sur le fait que très peu d'études existent sur ce thème. La plupart du temps, ces travaux sont d'ailleurs à dominante sociologique, champ d'étude sur lequel nous ne souhaitons pas trop empiéter ici, bien que la prise en compte des données sociologiques soient inévitables.

Comme l'écrit en 2004 Jean-Pierre ORFEUIL dans son état des lieux de la recherche sur la mobilité quotidienne en France « c'est une gageure de présenter un état des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne car l'exercice est en effet rendu très difficile par différents facteurs ».

L'étude des pratiques de déplacements n'est pas une « discipline académique établie », elle met en jeu des disciplines variées (anthropologie, démographie, économie, géographie, psychologie, psychosociologie, sociologie...). De plus, le champ d'étude est potentiellement infini puisqu'il va de l'étude de la mobilité dite « quotidienne » aux rapports entre les différentes formes de mobilité (résidentielle, sociale, professionnelle, etc.), aux rapports entre mobilité et aménagement, mobilité et politiques de transport, mobilité et développement économique, mobilité et enjeux sociaux, mobilité et environnement...

Il faut également signaler qu'à côté des pôles relativement spécialisés sur ces questions, notamment au LET, au CERTU, à l'INRETS, il existe des revues qui accueillent

des travaux sur la mobilité (Annales de la recherche urbaine, Cahiers scientifiques du transport, RTS) mais aucune n'est spécialisée sur cette question.

Les possibilités de recherche se sont démultipliées depuis une quinzaine d'années, du fait des évolutions institutionnelles (construction européenne, décentralisation) et de la prise de conscience de l'importance de la thématique « transport et environnement ».

De plus, comme dans beaucoup de domaines relevant des sciences sociales, la mobilité demeure une pratique en pleine évolution (nous parcourons deux fois plus de kilomètres qu'il y a 20 ans), ce qui relativise nécessairement les notions d'acquis et d'accumulation des connaissances.

Enfin, la mobilité, et particulièrement sa composante automobile, reste l'un des grands sujets de controverses, auxquelles ne peuvent échapper objectivement les chercheurs.

Il apparaît donc clairement que le thème de la mobilité est très étudié mais reste peu exploré en ce qui concerne les « jeunes ». La majeure partie des études sur la jeunesse relevant de la sociologie ou de la géographie sociale, nous avons décidé d'inscrire essentiellement notre recherche dans la géographie des transports, les aspects sociologiques ayant déjà été traités.

Toutefois, comme nous le rappelle François DE SINGLY (1992), « croire que la connaissance provient du désert est un mirage ; celle-ci dérive toujours d'un long processus d'accumulation des savoirs dans la discipline ou dans les disciplines voisines ». C'est pourquoi, nous devons tout de même nous rapprocher de la sociologie qui étudie beaucoup plus largement le cas des « jeunes » que ne le fait la géographie.

Nous avons pour ce faire décidé de placer les « jeunes » au centre de notre étude. Ce travail se propose de résumer leur état d'esprit face à la mobilité, sans que leur jugement ne soit perturbé ou influencé par les parents, les organisateurs des transports scolaires ou même l'éducation nationale. Ici, les collégiens nous livrent leur vérité sur leurs déplacements scolaires et extra-scolaires.

Il nous faudra toutefois prendre garde de ne pas dévier de notre objectif premier : connaître la mobilité des collégiens. En effet, il n'est pas rare que les travaux concernant la mobilité soient marqués par un manque de partialité. C'est notamment le cas d'un certain nombre d'études concernant des aspects négatifs des transports sur la protection de l'environnement, ou au niveau sociologique, des travaux sur l'autonomisation des enfants.

Cette étude ne peut pas être envisagée sur n'importe quel type de territoire car c'est l'une des caractéristiques déterminantes en matière de transport. Il nous est donc apparu très important de réaliser notre travail sur des territoires différents.

Une étude qui nécessite de s'appuyer sur des territoires spécifiques

Les conditions de transport, le temps de parcours, le coût du déplacement et donc la mobilité sont des variables qui prennent une importance particulière étant donné l'organisation de l'espace selon qu'il est urbain, périurbain ou rural. Notre étude ne peut être envisagée sur n'importe quel territoire. Les régions urbaines bénéficient d'une desserte souvent satisfaisante en transport public, alors que le milieu rural est loin de jouir d'une

situation identique. De plus, la tendance est à l'abandon progressif des dessertes peu rentables, les pouvoirs publics (Etats, régions...) se trouvant dans l'incapacité financière de garantir le maintien des transports publics là où les densités de population sont faibles.

Par conséquent, nous avons procédé à une sélection de trois territoires d'enquête, distincts par leur localisation géographique, leurs dimensions territoriales et démographiques, leur environnement socio-économique et les références politiques des élus. Nous avons retenu une zone urbaine marquée par une très forte présence industrielle : la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, un territoire à forte densité et en pleine reconversion économique : le département du Nord et un territoire plus rural, où la densité est plus faible et où l'agriculture tient une grande place : le département de l'Aisne.

Au travers de ces territoires, nous avons souhaité savoir si le positionnement géographique des collégiens a une incidence sur leurs déplacements et sur les pratiques en matière de transport.

Une thématique qui suscite tout un questionnement

Une fois notre population et nos territoires d'étude bien définis, nous avons pu nous poser un certain nombre de questions et formuler certaines hypothèses. Le but premier de cette étude étant de mettre en évidence l'existence éventuelle de comportements spécifiques aux collégiens en fonction de leur milieu de vie, nous devons nous interroger sur les nombreux paramètres qui peuvent influencer leur mobilité. Par conséquent, il s'ensuit tout un questionnement, que nous détaillerons par ailleurs. Chaque question entraînant une ou plusieurs autres.

La base de la réflexion est la connaissance de la mobilité des collégiens, elle doit nous amener à mieux la connaître et mieux la comprendre. Celle-ci devrait ainsi nous permettre de réaliser un modèle, celui de la mobilité des collégiens (modes de transport, choix de ce mode, territoires parcourus, évolution avec l'âge...) pouvant s'appliquer à l'ensemble des jeunes de 11 à 16 ans, quel que soit le lieu où ils résident.

Nous avons décidé de débiter notre étude à partir d'un certain nombre d'hypothèses que nous allons nous efforcer de vérifier grâce à la réalisation d'enquêtes auprès des collégiens. Ces hypothèses se basent sur ce que nous supposons être la réalité ou sur certains clichés (notamment au travers des transports en commun).

Nous avons formulé cinq grandes hypothèses :

- La mobilité des collégiens est contrainte : ils ne sont pas libres de leurs déplacements (notamment au niveau des modes de transport).
- La mobilité des collégiens est double : la sphère de l'école et celle des loisirs engendrent deux types de mobilité.
- Les collègues ont un rôle de polarisation de l'espace.
- La mobilité des collégiens a une incidence sur les résultats scolaires.
- Les transports scolaires vont inconsciemment ou non conditionner la mobilité de demain en influençant les futurs adultes.

La vérification de notre première hypothèse nous conduit à observer comment les

collégiens choisissent leur mode de transport et à comprendre pourquoi ils établissent ces choix. Nous voulons voir quels sont les éléments qui entrent en jeu dans le déroulement de leurs déplacements et savoir si les collégiens sont maîtres de ces paramètres. Ceci justifie le besoin de recourir à l'enquête. Par déduction, nous pourrions savoir quels sont les moyens de se déplacer que les collégiens préfèrent et quels sont les avantages et les inconvénients de chaque mode.

La deuxième hypothèse devrait nous permettre de savoir si les « habitudes scolaires » ont une répercussion sur la vie des collégiens en dehors de l'école. Nous essayerons ici de voir si les transports scolaires influencent les autres formes de déplacements des collégiens ou au contraire si nous sommes en présence de deux types de mobilités différentes. Cette double mobilité, si elle existe, sous-entendrait qu'il faille penser les aménagements en faveur des « jeunes » selon deux directions, qu'il s'agisse d'aménagements en matière de transport, de localisation des équipements ou de la qualité de ces derniers.

Notre troisième hypothèse s'appuie sur le rôle supposé du collège dans la structuration du territoire. En effet, nous allons tenter de vérifier si un établissement scolaire, qui est un véritable lieu de convergence des flux en période scolaire, permet à la commune qui l'abrite de profiter de cet aménagement. On peut en effet supposer que les « jeunes » et les parents prennent l'habitude de se rendre dans la commune de scolarisation et par conséquent, qu'ils vont également privilégier cette commune en dehors du temps scolaire parce qu'ils y seront en terrain connu.

Notre quatrième hypothèse va chercher à établir si le temps « perdu » dans les déplacements peut avoir une quelconque incidence sur la réussite scolaire des élèves (moins de temps pour faire les devoirs le soir, obligation de se lever plus tôt...).

Enfin, au travers de notre dernière hypothèse, nous essayerons de voir si le vécu et le perçu des transports scolaires peuvent avoir une quelconque influence sur la mobilité des « jeunes » une fois qu'ils seront adultes. Autrement dit, se peut-il que les transports scolaires expliquent le manque d'engouement des adultes pour les transports collectifs ?

Ces hypothèses vont par conséquent nous obliger à nous interroger sur tous les déplacements auxquels peuvent se livrer les collégiens : déplacements scolaires et extra-scolaires.

Nous devons clarifier notre objet d'étude. Pour cela, il nous faut nous pencher sur des problèmes de vocabulaire en relation avec la mobilité et la jeunesse. Ainsi, il nous faut nous demander :

- Quelle définition devons-nous retenir de la mobilité ?
- Qu'est-ce qu'un « jeune » et quelles conséquences l'âge peut-il avoir sur la mobilité ?
- Les collégiens sont-ils soumis aux mêmes rythmes que les adultes ?

Ensuite, nous devons chercher à comprendre :

- l'organisation des transports scolaires ;
- leurs financements ;
- leurs gestion ;
- leur cadre juridique.

Une fois cela établi, nous pourrons enfin avoir une meilleure vision de l'univers dans lequel se situe notre étude et réfléchir à la manière de recueillir de plus amples informations :

- Qui devons-nous interroger ?
- Sur quel territoire est-il le plus judicieux de mener notre recherche ?
- Comment devons-nous agir avec un public jeune ?

Ce n'est qu'une fois que nous aurons bien précisé cela que nous pourrons répondre à nos hypothèses.

Afin de *savoir si la mobilité des collégiens est contrainte comme nous le supposons*, il nous faut nous poser toutes les questions en relation avec les déplacements de notre population d'étude. Notre première hypothèse est celle qui va nous obliger à nous poser le plus de questions.

Tous les déplacements nécessitent un moyen de transport. Ainsi, afin de connaître les pratiques des collégiens, il nous faudra donc nous interroger sur les modes de transport qui sont à la disposition des collégiens et sur la perception qu'ils en ont afin de savoir lesquels ils privilégient, les raisons de leurs préférences et s'il existe des modes spécifiques en fonction du type de déplacement.

Il nous faudra également établir :

- Quelles sont les pratiques des collégiens en matière de transport ?
- La mobilité des collégiens se rapproche-t-elle de celle des adultes ?
- Quelle est l'importance de la mobilité des enfants ?
- Peut-elle influencer l'organisation de la vie de la famille et l'emploi du temps des parents ?
- Comment les collégiens perçoivent-ils leurs déplacements ?
- Comment l'offre de transport collectif peut-elle satisfaire ces déplacements, qui se distribuent très diversement en fréquence comme en destination ?
- Les « jeunes » ont-ils le droit à la mobilité ?

- Les collégiens ont-ils les moyens de leur autonomie ? Peuvent-ils effectuer de véritables choix ?
- Les transports en commun et le vélo sont-ils adaptés ou pratiqués en toutes circonstances ?
- Quelles sont les différences de pratiques et de choix observées entre garçons et filles ?

Il nous faudra décliner certaines questions selon des thèmes prédéfinis dont l'âge et le territoire. Ainsi, pour *les critères d'âge*, nous pouvons nous demander :

- L'âge a-t-il de l'importance sur les pratiques de déplacement ?
- Peut-on constater une évolution des perceptions en fonction de l'âge des enfants ?
- Dans quelle mesure l'autonomisation progressive des enfants décharge-t-elle les parents de l'accompagnement ?

Afin d'approcher les *interrelations avec le territoire et les impacts de ce dernier*, il nous faut chercher à savoir :

- L'usage de la voiture est-il inévitablement lié au nouveau mode d'habiter ?
- Comment les jeunes de 11 à 16 ans vivent-ils et se représentent-ils l'espace qui les entoure ?
- Quels rapports à l'espace les collégiens entretiennent-ils ?
- Quelle est l'influence du territoire sur les transports ?
- Les pratiques en matière de transport sont-elles différentes en fonction des territoires ?
- La ruralité est-elle un handicap pour les collégiens ?
- La ruralité constitue-t-elle un handicap en terme de temps et de modes de transport ?
- Quelles sont les différences entre campagne et ville ?

Afin de répondre à notre deuxième hypothèse sur *l'existence de deux formes différentes de mobilité en fonction des activités*, nous devons nous demander :

- Le territoire scolaire correspond-il au territoire des loisirs ?
- Le mode de transport est-il différent en fonction des motifs de déplacement ?
- Les perceptions sont-elles différentes selon que l'on se place dans la sphère des loisirs ou dans celle de l'école ?

- Quels sont les espaces que les collégiens parcourent ?
- Ont-ils un ou des territoires ?

Pour notre troisième hypothèse, sur la *polarisation de l'espace par le collège*, nous chercherons à savoir :

- Les collèges ont-ils un rôle de polarisation du territoire ?
- Le transport scolaire des collégiens structure-t-il le territoire ou crée-t-il un territoire ?
- Les collégiens se rendent-ils plus facilement dans leur commune de scolarisation en dehors du temps scolaire ?

Notre quatrième hypothèse qui porte sur *l'impact du transport sur la réussite scolaire* doit nous contraindre à nous demander :

- Existe-t-il une répercussion des temps de parcours sur les résultats scolaires ?
- Peut-on observer l'influence des déplacements sur les résultats au sein d'un même collège ?
- La ruralité (qui est source d'allongement des distances-temps) est-elle un facteur d'inégalité scolaire ?

Enfin notre dernière hypothèse sur *l'incidence que peuvent avoir les transports scolaires sur la mobilité de demain* doit nous amener à nous interroger sur :

- Le transport scolaire incite-t-il à emprunter demain les transports collectifs ?
- Le transport scolaire est-il devenu un frein à l'utilisation des transports collectifs une fois devenu adulte ?
- L'offre est-elle adaptée à un public aussi jeune ?
- Ce vécu est-il profitable au citoyen de demain ?
- Comment cela se passe-t-il dans les autres pays ?

Enfin, grâce à ces requêtes, dans quelle mesure sera-t-il possible de ***définir un modèle représentant les déplacements des collégiens*** ?

Afin de répondre à ces nombreuses questions, nous avons décidé de réaliser une vaste enquête pour établir un bilan de la mobilité des collégiens.

Le recours à l'enquête pour constituer une base de données

Dès le début de notre recherche, nous avons constaté l'absence de données en la matière, d'où le recours incontournable à l'enquête auprès de la population concernée. Notre analyse des pratiques quotidiennes (qui sont révélatrices du rapport à l'espace et au temps) impliquant la mise en place d'une recherche basée sur des données.

Pour ce faire, il nous a semblé indispensable pour constituer une d'une base de données de mener ce travail en collaboration avec les Autorités Organisatrices (AO) compétentes et les établissements scolaires.

Cette enquête s'est déroulée en trois temps, correspondant chacun à un territoire d'étude : le Pays de Montbéliard, le Nord et l'Aisne.

Nous procéderons à la description détaillée de la méthodologie retenue par la suite. Toutefois, nous pouvons d'ores et déjà mentionner les principales étapes de ce travail qui ne reçoit aucune aide financière.

Tout d'abord, notre étude a débuté par un stage au sein du service des transports de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM). Ce stage de huit mois avait pour but de réaliser notre enquête et de mettre en place des itinéraires dédiés aux cyclistes dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération.

Ce stage a permis une étroite collaboration entre la CAPM, l'agence d'urbanisme, l'ADEME et le Conseil Général du Doubs.

La seconde partie de notre étude a été réalisée en étroite collaboration avec le Conseil Général du Nord.

Enfin, la dernière enquête s'est déroulée en partenariat avec le Conseil Général de l'Aisne. Cette enquête ayant été effectuée sans indemnisation de la part du Conseil Général.

Chacune de ces enquêtes nous a mis en relation directe avec les directeurs des services concernés.

Toutes ces enquêtes ont nécessité l'accord préalable des Inspections Académiques concernées. Il faut également signaler que celles-ci, comme le Ministère de l'Education Nationale, ne disposent d'aucune donnée sur la mobilité des collégiens, ni d'aucune étude.

Au total, nous nous sommes appuyés sur une population de plus de 6500 collégiens répartis dans 52 établissements différents.

Grâce à cette enquête auprès des collégiens, nous tenterons de vérifier notre problématique.

Ainsi, dans un premier temps, il nous fallait cadrer notre travail, c'est-à-dire, présenter la population que nous avons retenu pour répondre à notre questionnaire, rendre compte des caractéristiques et de la localisation des zones au sein desquelles se sont déroulées les recherches, de détailler notre méthodologie et d'exposer les principaux traits de l'organisation des transports scolaires en France.

Cette première partie sera l'occasion de poser les bases de notre étude afin d'être en possession de tous les éléments nécessaires à l'analyse des données produites grâce à nos questionnaires.

Dans un second temps, nous allons par conséquent pouvoir établir un état des lieux de la mobilité des collégiens : modes de transport utilisés, évolution avec l'âge, perception des trajets...

Menées au travers de trois territoires différents, ces enquêtes nous apprennent quels rapports les collégiens entretiennent vis-à-vis des transports, les modes utilisés, les motivations de leurs choix, leur perception des trajets, leurs souhaits, leurs reproches... et elles nous ont permis de constituer une base de données.

Toutes ces données prennent en compte aussi bien les déplacements scolaires que ceux liés aux loisirs.

Enfin, dans une dernière partie, nous chercherons à dépasser les questions posées aux élèves afin de déterminer quel est le poids des transports dans la vie des collégiens (notamment sur les résultats scolaires). Puis nous allons nous efforcer d'établir s'il existe une concordance spatiale entre le temps des loisirs et celui de l'école. Cette troisième partie sera donc l'occasion de mettre en parallèle la mobilité et le territoire. Nous poursuivrons en essayant de voir si les services de ramassages scolaires peuvent avoir une quelconque influence sur la mobilité de notre population d'étude dans l'avenir.

PREMIERE PARTIE

LA MOBILITE DES COLLEGIENS, UN DOMAINE IGNORE

Pour répondre à nos différentes hypothèses de départ supposant que la mobilité des jeunes est contrainte, double au niveau des pratiques et du territoire et qu'elle structure le territoire, il nous faut tout d'abord mieux cerner cette mobilité.

La mobilité des populations a déjà été largement étudiée mais celle des jeunes reste une réalité méconnue. En effet, les études sur la mobilité résidentielle, professionnelle ou internationale sont assez courantes. Celles-ci concernent les actifs, les étudiants ou les personnes âgées mais jamais les jeunes hormis l'étude de cas particulier comme les flux scolaires transfrontaliers.

La géographie a peu investi la question des jeunes.

Ce thème nous permet différentes approches géographiques : les acteurs politiques et économiques, l'organisation du territoire... Nous verrons dans cette première partie que les jeunes constituent un champ de la mobilité encore inexploré du fait de la spécificité de cette population. Nous reviendrons également sur ce concept de mobilité ainsi que sur les principales notions qui gravitent autour de ce thème. Il conviendra aussi de se remémorer les éléments qui régissent les transports (Autorités Organisatrices, lois en vigueur...). Puis nous nous pencherons sur notre méthodologie d'approche et sur les conditions dans lesquelles se sont déroulées les enquêtes auprès des jeunes. Nous terminerons par la présentation des territoires qui ont servi aux différentes études, tout en tentant de cerner la pertinence de ces choix.

1.1. Les collégiens : un champ inexploré de la mobilité

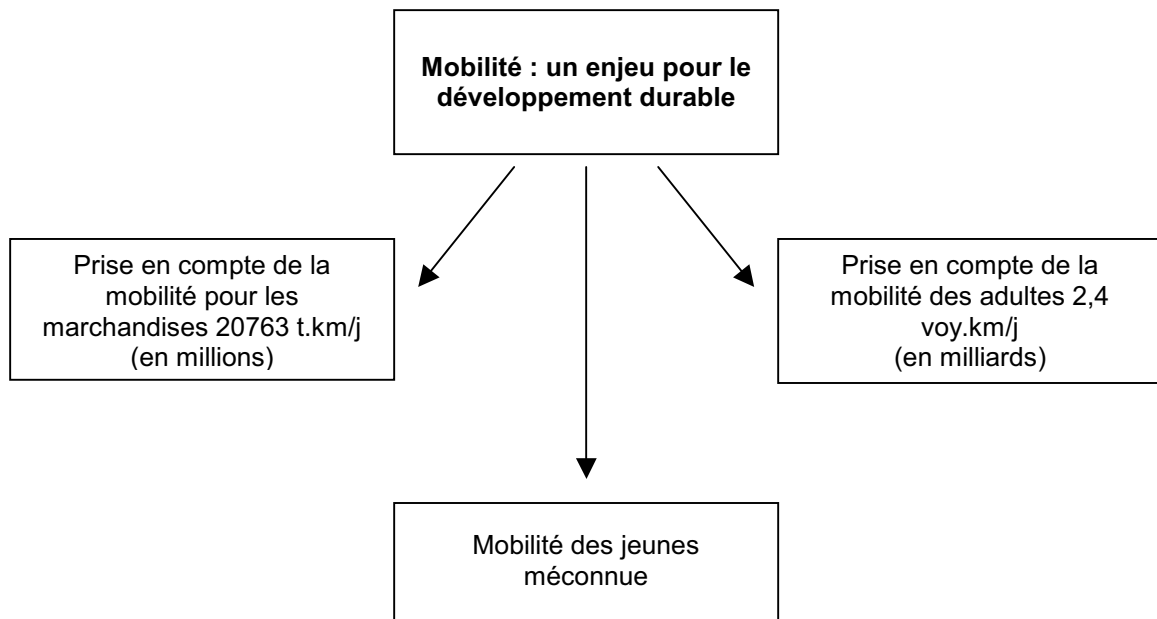
1.1.1. L'intérêt de l'étude de la mobilité : des connaissances peu avancées

Le champ de l'analyse des comportements de mobilité quotidienne et de sa gestion est une vaste friche, tant en sociologie qu'en géographie sociale.

En conséquence, « l'état des connaissances est peu avancé dans ce domaine, tout particulièrement dans l'analyse de la mobilité quotidienne et des raisons à l'origine des choix modaux (Kaufmann, Jemelin & Joye, 2000, page 5) ».

L'organisation de la mobilité des personnes est un enjeu majeur des prochaines décennies en terme d'environnement, de développement durable, de qualité de vie, de sécurité

FIGURE n°1 : Prise en compte et état des connaissances en matière de mobilité à l'échelle de la France



GODEFROY Stéphane, 2005.
Chiffres : INSEE et Ministère de l'équipement et des transports, 2005.

FIGURE n°2 : Les dernières publications du Certu et du Predit en matière de mobilité

Publications de Certu	
Sur les 11 dernières publications relatives aux déplacements et à la mobilité : aucune sur le thème des « jeunes ».	
13/01/2005	Ville accessible à tous
03/01/2005	Etude des flux de transport de marchandises
18/11/2004	Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
02/06/2004	Les chiffres des enquêtes ménages - déplacements
01/06/2004	Etude méthodologique sur la connaissance des déplacements périurbains
31/05/2004	Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ?
01/04/2004	Déplacements et commerce
27/11/2003	Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier
21/12/2002	Enquêtes sur la mobilité des touristes
07/09/2002	Mobilité et seniors
29/08/2002	Mobilité urbaine
Source : http://www.certu.fr , au 15 mars 2005.	
Publications du Predit	
Sur les 50 dernières publications traitant de mobilité : 1 seule sur les « jeunes » (elle concerne les étudiants, qui sont plus âgés que notre population d'étude).	
Source : http://www.predit.prd.fr , au 15 mars 2005.	

GODEFROY Stéphane, 2005.
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
PREDIT : Programme de recherche et d'Innovation dans les transports terrestres

et de maîtrise des déplacements, d'autant que l'on s'attend à une évolution marquée des rythmes dans les prochaines années ou décennies.

Les problèmes et enjeux de la mobilité posent des questions sur l'évolution des sociétés contemporaines. Le déplacement est une composante de la vie sociale, il concerne chaque personne. Son processus ou son déroulement, comme les lieux auxquels il conduit, résultent de la vie sociale au quotidien.

Dans une société toujours plus urbanisée et communicante, les mobilités prennent une importance croissante et revêtent une valeur sociale, économique et culturelle déterminante.

Les possibilités de déplacement des individus, des biens et des informations et l'accessibilité de tous les lieux constituent des exigences sociales car elles conditionnent l'accès à l'habitat, à l'emploi, à l'éducation, à la culture, aux relations familiales, aux loisirs.

Les jeunes représentent une part importante de la population française. En effet, la tranche d'âge des 0 à 19 ans se compose de 14 381 440 personnes (RGP, 1999) soit 24,6% de la population. Les jeunes de 11 ans à 16 ans (la population étudiée) sont, quant à eux, au nombre de 4 582 876, soit 7,8% de la population. Il s'agit donc d'une population très importante, à prendre en considération car les bonnes habitudes concernant la mobilité (utilisation des transports en commun et des modes doux) doivent être initiées à un âge relativement jeune. De plus, ces bonnes habitudes influent sur les choix des adultes.

Pourtant l'on dispose d'assez peu d'informations sur la mobilité des « jeunes » tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

Si la mobilité est quantifiée pour les marchandises et pour les adultes, il n'existe pas de données pour les « jeunes ». Pourtant, comme nous l'avons déjà mentionné en introduction, la mobilité des « jeunes » constitue un enjeu pour le développement durable [*cf. figures n° 1 et 2, page 28*].

Nous allons, par conséquent, étudier une population particulière par son âge, par ce qu'elle représente pour l'avenir et par sa mobilité qui est encore trop peu connue.

1.1.2. Une population spécifique

Cette étude s'intéresse à la mobilité des « jeunes » (principalement celle des 11 à 16 ans). Mais comment peut-on définir ce terme de « jeunes » ?

« Entre enfants et adultes, les jeunes forment une population qui ne peut se définir que relativement aux groupes d'âges plus ou moins âgés. [...] La jeunesse est un concept flou aux limites fluides, une notion relative, voire incertaine (Renard, 1990, page 11) ».

La géographie « a peu investi ce terrain mal défini et par conséquence à faible lisibilité spatiale (Thumerelle, 1998, page 139) ».

« La littérature géographique sur les jeunes est demeurée trop peu consistante pour apporter une réponse satisfaisante à trois interrogations préalables à un travail de fond : De quel objet de recherche s'agit-il ? Y a-t-il une dimension spatiale justifiant une approche géographique ? La géographie en général et la démogéographie en particulier peuvent-elles contribuer à sa compréhension, voire à la construction d'un cadre explicatif théorique ?

On est d'autant plus gêné pour répondre que le déficit conceptuel sur le thème des jeunes n'est pas propre à la géographie mais concerne toutes les sciences sociales.

Certaines disciplines ont fortement investi le sujet, mais en isolant des groupes ou catégories de jeunes ou en se plaçant dans des situations ou des contextes particuliers (Thumerelle, 1998, page 147) ».

D'ailleurs, « il apparaît vite – peut-être tout simplement parce qu'il est impossible qu'il en soit autrement – que l'on n'est guère capable d'apporter des réponses univoques à quatre questions élémentaires. Ces jeunes : qui sont-ils ? Combien sont-ils ? Où les trouve-t-on ? En quoi se différencient-ils selon les lieux ? (Thumerelle, 1998, page 148) ».

Avant de débiter notre recherche, il nous faut bien définir la population que nous souhaitons étudier. En effet, « la notion de jeune, on n'ose à peine employer le terme de concept, recouvre une réalité multiforme et incertaine, si différenciée et si variable dans le monde, que l'on peut sans grand risque avancer que, au-delà du changement biologique et du franchissement des étapes sociales associées, à chaque type de culture correspond un type de jeunesse avec ses modes et ses comportements propres (Thumerelle, 1998, page 164) ».

Il est donc très difficile de définir avec précision les « jeunes ». C'est pourquoi nous nous concentrerons ici sur la tranche d'âge allant de 11 à 16 ans, des collégiens pour la plupart.

Le thème de la mobilité des populations dans le cadre des navettes domicile – travail a déjà été largement étudié mais, le plus souvent, le cas particulier des « jeunes », au sens large, n'est pas pris en compte.

Faire cette étude sous l'angle de « la jeunesse » permet donc d'élargir le champ de la connaissance de la mobilité à une part importante de la population jusqu'ici oubliée.

Les collégiens n'ont accès aux mobylettes et scooters qu'à partir de 14 ans et à la voiture à 18 ans. Il en résulte une dépendance à l'égard des adultes mais les parents ne sont pas toujours disponibles. Pourtant, les collégiens se déplacent pour se rendre dans leurs établissements scolaires, pour leurs activités extra-scolaires, pour se promener (balade, cinéma, jeu...) ou pour aller voir des amis.

Pour ce faire, ils ont recours à des modes de transport variés. Ils peuvent se déplacer de manière individuelle (et autonome) en étant à pied, à bicyclette, avec des rollers ou autre. Mais ces modes de transport n'offrent qu'un rayon d'action limité en raison de l'absence de motorisation. Pour les déplacements de plus longues distances, ils vont donc emprunter les transports collectifs (bus de ville dans les communes urbaines ou circuits interurbains dans les campagnes) ou demander aux parents de les conduire en voiture.

Afin de rester autonome et d'accroître la portée de leurs déplacements, certains d'entre eux vont avoir recours aux deux roues. Mais les jeunes n'ont accès à ce type de mode de transport qu'à partir de 14 ans. A partir de cet âge, s'ils sont en possession de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (qui consiste en une formation théorique en classes de 5^{ème} et de 3^{ème}) et du Brevet de Sécurité Routière (3 heures de formation en circulation délivrées en auto-école pour un coût de 35 à 60 €), les collégiens pourront se déplacer sur un cyclomoteur de 50 cm³ qui roule jusqu'à 45km/h. Ce n'est qu'à partir de 16 ans qu'ils auront le droit de circuler sur une moto légère (125 cm³) avec un permis AL ou A1.

La diversité des formes et des besoins de déplacement est donc grande. Mais l'importance des parents dans ces déplacements est toute aussi grande. Les acteurs du

transport doivent répondre aux attentes des collégiens mais aussi à celles des parents qui doivent « jouer » aux taxis. Ceci permettrait de les libérer de la contrainte de l'accompagnement.

Le collégien est-il un enfant ou un adolescent ?

La tranche d'âge des 11-16 ans est intéressante pour plusieurs raisons : ils ne sont plus des « petits » (école primaire) mais ils ne sont pas encore tout à fait « grands » et au milieu de cette classe d'âge apparaît le droit au scooter, donc un début de liberté.

Notre population d'étude va se diviser en deux groupes en fonction de l'âge. En effet, nous allons avoir le loisir d'étudier le passage de l'enfance à l'adolescence. D'après l'interprétation de J. Guillouet qui reprend les travaux de J. Piaget et H. Wallon, il existerait quatre étapes principales dans la formation de l'espace vécu chez l'enfant (Cherkaoui, 1979). Pour nous, ce sont les deux dernières étapes que nous devons prendre en compte : la troisième enfance et la puberté-adolescence.

« La troisième enfance, de six à douze ans, permet la découverte du village ou du quartier avec quelques incursions encore vagues vers de plus vastes régions ; en même temps et surtout, le développement de la sociabilité autorise des rapports de groupe hors de la famille dans le cadre ou hors du cadre scolaire ; perdant ses traits d'égoïsme, la vision du monde accède peu à peu à l'objectivité dans un espace euclidien.

La puberté-adolescence se développe dans une double mutation du corps et de l'affectivité, du monde découvert et du monde à découvrir. La crise se manifeste par repli ou par le voyage ou par les deux attitudes. L'affirmation personnelle recrée un certain égoïsme au milieu de coordonnées qui sont plus sociales que spatiales. De nouveau, le monde semble se compliquer, et c'est, par un apprentissage aux gestes maladroits, une sorte de deuxième naissance (Cherkaoui, 1979, page 67) ».

L'adolescence tout entière apparaît comme une période du cycle de la vie particulièrement marquée par le concept du développement puisque tous les secteurs de la vie (biologique, sociale...) vont subir des modifications majeures entraînant chaque fois des adaptations qui vont se succéder tout au long de cette période : transformations physiques, rupture progressive des liens d'attachements parentaux, nouveaux apprentissages, affirmation de l'identité...

L'adolescence est une période longue où l'acquisition d'autonomie est tardive (une scolarité longue retardant l'entrée dans la vie active). Mais les âges de l'adolescence varient selon la culture :

- Aux États-Unis, elle est considérée comme ayant commencé à l'âge de treize ans, et achevée à 24 ans.
- En Grande-Bretagne, le groupe des « teenagers » concerne la tranche d'âge 13-19 ans.
- En France, l'adolescence correspond souvent au passage au collège (11-14 ans) et au lycée.

Les tumultes de l'adolescence, associée parfois à un âge ingrat, font des adolescents une sorte de groupe social « à part », peut-être oublié, avec lequel les parents, mais aussi les éducateurs et la société en général, ne savent pas trop bien comment communiquer. Pourtant, cette période délicate est celle au cours de laquelle le « jeune » bâtit pas à pas son autonomie affective et relationnelle.

Ainsi, l'étude des collégiens revêt un intérêt tout particulier : ils sont les futurs utilisateurs des transports en commun, de la voiture et du vélo... Leurs pratiques actuelles, leurs souhaits et les réponses qui leur sont apportées aujourd'hui sont donc déterminantes pour l'évolution des comportements de demain en matière de déplacement.

Par sa population spécifique, ce sujet se rattache à différents aspects de la géographie. En effet, l'étude du déplacement des collégiens est en lien « étroit » avec la géographie des transports mais pas seulement. Il faut également s'intéresser à la géographie sociale, à la démographie, à la géographie des territoires et à la géographie des loisirs.

Il semble d'abord nécessaire de mieux cerner les concepts de base.

1.2. La mobilité et l'accessibilité : deux notions étroitement liées

1.2.1. La mobilité en général

La mobilité n'est pas un champ composé « d'une seule science ». De ce fait, il existe un certain éparpillement des connaissances et un état du savoir qui se trouve finalement assez peu avancé.

Il est nécessaire de s'approprier les acquis des champs voisins : sociologie, aménagement, sciences politiques, sciences économiques. Il nous faut par conséquent définir plus précisément cette notion que nous l'avons fait en introduction.

« Quelques travaux marquants méritent cependant d'être relevés pour leur qualité ou leur ampleur. Les travaux du réseau NECTAR permettent ainsi des comparaisons utiles et approfondies entre pays européens (Salomon et al., 1993). Les enquêtes allemandes Kontiv de Brög (Brög 1993 ; Brög et Erl, 1996) et les enquêtes ménage du CERTU permettent de disposer de très bonnes descriptions de la mobilité quotidienne et de son évolution. Elles constituent des méthodologies validées qui sont autant d'acquis pour la recherche dans ce domaine. Les recherches menées en Angleterre par les équipes de Goodwin (par exemple : Goodwin, 1985) et Jones (par exemple : Jones, 1995 ; Jones, 1979) ont permis de comprendre certains mécanismes à l'origine des pratiques modales, et ont alimenté l'état des connaissances par des réflexions théoriques importantes sur les programmes d'activités. Les travaux menés en France par certains chercheurs de l'INRETS (Massot & Orfeuill, 1989,90,91; Bieber & al. 1992) et du LATTS (Offner, 1993 ; Lefèvre & Offner, 1991) sur les relations entre aménagement du territoire et politique des transports constituent des avancées intéressantes. Ces recherches font, cependant, exception et pour l'essentiel, les études réalisées dans le domaine des comportements et de la gestion de la mobilité quotidienne souffrent d'être par trop a-théorisées et sans réflexion générale, ce qui les rend hyper-empiriques. De plus elles sont parfois écrites dans une posture militante qui nuit à la qualité scientifique des travaux (c'est en particulier le cas de certains travaux allemands ouvertement pro-écologistes et polémiques, par exemple Bliersbach, 1993 ; Sachs, 1989). En conséquence, l'état des connaissances est peu avancé dans le domaine de la mobilité quotidienne, tout

particulièrement concernant l'étude des raisons à l'origine des choix modaux et l'analyse politologique (Kaufmann, 2001, page 7) ».

Pour mieux percevoir la diversité de ce champ d'étude, nous pouvons nous remémorer le travail de Jean-Pierre Orfeuil qui a entrepris de fait un état des lieux des recherches existantes en les classant suivant l'optique dans laquelle elles sont réalisées.

Classification des thématiques et modes d'approche de la mobilité :

Les recherches à dominante « sciences sociales »

J-P. Orfeuil désigne sous ce terme générique des travaux où les questions de mobilité sont abordées sous un angle global plus que sectoriel, synthétique plus qu'analytique et intégrées à des problématiques plus vastes, comme par exemple la thématique "mobilité et modes de vie".

Cette ligne de recherche s'est développée en France dans les années soixante-dix. Parmi les publications rendant compte de ce type de travaux, on peut citer notamment le numéro 59-60 des Annales de la recherche urbaine, les actes du Colloque de Cerisy « entreprendre la ville » (Obadia, 1997) et les travaux de Vincent Kauffmann, « assez représentatifs des ambitions théoriques de ce courant ».

Les travaux sur les lieux du transport

Développés pour des raisons diverses (intermodalité, complexité de ces lieux, enjeux multiples), les travaux sur les lieux du transport ont permis la mobilisation de disciplines très diverses sur ces terrains très ciblés. Parmi les publications sur ce thème, sont à signaler le numéro 71 des Annales de la recherche urbaine ainsi que les travaux de François Bellanger (Transit, Planète Nomade).

Les travaux sur l'évolution des territoires contemporains

Il s'agit des travaux qui ont connu l'essor le plus important, avec comme conséquence une interpénétration des problématiques issues de l'espace (géographie, urbanisme, aménagement) et des problématiques issues des transports et de la mobilité. Tous les secteurs de la recherche ont apporté à cette question des contributions importantes : la recherche institutionnelle, avec l'équipe de la division Economie de l'Espace et de la Mobilité de l'INRETS ; les universités, le Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon II), des professionnels (agences d'urbanisme), les groupes de prospective transport à la DATAR...

Parmi les publications importantes reflétant les questionnements et les acquis de ce courant, on peut citer notamment Orfeuil et Dupuy.

Les travaux sur la régulation de la mobilité urbaine

Ce sont les travaux qui ont pris le plus d'ampleur à l'échelle européenne. Les publications de l'Union Européenne présentent sous une forme synthétique les résultats de ces travaux. En France, l'INRETS s'est engagé dans des « macroanalyses » des potentiels de régulation et leurs conséquences en terme d'émissions polluantes, tandis que le LET s'est consacré à l'élaboration de modèles susceptibles de rendre compte de l'effet de politiques de

régulation, notamment tarifaires, à l'échelle des agglomérations. Dupuy (1999) propose des voies originales de réduction de la dépendance automobile, fondées notamment sur la diffusion de véhicules alternatifs. A noter également, à la frontière de ce domaine, l'existence d'un groupe spécifique du Predit sur les modes non motorisés.

L'évaluation des réseaux et des politiques

L'évaluation socio-politique est assez développée au LATTS (Offner, Lefevre) et au laboratoire Traces de l'INRETS (notamment P. Menerault). Un groupe du PREDIT y est consacré. A noter, parmi bien d'autres travaux, les nombreux rapports d'évaluation prospective réalisés dans le cadre du Commissariat général du Plan.

Nous pouvons situer notre recherche à la limite de trois de ces grands thèmes avec :

- ***une approche sociale de la mobilité des « jeunes », qui marque le reflet de leur quotidien ;***
- ***une approche territoriale qui sera le reflet de leur pratique de l'espace ;***
- ***une approche de l'évaluation des réseaux notamment au travers des services de transports collectifs et plus particulièrement du ramassage scolaire.***

Etat des lieux de la mobilité :

Les bases d'information principales, constituées à partir de questionnaires fermés, sont les enquêtes transports de 1982 et 1994 menées par l'INRETS en collaboration avec l'INSEE et plus ponctuellement des enquêtes locales menées par le CERTU. Elles sont constituées soit à partir de l'interrogation d'une personne par ménage (enquête transport) sur ses propres déplacements (de la veille, du dernier week-end, de la semaine selon les cas) soit de l'ensemble des personnes du ménage sur leurs déplacements personnels de la veille (enquête CERTU). La démarche est clairement analytique : un objet principal est défini, ce sont les pratiques de déplacement.

Un accès à l'automobile plus important

70% de la population adulte déclarent conduire au moins occasionnellement, contre 57% en 1982. La proportion de ménages non équipés en voiture régresse à 24%. En bref, la population sans accès à la voiture se réduit, mais il est probable que ses conditions de déplacements soient plus difficiles.

Un nombre de déplacements en stagnation

Les motifs « obligés » régressent, en raison de la stabilité du nombre d'actifs, la faible progression des scolaires et la régression des retours à midi.

Les motifs « personnels » (achats, démarches...) régressent légèrement. Cette baisse renvoie au regroupement des achats, à un plus grand recours au téléphone pour les démarches, au développement d'Internet et à la croissance de la motorisation, qui limite les besoins d'accompagnement entre adultes. En revanche, l'accompagnement des scolaires en voiture

s'est fortement développé, y compris pour le premier cycle de l'enseignement secondaire. De même, les déplacements de loisirs s'accroissent.

Des territoires fréquentés plus divers, et plus éloignés

Une vue globale est fournie par Maffre (1999) qui a reconstruit la mobilité globale (mobilité locale et mobilité à longue distance, en France ou à l'étranger). La distance parcourue dans l'année est de 14 600 km par personne, contre 9 100 en 1982, soit une progression considérable de 60%, la mobilité progressant de 32% pendant les jours de semaine.

L'étalement urbain est souvent considéré par les planificateurs des transports comme un facteur majeur de croissance des trafics. L'analyse de la mobilité fait apparaître une réalité plus complexe : la périurbanisation, considérée comme la résultante des migrations des urbains vers les périphéries voisines existe bien, la croissance de la distance moyenne des résidences à la ville-centre est de 12% entre 1975 et 1990, mais la croissance des distances au travail est de 56% car on ne dispose plus aujourd'hui « d'un emploi local ».

On observe donc une véritable évolution de la mobilité et des rythmes de celle-ci.

Evolution de la mobilité

Dans les années quatre-vingts, alors que la mobilité quotidienne était assez stable, l'usage de la voiture a fortement progressé au détriment de la marche et du vélo.

Depuis les années quatre-vingt-dix, la mobilité augmente. La marche et le vélo ne baissent plus, les transports collectifs se maintiennent difficilement et la voiture poursuit son ascension.

Parallèlement à l'augmentation de la mobilité, les motifs de déplacements évoluent (en Ile-de-France, les déplacements vers le travail ne représentaient plus que 17% des déplacements en 1997, contre 19% en 1991).

La durée moyenne consacrée chaque jour à se déplacer est restée stable au cours des deux dernières décennies mais le trajet a tendance à s'allonger. L'on constate une augmentation du nombre des petits déplacements, en particulier en voiture et une diminution des parcours plus longs (mais les grands déplacements sont de plus en plus longs).

Néanmoins, la hausse des distances parcourues se poursuit globalement pour les déplacements vers le travail.

Si l'on se réfère aux chiffres du dernier recensement de la population (1999), les actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence se rendent dans une commune située en moyenne à 15 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile (cette distance augmente : 13 km en 1982 et 14 km en 1990). En 1999, 61% des actifs travaillent dans une autre commune alors qu'ils n'étaient que 52% en 1990 et 46% en 1982.

Plus on habite loin des pôles urbains, plus on doit être mobile. Ainsi, plus des trois quarts des personnes des zones périurbaines sont des migrants alternants contre seulement 32% des habitants des centres-villes.

De plus, la population devient de plus en plus exigeante (notamment en matière de confort et de sécurité) ce qui oblige les transports publics à offrir une large variété de services et un certain confort. C'est désormais la distance temps, la distance vécue qui compte de plus en plus.

Jusqu'à présent établie en fonction des déplacements pendulaires (heures de pointe), l'offre de services du transport public n'est plus adaptée aux besoins et aux attentes des clients. L'individualisme croissant et l'inadaptation de l'offre de transport risquent d'entraîner une chute de la clientèle pour les transports publics et de nous amener dans une nouvelle période de croissance pour la voiture particulière alors que l'effet inverse est souvent recherché.

Ainsi, les transporteurs doivent, progressivement, devenir des prestataires de services.

L'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages de l'INSEE nous montre que près de 80% de la population disposent d'un arrêt de transport en commun à moins de dix minutes à pied de leur domicile (plus de 95% dans les grandes villes). Parmi eux, seulement 22% prennent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou leur lieu d'études. Si cet arrêt est plus loin du domicile, ils ne sont plus que 9% à utiliser les transports en commun.

La majorité des gens, qui n'utilisent pas les transports collectifs pour aller travailler, évoquent surtout la rapidité de la voiture ou de la marche, le fait que le transport collectif ne desserve pas leur lieu de travail et que les horaires ne conviennent pas.

L'évolution des déplacements est marquée par une baisse des navettes vers le travail et une hausse de la mobilité pour les loisirs et les motifs personnels [cf. tableaux n°3 et n°4, page 37]. Ce changement est la conséquence des nouveaux rythmes de vie.

TABLEAU n°3 : Les déplacements un jour de semaine

	Niveau en 1994	Evolution 1982-1994
Nombre de déplacements /personne /jour	3,24	-5%
Travail, professionnel, études	0,74	-20%
Personnels	0,82	-7%
Loisirs et visites	0,36	+33%
Retour au domicile (ensemble)	1,31	-4%
% de non mobiles	18%	-11%
% de personnes avec 5 déplacements et +	21%	-7%

Sources : Orfeuill, Revue Urbanisme, 1996 et Madre et Maffre, INSEE, 1997.

TABLEAU n°4 : Evolution de la mobilité par motif

	1994	Evolution 1982-1994
1) Mobilité locale, voyageurs-km/semaine, tous modes mécanisés	8,3	+38%
Unité : milliards de voyageurs-km	1,8	+28%
. Travail, professionnel, études	1,7	+41%
. Déplacements d'affaires personnelles	1,4	+43%
. Déplacements de loisirs	3,4	+41%
. Retour au domicile		
2) Circulation annuelle des voitures (milliards km)		
-Ménages, personne de référence active	277	+38%
. Travail	129	+50%
. Privés	70	+39%
. Loisirs	78	+21%
-Ménages, personne de référence inactive	85	+177%
. Travail	14	+119%
. Privés	43	+242%
. Loisirs	28	+139%

Source : 1) RTS 56.

2) Auteur, à partir de Martin et Rennes, INSEE, 1997.

Les nouveaux rythmes

Plusieurs facteurs sont à l'origine de l'évolution des rythmes urbains : mouvement global de la société, développement de nouvelles technologies... Le Conseil National des Transports préconise trois directions pour l'étude des nouveaux rythmes urbains :

- Mieux comprendre leurs évolutions et apprécier leurs effets sur l'organisation des transports.
- Innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité.
- Mettre en place de nouvelles formes de régulation politique.

« Les rythmes synchronisés par l'organisation du travail et de l'école, les rythmes de la vie quotidienne sont encore considérés comme réguliers et prévisibles.(...) Or, aujourd'hui, on observe une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de la mobilité et pose des problèmes nouveaux à la gestion urbaine et à l'organisation des transports (Bailly & Heurgon, 2001, page 5) ». Longtemps régis par le travail et l'école, les transports ont eu tendance à privilégier les rapports à l'espace. Or, on

observe actuellement une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de mobilité. A notre époque, l'individualisme est de plus en plus fort. Il est amplifié par les modifications des temps de travail (35 heures, travail à temps partiel).

Ces évolutions bouleversent « les temps de la vie quotidienne ». Le partage entre travail et temps libre (activités domestiques, éducatives et culturelles) s'en trouve lui aussi modifié. Ce phénomène touche également les collégiens qui peuvent par exemple rentrer chez eux dès qu'ils n'ont plus de cours. Ils font appel aux parents pour venir les rechercher et ne pas avoir à attendre le ramassage scolaire.

L'individualisation des modes de vie tient donc une place centrale dans cette évolution. En effet, les exigences de qualité de vie deviennent essentielles. Mais ces comportements individualistes menacent tout ce qui est collectif (dont les transports). Le transport public se maintient difficilement face à la voiture. Ceci s'explique non seulement par l'individualisme mais aussi par la mise en évidence d'une mobilité plus diffuse dans l'espace (avec l'étalement urbain) et dans le transport (avec la désynchronisation des rythmes).

La famille est également à prendre en compte dans les changements de rythmes urbains. Bien souvent, c'est elle qui structure les « temps collectifs ». En effet, le rythme de vie des familles repose sur les temps scolaires et sur les multiples activités de loisirs. Mais les familles évoluent également, il faut désormais faire entrer un nouveau paramètre, celui des familles recomposées ou monoparentales qui sont de plus en plus nombreuses. Cette nouvelle organisation a également des conséquences sur la mobilité.

« Les activités collectives se heurtent ainsi à des obstacles nouveaux liés aux ordres temporels des divers membres de la famille, parmi lesquels les rythmes scolaires restent des plus rigides (Bailly & Heurgon, 2001, page 17) ». La gestion des temps libres est un autre facteur de la modification des rythmes urbains. Jean Paul Bailly et Edith Heurgon nous apprennent que pour les enfants, le temps libre représente 39% du temps de vie éveillé, soit le double du temps passé à l'école.

Pourtant, le contenu de ces temps libres est plutôt subi que choisi. Bien souvent, ce sont les parents qui poussent leurs enfants vers différentes activités notamment quand ils ne peuvent pas les garder le mercredi après-midi. Ce temps est diversement occupé selon l'origine sociale et culturelle, les revenus, l'offre existante sur le territoire (urbain, rural). Les loisirs structurent les temps sociaux.

Ces changements de rythmes vont également avoir des conséquences sur l'espace. « Si les évolutions des rythmes urbains transforment les temporalités sociales, elles affectent aussi profondément les rapports à l'espace et recomposent les territoires (Bailly & Heurgon, 2001, page 34) ». En effet, en mettant son temps libre à profit, la population va pouvoir se rendre dans de nouveaux lieux et va étendre son territoire. Les pouvoirs publics doivent penser différemment le territoire pour répondre aux attentes de la population qui bénéficie de ces nouveaux rythmes de vie. Cette évolution de la mobilité a par conséquent de forts enjeux politiques.

Des enjeux politiques

L'évolution des rythmes urbains engendre inévitablement des enjeux politiques, notamment en terme de qualité de vie et d'égalité. Jusqu'à une période très récente, l'Etat, les collectivités locales et les administrations étaient peu sensibles aux évolutions des rythmes urbains (à la différence d'autres pays comme l'Italie). Désormais, on assiste à une métamorphose du système des acteurs. L'Etat doit partager sa souveraineté avec l'Europe à l'échelon supérieur et avec les collectivités territoriales aux échelons inférieurs. Les lois de décentralisation ont accru les compétences des collectivités territoriales.

Pour répondre à ces enjeux de qualité, des Plans de Déplacements Urbains ont été mis en place. « Les solutions que préconisent les Plans de Déplacements Urbains consistent à mieux intégrer urbanisme et transport, à favoriser la densification des espaces, à réguler la circulation des véhicules, à limiter la vitesse et le stationnement, à introduire des mesures incitatives à l'usage des transports publics, et, s'agissant des paramètres temporels, à étaler les pointes de trafic (Bailly & Heurgon, 2001, page 79) ». Au-delà de la mobilité, l'enjeu principal est l'accessibilité de tous aux diverses activités afin d'éviter un phénomène d'exclusion.

Mobilité et exclusion

La mobilité est un facteur majeur d'intégration (avec l'accès au logement et à l'emploi) mais la faible mobilité n'est pas forcément synonyme d'exclusion sociale.

La mobilité croît en fonction du niveau d'études, du taux de motorisation, du taux d'activités, des revenus et de l'âge jusqu'à 26 - 29 ans, indépendamment du lieu d'habitation.

Bien qu'ils ne soient pas les seuls moyens, les transports urbains et interurbains permettent la lutte contre l'exclusion. En effet, « les moyens de transport ont un rôle à jouer pour relier les quartiers entre eux et au centre de l'agglomération. Ils sont un élément structurant de l'espace urbain. Leur présence contribue à l'intégration des personnes car ils assurent le maintien du service public sur tout le territoire (Délégation Interministérielle à la Ville, 1993) ».

Toutefois, le désenclavement par les transports collectifs ne peut pas tout résoudre car il existe aussi un enclavement socio-économique et culturel mais il peut y contribuer. Il convient également de recentrer ce problème de l'exclusion par les transports dans le cadre des collégiens, thème central de cette étude. On peut supposer qu'ils sont moins bien insérés dans le système de mobilité (forte dépendance). En effet, les « jeunes » qui n'ont pas la possibilité de se déplacer librement, ne pourront peut-être jamais s'insérer dans la société. Ils seront donc mis à l'écart, marginalisés, dès leur plus jeune âge. On peut, à juste titre, se demander s'ils parviendront un jour à sortir de cette situation ou s'ils risquent d'être exclus avant même d'atteindre l'âge adulte.

De plus, l'exclusion socio-économique est déterminante car elle induit une mobilité générale plus faible (motorisation plus faible, restriction géographique des déplacements, moindres motifs de déplacements). La précarité financière engendre une mobilité plus faible, un rétrécissement géographique des déplacements, des itinéraires peu variés et une faible diversité des motifs de déplacements. En revanche, la précarité financière entraîne peu de changements des comportements modaux. La voiture reste une valeur symbolique (richesse et liberté) qui aide à l'intégration.

L'impossibilité d'être mobile (absence d'automobile ou de transports en commun, méconnaissance des ressources offertes...) se traduit par une appropriation de l'espace très pauvre et constitue un handicap croissant pour mener une vie normale. En effet, en l'absence de moyens de transport, le territoire de l'individu se rétrécit. L'exclusion sociale (véritable problème actuel) ne doit pas être seulement envisagée au niveau des adultes mais aussi au niveau des « jeunes ». Ces derniers, bien qu'ils ne travaillent pas encore peuvent eux aussi être des exclus, non pas à cause des difficultés de logement ou de l'accès à l'emploi mais à cause des obstacles à la mobilité. L'absence d'étude de leur mobilité prouve que ce fait est trop souvent occulté (peut-être parce qu'ils ne votent pas encore) et que son impact sur leur devenir est sous-estimé.

Pour éviter ce phénomène d'exclusion, les politiques menées en matière de transport doivent se concentrer sur l'accessibilité des territoires.

1.2.2. L'accessibilité

Il est difficile de séparer la mobilité de l'accessibilité. Cette dernière renvoie à la notion de service. Il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires... auxquelles une offre peut répondre. En Géographie, l'accessibilité d'un lieu est généralement définie comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, par un ou plusieurs individus susceptibles de se déplacer à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants. Ainsi, l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par la mesure des contraintes spatio-temporelles. De ce fait, l'accessibilité va dépendre non seulement de la position géographique respective des lieux d'origine et de destination, mais également du niveau de service offert par le ou les systèmes de transport utilisés pour accomplir le déplacement. La définition de l'accessibilité renvoie à des critères spatio-temporels d'évaluation. Cependant d'autres critères pourraient être envisagés : économiques, esthétiques, paysagers, environnementaux, touristiques et notion d'espace vécu et perçu. Ainsi le niveau d'accessibilité observé est étroitement lié aux critères de mesure retenus. De plus, il existe un grand nombre d'indicateurs, souvent complémentaires, permettant d'évaluer l'importance relative des différentes composantes explicatives de l'accessibilité. Le point commun entre nombre de ces indicateurs réside dans le calcul préalable des plus courts chemins suivant une logique donnée (minimisation du temps de trajet, de sa longueur, de son coût). Mais il faut également prendre en compte le confort, la qualité, la capacité du moyen de transport, l'emboîtement des réseaux et l'existence ou non d'un réseau d'accessibilité générale.

Enfin, dans une acception plus générale, l'accessibilité ne se limite pas seulement au déplacement d'individus d'un lieu à un autre. Par exemple, dans un réseau de télécommunication l'accessibilité à un nœud renvoie à la possibilité et à la qualité de l'acquisition voire de l'échange d'informations à partir d'un ou de plusieurs autres nœuds.

L'évolution technique des moyens de transport et l'accroissement des vitesses ont amélioré l'accessibilité. La création de réseaux rapides, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, a entraîné des bienfaits mais ne s'est pas réalisée sans créer des dommages à l'environnement et

des inégalités géographiques (concurrence des villes et des régions, régions mises à l'écart des flux, des réseaux dominants et des nœuds d'interconnexion).

Si l'accessibilité s'est accrue, les inégalités aussi. Ainsi, les grandes villes concentrent tous les services et les zones rurales ou simplement de moins fortes densités sont plus ou moins oubliées. Il devient très facile de se rendre d'une grande agglomération à une autre mais de plus en plus difficile d'aller du petit village à une petite ville.

Cette politique des grands axes, sous prétexte de rentabilité, délaisse toutes ces populations et à plus forte raison les « jeunes » qui n'ont même pas accès à la voiture.

Les enjeux de l'accessibilité sont fondamentaux pour les politiques d'aménagement car une zone enclavée a peu de chance d'attirer les activités et de devenir un « pôle ». Il faut garder à l'esprit qu'accessibilité et attractivité sont des notions très étroitement liées. Comme l'une des finalités premières des politiques d'aménagement a toujours été de rendre mieux accessibles les villes et les territoires à l'écart des grands réseaux, le territoire français dispose d'un maillage routier très fin. Mais encore une fois, rien n'est prévu pour que les collégiens puissent s'y déplacer aisément.

Les enjeux de l'accessibilité doivent désormais composer avec la justice sociale et la justice spatiale. La capacité de se déplacer est un facteur décisif d'intégration sociale et professionnelle. La mobilité devient un droit dont aucun citoyen ne saurait être exclu. Dès lors l'accès au travail, à la culture et aux loisirs renvoie aussi à un problème d'accessibilité géographique ou physique qui doit être garantie aux individus. L'accessibilité de ces derniers à toutes les activités urbaines (emploi, formation, loisirs, culture, services, commerce) suppose de lever les obstacles de toute sorte pouvant entraver les déplacements et l'accès aux services publics.

Ceci montre bien que mobilité et accessibilité posent des questions géographiques et des problèmes politiques sensibles. De plus, les thèmes de l'accessibilité et de la mobilité sont particulièrement propices aux controverses et aux conflits de valeur. Comme le dit lui-même Serge Wachter (2001) « *il s'agit de domaines où les vérités sont provisoires* ».

Il apparaît que les mutations de l'accessibilité modifient les comportements de mobilité, les moyens de transport et l'organisation urbaine. De plus, l'accessibilité n'est pas constante et doit être entretenue. La répartition des localisations des résidences et des activités dessine les trajectoires de mobilité et influence l'accessibilité aux lieux où se déroulent les activités humaines. Il existe un lien très étroit entre l'accessibilité et l'attractivité.

Il est donc évident que mobilité et accessibilité ne peuvent pas être « déconnectées » du territoire.

1.2.3. Mobilité et accessibilité dépendent du territoire

La mobilité et l'accessibilité sont liées aux spécificités locales. Le territoire est par conséquent une donnée qu'il nous faudra toujours prendre en compte dans notre étude. Mais encore faut-il savoir sur quelle définition du territoire nous allons nous baser.

Les territoires sont aujourd'hui sur le devant de la scène, pressés de fournir des solutions de développement socio-économique, ou une image cohérente des lieux qu'ils englobent. On assiste à une forte consommation du concept, tout est territoire. Si l'on se

réfère à différents ouvrages et dictionnaires de géographie, on s'aperçoit que ce concept est très pratique puisqu'il permet de tout dire et de ne rien affirmer. Il est chargé d'affectivité et peut se résumer aux sociétés, à l'identité, à ses formes, ses structures, son organisation, son aménagement...

Le territoire est une « partie de l'espace n'impliquant pas d'échelle spatiale précise [...] Le terme de territoire se présente avec deux acceptions différentes, dont la première relève du politique et la seconde des comportements individuels et collectifs ». « Le sens premier du mot territoire est du domaine politique. Le territoire d'un Etat est la partie de la surface terrestre qui lui est reconnue sur le plan international. Il n'existe pas d'Etat sans territoire. Mais inversement, le mot territoire ne fait pas obligatoirement référence à un Etat (Barret, Charvet, Dupuy & Sivignon, 2000, page 170) ».

Il existe également un sens comportemental au terme territoire. En effet, il n'implique pas un type de juridiction précis. De plus, ce terme n'est pas spécifique du vocabulaire géographique : les éthologistes l'emploient pour le comportement des espèces animales. « En ce sens, le terme territoire relève des sciences du comportement, individuel aussi bien que collectif, et il n'existe pas plus de différence claire entre le terme de territoire et celui d'espace vécu (Barret & al., 2000, page 180) ».

« L'espace est vécu par ses habitants qui ont des pratiques des lieux, des cheminements et des mémoires de ces lieux (Baud, Bourgeat & Bras, 1998, page 107) ».

Toutefois, parmi les acceptions du mot territoire, celle d'espace approprié est la plus utilisée en géographie. Comme le décrit Roger Brunet dans son dictionnaire, la notion de territoire est à la fois juridique, sociale et culturelle, et même affective. Le territoire implique toujours une appropriation de l'espace : il est autre chose que l'espace. En effet, le territoire, en géographie n'est ni un synonyme, ni un substitut du mot espace. Il y a bien entendu de l'espace dans le territoire, mais celui-ci n'est pas considéré comme un support neutre et identique en tout point. De multiples composantes (environnementale, sociale, économique, institutionnelle...) sont à la base de la spécificité et de l'identité de cet ensemble et influence sa configuration et son fonctionnement.

La notion de territoire renvoie à celle d'appartenance. Toutefois, comme l'écrit Antoine Bailly dans l'encyclopédie d'économie spatiale (1994) le territoire est non seulement un espace économique, mais aussi un espace écologique, juridique et un espace vécu. Il existe donc plusieurs sens à ce concept.

Le territoire au sens sociologique peut être lié à l'identité culturelle des populations l'habitant, ou encore aux représentations que l'on s'en fait. Dans cette acception, l'appartenance au territoire relève de la représentation, de l'identité culturelle et non plus de la position dans un polygone. Elle s'inscrit dans des lieux et des cheminements qui débordent les blocs d'espace homogène et continu.

Le territoire au sens économique naît souvent par l'acquisition par la population d'un territoire d'une compétence économique spécifique à partir d'avantages naturels ou humains.

Le territoire au sens politique est une portion de l'espace délimitée pour exercer un pouvoir. Le territoire du politique étant une représentation de l'espace sous la forme d'un plan continu, d'un support, divisé par les frontières du maillage politico-administratif. Tout individu est très précisément situé dans l'espace. Il appartient à une entité et pas à une autre, repéré dans un espace clos, un polygone fermé par des frontières. Il est dedans ou dehors et presque malgré lui, inscrit dans une clarification binaire du monde (Bonnemaison et Cambrésy & Quinty-Bourgeois, 1999).

Il est donc possible de voir le territoire comme une construction socio-politique sur un espace donné.

Nous devons par conséquent nous reporter à ces différentes définitions du territoire et ne pas nous cantonner aux seules limites administratives. Il nous faudra également essayer de mettre en évidence les corrélations entre le territoire scolaire, délimité par la carte scolaire, et le territoire vécu des collégiens, au travers notamment des flux de loisirs. Ce concept d'espace vécu exprime pour Guy Di Méo (1998) le rapport existentiel, forcément subjectif que l'individu socialisé établit avec la terre.

On peut donc réaliser un parallèle entre le territoire au sens d'espace vécu et le territoire que délimitent les chiens. La notion d'espace vécu, qui fut mise à l'honneur par Armand Fremont (1999) est un espace « vu et ressenti par les hommes » On parle donc ici d'un espace vécu quotidiennement par ses habitants qui ont chacun une pratique des lieux, des cheminements préférentiels et des mémoires des lieux.

Il nous faudra donc nous baser sur le territoire « administratif » et sur « l'espace socialisé et approprié par ses habitants » afin de réaliser notre travail. Les découpages institutionnels ne correspondant peut-être pas avec la réalité des collégiens. Finalement, nous devons nous intéresser à ce que Jean-Paul Charvet et Michel Sivignon (2002) désignent comme étant le « territoire de l'enfance », c'est-à-dire pour notre étude l'espace familial des collégiens, celui qui est « parcouru quotidiennement ou régulièrement, avec ses points forts : l'école, la maison ».

Outre la classification des communes (rurale, urbaine), nous devons tenir compte de tous ces paramètres qui peuvent influencer la mobilité. Ainsi, notre analyse des données devra également se faire en fonction « des espaces polarisés, des espaces correspondant à l'influence des grandes villes (Noin, 1993, page 111) » ou selon le découpage en bassins de vie afin de mieux comprendre la structuration du territoire des collégiens. C'est grâce au territoire, aux lieux où vont vivre et se déplacer les collégiens que nous pourrions observer comment s'organise et se matérialise la mobilité.

1.2.4. De nombreux concepts liés à la mobilité et à l'accessibilité

Migration, mobilité et mouvement sont des notions qui désignent des formes de déplacements d'éléments ou de personnes. En matière de transport, les concepts et définitions sont nombreux.

Il convient de définir certains de ces termes avant de débiter la recherche.

Les réseaux, une composante indispensable de l'accessibilité :

Un réseau est un « ensemble d'axes et de nœuds qui sont l'œuvre des pouvoirs publics, mis en place par les sociétés humaines dans un espace humanisé, le territoire. Le réseau idéal est celui qui permet de réaliser une distance minimale entre deux points (Damien, 2001, page 378) ». Ce réseau va se caractériser par son maillage plus ou moins serré et par la présence de points nodaux ou de convergence.

Les réseaux constituent la pierre angulaire de notre monde actuel car tout dans la géographie humaine, sociale ou politique est en relation. La compréhension d'un espace passe

nécessairement par l'analyse des flux. La géographie est aujourd'hui en passe de considérer la notion de réseau comme un concept fondamental, au même titre que celui de territoire. La mobilité suppose donc l'existence de réseaux techniques et organisationnels.

Les relations entre les réseaux et le territoire sont donc de plus en plus prises en compte dans cette discipline, tant il semble que l'articulation entre ces deux aspects de l'espace est fondamentale pour sa structuration. Les réseaux deviennent un problème de plus en plus important en géographie, parce qu'ils sont de plus en plus présents dans l'espace. Il existe différents types de réseaux (communication, transport, organisationnel...) en constante interaction. Les réseaux techniques de communication doivent doubler les réseaux de transport pour y faire circuler de l'information concernant les problèmes rencontrés lors de l'acheminement des biens ou des personnes.

Il est possible de s'interroger sur l'existence d'un réseau organisationnel (opérateurs et décideurs) qui s'attache à offrir le service le plus performant possible donc à faciliter la mobilité des « jeunes ». Les réseaux, qu'ils soient techniques ou organisationnels permettent à la population de se déplacer. Ces déplacements peuvent revêtir différentes formes.

Mouvement ou migration ?

Les déplacements ponctuels, temporaires et de courte durée, chez la plupart des auteurs, sont qualifiés de mouvement. Au quotidien, ce sont les mouvements pendulaires ou navettes qui sont effectués. On entend par navette un aller-retour incessant qui désigne celui qui va du domicile au travail ou à l'école et inversement. Ce sont par conséquent ces déplacements qui concernent les élèves des collèges.

Les mouvements hebdomadaires concernent les élèves internes du secondaire et les étudiants.

La migration est un autre type de déplacement, elle suppose un changement de lieu. Il en existe différentes formes : périodiques, définitives, temporaires... Il ne faut pas confondre la migration avec la mobilité dont elle est, cependant, une forme. La migration nette, pour un lieu donné, est le solde entre départs et arrivées. La migration totale est, pour le même lieu, la somme des départs et des arrivées, qui donne une idée de la mobilité de la population.

Par conséquent, *nous allons nous intéresser ici aux mouvements, c'est-à-dire aux déplacements quotidiens et réguliers des élèves.*

Mais, quel que soit le déplacement (mouvement ou migration), la population a toujours recours au transport.

Le transport :

D'une façon générale, il y a transport dès qu'il y a déplacement de marchandises ou de personne d'un point à un autre. Le transport est l'activité qui consiste à porter quelque chose à travers l'espace. Les transports se caractérisent à la fois par la nature de l'objet transporté, par le mode de transport employé, par le cheminement suivi entre le point de départ et le point d'arrivée et par leur caractère propre (individuel, collectif, public...).

PHOTOGRAPHIE n°1 : Le siège de la CAPM



*Le bâtiment qui abrite la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, autorité organisatrice du transport scolaire au sein de la CAPM.
Photo : CAPM, 2001.*

PHOTOGRAPHIE n°2 : Le siège de la RTA



*Le siège de la Régie Départementale des Transports de l'Aisne à Gauchy. La RTA est un Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), à qui le Conseil Général a confié l'exploitation de services réguliers de transport de voyageurs.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.*

PHOTOGRAPHIE n°3 : La RTA



La RTA assure les transports scolaires au travers de tout le département de l'Aisne. La RTA, c'est 280 circuits spéciaux de ramassages scolaires et 25 000 élèves du Département transportés chaque jour.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°4 : Une partie du parc de la CSQT



Une petite partie du parc de la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports. La CSQT c'est : 192 circuits scolaires, 30 secteurs géographiques couverts (Aisne, Marne et Nord), 4867 enfants transportés chaque jour et 182 établissements scolaires desservis.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

Ainsi, « on distingue :

- le transport pour compte propre, effectué par des véhicules d'une entreprise pour satisfaire ses besoins propres ;
- le transport public, effectué par une entreprise spécialisée dans les transports ferroviaires ou routiers par exemple, pour le compte d'un tiers ;
- le transport individuel, caractérisé par l'usage de son véhicule personnel de tourisme ;
- le transport collectif (Damien, 2001, page 427). »

Le transport se définissant également par les caractéristiques du site (propre ou banal) et par ses utilisateurs (personnes, marchandises, images, sons).

Au travers de cette étude, *notre intérêt se portera essentiellement sur le transport scolaire qui est un transport public collectif.*

1.3. Les transports scolaires et l'évolution du cadre juridique

Le ministère de l'Education Nationale estime à 12,1 millions le nombre d'enfants scolarisés en France (de l'école au lycée) dont plus d'un tiers empruntent les transports collectifs. Mais ce type de transport évolue dans un cadre juridique contraignant.

Comme nous le rappelle Olivier Darmon (2005), chaque jour en France, plus de 5 millions de « jeunes » empruntent un service de transport scolaire pour rejoindre leur établissement de formation (école, collège, lycée).

Ce service public relève de la compétence de leur Conseil Général. En effet, le cadre législatif et réglementaire des transports scolaires date de 1982 avec les premières lois de décentralisation et la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI).

Pour lui, ce choix du département comme collectivité responsable de l'organisation des transports scolaires « relève d'une certaine cohérence dans la mesure où le Conseil Général, outre sa compétence éducative propre, avec la gestion matérielle des collèges, et demain, la responsabilité de l'élaboration de la carte scolaire, possède une vision globale sur le fonctionnement des services publics à l'échelle de son territoire. Il est pleinement dans son rôle d'une gestion de proximité bien adaptée à la satisfaction des besoins quotidiens de la population et des familles (Darmon, 2005, page 17) ». Il s'agit d'un « service public » bien qu'il n'existe pas en France de définition fonctionnelle de cette notion. Toutefois, « le législateur comme le juge ont souvent recours, pour la cerner, à des « critères ». Le principal d'entre eux, la notion « d'intérêt général » est lui-même vague et imprécis, et fait l'objet de débats récurrents sur ce qu'il convient d'y englober (Darmon, 2005, page 32) ». Ce service doit par conséquent concourir à desservir les territoires de plus faibles densités même à des jours et à des heures où l'entreprise de transport ne souhaiterait pas le faire.

Le point qui est peut-être le plus important est que le transport public terrestre de voyageurs fait intervenir deux catégories d'acteurs : les autorités organisatrices et les exploitants [cf. photographies n°1 à 4, pages 45 et 46]. Les premières sont des personnes publiques qui ont reçu de la loi mandat d'organiser, de gérer et de financer les services. Les seconds réalisent les prestations de transport après avoir passé des conventions avec les autorités organisatrices. Cette « double responsabilité » provient de différents textes de loi dont les

deux principaux sont la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982 et les lois de décentralisation de 1983 (dites lois Defferre).

1.3.1. Le transport scolaire, un transport régulier

Les transports scolaires sont des transports publics réguliers ou à la demande de personnes. L'exécution des services scolaires est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice compétente (art.7-II de la LOTI). Les conventions relatives à ces services sont réglementées par les dispositions du décret n° 84-322 du 3 mai 1984. Elles fixent la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Dans le cadre du transfert de compétences opéré par la loi du 22 juillet 1983, et en application de l'article 29, les départements (sauf en région Île-de-France) assurent - depuis septembre 1984 - la responsabilité de l'organisation et du financement des transports scolaires.

FIGURE n°3 : Les principaux textes de lois relatifs aux transports scolaires

Arrêté du 16 décembre 2003 : modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.(relatif au port de la ceinture de sécurité).

Communiqué Sécurité Routière du 20 août 2003 : relatif au port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transports en commun de personnes.

Circulaire Education Nationale du 3 juillet 2003 : sur la carte scolaire du premier degré.

Directive européenne du 8 avril 2003 : relative au port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Arrêté du 25 juin 2001 : relatif aux visites techniques des véhicules de moins de 9 places.

LOTI (Loi du 30.12.1982) : actualisation 2001 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

Circulaire Education Nationale du 21.09.1999 : sur l'organisation des sorties scolaires du premier degré public.

Circulaire Education Nationale du 23.03.1995 : sur l'amélioration des transports scolaires.

Circulaires Education Nationale 20.08.1976 - 12.06.1979 - 2.10.1986 : sur l'organisation des sorties scolaires du second degré.

Note de service de Jeunesse et sports du 02.05.1985 : aux organisateurs de centres de vacances et de loisirs.

Temps de conduite et de repos des conducteurs : Règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985.

Arrêté du 2 juillet 1982 : relatif aux transports en commun de personnes.

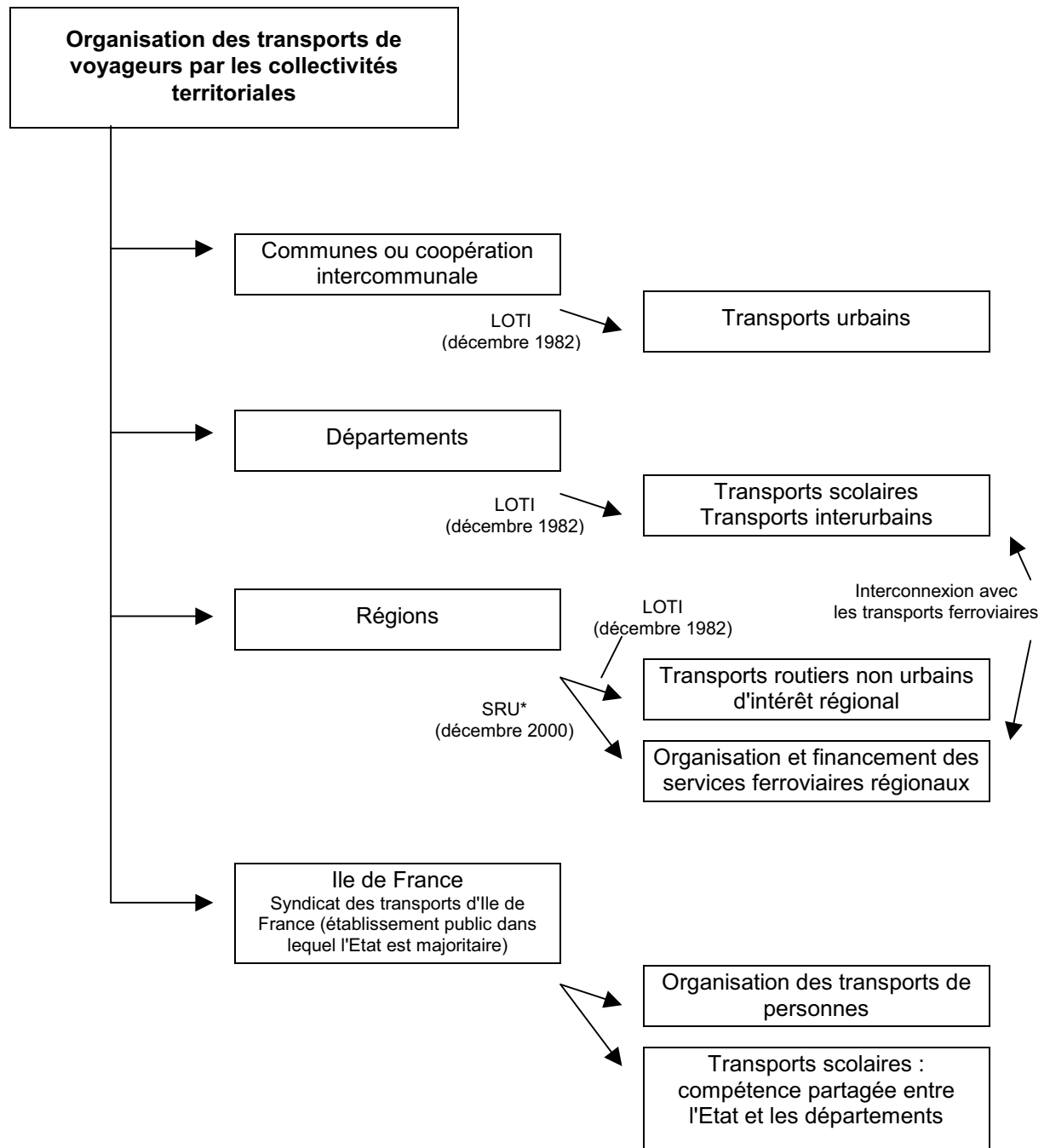
GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : ANATEEP, 2005.

En Ile-de-France, les transports scolaires sont des circuits spéciaux scolaires réservés exclusivement aux élèves. Ils sont régis par le décret n° 73-462 du 4 mai 1973 et organisés par l'état. Hors Ile-de-France, les transports scolaires sont créés pour assurer à titre principal à

l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement et aujourd'hui, ils sont ouverts à d'autres usagers.

L'organisation des transports scolaires est décentralisée. Le département est l'autorité organisatrice compétente de droit commun [cf. figures n°4 et n°5, page 50].

FIGURE n°4 : Les compétences en matière de transport



* La loi SRU encourage les employeurs à établir un plan de mobilité et demande aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un service de conseil en mobilité afin d'arriver à une gestion globale de la mobilité.

FIGURE n°5 : Les transports scolaires du point de vue législatif

Les transports scolaires sont des transports réguliers publics, au sens de l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (article L. 213-11 alinéa 1er du code de l'éducation).

Les transports scolaires sont créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement et peuvent être ouverts à d'autres usagers (articles R 213-3 et R 213-20 du code de l'éducation).

Organisation :

L'organisation des transports scolaires est décentralisée.

Hors Ile-de-France, le département est l'autorité organisatrice de droit commun (art. L 213-11 alinéa 2 du code de l'éducation).

Dans les communes dotées d'un périmètre de transports urbains, l'autorité organisatrice urbaine : AOTU (commune ou établissement public de coopération intercommunale) est compétente pour l'organisation des transports scolaires (art. L 213-11 alinéa 4 du code de l'éducation).

Les conseils généraux ou les autorités organisatrices compétentes pour les transports urbains peuvent confier tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, groupements de communes, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves ou associations familiales, ces entités devenant autorités organisatrices secondaires par délégation du département ou de l'autorité organisatrice compétente pour les transports urbains.(art. L 213-12 du code de l'éducation).

L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut confier au département, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires (art. L 213-12 du code de l'éducation).

En Ile-de-France, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires (art. 1er – II alinéa 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959).

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France peut confier tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des collectivités territoriales ou leurs groupements, ces entités devenant des autorités organisatrices de proximité par délégation du Syndicat (art. 1er – II alinéa 5 de l'ordonnance du 7 janvier 1959).

Exploitation :

L'exécution des services scolaires est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice compétente (art. 7-II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite LOTI et en région Ile-de-France : art. 1er – II alinéa 4 de l'ordonnance du 7 janvier 1959).

Les conventions relatives à ces services sont réglementées par les dispositions des art. R 213-4 à R 213-12 du code de l'éducation. Elles fixent la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service.

Source : Ministère des transports, août 2006.

Les conseils généraux peuvent confier tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, groupements de communes, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves ou associations familiales, ces entités devenant autorités organisatrices secondaires par délégation du département.

Dans les communes dotées d'un périmètre de transports urbains, la commune est autorité organisatrice compétente pour les transports scolaires.

Par conséquent, le choix de nos territoires d'étude doit nous permettre d'examiner ces deux cas de figure.

Les autorités compétentes de plein droit

La responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires appartient de plein droit à deux autorités décentralisées.

Hors périmètre urbain, le département est responsable de l'organisation des transports scolaires ainsi que de son financement, quel que soit le niveau d'enseignement concerné. A l'intérieur des périmètres de transports urbains existant à la date d'entrée en vigueur du transfert de compétences en la matière (1^{er} septembre 1984), cette responsabilité est exercée par la commune ou le groupement de communes compétents pour l'organisation des transports urbains. Toutefois, les responsabilités sont partagées [cf. tableau n°5]. En effet, les parents sont responsables des actes de leurs enfants. Les mairies doivent veiller aux aménagements de voirie et aux points arrêts. L'organisateur du transport choisit le point d'arrêt et les itinéraires. Enfin, le transporteur est garant du bon état des véhicules et de la compétence des conducteurs.

TABLEAU n°5 : La responsabilité dans les transports scolaires

TRAJETS : Domicile de l'élève - arrêt du car. Arrêt du car - établissement scolaire	ARRET Attente:	TRANSPORT :
<p>Maire : police municipale, aménagement, voirie.</p> <p>Famille : responsable des actes de l'enfant.</p>	<p>Choix de l'arrêt : organisateur, maire.</p> <p>Aménagement et surveillance de l'arrêt : maire.</p>	<p>Transporteur : véhicule, conducteur et risque "circulation".</p> <p>Organisateur : choix de l'itinéraire, des arrêts, de la capacité des véhicules et responsable de la surveillance des élèves.</p> <p>Famille : responsable des actes de l'enfant.</p>

Source : ANATEEP, 2006.

Dans la mesure où, ultérieurement, des périmètres de transports urbains incluant des transports scolaires ont été créés ou modifiés, le département est tenu de passer une convention avec l'autorité organisatrice des transports urbains afin de fixer les conditions du financement du service des transports scolaires dont la responsabilité est alors transférée à l'autorité organisatrice urbaine.

Pour nos territoires d'étude, les départements de l'Aisne, du Doubs et du Nord organisent le ramassage scolaire. En ce qui concerne le Pays de Montbéliard, le transport est pris en charge par la Communauté d'Agglomération quand la distance qui sépare le collégien de son établissement est inférieure à 3 km.

Cette prise en charge par le département dépend de la carte scolaire. « A partir de 1963, une zone de recrutement a été attribuée à chaque établissement secondaire public relevant du Ministère de l'Education Nationale : le secteur pour les collèges, et le district pour les lycées. Ce découpage du territoire ou « carte scolaire » faisait obligation aux élèves de fréquenter l'établissement correspondant à leur domiciliation (...) En vingt ans, le tissu urbain et surtout périurbain s'est profondément modifié mais les découpages des secteurs sont restés très souvent les mêmes (Baillon, 1991, page 163) ».

Les trois départements concernés par notre étude financent les transports scolaires à hauteur de 100%. Il s'agit donc d'un poste budgétaire très important pour chacun d'eux. C'est pourquoi, il faut respecter certaines règles pour en bénéficier : fréquenter l'établissement de rattachement, être à une certaine distance du collège... [cf. figure n°6 et annexe n°1, tome 2 : page 5] Les départements de l'Aisne et du Doubs consacrent 6% de leur budget à ces transports scolaires soit respectivement 28,6 millions d'euros et 24,2 millions d'euros [cf. tableaux n°6 et n°7, page 53]. Celui du Nord n'alloue « que » 3% pour le transport scolaire mais le montant est beaucoup plus élevé que dans les deux autres départements (81,7 millions d'euros). Cette différence s'explique par le fait que le département du Nord compte environ cinq fois plus d'habitants que ceux de l'Aisne et du Doubs, environ quatre fois plus de collèges et environ entre une fois et demie et deux fois plus d'élèves transportés. L'importance accordée aux « jeunes » au travers du financement des déplacements scolaires peut s'expliquer comme la concrétisation d'une volonté politique : « Cette jeunesse est un véritable atout pour l'avenir de notre département, un atout qui mérite toute notre attention, notre intérêt. Le Conseil général de l'Aisne s'y emploie au quotidien [...] en exerçant ses compétences avec détermination et volonté dans les domaines qui sont les siens, collèges, transports scolaires, action sociale... ».¹

FIGURE n°6 : Conditions à remplir pour bénéficier du transport scolaire gratuit

➤ Habiter dans le département.
➤ Fréquenter son établissement scolaire de rattachement (celui défini par la carte scolaire).
➤ Etre à plus de 3 km de l'établissement scolaire et hors périmètre couvert par les transports urbains (2 km dans l'Aisne).

GODEFROY Stéphane, 2005.

Source : Conseils généraux de l'Aisne, du Nord et du Doubs, 2004.

¹ Yves Daudigny, Président du Conseil Général de l'Aisne, mai 2006.

TABLEAU n°6 : Les départements étudiés et le transport scolaire

	Budget transport scolaire*	Part du budget du département	Prise en charge du département	Coût par élève**	Nombre d'élèves transportés	% services spéciaux***
Aisne	28,6	6%	100%	650 €	37112	65%
Doubs	24,2	6%	100%	544 €	25810	73%
Nord	81,7	3%	100%	775 €	59650	32%

* en millions d'euros

** chiffres de 2002, ANATEEP

*** transport sur lignes spéciales
GODEFROY Stéphane, 2005.

Sources : Certu, 2001 / Conseils généraux de l'Aisne, du Doubs et du Nord, 2005.

TABLEAU n°7 : Le Budget des départements étudiés pour le transport scolaire

	Budget total du département pour 2005
Aisne	453 millions d'euros
Doubs	378 millions d'euros
Nord	2,4 milliards d'euros

GODEFROY Stéphane, 2005.

Sources : Conseils généraux de l'Aisne, du Doubs et du Nord, 2005.

Ces chiffres nous montrent déjà des différences territoriales entre nos lieux d'étude : le nombre d'élèves transportés dans le Nord est proportionnellement plus faible qu'ailleurs car le département est fortement urbanisé.

Les autres organisateurs de transport scolaire

Cette responsabilité peut être exercée par d'autres organisateurs. L'une ou l'autre des collectivités organisatrices peut en effet déléguer l'organisation des transports scolaires par voie de convention, à des organisateurs dits secondaires limitativement énumérés par la loi :

- communes ;
- groupements de communes ou syndicats mixtes ;
- associations familiales ;
- associations de parents d'élèves ;
- établissements d'enseignement.

Les dangers de la décentralisation

Une mise en garde s'impose sur la décentralisation. Comme c'est le conseil régional ou l'administration départementale qui pourvoit financièrement au transport, on assiste à des inégalités d'un département à l'autre au niveau des services et des coûts.

Au niveau du service, on remarque que dans l'Aisne, 65% des élèves bénéficient de services spécialisés (lignes dédiées uniquement aux ramassages scolaires). En revanche, dans le Nord, seulement 4% des élèves sont dans le même cas. Ainsi, dans le Nord, 96% des élèves empruntent des lignes régulières (ouvertes à tous les usagers) pour se rendre dans leur établissement scolaire.

Au niveau financier, en France, 23 départements financent le transport scolaire à 100% et 7 départements en financent moins de 75% (70% : Finistère et Haute Loire, 71% : Bouches du Rhône, 72% : Alpes de Haute Provence et Aveyron, 74% : Vaucluse, 75% : Cantal) [cf. tableau n°8, page 55].

Dans certains départements, les parents paient plus cher que dans d'autres pour le transport des élèves. On retrouve aussi d'autres situations où il n'y a pas de transport à certaines périodes de l'année parce que ce dernier n'est pas rentable à cause du manque de passagers.

Avec la décentralisation, il devient parfois difficile de garantir à tous les citoyens le droit à une éducation de qualité égale et d'offrir aux élèves un service de transport équivalent partout.

Définition des types de services

Le département, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et les organisateurs secondaires définissent les types de services pouvant être empruntés par les élèves.

Les autorités compétentes de plein droit peuvent créer, à l'intention des élèves, des services destinés à assurer principalement la desserte des établissements d'enseignement ou organiser des services publics réguliers ordinaires dont la vocation première n'est pas de desservir les établissements scolaires.

Les organisateurs secondaires, pour leur part, n'ont la faculté que de procéder au seul transport d'élèves, en mettant en place un « service spécial ».

Libre choix du mode de gestion du service de transports

Les organisateurs de transports ont le libre choix du mode de gestion du service de transports qui peut être assuré soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise de transport public ayant passé une convention avec l'autorité compétente pour son organisation.

Lorsque les organisateurs secondaires, ayant le statut de personne morale de droit privé (associations familiales ou de parents d'élèves), souhaitent exploiter eux-mêmes des services de transports scolaires, ils doivent obtenir préalablement la qualité d'entreprise de transport public de voyageurs et remplir des conditions de capacité professionnelle.

Les textes imposent la mise en cohérence et en relation des différents secteurs d'enseignement (1^{ère} réforme de l'enseignement de 1959). Pour la première fois, la notion de carte scolaire fait son apparition dans les documents officiels (circulaire du 29 juillet 1959) relatifs à l'organisation de l'enseignement. Elle est associée à l'aménagement du territoire et doit permettre de gérer au mieux les capacités d'accueil disponibles.

Les transports scolaires forment le plus gros « bataillon » des transports interurbains. Chaque jour, ils conduisent plus de 4,3 millions d'élèves à l'école soit 1 élève sur 3 (sans compter les étudiants). Le transport scolaire est donc indispensable au fonctionnement des établissements scolaires. En revanche, il est difficile d'affirmer que le transport scolaire

TABLEAU n°8 : Synthèse départementale des transports scolaires en France

Synthèse par département (2002)	Nombre total d'élèves transportés	% d'élèves sur SRS*	% Participation financière du département	Coût en Euros par élève sur SRO*	Coût en Euros par élève sur SRS*	Coût en Euros moyen par élève
01- AIN	37 346	56	99,9	549	419	477
02- AISNE	35 436	65	100,0	702	642	650
03- ALLIER	16 380	65	100,0	921	652	761
04- ALPES DE H. PROVENCE	7 964	75	74,5	425	540	502
05- HAUTES ALPES	8 270	45	100,0	718	739	718
06- ALPES MARITIMES	11 160	29	98,0	1 850	1 121	1 309
07- ARDECHE	17 878	44	93,0	90	835	926
08- ARDENNES	18 504	60	100,0	77	559	603
09- ARIEGE	7 328	63	91,0	62	628	633
10- AUBE	15 490	85	100,0	1 214	572	665
11- AUDE	14 825	40	86,7	695	665	699
12- AVEYRON	12 889	76	72,0	985	477	647
13- BOUCHES DU RHONE	21 617	45	70,0	694	517	610
14- CALVADOS	30 728	52	96,3	857	377	602
15- CANTAL	5 917	81	75,0	951	842	850
16- CHARENTE	16 411	77	86,0	853	536	596
17- CHARENTE MARITIME	30 583	38	96,0	506	976	683
18- CHER	14 454	77	93,9	608	558	567
19- CORREZE	14 823	59	100,0	554	976	736
2A- CORSE DU SUD	40 56	100	100,0	-	1 629	1 658
2B- HAUTE CORSE	7 000	100	99,8	-	1 271	1 329
21- COTE D'OR	25 527	70	95,6	680	699	721
22- COTES D'ARMOR	23 600	69	88,0	770	442	530
23- CREUSE	6 848	99	85,0	-	780	779
24- DORDOGNE	18 870	86	86,5	760	496	558
25- DOUBS	28 666	64	100,0	274	665	544
26- DROME	24 940	41	96,0	713	644	638
27- EURE	40 389	87	85,0	816	389	442
28- EURE ET LOIR	24 846	62	80,0	575	493	505
29- FINISTERE	28 290	57	70,0	666	571	622
30- GARD	32 474	43	100,0	762	571	674
31- HAUTE GARONNE	43 740	93	100,0	87	475	467
32- GERS	12 098	98	100,0	674	547	549
33- GIRONDE	47 655	62	83,0	587	406	468
34- HERAULT	30 676	74	91,0	872	271	585
35- ILLE ET VILAINE	34 356	57	93,0	751	638	684
36- INDRE	12 021	83	100,0	673	500	520
37- INDRE ET LOIRE	19 712	77	80,0	622	435	465
38- ISERE	53 376	53	100,0	610	682	651
39- JURA	20 673	70	100,0	736	609	641
40- LANDES	16 225	75	100,0	1 113	523	667
41- LOIR ET CHER	21 689	73	95,0	831	462	568
42- LOIRE	29 050	48	88,0	572	688	560
43- HAUTE LOIRE	10 211	67	70,0	454	479	474
44- LOIRE ATLANTIQUE	44 727	90	83,0	1 505	492	569
45- LOIRET	22 965	74	100,0	1 033	510	637
46- LOT	9 647	95	100,0	410	424	497
47- LOT ET GARONNE	11 116	84	82,0	731	705	680
48- LOZERE	4 469	100	86,0	-	814	835
49- MAINE ET LOIRE	23 160	52	82,0	546	470	502
50- MANCHE	26 759	77	75,0	639	378	376
51- MARNE	25 656	95	93,0	-	476	475
52- HAUTE MARNE	12 346	90	80,2	727	464	486
53- MAYENNE	15 485	72	96,3	806	592	652
54- MEURTHE & MOSELLE	30 087	57	100,0	1 057	593	771
55- MEUSE	15 714	63	100,0	1 018	585	774
56- MORBIHAN	31 805	62	80,4	568	499	524
57- MOSELLE	49 539	42	86,0	606	608	537
58- NIEVRE	11 831	85	91,3	589	588	605
59- NORD	52 053	4	100,0	728	2 227	775
60- OISE	53 822	48	100,0	644	505	577
61- ORNE	18 571	72	96,0	833	455	584
62- PAS DE CALAIS	71 006	68	100,0	394	436	418
63- PUY DE DOME	21 423	70	87,0	595	632	718
64- PYRENEES ATLANTIQUES	21 561	64	94,0	694	686	769
65- HAUTES PYRENEES	9 385	71	96,5	515	664	615
66- PYRENEES ORIENTALES	22 910	91	85,0	398	648	627
67- BAS RHIN	35 304	69	96,2	591	416	513
68- HAUT RHIN	31 397	60	89,6	664	466	519
69- RHONE	24 063	45	87,0	855	1 181	965
70- HAUTE SAONE	20 570	88	100,0	614	505	529
71- SAONE ET LOIRE	27 621	75	97,0	861	487	572
72- SARTHE	20 752	75	95,0	1 340	579	704
73- SAVOIE	24 966	73	90,0	1 217	577	537
74- HAUTE SAVOIE	26 270	70	81,7	893	691	738
76- SEINE MARITIME	44 489	66	89,5	866	414	559
79- DEUX SEVRES	19 722	76	96,7	760	501	551
80- SOMME	28 613	81	88,0	693	626	613
81- TARN	14 973	67	80,0	419	747	682
82- TARN ET GARONNE	12 316	57	85,0	640	646	658
83- VAR	33 209	42	72,0	466	759	563
84- VAUCLUSE	15 168	52	82,0	618	591	619
85- VENDEE	32 278	68	80,0	650	389	440
86- VIENNE	15 709	63	92,0	839	506	634
87- HAUTE VIENNE	15 635	70	90,0	606	623	636
88- VOSGES	24 856	74	94,0	642	476	499
89- YONNE	18 806	100	100,0	958	605	734
90- TERRITOIRE DE BELFORT	2 345	71	100,0	282	501	435
MOYENNE	23 296	-	-	703	556	603

* SRS : Service Régulier Spécialisé
SRO : Service Régulier Ordinaire

GODEFROY Stéphane, 2005.
Sources : Certu / Anateep, 2002.

structure le territoire à l'échelle locale, on peut juste dire qu'il permet le maintien de l'habitat dispersé et l'accessibilité au « centre » pour les lieux périphériques isolés puisqu'il n'est plus réservé aujourd'hui aux seuls scolaires.

1.3.2. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et son décret d'application du 16 août 1985 forment les textes fondamentaux de la réglementation des transports publics non urbains de personnes. La loi définit les grands principes du transport intérieur et elle s'applique par conséquent aux transports scolaires [cf. figure n°3, page 48 et figure n°5, page 50].

L'objectif de la LOTI est d'assurer le « droit au transport » et d'offrir aux utilisateurs la liberté du choix de leur moyen de transport.

Les grandes orientations de la LOTI :

- Les transports doivent satisfaire les besoins des usagers sans alourdir la collectivité.
- Tout usager est libre de se déplacer et de choisir son moyen de transport.
- Les conditions d'accès se doivent d'être raisonnables pour l'utilisateur avec un maximum de qualité pour un prix et un coût les plus modiques possibles pour la collectivité.
- La volonté de partage des responsabilités dans le cadre de la décentralisation est mise en avant.
- L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées.
- Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire.
- L'Etat transfère une partie de ses compétences aux régions et aux départements. Ainsi, les transports non-urbains et les services réguliers seront organisés par le département à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional (région) et national (Etat).
- Le conventionnement entre les transporteurs et le département est rendu obligatoire.

La grande différence avec les textes précédents concerne le transfert des pouvoirs de l'Etat aux collectivités territoriales selon le processus de décentralisation instauré en 1982.

Les régions et les départements se voient attribuer un nouveau rôle : l'organisation des liaisons ferroviaires et routières d'intérêt régional (pour la région) et les transports scolaires et interurbains par autocars (pour les départements). Par conséquent, dans certains cas, région et département sont incités à interconnecter leurs services.

Mais ce transfert de compétences va s'opérer progressivement. Si la décentralisation des transports départementaux est entrée en vigueur sans délai, il aura fallu attendre la loi de répartition des compétences (22 juillet 1983) pour qu'elle s'étende à l'organisation du

transport scolaire et celle de 1989 pour que le conventionnement départemental devienne une obligation. La loi donne aux Autorités Organisatrices (AO) la responsabilité d'assurer à tous les usagers des déplacements sur l'ensemble du territoire dans des temps et des coûts acceptables. C'est à elles de répondre aux enjeux économiques et sociaux des transports collectifs.

Des transports spécifiques au départ mais de plus en plus intégrés dans les réseaux

Les différents enjeux des réseaux de transport sont économiques mais aussi sociaux (droit aux transports) puisqu'ils concernent les coûts d'investissement, des coûts de fonctionnement, des coûts humains et des coûts environnementaux.

« Les transports, au-delà de leur poids économique, sont une condition de l'organisation de la vie. Cela pose de nombreux problèmes fondamentaux :

- d'abord le problème de l'accessibilité aux systèmes de transport
- ensuite, pour ceux qui disposent de ce « droit au transport », du niveau de mobilité
- de répartition de la mobilité dans le temps (problème des pointes)
- de coûts sociaux pour l'utilisateur lui-même (temps passé, inconfort...)
- du coût humain, à travers les accidents
- d'emploi créé par le fonctionnement et les investissements dans les transports (Merlin, 1991, page 282) ».

Il convient de rajouter à ces problèmes « fondamentaux » les coûts environnementaux qui de nos jours occupent une place grandissante.

De plus, les lignes spécifiques dédiées aux transports scolaires sont peu à peu ouvertes à l'ensemble des usagers et se trouvent intégrées au réseau de transport afin de « rentabiliser le service ». Ainsi, en plus d'être accessibles, les systèmes de transport doivent être abordables (financièrement), sûrs et fiables. En effet, les usagers sont très exigeants sur la qualité (fréquence, propreté, confort, facilité des correspondances). Ils souhaitent disposer d'une chaîne multimodale de qualité, voire parfaite. Les transports scolaires se trouvent intégrés à cette chaîne.

Pour les usagers, « le droit au transport »

Les transports doivent offrir aux habitants la capacité d'accéder à des endroits variés (accès aux activités, aux personnes et aux lieux où les usagers désirent se rendre). Dans le cas qui nous concerne ici, ils doivent permettre aux enfants d'accéder au collège. D'ailleurs, la LOTI affirme le « droit au transport », c'est-à-dire l'accessibilité à tous, enfants comme adultes.

Le client, quel que soit son âge, veut pouvoir se rendre où il veut, le plus facilement possible. Il n'a que faire du reste : les conventions et les autorités organisatrices. Ce qui lui importe, c'est l'état du train ou de l'autocar qu'il emprunte, les horaires et les fréquences. Il recherche avant tout la vitesse, la qualité, la sécurité et un prix raisonnable. Chaque mode a ses avantages et ses inconvénients, mais la chaîne intermodale intégrée permet de satisfaire l'utilisateur en tirant parti du meilleur de tous. C'est pourquoi, comme nous venons de le dire, les transports scolaires sont progressivement intégrés aux réseaux de transports.

On peut distinguer différents types de populations face aux problèmes des transports :

- Les exclus qui sont les habitants d'un lieu non desservi par les transports collectifs et qui ne possèdent pas de véhicules.
- Les captifs absolus qui sont les personnes qui habitent un lieu desservi par les transports collectifs mais qui ne possèdent pas de véhicules.
- Les captifs partiels qui sont des personnes qui résident dans un lieu desservi par les transports collectifs et qui peuvent avoir accès à un véhicule (dont ils ne sont pas le conducteur habituel).
- Les conducteurs habituels qui par choix n'utilisent pas les transports collectifs.
- Les multimodaux et les intermodaux qui utilisent ou combinent plusieurs modes de transport.

Les collégiens se retrouvent dans plusieurs de ces catégories. En effet, ils peuvent habiter dans un hameau, non desservi par les transports collectifs et leurs parents ne possèdent pas obligatoirement un véhicule. Dans la majorité des cas, les « jeunes » sont des captifs puisque même si les parents possèdent une voiture, ils ne peuvent pas en disposer comme ils le veulent. Seule une très faible proportion de collégiens fait partie des exclus.

La LOTI pose donc le principe du droit au transport pour tous, le principe du libre choix de l'usager entre les différents modes de transport et réaffirme la mission de service public des transports collectifs urbains. Avec la LOTI de 1982 sont apparus les Plans de Déplacements Urbains (PDU). Les villes qui ont mis en place un PDU depuis la LOTI, ont surtout favorisé le développement des transports publics. Promulguée le 30 décembre 1982, la LOTI est donc le texte législatif qui sert de base au transport public terrestre en France. Elle est donc à la base de l'organisation des transports scolaires.

Les conséquences de la régionalisation : une nouvelle répartition des compétences

Les différentes lois et les différents décrets successifs ont eu pour conséquence de modifier considérablement la répartition des compétences en matière de transport [cf. figure n°4, page 49].

Il faut en effet dégager 4 niveaux :

- Les *communes* ou groupements de communes (communautés de communes et d'agglomération) organisent les services de transport public urbain après avoir défini un Périmètre des Transports Urbains. Elles conventionnent les exploitants de ce transport urbain et elles peuvent également élaborer un Plan de Déplacements Urbains (qui est même obligatoire pour certaines) en association avec les départements (loi SRU). Elles assurent le transport scolaire vers le collège sur leur territoire quand celui-ci est suffisamment vaste pour accueillir des transports collectifs. Dans les communes rurales ou dans celles qui ne possèdent pas de transports collectifs, les élèves doivent se rendre au collège par leurs propres moyens.
- Le *département* est l'autorité organisatrice pour les transports interurbains. C'est donc lui qui organise les services de transport public routier inter-urbain (dont les transports scolaires). Il conventionne les exploitants de transport public routier non

urbain et il élabore le schéma départemental de transport. Son échelle de base est le bassin de transport. Il organise le transport scolaire pour les collèges dans le cadre de lignes régulières ouvertes à tous les usagers ou de lignes spécifiques aux ramassages scolaires.

- La *région* organise le service de transport ferroviaire d'intérêt régional. Elle conventionne les services régionaux ferroviaires et les liaisons routières interdépartementales. Elle élabore le schéma régional des transports collectifs. Elle œuvre essentiellement dans le domaine ferroviaire où elle devient avec la LOADDT une autorité organisatrice pleinement compétente. La SNCF n'étant qu'un prestataire de service, un opérateur. De plus, elle se doit de travailler avec le département pour faciliter les interconnexions avec les lignes de transports scolaires.
- L'*Etat* est contraint d'appliquer les directives et les règlements européens. Il réglemente les activités de transport (organisation, sécurité...) et contrôle leur application. Il organise le transport public d'intérêt national. Il assure le fonctionnement des entreprises nationales (SNCF et RATP). Il définit et met en œuvre la politique d'aide aux transporteurs publics et aide les départements. Enfin, il entretient les superstructures (gares), réalise ou modernise les infrastructures ferroviaires par le biais de RFF et aménage les interfaces.

Ces quatre niveaux interviennent dans le cadre des transports scolaires. Toutefois, les deux premiers sont prédominants. Nous devons par conséquent nous concentrer sur le rôle des communes et sur celui prépondérant des départements. En effet, avec la décentralisation opérée dans les années quatre-vingts, les Conseils Généraux obtiennent d'importantes prérogatives (action sociale, fonctionnement et équipement des collèges, transport à vocation départementale...). Ce transfert de responsabilité fut accompagné d'un transfert des moyens financiers sous la forme de Dotation Générale d'Equipement (DGE) et de Dotation Générale de Décentralisation (DGD).

Pour ce qui est des transports scolaires, une circulaire prévoyait les modalités de transfert de ressources financières entre l'Etat et les Conseils Généraux (circulaire du ministre des transports en date du 10 mai 1984). Le mode de calcul des sommes fut établi à partir des dépenses supportées par l'Etat au cours de l'année scolaire 1983/1984. Il s'agit des dépenses au titre des services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves et au titre des déplacements des élèves sur des lignes régulières. Quand le service scolaire se trouvait inscrit dans un périmètre de transport urbain, alors, le transfert se faisait à l'autorité organisatrice urbaine.

1.3.3. Les départements, principales autorités organisatrices du transport scolaire

Une autorité organisatrice est une commune, un groupement de communes (communauté de communes, d'agglomération), un département, une région, qui est responsable de l'organisation du transport collectif sur son territoire [cf. figure n°7, page 60].

Les communes et leurs groupements sont ainsi responsables du transport urbain, les départements du transport interurbain départemental et les régions du transport régional. Pour

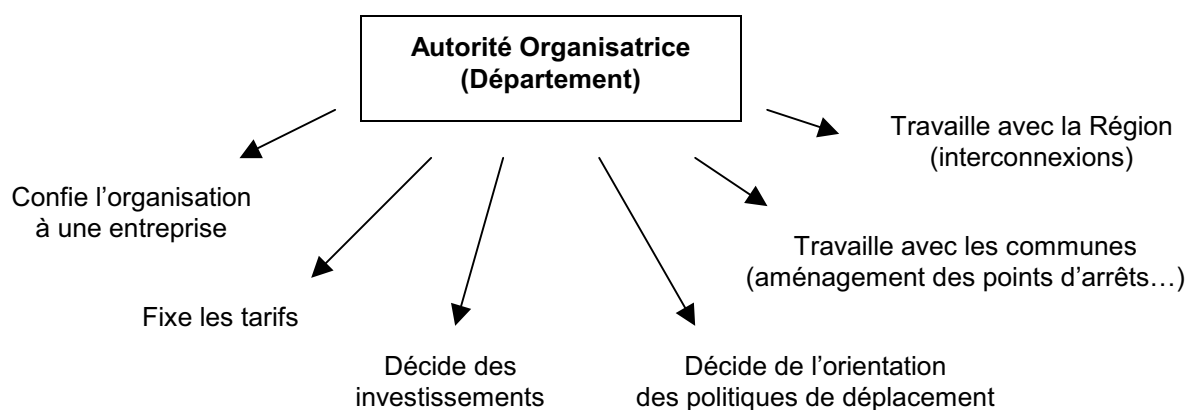
le scolaire, c'est le département en dehors des secteurs urbains et les communautés d'agglomération dans les secteurs urbains.

Aujourd'hui, le ministère des transports a la charge de structurer le fonctionnement des transports en France mais il ne décide que des liaisons à caractère national.

Il est important de bien se rendre compte que le transport scolaire nécessite l'intervention d'une série d'intervenants, tous avec un rôle spécifique et avec des responsabilités qui leurs sont propres. Toutefois, il existe parmi tous ces intervenants une autorité organisatrice de « premier rang » qui occupe une position centrale dans l'ensemble de ce processus.

L'autorité organisatrice du transport scolaire est désignée par un article du Code de l'éducation. « Les transports scolaires sont des services réguliers publics, au sens de l'article 29 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1983 d'orientation des transports intérieurs. Le département a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports. [...] A l'intérieur des périmètres de transports urbains existant au 1^{er} septembre 1984, cette responsabilité est exercée par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains ».²

FIGURE n°7 : Rôle de l'Autorité Organisatrice en France (exemple d'un département)



GODEFROY Stéphane, 2005.

La première prérogative d'une autorité organisatrice est de définir la politique des transports collectifs qu'elle souhaite adopter sur son périmètre de compétence. Dans la pratique, les autorités organisatrices agissent souvent différemment face aux trajets domicile-école selon qu'elles appartiennent à l'une ou à l'autre catégorie des autorités organisatrices de premier rang. Les Conseils Généraux leur accordent une importance toute particulière, les élèves constituant la majeure partie des usagers qu'ils ont à prendre en charge. Les autorités organisatrices urbaines, en revanche, sont moins focalisées sur ces déplacements, qui n'en sont qu'une forme parmi d'autres. Plus la ville est peuplée, moins ce motif de déplacement prend d'importance. Le ministère de l'Education Nationale estime pour sa part à 12,1 millions le nombre d'enfants scolarisés en France (de l'école au lycée) dont plus d'un tiers empruntent un moyen de transport collectif quotidiennement pour aller à l'école et en revenir. Dans notre étude, nous verrons ces autorités organisatrices à deux niveaux différents : un regroupement

² Extrait de l'article L. 213-11 du Code de l'éducation

communal au sein d'une communauté d'agglomération et la gestion départementale. Chaque autorité organisatrice confie l'exploitation du transport à une entreprise, pour une période donnée et selon des modalités définies dans un contrat.

Pour nos trois territoires d'étude, les conseils généraux (Aisne, Doubs et Nord) sont donc les autorités organisatrices pour le transport scolaire. Toutefois, le cas de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard est particulier puisque c'est cette dernière qui a la compétence sur son territoire. Le conseil général du Doubs ne prend en charge que les élèves qui habitent en dehors de ce périmètre. Avec la loi d'orientation pour les transports intérieurs, c'est aux communes (ou à des regroupements de communes), que revient la responsabilité d'organiser les transports publics urbains, dans le cadre d'une loi de 1982, la LOTI. En France, les communes sont de petite taille et les agglomérations s'étendent en général sur plusieurs communes. C'est pourquoi seulement 21,2 % des autorités organisatrices urbaines sont des communes uniques. Les autres sont essentiellement constituées par des regroupements de communes tels que le prévoit la loi : communautés urbaines ou communauté d'agglomération pour les plus grandes villes, syndicats intercommunaux et communautés de communes et de villes. Les transports publics urbains constituent donc l'un des domaines privilégiés de la coopération intercommunale, à côté des secteurs de l'eau et des déchets. Outre la contribution financière directe des communes, les autorités organisatrices disposent d'une ressource fiscale payée par les employeurs. Cette ressource est spécialement affectée aux transports publics : c'est le versement transport. Le rôle des autorités organisatrices est décisif. Dans le domaine des transports, elles déterminent les tarifs du transport dans la limite du plafond fixé chaque année par l'Etat. Elles définissent les grandes orientations des politiques de déplacement et de transport et elles décident des investissements. L'exploitation des réseaux de transport public est généralement confiée à des entreprises privées, ce qui donne ainsi lieu à une délégation de service public pour près de 90 % des autorités organisatrices. Sinon, les réseaux sont exploités directement par les collectivités sous le régime de la régie directe.

Dans le cas d'une délégation de service public, les entreprises privées sont soit rémunérées pour une prestation de service, tout en étant souvent intéressées aux résultats, soit elles supportent le risque commercial, l'autorité organisatrice versant une contribution forfaitaire qui assure l'équilibre prévisionnel d'exploitation.

Dans tous les cas, les autorités organisatrices négocient les contrats de concession et veillent à leur bonne exécution. Elles ont donc dû se doter d'une capacité d'expertise qui leur permette à la fois de prendre des décisions et de contrôler, au mieux de l'intérêt des contribuables, les aspects financiers, techniques et commerciaux de la délégation de service public. Car les usagers sont tout à la fois citoyens, contribuables et électeurs.

Il existe trois types de convention de délégation de service public en fonction de la nature du risque industriel (lié à une éventuelle augmentation des coûts d'exploitation) et commercial (rémunération annuelle) pris par l'entreprise qui a obtenu le marché après appel d'offres :

- la gérance : c'est l'autorité organisatrice qui assume ces deux risques même si l'entreprise peut être intéressée aux résultats ;
- la gestion à prix forfaitaire : c'est l'entreprise qui assume l'essentiel des risques industriels, le risque commercial étant assumé par l'autorité organisatrice;
- la compensation financière forfaitaire : les deux types de risques sont

essentiellement assumés par l'entreprise à réseau constant, ainsi que dans la limite du service défini et des tarifs fixés par l'autorité organisatrice. Cette dernière verse une compensation forfaitaire à l'entreprise sur la durée du contrat selon ces conditions.

En milieu urbain, les autorités organisatrices élaborent une politique de mobilité qui s'articule autour de l'urbanisme et du transport au travers des PDU.

La coordination entre les principaux acteurs concernés est l'un des enjeux des politiques locales. Elle met en avant le rôle que devraient être appelés à jouer les « acteurs intermédiaires de la mobilité », c'est-à-dire les entreprises privées et les organismes publics dont les salariés, les clients ou les visiteurs se déplacent et sont des utilisateurs de moyens de transport.

Cette implication des acteurs intermédiaires de la mobilité est plus avancée à l'étranger qu'en France (où elle semble perfectible comparativement à d'autres pays).

Toutes les Autorités Organisatrices doivent se conformer à la LOTI, qui régit les transports publics non urbains.

De plus, les autorités organisatrices ont l'entière maîtrise de la tarification des services de transports départementaux et scolaires. Ainsi, plusieurs solutions existent. Le Conseil Général peut assurer la gratuité des transports à tous les élèves scolarisés dans le département sans distinction dès lors qu'ils habitent à une certaine distance de l'école (le plus souvent, 3 km en zone rurale et 5 km en zone urbaine). Il se peut également que le Conseil Général n'accorde la gratuité qu'à une partie des élèves (critères sociaux, âge maximum, niveau de scolarisation, respect de la carte scolaire en se rendant dans l'établissement dans lequel ils sont affectés et non dans un autre...). Les autres enfants ne bénéficiant que d'une prise en charge partielle. Enfin, le département peut choisir de ne pas offrir la gratuité et préférer un « ticket modérateur » applicable à tous les élèves. Alors, les communes peuvent prendre en charge le coût restant pour offrir la gratuité à leurs administrés.

Notons que dans nos trois territoires d'étude, le choix retenu est celui de la gratuité pour les services interurbains. En ce qui concerne les services urbains de la CAPM, elle s'applique au-delà d'un rayon de 3 km.

Plusieurs arguments pour ou contre cette gratuité sont avancés. On peut voir cette gratuité comme une manière de favoriser l'égalité entre les élèves. Egalité suivant le lieu d'habitation (pour ne pas défavoriser ceux qui sont loin) et suivant la position sociale des parents. Mais certains départements mettent en avant les effets « pervers » de cette solution. En effet, quand la gratuité existe, la demande augmente (toutes les familles désirent une carte de transport pour leurs enfants). Ceci peut contribuer à créer des services de doublage de lignes et par conséquent à augmenter les coûts inutilement. Or, la fréquentation n'augmente pas forcément (certains élèves possédant une carte ne l'utilisent pas). De plus, cette gratuité va priver les départements d'un revenu qui pourrait leur permettre, par exemple, d'aménager les arrêts ou de remplacer les véhicules. Enfin, si les familles ne payent pas directement ce service, ce sont tous les contribuables qui le financent (même ceux qui ne sont pas concernés) au travers de leurs impôts.

1.4. Une méthodologie d'enquête adaptée à une population « jeune »

Pour étudier les transports scolaires et tous les problèmes qui leur sont liés, nous avons souhaité avoir l'avis de la population concernée et pas seulement celui des autorités organisatrices. C'est pourquoi nous avons eu recours à une vaste enquête auprès des collégiens. Tout comme Jean-Marie De Ketele et Xavier Roegiers (1996), nous entendons le terme enquête au sens d'une étude d'un thème précis auprès d'une population dont on détermine un échantillon afin de préciser certains paramètres.

1.4.1. Les objectifs de l'enquête

Le but de cette étude est d'observer les pratiques, la perception, les attentes, la satisfaction des collégiens face à leurs déplacements. Ces observations permettant de voir les différences en fonction des lieux d'habitation, du sexe et de voir l'évolution en fonction de l'âge.

Toutes les études existantes sont très théoriques. La méthode des enquêtes auprès des collégiens permet donc d'avoir une nouvelle approche des problèmes de mobilité. Ce sujet est nouveau (absence de bibliographie sur ce sujet précis) et a nécessité la mise au point d'une méthodologie spécifique, adaptée aux problèmes des collégiens, à leurs besoins et surtout à leur niveau de compréhension. En effet, le choix des mots est très important pour s'adresser à des élèves de 6^{ème} (qui n'ont que 10 ou 11 ans). Il est d'ailleurs fort probable que ces élèves répondaient à leur tout premier questionnaire.

Cette enquête devait donc allier la facilité de compréhension pour les collégiens, l'utilité pour les Autorités Organisatrices des territoires étudiés et permettre de répondre à toutes les questions que l'on peut se poser en matière de mobilité concernant les « jeunes ». Notre étude de la mobilité des collégiens se cantonne principalement à la mobilité quotidienne. En effet, leur mobilité concerne les mouvements cycliques internes au bassin de vie, c'est-à-dire, les aller-retour de faible portée spatiale. Nous laisserons ici de côté les autres formes de mobilité touchant les collégiens (déplacements liés aux vacances, aux sorties scolaires et à certains loisirs pratiqués de manière exceptionnelle). Ces autres formes de mobilité étant jugées « trop particulières » pour être prise en compte dans notre étude.

Ainsi, pour les collégiens, la mobilité que nous avons décidé d'étudier se décompose en deux : les déplacements liés au collège et les déplacements extra-scolaires. L'étude de la mobilité des collégiens ne pouvait pas se limiter aux déplacements scolaires. Il était nécessaire de se pencher sur deux sphères bien distinctes. Tout d'abord, la sphère de l'école, qui rassemble les activités liées au temps scolaire donc à caractère obligatoire. Puis la sphère du temps libre qui regroupe un ensemble d'activités variées, à caractère non obligatoire et principalement tournées vers les loisirs récréatifs, culturels, sportifs ou les visites aux amis. Afin d'analyser les déplacements quotidiens des jeunes, l'enquête menée auprès des collégiens comporte donc deux volets : les déplacements scolaires et les déplacements extra-scolaires.

L'enquête a pour objectifs :

- ***d'avoir une vision globale de la mobilité des collégiens, absente des études actuelles.***
 - en cernant au mieux la mobilité des jeunes au sein des différents territoires d'étude, en particulier celle des collégiens de 11 à 16 ans (population ignorée jusqu'à présent).
 - en identifiant les modes de déplacements de ces derniers (à pied, vélo, autocar ou accompagnement par les parents en voiture...).
 - en identifiant les itinéraires régulièrement empruntés pour se rendre au collège ou pour la pratique des loisirs ou les achats.

- ***de connaître le vécu et le perçu de ces déplacements.***
 - en relatant le perçu et le vécu des itinéraires empruntés afin de mieux répondre aux besoins et de mieux connaître les problèmes qui peuvent se poser.
 - en identifiant l'insécurité, si elle existe, en la définissant et en tentant de trouver des solutions pour y remédier.

- ***de se rendre compte de l'impact de la mobilité sur le territoire.***
 - en comparant la mobilité des adultes et celle de leurs enfants.
 - en délimitant l'échelle de déplacement des collégiens.
 - en identifiant le rapport entre le milieu de vie et les caractéristiques des déplacements.
 - en différenciant les pratiques suivant les territoires (urbains, périurbains et ruraux).

L'enquête sur la mobilité des élèves des collèges

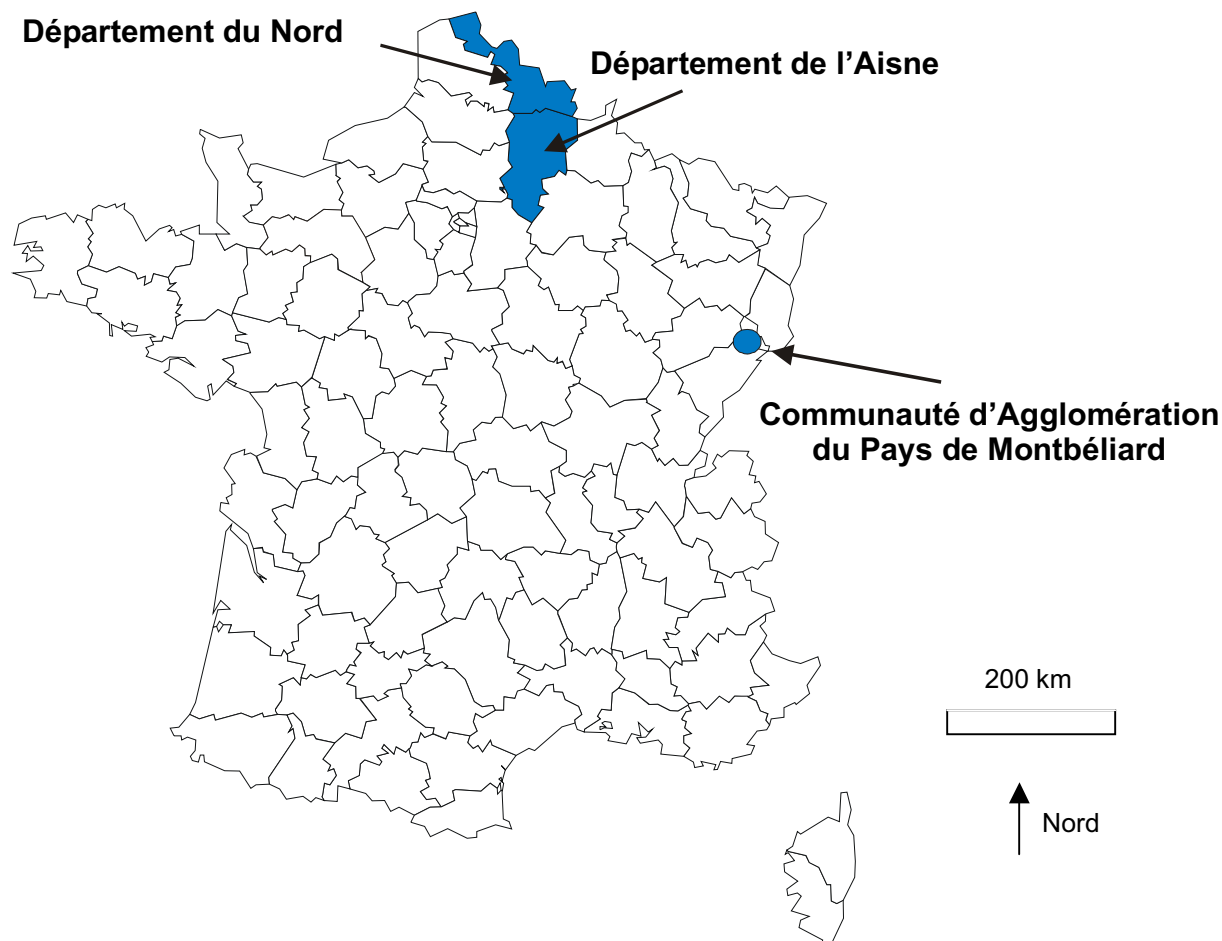
Une enquête portant sur un grand nombre d'élèves était indispensable pour réaliser cette étude et répondre à nos objectifs. De plus, comme il n'existe aucune base de données sur le sujet, il nous a fallu élaborer cette base de données concernant les modes de transport utilisés par les élèves, leur localisation résidentielle, la longueur de leurs navettes domicile-école et concernant l'ensemble de leurs mobilités extra-scolaires, les représentations spatiales des élèves et leur opinion sur les modes de transport dont ils bénéficient.

Au bout du compte, il s'agissait d'étudier les attitudes des collégiens face à la mobilité grâce à un questionnaire, sans se laisser « obnubiler par l'impression de vérité imminente que lui conférait la représentativité statistiquement prouvée des échantillons consultés (Javeau, 1990, page 7) ».

1.4.2. Le choix de territoires originaux

Afin de répondre aux nombreuses questions qu'induit la mobilité des collégiens, il fallait choisir différents territoires d'étude. Ces zones se devaient d'être représentatives de tous les cas existants.

CARTE n°1 : Localisation des territoires d'enquête



GODEFROY Stéphane, 2006.

Ainsi, nous avons décidé de mener cette étude sur trois territoires :

- La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (mai-juin 2002)
- Le Département du Nord (mai-juin 2003)
- Le Département de l'Aisne (décembre 2003 - janvier 2004)

De nombreuses recherches à caractère géographique ont pour point de départ une ou plusieurs entités spatiales dont les contours sont plus ou moins bien définis (région, réseau urbain, aire d'influence...) à l'intérieur desquelles sont étudiées les relations économiques et sociales qui l'animent.

Il est important de multiplier les territoires d'étude ou tout au moins de choisir des zones différentes afin de ne pas analyser des données qui pourraient s'apparenter à un cas particulier.

Cette étude de la mobilité des collégiens a pris naissance dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard. Elle devait permettre de mieux cerner la mobilité des moins de 15 ans, afin de mieux la prendre en compte dans la concrétisation du Plan de Déplacement Urbain et du Schéma de Cohérence Territoriale. Le but recherché étant d'identifier les modes de déplacements et les parcours à aménager ou à améliorer en prenant en compte le réseau existant.

Le choix de ces territoires n'est pas insignifiant. En effet, il fallait réaliser cette étude sur différentes aires géographiques et à différentes échelles. La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard permet d'observer les déplacements des collégiens en milieu urbain, le département du Nord nous offre d'examiner ces mêmes déplacements dans une région fortement peuplée où la péri-urbanisation est très forte alors que le département de l'Aisne est idéal pour observer ce qui se passe en milieu rural.

Ce choix des territoires permet de comparer la mobilité des jeunes en milieu urbain, péri-urbain et rural. Ainsi, aucune « catégorie de collégiens » n'est oubliée.

Cette étude sur la mobilité des collégiens a donc été réalisée sur trois territoires (Nord, Aisne, Montbéliard). Ce choix n'est pas anodin. Il s'agit en effet d'espaces qui ont de nombreuses différences : degrés d'urbanisation, nombre de collèges, population, activités...

Les zones d'étude ont donc été choisies en raison de leur originalité. La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard se caractérise par une forte urbanisation et elle est marquée par une importante présence industrielle (Usine Peugeot). Le Département du Nord connaît quant à lui une grande concentration humaine et il se situe dans une région en pleine reconversion économique. Afin de compléter cette étude, il nous fallait observer un milieu que nous avons jusque-là laissé de côté, le monde rural. Ainsi, l'enquête s'est achevée dans le Département de l'Aisne qui représente l'archétype de la ruralité avec son économie agro-industrielle, ses faibles densités de population et l'absence de grandes agglomérations.

1.4.3. Localisation des territoires d'étude

Nous sommes en présence de trois territoires différents. La première dissimilitude vient de leur positionnement géographique. Les départements de l'Aisne et du Nord sont limitrophes et se situent dans « le Nord » de la France. La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard se trouve quant à elle dans « l'Est » de la France [cf. carte n°1, page 65].

L'Aisne est l'un des trois départements qui forment la Picardie (avec l'Oise et la Somme). Il est situé au Nord du Bassin parisien, sur les contreforts du massif des Ardennes et s'étend de la Belgique au Nord à l'Île-de-France au Sud. Le département du Doubs partage une frontière de 170 km avec la Suisse. Il constitue avec les départements de Haute-Saône, du Jura et du Territoire de Belfort, la région de Franche-Comté. Enfin, celui du Nord est le département le plus septentrional de France. Avec le département du Pas-de-Calais, il forme la région Nord-Pas-de-Calais. Il a pour chef-lieu, Lille, la capitale régionale.

1.4.4. Comparaisons des territoires d'étude Au niveau de la population

Les zones d'étude sont inégalement peuplées. Ainsi, le département de l'Aisne n'abrite que 535 830 habitants (soit moins de 1 % de la population nationale) alors qu'il représente 1,3 % du territoire métropolitain (7 240 km²). Sa densité s'élève donc à 73 hab./km² [cf. tableau n°9, et cartes n°2 et 3, page 68].

TABLEAU n°9 : Les territoires de l'étude

	Population	Population (rang national)	Densité (hab./km ²)	Population citadine	Superficie (km ²)
Aisne	535124	45 ^{ème}	73	50,6%	7240
Nord	2568349	1 ^{er}	445	88,6%	5742
Doubs	503293	50 ^{ème}	96	63,6%	5228
CAPM	121101	*	677	83,5%	179

Source : Estimations localisées de la population, 2002.
GODEFROY Stéphane, 2005.

En revanche, le Nord est le département le plus peuplé de France. Il compte 2 553 920 habitants (4% de la population française) sur une superficie de 5742 km². Il est donc le département français où la densité de population est la plus élevée (hormis la région parisienne) puisqu'elle atteint 445 hab./km² [cf. tableau n°9 et cartes n°4 et 5, page 69].

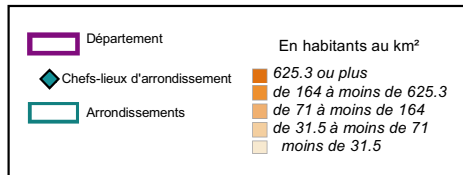
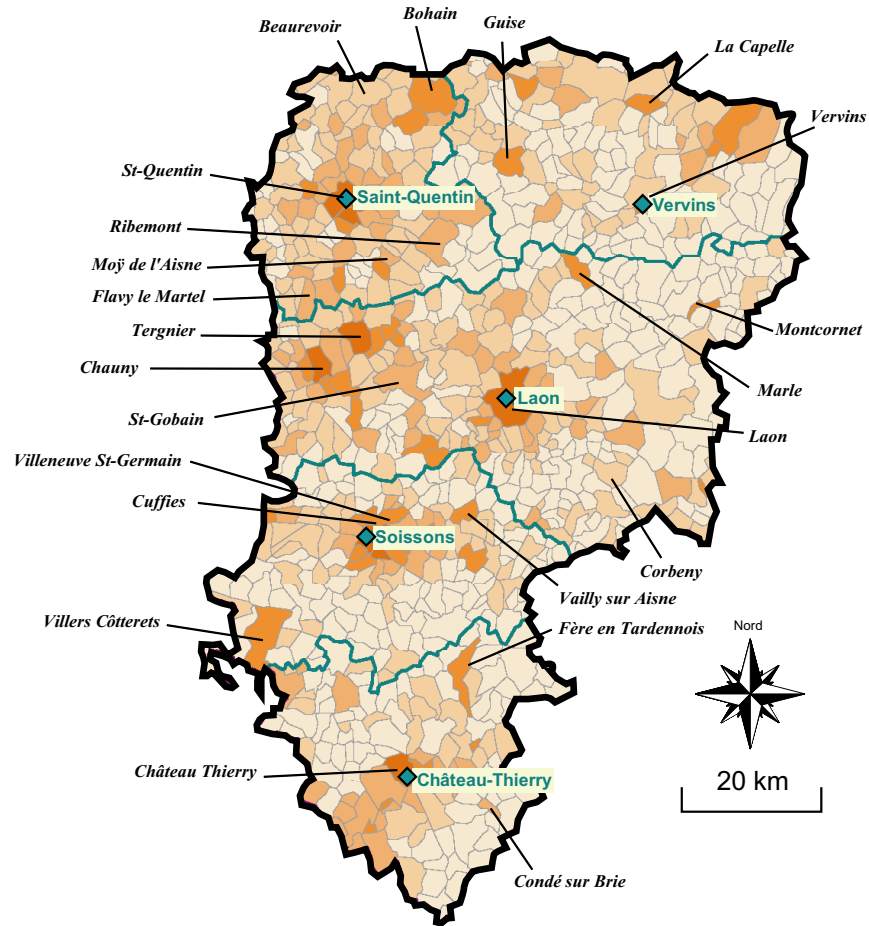
Le Doubs se rapproche plus de l'Aisne du point de vue de sa population puisqu'il compte 503 293 habitants pour une superficie totale de 5 228 km², soit une densité de population de 96 habitants/km². Mais nous nous sommes intéressés à l'une de ses parties les plus urbanisées : le Pays de Montbéliard (677 habitants/km² sur une étendue de 179 km²) [cf. tableau n°9 et cartes n°6 et 7, page 70].

Au niveau de la démographie

Le département de l'Aisne est le moins dynamique de la Picardie. Il existe une opposition Nord / Sud dans le département. La moitié Nord encore très agricole, se dépeuple alors que la partie Sud se développe car elle bénéficie de la proximité de la région parisienne.

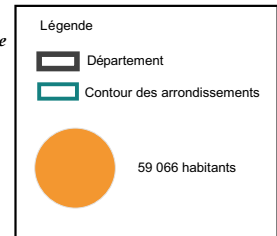
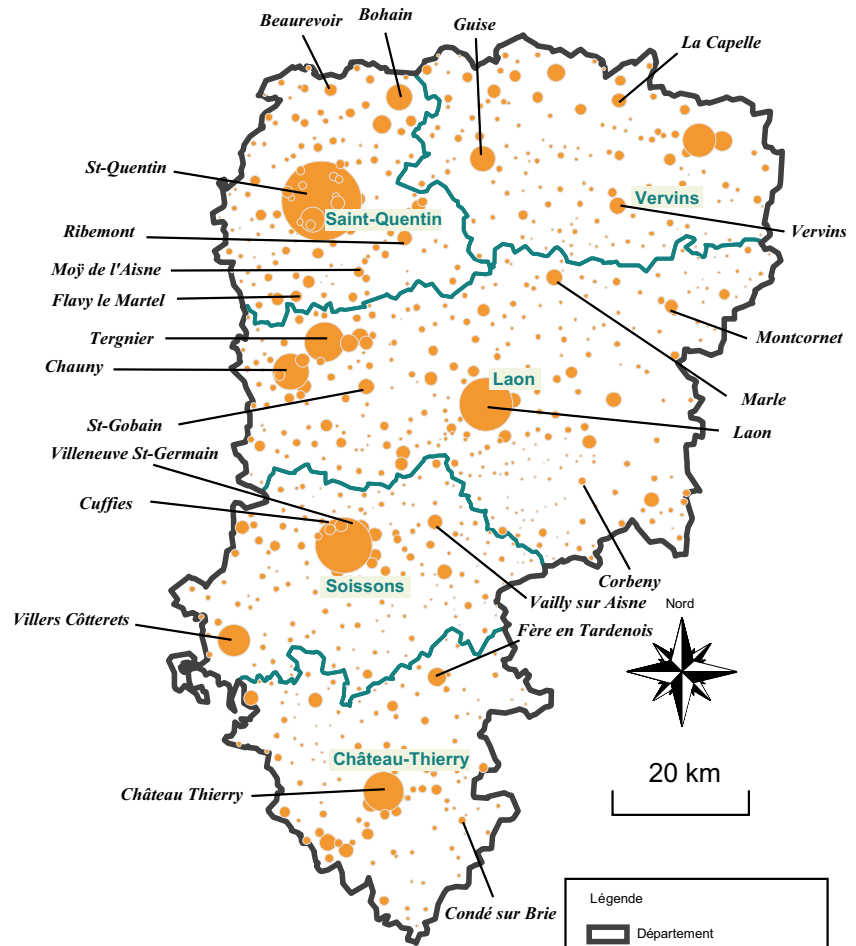
La population de l'Aisne est « jeune » et le rapport entre les moins de 20 ans (26,8%) et les plus de 60 ans (21,1%) est supérieur à la moyenne nationale qui est de 24,6% pour les moins de 20 ans et de 21,3% pour les plus de 60 ans. Dans le Nord, la différence entre ces deux tranches d'âges est encore plus marquée puisque les moins de 20 ans représentent 28,1% de la population du département et les plus de 60 ans 18%. En ce qui concerne le Pays de Montbéliard, les moins de 20 ans représentent 25,6% de la population et les plus de 60 ans, 20,6%. Ainsi, les trois territoires étudiés sont relativement « jeunes » par rapport à la moyenne nationale.

CARTE n°2 : Densité de la population dans l'Aisne

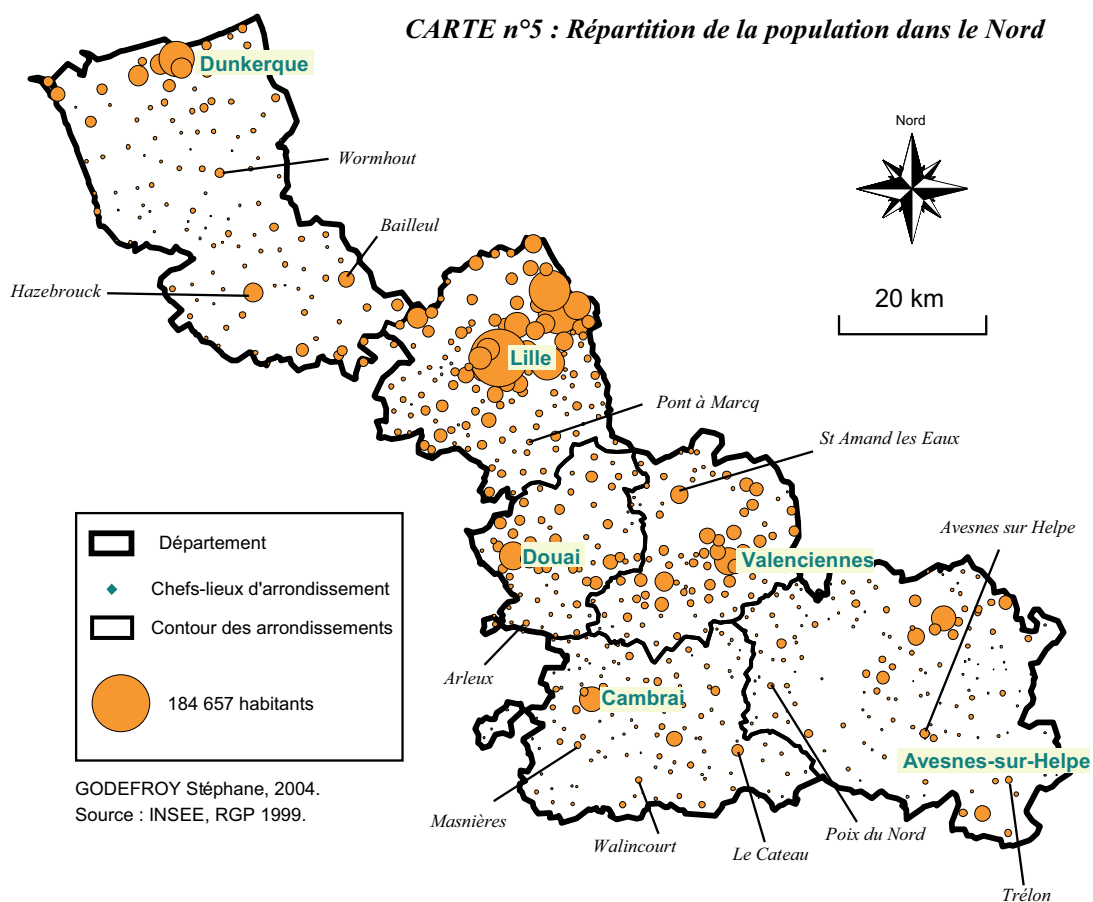
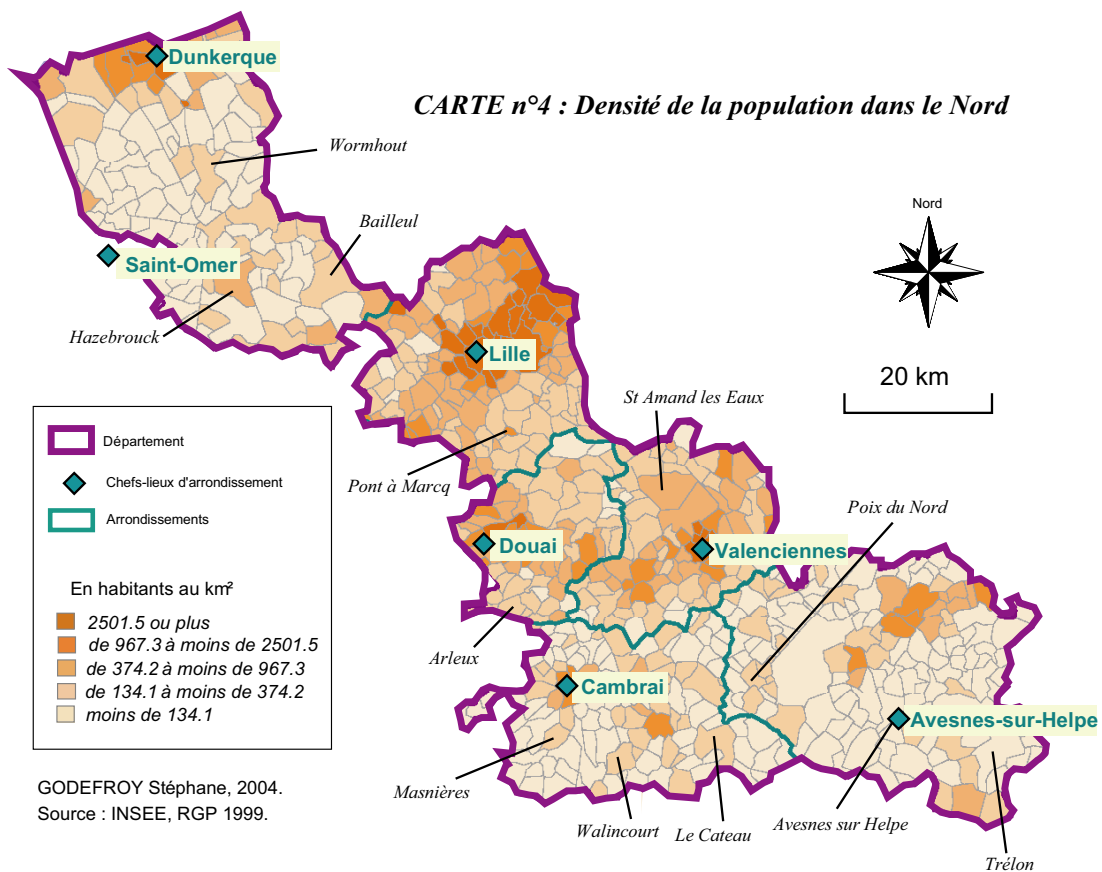


GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : INSEE, RGP 1999.

CARTE n°3 : Répartition de la population dans l'Aisne

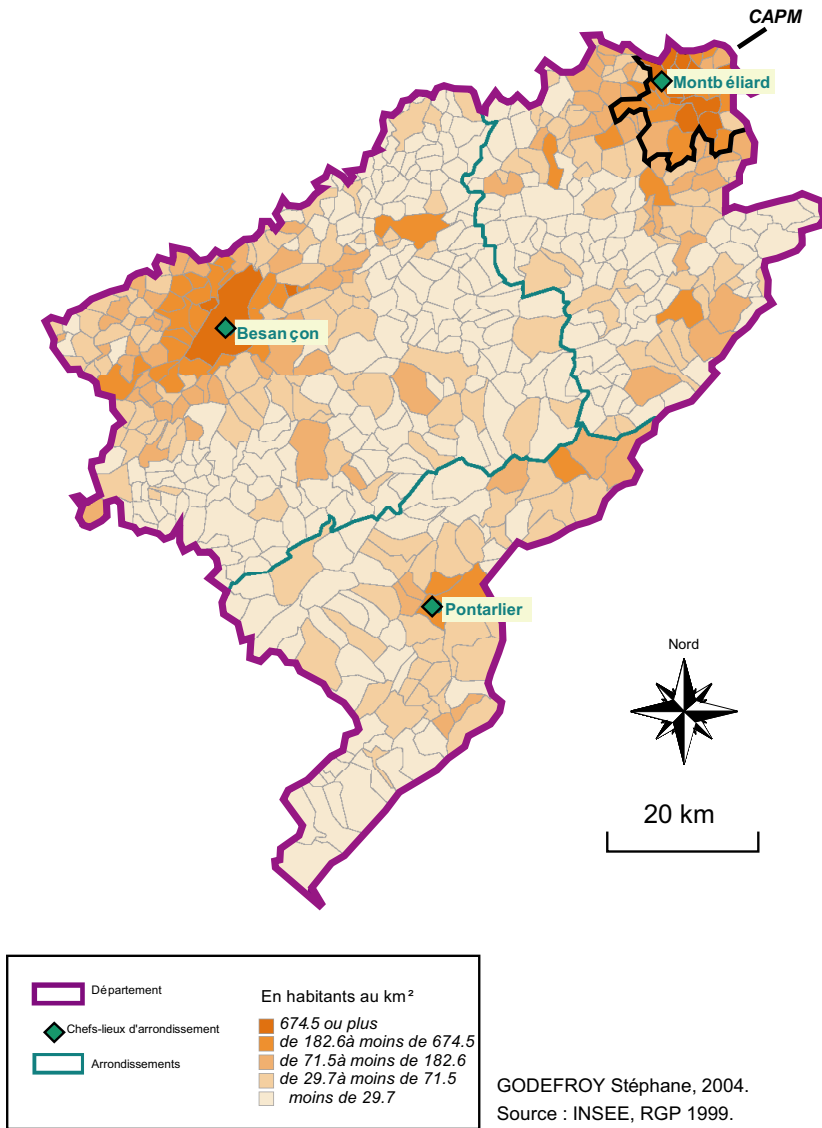


GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : INSEE, RGP 1999.

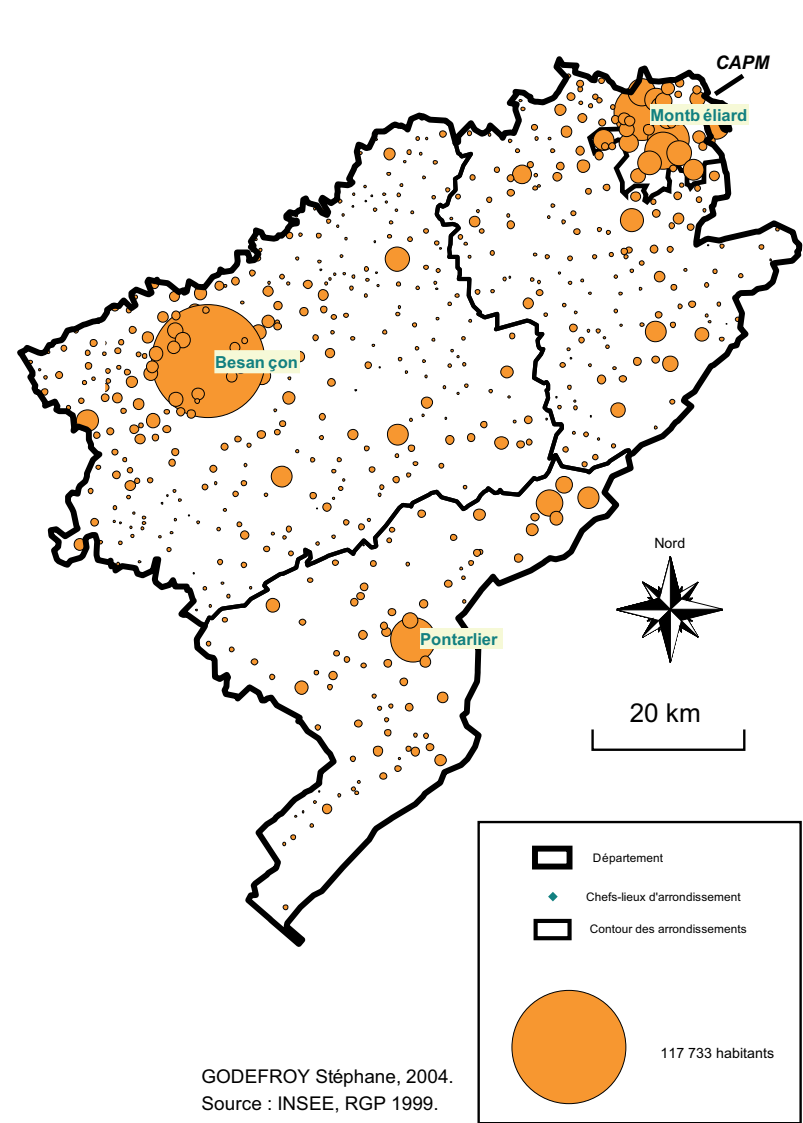


Les noms représentent les zones étudiées

CARTE n°6 : Densité de la population dans le Doubs

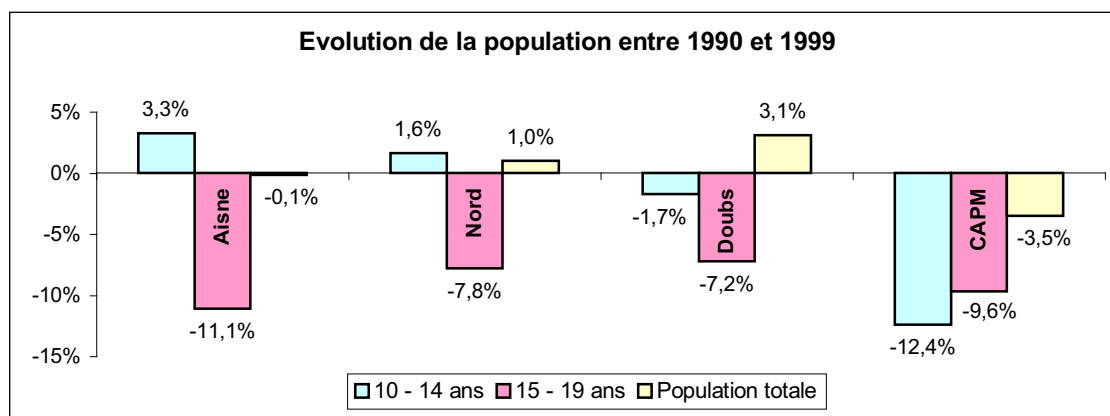


CARTE n°7 : Répartition de la population dans le Doubs



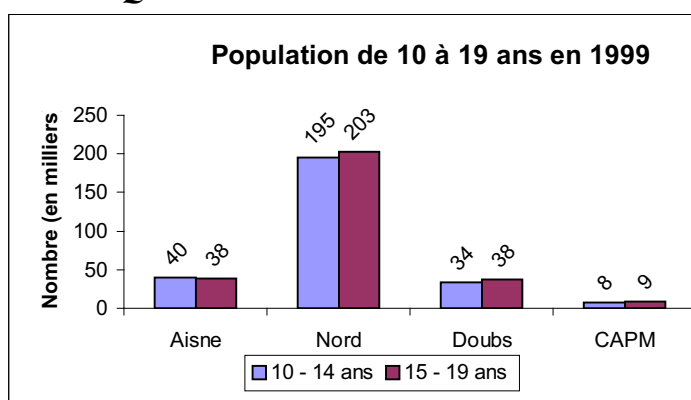
La baisse de la population comprise entre 10 et 19 ans est une caractéristique commune à nos trois territoires [cf. graphique n°1]. Cependant, on peut observer que la part des 10-14 ans augmente dans l'Aisne (+3,3% entre 1990 et 1999) et dans le Nord (+1,6%) alors qu'elle chute très fortement dans la CAPM (-12,4%). On remarquera également que la part des moins de 20 ans dans la population totale est comparable : environ 15%. Toutefois, en nombre, les différences sont grandes. Le Nord compte cinq fois plus de jeunes de 10 à 19 ans que l'Aisne et vingt-trois fois plus que la CAPM. Mais ces différences viennent des écarts de population totale [cf. graphique n°2 et tableau n°10, page 72].

GRAPHIQUE n°1 :



Source : RGP 1999.
GODEFROY Stéphane, 2005

GRAPHIQUE n°2 :



GODEFROY Stéphane, 2005

TABLEAU n°10 : Evolution de la population entre 1990 et 1999

		Aisne	Nord	Doubs	CAPM
1990	10 - 14 ans	38603	192015	34643	9160
		7,2%	7,6%	7,2%	7,4%
	15 - 19 ans	42689	220004	40697	10012
		8,0%	8,7%	8,4%	8,1%
Population totale	536896	2529495	484264	123517	
1999	10 - 14 ans	39865	195159	34059	8024
		7,4%	7,6%	6,8%	6,7%
	15 - 19 ans	37962	202844	37762	9046
		7,1%	7,9%	7,6%	7,6%
Population totale	536181	2555471	499223	119211	

GODEFROY Stéphane, 2005
Source : RGP 1999.

Nous pouvons également chercher à comparer nos zones d'étude en fonction du classement des bassins de vie qui les composent. Le découpage en bassins de vie étant un nouveau zonage de l'INSEE permettant de mieux cerner l'espace rural, trop souvent décrit comme un simple complément de l'espace urbain. Ces bassins ont été déterminés par leur aptitude à satisfaire les besoins quotidiens tant au niveau de l'accès aux commerces et services qu'au niveau de l'accès à l'emploi. Les bassins de vie constituent la plus petite maille territoriale sur laquelle les habitants peuvent accomplir la majorité des actes courants : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics assez souvent fréquentés et de l'accès à l'emploi. Ils s'articulent généralement autour de bourgs et petites villes (moins de 30 000 habitants) qui sont souvent des pôles structurants dans le monde rural. Aucune limite administrative n'a été retenue pour effectuer ce découpage. Ainsi, l'influence de certains pôles s'étend au-delà de ces limites et inversement, quelques communes sont rattachées à des pôles extérieurs.

Toutefois, ce découpage ne permet pas, en milieu urbain dense, de distinguer des territoires bien séparés. Il y existe certes des structurations, mais elles se recouvrent très fortement et ne se prêtent pas au zonage. C'est le cas notamment pour les grandes agglomérations et leur périphérie immédiate. C'est pourquoi sur le plan national 171 agglomérations de plus de 30 000 habitants n'ont pas été partitionnées. Ces 171 espaces rassemblent les deux tiers de la population française (37,3 millions d'habitants). Hors du milieu urbain dense, 1 745 ensembles ont été délimités. Peuplés en moyenne de 12 000 habitants, ils ont été dénommés « bassins de vie des bourgs et petites villes ». Ils regroupent 21,2 millions d'habitants, soit 36% de la population métropolitaine.

Outre le fait que ce découpage soit utile pour présenter les territoires étudiés, il sera intéressant de s'y référer lorsque nous analyserons les données recueillies.

Nous allons ici présenter le profil dynamique démographique des bassins de vie pour les trois départements étudiés [cf. figure n°8, page 73]. En effet, l'espace des bourgs et petites villes est loin d'être uniforme sur le plan démographique. Les territoires qui sont en croissance assez forte et régulière en représentent, en 1999, 41 % de la population contre 30 % en 1962 : ces bassins de vie sont situés principalement aux abords des principales métropoles et dans le Sud-est du pays. C'est l'inverse pour les territoires en déclin

démographique confirmé (32 % en 1999 contre 42 % en 1962). Il s'agit de territoires situés dans l'intérieur du pays, des Ardennes aux Pyrénées en passant par le Massif central mais également en Bretagne et Normandie intérieures. Ils se caractérisent par l'éloignement des métropoles. Parmi les bassins de vie, certains peuvent être qualifiés de « dépendants » car ils ne comportent pas un nombre suffisant d'équipements ou d'emplois pour répondre aux besoins de leurs habitants. Pour accéder à certains services ou à l'emploi, leurs habitants doivent donc plus souvent que les autres en sortir. La grande majorité des bassins de vie dépendants ont un pôle de nature périurbaine : ils sont dépendants des grandes agglomérations dont ils sont proches pour l'emploi et pour les services à la population. Pour autant, cette dépendance n'est pas synonyme de déclin démographique, comme l'atteste leur croissance récente : + 0,81 % en moyenne par an entre 1990 et 1999. Les bassins de vie appuyés sur les petites villes les plus peuplées sont de fait les plus autonomes. C'est le cas même lorsque ces villes et bassins sont immergés en plein milieu rural, comme par exemple dans la diagonale intérieure du pays. Alors, les bassins de vie sont parfois vastes et, dans ce cas, malgré une certaine autonomie de l'ensemble du bassin, l'accès aux équipements est plus difficile pour les habitants des communes périphériques éloignées du pôle, où sont concentrés équipements et emplois.

FIGURE n°8 : Indicateurs retenus pour la réalisation de la carte de la dynamique des bassins de vie

Pour étudier l'évolution des bassins de vie en termes de population, quatre périodes ont été prises en compte, dont les limites correspondent à des années de recensement : 1962-1975, 1975-1982, 1982-1990 et 1990-1999. Pour chaque période, l'évolution de la population d'un bassin de vie est parfois négative, sinon elle peut évoluer plus ou moins vite que celle de l'ensemble des 1 745 bassins de vie. Ces trois possibilités pour chaque période permettent de définir 6 profils-types pour 1962-1999.

- **Équipements ayant servi à définir les bassins de vie**

Équipements concurrentiels : Hypermarché et supermarché, vétérinaire, banque, magasin de vêtements, magasin de chaussures, librairie, magasin d'électroménager, magasin de meubles, droguerie, grande surface non alimentaire, marché de détail.

Équipements non concurrentiels : gendarmerie, perception, notaire, ANPE, maison de retraite, bureau de poste, crèche ou halte-garderie, installation sportive couverte, piscine couverte, école de musique, cinéma.

Équipements de santé : médecin, infirmier, pharmacie, masseur-kinésithérapeute, dentiste, ambulance, maternité, urgences, hôpital de court séjour, hôpital de moyen et long séjour.

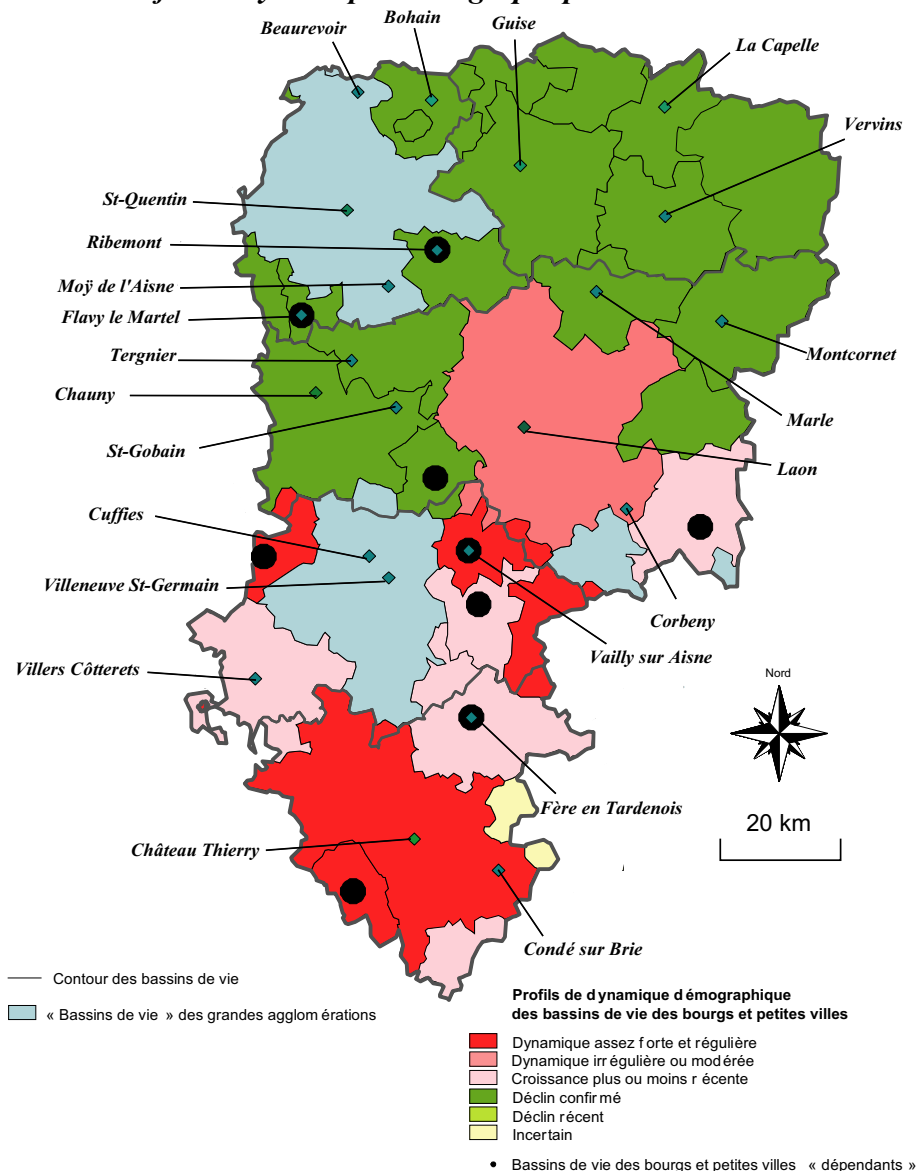
Équipements d'éducation : collège, lycée général et/ou technologique, lycée professionnel.

- **Zonage en bassins de vie (version 2004) :**
Par commodité, on peut appeler ainsi le découpage du territoire de la France métropolitaine en 1 916 unités (soit 1 745 bassins de vie des petites villes et des bourgs + 171 bassins de vie des grandes agglomérations), malgré le caractère inapproprié de cette appellation dans les zones urbaines, et ce d'autant plus qu'elles sont grandes. Il est clair que la totalité de l'unité urbaine de Paris, ou de celle de Lyon, n'appartient pas en réalité à un seul bassin de vie.

GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, 2006.

Pour mesurer le degré d'autonomie de chacun des 1 745 bassins de vie des bourgs et petites villes vis-à-vis de l'emploi et des équipements, un score compris entre 0 et 20 a été construit. Il est constitué d'une composante relative aux équipements et d'une autre relative à l'emploi. Le score partiel d'équipements (sur 12) tient compte du niveau absolu d'équipements présents dans le bassin et d'un niveau attendu en fonction de la population résidente. Il accorde une même importance aux quatre types d'équipements : de santé, d'éducation, non concurrentiels et concurrentiels. Le score partiel d'emploi (sur 8) résulte à la fois du nombre d'emplois dans le bassin et du taux d'emploi, défini comme le rapport des emplois offerts dans le bassin au nombre de personnes y résidant et ayant un emploi (plus ce taux est élevé, plus le bassin de vie est attractif pour l'emploi). Un quart des bassins de vie (430) ont un score total inférieur à 8 : ils sont qualifiés de « dépendants » et sont représentés par un point sur la carte : leurs habitants doivent quitter plus fréquemment leur bassin de vie pour accéder aux services ou à l'emploi. Le fait de rapporter la diversité des bassins de vie à un indicateur unique est forcément réducteur. Cette approche, statistique, nécessite évidemment d'être complétée par une analyse locale : elle seule permet de juger de l'équipement réel d'un bassin et de l'accessibilité à ces équipements pour toutes ses communes.

CARTE n°8 : Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Aisne)



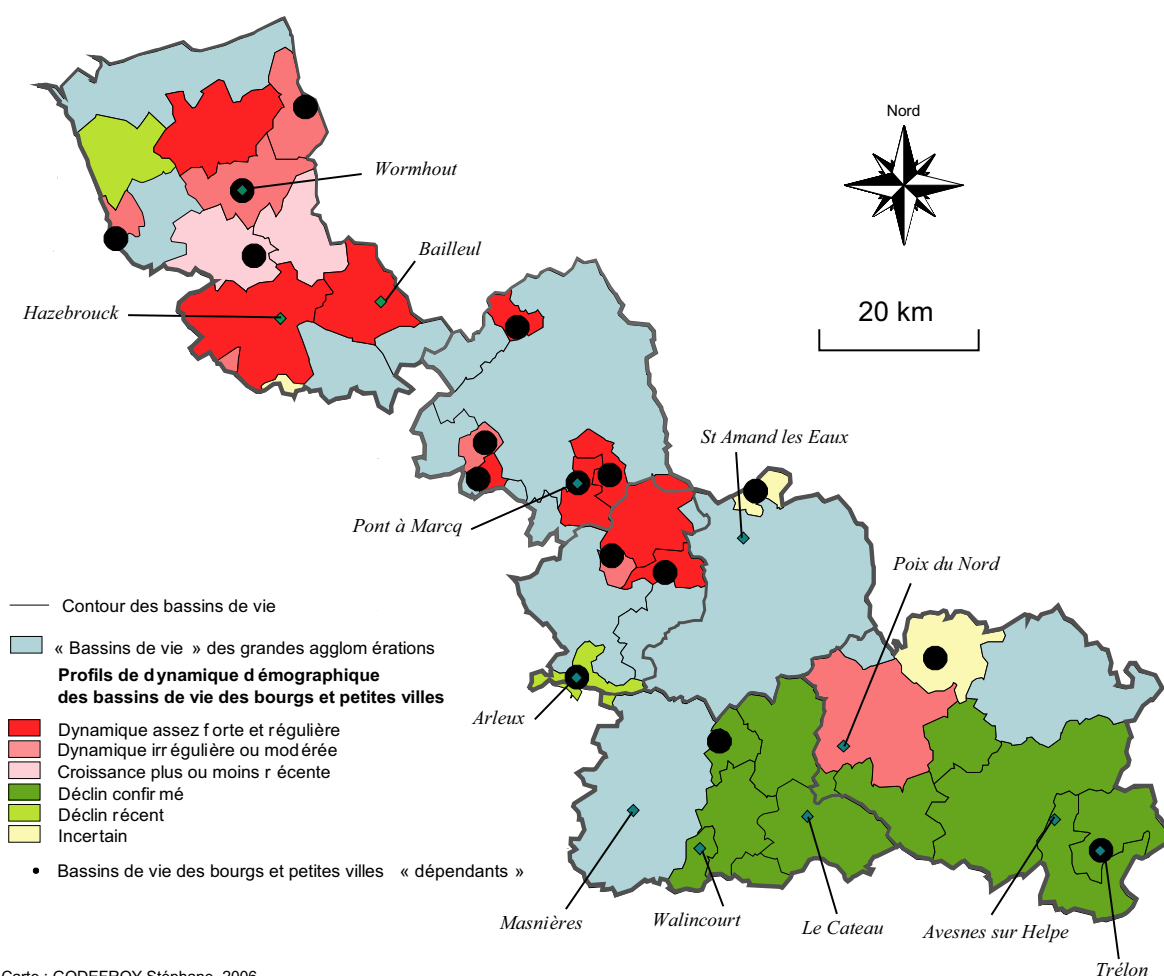
Carte : GODEFROY Stéphane, 2006.

Sources pour la détermination des bassins de vie : Recensements de la population, Insee ; Inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, Insee et Datar ; Equipements de santé et d'éducation, ministères de la Santé (2002) et de l'Éducation nationale (2003).

La cartes des « bassins de vie » [cf. carte n°8, page 74] nous permettent de constater que le département de l'Aisne n'est pas homogène. En effet, la carte relative à la démographie nous montre une opposition Nord-Sud. La plupart des bassins de vie du Nord sont en « déclin confirmé » alors que ceux du Sud du département croissent. Cette configuration s'explique par la proximité de la région parisienne au Sud et de Reims au Sud-Est.

Pour le département du Nord [cf. carte n°9], on constate que les bassins de vie en déclin se concentrent essentiellement dans le Sud du département, à proximité du département de l'Aisne. On peut également remarquer que le département du Nord compte de nombreux bassins de vie de grandes agglomérations.

CARTE n°9 : Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Nord)



Carte : GODEFROY Stéphane, 2006.

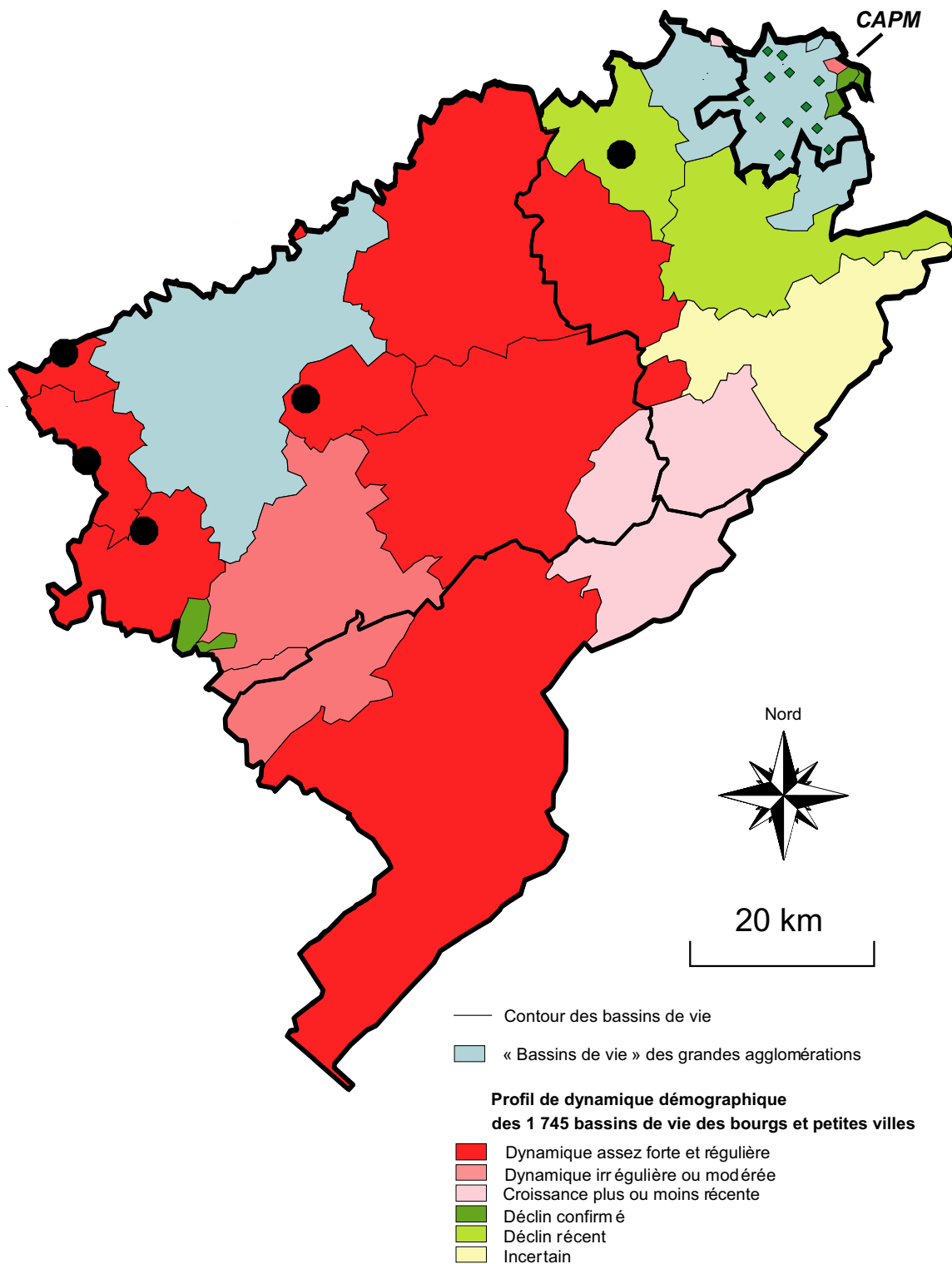
Sources pour la détermination des bassins de vie : Recensements de la population, Insee ; Inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, Insee et Datar ; Équipements de santé et d'éducation, ministères de la Santé (2002) et de l'Éducation nationale (2003).

Les noms représentent les zones étudiées

Dans le département du Doubs [cf. carte n°10, page 76], on peut observer un contraste Est-Ouest. Les bassins de vie se situant à l'Ouest du département sont en croissance et ceux de la partie Est en déclin. Les collèges que nous avons étudiés se trouvant dans la

Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, ils se classent tous dans le bassin de vie d'une grande agglomération.

CARTE n°10 : Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Doubs)



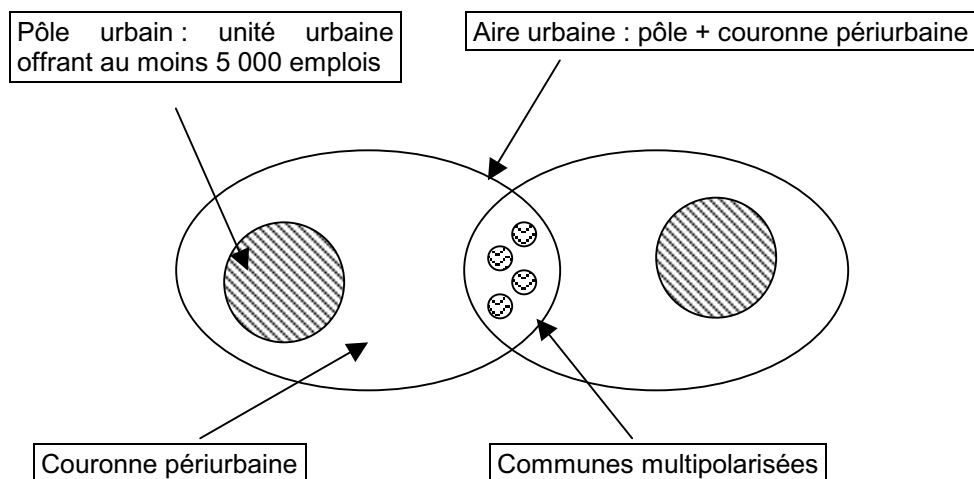
Carte : GODEFROY St éphane, 2006.

Sources pour la détermination des bassins de vie : Recensements de la population, Insee ; Inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, Insee et Datar ; Equipements de santé et d'éducation, ministères de la Santé (2002) et de l'Éducation nationale (2003).

Au niveau du réseau urbain

Défini pour la première fois à partir des données du recensement de la population de 1990, le zonage en aires urbaines (ZAU) a été actualisé à partir du recensement de la population de 1999. Ce zonage propose une définition des agglomérations (pôles urbains) et de leurs zones d'influence (couronnes périurbaines) fondée sur des critères économiques. Ainsi, il permet de quantifier les phénomènes liés à l'extension des villes (urbanisation et périurbanisation) et de les analyser [cf. figures n°9 et n°10, page 78].

FIGURE n°9 : L'espace urbain et ses composantes selon l'INSEE



GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : LE JEANNIC Thomas, Economie et statistiques, n°307, 1997-7, INSEE.

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité de l'habitat. Une unité urbaine est un ensemble d'une ou de plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Dans cette zone bâtie, les constructions sont séparées de leurs voisins de moins de 200 mètres. Les communes rurales sont celles qui n'appartiennent pas à une unité urbaine. Dans le zonage en aires urbaines, les unités urbaines ne sont pas dissociées. Toutes les communes qui les forment sont affectées en bloc à un même espace ou à une même aire.

Le zonage en aires urbaines a, quant à lui, pour but de donner une définition précise des villes et de leur zone d'influence. Le zonage en aires urbaines est construit à partir des unités urbaines et des déplacements domicile-travail pour mesurer l'influence des villes et distinguer l'espace à dominante urbaine de l'espace à dominante rurale. Il permet notamment de prendre en compte le phénomène de périurbanisation en s'appuyant sur l'attractivité en termes d'emploi.

Ce zonage décline le territoire métropolitain en quatre catégories. Les trois premières constituent l'espace à dominante urbaine : ce sont les pôles urbains, les couronnes périurbaines qui les complètent pour former les aires urbaines, et les communes multipolarisées. La quatrième représente l'espace à dominante rurale. Défini pour la première fois à partir des données du recensement de 1990, le zonage en aires urbaines a été délimité à nouveau à partir du recensement de 1999. Cette actualisation permet de dresser l'état du peuplement urbain et rural de la France métropolitaine et d'analyser les dynamiques démographiques territoriales.

FIGURE n°10 : Les définitions du zonage de l'Insee

Pôle urbain : unité urbaine offrant 5 000 emplois ou plus et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. Certaines unités urbaines dépassant le seuil de 5 000 emplois sont sous la dépendance économique d'une unité urbaine plus importante : plus de 40 % de leur population active résidente y travaille. Ces unités urbaines sont incluses dans la couronne périurbaine du pôle sous l'influence duquel elles se trouvent.

Aire urbaine : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Il y a 361 aires urbaines en France métropolitaine. Il peut arriver, exceptionnellement, qu'une aire urbaine se réduise au seul pôle urbain. Pour la définition des aires urbaines des pôles frontaliers, dont une partie de l'agglomération est située à l'étranger, on a déterminé, à dire d'expert, la ville étrangère destinataire des flux concernant l'emploi.

Couronne périurbaine (d'un pôle urbain) : ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

Communes multipolarisées : communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Espace urbain multipolaire : ensemble d'un seul tenant de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Il y a 44 espaces urbains multipolaires en France métropolitaine. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées. Cet espace forme un ensemble connexe. Un espace urbain composé d'une seule aire urbaine est dit monopolaire.

Communes périurbaines : communes des couronnes périurbaines et communes multipolarisées.

Espace à dominante urbaine : ensemble des pôles urbains et des communes périurbaines. Il peut se définir également comme l'ensemble des aires urbaines et des communes multipolarisées ; ou encore comme l'ensemble des espaces urbains, monopolaires et multipolaires.

Espace à dominante rurale : ensemble des communes n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine. Cet espace comprend à la fois des petites unités urbaines et des communes rurales.

GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, 2006.

Les aires urbaines rendent compte des modes de vie des Français, mais elles offrent également une typologie utile à la compréhension des dynamiques territoriales. La définition des aires urbaines et des communes multipolarisées repose sur les migrations alternantes des actifs ayant un emploi et non directement sur les dynamiques démographiques.

Sont ainsi définies 361 aires urbaines regroupant près des trois quarts de la population métropolitaine, constituées chacune d'un pôle urbain et de sa couronne périurbaine, ainsi que des communes multipolarisées, également périurbaines. Ces différentes catégories définissent l'espace à dominante urbaine, le territoire non pris en compte formant l'espace à dominante rurale.

Cette nouvelle description de l'espace permet de mieux appréhender le territoire polarisé par les villes et la façon dont la population s'y répartit.

Les aires urbaines sont composées des pôles urbains et de leur couronne périurbaine. Les pôles urbains sont les villes importantes et leur banlieue. L'influence de chaque pôle sur son aire est mesurée par l'attractivité en termes d'emploi. La couronne périurbaine comprend les communes dont 40 % ou plus des actifs résidents vont travailler dans l'aire urbaine.

Le reste du territoire est l'espace à dominante rurale. Cet espace est très vaste, il représente 70 % de la superficie française totale et les deux tiers des communes. Avec 13 millions d'habitants, il regroupe seulement un quart de la population totale.

Nous avons vu que la population de l'Aisne se répartit de façon assez homogène dans un semis de petites et de moyennes agglomérations au rayonnement assez faible [cf. carte n°3, page 68]. Bien qu'encadré par deux régions à forte concentration urbaine (le Nord - Pas de Calais et l'Île de France), le département de l'Aisne reste rural et ne connaît qu'une urbanisation modeste [cf. tableau n°11]. Le département ne dispose pas d'une métropole qui regroupe l'essentiel des activités décisionnelles et organisatrices. En l'absence de grandes agglomérations, la densité est inférieure à la moyenne nationale. Lors du dernier recensement de la population, l'Aisne était le 45^{ème} département français et sa principale agglomération, Saint-Quentin, ne se trouvait qu'au 79^{ème} rang avec 61 092 habitants, Soissons étant au 247^{ème} rang et Laon au 282^{ème}. Le département est plutôt rural puisque 40% du territoire a une densité comprise entre 4 et 24 habitants par km² et 30% entre 25 et 49 habitants par km². Seules 14 communes ont plus de 500 habitants par km². Les communes urbaines ne rassemblent que 51% de la population.

TABLEAU n°11 : Répartition des communes dans les territoires d'étude

	Aisne		Nord		Doubs		CAPM	
Communes rurales	779	95,5%	419	64,2%	556	93,6%	13	44,8%
Communes urbaines < 20 000 habts	34	4,2%	211	32,3%	36	6,1%	15	51,7%
Communes urbaines entre 20 000 et 100 000 habts	3	0,4%	22	3,4%	1	0,2%	1	3,4%
Communes urbaines > 100 000 habts	0	0,0%	1	0,2%	1	0,2%	0	0,0%

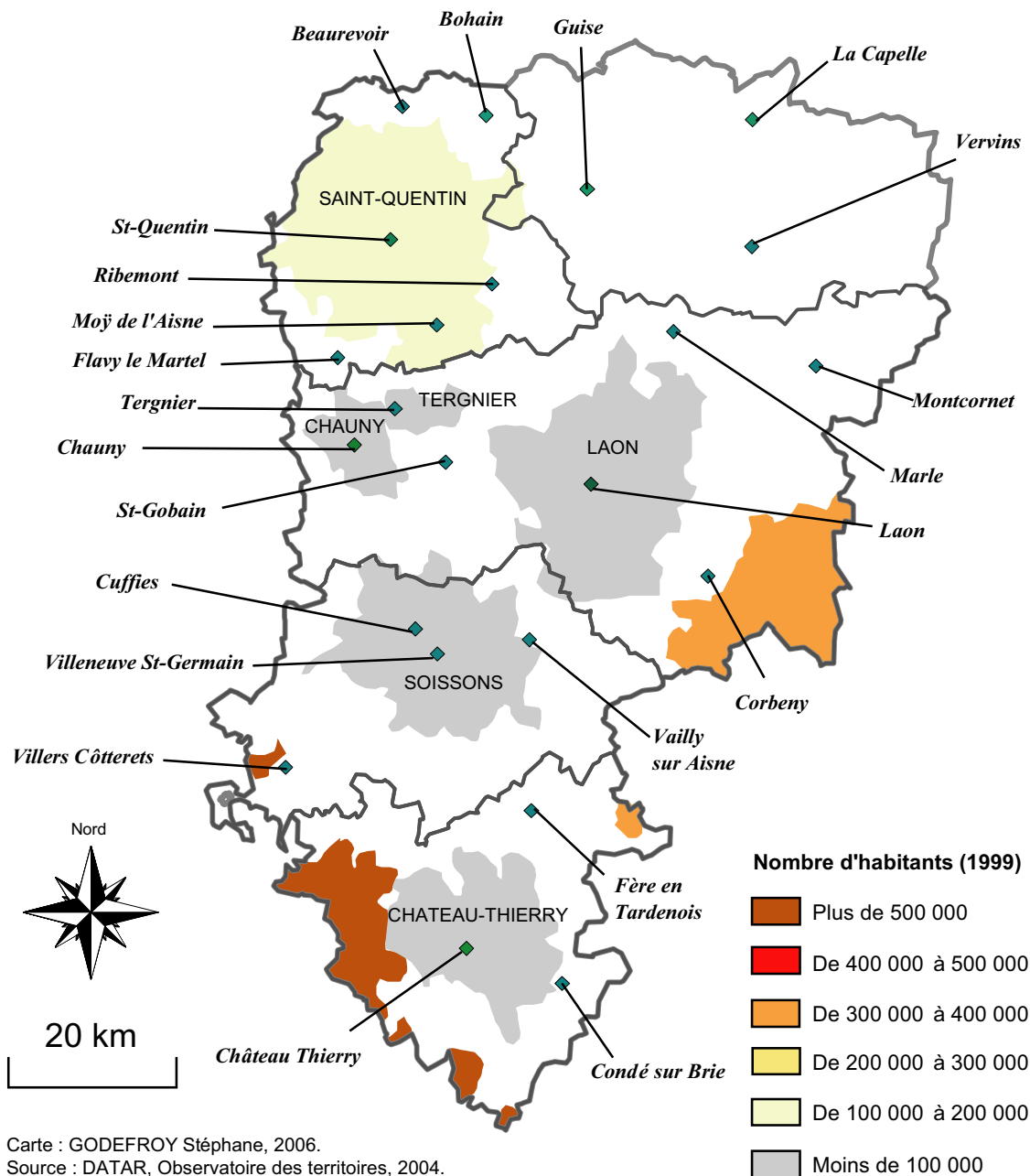
Source : INSEE, 2004.

GODEFROY Stéphane, 2005.

Toutefois, la répartition des aires urbaines sur cet espace [cf. carte n°11, page 80] nous montre que ces dernières sont peu nombreuses et de petites tailles. En effet, il n'existe que six aires urbaines dans le département. Celle de Saint-Quentin est la plus peuplée puisqu'elle abrite entre 100 000 et 200 000 habitants. Cette constatation n'a rien d'étonnant puisqu'au recensement de la population de 1999, près de 40 % des Picards vivaient dans une commune rurale de moins de 2 000 habitants contre à peine un quart des Français. La Picardie demeure une région rurale dépourvue de très grandes agglomérations avec un habitat très

dispersé : moins du tiers de sa population habite une ville de plus de 30 000 habitants alors que c'est le cas pour plus d'un Français sur deux. Le maintien d'une forte proportion de population en milieu rural par rapport à la moyenne nationale s'explique par le réseau très développé de petites et moyennes villes qui assure localement à la population, un accès aux services courants et participe à la dynamique économique des territoires ruraux, au travers des activités de commerces et de services qui s'y développent.

CARTE n°11 : Les aires urbaines dans le département de l'Aisne



Les noms représentent les zones étudiées

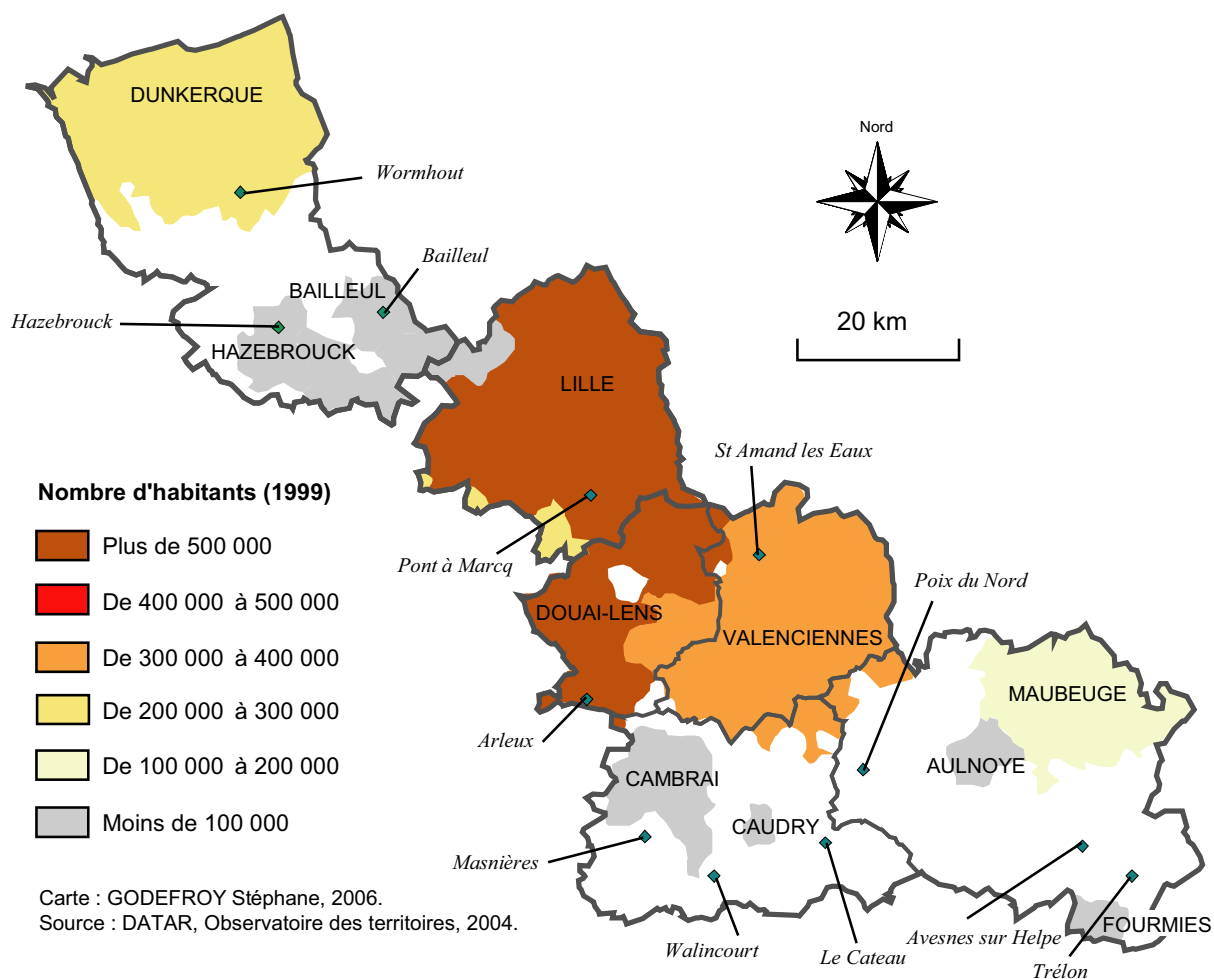
Très urbanisé, le département du Nord abrite l'une des principales conurbations françaises, celle de Lille-Roubaix-Tourcoing, qui rassemble plus de 1,2 millions d'habitants. Les villes les plus importantes en nombre d'habitants sont Lille (191 164 habitants), Roubaix (98 039 habitants), Tourcoing (94 204 habitants), Dunkerque (72 333 habitants) et Villeneuve

d'Ascq (65 706 habitants) [cf. carte n°5, page 69]. 90% de la population du département du Nord est urbaine, c'est-à-dire habite l'espace à dominante urbaine. Parmi elle, 16% réside dans l'espace périurbain, qui regroupe deux communes régionales sur cinq et couvre les deux cinquièmes du territoire.

Ainsi la répartition des aires urbaines sur cet espace [cf. carte n°12] nous montre qu'à la différence de l'Aisne, le territoire est fortement urbanisé. En effet, excepté le Sud du département, la quasi totalité du territoire est rattaché à une aire urbaine. De plus, nous sommes ici en présence d'aires urbaines importantes en terme de population.

En 1990, 23 aires urbaines se répartissaient dans le Nord-Pas de Calais. Elles ne sont plus que 21 aujourd'hui. Plusieurs fusions d'ampleur inégale se sont produites. Aujourd'hui, l'espace bâti entre Lens et Douai ne constitue qu'un seul bloc et donc qu'un seul pôle urbain. L'émergence de l'aire urbaine de Douai-Lens, avec 552 700 personnes en 1999, la classe au deuxième rang en nombre d'habitants des aires urbaines régionales après celle de Lille et au onzième rang national. Les aires urbaines de Saint-Amand-les-Eaux et Wervick-Comines sont aujourd'hui rattachées respectivement aux aires urbaines de Valenciennes et de Lille. La continuité de l'habitat acquise au cours de la dernière décennie explique ces fusions qui confirment le renforcement du poids de Valenciennes dans l'est du département et de la métropole lilloise.

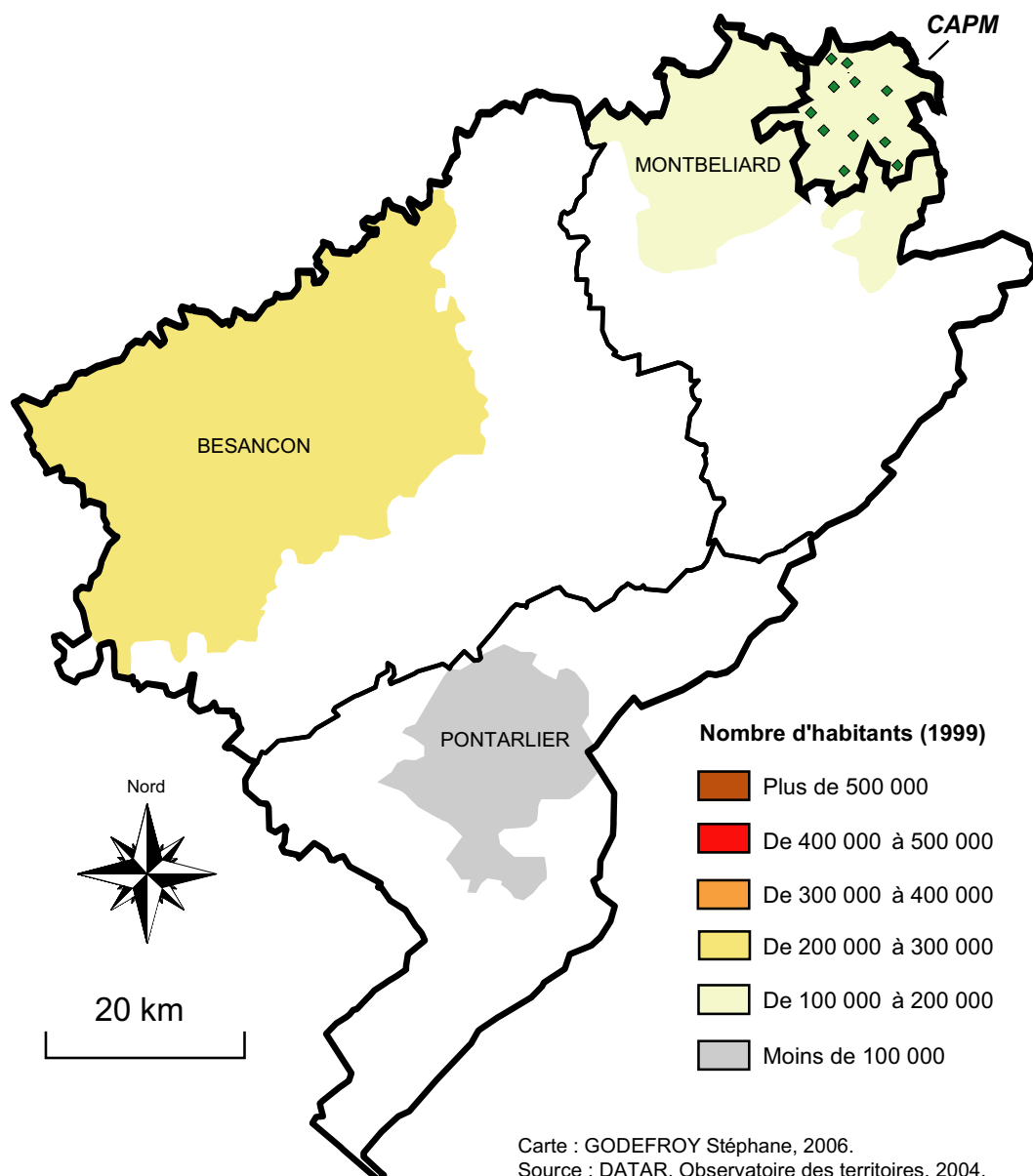
CARTE n°12 : Les aires urbaines dans le département du Nord



Les noms représentent les zones étudiées

Le département du Doubs est quant à lui le plus peuplé et le plus industrialisé de la Franche-Comté (Besançon : 122 308 habitants, Montbéliard : 28 766 habitants et Pontarlier : 19 321 habitants) [cf. carte n°7, page 70]. Si les villes qui dépassent les 10 000 habitants ne sont qu'au nombre de 5 dans le département, on en compte 3 au sein de la CAPM (Montbéliard, Audincourt et Valentigney). Ainsi, la ville de Montbéliard rassemble quelque 28 000 habitants et son agglomération 178 000 habitants. Dans le Doubs, 69% de la population habitent en ville. Pourtant, le département ne compte que trois aires urbaines : Besançon, Montbéliard et Pontarlier [cf. carte n°13].

CARTE n°13 : Les aires urbaines dans le département du Doubs



Les noms représentent les zones étudiées

Au niveau des activités

Une fois encore, nous pouvons comparer les différentes zones d'étude grâce aux cartes des bassins de vie. Trois grands types d'activités structurent l'économie de ces bassins [cf. figure n°11]. L'« économie résidentielle » regroupe les activités essentiellement destinées à satisfaire les besoins des populations locales. Son poids est toujours important, il n'est inférieur à 44 % des emplois que dans un bassin sur quatre, et inférieur à 25 % dans seulement 10 bassins : il existe donc un seuil quasi incompressible d'un quart des actifs locaux dont l'activité est tournée principalement vers la satisfaction des besoins des populations résidentes. Les autres activités produisent ou contribuent à produire des biens et services destinés à un marché plus vaste que le seul marché local ; elles sont par nature plus tournées vers « l'extérieur » et donc plus exposées à la concurrence d'entreprises implantées en dehors du bassin. On y distingue les activités relevant d'une « économie agri-alimentaire » - la production agricole et sa transformation – et celles relevant de la « sphère industrielle », incluant ici les principaux services aux entreprises.

FIGURE n°11 : Indicateurs retenus pour la réalisation de la carte de l'orientation économique des bassins de vie

Répartition des bassins de vie selon 11 orientations économiques. Les emplois (actifs ayant un emploi, dénombrés à leur lieu de travail et classés selon leur activité économique lors du recensement de population de 1999) ont été répartis en trois grandes catégories :

- **les secteurs de l'économie résidentielle (ER)** : commerces de détail, services marchands aux particuliers, activités financières et immobilières, services administrés ;
- **les secteurs de la sphère agri-alimentaire (EA)** : agriculture et industries+ agricoles et alimentaires ;
- **les secteurs de l'industrie au sens large (EI)** : tous les autres secteurs industriels, services marchands aux entreprises, commerce de gros, travaux publics et transport de marchandises.

Selon le poids, dans l'emploi local, de ces trois types d'emplois, on distingue d'abord les bassins où l'économie résidentielle est dominante. Parmi ceux-ci, on repère, le cas échéant, la présence d'une tendance industrielle ou d'une tendance agri-alimentaire. Cela conduit, d'une part, à mettre en évidence des bassins associant activités résidentielles majoritaires et poids non négligeable de l'industrie ou de la sphère agri-alimentaire et, d'autre part, à isoler les bassins où seule l'économie résidentielle domine. Une frange de ces derniers est marquée par une forte activité touristique, repérée par une capacité d'accueil touristique supérieure à 1,5 lit par résident permanent, soit un potentiel de croissance de 150 % de la population locale durant la saison touristique. Les autres bassins, où l'économie résidentielle n'est pas dominante, sont répartis en fonction du poids qu'y occupent l'économie industrielle et l'économie agri-alimentaire. Parmi les bassins à tendance industrielle (et peu résidentiels), on distingue, d'une part, ceux où cette tendance industrielle est fortement marquée (l'emploi industriel représente plus de 50 % de l'emploi local) et, d'autre part, les bassins à industrie monospécialisée. De leur côté, les bassins à tendance agri-alimentaire (et peu résidentiels) sont répartis en fonction du poids des emplois agricoles relativement aux emplois agroalimentaires.

Finalement, il reste quelques bassins ne satisfaisant à aucune des conditions précédentes et considérés comme « diversifiés ».

GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : INSEE, 2006.

Les bassins ont été classés selon le poids, dans l'emploi local, des trois grands types d'activités. L'économie résidentielle fournit plus de la moitié des emplois dans les 977 bassins à économie fortement résidentielle. Leurs caractéristiques dépendent, pour une part, de l'armature urbaine. 452 d'entre eux sont centrés sur une petite unité urbaine ou une

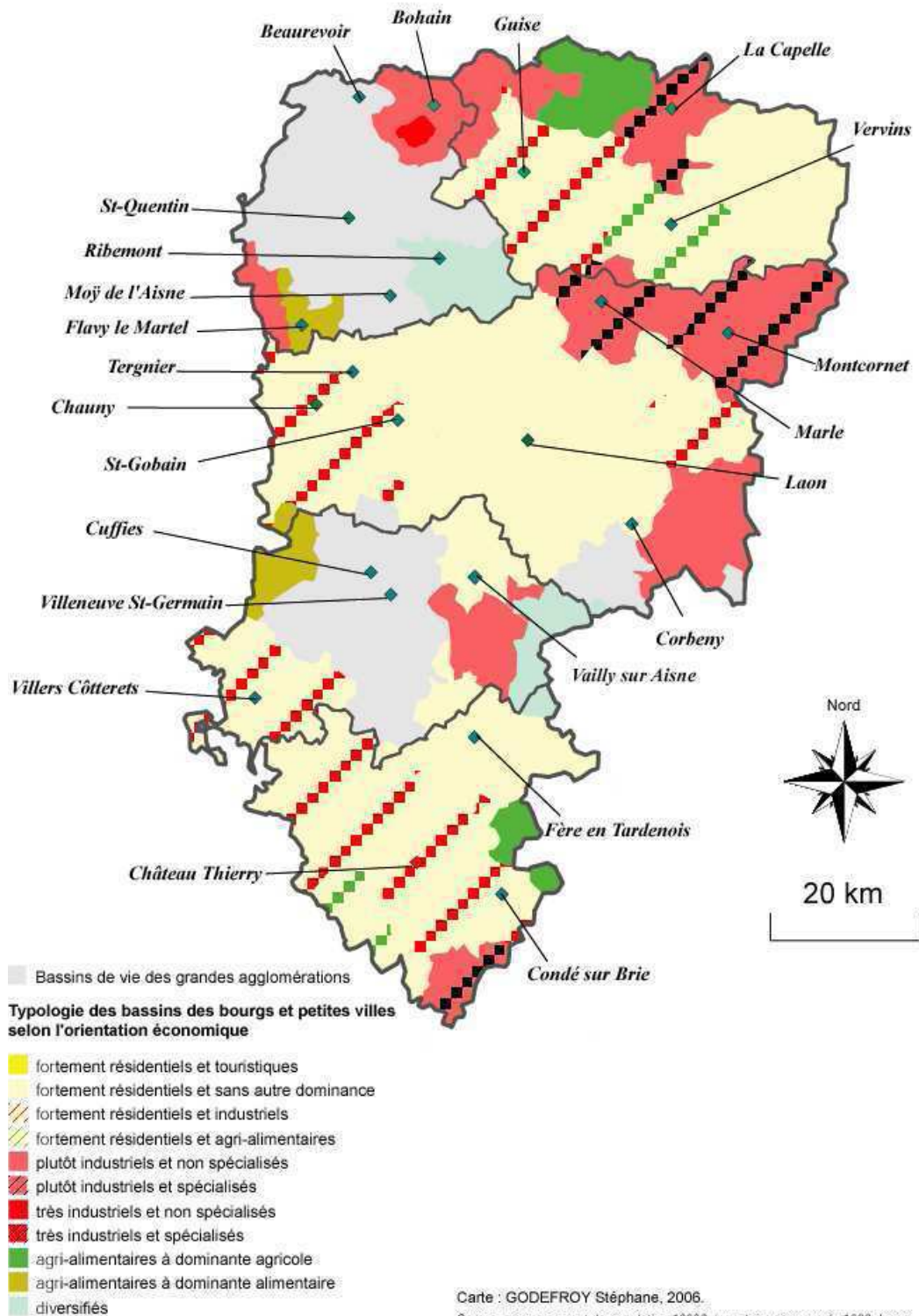
commune périurbaine. Ils sont alors le plus souvent à orientation exclusivement résidentielle : les bassins « fortement résidentiels et touristiques » ou « fortement résidentiels et agri-alimentaires » sont ici exceptionnels et seuls 114 bassins de l'espace à dominante urbaine combinent économie résidentielle dominante et activité industrielle secondaire. L'économie résidentielle structure également fortement la moitié des 1 050 bassins de vie de l'espace à dominante rurale, où elle fournit la majorité des emplois. Dans cet espace, bien plus souvent que dans l'espace à dominante urbaine, l'orientation résidentielle dominante se combine avec une activité agricole non négligeable ou s'appuie sur le tourisme. Ainsi, dans le rural, les bassins « fortement résidentiels et touristiques » sont presque aussi nombreux que les bassins « fortement résidentiels et peu industriels ou agri-alimentaires ». Ils sont, sans surprise, localisés dans les zones de montagne, sur le littoral et en Corse ainsi que dans quelques autres zones touristiques comme le Morvan, le Massif Central ou le Périgord. L'association d'une orientation résidentielle dominante et d'une activité agri-alimentaire notoire n'est pas rare : elle concerne 121 bassins de vie de l'espace à dominante rurale.

Anciennement fondée sur un équilibre entre agriculture et industrie textile, la Picardie a dû repenser ses choix. Elle est désormais réputée pour son agriculture et ses industries agroalimentaires. L'Aisne est d'abord une région de cultures céréalières intensives. L'agriculture y est l'une des plus modernisées de France et repose sur de grandes exploitations mécanisées, qui emploient moins de 10% de la population active. L'agriculture est marquée par un système de cultures diversifiées où les céréales et la betterave à sucre occupent une place prépondérante. De plus, le tissu industriel, historiquement présent en zone rurale, est resté dense et diversifié, permettant toujours d'offrir des emplois sur place.

Pour ces habitants vivant à la campagne, l'essentiel de la vie quotidienne s'organise en territoires plus ou moins étendus, compris entre 2 000 et 60 000 habitants, qui sont des "bassins de vie" animés par des villes de taille moyenne ou petite, voire des bourgs ruraux. C'est dans chacun de ces bassins de vie, à l'autonomie plus ou moins marquée, que la population accède à la plupart des commerces et services, qu'une bonne partie des actifs travaillent et que les enfants effectuent leur scolarité.

La carte de l'orientation économique des bassins de vie axonais [cf. carte n°14, page 85] nous montre que la grande diversité des bassins de vie dans le département de l'Aisne. En effet, on voit cohabiter des bassins de vie résidentiels, industriels et surtout pour le nord-est du département à dominante agri-alimentaires.

CARTE n°14 : Orientation économique des bassins de vie (Aisne)

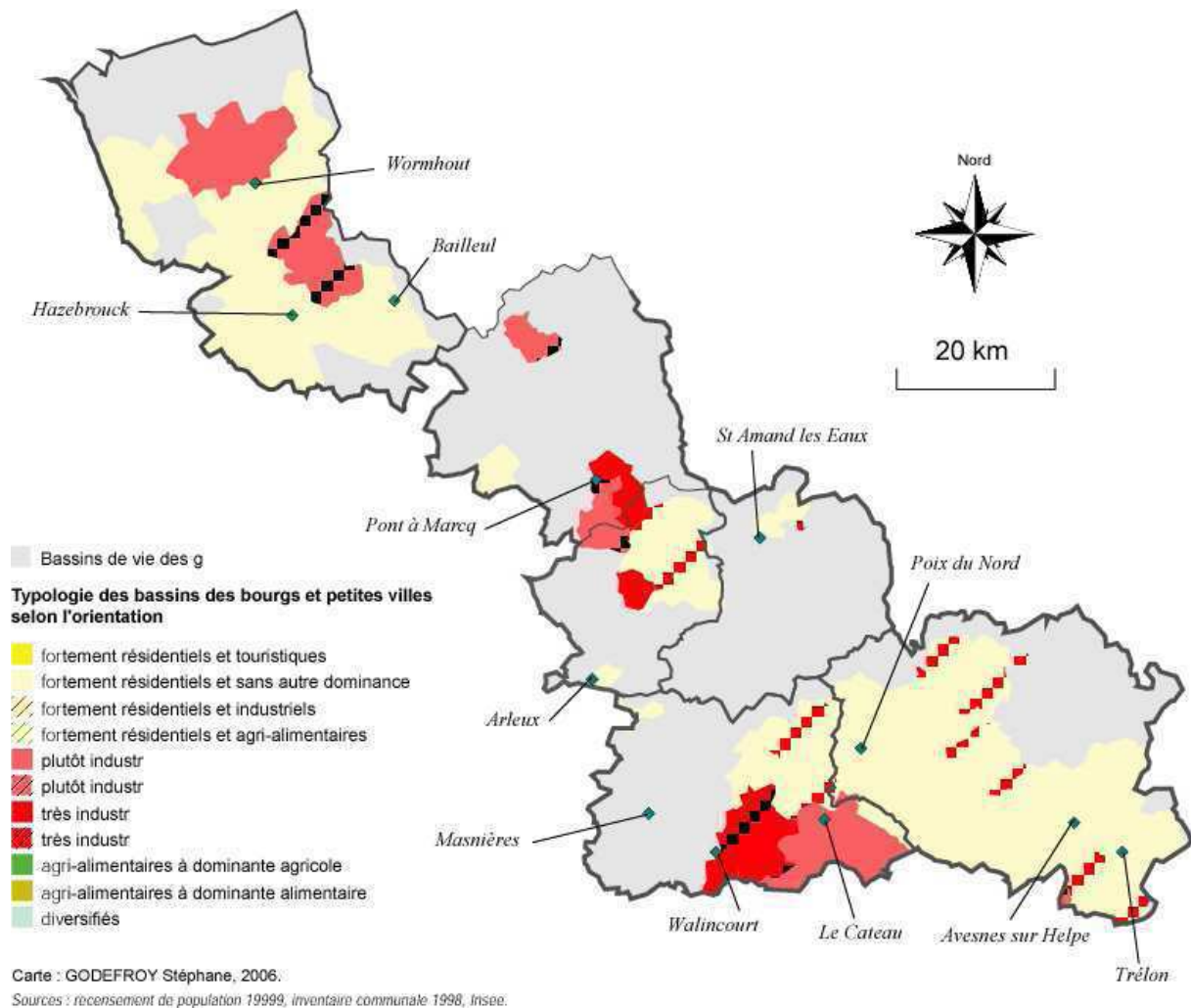


Le Nord cherche les moyens de sortir de la crise provoquée par l'abandon des activités minières et le recul du textile, il apparaît comme un département en mutation. Les industries traditionnelles (charbon, sidérurgie, textile), qui ont longtemps assuré le développement de la

région, ont été ruinées par la crise de ces vingt-cinq dernières années, si bien que le département, en pleine reconversion, cherche aujourd'hui à se développer, autour de la métallurgie de transformation, la chimie fine et les industries de pointe.

La carte de l'orientation économique des bassins de vie du département du Nord [cf. carte n°15] nous permet de voir, à côté des bassins de vie des grandes agglomérations, la prédominance des fonctions résidentielles et industrielles.

CARTE n°15 : Orientation économique des bassins de vie (Nord)

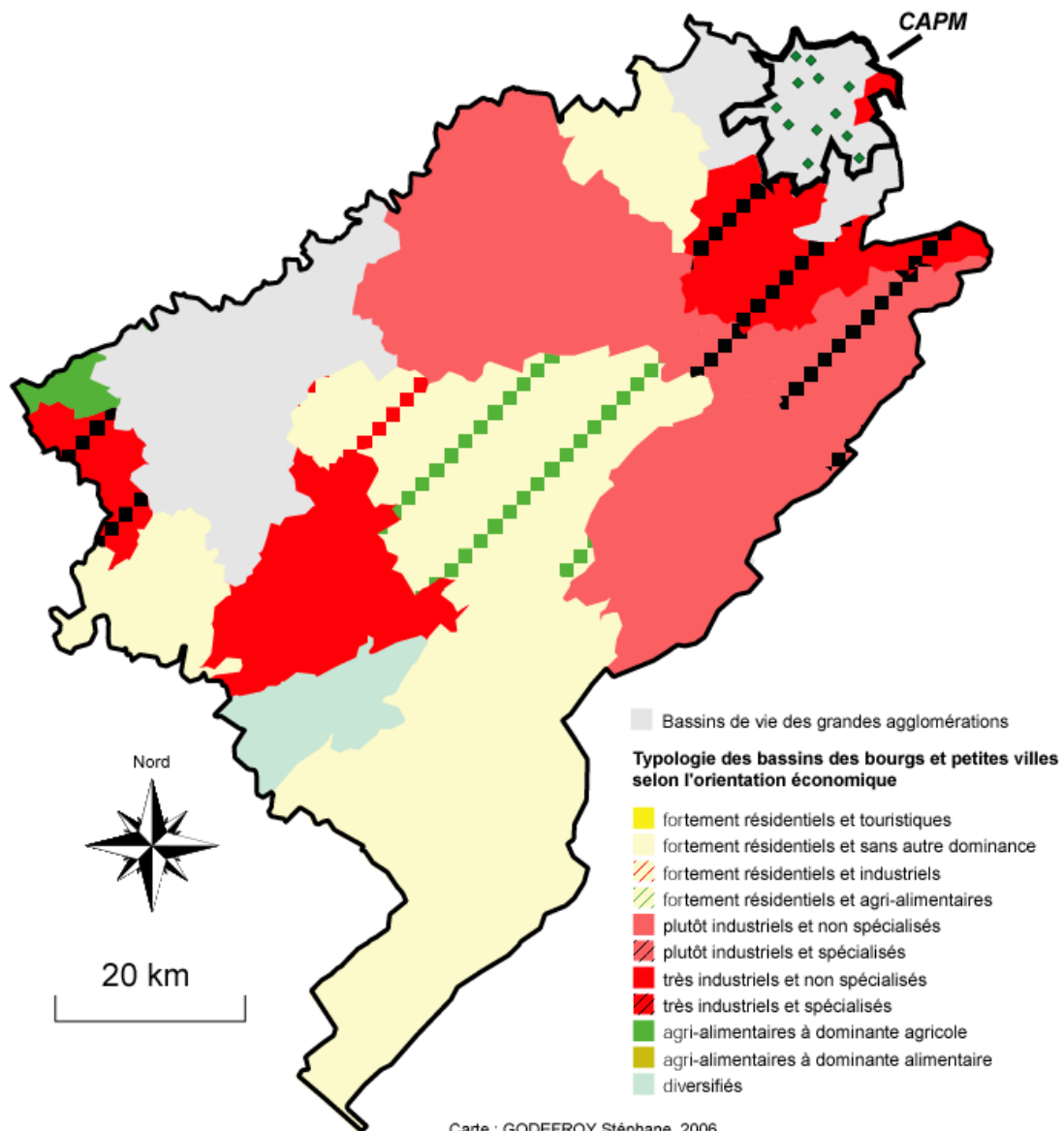


Les noms représentent les zones étudiées

Dans le Doubs, l'économie s'appuie surtout sur d'importantes activités industrielles qui perpétuent une longue tradition. Occupant 42 % de la population active, l'activité industrielle est donc très diversifiée. Elle est dominée par l'industrie automobile, la construction mécanique, les activités de fonderie et le travail des métaux. Montbéliard est le centre d'une importante zone industrielle qui regroupe métallurgie des non-ferreux, constructions mécaniques, automobiles (usines Peugeot), horlogerie et travail du bois.

La carte de l'orientation économique des bassins de vie [cf. carte n°16] nous révèle ainsi le poids de l'industrie dans ce département. Toutefois, nous pouvons constater la présence de la fonction agri-alimentaire au cœur du département.

CARTE n°16 : Orientation économique des bassins de vie (Doubs)



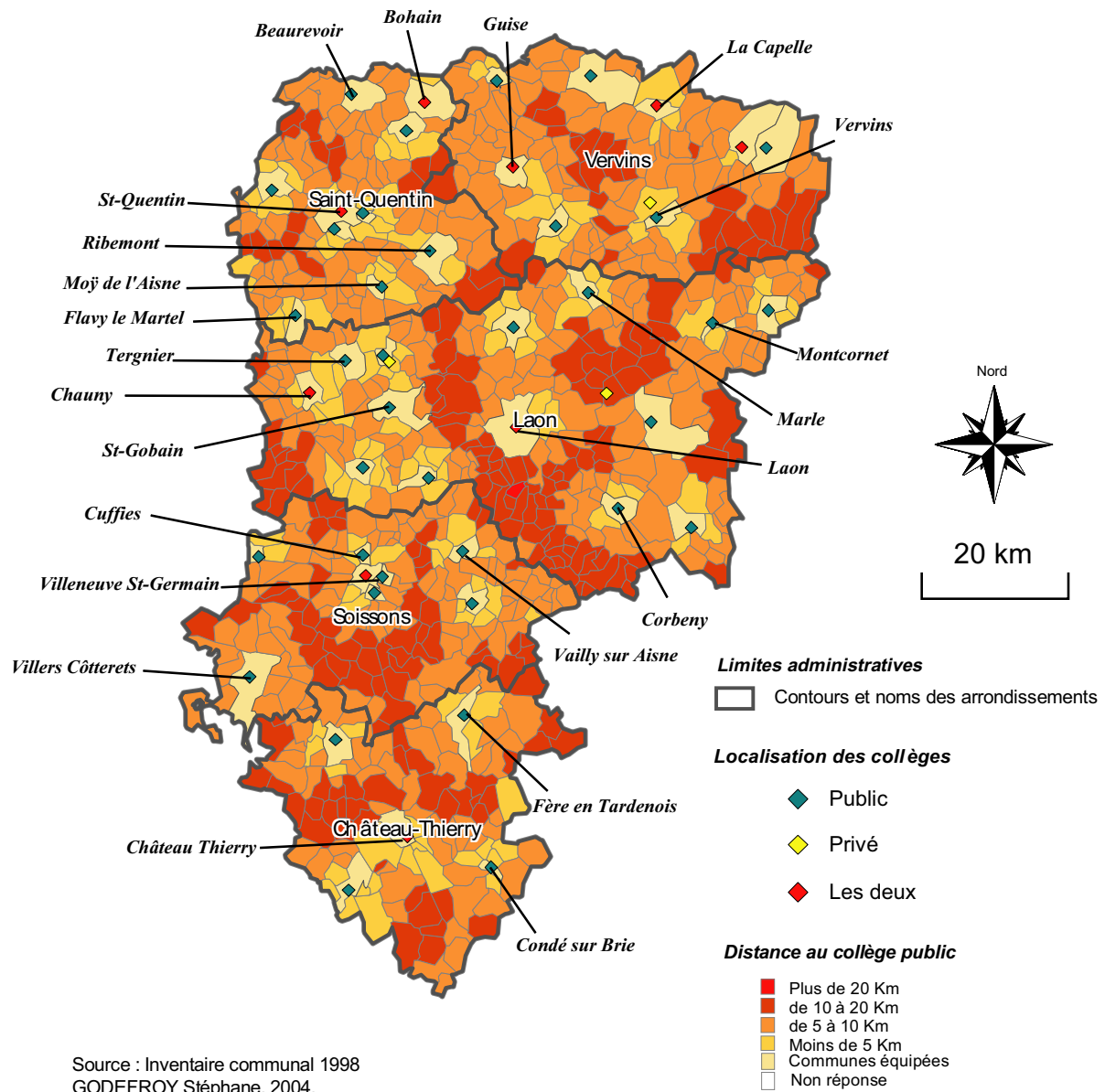
Au niveau de la densité des collèges

Dans l'Aisne, le nombre de communes dotées d'un collège est supérieur à celui des communes urbaines, ce qui signifie que des villages possèdent leur propre collège (44 communes dotées d'au moins un collège pour 36 communes urbaines) [cf. carte n°17].

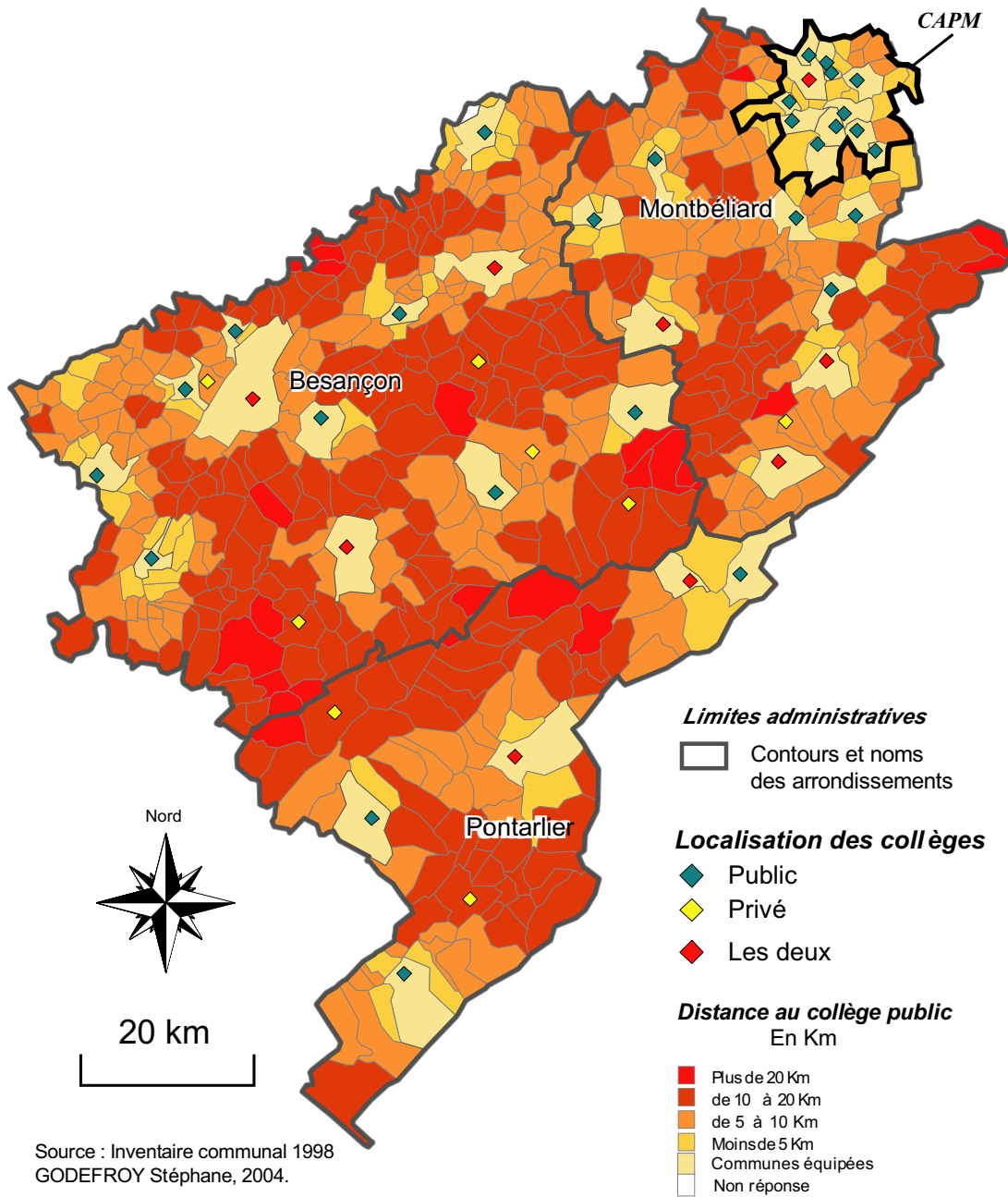
Ceci n'est le cas ni dans le Nord ni dans la CAPM. Dans l'agglomération de Montbéliard, la structure communale est mieux équilibrée puisque 12 des 16 communes urbaines ont un collège [cf. cartes n°18, page 89 et n°19, page 90].

Dans le Nord, le nombre de communes urbaines (234) est presque équivalent à celui des collèges (206).

CARTE n°17 : Localisation des collèges de l'Aisne

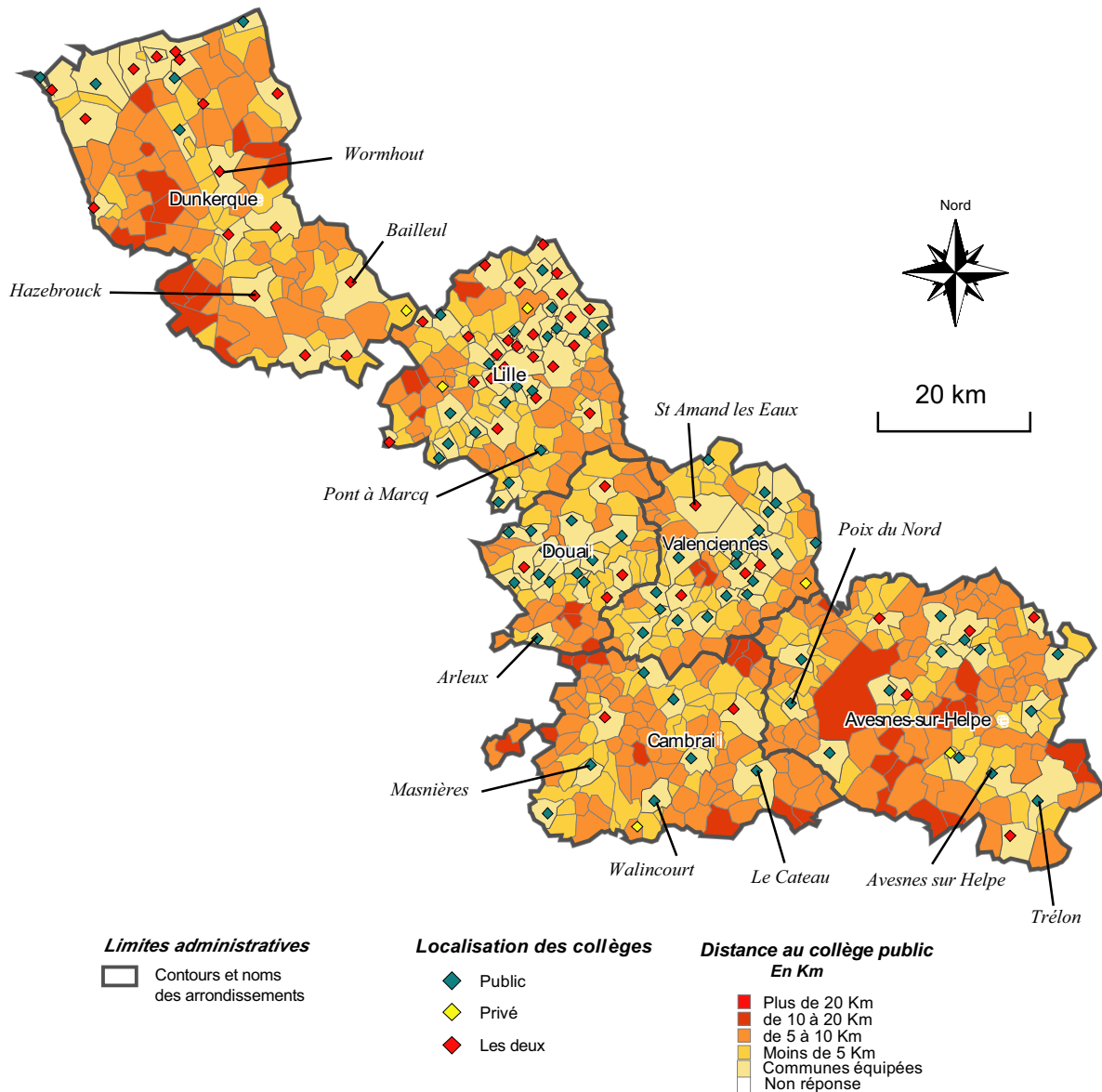


CARTE n°18 : Localisation des collèges du Doubs



Les noms représentent les zones étudiées

CARTE n°19 : Localisation des collèges du Nord



Source : Inventaire communal 1998
 GODEFROY Stéphane, 2004.

Les noms représentent les zones étudiées

Le rapport entre le nombre de communes et celui des collèges est très différent d'un territoire à l'autre. Seules 5,4% des communes de l'Aisne sont équipées d'un collège contre 19,6% dans le Nord et 41,4% dans la CAPM [cf. tableau n°12 et graphique n°3, page 91].

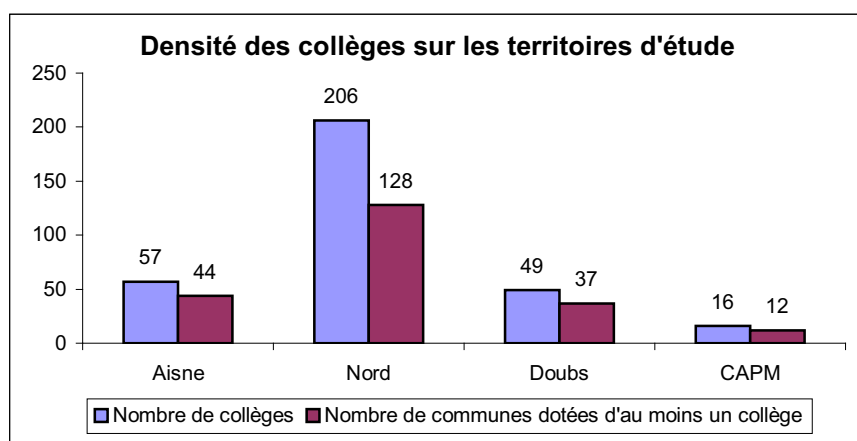
TABLEAU n°12 : Répartition des collèges selon le territoire d'étude

	Aisne		Nord		Doubs		CAPM	
Nombre de communes	816		653		594		29	
Nombre de communes urbaines	37	4,5%	234	35,8%	38	6,4%	16	55,2%
Nombre de communes dotées d'au moins un collège	5,4%		19,6%		6,2%		41,4%	

Source : Inspections Académiques de l'Aisne, du Doubs et du Nord, 2004.
GODEFROY Stéphane, 2004.

Ces différences devraient permettre d'étudier des situations variées en termes de temps de parcours et de pratiques modales. La « rareté » des collèges de l'Aisne et la multiplication des petites communes devraient nous amener à observer des collégiens soumis à de longs trajets dans la campagne alors que dans la CAPM, ces derniers devraient être plus courts mais en ville.

GRAPHIQUE n°3 :



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Inspections Académiques de l'Aisne, du Doubs et du Nord, 2004.

Au niveau des transports scolaires

Les élèves scolarisés en France sont plus de quatorze millions. Parmi eux, on compte plus de trois millions de collégiens, soit presque un quart des élèves français.

TABLEAU n°13 : Nombre d'élèves scolarisés en France

Pré élémentaire et primaire	6 552 000
Collège	3 289 500
Lycée	2 323 800
Enseignement supérieur	2 143 200
Autres	83 700
TOTAL	14 392 200

GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Certu, 2001.

Les départements ont la charge d'accueillir tous ces collégiens. En effet, les départements ont la responsabilité de la construction, du fonctionnement et de l'équipement des collèges. Ils doivent également assurer les transports scolaires, en fonction de la carte scolaire [cf. annexes n°2 à 4, tome 2 : pages 6 à 8]. Au niveau national, plus de quatre millions d'élèves sont transportés [cf. tableau n°14]. La tâche des départements et des régions, selon le niveau d'étude, est donc très lourde.

TABLEAU n°14 : Nombre d'élèves transportés chaque jour en France*

Services spéciaux non urbains	1 326 000
Lignes régulières non urbaines	646 000
SNCF et autres	186 000
Estimation lignes urbaines	1 100 000
Ile de France	1 135 000
TOTAL	4 393 000

GODEFROY Stéphane, 2004.

* sauf étudiants

Source : Certu / Anateep, 2001.

Le Conseil général de l'Aisne assure la gratuité des transports scolaires pour tous les enfants de la maternelle au lycée. Ce service bénéficie à 36 000 élèves (dont environ 15 000 collégiens) en milieu rural. Le transport scolaire constitue donc un poste important du budget départemental [cf. tableau n°6, page 53].

Tous les jours, les 36 000 élèves se répartissent entre 505 circuits spécialisés (pour les 2/3 des élèves) et 84 lignes régulières ou doublage de lignes régulières (pour les autres). Le département de l'Aisne compte cette année 100 021 élèves dont 26 427 en collèges publics et 3 069 en collèges privés.

De nombreuses zones sont à plus de 10 km du collège le plus proche et cela au travers de l'ensemble du département [cf. carte n°17, page 88].

La configuration spécifique du territoire de la CAPM (organisé en vallées) « cloisonne » les déplacements au sein de l'agglomération. La desserte des collèges doit prendre en compte les problèmes de franchissement du Doubs et de l'Allan. Le Conseil Général prend à sa charge tous les déplacements de plus de 5 km, la CAPM tous ceux compris entre 3 et 5 km. En dessous de ces 3 km, le transport est payant. Ceci n'est pas sans poser problème pour les habitants des quartiers sociaux. De nombreuses communes du département se trouvent à plus de 10 km du collège le plus proche. Mais, ce n'est pas le cas des communes de la CAPM [cf. carte n°18, page 89].

Le département du Nord compte 588 061 élèves dont 149 263 en collège (104 562 dans le public et 44 701 dans le privé). Le Département coordonne et gère le réseau inter-urbain "arc-en-ciel" composé de quelque 900 autocars. La carte de transport scolaire financée par le Département permet à 140 000 élèves de se rendre gratuitement à leur établissement d'enseignement (par bus urbain, autocar « arc-en-ciel » ou réseau ferroviaire). Très peu de communes sont à plus de 10 km du collège public le plus proche [cf. carte n°19, page 90].

Au niveau des déplacements

Il est possible de comparer les déplacements internes à nos territoires d'étude grâce à la distance à la commune la plus fréquentée et à l'éloignement des équipements [cf. tableau n°15, cartes n°20 à 22, pages 94 à 952, cartes n°24 à 26, pages 99 à 100 et cartes n°28 à 30, pages 102 à 103].

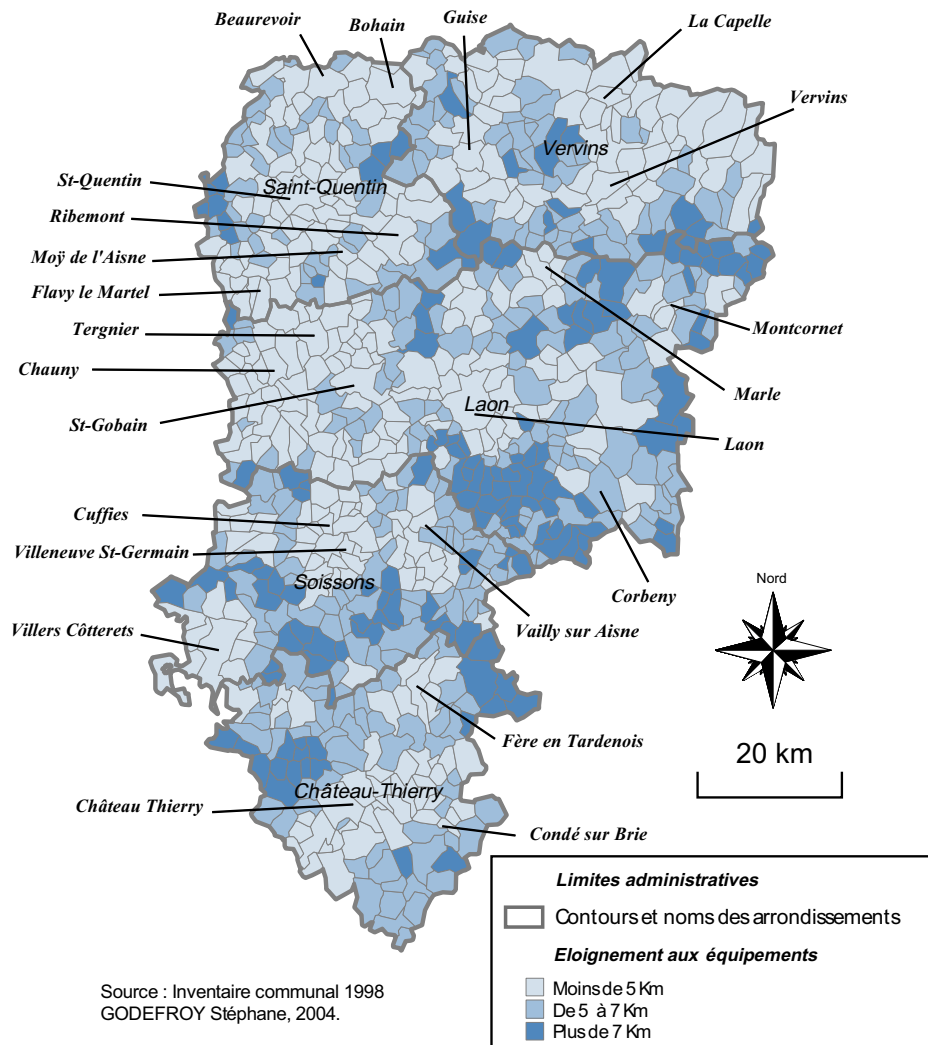
TABLEAU n°15 : Distance aux équipements et services

	Population des communes (moyenne)	Distance à la commune la plus fréquentée	Niveau d'équipement ¹	Eloignement des équipements ²	Eloignement des produits et services ³
Aisne	658	9,9	4,7	5,3	5,2
Nord	3874	8	13,4	2,8	2,7
Doubs	812	11,7	5,5	6,2	6,2
CAPM	4327	7,1	17,7	1,7	1,7

- 1- Le niveau d'équipement d'une commune est le nombre d'équipements dont elle dispose sur son territoire, parmi une série de 36 équipements.
 2 - Distance d'accès aux 36 équipements.
 3 - Distance d'accès aux services de substitution (commerces, multi-services, permanences)

Source : Inventaire communal de l'INSEE, 1998.
 GODEFROY Stéphane, 2005.

CARTE n°20 : Eloignement aux équipements (Aisne)



Source : Inventaire communal 1998
 GODEFROY Stéphane, 2004.

Les noms représentent les zones étudiées

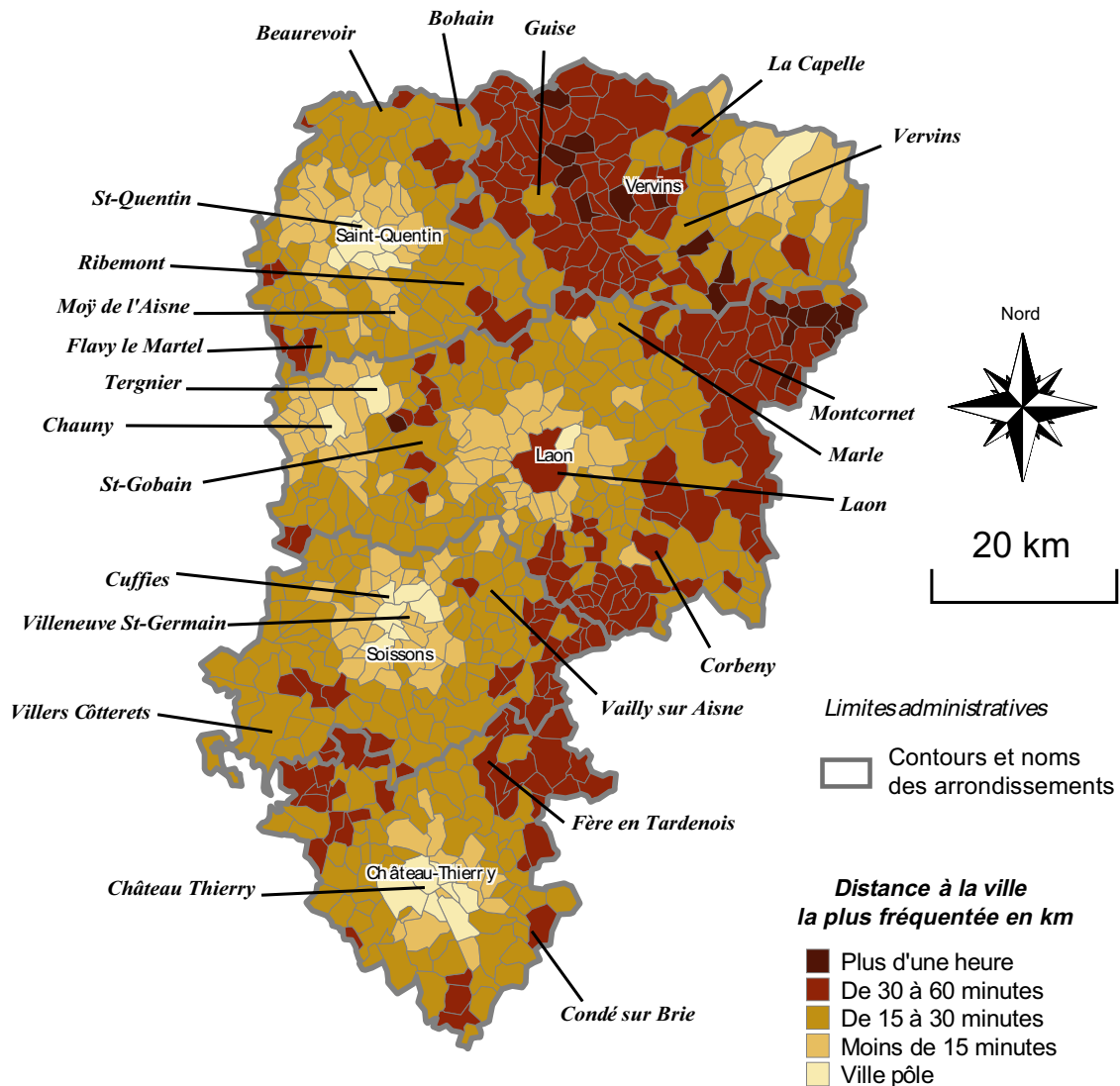
Dans l'Aisne, il existe un contraste assez fort au niveau de l'éloignement aux équipements [cf. carte n°20, page 93]. La partie Est du département et la zone comprise entre le Soissonnais et la Brie-Tardenois sont souvent à plus de 5 km des principaux équipements et même parfois à plus de 7 km.

CARTE n°21 : Commune la plus fréquentée (Aisne)



Source : Inventaire communal 1998
 GODEFROY Stéphane, 2004.

CARTE n°22 : Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Aisne)



Source : Inventaire communal 1998
 GODEFROY Stéphane, 2004.

Les noms représentent les zones étudiées

Rares sont les zones à moins d'un quart d'heure de la ville la plus fréquentée [cf. carte n°22]. Pour la Thiérache et toute la partie Est du département, les communes sont le plus souvent à plus de 30 minutes de la ville la plus fréquentée.

Il est intéressant de comparer ces cartes de présentation du département de l'Aisne à celles des « territoires vécus » pour avoir une meilleure compréhension du territoire que nous allons étudier. Ces cartes nous présentent le territoire sous un angle différent, où comme pour les bassins de vie, le découpage communal n'est plus prédominant.

Depuis un demi-siècle, les territoires administratifs traditionnels (communes et

cantons) correspondent de moins en moins à des espaces pertinents pour décrire et étudier les conditions de vie des Français. En effet, leurs habitants en franchissent souvent les limites pour effectuer les actes courants de la vie quotidienne, comme se rendre à leur travail ou faire leurs courses. Afin de définir un maillage géographique approprié pour l'étude des conditions de vie, on a donc recherché les plus petits territoires dans lesquels puisse s'accomplir la majorité des actes « courants » : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics fréquentés assez souvent, et de l'accès à l'emploi. Il est possible de représenter l'accès à certains équipements sous la forme d'une carte dite des « territoires vécus ». La notion de « territoire vécu » est identifiée par l'INSEE sur la base des déplacements quotidiens domicile-travail (migrations pendulaires) et de la zone d'attraction des services collectifs, des équipements et des commerces structurants. Ceci a comme objectif de mieux rendre compte des comportements des habitants.

C'est une carte de référence qui synthétise l'organisation du territoire métropolitain à travers les pratiques quotidiennes de ses habitants. Elle superpose au niveau communal deux types d'approches. La première repère les aires urbaines et les aires d'emplois de l'espace rural. La deuxième distingue les communes pôles de services intermédiaires ainsi que les aires d'influences associées. La visualisation cartographique de ces deux approches (accès à l'emploi et accès aux services) permet de mettre rapidement en évidence sur un territoire donné les différents schémas d'organisation mis en oeuvre.

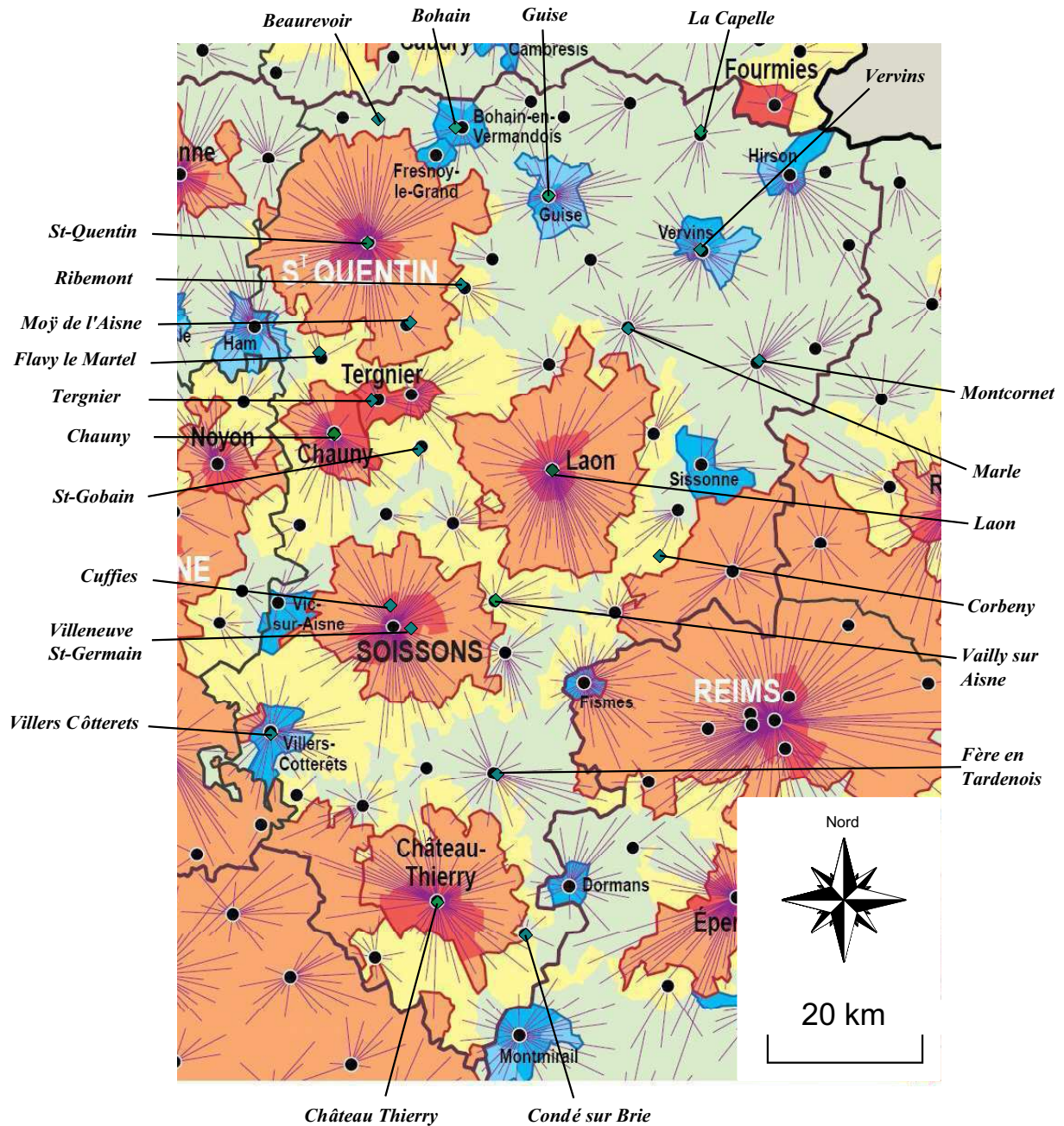
La présence d'équipements de services intermédiaires sur le territoire d'une commune s'explique par l'importance de sa population, son rôle économique et sa situation administrative. En milieu urbain, les communes fortement attractives sont les villes-centres des pôles urbains.

Néanmoins, d'autres paramètres tels que la géographie ou le sentiment d'appartenir à une histoire, une culture commune, une communauté de destin ou d'intérêts se combinent également dans cette définition.

On observe au travers de la carte des territoires vécus [*cf. carte n°23, page 97*] que le département de l'Aisne est essentiellement polarisé par les pôles urbains de Saint-Quentin, Laon, Soissons et Château-Thierry. A côté d'eux, de nombreux pôles de services intermédiaires cohabitent et étendent leur influence sur les communes voisines.

Les aires urbaines sont absentes de la partie nord-est du département qui est à dominante rurale. De ce fait, seuls des pôles de services intermédiaires se situent sur cet espace et leur aire d'influence n'est que limitée.

CARTE n°23 : Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Aisne)



Carte : GODEFROY Stéphane, 2006.
Sources : INSEE, recensement de la population (1999), inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, INRA, Datar.


NICE	Aire urbaine de 300 000 habitants ou plus
BAYONNE	Aire urbaine de 100 000 à 300 000 habitants
ARCACHON	Aire urbaine de 50 000 à 100 000 habitants
Langon	Aire urbaine de moins de 50 000 habitants
	Limite de l'aire urbaine
<i>Les noms des aires urbaines comportant un chef-lieu de région sont soulignés</i>	
Tonnains	Aire d'emploi de l'espace rural
	Limite de l'aire d'emploi de l'espace rural
	Limite de région
	Limite de département


ORGANISATION TERRITORIALE DE L'EMPLOI

Zonage en Aires Urbaines et en aires d'Emploi de l'espace Rural (ZAUER)


Espace à dominante urbaine

Aires urbaines (définition simplifiée)

 **Pôles urbains (354 pôles représentant 3 100 communes)**
Unités urbaines (agglomérations) comptant 5 000 emplois ou plus.

 **Couronnes périurbaines (10 808 communes)**
Communes (ou unités urbaines) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire urbaine.

Communes multipolarisées (4 122 communes)

 Communes (ou unités urbaines) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles.


Espace à dominante rurale

Aires d'emploi de l'espace rural (définition simplifiée)

 **Pôles d'emploi de l'espace rural (525 pôles représentant 973 communes)**
Communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine comptant 1 500 emplois ou plus.

 **Couronnes des pôles d'emploi de l'espace rural (832 communes)**
Communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire d'emploi de l'espace rural.

Autres communes de l'espace à dominante rurale

 Communes (ou unités urbaines) n'appartenant ni à l'espace à dominante urbaine, ni à une aire d'emploi de l'espace rural.
(16 730 communes)

Source : INSEE, Recensement de la population 1999

ORGANISATION TERRITORIALE DES SERVICES

On définit quatre gammes d'équipements qui se retrouvent très largement dans les mêmes communes :

- une **gamme de base** (tabac, garage, maçon, alimentation, plombier, menuisier, école) ;
- une **gamme de proximité** (poste, coiffeur, carburant, plâtrier, électricien, médecin, infirmier, pharmacie, boulangerie, boucherie) ;
- une **gamme supérieure** (hôpital, laboratoire d'analyse médicales, cinéma) ;
- et une **gamme intermédiaire***.

Chaque équipement de la gamme intermédiaire qui recouvre des commerces et des services (publics et privés)* d'usage relativement fréquent mais ne relevant pas néanmoins de la proximité immédiate exerce le même type d'attraction sur les communes non équipées alentour. Leur implantation et leur attraction définissent ainsi des pôles de services intermédiaires et une aire d'influence autour de chacun d'eux.

Les pôles de services intermédiaires correspondent aux communes les plus fréquentées pour des motifs non professionnels.

• Pôle de services intermédiaires ou commune bien équipée

Pôle de services intermédiaires (commune exerçant par les équipements de sa gamme intermédiaire une attraction sur les habitants d'au moins une autre commune) ou **commune bien équipée** (possédant 9 équipements ou plus parmi les 16 caractérisant cette gamme*). **Soit 4 054 communes**



Aire d'influence des pôles de services intermédiaires

Chaque commune est reliée par un trait au pôle de services intermédiaires fréquenté habituellement.

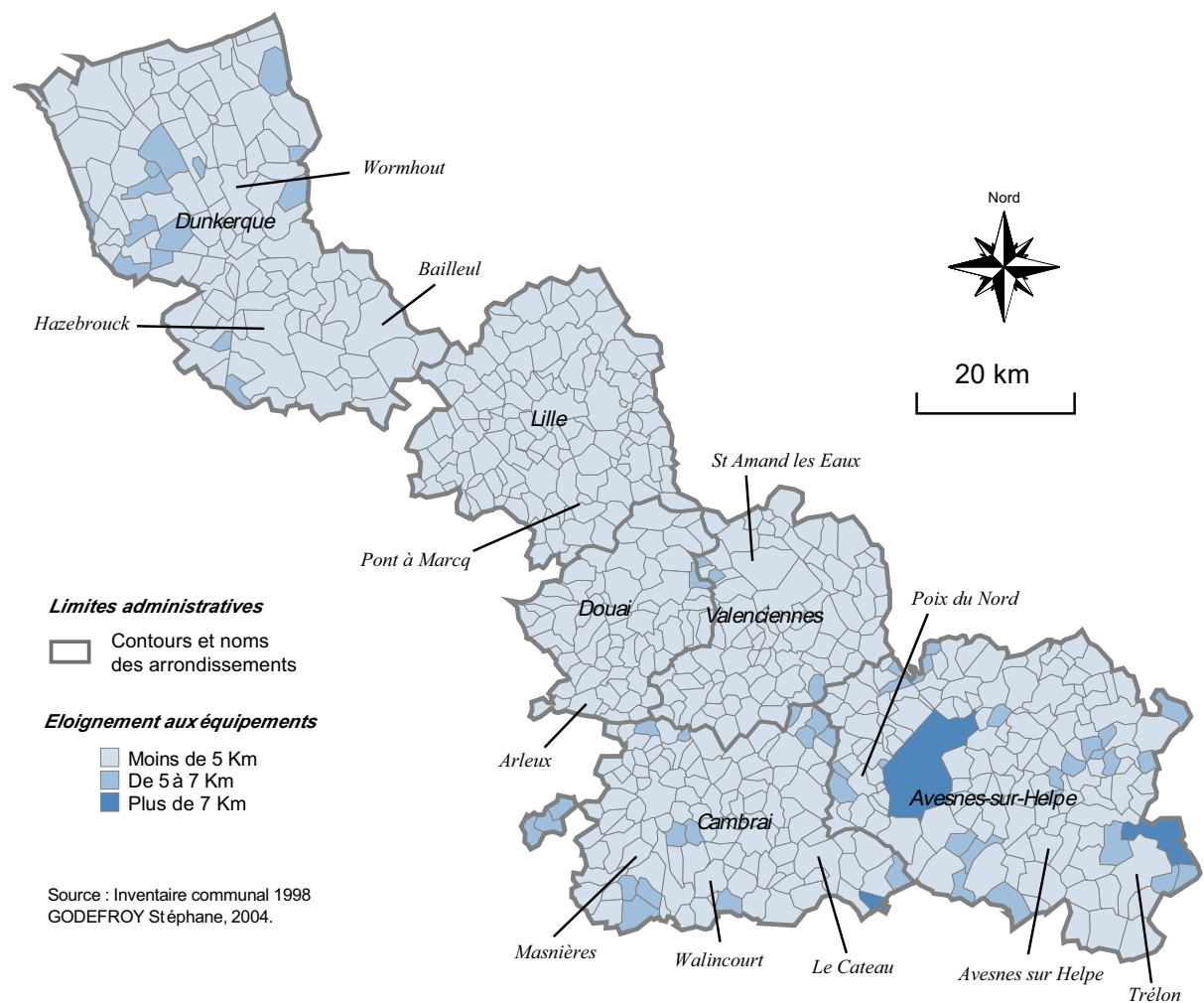
Source : Inventaire communal de 1998 - INSEE-SCEES

* Les équipements caractéristiques de la gamme des services intermédiaires sont :

- des commerces (hypermarché ou supermarché, librairie, droguerie, magasins d'électroménager, de vêtements, de meubles et de chaussures) ;
- des services financiers (banque ou caisse d'épargne, étude de notaire) ;
- des services locaux de l'Etat (commissariat ou gendarmerie, perception, collège privé ou public) ;
- certaines professions de santé (dentiste, masseur-kinésithérapeute, vétérinaire, ambulancier).

Dans le Nord, l'éloignement aux équipements est relativement faible puisqu'il excède rarement plus de 5 km.

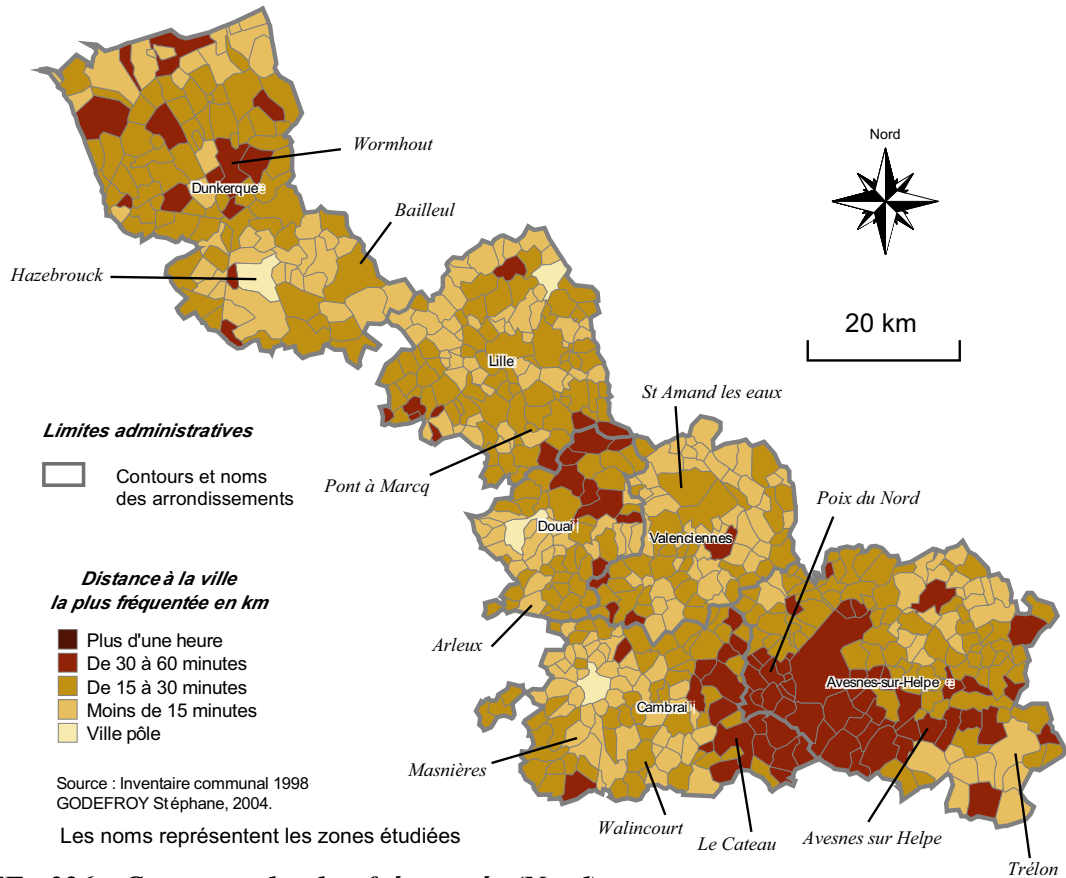
CARTE n°24 : Eloignement aux équipements (Nord)



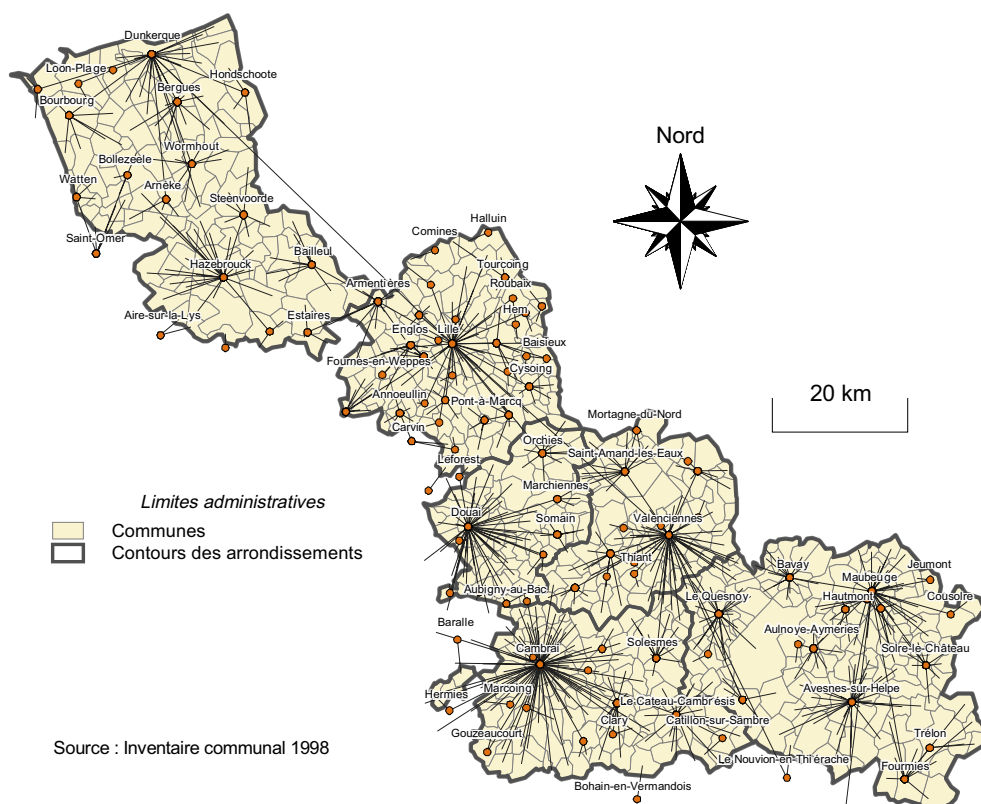
Les noms représentent les zones étudiées

Le temps d'accès à la ville la plus fréquentée dépasse rarement 30 minutes excepté pour quelques communes du Nord-Ouest du département, du Nord-Est de Douai et d'une vaste zone à l'Ouest d'Avesnes.

CARTE n°25 : Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Nord)

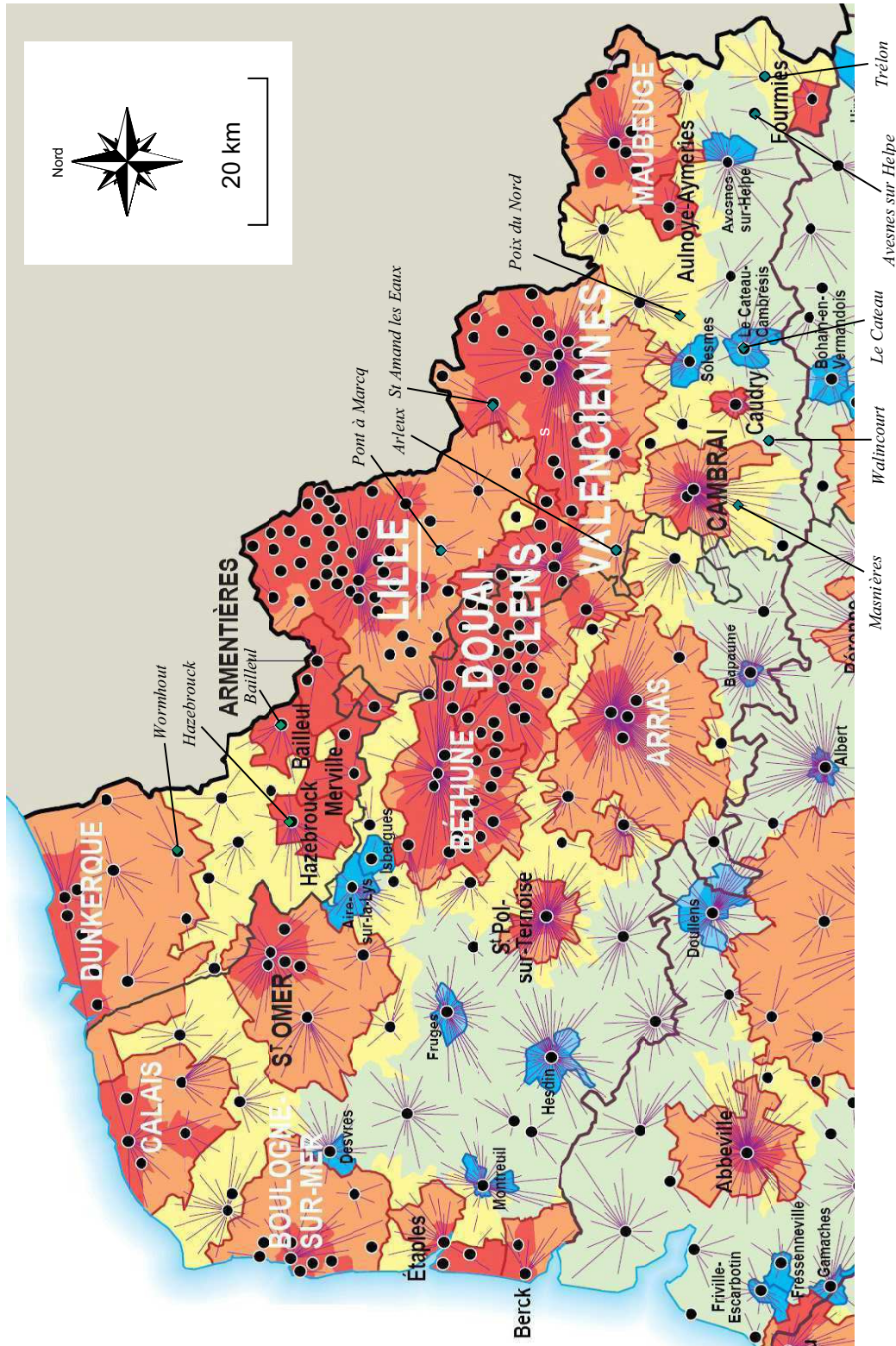


CARTE n°26 : Commune la plus fréquentée (Nord)



Une fois encore, il est intéressant de compléter cette présentation de l'espace étudié par les cartes des « territoires vécus » [cf. carte n°27]. Mis à part l'extrémité sud du département, les espaces à dominante rurale sont inexistant dans le Nord. On observe que Lille, Valenciennes et dans une moindre mesure Cambrai sont les principaux pôles du département et polarisent ce dernier..

CARTE n°27 : Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Nord)



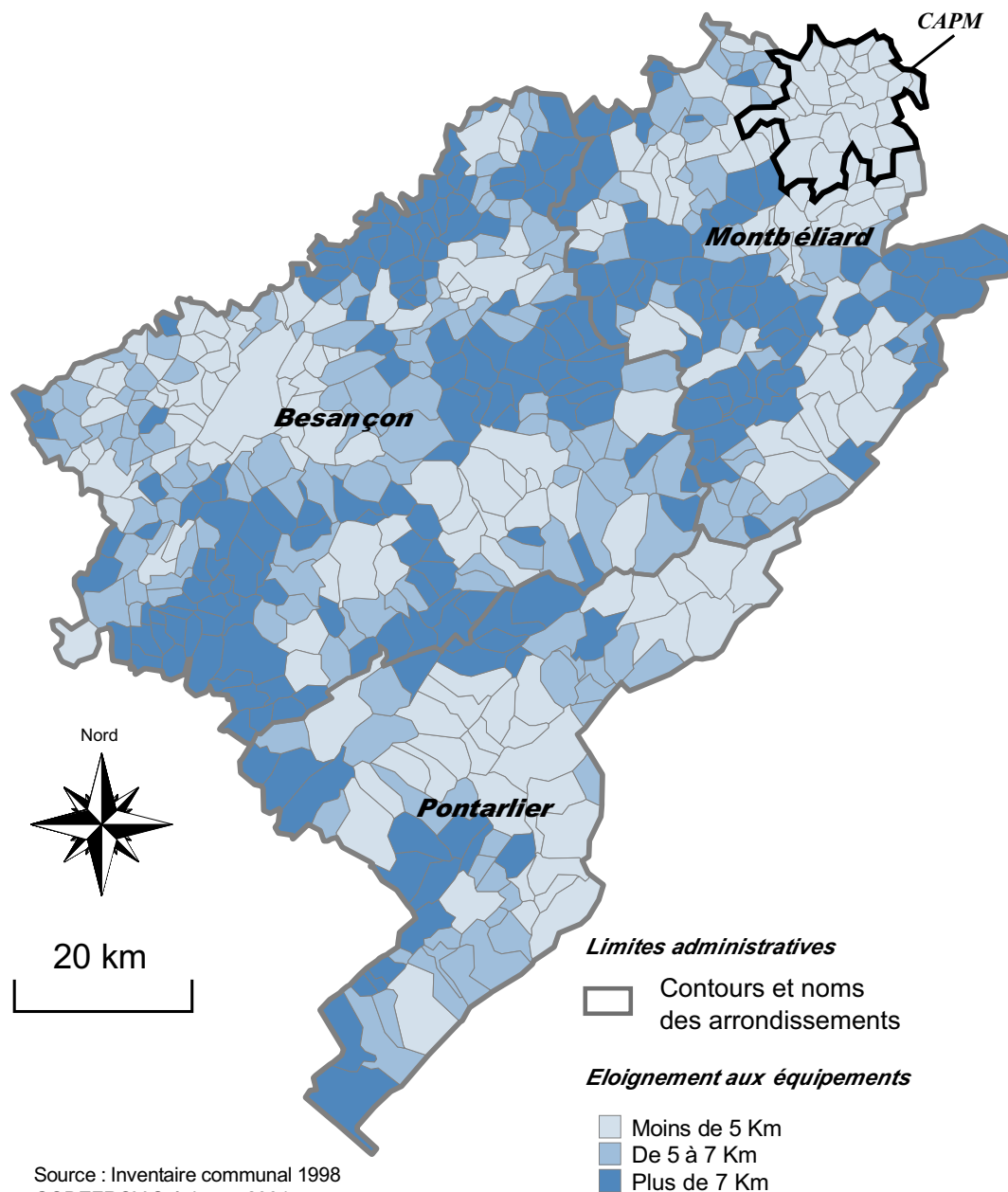
Légende page 100

Carte : GODEFROY Stéphane, 2006.

Sources: INSEE, recensement de la population (1999), inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, INRA, Datar.

Dans le département du Doubs, l'éloignement aux équipements est souvent supérieur à 7 km. Mais il est inférieur à 5 km sur l'ensemble de la CAPM.

CARTE n°28 : Eloignement aux équipements (Doubs)

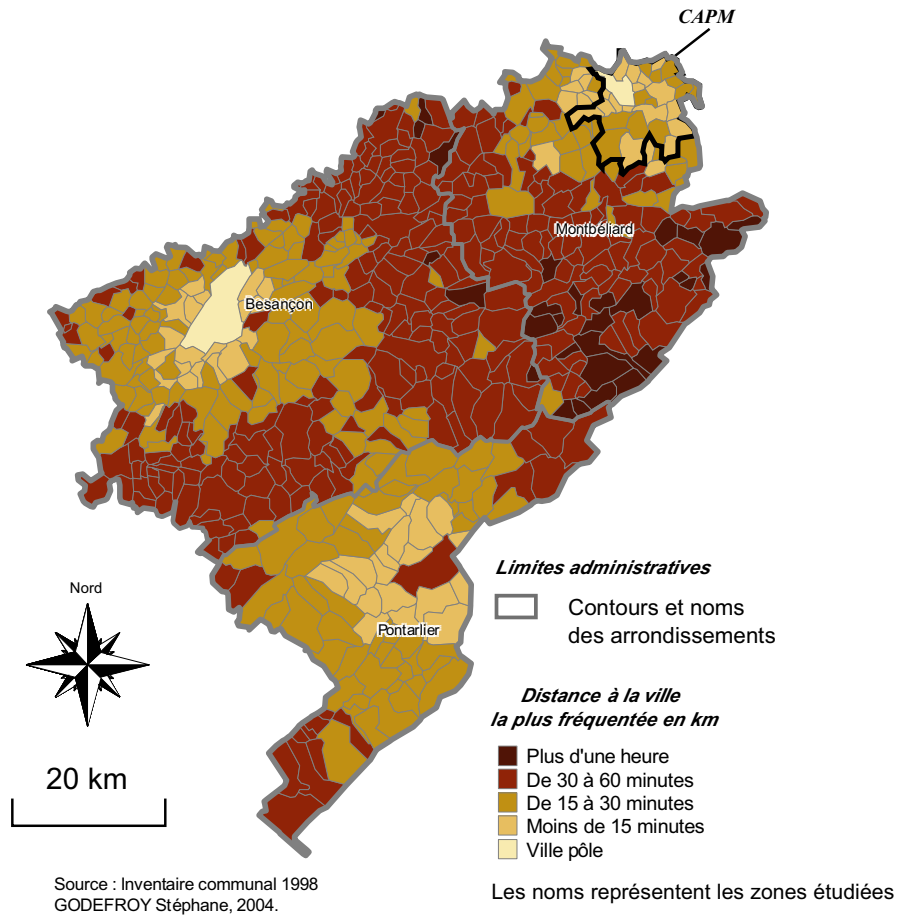


Source : Inventaire communal 1998
GODEFROY Stéphane, 2004.

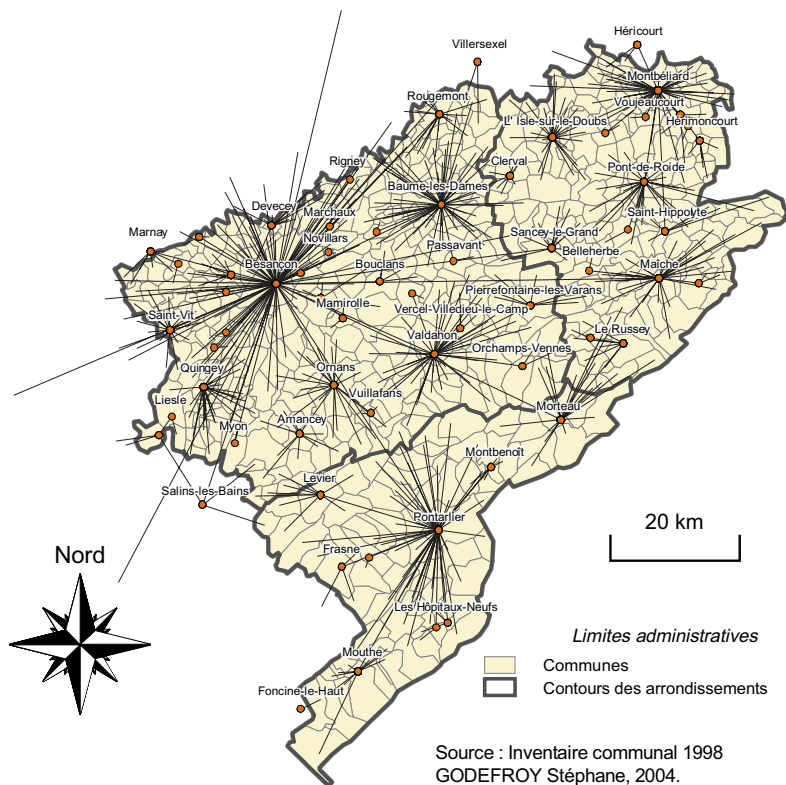
Les noms représentent les zones étudiées

Il faut plus de 30 minutes pour accéder à la ville la plus fréquentée sauf pour les zones situées à proximité des 3 grandes agglomérations (Besançon, Montbéliard et Pontarlier) [cf. carte n°29, page 103].

CARTE n°29 : Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Doubs)



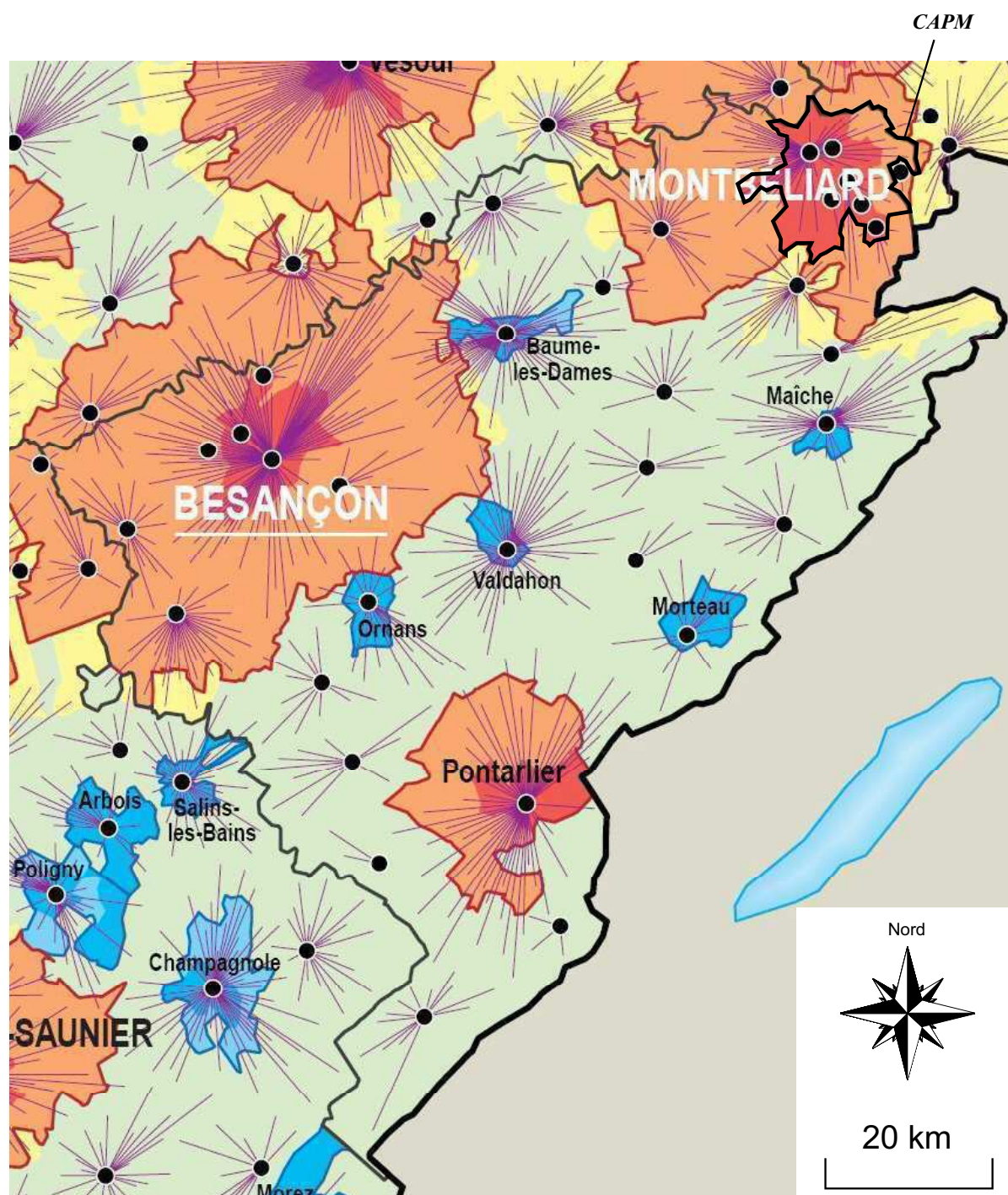
CARTE n°30 : Commune la plus fréquentée (Doubs)



Du fait de la configuration géographique du département (relief), assez peu de communes sont à moins de 15 minutes (même dans la CAPM : franchissement du Doubs).

Une fois encore, nous pouvons comparer ces cartes à celles des « territoires vécus » [cf. carte n°31]. Nous pouvons constater qu'une large part de l'espace est à dominante rurale, le département ne comptant que trois zones urbaines. Toutefois, les collèges que nous allons étudier se situent tous dans l'aire d'influence de Montbéliard.

CARTE n°31 : Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Doubs)



Légende page 100

Carte : GODEFROY Stéphane, 2006.

Sources: INSEE, recensement de la population (1999), inventaire communal (1998), ministère de l'Agriculture, INRA, Datar.

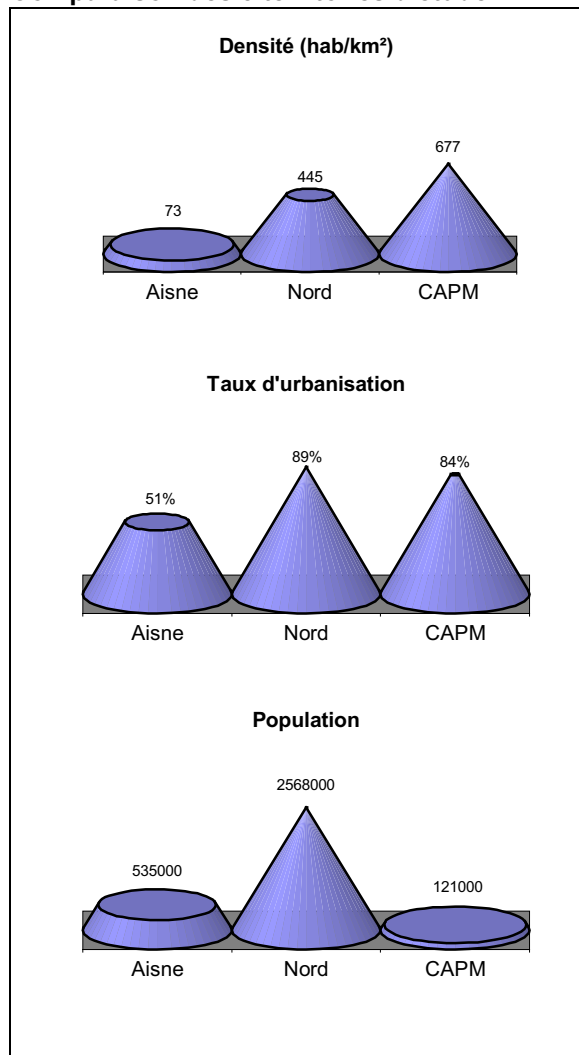
1.4.5. Des territoires aux identités bien marquées

Les départements de l'Aisne, du Doubs et du Nord ont la particularité de financer le transport scolaire à hauteur de 100%, ce qui n'est le cas que de 23 départements en France.

Si ces territoires se ressemblent sur le plan du financement, ils n'en restent pas moins différents sur le plan géographique [cf. graphiques n°4 et 5]. Nous sommes en présence de trois territoires spécifiques : l'urbain (Montbéliard), le fortement urbanisé (Nord) et le rural (Aisne).

GRAPHIQUE n°4 :

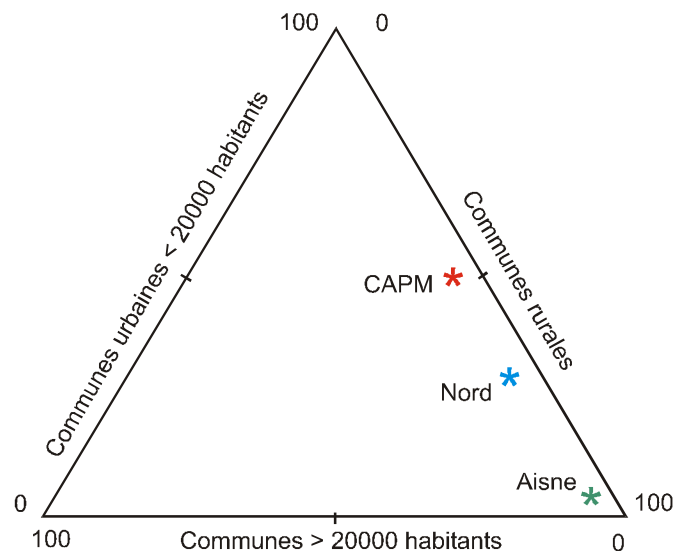
Comparaison des 3 territoires d'étude



GODEFROY Stéphane, 2005.
Données : INSEE, 2005.

GRAPHIQUE n°5 :

Type de communes des 3 territoires d'étude



GODEFROY Stéphane, 2005.

Comme nous l'avons déjà mentionné, la densité des zones étudiées est très différente. Le Pays de Montbéliard compte plus de 700 habitants par km², le département du Nord presque 450 habitants par km² alors que l'Aisne n'en compte qu'un peu moins de 75 par km² [cf. graphique n°4].

L'Aisne fait figure de désert relatif par rapport au Nord car la densité rurale de ce dernier est tout de même de 93 habitants/km². Cet espace rural interstitiel demeure ponctué de petites villes ou d'agglomérations urbaines.

Le constat est le même du point de vue des villes (plus de 2000 habitants) [cf. graphique n°5, page 105].

Elles sont au nombre de 37 dans l'Aisne (dont 8 de plus de 10 000 habitants), 38 dans le Doubs (dont 5 de plus de 10 000 habitants parmi lesquelles se trouvent 3 communes de la CAPM) et 234 dans le Nord (dont 55 de plus de 10 000 habitants). Ainsi, l'Aisne ne compte que 51% de citadins et le Doubs 64% alors qu'ils sont 89% dans le Nord. L'étendue des territoires est également très différente puisque le département de l'Aisne s'étend sur plus de 7200 km², celui du Nord sur environ 5700 km² alors que la CAPM représente moins de 170 km².

Nous sommes donc en présence de 3 zones que l'on pourrait qualifier de « spécifiques » puisqu'elles représentent chacune un cas différent : l'urbain, le périurbain et le rural.

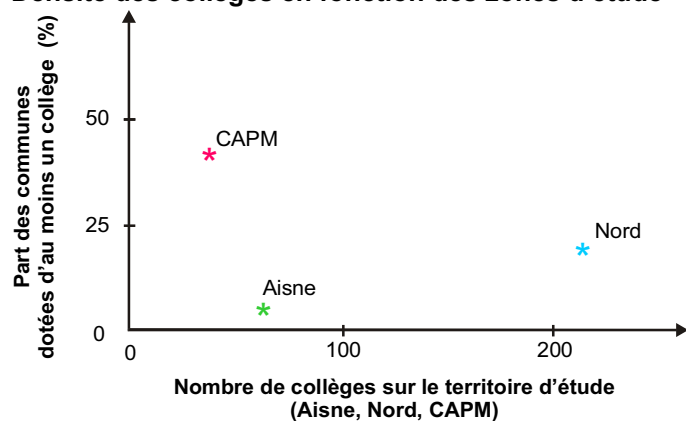
Au niveau de la densité des collèges, nos trois territoires sont très différents [cf. graphique n°6].

Ainsi, l'on retrouve la distinction « urbain – rural » au travers de la densité des collèges.

Une densité très faible en milieu rural (Aisne), plus forte dans un milieu fortement urbanisé (Nord) et très élevée en agglomération (CAPM).

GRAPHIQUE n°6 :

Densité des collèges en fonction des zones d'étude



GODEFROY Stéphane, 2005.

Comme nous l'avons déjà vu, sur le plan économique ces régions offrent quelques différences que l'on retrouve dans la répartition de la population par secteurs d'activité [cf. tableau n°16, page 107].

L'économie de l'Aisne est fondée sur l'agriculture et l'industrie agroalimentaire (ce qui reflète sa ruralité) : céréales et betteraves occupent l'espace.

Le Pays de Montbéliard est le centre d'une importante zone industrielle dominée par l'industrie automobile avec Peugeot.

Dans le Nord, l'industrie est également très présente (textile, sidérurgie et agroalimentaire) mais le tertiaire, grâce à la présence de la métropole lilloise occupe aussi une bonne place (grande distribution, vente par correspondance...).

TABLEAU n°16 : Secteurs d'activité des 3 zones d'étude

	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Aisne	6,0%	28,4%	65,6%
Nord	1,9%	25,9%	72,2%
Doubs	0,6%	44,9%	54,5%

GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : INSEE, 2004.

Nous sommes donc bien en présence de trois territoires différents qui vont nous permettre d'appréhender au mieux la mobilité des collégiens quel que soit leur positionnement géographique.

1.4.6. La méthodologie d'enquête

Comme nous le rappelle François De Singly en introduction de son ouvrage sur les méthodes d'enquêtes, « dans les pays occidentaux s'est imposé progressivement le réalisme scientifique. La bonne représentation de la réalité doit passer par le chiffre : à chaque jour son sondage ; à chaque magazine sa rubrique de chiffres qui comptent ; à chaque discours politique sa panoplie d'indices significatifs ; à chaque négociation les nombres qui interdisent ou permettent au contraire de donner. Devant de tels faits incontestables, nous sommes priés de nous incliner (De Singly, 1992, page 7) ».

Il ne s'agit pas ici de remplacer les sondages quotidiens ni d'alimenter les discours politiques à l'aide de chiffres mais d'avoir recours aux données quantitatives afin de mieux appréhender la mobilité des collégiens. Nous allons par conséquent nous aider de ces chiffres pour à la fois mettre en évidence les faits et les facteurs les déterminant.

Toutefois, il faut bien être conscient qu'un questionnaire ne décrit jamais exhaustivement une pratique. En effet, nous serons obligés d'établir dès le départ une sélection des éléments qui nous semblent pertinents pour la rédaction de nos questions. Ensuite, il nous faudra trier et regrouper certaines informations recueillies (notamment les réponses aux questions ouvertes).

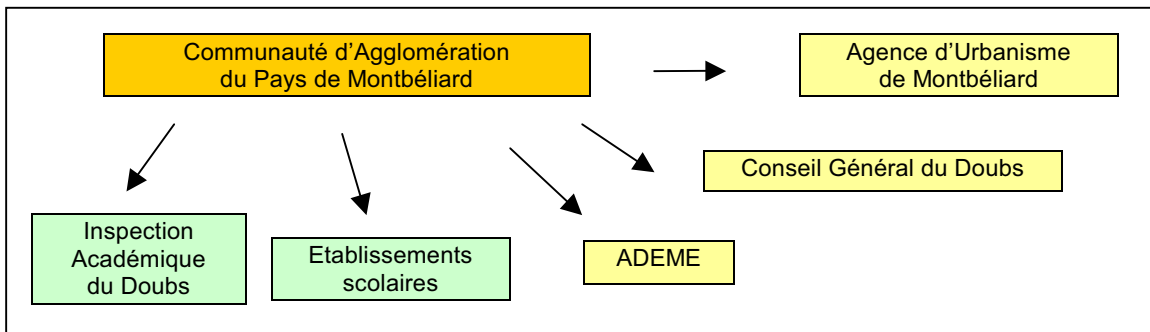
D'ailleurs, « l'enquête par questionnaires n'est jamais (ou ne devrait pas être) un travail strictement empirique. Comme toute réalité est inépuisable, étant donné sa richesse et sa complexité, il faut choisir entre ce qui est conservé et ce qui est exclu. A chaque moment, la sélection des éléments pertinents et l'élimination des éléments jugés secondaires ne peut s'opérer qu'en fonction des critères d'appréciation théorique. Ni dans le réel, ni dans les manuels de méthodologie, ne figurent les principes de hiérarchisation des informations dignes d'être conservées (De Singly, 1992, page 27) ».

Mais comme l'écrit François de Singly, l'objectivité (au sens ordinaire) n'est pas un idéal à atteindre. Toutefois, nous nous devons, dans la mesure du possible, d'être le plus objectif possible.

N'ayant pas obtenu de financement pour cette thèse, le travail n'a été possible que grâce à des stages auprès des différentes autorités organisatrices (Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard et Département du Nord). L'enquête réalisée sur

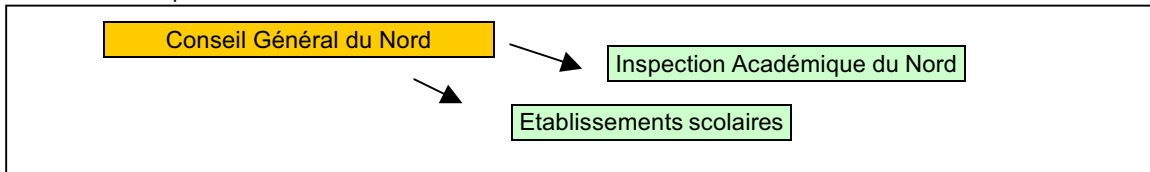
FIGURE n°12 : Les partenaires et le financement des enquêtes

Mai 2002 – Décembre 2002



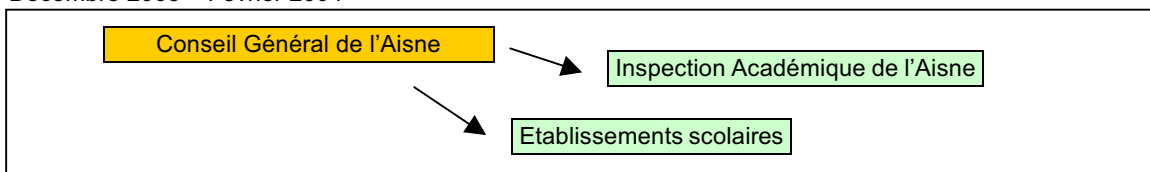
Stage rémunéré de 8 mois au sein du service des transports et des infrastructures à la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard dans le cadre du PDU et de la réalisation de pistes cyclables.
Prise en charge de la reproduction, de l'acheminement et de la récupération des questionnaires

Avril 2003 – Septembre 2003



Pas de financement prévu mais dédommagement à la restitution des résultats suite à la réalisation d'une étude globale et d'une étude par établissements enquêtés.
Prise en charge de la reproduction, de l'acheminement et de la récupération des questionnaires

Décembre 2003 – Février 2004



Aucun financement.
Prise en charge de la reproduction et de l'acheminement des questionnaires.

Autorité Organisatrice encadrant l'enquête Partenaires de l'enquête (participant au financement)
Autres partenaires (autorisations et passation des enquêtes) Financement de l'enquête

GODEFROY Stéphane, 2006.

le Département de l'Aisne s'est, quant à elle, déroulée en accord avec le Conseil Général mais n'a pas débouché sur un stage [cf. figure n°12, page 108].

La rédaction des questionnaires s'est déroulée en plusieurs temps et a toujours pris en compte les spécificités du territoire d'étude ainsi que les attentes des Autorités Organisatrices. Il était difficile de faire autrement.

Si la base de l'enquête est la même pour tous les territoires d'étude, de petites différences existent entre elles. Toutes les enquêtes comportent deux volets : l'une sur les transports scolaires et l'autre sur les transports extra-scolaires. Elles prennent toutes en compte les lieux de résidences, les modes de transport et la perception des trajets. Et, elles se composent d'une quarantaine de questions en alternant questions ouvertes et questions fermées [cf. annexes n°5, 7 et 8, tome 2 : pages 9 à 16 et pages 19 à 30].

Le questionnaire de base fut conçu à Montbéliard, pour les besoins liés à la mise en place du PDU. Puis, nous l'avons adapté pour les autres territoires.

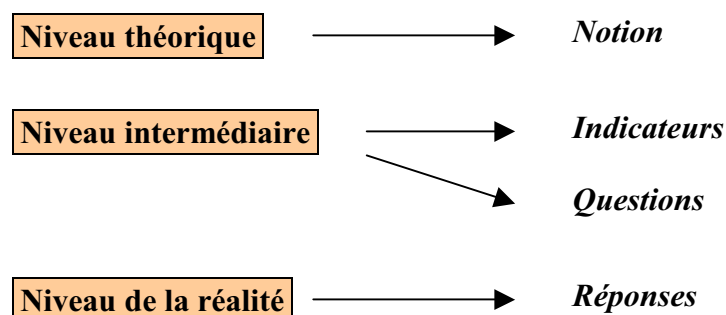
La préparation du questionnaire

Avant de construire et de lancer l'enquête, le plus important est de savoir quels en sont les objectifs.

Le premier travail de sélection consiste en la délimitation de l'objet d'étude. Ainsi, la première étape fut de définir les notions que nous souhaitions placer au centre de notre enquête. Par exemple, « dans la vie quotidienne chacun a une idée de ce qu'est un loisir opposé au travail. Pour lancer une enquête sur les loisirs, le responsable prendra une décision préalable en définissant ce qu'il nomme ainsi (De Singly, 1992, page 28) ». Il nous fallait par conséquent préciser ce que nous souhaitions étudier. Les grands thèmes retenus ici concernent essentiellement les transports scolaires, les déplacements extra-scolaires, la perception de l'ensemble de ces déplacements et le rôle que peut jouer le territoire sur lequel évoluent les collégiens.

Une fois ces grandes notions établies, nous devions réussir à mettre en place « un aller et retour entre le niveau théorique et la réalité des réponses assuré par les indicateurs et les questions (De Singly, 1992, page 30) ». Puis, il nous faut trouver les indicateurs (empiriques) afin de mesurer et d'étudier les grands thèmes retenus [cf. figure n°13 et tableau n°17, page 110].

FIGURE n°13 : Les différents niveaux de l'enquête



Stéphane GODEFROY, 2006.
D'après F. DE SINGLY, L'enquête et ses méthodes, 1992.

TABLEAU n°17 : Les principales notions et les indicateurs de l'enquête

Notions	Indicateurs
Collégien	Age
	Sexe
	Commune de résidence
	Commune de scolarisation
	Classe fréquentée
	Régime scolaire
Déplacement scolaire	Mode de transport
	Raison du choix du mode de transport
	Perception du trajet
	Durée du trajet
Déplacement extra-scolaire	Mode de transport
	Raison du choix du mode de transport
	Perception du trajet
	Durée du trajet
	Lieu de l'activité
	Fréquence de l'activité
Transports en commun	Utilisation des transports scolaires
	Utilisation des services « hors scolaire »
	Taux de satisfaction
	Comportement des usagers
	Améliorations possibles
Territoire	Appartenance à une aire urbaine
	Distinction entre l'espace urbain et l'espace à dominante rurale
	Taille de la commune de scolarisation
	Mode de transport
	Perception du trajet
	Raison du choix du mode de transport
	Fréquence des activités extra-scolaires

Stéphane GODEFROY, 2006.

Nous avons par conséquent choisi d'appréhender la mobilité scolaire et la mobilité extra-scolaire au travers des déplacements des collégiens grâce à des indicateurs relatifs aux modes de transport, à la perception, à l'âge des élèves, au temps de transport et au territoire. Ce dernier se trouvant également être une notion théorique en fonction des paramètres étudiés puisque nous chercherons à montrer quel est le rôle du territoire sur la mobilité mais aussi quel impact a la mobilité des collégiens sur le territoire.

Nous avons ainsi décidé de multiplier les indicateurs afin de pouvoir par la suite étudier la relation qui existe entre chacun d'entre eux. Mais « le besoin de prendre plusieurs indicateurs des notions étudiées repose sur deux principes :

- l'imperfection de la mesure, étant donné les conditions de déroulement de toute enquête ;
- l'imperfection de l'indicateur, étant donné le fait qu'aucune question ne peut jamais approcher de manière entièrement satisfaisante la notion (De Singly, 1992, page 31) ».

C'est pourquoi, nous retrouvons les mêmes indicateurs associés à des notions différentes.

Le choix des questions

Nous avons essayé de mixer questions de fait et d'opinion, ainsi que questions ouvertes et fermées. Nous avons donc des questions précises et objectives ainsi que des questions qui sont plus subjectives [cf. annexes n°5 à 8, tome 2 : pages 9 à 30].

Les questions fermées sont celles où les personnes doivent choisir entre des réponses formulées déjà à l'avance. Ces dernières ont un avantage certain car elles facilitent la saisie des réponses. En contre partie, elle oriente quelque peu les réponses sauf quand le choix est exhaustif comme nous l'avons fait pour les modes de transports.

Les questions ouvertes laissent quant à elles les personnes interrogées libres de répondre comme elles veulent. Mais ce type de question demande de procéder à un inventaire des réponses avant la construction du codage et allonge considérablement le temps de saisie et de traitement des données. De plus, le risque de voir apparaître des informations très dispersées et parfois trop éloignées des préoccupations initiales de la recherche est présent.

C'est pourquoi nous avons opté pour un compromis entre les questions ouvertes et fermées, tout en prévoyant pour ces dernières une catégorie « autre » afin de laisser la place pour des réponses que nous n'aurions pas prévues.

Dans le Pays de Montbéliard, l'accent a été mis sur la politique cyclable dans le cadre de l'élaboration du PDU de l'agglomération. L'enquête devait donc permettre d'identifier les pôles générateurs de déplacements afin de savoir comment et à quoi les connecter. Elle devait également mettre en évidence les axes à sécuriser et observer les habitudes des « jeunes ». Cette enquête fut donc réalisée avec le soutien de l'ADEME [cf. figure n°12, page 108]. C'est pourquoi une large place fut accordée au vélo.

Dans les départements de l'Aisne et du Nord, nous nous sommes davantage concentrés sur les transports en commun, la perception qu'en ont les collégiens, les problèmes qu'ils y rencontrent et les améliorations qu'ils aimeraient y voir apporter.

Toutefois, les principales questions sont récurrentes dans les trois enquêtes, qu'il s'agisse du mode de transport utilisé pour se rendre au collège, de la perception du trajet ou de la satisfaction vis-à-vis des transports en commun. De ce fait, nous pouvons travailler sur la base complète sans risquer de fausser les données. Les questions qui ne sont pas présentes dans les trois questionnaires sont traitées séparément (exemple : l'utilisation du vélo dans la CAPM).

Ces différences entre les trois enquêtes présentent des avantages mais malheureusement quelques inconvénients. Le principal avantage liées à ces différences étant de nous avoir permis d'adapter les questionnaires aux territoires ciblés, à leurs problèmes et enjeux spécifiques (essentiellement dans le cadre de l'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard et de sa politique en matière d'aménagements cyclables).

Cette différenciation complique le traitement des données. En effet, il a fallu coder les trois questionnaires et saisir les réponses séparément. Ceci nous a obligés à effectuer un important travail une fois la saisie achevée car il a fallu regrouper toutes les questions similaires dans les différentes enquêtes afin d'analyser les données d'une manière globale.

Ce travail, certes très lourd, était la seule solution qui puisse permettre d'assurer la cohérence entre les trois enquêtes et garantir la validité des réponses obtenues une fois après avoir regroupé les différentes populations enquêtées.

A chaque fois, le questionnaire fut validé par l'un des responsables du secteur des transports des différentes administrations (Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, Conseils Généraux de l'Aisne et du Nord). Toutes ces enquêtes ont, en plus, nécessité l'aval des inspections académiques concernées (Aisne, Doubs et Nord) [*cf. annexe n°9, tome 2 : page 31*]. Ceci explique que nous ayons des questionnaires différents, chaque administration voulant ajuster le questionnaire au plus proche de ses besoins. Toutefois, si ces nombreuses validations sont à la base des variantes, sans elles, aucune enquête n'aurait été possible !

De plus, comme il s'agissait d'un public mineur et que les parents n'étaient pas consultés avant que leur enfant ne remplisse le questionnaire, les inspections académiques nous ont demandé de faire remplir l'enquête de manière anonyme et de supprimer toutes questions susceptibles de trahir cet anonymat dont les questions relatives aux parents (condition nécessaire pour la réalisation du questionnaire qui relève d'une demande des premiers principaux de collèges rencontrés et de l'Inspection Académique du Doubs dès la première enquête).

Nous avons ainsi essayé d'établir un questionnaire qui nous permette de découvrir la mobilité des collégiens avec un regard le plus neutre possible. Grâce aux possibilités de croisements des informations, il doit nous permettre de mettre en évidence des faits peu visibles autrement ou difficilement quantifiables (influence de certains paramètres dans le temps...).

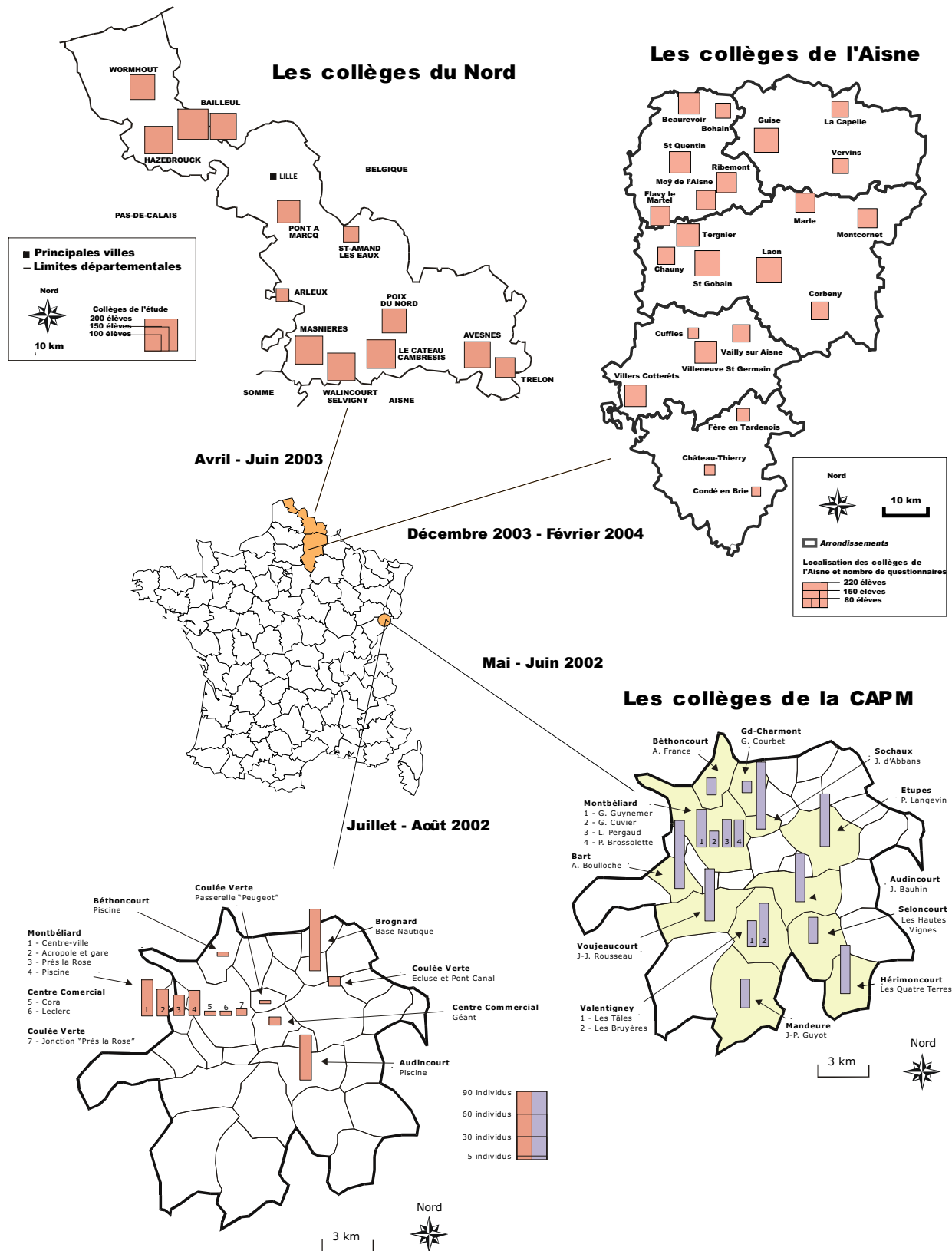
Constitution de l'échantillon

Afin d'avoir un échantillon de population le plus vaste possible, nous avons décidé de sonder des classes entières. Ce choix s'est imposé à nous puisque nous devons réaliser des questionnaires anonymes. Nous sommes donc en présence d'un échantillon probabiliste puisque le prélèvement de l'échantillon, à l'intérieur des établissements scolaires, s'est fait selon les lois du hasard sauf pour la répartition en fonction des niveaux scolaires.

En effet, il fallait toucher toutes les catégories d'établissements (urbains : collèges situés en ville, périurbains : collèges situés à proximité d'une ville importante et ruraux : collèges situés dans de petits villages) et tous les niveaux de classes (des 6^{ème} aux 3^{ème}).

Pour ce faire, nous avons réalisé notre enquête dans 47 communes différentes [*cf. carte n°32, page 113 et tableau n°18, page 114*]. La plus petite compte un peu plus de 600 habitants (Condé en Brie) et la plus importante environ 60 000 habitants (Saint-Quentin). Au final, le questionnaire fut distribué dans 7 communes rurales et 40 urbaines dont 9 de plus de 15 000 habitants.

CARTE n°32 : Localisation des collèges de l'enquête



GODEFROY Stéphane, 2004.

TABLEAU n°18 : Le déroulement des enquêtes dans les collèges

	Collèges enquêtés	Collèges contactés	Questionnaires espérés	Questionnaires récupérés	Date des enquêtes
CAPM	16	16	920	781	mai - juin 2002
Nord	13	20	3200	1956	avril - juin 2003
Aisne	23	23	3680	3787	décembre 2003 - février 2004
	52	59	7800	6524	

GODEFROY Stéphane, 2005.

Pour le Pays de Montbéliard, l'ensemble des 16 collèges a été enquêté. Les responsables de la CAPM et de l'ADU (Agence d'Urbanisme de Montbéliard) souhaitaient interroger 15% des effectifs des collèges. Nous avons donc décidé d'enquêter entre 1 et 4 classes par établissement.

Si l'enquête s'est déroulée dans tous les collèges de la CAPM, le choix des établissements dans les départements de l'Aisne et du Nord est le résultat de plusieurs paramètres : la taille des communes concernées afin de nous garantir le meilleur échantillonnage possible, la répartition de ces collèges sur l'ensemble du territoire, les collèges intéressant plus spécifiquement les conseils généraux et les collèges où les principaux sembleraient être « les plus réceptifs », en particulier ceux qui accepteraient de faire remplir le questionnaire dans les meilleures conditions.

Dans le département du Nord, nous souhaitions enquêter 20 collèges mais en raison des grèves qui ont touché l'Education Nationale au printemps 2003 seuls 13 des 20 collèges contactés ont répondu à l'enquête. Pour cerner un échantillon plus large, il fut décidé que l'enquête devait toucher 8 classes par collège (2 de chaque niveau).

Dans le département de l'Aisne, le choix s'est porté sur 23 établissements (afin d'anticiper d'éventuels refus). Comme pour le Nord, l'enquête devait être remplie par 2 classes par niveau.

Au final, notre étude nous a permis d'enquêter une large part des établissements de la CAPM et de l'Aisne [cf. tableau n°19, page 115] puisque la totalité des collèges de la CAPM et plus de 40% de ceux de l'Aisne ont répondu à notre questionnaire. Ainsi, pour ces deux zones, nous avons pu interroger entre 12% et 15% des élèves. En revanche, les taux sont beaucoup plus faibles dans le département du Nord, bien que nous ayons effectué l'enquête sur près de 2 000 collégiens. Nous avons seulement pu étudier 65% des collèges initialement prévus. De plus, comme le département du Nord compte quatre fois plus de collèges que celui de l'Aisne, nous aurions été obligés de réaliser notre enquête sur plus de 80 établissements et environ 14 000 élèves pour obtenir les mêmes taux que dans l'Aisne et le Pays de Montbéliard.

TABLEAU n°19 : Les taux d'enquête par rapport à la population totale et au nombre de collèges présents sur le territoire

	Aisne	CAPM	Doubs	Nord
Collèges enquêtés / Nombre total de collèges	40,30%	100%	32,70%	6,30%
Collégiens enquêtés / Nombre total de collégiens sur le territoire	14,70%	12,30%	3,90%	2,10%

GODEFROY Stéphane, 2006.

Une lettre a été envoyée à tous les établissements concernés afin de les prévenir de l'étude [cf. annexe n°10, tome 2 : page 32]. Le questionnaire, accompagné d'une note explicative était alors adressé à tous les Principaux des collèges choisis et une lettre a été rédigée pour prévenir les parents [cf. annexe n°11, tome 2 : page 33]. La consigne étant de faire remplir le questionnaire par des classes entières. Les classes étant moins chargées que nous le pensions dans la CAPM, le nombre de questionnaires obtenus a été plus faible que ce que nous avions prévu.

De plus, le nombre de questionnaires fournis aux établissements scolaires a toujours été estimé selon des moyennes élevées (30 élèves par classe environ). Ceci explique l'absence de calcul de taux de retour. Celui-ci n'aurait aucun sens puisque nous ne pouvions pas savoir au départ combien d'élèves allaient réellement remplir le questionnaire ; les principaux décidant eux-mêmes des classes et nous ne connaissions pas l'effectif de ces dernières à l'avance. Au final, il s'est avéré que les classes étaient comprises entre 18 et 28 élèves !

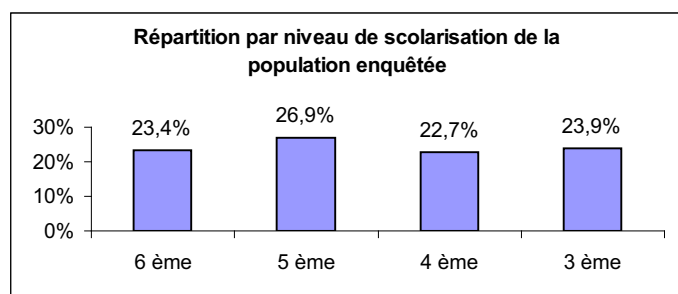
Représentativité de l'échantillon

Pour assurer une bonne représentation de la population, les questionnaires ont été remplis par les collégiens sans distinction (de sexe, d'âge, de lieu de résidence...). Ainsi, ce sont des classes entières et de tous niveaux qui ont répondu de manière totalement anonyme afin de les laisser pleinement s'exprimer.

Répartition par niveaux

Les établissements ont dans l'ensemble bien respecté notre demande et tous les niveaux sont représentés d'une manière assez équivalente [cf. graphique n°7]. Toutefois, on peut constater que les 5^{ème} sont légèrement sur-représentés. C'est le hasard qui a voulu que les effectifs soient plus chargés dans ce niveau. La différence reste cependant faible et ne peut remettre en cause notre échantillon.

GRAPHIQUE n°7 :

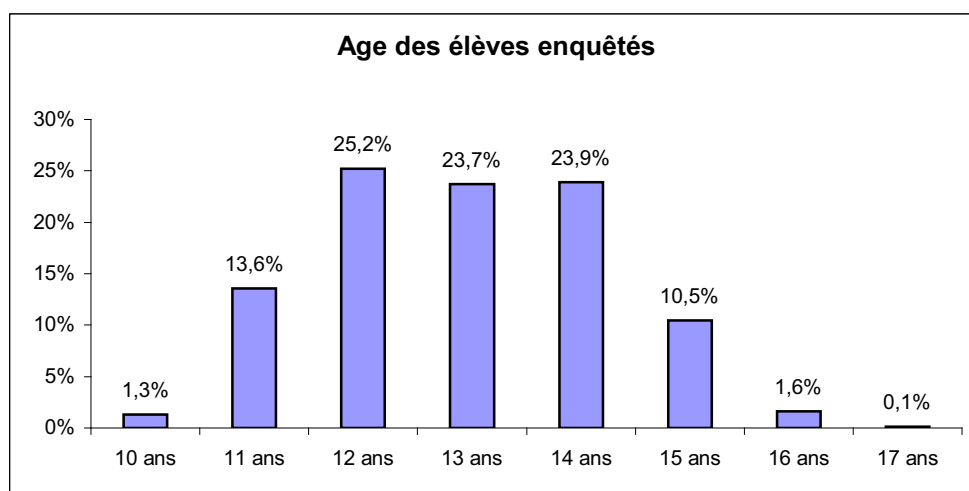


Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.
GODEFROY Stéphane, 2004.

Répartition par âge

La répartition par âge reflète assez bien la population des collèges. L'entrée au collège se fait généralement à 11 ans et la sortie à 15 ans. C'est pourquoi ces deux tranches d'âge extrêmes sont moins présentes dans l'échantillon [cf. graphique n°8]. La présence d'élèves de 10 ans et 17 ans est anecdotique puisqu'ils forment à peine 1,4% de l'échantillon total. Il s'agit de collégiens arrivant au collège avec un an d'avance ou d'élèves ayant accumulé un grand retard dans leur scolarité. La présence de collégiens de 16 ans s'explique quant à elle par la présence d'élèves, pour la plupart de 3^{ème}, ayant redoublé une fois au cours des années précédentes.

GRAPHIQUE n°8 :



Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.
GODEFROY Stéphane, 2004.

Cette répartition est très proche de celle à laquelle nous nous attendions. Nous pensions en effet obtenir la répartition suivante : environ 2% d'élèves de 10 et 16 ans, 12% d'élèves de 11 et 15 ans et 24% d'élèves de 12 à 15 ans.

Si l'on pratique le test du χ^2 (Khi2), on observe que notre échantillon est tout à fait valide. Le test du χ^2 fournit une méthode pour déterminer la nature d'une répartition³. Pour calculer le χ^2 , on répartit les valeurs de l'échantillon (de taille n) dans k classes distinctes et on calcule les effectifs de ces classes.

On calcule :

$$Q = \sum_{i=1}^k \frac{(o_i - e_i)^2}{e_i}$$

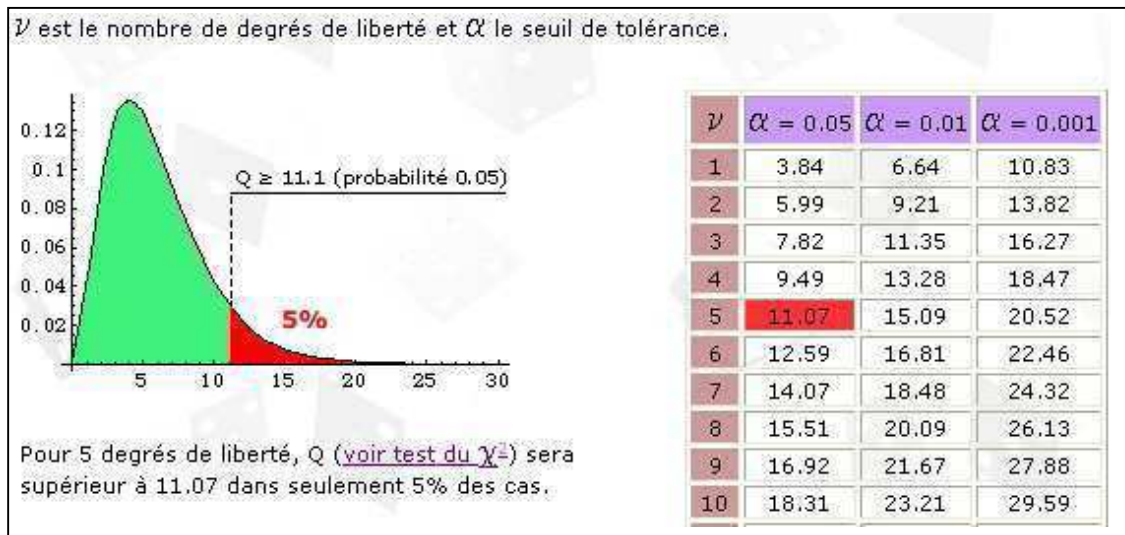
o_i ($i=1, \dots, k$) représente les effectifs observés et e_i les effectifs théoriques.

La statistique Q donne une mesure de l'écart existant entre les effectifs théoriques attendus et ceux observés dans l'échantillon. En effet, plus Q sera grand, plus le désaccord sera important. La coïncidence sera parfaite si $Q=0$.

³ <http://www.apprendre-en-ligne.net/random/khideux.html>, le test du Khi2

On compare ensuite cette valeur Q avec une valeur $\chi_{k-1,\alpha}^2$ issue d'un tableau [cf. figure n°14] à la ligne $k-1$ et à la colonne α . $k-1$ est le nombre de degrés de liberté et α la tolérance. Si $Q > \chi_{k-1,\alpha}^2$, et si n est suffisamment grand, alors l'hypothèse d'avoir effectivement affaire à la répartition théorique voulue est à rejeter avec une probabilité d'erreur d'au plus α .

FIGURE n° 14 : Le test du χ^2



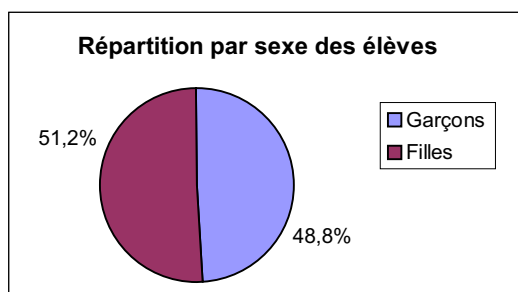
Source : <http://www.apprendre-en-ligne.net/random/khideux.html>

Pour la répartition en fonction de l'âge, $\chi^2 = 0,71$ et pour $\alpha = 0,05$, le seuil est égal à 12,59. Nous pouvons par conséquent accepter l'hypothèse.

Répartition par sexe

Garçons et filles sont présents dans les mêmes proportions [cf. graphique n°9]. On constate que les filles sont légèrement plus présentes que les garçons dans notre population. Cet écart est trop faible pour perturber notre analyse des données.

GRAPHIQUE n°9 :

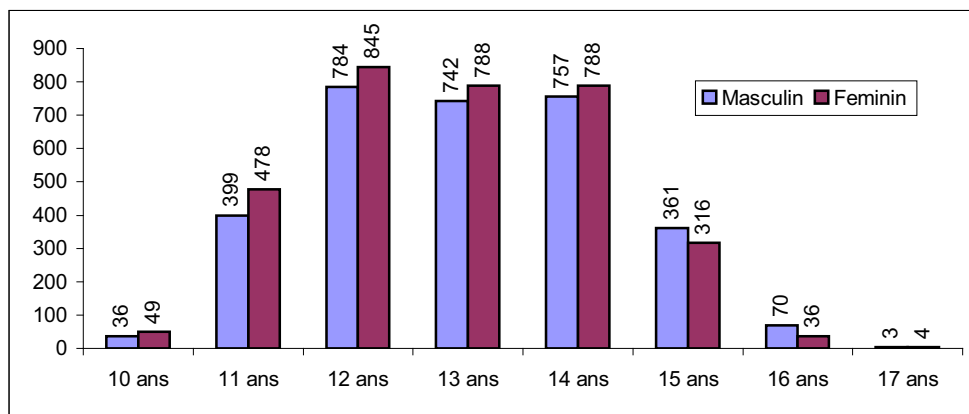


Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.
GODEFROY Stéphane, 2004.

Le test du χ^2 nous confirme la validité de notre échantillon puisque celui-ci vaut 3,58 et que le seuil pour $\alpha = 0,05$ est de 3,84.

Au regard de la répartition des élèves, en fonction de l'âge et du sexe, nous pouvons être satisfaits de notre échantillon puisque nous avons laissé les principaux des collèges se charger de la sélection des élèves. En effet, on constate seulement un faible écart entre les garçons et les filles et la répartition par âge est similaire à nos attentes : un nombre égal d'élèves de 12 à 14 ans et environ la moitié pour ceux de 11 ans et de 16 ans [cf. graphique n°10].

GRAPHIQUE n°10 : Répartition des élèves en fonction du sexe et de l'âge des élèves



Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.
GODEFROY Stéphane, 2004.

De plus, les collèges étudiés sont d'une grande variété. Toutes les tailles d'établissements sont représentées : présence de collèges de moins de 200 élèves mais aussi de plus de 600 élèves. Les territoires choisis sont variés puisque sont présents dans l'enquête des collèges installés dans des communes comptant de 600 habitants à 60 000 habitants. De plus, comme nous l'avons vu lors de la présentation des territoires étudiés, les collèges se répartissent au travers de l'ensemble des zones étudiées et appartiennent à des bassins de vie différents, tant sur le plan démographique que sur le plan économique [cf. cartes n°8 à 10, pages 74 à 76 et n°14 à 16, page 85 à 87].

Tout ceci doit nous garantir la diversité des population étudiées. Nous pouvons donc considérer que la représentativité de l'échantillon obtenu est satisfaisante.

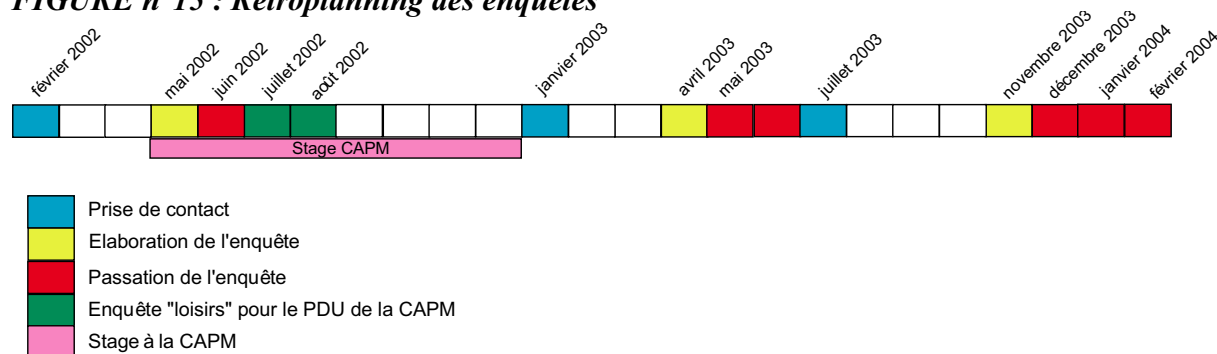
Mode de passation et de retour

Bien qu'ayant leur accord, cette enquête a été menée indépendamment des Rectorats et des Inspections Académiques. Les modes d'acheminement et le retour des questionnaires ont été variables selon les zones et les collèges. Ainsi, dans la CAPM et dans l'Aisne, les questionnaires ont été déposés en main propre aux Principaux ou à leur adjoint alors que dans le Nord, le Conseil Général s'est chargé de l'envoi des questionnaires aux établissements scolaires.

Pour le retour, certains collèges ont renvoyé par courrier les questionnaires et d'autres ont demandé à ce que l'on vienne les rechercher souvent en raison du poids (5 à 6 kilogrammes par paquet).

Les enquêtes ont été effectuées de manière étalée puisque réalisées au fil des opportunités rencontrées et des besoins des autorités organisatrices [cf. figure n°15]. En juin 2002, les Principaux des établissements retenus au sein de la CAPM ont reçu les questionnaires. En mai 2003, ce fut au tour de ceux du Nord de recevoir les enquêtes puis en décembre 2003 à ceux de l'Aisne.

FIGURE n°15 : Rétroplanning des enquêtes



GODEFROY Stéphane, 2006.

Afin de tester le questionnaire, nous l'avons tout d'abord distribué dans un seul collège pour nous assurer de la bonne compréhension des élèves. Les chefs d'établissement étaient invités à faire distribuer les questionnaires dans les classes de leur choix afin de perturber le moins possible les cours. Pour garantir le retour des questionnaires et le sérieux des réponses, l'enquête a été réalisée dans les collèges, sous la responsabilité des professeurs, aides éducateurs et personnels administratifs.

Les consignes étaient les mêmes pour les trois questionnaires, à savoir :

- Faire remplir l'enquête à une classe entière (ne pas choisir les élèves).
- Toucher tous les niveaux de manière équivalente au sein de l'établissement (autant d'élèves de 6^{ème}, 5^{ème}, 4^{ème} et 3^{ème})
- Faire remplir les questionnaires sous la surveillance d'un membre du personnel de l'Education Nationale.
- Respecter l'anonymat.
- Laisser les élèves répondre librement, sans les influencer.
- Expliquer le vocabulaire non compris.

Les questionnaires ont été distribués dans tous les établissements prévus à l'exception du département du Nord. Les taux de retour ont été variables. Les établissements de la CAPM nous ont fait parvenir entre 6,4% et 17,5% de leurs effectifs soit 12,7% des effectifs totaux de l'agglomération (nous en espérions 15%). Nous avons donc obtenu 781 questionnaires sur les 920 que nous attendions. Pour le Nord et l'Aisne, nous comptons collecter environ 160 questionnaires par collège (soit 8 classes de 20 élèves). Les retours ont été compris entre 78 et 188 pour le Nord soit un total de 1956. Nous en attendions 2080 pour ces 13 collèges et en

espérons 3200 si tous les établissements avaient répondu mais les mouvements sociaux en ont décidé autrement. Dans l'Aisne, le nombre de questionnaires oscille entre 78 et 220 questionnaires par collège pour un total de 3787 (alors que nous n'en espérons au maximum que 3680 !). Le nombre de questionnaires obtenu a atteint 6524 pour l'enquête « collège ».

Deux enquêtes dans le Pays de Montbéliard :

- L'une s'est déroulée sur la totalité des 16 collèges que compte la Communauté d'Agglomération soit un total de 781 questionnaires.
- L'autre au cours de l'été 2002 a eu lieu sur des lieux « stratégiques » tels la Coulée Verte (axe cyclable et piéton), dans les centres commerciaux, au Près la Rose (parc), dans les piscines de Montbéliard, à Audincourt et à Béthoncourt, à la base nautique de Brognard [cf. photographie n°5] et au cœur de Montbéliard (centre-ville, place de la gare et l'Acropole qui est le principal point de convergence des lignes d'autobus).

PHOTOGRAPHIE n°5 :



*La base de loisirs de Brognard est un plan d'eau de 120 ha avec une plage de sable fin ouverte aux baigneurs entre mi-juin et septembre. Le site, situé à 8 kilomètres au nord de Montbéliard, est aussi accessible aux joggers, randonneurs et amateurs de VTT grâce aux nombreux parcours aménagés en pleine nature.
CAPM, 2005.*

Une enquête dans le département du Nord :

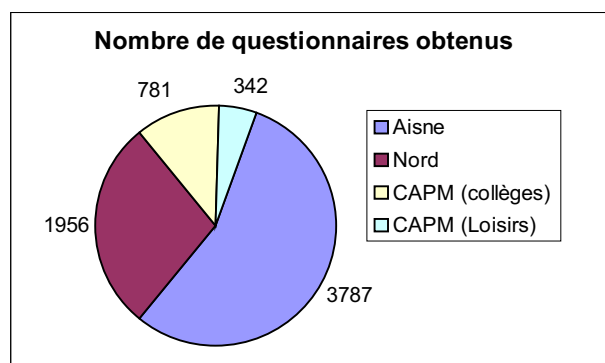
- Sur 13 collèges du département répartis sur l'ensemble du territoire soit un total de 1956 questionnaires.

Une enquête dans le département de l'Aisne :

- Sur 23 collèges du département répartis sur l'ensemble du territoire soit un total de 3787 questionnaires.

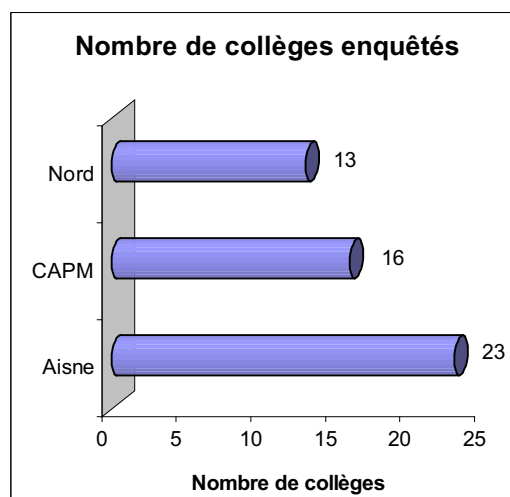
L'étude a porté sur un total de 6524 élèves dans les 52 collèges enquêtés et auprès de 342 « jeunes » qui ont répondu durant l'été 2002 dans le Pays de Montbéliard [cf. graphiques n°11 et 12]. C'est donc sur un échantillon de 6866 « jeunes » enquêtés que s'appuie cette étude.

GRAPHIQUE n°11 :



GODEFROY Stéphane, 2005

GRAPHIQUE n°12 :



GODEFROY Stéphane, 2005

Traitement des enquêtes

Ce travail préalablement accompli, il nous a fallu, pour exploiter le questionnaire, établir un codage afin de saisir et traiter les réponses grâce au logiciel « DESTIN ».

Nous n'avons pu établir le codage au préalable, en raison de la présence de questions ouvertes. Certaines réponses nous obligeant à coder plus de 300 réponses possibles notamment pour les lieux de résidence et ceux de destinations de loisirs.

La rentrée des données dans le logiciel « DESTIN » a été l'étape la plus fastidieuse. Pour ne pas orienter les réponses, de nombreuses questions étaient ouvertes et par conséquent, les réponses ont été très variées.

Il a été nécessaire de penser longuement le mode de saisie. Les questions ouvertes pouvaient générer des réponses très différentes mais cependant relativement proches. Il fallait par conséquent réfléchir à la manière de regrouper les réponses pour éviter une trop grande dispersion et des pourcentages très faibles donc peu significatifs et ne pas « dénaturer » les réponses des collégiens.

Une fois les données rentrées, nous avons pu réaliser les opérations statistiques nécessaires et mettre en parallèle les différentes enquêtes. En effet, comme nous l'avons déjà évoqué à propos des variantes présentées par les trois questionnaires, ***il nous a fallu traiter séparément les trois enquêtes afin de rendre les compatibles et de pouvoir rassembler toutes les données dans un même ensemble pour garantir la validité des statistiques obtenues.***

Ainsi, il nous a été possible d'analyser les différents paramètres étudiés et de les croiser avec les données relatives à la taille des communes de scolarisation, à l'âge des

collégiens, à leur sexe ou au mode de transport qu'ils utilisent afin d'observer si des différences ou des évolutions apparaissaient.

L'enquête sur les loisirs (spécifique à la CAPM)

Nous avons souhaité, parallèlement à l'enquête « collège », mettre en place un questionnaire pendant les vacances de l'été 2002 sur les différents lieux (13) supposés de loisirs des « jeunes » dans la CAPM. Cette enquête vient en complément des trois enquêtes principales. Elle ne constitue pas le centre de notre recherche mais elle nous éclaire sur les pratiques des « jeunes » lors de la période estivale.

Le questionnaire se compose de 22 questions ouvertes et fermées dont 8 spécifiques aux déplacements à vélos (dans le cadre du PDU et des aménagements cyclables de la CAPM). Les autres questions concernent les modes de transport, les fréquences de déplacements, les améliorations souhaitées... Les questions ont été posées aux « jeunes », dans un sens élargi, dans les rues de l'agglomération ou aux entrées des lieux de loisirs sélectionnés.

Le déroulement de cette enquête s'est vu confrontée à différents problèmes : le mauvais temps qui poussait les « jeunes » à rester chez eux, certaines autorisations tardives, la fermeture de 3 des 4 piscines et le nombre peu élevé de « jeunes » sur la Coulée Verte (piste cyclable sur un ancien chemin de halage entre Montbéliard et Belfort). De plus, stopper un cycliste en plein effort n'est pas toujours évident.

Nous avons tout de même obtenu un ensemble de 342 questionnaires. Ces données ont été traitées séparément puis ajoutées à la partie loisirs de nos différentes études.

Restitution des résultats de l'enquête

Les stages et enquêtes ont donné lieu :

- à un rapport final (23 pages pour l'Aisne, 27 pages pour le Nord, 51 pages pour la CAPM). Les conclusions ont été présentées aux élus en Commission des Transports pour le Pays de Montbéliard.
- à une synthèse par établissement étudié (entre 6 et 8 pages par collège). Tous ces éléments ont été transmis aux Principaux des collèges dans le département du Nord. Ils sont communiqués sur demande dans la CAPM.
- à une étude plus spécifique sur les loisirs pour la CAPM (inclus dans le rapport final).

Ce travail s'est donc conclu par la réalisation d'une carte proposant le tracé des futures pistes cyclables qui doivent sillonner le territoire et par diverses recommandations et remarques pour l'aménagement de ces ouvrages.

1.4.7. Les limites de l'enquête et les problèmes rencontrés

Pour le département du Nord, l'objectif de 20 collèges n'a pas été atteint en raison des mouvements sociaux lors de la période d'enquête. A cause de ces imprévus, le taux de retour des questionnaires est resté plus faible que prévu dans certains collèges ce qui n'a pas toujours permis d'avoir des données très fiables (au niveau local), sans toutefois remettre en cause l'analyse globale.

L'inégalité des taux de retour (de 44% à 92%) pour la CAPM est regrettable mais elle n'est en aucun cas un obstacle. Un taux de retour plus faible ne signifiant pas pour autant des réponses de moins bonne qualité. De plus, l'enquête repose tout de même sur un nombre de questionnaires suffisamment importants pour être considérée comme fiable.

Du fait de l'âge des populations enquêtées, la précision des réponses n'a pas toujours été satisfaisante. Les questionnaires ont donc nécessité quelques modifications au fil du temps. Les personnes chargées de les faire remplir étaient obligées d'expliquer des termes qui peuvent paraître simples aux adultes tels que : amabilité, fréquence de passage, réseau, itinéraire cyclable... Ces termes auraient pu être simplifiés parfois mais malheureusement, au sein de certaines administrations, les responsables tenaient à ce que des termes précis soient utilisés au risque d'être incompris par les élèves.

De plus, les collégiens ne font aucune différence ni entre les autocars et les autobus, ni entre les nouvelles lignes et les anciennes...

Il faut ajouter à cela que les collégiens ont parfois des difficultés à expliquer leur perception du trajet : ils savent s'il est agréable, dangereux, trop long... mais sont parfois incapables de dire pourquoi il leur apparaît ainsi.

Pour l'enquête sur le Pays de Montbéliard, il était demandé aux élèves de matérialiser leur parcours sur un plan afin de définir les itinéraires fréquemment empruntés mais très peu savent se repérer sur une carte même si elle est centrée sur chaque collège. Cette demande émanait des responsables administratifs afin de voir apparaître les axes les plus fréquentés dans l'optique d'un futur aménagement en pistes cyclables.

Les collégiens devaient colorier leur trajet sur le plan mais très peu d'entre eux ont réussi à le faire.

Pour l'enquête spécifique aux loisirs dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM), nous avons déjà évoqué certains problèmes : le mauvais temps qui poussait les « jeunes » à rester chez eux, certaines autorisations tardives (piscine de Montbéliard, centres commerciaux), la fermeture des piscines de Valentigney, Sochaux et Béthoncourt (au mois d'août) et le faible nombre de « jeunes » sur les pistes cyclables.

La principale conséquence de ces différents problèmes est le nombre limité de questionnaires obtenus (moins de 400) quand on compare ce chiffre à l'enquête principale. Toutefois, comme il ne s'agissait que d'une enquête annexe, ces différents aléas ne peuvent porter atteinte à la globalité de notre étude. Nous pouvons seulement regretter de ne pas avoir pu offrir à la CAPM une enquête sur un échantillon de population plus large.

Enfin, notre enquête ne permet pas de bien cerner la relation entre le lieu de travail des parents et l'usage de la voiture pour aller au collège. Peut-être cela aurait-il pu être résolu grâce à des entretiens avec les collégiens mais il nous paraissait difficile d'obtenir l'accord

des Inspections Académiques. Celle de l'Aisne nous ayant déjà fait patienter plus de trois mois avant de donner son accord.

L'organisation de la mobilité des personnes est un enjeu majeur des prochaines décennies en terme d'environnement, de qualité de vie, de sécurité et de maîtrise des déplacements.

La mobilité des adultes (mobilité résidentielle, professionnelle...) est bien connue et abondamment étudiée mais pour ce qui est des « jeunes », le champ des connaissances est peu avancé.

Mais, bien que les « jeunes » (que nous limiterons ici aux enfants et adolescents de 11 ans à 16 ans) soient les futurs clients des transports collectifs de demain, l'on dispose de très peu d'informations sur ce sujet. Ils sont souvent oubliés à la fois dans les études actuelles et par les politiques. Nous sommes pourtant dans une période où tout le monde parle de développement durable. Il est donc très étonnant que cette population, capitale pour l'avenir, ne soit pas prise en compte. Si l'on délaisse cette « jeune population », il paraît évident qu'aucun développement ne pourra être durable.

Si l'on tient compte du fait que la « non-mobilité » contribue à l'exclusion (sociale) il devient impossible de laisser ce champ d'étude inexploré car les « jeunes » peuvent eux aussi être des exclus non pas à cause des difficultés de logement ou de l'accès à l'emploi mais à cause des obstacles à la mobilité.

Cette étude traite donc d'un problème majeur pour les années à venir mais appliqué à une population ignorée par toutes les analyses : la mobilité des collégiens.

Pour avoir une connaissance assez large sur le sujet, tous les cas de figure doivent être pris en compte (les collégiens des milieux urbains, périurbains et ruraux). Ainsi, s'est imposé le choix d'une agglomération (Montbéliard), d'un département fortement peuplé (le Nord) et d'un autre à connotation rurale (l'Aisne) afin de mener cette étude.

Par conséquent, la réalisation d'enquêtes sur ces différents territoires doit permettre d'avoir une vision globale de la mobilité des collégiens au niveau de leur mode de transport, de leur perception des déplacements, de leurs habitudes, de leurs attentes... aussi bien pour ce qui concerne le temps scolaire que les activités de loisirs.

Nous devrions ainsi savoir si les collégiens possèdent une totale liberté de mouvement ou bien si leur mobilité est contrainte.

Au travers des trois territoires d'étude, nous allons également pouvoir mettre en évidence l'influence du milieu (selon son inégal degré d'urbanisation et son organisation) sur la mobilité et inversement.

Nous verrons donc si le territoire façonne les déplacements et les pratiques des collégiens et réciproquement.

Après avoir cerné le concept de la « mobilité des jeunes » et vu comment l'aborder grâce à une série d'enquêtes dans cette première partie, nous allons enfin pouvoir vérifier nos hypothèses de départ selon lesquelles la mobilité des collégiens est contrainte (du point de vue des modes de transport), double (au niveau des pratiques et des territoires) et qu'elle est un élément qui structure l'espace.

DEUXIEME PARTIE

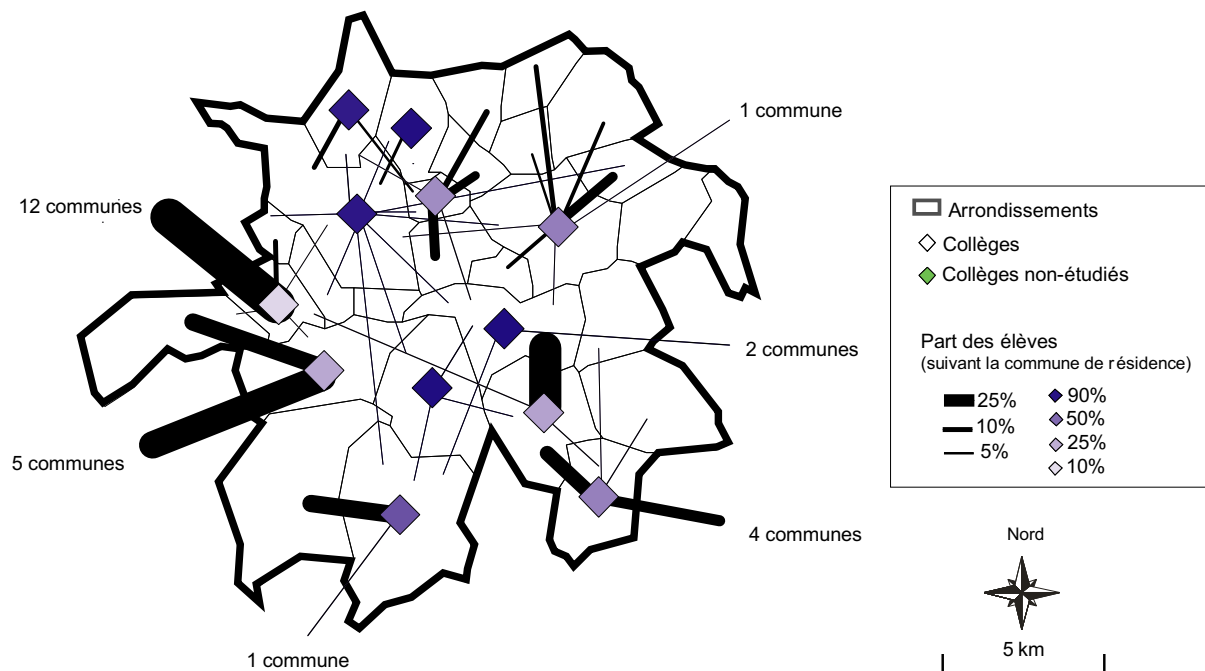
UNE MOBILITE SUBIE

L'enquête doit établir un état des lieux de la mobilité des collégiens et doit nous permettre de vérifier nos hypothèses :

- si les collégiens ont les moyens de se déplacer comme ils le souhaitent, sans contraintes.
- si l'ensemble de leurs déplacements a une répercussion sur le territoire et la structure.
- si les territoires scolaires et de loisirs ne forment qu'un.

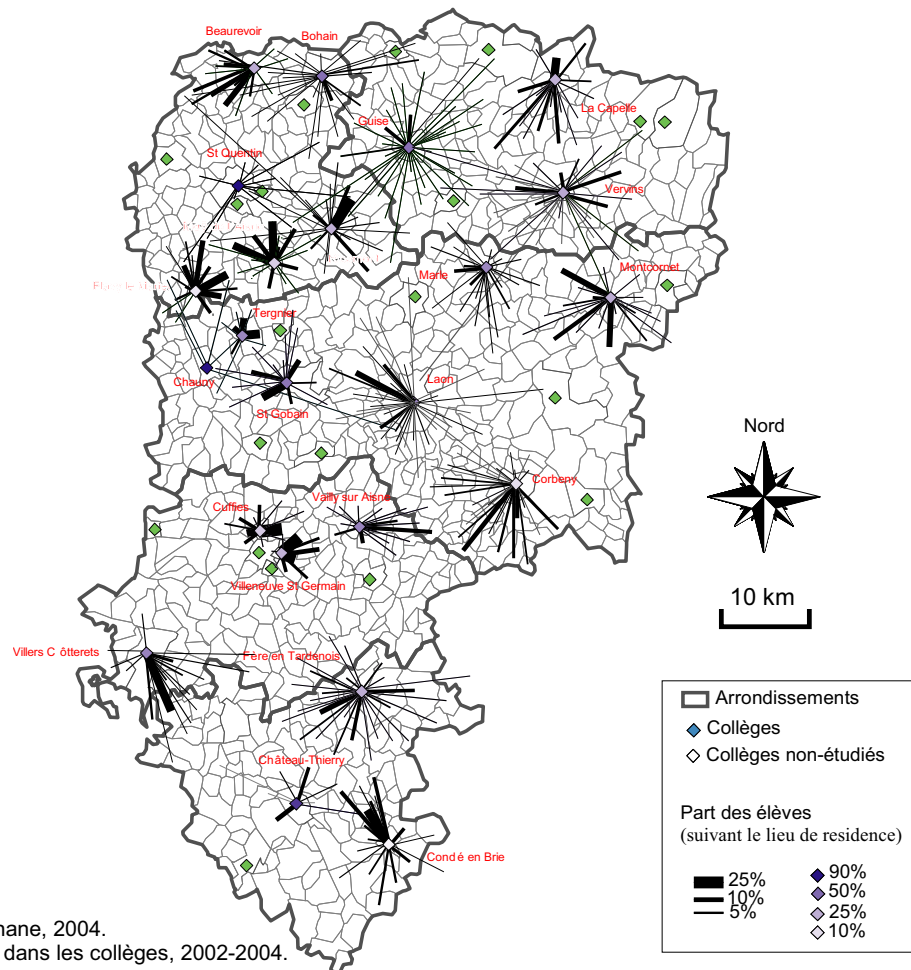
Comme nous l'avons vu précédemment, nous avons mené une enquête auprès des collégiens de 52 établissements. Ces collèges sont répartis sur nos trois territoires d'étude : la CAPM (16 collèges), l'Aisne (23 collèges) et le Nord (13 collèges) [cf. cartes n°33 et n°34 à 35, pages 128].

CARTE n°33 : Provenance des élèves des collèges de la CAPM



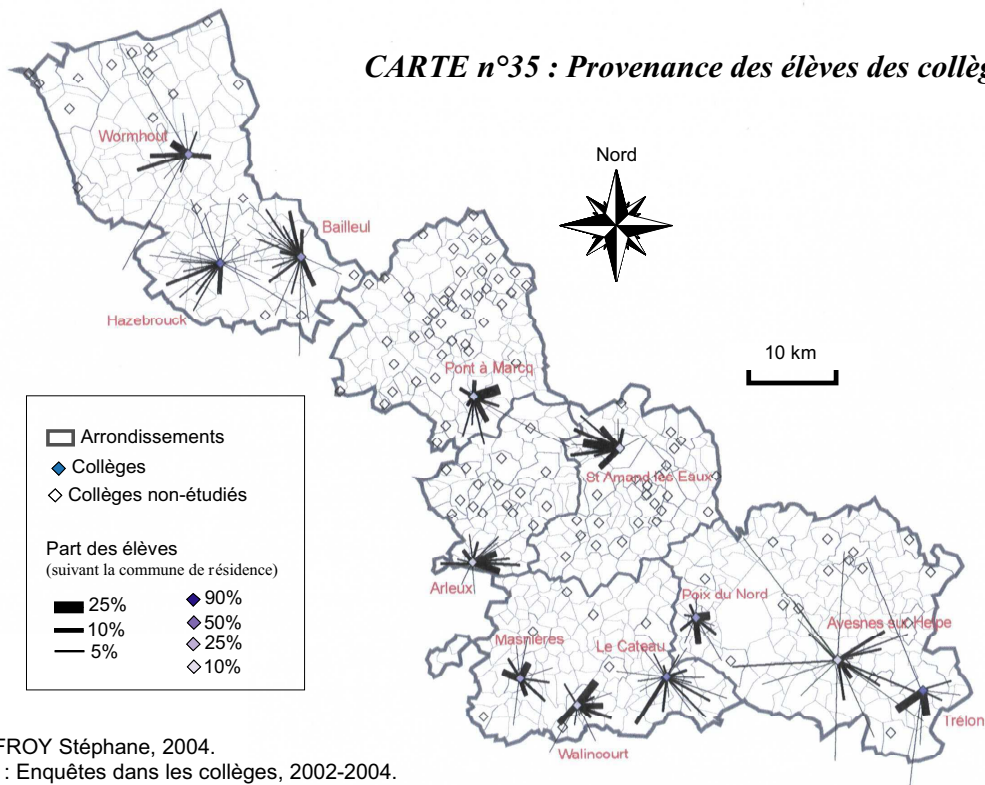
GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

CARTE n°34 : Provenance des élèves des collèges de l'Aisne



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

CARTE n°35 : Provenance des élèves des collèges du Nord



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Conduites sur trois zones géographiques différentes, ces enquêtes permettent de mettre en évidence les rapports des collégiens vis-à-vis des transports, qu'il s'agisse des modes utilisés, des motivations de leurs choix, de leur perception des trajets, de leurs souhaits, de leurs reproches... Tous ces aspects sont traités pour les déplacements scolaires et pour ceux liés aux loisirs.

Le croisement des données permet également d'observer les évolutions liées à l'âge, les différences selon le sexe et surtout l'influence du territoire sur la mobilité des collégiens [cf. annexes n°12 à 18, tome 2 : pages 34 à 168].

2.1. Les choix opérés pour le traitement de l'enquête

Avant de débiter l'analyse des données recueillies, nous pouvons établir la liste des principaux traitements effectués. De plus, il nous faut dès maintenant justifier certains choix concernant le traitement des données.

Nous avons opté dès le départ pour un traitement « thématique ». Nous avons décidé des grands thèmes qui allaient guider notre analyse : les modes de transport utilisés, les raisons de cette répartition modale et la perception des déplacements. Ces « grands axes » étant complétés par des analyses plus spécifiques telles que les possibilités d'améliorer les déplacements scolaires, la pratique du vélo et l'utilisation des transports en commun. Toutes ces données sont exploitées pour les déplacements scolaires et pour les déplacements extra-scolaires.

Nous nous sommes donc livrés au traitement des données en partant de ces « grands axes ». Chacun donnant lieu à des tris à plat et à des tris croisés [cf. tableau n°20, pages 130 à 133]. Le tri à plat est une analyse d'une question indépendamment des autres. Il restitue la distribution des différentes réponses obtenues à une question (différentes modalités prises par une variable). Les tris croisés étant pour leur part une analyse simultanée de deux questions, permettant de repérer dans quelle mesure la réponse à une question dépend de celle faite à une autre. Les tris croisés permettent de mettre en évidence des différences de comportement sur les sous-populations étudiées ou l'existence de variables explicatives et de corrélations entre deux variables.

Afin de réaliser les tris croisés, il nous a fallu choisir un certain nombre de paramètres, que nous pensions capables d'influencer la mobilité des collégiens. Parmi-eux se trouvent :

- le territoire étudié : CAPM, Nord, Aisne ;
- l'âge des collégiens ;
- le sexe des élèves ;
- la densité des collèges sur le territoire d'étude ;
- la taille des communes de scolarisation ;
- le type de déplacement (scolaire ou non)
- le type d'espace dans lequel est implanté le collège.

TABLEAU n°21 : Les principaux tris à plat et tris croisés effectués

Population étudiée

Tris à plat	Age des élèves
	Sexe des élèves

Tris croisés	Nombre d'élèves	Territoire d'étude
--------------	-----------------	--------------------

Modes de transport utilisés pour les déplacements scolaires

Tris à plat	Mode de transport pour aller au collège
	Mode de transport pour revenir du collège

Tris croisés	Mode de transport pour aller au collège	Territoire d'étude	
	Mode de transport pour aller au collège	Communes "extrêmes" de moins de 1500 habitants et de plus de 20000 habitants	
	Mode de transport pour aller au collège	Taille de la commune (seuils)	
	Mode de transport pour aller au collège	Sexe	
	Mode de transport pour revenir du collège	Territoire d'étude	
	Mode de transport pour aller au collège	Type d'espace	
	Mode de transport pour aller au collège	Age	
	Mode de transport pour aller au collège	Age	Territoire d'étude

Motivations dans le choix du mode de transport pour les déplacements scolaires

Tris à plat	Motivations du choix
-------------	----------------------

Tris croisés	Motivations du choix	Territoire d'étude	
	Motivations du choix	Taille de la commune (seuils)	
	Motivations du choix	Mode de transport	
	Motivations du choix	Age	
	Motivations du choix	Sexe	
	Motivations du choix	Type d'espace	
	Poids des parents	Mode de transport	Age

Perceptions des trajets scolaires

Tris à plat	Perception du trajet
	Raisons qui rendent le trajet agréable
	Raisons qui rendent le trajet dangereux
	Raisons qui rendent le trajet trop long
	Temps de parcours

Tris croisés	Perception du trajet	Territoire d'étude	
	Perception du trajet	Communes "extrêmes"	
	Perception du trajet	Taille de la commune	
	Perception du trajet	Type d'espace	
	Perception du trajet	Mode de transport	
	Perception du trajet	Age	
	Perception du trajet	Sexe	
	Temps de parcours	Territoire d'étude	
	Temps de parcours	Densité des collèges	
	Temps de parcours	Trajet agréable	
	Temps de parcours	Mode de transport	
	Temps de parcours	Taille de la commune	
	Temps de parcours	Type d'espace	
	Trajet dangereux	Territoire d'étude	
	Trajet trop long	Territoire d'étude	
	Trajet agréable	Territoire d'étude	Age
	Perception du trajet	Mode de transport	Territoire d'étude
	Temps de parcours	Territoire d'étude	Trajet trop long

Souhaits pour améliorer les déplacements scolaires

Tris à plat	Souhaits
-------------	----------

Tris croisés	Souhaits	Territoire d'étude
--------------	----------	--------------------

Pratique d'une activité extra-scolaire

Tris à plat	Taux de pratique d'une activité
-------------	---------------------------------

Activités extra-scolaires

Tris à plat	Type d'activité
	Localisation de l'activité pratiquée
	Fréquence de la pratique des activités

Modes de transport utilisés pour les déplacements extra-scolaires

Tris à plat	Mode de transport pour la pratique des loisirs
-------------	--

Tris croisés	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Territoire d'étude	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Type d'espace	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Type d'activité	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Localisation de l'activité pratiquée	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Age	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Sexe	
	Mode de transport pour la pratique des loisirs	Age	Localisation

Motivations dans le choix du mode de transport pour les déplacements extra-scolaires

Tris à plat	Motivations du choix
-------------	----------------------

Tris croisés	Motivations du choix	Age
	Motivations du choix	Sexe

Transports collectifs

Tris à plat	Taux de satisfaction pour les trajets scolaires
	Taux de satisfaction pour les trajets extra-scolaires
	Comportement dans les véhicules

Tris croisés	Taux de satisfaction pour les trajets extra-scolaires	Type de déplacement
--------------	---	---------------------

Vélo

Tris à plat	Fréquence d'utilisation
	Durée maximale d'utilisation
	Raisons limitant l'utilisation
	Type de déplacements effectués

Tris croisés	Fréquence d'utilisation	Sexe
	Fréquence d'utilisation	Age
	Raisons limitant l'utilisation	Age
	Utilisation en cas d'aménagements spécifiques	Age
	Utilisation en cas d'aménagements spécifiques	Type de déplacements effectués

GODEFROY Stéphane, 2006.

Pour certains des critères que nous avons décidés d'évaluer, nous avons fait une sélection préalable. Ainsi, pour ce qui concerne l'âge, la population enquêtée se répartit de 10 ans à 17 ans. Cependant, nous avons décidé d'exclure ces deux extrêmes de notre étude. L'âge « normal » des collégiens étant compris entre 11 ans et 15-16 ans, les autres classes d'âge sont sous-représentées dans nos données. En effet, les enfants âgés de 10 ans ne représentent que 0,4% de notre échantillon de population et ceux de 17 ans, seulement 0,1% [cf. graphique n°8, page 116]. Etudier ces collégiens en les comparant aux autres classes d'âge aurait été peu significatif en raison de la faiblesse de l'échantillon.

Nous avons réalisé de nombreux traitements en fonction du territoire. Nous avons décidé de faire varier ce paramètre et d'analyser les données recueillies en privilégiant les découpages de l'espace que nous pensions être les plus représentatifs et les plus à même de mettre en évidence l'impact du territoire sur la mobilité. Ainsi, pour certaines données, nous avons choisi d'analyser la mobilité des collégiens en fonction du territoire d'enquête en séparant les trois temps d'enquête (CAPM, Nord, Aisne) [cf. tableau n°21, page 134].

Pour d'autres, nous avons préféré comparer les communes de scolarisations « extrêmes », c'est-à-dire ne sélectionner que les plus petites (moins de 1 500 habitants) et les

TABLEAU n°21 : Descriptif des communes étudiées

	Département	Population	Aire urbaine d'appartenance	Tranche d'aire urbaine	Catégorie de la commune	Type de commune	Nombre d'enquêtes
Condé en Brie	Aisne	626	/	/	Multipolarisée	Rurale	78
Corbeny	Aisne	633	/	/	Multipolarisée	Rurale	157
Moÿ de l'Aisne	Aisne	1002	St-Quentin	100-199999	Monopolarisée	Rurale	173
Cuffies	Aisne	1496	Soissons	50-99999	Pôle Urbain	Banlieue	89
Beaurevoir	Aisne	1498	/	/	Dominante rurale	Rurale	190
Flavy le Martel	Aisne	1520	/	/	Multipolarisée	Rurale	167
Montcornet	Aisne	1690	/	/	Dominante rurale	Ville Centre	176
La Capelle	Aisne	2007	/	/	Dominante rurale	Rurale	144
Poix du Nord	Nord	2013	/	/	Multipolarisée	Ville Centre	154
Bart	Doubs	2076	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	89
Vailly sur Aisne	Aisne	2081	/	/	Multipolarisée	Ville Isolée	152
Ribemont	Aisne	2096	/	/	Multipolarisée	Ville Isolée	176
Walicourt Selvigny	Nord	2105	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	173
Pont à Marcq	Nord	2115	Lille	500-9999999	Monopolarisée	Ville Centre	141
Villeneuve St-G.	Aisne	2312	Soissons	50-99999	Pôle Urbain	Banlieue	194
Saint-Gobain	Aisne	2340	/	/	Multipolarisée	Ville Isolée	218
Masnières	Nord	2525	/	/	Multipolarisée	Ville Centre	172
Marle sur Serre	Aisne	2529	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	178
Arleux	Nord	2567	Douai - Lens	500-9999999	Monopolarisée	Ville Centre	78
Vervins	Aisne	2653	/	/	Dominante rurale	Ville Centre	137
Trelon	Nord	2828	/	/	Multipolarisée	Ville Centre	123
Voujeaucourt	Doubs	3195	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	68
Fère en Tardennois	Aisne	3356	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	114
Etupes	Doubs	3543	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	69
Herimoncourt	Doubs	3908	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	63
Sochaux	Doubs	4491	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	88
Wormhout	Nord	4984	Dunkerque	200-499999	Monopolarisée	Ville Isolée	152
Avesnes	Nord	5003	/	/	Dominante rurale	Ville Centre	159
Grand-Charmont	Doubs	5105	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	15
Mandeure	Doubs	5142	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	38
Seloncourt	Doubs	5746	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	34
Guise	Aisne	5901	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	215
Bohain en V.	Aisne	6600	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	136
Bethoncourt	Doubs	6848	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	22
Le Cateau C.	Nord	7460	/	/	Dominante rurale	Ville Centre	179
Villers Côtterêts	Aisne	9839	/	/	Dominante rurale	Ville Isolée	190
Vanlentigney	Doubs	12486	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Banlieue	91
Chauny	Aisne	12523	Chauny	20-24999	Pôle Urbain	Ville Centre	154
Bailleul	Nord	14146	Bailleul	15-19999	Pôle Urbain	Ville Centre	352
Château-Thierry	Aisne	14967	Château-Thierry	25-34999	Pôle Urbain	Ville Centre	86
Tergnier	Aisne	15069	Tergnier	20-24999	Pôle Urbain	Ville Centre	196
Audincourt	Doubs	15539	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Ville Centre	63
St-Amand les Eaux	Nord	17175	Valenciennes	200-499999	Pôle Urbain	Banlieue	97
Hazebrouck	Nord	21396	Hazebrouck	25-34999	Pôle Urbain	Ville Centre	176
Montbéliard	Doubs	25570	Montbéliard	100-199999	Pôle Urbain	Ville Centre	141
Laon	Aisne	26265	Laon	35-49999	Pôle Urbain	Ville Centre	220
Saint-Quentin	Aisne	59066	St-Quentin	100-199999	Pôle Urbain	Ville Centre	191

GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : INSEE, dernière mise à jour en 1999.

plus grandes (plus de 20 000 habitants). Certes ce choix peut être discuté mais la volonté étant de comparer les extrêmes, il nous fallait une sélection qui ne soit pas trop large et qui nous offre la possibilité de mettre face à face des échantillons assez proches. Cette option nous permet d'avoir 5 collèges issus de petites communes pour un total de 687 élèves et 4 collèges des communes les plus importantes, soit 728 élèves. L'idée de départ était de sélectionner tous les collèges des communes rurales (moins de 2 000 habitants) mais cela aurait déséquilibré les 2 échantillons à comparer.

C'est pourquoi, pour d'autres données, nous avons pris la totalité des communes de scolarisation et établi des seuils afin de voir si l'impact du territoire est graduel en fonction de la taille des communes. Nous avons décidé d'établir 5 classes :

- les communes rurales : moins de 2 000 habitants, soit 7 communes et 1030 élèves ;
- les communes comprises entre 2 000 et 5 000 habitants, soit 20 communes et 2683 élèves ;
- les communes comprises entre 5 000 et 10 000 habitants, soit 9 communes et 988 élèves ;
- les communes comprises entre 10 000 et 20 000 habitants, soit 7 communes et 1030 élèves ;
- les communes dépassant 20 000 habitants, soit 4 communes et 728 élèves.

Une fois encore, ce choix peut être discuté, en raison du poids des communes comprises entre 2 000 et 5 000 habitants. Toutefois, il nous apparaissait peu judicieux de scinder cette classe en deux, la différence de taille des communes n'étant pas jugée assez importante.

C'est pourquoi nous avons également réalisé une étude comparative entre les collèges situés dans l'espace « à dominante rurale » et ceux qui se localisent dans les « pôles urbains ».⁴

Nous devons garder à l'esprit ce découpage lors de certains traitements de nos enquêtes. En effet, nous ne pouvons pas nous limiter à la distinction « classique » entre communes rurales et urbaines dont l'INSEE a placé le seuil à 2 000 habitants. Le territoire ne pouvant se résumer à cette seule classification. D'ailleurs, la définition de l'urbain et du rural a elle-même évolué au fil du temps, notamment en raison du développement de la mobilité.

C'est pourquoi, il est important de présenter les territoires étudiés au travers d'autres critères : espace à dominante rurale, espace à dominante urbaine, aire d'influence.

De même, notre analyse des flux devra faire référence aux cartes de l'espace vécu afin de mettre en évidence une éventuelle corrélation entre l'espace vécu des collégiens et la carte scolaire.

Il nous paraissait également intéressant de combiner certains de nos « grands axes ». Ainsi, nous avons réalisé des tris croisés avec les données concernant : les modes de transports utilisés et la perception des trajets.

⁴ D'après la définition de l'INSEE, cf. page 78.

Notre travail présentant une enquête de satisfaction sur les transports en commun, nous devons d'ores et déjà préciser que nous avons nous-mêmes établi les seuils au-delà desquels nous jugions ce mode satisfaisant ou non. Pour cela, nous avons décrété que nous ne tiendrions compte dans notre analyse que des extrêmes, c'est-à-dire des élèves qui se sont déclarés soit « très satisfaits » soit « pas du tout satisfaits ». Cette vision est la nôtre, une fois encore, notre choix peut être discuté mais des chiffres identiques dans ce domaine pouvant conduire à diverses interprétations, il nous fallait fixer nos propres règles. Certaines personnes que nous pourrions qualifier de « négatives », additionneraient les « assez et les pas du tout satisfaits » pour démontrer que les personnes pleinement satisfaites du service sont minoritaires. Alors qu'à l'inverse, les personnes les plus « positives » pourraient être tentées d'additionner les « assez et les très satisfaits » afin de prouver que le service est bien perçu. Dans un souci de neutralité, nous pensons que notre choix est le plus juste et le plus impartial.

Afin d'analyser la satisfaction des élèves, nous avons établi notre propre grille d'évaluation : au-delà de 20% d'élèves « pas du tout » satisfaits, nous considérerons qu'il existe un réel problème et que le système de transport devra être repensé. Quand les collégiens seront plus de 30% à se déclarer très satisfaits, nous jugerons que c'est une réussite.

Il aurait fallu, pour améliorer cette analyse, une catégorie supplémentaire dans notre questionnaire : « peu satisfait ». Malheureusement celle-ci est manquante et nous ne nous sommes rendu compte de l'intérêt de cette catégorie qu'une fois les enquêtes remplies. Ni les différents partenaires, ni nous-mêmes n'avons perçu que proposer cette option supplémentaire pouvait présenter une certaine importance.

Le dernier élément à signaler avant d'analyser les données recueillies est que nous n'avons pas jugé nécessaire de représenter toutes les réponses données par les élèves dans nos graphiques. Nous les avons sélectionnées au préalable afin de ne conserver que les plus significatives. Il était impossible, pour les questions ouvertes notamment, de faire apparaître toutes les données. En raison de la trop grande diversité des réponses, nous avons trouvé qu'il n'était pas utile de mentionner les paramètres trop faiblement représentés quand nous estimions ces derniers peu significatifs. De même, pour les données concernant les modes de transport, nous nous sommes parfois limités aux quatre modes principaux que sont la voiture, les transports en commun, la marche et le vélo, les parts du scooter et des autres modes évoqués par les collégiens étant presque marginalisées. De même, nous avons globalisé les réponses relatives aux autocars et aux autobus dans la catégorie « transports en commun », les collégiens étant pour la plupart incapables de différencier ces deux modes.

2.2. Les modes de transport utilisés par les élèves pour aller au collège

On peut d'une certaine manière penser que les collégiens sont des captifs c'est-à-dire qu'ils n'ont pas d'autres solutions pour se rendre à l'école que d'utiliser les transports collectifs. Mais ceux-ci constituent un secteur concurrentiel qui peut avoir une incidence sur le transporteur [cf. *photographie n°6, page 137*]. En effet, les élèves et leur famille disposent d'autres moyens pour organiser les déplacements quotidiens du domicile à l'établissement scolaire. Il est donc intéressant de voir comment se fait la répartition modale.

PHOTOGRAPHIE n°6 :



Les autocars devant le collège de Moyÿ de l'Aisne : ici, le transport scolaire est assuré par deux compagnies, la RTA et la CSQT.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

Nous pouvons nous livrer à une étude comparative des différents modes de transport utilisés par les collégiens afin de mieux comprendre le choix qu'ils opèrent. Ainsi, il peut être bon de rappeler quels sont les avantages et inconvénients des principaux modes auxquels les collégiens ont accès.

Les transports scolaires ont comme principal atout de desservir toutes les communes et d'amener les enfants directement sur leur lieu d'étude. Les élèves peuvent donc se rendre et revenir du collège sans avoir recours à un adulte. Cette solution est idéale lorsque les parents travaillent ou n'ont pas de voiture. Souvent, les transports scolaires sont pris en charge ou en partie par la collectivité, ce qui ne désavantage pas les élèves des familles les plus modestes. Il s'agit également d'un mode de transport très sûr.

Malheureusement, les transports collectifs souffrent de leur manque de souplesse (horaires fixes...). De plus, le point d'arrêt peut être éloigné du domicile ce qui va obliger l'élève à une longue marche et à se faire accompagner parfois par un adulte. Enfin, les enfants arrivent dans certains cas très tôt dans leur établissement scolaire et en repartent tard à cause de ces horaires fixes et parfois mal adaptés. Quand ils n'ont pas cours, les enfants doivent aller en « étude » pour attendre le départ des autocars.

La voiture constitue l'une des alternatives aux transports en commun. Si l'un des parents ne travaille pas ou si ses horaires le lui permettent, il peut accompagner son enfant et aller le chercher tous les jours. Généralement ce mode est plus rapide. On part directement de chez soi, ceci supprime toute attente et tout détour. Ainsi, l'enfant reste un peu plus longtemps dans sa sphère familiale. De plus, si les transports collectifs sont payants, cet accompagnement sera perçu comme économique même s'il est peu probable que ce soit la

réalité, et bien souvent comme plus sûr même si une fois encore les statistiques prouvent le contraire.

Autre avantage non négligeable, la voiture, de par sa souplesse d'utilisation, permet d'arriver juste à l'heure, sans devoir attendre trop longtemps le début des cours. L'enfant évite ainsi des heures de permanence si les horaires de début et de fin des cours ne concordent pas avec ceux des transports scolaires.

Enfin, pour les parents, l'accompagnement peut être l'occasion de rencontrer d'autres parents ou éventuellement les enseignants lors de leur entrée ou de leur sortie de l'établissement.

En revanche, le recours à la voiture se heurte parfois à une circulation parfois difficile surtout aux abords de l'école et surtout il mobilise un des parents pendant une durée de 15 à 30 minutes (de 2 à 4 fois par jour). Ainsi, s'ils travaillent, les parents vont devoir ajuster leurs horaires pour les rendre compatibles avec ceux de leurs enfants. Enfin, malgré la pensée commune, ce mode n'est pas le plus sûr, les statistiques relatives à l'accidentologie prouvant que le recours aux transports collectifs amoindrit les risques. Nous reviendrons sur ces considérations par la suite.

Parfois, lorsque les parents ne peuvent pas accompagner personnellement leurs enfants, il est possible d'observer la mise en place d'une forme de covoiturage. En effet, des parents s'organisent entre eux pour effectuer un « ramassage » d'élèves habitant la même rue, le même village ou des villages voisins situés sur leur itinéraire. Ainsi, en fonction de leurs possibilités et de leurs horaires, les parents vont pouvoir chacun leur tour conduire leurs enfants grâce à une seule voiture. Cette solution revêt également des avantages et des inconvénients. Tout d'abord, le covoiturage est plus économique car une seule voiture suffit pour conduire trois ou quatre enfants. De plus, cela renforce les liens entre les élèves et leurs familles. Il peut se créer une certaine convivialité. Et enfin, même si les parents peuvent parfois être amenés à accomplir de petits détours, le covoiturage reste plus rapide que les transports collectifs mais plus long que le déplacement individuel. Mais cette solution peut poser d'autres problèmes, notamment au niveau de la responsabilité en cas d'accident, ce dont les parents n'ont peut-être pas toujours conscience. Par ailleurs, le covoiturage n'est pas toujours facile à mettre en place car il impose des contraintes au niveau des horaires, surtout, si les enfants transportés ne sont pas dans la même classe et n'ont pas cours aux mêmes heures.

Quand les parents ne peuvent pas conduire ou faire conduire leurs enfants, alors il se peut que les collégiens se déplacent en deux roues. C'est alors le sentiment de liberté qui prime. En effet, l'élève se sent valoriser car il va posséder son propre moyen de déplacement. Il sera autonome et pourra choisir ses horaires et son itinéraire. De plus, son temps de parcours peut se trouver diminué si la distance est assez courte. Enfin, comme pour les solutions précédentes, en cas de discordance entre les horaires de cours et ceux des transports scolaires, le collégien va pouvoir éviter de rester dans son établissement, de subir des heures de permanence et donc d'avoir l'impression de perdre son temps. Toutefois, en terme d'insécurité, des risques existent : accidents sur le trajet, vols ou dégradations du matériel. De plus, l'acquisition d'un deux-roues motorisé représente un poids financier pour la famille (achat, entretien, carburant, assurance). Enfin, le collégien est à la merci des conditions climatiques et, plus particulièrement, des intempéries.

PHOTOGRAPHIE n°7 :



Collégiens rentrant chez eux à pied ou à vélo (sur le trottoir).
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°8 :



Collégiens, lycéens et autres utilisateurs attendant l'autobus à Montbéliard.
Photo : CAPM, 2005.

PHOTOGRAPHIE n°9 :



Les autocars de ramassage scolaire : le quotidien du grand nombre de collégiens.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°10 :



Autocars reconduisant les élèves du collège de Moy de l'Aisne chez eux.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°11 :



La montée dans les autocars au collège de Flavy-le-Martel.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°12 :



Collégiens qui montent dans les autocars effectuant le ramassage scolaire.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°13 :



*Collégiens qui montent dans les autocars à Flavy-le-Martel.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.*

PHOTOGRAPHIE n°14 :



*Quel que soit le collège, le quotidien de la
majeure partie des collégiens est le même.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.*

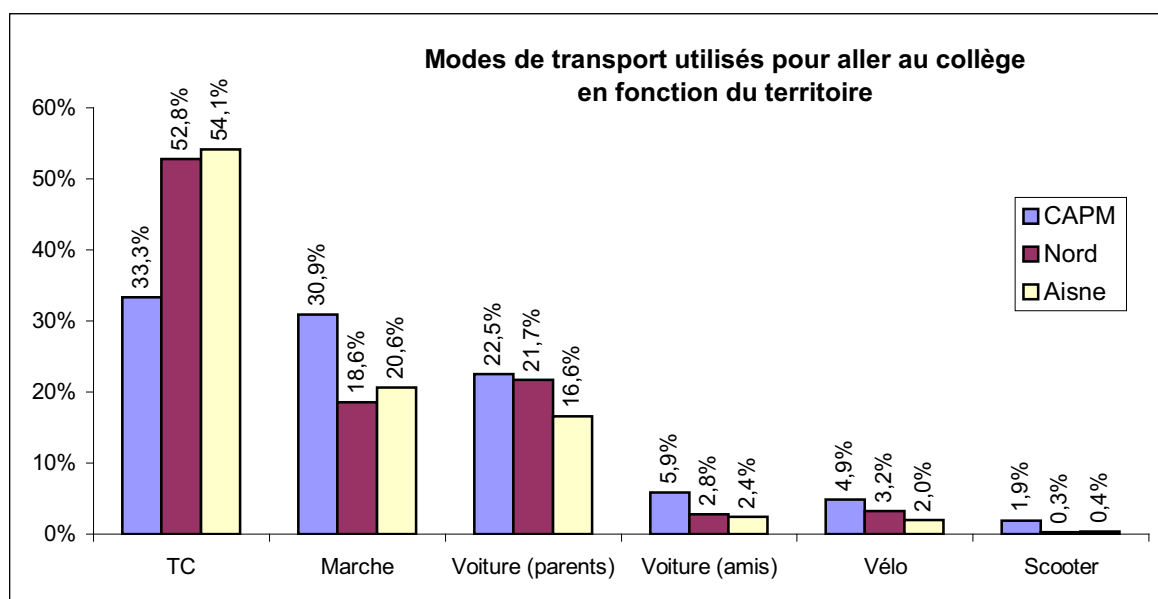
La dernière solution qui s'offre alors aux enfants pour éviter de prendre les transports scolaires est la marche à pied [cf. photographie n°7, page 139]. Cette solution permet aux familles de réaliser des économies si les transports scolaires ne sont pas gratuits. De plus, elle oblige les enfants à pratiquer une activité physique (même si elle est parfois de courte durée). Elle leur procure aussi un sentiment de liberté et exclut d'éventuels problèmes comme les pannes.

Mais ce type de déplacement accroît lui aussi les risques d'accidents pour l'enfant (même si comme pour la voiture cela n'est que rarement perçu par les parents). De plus, il n'est possible d'avoir recours à ce mode que sur de faibles distances (1 à 2 km au maximum) et comme pour les deux-roues, les élèves sont soumis aux intempéries.

2.2.1. La prédominance des transports collectifs pour gagner le collège et en revenir

Les transports en commun arrivent en tête des modes de transport les plus utilisés pour se rendre dans les collèges de la CAPM (33,4%) [cf. graphique n°13 et photographie n°8, page 139]. Mais ils ne devancent que de très peu la marche (30,9%) et la voiture (28,4% dont 22,5% avec les parents). La part du vélo atteint presque 5% alors que celle du scooter frôle les 2%.

GRAPHIQUE n°13 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Dans le département du Nord, les transports en commun prédominent très largement (52,8%). La voiture se classe en seconde position avec 24,5% et dans 21,7%, il s'agit d'un accompagnement par les parents. La marche n'est pratiquée quant à elle que par 18,6% des collégiens.

Vélo et scooter sont loin derrière avec respectivement 3,2% et 0,3% des collégiens.

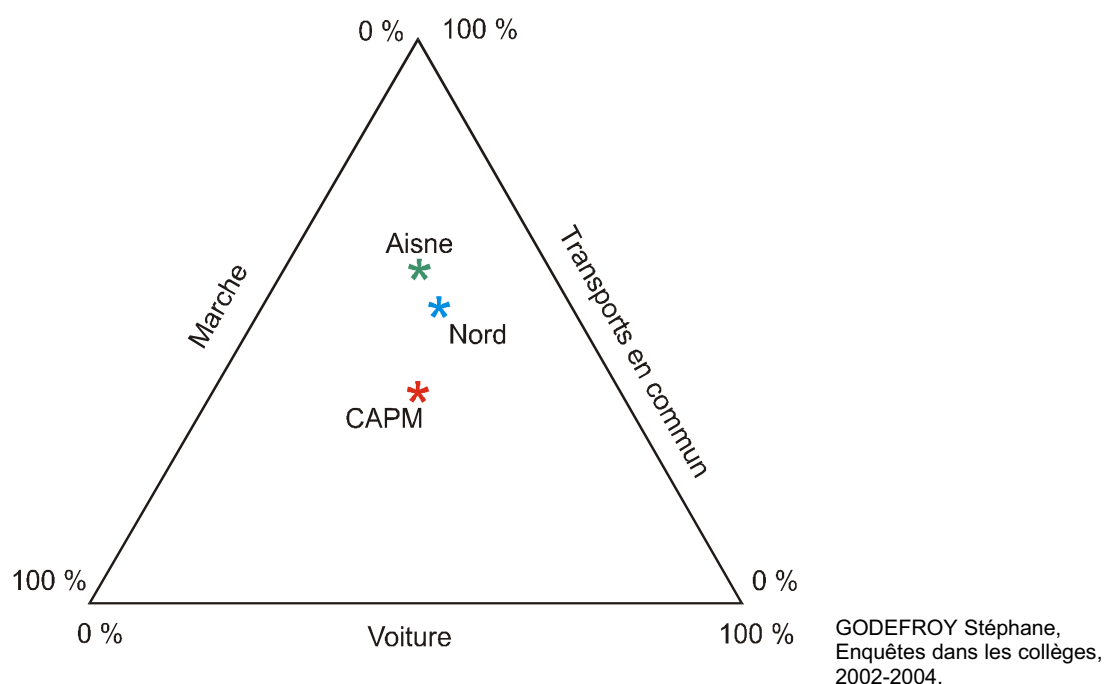
Au niveau du département de l'Aisne, le constat est assez similaire à celui du Nord. Les transports en commun prédominent puisqu'ils atteignent une part de 54,1% [cf. photographies n°9 à 14, pages 140 à 142]. En revanche, la marche prend la deuxième

place (20,6%) alors que la voiture n'achemine que 19% des élèves dont 16,6% sont accompagnés par leurs parents, ce qui suppose le co-voiturage.

Dans le Nord et dans l'Aisne, les transports collectifs desservent directement les établissements scolaires. Ils ont des horaires adaptés et permettent aux élèves de se rendre dans leur collège quelle que soit la distance qui les en sépare et sans avoir recours aux parents (qui travaillent peut-être à ces horaires-là). Ceci explique donc la domination des transports collectifs. Nous ne pouvons malheureusement pas faire la distinction entre les autobus de ville et les autocars de ramassage scolaire car les collégiens ont, la plupart du temps, confondu ou n'ont pas compris la différence existant entre les deux. C'est pourquoi nous parlerons des transports collectifs.

Les pratiques au sein des départements de l'Aisne et du Nord présentent des similitudes [cf. graphique n°13, page 143]. Les transports collectifs y prédominent largement. En revanche, dans la CAPM, le constat est différent puisque les parts respectives des transports collectifs, de la marche et de la voiture sont assez proches. On peut associer ces différences à la nature du territoire, à majorité rural ou périurbain pour les deux premiers et urbain pour la CAPM. Ceci s'explique en partie par les distances à parcourir plus grandes dans le Nord et l'Aisne qu'au sein de la CAPM. En effet, il n'est pas rare que les petits axonais aient de 10 à 20 km à effectuer pour se rendre au collège [cf. carte n°17, page 88]. Dans le Nord, les élèves peuvent avoir à franchir jusqu'à 10 km pour aller au collège [cf. carte n°19, page 90]. Alors que dans la CAPM, ils sont peu nombreux à devoir accomplir plus de 5 km [cf. carte n°18, page 89]. Comme la marche et le vélo ne peuvent concerner que les élèves qui habitent à proximité du collège, il est normal que la part modale de ces derniers soit plus importante dans la CAPM qui est un milieu essentiellement urbain. [cf. graphique n°14] Les secteurs de recrutement étant plus vastes en milieu rural, les élèves ne peuvent pas se rendre au collège par leurs propres moyens et ils ont davantage recours au ramassage scolaire.

GRAPHIQUE n°14 : Comparaison de l'utilisation des transports collectifs, de la marche et de la voiture en fonction du territoire

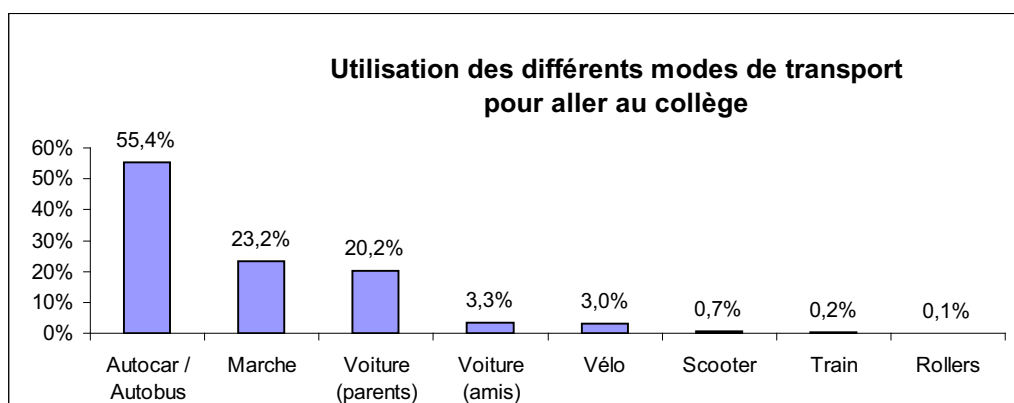


Globalement, les résultats de l'enquête nous montrent que les transports en commun sont très largement en tête des modes utilisés pour se rendre au collège (55,4%) [cf. graphique n°15].

La marche et la voiture sont à égalité. En effet, 23,5% des collégiens viennent en voiture, 20,2% étant accompagnés de leurs parents et 3,3% par d'autres personnes. La marche étant le quotidien de 23,2% des élèves.

Les autres modes sont marginaux puisque le vélo n'est utilisé que par 3% des collégiens et le scooter ne dépasse pas 0,7% (trop dangereux, risque de vols...).

GRAPHIQUE n°15 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour revenir du collège, le constat est le même que le matin [cf. tableau n°22]. Les transports collectifs arrivent en tête malgré une très légère baisse par rapport au chiffre du matin (52,4% dans le Nord et 57,2% dans l'Aisne). Voiture et marche sont toujours très proches puisque ces deux modes ne sont séparés que par 0,3 points de différence en faveur de la voiture. Toutefois, la tendance s'inverse dans le Nord. Ainsi, 21,0% des élèves reviennent à pied du collège alors qu'ils étaient 18,6% le matin. La part de la voiture passe quant à elle de 24,5% le matin à 18,0% le soir. L'on constate donc que certains enfants se font conduire le matin mais reviennent à pied le soir. On peut supposer que, le matin, les parents conduisent leurs enfants pour qu'ils puissent se lever plus tard et que, le soir, ils ne sont pas encore revenus de leur travail et ne peuvent donc pas venir les rechercher. Dans l'Aisne, le rapport évolue peu, bien que la marche connaisse également une légère augmentation (passage de 20,6% le matin à 23,3% le soir) et la voiture une baisse (19,0% le matin contre 17,9% le soir).

TABLEAU n°22 : Comparaison des modes de transport utilisés entre le matin et le soir pour les départements de l'Aisne et du Nord*

	Marche		Voiture		TC	
	Nord	Aisne	Nord	Aisne	Nord	Aisne
Matin	18,6%	20,6%	24,5%	19,0%	52,8%	54,1%
Soir	21,0%	23,3%	18,0%	17,9%	52,4%	57,2%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

* La question du mode de transport pour le retour n'apparaît pas dans le questionnaire de la CAPM

Globalement, le soir, les transports collectifs dominent donc très largement puisqu'ils concernent 55,5% des élèves, soit sensiblement le même taux que le matin le matin [cf. tableau n°23]. La part de la marche augmente par rapport au matin et passe de 20% à 23,3% alors que celle de la voiture fléchit de 20,9% le matin à 18,5% le soir. Les autres modes restent « quasi-inexistants » (vélo : 2,3% et scooter : 0,4%). La diminution de la part des transports collectifs peut s'expliquer par les élèves qui finissent les cours plus tôt et qui quittent le collège avant le passage des autocars. Les parents conduisant leurs enfants le matin avant de partir au travail pour leur faire gagner du temps ne peuvent pas toujours venir les rechercher. Il paraît normal que la part de la voiture soit en diminution le soir, au profit de la marche.

On constate donc très peu de différences entre les pratiques selon le moment de la journée. En grande majorité, les collégiens utilisent le même mode de transport pour partir et pour revenir. Ceci paraît logique.

TABLEAU n°23 : Comparaison des modes de transport utilisés entre le matin et le soir

	TC	Marche	Voiture	Vélo	Scooter
Matin	56,3%	20,0%	20,9%	2,4%	0,4%
Soir	55,5%	23,2%	18,5%	2,3%	0,4%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On observe que le milieu de vie exerce une assez grande influence sur l'usage des transports en commun. Environ 33% des collégiens empruntent les transports collectifs pour leur trajet scolaire en milieu urbain et plus de 50% dans les milieux périurbains et ruraux. L'explication de ce phénomène se trouve certainement dans l'aire d'extension des secteurs de recrutement des collèges beaucoup plus étendue dans les campagnes.

Cette influence du milieu se répercute sur la voiture et la marche qui sont des modes plus fortement employés en milieu urbain qu'ailleurs. La marche bénéficie du « faible » recours aux transports collectifs.

Cette différence entre l'urbain et le rural est encore plus visible si nous isolons certains collèges de notre étude ou si nous nous intéressons aux modes de transport utilisés non plus en fonction des territoires « administratifs » mais en fonction de la taille des communes qui abritent les collèges, nous nous apercevons alors que les différences sont encore plus visibles.

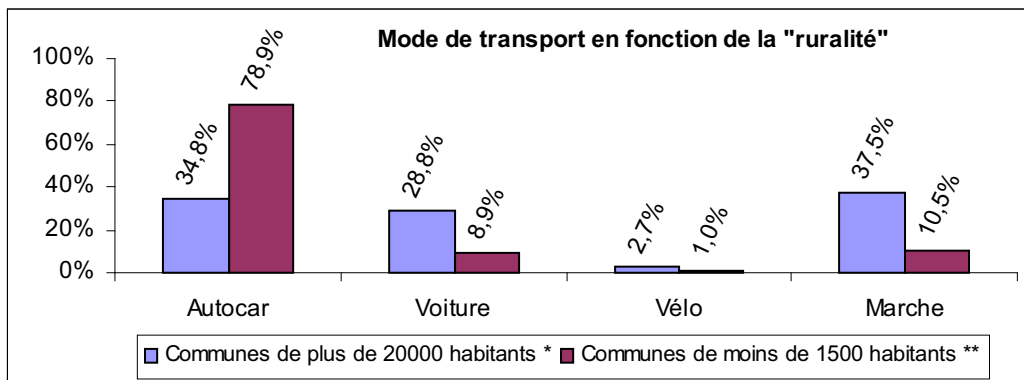
En regardant uniquement les résultats des communes de moins de 1 500 habitants qui possèdent un collège et celles de plus de 20 000 habitants, on remarque que l'écart entre le monde urbain et le monde rural est encore plus important. Le choix de ces deux seuils permet d'avoir sensiblement le même nombre de collèges dans chacune des catégories (4 dans des communes de plus de 20 000 habitants et 6 dans celles de moins de 1 500). Un autre choix aurait déséquilibré les échantillons à comparer. De plus, cette répartition nous permet d'observer les cas extrêmes de notre enquête.

Ainsi, pour les communes de moins de 1 500 habitants, on observe que 78,9% des élèves ont recours au ramassage scolaire [cf. graphique n°16, page 147]. En revanche, dans les communes de plus de 20 000 habitants, ils ne sont que 34,8%. A titre d'exemples, 75%

des élèves ont recours aux transports collectifs pour gagner le collège de Moÿ de l'Aisne, 89% pour gagner celui de Condé en Brie, 90% pour se rendre à Corbeny et ils ne sont que 27% à St Quentin et 23% à Montbéliard à utiliser les transports collectifs.

Comme nous l'avions déjà constaté dans le Pays de Montbéliard, en milieu majoritairement urbain, la marche (37,5%) domine la voiture (28,8%). Entre les différents modes de transport, les écarts sont faibles en comparaison avec ceux observés en milieu à dominante rurale. En effet, le poids des transports collectifs est tel que la marche (10,5%) et la voiture (8,9%) sont presque marginalisées. Ceci peut s'expliquer par les distances à parcourir et par la plus faible probabilité que le collège se situe sur l'itinéraire des parents quand ces derniers se rendent au travail.

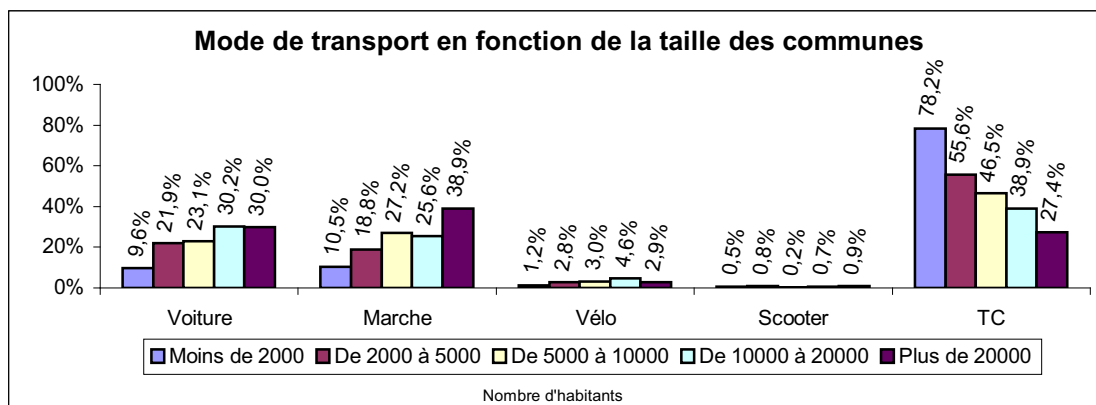
GRAPHIQUE n°16 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.
 * Saint Quentin (Aisne), Montbéliard (CAPM), Laon (Aisne), Hazeubrouck (Nord).
 ** Condé sur Brie, Corbeny, Moÿ de l'Aisne, Cuffies, Beaufort (toutes dans l'Aisne).

En séparant l'ensemble des collèges enquêtés en 5 catégories selon la taille des communes, on observe également de grandes différences. Plus les communes étudiées sont de faible importance, plus la part modale de la voiture et de la marche diminuent [cf. graphique n°17]. Le pourcentage des élèves ayant recours à l'automobile passe ainsi de 9,6% pour les communes rurales (moins de 2000 habitants) à 30% pour celles de plus de 10 000 habitants. La part modale de la voiture se situant aux alentours de 20% pour les communes qui sont comprises entre 2000 et 10 000 habitants.

GRAPHIQUE n°17 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

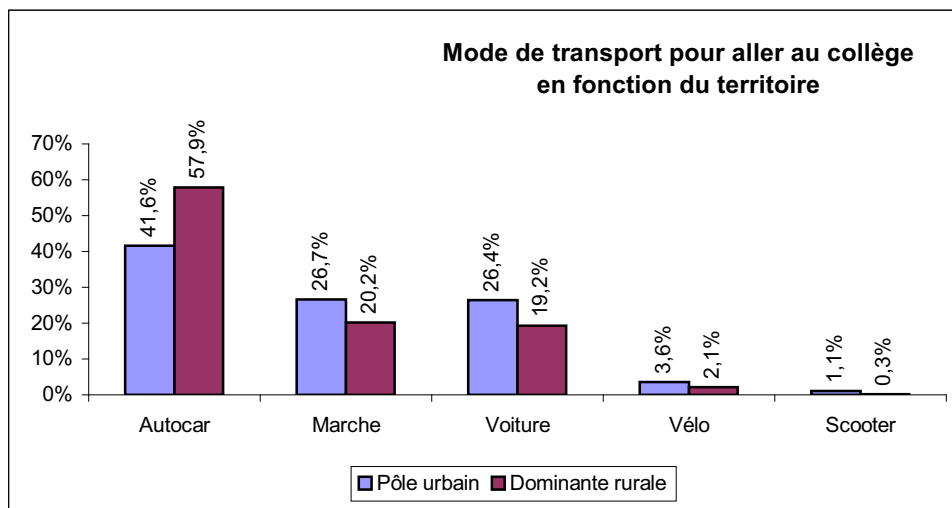
On remarque la même évolution pour ce qui concerne la marche. S'ils ne sont que 10,5% à se rendre à pied au collège dans les communes rurales, ce chiffre atteint 18,8% pour les communes de 2000 à 5000 habitants et environ 26% pour les collèges se trouvant dans des villes de 5000 à 20 000 habitants. La valeur la plus remarquable concerne les villes de plus de 20 000 habitants puisque dans ces dernières, 38,9% des élèves s'y déplacent à pied.

Ainsi, plus la ville est importante, plus les parts modales de la voiture et de la marche progressent. Ceci s'explique par les plus faibles distances à parcourir qui rendent possibles les déplacements à pied et par le sentiment d'insécurité qui est généralement plus grand en ville qu'à la campagne ce qui pousse les parents à accompagner leurs enfants. Il est possible de justifier la faiblesse des parts de la voiture et de la marche pour les communes de moins de 2000 habitants par le poids des transports en commun pour ces collèges ruraux (78,2%). Ce chiffre peut se comprendre en raison de l'éloignement des collèges par rapport aux domiciles des élèves et par les problèmes rencontrés par les parents pour conduire leur enfant à l'école : absence de véhicule, détour important sur l'itinéraire du lieu de travail, horaires non compatibles, tarification avantageuse des transports collectifs (gratuité)...

Pour les communes plus importantes, on observe, cette fois, une évolution inversement proportionnelle à la taille des villes. Plus les agglomérations sont grandes, moins les collégiens ont recours aux TC. Ainsi, ils sont 55,6% à les utiliser dans les communes de 2000 à 5000 habitants et ils ne sont plus que 27,4% dans celles qui dépassent les 20 000 habitants.

Nous pouvons enfin comparer les modes de transport utilisés en fonction du territoire sur lequel les élèves se déplacent. Pour cela, nous avons comparé les données obtenues pour les collèges situés dans l'espace à dominante rurale et ceux dans les communes classées par l'INSEE comme étant des pôles urbains [cf. graphique n°18].

GRAPHIQUE n°18 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Nous observons que les transports en commun dominent dans chacun de ces deux espaces. Toutefois, la différence entre les transports en commun et les autres modes est beaucoup plus importante dans les espaces à dominante rurale (57,9%) que dans les pôles urbains (41,6%). Le recours à la marche et à la voiture est nettement plus fort dans les pôles urbains (environ 26,5% pour chacun de ces modes) que dans l'espace à dominante rurale

(environ 19,5%). On constate également une différence dans l'utilisation du vélo et du scooter, qui sont des modes plus présents dans les pôles urbains. Ces résultats sont semblables à ceux obtenus par les analyses précédentes. Il est donc inutile de revenir en détail sur les facteurs expliquant ces différences.

On peut déduire de ces analyses, l'importance de la distance dans la répartition modale. En effet, plus les communes de scolarisation sont petites, plus les élèves viendront d'horizons différents et souvent de petites communes des alentours. Cette position par rapport au collège les oblige par conséquent à se tourner vers les transports scolaires.

En revanche, plus la ville est grande, plus les collèges seront nombreux et les distances domicile-école faibles. Par conséquent, les élèves peuvent aisément se déplacer à pied. De même, les parents pourront plus facilement déposer leurs enfants car même s'ils doivent faire un détour, celui-ci sera plus court que s'ils habitaient dans une autre commune (densité plus faible des collèges en milieu rural par exemple).

Nous avons déjà vu que les transports collectifs dominent les autres modes de transport notamment dans les territoires réputés « ruraux ». En séparant les collèges de l'étude en différentes classes, on observe toujours cette domination. On constate surtout une utilisation des différents modes qui est proportionnelle ou inversement proportionnelle selon les cas par rapport au nombre d'habitants des communes équipées d'un collège.

Pour ce qui concerne le vélo et le scooter, les différences en fonction de la taille des communes sont peu significatives... Il est donc difficile d'apporter une explication à la répartition modale observée. Nous pouvons juste remarquer que ces deux modes sont moins répandus dans l'espace à dominante rurale et dans les plus petites communes de scolarisation. Les distances plus courtes, les aménagements (pistes cyclables) et l'éclairage public en hiver vont faciliter les déplacements au sein de l'espace urbain. Nous pouvons par conséquent mettre ces éléments en avant afin d'expliquer ces différences.

2.2.2. La répartition modale évolue avec l'âge des collégiens

Evolution au sein de la CAPM

La part des transports en commun augmente avec l'âge dans la CAPM puisqu'elle passe de 30% à 11 ans à 42% à 16 ans [cf. tableau n°24, page 150]. Toutefois, on observe une forte diminution de la part modale des TC à l'âge de 14 ans (29%), ce qui ne peut s'expliquer par la seule apparition du scooter à cet âge.

En effet, si l'âge de 14 ans est celui où les jeunes ont le droit d'utiliser un scooter, ils ne sont que 3% à le faire. Ce chiffre atteint 5,3% à 16 ans (ce qui peut expliquer la baisse de la marche). A noter que certains se font conduire en scooter avant 14 ans (0,6% à 11 ans).

Dans la CAPM, à 14 ans, les collégiens se tournent vers la marche (37%). Peut-être ont-ils ainsi le sentiment d'être plus libres, plus autonomes aussi puisqu'ils ne dépendent de personne. La marche prend donc de l'ampleur entre 11 ans (23%) et 16 ans (32%). On constate un pic à 14 ans, avant de fléchir légèrement.

Les collégiens ont de moins en moins recours à la voiture puisque celle-ci passe de 36% à 18% en l'espace de 5 ans. La courbe de l'évolution du vélo est assez étrange. En effet, à 11 ans, ils ne sont que 2% à prendre leur vélo, à 16 ans, ils sont 2,6% et entre les deux, ils sont entre 5,2% et 5,5%. On peut supposer que les collégiens sont trop jeunes à 11 ans pour partir seuls à vélo et qu'à 16 ans, ils se trouvent trop « vieux » pour aller au collège à vélo. Ici, il est fort probable que c'est l'image du vélo qui entre en jeu.

TABLEAU n°24 : Evolution de la part modale en fonction de l'âge dans la CAPM

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Voiture (parents)	35,6%	26,6%	22,0%	20,4%	15,6%	18,4%
Voiture (amis)	9,9%	6,7%	6,5%	5,2%	3,5%	0,0%
Marche	22,8%	24,2%	30,2%	37,4%	35,3%	31,6%
Autocar Autobus	29,7%	36,1%	35,1%	28,9%	37,0%	42,1%
Vélo	2,0%	5,2%	5,5%	5,2%	5,2%	2,6%
Scooter	0,0%	1,2%	0,7%	3,0%	3,5%	5,3%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Evolution dans le département du Nord

Dans le département du Nord, les évolutions sont assez semblables [cf. tableau n°25]. Ainsi, la part des transports en commun augmente (de 44% à 11 ans à 54% à 16 ans). La situation est assez stable de 13 ans à 16 ans (entre 54% et 57%). La progression de la marche est très nette. En effet, si les collégiens ne sont que 14% à 11 ans à avoir recours à ce mode, ils sont 23% à 16 ans.

TABLEAU n°25 : Evolution de la part modale en fonction de l'âge dans le Nord

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Voiture (parents)	31,1%	24,6%	23,0%	19,2%	15,6%	5,8%
Voiture (amis)	6,1%	3,1%	1,5%	2,6%	2,8%	1,9%
Marche	13,9%	18,0%	18,1%	18,2%	23,8%	23,1%
Autocar Autobus	43,9%	50,6%	54,4%	56,8%	53,5%	53,8%
Vélo	4,4%	3,3%	2,4%	2,6%	3,9%	3,8%
Scooter	0,6%	0,2%	0,2%	0,0%	0,4%	3,8%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Si 14 ans est l'âge légal pour conduire un scooter, dans le Nord la réalité est autre. En effet, il n'apparaît qu'à 15 ans (0,4%) et ne prend vraiment son essor qu'à partir de 16 ans (3,8%). Cette apparition « tardive » peut trouver son explication dans le problème de financement du scooter. L'adolescent peut alors effectuer un travail saisonnier pour participer au paiement de son deux-roues. Autre possibilité, en raison du travail saisonnier de

l'adolescent, il faut à ce dernier un moyen de se déplacer librement et alors le scooter a une réelle utilité.

Dans le Nord, la part du vélo est la plus forte à 11 ans (4,4%). Elle est la plus faible à Montbéliard (peut-être en raison de l'environnement urbain qui fait courir de plus grands risques aux enfants). Elle va diminuer jusqu'à 13 ans (2,4%) avant de remonter par la suite (3,9% à 15 ans). Les élèves qui ont recours à la voiture sont là aussi de moins en moins nombreux puisqu'ils sont 31% à 11 ans et seulement 6% à 16 ans. On peut supposer que plus les enfants vieillissent, moins les parents ressentent le besoin de les accompagner.

Evolution dans le département de l'Aisne

Dans l'Aisne, les résultats sont les mêmes à quelques nuances près [cf. tableau n°26]. On observe donc que la part de la voiture passe de 22% à 9 %, celle des transports en commun de 57% à 50% (forte chute entre 15 ans et 16 ans), celle du vélo qui est de 2% à 11 ans, disparaît totalement à 16 ans. Face à toutes ces diminutions, la marche progresse pour passer de 16% à 34%. En effet, la part des transports en commun avait tendance à s'accroître dans les autres zones d'étude alors qu'ici, elle faiblit. Ainsi, les jeunes axonais sont beaucoup plus nombreux à prendre les transports en commun à 11 ans (57%) que leurs camarades du Nord et du Pays de Montbéliard. Ils sont toujours 59% à les utiliser à 15 ans mais ils ne sont plus que 50% à 16 ans. Excepté cette chute à 16 ans, l'utilisation des transports en commun est d'une grande stabilité dans l'Aisne. Il faut peut-être mettre cela sur le compte de l'absence d'autres choix dont les élèves ont fait part dans ce département. Mais cette stabilité est aussi le fait de l'éloignement des établissements scolaires.

TABLEAU n°26 : Evolution de la part modale en fonction de l'âge dans l'Aisne

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans
Voiture (parents)	21,6%	17,1%	18,6%	14,1%	10,5%
Voiture (amis)	3,0%	2,7%	2,7%	1,9%	1,3%
Marche	16,4%	17,7%	21,2%	22,9%	26,4%
Autocar Autobus	57,0%	60,7%	54,9%	58,2%	58,7%
Vélo	2,0%	1,8%	2,2%	2,3%	1,3%
Scoter	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

L'évolution de la marche est linéaire. En effet, elle progresse constamment et régulièrement tout au long de la période (16% à 11 ans et 34% à 16 ans). On peut attribuer ce phénomène à la plus grande liberté des élèves et à l'image qu'ils souhaitent renvoyer d'eux-mêmes. En effet, plus ils vieillissent, moins les parents ressentent le besoin de les accompagner pour les protéger et veiller sur eux. Et, plus ils vieillissent, moins les collégiens ont envie de se « montrer » avec leurs parents. Ils veulent se « sentir grands ». **Cette observation nous montre également que la distance « supportable » ou « accessible » à pied (distance perçue) augmente vraisemblablement avec l'âge.**

En revanche, l'utilisation du vélo est stable jusqu'à 14 ans (entre 1,8% et 2,3%) puis connaît une chute pour finalement disparaître à 16 ans. Cette évolution est certainement à mettre en parallèle avec l'apparition du scooter. En effet, celui-ci apparaît à 14 ans (0,5%) et voit son utilisation progresser ensuite pour atteindre 5,4% à 16 ans soit le plus fort taux d'utilisation des trois zones.

Comme ailleurs, la part de la voiture baisse (mais moins fortement) puisqu'elle passe de 22% à 11 ans (soit le taux le plus faible des trois zones) à 9% à 16 ans.

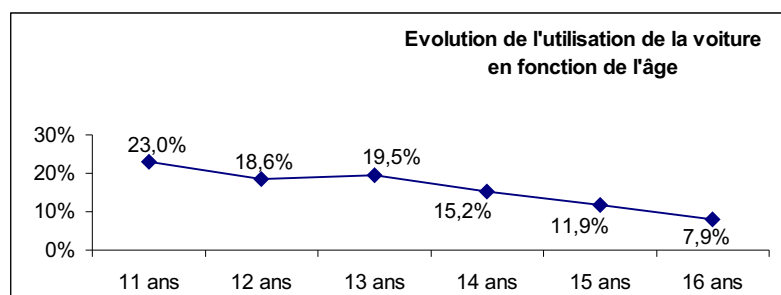
Tendances des évolutions pour l'ensemble des populations

Si l'on se concentre désormais sur l'évolution générale des différents modes utilisés par les collégiens pour se rendre dans leur établissement scolaire, il est possible de dégager de grandes tendances.

Les évolutions les plus nettes sont celles de la marche et de la voiture [cf. graphiques n°19 et 20]. Ces deux modes ont par ailleurs une progression totalement opposée.

Ainsi, la part de la voiture chute régulièrement mais fortement (de 23% à 11 ans à 7,9% à 16 ans).

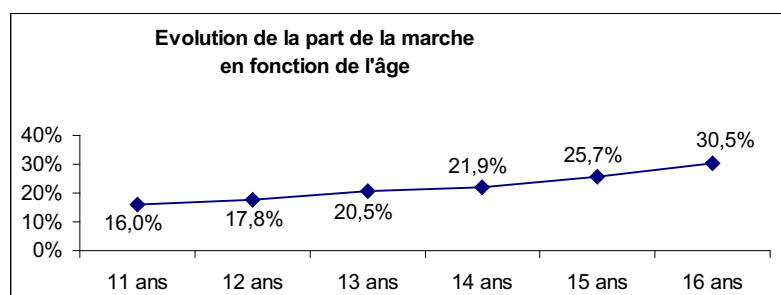
GRAPHIQUE n°19 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La marche connaît quant à elle une progression continue. Ainsi, les collégiens sont 16% à venir au collège à pied à 11 ans et 30,5% à 16 ans.

GRAPHIQUE n°20 :



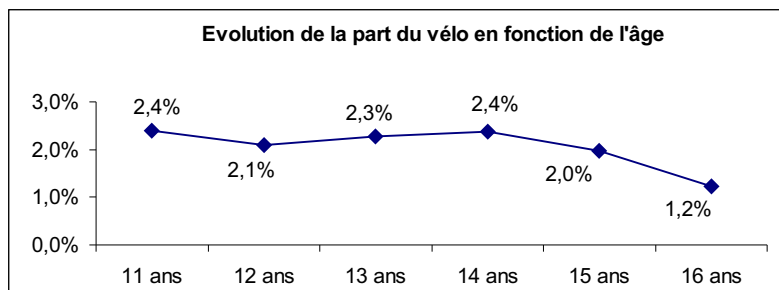
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La part du vélo est stable jusqu'à 14 ans avant de connaître une diminution (2,4% à 11 ans et à 14 ans et 1,2% à 16 ans) [cf. graphique n°21, page 153].

Il est fort probable que les adeptes du vélo se reportent sur le scooter puisque celui-ci passe de 0% (avant l'âge légal de 14 ans) à 4,9% à 16 ans. Il faut noter que les utilisateurs du scooter n'apparaissent pas dès 14 ans. Ils sont très peu à 14 ans (0,4%) et encore assez peu à

15 ans (1,4%). Ce n'est qu'à partir de 16 ans que la pratique prend de l'ampleur. Nous avons déjà cité quelques éléments explicatifs tels que le travail saisonnier, le coût d'achat, les problèmes d'assurance...

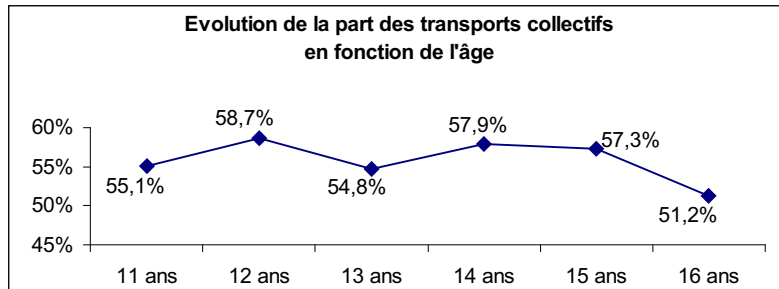
GRAPHIQUE n°21 :



GODEFROY Stéphane,
Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La courbe de l'utilisation des transports collectifs est assez stable (entre 51,2% et 58,7%) [cf. graphique n°22]. Il ne se dégage aucune évolution linéaire dans le temps. En effet, leur part augmente entre 11 ans et 12 ans (de 55,1% à 58,7%). Elle diminue à 13 ans pour retrouver le niveau qu'elle avait auparavant. Puis, elle remonte à 14 ans (57,9%) avant de retomber à 16 ans (51,2%). Il faut voir dans cette dernière évolution l'effet de la marche qui ne cesse de progresser et l'effet de l'apparition du scooter et de sa plus forte présence à partir de 16 ans.

GRAPHIQUE n°22 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On observe que l'âge a un rôle très important dans les pratiques modales des collégiens. Avec l'âge, les comportements évoluent mais ces changements n'ont pas de réels liens avec les territoires. En effet, le constat est quasiment le même dans les trois zones étudiées [cf. tableau n°27, page 154]. La part de la voiture diminue et celle de la marche augmente. La part des transports en commun connaît quant à elle des variations en fonction du territoire. On observe également que la part de la voiture reste plus importante dans la CAPM (18%). Au sein de cette dernière, majoritairement urbaine, les parents vont continuer à accompagner les enfants car cela ne les contraint que rarement à faire un large détour. La diminution de la part des transports collectifs dans l'Aisne est plus difficilement explicable. En effet, on voit mal comment les collégiens peuvent remplacer les transports collectifs par la marche, ces deux modes ne permettant pas de couvrir les mêmes distances.

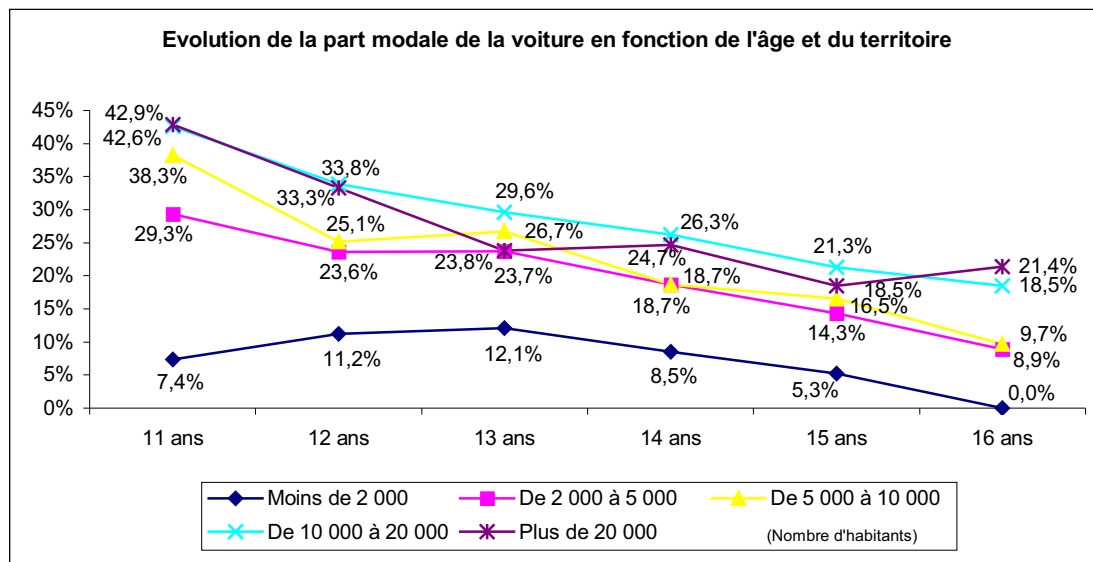
TABLEAU n°27 : Evolution des principaux modes de transport en fonction de l'âge*

	TC	Voiture	Marche	Vélo
CAPM	Accroissement de 30% à 42%	Diminution de 36% à 18%	Accroissement de 23% à 32%	Stabilité
Nord	Accroissement de 44% à 54%	Diminution de 31% à 6%	Accroissement de 14% à 23%	Stabilité
Aisne	Diminution de 57% à 50%	Diminution de 22% à 9%	Accroissement de 16% à 34%	Disparition progressive
Tendance générale	Stabilité	Nette diminution	Nette progression	Stabilité

GODEFROY Stéphane, 2005.
Données globales de l'enquête.
* Evolution entre 11 ans et 16 ans

Si on compare l'évolution en fonction de l'âge et de la taille des communes, on constate également l'absence de lien avec le territoire. Ainsi, la part modale de la voiture diminue quelle que soit la taille des communes étudiées [cf. graphique n°23]. Cependant, on observe que la part de la voiture se stabilise à partir de 13 ans dans les communes de plus de 20 000 habitants. Les itinéraires empruntés par les parents pour aller au travail permettant certainement la dépose minute plus facilement (moins grand détour qu'à la campagne). Dans les communes rurales, la tendance est à l'augmentation jusqu'à 13 ans puis diminue pour disparaître à 16 ans. Dans un premier temps, les parents accompagnent les enfants pour leur permettre de partir plus tard et parce qu'ils ne sont pas encore suffisamment autonomes. Ensuite, ils les laissent se déplacer autrement.

GRAPHIQUE n°23 :



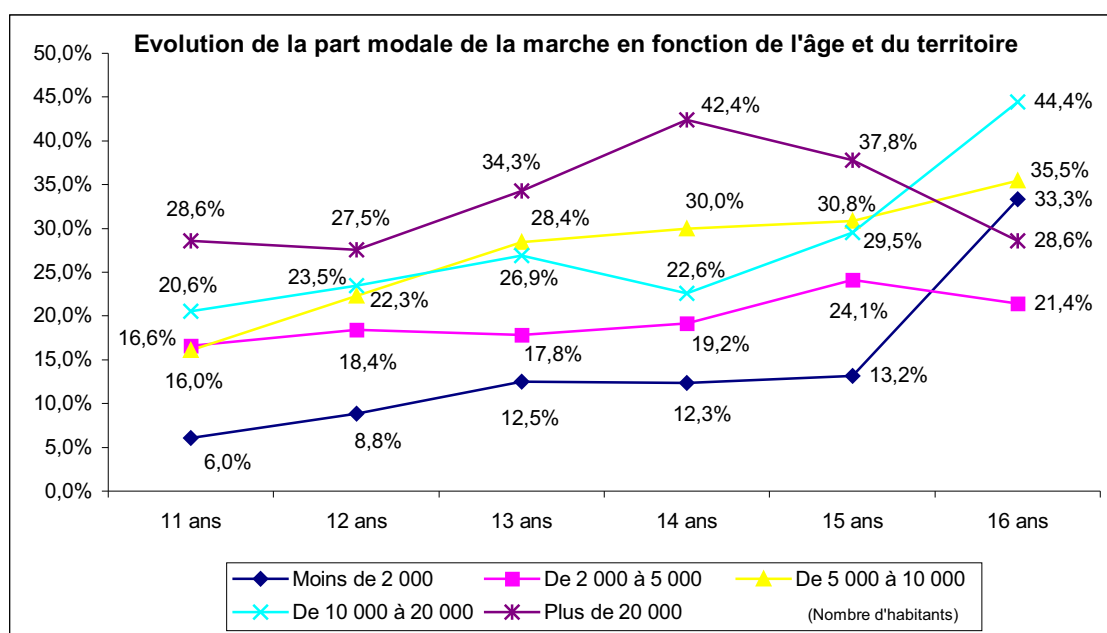
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La part modale de la marche progresse d'une manière générale mais en fonction de la taille des communes, on observe des variations [cf. graphique n°24, page 155]. Ainsi, on s'aperçoit que cette part diminue à partir de l'âge de 14 ans dans les communes de plus de 20 000 habitants. En revanche, elle augmente fortement dans les communes rurales, surtout

entre 15 et 16 ans. Il s'agit ici des élèves qui résident dans la commune de scolarisation. La baisse constatée dans les villes les plus importantes peut s'expliquer par un recours aux transports collectifs et au vélo qui augmente et par la stabilité de la part modale de la voiture dans ces zones. Mais si la baisse est réelle à 15 ans, il faut rester prudent dans nos conclusions car les élèves de 16 ans ne représentent que 2% des collégiens interrogés dans les villes de plus de 20 000 habitants. Sur un échantillon plus large, la tendance pourrait se trouver modifiée. Il en est de même dans les communes rurales puisque les élèves de 16 ans ne représentent que 1% de l'effectif total.

Il est donc préférable de ne prendre en compte que l'évolution entre 11 et 15 ans. Dans ce cas, hormis dans les communes de plus de 20 000 habitants, on constate une progression de la marche, quel que soit le territoire, progression que nous pouvons attribuer à la plus grande liberté des enfants dans leur choix.

GRAPHIQUE n°24 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La stabilité observée précédemment pour les parts modales des transports collectifs et du vélo se retrouvent dans ce découpage en fonction de la taille des communes.

On peut en tirer la conclusion que *l'âge va être déterminant dans la mobilité des collégiens* mais sans doute aussi la convivialité du trajet et son côté agréable.

On voit clairement que les parents cessent progressivement d'accompagner leur progéniture à l'école [cf. tableau n°28, page 156 et graphique n°25, page 157]. On peut donner deux explications à cela :

- Les parents ont moins peur pour leurs enfants. Ils les croient plus responsables, moins crédules, plus attentifs... ils peuvent donc leur accorder plus de liberté et les laisser « se débrouiller » tout seuls.
- Les collégiens deviennent des adolescents et ne souhaitent plus venir accompagnés par les parents. Ils ne veulent pas « passer pour des bébés » face à leurs camarades. Ils désirent s'affirmer.

Toutefois, on observe qu'à l'âge de 12 ans, la part des transports collectifs augmente au détriment de celle de la voiture. Cette tendance s'inverse l'année suivante pour de nouveau réapparaître par la suite. Il peut s'agir d'une fluctuation particulière à notre échantillon. Il se peut également que les collégiens qui se font accompagner à leur entrée au collège désirent « essayer » les transports collectifs. Cette tentative ne semble pas concluante puisqu'ils retournent vers la voiture juste après. Mais cette variation n'altère en rien l'évolution globale. Ainsi en vieillissant et en fonction de la distance à parcourir, au lieu d'avoir recours à la voiture, les collégiens se déplacent à pied ou se tournent vers les transports collectifs.

TABLEAU n°28 : Evolution de la part modale en fonction de l'âge

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Voiture (parents)	23,0%	18,6%	19,5%	15,2%	11,9%	7,9%
Voiture (amis)	3,4%	2,8%	2,5%	2,0%	1,7%	1,8%
Marche	16,0%	17,8%	20,5%	21,9%	25,7%	30,5%
Transports collectifs	55,1%	58,7%	54,8%	57,9%	57,3%	51,2%
Vélo	2,4%	2,1%	2,3%	2,4%	2,0%	1,2%
Scooter	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	1,4%	4,9%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.2.3. Peu de différences liées au sexe dans les déplacements scolaires

On observe que les filles privilégient davantage la marche (22,4% contre 21,3% pour les garçons) et la voiture (24% pour les filles et 20,3% pour les garçons) [cf. graphique n°26, page 157]. Les parents pensent certainement que leur fille est plus en sécurité s'ils la conduisent en voiture.

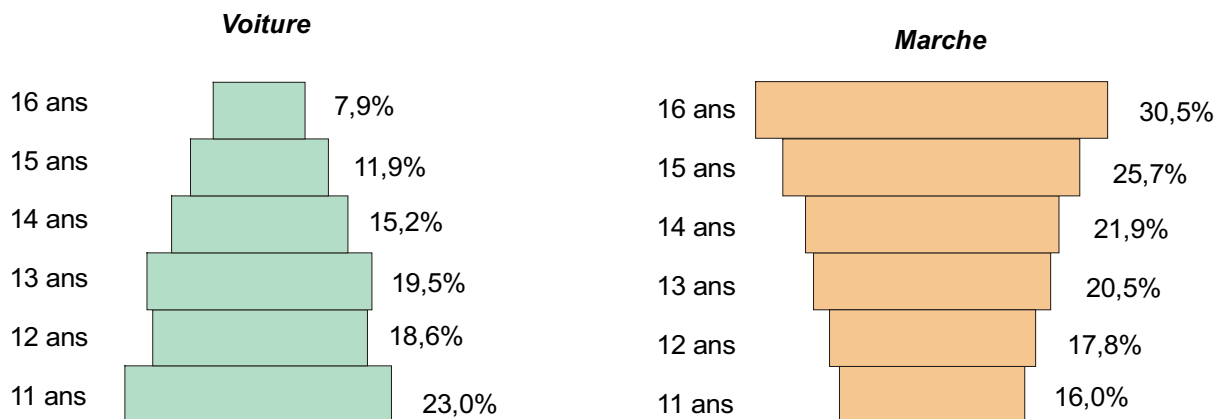
Les garçons utilisent quant à eux plus facilement les transports en commun que les filles (53,0% contre 51,5%), certainement pour la même raison.

Toutefois, ces différences « garçons / filles » sont extrêmement faibles. Seuls le vélo (4,3% des garçons et 1,4% des filles) et le scooter (1,1% des garçons et 0,2% des filles) sont des modes résolument masculins.

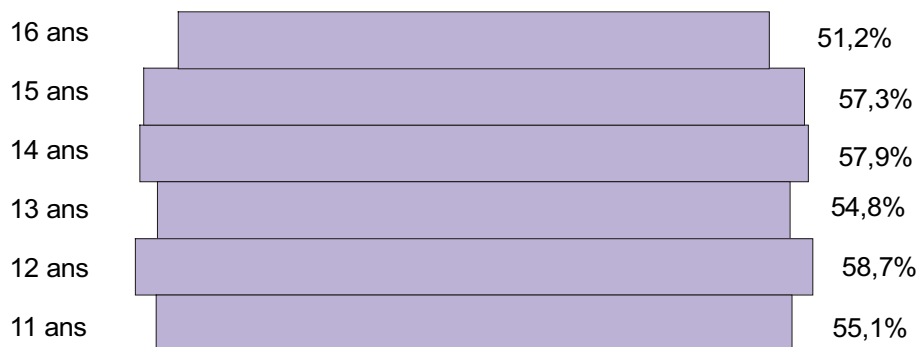
Au final, on peut dire qu'il n'existe pas de réelles différences entre garçons et filles au niveau de l'utilisation des modes de transport.

Les seuls faits que l'on pourrait retenir sont qu'une fois encore, il semble que les parents soient à la base de la répartition modale. Si les filles utilisent moins les scooters, vélos et transports en commun, c'est très certainement parce que les parents jugent ces modes plus dangereux (risques d'accidents ou d'agressions). Dans l'esprit collectif, les garçons sont mieux armés pour se défendre et encourent par conséquent moins de risques. Ils vont donc être plus libres dans leurs mouvements et pouvoir se déplacer plus facilement par leurs propres moyens. Toutefois, il ne faut pas exclure une différence de mentalité entre les garçons et les filles face aux modes de transport. Par exemple, pour expliquer la différence concernant

GRAPHIQUE n°25 : Acquisition d'une plus grande indépendance avec l'âge



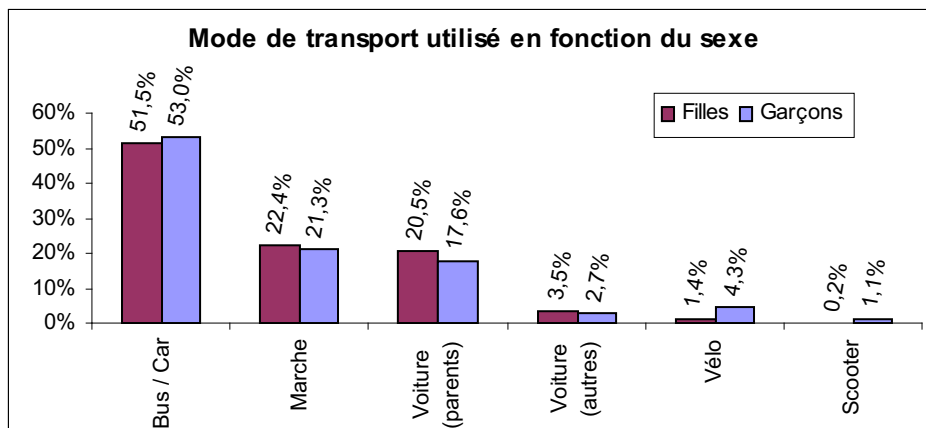
Transports collectifs



GODEFROY Stéphane, 2005.

Données : Ensemble de la population, enquêtes dans les collèges, 2002 – 2004.

GRAPHIQUE n°26 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

la part de la marche, on peut supposer que les garçons sont plus paresseux que les filles ou qu'ils n'aiment pas marcher. La prédominance du vélo chez les garçons par rapport aux filles peut, quant à elle, trouver son explication dans la tenue vestimentaire nécessaire à sa pratique.

2.2.4. Des déplacements scolaires soumis à l'influence du territoire et de l'âge des élèves

Cette première analyse des données de l'enquête nous permet de mieux connaître les modes de transport utilisés par les collégiens pour se rendre dans leur établissement scolaire [cf. tableau n°29].

TABLEAU n°29 : Les modes de transport pour se rendre au collège

Modes de transport pour se rendre au collège	
En général	Domination des transports en commun (55,4%)
En fonction du territoire	Fortes variations en fonction du territoire Marche et voiture plus fortement utilisées en milieu urbain qu'en zone rurale Marche en tête dans les communes de plus de 20 000 habitants (38%) Transports en commun supérieurs à 75% dans les communes inférieures à 1 500 habitants
En fonction de l'âge	Entre 11 et 16 ans, augmentation de la part de la marche au détriment de celle de la voiture La part des transports en commun reste stable Evolution similaire quel que soit le territoire
En fonction du sexe	Très faible différence entre garçons et filles (plus de filles en voiture que de garçons et plus de garçons que de filles à vélo)

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Il apparaît que les transports en commun dominent puisqu'ils sont empruntés par plus de 55% des élèves. Le fait que plus de la moitié des élèves se rendent au collège grâce aux TC ne constitue pas une surprise. Puisque le transport scolaire existe, les collégiens l'utilisent. De plus, pour ceux qui n'habitent pas dans la commune où ils sont scolarisés, il paraît évident que le choix est restreint. Mis à part les transports en commun ou la voiture, les élèves ont vraisemblablement peu d'autres solutions. Mais si l'autocar de ramassage passe « à coup sûr », pour que les parents conduisent leurs enfants, il faut qu'ils possèdent un véhicule, que les horaires de l'école soient compatibles avec leur horaire de travail et qu'ils acceptent de se déplacer sachant que leur enfant peut prendre l'autocar... Ce sont autant de paramètres qui jouent en faveur des autocars qui assurent le transport scolaire.

Mais on constate tout de même que les pratiques modales évoluent en fonction de différents critères et que le territoire joue un rôle important sur le mode de transport utilisé.

En effet, les élèves ont beaucoup plus recours aux transports en commun en zone rurale qu'en milieu urbain où on observe une répartition plus équilibrée entre les transports en commun, la marche et la voiture.

Une fois encore, ce constat est peu surprenant. En zone urbaine, les distances à parcourir entre le domicile et l'établissement scolaire sont souvent plus courtes qu'en milieu rural. Il en résulte que les enfants peuvent se déplacer à pied, ce qui est impossible à la campagne.

L'augmentation de la part de la voiture en milieu urbain s'explique par le sentiment d'insécurité que l'on peut éprouver à laisser de jeunes gens seuls en ville, par la dangerosité d'y être un piéton, mais aussi par le fait qu'il y ait plus de chance que le collège soit sur

l'itinéraire des parents quand ils vont travailler (ou tout du moins que cela ne les oblige pas à faire un trop grand détour).

Indépendamment du territoire, l'âge a également une forte influence sur le mode de transport. Ainsi, l'utilisation de la voiture va diminuer au profit de la marche. Cette diminution du recours à l'automobile peut s'expliquer, comme nous l'avons déjà mentionné, par le fait que les parents laissent plus de liberté à leurs enfants et que ces derniers sont demandeurs de cette liberté. Cette évolution est donc le symbole de l'autonomisation progressive des collégiens.

En revanche, le sexe des collégiens n'a pas de réelles répercussions sur les modes de transport puisque seul le vélo semble être un mode plus masculin que féminin..

Il est désormais important de savoir comment sont choisis ces modes de transport.

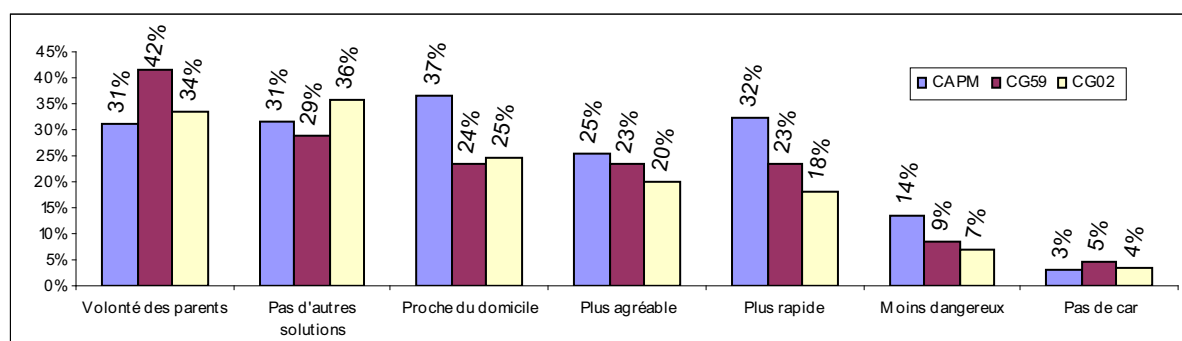
2.3. Les motivations du choix du mode de transport pour aller au collège

2.3.1. L'absence de choix guide les collégiens

A la question « pourquoi utilisez-vous ce mode de transport pour vous rendre au collège ? », les collégiens de la CAPM ont mis en avant la distance par rapport au domicile (36,6%) et la rapidité du trajet (32,1%) [cf. graphique n°27]. Ces deux éléments dictent le choix de leur mode de transport. Toutefois, il ne faut pas négliger l'absence d'autres choix (pas d'autres solutions : 31,4% et volonté des parents : 31,2%).

Les distances plus courtes dans ce milieu majoritairement urbain expliquent que les critères de distance et de rapidité soient privilégiés. Ici, on peut aisément se déplacer à pied. Ainsi, les collégiens jugent qu'il vaut mieux se déplacer à pied que de faire un détour pour se rendre à l'arrêt de bus le plus proche ou que d'être bloqué dans la circulation dans la voiture de leurs parents.

GRAPHIQUE n°27 : Les motivations en fonction du territoire



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Dans le Nord, ce sont les parents qui choisissent le mode de transport que va utiliser leur enfant (41,7%). Les collégiens sont 28,7% à déclarer ne pas avoir d'autres solutions.

Dans le département de l'Aisne, les collégiens n'ont pas le choix de leur mode de transport (35,7%), ils disent ne pas avoir d'autres solutions pour venir au collège. Ils sont 33,6% à suivre la volonté des parents.

Dans le Nord et dans l'Aisne, les parents et l'absence d'autres solutions déterminent le choix du mode de transport. En effet, les élèves qui résident dans la commune où se situe le collège sont peu nombreux. Les distances se trouvent donc rallongées. Les autocars assurant les circuits de ramassage sont souvent leur seul moyen de se rendre au collège. Comme ce dernier est trop loin pour qu'ils y viennent à pied ou à vélo et que les parents sont indisponibles, ils utilisent les transports scolaires.

On constate que la prise en compte du danger est plus forte dans la CAPM (13,6%) qu'ailleurs (8,6% dans le Nord et 7,1% dans l'Aisne). Cela est très certainement à mettre en parallèle avec le fait que les déplacements se font au sein d'une agglomération. Il en va de même pour le caractère agréable du trajet (25,4% pour la CAPM, 23,4% pour le Nord et 20,0% pour l'Aisne) et pour la rapidité de celui-ci (32,1% dans la CAPM, 23,3% dans le Nord et 18,1% dans l'Aisne).

Le fait d'être en ville oblige les collégiens à être plus vigilants (circulation, personnes mal intentionnées...), ce qui accroît le sentiment de danger et par conséquent pèse sur le caractère agréable du trajet. Ceux qui vivent à la campagne ont l'occasion de traverser des paysages paisibles, sur des routes peu fréquentées. Il paraît donc logique que leur parcours leur semble moins dangereux et plus agréable qu'un trajet urbain.

En revanche, le constat est inversé pour ce qui concerne la rapidité du trajet. En effet, les distances qui sont souvent beaucoup plus courtes en ville entraînent une perception différente du parcours qui va sembler moins long (malgré les difficultés de circulation qui peuvent se produire). En milieu rural, les paysages sont peut-être apaisants mais on note une certaine lassitude chez les élèves à cause des distances et de la « lenteur » des transports scolaires (à mettre en relation avec la taille des circuits et les horaires). Ceci donne aux collégiens le sentiment de passer beaucoup de temps à se déplacer.

Distance et rapidité dans la CAPM, volonté des parents dans le Nord et absence d'autres solutions dans l'Aisne sont donc à l'origine du choix du mode de transport des jeunes pour se rendre au collège [cf. graphique n°27, page 159].

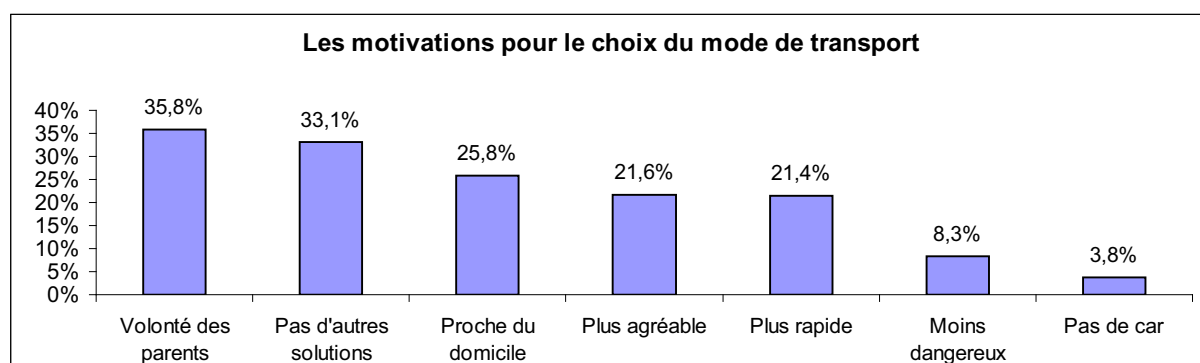
Selon le territoire, les collégiens réagissent différemment face aux modes de transport qui leur sont proposés.

La distance et le temps de parcours sont des éléments déterminants en milieu à majorité urbaine alors que là où les élèves ont recours à un ramassage scolaire, le choix se restreint et devient dans certains cas inexistant.

Au niveau global, la volonté des parents arrive en tête des facteurs qui influencent les collégiens dans le choix de leur mode de transport (35,8%) [cf. graphique n°28, page 161]. L'absence d'autres solutions est également très présente (33,1%). Viennent ensuite la distance par rapport au domicile (25,8%), le caractère agréable du parcours (21,6%) et la rapidité de celui-ci (21,4%). La prise en compte du danger ne concerne que 8,3% des collégiens et l'absence de transport en commun seulement 3,8%.

Les parents font la loi. Ceci apparaît comme étant tout à fait normal. Par conséquent, les collégiens ne choisissent pas véritablement leur mode de transport. Ils suivent les directives de leurs parents. De plus, bien souvent, ils n'ont pas d'autres solutions que celle qu'ils utilisent pour se rendre dans leur établissement scolaire, ceci est d'autant plus vrai quand l'école se situe en milieu rural. Cette absence d'autres solutions est consécutive soit à l'absence de ramassage scolaire quand l'enfant est à une distance du collège inférieure à celle couverte par les transports scolaires, soit à la seule présence de ce même service en raison de la trop grande distance qui sépare l'élève de son établissement et de l'impossibilité des parents de « jouer au taxi ».

GRAPHIQUE n°28 :

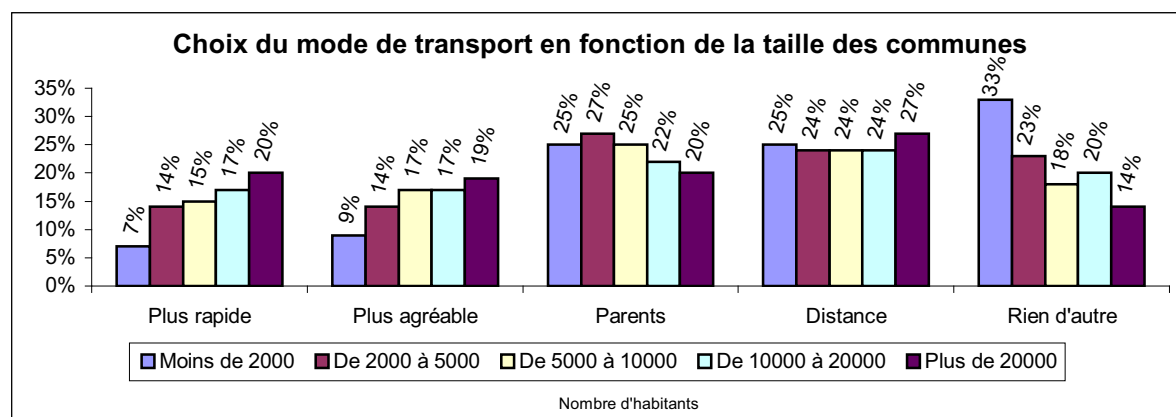


GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Si on observe les résultats de l'enquête en fonction de la taille des communes et non plus en fonction de leur appartenance « administrative » à l'un ou l'autre des territoires étudiés, on voit qu'il existe également une relation entre la taille des communes et les raisons du choix du mode de transport [cf. graphique n°28]. Bien que moins fortes que pour les modes de transport, ces variations sont tout de même notoires.

Ainsi, la volonté des parents sera beaucoup plus forte en milieu rural et dans les petites villes (environ 26%) que dans les villes de plus grande importance (20% pour celles de plus de 20 000 habitants).

GRAPHIQUE n°29 : Les motivations en fonction de la taille des communes



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On constate la même configuration concernant les élèves qui déclarent ne pas avoir d'autre solution pour se rendre au collège. Les différences sont même beaucoup plus marquées. Ainsi, on peut s'apercevoir que le choix proposé aux élèves est beaucoup plus vaste dans les grandes villes. ***Dans les villes de plus de 20 000 habitants, seulement 14% des collégiens ne semblent pas avoir d'autre choix possible alors que 33% de ceux qui viennent des communes rurales n'ont pas de solution de rechange pour se rendre dans leur établissement scolaire. Ceci peut sembler être une évidence, mais nous avons ici la preuve du déséquilibre qui existe entre milieu rural et milieu urbain et des inégalités des enfants face aux transports.*** Entre ces deux extrêmes, c'est-à-dire pour les élèves qui résident dans des communes comprises entre 2 000 et 20 000 habitants, la moyenne des enfants qui n'ont pas d'alternative s'établit aux environs de 20%.

Pour le choix du mode de transport en fonction du caractère « agréable » du parcours, on voit que celui-ci est encore une fois lié à la taille des communes. Effectivement, ***plus les villes sont importantes, plus la prise en compte du critère « parcours agréable » est important*** (19% pour les villes de plus de 20 000 habitants, 17% pour celles de 5 000 à 20 000 habitants). En revanche, ce pourcentage chute pour les plus petites communes (9% en dessous de 2 000 habitants).

Cette faible prise en compte du caractère « agréable » du mode de transport peut aisément s'expliquer par l'absence d'autre solution, par le poids des parents dans la décision des collégiens et par l'offre de transport (en milieu rural, celle-ci est moins diversifiée).

Enfin, ***pour ce qui est de la rapidité de déplacement, ce critère varie lui aussi en fonction du poids démographique des communes.*** Si le chiffre est de 20% pour les plus grandes villes étudiées, il décroît en même temps que diminue la taille des communes (14% entre 2 000 et 5 000 habitants). Ce critère de « rapidité » descend même à 7% pour les collèges se situant dans des villages.

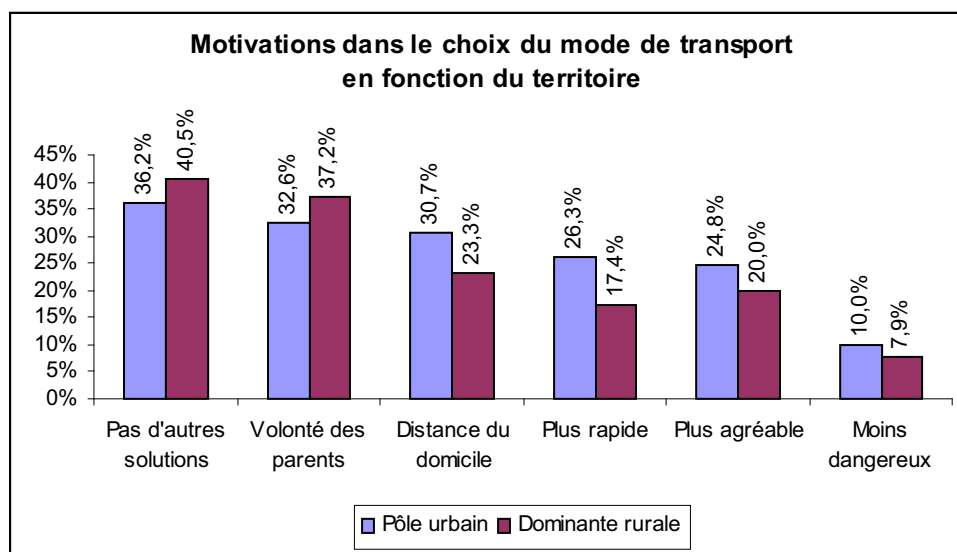
Encore une fois, ce constat peut s'expliquer par l'absence d'autre solution offerte aux ruraux, mais aussi par leur éloignement qui est incompatible avec la rapidité.

La dernière donnée soumise à ce découpage en fonction de la taille des communes qui abritent un collège est la distance. On observe qu'à la différence de tous les autres critères qui sont pris en compte dans le choix du mode de transport, celui-ci ne varie pas. En effet, on constate une réelle stabilité quelle que soit la taille des communes (25% à moins de 2 000 habitants et 27% à plus de 20 000 habitants).

L'explication que l'on peut avancer ici est que de toute façon, quel que soit le mode choisi, la distance est incompressible à moins d'un changement de domicile. Comme il est impossible de faire varier cette distance « domicile – collège », les élèves ne la perçoivent pas différemment selon le lieu dans lequel ils résident.

Comme nous l'avons fait pour l'analyse des modes de transport, nous pouvons comparer nos résultats en fonction du territoire : pôle urbain et espace à dominante rurale [*cf. graphique n°30, page 163*].

GRAPHIQUE n°30 : Les motivations en fonction du territoire



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

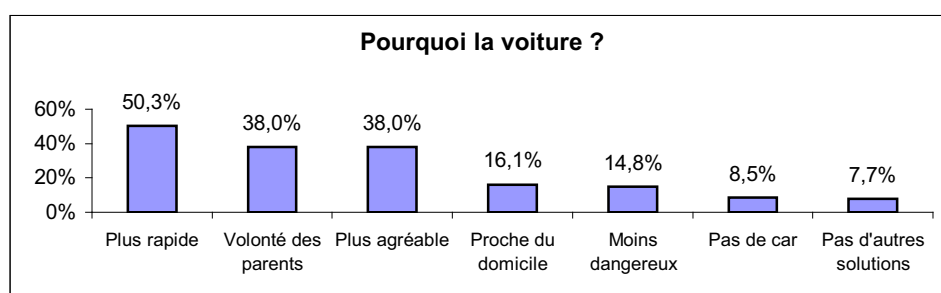
Comme pour le découpage en fonction de la taille des communes de scolarisation, ***nous observons que le territoire va avoir une incidence sur le choix du mode de transport.*** Ainsi, dans l'espace à dominante rurale, le poids de l'absence d'autre solution (40,5%) et de la volonté des parents (37,2%) est prédominant. On constate que ces deux éléments sont également très forts dans les pôles urbains. Toutefois, la distance à parcourir (30,7%), la rapidité du trajet (26,3%) et le caractère agréable de celui-ci (24,8%) prennent également une large part dans le choix du mode de transport pour les élèves des pôles urbains.

Une fois encore, nous observons que quel que soit le découpage de l'espace retenu, les données ne varient pas. On voit nettement que les collégiens de l'espace à dominante rurale ont moins de liberté quant au choix du mode de transport.

2.3.2. Les collégiens apprécient d'avantage la voiture

Les élèves qui viennent en voiture mettent en avant la rapidité de ce mode (50%) et le fait qu'ils le trouvent agréable (38%) [cf. graphique n°31]. Toutefois, ils sont également nombreux à dire que ce sont leurs parents qui décident de les emmener en voiture (38%). Mais cela ne semble pas les déranger. En effet, en voiture, les collégiens n'ont pas à se fatiguer, ils sont confortablement installés pour faire face par exemple aux aléas climatiques, cela leur permet de partager un moment de calme avec leurs parents et ils se lèvent aussi certainement plus tard.

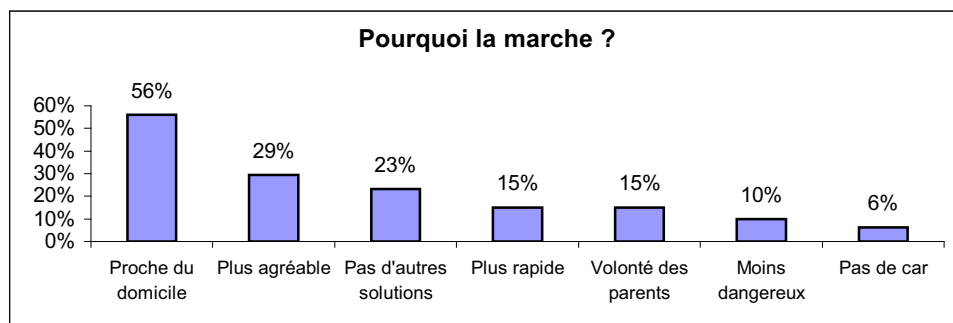
GRAPHIQUE n°31 : Les atouts de la voiture



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Ceux qui se déplacent à pied, le font à cause de la courte distance qui les sépare du collège (56%) et parce qu'ils trouvent cela agréable (29%) [cf. graphique n°32]. Ils sont 23% à ne pas avoir d'autres solutions. En effet, ce mode s'adapte particulièrement bien aux trajets de courtes distances et peut constituer une alternative aux transports en commun ou à la voiture, souvent utilisée pour des parcours très brefs.

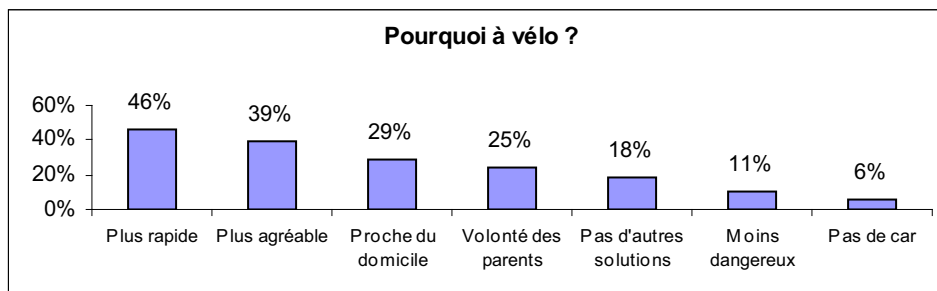
GRAPHIQUE n°32 : Les atouts de la marche



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Le vélo est choisi car il est un mode de transport jugé rapide (46%) et plaisant (39%) [cf. graphique n°33]. Les collégiens utilisent ce mode également quand ils jugent que la distance qui les sépare de leur établissement n'est pas trop grande (29%), bien qu'il soit impossible de chiffrer celle-ci. Il est assez paradoxal de constater l'abandon progressif de ce mode qui semble combiner plusieurs atouts, cette désaffection étant à mettre sur le compte de l'image « peu moderne » du vélo et sur les risques de vols et les risques corporels.

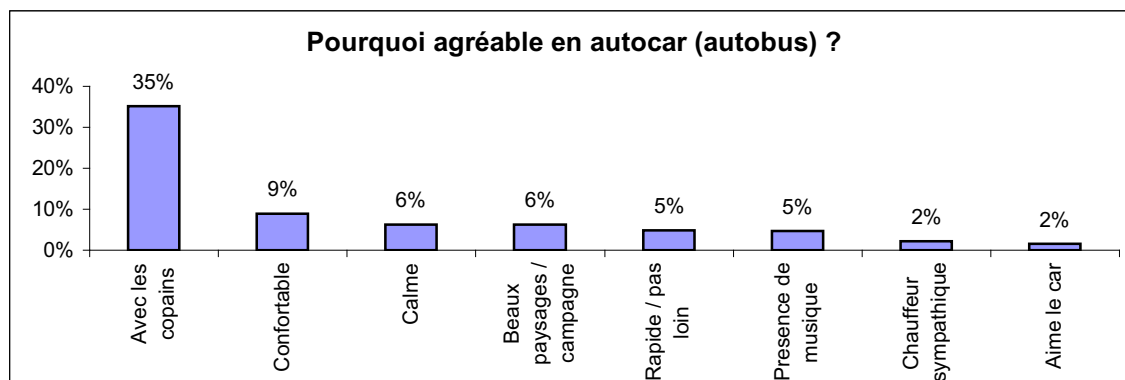
GRAPHIQUE n°33 : Les atouts du vélo



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Si le temps et la longueur du trajet sont les critères retenus pour choisir entre la voiture, la marche et le vélo, il n'en va pas de même avec les transports en commun. En effet, ceux qui les utilisent le font car ils n'ont pas d'autres solutions (46%) ou parce que les parents en ont décidé ainsi (45%). Les deux raisons peuvent être associées : comme les parents ne peuvent pas conduire leur enfant, ils leur font emprunter les transports en commun. Le seul atout des transports en commun est la présence des camarades pour effectuer le trajet [cf. graphique n°34, page 165].

GRAPHIQUE n°34 : Les atouts des transports collectifs



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Par conséquent, il nous apparaît clairement que chaque mode de transport a sa propre spécificité et que les collégiens prennent ce paramètre en compte lors de leur choix [cf. tableau n°30].

TABLEAU n°30 : Qualités et défauts des modes de transport

Voiture	Rapidité Mode agréable Volonté des parents
Marche	Distance courte Mode agréable
TC	Pas d'autres solutions Volonté des parents
Vélo	Rapidité Mode agréable Distance courte

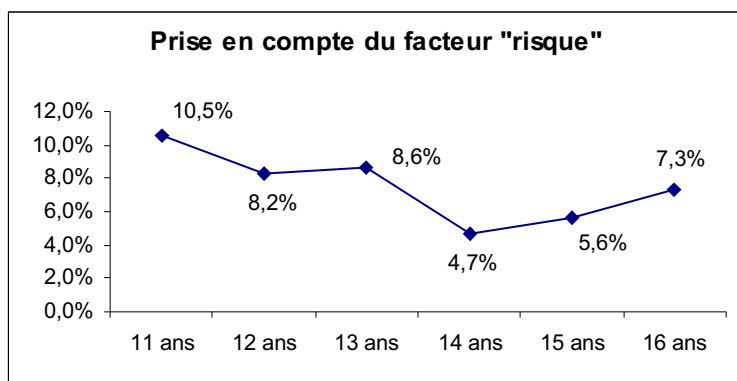
GODEFROY Stéphane, 2005.

2.3.3. Le choix du mode de transport est en partie dicté par l'âge des élèves

Avec l'âge, les collégiens ont tendance à se tourner vers des modes de transport « plus autonomes » comme la marche et le scooter au détriment de la voiture qui nécessite la présence des parents [cf. tableau n°28, page 156].

On constate qu'avec l'âge, les jeunes prennent moins en compte le facteur risque (11% à 11 ans, 5% à 14 ans et 7% à 16 ans) [cf. graphique n°35, page 166]. Il est difficile de mettre ce résultat sur le compte d'une plus grande « naïveté ». En revanche, les collégiens possèdent une meilleure perception du danger : ils savent mieux comprendre ce qui est véritablement dangereux. De plus, comme ils grandissent, ils se sentent plus forts, moins vulnérables et par conséquent moins en danger. Toutefois, on observe une variation du degré de prise en compte du risque. Ainsi, à 11 ans les collégiens sont encore protégés par les parents et n'ont pas trop à se soucier du danger (10,5%). Par la suite, ils prennent confiance en eux et occultent le danger jusqu'à 14 ans (4,7%). Mais il semblerait qu'au-delà de cet âge, les collégiens prennent conscience des risques. C'est pourquoi la prise en compte de ces dangers s'accroît.

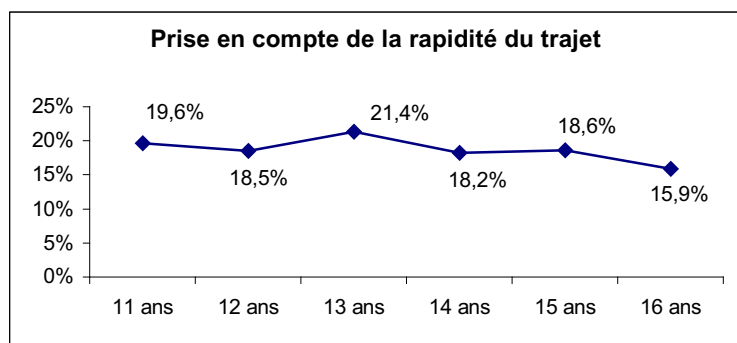
GRAPHIQUE n°35 : Prise en compte du facteur « risque » dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La rapidité du parcours est, elle aussi, de moins en moins importante aux yeux des jeunes (20% à 11 ans et 16% à 16 ans) [cf. graphique n°36]. Ceci est assez paradoxal, étant donné que nous verrons par la suite que plus ils vieillissent, plus les collégiens jugent leur parcours trop long. Toutefois, ce critère est de moins en moins déterminant dans leur choix de mode de transport. Ceci est très probablement lié au fait que les élèves sont de plus en plus autonomes et par conséquent, ils vont privilégier la liberté (marche, TC avec les camarades) à la rapidité de transport (voiture avec les parents).

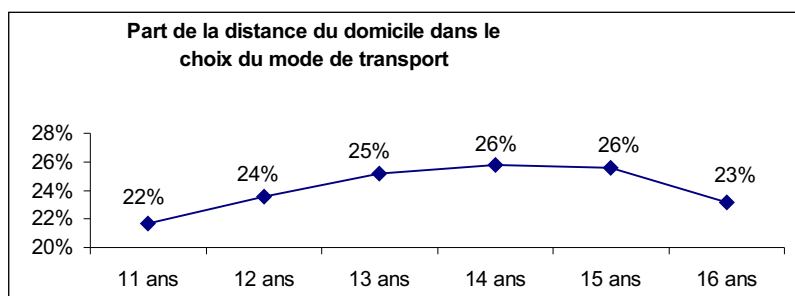
GRAPHIQUE n°36 : Prise en compte de la rapidité du trajet dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

En revanche, on constate que la distance joue un rôle un peu plus fort (22% à 11 ans et 26% à 15 ans) [cf. graphique n°37, page 167]. Encore une fois, on impute ce fait au changement de mode de transport qui s'effectue dans le temps. A pied ou en voiture, l'importance de la distance n'est pas la même. Comme ils sont plus nombreux à venir à pied, la distance est un critère qu'ils sont amenés à prendre davantage en considération qu'ils ne le faisaient auparavant.

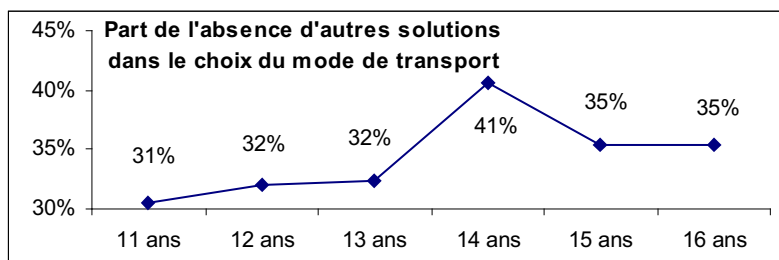
GRAPHIQUE n°37 : Prise en compte de la distance à parcourir dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

De même, l'absence d'autres solutions se fait de plus en plus sentir (31% à 11 ans, 35% à 16 ans et un pic à 41% à 14 ans) [cf. graphique n°38]. Cette fois-ci, il nous faut reparler des besoins d'autonomie et de liberté des adolescents. En effet, alors qu'ils voudraient s'émanciper, ils se rendent compte que leur choix est très limité. Finalement, les parents leur laissent plus de responsabilité mais bien souvent, le choix se limite à une seule possibilité. Ils n'ont donc que l'illusion d'autonomie. La pointe que l'on observe à 14 ans est difficilement explicable. Il s'agit peut-être des « frustrés » à qui les parents n'ont pas voulu acheter un scooter !

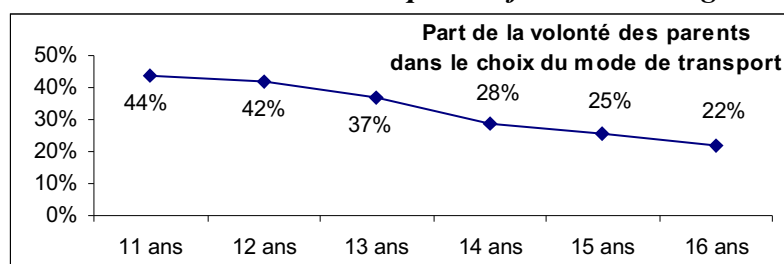
GRAPHIQUE n°38 : Prise en compte de l'absence d'autres solutions dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Mais on constate surtout que plus les collégiens vieillissent, moins les parents décident pour eux (44% à 11 ans et 22% à 16 ans) [cf. graphique n°39, page 168]. De nouveau, nous voici face à un thème apprécié par les sociologues : l'autonomisation des enfants. Il n'est peut-être pas utile de revenir en détail sur les raisons de cette évolution puisque nous les avons déjà évoquées à plusieurs reprises. Nous nous contenterons donc d'une simple énumération : parents moins craintifs, enfants qui prennent de l'assurance, qui ont besoin d'apprendre à se débrouiller par eux-mêmes et qui souhaitent acquérir une certaine forme d'autonomie vis-à-vis de leurs parents. En effet, si l'on peut considérer qu'il s'agit d'enfants à leur entrée au collège, il faut garder à l'esprit que très rapidement, ces derniers deviennent des adolescents. Ceci justifie une mentalité et un comportement différents.

GRAPHIQUE n°39 : Prise en compte de l'avis des parents dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Si l'on souhaite comparer l'évolution du principal facteur, la volonté des parents, par rapport aux modes de transport, on s'aperçoit qu'avec l'âge, l'influence des parents se fait de moins en moins sentir [cf. tableau n°31]. On observe donc une corrélation entre l'utilisation de la voiture et le rôle des parents dans le choix du mode de transport. On constate l'évolution inverse pour la marche. Moins les parents interviennent dans le choix du mode de transport, plus les collégiens se déplacent à pied. En revanche, il semble qu'il n'y ait pas de relation entre le rôle des parents dans le choix du mode de transport et l'utilisation des transports en commun. Pour ce mode, on peut supposer que c'est l'absence d'autres solutions qui contraint les jeunes à prendre les ramassages scolaires. L'autonomisation des collégiens se fait donc par ce report modal de la voiture vers la marche [cf. graphique n°40, page 169].

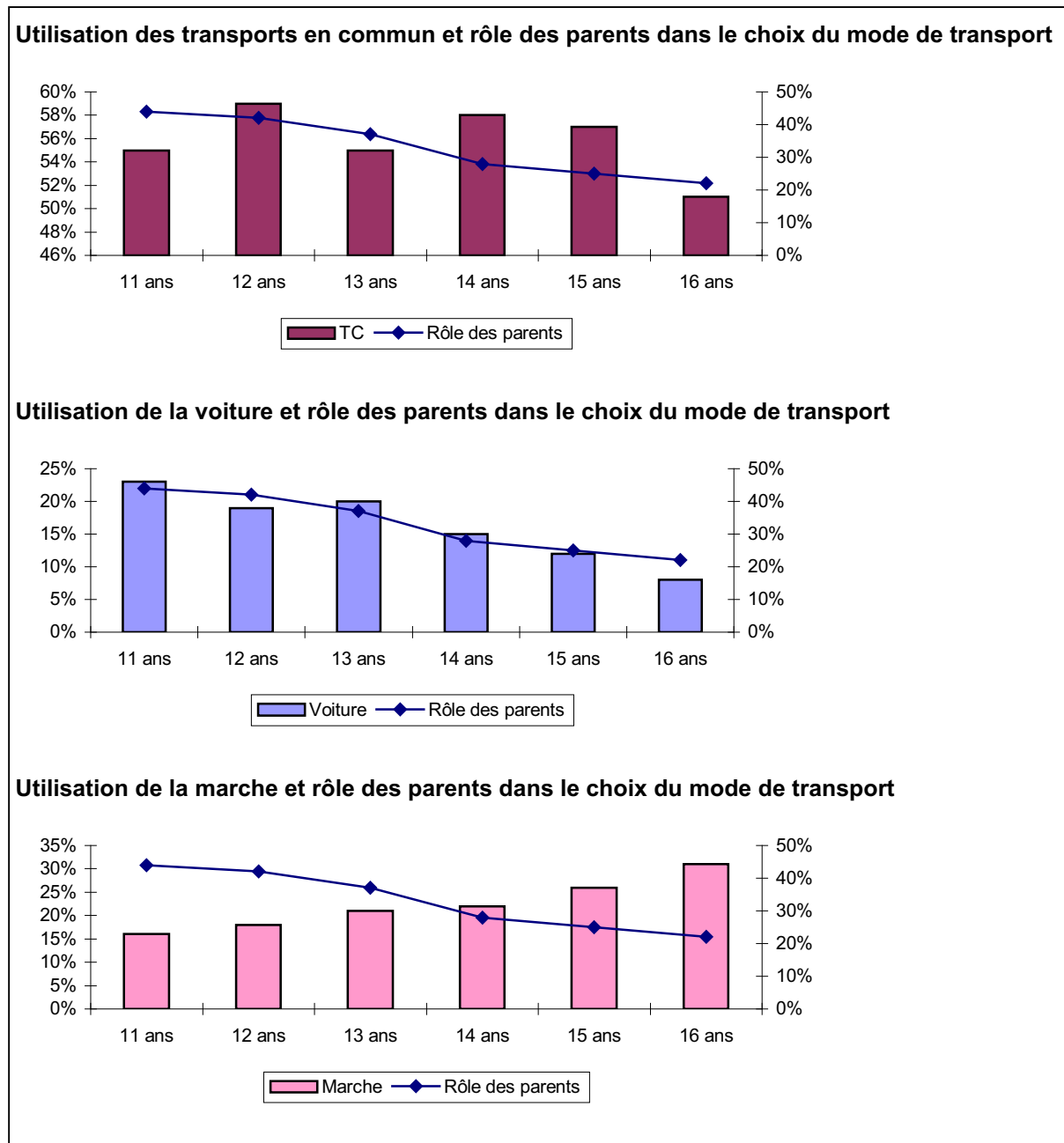
Les autres questions posées nous montrent qu'ils sont moins exigeants sur le confort (8% à 11 ans et 3% à 16 ans), que la présence des camarades est, elle aussi, de moins en moins prise en compte dans le choix du mode de transport (24% à 11 ans et 18% à 16 ans) et que le caractère agréable du parcours n'évolue que très peu avec l'âge (20% à 11 ans, 18% à 14 ans et 20% à 16 ans).

TABLEAU n°31 : Critères du choix du mode de transport en fonction de l'âge

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Volonté des parents	43,9%	41,6%	36,6%	28,5%	25,4%	22,0%
Pas d'autres solutions	30,5%	32,0%	32,3%	40,5%	35,3%	35,4%
Plus agréable	24,6%	22,0%	19,3%	18,4%	20,1%	23,2%
Proximité du domicile	21,7%	23,5%	25,2%	25,8%	25,6%	23,2%
Plus rapide	19,6%	18,5%	21,4%	18,2%	18,6%	15,9%
Facteur "risque"	10,5%	8,2%	8,6%	4,7%	5,6%	7,3%
Pas de transports collectifs	4,9%	4,0%	3,2%	3,6%	3,0%	3,0%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

GRAPHIQUE n°40 : Evolution du rôle des parents dans le choix du mode de transport



GODEFROY Stéphane, 2005.
 Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

A la vue de ces résultats, on peut affirmer que les collégiens subissent leurs déplacements puisque ce sont les parents qui décident du mode de transport qu'ils doivent utiliser. Toutefois, cette contrainte diminue avec le temps et l'émancipation progressive des collégiens.

2.3.4. Garçons et filles choisissent les mêmes modes de transport

Garçons et filles choisissent leur mode de transport pour les mêmes raisons : ils n'ont pas le choix [cf. tableau n°32]. Mais cette absence d'autres solutions semble toucher un peu plus les filles : 38,1% se plient à la volonté des parents contre 33,3% des garçons et 39,1% n'ont pas d'autres solutions contre 37,9% des garçons.⁵ Le sentiment d'insécurité étant toujours plus fort quand il s'agit des filles, il paraît logique que les parents les protègent davantage et par conséquent leur imposent leur mode de transport.

TABLEAU n°32 : Le choix du mode de transport en fonction du sexe

	Garçons	Filles
Volonté des parents	33,3%	38,1%
Pas d'autre choix	37,9%	39,1%
Distance à parcourir	36,9%	36,4%
Rapidité du trajet	22,9%	19,9%
Caractère agréable	24,3%	21,0%
Prise en compte du danger	10,6%	6,2%

Chiffres obtenus en regroupant les réponses similaires des questions ouvertes : « autres raisons ».

GODEFROY Stéphane, 2005.

Source : Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Une même proportion de garçons que de filles prennent en compte la distance (36,9% des garçons et 36,4% des filles).

En revanche, les garçons portent plus d'intérêt au caractère agréable du parcours (24,3% contre 21,0% des filles), à la rapidité (22,9% contre 19,9%) et au danger (10,6% contre 6,2%). Ici, nous pouvons faire tomber un cliché car nous aurions pu nous attendre à ce que les filles attachent plus d'importance au caractère agréable que les garçons. De même il est assez surprenant de constater que les garçons prennent en compte le danger d'une manière beaucoup plus sérieuse que les filles. On aurait pu penser qu'ils se sentaient forts et « imperméables aux risques ». Cela s'explique sans doute par le fait que les parents protègent davantage leurs filles, notamment en les accompagnant. Ces dernières se déplacent donc avec un sentiment renforcé de sécurité.

2.3.5. Une mobilité contrainte pour les déplacements scolaires

Nous connaissons désormais les raisons qui poussent les collégiens à se tourner vers un mode de transport plutôt qu'un autre [cf. graphique n°28, page 161]. Les deux principaux

⁵ Chiffres obtenus en regroupant les réponses similaires des questions ouvertes.

arguments évoqués par les collégiens sont l'influence des parents (36%) et l'absence d'autres solutions (33%). Nous pouvons par conséquent répondre à l'une de nos hypothèses de départ : **la mobilité des collégiens est contrainte** tout du moins pour les déplacements scolaires. En effet, les élèves n'ont pas véritablement le choix de leur mode de transport : soit les parents décident pour eux (surtout pour les plus jeunes), soit le choix est extrêmement limité voire nul (essentiellement pour ceux qui habitent loin de leur commune de scolarisation) et ils doivent se tourner vers les transports scolaires ou la voiture des parents quand ceux-ci peuvent ou veulent bien les accompagner.

Il semblerait donc que les petits citadins soient plus libres que leurs camarades de la campagne.

Les critères de choix évoluent d'ailleurs sensiblement en fonction du territoire. Ainsi, en milieu à dominante urbaine, la distance et la rapidité du parcours prennent davantage d'importance qu'en zone à dominante rurale où le choix est plus restreint (absence d'autres solutions : 36%). Ceci différencie les jeunes citadins et les jeunes « ruraux », les premiers jouissant d'une liberté plus grande en raison d'un plus grand choix possible de modes de transport, d'une distance à parcourir plus faible et par conséquent d'une meilleure accessibilité au collège.

L'âge des élèves a un effet sur le premier élément cité par les collégiens : la volonté des parents. Plus les enfants vieillissent, plus l'influence de cette dernière décroît. Comme nous avons déjà pu le démontrer, cela relève de l'autonomisation progressive des collégiens et de leur passage du statut d'enfant à celui d'adolescent, avec tous les changements que cela peut impliquer au niveau des mentalités, des comportements et des pratiques.

TABLEAU n°33 : Le choix du mode de transport pour se rendre au collège

Choix du mode de transport	
En général	La volonté des parents est le principal critère de sélection du mode de transport (36%)
	L'absence d'autres solutions est l'autre élément qui motive ce choix (33%)
	Les autres paramètres pris en compte sont la distance, le caractère agréable du trajet et la rapidité de celui-ci
En fonction du territoire	La distance (37%) et le temps de parcours (32%) prédominent en milieu à majorité urbaine En milieu à dominante rurale, c'est l'absence d'autres solutions qui prévaut (36%)
En fonction de l'âge	La volonté des parents se fait de moins en moins forte entre 11 et 16 ans (passage de 44% à 22%)
En fonction du sexe	Très peu de différence entre garçons et filles

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Nous connaissons désormais les modes de transport utilisés par les jeunes pour se rendre au collège [cf. tableau n°33] et nous savons que ces déplacements sont contraints. Il nous faut nous interroger sur la perception des collégiens.

2.4. La perception du trajet « scolaire »

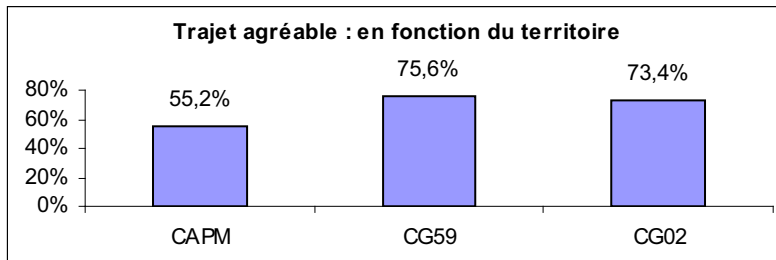
2.4.1. Des trajets jugés agréables et peu dangereux

Quand on leur demande ce qu'ils pensent de leur trajet, les collégiens de la CAPM ne sont que 55,2% à trouver leur parcours agréable alors que ceux du Nord sont 75,6% et ceux de l'Aisne 73,4% [cf. graphique n°41, page 172]. Si nous avons pu constater précédemment

que les jeunes citadins sont plus libres dans leurs déplacements que leurs homologues de la campagne, en revanche, nous observons que les déplacements sont moins agréables dans la CAPM que dans les autres territoires étudiés.

A ce stade de notre étude, nous pouvons émettre l'hypothèse que les trajets effectués en milieu à dominante urbaine sont perçus comme étant plus dangereux car ils sont soumis à une circulation routière plus forte. Les élèves se doivent par conséquent d'être plus vigilants. Ils ne peuvent donc pas juger leur trajet agréable.

GRAPHIQUE n°41 :



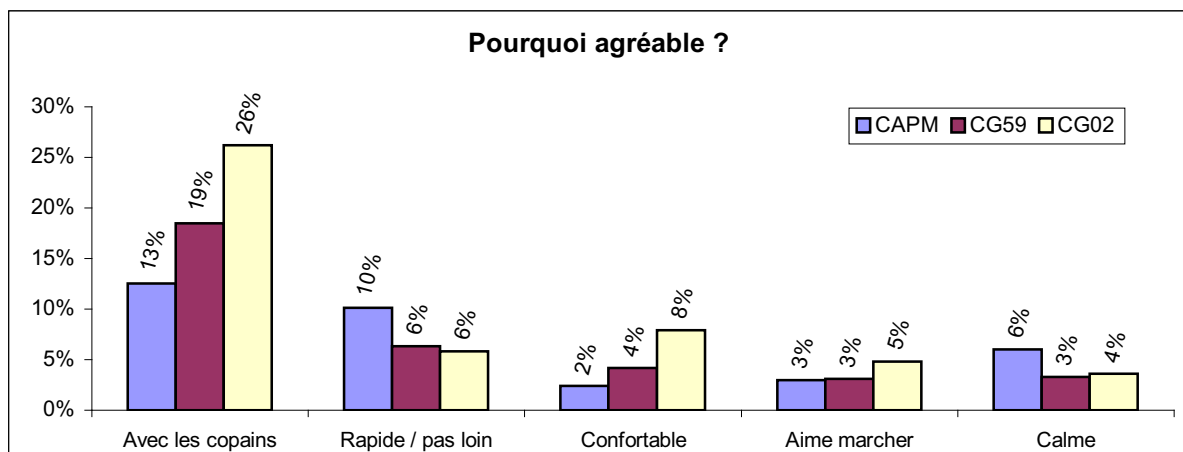
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour les enfants de la CAPM, la présence des copains est la première source de satisfaction. Grâce à eux, 13% des collégiens jugent leur parcours agréable [cf. graphique n°42]. Viennent ensuite la rapidité du déplacement (10%) et le calme (6%).

Pour les élèves du Nord, ce sont également les camarades (19%) et la rapidité (6%) qui rendent le parcours agréable.

Dans l'Aisne, c'est une fois encore grâce aux camarades que le trajet semble agréable (26%). Mais, c'est le confort qui arrive en deuxième position (8%), juste devant la rapidité (6%). La présence du confort en deuxième position peut s'expliquer par la longueur des trajets auxquels sont soumis les élèves du milieu rural. Ces derniers apprécient donc d'être bien installés car ils savent qu'ils vont passer un temps non négligeable en déplacement.

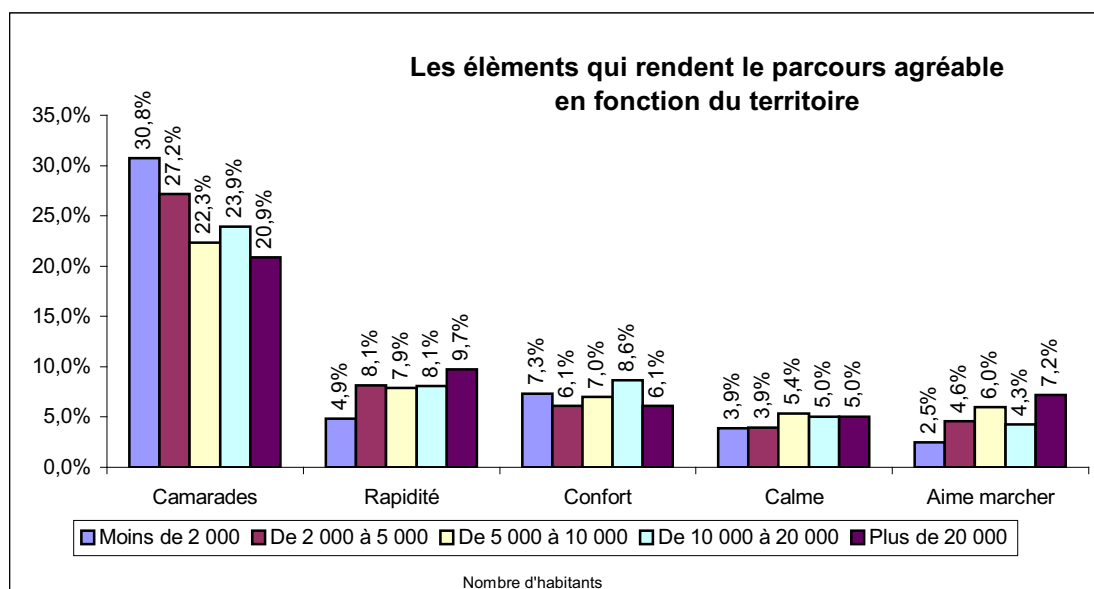
GRAPHIQUE n°42 : Les paramètres qui rendent le parcours agréable en fonction du territoire étudié



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

En fonction de la taille des communes, on observe que, plus les communes de scolarisation sont peuplées, moindre est l'importance de la présence des camarades [cf. graphique n°43]. Ceci s'explique par les modes de transport empruntés. En milieu rural, la grande majorité des collégiens ont recours aux transports en commun. Par conséquent, la présence de leurs camarades est primordiale (30,8%). Dans les villes de plus de 20 000 habitants, les camarades contribuent à rendre le parcours agréable (20,9%) mais un autre paramètre se renforce : la rapidité (9,7%). Ce critère est plus faiblement présent dans les communes rurales (4,9%) puisque les élèves empruntent les transports collectifs.

GRAPHIQUE n°43 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

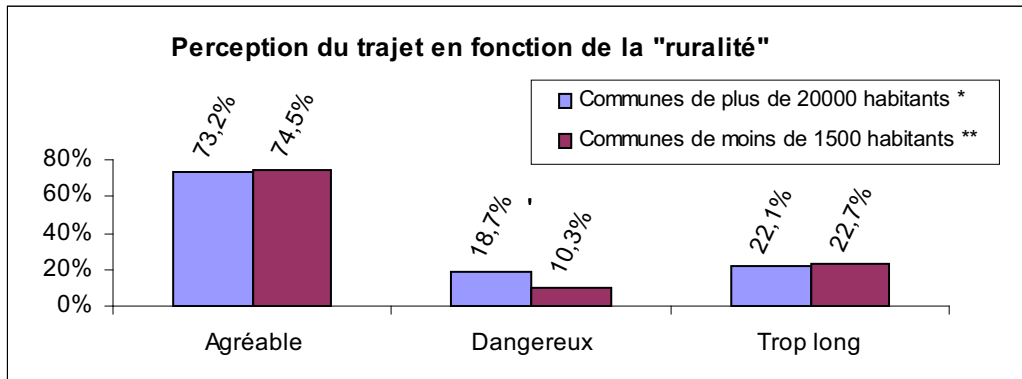
D'une manière générale, c'est la présence des camarades qui ressort. Ainsi, on voit que le trajet est mis à profit pour être avec ses amis. Les élèves apprécient et profitent ensemble de cet espace de liberté où ils se retrouvent entre eux, qu'ils soient à pied ou dans les transports en commun, sans la présence des parents ou du personnel de l'Education Nationale pour les surveiller. Ils peuvent profiter du temps que dure le trajet pour se dire ce qu'ils veulent et faire ce que bon leur semble.

On observe donc que dans la majorité des cas, les collégiens jugent leur trajet agréable (71,9%).

En comparant une fois encore les communes de plus de 1 500 habitants avec celles de plus de 20 000 habitants, on remarque cette fois-ci d'infimes différences au niveau de la perception [cf. graphique n°44, page 174]. Ceci infirme l'hypothèse que nous venons juste d'émettre sur la « dangerosité » du trajet en milieu à dominante urbaine qui aurait une répercussion sur la perception des collégiens. Le phénomène que nous avons observé est donc spécifique à l'agglomération de Montbéliard. Malheureusement, il nous est impossible de dire si cela est à mettre en relation avec la qualité des transports collectifs de l'agglomération, avec les voies de circulation, la population ou d'autres facteurs.

Le seul changement intervient au niveau de la perception du danger. En effet, dans les communes de plus de 20 000 habitants, quand on demande aux collégiens si leur trajet est dangereux, ils sont 18,7% à répondre par l'affirmative. Ils ne sont que 10,3% dans les communes de moins de 1 500 habitants.

GRAPHIQUE n°44 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

* Saint Quentin (Aisne), Montbéliard (CAPM), Laon (Aisne), Hazebrouck (Nord).

** Condé sur Brie, Corbeny, Moÿ de l'Aisne, Cuffies, Beaufort (toutes dans l'Aisne).

Assez étrangement, il ne semble pas exister de relation très significative entre la perception du trajet et la taille de la commune dans laquelle se situe le collège.

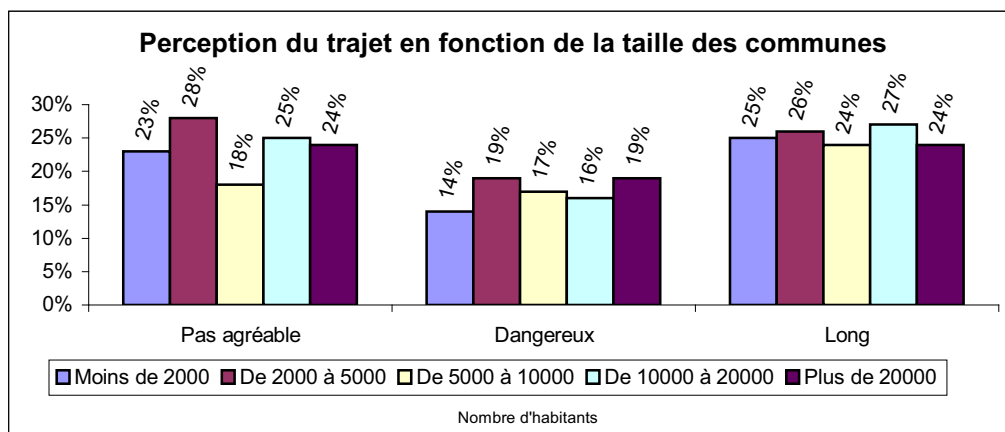
En effet, *quelle que soit la localisation de leur établissement scolaire, tous les enfants jugent leur déplacement d'une manière assez similaire* [cf. graphique n°45].

On peut juste observer deux différences qui nous obligent à nuancer notre conclusion.

La première concerne la perception du danger qui est visiblement moins grande en milieu rural (14%) qu'en milieu urbain (entre 16% et 19%) mais la différence reste faible.

L'autre différence s'observe dans la perception « agréable » du déplacement. En effet, d'une manière plutôt inexplicable, le trajet est beaucoup moins agréable dans les villes de 5000 à 10 000 habitants (18%) qu'ailleurs (entre 23% et 28%).

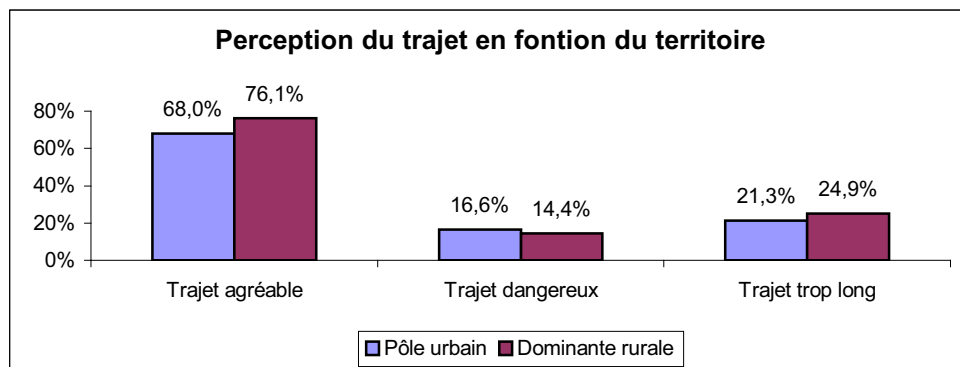
GRAPHIQUE n°45 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

L'absence de variation de la perception se confirme également en observant la perception des collégiens des pôles urbains et ceux de l'espace à dominante rurale [cf. graphique n°46].

GRAPHIQUE n°46 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

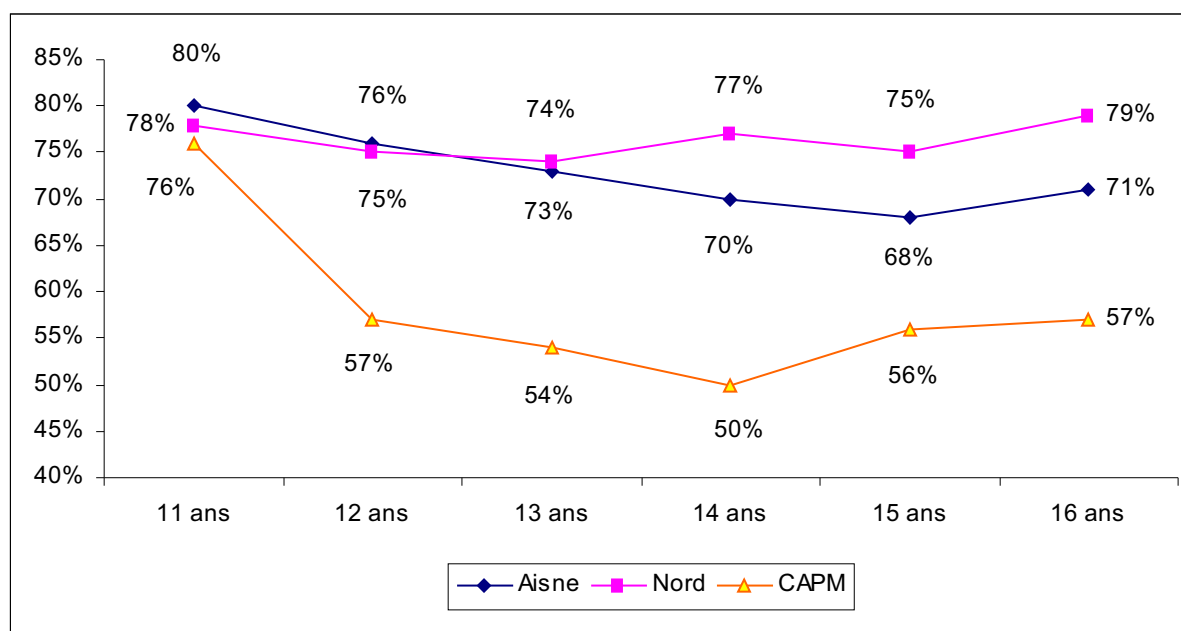
Nous constatons tout de même ici une différence concernant le caractère agréable du trajet. En effet, les déplacements réalisés dans l'espace à dominante rurale sont plus agréables que ceux qui se déroulent dans les pôles urbains (76,1% contre 68,8%). La tranquillité des routes et la faiblesse de la circulation expliquant certainement cela. Il est étonnant d'observer cette différence ici alors qu'elle n'apparaissait pas auparavant. Toutefois, nous nous devons de rappeler que seulement 55,2% des élèves de la CAPM jugent leur trajet agréable et que toutes les communes de ce territoire sont assimilées à des pôles urbains. La différence est donc liée à ce paramètre. Par conséquent, nous ne pouvons pas tirer de conclusion de cette différence entre l'espace à dominante rurale et les pôles urbains. Si nous faisons abstraction des résultats obtenus dans la CAPM, les élèves des pôles urbains qui jugent le trajet agréable sont 73,8%. L'écart est donc minime avec l'espace à dominante rurale.

Nous pouvons formuler les mêmes observations concernant la dangerosité et la durée des parcours : aucune différence majeure n'apparaît.

Le territoire a donc moins d'influence sur la perception du trajet que ce que nous aurions pu imaginer.

De même, l'âge n'a que peu de répercussion sur la perception des collégiens [cf. graphique n°47, page 176]. Les jugements restent constants. On constate une légère détérioration de l'opinion dans le département de l'Aisne : passage de 80% de trajets agréables à 11 ans à 71% à 16 ans. Au sein du département du Nord et de la CAPM, on observe une grande stabilité du perçu, excepté entre 11 et 12 ans pour la CAPM. En effet, on remarque une chute spectaculaire entre 11 et 12 ans : 76% des trajets sont perçus comme agréables à l'âge de 11ans et seulement 57% à 12 ans. Cette détérioration est d'ailleurs assez surprenante, au vu de la stabilité dans les autres territoires d'étude et de la stabilité sur le reste de la période. La baisse de l'accompagnement que nous avons observée au fur et à mesure que les élèves vieillissent n'est peut-être pas étrangère à ce phénomène. Les enfants se trouvent livrés à eux-mêmes pour la première fois dans la ville, ce qui peut les « effrayer ». Ensuite, ils s'habituent à leur nouvel environnement, cela expliquerait la stabilité de la perception entre 12 et 16 ans.

GRAPHIQUE n°47 : Evolution du caractère agréable du trajet en fonction de l'âge et de la ruralité



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

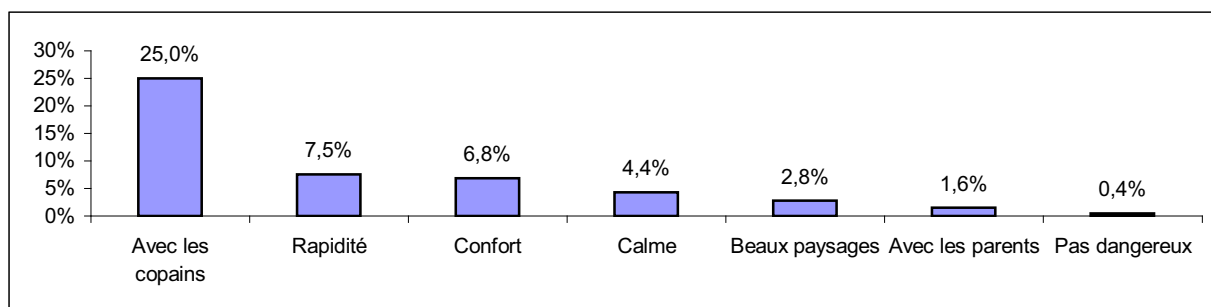
On en déduit que si le trajet est agréable à un élève de 11 ans, il n'y a pas de raison que cela change par la suite, hormis suite à un changement de mode de transport, à un déménagement ou à une refonte des circuits de ramassage scolaire. Les variations ne pouvant s'expliquer que par un changement de mentalité : passage de l'enfance à l'adolescence, frustration pour certains de ne pas avoir de scooter à 14 ans, prise de conscience du danger...

On observe que quels que soient le territoire et l'âge des élèves, le caractère agréable du trajet reste constant, excepté ce que nous avons mis sur le compte de « la découverte du monde urbain ». Il en va de même pour le caractère dangereux.

Si l'on cherche à savoir quels critères sont retenus par les collégiens pour définir le caractère agréable, l'on voit que ce sont les camarades qui font la différence [cf. graphique n°48, page 177]. En effet, 25,0% de ceux qui trouvent le parcours agréable mettent en avant la présence de leurs camarades quand ils sont à pied comme lorsqu'ils empruntent les transports en commun. Viennent ensuite, mais loin derrière, la rapidité du parcours (7,5%) et le confort du mode de transport (6,8%). Nous avons déjà expliqué les raisons de l'importance de la présence des amis dans les déplacements (moment de liberté, sans surveillance) et du confort (surtout quand le trajet est long). La rapidité peut quant à elle être appréciée pour différentes raisons. Tout d'abord, un trajet plus court signifie moins de temps perdu si l'on considère que le temps on passé à se déplacer ne peut être valorisé, par exemple pour s'adonner à d'autres activités. Ensuite, plus le trajet sera effectué rapidement, moins les élèves seront obligés de se lever tôt le matin et, le soir, ils disposeront de plus de temps chez eux.

Il convient de noter, que là aussi, les collégiens sont nombreux à ne pas savoir expliquer pourquoi ils jugent le parcours agréable ou non.

GRAPHIQUE n°48 : Facteurs qui permettent aux collégiens de juger le trajet agréable



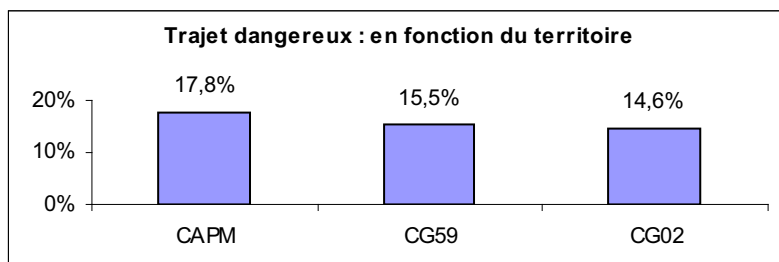
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Il nous faut nous attarder sur la perception du trajet pour les élèves de Montbéliard. Nous avons pu constater que celui-ci n'est agréable que pour un peu plus de la moitié des collégiens. Pourtant, il nous est apparu que le fait de se déplacer en milieu urbain ou en milieu rural n'a pas de réelle incidence sur la perception. Il nous faut donc chercher les explications ailleurs. Nous pouvons ici mettre en avant le sentiment d'insécurité qu'ils éprouvent. En effet, ils sont 17,8% à juger leur parcours dangereux. Ces derniers mettent en avant la trop forte circulation routière (5,5%). Pour les autres, il est impossible de savoir ce qui rend le trajet dangereux (absence de réponse), hormis de supposer que la circulation est plus dangereuse à Montbéliard que dans l'Aisne ou dans le Nord (ce qu'il faudrait prouver !), cette caractéristique de la CAPM reste inexplicable [cf. graphique n°49].

15,5% des collégiens du Nord jugent leur parcours dangereux. Ils mettent cela sur le compte du manque de place dans les autocars (2,5%) et sur la manière de conduire des chauffeurs (3,4%). On peut donc remarquer que les élèves observent avec attention les transports scolaires.

Dans l'Aisne, les parcours semblent moins dangereux (14,6%) aux collégiens. Ces derniers sont 7,7% à se plaindre de la manière de conduire des chauffeurs et également 7,7% à accuser la circulation routière. Il est peu probable que les axonais soient de meilleurs conducteurs que les autres et que les jeunes picards soient moins sensibles aux dangers que les autres. La moins grande dangerosité des trajets vient surtout des parcours empruntés qui se font pour une large part en pleine campagne. Par conséquent, le paysage est apaisant, tout est calme, les élèves ont moins de raisons d'être stressés et surtout, la circulation automobile est beaucoup plus faible [cf. photographies n°15 et 16, page 178]. Les risques d'accidents sont donc moins élevés ou tout du moins, ils le sont en apparence. De même, pour ceux qui se déplacent à pied, les risques encourus sur les trottoirs d'un petit village sont souvent moindres qu'en ville.

GRAPHIQUE n°49 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

PHOTOGRAPHIE n°15 :



Un autocar de la RTA qui reconduit les collégiens le soir.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°16 :



Un autocar de la RTA qui conduit les élèves au collège.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

Enfin, les parcours sont jugés assez peu dangereux par les élèves (15,2%). Mais 12,3% des enfants ne savent pas si leur trajet est dangereux ou non. La circulation (11,4%) et la manière de conduire des chauffeurs (11,0%) sont à la base du sentiment d'insécurité ressenti par les collégiens.

Il faut bien garder à l'esprit qu'il s'agit ici de la perception des élèves plus que de la réalité. En effet, un enfant de 11 ans n'a pas forcément la même idée du danger qu'un de 16 ans, et ce dernier n'a pas la même vision qu'un adulte. Leur impression peut être faussée : certains sont téméraires ou inconscients du danger, d'autres sont plus craintifs ou peuvent être « apeurés » par des parents qui ne cessent de les mettre en garde contre les dangers.

Nous pouvons tout de même constater que **le milieu de vie a une répercussion sur la perception de la dangerosité du trajet.** La circulation plus intense et la population plus nombreuse sont à n'en pas douter à la base de ce sentiment.

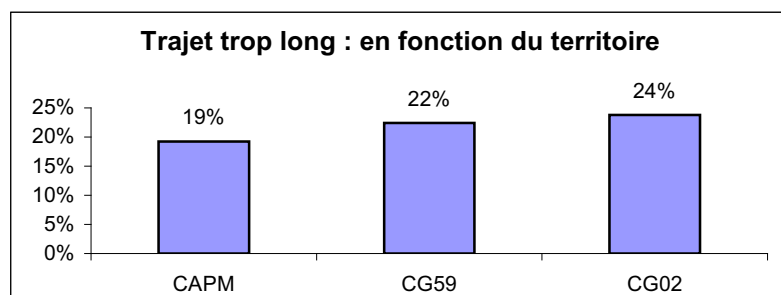
2.4.2. Le territoire influence la perception du temps de parcours

Les collégiens de la CAPM ne sont que 19% à juger leur parcours trop long. Ils sont 22% dans ce cas dans le Nord et 24% dans l'Aisne. Ceci reflète parfaitement les temps de parcours pour se rendre au collège [cf. graphique n°50].

Mais aucun n'est capable d'expliquer pourquoi ce trajet paraît trop long. Ils sont 10% dans l'Aisne et 7% dans le Nord à mettre en cause le trop grand nombre d'arrêts effectués par les autocars. Les collégiens du département de l'Aisne sont 16% à dire qu'ils habitent trop loin du collège. Mais ces données ne concernent que 21% des enfants car 79% n'ont pas répondu à la question (145 élèves ont répondu ainsi sur les 901 élèves qui jugent le parcours trop long). Il s'agit ici, plus d'une incapacité des enfants à définir les causes que d'un refus de s'exprimer.

Ces réponses permettent tout de même de remettre en cause les circuits de ramassage scolaire. Mais il est difficile qu'il en soit autrement quand les élèves sont « dispersés » dans l'espace.

GRAPHIQUE n°50 :



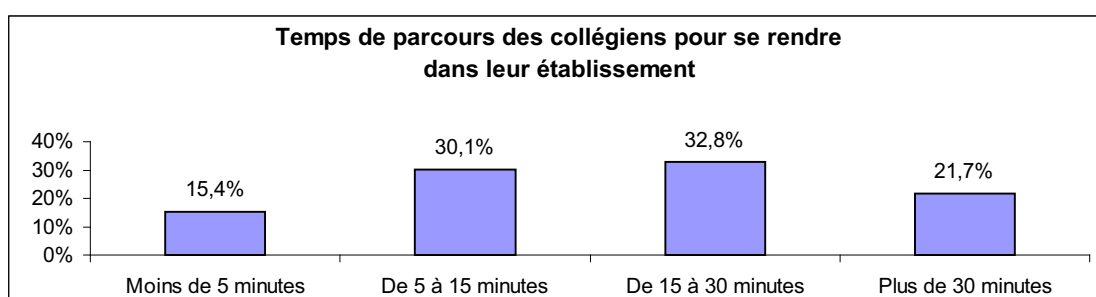
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Toutefois, le trajet peut également paraître long en zone urbaine (19% des élèves de la CAPM). Mais dans ce cas, il s'agit davantage des distances qu'il faut parcourir à pied et des aléas de la circulation routière (feux, encombrements).

On constate également que la taille des communes de scolarisation n'a pas d'influence sur les trajets jugés trop longs. En effet, on observe que la part de ces derniers est toujours comprise entre 24% et 27% [cf. graphique n°45, page 174]. La différence entre les communes de moins de 2 000 habitants et celles supérieures à 20 000 habitants n'étant que d'un point (24% et 25%). Il semblerait finalement que la perception « temporelle » du trajet soit indépendante du territoire.

Plus de 60% des élèves mettent entre 5 et 30 minutes pour se rendre au collège (30,1% ont entre 5 et 15 minutes de trajet et 32,8% entre 15 et 30 minutes) [cf. graphique n°51]. Une large majorité des collégiens a donc moins d'une demi-heure de transport. Toutefois, on constate que plus d'un élève sur cinq doit « subir » un trajet supérieur à une demi-heure.

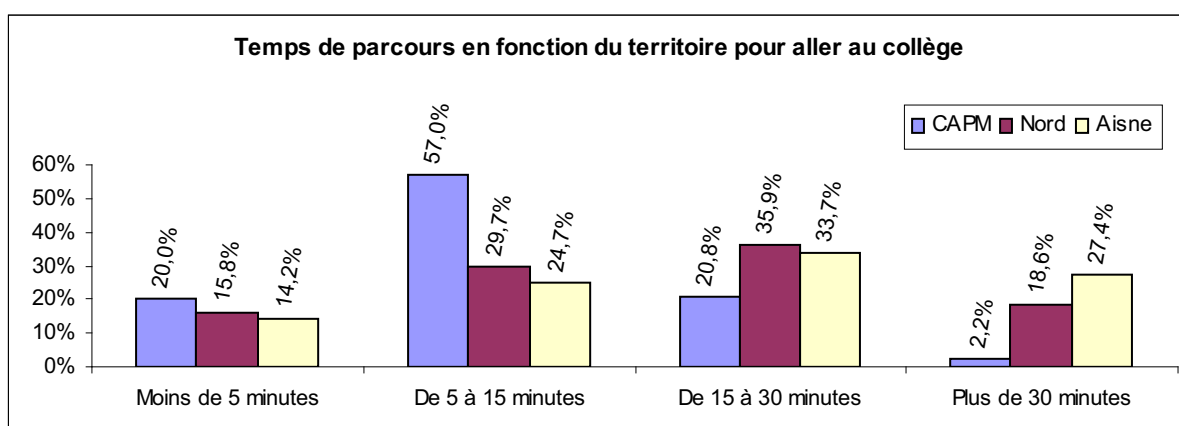
GRAPHIQUE n°51 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Ces résultats évoluent en fonction des territoires. Ainsi, à Montbéliard, 77% des enfants ont un trajet inférieur à 15 minutes et 20% d'entre eux mettent moins de 5 minutes pour se rendre au collège [cf. graphique n°52]. Ils ne sont que 2,2% à avoir plus de 30 minutes de temps de transport. Ceci semble bien refléter la situation en milieu urbain. Les plus proches peuvent se déplacer à pied, les autres se font conduire ou empruntent les TC mais sur des distances qui restent faibles (donc qu'ils parcourent rapidement).

GRAPHIQUE n°52 :



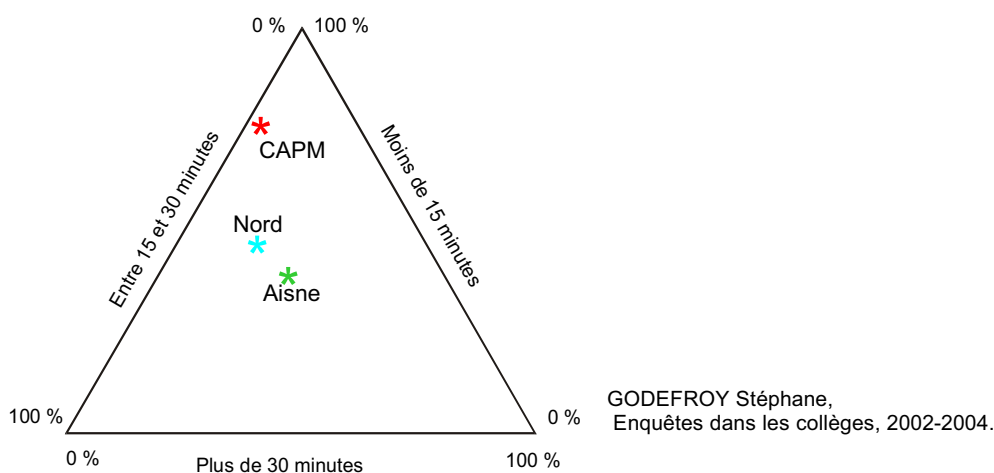
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Dans le Nord, en territoire péri-urbain, 65,6% des collégiens ont un trajet compris entre 5 et 30 minutes et parmi eux 29,7% y consacrent entre 5 et 15 minutes et 35,9% entre 15 et 30 minutes. Ils sont 18,6% à mettre plus de 30 minutes. Nous voyons donc apparaître une part non négligeable d'élèves qui passent plus d'une heure par jour (aller-retour) à se déplacer. Ce constat est la conséquence du caractère plus diffus de l'habitat et par conséquent des distances plus grandes à parcourir. Il en résulte la mise en place de circuits de transport pour les scolaires et des temps de parcours qui s'allongent.

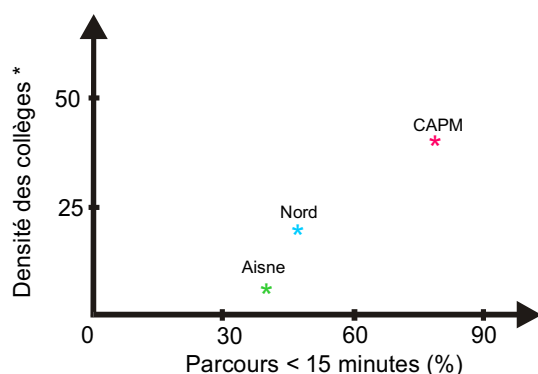
Dans le département de l'Aisne, 61,1% des enfants ont un trajet qui dure plus de 15 minutes et parmi eux 27,4% ont une durée de trajet supérieure à 30 minutes. Dans l'Aisne, plus d'un enfant sur quatre passe au moins une heure dans les transports. Nous avons ici les mêmes causes et les mêmes conséquences que celles que nous venons de voir pour le département du Nord. Mais, l'Aisne étant beaucoup plus rurale, l'habitat est très étalé au sein des aires de recrutement des établissements scolaires et les distances parcourues sont beaucoup plus grandes encore.

Ces résultats nous montrent de réelles différences entre les territoires. Ainsi, le degré d'urbanisation a une influence directe sur les temps de parcours [cf. graphiques n°53 et n°54 et n°55, page 182]. Forcément, plus la zone est urbanisée, plus il y a de collèges et plus ces collèges sont proches les uns des autres.

GRAPHIQUE n°53 : Comparaison des temps de parcours moyen « domicile – école » en fonction du territoire



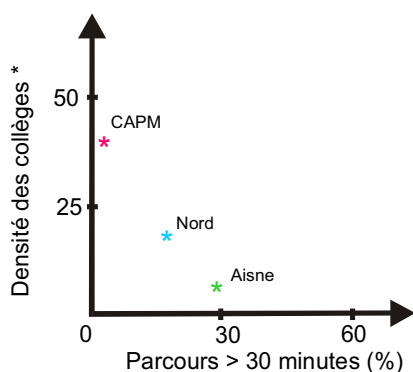
GRAPHIQUE n°54 : Temps de parcours moyen « domicile – école » inférieurs à 15 minutes en fonction de la densité des collèges



* Nombre de communes dotées d'un collège divisé par le nombre de communes de la zone.

GODEFROY Stéphane,
Enquêtes dans les collèges, 2002-2004

GRAPHIQUE n°55 : Temps de parcours moyen « domicile – école » supérieurs à 30 minutes en fonction de la densité des collèges



* Nombre de communes dotées d'un collège divisé par le nombre de communes de la zone.

GODEFROY Stéphane,
Enquêtes dans les collèges, 2002-2004

Il apparaît donc très clairement que la ruralité a un effet sur le temps de parcours. Plus le territoire est rural, plus la durée du trajet augmente. En effet, les villages sont plus nombreux et espacés. Par conséquent, les zones de regroupement scolaire sont plus vastes et les élèves plus dispersés. Il en résulte que les collégiens doivent le plus souvent avoir recours aux transports scolaires pour se rendre à l'école et que les circuits de ramassage sont plus complexes donc plus longs avec de nombreux arrêts et parfois de nombreux détours pour aller chercher peu d'enfants.

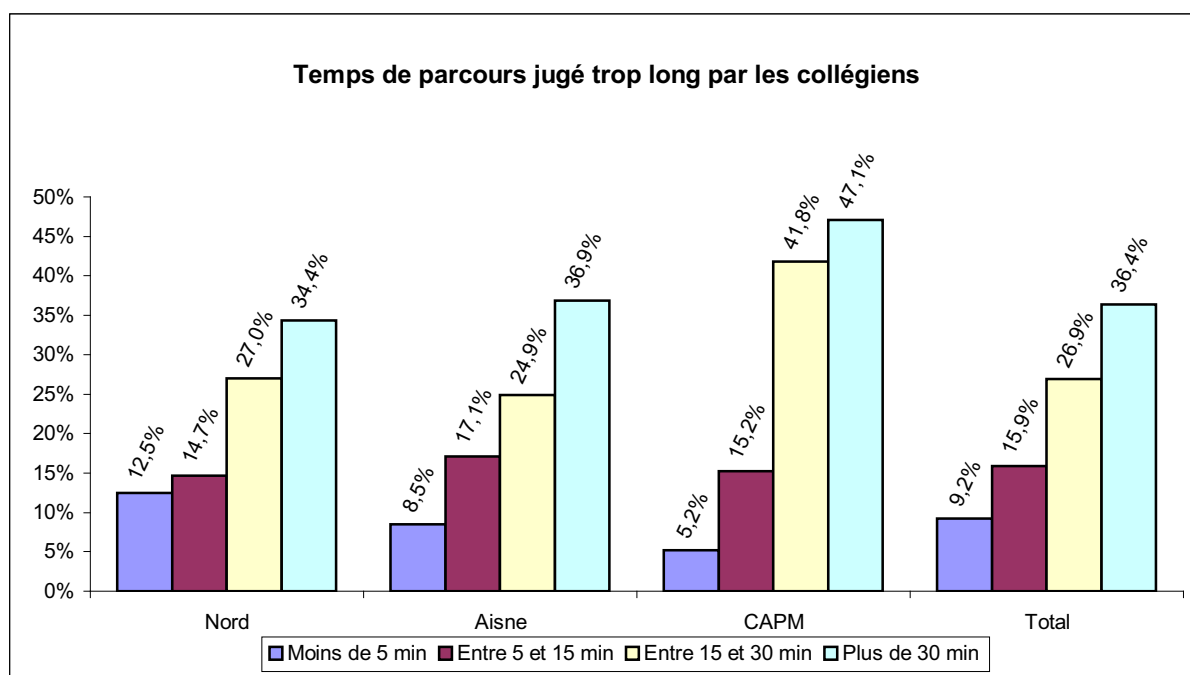
Si l'on croise les données de ceux qui jugent le parcours trop long et leur temps de parcours, **on observe que quel que soit le territoire, le temps pèse d'une manière négative sur le parcours.** Ainsi, 26,9% des élèves qui ont un trajet compris entre 15 et 30 minutes le trouvent trop long et 36,4% de ceux pour qui il excède 30 minutes [cf. graphique n°56, page 183].

Au-delà de 15 minutes, de nombreux collégiens jugent le parcours trop long (63,3%). Cet effet est encore plus présent en milieu urbain puisqu'ils sont 88,9% à estimer qu'un parcours de plus d'un quart d'heure est trop long.

On peut donc voir apparaître un « seuil de tolérance » qui se situe aux environs de 15 minutes. Les collégiens semblent accepter sans problème les trajets inférieurs mais une rupture s’observe au-delà de cette durée. En milieu rural, près de 90% des élèves trouvent les parcours trop longs au-delà de cette limite d’un quart d’heure : 86% des axonais sont dans ce cas de figure.

Il semble donc que l’usage des transports scolaires soit synonyme de durée de trajet trop longue.

GRAPHIQUE n°56 :

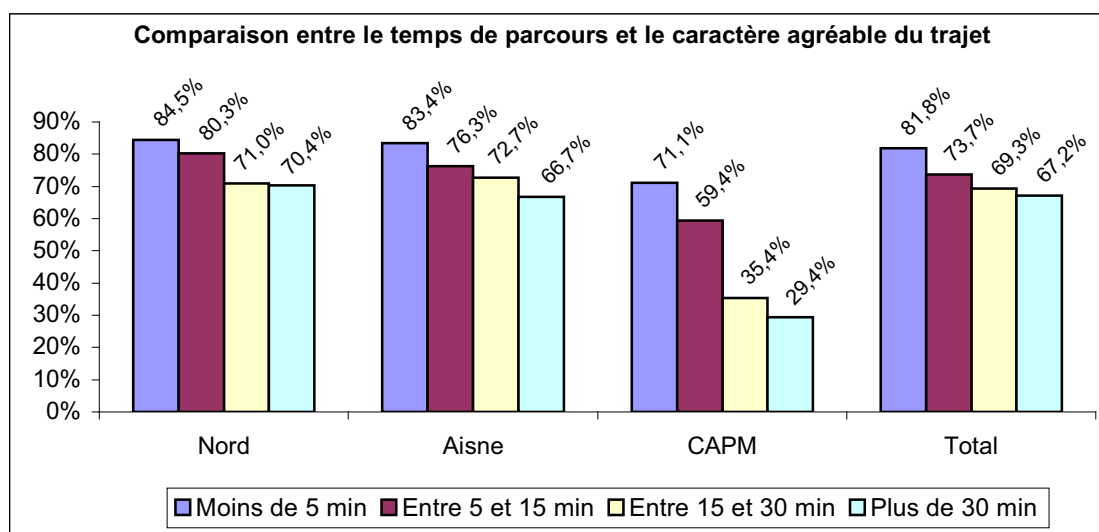


GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Le temps de parcours a également une répercussion sur la perception du trajet. Les enfants sont 81,8% à juger leur parcours agréable quand celui-ci est inférieur à 5 minutes mais ils ne sont plus que 67,2% dans le même cas quand le trajet dépasse 30 minutes [cf. graphique n°57, page 184].

Toutefois, à la différence des parcours jugés trop longs, il n’existe pas de seuil au-delà duquel on bascule dans un déplacement qui devient « désagréable ». Cette fois-ci, le passage se fait progressivement.

GRAPHIQUE n°57 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Enfin, on constate que les temps de parcours ont une répercussion beaucoup plus forte en milieu urbain. Ainsi, dans la CAPM, seuls 35,4% des collégiens jugent leur parcours agréable quand il est supérieur à 15 minutes alors qu'ils sont encore plus de 70% dans le Nord et l'Aisne.

Si l'on compare les modes de transport, on constate que la voiture sert au déplacement de très courte durée (82,6% des déplacements effectués en voiture n'excèdent pas 15 minutes). A l'inverse, les déplacements en transport en commun sont « longs » : 82,9% des déplacements effectués en autocars sont supérieurs à 15 minutes et 37,0% dépassent 30 minutes.

76,1% des déplacements à pied, 74,4% de ceux en scooter et 80,1% de ceux à vélo sont inférieurs à 15 minutes. Mais il s'agit de modes de transport qui sont utilisés sur des distances relativement faibles.

Encore une fois, il existe une spécificité du milieu à dominante urbaine puisque 23,4% des déplacements en voiture dépassent 15 minutes alors que ce chiffre n'est que de 15,9% dans l'Aisne et de 15,3% dans le Nord. Il ne s'agit pas forcément de déplacements plus longs en terme de distance. Nous sommes plutôt confrontés ici à des itinéraires parsemés de feux et de difficultés de circulation (ce qui est beaucoup plus rare en dehors des villes).

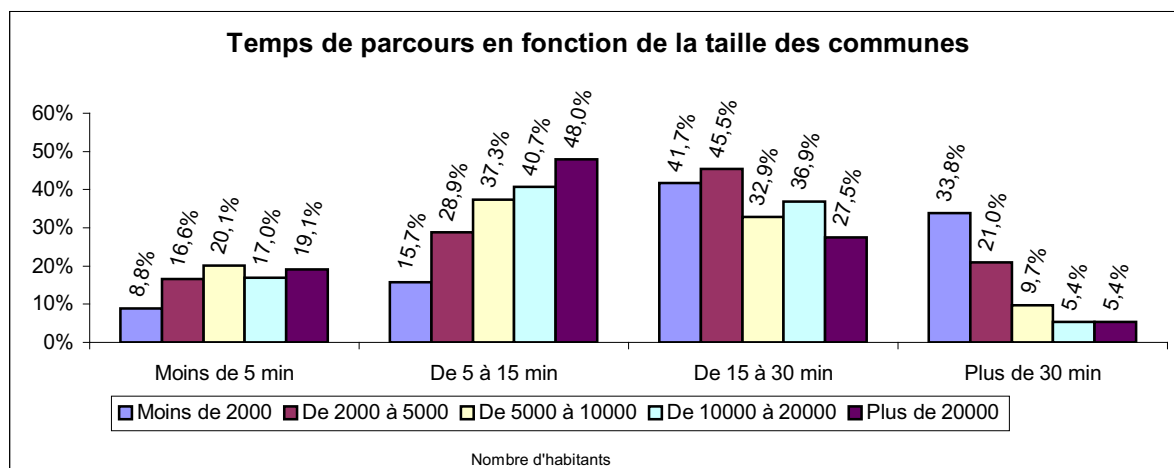
En revanche, 69,3% des déplacements en autobus prennent moins de 15 minutes alors que ceux effectués en autocars ne représentent dans le Nord que 15,2% et 7,8% dans l'Aisne.

D'ailleurs, dans le Nord, 30,9% des trajets en autocars dépassent 30 minutes et 46,4% dans l'Aisne.

Les déplacements en ville consistent le plus souvent en des trajets sur des distances relativement faibles alors que les circuits de ramassage des scolaires peuvent s'étendre sur de nombreux kilomètres où les arrêts se multiplient. Ici, on voit bien apparaître la ruralité du département de l'Aisne et on peut aisément imaginer la difficulté d'établir un ramassage conciliant la distance la plus faible, le temps de parcours le plus court possible et le moins de véhicules possibles.

Si l'on quitte le classement « administratif » pour un autre qui reflète davantage la réalité, c'est-à-dire si on se réfère à la taille des communes, on observe également ces différences [cf. graphique n°58].

GRAPHIQUE n°58 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour les trajets inférieurs à 5 minutes, on constate qu'il existe une réelle rupture entre les communes rurales où seulement 8,8% des collégiens ont un trajet de cette durée et l'ensemble des communes urbaines où ils sont entre 16,6% et 20,1%.

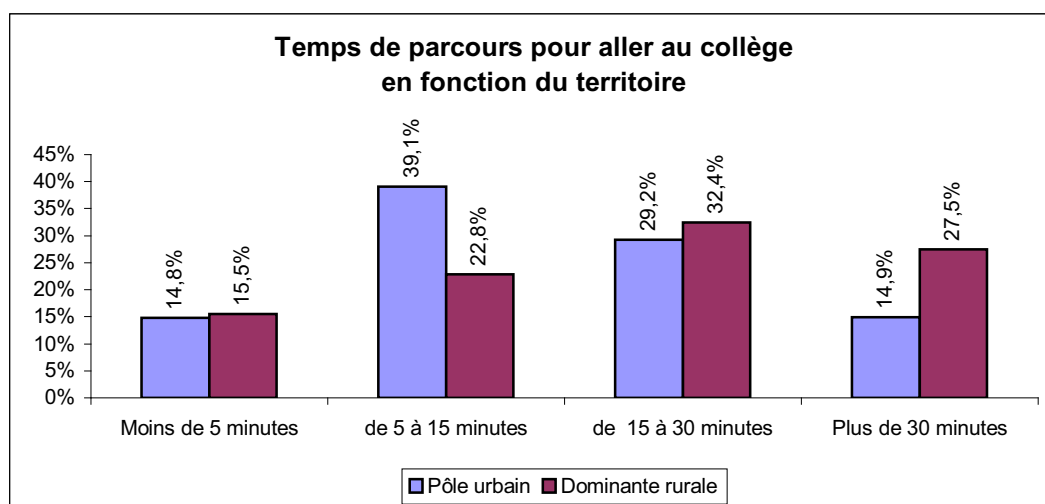
Pour ce qui concerne les autres temps de parcours, on remarque qu'il existe un lien avec la taille des communes.

Ainsi, plus la ville est importante, plus les enfants qui ont un parcours compris entre 5 et 15 minutes vont être nombreux. En milieu rural, ils ne sont que 15,7% à être dans ce cas alors que dans les communes comprises entre 2000 et 5000 habitants, ils sont 28,9%, dans celles qui comptent entre 5 et 10 000 habitants, ils sont 37,3%, dans celles de 10 à 20 000 habitants, 40,7% des collégiens sont concernés et ils sont presque la moitié (48%) quand ils résident dans une ville qui dépasse les 20 000 habitants [cf. graphique n°58].

Au-delà de 15 minutes de trajet, on observe l'évolution inverse. On voit notamment que les trajets compris entre 15 et 30 minutes concernent 40% des élèves qui se rendent dans les communes de moins de 5000 habitants. Ce pourcentage tombe aux environs de 35% pour les communes de 5 à 20 000 habitants et il descend à 27,5% pour les collèges qui se situent dans les villes de plus de 20 000 habitants.

Enfin, les trajets supérieurs à 30 minutes touchent quasi-exclusivement les élèves des communes les moins importantes (33,8% pour les moins de 2000 habitants et 21,0% entre 2 et 5000 habitants). Quand la ville comporte plus de 5000 habitants, moins de 10% des collégiens sont dans cette situation (et même seulement 5,4% au-delà de 10 000 habitants).

GRAPHIQUE n°59 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

En se basant sur l'étude des espaces à dominante rurale et sur les pôles urbains, on constate également de réelles différences dans les temps de parcours des élèves [cf. graphique n°59]. Toutefois, il semblerait que le territoire n'ait pas d'incidence sur les déplacements les plus courts. Les collégiens bénéficiant de trajets inférieurs à 5 minutes sont présents dans les mêmes proportions qu'il s'agisse de l'espace à dominante rurale ou des pôles urbains. En revanche, le territoire fait apparaître un fort contraste pour les déplacements compris entre 5 et 15 minutes et pour ceux qui excèdent 30 minutes. Ainsi, les élèves de l'espace à dominante rurale ne sont que 22,8% à avoir un trajet allant de 5 à 15 minutes, les élèves des pôles urbains étant 39,1% dans ce cas. Pour les déplacements d'une durée supérieure à 30 minutes, la tendance s'inverse puisque les collégiens de l'espace à dominante rurale sont 27,5% contre seulement 14,9% de ceux des pôles urbains.

Ces résultats peuvent paraître logiques en raison de l'absence d'autres solutions offertes aux élèves des communes les moins peuplées et des communes de l'espace à dominante rurale. Ces derniers ont recours massivement aux transports collectifs. Par conséquent, ils doivent « subir » tout un circuit de ramassage qui dessert les élèves dispersés au sein de la zone de recrutement du collège. Ainsi, *on peut mettre en lumière l'influence du degré d'urbanisation du territoire sur les déplacements des collégiens et notamment sur leur temps de parcours* [cf. tableau n°34].

TABLEAU n°34 : Influence du degré d'urbanisation sur les trajets scolaires

	Modes	Perception	Choix du mode	Temps de parcours
<i>Dominante rurale</i>	Majoritairement en TC	Agréable Peu dangereux Trop long	Volonté des parents Pas d'autres solutions	Long
<i>Dominante urbaine</i>	TC et Marche à égalité (2/3 des déplacements)	Peu agréable Dangereux Pas long	Rapidité Proximité du domicile	Court

GODEFROY Stéphane, 2005.

Dans les territoires à dominante urbaine, les trajets vont s'effectuer soit à pied soit grâce aux transports collectifs. Ils auront le privilège d'être courts mais en contre-partie, les collégiens vont les juger peu agréables et dangereux. En revanche, dans les territoires à dominante rurale, les élèves vont avoir recours dans leur grande majorité aux transports collectifs. Ces trajets « ruraux » auront l'avantage d'être perçus par les collégiens comme agréables et peu dangereux. Mais, ils ne vont pas réellement choisir ce mode qu'ils jugent trop lent.

C'est pourquoi, quand on demande aux élèves quelles améliorations ils souhaitent, la majorité des réponses portent sur les transports collectifs.

2.4.3. Les améliorations souhaitées sont peu nombreuses

Afin de parfaire leur trajet, les collégiens de la CAPM aimeraient tout d'abord une amélioration de la fréquence des autobus (27,8%) [cf. tableau n°35]. Ils classent ensuite, par ordre de priorité, la création de nouvelles lignes de bus (25,0%), la réalisation de passages pour piétons (24,5%), la mise en service de pistes cyclables (20,5%) et un meilleur éclairage public (16,6%). Nous sommes ici en présence de souhaits « typiquement urbains » qui faciliteraient les déplacements des personnes de tous les âges, scolaires ou non.

TABLEAU n°35 : Les améliorations souhaitées en fonction du territoire

	Meilleure fréquence des autobus	Nouvelles lignes de bus	Plus de passages pour piétons	Itinéraires cyclables	Meilleur éclairage public	Rien à améliorer	Trottoirs plus sûrs	Autocars plus spacieux	Trajet plus rapide	Musique dans les autocars	Meilleur confort	Meilleur respect des horaires
CAPM	27,8%	25,0%	24,6%	20,5%	16,6%	4,1%	2,0%					
Nord						25,2%		8,4%	3,6%	2,5%	1,3%	0,9%
Aisne						27,1%		1,5%	3,5%	5,4%	2,7%	0,5%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Dans le Nord et l'Aisne, les élèves ne souhaitent pas de modifications, ainsi 27,1% des collégiens de l'Aisne et 25,2% de ceux du Nord ne veulent rien voir changer.

Pour le Nord, les jeunes demandent des autocars plus grands (8,4%) et des trajets plus courts (3,6%).

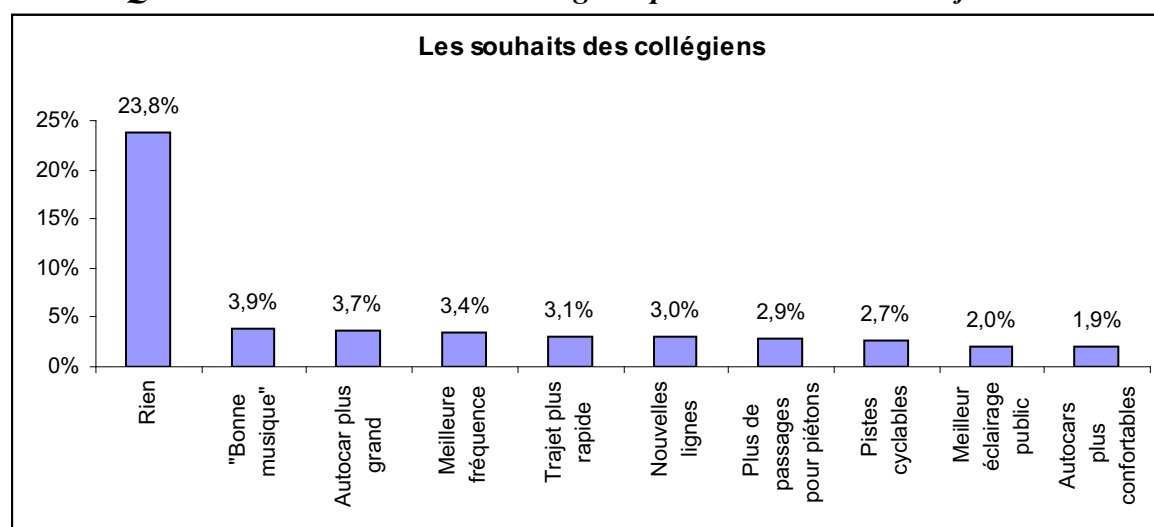
Dans l'Aisne, ils aimeraient avoir de la « bonne musique » dans les autocars, c'est-à-dire une musique qui corresponde aux goûts des enfants de leur âge et bénéficier de trajets plus courts (3,5%).

Dans les deux départements, on voit que les demandes concernent les transports scolaires. Les élèves souhaitent essentiellement plus de confort : autocars plus grands, musique et une optimisation des trajets.

Les préoccupations des élèves sont donc très différentes suivant le territoire sur lequel ils doivent se mouvoir. On retrouve ces différences en étudiant séparément les désirs des élèves de l'espace à dominante rurale et ceux des pôles urbains. En effet, dans les pôles urbains, les souhaits se portent sur les fréquences des transports en commun (8,7%), la création de nouvelles lignes (7,7%), la qualité des trottoirs (7,7%), la réalisation de pistes cyclables (6,5%). Dans l'espace à dominante rurale, les élèves aimeraient bénéficier d'un trajet plus rapide (5,8%), de véhicules plus confortables (4,8%) et de musique dans les transports en commun (4,4%).

Si nous regardons les résultats d'une manière globale, nous constatons que 23,8% des collégiens ne souhaitent aucune amélioration ou modification [cf. graphique n°60]. Parmi les rares vœux émis, on peut retenir la présence de musique dans les transports en commun (3,9%), des véhicules plus spacieux (3,7%), de meilleures fréquences (3,4%) et des temps de parcours moins longs (3,1%). Il faut noter que 53,7% des élèves n'ont pas apporté de réponse à cette question (soit seulement 3023 réponses sur 6524 questionnaires). Nous pouvons nous demander pourquoi nous avons obtenu un taux de réponse si faible et avancer certaines suppositions : ils savent qu'ils ne seront pas entendus, ils sont résignés, ils ne savent pas comment formuler leurs souhaits, ils ne sont pas pleinement satisfaits du service mais ne savent pas ce qu'il est possible de faire pour l'améliorer...

GRAPHIQUE n°60 : Les souhaits des collégiens pour améliorer leur trajet scolaire



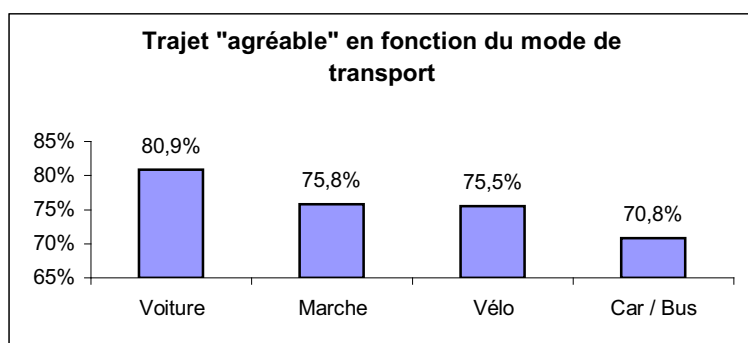
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.4.4. Une perception qui varie en fonction du mode de transport

Trajets jugés agréables

La plupart des élèves trouvent leur trajet agréable (72,9%) mais la proportion varie en fonction du mode de transport utilisé [cf. graphique n°61, page 189]. Sur les trois zones d'étude réunies, on constate que la voiture est le mode le plus apprécié (80,9%) à l'inverse des transports en commun (70,8%). Avec celle-ci, les élèves se sentent plus en sécurité et les temps de parcours sont plus courts. A l'inverse des transports collectifs sont jugés plus dangereux, à tort, et trop lents.

GRAPHIQUE n°61 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

En fonction du territoire, cette perception du mode de transport va varier. Ainsi, on constate que dans la CAPM, le vélo est le mode le plus agréable (67%), suivi de la voiture (60%) et de la marche (58%) [cf. tableau n°36]. Très étonnamment, le scooter est le mode jugé le moins agréable (30%). Peut-être faut-il y voir les risques liés à la circulation routière ? En effet, la circulation en deux roues en milieu urbain peut s'avérer périlleuse.

TABLEAU n°36 : Perception « agréable » des modes de transport en fonction du territoire

	CAPM	Nord	Aisne
Voiture	60%	81%	84%
TC	51%	70%	69%
Vélo	67%	87%	65%
Marche	58%	81%	77%
Scooter	30%	83%	94%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Dans le Nord, c'est le vélo qui est le plus apprécié (87%) puis le scooter (83%), la marche (81%) et la voiture (81%). Les trajets les moins agréables se font en transports collectifs, cependant ce mode concerne tout de même 70% d'élèves qui jugent leur trajet agréable. La durée des parcours effectués grâce aux transports scolaires est très certainement à l'origine de ce classement. Mais il faut aussi se rappeler que les élèves du Nord ne se sentent pas en sécurité avec ce mode de transport. Pour mémoire, ils sont nombreux à avoir pointé du doigt le manque de place dans les autocars, ce qui signifie que certains d'entre eux devaient rester debout durant le trajet. Mais, ceci est devenu possible le 10 mai 2006, date de mise en application de la loi sur le port de la ceinture de sécurité dans tous les autocars de l'Union Européenne.

Dans l'Aisne, les trajets en scooter (94%) et en voiture (84%) sont les plus appréciés. Les moins agréables se font à vélo (65%) et avec les transports en commun (69%). On observe la même situation que dans le Nord pour les transports en commun. Le mécontentement provenant cette fois essentiellement de la durée des circuits de ramassage. Pour ce qui est du vélo, on peut mettre sa mauvaise place sur le compte des distances.

Trajets jugés dangereux

Globalement, nous avons vu que 15,2% des collégiens trouvent leur parcours dangereux. Mais la « dangerosité » des modes de transport diffère selon les territoires.

Dans la CAPM, les modes les plus dangereux semblent être le scooter (26%) et le vélo (21%) [cf. tableau n°37]. Ceci paraît peu surprenant puisqu'il s'agit d'un territoire essentiellement urbain.

Dans les départements du Nord et de l'Aisne, le mode jugé le plus dangereux est le vélo (31% dans le Nord et 29% dans l'Aisne). Ensuite, nous trouvons les transports collectifs dans le Nord (17%) et le scooter dans l'Aisne (19%).

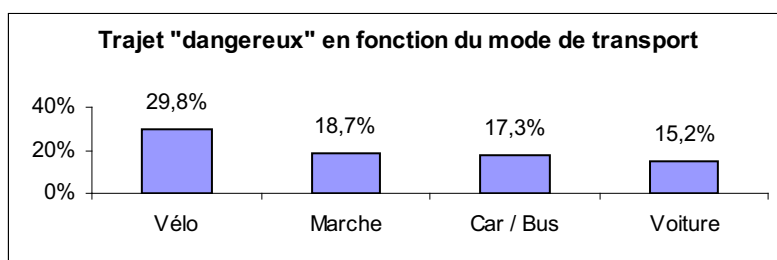
TABLEAU n°37 : Perception « dangereuse » des modes de transport en fonction du territoire

	CAPM	Nord	Aisne
Voiture	18%	12%	13%
TC	20%	17%	13%
Vélo	21%	31%	29%
Marche	18%	12%	18%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On s'aperçoit que le vélo est le mode que les jeunes trouvent le plus dangereux (29,8%) et la voiture le moins dangereux (15,2%) [cf. graphique n°62]. En effet, le vélo n'offre aucune protection et oblige les collégiens à circuler sur la route au milieu des voitures et des nombreux transports collectifs aux abords des établissements scolaires. Alors qu'en voiture, les élèves se sentent en sécurité notamment parce qu'ils sont en présence de l'un de leurs parents ou d'une personne qui leur est familière. Il est tout de même étonnant de constater que les collégiens considèrent la voiture comme un mode plus sûr que les transports collectifs, ceci étant démenti par les chiffres d'accidentologie.

GRAPHIQUE n°62 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Trajets jugés trop longs

22,9% des collégiens se plaignent d'avoir un parcours trop long.

Dans la CAPM, les trajets qui semblent longs sont ceux effectués en scooter (35%), ceux qui paraissent les plus courts sont réalisés grâce aux transports collectifs (« seulement » 20% les jugent trop longs) ou à pied (20%) [cf. tableau n°38, page 191]. Il est étrange de retrouver le scooter dans une telle position puisqu'il s'agit d'un mode motorisé qui devrait

permettre de se déplacer plus rapidement qu'à pied ou à vélo. Toutefois, il faut respecter la signalisation et composer avec les aléas de la circulation. En revanche, les transports collectifs semblent très satisfaisants en matière de temps de transport.

Dans le Nord, les trajets les plus longs se font avec les transports collectifs (25%) et à pied (22%). Les plus rapides sont réalisés à vélo (13%).

Dans l'Aisne, les trajets effectués grâce aux transports collectifs (29%) et au vélo (25%) semblent « longs » aux élèves. Ceux qu'ils ressentent comme étant les moins longs se font à scooter (13%) et en voiture (15%). En milieu rural ou périurbain, les transports collectifs sont plus lents que les autres modes. Mais il s'agit, encore une fois, de combler des distances plus grandes qu'en ville en desservant le plus de lieux possibles.

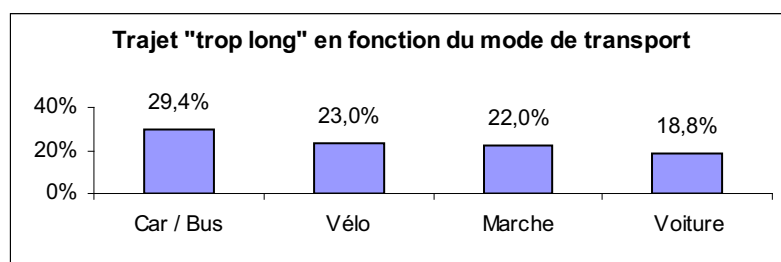
TABLEAU n°38 : Perception « de lenteur » des modes de transport en fonction du territoire

	CAPM	Nord	Aisne
Voiture	22%	18%	15%
TC	20%	25%	29%
Vélo	24%	13%	25%
Marche	20%	22%	18%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Les déplacements effectués grâce aux transports collectifs sont perçus comme les plus longs (29,4%) alors que ceux en voiture paraissent plus courts aux collégiens (18,8%) [cf. graphique n°63]. Nous avons déjà vu que les trajets réalisés en voiture ont une durée plus courte. Mais, on peut ajouter à ce facteur le fait que les enfants sont accompagnés donc que le temps doit leur paraître moins long.

GRAPHIQUE n°63 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Le mode de transport joue également un rôle dans la perception des trajets [cf. tableau n°39, page 192]. Ainsi, la voiture semble être un mode de transport idéal (rapide, agréable, sûr) alors que les transports collectifs n'ont comme avantage que le fait d'être conviviaux.

TABLEAU n°39 : Influence du mode de transport sur les trajets scolaires

	<i>Perception du trajet</i>	<i>Motivations du choix du mode de transport</i>
<i>Voiture</i>	Très agréable Peu dangereux Pas long	Rapidité
<i>TC</i>	Moins agréable Peu dangereux Trop long	Présence des « copains »
<i>Marche</i>	Agréable Assez dangereux Pas trop long	Proximité du domicile
<i>Vélo</i>	Agréable Très dangereux Assez long	Rapidité

GODEFROY Stéphane, 2005.

2.4.5. L'âge des collégiens influence la perception

Avec l'âge, la perception du trajet évolue. On s'aperçoit que plus ils vieillissent, moins le trajet semble agréable aux jeunes [cf. tableau n°40]. Ainsi, 83% des collégiens âgés de 11 ans le jugent agréable et ils ne sont plus que 75% dans ce cas à 14 ans et 15 ans [cf. tableau n°41, page 193]. Peut-être faut-il mettre cela sur le compte d'une plus grande exigence, liée au « passage d'enfant à adolescent ».

A l'inverse, ils sont de plus en plus nombreux, avec l'âge, à trouver le parcours trop long (25% à 11 ans et 29% à 16 ans). Toutefois, la variation reste assez modérée et nous pouvons encore une fois faire appel au changement de mentalité pour expliquer ce phénomène. Les collégiens semblent donc de plus en plus exigeants au fur et à mesure qu'ils vieillissent.

TABLEAU n°40 : Influence de l'âge sur les trajets scolaires

	<i>Modes</i>	<i>Perception</i>	<i>Choix du mode</i>
<i>Diminution</i>	Part de la voiture	Caractère agréable	Volonté des parents
			Présence des copains
<i>Stabilité</i>	Part des TC	Danger	/
<i>Hausse</i>	Part de la marche	Parcours trop long	Pas d'autres solutions
			Proximité du domicile

GODEFROY Stéphane, 2005.

Pour ce qui est du danger, la perception qu'en ont les jeunes évolue très peu : 16% jugent le parcours dangereux à 11 ans et 18% à 15 ans. Il n'y a qu'à 16 ans que ce chiffre baisse à 13% : soit les collégiens de 16 ans n'ont plus peur puisqu'ils grandissent, soit ils n'osent plus avouer leur peur ou bien, ils n'ont plus conscience du danger. En effet, si le danger est présent à 11 ans, il semble peu probable qu'il disparaisse par la suite. Seule l'approche psychologique du risque peut évoluer.

TABLEAU n°41 : Influence de l'âge sur la perception des trajets scolaires

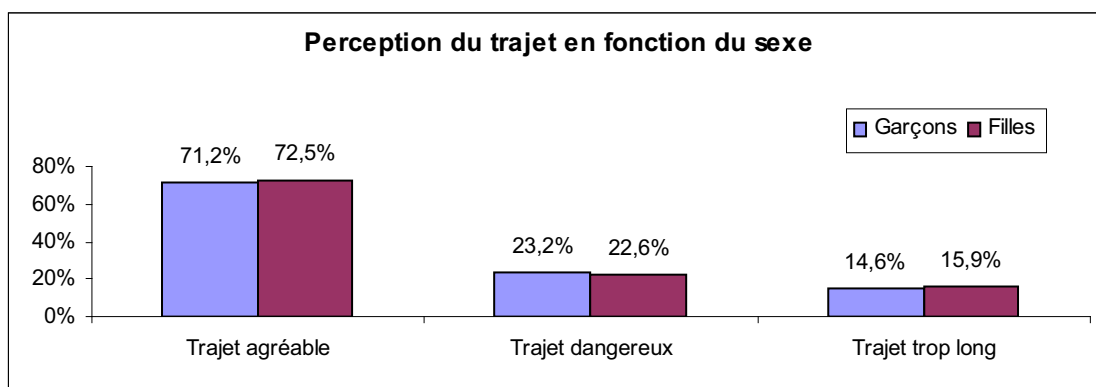
	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Agréable	82,5%	79,5%	77,9%	75,0%	74,7%	77,1%
Dangereux	16,0%	17,6%	16,4%	18,0%	17,9%	12,8%
Long	25,4%	26,6%	26,8%	26,3%	28,2%	29,3%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.4.6. La même perception pour les garçons et les filles

On constate qu'en matière de perception du trajet, les différences entre les garçons et les filles sont infimes [cf. graphique n°64].

GRAPHIQUE n°64 : Influence du sexe sur la perception des trajets scolaires



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Les filles sont plus nombreuses à estimer leur parcours agréable 72,2% contre 71,2% des garçons. Ce sont elles également qui trouvent le parcours trop long (15,9% contre 14,6%).

En revanche, les garçons jugent leur trajet plus dangereux que les filles (23,2% contre 22,6%). Mais cela vient peut-être du fait que les parents les protègent moins que les filles : ils jouissent de plus de liberté dans le choix du mode de transport mais ils ne font peut-être pas toujours le choix du mode le plus sûr.

Toutefois, ces différences sont extrêmement réduites et ne permettent pas de conclure à un quelconque rôle du sexe dans la perception du trajet scolaire.

2.4.7. Une perception des déplacements scolaires soumise à de nombreux paramètres

Nous avons appris que dans plus de 70% des cas, les collégiens trouvent leur parcours agréable [cf. tableau n°42, page 194]. Ceci résulte de la combinaison de plusieurs facteurs tels que la présence des camarades dans les transports en commun, ce qui permet de discuter en toute liberté, le confort et la sécurité des trajets effectués en voiture...

TABLEAU n°42 : La perception des déplacements scolaires

Perception du déplacement	
En général	Trajet jugé agréable par plus de 70% (parmi lesquels 25% mettent en avant la présence des copains sur le parcours)
	Trajet peu dangereux (15%)
En fonction du territoire	Plus agréable en milieu rural (73%) qu'en milieu urbain (55%)
	Plus dangereux en milieu urbain (18%) qu'en zone rurale (15%)
En fonction du temps de parcours	Trajet jugé trop long au-delà de 15 minutes (63%)
	82% des trajets de moins de 5 minutes sont agréables contre seulement 67% de ceux de plus de 30 minutes
En fonction du temps de parcours et du territoire	Trajet jugé plus long en zone rurale (24%) qu'en milieu urbain (19%)
	Trajets de plus de 30 minutes beaucoup plus nombreux en zone rurale (27% contre 2% seulement en milieu urbain)
En fonction du mode de transport	La voiture est le mode jugé le plus agréable (81%) et le plus rapide
	Le vélo est le mode le plus dangereux (30%)
	Les transports collectifs sont trop lents (30%) mais permettent d'être entre amis
En fonction de l'âge	Stabilité du caractère agréable du déplacement
	Diminution de la perception du danger mais accroissement des trajets jugés trop longs
En fonction du sexe	Très faible différence

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Mais la perception du déplacement varie en fonction du territoire. En effet, les trajets sont jugés plus agréables en milieu à dominante rurale qu'en milieu à dominante urbaine. Cependant cette tendance ne se retrouve pas lorsqu'on isole les communes de plus de 20 000 habitants et celles de moins de 1 500 habitants. Il semblerait que la différence se fasse sur les petites villes.

De même, les trajets paraissent plus dangereux aux collégiens en milieu à dominante urbaine qu'en zone rurale.

L'autre élément qui entre en jeu dans la perception est le temps de parcours. En effet, celui-ci agit toujours de manière négative. Le trajet semble trop long à 63% des collégiens quand il dépasse 15 minutes. Le pourcentage de trajets « agréables » diminue avec l'allongement du temps de parcours. Nous pouvons donc voir apparaître ce quart d'heure comme un seuil au-delà duquel le collégien supporte plus difficilement son déplacement (nécessité de partir plus tôt de chez lui, perte de temps, ennui, moins de temps pour faire les devoirs...). **Il existe donc un véritable lien entre le temps de parcours et le ressenti du déplacement.**

De plus, on observe que les deux paramètres que sont le territoire et le temps de parcours se combinent puisque le trajet est plus long en milieu rural où 27% des parcours sont d'une durée supérieure à 30 minutes contre 2% en zone urbaine.

Ainsi, en milieu rural, les trajets sont plus agréables mais ils se font sur une distance et sur des temps de parcours plus longs. Pour les collèges ruraux, plus de trois enfants sur quatre ont un temps de parcours qui se situe au-delà du seuil de tolérance que nous avons établi.

Le mode de transport influence, lui aussi, la perception du trajet : 81% de ceux effectués en voiture sont agréables contre seulement 71% de ceux réalisés en transports collectifs. Cet écart entre l'automobile et les transports collectifs vient essentiellement de différences de rapidité et de confort entre ces deux modes.

Pour ce qui est du danger, le vélo semble plus dangereux (30%) que la voiture (19%). Ceci paraît logique puisque le principal risque pour les vélos provient des voitures.

Au niveau de la perception, la voiture est vue comme un mode agréable et rapide alors que les transports collectifs sont lents mais permettent de faire le trajet entre camarades.

Toutefois, ce dernier paramètre n'arrive pas à contrebalancer les nombreux avantages de la voiture.

En revanche, on peut observer que l'âge n'a cette fois-ci qu'une faible influence et le sexe n'en a toujours presque qu'aucune.

Nous avons désormais une meilleure connaissance de la mobilité scolaire des collégiens. Il nous faut voir si les déplacements liés aux activités extra-scolaires se calquent sur les déplacements scolaires.

2.5. Les modes de transport utilisés par les collégiens pour les loisirs

Parallèlement à l'enquête sur les déplacements scolaires, nos questionnaires comportaient tout un volet loisirs, c'est-à-dire une partie s'intéressant à tous leurs trajets en dehors du temps scolaire [cf. annexes n°5, n°7 et n°8, tome 2, pages 9 à 16 et pages 19 à 30].

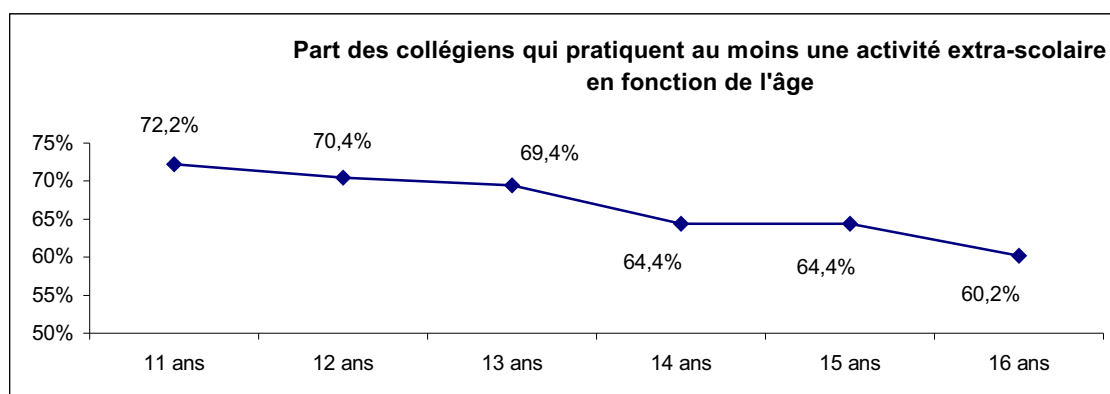
Cette étude va nous permettre d'avoir une vision globale de la mobilité des collégiens et pas seulement des déplacements liés à l'école mais elle va aussi nous permettre de comparer ces deux formes de mobilité.

Les loisirs sont importants chez les jeunes, qui y consacrent du temps et ils sont à l'origine de nombreux déplacements. D'ailleurs, « les jeunes qui ne pratiquent aucune activité extra-scolaire sont minoritaires [...] Le cumul de plusieurs activités est souvent la règle ; on l'observe chez 70% des collégiens et lycéens. En moyenne, ces activités les occupent plus de cinq heures par semaine. [...] L'activité extra-scolaire à laquelle les collégiens et lycéens consacrent le plus de temps est sans conteste la télévision. [...] Parmi les loisirs les plus fréquemment cités viennent ensuite la pratique d'un sport, le cinéma, la lecture, les jeux vidéos (Lagouet, 1997) ».

Pour notre étude, nous limiterons les activités à celles qui nécessitent un déplacement. Nous délaisserons donc leur principale activité, à savoir la télévision, ainsi que la lecture sauf si elle se fait dans une bibliothèque et les jeux vidéos sauf si pour cela ils se rendent chez des amis ou dans une salle de jeu.

Sur l'ensemble des collégiens interrogés, 69% des élèves pratiquent au moins une activité en dehors du collège qui leur demande de se déplacer. C'est donc à partir de ces questionnaires que nous avons étudié les déplacements qui ont un but récréatif. Parmi ces collégiens, 50% exercent une activité sportive, 35% effectuent des sorties (promenades entre amis...) et 29% ont une activité culturelle (cinéma, bibliothèque...). On observe une diminution de la part des élèves qui pratiquent une activité extra-scolaire avec l'âge [cf. graphique n°65, page 196]. Ils sont 72,2% à 11 ans et 60,2% à 16 ans. Il est fort probable que les parents cherchent soit à occuper soit à épanouir les plus jeunes alors que les plus âgés commencent à décider eux-mêmes des activités qu'ils souhaitent exercer.

GRAPHIQUE n°65 :

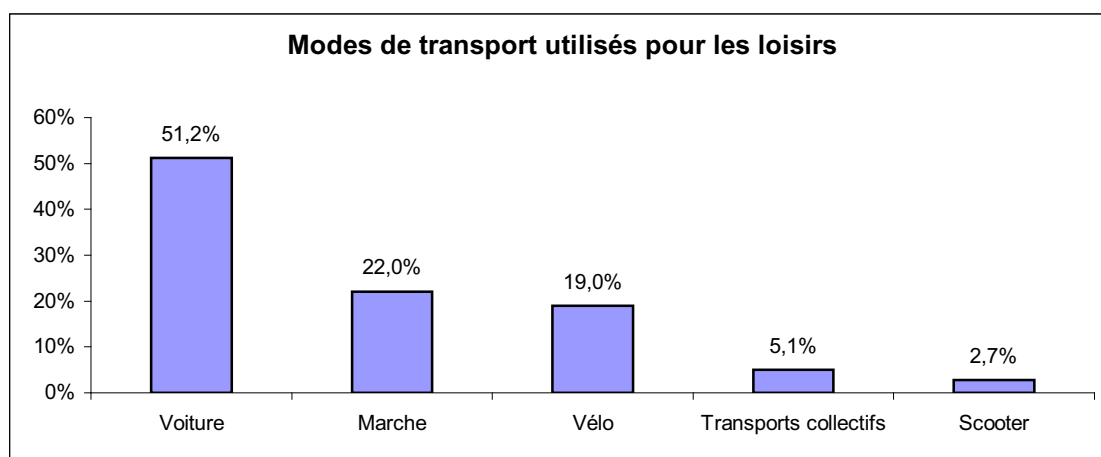


GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.5.1. Une prédominance de la voiture

La voiture est le mode privilégié pour les loisirs. Elle est le mode emprunté par plus de la moitié des collégiens : 51,2% des élèves y ont recours et parmi eux, 34,8% sont accompagnés de leurs parents lors de ces déplacements [cf. graphique n°66]. La marche (22%) et le vélo (19%) connaissent également une forte utilisation. En revanche, les transports collectifs sont très peu utilisés (5,1%).

GRAPHIQUE n°66 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La prédominance de l'automobile s'explique assez aisément. A l'inverse des transports scolaires, il n'existe pas de circuits organisés pour desservir les lieux de loisirs. Par conséquent, les collégiens doivent se rendre sur place par leurs propres moyens. Si la distance à parcourir est relativement faible, ils peuvent se déplacer seuls. En revanche, si le domicile est éloigné du lieu où ils pratiquent leur activité, alors, le recours aux « parents taxi » est une obligation. Ces parents conduisent également les enfants des voisins s'ils se consacrent la même activité.

Comme pour les trajets scolaires, certains parents préfèrent accompagner leurs enfants au lieu de les laisser se déplacer seuls et ce souvent pour des raisons de sécurité.

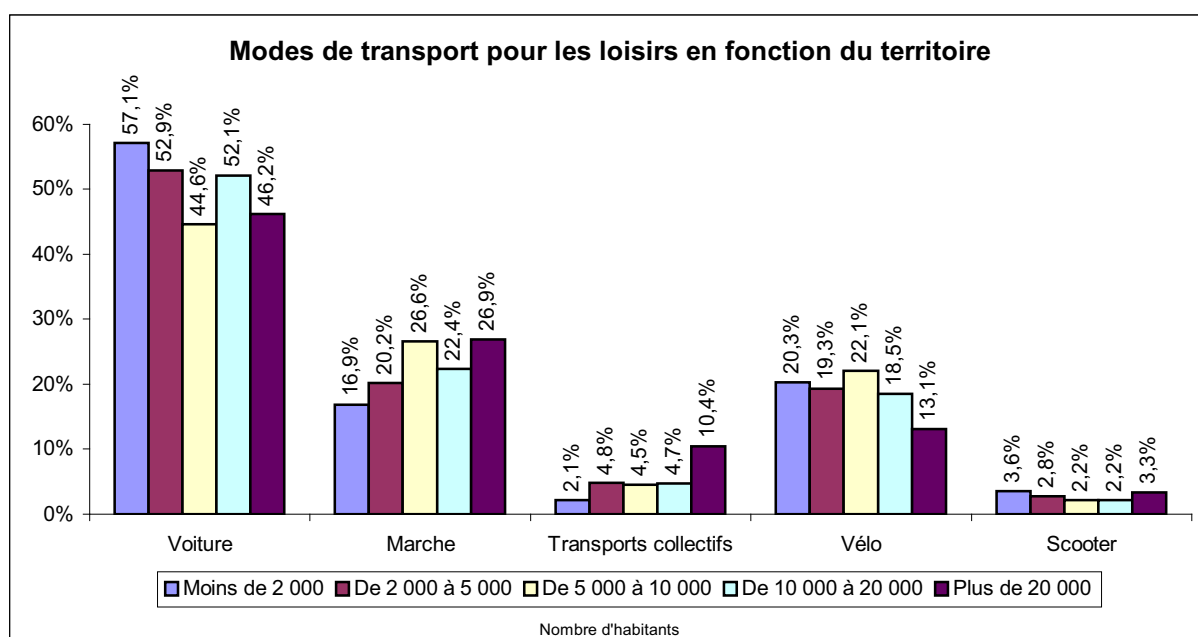
Toutefois, il existe des différences en fonction du type de loisirs pratiqués. Ainsi, si les jeunes privilégient la voiture pour les activités sportives (58%) et culturelles (69%), ce n'est pas le cas pour leurs sorties entre amis (18%). En effet, en voiture, il y a au moins un des parents présent pour exercer une surveillance. Le but des sorties entre amis est de faire tomber cet « obstacle ». De plus, quand il s'agit d'une promenade, le déplacement ne peut se faire en voiture ou cela n'aurait aucun intérêt. Dans ce cas, le vélo prime (32%) alors que celui-ci n'est employé que par 14% des collégiens pour les loisirs sportifs et par seulement 5% d'entre eux pour les activités culturelles.

Quel que soit le type d'activité, la marche se situe toujours aux alentours de 20%. Ce mode se prête idéalement aux déplacements urbains et à ceux effectués sur faible distance. De plus, la présence des parents n'est pas requise : les enfants peuvent se rendre sur le lieu de leurs loisirs même quand les parents travaillent.

Mais le point le plus marquant est peut-être la très faible part modale des transports collectifs sauf pour les activités culturelles (14%). Les transports collectifs sont souvent mal adaptés à ce type de déplacement car ils ne desservent pas directement le lieu souhaité et il faut marcher avant et après, les horaires ne correspondent pas forcément à ceux de l'activité pratiquée, il faut payer (alors que les collégiens ne se rendent pas compte qu'un déplacement en voiture a un coût) et les enfants sont livrés à eux-mêmes, ce qui peut être mal accepté par les parents.

Cette répartition modale varie légèrement en fonction du territoire [cf. graphique n°67]. Ainsi, le recours à la voiture est nettement plus important en milieu rural (57,1%) qu'en milieu urbain. La voiture ne représentant « que » 44,6% dans les villes de 5 à 10 000 habitants et 46,2% dans celles de plus de 20 000 habitants. Ceci s'explique aisément puisque les lieux de loisirs sont généralement en ville. Les jeunes citadins ont des distances plus courtes à franchir et peuvent se passer de la voiture. Si les distances sont plus grandes, ils peuvent avoir recours aux transports collectifs urbains quand ces derniers existent. Les petits ruraux n'ont en règle générale pas d'autre solution que de se faire accompagner en voiture.

GRAPHIQUE n°67 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Ceci se confirme quand on observe les parts respectives des autres modes de transport. En effet, la part des transports collectifs n'est que de 2,1% en milieu rural alors que celle-ci atteint 10,4% dans les villes de plus de 20 000 habitants, ces dernières possédant un service de transports collectifs urbains.

Il en est de même pour la marche : sa part est plus forte en milieu urbain. Ceci s'explique par les distances à parcourir. Les enfants ne peuvent se déplacer à pied qu'à l'intérieur de leur commune et les petits ruraux doivent sortir plus souvent de celle-ci que les petits citadins, les équipements recherchés étant généralement dans les villes et non à la campagne.

Enfin, on observe que la part du vélo est assez similaire dans les communes inférieures à 10 000 habitants mais qu'elle diminue au-delà en raison de l'augmentation des risques liés à la circulation.

Si on compare les déplacements scolaires et extra-scolaires, on constate que pour les loisirs les transports collectifs sont totalement délaissés au profit de la voiture [Tableau n°43]. La part de la marche reste quasiment inchangée alors que celle du vélo augmente considérablement. Comme nous venons de l'évoquer, cela n'a rien de très surprenant. En raison de l'inadaptation des transports collectifs, d'une trop grande diversité des activités, d'un trop grand éparpillement, de la non-concordance des horaires, il paraît normal que les collégiens se tournent vers les autres modes de transport, dont la voiture qu'ils plébiscitent pour sa grande flexibilité et sa rapidité. Le fait que les parents souhaitent accompagner leurs enfants n'est pas non plus négligeable dans ce résultat.

La bonne place du vélo s'explique quant à elle par son rayon d'action plus large que la marche et par l'absence de dépendance vis-à-vis des parents.

La marche est pour sa part stable quel que soit le type de déplacement car elle s'adresse à des collégiens qui vont parcourir de faibles distances.

TABLEAU n°43 : Comparatif des modes utilisés entre le temps scolaire et les loisirs

	Voiture	Marche	Vélo	TC
Loisirs	51,2%	22,0%	19,0%	5,1%
Scolaire	26,5%	23,3%	3,0%	55,4%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.5.2. Des différences en fonction du lieu de pratique des activités

Les collégiens qui pratiquent une activité extra-scolaire sont 67,4% à rester dans leur commune et 51,3% à sortir de celle-ci. Le total dépasse les 100% car les collégiens peuvent avoir plusieurs activités, l'une dans leur commune de résidence et une ou plusieurs autres à l'extérieur. Il s'agit d'une question à choix multiples [cf. annexes n°5, n°7 et n°8, tome 2 : pages 5 à 16 et pages 19 à 30].

Comme plus de la moitié des enfants quitte leur commune de résidence, on peut encore mieux comprendre pourquoi la part de la voiture est aussi importante.

Mais il est par ailleurs intéressant de voir que **le mode de transport utilisé par les collégiens varie en fonction du lieu de l'activité**. En effet, quand le loisir se pratique dans la commune de résidence (67,4% des cas), les jeunes se déplacent principalement à pied (35,7%)

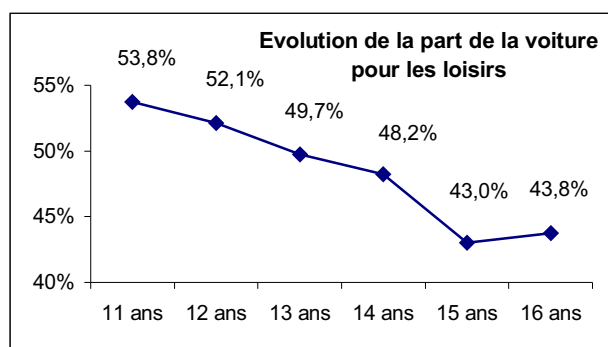
ou à vélo (29,8%). La voiture est empruntée par 26,3% (dont 19,3% avec les parents). Cette prédominance de la marche et du vélo s'explique par les faibles distances à franchir. On note tout de même la bonne place de la voiture en raison de l'accompagnement des parents qui veulent se sécuriser, avoir bonne conscience, surveiller leur enfant, les protéger ... ou parce que leur progéniture ne veut pas marcher !

Si le loisir est à l'extérieur de la commune de résidence (pour 51,3%), alors, les collégiens se déplacent en voiture (62,6% dont 44,1% avec les parents). On constate que les transports collectifs ne représentent que 3,2%. Une fois encore, c'est la distance à parcourir et l'inadéquation entre l'offre et la demande en transports collectifs qui expliquent cette infime part modale.

2.5.3. L'âge influence les pratiques modales

Plus les collégiens vieillissent, moins ils utilisent la voiture. En effet, ils sont 53,8% à se faire conduire à 11 ans et ils ne sont plus que 43,8% à 16 ans [cf. graphique n°68]. Toutefois, ce mode reste très largement majoritaire quel que soit l'âge. On observe tout de même la même évolution que pour les trajets scolaires. Les causes doivent être sensiblement les mêmes c'est-à-dire que l'on a des collégiens qui sont devenus des adolescents et qui recherchent une certaine forme d'autonomie ou qui ne souhaitent pas passer pour des enfants aux yeux de leurs camarades parce que les parents les accompagnent. Ainsi, pour s'affranchir de la dépendance vis-à-vis des parents, ils se tournent vers d'autres modes de transport (marche ou transports collectifs selon la distance à parcourir).

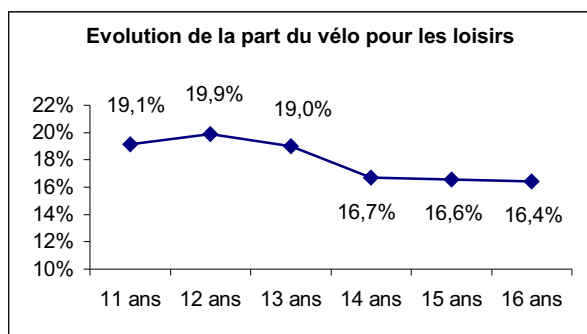
GRAPHIQUE n°68 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On constate que le vélo perd également quelques adeptes (il passe de 19,1% à 16,4%) mais cette diminution est finalement assez limitée [cf. graphique n°69, page 200]. On peut se demander s'il ne s'agit pas, une fois encore, d'un complexe au niveau de l'image qu'ils renvoient : pour eux, il est peut-être ringard de se déplacer à vélo quand on a l'âge d'avoir un scooter et que les parents ne veulent ou ne peuvent pas l'acheter.

GRAPHIQUE n°69 :



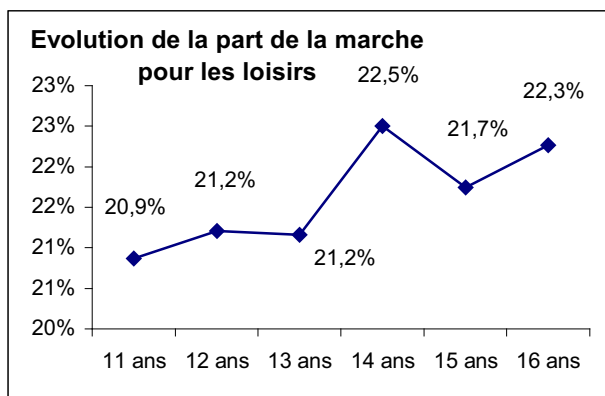
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Face à ces modes, la marche, les transports collectifs et le scooter progressent. Ainsi, la marche passe de 20,9% à 22,3% [cf. graphique n°70].

Les transports collectifs concernent 9,8% des collégiens à 16 ans alors qu'ils ne sont que 2,2% à les emprunter à 11 ans [cf. graphique n°71]. On voit que progressivement, les enfants s'émancipent vis-à-vis des parents et que ces derniers laissent leurs enfants apprendre à se débrouiller seuls. Il est moins risqué de laisser un adolescent de 16 ans attendre l'autocar tout seul pendant un certain temps qu'un enfant de 11 ans.

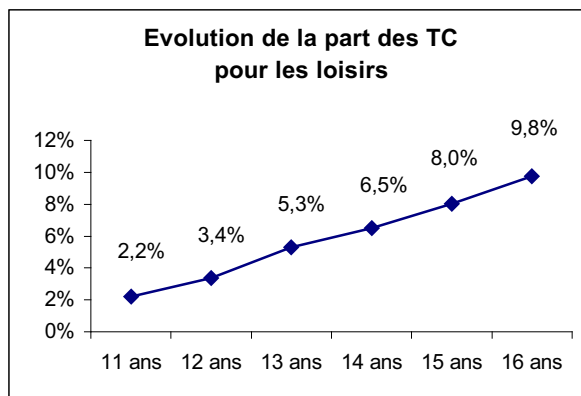
Le scooter connaît lui aussi une forte progression puisqu'il atteint 7,8% à 16 ans. Il ne peut d'ailleurs pas en être autrement puisque avant d'avoir 14 ans il est impossible de conduire un deux-roues motorisé. On remarque toutefois que certains jeunes se font conduire en scooter avant 14 ans.

GRAPHIQUE n°70 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

GRAPHIQUE n°71 :



En comparaison avec les déplacements scolaires, on constate que l'évolution des parts modales est similaire [cf. tableau n°44, page 201]. Les collégiens ont de moins en moins recours à la voiture et au vélo alors qu'ils sont de plus en plus nombreux à se tourner vers la marche. Pour ce qui concerne l'évolution de la part de la voiture, une fois encore, il s'agit d'un report modal qui a pour objectif un gain de liberté. L'image « vieillotte » de la bicyclette n'est quant à elle certainement pas étrangère à la désaffection qui semble se produire pour ce mode.

La seule vraie différence entre les déplacements scolaires et les déplacements extra-scolaires vient des transports collectifs qui restent stables pour les transports scolaires et qui augmentent pour les loisirs. Toutefois, ils n'atteignent que 9,8% à 16 ans contre 43,8% pour la voiture.

TABLEAU n°44 : Comparatif de l'influence de l'âge entre le temps scolaire et les loisirs

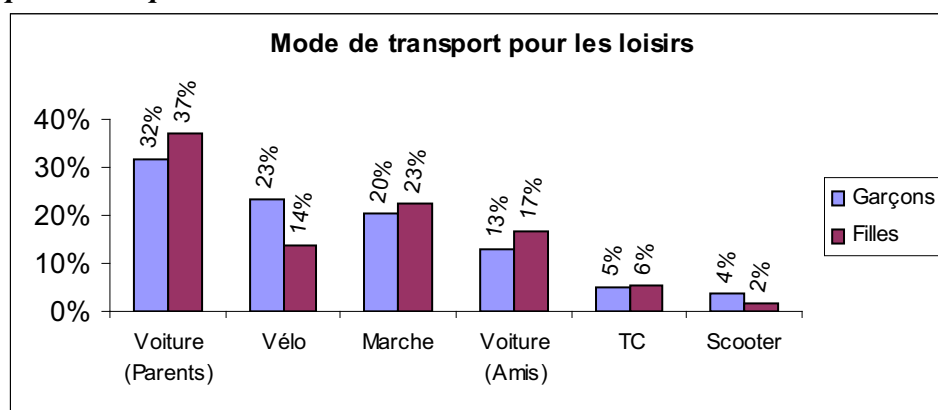
	Voiture	Marche	Vélo	TC
Loisirs	Passage de 53,8% à 43,8%	Passage de 20,9% à 22,3%	Passage de 19,1% à 16,4%	Passage de 2,2% à 9,8%
Scolaire	Passage de 23,0% à 7,9%	Passage de 16,0% à 30,5%	Passage de 2,4% à 1,2%	Passage de 55,1% à 51,2%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.5.4. Pas de différences majeures entre garçons et filles

La voiture domine aussi bien chez les garçons que chez les filles [cf. graphique n°72]. Toutefois, ces dernières ont davantage recours à la voiture : 54% des filles se font conduire en voiture contre 45% des garçons, les parents tenant à accompagner leurs filles. De même, ces dernières marchent un peu plus que les garçons : 23% des filles marchent contre 20% des garçons. Mais l'écart est peu significatif.

GRAPHIQUE n°72 : Les modes de transport des garçons et des filles pour les déplacements de loisirs



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

En revanche, il apparaît clairement que le vélo et le scooter sont des modes de transport que l'on peut qualifier de « masculins ». Ainsi, 23% des garçons utilisent leur vélo contre seulement 14% des filles et ils sont 4% à avoir recours au scooter alors que les filles ne sont que 2% dans ce cas. Il s'agit ici de deux modes qui permettent des déplacements plus rapides que la marche et plus libres que la voiture. Mais on peut également chercher d'autres explications. L'une d'entre elles est que le scooter peut servir « à frimer » et à se faire remarquer, il est possible aussi que ce soit les parents qui soient à l'origine de cette différence car ils sont souvent plus réticents à acheter un deux-roues à leur fille qu'à leur fils.

Pour le vélo, nous sommes en présence d'un mode qui nécessite une dépense physique mais une telle interprétation fait un peu « cliché ». Toutefois, nous ne pouvons pas écarter totalement cette explication, les garçons étant souvent plus enclins à faire du sport. Autre élément qui peut entrer en jeu, les tenues vestimentaires ne sont pas toutes adaptées à la pratique du vélo, notamment pour les filles. Même si la mode est plutôt au pantalon pour tous, il est quasi impossible aux filles de faire du vélo en jupe !

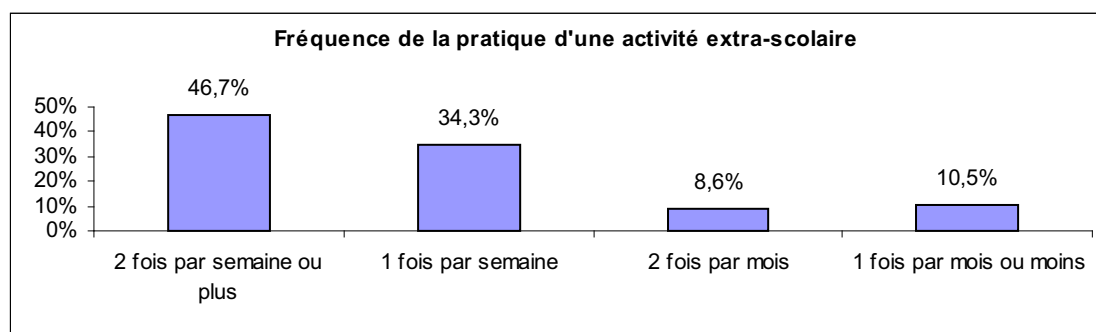
Au final, nous constatons qu'il n'existe pas de différences majeures entre « garçons et filles » pour ce qui concerne les transports scolaires et les déplacements de loisirs.

2.5.5. Une pratique régulière des activités extra-scolaires

Les élèves qui pratiquent une activité extra-scolaire le font très régulièrement (46,7% au moins 2 fois par semaine et 34,3% toutes les semaines) [cf. graphique n°73].

Mais une fois encore, il existe des différences en fonction du type d'activité. Ainsi, 92% des collégiens pratiquent un sport au moins une fois par semaine, 87% se promènent au moins une fois par semaine alors que « seulement » 51% ont une activité culturelle toutes les semaines.

GRAPHIQUE n°73 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

2.5.6. Des modes de transport très différents de ceux utilisés pour les déplacements scolaires

Les modes de transport utilisés pour les activités extra-scolaires sont différents de ceux empruntés pour les déplacements scolaires [cf. tableau n°45, page 203]. En effet, la voiture domine très largement (53%). Nous avons vu qu'il existait plusieurs facteurs explicatifs parmi lesquels la plus grande flexibilité de la voiture, son adaptabilité en fonction des horaires et des parcours, sa rapidité, son confort... Il est donc quasi-impossible pour les autres modes de transport de rivaliser.

TABLEAU n°45 : Les modes de transport pour les loisirs

Modes de transport pour les loisirs	
En général	Domination de la voiture (53%)
	Marche (22%) et vélo (15%) sont les deux autres modes utilisés
En fonction du territoire	Différence suivant le lieu où se pratique l'activité
	Quand l'activité a lieu dans la commune de résidence, les collégiens se déplacent à pied (36%) ou à vélo (30%)
	Quand l'activité a lieu à l'extérieur de la commune, la voiture domine (63%)
En fonction de l'âge	Evolution similaire aux trajets scolaires
	Entre 11 et 16 ans, la part de la voiture diminue (passage sous les 45%)
En fonction du sexe	Très faible différence entre garçons et filles
	Seul le vélo semble être un mode "masculin" (23% de garçons et 14% de filles)

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Toutefois, le lieu de résidence a une influence sur ce mode de transport. Ainsi, quand les collégiens pratiquent leurs loisirs dans leur commune, ils y vont à pied (36%) ou à vélo (30%). L'explication de ce constat réside tout simplement dans les distances à parcourir qui se révèlent être faibles et qui par conséquent ne nécessitent pas le recours à un mode motorisé.

En revanche, dès qu'ils doivent sortir de cette commune, ils ont recours à la voiture (63%). Les transports collectifs ne représentent que 5% et il s'agit surtout de transports urbains. Il est inutile de revenir sur les nombreux avantages de l'automobile. Par contre, on peut s'attarder sur l'infime part des transports collectifs. Celle-ci est le résultat d'une combinaison de paramètres : ils sont lents, les horaires sont souvent inadaptés, il faut payer et surtout il faut recourir à un autre mode de transport pour se rendre à l'arrêt de l'autocar et ce, aux deux extrémités du parcours. Cette dernière donnée complique le déplacement surtout si l'enfant pratique une activité pour laquelle il doit transporter du matériel (sac de sport, instrument de musique, planche à dessin...).

On observe que l'âge a la même influence que sur les transports scolaires puisque la part de la voiture chute (ils ne sont plus que 44% à l'utiliser à 16 ans). Ainsi, les collégiens deviennent de plus en plus autonomes.

Pour ce qui est du sexe, les différences sont une fois encore minimes. Seul le vélo apparaît comme un mode « masculin » (23% de garçons contre 14% de filles). Pour les autres modes, les différences sont peu significatives.

Comme la répartition modale est différente de celle observée pour les déplacements scolaires, nous pouvons supposer que le choix du mode de transport se fait suivant des critères qui sont eux aussi différents.

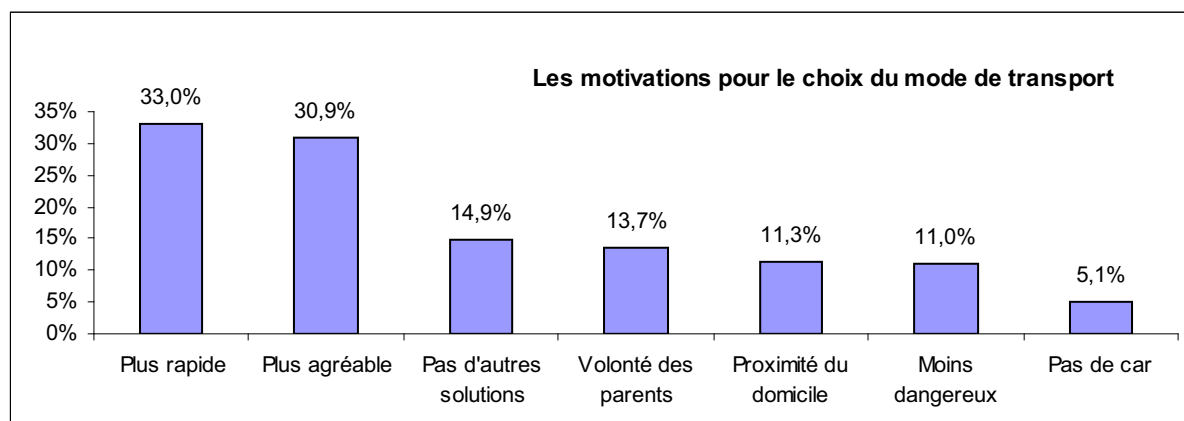
2.6. Les motivations du choix du mode de transport pour les trajets « extra-scolaires »

2.6.1. La rapidité et le caractère « agréable » du parcours priment

Quand on cherche à savoir ce qui dicte le choix du mode de transport utilisé pour les loisirs, les collégiens mettent en avant la rapidité (33,0%) et le caractère agréable du parcours [cf. graphique n°74, page 204]. Ces deux critères se retrouvent quel que soit le type de loisirs. Pour les sorties, le caractère agréable prime (29%) sur la rapidité (18%). Pour le sport et les

activités culturelles, la rapidité devance le caractère agréable du parcours. On observe donc ici *une différence majeure par rapport aux transports scolaires*. Les enfants choisissent leur activité et le mode de transport qui va leur permettre d’y accéder.

GRAPHIQUE n°74 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Comparativement aux déplacements scolaires, on observe que pour les loisirs la mobilité n’est plus subie. Les contraintes sont beaucoup moins fortes. Ainsi, les parents imposent moins aux enfants le choix de leur mode de transport [cf. tableau n°46]. De même, il semblerait que davantage de solutions s’offrent aux collégiens pour se déplacer dans le cadre des loisirs. En effet, l’activité a plus de chance d’être à proximité du domicile que ne l’est le collège (surtout si cette activité se pratique dans la commune de résidence). Le recours à un mode de transport motorisé n’est donc pas forcément obligatoire.

Par conséquent, les collégiens sont plus libres de leurs mouvements quand il s’agit des loisirs. Ils peuvent privilégier la rapidité et le caractère agréable, ce qui est impossible pour se rendre dans leur établissement scolaire.

TABLEAU n°46 : Comparaison des motifs pour le choix du mode de transport

	Rapidité	Agréable	Pas d'autres solutions	Volonté des parents	Distance du domicile
Loisirs	33,0%	30,9%	14,9%	13,7%	11,3%
Scolaire	21,4%	21,6%	33,1%	35,8%	25,8%

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

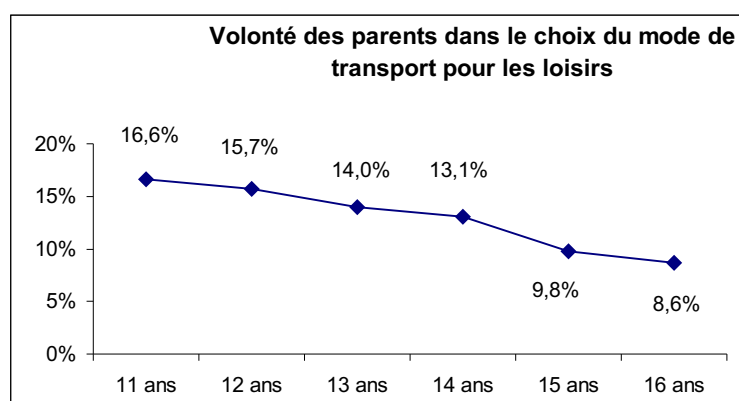
Nous voyons que la voiture domine largement pour les trajets de loisirs. Il est donc intéressant de regarder les critères retenus pour effectuer ce choix : la rapidité et le caractère agréable, c’est-à-dire deux des principales qualités de l’automobile. De plus, les horaires sont moins stricts que dans le cadre du collège. Par conséquent, pour les loisirs, les contraintes sont moins grandes et le choix du mode de transport plus libre.

2.6.2. Une plus grande liberté de choix en vieillissant

Les enfants qui suivent la volonté de leurs parents pour le mode de transport utilisé sont de moins en moins nombreux (16,6% à 11 ans et 8,6% à 16 ans) [cf. graphique n°75]. Pour les transports scolaires, on passe de 44% à 22%.

Qu'il s'agisse des loisirs ou non, plus les enfants vieillissent, plus leurs parents les laissent choisir leur mode de transport.

GRAPHIQUE n°75 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

De même, la prise en compte du danger diminue avec l'âge puisque la part des élèves qui se tournent vers un mode de transport « peu dangereux » passe de 12,9% à 11 ans à 8,2% à 16 ans. Mais la perception du danger va également varier avec la maturité des collégiens. Comme ils apprennent à se déplacer seuls et à mieux appréhender les risques, il se peut que ce qui leur semblait dangereux auparavant ne le soit plus par la suite, tout simplement parce qu'ils ont appris à maîtriser ce paramètre. Il ne faut pas non plus écarter la possibilité que les adolescents prennent de l'assurance avec l'âge et deviennent de plus en plus téméraires.

2.6.3. Une moins grande autonomie pour les filles

Garçons et filles choisissent leur mode de transport en fonction de la rapidité et du caractère agréable du trajet. Les garçons attachent un peu plus d'importance à la rapidité (37% contre 32% des filles). Toutefois, les différences entre les deux sexes sont minimales.

Il apparaît que les filles sont moins autonomes ou tout du moins qu'on leur laisse moins d'autonomie puisqu'elles sont 16% à ne pas avoir d'autres solutions contre 14% des garçons et elles sont également 16% à se plier à la volonté de leurs parents contre seulement 12% des garçons.

Au niveau des loisirs, il semblerait donc que les parents laissent plus de liberté aux garçons.

2.6.4. Rapidité et autonomie, les maîtres mots des déplacements extra-scolaires

Pour les activités extra-scolaires, le choix du mode de transport se fait en fonction de la rapidité (33%) et du caractère agréable du parcours (31%) [cf. tableau n°47, page 206]. La

volonté des parents ne représente que 14% alors qu'il s'agissait du critère prédominant pour les déplacements scolaires. Il apparaît donc que les collégiens sont beaucoup plus libres et qu'ils doivent faire face à moins de contraintes. En effet, il s'agit de loisirs. Il paraît alors inconcevable d'avoir des règles et des impératifs aussi stricts que dans le cadre scolaire.

De plus, la différence entre les modes de transport selon que l'on se trouve dans la sphère des loisirs ou dans celle scolaire contribue également en partie à l'explication. La voiture qui domine ici est un mode jugé beaucoup plus rapide et beaucoup plus agréable que les transports collectifs qui l'emportent dans le cadre des déplacements scolaires.

On note également que l'influence des parents diminue avec l'âge, de même que la perception du danger.

Les différences entre garçons et filles sont, quant à elles, peu marquées. Les filles se plient davantage à la volonté des parents (sécurité oblige...) et les garçons attachent un peu plus d'importance à la rapidité mais les écarts sont faibles.

TABLEAU n°47 :

Choix du mode de transport pour les loisirs	
En général	La rapidité et le caractère "agréable" du trajet sont les principaux facteurs pris en compte dans le choix du mode de transport
	La volonté des parents ne représente que 14% (contre 36% pour les déplacements scolaires)
En fonction de l'âge	La volonté des parents se fait de moins en moins forte entre 11 et 16 ans (descend à 8% à 16 ans)
En fonction du sexe	Très peu de différence entre garçons et filles mais les filles sont plus soumises à la volonté des parents alors que les garçons privilégient la vitesse

GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Nous venons de voir que pour les loisirs les collégiens choisissent leur mode de transport en fonction de la rapidité et du caractère agréable du déplacement. Ils délaissent les transports collectifs. Nous allons par conséquent chercher à savoir ce qu'ils pensent de ce mode de transport.

2.7. Les collégiens face aux transports collectifs

2.7.1. Des avis partagés

Nous établirons ici nos observations en fonction des réponses extrêmes car « il n'y a pas de consensus sur le fait de savoir s'il faut présenter ou non des réponses « centristes », c'est-à-dire occupant une position centrale dans le continuum des modalités de réponses. Celles-ci sont critiquées car elles peuvent servir de position refuge. Dans les échelles politiques, la position du milieu social est utilisée explicitement comme indicateur autant de l'indécision que d'une préférence pour le centre (De Singly, 1992) ». Ainsi, nous avons fixé nos propres critères de jugement. Nous avons décidé qu'au-delà de 20% de collégiens qui se sont déclarés « pas du tout satisfaits », les transports en commun sont mal perçus et qu'à partir de 30% de « très satisfaits », il n'y a pas de problème à signaler.

PHOTOGRAPHIE n°17 :



L'abri bus de Brissy-Hamégicourt : l'aspect général, l'absence de siège et sa faible protection face aux intempéries illustrent l'opinion des élèves.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°18 :



Le point d'arrêt de Cerizy : ici, les élèves doivent attendre l'autocar debout et n'ont aucun moyen de s'abriter de la pluie, du vent...
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°19 :



Un abri bus, peut-être peu esthétique, mais qui a l'avantage d'être propre, de posséder un banc et qui abrite les élèves.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°20 :



Un autocar de la Compagnie Saint-Quentinoise de Transport transportant les élèves des communes de Brissy-Hamégicourt et Brissay-Choigny.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

D'une manière générale, les collégiens sont « assez satisfaits » des transports en commun pour se rendre au collège. Toutefois, cette satisfaction n'est pas générale. Elle concerne uniquement certains aspects du transport.

Ainsi, on peut dire que les transports collectifs dans leur ensemble sont satisfaisants. En effet, parmi les critères évoqués dans notre enquête, la part des élèves s'étant déclarés « assez satisfaits » domine mis à part pour les distances domicile-arrêt et arrêt-école où ce sont les « très satisfaits » qui sont majoritaires. En effet, la manière de conduire des chauffeurs (36,1%) et le comportement de ces derniers (32,0%) satisfont les collégiens. Il en va de même pour la durée des trajets (32,5%), les horaires le soir (30,2%) et les distance domicile-arrêt (35,5%) et arrêt-collège (47,9%).

Nous pouvons tout de même relever certains motifs d'insatisfaction et essayer d'en trouver les causes. Les collégiens ne sont pas du tout satisfaits des abris bus (36,1%), du nombre d'élèves par véhicule (27,7%), des horaires le matin (25,7%), du respect des horaires (23,9%), de la propreté (22,0%) et de l'accès à l'abri-bus (21,4%). Les avis sont plus partagés sur ce dernier point puisque 25,5% des élèves jugent ce critère très satisfaisant. En premier lieu viennent donc les abris bus qui sont parfois mal placés, qui offrent pour certains de mauvaises conditions de sécurité et surtout qui sont souvent dégradés si bien qu'ils ne permettent plus de se protéger des intempéries [cf. photographies n°17 à 19, pages 207 et 208]. Ensuite, vient le taux de remplissage des véhicules. Si les collégiens le jugent trop élevé, c'est non seulement parce que dans le département du Nord, ils nous ont déclaré devoir parfois voyager debout mais aussi, à n'en pas douter, parce qu'ils souhaiteraient de temps à autre être seuls, c'est-à-dire avoir deux places rien que pour eux. Les horaires du matin sont visiblement mal vécus par les collégiens car ils sont souvent contraints de se lever tôt pour bénéficier du ramassage scolaire. Le non-respect des horaires est lui aussi mal perçu et explique en partie l'insatisfaction vis-à-vis des horaires proposés le matin. Les usagers des transports en commun ont souvent un temps de parcours plus long que les autres. Ils doivent donc se lever plus tôt et ils rentrent plus tard chez eux. L'attente provoquée par un quelconque retard va reculer encore davantage l'heure à laquelle ils seront de retour chez eux ou leur donner l'impression de s'être levé tôt « pour rien » et d'avoir perdu quelques précieuses minutes de sommeil. Autre explication possible, si l'autocar passe plus tard, ils arrivent également plus tard au collège et ils n'ont plus le temps d'aller discuter avec leurs camarades avant le début des cours. Enfin, la propreté des autocars est le dernier point sur lequel les collégiens sont peu satisfaits. Il peut s'agir d'une réaction face à la vétusté de certains véhicules, bien que la situation évolue dans ce domaine [cf. photographie n°20, page 208].

Pour les autres paramètres proposés (sécurité, fréquence de passage, confort, bruit dans les véhicules), la situation est partagée entre les « très satisfaits » et les « pas du tout satisfaits », l'appréciation de ces deux notions étant assez variables en fonction de la personnalité de chacun.

Nous devons toutefois nuancer nos propos car les résultats sont différents. En effet, on peut considérer que les indécis ne se sont pas exprimés puisque nous avons pour ces différentes questions un taux de rebut compris entre 8% et 19%. Nous pouvons alors ajouter les élèves qui se déclarent « assez satisfaits » à ceux qui se disent « très satisfaits ». Dans ce cas, nous remarquons que pour toutes les catégories, le total des deux réponses nous fait apparaître des chiffres supérieurs à 60% sauf pour les abris bus (52,8%). Ainsi, la satisfaction

apparaît comme générale. Mais peut-on considérer qu'il est suffisant d'être « assez satisfait » ?

Nous pouvons rassembler tous les critères soumis à évaluation dans un même tableau [cf. tableau n°48]. Celui-ci propose un classement allant du critère le plus satisfaisant à celui jugé comme étant le plus problématique. Pour sa réalisation, nous avons fixé des seuils de satisfaction : au dessus de 30% de « très satisfait », le paramètre étudié est jugé satisfaisant, au dessus de 20% de « pas du tout satisfait », il est jugé comme posant problème. Pour la catégorie intermédiaire, nous nous sommes basés sur le taux des « pas du tout satisfaits » pour établir notre classement.

TABLEAU n°48 : Satisfaction vis-à-vis des transports en commun

		Pas du tout satisfait	Avis mitigé	Très satisfait
1	Distance arrêt-collège			X
2	Manière de conduire du chauffeur			X
3	Distance domicile-arrêt			X
4	Durée du trajet			X
5	Amabilité du chauffeur			X
6	Horaires le soir			X
7	Fréquence de passage		X	
8	Sécurité		X	
9	Bruit		X	
10	Confort		X	
11	Accès au point d'arrêt	X		
12	Propreté	X		
13	Respect des horaires	X		
14	Horaires le matin	X		
15	Nombre d'élèves par véhicule	X		
16	Qualité de l'abri-bus	X		

GODEFROY Stéphane, 2005.
Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Il apparaît clairement que les autorités organisatrices de ce service ont des efforts à produire en matière d'aménagement des points d'arrêt et doivent réfléchir à la manière d'améliorer les horaires le matin afin de permettre aux élèves de quitter leur domicile plus tard. Ce dernier point demande un respect plus strict des horaires par les exploitants pour faire baisser le mécontentement.

Pour se rendre sur leurs lieux de loisirs, les collégiens sont également « assez satisfaits » des transports collectifs.

Toutefois, l'insatisfaction est plus grande. Ainsi, ils sont 44% à juger les tarifs trop élevés, 34% à se plaindre du manque de propreté et 27% de la fréquence de passage. En dehors du cadre scolaire, l'insatisfaction tient donc avant tout au prix. En effet, pour ce type de déplacement, le Conseil Général ne prend plus rien en charge à la différence des

transports scolaires. Comme il faut payer, les utilisateurs vont forcément être plus regardants sur la qualité d'où une plus grande insatisfaction. Mais, tout n'est pas négatif puisque les collégiens sont 36% à se déclarer « très satisfaits » de l'emplacement des arrêts et qu'ils sont partagés sur le confort et le respect des horaires.

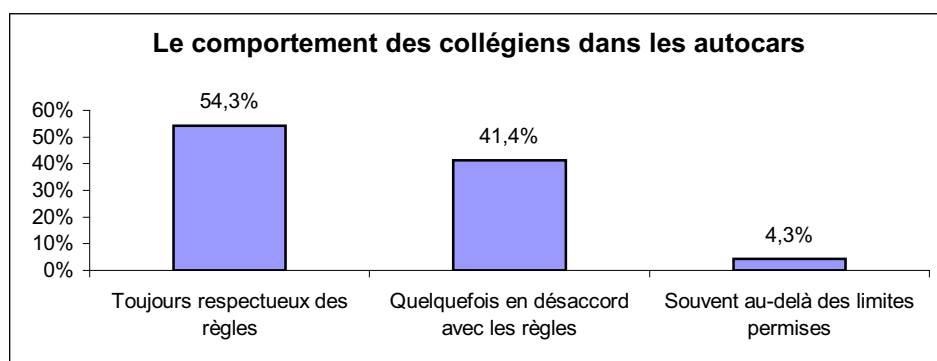
2.7.2. Des collégiens indisciplinés dans les transports collectifs

Dans les transports en commun, la plupart des collégiens discutent (49,6%) ou ne font rien (27,5%). Parmi ces derniers 15,2% se reposent. Il est à noter que 13,8% révisent les cours et 4,5% font leurs devoirs.

Si les collégiens semblent « sages » du point de vue de leurs occupations, il n'en va pas de même quand on les interroge pour savoir comment ils jugent leur comportement dans les transports collectifs.

En effet, ils ne sont que 54% à se dire toujours respectueux [cf. graphique n°76]. Ils sont donc 46% à avouer ne pas toujours bien se conduire. Parmi eux, 4% admettent même être souvent au-delà des limites permises.

GRAPHIQUE n°76 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On peut imaginer que la réalité est encore plus édifiante car il est peu probable que tous les élèves qui ne respectent pas les règles avouent leurs écarts de conduite. Mais en aucun cas il n'est possible d'expliquer ce comportement car les causes peuvent être multiples. Pour certains la gratuité engendre plus de dégradations. Les élèves perçoivent peut-être l'autocar comme un lieu de dévouement avant ou après les cours. L'évolution de la société et des mentalités (individualisme) peut entraîner un manque de respect envers le matériel ou les conducteurs. L'état de vétusté des véhicules ne conduit pas les collégiens à faire attention à leurs faits et gestes, ils considèrent alors qu'une petite déchirure dans les sièges, qu'une tâche... n'ont aucune importance et que cela se verra à peine. Il se peut également que leur comportement soit une réaction face au peu d'amabilité ou à l'intransigeance de certains conducteurs...

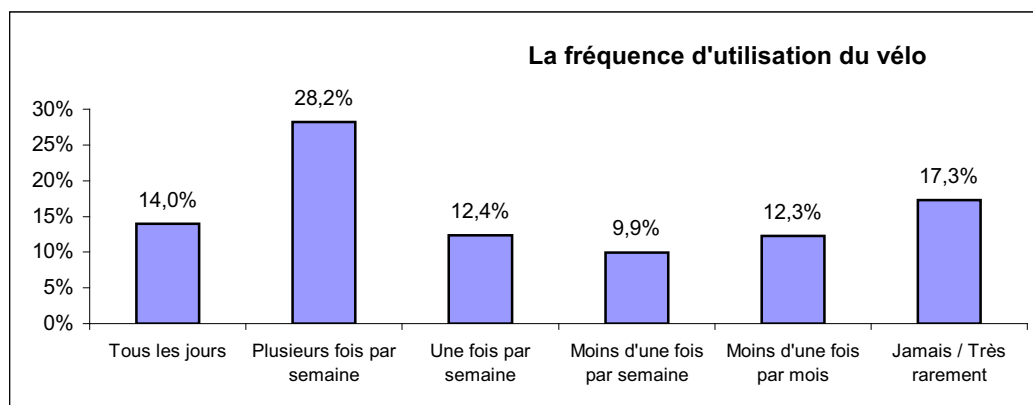
2.8. Les collégiens et le vélo

L'étude sur le Pays de Montbéliard a permis d'observer les comportements des collégiens face au vélo [cf. annexes n°5 et n°6, tome 2 : pages 5 à 18]. Celui-ci est un mode qu'ils peuvent utiliser seuls et qui n'est soumis à aucune contrainte (horaires, coût, âge, conducteur...).

2.8.1. Une désaffection progressive à partir de 14 ans

Les collégiens interrogés sont 42,2% à utiliser leur vélo plusieurs fois par semaine [cf. graphique n°77]. 14% l'utilisent tous les jours. Ils sont 29,6% à en faire usage moins d'une fois par mois (dont 17,3% jamais). Ainsi, on observe que plus de 80% des collégiens sont des utilisateurs du vélo, à titre occasionnel pour certains.

GRAPHIQUE n°77 :

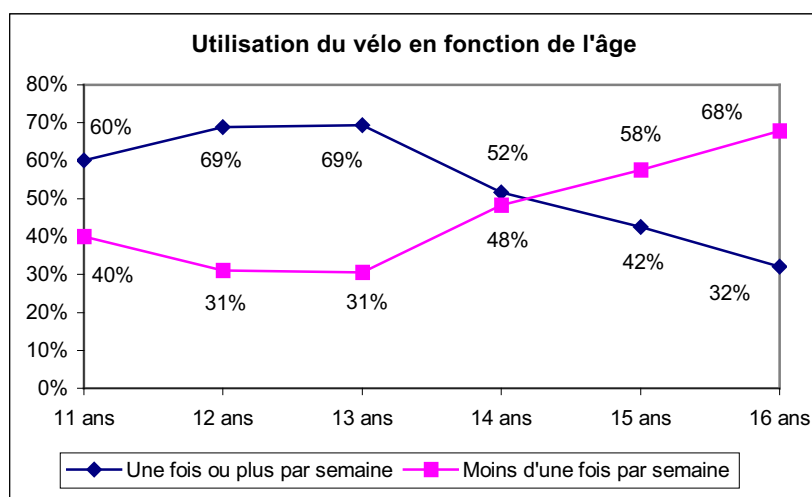


GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

La fréquence d'utilisation du vélo n'est pas la même entre garçons et filles. En effet, 23,5% des garçons utilisent leur vélo tous les jours contre seulement 5,9% des filles. Sur le plan hebdomadaire, les filles sont 50,1% à faire du vélo au moins une fois alors que les garçons sont 69,5% dans la même situation. Il n'est donc pas étonnant que 17,5% des filles utilisent leur vélo moins d'une fois par mois contre seulement 6,2% des garçons. Cette différence a plusieurs explications. On peut mettre cet écart entre les deux sexes sur le compte de la dépense d'énergie nécessaire, sur la tenue vestimentaire qui doit être choisie en fonction de ce mode de transport ou de l'insécurité du vélo qui peut provoquer la réticence des parents à laisser partir leur fille...

L'âge a lui aussi un effet sur l'utilisation du vélo. Ainsi, on s'aperçoit qu'avant 14 ans, les collégiens qui utilisent leur vélo toutes les semaines sont plus nombreux que les autres et que cette tendance s'inverse par la suite [cf. graphique n°78, page 213]. La part de ceux qui utilisent leur vélo tous les jours diminue au fil du temps (16% à 11 ans et 7% à 16 ans) alors que ceux qui ne l'utilisent jamais sont de plus en plus nombreux (11% à 11 ans et 29% à 16 ans). On observe une fois encore que le tournant est à 14 ans.

GRAPHIQUE n°78 :



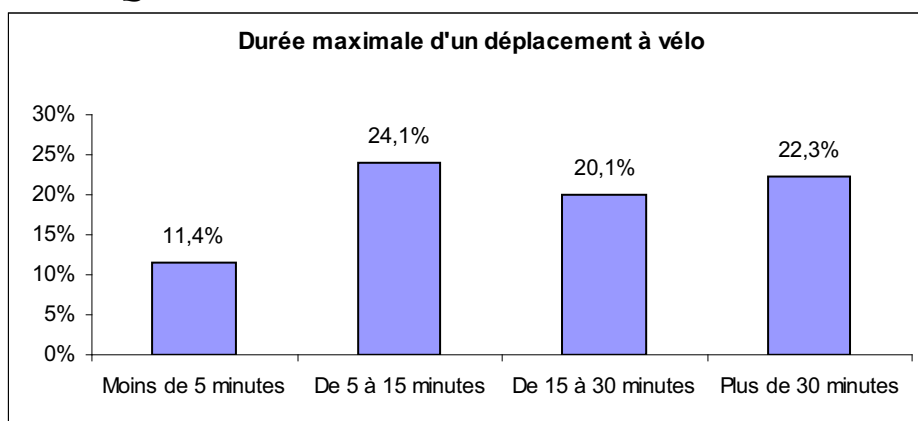
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Si l'on compare ceux qui n'utilisent jamais le vélo et ceux qui l'utilisent plus d'une fois par semaine, on constate un vrai changement des pratiques à 14 ans. Nous pouvons encore une fois parler de ce seuil qui semble marquer le passage de l'enfance à l'adolescence et qui entraîne toute une série de modifications dans le comportement et dans la mentalité des collégiens. Ainsi, l'image parfois « ringarde » de la bicyclette peut prendre le dessus.

Bien que les utilisateurs du vélo restent majoritaires jusqu'à 15 ans, leur nombre fléchit. On observe qu'ils sont plus de 50% à en faire usage jusqu'à 13 ans, qu'à partir de 14 ans ils sont moins de 35% à l'utiliser et qu'à 16 ans, ils ne sont plus que 17%.

Lorsque l'on cherche à établir quelle est la durée maximale d'un déplacement à vélo, on constate que pour 24,1% des collégiens, celle-ci est comprise entre 5 et 15 minutes et que 11,4% fixent cette limite à 5 minutes [cf. graphique n°79]. Les collégiens ne semblent donc pas prêts à faire de longs déplacements à vélo. Ce mode reste exclusivement réservé aux trajets de faible durée, par conséquent de faible distance également. Ceci peut se comprendre en raison de la dépense physique nécessaire : les jeunes ne veulent pas trop se fatiguer avant d'aller pratiquer un sport par exemple, et par la lenteur du vélo comparativement aux modes motorisés.

GRAPHIQUE n°79 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

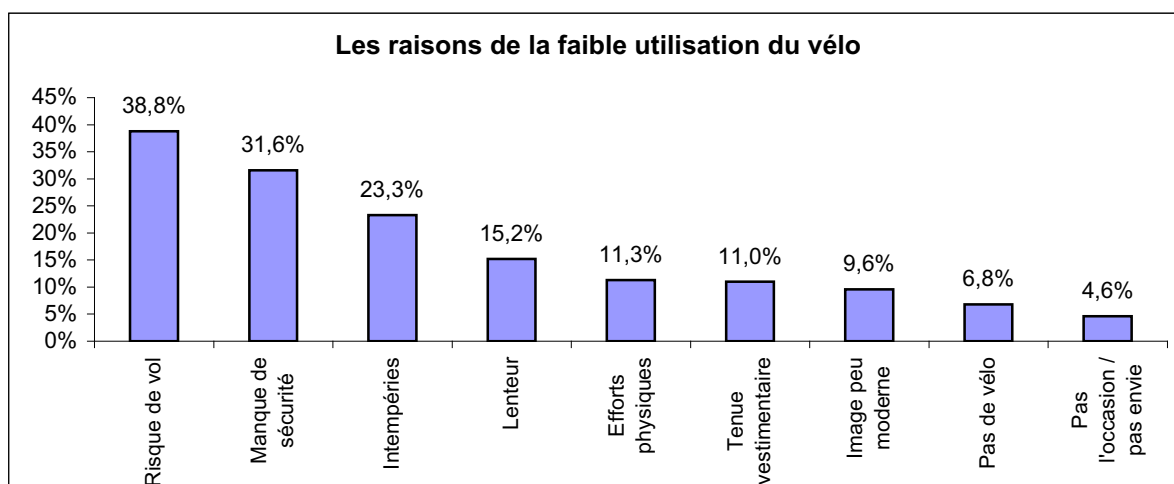
Si le vélo n'est pas le loisir lui-même, alors, il est facilement compréhensible que les collégiens préfèrent se tourner vers un autre mode afin de perdre moins de temps lors du déplacement.

Ils sont tout de même 22,3% à ne pas voir d'inconvénients à faire du vélo pendant plus de 30 minutes. Mais il s'agit alors plus de se promener à vélo que d'effectuer un déplacement d'un point à un autre.

2.8.2. Le risque de vol, principal obstacle à l'utilisation du vélo

Le risque de vol (ou de dégradations) est la principale cause de la faible utilisation du vélo (38,8% des collégiens) [cf. graphique n°80]. En effet, la peur de voir disparaître son vélo est la principale source de réticence face à l'utilisation de ce mode. Il est d'ailleurs marquant de constater que le nombre de vélos présent dans l'enceinte des collèges est proportionnel à cette peur du vol [cf. photographies n°21 à n°24, pages 215 et 216].

GRAPHIQUE n°80 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

L'insécurité de ce mode (31,6%) est également un frein à son utilisation. Le vélo n'offre aucune protection à son utilisateur. Les risques d'accidents sont par conséquent élevés, ce qui n'encourage pas les collégiens à employer ce moyen de transport. Nous pouvons rappeler que pour l'année 1998, le bilan accidentologie était de 301 tués, 1419 blessés graves et 4947 blessés légers. Plus récemment, on a pu constater une diminution du nombre de tués avec pour l'année 2001, 242 décès en circulant à vélo en France. Le risque d'être tué ou blessé à vélo est d'ailleurs de 1,5 à 2 fois supérieur en ville à celui encouru en voiture [cf. tableau n°49, page 217].

PHOTOGRAPHIE n°21 : Le parc à vélos du collège de Valentigney



Dans ce collège, la peur du vol est nulle : aucun élève n'a de crainte.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2003.

PHOTOGRAPHIE n°22 : Le parc à vélos du collège de Mandeuve



Au collège de Mandeuve, seuls 6% ont peur de voir disparaître leur vélo.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2003.

PHOTOGRAPHIE n°23 : Le parc à vélos du collège de Hérimoncourt



Le parc à vélos du collège de Hérimoncourt reste vide car 26% des élèves ont peur du vol.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2003.

PHOTOGRAPHIE n°24 : Le parc à vélos du collège d'Audincourt



Ici, 30% des élèves craignent les vols. Par conséquent, ils préfèrent utiliser un autre moyen de transport.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2003.

TABLEAU n°49 : Risque par rapport à la voiture d'être tué ou blessé grave en ville

Moto	> 50
Cyclo	10 à 35
Vélo	1,5 à 2
Voiture	1
Piéton	0,5 à 1
Transport collectif	-

Division du nombre d'accidents (une moyenne des tués et blessés graves des 5 dernières années) non pas par le nombre de km parcourus mais plus logiquement par la durée d'exposition au risque ou, ce qui revient à peu près au même, par le nombre de déplacements (fourni par l'enquête ménages), la durée des déplacements étant une constante dans les grandes villes de province : environ 1/4 d'heure pour les modes VP, 2R ou marche, et une 1/2 h pour les TC)

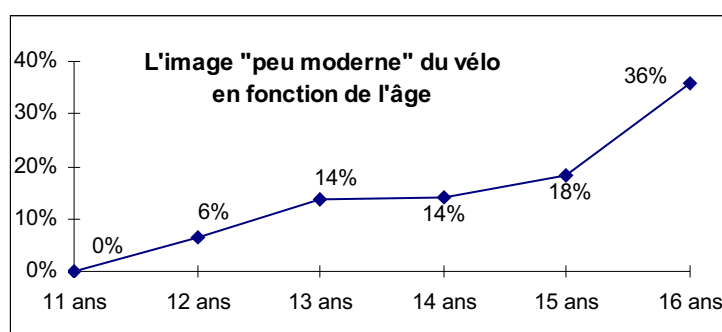
Source : G. WOLF, 1991.

Ensuite, il faut rajouter à cela les « risques » liés à la météorologie (23,3%). Le vélo n'offre pas non plus de protection face aux aléas climatiques. Il paraît donc évident que par temps de pluie, l'hiver ou même par temps incertain, rares vont être ceux à se tourner vers le vélo. De même, les jours de vent, il est peu probable que les collégiens prennent leur vélo pour se déplacer car ils devront lutter contre lui et donc dépenser encore plus d'énergie.

Finalement, ce ne sont ni la lenteur (15,2%), ni les efforts physiques à fournir (11,3%) qui rebutent le plus les collégiens mais tous les éléments qui comportent une notion de risque (matériel, physique et climatique).

Ces principaux facteurs n'évoluent pas avec l'âge. En revanche, l'image « peu moderne » n'a de cesse de progresser [cf. graphique n°81]. Nous avons donc eu raison de parler à plusieurs reprises de ce critère lorsque nous évoquions les changements psychologiques qui interviennent chez les collégiens. Le passage progressif de l'enfance à l'adolescence va en effet engendrer une modification de la perception de ce mode. Ainsi, à 11 ans, ils ne se posent même pas la question de savoir si le vélo est « moderne » ou non. Alors que plus tard, non seulement ils répondront par la négative à cette question mais, en plus, ils feront attention aux regards de leurs camarades et les collégiens ne voudront plus utiliser ce mode par peur de ce que pourraient penser leurs amis. Effectivement, à la question « pourquoi n'utilisez-vous pas ou peu votre vélo ? », aucun élève de 11 ans ne mentionne l'image que peut renvoyer le vélo. Par contre, à 16 ans, ils sont 36% à mettre ce paramètre en avant.

GRAPHIQUE n°81 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Enfin, on observe que la lenteur du vélo ne gêne que 18% des élèves de 11 ans mais 32% de ceux qui ont 16 ans. Encore une fois, l'âge a un rôle primordial dans la perception et l'utilisation du vélo. Si à 11 ans, il est « amusant » de faire du vélo malgré le « temps perdu », à 16 ans, les collégiens souhaitent se déplacer plus rapidement.

Les inconvénients du vélo se dressent de plus en plus comme un frein à son utilisation au fur et à mesure que les collégiens vieillissent. Avec le temps, la perception que les collégiens ont du vélo est de plus en plus négative. Par conséquent, il est peu probable de voir

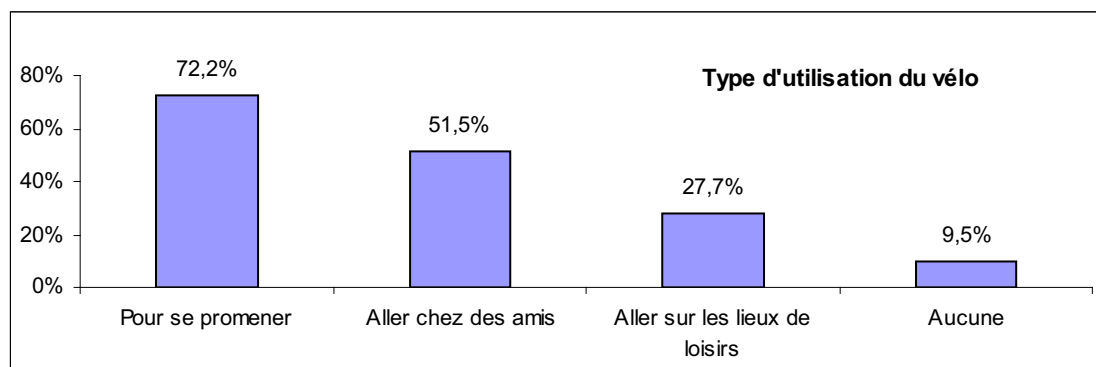
les jeunes utiliser leur vélo plus fréquemment même si des itinéraires spéciaux et des aires de stationnement sont aménagés afin de résoudre en partie les problèmes de sécurité physique et matérielle.

2.8.3. Le vélo, un loisir plus qu'un mode de transport

Le vélo est quasi-exclusivement un loisir et non un mode de transport.

En effet, 72,2% des collégiens qui utilisent un vélo le font pour se promener, 51,5% s'en servent pour rendre visite à leurs amis et 27,7% pour aller sur leurs lieux de loisirs [cf. graphique n°82]. On voit bien que même si le vélo n'est pas le loisir, il reste en toutes circonstances lié au divertissement. On constate donc que le vélo fait partie intégrante du loisirs. Il n'est pas véritablement perçu comme un mode de transport. On voit d'ailleurs que pour près de trois élèves sur quatre, le vélo est le loisir et non le moyen retenu pour se rendre sur les lieux des loisirs.

GRAPHIQUE n°82 :

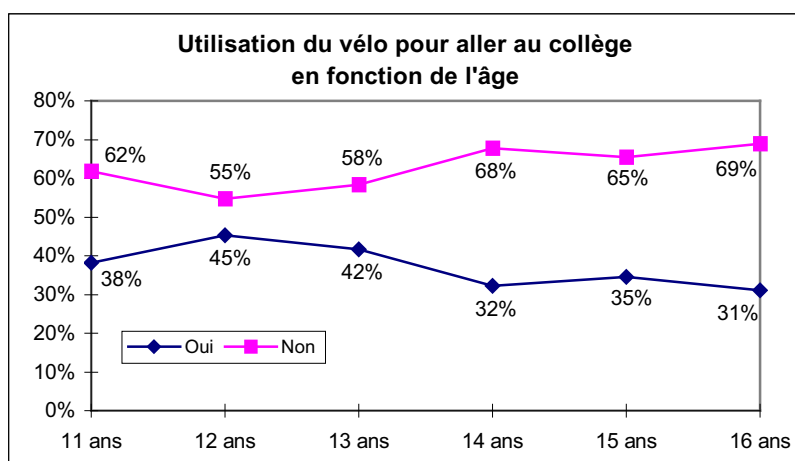


GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

L'autre moyen de se rendre compte de ce phénomène est d'analyser les réponses aux questions concernant la réalisation de pistes cyclables. En effet, si des itinéraires cyclables existaient, les collégiens ne seraient que 37,9% à être prêts à prendre leur vélo pour aller au collège alors qu'ils seraient 56,2% à le faire pour aller sur leurs lieux de loisirs. Ceci atteste encore un peu plus que le vélo est synonyme de loisirs et de détente. Il ne constitue donc pas un véritable mode de transport utilisable en toutes circonstances.

Si l'on porte de nouveau notre attention à l'influence de l'âge, on peut remarquer que lorsqu'on leur demande s'ils seraient prêts à utiliser leur vélo si des itinéraires cyclables existaient, la différence entre les loisirs et le collège augmente [cf. graphique n°83, page 219]. Ainsi, 38% des collégiens de 11 ans seraient prêts à aller jusqu'à leur établissement scolaire à vélo et ils ne sont plus que 31% à 16 ans. On observe d'ailleurs une forte baisse de ce nombre entre 13 et 14 ans.

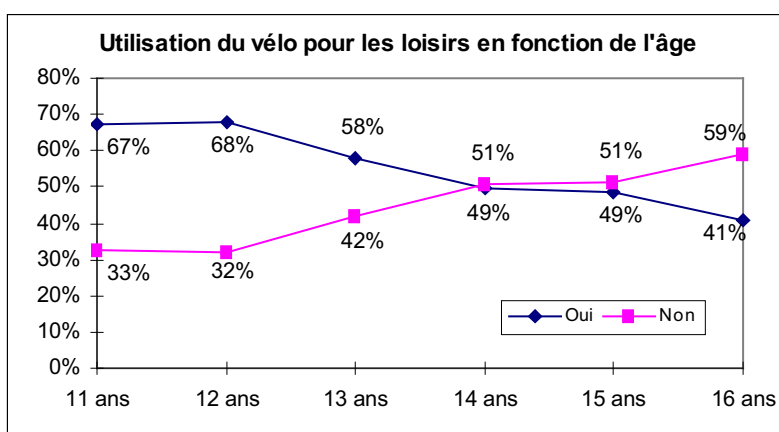
GRAPHIQUE n°83 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour les loisirs, la tendance est encore plus marquée et l'on voit que la situation s'inverse avec l'âge [cf. graphique n°84]. En effet, ils sont 67% à 11 ans à se dire d'accord pour se déplacer à vélo, alors qu'ils ne sont plus que 41% à 16 ans. Le passage en dessous des 50% se fait, une fois encore, à partir de 14 ans.

GRAPHIQUE n°84 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour les collégiens, le vélo est donc un loisir bien plus qu'un mode de transport [cf. tableau n°50, page 220]. Et plus l'âge avance, moins les collégiens semblent prêts à utiliser leur vélo pour se déplacer.

TABLEAU n°50 : Les collégiens et le vélo

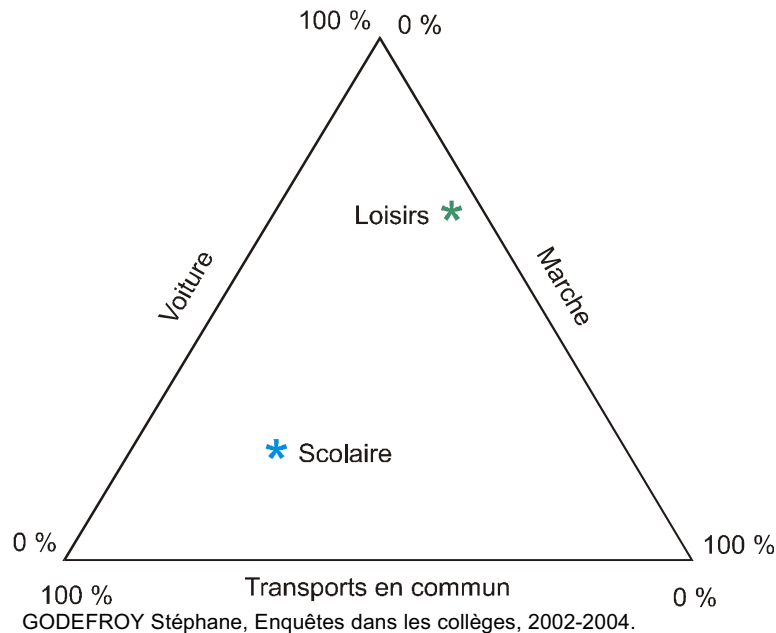
Raisons de la faible utilisation	Fréquence de l'utilisation	Type d'utilisation
Risque de vol Manque de sécurité Intempéries Lenteur	Utilisation intensive ou inexistante (presque rien entre-deux)	Promenade

GODEFROY Stéphane, 2005.

Il apparaît dans cette enquête que pour se rendre au collège, les élèves se tournent principalement vers les transports collectifs (55,4%) alors que la marche et la voiture font parts égales avec respectivement 23,5% et 23,2%. Ceci s'explique par les distances à parcourir, par l'impossibilité (temporelle ou matérielle) de certains parents à conduire leur enfant ou tout simplement parce que les circuits de ramassages scolaires existent et qu'ils sont souvent le seul moyen offert aux collégiens pour rejoindre leur établissement scolaire.

En revanche, pour les déplacements liés aux activités extra-scolaires, la voiture domine très largement (53,1%). Nous trouvons ensuite la marche (21,7%) et le vélo (15,1%). Mais on remarque surtout que les transports collectifs sont quasiment absents (5,4%) de ce type de trajets [cf. Graphique n°85].

GRAPHIQUE n°85 : Comparaison des modes utilisés entre le temps scolaire et les loisirs



La prédominance de l'automobile s'explique grâce aux nombreux avantages de ce mode vis-à-vis de ses concurrents. Non seulement la voiture est rapide et confortable mais en plus, elle permet de se rendre directement du domicile jusqu'au lieu exact où se pratique l'activité, c'est un mode porte à porte. Il s'agit d'un mode de transport « souple » qui s'adapte à tous les horaires (à la différence des transports collectifs), à toutes les conditions météorologiques (à la différence du vélo) et des deux-roues et qui permet de parcourir de grandes distances (à la différence de la marche). De plus, la voiture offre aux parents la possibilité de surveiller leur enfant et donc de combattre les éventuels sentiments d'insécurité. Enfin, faire le trajet en automobile contribue à mieux gérer la plus grande diffusion des activités dans l'espace.

Vélo et marche sont également bien représentés dans le cadre des loisirs car il s'agit de modes qui permettent de s'affranchir des parents ou de se déplacer même quand les parents ne sont pas en mesure d'assurer le transport. Toutefois, ces deux modes n'offrent que des rayons d'action limités et vont donc se cantonner aux déplacements intra-communaux.

Les transports collectifs souffrent quant à eux de leur rigidité (horaires fixes, recours à un autre mode de transport pour aller et revenir du point d'arrêt...) et de leur tarif.

Pourtant, ce constat ne reflète que la situation globale. En effet, les différences sont grandes en fonction de l'âge et du lieu d'habitation.

Pour ce qui concerne les déplacements scolaires, en milieu urbain, les transports collectifs n'ont qu'une très faible avance sur la marche et la voiture. Les distances étant plus courtes, le recours aux transports en commun est moins systématique. En effet, en raison des faibles distances à parcourir, il est possible aux élèves de se déplacer à pieds. L'usage de la voiture est quant à lui facilité : par rapport à la campagne, les probabilités sont fortes pour que l'itinéraire qui doit conduire les parents à leur lieu de travail passe à proximité du collège. Ainsi, ils pourront amener leur enfant en voiture car le détour qu'il leur faudra exécuter sera moins grand qu'en milieu rural.

A l'inverse, en milieu à dominante rurale, les transports collectifs prédominent (57,9%). Ici, le principal facteur explicatif est la distance entre le domicile et l'école, distance que les enfants ne peuvent ni combler à pied, ni même à vélo. Pour les « petits ruraux », la seule solution est d'emprunter le ramassage scolaire sauf quand les parents peuvent ou veulent bien les accompagner en voiture.

L'impact de l'éloignement ou de la distance joue donc un rôle fondamental dans le mode de transport retenu.

Au niveau des loisirs, les modes de transport varient en fonction de la localisation des activités : la marche domine quand les collégiens ne quittent pas leur commune alors que la voiture sert à sortir de celle-ci. En effet, pour les déplacements intra-communaux, les faibles distances permettent de se déplacer à pied ou à vélo. Mais une fois qu'il faut sortir de la commune de résidence, la voiture devient nécessaire pour faire face aux distances et surtout à la grande diversité des activités et des lieux dans lesquels on les pratique.

Avec l'âge, on constate également une évolution des modes de transport utilisés. Les parts de la voiture, du vélo et des transports collectifs chutent alors que celles de la marche et du scooter ne font que progresser. L'évolution est sensiblement la même pour les loisirs à la seule exception de la part des transports collectifs qui progressent au fil du temps. Ces évolutions s'expliquent par l'autonomisation progressive des collégiens, qui deviennent des adolescents. Ceci sous-entend qu'ils vont chercher à s'affranchir de la tutelle des adultes. Dans le même temps, les parents vont les laisser apprendre à se déplacer par eux-mêmes. Les collégiens vont donc pouvoir se tourner vers des modes où ils seront moins dépendants de leurs parents, c'est-à-dire la marche, le vélo et les deux-roues. Toutefois, la part du vélo ne progresse pas en raison de l'image de ce mode. Cette dernière est de plus en plus négative au fur et à mesure que les collégiens vieillissent.

Il existe également des différences dans le choix du mode de transport. Ainsi, on voit que pour aller au collège, ce sont les parents qui décident du mode de transport (35,7%). En fait, les élèves ont le choix entre se faire conduire par les parents si ces derniers le veulent ou le peuvent ou bien se rabattre sur la marche ou les transports collectifs en fonction de la distance. Donc, le choix dépend des parents mais souvent, il ne comporte qu'une seule solution.

TABLEAU n°51 : Récapitulatif sur les résultats de l'enquête dans les collèges

Types de déplacement	
Collège	<p>Large recours aux transports collectifs (55%)</p> <p>Choix du mode en fonction de la volonté des parents (36%) ou de l'absence d'autres solutions (33%)</p> <p>Trajet plus agréable en voiture</p> <p>Trajet moins dangereux en voiture</p> <p>Trajet trop long en autocar</p>
Loisirs	<p>Très nette domination de la voiture (35% avec les parents et 18% avec d'autres personnes)</p> <p>Transports collectifs complètement délaissés (5%)</p> <p>Choix du mode de transport en fonction de la rapidité (33%) et du caractère "agréable" (31%)</p>

Influence du territoire (collège)	
Temps de parcours	Augmentation du temps de parcours inversement proportionnelle à la densité des collèges
Perception	<p>Trajet plus agréable en milieu rural</p> <p>Trajet plus dangereux en milieu urbain</p> <p>Trajet plus long en milieu rural</p>
Modes de transport	Utilisation croissante des transports en commun plus la distance collège - domicile est grande

Influence de l'âge	
Collège	<p>Diminution de la part de la voiture avec l'âge au profit de la marche</p> <p>Influence des parents de moins en moins forte dans le choix du mode de transport plus l'enfant vieillit</p> <p>La part des transports collectifs reste stable</p>
Loisirs	<p>Diminution des activités extra-scolaires avec l'âge</p> <p>Diminution de la part de la voiture avec l'âge au profit de la marche</p> <p>Influence des parents de moins en moins forte dans le choix du mode de transport plus l'enfant vieillit</p> <p>Augmentation de la part des transports collectifs</p>

Modes de transport		
Collège	Voiture	Diminution de la part plus les collégiens vieillissent
	Vélo	Très faible utilisation
	Transports en commun	<p>Mode le plus utilisé pour se rendre au collège (52,2%)</p> <p>Plus forte utilisation en milieu rural qu'en milieu urbain</p> <p>Qualité des abris bus, nombre d'élèves par véhicule et respect des horaires jugés négativement</p> <p>Comportement "peu sérieux" dans les autocars (45% des élèves)</p>
	Marche	Part croissante au fils du temps
Loisirs	Voiture	<p>Mode préféré des collégiens (forte utilisation, jugé plus agréable et plus sûr)</p> <p>Diminution de la part plus les collégiens vieillissent</p>
	Vélo	<p>Baisse de l'utilisation avec l'âge</p> <p>Faible utilisation à cause du risque de vol (39%) et du manque de sécurité (32%)</p> <p>Utilisation "quasi-exclusive" pour les loisirs</p>
	Transports en commun	<p>Jugé trop cher pour les loisirs</p> <p>Très faible utilisation (mais en augmentation avec l'âge)</p>
	Marche	<p>Part croissante avec l'âge</p> <p>Mode le plus utilisé quand les loisirs se font dans la commune de résidence</p>

GODEFROY Stéphane, 2005.

Toutefois, on observe une influence du milieu puisqu'en zone urbaine, la distance (36,6%) et la rapidité (32,1%) dictent le choix. Ainsi, les citadins et les ruraux ne sont pas égaux face aux déplacements. Si les ruraux ont une mobilité qui est réellement contrainte, celle des citadins est plus libre, ces derniers pouvant privilégier la rapidité de leur trajet en fonction de la distance qu'ils ont à parcourir.

Nous pouvons déjà apporter des éléments de réponses à nos hypothèses de départ puisqu'on constate que pour les trajets scolaires l'absence d'autres solutions (33,1%) est également un facteur très important dans le « choix » du mode de transport. Nous avons donc une mobilité qui est en grande partie subie par les collégiens. Toutefois, comme nous venons de le rappeler, ce constat est à nuancer en fonction du milieu de vie selon qu'il est plus ou moins rural. De même, la « contrainte » évolue dans le temps puisqu'elle sera de moins en moins forte plus les collégiens vont vieillir, leurs parents les laissant être plus libres de leurs mouvements.

Ces contraintes se dissipent quand il s'agit des loisirs. En effet, les collégiens se tournent vers la voiture en raison de sa rapidité par rapport aux autres modes et de son caractère « agréable ». Ici, il n'est plus question de volonté des parents ou d'absence d'autres solutions. Les collégiens sont beaucoup plus libres dans leurs déplacements extra-scolaires ou tout du moins, les contraintes sont moins fortes. Ils peuvent privilégier le critère qu'ils souhaitent (agréable, rapide...). On constate donc que **pour les loisirs, la mobilité est moins subie et que les collégiens ont une plus grande marge de choix.**

Il faut également signaler que cette liberté s'accroît avec l'âge, comme c'était déjà le cas pour les déplacements scolaires. Par conséquent, on observe une réelle autonomisation des collégiens au fil du temps.

Ce qui ressort surtout de cette enquête, c'est la séparation, assez nette, entre les déplacements scolaires et ceux liés aux loisirs. **On voit donc que les collégiens évoluent dans deux mondes bien séparés : celui de l'école et celui des loisirs. Ceci nous permet de confirmer notre hypothèse d'une mobilité des collégiens qui est double, tout du moins au niveau des pratiques.**

Deux mondes où pratiques et perceptions sont totalement différentes. D'un côté, on a une mobilité scolaire qui est essentiellement subie (volonté des parents, absence d'autre solution, transports en commun, parcours longs) et de l'autre une mobilité beaucoup plus choisie (caractère agréable, rapidité, voiture) [cf. tableau n°51, page 222].

Il nous faut encore vérifier si cette double mobilité se retrouve également dans l'espace. Toutefois, aucun élément ne peut nous permettre à ce stade de l'étude de confirmer ou d'infirmer notre hypothèse selon laquelle la mobilité des collégiens a une influence sur la structuration spatiale du territoire. Il nous faut aussi chercher à savoir si les trajets scolaires structurent l'espace et si les loisirs se pratiquent sur le territoire scolaire.

Notre dernière partie doit de même nous permettre de voir comment aborder l'avenir en cherchant à savoir si les transports scolaires ne compromettent pas l'utilisation future des transports en commun. Cet avenir passe peut-être par une autre forme de mobilité qui se met progressivement en place, principalement à l'étranger. Il nous faudra donc comparer le système français aux autres systèmes de transports scolaires.

TROISIEME PARTIE

MOBILITE DES COLLEGIENS, SPATIALISATION ET MOBILITE DURABLE ?

L'objectif premier de cette étude est de connaître les pratiques des collégiens et ce qui les motive.

Nous nous sommes proposé, en introduction, de répondre à certaines questions sur la mobilité des collégiens. Nous voulions notamment savoir quelles étaient leurs pratiques, connaître leur vécu en matière de déplacements et ce qui motive le choix de leurs modes de transport.

Pour cela, nous sommes partis de différentes hypothèses. Grâce aux enquêtes, certaines ont déjà pu être vérifiées :

- la mobilité des collégiens est contrainte,
- la mobilité des collégiens est double au niveau des pratiques selon que l'on se situe dans la sphère de l'école ou dans celle des loisirs.

Nous connaissons désormais les modes privilégiés par les collégiens, l'évolution de leurs pratiques dans le temps, le vécu de leurs déplacements et les différences entre les déplacements liés à l'école et ceux liés aux activités extra-scolaires.

Mais il nous reste encore un bon nombre de questions sans réponse et d'autres hypothèses à vérifier. Il nous faudra aussi observer si les *déplacements scolaires ont une incidence sur les résultats des élèves*. Au travers de cette analyse, nous essaierons de voir si les différences constatées dans les déplacements des collégiens, en fonction de leur lieu de résidence et du temps de parcours, ne vont pas à l'encontre de l'égalité des chances promise à tous.

Nous ignorons toujours pas si *les collèges structurent l'espace*. Il nous paraît pourtant important de chercher à savoir si la présence d'un collège peut entraîner une polarisation de l'espace même en dehors du temps scolaire. Ainsi, nous allons voir si les collégiens, qui sont habitués à venir dans la commune où ils sont scolarisés vont privilégier cette dernière pour leurs loisirs. Par conséquent, nous saurons si le collège est à l'origine d'une certaine forme de développement, d'un certain dynamisme pour cette commune et s'il va conditionner la mobilité des élèves.

De cette information découlera la réponse à une autre de nos hypothèses, à savoir, est-ce que *la mobilité des collégiens est double au niveau des territoires* parcourus selon qu'on se situe dans la sphère de l'école ou dans celle des loisirs. En effet, si le collège polarise le territoire, alors les collégiens arpentent le même espace que ce soit dans le cadre des loisirs

que dans le cadre de l'école. Dans le cas inverse, nous verrons apparaître deux espaces différents selon la sphère dans laquelle ils se trouvent. Cette information est essentielle afin de savoir comment aménager le territoire.

Cette dernière partie doit également nous permettre de voir s'il existe un lien entre les transports et l'échec scolaire. Les élèves les plus proches des collèges ont-ils de meilleurs résultats que les autres ? Nous devons encore nous interroger sur les relations entre les déplacements des collégiens et le territoire. Les transports scolaires structurent-ils le territoire ? La mobilité des collégiens a-t-elle une répercussion sur le territoire ?

Ainsi, il nous faut essayer de vérifier si à l'époque du développement durable, les transports scolaires constituent un frein à l'utilisation des transports collectifs.

3.1. Les transports et l'échec scolaire

3.1.1. Le territoire comme source d'inégalité

La géographie est, à elle seule, une source d'inégalités : distance au collège, environnement social, économique et environnemental... Ces inégalités « géographiques » peuvent-elles entraîner des inégalités « scolaires » ? Ont-elles un effet sur les résultats scolaires des enfants ? « L'école n'est pas uniquement le reflet des disparités sociales ; elle doit être aussi considérée comme un acteur pouvant selon les cas amplifier ou réduire les contrastes et inégalités observées (Renard, 1990, page 61) ».

Nous ne pouvons pas écarter cette possibilité bien que l'une des premières grandes enquêtes relatives aux critères de la réussite scolaire (rapport COLEMAN, Equality of Educational Opportunity, Etats-Unis, 1966), ait conclu que la classe sociale des élèves détermine la réussite scolaire, beaucoup plus que n'importe quelle autre variable relative à l'école proprement dite.

Ce rapport du sociologue de l'Université de Chicago permet d'établir un état des lieux du système éducatif, sur la base d'une enquête de grande ampleur. C'est une référence fondatrice pour les économistes de l'éducation, et sans doute pour tous les chercheurs en sciences de l'éducation car pour la première fois, on s'interrogeait sur la relation entre les moyens mis à la disposition des établissements et les résultats scolaires de leurs élèves, le rapport entre le coût et l'efficacité.

Le rapport Coleman apparaît comme une des premières recherches d'envergure menée dans le but d'identifier les facteurs de la réussite scolaire. Plus particulièrement, cette vaste enquête américaine visait à faire le point sur l'influence de la couleur de peau et de la religion comme facteurs d'inégalité face à l'école. Près de 650.000 élèves de l'enseignement primaire et secondaire, appartenant à plus de 4 000 écoles, ont ainsi été soumis à des tests de performance en compréhension à la lecture, en mathématiques et en culture générale. Des données complémentaires ont été recueillies par rapport au milieu familial des élèves, à leurs enseignants et à des caractéristiques objectives de l'école (nombre d'élèves, ressources disponibles...).

L'hypothèse était que les inégalités de résultats étaient conditionnées par les écarts de ressources et de financement entre établissements.

Mais Coleman conclut que les principaux déterminants des différences de performances scolaires sont les caractéristiques familiales des élèves, en particulier les

appartenances ethniques et sociales, et que le mode de composition et de ségrégation des publics scolaires dans les établissements est la principale source d'inégalités de résultats à l'échelle de l'établissement scolaire. Conclusion de cette étude, la cause première des difficultés n'est pas les ressources dont disposent les écoles, mais bien la composition de leur population.

Toutefois, ce critère ne peut pas être le seul retenu. Ainsi, pour Jean-Pierre Boisivon, la réussite scolaire dépend en premier lieu de la qualité de l'Etablissement. « Pendant longtemps on a expliqué les différences dans la réussite scolaire en invoquant la catégorie socioprofessionnelle des parents et, accessoirement, le taux d'alcoolisme de la famille. On en sait davantage aujourd'hui grâce aux travaux d'évaluation conduits dans de nombreux pays. [...] La réussite scolaire se construit dans l'établissement et dans la classe. L'exploitation des premières évaluations nationales en CE2 et en 6^{ème} a permis de mettre en évidence que des établissements scolarisant des élèves comparables pouvaient obtenir des résultats significativement différents. Il y a ainsi des écoles efficaces avec des élèves issus de milieux sociaux défavorisés et des écoles inefficaces avec des élèves, de ce point de vue, favorisés. [...] Les différences dans la réussite scolaire ne s'expliquent ni par les effectifs des classes, ni par l'ancienneté ou les diplômes des enseignants, ni par aucune variable « objective ». Plus précisément, aucune étude, dans aucun pays au monde -le haut conseil de l'évaluation de l'Ecole vient opportunément de nous le rappeler-, n'a permis d'établir une corrélation entre les résultats des élèves et l'effectif de la classe lorsque celui-ci se situe à l'intérieur d'une fourchette large allant d'une quinzaine à une quarantaine d'élèves. [...] Enfin, c'est l'essentiel, ces résultats consacrent le rôle du chef d'établissement, l'engagement et la motivation des enseignants au sein d'une véritable équipe éducative, l'attention portée au respect de la discipline, la priorité assignée à l'effort et à la performance des élèves... ».⁶

Pour M. Cherkaoui (1979, page 77), « c'est le niveau d'instruction de la famille qui détermine le plus efficacement la réussite [...] Toutes les variables liées à l'école, telles que les dépenses, les équipements, les programmes, etc., n'ont que très peu d'effet sur la réussite. [...] Enfin, plus que l'origine sociale ou les variables scolaires, la structure des représentations des élèves (e.g. l'intérêt que l'école accorde à l'école, le sens du contrôle de son environnement, etc.) constitue l'ensemble des déterminants les plus efficaces de la réussite. ».

Différentes études permettent d'ailleurs de savoir que les inégalités sociales sont sources d'inégalités scolaires notamment en terme d'acquis et d'accès aux études supérieures. Agnès Henriot-Van Zanten (1997, page 73) nous donne un exemple de cet écart en fonction des catégories socio-professionnelles des parents en rappelant que « l'évaluation nationale à l'entrée en CE2 et en 6^{ème}, réalisée en septembre 1994, montre une disparité sensible de résultats selon l'origine sociale [...] En CE2, les enfants de cadres supérieurs obtiennent 71,1 en français et 70,2 en mathématiques, alors que les enfants d'ouvriers obtiennent respectivement 56,7 et 56,3. En 6^{ème}, les scores sont de 73,2 et 70,5 pour les premiers, de 60 et 58,2 pour les seconds ».

Mais le critère social n'est pas le seul. En effet, « les collègues sont inégaux dans leur

⁶ Jean-Pierre BOISIVON, Professeur émérite à l'Université Paris II Panthéon-Assas, Délégué général de l'Institut de l'Entreprise, extrait d'une Conférence prononcée le 26 mars 2001 à l'Académie des Sciences Morales et Politiques (Source : www.asmp.fr)

capacité à faire progresser scolairement leurs élèves ; autrement dit, un élève de caractéristiques données (tel âge, tel milieu social...) progresse plus ou moins selon l'établissement où il est scolarisé. [...] Pour comprendre les différences de progression d'un collège à l'autre, on invoque volontiers la notion de « climat ». Celui-ci résulterait notamment des normes et attitudes majoritaires chez les élèves, non sans rapport avec leur niveau scolaire moyen et la tonalité sociale dominante (Buru-Bellat & Henriot-Van Zanten, 1992, page 107) ».

Les facteurs de réussite scolaire sont donc nombreux et variés. Selon l'ASCD (Association for Supervision and Curriculum Development), au moins 14 facteurs influencent la réussite scolaire. Six facteurs se rapportent à l'école et huit à la famille et à l'environnement de l'enfant. Il est toutefois possible de s'interroger sur certains de ces facteurs.

Les six facteurs relatifs à l'école sont pour l'ASCD :

- La rigueur des programmes
- L'expérience des enseignants
- La préparation des cours par les enseignants
- Le ratio maître/élèves
- L'intégration des nouvelles technologies
- La perception de sécurité.

Les autres facteurs qui dépendent de la famille et de l'environnement étant :

- Le poids à la naissance
- Le taux de plomb dans l'organisme
- La faim et l'alimentation
- La lecture aux jeunes enfants
- La télévision
- La présence des parents
- La mobilité familiale
- La participation des parents.

C'est seulement à partir de la fin des années 1980 et le début des années 1990 que les sociologues de l'éducation vont commencer à se soucier des relations entre la vie de famille et les activités scolaires. Ils vont s'intéresser aux stratégies éducatives, aux investissements scolaires des familles et vont chercher les facteurs expliquant la réussite ou l'échec scolaire au sein même du milieu familial. Le processus des inégalités scolaires peut être expliqué par une multitude de facteurs, parmi lesquels : l'origine et le milieu social de l'enfant, les savoirs et pratiques scolaires, le rôle des enseignants, les effets d'établissement, le processus de socialisation de l'enfant, le diplôme des parents...

Les études menées depuis les années 1990 ont confirmé l'ampleur des mobilisations des familles en matière scolaire, toutes les familles, quelle que soit leur origine sociale, vont

définir des stratégies éducatives, elles vont s'organiser en conséquence et cela va avoir des répercussions sur la réussite ou l'échec scolaire de leur enfant. Ainsi, la réussite n'est pas réservée aux enfants de milieux favorisés.

Enfin, pour tenter d'expliquer la réussite scolaire, nous pouvons reprendre tous les facteurs répertoriés par le DISCAS, un bureau privé de consultation pédagogique québécois qui oeuvra dans le monde de l'éducation de 1987 à 2006 [cf. tableaux n°52 à 65, pages 229 à 234]. Les deux consultants-pédagogues, Jacques Henry et Jocelyne Cormier, aujourd'hui retraités, ont mis fin aux activités professionnelles de DISCAS en juin 2006.

Leur inventaire se situe dans une problématique d'analyse institutionnelle visant à l'élaboration de plans de réussite dans les établissements.

Il se divise en deux sections :

- **Les facteurs extérieurs à l'école :** le *donné*, ce dont il faut tenir compte et avec quoi il faut composer sans pouvoir le modifier.
- **Les facteurs propres à l'école :** le *construit*, ce qu'il est possible de modifier pour l'améliorer.

TABLEAU n°52 : Les facteurs extérieurs relevant du milieu global

<p>Facteurs géographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nature (urbain, rural, semi-rural) · Ampleur du territoire de l'établissement (transport) · Distance des grands centres. 	<p>Facteurs économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> · Revenus des familles · Taux de chômage · Pourcentage de propriétaires et de locataires · Valeur foncière moyenne des propriétés · Type d'habitations · Indice de « défavorisation »
<p>Facteurs démographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> · Composition ethnique (origine, diversité, langue maternelle) · Âge (jeunes familles, retraités) · Mobilité de la clientèle (durée moyenne du séjour de la famille dans le milieu) · Évolution de la clientèle (croissance ou décroissance) 	<p>Facteurs sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> · Scolarisation moyenne des parents · Stabilité familiale (monoparentaux, séparation) · Densité du tissu social · Criminalité et délinquance · Toxicomanie
<p>Facteurs socio-institutionnels</p> <ul style="list-style-type: none"> · Qualité des services municipaux · Qualité des services sociaux · Collaboration des organismes entre eux. 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°53 : Les facteurs extérieurs relevant du milieu familial

<p>Facteurs économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> · Revenus familiaux · Emploi des parents · Habitation 	<p>Facteurs sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> · Scolarisation des parents · Origine ethnique · Langue parlée à la maison · Composition de la famille · Nombre d'enfants
<p>Facteurs relevant de la capacité parentale</p> <ul style="list-style-type: none"> · Valorisation de la scolarisation par la famille · Présence des parents à la maison · Disponibilité des parents à collaborer avec l'école · Problématiques incapacitantes (santé, toxicomanie, problèmes judiciaires, etc.) 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°54 : Les facteurs extérieurs relevant de l'élève

<p>Facteurs personnels non contrôlés par l'élève</p> <ul style="list-style-type: none"> · Sexe · Langue maternelle · Position dans la famille · Handicaps physiques ou intellectuels 	<p>Facteurs relevant du parcours scolaire antérieur</p> <ul style="list-style-type: none"> · Retard scolaire accumulé · Échecs scolaires · Épisodes de décrochage · Choix d'orientation déjà effectués
<p>Facteurs scolaires non contrôlés par l'élève</p> <ul style="list-style-type: none"> · Groupe d'affectation · Enseignants attribués · Contraintes de transport et d'horaire 	<p>Facteurs scolaires contrôlés au moins partiellement par l'élève</p> <ul style="list-style-type: none"> · Absentéisme et retards · Recours à l'aide pédagogique · Motivation scolaire · Travail scolaire · Participation aux activités
<p>Facteurs sociaux contrôlés au moins partiellement par l'élève</p> <ul style="list-style-type: none"> · Réseau social à l'école · Réseau social extérieur · Emploi rémunéré · Toxicomanie · Délinquance · Pratique de sports · Loisirs structurés 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°55 : Les facteurs propres à l'établissement relevant du personnel

Facteurs non contrôlés par le personnel	Facteurs contrôlés au moins partiellement par le personnel
· Age moyen	· Compétence professionnelle
· Répartition des sexes	· Perception de l'éducabilité des élèves
· Expérience	· Motivation professionnelle
· Stabilité	· Engagement envers les élèves
· Scolarité et spécialisation	· Climat de travail (relations professionnelles)
· Mécanismes de sélection et d'affectation	· Perfectionnement
· Mécanismes d'attribution des tâches	· Participation aux structures de consultation et de concertation
	· Concertation entre enseignants.

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°56 : Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'organisation scolaire

Facteurs relevant du cadre de fonctionnement	Facteurs relevant de la gestion de la clientèle
· Calendrier scolaire	· Admission et classement
· Horaire	· Constitution des groupes
· Transport	· Composition et mobilité des groupes

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°57 : Les facteurs propres à l'établissement relevant de la qualité de l'enseignement

Facteurs relevant des programmes	Facteurs relevant des approches pédagogiques
· Respect des programmes en vigueur	· Diversité des approches
· Cohérence et souplesse de la grille-matières	· Différenciation pédagogique
· Appropriation du futur programme de formation	· Cohérence des exigences
· Activités de perfectionnement	· Autonomie laissée aux élèves
	· Dynamisme de l'enseignement
	· Utilisation des TICE (Technologies de l'Information et de la Communication pour l'Éducation)
	· Utilisation de la bibliothèque et des laboratoires
	· Pertinence du matériel didactique

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°58 : Les facteurs propres à l'établissement relevant du soutien aux apprentissages

<p>Facteurs concernant les élèves réguliers</p> <ul style="list-style-type: none"> · Pratique de l'évaluation formative · Aide aux devoirs · Récupération · Enrichissement 	<p>Facteurs concernant les élèves en difficulté</p> <ul style="list-style-type: none"> · Dépistage · Pratique de l'évaluation formative · Cotation et classement · Mesures d'appui · Plans d'intervention · Services orthopédagogiques · Cheminements particuliers
<p>Facteurs relevant des relations avec les parents</p> <ul style="list-style-type: none"> · Fonctionnalité et utilisation de l'agenda scolaire · Réunions d'information · Réunions d'échange · Contacts individuels 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°59 : Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'évaluation des apprentissages

<p>Facteurs relevant de la fiabilité du verdict</p> <ul style="list-style-type: none"> · Qualité des instruments de mesure utilisés · Cohérence des instruments de mesure entre les enseignants · Distorsions induites par la mécanique de pondération · Confusion entre évaluation formative et sommative 	<p>Facteurs relevant de la prise de décision</p> <ul style="list-style-type: none"> · Règles de promotion et de classement · Gestion des échecs
---	--

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°60 : Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'encadrement des élèves

<p>Facteurs relevant de la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> · Surveillance des élèves · Surveillance des lieux · Contrôle des visiteurs 	<p>Facteurs relevant de la référence et de l'aide individuelle</p> <ul style="list-style-type: none"> · Titulariat ou tutorat · Coordination des interventions · Parrainages
<p>Facteurs relevant de la gestion du comportement des élèves</p> <ul style="list-style-type: none"> · Pertinence et réalisme du code de vie · Cohérence dans l'application du code de vie · Qualité de la gestion de la classe des enseignants · Détection des infractions · Contrôle des absences et des retards · Suivi dans l'application de la discipline. 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°61 : Les facteurs propres à l'établissement relevant des services complémentaires

<p>Facteurs relevant de l'animation de la vie étudiante</p> <ul style="list-style-type: none"> · Conseil étudiant · Comités d'élèves · Médias étudiants · Animation des moments non structurés · Activités spéciales et thématiques · Aménagement des espaces de détente 	<p>Facteurs relevant du développement des intérêts de l'élève</p> <ul style="list-style-type: none"> · Activités parascolaires (d'élite et de masse) · Accès aux équipements sportifs · Accès aux équipements informatiques · Information sur les services et activités · Ouverture à l'action communautaire · Ouverture sur le monde extérieur
---	--

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°62 : Les facteurs propres à l'établissement relevant des services professionnels

<p>Facteurs relevant de la nature et du niveau des ressources</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nombre de professionnels · Nature des services professionnels offerts 	<p>Facteurs relevant de l'accessibilité aux services</p> <ul style="list-style-type: none"> · Ratio professionnels / élèves · Horaire de travail des professionnels · Délai d'attente · Mécanismes de référence · Qualité du suivi · Publicité des services
---	--

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°63 : Les facteurs propres à l'établissement relevant du style de direction

<p>Facteurs relevant de la supervision</p> <ul style="list-style-type: none"> · Qualité de l'accompagnement pédagogique · Clarté des référentiels · Transparence de la démarche · Courage d'intervention 	<p>Facteurs relationnels</p> <ul style="list-style-type: none"> · Présence · Disponibilité · Empathie · Souci de justice · Leadership · Solidarité
<p>Facteurs relevant de la concertation</p> <ul style="list-style-type: none"> · Consultation · Animation des comités · Respect des instances 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°64 : Les facteurs propres à l'établissement relevant des rapports école - communauté

<p>Facteurs relevant de l'image de l'école</p> <ul style="list-style-type: none"> · Projet éducatif · Publicité · Présence de l'école dans la communauté · Liens avec les écoles-bassins 	<p>Facteurs relevant de l'engagement des parents dans la vie de l'école</p> <ul style="list-style-type: none"> · Fonctionnement du conseil d'établissement · Services offerts aux parents par l'école · Ouverture de l'école à la participation des parents aux activités
<p>Facteurs relevant des partenariats</p> <ul style="list-style-type: none"> · Présence d'agents de liaison et de lieux de concertation · Échanges de services · Activités conjointes. 	

Source : DISCAS, 2006.

TABLEAU n°65 : Les facteurs propres à l'établissement relevant de la capacité réflexive de l'établissement

<p>Facteurs liés à l'existence et à la clarté des référentiels</p> <ul style="list-style-type: none"> · Projet éducatif · Politiques institutionnelles 	<p>Facteurs liés à la planification</p> <ul style="list-style-type: none"> · Pertinence, clarté et cohérence du plan de réussite · Modalités de définition des priorités et d'élaboration des plans de travail · Nombre, pertinence et fonctionnement des réunions
<p>Facteurs relevant de l'analyse réflexive</p> <ul style="list-style-type: none"> · Démarche d'évaluation institutionnelle · Imputabilité et reddition de comptes · Diagnostic de la réussite scolaire · Évaluation du personnel 	

Source : DISCAS, 2006.

La réussite scolaire est donc liée à une série de paramètres en interactions : l'origine sociale de l'élève, le « climat » de l'établissement scolaire, l'enseignement... D'ailleurs, comme nous le rappellent Marie Duru-Bellat et Agnès Henriot-Van Zanten (1992, page 109), il est « établi que « l'école efficace » résulte de l'effet cumulatif d'un nombre important de facteurs, le « climat » de l'établissement résultant de ce cumul ou de cette configuration particulière de facteurs ».

Nous pouvons, par conséquent, observer la très grande diversité des facteurs qui semblent influencer la réussite ou l'échec scolaire. Parmi tous ces paramètres, nous voyons apparaître plusieurs fois des données relatives au territoire et aux répercussions que peut avoir celui-ci sur les transports. Ceci apparaît dans les facteurs géographiques au travers de la nature du territoire (urbain, rural, semi-rural), de l'ampleur du territoire de l'établissement (influence sur le transport), dans les facteurs relevant du cadre de l'organisation scolaire notamment avec les horaires et le transport et dans le cadre des facteurs scolaires non contrôlés par l'élève, une fois encore avec les contraintes de transport et d'horaire.

Nous allons donc essayer de voir le poids du facteur « transport » sur la réussite scolaire car *la question du transport (notamment du temps de parcours) demeure digne d'intérêt bien qu'elle ne semble pas être le facteur premier de « l'échec scolaire »*. Il reste intéressant d'étudier quelle est son influence dans l'échec ou la réussite des collégiens.

Même si sa part semble modeste, le transport intervient dans la « vie » de l'élève. Pourtant, ce paramètre est totalement occulté par l'administration (Ministère, Rectorat, Inspection Académique). Aucune de leurs études, enquêtes ou statistiques n'intègrent les déplacements.

3.1.2. Une tentative de réponse

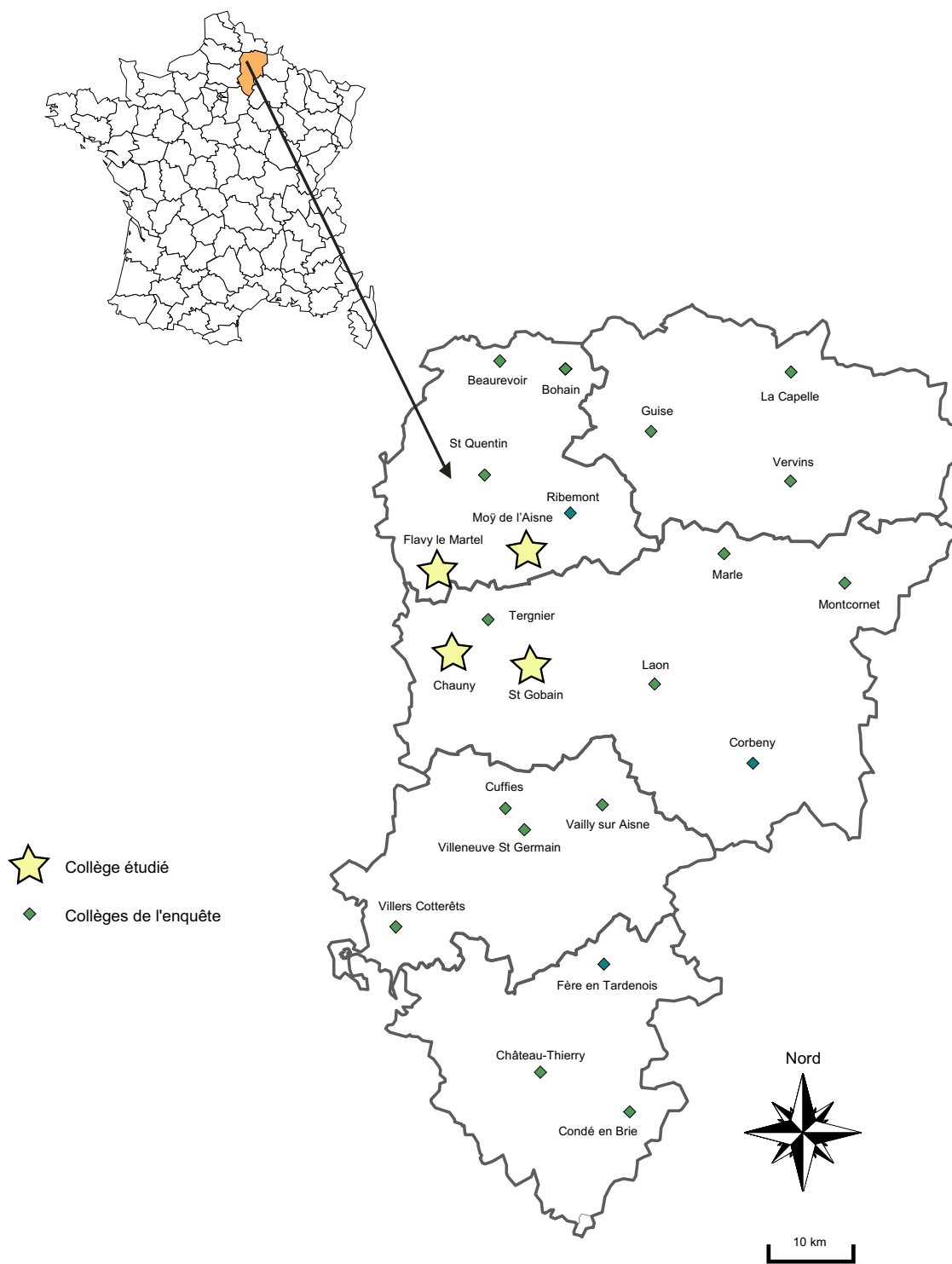
Il est acquis que l'environnement familial des élèves est un facteur essentiel de la réussite scolaire. Pourtant, notre approche se base sur une seule de toutes les variables évoquées précédemment.

Ainsi, nous avons tenté de savoir s'il existait une relation entre le transport scolaire (la distance et le temps de parcours qui séparent le domicile du collège) et les résultats scolaires. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les résultats au brevet national des collèges de l'année 2004. Nous allons comparer les résultats scolaires de quatre établissements issus de notre questionnaire : Moy de l'Aisne, Flavy le Martel, Saint-Gobain et Chauny, inclus dans notre enquête [cf. *carte n°36, page 236*].

Les deux premières communes citées sont rurales (environ 1 000 et 1 500 habitants), la troisième est une toute petite ville (2 300 habitants) et la dernière une ville un peu plus importante (12 500 habitants) [cf. *tableau n°66, page 237*].

Les données se limitent à 4 collèges du département de l'Aisne en raison de la date tardive des résultats du Brevet (début juillet : période de vacances scolaires). De plus, les résultats ne sont jamais classés par communes de résidence, il nous a donc fallu faire ce classement manuellement à partir des listes des élèves des établissements. Enfin, il s'agit de données qui ne sont normalement pas communiquées... nous avons cependant obtenu les résultats du Brevet et les listes d'élèves dans les seuls établissements que nous savions susceptibles d'accepter notre requête.

CARTE n°36 : Localisation des collèges étudiés pour la prise en compte de l'influence du territoire sur les résultats scolaires



GODEFROY Stéphane, 2005.

Présentation des 4 cantons où se situent les collèges étudiés

TABLEAU n°66 : Les 4 cantons où se situent les collèges en chiffres

	Moÿ de l'Aisne	Flavy le Martel	Saint Gobain	Chauny
Population	7 752	11 001	11 931	24 056
Part de la population rurale	100%	100%	36%	21%
Densité	61 hab/km ²	72 hab/km ²	77 hab/km ²	152 hab/km ²
Variation de population (90-99)	-0,37%	-0,12%	-0,11%	-0,24%
Revenu net imposable moyen	90 561 F	80 781 F	75 702 F	80 017 F
Part de foyers non imposables	51,9%	58,6%	58,5%	56,0%
Population de la commune qui abrite le collège	1002	1520	2340	12523

GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : INSEEPicardie, Dossier n°22, Hors-Série, 2 000.

Ces cantons se répartissent sur deux zones d'emploi différentes, celle de Saint-Quentin et celle de Chauny [cf. *tableau n°67*].

TABLEAU n°67 : La répartition par secteurs d'activités des zones d'emploi de St-Quentin et de Chauny

	Saint-Quentin	Chauny
I	1,97%	2,19%
II	32,95%	31,71%
III	65,08%	66,15%

GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : INSEEPicardie, Dossier n°22, Hors-Série, 2 000.

Nous pouvons donc à l'aide de ces tableaux observer les différences entre les secteurs étudiés. La différence la plus marquante (en dehors de la taille des communes et de la part de population rurale des cantons) se situe très certainement au niveau des revenus imposables, qui sont nettement plus élevés dans le canton de Moÿ de l'Aisne que dans les trois autres.

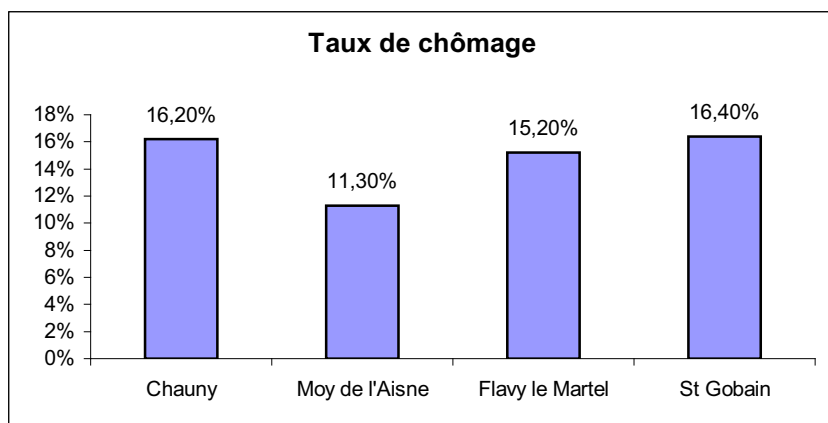
Nous pouvons également constater des écarts du point de vue de la population fréquentant ces établissements scolaires, le collège de Moÿ de l'Aisne ayant un profil scolaire issu de catégories sociales plus favorisées que les autres [cf. *annexes n°19 et 20, tome 2 : pages 169 et 170*].

Ces données peuvent nous laisser penser que la composition des catégories socio-professionnelles est différente au sein de ces territoires, données que nous ne pouvons

malheureusement pas vérifier au travers de notre questionnaire. Toutefois, nous pouvons tout de même appréhender ces catégories socio-professionnelles grâce aux données de l'INSEE.

Tout d'abord, pour nous faire une meilleure idée de la population vivant dans chacun des secteurs étudiés, nous pouvons comparer les taux de chômage [cf. graphique n°86]. Il nous apparaît clairement que le canton de Moy de l'Aisne est nettement moins touché que les trois autres (11% contre 15-16%). Cette donnée va dans le même sens que ce que nous avons déjà pu observer concernant le revenu imposable de la population.

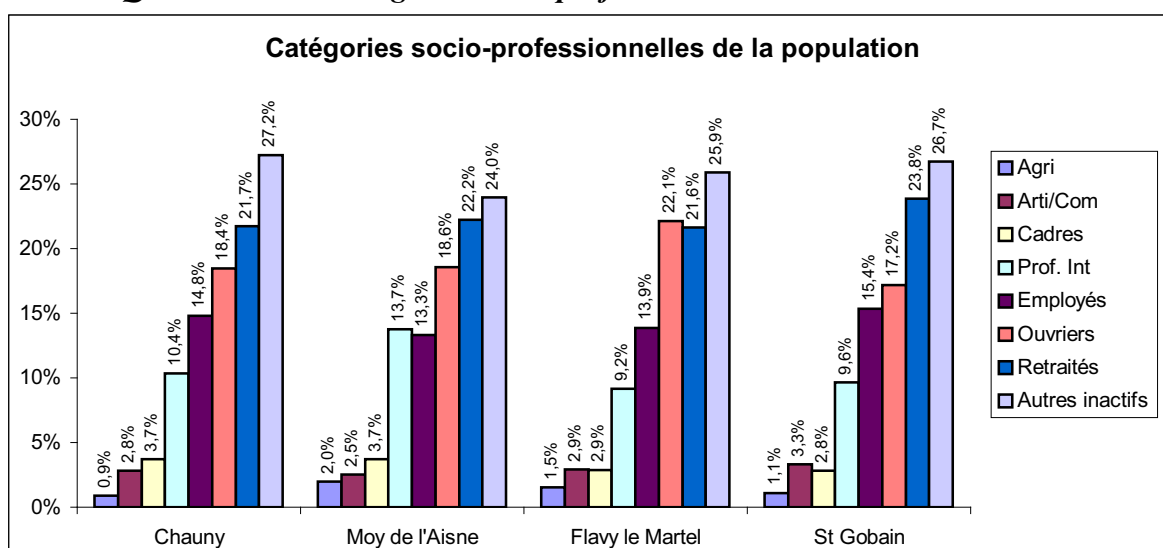
GRAPHIQUE n°86 : Le taux de chômage dans les cantons étudiés



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

Au niveau de la composition des catégories socio-professionnelles, nous pouvons constater une assez grande similitude entre les quatre zones [cf. graphique n°87]. Toutefois, on peut voir que le canton de Moy de l'Aisne abrite plus de professions intermédiaires que les autres (14% contre 9-10%) et que le canton de Flavy le Martel compte plus d'ouvriers que les autres (22% contre 17-18% ailleurs).

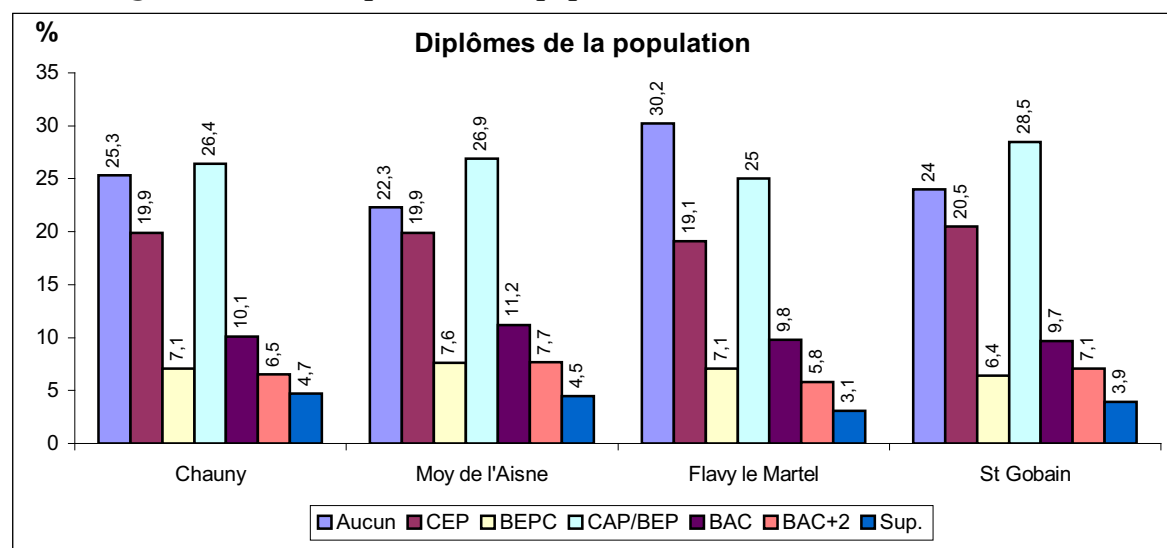
GRAPHIQUE n°87 : Les catégories socio-professionnelles dans les cantons étudiés



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

On peut observer que le canton de Flavy le Martel compte près d'un tiers de population sans diplôme, soit une part plus importante que dans les autres secteurs étudiés [cf. graphique n°88]. Pour les autres niveaux d'études, les différences sont peu marquées.

GRAPHIQUE n°88 : Les diplômes de la population dans les cantons étudiés



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

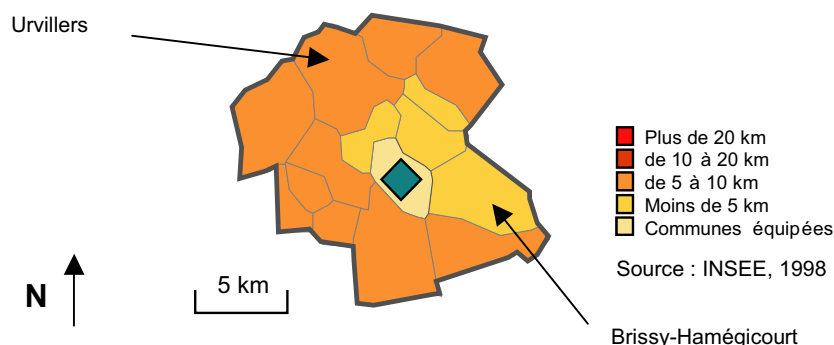
Nous sommes donc en présence de quatre territoires légèrement différents : le canton de Moy de l'Aisne semble favorisé par rapport aux autres : moins de chômage, revenus imposables plus élevés, plus de professions intermédiaires... En revanche, le canton de Flavy le Martel paraît désavantagé : part de foyers imposables la plus faible, plus d'ouvriers, large part de la population sans diplôme... Toutes ces données peuvent avoir une influence sur la réussite des élèves puisque ces données concernent en partie leurs parents.

Les résultats du Brevet National des Collèges 2004 pour Moy de l'Aisne

La commune de Moy de l'Aisne compte 1002 habitants. Elle est le chef-lieu d'un canton qui regroupe 7752 habitants. Bien que très proche de Saint-Quentin, le canton est à 100% rural. Mais les communes les plus au Nord (les plus proches de St-Quentin) sont les plus peuplées. Il s'agit de la 3^{ème} commune du canton en terme de population.

Le taux de réussite au Brevet du collège de Moy de l'Aisne est de 80,0% pour l'année 2004. Le temps de parcours est pour 51,7% des élèves compris entre 15 et 30 minutes. Aucune commune n'est à plus de 10 km du collège [cf. carte n°37, page 240].

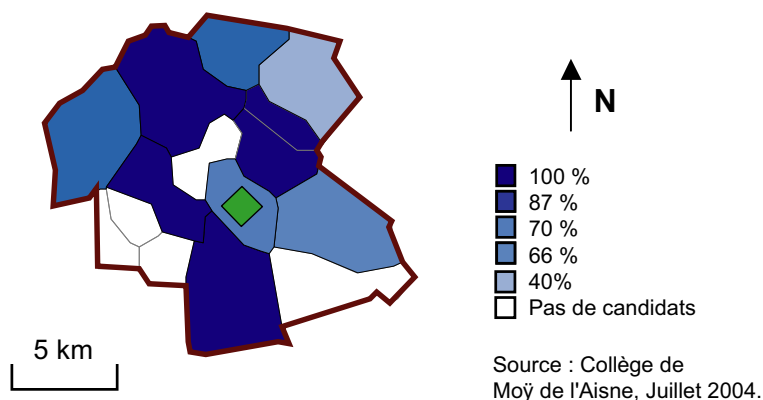
CARTE n°37 : Distance des communes par rapport au collège de Moÿ de l'Aisne



GODEFROY Stéphane, 2005.

On ne constate aucune corrélation entre la distance qui sépare les élèves du collège et leur réussite scolaire. Le taux de réussite au Brevet est même plus faible à Moÿ de l'Aisne (70%) que dans les communes périphériques [cf. carte n°38]. On remarque sur cette carte que l'une des communes les plus éloignées du collège de Moÿ de l'Aisne, celle d'Urvillers, compte 100% de reçus à l'examen. **La distance ne semble donc pas être un handicap pour ces élèves.** Toutefois, cette statistique est établie uniquement sur les 5 élèves de la commune d'Urvillers qui se présentaient à l'examen (60 candidats pour l'ensemble du collège).

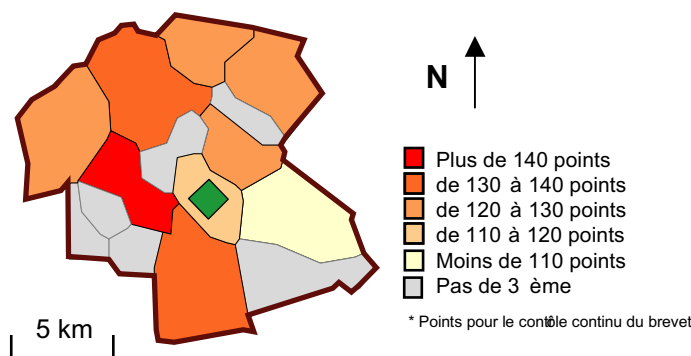
CARTE n°38 : Taux de réussite par commune pour le collège de Moÿ de l'Aisne



GODEFROY Stéphane, 2005.

Le constat est le même au niveau du contrôle continu des élèves (moyenne générale sur les années de 4^{ème} et de 3^{ème}) [cf. carte n°39, page 241]. La réussite des élèves de Moÿ de l'Aisne et de Brissy-Hamégicourt (commune distante de moins de 5 km) est moins bonne que celle des élèves des communes plus éloignées.

CARTE n°39 : Notes obtenues au contrôle continu pour les élèves qui se présentent au Brevet National des collèges



GODEFROY Stéphane, 2005.

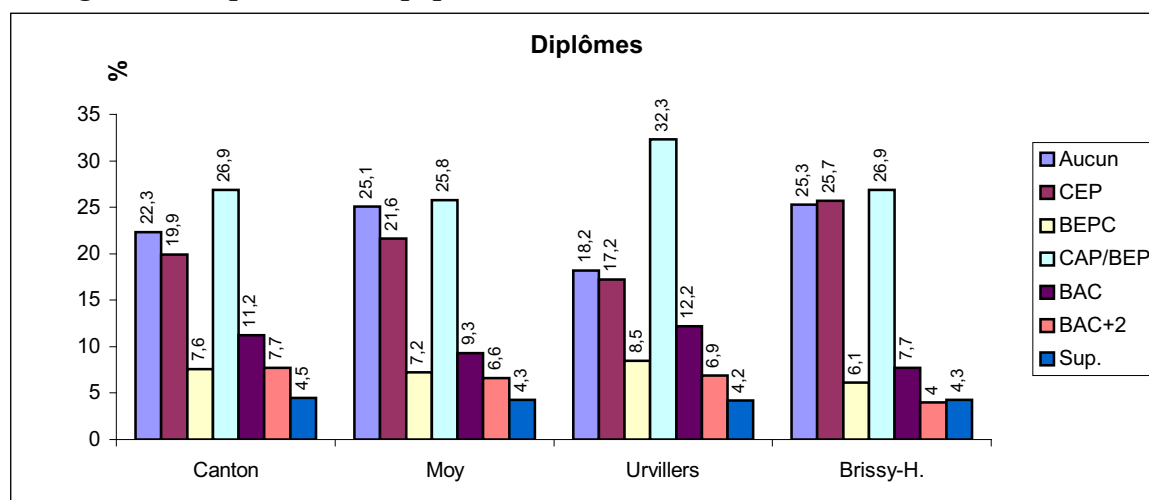
Source : Collège de Moy de l'Aisne, Juillet 2004.

Si on se livre à une comparaison des communes citées en exemple [cf. graphique n°89 et n°90 à 91, page 242], on observe que la commune d'Urvillers (qui obtient les meilleurs résultats) a le taux de chômage le plus faible (7,5% contre 11,3% pour la moyenne cantonale) et la part de population sans diplôme la plus faible. Il s'agit également de la commune qui compte proportionnellement le plus d'employés.

Les communes de Brissy-Hamégicourt et de Moy de l'Aisne comptent pour leur part plus de 25% de population sans diplôme et entre 22% et 26% de personnes qui n'ont qu'un CEP. Il s'agit également de communes où le taux de chômage est élevé (presque le double d'Urvillers).

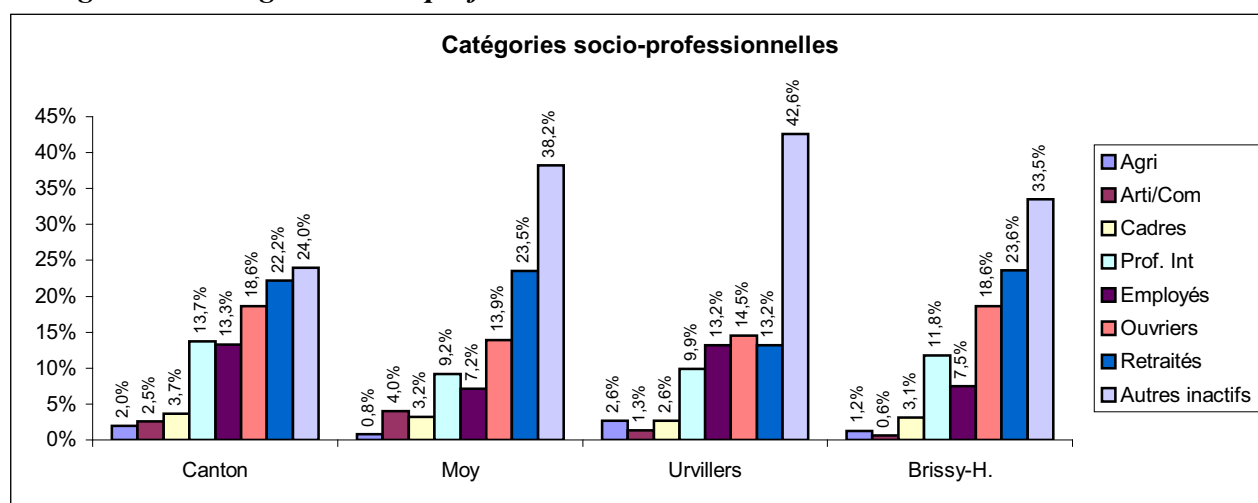
Ces données « sociales » peuvent, peut-être, en partie expliquer les différences de réussite des élèves. En tout cas, elles semblent mieux correspondre aux observations des taux de réussite que nous le permettent les temps de parcours.

GRAPHIQUE n°89 : Comparaison des communes d'Urvillers, Moy de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : Diplômes de la population



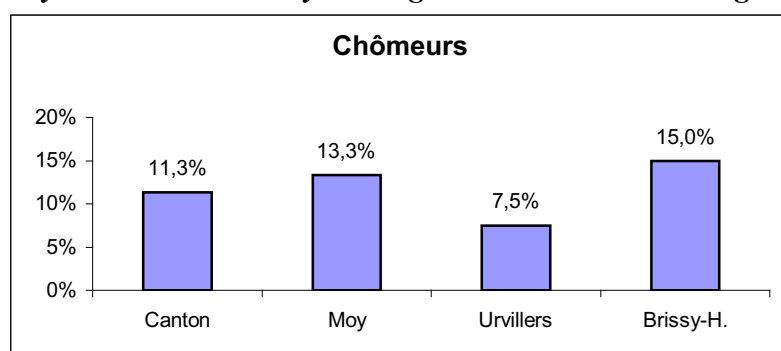
GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°90 : Comparaison des communes d'Urvillers, Moy de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : Catégories socio-professionnelles



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°91 : Comparaison des communes d'Urvillers, Moy de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : Taux de chômage

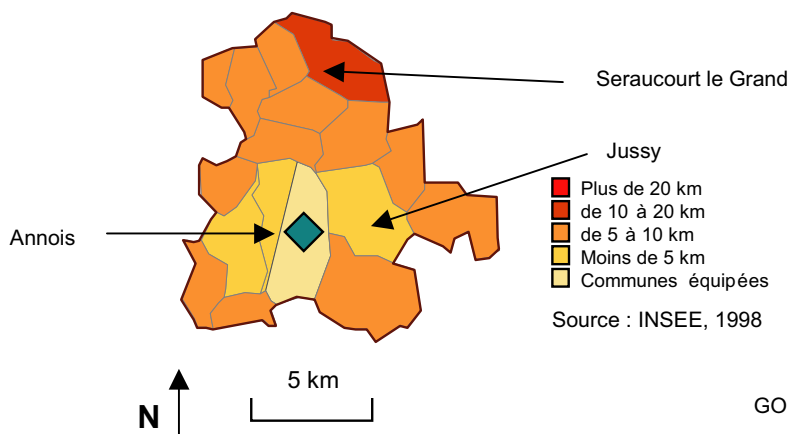


GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

Les résultats du Brevet National des Collèges 2004 pour Flavy le Martel

La commune de Flavy le Martel se trouve dans le canton de St-Simon et en est la commune la plus importante avec 1520 habitants alors que l'ensemble du canton compte 11 001 habitants. Le canton est rattaché à la zone d'emploi de Saint-Quentin, mais la commune de Flavy le Martel est plus proche de la ville de Chauny. Le taux de réussite au Brevet du collège de Flavy le Martel est de 60,6% pour l'année 2004. Le temps de parcours est pour 37,1% des élèves compris entre 15 et 30 minutes et pour 36,5% entre 30 et 45 minutes. Une seule commune est à plus de 10 km du collège (Seraucourt-le-Grand) [cf. carte n°40, page 243].

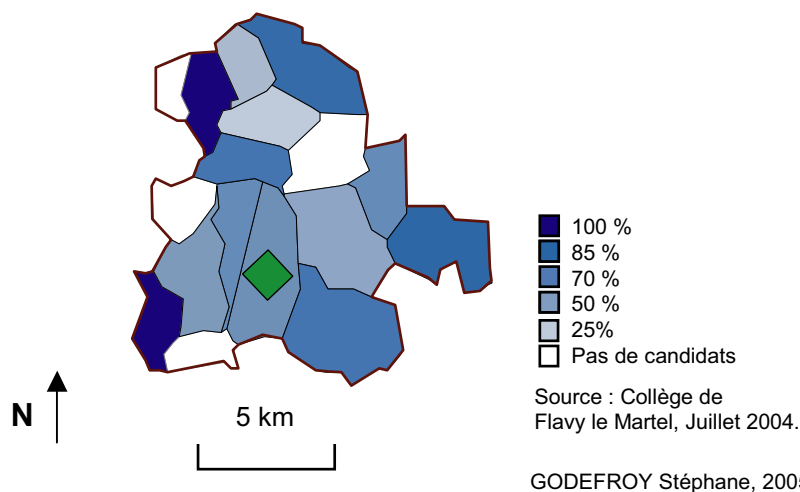
CARTE n°40 : Distance des communes par rapport au collège de Flavy le Martel



La commune de Seraucourt le Grand compte un pourcentage de reçus au Brevet plus élevé que la moyenne (80%) alors que c'est la commune la plus éloignée du collège [cf. carte n°41]. A l'inverse, les communes de Flavy le Martel (56%), Annois (60%) et Jussy (44%) sont sous la moyenne du collège alors qu'elles sont toutes à moins de 5 km.

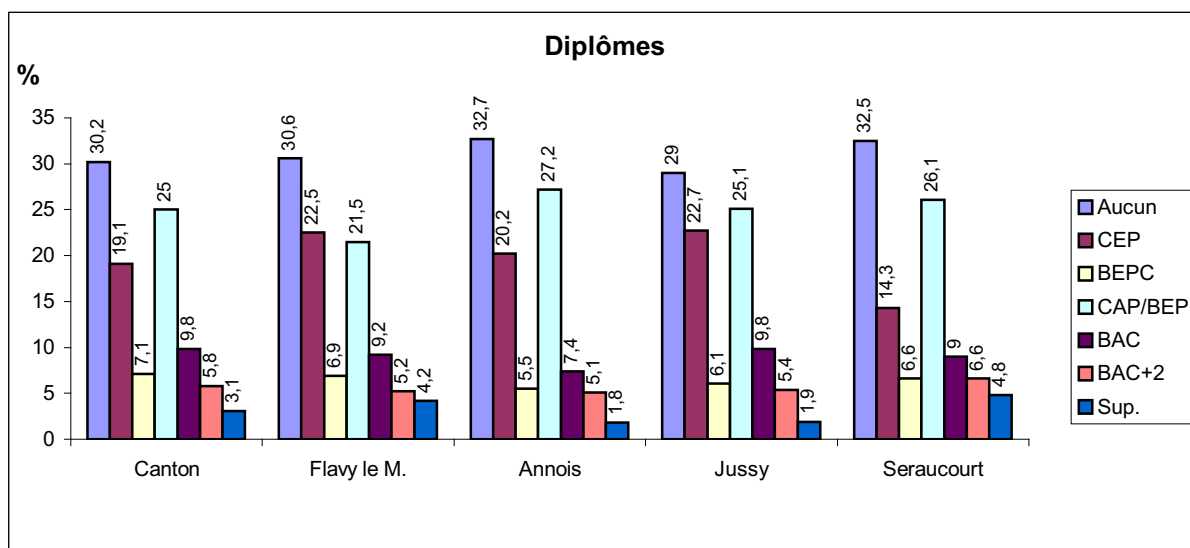
Quand on observe la carte des taux de réussite, il semblerait presque que, plus les élèves sont loin, meilleurs sont leurs résultats !

CARTE n°41 : Taux de réussite par commune pour le collège de Flavy le Martel



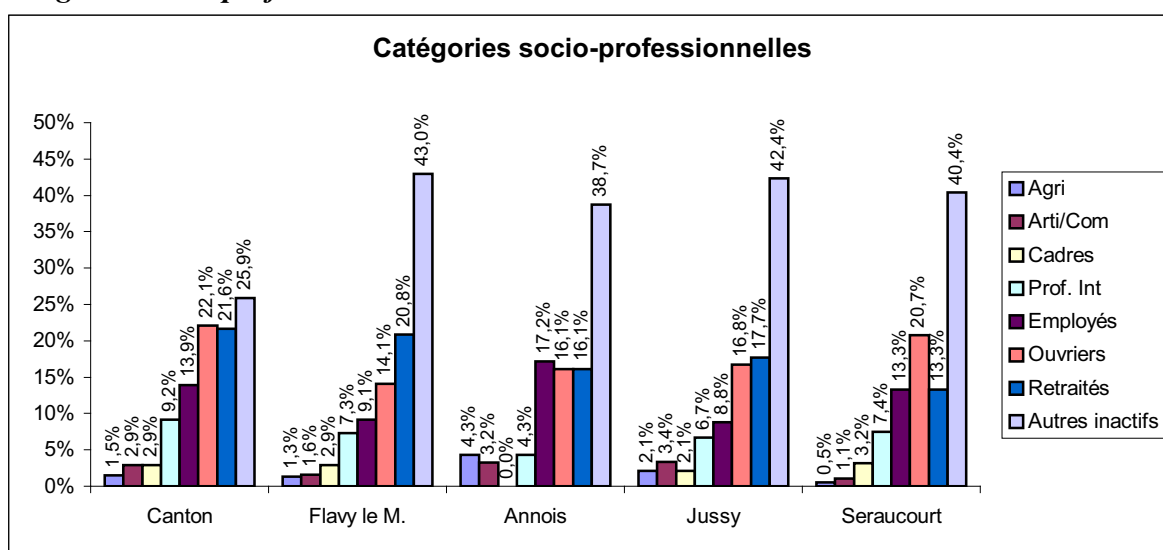
Nous ne pouvons pas constater, cette fois-ci, une réelle corrélation entre la réussite scolaire et les données « sociales » car les communes que nous comparons sont très semblables mis à part que la commune de Flavy-le-Martel compte moins d'employés et moins de chômeurs et que celle de Seraucourt-le-Grand compte légèrement plus de personnes ayant des diplômes de niveau Bac ou plus. Toutefois, rien dans ces données ne permet d'expliquer les écarts entre les élèves [cf. graphiques n°92 à 94, pages 244 et 245].

GRAPHIQUE n°92 : Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : Diplômes de la population



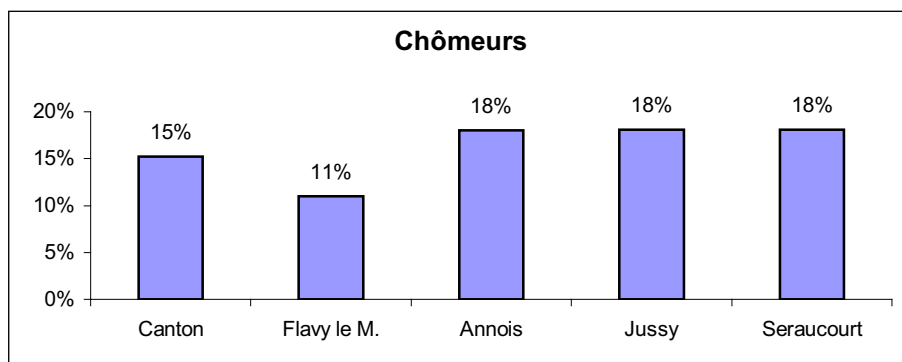
GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°93 : Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : Catégories socio-professionnelles



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°94 : Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : Taux de chômage



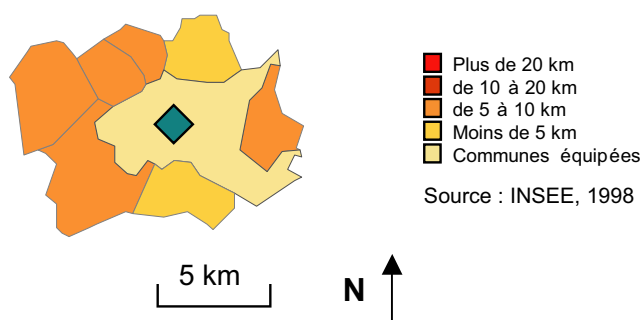
GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

Les résultats du Brevet National des Collèges 2004 pour St Gobain

La commune de St-Gobain appartient au canton de La Fère (11 931 habitants). Il s'agit, avec 2340 habitants, de la 2^{ème} commune de ce canton derrière la ville de La Fère qui abrite également un collège. Nous nous trouvons, cette fois-ci, dans la zone d'emploi de Chauny.

Le taux de réussite au Brevet du collège de St Gobain est de 74,5% pour l'année 2004. Le temps de parcours est pour 27,1% des élèves compris entre 5 et 15 minutes et pour 22,4% entre 15 et 30 minutes. Aucune commune n'est à plus de 10 km du collège [cf. carte n°42].

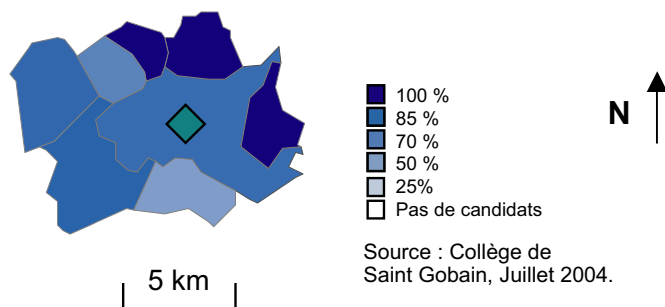
CARTE n°42 : Distance des communes par rapport au collège de Saint Gobain



GODEFROY Stéphane, 2005.

Une fois encore, les élèves qui habitent dans la commune du collège ne sont pas ceux qui obtiennent les meilleurs résultats [cf. carte n°43, page 246].

CARTE n°43 : Taux de réussite par commune pour le collège de Saint Gobain

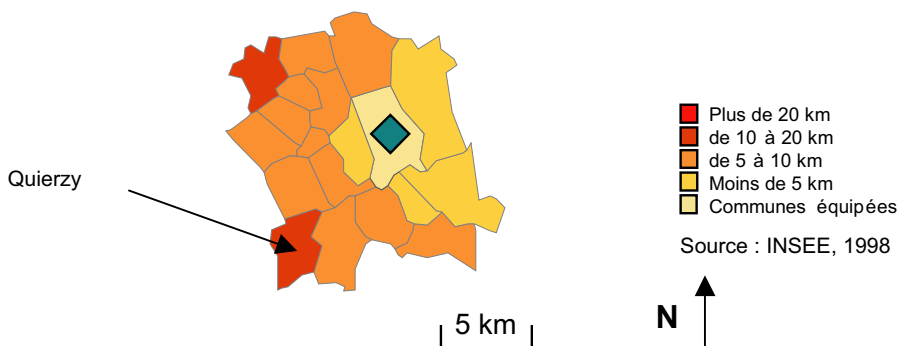


GODEFROY Stéphane, 2005.

Les résultats du Brevet National des Collèges 2004 pour Chauny

La ville de Chauny est le chef-lieu d'un canton de 24 056 habitants (dont 12 523 habitants pour Chauny). La ville abrite deux collèges. Le taux de réussite au Brevet du collège de Chauny est de 78,4% pour l'année 2004. Le temps de parcours est pour 44,5% des élèves compris entre 5 et 15 minutes et pour 27,9% entre 15 et 30 minutes. Deux communes sont à plus de 10 km du collège [cf. carte n°44].

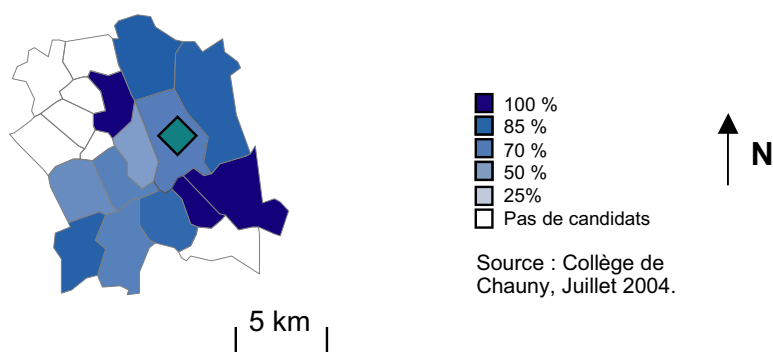
CARTE n°44 : Distance des communes par rapport au collège de Chauny



GODEFROY Stéphane, 2005.

La commune la plus éloignée du collège (Quierzy) présente des résultats bien meilleurs que celle de Chauny (87,5% contre 68,6%) [cf. carte n°45, page 247].

CARTE n°45 : Taux de réussite par commune pour le collège de Chauny

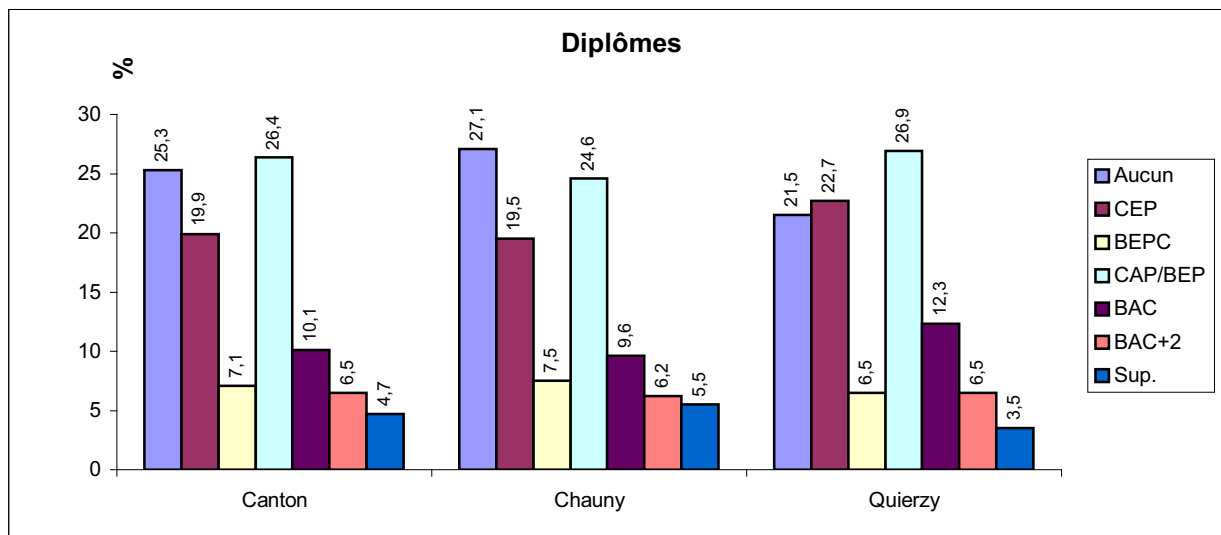


GODEFROY Stéphane, 2005.

La ville de Chauny compte une part plus importante de personnes sans diplôme que la commune de Quierzy [cf. graphiques n°95 et n°96 et 97, page 248]. Nous pouvons également observer la présence dans la commune de Quierzy d'une part plus importante d'artisans et commerçants et de professions intermédiaires qu'à Chauny, où les employés sont plus largement représentés. Enfin, on peut noter un taux de chômage nettement plus bas à Quierzy qu'à Chauny.

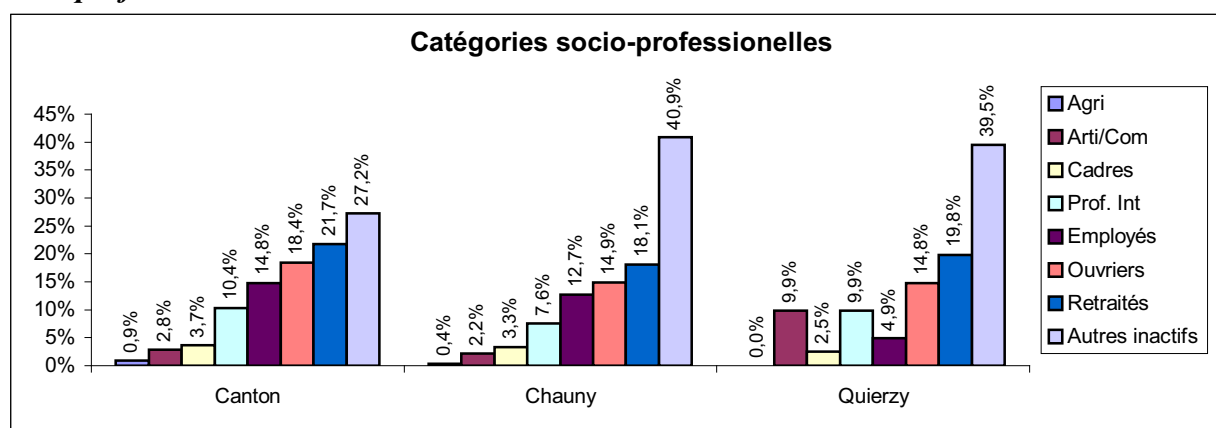
Ces données sembleraient prouver que les paramètres sociaux l'emportent largement sur les critères de transport et de temps de parcours.

GRAPHIQUE n°95 : Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : Diplômes de la population



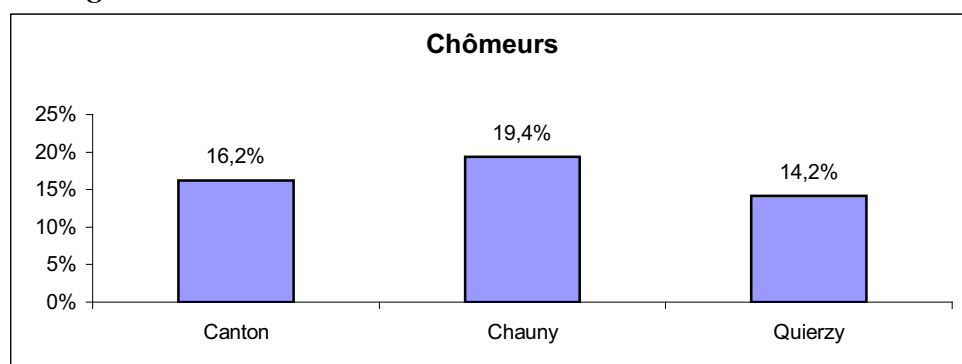
GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°96 : Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : Catégories socio-professionnelles



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

GRAPHIQUE n°97 : Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : Taux de chômage



GODEFROY Stéphane, 2006.
Source : INSEE, RGP 1999.

Existe-t-il une corrélation entre les résultats scolaires et les déplacements ?

On constate que le secteur de recrutement du collège de Moÿ de l'Aisne est moins étendu que celui de Flavy le Martel et que le taux de réussite y est bien meilleur. Le secteur de Flavy le Martel est, quant à lui, celui où les temps de parcours sont les plus longs et où les résultats sont les moins bons. Toutefois, cette seule donnée ne peut pas nous permettre d'établir une relation de cause à effet entre le transport et l'échec scolaire.

De plus, si l'on se reporte à la présentation que nous avons faite des quatre cantons, nous avons insisté sur « l'aspect défavorisé » de ce secteur.

En effet, l'étude des trois autres collèges nous montre que les temps de parcours pour se rendre au collège de Moÿ de l'Aisne sont plus élevés que ceux des collèges de Saint-Gobain et de Chauny. Pourtant, le collège de Moÿ de l'Aisne obtient un meilleur taux de réussite au Brevet National des Collèges que les deux autres établissements [cf. tableau n°68, page 249]. Mais, une fois encore, nous avons mis en avant les « atouts supposés » de ce canton lors de sa présentation. De plus, il semblerait que la proximité de Saint-Quentin (1^{ère}

ville du département et 3^{ème} de la région Picardie) soit l'un des principaux facteurs explicatifs. La population de ce canton, notamment celle du nord, se compose essentiellement de personnes travaillant dans l'agglomération saint-quentinoise mais ne désirant pas y résider. Ceci est confirmé par l'observation des revenus moyens imposables de ce canton qui marque un contraste par rapport aux autres secteurs étudiés.

Lorsque l'on regarde les taux de réussite des « communes centres », les taux de réussite sont plus faibles que sur l'ensemble du secteur de recrutement du collège. Pourtant, les élèves qui résident dans la commune où ils sont scolarisés bénéficient de la proximité du collège et par conséquent d'un temps de parcours souvent plus court.

Il semble qu'il n'y ait pas de véritable lien entre la distance, le temps de parcours et la réussite scolaire ou en tout cas, pas de lien direct. Cette étude exploratoire car restreinte à quatre collèges, montre que les données sociales semblent être prédominantes. Il convient tout de même de nuancer notre conclusion car il serait bon d'étendre cette analyse à d'autres établissements et d'avoir d'autres critères de comparaison, sociologiques notamment, afin de vérifier l'absence de liaisons entre le temps de déplacement et les résultats scolaires.

TABLEAU n°68 : Récapitulatif des résultats et des temps de parcours pour les 4 collèges étudiés

	Moÿ de l'Aisne	Flavy le Martel	Saint Gobain	Chauny
Taux de réussite au Brevet	80,0%	60,6%	74,5%	78,4%
Taux de réussite au Brevet pour la commune "centre"	70%	56%	68%	69%
Temps de parcours moyens	51,7% entre 15 et 30 min	37,1% entre 15 et 30 min	27,1% entre 5 et 15 min	44,5% entre 5 et 15 min
		36,4% entre 30 et 45 min	22,4% entre 15 et 30 min	27,9% entre 15 et 30 min

* Commune où se situe le collège
GODEFROY Stéphane, 2005.

Source : Collèges concernés et enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

3.2. Le collège et la structuration de l'espace

Cette étude combinant le côté scolaire des déplacements avec le côté extra-scolaire, il est possible de comparer les territoires fréquentés par les collégiens.

Il nous faut nous demander si la commune qui abrite le collège est un pôle attractif et si elle attire les jeunes en dehors du temps scolaire. En effet, les collégiens passent une grande partie de leur temps dans cette commune. Nous allons donc essayer de savoir s'ils vont privilégier ce territoire pour pratiquer leurs loisirs ou si ils vont préférer rompre avec lui.

Pour répondre à ces questions, nous avons choisi de nous intéresser à différents collèges sur les trois zones d'étude.

Parmi les collèges retenus pour l'étude, nous avons choisi pour le département de l'Aisne les établissements de Flavy-le Martel, Moÿ de l'Aisne et Ribemont. Ces trois collèges se situent sur trois secteurs de recrutements contigus. Ainsi, nous pourrons faire notre étude sur une zone relativement vaste (480 km² environ) et mieux faire ressortir la polarisation du

territoire, si cette dernière existe. Il faut également noter que ces trois établissements se situent dans l'arrondissement de Saint-Quentin (ville d'environ 60 000 habitants). Nous verrons par conséquent si un collège rural peut contrebalancer le poids d'une « grande » ville puisque la seule commune de la zone étudiée à dépasser les 2 000 habitants est celle de Ribemont (2 147 habitants).

Nous étudierons également le cas d'une commune classée rurale par l'INSEE, bien qu'elle comporte 2007 habitants. La commune de La Capelle se situe dans un espace à dominante rurale, ce qui nous permettra d'observer comment se répartissent les flux de loisirs pour des élèves qui sont éloignés de l'espace urbain.

Puis, afin d'être le plus exhaustif possible, nous prendrons le cas de la commune de Vervins, classée par l'INSEE comme étant une « ville centre » dans l'espace à dominante rurale.

Dans le département du Nord, notre attention se portera sur les collèges de Saint-Amand et de Wormhout. Il s'agira ici d'étudier le cas de deux villes de taille différente puisque Saint-Amand compte plus de 17 000 habitants et Wormhout 5 000 habitants environ. Ceci nous permettra de compléter notre observation des flux de loisirs et de voir si l'on constate la même orientation des flux qu'en milieu rural.

Enfin, au sein de la CAPM, nous avons arrêté notre choix sur les collèges de Voujeaucourt, Mandeure et sur l'ensemble des collèges de Montbéliard afin de voir comment se répartissent les flux à l'intérieur d'une agglomération.

Ce choix va nous permettre d'avoir un large éventail des situations existantes : collèges ruraux, collèges de petites villes et collèges d'une agglomération, collèges situés dans l'espace à dominante rurale, collèges de banlieue...

Afin d'identifier les flux liés aux loisirs et d'en établir des cartes, nous avons demandé aux collégiens quelles étaient les activités qu'ils pratiquaient, dans quelle commune ils se rendaient pour cela et à quelle fréquence ils effectuaient ces déplacements [cf. annexes n°5 à n°8, tome 2 : pages 9 à 30]. L'objectif étant d'établir des corrélations entre les flux de loisirs et les flux scolaires.

3.2.1. L'exemple de l'Aisne

Tout d'abord, l'étude porte sur trois collèges dont les secteurs de recrutement sont contigus : Moÿ de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont. Ces établissements sont tous les trois situés dans des communes de petites dimensions (Moÿ : 1002 habitants, Flavy : 1520 et Ribemont : 2147). L'autre caractéristique commune de ces collèges est leur proximité de la ville de Saint-Quentin (plus de 60 000 habitants) qui concentre la majeure partie des équipements de loisirs (piscine, cinéma...) qui sont absents des trois secteurs étudiés.

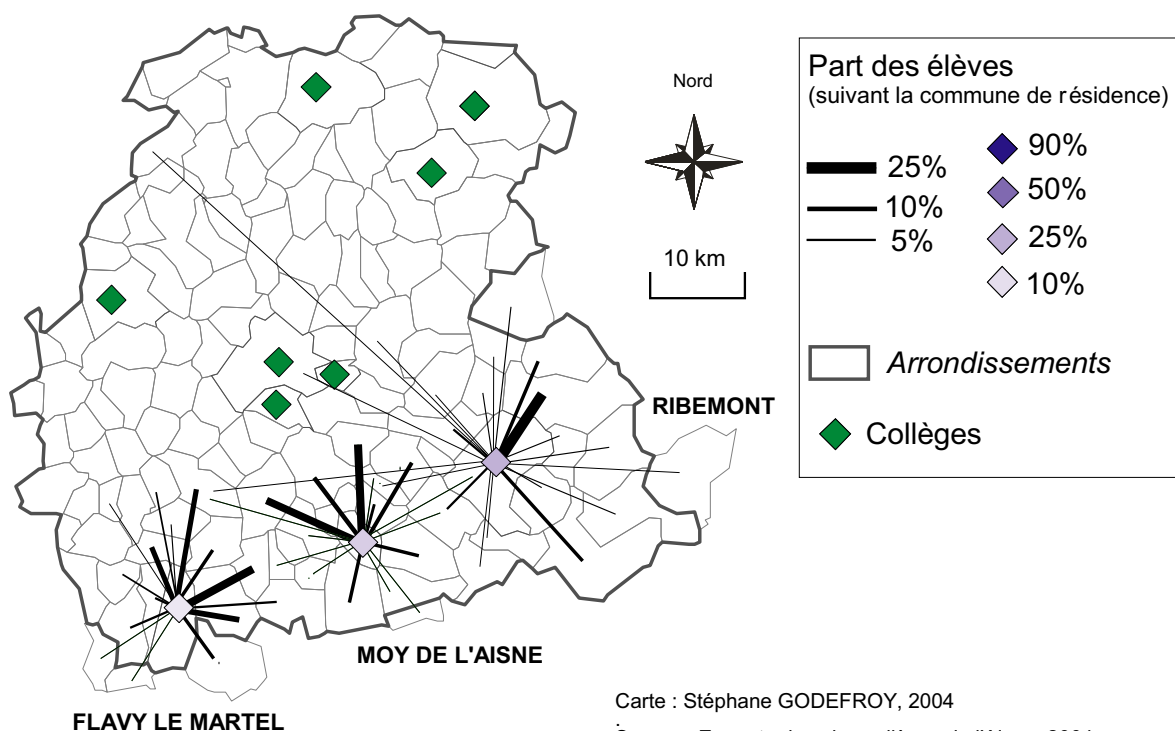
Nous sommes ici en présence d'une commune appartenant au bassin de vie et à l'aire urbaine de Saint-Quentin : Moÿ de l'Aisne. Les communes de Flavy le Martel et de Ribemont sont, quant à elles classifiées par l'INSEE comme des communes multipolarisées n'appartenant à aucune aire urbaine [cf. tableau n°21, page 134].

Tous les collèges constituent des pôles vers lesquels les élèves convergent pendant le temps scolaire. Cependant, les rayons d'attraction des collèges sont souvent inférieurs à 20 km (Moÿ de l'Aisne : pas de commune à plus de 10 km, Flavy le Martel : 1 commune à plus de 10 km et Ribemont : 2 communes à plus de 10 km). On peut remarquer que l'aire de recrutement du collège de Ribemont est plus vaste avec des élèves qui viennent de communes

plus éloignées comme Saint-Quentin (15 km) ou Homblières (12 km) [cf. carte n°46]. Ceci est à mettre sur le compte de dérogations ou d'élèves ayant déménagé en cours d'année sans pour autant changer de collège.

Il est à noter que la majeure partie de cet ensemble est regroupé au sein de l'ADERMAS (Association de DEveloppement des cantons de Ribemont, Moÿ de l'Aisne et Saint-Simon) qui est une association de développement local sur les trois cantons (52 communes et 26 537 habitants).

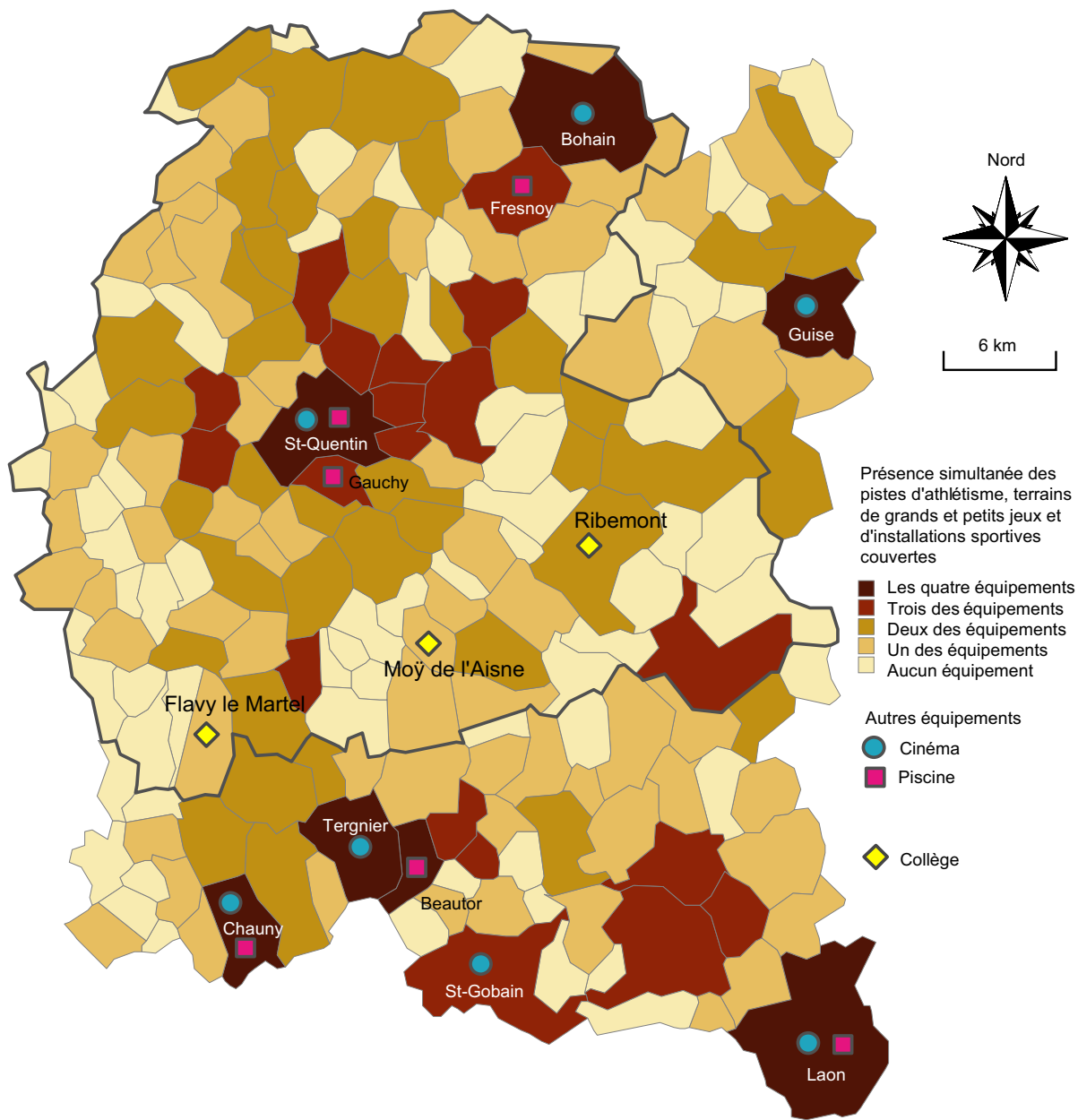
CARTE n°46 : Lieu de résidence et provenance des élèves des collèges de Moÿ de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont



On constate que dans ces trois communes, l'offre de loisirs est assez faible en comparaison de celle des villes voisines (Saint-Quentin, Gauchy, Chauny, Tergnier). Les collégiens se tournent donc vers ces villes pour leurs loisirs [cf. carte n°47, page 252].

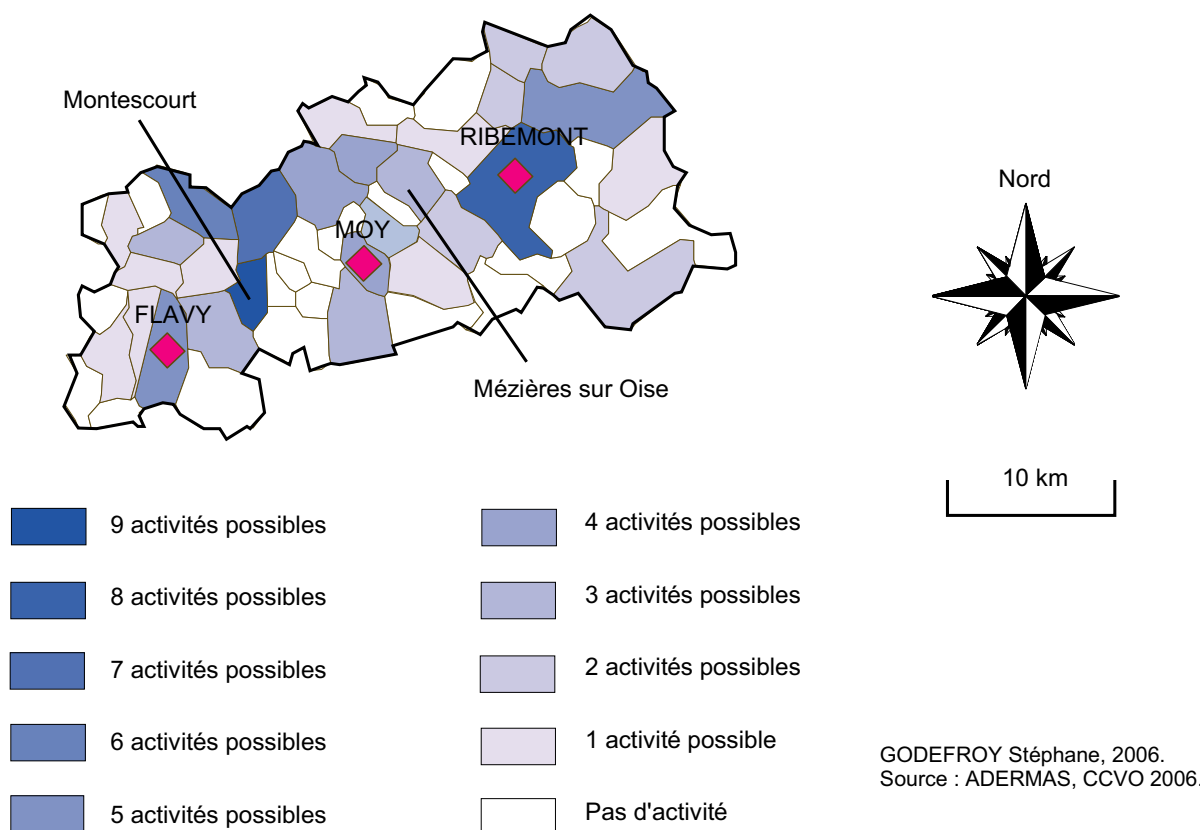
En effet, les communes qui possèdent ici un collège ne sont que des villages ou de petits bourgs qui n'ont que peu d'équipements (court de tennis, terrain de football). La commune de Moÿ de l'Aisne dispose d'un club de tennis, d'un club de football, d'une association cycliste et d'un centre socio-culturel. Celle de Flavy le Martel compte un club de football, d'un centre de formation au métier de sapeur pompier et un club de tennis. La commune de Ribemont possède quant à elle un plus grand nombre d'associations ouvertes aux « jeunes » avec un atelier chorégraphique, un club de canoë Kayak, un club des jeunes, un centre équestre, un club de football, un club de gymnastique, un club de judo et une école de musique [cf. carte n°48, page 253 et annexe n°21, tome2 : page 171].

CARTE n°47: L'offre de loisirs à proximité des collèges de Moÿ de l'Aisne, Ribemont et Flavy le Martel



GODEFROY Stéphane, 2005.
 Source : INSEE, inventaire communal, 1998.

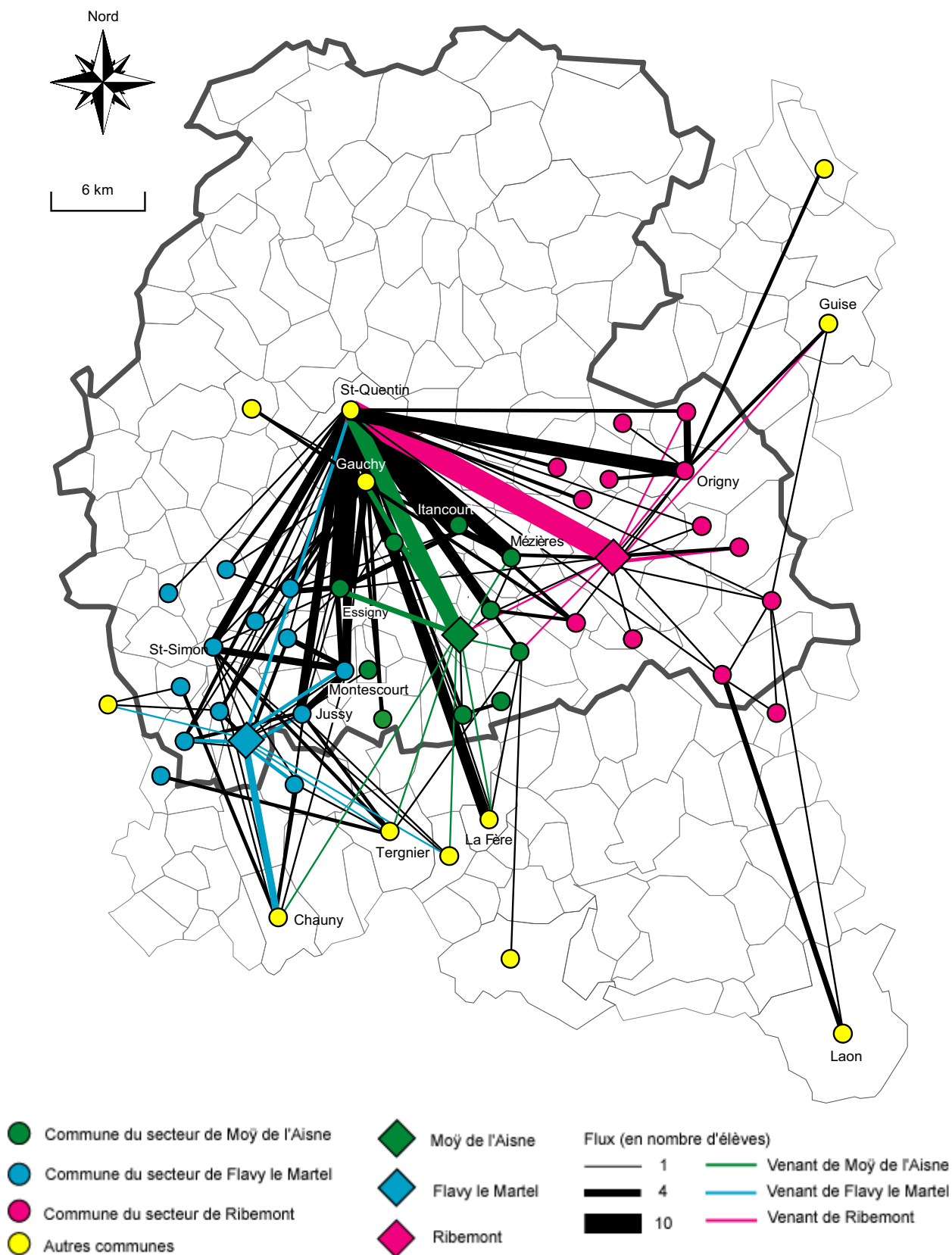
CARTE n°48 : Les associations qui peuvent attirer les «jeunes» sur les secteurs de recrutement des collèges de Flavy le Martel, Moy de l'Aisne et Ribemont.



Si l'on se réfère à l'inventaire communal de l'INSEE, on constate que mis à part un centre socio-culturel à Moy de l'Aisne, un centre culturel à Montescourt et une école de musique à Ribemont, Montescourt et Mézières sur Oise, l'offre de loisirs est assez limitée [cf. carte n°48].

Ainsi, pour trouver un cinéma, une piscine, une salle de spectacle... il faut se rendre au-delà du secteur de recrutement de ces trois collèges. De même, en ce qui concerne les équipements sportifs, on peut observer, grâce aux données de l'INSEE, que sur l'ensemble de la zone étudiée, seules les communes de Montescourt et de Ribemont sont bien équipées (3 des 4 équipements).

CARTE n°49 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves des collèges de Moÿ de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquête dans les collèges, 2004.

La répartition des équipements sur le territoire conduit les collégiens à devoir se déplacer [cf. carte n°47, page 252]. En effet, on constate que les flux de loisirs en direction des communes « centres », aux fonctions incomplètes, sont faibles [cf. carte n°49, page 254]. Les élèves n'hésitent pas à sortir de la zone de recrutement de leur collège pour aller chercher les équipements là où ils se trouvent, c'est-à-dire majoritairement en ville..

Ainsi, on observe qu'une grande partie des élèves des zones de recrutement de Moÿ de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont se rendent à Saint-Quentin. Même les élèves qui habitent dans les communes où se trouve un collège partent vers la ville.

Le faible niveau d'équipement (sportif ou culturel) des communes de la zone étudiée permet donc d'expliquer la carte des flux que nous avons réalisée à partir des questionnaires. Sur cette carte sont représentées toutes les activités exercées au minimum mensuellement par les élèves des collèges de Flavy le Martel, Moÿ de l'Aisne et Ribemont.

Il faut noter une grande diversité des flux qui atteste d'une forte mobilité liée aux activités de loisirs. Cet éclatement des flux trouve son explication certes dans le peu d'équipement des communes, mais aussi dans la grande diversité des activités pratiquées (sports équestres, tennis, basket, football, dessin, musique...). Ainsi, les collégiens vont se rendre là où se situent les terrains de sport permettant de pratiquer leur loisir favori, c'est-à-dire, là où siègent les associations (sportives ou culturelles).

Cette carte souligne l'attraction exercée par l'agglomération saint-quentinoise. En effet, la majeure partie des flux qui ont pour origine l'une des trois zones de recrutement des collèges se dirige vers Saint-Quentin. L'explication est simple : on peut y trouver un cinéma, une piscine, une bibliothèque, des musées, une école de musique, des terrains de sport, des magasins... De plus, pendant que les enfants se divertissent, les parents peuvent en profiter pour faire leurs achats (nombreux commerces et hypermarchés), leurs démarches administratives ou autres. D'ailleurs, on peut voir une certaine similitude entre les flux observés et la carte de la commune la plus fréquentée [cf. carte n°21, page 94], sur laquelle l'influence de Saint-Quentin est bien visible.

Toutefois, on peut voir sur la carte des équipements que la commune de Ribemont est la mieux équipée (3 des 4 équipements sportifs définis par l'INSEE, école de musique...), ce qui explique que 51% des élèves y restent pour pratiquer leurs loisirs mais les autres se rendent à Saint-Quentin. Le taux d'équipement de la commune a donc de l'importance mais même si celui-ci est relativement bon, l'attraction urbaine est plus forte.

Comme les collégiens sont obligés de se rendre dans des communes plus importantes pour aller au cinéma, à la piscine, faire des achats... ils ne vont pas pratiquer leurs loisirs dans leur commune de scolarisation.

Les « jeunes des campagnes » sont donc irrémédiablement attirés vers les villes. Les communes dotées d'un collège ne polarisent aucunement le territoire en dehors des flux scolaires. Si l'on compare les flux observés à la carte des territoires vécus [cf. carte n°23, page 97], on remarque que les collégiens semblent encore plus sous l'emprise de la ville que leurs parents. En effet, si la commune de Moÿ de l'Aisne appartient au bassin de vie et à l'aire urbaine de Saint-Quentin, ce n'est le cas ni de Ribemont, ni de Flavy le Martel. Ces communes, classées par l'INSEE comme multipolarisées, se transforment pour les collégiens en communes fortement polarisées par Saint-Quentin [cf. carte n°49, page 254]. Seule la ville

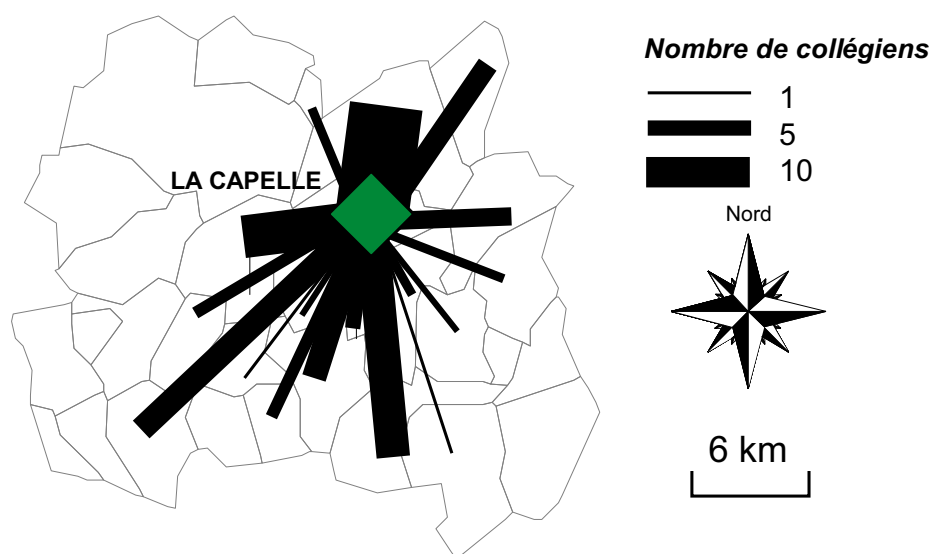
de Chauny arrive à contrer quelque peu l'attraction exercée par Saint-Quentin sur les élèves de Flavy le Martel.

Le territoire des collégiens ne semble donc pas dépendre de la localisation de leur établissement scolaire mais de l'armature urbaine : les villes qui disposent du plus grand nombre d'équipements sportifs et culturels attirent les collégiens en grand nombre. De plus, la multiplication des activités accroît la zone des loisirs et explique la grande diversité des flux. Il apparaît donc que les collégiens vivent dans deux territoires selon qu'ils se trouvent dans la sphère de l'école ou dans celle des loisirs. Leurs déplacements en dehors du temps scolaire se calquent fortement sur la mobilité des adultes [cf. carte n°21, page 94].

Notre étude dans le département de l'Aisne nous permet également d'observer les flux de loisirs relatifs à un collège situé dans une commune classée par l'INSEE comme rurale dans un espace à dominante rurale : La Capelle. Tout d'abord, il nous faut signaler que 40% des élèves de ce collège ont déclaré ne pas pratiquer la moindre activité et que 15% n'ont pour seule activité que de se promener. Pour rappel, sur la totalité de notre étude, 69% des collégiens ont déclaré pratiquer au minimum une activité en dehors de chez eux. Avant même de regarder les flux de loisirs, ce faible taux d'activité est peut-être déjà à mettre sur le compte de la ruralité et du manque d'équipement des communes de cette zone.

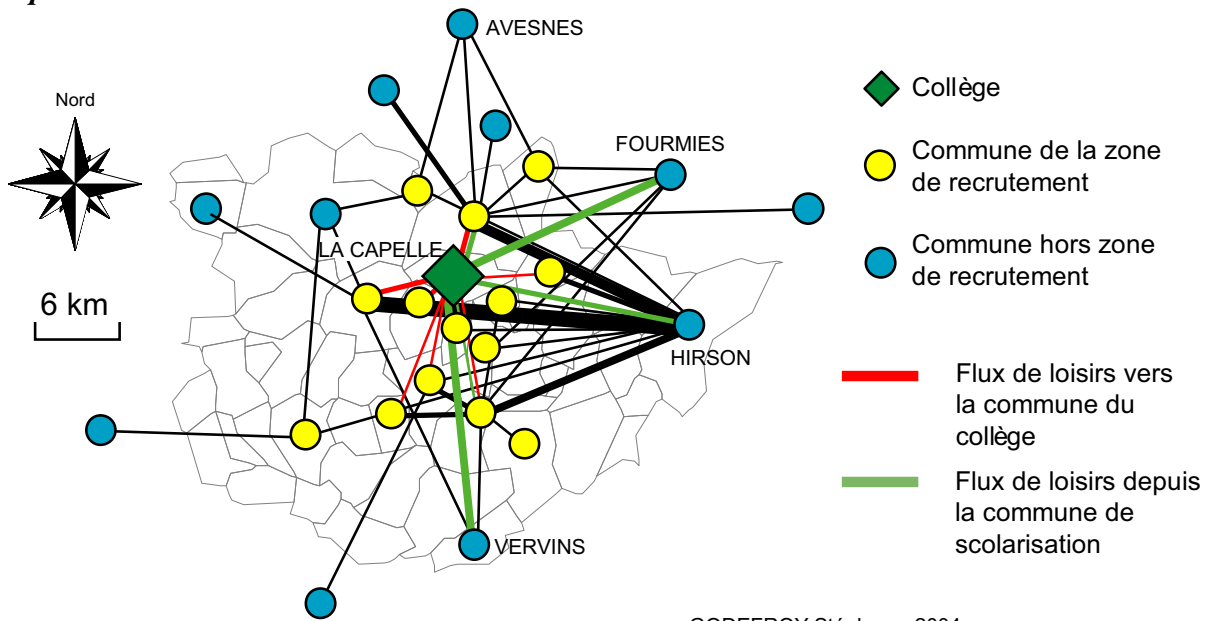
On observe au travers de la répartition des flux scolaires que la zone de recrutement du collège de La Capelle est plus étendue au sud du collège en raison de la proximité du département du Nord [cf. carte n°50]. Toutefois, les flux observés prouvent que le collège polarise le territoire en temps scolaire, les élèves des communes voisines étant nombreux.

CARTE n°50 : Provenance des élèves du collège de La Capelle



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

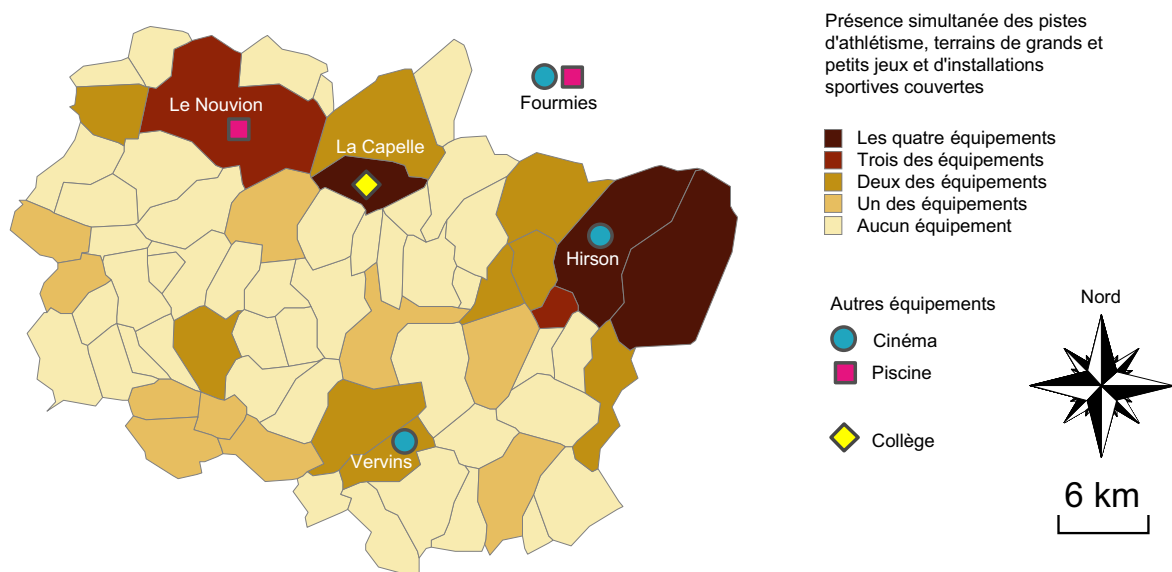
CARTE n°51 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de La Capelle



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

On observe qu’il existe des flux en direction de la commune « centre » lors du temps extra-scolaire [cf. carte n°51]. Toutefois, les principaux flux de loisirs ne se dirigent pas vers la commune où se trouve le collège. Ces flux sont très différents de l’aire d’influence de la ville qui est observable sur la carte des « territoires vécus » [cf. carte n°23, page 97]. Les flux de loisirs restent relativement peu importants et les destinations sont très variées (certains allant même dans le département du Nord et en Belgique). Les collégiens vont privilégier pour leurs loisirs les communes plus importantes telles que Vervins, Fourmies et surtout Hirson qui compte 10 337 habitants. De plus, ces trois villes sont relativement proches de La Capelle puisqu’elles ne sont distantes que de 15 km environ.

CARTE n°52 : L’offre de loisirs à proximité du collège de La Capelle



GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : INSEE, Inventaire Communal, 1998.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

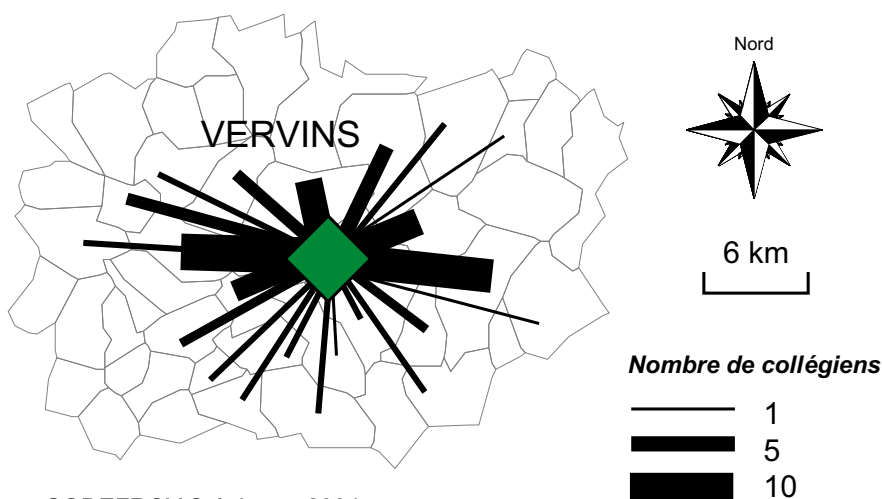
La dispersion des flux que l'on observe peut s'expliquer par la faiblesse des équipements des communes. Si l'on se réfère aux données de l'INSEE et notamment à l'inventaire communal [cf. carte n°52, page 257] on observe que la commune de La Capelle est la mieux équipée de la zone de recrutement, la plupart des autres communes n'ayant aucun équipement. On aurait donc pu s'attendre à voir converger les flux de loisirs. Cependant, pour trouver une piscine, un cinéma ou une salle de spectacle, les élèves sont obligés de quitter cet espace.

Ainsi, les élèves de la zone de recrutement du collège quittent le bassin de vie de La Capelle pour leurs activités de loisirs [cf. carte n°51, page 257]. **La commune de scolarisation n'agit donc pas comme un pôle attractif pour les collégiens en dehors du temps scolaire. La ruralité et le manque d'équipements poussent les élèves à se rendre dans des communes plus éloignées. Une commune rurale située dans un espace à dominante rurale semble donc ne pas pouvoir polariser le territoire en dehors du temps scolaire.**

Le département de l'Aisne nous permet également d'étudier les flux de loisirs pour des élèves scolarisés dans une commune classée par l'INSEE comme étant une ville centre dans un espace à dominante rurale : Vervins. Tout comme pour les élèves de La Capelle, ceux de ce collège sont relativement peu nombreux à pratiquer des activités extra-scolaires en dehors de chez eux. En effet, 41% des élèves ont déclaré n'avoir aucune activité et 12% se contentent de se promener.

La zone de recrutement du collège de Vervins englobe de nombreuses communes réparties de manière homogène autour de la ville. Aucune commune située à proximité de Vervins n'échappe à son attraction [cf. carte n°53].

CARTE n°53 : Provenance des élèves du collège de Vervins

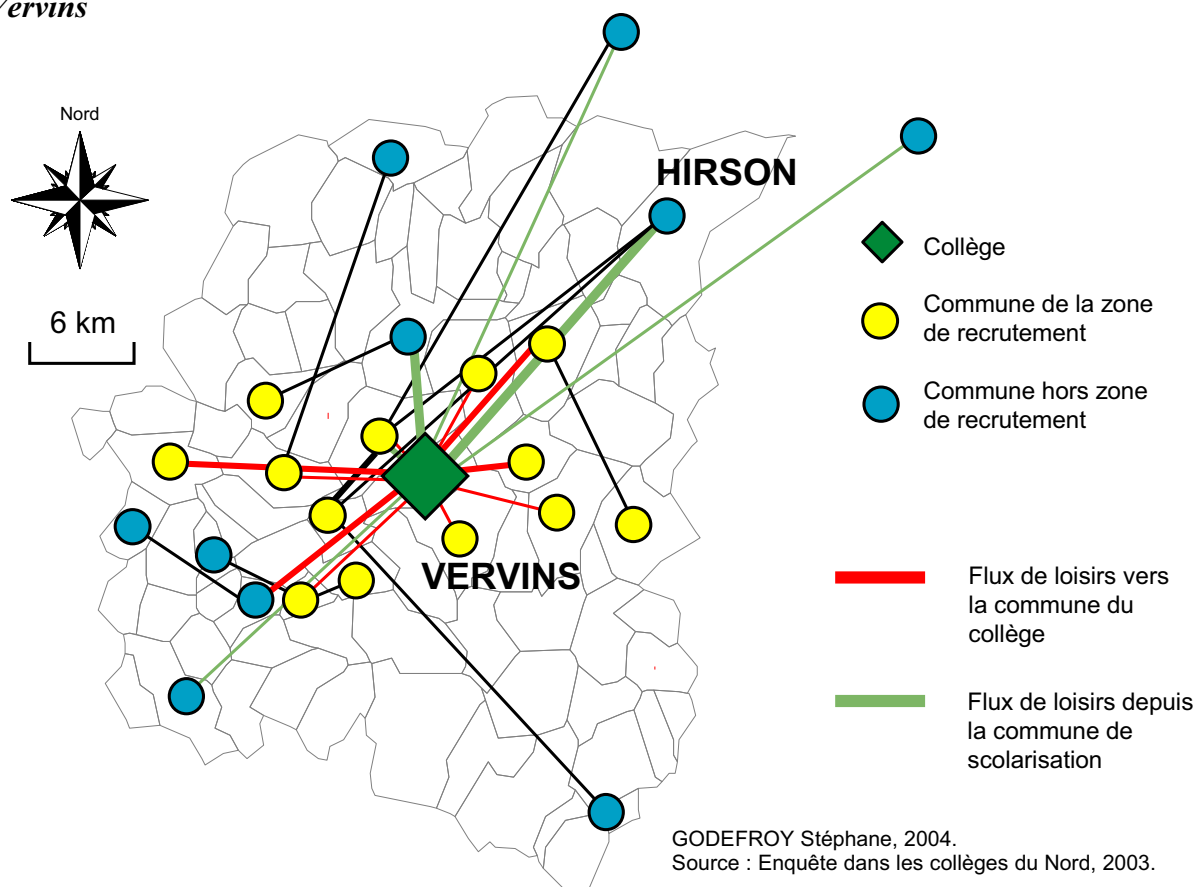


GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

On peut observer des flux très différents si l'on compare les déplacements scolaires et extra-scolaires [cf. carte n°54, page 259]. En effet, Vervins n'est plus un pôle d'attraction. Les flux de loisirs sont diffus et peu nombreux. Bien que située au centre d'un bassin de vie [cf. carte n°8, page 74] et classée par l'INSEE comme étant au cœur d'une aire d'emploi en

zone rurale [cf. carte n°23, page 97], la commune de Vervins n'attire pas les collégiens. L'aire d'influence de la ville que l'on peut observer sur la carte des territoires vécus ne correspond pas à la réalité des élèves du collège.

CARTE n°54 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Vervins



Il semblerait que la faiblesse des flux observés soit en relation avec les équipements proposés à la population [cf. carte n°54]. Vervins ne possède que peu d'équipements pour une « ville centre » et les communes voisines sont également très peu équipées [cf. carte n°55, page 260]. Les élèves qui souhaitent bénéficier d'équipements sportifs ou de salle de spectacle par exemple doivent parcourir de longues distances, ce dernier paramètre étant un obstacle à la pratique des activités extra-scolaires des élèves. Si les parents ne peuvent pas les conduire, alors leurs enfants sont contraints de rester chez eux car il leur est impossible de se déplacer à pied ou à vélo sur de telles distances. Hirson, la ville la plus importante à proximité de Vervins, se situe à environ 20 km. Pourtant, c'est dans cette ville que se trouvent la salle de spectacle et le centre socio-culturel les plus proches, Vervins possédant seulement une école de musique.

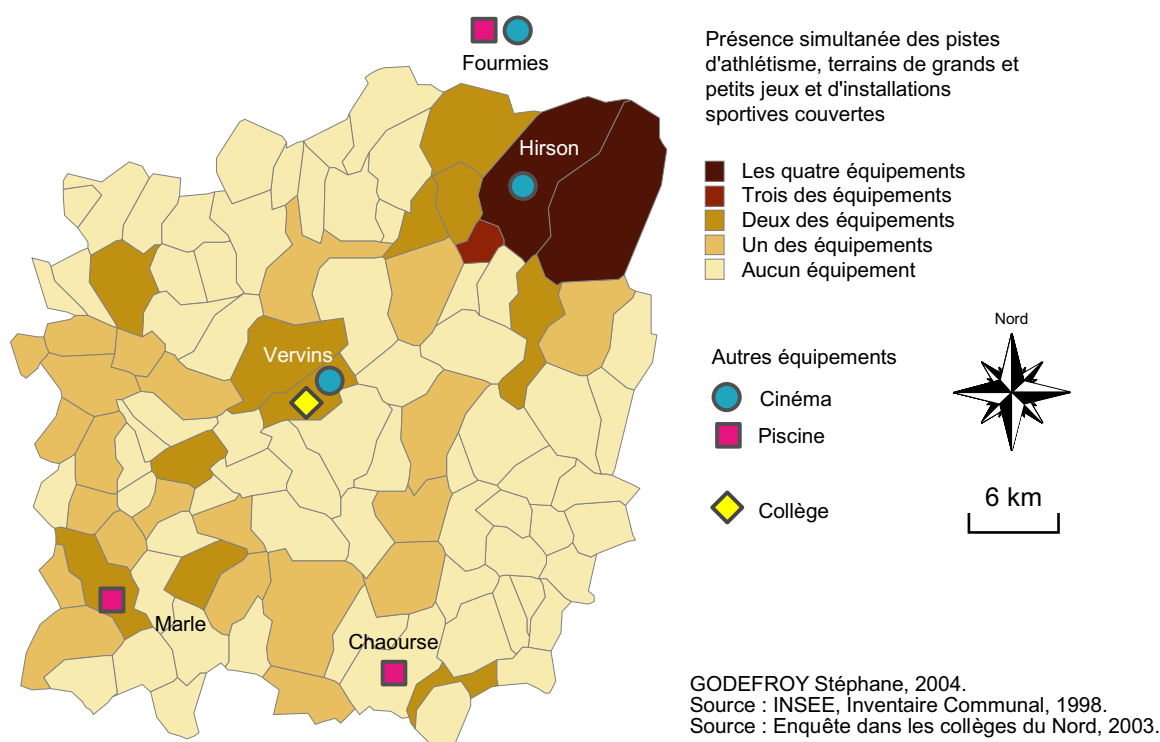
Une fois encore, on constate que la commune de scolarisation ne polarise pas le territoire en dehors du temps scolaire. ***A la différence des exemples précédents, les collégiens ne se rendent pas en masse dans la ville la plus proche. L'absence d'équipements récréatifs à proximité les oblige à rester chez eux et les prive d'activités.***

Si l'on se réfère aux cas précédents, ***on peut établir que la distance moyenne maximale que les collégiens et leurs parents sont prêts à parcourir pour les loisirs est comprise entre 15 et 20 km.*** En effet, les élèves du collège de La Capelle, distant de 15 km

d'Hirson se déplacent en grand nombre dans cette ville mais pas ceux du collège de Vervins qui est situé à 20km.

Toutefois, ce seuil est fonction de l'importance de la ville la plus proche, Hirson ne comptant que 10 000 habitants. Nous avons vu précédemment que les élèves de Ribemont, à 18 km de Saint-Quentin, et les élèves de Flavy, à 22 km de cette même ville font le déplacement. Or, les flux en provenance de la zone de recrutement du collège de Flavy le Martel sont moins importants. La distance joue par conséquent un rôle indéniable sur les flux de loisirs.

CARTE n°55 : L'offre de loisirs à proximité du collège de Vervins

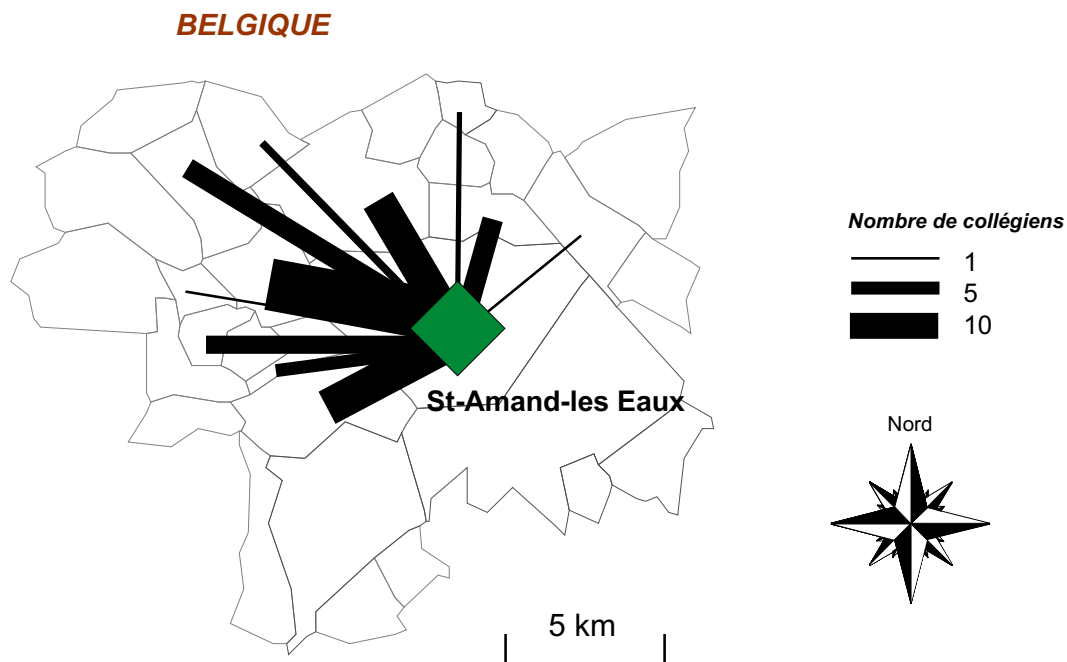


3.2.2. L'exemple du Nord

Cette série d'observations nous oblige à vérifier si ces flux sont les mêmes sur les autres lieux d'étude et notamment quand la commune de scolarisation est plus importante. C'est pourquoi nous avons également porté notre attention sur les collèges de Saint-Amand-les-Eaux et de Wormhout dans le département du Nord. La commune de Saint-Amand est classifiée par l'INSEE comme étant un pôle urbain appartenant à une banlieue [cf. *tableau n°21, page 134*]. Cette commune faisant partie du bassin de vie et de l'aire urbaine de Valenciennes. La commune de Wormhout est quant à elle au centre d'un petit bassin de vie. Il s'agit d'après la classification de l'INSEE d'une ville isolée et monopolarisée, dépendant de l'aire urbaine de Dunkerque.

On observe au travers de la répartition des flux scolaires que la zone de recrutement du collège de Saint-Amand-les-Eaux se situe essentiellement au nord et à l'ouest de la ville [cf. carte n°56]. Il est à noter que la frontière avec la Belgique se trouve environ à 10 km au nord de Saint-Amand. L'absence de flux en provenance du sud s'explique par la présence d'une dizaine de collèges au sud de la zone mais celui de Saint-Amand-les-Eaux est le plus proche de la frontière.

CARTE n°56 : Provenance des élèves du collège de Saint-Amand-les-Eaux

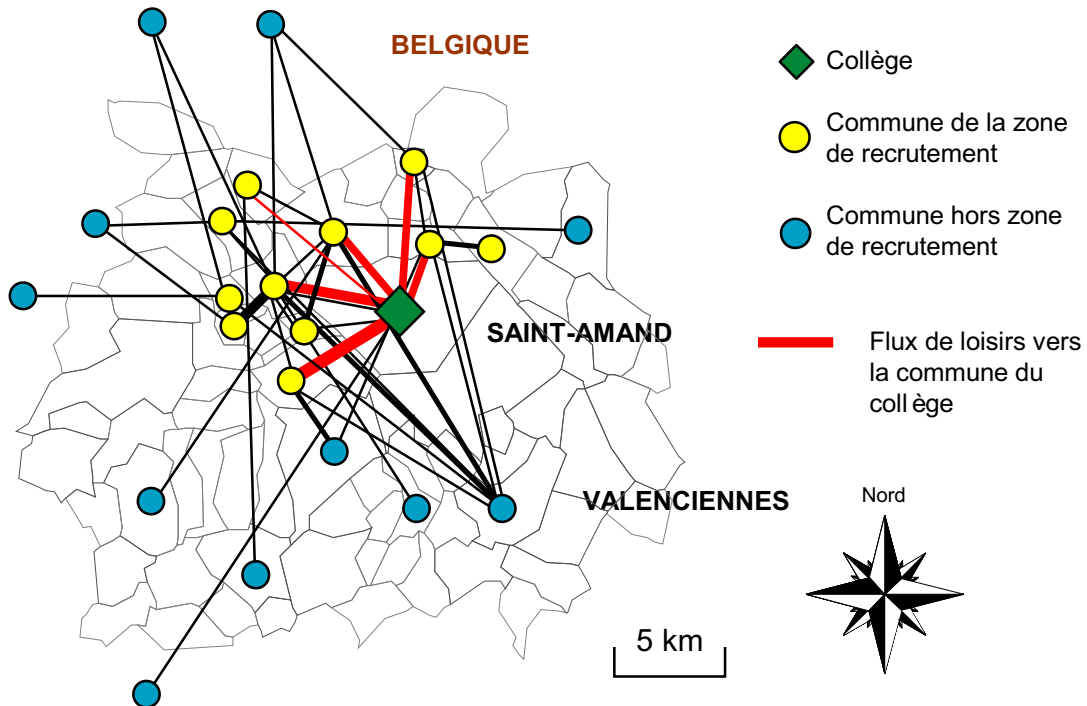


GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

Pour la commune de St-Amand (17 331 habitants), on observe qu'il existe des flux en direction de la commune « centre » lors du temps extra-scolaire [cf. carte n°57, page 262]. A la différence de ce que l'on a pu observer dans l'Aisne, les principaux flux de loisirs se dirigent vers la commune où se trouve le collège. Ces flux sont comparables à l'aire d'influence de la ville que l'on peut observer sur la carte des « territoires vécus » [cf. carte n°27, page 101]. En effet, on remarque que sur cette carte, l'aire d'influence de Saint-Amand les Eaux est exclusivement dirigée vers le nord de la commune.

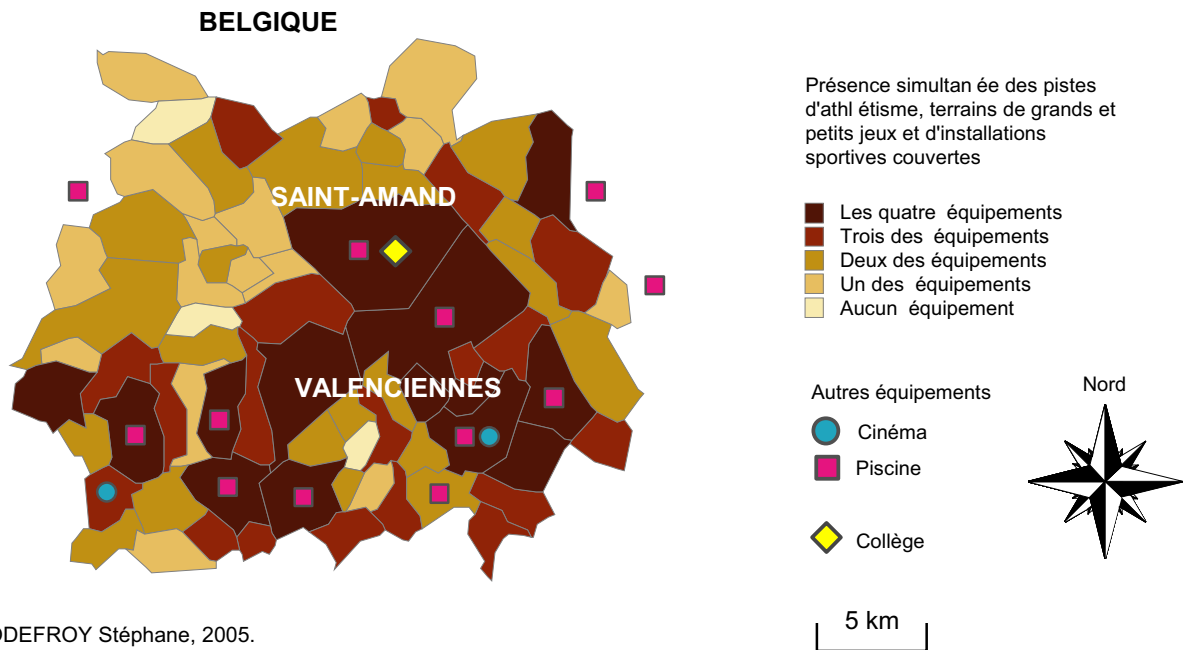
Toutefois, comparés aux flux scolaires, les flux de loisirs restent relativement peu importants et les destinations sont très variées (certains allant même en Belgique). On ne retrouve pas la même concentration des flux en direction de Saint-Amand-les-Eaux. On note aussi que la ville de Valenciennes (plus de 38 000 habitants) qui se situe environ à 20 km au sud, est également un pôle attractif pour les élèves qui habitent au nord de la commune de Saint-Amand-les-Eaux. Par conséquent, on constate des similitudes avec les observations effectuées dans le département de l'Aisne : l'attractivité des villes les plus importantes.

CARTE n°57 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Saint Amand les Eaux



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

CARTE n°58 : L'offre de loisirs à proximité du collège de Saint Amand les Eaux



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Inventaire communal, 1998.

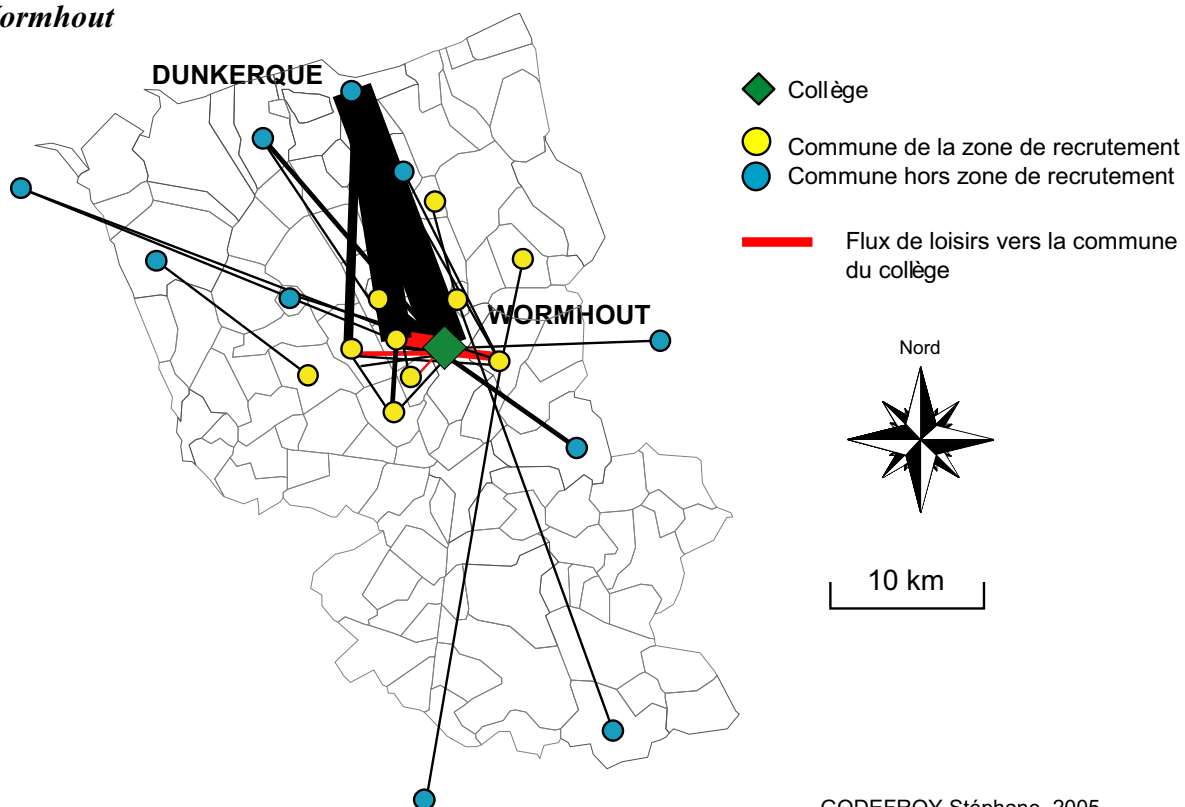
La dispersion des flux que l'on observe peut s'expliquer par le niveau élevé des équipements des communes périphériques. Toutefois, vers le nord de St-Amand, les communes sont moins bien équipées si l'on se réfère aux données de l'INSEE et notamment à

l'inventaire communal [cf. carte n°58, page 262]. Ainsi, on remarque que les installations sportives sont plus nombreuses dans le sud de la zone étudiée et que les cinémas se concentrent eux aussi au sud de ce territoire. Cela s'explique par la présence de la frontière belge au nord. On voit également grâce aux données de l'INSEE que la ville de Saint-Amand-les-Eaux est la seule du périmètre étudié à compter un centre socio-culturel et une salle de spectacle, ce qui accroît encore un peu plus son attractivité.

Ainsi, les élèves de la zone de recrutement du collège viennent à Saint-Amand pour leurs activités de loisirs. ***La commune de scolarisation agit donc comme un pôle attractif pour les collégiens même en dehors du temps scolaire. Ce pôle souffre cependant de la proximité de Valenciennes.***

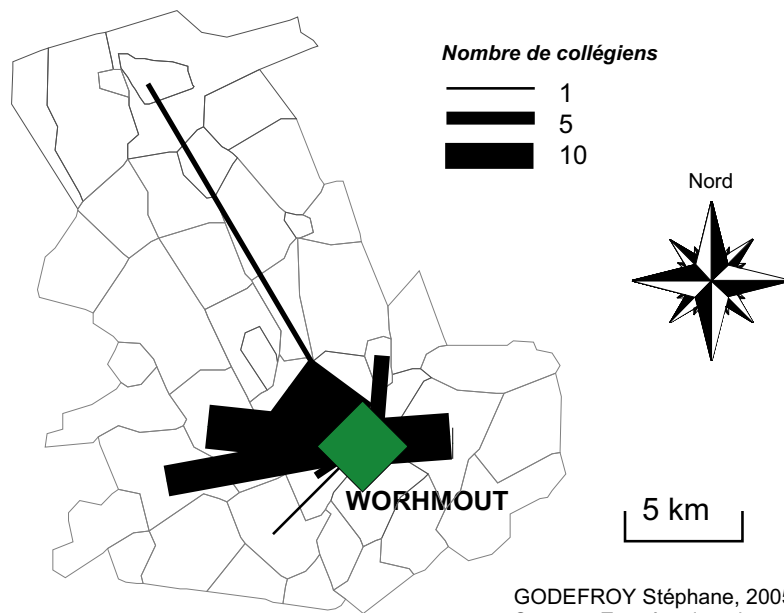
En ce qui concerne la commune de Wormhout (5 157 habitants), la majeure partie des flux de loisirs se concentre vers Dunkerque (plus de 70 000 habitants) [cf. carte n°59]. On observe cependant quelques flux en direction de Wormhout mais ces derniers sont très faibles au regard de ceux polarisés par Dunkerque. Ici, on remarque une réelle différence entre les flux générés par le collège [cf. carte n°60, page 264] et ceux liés aux activités extra-scolaires. Si l'on compare ces flux au bassin de vie de Wormhout [cf. carte n°9, page 75], on constate que les collégiens quittent celui-ci pour leurs loisirs. A l'image de ce que nous avons pu observer dans le département de l'Aisne, les collégiens ont, ici aussi, un territoire plus vaste que le bassin de vie de leur commune de scolarisation. Les élèves n'hésitent pas à parcourir les 24 km qui séparent le collège de Wormhout et la ville de Dunkerque. On voit que le seuil que nous avons essayé de fixer pour la distance des déplacements récréatifs est dépassé. Mais nous avons émis l'hypothèse que celui-ci était fonction de la taille de la ville. Dunkerque est une ville plus importante que Saint-Quentin, il paraît alors normal que les élèves parcourent une distance un peu plus importante.

CARTE n°59 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Wormhout



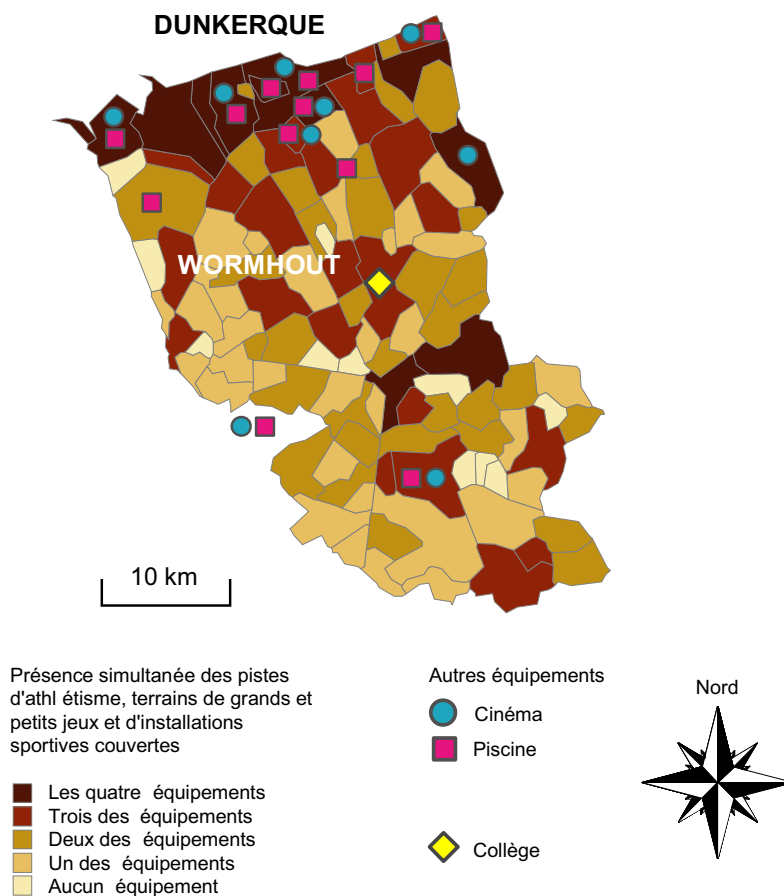
GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Inventaire communal, 1998.

CARTE n°60 : Provenance des élèves du collège de Wormhout



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

CARTE n°61 : L'offre de loisirs à proximité du collège de Wormhout



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges du Nord, 2003.

La polarisation des flux reflète assez bien la localisation des équipements destinés aux loisirs puisqu'ils se situent essentiellement sur le littoral [cf. carte n°61]. Cependant, les

collégiens se dirigent vers Dunkerque et non vers les autres communes pourtant dotées d'un bon niveau d'équipement.

Le constat ne change donc pas, les collégiens vont en ville pour leurs loisirs. Plus la commune où se trouve le collège est grande et bien équipée, plus les élèves y sont attirés. La présence du collège n'a par conséquent aucune incidence sur leur choix. C'est la répartition et la densité des équipements qui dictent les déplacements des collégiens et c'est en ville qu'ils sont les plus nombreux. De même, c'est le plus souvent en ville que l'on trouve le plus grand nombre de clubs ou d'associations.

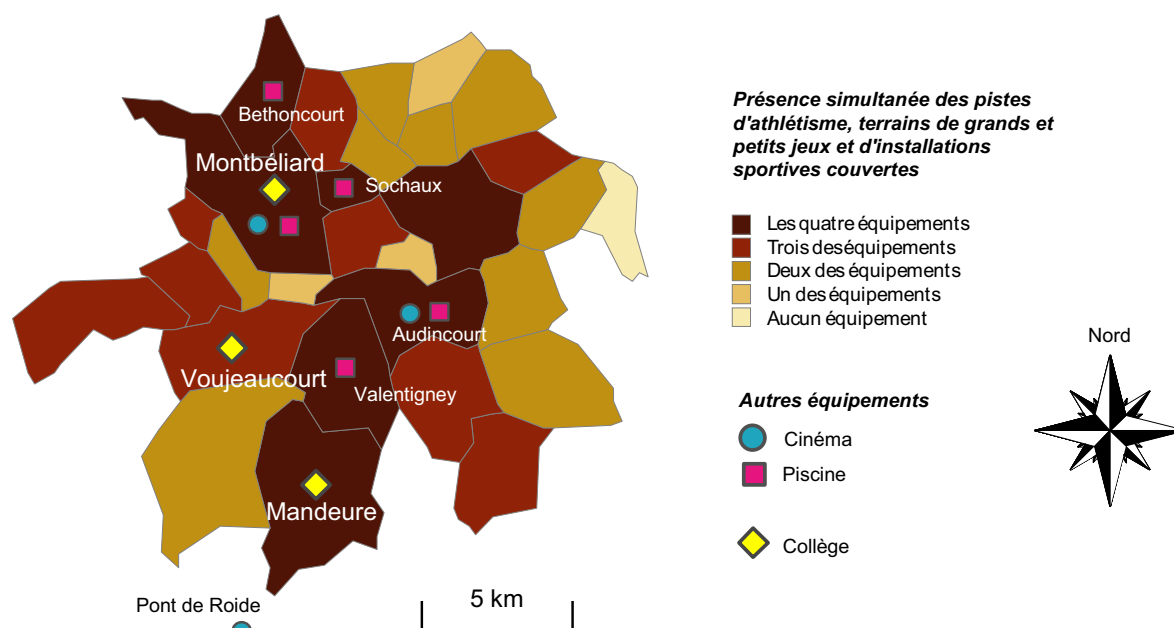
3.2.3. L'exemple de la CAPM

Afin de vérifier le faible pouvoir de polarisation des collèges en dehors des flux scolaires, nous allons examiner trois communes de taille différente au sein de la CAPM (Voujeaucourt : 3 195 habitants, Mandeure : 5 142 et Montbéliard : 27 570). Les communes de Voujeaucourt et de Mandeure, se situent toutes les deux dans le bassin de vie et dans l'aire urbaine de Montbéliard. Elles sont toutes deux classées par l'INSEE comme étant des pôles urbain appartenant à une banlieue, Montbéliard étant classée par l'INSEE comme une « ville centre ».

Ainsi nous pourrions nous assurer de l'existence d'une relation entre la taille de la ville la plus proche et le lieu choisi pour les loisirs.

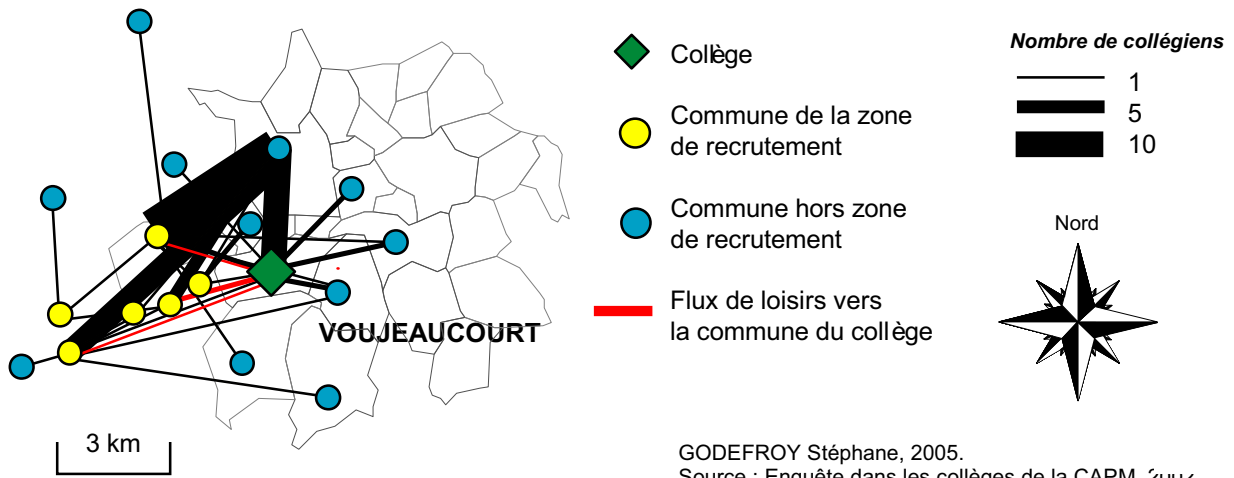
Au sein de la CAPM, les équipements sont situés principalement dans les deux communes les plus importantes que sont Montbéliard et Audincourt (15 539 habitants) [cf. carte n°62]. Nous allons donc voir si, comme pour les cas précédents, les flux vont essentiellement se diriger vers Audincourt pour les élèves de Mandeure et vers Montbéliard pour les élèves de Voujeaucourt.

CARTE n°62 : L'offre de loisirs au sein de la CAPM

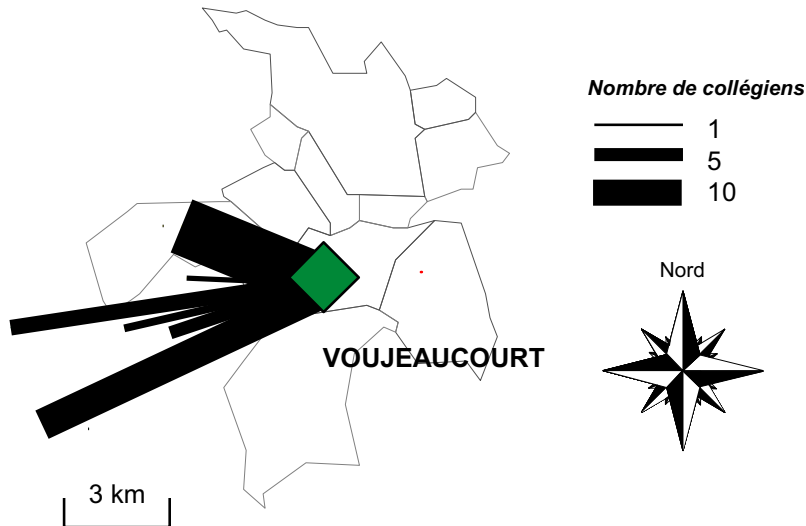


GODEFROY Stéphane, 2004.
Source : INSEE, Inventaire Communal, 1998.

CARTE n°63 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Voujeaucourt

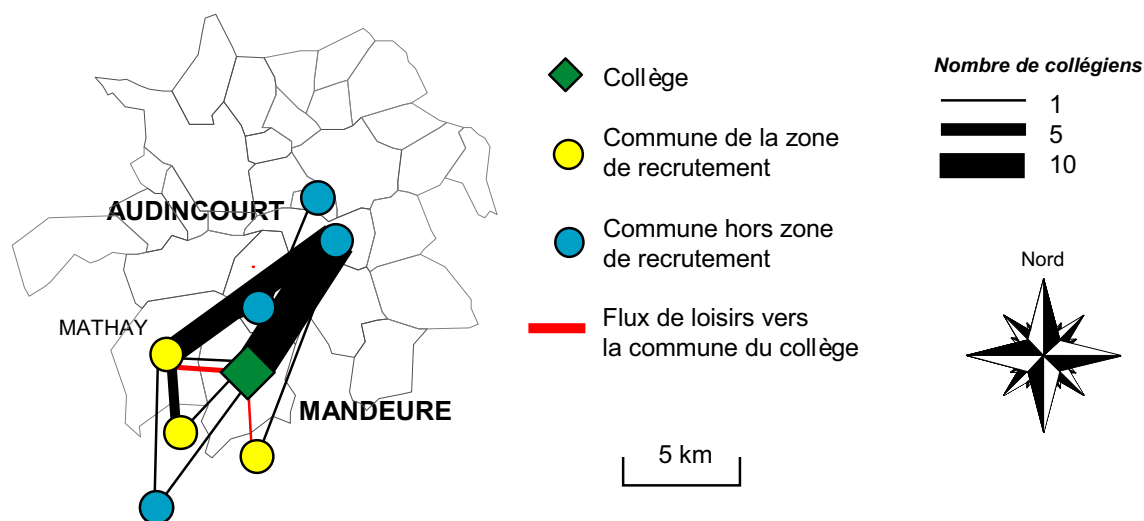


CARTE n°64 : Provenance des élèves du collège de Voujeaucourt



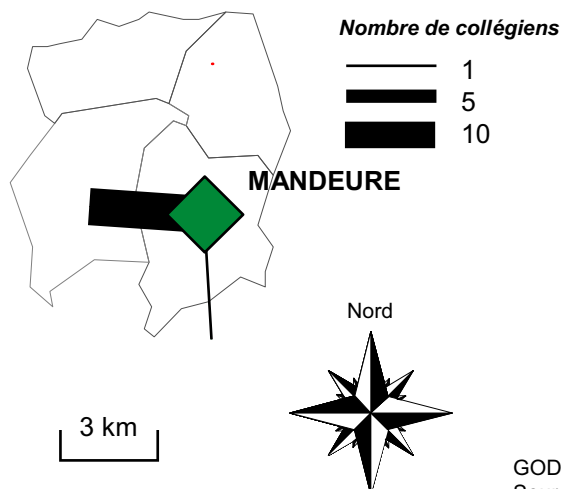
Il apparaît clairement que pour le collège de Voujeaucourt, les flux de loisirs se dirigent vers Montbéliard [cf. carte n°63], ceci concerne aussi bien les élèves qui habitent dans le périmètre de la CAPM que ceux qui sont en dehors de cette zone. Les flux vers Voujeaucourt sont quasi inexistant : un peu plus de 25% des élèves qui habitent à Voujeaucourt restent dans leur commune. Nous pouvons encore vérifier qu'en dehors du temps scolaire [cf. carte n°64], les flux ne se dirigent pas vers la commune qui abrite le collège mais qu'ils se concentrent vers la « grande » ville la plus proche.

CARTE n°65 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Mandeuire



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges de la CAPM, 2002.

CARTE n°67 : Provenance des élèves du collège de Mandeuire



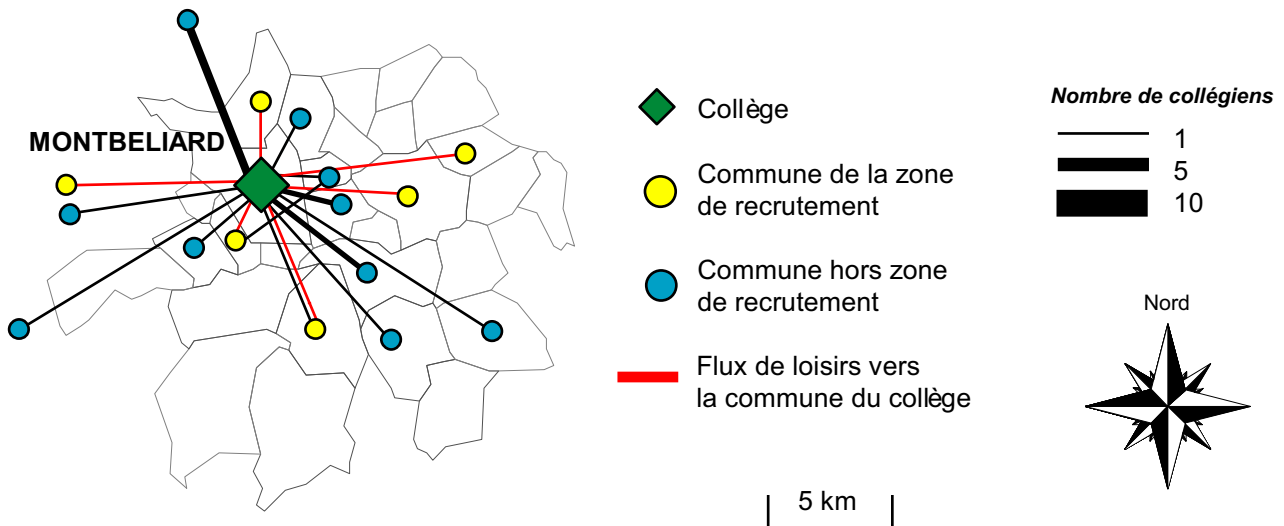
GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges de la CAPM, 2002.

100% des élèves (interrogés) qui habitent à Mandeuire ont une activité dans leur propre commune. Ceci s'explique par le nombre et la variété des activités à leur disposition : handball, cyclisme, athlétisme, gymnastique, boxe, karaté, football, parapente, tennis, école de musique, philatélie, modélisme, spéléologie... Mais une grande partie d'entre eux (70%) ont une autre activité à Audincourt que l'on peut considérer comme l'autre « grande ville » de la CAPM puisqu'elle compte environ 16 000 habitants [cf. carte n°65]. Cette commune offre également un large éventail d'activités : danse, philatélie, fitness, théâtre, gymnastique, tennis, football, natation, athlétisme, arts martiaux, badminton, bowling, volley-ball, musique, boxe, canoë kayak, cyclisme...

Les élèves de la commune voisine de Mathay se rendent également en nombre à Audincourt. On constate donc une réelle différence par rapport aux flux scolaires [cf. carte

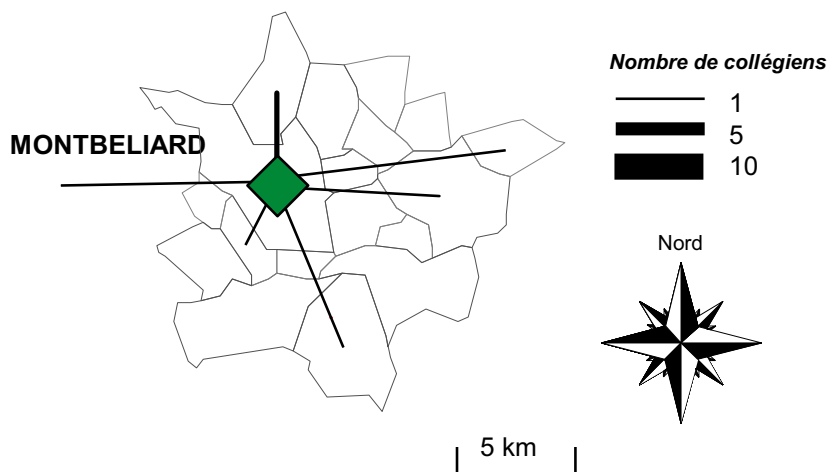
n°66, page 267]. En revanche, personne ne va à Montbéliard pour les loisirs. On peut supposer que c'est l'éloignement de la ville qui entre en jeu et la concurrence d'Audincourt en terme de distance et d'activités.

CARTE n°67 : Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves des collèges de Montbéliard



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges de la CAPM, 2002.

CARTE n°68 : Provenance des élèves des collèges de Montbéliard



GODEFROY Stéphane, 2005.
Source : Enquête dans les collèges de la CAPM, 2002.

Pour les élèves des collèges de Montbéliard, on observe qu'une grande partie de ceux qui habitent dans la ville en sortent pour pratiquer leurs activités [cf. carte n°67]. Toutefois, ils sont tout de même plus de 60% à avoir une activité dans Montbéliard. En revanche, les élèves qui résident en dehors de Montbéliard viennent tous dans la ville pour leurs loisirs. On observe une concordance des flux scolaires [cf. carte n°68] et des flux de loisirs pour ces collégiens. Donc, il semblerait que rien ne puisse les retenir dans leur commune. Il est effectivement difficile de concurrencer la ville de Montbéliard qui possède des associations

sportives et culturelles très variées. Les collégiens savent qu'ils trouveront ce qu'ils veulent dans la ville : école de musique, danse, athlétisme, natation, art plastique, football, philatélie, cyclisme, boxe, yoga, base-ball, roller, canoë-Kayak, magie, apprentissage des métiers du cirque, haltérophilie, volley-ball, nombreux arts martiaux, triathlon, scoutisme, rugby...

Ainsi, on peut observer que *les collégiens se dirigent essentiellement vers les deux « grandes » villes de l'agglomération que sont Montbéliard et Audincourt alors que les communes qui abritent les collèges possèdent déjà un bon niveau d'équipement.*

3.2.4. Le collège polarise peu le territoire en dehors du temps scolaire

On remarque que *le collège polarise forcément le territoire en période scolaire puisqu'il est à l'origine de la convergence des flux scolaires.* De plus, il est indéniable qu'il est un facteur de polarisation du point de vue social et culturel. En effet, l'ensemble de la population se trouve rassemblée autour de l'établissement scolaire : mixité sociale des élèves, rencontres entre parents, échange d'idées... *En revanche, le collège n'a que très peu d'influence sur les loisirs.*

Il convient peut-être de nuancer ce constat selon les communes. Mais, dans notre étude, *une fois le collège oublié, les jeunes se tournent vers la ville car c'est là que se trouvent les équipements. C'est par conséquent le niveau d'équipement de la ville qui est le facteur attractif.* Comme nous avons pu le voir sur le territoire de Montbéliard, quand ils ont le choix entre deux villes de niveau d'équipement et de taille assez similaire, ils prennent la plus proche. Les jeunes ne retournent dans les communes dotées d'un collège que si ces dernières sont des villes avec un bon niveau d'équipement.

Nous avons également pu constater au travers des différents exemples sélectionnés que bien souvent, les collégiens quittent le bassin de vie auquel ils appartiennent pour la pratique de leurs loisirs. *Le territoire des collégiens est par conséquent différent de celui des adultes. En effet, lorsque l'on compare les cartes de l'INSEE représentant les bassins de vie et les « territoires vécus » et les déplacements des collégiens, il est difficile de faire des recoupements.* Bien souvent, les élèves vont quitter cet espace afin de rallier la « grande » ville la plus proche.

Les collèges ne peuvent donc pas être considérés comme des éléments pouvant être source de développement ou organisateur de l'espace en dehors du temps scolaire.

De plus, il est peu probable que les parents se rendent, d'eux-mêmes, plus fréquemment dans la commune de scolarisation de leur enfant pendant que celui-ci est en classe. Toutefois, nous pouvons supposer, bien qu'il soit impossible de le vérifier grâce à notre enquête, que la présence du collège va avoir un impact sur les commerces. En effet, les parents qui accompagnent leurs enfants à l'école seront tentés de s'arrêter dans les commerces qui se trouvent sur leur chemin ou à proximité de celui-ci pour faire leurs courses (boulangerie, supermarché, marchand de journaux...). Dans ce cas, le collège aurait un effet induit sur le développement économique. Mais nous pouvons supposer que celui-ci est assez réduit. De plus, les parents peuvent aussi profiter du fait qu'ils sont en ville après avoir accompagné leurs enfants à leurs loisirs pour faire leurs achats.

La mobilité des collégiens va donc avoir un impact sur l'économie (même s'il est petit) mais pas forcément être bénéfique à leur commune de scolarisation. Le constat serait très certainement différent en étudiant les lycées puisqu'ils se situent généralement dans les principales villes. Mais les lycées ne seraient pas pour autant des éléments polarisateurs du territoire puisqu'il semble que seuls les équipements dictent les choix des élèves. Nous

pouvons par conséquent supposer que *c'est l'offre de loisirs qui va structurer les pratiques et organiser les déplacements des collégiens.*

Enfin, l'étude de ces quelques territoires nous permet de formuler une hypothèse quant à la distance maximale que les collégiens parcourent pour leurs loisirs. En effet, *nous avons observé qu'au delà- de 20 km, les élèves, ou les parents, renoncent à se déplacer, quitte à sacrifier les loisirs.* Cette constatation est bien perceptible dans les espaces à dominante rurale. Toutefois, il semblerait que ce seuil évolue en fonction de la taille de la commune la plus attractive. La ville d'Hirson n'arrive pas à attirer la population de Vervins, située à 20 km. Par contre, des villes comme Saint-Quentin, Dunkerque ou Valenciennes attirent des collégiens se localisant dans un rayon de 25 km, le niveau d'équipement étant souvent proportionnel à la taille des communes.

3.3. Les transports scolaires sont-ils un frein pour l'utilisation future des transports collectifs ?

3.3.1. Quel souvenir les collégiens garderont-ils des transports scolaires ?

« L'utilisation des transports publics se heurte à deux types d'obstacles spécifiques aux interfaces, lieux où l'on passe d'un mode à l'autre :

- L'astreinte à des lignes et à des horaires mal ressentis par la population, qui la compare à la continuité du déplacement offerte par l'automobile (...).
- Les pratiques modales sont associées à des habitudes spatiales, et l'automobile, de par la maîtrise étendue de l'espace-temps qu'elle permet, multiplie les opportunités d'associer des activités à de la mobilité. Les transports publics permettent beaucoup moins ce chaînage, ce qui les rend peu attractifs car d'un usage peu flexible (Kaufmann, Jemelin & Joye, 2000, page R-3) ».

« Le vécu de l'interfaçage joue un rôle important dans l'attractivité des transports en commun et peut entraîner un report modal (Kaufmann, Jemelin & Joye, 2000, page 167) ».

En comparaison avec l'automobile, les transports en commun sont contraignants puisqu'il faut se plier à des horaires fixes et à des trajets qui entraînent parfois des détours.

3.3.2. Une vision plutôt négative des transports collectifs

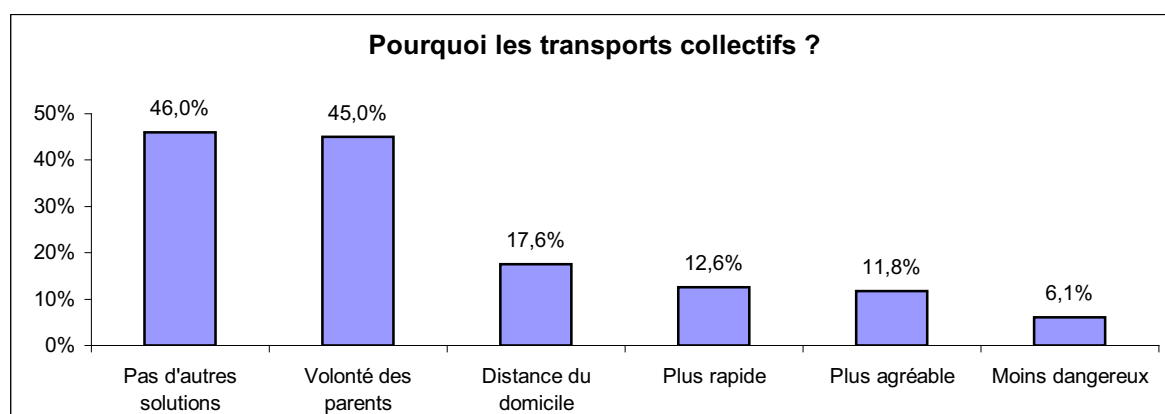
Lorsqu'on regarde le taux d'utilisation des transports en commun pour les activités extra-scolaires (5,4%), il est fort peu probable que les jeunes « actuels » les utilisent dans le futur.

D'ailleurs, rien ne semble être fait pour les y inciter. Hormis en ville où le maillage des réseaux de bus est souvent assez dense, les lignes de transports collectifs ne permettent que très rarement de rallier directement l'endroit souhaité. Ceci explique également cette si faible part des transports en commun dans les déplacements de loisirs.

Un mode subi

Si l'on se réfère aux raisons qui poussent les collégiens à utiliser les transports collectifs pour aller au collège, on s'aperçoit qu'ils ne choisissent pas ce mode [cf. graphique n°98]. En effet, 46% n'ont pas d'autres solutions. Pour 45% d'entre eux, ce sont les parents qui envoient leur enfant prendre l'autocar. Ceci explique pourquoi il existe une telle différence entre les trajets scolaires (52,2% avec les transports en commun) et les trajets extra-scolaires (moins de 5%) alors qu'il s'agit du même mode de transport.

GRAPHIQUE n°98 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On voit donc que les collégiens qui ont recours aux transports collectifs sont contraints de le faire. Ainsi, quand une autre solution s'offre à eux, comme c'est souvent le cas lors des activités de loisirs, ils n'hésitent pas et ils évitent ce mode. De plus, il arrive que les jeunes gens aient besoin de transporter du matériel pour aller pratiquer leur activité (raquette de tennis, instrument de musique parfois volumineux, sac de sport, tenue d'équitation...). Dans ce cas, les transports collectifs sont peu pratiques : il faut porter le matériel jusqu'à l'arrêt, il faut le garder sur les genoux si le véhicule est rempli et il faut de nouveau le porter une fois descendu.

Un mode peu apprécié

Sur l'ensemble des territoires d'étude, quand les collégiens empruntent les transports collectifs, ils les jugent un peu moins agréables que la moyenne (70,8% contre 71,9%), plus dangereux (17,3% contre 15,2%) et bien plus longs (29,4% contre 22,9%) [cf. graphique n°99, page 273]. On peut trouver plusieurs explications à cela. Il faut se rendre jusqu'au point d'arrêt, il faut connaître les horaires, il faut attendre, il arrive parfois que la ligne empruntée fasse des détours et bien que cela soit faux, les usagers se sentent moins en sécurité que dans une voiture (peut-être en raison du freinage moins performant, de l'accélération moins franche ou de la taille du véhicule).

PHOTOGRAPHIE n°25 :



Les transports collectifs de la ville de Saint-Quentin, empruntés notamment par les élèves du collège Marthe Lefèvre.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2000.

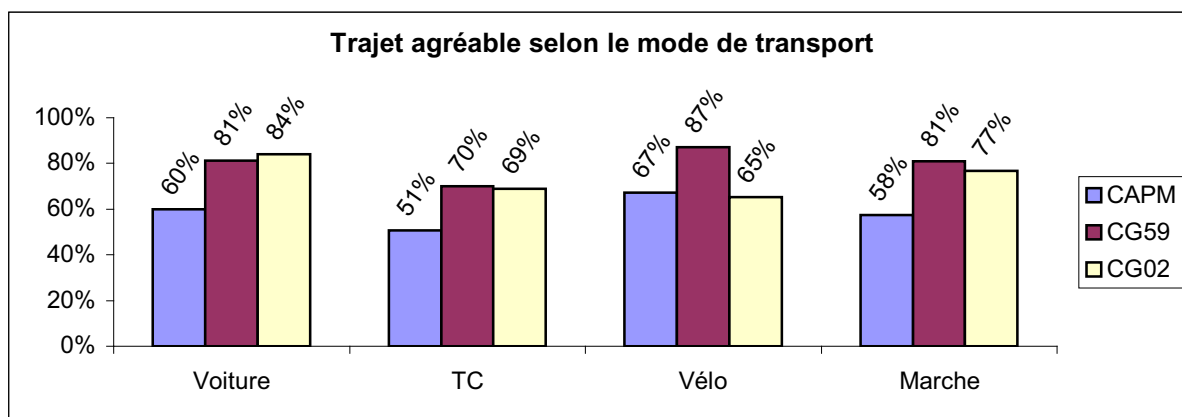
PHOTOGRAPHIE n°26 :



Autocar sur une route de campagne (Alaincourt) qui se rend dans un collège pour aller chercher les collégiens.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

GRAPHIQUE n°99 :



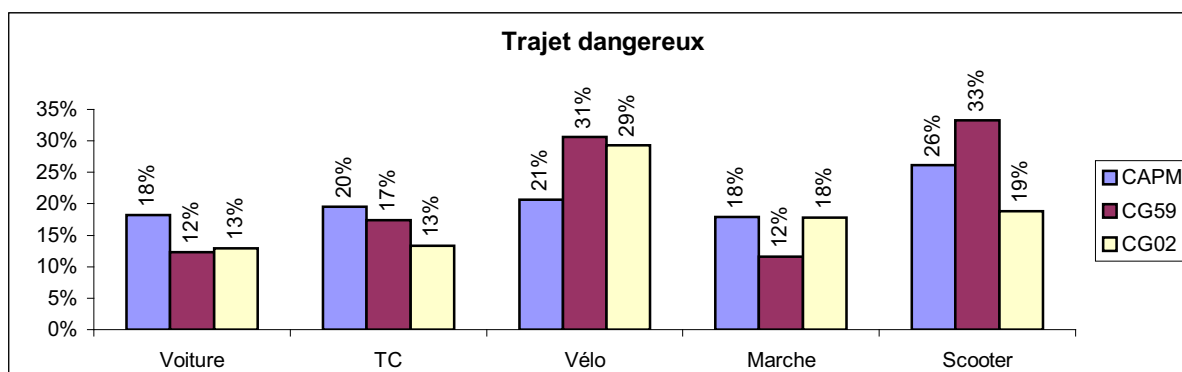
GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

On peut donc en conclure que les transports en commun sont peu appréciés par les collégiens, surtout quand ils établissent la comparaison avec les autres modes et notamment la voiture.

Toutefois, on constate que cette perception varie en fonction du territoire. En milieu à dominante urbaine, les transports collectifs apparaissent moins agréables (51% dans la CAPM contre 69%-70% dans l'Aisne et le Nord). Ces différences proviennent très certainement des caractéristiques du mode de transport : assis et sur des routes de campagne dans les autocars, debout et parfois serrés dans les autobus au milieu de la circulation [cf. photographies n°25 et 26, page 272]. Ainsi, dans la CAPM, les collégiens sont soumis aux aléas de la circulation en ville avec des arrêts et des démarrages fréquents et parfois assez brusques.

Au niveau de la perception de la dangerosité des transports en commun, on observe qu'il existe une réelle relation avec le degré d'urbanisation. C'est pourquoi, les transports collectifs sont perçus comme plus dangereux dans la CAPM (20%) que dans le Nord (17%), fortement urbanisé, et que dans l'Aisne (13%) [cf. graphique n°100]. La ruralité semblerait être un gage de sécurité en raison de la faible circulation.

GRAPHIQUE n°100 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Toutefois, on peut noter que la perception des collégiens ne reflète pas exactement la réalité.

En effet, entre 10 et 12 ans, l'enfant s'ouvre sur le monde, se tourne vers ses copains et commence à délaisser la maison, même s'il ne s'éloigne pas encore du quartier. En même temps que les risques, le nombre d'enfants accidentés s'accroît... L'apprentissage doit se poursuivre, avec des règles fermes... ce n'est pas facile de devenir « grand » !

Entre 13 et 16 ans, l'enfant est au cœur de la « crise d'adolescence ». Tout en ayant encore besoin de limites fermes, il devient de plus en plus indépendant. Il s'éloigne de la cellule familiale pour se tourner vers son cercle amical. Il est à la recherche d'autres modèles que les modèles parentaux. C'est l'âge où il se croit immortel : lorsqu'il transgresse les interdits (casque non porté, alcoolémie, infractions, manœuvres dangereuses), il n'a pas forcément conscience des risques encourus et de leurs conséquences.

De plus, il semblerait que même si les parents sont conscients des dangers, ils soient mal informés.

En effet, à la différence de ce que l'on observe ici, la voiture et la marche ne sont pas les modes les moins dangereux. Dans la réalité, l'autocar et l'autobus sont parmi les modes de déplacements les plus sûrs. Si l'on se réfère aux statistiques de l'ETSC (European Transport Safety Council), les transports en collectifs routiers sont nettement moins dangereux que tous les autres modes exceptés le train et l'avion mais ces derniers sont très rarement empruntés par les collégiens ! [cf. tableau n°69 et figure n°16, page 275]

Ainsi, si l'on compte 13,8 décès par 100 millions de voyageurs / kilomètre pour les deux-roues, ce chiffre se trouve réduit de plus de la moitié pour la marche à pied et le vélo (respectivement 6,4 et 5,4). La voiture arrive finalement loin derrière avec 0,7 décès pour 100 millions de voyageurs par kilomètre et les TC encore plus loin avec 0,07 décès.

On constate par conséquent que les risques encourus par les élèves sont beaucoup plus forts lorsqu'ils se déplacent en deux-roues, à pied ou à vélo. Comparativement, on peut donc dire que par rapport aux deux-roues, la marche est deux fois moins dangereuse, le vélo deux fois et demi moins dangereux, la voiture vingt fois moins dangereuse et les transports en commun près de deux cents fois moins dangereux.

TABLEAU n°69 : Statistiques de l'accidentologie en 2001

Modes de déplacements	Nombre de décès par 100 millions de voyageurs / kilomètres
Deux-roues motorisés	13,80
Marche à pied	6,40
Bicyclette	5,40
Voiture	0,70
Ferry	0,25
Autobus et autocar	0,07
Train	0,035
Avion (transport public)	0,035

Source : ETSC, année 2001.

D'après une enquête auprès des parents rendue public en septembre 2006, il apparaît que les accidents de la route sont devenus la première cause d'inquiétude des parents pour leurs enfants, juste devant l'agression et bien avant la maladie, l'alcool ou la drogue, l'accident domestique ou le suicide. Selon cette enquête, les parents laissent de plus en plus

FIGURE n°16 : Des chiffres qui font réfléchir

10-12 ans : les dangers de l'ouverture au monde... routier

22 enfants âgés de 10 à 12 ans ont été tués en 2005 et 1 925 ont été blessés.

Le risque « passager de voiture » reste très présent : il représente près de la moitié des tués et 1/3 des blessés dans cette tranche d'âge.

Le risque « piéton » représente 1/3 des tués et près de la moitié des blessés dans cette tranche d'âge.

10-12 ans, c'est l'âge de l'arrivée au collège. **L'accidentologie de l'enfant à vélo et à pied s'accroît.** Le pic des accidents d'enfants piétons se situe à 11/12 ans.

Les jeunes cyclistes sont plutôt accidentés en journée et en agglomération.

Dans cette tranche d'âge, les enfants à vélo sont le plus souvent accidentés lors de collisions en sortie de domicile, descente de trottoirs ou en carrefour.

Dans plus d'un tiers des cas, les blessures graves à vélo concernent la tête, d'où l'utilité de leur faire porter un casque.

13-16 ans : le cycle de tous les dangers

192 jeunes de 13 à 16 ans ont été tués en 2005 et 7 678 ont été blessés.

L'accès à la conduite du cyclomoteur entraîne une augmentation brutale du nombre d'accidents : dans cette tranche d'âge, 51 % des tués et 61 % des blessés le sont en deux-roues motorisés. **Le risque d'accident à cyclomoteur culmine à 16 ans** avec 43 tués et 1 922 blessés en 2005.

Il y a 5 fois plus de risque d'accident à cyclomoteur qu'en voiture (à nombre de kilomètres parcourus égal).

Plus d'un jeune cyclomotoriste tué sur 10 ne portaient pas de casque.

La moitié des accidents mortels impliquant un cyclo se produit la nuit.

Le sur-risque des garçons par rapport aux filles augmente : entre 13 et 16 ans, il y a 3 fois plus de garçons tués dans un accident de la route que de filles (142 contre 50).

Le risque "cycliste" reste présent (9 % des tués et 7 % des blessés de la tranche d'âge). C'est dans cette tranche d'âge que le nombre de victimes à bicyclette est le plus important.

Source : Prévention Routière, 2006.

tardivement leur enfant aller seul à pied à l'école (vers 10 ans en moyenne) et 2/3 d'entre eux refuseraient qu'il ait un scooter : trop risqué !

Bien que préoccupés par les accidents de la route pour leurs enfants, les parents demeurent cependant mal informés. Seuls deux parents sur cinq connaissent l'âge (10 ans) jusqu'auquel leur enfant doit être installé dans un dispositif de retenue en voiture

(siège auto ou rehausseur). Quant à l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR), si la plupart des parents en ont déjà entendu parler, seuls 21% savent que l'ASSR de niveau 2 est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire.

L'ASSR constitue le minimum de connaissances théoriques en matière de sécurité routière que doit posséder un « jeune » avant le permis de conduire. L'ASSR est obligatoire et fait partie intégrante des programmes de l'Éducation nationale. Elle permet de vérifier les connaissances de sécurité routière progressivement acquises, à partir des contenus des différentes disciplines enseignées au collège. Elle est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire, quelle que soit sa catégorie.

Elle se passe en deux étapes :

- Classe de 5^{ème} : attestation scolaire de sécurité routière de 1^{er} niveau.
- Classe de 3^{ème} : attestation scolaire de sécurité routière de 2^{ème} niveau.

Quand les élèves parlent d'insécurité dans les transports en commun, les chiffres nous prouvent qu'il ne s'agit que d'une impression, tout du moins pour ce qui concerne les risques d'accidents liés à la circulation.

D'ailleurs, sur la totalité du transport par autocar et autobus sur le sol français en 2002, on compte 1626 accidents corporels avec implication d'un autocar ou d'un autobus, 10 tués et 905 blessés pour un total de 79 000 véhicules.⁷

Si l'on se concentre uniquement sur les transports d'enfants on s'aperçoit que l'écart entre le ressenti des élèves et la réalité est très grand. Ainsi, pour l'année scolaire 2001/2002, les accidents corporels avec implication d'un autocar ou d'un autobus étaient au nombre de 34, chiffre équivalent à celui des blessés. Il est à déplorer un tué pour cette même année scolaire⁸.

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière nous propose également une série de chiffres qui nous permettent de comparer le nombre de tués sur la route (entre 3 et 17 ans) en fonction des modes de transport [cf. tableau n°70]. Comparé aux autres modes, tous types de déplacements confondus, il apparaît clairement que c'est à bord des transports collectifs que les « jeunes » encourent le moins de risques. En effet, on déplore 3 décès en 2000/2001 d'enfants de 3 à 17 ans dans les transports en commun contre 74 pour les piétons et plus de 200 pour les deux-roues ou pour la voiture.

TABLEAU n°70 : Nombre de tués sur la route âgés de 3 à 17 ans pour l'année scolaire 2000/2001

Mode de transport	Nombre de tués
Passagers d'une voiture	265
Deux-roues	225
Piétons	74
Passagers d'un autocar ou autobus	3

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, année scolaire 200/2001.

⁷ Source : Ministère des Transports, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

⁸ Source : Conseil National des Transports, à noter que compte tenu de certaines difficultés concernant la remontée d'informations en provenance des unités de gendarmerie, les chiffres ne peuvent pas être considérés comme parfaitement fiables.

PHOTOGRAPHIE n°27 :



Aménagement du point d'arrêt et installation d'un nouvel abri à Brissay-Choigny : après plusieurs mois de travaux pour la réalisation d'aménagements de sécurité, les élèves vont pouvoir attendre leur autocar confortablement et en sécurité.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°28 :



Le nouvel abri de la commune de Brissay-Choigny

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°29 :



La sécurisation du nouvel arrêt de la commune de Brissay-Choigny : un rétrécissement de la chaussée, une zone limitée à 30 km/h, un dégagement de part et d'autre de la chaussée pour le stationnement de l'autocar, des passages pour piétons....

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°30 :



L'un des points d'arrêt de la commune d'Essigny-le-Grand : un abri en tôles où au maximum deux élèves peuvent s'asseoir.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

Nous avons pu constater que le principal motif d’insatisfaction des collégiens provient des abris bus. Toutefois, une étude des accidents corporels pour les enfants sur les années scolaires 2000/2001 et 2001/2002 nous montre que ce lieu n’est pas à la base du plus grand nombre d’accidents. De plus, des efforts sont faits pour sécuriser les points d’arrêts [cf. photographies n°27 à 29, pages 277 à 278]. Ainsi, il semblerait que l’insatisfaction relative aux abris bus ne soit pas liée à la sécurité mais au confort : siège pour attendre, protection contre les aléas climatiques [cf. photographie n°30, page 278].

En effet, seuls 8 accidents ont eu lieu aux points d’arrêts sur ces 2 années scolaires contre 92 sur le trajet [cf. tableau n°71].

On note que 100 accidents sont survenus en 2 ans dans les transports scolaires et périscolaires dont 4 mortels. Il faut comparer ce chiffre à celui de l’ensemble des accidents corporels sur la même période pour bien se rendre compte que les transports scolaires sont sûrs : on a compté 200 000 accidents corporels en France sur les routes dont 100 pour les transports scolaires et environ 15 000 décès dont 4 pour les transports scolaires.

TABLEAU n°71 : Analyse des accidents de 1999 à 2002

Circonstances de l’accident	Nombre d’accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Lorsque les élèves vont au point d’arrêt	0	0	0	0
Lorsque les élèves attendent au point d’arrêt	2	0	2	0
Lorsque les élèves quittent le point d’arrêt	6	0	4	2
Sous total « point d’arrêt »	8	0	6	2
Faute non infractionnelle du conducteur	21	0	4	68
Faute infractionnelle du conducteur	14	3	3	0
Faute d’un autre usager de la route	46	1	0	93
Problème lié au comportement des élèves	2	0	0	12
Problème matériel lié à l’autocar	1	0	0	1
Problème lié à la voirie	8	0	0	31
Sous total « pendant le trajet »	92	4	7	205
TOTAL	100	4	13	207

Source : Conseil National des Transports, Groupe de travail permanent sur la sécurité des transports d’enfants, Octobre 2002 (chiffre retravaillé par O. DARMON dans son ouvrage sur les transports scolaires).

Les accidents au niveau des arrêts n’étant qu’au nombre de 8, on ne peut pas véritablement parler d’une grande insécurité. Toutefois, il faut remarquer que sur les 17 accidents les plus sérieux (tués et blessés graves), 6 sont survenus au point d’arrêt. Ainsi, même si ce n’est pas là que les accidents sont les plus nombreux, ils sont lourds de conséquences pour les enfants puisque dans 75% des cas, il s’agit de blessés graves . Ceci

prouve qu'il est tout de même très important d'aménager ces points d'arrêts. Le fait que les accidents ne soient pas nombreux ne signifie pas pour autant que le risque n'existe pas : chute sur la chaussée lors de l'attente, problème de visibilité et de vigilance pour traverser devant ou derrière le véhicule...

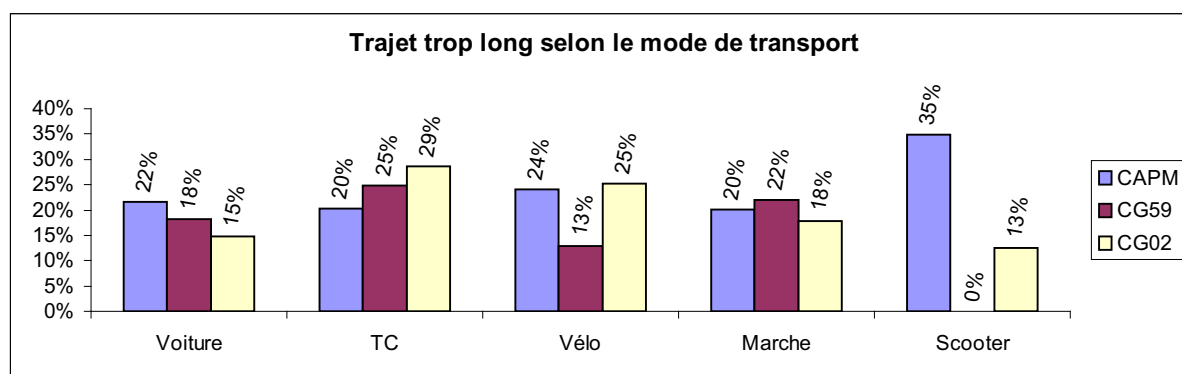
D'ailleurs, pour remédier à ce problème, un groupe de travail sur la sécurité routière aux points d'arrêts scolaires, dirigé par le sénateur André Lardeux (Maine et Loire) a rendu ses conclusions en 2004.⁹ Il est apparu au terme de ce travail qu'il existe un trop grand nombre de points d'arrêts, de sorte que certains départements sont même incapables d'en déterminer le nombre exact. Il préconise donc de diminuer le nombre de ces points d'arrêts. De plus, l'augmentation des charges financières des départements ne permet de traiter que les points noirs et oblige les départements à délaissier les autres aménagements. Enfin, le groupe de travail recommande de mettre en place des actions de sensibilisation dans les établissements scolaires.

Un mode trop lent

Comme pour la perception du danger, la notion de temps semble liée à la nature du territoire. **Plus la ruralité est forte, plus le temps passé dans les transports en commun paraît long aux élèves.**

Ainsi, on observe qu'en voiture, la longueur du trajet paraît diminuer en même temps que la «ruralité» augmente alors qu'avec les transports en commun, c'est l'inverse qui se produit [cf. graphique n°101]. Ceci signifie qu'en milieu rural, les trajets semblent moins longs quand on les effectue en voiture alors qu'en milieu urbain, le gain de temps que permet la voiture est très limité par rapport aux transports en commun. Ceci est finalement assez logique car en ville, une voiture doit faire face aux encombrements, à la signalisation (feux, stop...), comme les transports collectifs. Mais en pleine campagne, cette même voiture peut circuler avec moins de contraintes. Les passagers n'ont ainsi pas l'impression d'être tout le temps à l'arrêt alors qu'en ville, la voiture démarre, s'arrête, redémarre...

GRAPHIQUE n°101 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

A la campagne, la voiture permet de couvrir des distances parfois conséquentes en gagnant du temps par rapport aux transports collectifs (circuits qui rallongent le parcours, fréquence trop faible...). De plus, la perception de la longueur du trajet peut également être altérée par la monotonie du parcours qui va finir par provoquer l'ennui des usagers. Alors qu'en ville, la différence entre la voiture et les transports collectifs est moindre car si les

⁹ Parution prévue d'un guide de recommandations par le CERTU et l'ANATEEP en 2007.

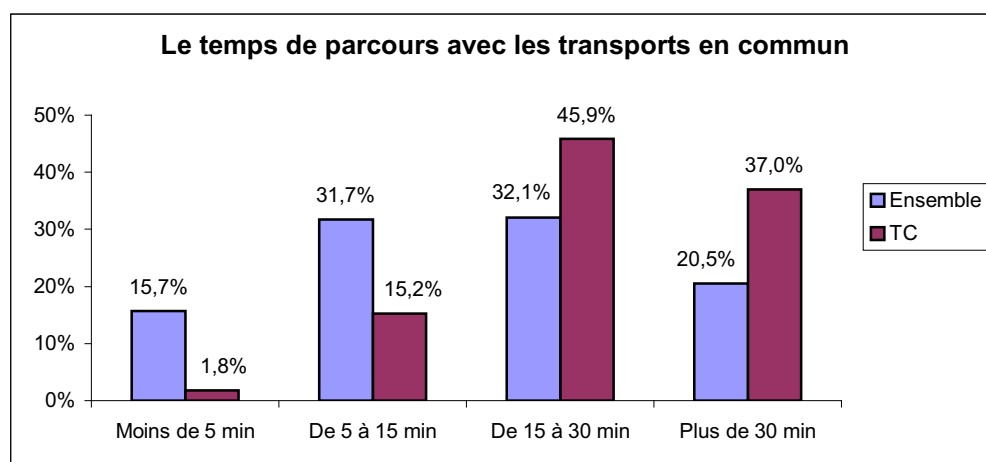
autobus s'arrêtent plus souvent, ils ont la priorité pour redémarrer et même parfois des voies de circulation qui leur sont réservées afin de contourner les éventuels encombrements de circulation. Ainsi, en ville, la voiture semble perdre de son avantage alors que celui-ci s'accroît à la campagne.

Les trajets plus longs ne sont pas qu'une impression mais bien une réalité [cf. graphique n°102]. Les collégiens qui prennent les transports collectifs sont 45,9% à avoir un trajet compris entre 15 et 30 minutes et 37,7% à mettre plus de 30 minutes pour se rendre au collège. La durée du trajet domicile / collège dépasse 15 minutes pour 83% d'entre eux. Les autres élèves, tous modes confondus, sont 45,5% à avoir un parcours inférieur à 15 minutes. Il n'est donc pas étonnant que les collégiens jugent les trajets en transports collectifs trop longs. Toutefois, il faut garder à l'esprit que les parcours effectués en transports collectifs se font sur des distances beaucoup plus grandes qu'à pied ou qu'à vélo. Il est donc normal que ces trajets nécessitent plus de temps. La perception des collégiens se trouve ainsi très certainement faussée par ce paramètre dont ils n'ont pas forcément conscience, ou tout du moins qu'ils n'intègrent pas quand ils émettent un jugement sur les transports collectifs.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la voiture est plus rapide. Par conséquent, la lenteur des transports collectifs ne peut que rebuter les jeunes. Il paraît inconcevable de choisir ce mode de transport quand on peut bénéficier d'un moyen plus rapide pour se déplacer.

Cette durée n'est d'ailleurs pas toujours due aux distances plus longues qui séparent le domicile de l'école mais aux circuits de ramassage qui nécessitent de nombreux arrêts et qui allongent considérablement les parcours.

GRAPHIQUE n°102 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Un vécu négatif et la nécessité d'une plus grande qualité

Si l'on essaye de regrouper les atouts et les inconvénients cités par les collégiens à propos des transports collectifs, on remarque qu'il existe un fort déséquilibre. Ainsi, le seul avantage que semblent trouver les collégiens est la présence de leurs camarades. Les

PHOTOGRAPHIE n°31 :



L'abri de la commune de Benay
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°32 :



L'un des abris de la commune d'Essigny le Grand
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°33 :



L'abri de la commune de Ly-Fontaine : la faible ouverture permet aux élèves d'être bien protégés du vent et de la pluie.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°34 :



L'un des abris de la commune de Vendeuil : les élèves ont à disposition, un banc, une poubelle un large trottoir et la conception de l'abri les protège des intempéries.

Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

transports en commun sont donc perçus comme un lieu de convivialité où il est possible de discuter entre amis, ce qui permet également de faire passer le temps.

Face à cela, les collégiens formulent « une série » de reproches. On constate qu'ils jugent les abris bus de manière très négative : souvent dégradés, laissant passer la pluie, le vent et parfois sans la possibilité de s'asseoir pour attendre. Toutefois, nous pouvons nous demander si dans certains cas, les élèves ne sont pas les responsables de ces dégradations par désarroi ou par ennui... [cf. photographies n°31 à 34, pages 282 à 283]. De plus, il serait faux de généraliser cette situation car tous les abris ne sont pas « mal conçus, mal entretenus et malmenés ».

Ils reprochent également aux transports en commun leur manque de respect des horaires, le manque d'amabilité des conducteurs qui « exigent les cartes bien qu'ils les voient tous les jours », le manque d'entretien des véhicules...

Nous pouvons aussi ajouter à cette longue liste de reproches, des éléments apparus aux travers des questions posées sur les critères de choix du mode de transport. Les transports collectifs sont pour les collégiens un mode qu'ils subissent puisque ceux qui les fréquentent ont mis en avant le poids de leurs parents dans cette décision et l'absence d'autres alternatives à laquelle ils sont régulièrement confrontés. Bien qu'ils ne formulent pas le reproche directement, on peut déduire de leurs réponses qu'ils associent très souvent les transports collectifs à une contrainte.

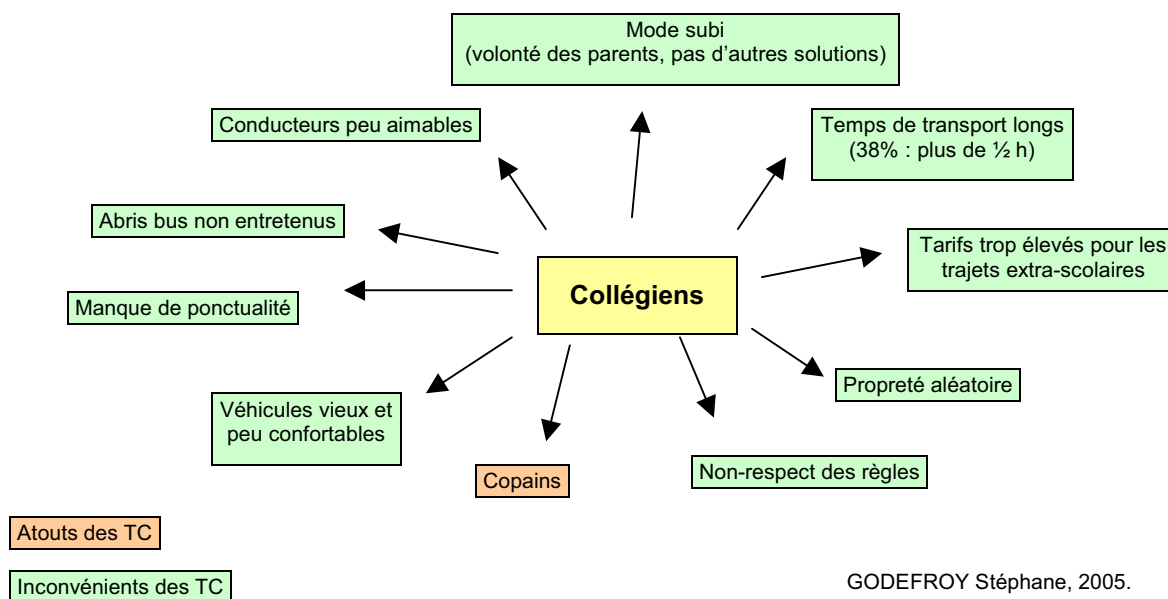
De plus, nous avons observé grâce aux questions sur les temps de parcours que les déplacements effectués grâce aux transports collectifs sont souvent beaucoup plus longs que les autres. En effet, nous avons pu établir qu'il existe un « seuil de tolérance » d'une durée équivalente à un quart d'heure au-delà duquel les trajets, tous modes confondus sont de moins en moins agréables. Nous sommes donc en présence de l'un des plus grands handicaps de ce mode de transport puisque plus de 80% des déplacements effectués grâce aux transports collectifs se situent au-delà de ce seuil. Mais tout ce mécontentement est peut-être lié à l'absence de discipline dans les autocars.

Toutefois, il convient de nuancer ce triste tableau que nous venons de dresser des transports collectifs. Il ne s'agit « que » de la perception, du ressenti des élèves. Ces derniers font totalement abstraction du service rendu par les transports collectifs. En effet, il est peu probable qu'ils aient à un quelconque instant imaginé comment cela se passerait si les transports collectifs n'existaient pas. A aucun moment, un élève n'a pensé que le principal atout de ce mode est qu'il a « le mérite d'exister ». De même, aucun des collégiens ne semble conscient des sommes engagées par les autorités organisatrices pour que le service existe et fonctionne de la manière la plus performante et efficace possible quoique ces jeunes utilisateurs en pensent.

Néanmoins, ***il ressort de cette enquête que les collégiens ont un perçu et un vécu négatifs des transports collectifs.***

Si l'on se concentre uniquement sur l'enquête de satisfaction relative aux transports collectifs, on constate que le mécontentement est assez vaste [cf. figure n°17, page 285]. A la question portant sur le degré de satisfaction, sur les 4 568 utilisateurs de transports collectifs interrogés, les insatisfaits pointent du doigt les abris bus (41% se déclarent « pas du tout satisfaits »), les véhicules trop chargés (30%), le non-respect des horaires (28%), le manque de propreté (26%), le manque de confort (22%), le comportement des conducteurs (21%), le bruit (20%) et enfin la durée du trajet (20%).

FIGURE n°17 : Le perçu et le vécu des transports en commun par les collégiens



Quand on parle de la vétusté des véhicules, il faut tout de même rappeler que les coûts d’amortissements pour un autocar de 50 places sont de l’ordre de 110 000€ à 240 000€ HT selon les marques et les modèles et que la durée de vie est généralement de 15 à 20 ans. Si l’autocar ne doit effectuer que des services à vocation scolaire, il n’est pas utile pour les exploitants d’investir plus de 150 000€ HT par véhicule.

De plus, les actes de vandalisme doivent désormais être intégrés dans les budgets même pour le transport en milieu rural. Les méfaits les plus courants étant la lacération des sièges, le « taggage » des sièges, vitres et carrosseries, le « gravage » des vitres, la destruction des filets porte-revues et des accoudoirs ainsi que le vol des marteaux brise-vitres.

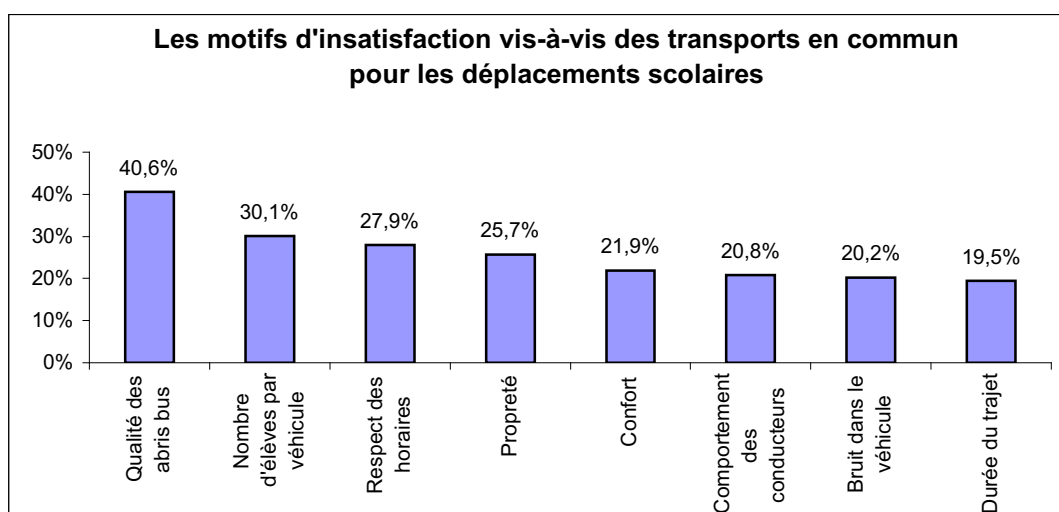
Il est à noter que pour certaine personne, la gratuité peut être à la source de ces dégradations en « vertu du principe selon lequel ce qui est gratuit est perçu comme sans valeur, les services de transport peuvent être moins considérés par le public et le matériel moins respecté (Darmon, 2005, page 147) ».

La qualité ressentie subjectivement par les clients des transports collectifs apparaît donc comme négative. Mais il serait faux de dire que rien n’est fait pour améliorer la situation. En effet, jusqu’à une date récente, les services de transport scolaire étaient effectués par les véhicules les plus anciens, les conducteurs les moins formés et on ne leur prêtait qu’une très faible attention. Mais la situation évolue suite aux critiques de fédérations de parents d’élèves et d’associations d’usagers. Ainsi, la notion de qualité de service fait son apparition dans les cahiers des charges des autorités organisatrices.

Des motifs d'insatisfaction nombreux et variés

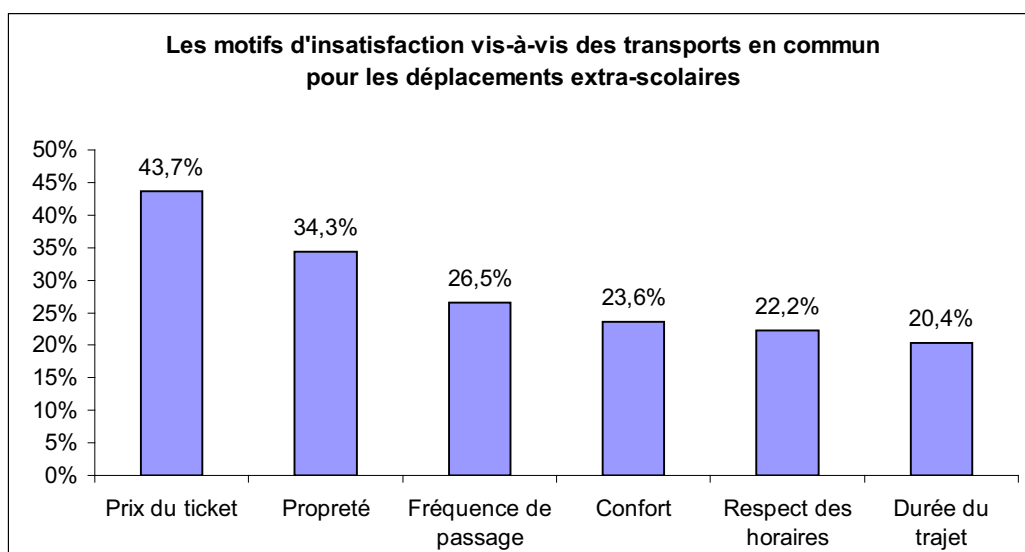
On peut remarquer que les motifs d'insatisfaction, qu'il s'agisse des transports scolaires ou extra-scolaires sont nombreux et variés [cf. graphiques n°103 et n°104]. Toutefois, il semble que les domaines sur lesquels les autorités organisatrices doivent se concentrer pour que les transports en commun soient plus attractifs sont les abris bus et le prix des tickets. En aménageant les abris bus afin que les usagers puissent attendre assis et à l'abri, peut-être que le jugement des collégiens sur les transports en commun commencera à se modifier. De plus, il semble nécessaire que les autorités organisatrices et les transporteurs consentent à faire des efforts sur la tarification envers les « jeunes », au sens large, pour rendre leur service plus séduisant. Toutefois, nous constatons que malgré la gratuité du transport scolaire au sein de nos territoires d'étude, le mécontentement est tout de même présent. On peut par conséquent se demander si les tarifs ne sont pas qu'un prétexte pour éviter les transports collectifs.

GRAPHIQUE n°103 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

GRAPHIQUE n°104 :



GODEFROY Stéphane, Enquêtes dans les collèges, 2002-2004.

Pour les rares utilisateurs en dehors des circuits scolaires, le mécontentement se porte sur les tarifs (44% ne sont « pas du tout satisfaits »), le manque de propreté (34%) et les fréquences trop faibles (27%).

Un seul atout, la présence des camarades

Il semblerait que le seul atout des transports en commun soit la présence des copains. 35% des collégiens mettent ce point en avant. Mais s'ils sont avec leurs camarades pour aller au collège, ce n'est pas forcément le cas pour les activités extra-scolaires. Le seul point qui soit positif aux yeux des collégiens disparaît donc pour les trajets extra-scolaires [cf. figure n°17, page 285].

En effet, le fait d'être entre amis les aide à passer le temps. Comme ils s'occupent en discutant, en riant... les collégiens ne prêtent plus attention au trajet. Ainsi, ce dernier leur est beaucoup plus agréable.

En revanche, hors transport scolaire, ils se retrouvent seuls dans les transports en commun et par conséquent, ils peuvent trouver le trajet ennuyeux, prêter plus d'attention au confort ou à la propreté et donc être plus critiques envers ce mode de transport.

Des attentes énormes

Les attentes des collégiens en matière de transports collectifs se portent donc sur de nombreux points : les tarifs, la propreté, la qualité des lieux d'arrêt, la rapidité, le respect des horaires, une bonne fréquence de passage, des temps de parcours raisonnables, des conducteurs « aimables », des véhicules confortables et sûrs et une information suffisante sur les lignes et les horaires [cf. figure n°18, page 288].

Ces attentes sont à mettre en parallèle avec les inconvénients des transports en commun que nous avons évoqués auparavant.

Au regard des réponses sur l'enquête de satisfaction et sur la perception des trajets en transports collectifs, nous pouvons en déduire les principales attentes des collégiens.

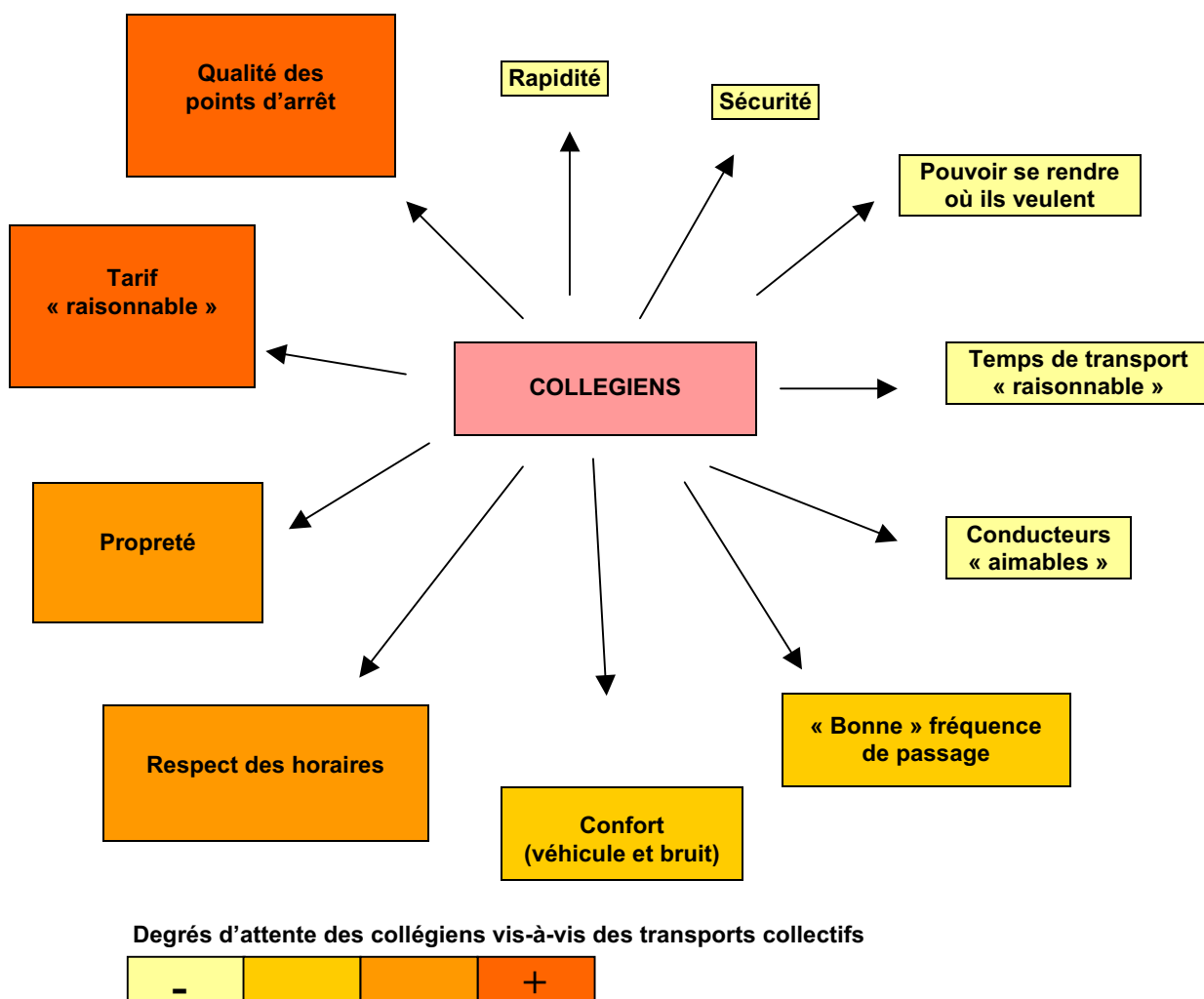
Comme nous l'avons déjà mentionné, les principaux reproches touchent les abris bus et les tarifs. Il est donc facile d'en déduire que les jeunes espèrent des améliorations à ce niveau.

Les attentes ne se portent pas que sur ces deux aspects du transport. Les jeunes usagers déplorent également l'état de certains véhicules (propreté, confort et vétusté).

Mais, il ne s'agit pas des seuls points qui puissent être améliorés. Si l'on se reporte aux chiffres relatifs à la perception des trajets avec les transports en commun, on remarque que la durée du trajet et la sécurité ne donnent pas non plus entière satisfaction. Les collégiens aimeraient certainement que les circuits soient plus courts afin d'être effectués plus rapidement.

Ainsi, on observe que la liste des reproches, et par conséquent celle des points à améliorer, est longue. Les autorités organisatrices devraient donc se concentrer sur certaines de ces faiblesses afin de rehausser l'image d'ensemble des transports collectifs.

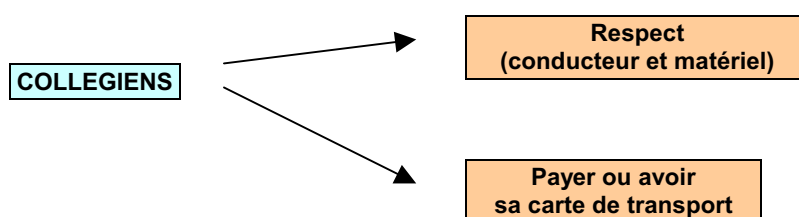
FIGURE n°18 : Les attentes des collégiens dans les transports collectifs



GODEFROY Stéphane, 2005.

On constate que les collégiens demandent beaucoup aux transports collectifs et qu'ils attendent énormément du service qui leur est offert : le transport scolaire est gratuit dans les zones étudiées. Une partie de leurs remarques est certainement justifiée mais cette vision négative des transports collectifs résulte surtout d'une accumulation de « petits » reproches auxquels il ne serait peut-être pas trop difficile de remédier bien que tout changement ait un coût. Ainsi, un meilleur entretien des abris bus et du parc de véhicules pourrait amorcer une modification des opinions et éviterait de devoir réaménager entièrement les points d'arrêts ou de devoir remplacer le matériel roulant. Toutefois, il faut que les usagers, de leur côté, respectent le matériel mis à leur disposition [cf. figure n°19].

FIGURE n°19 : Les devoirs des collégiens dans les transports en commun



GODEFROY Stéphane, 2005.

Au vu des résultats de l'enquête, les collégiens apparaissent très (ou trop) exigeants vis-à-vis des transports scolaires alors que les compagnies d'autocars mettent souvent le matériel le plus ancien en circulation : les véhicules les plus récents étant réservés aux voyages et excursions , c'est-à-dire aux activités qui rapportent le plus d'argent aux compagnies.

Les transports collectifs, un mode peu attractif

Il reste beaucoup d'efforts à faire avant que les transports scolaires parviennent à améliorer l'image des transports collectifs dans leur ensemble. La vétusté des véhicules, le manque de propreté, le bruit, certains abris bus « délabrés », sont autant d'éléments qui contribuent à dégrader l'image de ce mode aux yeux des « jeunes » et qui peuvent s'avérer être des freins à l'essor des transports collectifs.

Toutefois, cette enquête de satisfaction sur leur mode de transport est très certainement la première à laquelle répondaient les collégiens. Il est possible que ces derniers aient exprimé leur mécontentement plus fortement qu'il ne l'est dans la réalité.

De plus, il serait faux d'affirmer que seuls ces reproches soient à la base de la désaffection des « jeunes » envers les transports en commun. En effet, le principal frein au développement de ce type de transport n'est pas à chercher dans les transports scolaires mais plutôt dans la nature même de ce mode. Si l'on compare les transports collectifs avec la voiture, le seul mode qui permette également de couvrir des distances importantes, on peut immédiatement voir que les transports collectifs sont beaucoup moins pratiques que l'automobile : horaires fixes, arrêts parfois éloignés du domicile ou de la destination finale, lenteur...

On peut donc interpréter le comportement des collégiens dans les autocars comme le reflet de leur manque d'enthousiasme pour ce mode de transport, le choix du mode de transport en dehors de l'école étant plus une question de mentalité et d'habitudes que tout autre chose.

Par conséquent, ***la mauvaise image des transports scolaires contribuent certainement à ce triste bilan des transports collectifs mais le vrai frein à leur essor est surtout le manque de souplesse et de commodité de ce mode comparativement à l'automobile.***

Lorsque l'on regarde toutes les contraintes que nous venons d'évoquer, il est peu probable que les collégiens privilégient ce mode même si tous les efforts sont faits pour améliorer les transports scolaires et leur image. De plus, la société actuelle, qui est tout de même assez individualiste, n'est pas faite pour promouvoir les transports collectifs.

Mais malheureusement, cette désaffection pour les transports collectifs va à l'encontre du développement durable souhaité par les instances politiques car ce mode de transport paraît difficilement pouvoir concurrencer l'automobile.

3.4. De mauvaises perspectives pour le développement durable

La durabilité implique une recherche d'équilibre entre des enjeux économiques, sociaux, énergétiques et environnementaux d'une part, et entre la satisfaction des besoins du présent d'un côté et celle des besoins des générations futures de l'autre.

L'intérêt est manifestement plus grand pour cette notion qu'il y a quelques années, néanmoins, beaucoup de difficultés se posent.

L'évolution des villes sous la pression de l'automobile apparaît comme un processus difficilement réversible sans un changement des orientations politiques en matière d'urbanisme et de transport car l'interdépendance entre le déclin des modes non motorisés et l'augmentation de la part modale de l'automobile est avérée.

Ainsi, les évolutions constatées en terme de mobilité sont peu encourageantes dans une vision « écologique » du monde de demain. Il semblerait que l'on se rapproche encore un peu plus du « tout automobile ».

Pourtant, la consommation d'énergie par les transports est source de nombreuses pollutions et d'effets environnementaux négatifs sur la santé. Les enjeux écologiques de la mobilité sont donc nombreux [cf. annexes n°22 et 23, tome 2 : pages 172 et 173].

Il est donc important d'encourager « l'éco-mobilité scolaire ». En effet, au niveau global, le report vers des modes doux de cette multitude de petits trajets motorisés impliquerait un gain non-négligeable en termes d'émissions polluantes et de consommation d'énergie non-renouvelable [cf. tableau n°72, page 291]. Les déplacements motorisés de courte distance sont en effet, en proportion des kilomètres parcourus, les plus polluants, le premier kilomètre polluant en moyenne quatre fois plus que les suivants. Enfin, en participant à l'accroissement du trafic, ces trajets motorisés vers l'école viennent enfler les coûts externes liés au trafic automobile.

Au niveau de la collectivité, cet accroissement du trafic augmente les risques de congestion (circulation des bus, fluidité du trafic) et d'accidents de la circulation (manœuvres parfois précipitées ou dangereuses des parents dans leur dépose-minute), nuisant à la qualité de l'air et à la tranquillité aux abords des écoles [cf. figures n°21 à 24, pages 293 à 294].

Enfin, il conforte chez les parents un sentiment d'insécurité (craintes relatives à la sécurité urbaine et routière) qui les incite à déposer leur enfant à l'école en voiture... Mais les parents ne se doutent alors pas des conséquences nuisibles d'un trajet quotidien en voiture sur le développement psychologique et physique des enfants. Bien que confortable, le trajet en voiture prive les enfants d'une activité physique régulière, susceptible notamment de renforcer leur résistance aux polluants et de réduire les risques d'obésité. Loin d'être à l'abri, l'enfant est exposé ainsi quotidiennement à des émissions polluantes souvent plus importantes que celles respirées par un piéton (source : Union européenne, 2002). La dépose-minute entretient une dépendance à l'égard des parents peu favorable à l'apprentissage par les enfants de l'autonomie et du déplacement en ville, à pied, à vélo ou en transport collectif.

TABLEAU n°72 : Pourquoi encourager l'éco-mobilité ?

Au niveau global	Au niveau de la collectivité	Au niveau de la santé et de l'éducation des enfants
<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les émissions de GES. • Réduire la consommation d'énergie non-renouvelable, par une utilisation rationnelle de la voiture. • Réduire les externalités liées à l'accroissement du trafic automobile. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer aux changements de comportements en fragilisant la logique de chaîne des déplacements en voiture (domicile-école-travail). • Améliorer le cadre de vie : qualité de l'air, bruit, espace public, ambiance urbaine... • Responsabiliser les parents face aux problèmes de pollution et de sécurité routière, leur redonner confiance quant à la sécurité des trajets domicile-école. • Favoriser la solidarité entre les familles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la qualité de vie aux abords des écoles : réduction des pollutions atmosphérique et sonore, qualité de l'espace public. • Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles : réduction du trafic et des manœuvres inhérentes à la dépose des écoliers. • Favoriser un exercice physique régulier. • Favoriser l'apprentissage par les enfants du déplacement en ville (dangers du trafic motorisé...) et de l'autonomie. • Préparer les enfants à leur future mobilité d'adulte en les sensibilisant aux pratiques écocitoyennes et à des choix modaux raisonnés. • Un cycliste ou un piéton est au minimum deux fois moins soumis à la pollution qu'un automobiliste dans l'habitacle de son véhicule (source : Union européenne, 2002).

Source : ARENE Ile de France et ADEME, 2003.

3.4.1. Un constat inquiétant

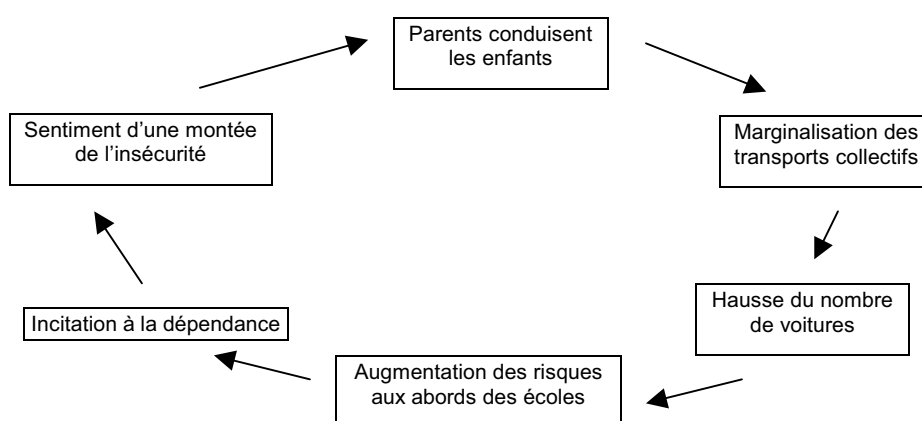
Comme nous avons pu le constater, le report modal en faveur des modes collectifs ou des modes « doux » est un idéal qui sera difficile à atteindre en raison de la suprématie de l'automobile en terme de performance et de mentalité. De plus, la vision négative que les collégiens ont des transports collectifs ne semble pas favorable à leur essor.

Différentes raisons, plus ou moins légitimes, ont incité les parents à déposer leur enfant en voiture à l'école : sentiment d'une montée de l'insécurité urbaine et routière, dépose minute sur le chemin du travail, le réflexe automobile... [cf. photographies n°35 et 36, page 295]

Ce cercle vicieux qui s'installe engendre différentes nuisances : [cf. figure n°20]

- Une augmentation du nombre de véhicules en circulation et donc des risques accrus de congestion aux abords des écoles ;
- Une augmentation des risques d'accidents de la circulation aux abords des écoles (manœuvres parfois dangereuses des parents dans leur dépose-minute) ;
- Une incitation à la dépendance de la part des parents qui font preuve de résistance par rapport à l'apprentissage de l'autonomie par leurs enfants.

FIGURE n°20 : Le cycle de la dépendance à l'automobile



GODEFROY Stéphane, 2005.

Il est donc important de favoriser les pratiques « éco-mobiles » pour aller à l'école. D'une manière générale, la collectivité peut encourager « l'éco-mobilité » scolaire en facilitant les déplacements à pied et à vélo sur son territoire par la réalisation d'aménagements piétons et cyclables jalonnés et continus, desservant les établissements scolaires. Ces itinéraires sont raccordés au réseau cyclable communal ou intercommunal. L'équipement des établissements scolaires en systèmes d'accrochage pour vélos est également indispensable. Il est recommandé de privilégier l'installation des parcs à vélos à l'intérieur de l'établissement lorsque l'accès au bâtiment le permet. D'un point de vue opérationnel, encourager « l'éco-mobilité » scolaire implique une démarche de projet nécessitant un fonctionnement transversal des services municipaux de la scolarité, de l'environnement, de l'urbanisme et de la voirie.

La mise en place d'un Plan de Déplacements Urbain peut donc constituer une des solutions pour encourager « l'éco-mobilité ».

FIGURE n°21 : Le dépôt minute en voiture comme un obstacle aux modes doux



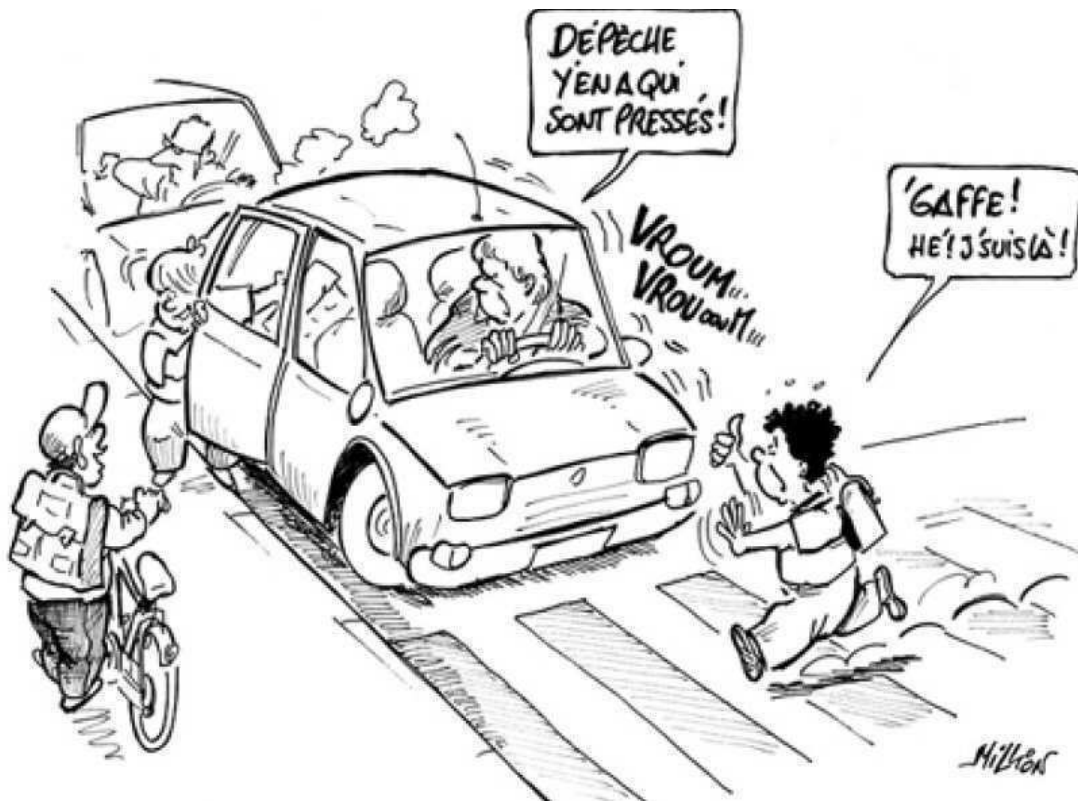
Source : Céline Meunier, co-animatrice du réseau ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies), Organiser du covoiturage vers les établissements d'enseignement, mai 2006.
Dessin : Georges Millon

FIGURE n°22 : Le paradoxe de la dépôt minute en voiture



Source : Céline Meunier, co-animatrice du réseau ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies), Organiser du covoiturage vers les établissements d'enseignement, mai 2006.
Dessin : Georges Millon

FIGURE n°23 : La dépose minute en voiture nuit à la sécurité



Source : Céline Meunier, co-animatrice du réseau ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies), Organiser du covoiturage vers les établissements d'enseignement, mai 2006.
Dessin : Georges Millon

FIGURE n°24 : La dépose minute source de stress et de pollution



Source : Céline Meunier, co-animatrice du réseau ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies), Organiser du covoiturage vers les établissements d'enseignement, mai 2006.
Dessin : Georges Millon

PHOTOGRAPHIE n°35 :



Malgré l'interdiction de stationner, les parents se garent en face des autocars, ils gênent la circulation et empêchent les piétons de marcher sur les trottoirs..
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°36 :



Il est même utile de rappeler aux parents qu'il ne faut pas se garer aux emplacements réservés pour les autocars.
Photo : Stéphane GODEFROY, 2006.

PHOTOGRAPHIE n°37 :



La Coulée verte part du port de Montbéliard et va jusqu'à Essert (Territoire de Belfort) en passant par Belfort et s'étend sur près de 20 km. Elle est accessible à tout type de public : piétons, cyclistes, cavaliers, pêcheurs.

Photo : CAPM, 2005

PHOTOGRAPHIE n°38 :



La piste cyclable (Coulée Verte) sur les bords de l'Allan.

Photo : CAPM, 2005.

3.4.2. La solution du Plan de Déplacements Urbains et ses limites

L'un de nos territoires d'étude, le Pays de Montbéliard, bénéficie d'un PDU. L'enquête menée a d'ailleurs contribué à sa définition.

Le PDU est un outil de planification et de coordination visant à réduire la place et l'usage de la voiture au profit des transports publics, de la marche à pied et du vélo. Son grand avantage est d'effectuer une étude globale des déplacements. Il s'agit de combiner à la fois l'urbanisation et les transports pour obtenir une mobilité plus favorable à l'environnement et au cadre de vie souhaité par les citoyens. « Les PDU font apparaître la nécessaire cohérence à établir entre urbanisme et transport, avec, pour horizon, le développement durable (Bailly, Heurgon, 2001, page 5) ».

Afin de briser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile et d'améliorer l'ensemble du système de transport l'agglomération de Montbéliard met en place un PDU. C'est pourquoi, la CAPM a mené une réflexion sur les déplacements des collégiens notamment pour développer les déplacements à vélo grâce à la mise en place de pistes cyclables.

Nous avons eu la possibilité, grâce à cette étude, d'observer les solutions apportées par un tel plan. En effet, le Projet d'Agglomération du Pays de Montbéliard considère les infrastructures et les modes de transport comme des éléments essentiels de la qualité de vie. Les enjeux du PDU dépassent la seule organisation des transports et des déplacements. Le PDU a pour but de combattre l'inégalité des personnes face à la mobilité : un quart de la population du Pays de Montbéliard n'a pas accès à l'automobile (jeunes, personnes âgées, familles à faibles ressources). Ils sont donc dépendants des transports collectifs. Ces derniers souffrent d'une relative inefficacité (horaires limitatifs, liaison avec Belfort peu performante, correspondances très contraignantes...). La pauvreté en matière de pistes cyclables prive également les personnes non-motorisées d'une alternative aux bus.

De plus, bien que dans l'agglomération la pollution de l'air reste le plus souvent dans les limites légales, le poids des nuisances augmente régulièrement. Les nuisances sonores dépassent fréquemment les seuils admissibles dans les points centraux. Le Projet d'Agglomération prévoit donc de développer et d'encourager les modes les moins polluants : vélos, piétons...

Par conséquent, le PDU doit essayer de remédier à ces différents problèmes afin de construire une ville où il fait bon vivre. Pour cela, il convient d'avoir une diversité de l'offre de transport et une bonne intégration des différents modes de transport. Ainsi, il est nécessaire à Montbéliard de coordonner l'offre de services en transports collectifs sur l'aire Montbéliard - Belfort - Hericourt. Celle-ci est multiple mais il n'existe aucune information sur les liaisons existantes et la tarification reste à harmoniser.

Afin de pouvoir développer les « mobilités douces » au quotidien, le PDU élaboré par la CAPM prévoit la réalisation d'un schéma structurant pour la circulation des vélos et l'intégration systématique des besoins et des comportements des piétons. L'objectif est de disposer de 20 km de réseau cyclable structurant aménagé par la CAPM et autant par les communes. La réalisation d'un réseau cyclable structurant fait partie des axes fédérateurs du PDU. Quelle que soit l'utilisation qui en est faite, le besoin de réseaux structurés et sécurisés est réel. Il est prévu l'édition d'un plan des pistes cyclables. Le but de tout cela est de développer la pratique du vélo qui est un mode performant pour des distances inférieures à 3 km. La mise en place de ces aménagements pourrait contribuer à diminuer les dépenses minutes effectuées par les parents aux abords des établissements scolaires, d'où le choix d'une démarche participative pour mener à bien cette réflexion.

Ce projet doit s'accompagner d'un programme d'aménagement (contre-sens cyclables, stationnement vélos auprès des équipements publics...) et d'une sensibilisation de la population pour promouvoir le vélo [cf. *photographies n°37 et 38 page 296*]. Le but est de donner un rendement maximal à ces infrastructures et de faire du vélo un mode « porte à porte » efficace afin d'étendre son utilisation à tous les types d'usagers potentiels : collègue et loisirs par exemple [cf. *annexes n°24 à n°27, tome 2 : pages 174 à 177*].

Si l'on regarde ce qui a été fait ces dernières années, on s'aperçoit que « les aménagements cyclables ont marqué le pas. Des aménagements lourds annoncés pour 2005 [...] ont pris de nombreux mois de retard, souvent pour des raisons administratives qui ne remettent pas en cause la bonne volonté des maîtres d'ouvrages concernés. Mais les contraintes techniques ne sauraient expliquer, ni les blocages rencontrés sur plusieurs dossiers ni les ratés de certaines réalisations. Force est de reconnaître que le Pays de Montbéliard prend du retard dans sa politique cyclable [...] Ce qui manque cruellement au Pays de Montbéliard, ce sont des élus convaincus et motivés pour le développement de l'usage du vélo dans l'agglomération ! Apposer sa signature en bas du Plan de Déplacements Urbains (PDU), c'est bien... mais mettre en application ses prescriptions, c'est une autre affaire ! (VéloCité, 2006) ».

De même, les cyclistes attendent toujours, de la CAPM, la mise en route du projet de vélostation (pôle multiservices autour du vélo) et une réelle incitation ainsi qu'un soutien à la mise en place de « vélobus » dans les écoles.

Les élus du Conseil Général ne semblent pas davantage motivés. Nous avons pu voir grâce à notre enquête que le collège des Bruyères à Valentigney est fréquenté par de nombreux collégiens cyclistes [cf. *photographie n°21, page 215*]. Certes, un abri vélo a été construit à l'occasion de la restructuration du collège mais les arceaux permettant de ranger et d'attacher correctement les vélos ne sont toujours pas installés au motif qu'il n'y aurait plus de crédits.

Il y a beaucoup à dire également sur les projets ou réalisations communales. À Audincourt, la commune refuse la mise en place d'un feu pour protéger la traversée d'une avenue par les cyclistes. Suite à des manifestations en faveur des contresens cyclables en mars 2005, les communes d'Audincourt et de Montbéliard s'étaient engagées à mettre en place ces contresens. À Montbéliard, seulement deux réunions de travail se sont tenues et rien n'a bougé à Audincourt. Le projet serait bloqué par l'opposition du commissaire central de police. Pourtant, les contresens cyclables sont préconisés par un document validé par la Direction de la Sécurité Routière au Ministère des Transports !

Enfin, certains aménagements cyclables réalisés sont surprenants. Les cyclistes doivent même se demander si les pistes ou bandes cyclables ne sont pas plus des éléments de décor que des aménagements permettant la circulation des cyclistes. Par exemple, sur la commune de Voujeaucourt, on peut observer un arbre planté à cheval sur la bordure de la bande cyclable ce qui réduit considérablement la largeur de la piste. A Vieux-Charmont, sur une distance de 300 mètres de piste, le cycliste rencontre 3 stops et 3 cédez le passage...

Toutefois, même les usagers reconnaissent que « seules les communes qui réalisent des aménagements s'exposent à ce genre de critiques ! » De plus, il existe d'autres solutions.

3.4.3. Les autres solutions observées en France

En réaction à ce cercle vicieux, différentes actions ont été menées en Europe pour favoriser un report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants, en particulier vers les modes doux.

Les opérations de sensibilisation visent à informer et à sensibiliser les enfants et les parents à des habitudes de déplacements plus respectueuses de l'environnement dans leurs trajets quotidiens domicile-école.

Des bus pédestres et bus cyclistes sont mis en place. Le bus pédestre consiste en un groupe d'enfants, conduits par des adultes, effectuant à pied le trajet des zones d'habitations jusqu'à l'école. En fonction du nombre d'enfants utilisant ce service de ramassage scolaire, ce bus à pied fait du porte-à-porte ou marque des arrêts à des points de regroupement.

Concrètement, un adulte accompagnateur ouvre la marche et indique les haltes ou les traversées de voies. Derrière lui, les enfants suivent en file, en restant toujours sur les trottoirs. Un autre adulte ferme le convoi et veille au bon déroulement du déplacement. Mais ces solutions sont dépendantes des distances à parcourir.

Le bus cycliste est basé sur les mêmes principes que le bus pédestre mais à vélo. Un groupe d'enfants est accompagné par un minimum de trois accompagnateurs (un en tête, un en queue et un sur le côté). Il est possible d'organiser une ou plusieurs lignes et différents arrêts. Par rapport à la marche, il permet de parcourir des distances plus importantes.

Enfin, le covoiturage contribue à améliorer l'accessibilité aux établissements d'enseignement : en particulier pour les communes rurales (distances domicile-école plus longues) et à améliorer les conditions d'accès aux personnes non motorisées. De plus, cette solution peut réduire la congestion, le budget transport des ménages et les coûts externes liés à la voiture (pollution, accidents, santé ...). Enfin, le co-voiturage permet un gain de temps si les parents organisent une rotation entre les « parents accompagnateurs ».

Il s'agit également d'une mesure intéressante à mettre en place en complémentarité de bus pédestres ou cyclistes en cas de fortes intempéries par exemple. C'est une solution de remplacement efficace qui peut rassurer les parents quant à l'organisation et la fiabilité de bus pédestres.

Pour les écoliers et les collégiens, le covoiturage permet la convivialité du trajet et les échanges sur le chemin avec d'autres élèves.

Des Plans de Déplacements d'Ecoles sont également élaborés. Ils peuvent porter sur un seul ou plusieurs modes de transports (marche, vélo, covoiturage, transports collectifs) et être appliqués à une seule ou à l'ensemble des écoles d'une ville.

Quelques exemples

En France, quelques bus pédestres et bus cyclistes sont mis en place. La communauté urbaine de Lyon se lance dans une expérience similaire de plans de déplacements d'écoles en cours d'élaboration. La communauté d'agglomérations de Grenoble expérimente le cyclobus sur trois écoles suite à des animations pédagogiques menées depuis 1997 (40 écoles par an).

Différentes communes ont participé à la journée « Marchons vers l'école » : CA Grenoble, Grand Couronne (Seine Maritime), Eckbolsheim (CU Strasbourg), Carpentras (Vaucluse), Mouans-Sartoux (Alpes-Maritimes) et Marcq en Baroeul. En Ile-de-France: la ville de Champigny-sur-Marne a lancé en collaboration étroite avec les parents un cyclobus. La ville de Tremblay-en-France a également engagé un diagnostic pour mettre en place un pédibus et un vélobus sur deux établissements. Quant à la ville de Montreuil, la réflexion est déjà engagée avec deux établissements scolaires.

L'initiative « REDECOLE » à Grand Couronne

En 1998, une étude sur les poussières en suspension dans l'air a été réalisée. Elle avait pour objectif de mettre en évidence les pollutions d'origine industrielle et portuaire. Or il est apparu qu'une part importante des émissions provenait de la circulation routière. D'autre part, la sécurité routière autour des écoles méritait d'être améliorée.

Suite à ces constats, la ville a souhaité réduire les émissions dues aux voitures et faire évoluer les comportements vis-à-vis de la voiture : les déplacements domicile-école représentent un levier intéressant pour sensibiliser les citoyens (les parents par l'intermédiaire des enfants) et faire évoluer leurs pratiques sur les autres trajets. Cette action fut nommée REDECOLE, qui signifie REduction des DEplacements pour aller à l'ECOLE.

L'initiative « REDECOLE » a donc un objectif environnemental et un souci de sécurité. Il se traduit par l'installation de garages à vélo couverts, la remise de casques aux élèves et la réalisation d'un plan de déplacement par école.

La commune fut récompensée en 2003 lors de la 2^{ème} édition des Trophées Atmos qui récompensent les collectivités françaises de plus de 5 000 habitants qui ont oeuvré pour l'amélioration de la Qualité de l'Air dans le domaine des Transports, l'un des premiers facteurs de pollution atmosphérique. En effet, l'initiative « REDECOLE » est un projet ambitieux porté par une commune de 9 500 habitants. La ville a réussi à fédérer les volontés et les moyens locaux pour développer une action pertinente d'information et de sensibilisation des scolaires aux problématiques environnementales de déplacements. De plus, cette initiative a été conçue pour s'inscrire dans la durée, pour permettre des modifications en profondeur des comportements de déplacements.

Bien évidemment, cette initiative a un coût : environ 10 000€ HT par an (affiches de promotion, achat de casques...). La commune finance 69% du projet, l'ADEME 17% et la Prévention Routière 14%.

On considère que « REDECOLE » permet une économie en moyenne de 65 km/j qui correspond à 42 kg de CO₂/j évités. En terme de participation, 286 enfants ont modifié au moins une fois leur comportement (sur 650 enfants présents) et 52 enfants sont venus au moins une fois à l'école à vélo (aucun enfant ne prenait le vélo par le passé). Aucune conséquence négative n'a été identifiée.¹⁰

Toutefois, il faut noter que toutes ces initiatives sont plus facilement applicables aux écoles et aux collèges urbains qui ont des zones de recrutement moins vastes que les collèges ruraux. De plus, les communes urbaines sont bien souvent plus riches et peuvent plus facilement consacrer une part de leur budget à de tels projets.

¹⁰ Source : Programmes Privilèges, le défi contre l'effet de serre, août 2005.

Cependant, il existe des actions spécifiques visant les collèges : les Plans de Déplacements de Collège. L'évocation de ce type de plan apparaît notamment lors d'un atelier d'informations et d'échanges le 25 avril 2006. Dans un premier temps, cet atelier a proposé une méthodologie et les outils correspondants (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies d'Ile-de-France et l'équipe de consultants Mobility+) permettant d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan de Déplacements de Collège. Ensuite, des exemples d'actions possibles ont été présentés pour agir sur la mobilité des collégiens. Enfin, le Conseil Général de Seine Saint-Denis et la commune de Clamart ont partagé leurs expériences en matière de gestion de la mobilité des collégiens [cf. *annexe n°28, tome 2 : page 178*].

En effet, nous avons vu que la pratique de la dépose minute en voiture se poursuit au-delà de l'école primaire, favorisant le manque d'apprentissage à la mobilité, la dépendance aux parents et à l'automobile. C'est pendant l'adolescence que se forment les préférences en termes de mobilité individuelle, associant souvent les différents modes de déplacements à des valeurs qui perdureront jusqu'à l'âge adulte. Il est donc important de trouver une solution adaptée aux collégiens. Le Plan de Déplacements de Collège est peut-être la solution. Un tel plan repose sur plusieurs étapes successives :

- initier la démarche : par le conseil général, une collectivité ou un groupement de collectivités, un directeur d'établissement, un groupe de collégiens (conseil de jeunes).;
- réaliser un diagnostic « accessibilité et mobilité » : connaître le territoire et comprendre les pratiques, les freins et les attentes des cibles , identifier des leviers ;
- définir des objectifs et un plan d'actions partagées : identifier des buts communs et définir leurs conditions de mise en oeuvre ;
- mettre en oeuvre progressivement les actions : à court, moyen, long terme ;
- suivre et évaluer.

Les objectifs généraux d'un Plan de Déplacements de Collège sont généralement guidés par des préoccupations relevant du développement durable, agissant au niveau global et local, environnemental, social et économique. Ainsi, il peut s'agir de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de préserver la qualité de vie (réduction des pollutions atmosphériques et sonores liées aux voitures, sécurité routière...). Le Plan de Déplacements de Collège doit également favoriser les comportements éco-citoyens, c'est-à-dire apprendre aux « jeunes » à se déplacer en ville de manière sûre et autonome, et valoriser l'utilisation des modes de déplacements alternatifs. Enfin, le report modal doit permettre de fluidifier le trafic.

D'un point de vue opérationnel, le Plan de Déplacements de Collège vise à encourager des pratiques multimodales alternatives à la voiture, en agissant sur l'offre de transport multimodal et la demande. Il convient donc pour le mettre en place d'améliorer la sécurité des trajets à pied et à vélo et la qualité de desserte en transports collectifs. Ceci pouvant s'accompagner d'un programme pédagogique sur les modes de déplacements alternatifs.

Le succès d'un Plan de Déplacements de Collège, tant dans son élaboration, sa mise en oeuvre que sa pérennisation pluriannuelle, dépend en grande partie de la concertation et de l'implication des différents acteurs concernés par la démarche. Au sein du collège, il faut prendre en compte le principal, les enseignants, les élèves... Ces personnes étant associées à

la réalisation de toutes les phases du projet. A l'extérieur du collège, il faut associer les parents, le Conseil Général, les gestionnaires de voirie, l'autorité organisatrice de transports urbains, les sociétés d'exploitation du réseau de transports collectifs... Ces organismes constituant des partenaires précieux.

A la suite de cela, plusieurs actions sont envisageables : des animations pédagogiques (apprentissage et entretien du vélo, utilisation des transports collectifs...), la réalisation d'aménagements (passages piétons, pistes cyclables, zone 30...), l'installation d'équipements (parking vélo, arrêts de bus supplémentaires...), la mise en place de systèmes de gestion des déplacements (covoiturage...), la participation aux événements nationaux et internationaux concernant la mobilité durable (semaine du développement durable, semaine de la mobilité...) et l'édition de documents d'information (guide de l'accessibilité au collège, carte d'itinéraires cyclables préconisés...).

Toutes ces actions doivent s'inscrire dans le temps. Il faut par conséquent des projets à la fois ponctuels (réalisation d'une piste cyclable), continus (gardiennage d'un parc à vélos) et périodiques (éducation au vélo chaque année avec les 6^{ème} par exemple). De plus, pour une meilleure réussite, le Plan de Déplacements de Collège doit être intégré par les professeurs dans les projets pédagogiques. Il est possible de traiter les problèmes de circulation en cours d'Education Civique lors de la préparation de l'ASSR en 5^{ème} et en 3^{ème}, en cours de SVT puisque l'éducation à l'environnement pour un développement durable (EEDD) fait partie intégrante, depuis la rentrée 2004, de la formation initiale des élèves, tout au long de leur scolarité.

Les angles d'approche sont donc nombreux et peuvent laisser un large éventail de choix aux enseignants : les déplacements en ville, à pied et à vélo, le changement climatique, l'énergie, la consommation d'énergie, le pétrole... Ces thématiques peuvent faire l'objet de thèmes transversaux et associer plusieurs disciplines, sous la forme d'AEC (Action Educative et Culturelle) ou de projets péri-éducatifs dans lesquels il est possible de faire intervenir les parents.

Enfin, pour garantir la réussite du projet, le rôle du principal est déterminant : transmission des informations aux équipes enseignantes, impulsion de projets pédagogiques, équipement en parc à vélos, installation de casiers pour alléger le poids des cartables...

Des solutions semblent donc exister mais, en dépit des tentatives mentionnées, les pratiques de transport des collégiens ne portent pourtant pas à l'optimisme dans une perspective de développement durable. Il nous semble par conséquent intéressant de comparer le système français avec celui d'autres pays pour voir comment se sont organisés les déplacements des « jeunes » et quelles sont les perspectives de développement durable.

3.5. D'autres systèmes de transports scolaires ?

3.5.1. L'hétérogénéité des transports scolaires en Europe

L'Europe des transports de personnes est très décentralisée. Cette organisation institutionnelle ne s'est imposée que récemment (dans les années 80). En fonction des Etats membres, les transports scolaires relèvent d'autorités organisatrices plus ou moins locales. Ces dernières ne détiennent pas une autonomie financière identique partout en Europe. Celle-ci dépend à la fois de la fiscalité en vigueur dans le pays concerné et du dynamisme

économique de la région. Les collectivités locales ont investi leur nouveau domaine de compétences et les transports collectifs de personnes sont devenus un thème essentiel de la vie locale.

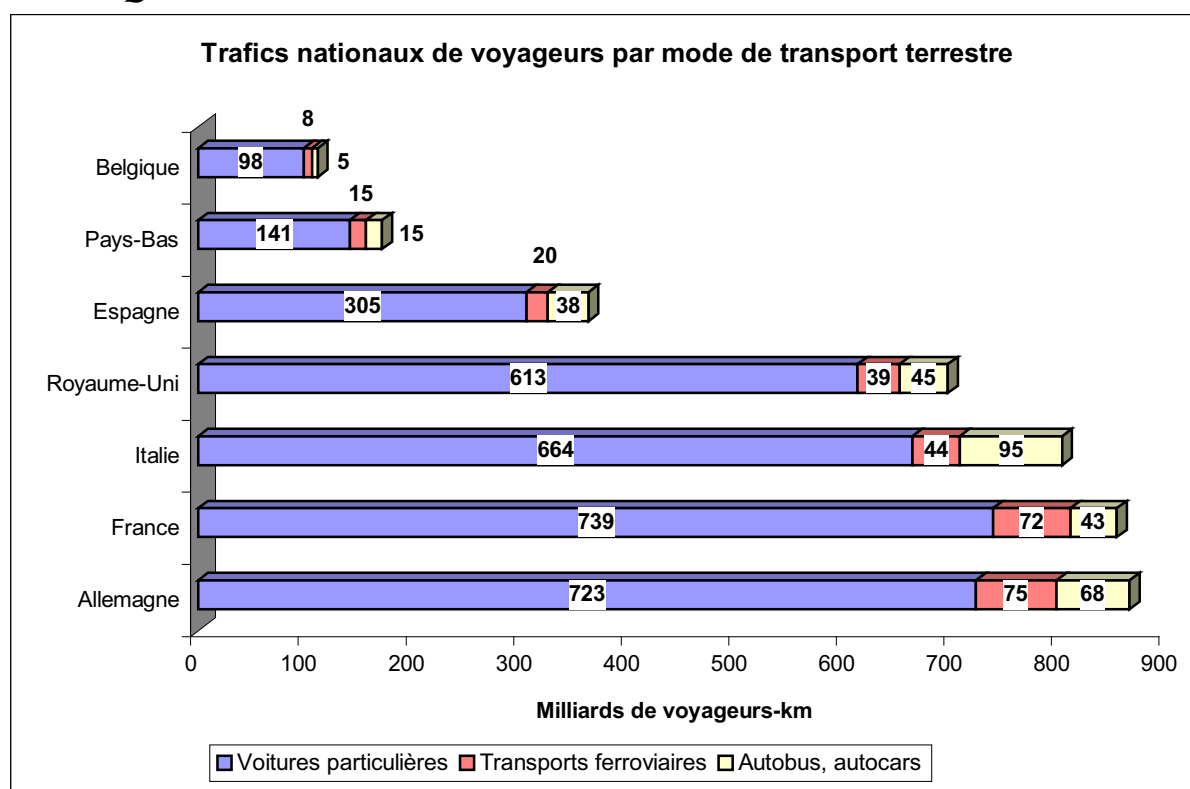
Le concept de transport scolaire n'est pas homogène en Europe. Son utilisation dépend principalement de la politique scolaire (implantation des établissements, prolongation de la scolarité, diversification des options et filières) et de la ruralité du pays considéré.

Pour ce qui concerne les pays de l'ancienne « Europe des 15 » :

- Chaque jour, environ dix millions d'élèves utilisent les transports collectifs pour se rendre à leur établissement scolaire (hors transport urbain) ;
- Dans la majorité des pays membres, la proportion des élèves transportés collectivement est comprise entre 10 et 30 % de la population scolarisée.

Quand on compare la répartition modale de certains pays européens, on constate que la France est le pays où les déplacements en voiture sont les plus nombreux et ceux en transports par autocars ou autobus les moins nombreux [cf. graphique n°104]. En effet, la France est le pays qui compte le plus fort trafic de voyageurs ayant recours à la voiture (739 milliards de voyageurs/km). Proportionnellement au trafic total, seule la Belgique compte un plus fort recours à la voiture : 88,3% du trafic contre 86,5% en France. Les sept pays présentés ici ont tous un trafic routier supérieur à 80% mais en France ce chiffre est parmi les plus forts et le recours aux autocars et autobus ne concerne que 5% du trafic total de voyageurs. A titre de comparaison, celui-ci atteint 11,8% en Italie, 10,5% au Royaume-Uni.

GRAPHIQUE n°104 :



GODEFROY Stéphane, 2006.

Source : INSEE, Tableaux de l'économie française 2005-2006, données 2000.

3.5.2. En Allemagne : peu de lignes spécifiques pour le transport scolaire

L'observation des transports scolaires en Allemagne est intéressante car il s'agit d'un pays voisin comparable à la France. En Allemagne, 17,4 millions d'enfants sont scolarisés. Environ 3,7 millions d'entre eux utilisent un mode de transport collectif pour se rendre à leur établissement scolaire.

Cette proportion non négligeable classe l'Allemagne parmi les quatre pays de l'Union européenne (Autriche, Grande-Bretagne et France) dans lesquels la part d'élèves utilisant un transport collectif est supérieure à 20 %.

La particularité du fédéralisme

Bien que presque un enfant scolarisé sur quatre utilise le transport collectif pour se rendre à l'école, il serait faux de croire que l'Allemagne recourt à de nombreux services spécialement dédiés aux scolaires. Les « jeunes » utilisent dans une forte proportion les lignes régulières. Cette évolution se met progressivement en place en France.

L'Allemagne est très fortement urbanisée et les aires métropolitaines sont extrêmement proches. Les zones rurales existent mais n'ont pas l'importance qu'on leur connaît dans des pays tels que la France, le Portugal, l'Espagne ou la Grande-Bretagne. Le maillage du territoire par le réseau des transports collectifs apparaît donc assez dense, ce qui explique la forte utilisation des lignes régulières.

L'autre raison à cela est la structure fédérale du pays. C'est l'Etat fédéral qui subventionne le coût de l'élève transporté sur ligne régulière mais il laisse la charge de l'élève transporté sur service spécialisé aux Länder. Cette incitation économique fonctionne puisqu'en Bavière la proportion d'élèves sur services spécialisés est ainsi passée de 45 à 30% sur une période de 10 ans.

Les Länder décident des règlements et du financement

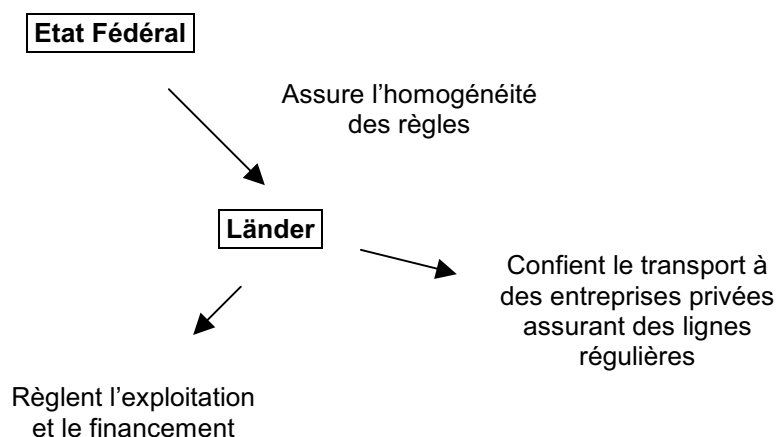
Les bases juridiques de l'organisation des transports scolaires en Allemagne relèvent de deux niveaux : fédéral et régional. L'Etat fédéral assure une homogénéité minimum dans quatre domaines que sont la circulation routière, les autorisations de circuler, la loi sur les transports de personnes, et enfin le décret sur le fonctionnement des entreprises de transports de personnes.

Les Länder règlent par la loi l'exploitation et le financement des transports d'écoliers [cf. figure n°25, page 305]. Ils laissent plus ou moins d'initiatives aux organisateurs locaux.

Outre les orientations budgétaires plus ou moins favorables à la politique des transports de personnes, chaque Land édicte sa loi sur le financement de l'école, sa loi sur les transports d'écoliers, notamment dans quelles conditions un élève a le droit d'utiliser les transports scolaires : distance, dangers particuliers sur le trajet, âge, mode de transport à privilégier, critères de financement. Certains décrets ministériels régionaux viennent compléter l'organisation des transports : directives pour les arrêts de bus, services d'accompagnement sur les trajets scolaires, intégration des transports scolaires au transport public...

On observe une grande diversité des règlements selon la taille des Länder, les moins grands étant aussi les moins concernés par le transport scolaire (Hambourg, Berlin ou Brême étant par exemple des « villes-Länder » de petite dimension). Un autre critère est à prendre en compte, celui de la réunification. Dans les Etats d'ex-Allemagne de l'Est, les textes réglementaires sont moins nombreux et plus récents qu'ailleurs afin de rattraper le retard.

FIGURE n°25 : Le fonctionnement des transports scolaires en Allemagne



GODEFROY Stéphane, 2005.

Les transporteurs sous contrat

En Allemagne, comme dans la quasi-totalité des pays européens, les pouvoirs publics ne prennent pas en charge eux-mêmes les transports scolaires. Ils les confient par contrat à des transporteurs privés.

Le catalogue d'exigences approuvé par le Ministère et les Länder constitue la base de la convention avec les transporteurs. Il fait partie intégrante du contrat qui lie l'organisateur au transporteur. Mais les organisateurs vont bien souvent au-delà et imposent des règlements plus sévères portant sur la sécurité. Il est ainsi assez fréquent qu'une commune réduise le nombre de places debout autorisées plus strictement que la loi.

Les autres points du contrat sur les bus scolaires portent principalement sur les marges d'horaires, les distances parcourues, le nombre et le positionnement des arrêts, le véhicule utilisé, le conducteur, la responsabilité et l'assurance, la rémunération et enfin la durée du contrat, le délai et les conditions de résiliation de la convention. On constate donc de nombreuses similitudes avec les conventions françaises d'exploitation.

L'Allemagne n'est pas si différente de ses voisines européennes dans l'organisation, la gestion et le financement de ses transports scolaires.

Fortement régionalisés, les transports de « jeunes » se calent et se règlent bien souvent au plus près du terrain. Ceci explique le manque de présence de la Commission Européenne sur la question du transport scolaire.

3.5.3. En Wallonie : des Plans de Déplacements Scolaires

Bien que l'enseignement soit une compétence dévolue à la Communauté Française, la Région Wallonne vient aussi en aide aux écoles, notamment en matière de mobilité.

L'accessibilité des écoles et la sécurité de leurs abords est un enjeu capital pour la mobilité en Wallonie. C'est pourquoi les « chemins vers l'école » font l'objet d'une attention toute particulière dans les plans communaux de mobilité.

Ces dernières années, la Région Wallonne a surtout mis l'accent sur l'amélioration des infrastructures qui permettent aux enfants d'accéder à l'école par un mode de déplacement doux (marche, vélo), sur l'amélioration des infrastructures qui sécurisent l'accès aux transports en commun.

Le transport scolaire est prioritairement assuré par des lignes de transport collectif déjà existantes. A défaut, un service spécial est organisé pour desservir l'école la plus proche. Ce droit au transport est déterminé selon 3 critères : le caractère de l'école confessionnel ou non, les options de base dans le secondaire et l'adaptation au handicap de l'enfant dans l'enseignement spécial.

A certaines conditions, les élèves qui ne disposent pas d'une ligne de transport public pour se rendre à l'école peuvent faire appel aux services du transport scolaire de la SNCB et des TEC (Transports En Commun). Ceux-ci offrent des abonnements préférentiels pour les déplacements scolaires.

Pour l'enseignement ordinaire, le tarif TEC est applicable avec des montants plafonnés pour les élèves bénéficiant du droit au transport. Pour les élèves de l'enseignement spécial, le transport est gratuit. Par souci d'équité, l'usage du transport collectif requiert une participation financière de chaque utilisateur.

La Direction du Transport Scolaire (D. 322) gère et organise le transport scolaire en Région Wallonne. Elle doit garantir le droit au transport, veiller au respect du libre-choix des parents, organiser et faire exécuter les circuits de ramassage scolaire, exécuter les transports internes des élèves des écoles de la Communauté Française.

Afin de réduire les embouteillages et d'améliorer la sécurité aux abords des écoles, la Wallonie a mis en place des Plans de Déplacements Scolaires.

Les établissements scolaires peuvent ainsi prendre des initiatives en encourageant leur personnel et leurs élèves à utiliser des modes de déplacements alternatifs et en intervenant auprès des autorités pour obtenir des aménagements de la voirie.

3.5.4. Au Québec : un fort attachement aux transports collectifs

Les responsabilités dévolues aux commissions scolaires en ce qui concerne le transport scolaire consistent à organiser, gérer les services de transport des élèves et assurer la gestion financière. En effet, la commission scolaire doit gérer les allocations que lui verse le Ministère pour l'organisation du transport des écoliers. Elle assume les déficits, s'il y a lieu et, en contrepartie, affecte les surplus éventuels selon ses besoins. Le régime contractuel confère aux commissions scolaires une grande latitude dans le choix des transporteurs. Elles peuvent recourir à la soumission publique ou à l'entente de gré à gré pour choisir leurs transporteurs.

La province de Québec est vaste et la densité de la population varie d'un endroit à l'autre. On y retrouve des grandes villes et leur agglomération métropolitaine, mais aussi des petites villes et des villages. Les résidents des villes les plus importantes bénéficient de transport en commun, alors que ces services n'existent pas dans les petites villes. Un seul moyen de transport en commun spécialisé couvre tout le Québec et c'est le transport scolaire.

En effet, il n'existe aucune municipalité dont l'une ou l'autre de ses écoles ne soit pas desservie par un autobus scolaire.

Il arrive de plus en plus souvent que des parents insistent pour que leurs enfants empruntent le transport scolaire même si les distances à parcourir sont à l'intérieur des limites fixées par les commissions scolaires. Ces parents considèrent que leurs enfants sont davantage en sécurité à l'intérieur d'un véhicule scolaire qu'en marchant.

Les trajets des transporteurs scolaires sont élaborés de façon à ce que l'élève puisse prendre l'autobus le plus près possible de chez lui sans qu'il n'ait besoin de traverser pour éviter les accidents. Ainsi, l'élève descend du côté de la route où il demeure. En revanche, les transports en commun effectuent leur trajet sur les grandes artères et doivent embarquer le plus de personnes possibles en un minimum de temps.

De plus, le transport scolaire est adapté aux horaires des écoles, tandis que le transport en commun est généralement élaboré en fonction des horaires de l'ensemble de sa clientèle.

Les Québécois sont donc très attachés aux services spéciaux.

Des changements en prévision : la rentabilité au détriment de la sécurité

Le manque de ressources financières amène le Gouvernement à envisager différentes solutions telles que la décentralisation, l'intégration des modes de transport, l'utilisation maximale des véhicules et le désengagement de celui-ci dans le paiement d'une partie de la facture du transport. Ainsi, la décentralisation des pouvoirs semble souhaitable mais fait peur aux québécois. Le Gouvernement devra s'assurer que tout changement envisagé n'aura pas pour effet de diminuer la sécurité des enfants transportés et devra aussi tenir compte de la capacité des contribuables à payer. Au-delà de la réglementation, les transporteurs scolaires et les conducteurs ont l'habitude de gérer efficacement les plaintes et les situations de mauvaise conduite des élèves avec le responsable du transport de la commission scolaire et le directeur de l'école.

Mais qui, dans le transport en commun, prendra cette responsabilité?

D'autres questions se posent car les transporteurs scolaires offrent un service aux élèves de la maison à l'école où ils descendent en toute sécurité. Où descendront-ils s'ils utilisent le transport en commun ?

Ainsi, les Québécois ont peur que la sécurité soit mise de côté au nom de la rationalisation budgétaire. Ils se demandent si la vie d'un enfant ne vaut pas plus que les quelques dollars nécessaires pour la protéger.

3.5.5. Vers une éco-mobilité européenne

Certains de nos voisins, parfois proches, ont compris depuis une dizaine d'années l'importance des enjeux liés aux déplacements domicile-école. L'écomobilité est entrée dans le monde scolaire par le biais d'outils institutionnels ou d'animations pédagogiques.

Ce sont surtout les Anglo-Saxons et les Belges qui sont les plus avancés en la matière.

Pour ce faire, des outils institutionnels ont été mis en place comme le School Travel Plan en Grande-Bretagne ou le Plan de Déplacements Scolaires en Belgique

Le School Travel Plan en Grande-Bretagne

C'est un document, produit par le ministère des Transports, destiné à établir un ensemble de mesures pour favoriser les déplacements doux à l'école. Son but est de convaincre la population de laisser la voiture à la maison.

Il peut être établi par une collectivité locale ou par l'école avec le soutien de la collectivité. Il contient les objectifs d'une politique imaginée à partir de la politique locale de déplacements. La réalisation de ce projet nécessite une vaste consultation des enfants, des enseignants et des parents pour évaluer la situation pour chaque école, connaître les habitudes des usagers de la route à son abord ainsi que les besoins des parents et des écoliers. Cette consultation permet d'identifier les problèmes et leurs causes afin de préparer un plan d'action.

Une politique de suivi et d'évaluation du projet est également établie, à partir d'indicateurs simples : le nombre d'accidents, le nombre d'enfants souffrant d'asthme, la couverture médiatique ou encore le nombre de bénévoles impliqués... Il en est de même du Plan de Déplacements Scolaires en Belgique

Le Plan de Déplacements Scolaires en Belgique

Le Plan de Déplacements Scolaires a été développé afin de gérer la mobilité dans les communes.

Ce plan se décompose en quatre temps : la préparation, le diagnostic, la mise en œuvre puis l'évaluation et la relance.

A titre d'exemple, le Plan de Déplacements Scolaires de la commune de Geer a fait partie des 20 projets sélectionnés pour l'année 2003-2004. Il prévoit :

- La mise en place de 6 lignes d'autobus cyclistes ;
- La promotion de l'utilisation du bus scolaire existant (TEC) via l'enquête, l'évaluation des itinéraires et l'analyse des raisons de la sous-utilisation ;
- La mise en place d'un système de rencontre entre offres et demandes de covoiturage vers l'école ;
- L'information lors de l'inscription des enfants ;
- L'aménagement des abords de l'école pour améliorer la sécurité ;
- La sensibilisation grâce à une page « mobilité » dans le journal de la commune pour rappeler les itinéraires et les tarifs du bus scolaire ou pour publier les offres de covoiturage. Un concours d'affiches est proposé aux enfants sur le thème « Libérez les trottoirs ».

Outre ces outils institutionnels, il est possible d'observer l'apparition d'une nouvelle forme de ramassage scolaire. Celle-ci repose sur des circuits préétablis que les élèves vont parcourir soit à pied soit à vélo, les pédibus et les autocars cyclistes.

Des itinéraires « malins » en Grande-Bretagne

Sustrans est une association destinée à promouvoir l'usage du vélo au Royaume-Uni.

Elle assiste de nombreuses écoles et autorités locales en leur donnant des conseils et des informations. Elle agit comme consultante sur les questions de déplacements.

A titre d'exemple, on peut citer la réussite du projet « Travel Smart » qui consiste à créer des itinéraires « malins » pour aller à l'école de Gloucester où la circulation automobile a baissé de 9%, la marche a augmenté de 10% et l'usage du vélo a doublé.

L'autobus pédestre en Suisse

Lausanne est à l'origine du premier autobus pédestre. Le Pédibus y est né de la rencontre entre la déléguée à l'enfance et les habitants d'un quartier. La mobilisation spontanée des acteurs a émergé face aux problèmes d'insécurité routière aux abords de l'école.

Depuis 2001, le collège de Montriond accueille trois lignes Pédibus. Le réseau de 6,5 km de transports collectifs « à pied » est constitué de 15 lignes d'une longueur moyenne de 435 m (la plus courte d'environ 160 m et la plus longue d'environ 880 m).

Un véritable autobus qui fonctionne avec des horaires pour chaque tête de ligne et arrêt.

On observe ainsi que certaines solutions existent pour tenter de contrecarrer le « tout automobile ». Mais nous avons vu en examinant ce qui se fait dans d'autres pays que la France que cette solution ne réside pas forcément dans les transports en commun mais dans l'essor des modes « doux ».

Cependant, toutes ces opérations nécessitent un long cheminement, une réelle volonté politique et un apprentissage dès le plus jeune âge de cette « nouvelle mobilité ». La France peut donc s'inspirer de ses voisins qui semblent être en avance dans ce domaine. Nous avons vu précédemment qu'elle s'y emploie (avec des expériences de « circuits de ramassages scolaires à pied ou à vélo »). Toutefois, le chemin à parcourir semble encore très long.

3.6. Modélisation de la mobilité des collégiens

Grâce à l'ensemble des données recueillies à présent, nous pouvons désormais essayer d'achever notre étude par la modélisation de la mobilité des collégiens, c'est-à-dire tenter d'établir un schéma reprenant les principales caractéristiques que nous avons observées afin de l'appliquer à tous les collégiens, quelle que soit leur origine.

Comme nous avons pu établir une réelle séparation entre la sphère scolaire et la sphère des loisirs, nous nous devons de bâtir notre modèle à partir de cette donnée.

Cette séparation sera d'ailleurs l'occasion de comparer les deux types de mobilités observées et d'en rechercher les éventuelles similitudes.

3.6.1. La mobilité dans la sphère de l'école

Tout d'abord, pour les déplacements scolaires, notre modèle doit intégrer les modes de transport retenus, les raisons de ces choix et les éventuelles variations que l'on a pu constater soit en raison des caractéristiques des différents territoires soit en raison de l'âge des élèves.

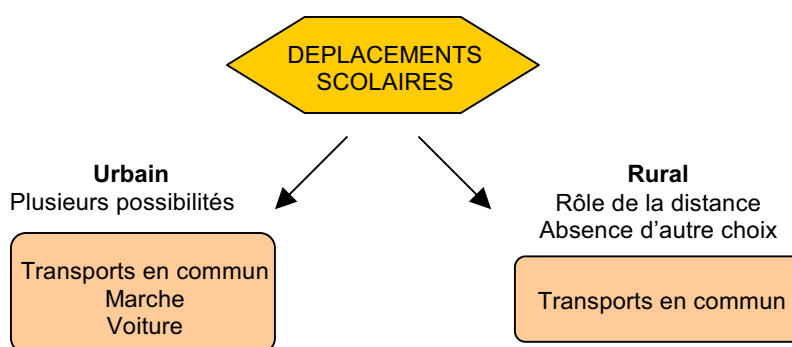
Ainsi, nous avons vu que les collégiens se déplaçaient majoritairement grâce aux transports en commun pour se rendre à l'école. Ce choix est d'autant plus vrai que le territoire est rural. En effet, avec l'allongement des distances, les solutions qui s'offrent aux élèves s'amenuisent et quand les parents ne peuvent ou ne veulent pas les conduire en voiture, il ne leur reste pas d'autre alternative.

Mais la ruralité n'est pas le seul facteur qui va faire varier la répartition modale. L'âge a également sa part de responsabilité. Plus ils vont vieillir, moins les collégiens vont avoir recours aux parents et par conséquent, ils vont se rabattre sur des modes de transport qui leur permettent de se déplacer seuls : la marche ou les transports en commun en fonction de la distance à parcourir. Ceci traduit donc une double évolution : les parents ressentent moins le besoin d'accompagner leurs enfants, qui eux-mêmes désirent s'émanciper. Par conséquent, on voit que l'âge est déterminant dans le choix du mode de transport.

Ainsi, nous avons pu identifier au cours de notre étude une mobilité scolaire qui semble subie. Toutefois, les contraintes auxquelles les élèves sont soumis varient en fonction du territoire et de l'âge. Les collégiens les plus âgés résidant en ville n'ont pas la même mobilité que les plus jeunes qui se trouvent à la campagne. Les modes de transport utilisés et le degré de liberté de chacun d'entre eux connaissent donc de grandes différences en fonction de ces deux paramètres : l'âge et la nature du territoire [cf. figures n°26 et n°27, page 311].

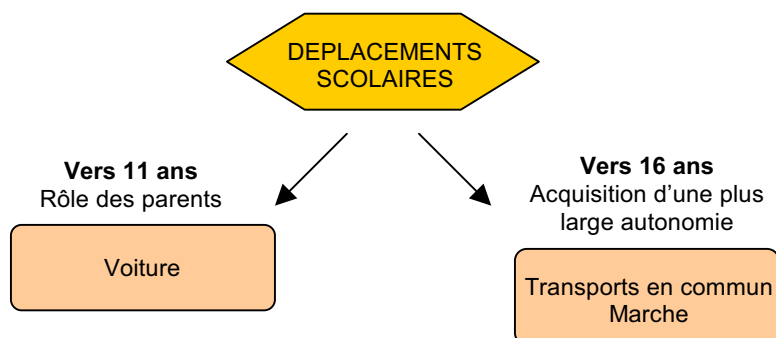
Il faut également noter que le sexe vient amplifier les effets de l'âge puisque les garçons obtiennent une plus large autonomie que les filles qui sont davantage protégées par les parents.

FIGURE n°26 : La répartition modale pour les déplacements scolaires en fonction du territoire



GODEFROY Stéphane, 2006

FIGURE n°27 : La répartition modale pour les déplacements scolaires en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, 2006

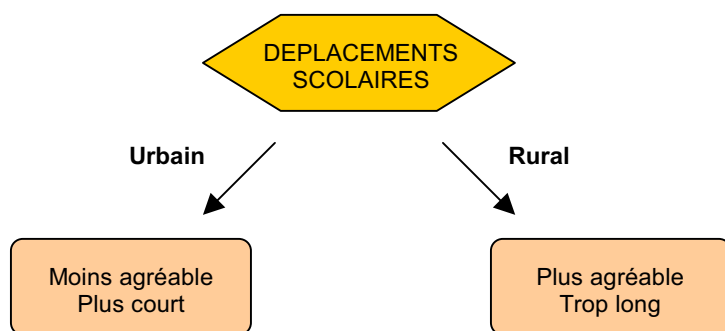
L'ensemble de ces éléments va avoir une incidence sur la perception des trajets scolaires [cf. figures n°28 et n°29, page 312]. En effet, cette dernière évolue en fonction du mode de transport, du territoire et de l'âge. Ainsi, il est possible d'établir une hiérarchie des modes de transport préférés des collégiens. A la tête de ce classement se détache très nettement l'automobile qui est plébiscitée pour sa rapidité, son confort, sa souplesse d'utilisation et son niveau de sécurité bien que les chiffres de la sécurité routière prouvent que les transports en commun sont plus sûrs. En deuxième position se trouve la marche qui est un mode jugé agréable, peu dangereux et rapide puisqu'il est synonyme de trajet sur une faible distance. Puis, vient le vélo dont le principal défaut est la dangerosité. En dernière position, les transports collectifs s'illustrent par l'image négative qu'en ont les collégiens. A leurs yeux, ce mode est moins agréable que les autres. Il offre moins de liberté en raison des horaires et des itinéraires qui sont fixes et il est trop lent en raison de la nécessité de desservir de nombreux points d'arrêts. Toutefois, ils se rendent tout de même compte que ce mode est sûr puisqu'il le classe juste derrière la voiture.

Avec l'âge, on assiste également à une évolution de la perception mais dans une moindre mesure que ce que nous avons pu constater pour la répartition modale. Ainsi, le temps de parcours pèse de plus en plus aux élèves mais cela n'a pas pour autant de répercussions sur la vision globale qu'ils ont de leur trajet.

Enfin, le territoire a lui aussi son importance dans la perception du trajet puisque la ruralité est généralement synonyme de calme, ce qui se traduit par des trajets jugés plus agréables et moins dangereux. En revanche, en raison des distances à parcourir, ces mêmes trajets sont beaucoup trop longs aux yeux des collégiens. Le territoire et le mode de transport utilisé vont d'ailleurs être des facteurs déterminants dans les temps de parcours. On rappellera que nous avons établi un seuil de tolérance des élèves de 15 minutes, durée au-delà de laquelle la perception devient négative.

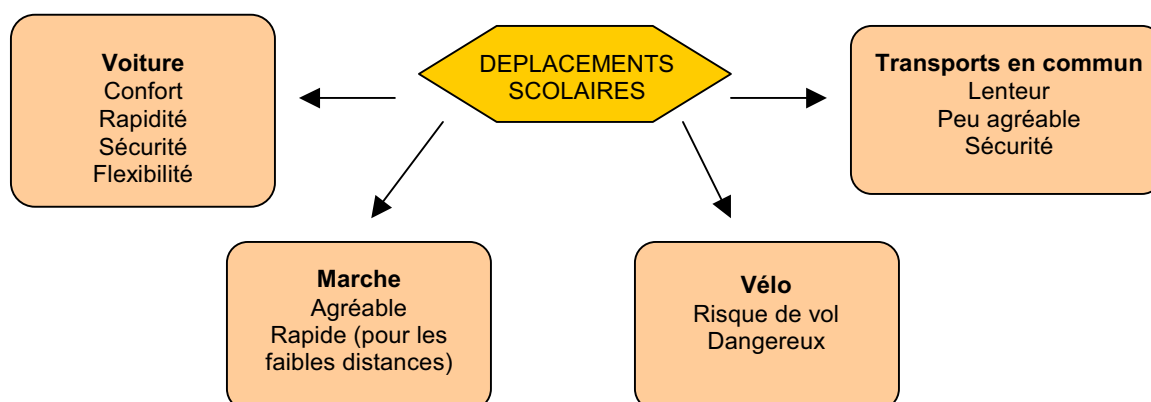
Cette fois encore, on constate que la situation évolue en fonction du lieu de résidence et de l'âge, critères auxquels il convient d'ajouter la nature du mode de transport..

FIGURE n°28 : La perception des déplacements scolaires en fonction du territoire



GODEFROY Stéphane, 2006

FIGURE n°29 : La perception pour les déplacements scolaires en fonction du mode de transport



GODEFROY Stéphane, 2006

Nous pouvons désormais tracer les grandes lignes de la mobilité scolaire des collégiens et établir que celle-ci est « subie » mais que le niveau de contrainte est sujet à des variations en fonction du territoire, de l'âge et du mode de transport emprunté, ces différents éléments étant en interrelation.

Ainsi, la mobilité d'un élève de 16 ans qui habite en ville sera très différente de celle d'un jeune de 11 ans qui réside à la campagne. Pour le premier, il pourra choisir son mode de transport, c'est-à-dire très certainement la marche alors que le second n'aura probablement pas d'autre choix pour se rendre au collège que d'emprunter les services de ramassage scolaire.

3.6.2. La mobilité dans la sphère des loisirs

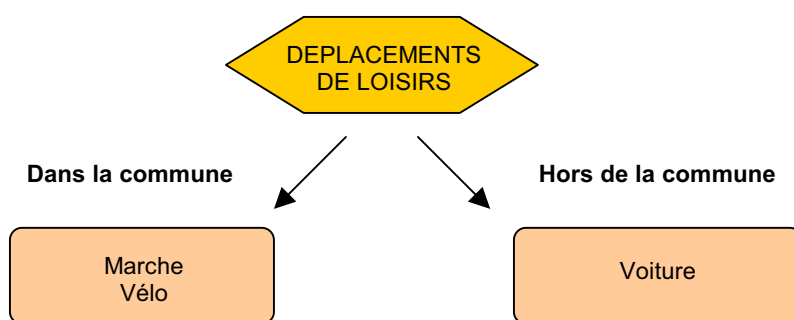
Pour ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs, notre modèle se doit d'intégrer les mêmes paramètres que pour les déplacements scolaires, c'est-à-dire les modes de transport

utilisés, les raisons de ce choix et tous les éléments qui peuvent faire évoluer la mobilité extra-scolaire.

Ainsi, nous avons établi que les collégiens se tournaient massivement vers l'automobile et les « parents taxis » pour tous les déplacements qui ont un but récréatif. Arrivaient ensuite, mais assez loin derrière, la marche et le vélo. Les transports collectifs, qui dominent les déplacements scolaires sont quasiment absents dans ce type de mobilité.

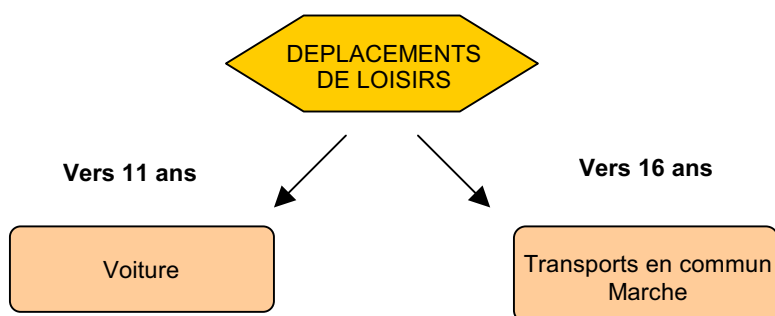
Comme pour les déplacements dans la sphère de l'école, on observe des variations liées aux spécificités du territoire et à l'âge des collégiens [cf. figures n°30 et n°31]. Au niveau du territoire, la différence ne se fait plus en fonction du degré de ruralité ou d'urbanité mais en fonction du lieu de l'activité pratiquée. Ainsi, quand les collégiens restent dans leur commune de résidence, ils se déplacent à pied ou à vélo. La forte représentation du vélo s'explique en partie par le fait que ce mode constitue un loisir à part entière.

FIGURE n°30 : La répartition modale pour les déplacements de loisirs en fonction du territoire



GODEFROY Stéphane, 2006

FIGURE n°31 : La répartition modale pour les déplacements de loisirs en fonction de l'âge



GODEFROY Stéphane, 2006

En revanche, dès qu'ils doivent quitter cette commune, environ deux-tiers d'entre eux se font conduire en voiture. Dans les deux cas, l'explication se situe au niveau des distances à parcourir. Ils n'ont pas besoin des parents au sein de leur commune alors que ces mêmes parents deviennent indispensables quand il s'agit de sortir de cet espace communal. En effet, on observe que les collégiens délaissent les transports en commun qui leur permettraient pourtant de franchir cet obstacle kilométrique. Ceci peut s'expliquer par le jugement qu'ils portent sur ce mode de transport. Ils en ont une vision négative sur de nombreux aspects et les

taux de satisfaction obtenus lors des enquêtes révèlent des carences dans le service. Mais, les transports en commun souffrent également de la comparaison avec l'automobile, c'est-à-dire que les collégiens peuvent choisir entre leur mode préféré et le mode qu'ils semblent le moins apprécier !

De plus, cette répartition modale provient également de la grande diversité et de la forte dispersion dans l'espace des activités de loisirs, les transports en commun ne pouvant pas desservir tous les lieux où l'on pratique une quelconque forme de loisirs.

L'importance du territoire se voit également dans les flux de loisirs qui se dirigent invariablement vers la commune la plus grande et par conséquent celle qui doit être la mieux équipée, les flux devenant alors totalement indépendants de l'emplacement du collège. Comme les villes les plus grandes concentrent les lieux de divertissements, les collégiens subissent un phénomène d'attraction : ceux qui habitent dans ce type de commune y restent et ceux qui résident en dehors y viennent.

Toutefois, comme pour les déplacements scolaires, le territoire n'est pas le seul paramètre à influencer sur la mobilité des collégiens dans le cadre des loisirs. En effet, une fois encore, l'âge joue un rôle qui n'est pas négligeable. Ainsi, on a pu constater que la part de la voiture baissait considérablement bien que ce mode reste largement devant les autres, au profit de la marche et des transports en commun. Nous sommes donc en présence du même phénomène que pour les déplacements scolaires. Avec l'âge, les collégiens sont de plus en plus autonomes : plus de libertés sont accordées par les parents, le passage de l'enfance à l'adolescence s'effectue et s'accompagne d'un changement de mentalité. La distance influence également. Ils vont alors se rabattre soit sur les transports collectifs soit sur la marche pour les trajets les plus courts.

Par conséquent, nous pouvons parler d'une mobilité qui est davantage choisie par les collégiens puisqu'ils sont autonomes sur les courtes distances et ont recours aux modes qu'ils préfèrent (la voiture) quand les distances s'allongent.

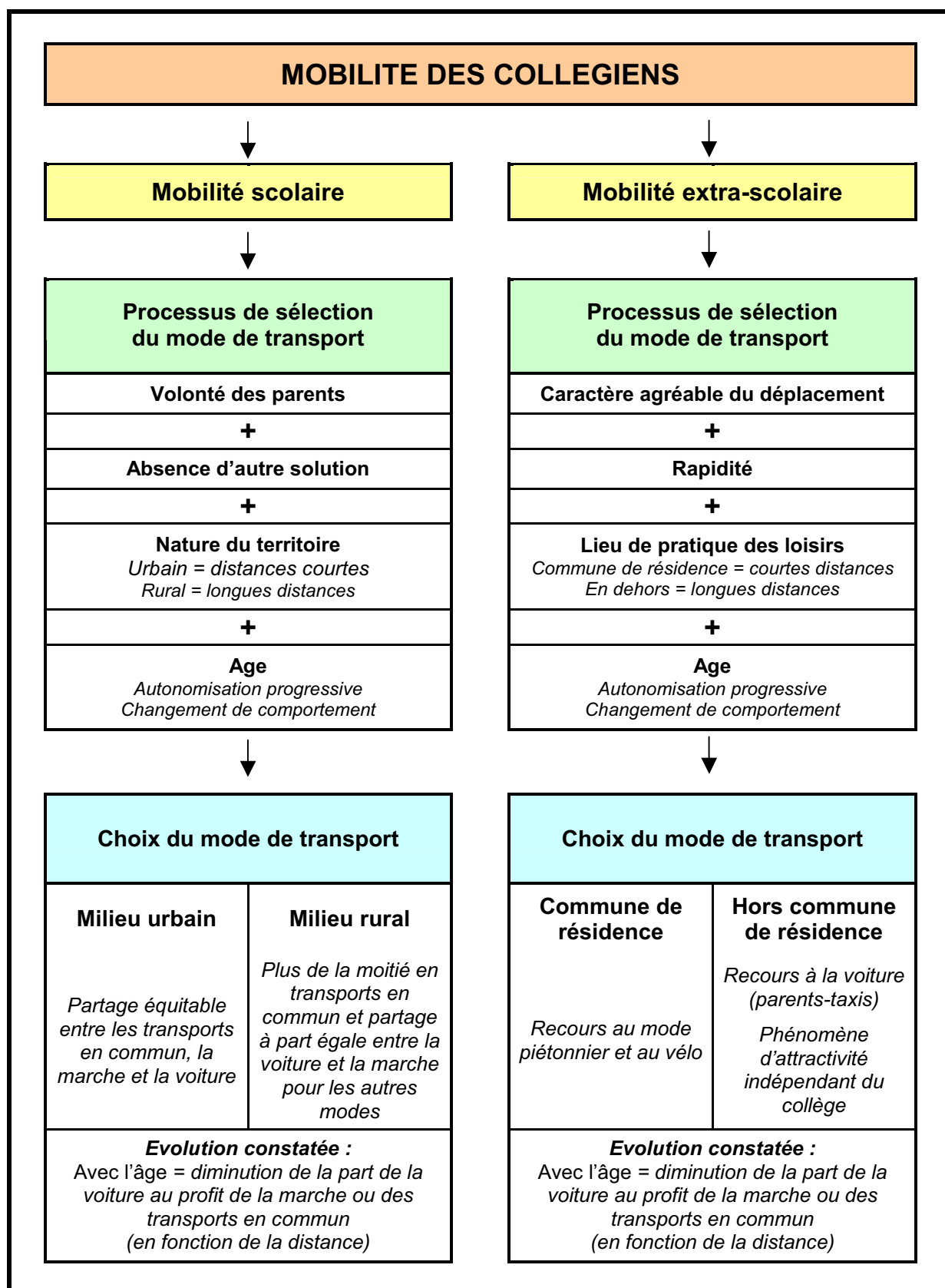
De plus, le choix du mode de transport se fait essentiellement, pour ce type de déplacement, en fonction de la rapidité et du caractère agréable, ce qui est très différent de ce que nous avons pu remarquer pour la mobilité scolaire.

3.6.3. Synthèse des deux formes de mobilité

La comparaison de la mobilité scolaire et de la mobilité extra-scolaire des collégiens nous a amené à conclure à une double mobilité [cf. figure n°32, page 315]. En effet, le collégien va se comporter différemment selon qu'il se trouve dans la sphère scolaire ou dans celle des loisirs. Les modes de transport utilisés vont être différents, les motivations seront également autres, la perception ne sera pas la même... La base de la mobilité des collégiens repose donc sur la séparation entre ces deux mondes différents. On pourrait presque y voir un symbole : l'envie de rompre avec le scolaire.

Mais il est impossible de réduire la mobilité des collégiens à cette seule caractéristique. En effet, au sein même de chacune de ces deux sphères interviennent des éléments qui vont parfois profondément modifier les pratiques et la perception des différents trajets. Ainsi, la mobilité des collégiens est étroitement liée aux spécificités territoriales et à

FIGURE n°32 : Modélisation des déplacements des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2006.

l'âge des collégiens. Ces deux paramètres nous permettent de voir l'importance de la distance que chacun doit parcourir, du niveau d'équipement des communes, de l'autonomisation progressive des collégiens et de leur changement de mentalité que l'on peut attribuer au passage de l'enfance à l'adolescence (avec une forte évolution à partir de 14 ans).

Au regard de cette organisation de la mobilité des collégiens, il apparaît que la séparation entre la sphère de l'école et la sphère des loisirs existe et qu'elle conditionne leurs déplacements. Toutefois, on constate qu'elle n'est pas pour autant hermétique. En effet, on observe que quelle que soit la sphère dans laquelle les collégiens se situent, ce sont les mêmes paramètres qui agissent et interagissent. Au final, on s'aperçoit que les déplacements scolaires et ceux de loisirs ne sont pas très différents car ils restent toujours soumis aux influences de l'âge, du territoire, de la distance et de l'autonomisation progressive des « jeunes ». Ainsi, les mêmes paramètres influencent ces deux formes de mobilité.

Cette partie devait nous permettre de vérifier nos dernières hypothèses :

- *la mobilité des collégiens polarise l'espace.*
- *la mobilité des collégiens est double au niveau des territoires parcourus selon que l'on se situe dans la sphère de l'école ou dans celle des loisirs.*
- *Les déplacements scolaires ont une incidence sur les résultats des élèves.*

Notre hypothèse sur le rôle des collèges dans l'organisation du territoire est infirmée par cette étude. Effectivement, quel que soit le territoire (urbain ou rural), les collèges n'ont aucun rôle structurant en dehors du temps scolaire. Les collégiens ne choisissent pas de se rendre dans la commune qui abrite leur établissement scolaire pour leurs activités extra-scolaires. Ils se dirigent vers la commune la plus développée (en terme de population et d'équipements). Cette commune n'est que très rarement celle où ils sont scolarisés. La plus grande partie du temps, ils se rendent dans la ville la plus proche pour pratiquer leurs activités extra-scolaires.

L'hypothèse selon laquelle le transport a une répercussion sur la réussite scolaire des collégiens est elle aussi infirmée. Nous avons pu constater que le territoire ne semble pas avoir d'influence sur les résultats scolaires. Les élèves qui ont le moins de distance à parcourir ou le temps de parcours le plus court ne sont pas forcément ceux qui réussissent le mieux. Ces éléments n'ont aucun lien avec l'échec scolaire.

En revanche, notre hypothèse d'une mobilité double en terme de territoire, l'un scolaire, l'autre de loisirs s'est confirmée. Il existe bien deux entités distinctes. Le collègue

polarise les flux pendant le temps scolaire. Le niveau d'équipement des communes est à la base des déplacements récréatifs.

Nous avons déjà vu dans la partie précédente que la sphère de l'école et la sphère des loisirs s'opposent au niveau des pratiques modales. Nous savons désormais que ces deux moments de la vie des collégiens correspondent à deux territoires différents.

En effet, il est très rare que les collégiens pratiquent leurs activités extra-scolaires dans la commune où se situe le collège. Nous avons déjà pu observer que 67,4% des élèves restaient dans leur commune et que 51,3% en sortaient pour les loisirs. Mais ceux qui quittent leur lieu de résidence se dirigent de préférence vers la ville la plus proche car celle-ci est mieux équipée que la commune où se localise le collège.

Cette constatation est la même quel que soit le milieu. A la campagne, les collégiens vont vers la ville et en milieu urbain comme pour la CAPM, ils vont vers la commune la plus importante.

On pourrait presque avoir l'impression que les élèves veulent complètement oublier le cadre scolaire en délaissant la commune où se situe leur collège.

Les établissements scolaires n'ont donc aucun rôle de polarisation de l'espace en dehors de la sphère de l'école à moins que leur localisation n'influence les pratiques et habitudes quotidiennes des parents. Mais cette hypothèse, peu probable, reste à vérifier.

Nous avons également pu constater dans cette dernière partie que les transports en commun ne semblent pas avoir les faveurs des collégiens. Il semblerait même que les transports scolaires « dégoûtent » les jeunes des transports collectifs. Ce mode de transport est jugé trop lent, trop cher (pour les loisirs) et peu agréable. Pour changer les mentalités et ne plus avoir recours en permanence à l'automobile, peut-être faudrait-il se tourner vers une nouvelle forme de mobilité faite de pédibus ou de cyclobus ou de transports en commun offrant une meilleure fiabilité et efficacité ? Mais ce rejet des transports collectifs n'est peut-être qu'une question de mentalité dans une société individualiste.

Enfin, au terme de cette étude, nous sommes en mesure de présenter un modèle de la mobilité des collégiens. Celui-ci repose sur la séparation entre les déplacements scolaires et extra-scolaires. Mais nous nous sommes rendu compte que si cette séparation a un réel impact sur la répartition modale, les processus de réflexions qui amènent le choix du mode de transport sont identiques quelle que soit la sphère dans laquelle les collégiens se trouvent. Ainsi, la mobilité des collégiens est régie par leur âge et par la configuration territoriale dans laquelle ils se situent.

CONCLUSION

Tout au long de ce travail, nous nous sommes attachés à étudier les pratiques et les perceptions des déplacements des collégiens sur différents types de territoires.

Nous avons très rapidement constaté que notre champ d'étude était un domaine de la mobilité encore inexploré. Certes, la mobilité figure dans de très nombreux travaux mais rares sont les publications qui touchent celle des collégiens. En effet, nous abordons ici le thème de la mobilité sous un angle délaissé par la majeure partie des chercheurs : la jeunesse. Comme il est très difficile de définir avec précision les « jeunes », nous nous sommes concentrés sur la tranche d'âge allant de 11 à 16 ans, les collégiens.

Faute de pouvoir électoral et financier hormis celui des parents, cette population est trop souvent oubliée ou écartée des études de mobilité. Pourtant, bien que, aujourd'hui, il ne s'agisse que d'enfants ou d'adolescents, ils sont les futurs usagers des transports collectifs. Vu que le comportement vis-à-vis de la mobilité est adopté à un âge très jeune, il semble impossible d'ignorer cette population, surtout à une époque où les décideurs parlent de développement durable et veulent accroître le recours aux transports collectifs. En effet, comment peut-on prétendre rechercher un compromis acceptable entre les exigences du développement économique, de l'équité sociale et de la protection des ressources naturelles et patrimoniales sans intégrer les « jeunes » aux réflexions ?

Nous nous sommes rapidement retrouvés face à toute une série d'interrogations et seule une enquête pouvait nous permettre d'y répondre. Nous avons regroupé toutes ces questions en trois grands thèmes :

- *Les pratiques des collégiens en matière de déplacement*
- *Le perçu et le vécu des déplacements des collégiens*
- *Les collégiens et le territoire*

Cette enquête auprès de plus de 6 500 collégiens répartis dans 52 établissements scolaires est l'une des premières grandes enquêtes, menée par une seule personne, concernant ce type de population politiquement oubliée.

Les transports étant indissociables de la dynamique des territoires, il était important de réaliser notre étude sur des territoires différents du point de vue de leur localisation, de leur superficie, de leur environnement socio-économique et de leur degré d'urbanisation. Nous avons donc désiré effectuer notre enquête sur des territoires diversifiés. Notre attention s'est portée sur une zone urbaine marquée par une très forte présence industrielle (la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard), un territoire à forte densité et en pleine reconversion économique (le département du Nord) et un espace présentant une densité beaucoup plus faible qui renvoie une image de ruralité (le département de l'Aisne).

Ce travail nous a permis d'avoir une vision globale de la mobilité des collégiens.

Les hypothèses de départ :

Afin de procéder à cette étude, nous sommes partis de cinq grandes hypothèses. Nous voulions démontrer que :

- La mobilité des collégiens était contrainte :

Nous sous-entendions ici que les collégiens n'étaient pas libres de leurs déplacements. Comme il s'agit de mineurs, nous supposons qu'ils étaient soumis à l'autorité parentale puisque leur âge ne les autorise pas à se déplacer par leurs propres moyens, mis à part à vélo ou à pied.

- La mobilité des collégiens était double :

Nous cherchions à démontrer que les pratiques et les perceptions évoluaient en fonction de la nature des déplacements. Ce travail nous permettait d'étudier deux moments de la vie des collégiens : le temps scolaire et celui des loisirs.

- La mobilité des collégiens polarisait le territoire :

Comme les infrastructures contribuent à l'organisation de l'espace sur le plan socio-économique et que les transports influencent les localisations et le développement de la plupart des activités, nous pensions au début de cette étude que le collège avait un rôle structurant sur le territoire puisqu'il génère des flux importants.

- La mobilité des collégiens avait une incidence sur les résultats scolaires :

Bien qu'il y ait de nombreuses études sur les facteurs de l'échec scolaire, nous voulions chercher à connaître la part de responsabilité des transports sur les résultats des élèves. Les travaux existants ne donnent pas d'information à ce sujet. Nous pensions que, à cause de trajets longs, certains collégiens disposaient de moins de temps pour effectuer leur travail et que cela pouvait influencer leurs résultats.

- Les transports scolaires allaient conditionner la mobilité de demain :

Les transports scolaires étant le quotidien de nombreux élèves, nous considérons que la perception des ramassages scolaires pouvait avoir une influence sur le choix du mode de transport qui servirait aux autres formes de déplacements. Ces pratiques auraient inévitablement des répercussions dans le futur puisque les collégiens apprennent progressivement à se déplacer seuls et à choisir leur mode de transport. Ceci peut peut-être expliquer la désaffection pour les transports collectifs.

Certaines de ces hypothèses se sont vérifiées, d'autres ont été infirmées.

Nous avons pu confirmer notre hypothèse sur la « mobilité contrainte » des collégiens. En effet, il est apparu clairement que les élèves subissent les déplacements scolaires. Toutefois, nous avons constaté à la faveur de notre enquête que les collégiens retrouvent une certaine liberté dès qu'ils entrent dans la sphère des loisirs. Les pratiques de transport

concernant les déplacements scolaires confortent donc cette hypothèse mais les déplacements de loisirs l'infirmenent.

Notre hypothèse d'une mobilité double en terme de territoire, l'une scolaire, l'autre de loisirs s'est confirmée. Il existe bien deux entités ou mobilités distinctes. Grâce à l'enquête, nous avons également identifié une double mobilité au niveau des pratiques, cette observation découlant de notre précédente hypothèse. La « double mobilité » des collégiens se retrouve du point de vue des pratiques modales et au niveau des territoires fréquentés.

A l'inverse de ce que nous pouvions imaginer, que le territoire soit urbain ou rural, les collèves n'ont pas un rôle structurant aussi important que celui auquel nous aurions pu nous attendre. Nous avons observé qu'il existe très rarement un recouvrement entre l'aire de recrutement des collèves et les déplacements des élèves en dehors de la sphère scolaire. Ceux-ci se tournent essentiellement vers les communes les plus importantes et non vers leur commune de scolarisation, ceci n'étant pas sans rappeler les déplacements des parents. Nous pouvons conclure à une structuration spécifique du territoire qui repose uniquement sur le temps scolaire. Notre troisième hypothèse est donc en partie infirmée puisque la polarisation du territoire n'est que temporaire.

Notre hypothèse relative au lien entre les déplacements et les résultats scolaires est quant à elle entièrement rejetée. En effet, à aucun moment nous n'avons pu démontrer un quelconque lien entre les deux. Ce paramètre doit avoir une légère influence sur l'échec scolaire mais il ne s'agit que d'un critère parmi beaucoup d'autres. Les données relatives à la famille et à l'environnement de l'élève, aux caractéristiques de l'établissement scolaire, aux enseignants... ont certainement une incidence plus prépondérante sur la réussite scolaire que les déplacements.

Enfin, au regard des différences observées entre les déplacements scolaires et ceux de loisirs, nous pouvons conclure que les ramassages scolaires ne poussent pas les élèves à utiliser les transports collectifs. Il est donc fort probable que la jeunesse actuelle se tournera vers la voiture dès qu'elle le pourra. Notre dernière hypothèse est donc confortée puisque les transports scolaires semblent contribuer à la désaffection des transports collectifs.

LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE DES COLLEGIENS

Grâce à cette enquête, nous pouvons désormais dresser un état des lieux de la mobilité des collégiens. Nous avons pu mettre en évidence que les formes et les besoins de déplacements sont très diversifiés en fonction de la nature de leurs déplacements, de leur âge et du territoire où ils se trouvent.

Sphère scolaire – sphère extra-scolaire : des modes de transport différents

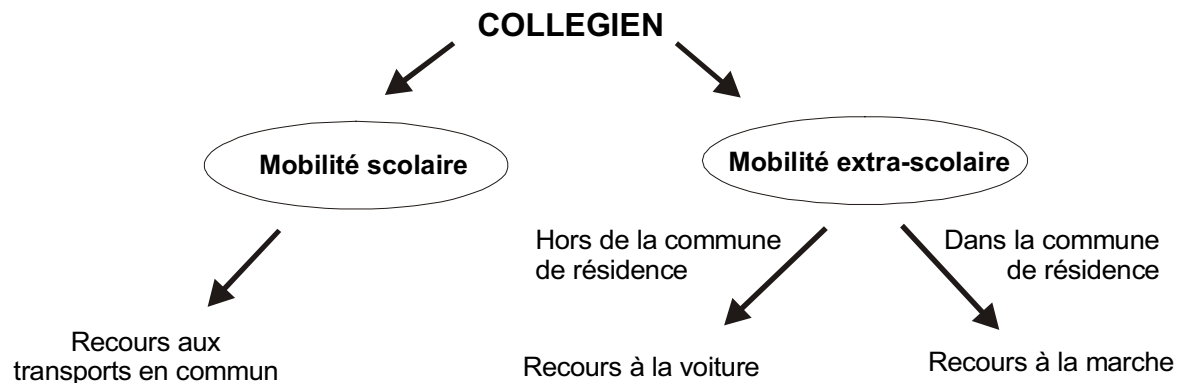
Sur un plan général, les résultats de l'enquête nous montrent que les transports en commun sont très largement en tête des modes utilisés pour se rendre au collège puisqu'ils sont empruntés par 55,4% des élèves. La voiture et la marche sont à égalité avec respectivement 23,5% et 23,2%. Les autres modes sont marginaux. Cette répartition s'explique tout simplement par la vocation des transports scolaires qui est d'acheminer les

élèves sur leur lieu d'étude. Les transports en commun permettent d'une part de parcourir des distances beaucoup plus grandes qu'à pied ou à vélo et d'autre part de se substituer aux parents qui ne peuvent ou ne veulent pas toujours conduire leurs enfants, surtout quand ces transports sont gratuits comme dans nos territoires d'étude [cf. figure n°33].

En revanche, on constate que pour les loisirs les transports en commun sont totalement délaissés au profit de la voiture. En outre, la part de la marche reste quasiment inchangée et celle du vélo augmente considérablement. Pour ce type de déplacement, la voiture domine très largement en raison de sa souplesse d'utilisation dans les horaires et les itinéraires. La progression du vélo, quant à elle, peut s'expliquer : il s'agit d'une activité de loisirs à part entière, de plus les réseaux de transport collectif sont souvent inadaptés à ce type de déplacement. Les collégiens doivent se tourner vers un mode de transport qui leur permette de franchir une distance plus ou moins grande en un temps le plus court possible, les parents n'étant pas toujours disponibles pour « jouer aux taxis »

Mais on peut observer que le mode de transport utilisé par les collégiens varie en fonction du lieu de l'activité. En effet, quand le loisir se pratique dans la commune de résidence les jeunes se déplacent majoritairement à pied (35,7%), à vélo (29,8%) ou en voiture (26,3%). Par contre, si les collégiens doivent sortir de leur commune pour leurs loisirs, ils vont faire appel aux adultes et 62,6% s'y rendent en voiture. Les transports en commun ne représentent alors que 3,2%. Dans les deux cas, on voit que la distance joue un rôle fondamental puisque à l'intérieur d'une même commune, les distances plus courtes permettent un déplacement piétonnier alors que pour les trajets plus longs, la voiture devient nécessaire. Cela permet aux parents, à la fois d'accompagner leurs enfants, de les surveiller et, le cas échéant de transporter le matériel dont ils peuvent avoir besoin (sac de sport, tenue spécifique, instrument de musique...), ce qui est moins facile à vélo ou à pied.

FIGURE n°33 : Les modes de transports utilisés par les collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

Cette étude a également permis de nous rendre compte que pour les collégiens, le vélo est quasi-exclusivement un loisir et non un mode de transport. Il s'agit ici d'une différence de culture notable vis-à-vis de nos voisins européens, notamment allemands et néerlandais, qui ont plus largement recours à ce moyen de transport que les français. Mais ce mode pâtit souvent du manque d'aménagement pour assurer la sécurité (bandes cyclables, parcs à vélos), de son image qui devient de plus en plus négative avec l'âge et, bien évidemment, des contraintes climatiques.

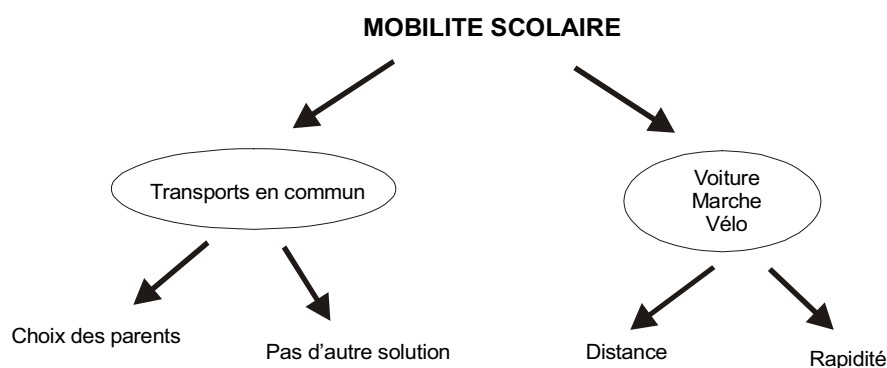
Des déplacements scolaires subis et une plus grande liberté pour les loisirs

Il nous est clairement apparu dans cette étude que ce sont les parents qui choisissent le mode de transport utilisé par leur enfant pour se rendre au collège dans 35,7% des cas [cf. figure n°34]. L'absence d'autre solution (33,1%) est également très présente. Ce poids des parents et de l'absence d'autre solution sont deux critères souvent liés. Ainsi, quand le collégien n'habite pas dans sa commune de scolarisation, il n'a bien souvent que deux choix possibles : se faire conduire par ses parents ou avoir recours aux services de transports en commun. Si les parents ne peuvent ou ne veulent pas le conduire, cela revient à imposer le ramassage scolaire.

Il est donc évident que la mobilité est subie quand il s'agit d'aller à l'école pour les élèves qui résident en dehors de la commune du collège. Les autres, dont le trajet est plus court, peuvent prendre en compte des critères comme la distance à parcourir ou la rapidité des différents modes puisqu'ils ont, en plus des modes déjà cités, la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo.

Cette étude nous a permis d'apprendre que le temps et la distance du parcours sont les critères retenus pour choisir entre la voiture, la marche et le vélo. Mais pour l'utilisation des transports en commun, il semblerait qu'il n'y ait plus de choix possible, seulement une obligation. En effet, 46% de ceux qui les utilisent le font car ils n'ont pas d'autres solutions et 45% parce que les parents l'ont décidé : comme ils ne peuvent pas conduire leur enfant, ils leur font prendre les transports collectifs. Ainsi, on observe que ce ne sont pas véritablement les déplacements scolaires dans leur ensemble qui sont subis mais plus précisément le recours aux transports en commun.

FIGURE n°34 : Les critères retenus dans le choix du mode de transport pour se rendre au collège



GODEFROY Stéphane, 2005.

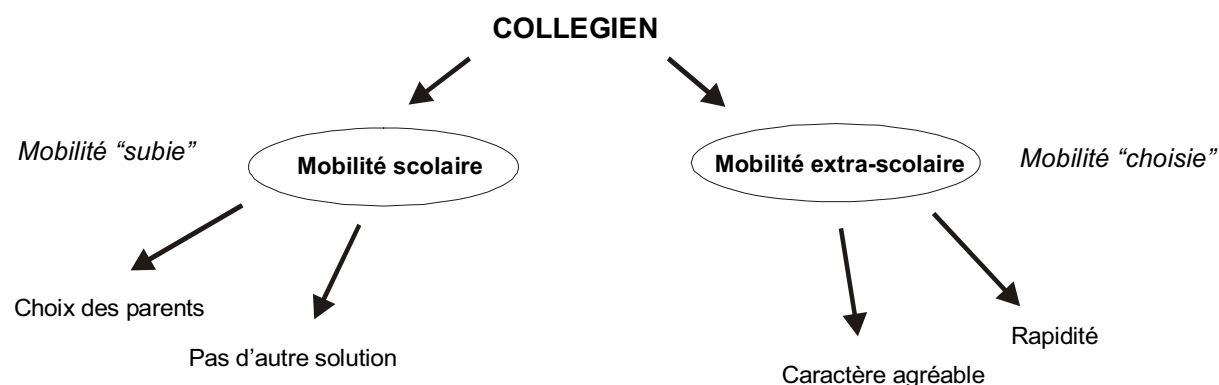
En revanche, pour les loisirs, la mobilité n'est plus subie mais vécue comme le moyen de satisfaire un plaisir. Les contraintes sont beaucoup moins fortes. Non seulement les collégiens sont moins sous l'influence des parents pour choisir leur mode de transport, mais, en plus, il semblerait que davantage de solutions s'offrent à eux pour se déplacer [cf. figure n°35, page 324].

Les collégiens sont plus libres de leurs mouvements quand il s'agit des loisirs. Ainsi, ils peuvent privilégier la rapidité et le caractère agréable. Paradoxalement, cette plus grande autonomie trouve son justificatif dans l'absence de transports en commun pour les conduire

sur leur lieu de loisirs. Cette absence se comprend aisément en raison de la grande diversité des activités et de leur éclatement dans l'espace.

Certes, il existe toujours des contraintes puisque le recours à la voiture est bien souvent inévitable. Mais la bonne image de ce mode de transport auprès des collégiens peut leur faire oublier qu'ils n'ont pas le choix. La liberté n'est qu'une apparence puisque les jeunes sont souvent « obligés d'avoir recours au mode de transport qu'ils préfèrent », c'est-à-dire la voiture.

FIGURE n°35 : Les critères retenus pour le choix du mode de transport



GODEFROY Stéphane, 2005.

Des déplacements jugés agréables

On a pu observer que, dans la majorité des cas, les collégiens jugent leur parcours agréable (71,9%). Comme ces trajets sont plaisants, les élèves ne se sentent pas véritablement en danger, « hormis » 15,2% d'entre eux. Toutefois, il est possible de s'interroger sur la réalité du danger. Il ne s'agit que d'une perception, or nous avons vu que, en matière de sécurité, elle ne reflète pas la réalité : les collégiens trouvent la voiture moins dangereuse que les transports en commun, ce qui est contredit par le nombre de tués et de blessés sur les routes.

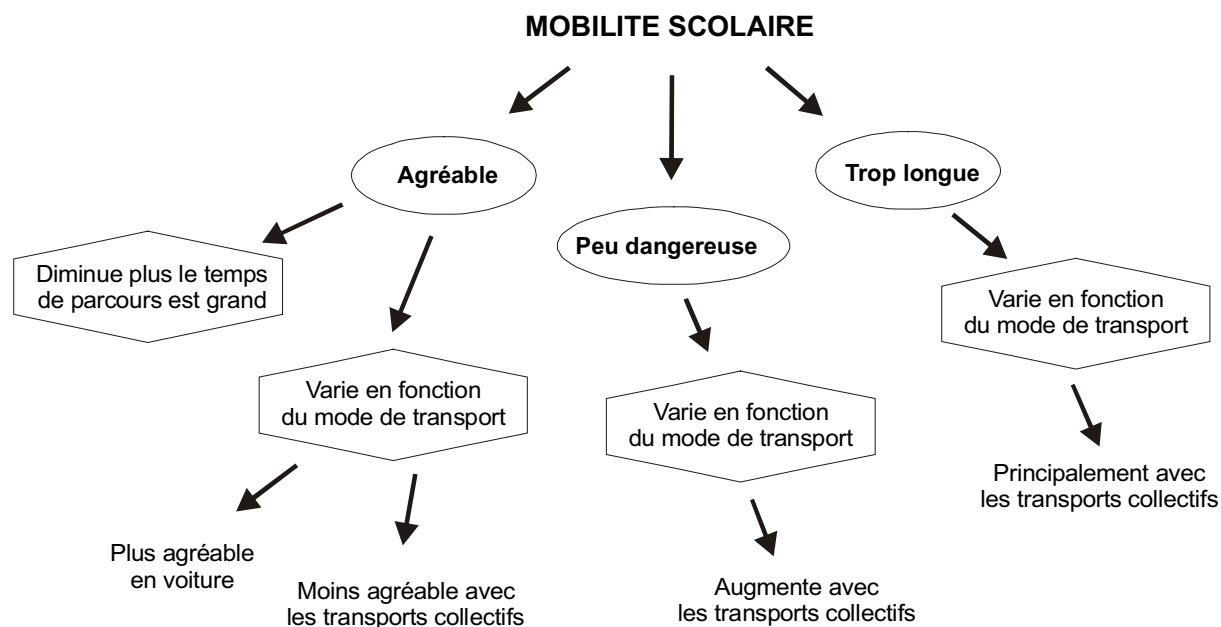
Le temps de parcours a également une répercussion sur la perception du trajet [cf. figure n°36, page 325]. Les enfants sont 81,6% à juger leur parcours agréable quand celui-ci est inférieur à 5 minutes mais ils ne sont plus que 67,2% dans le même cas quand le trajet dépasse 30 minutes. Nous avons d'ailleurs pu établir qu'en matière de temps de parcours, il existe un seuil qui se situe aux environs d'un quart d'heure, délai au-delà duquel la perception change fortement et devient beaucoup plus négative (trajet moins agréable et trop long).

Mais le temps n'est pas le seul paramètre à entrer en jeu, le mode de transport joue également un rôle dans la perception des trajets. Ainsi, la voiture semble être un mode de transport idéal (rapide, agréable, sûr) alors que le seul avantage des transports en commun, aux yeux des collégiens, est de se retrouver entre camarades. On peut se rendre compte qu'ils n'ont conscience ni de l'organisation, ni des budgets nécessaires à la mise en place et au fonctionnement de ce service. De même, il est peu probable qu'ils aient pensé à leur situation si ce service de transports en commun n'existait pas.

Nous pouvons donc conclure de cette étude que les transports en commun ne sont pas appréciés par les jeunes. Quand ils les empruntent, les collégiens les jugent un peu moins

agréables que la moyenne (70,8% contre 71,9%), plus dangereux (17,3% contre 15,2%) et bien plus longs (29,4% contre 22,9%).

FIGURE n°36 : La perception des déplacements des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

La forte influence du territoire sur les déplacements des collégiens

Le milieu de vie exerce une assez grande influence sur l'usage des transports en commun [cf. figure n°37, page 326]. En effet, plus de 50% des collégiens qui vivent en milieux périurbains et ruraux ont recours aux transports collectifs pour se rendre dans leur établissement scolaire alors qu'ils ne sont que 33% en milieu urbain. On peut expliquer ce fait par l'étendue des secteurs de recrutement des collèges qui est plus vaste dans les campagnes.

Cette influence du milieu se répercute sur l'utilisation de la voiture et sur la marche qui sont plus fortement employées en milieu urbain qu'ailleurs. La marche est la grande bénéficiaire de la « faible » utilisation des transports en commun en milieu urbain en raison de distances plus courtes à parcourir.

L'influence du territoire apparaît également dans le choix du mode de transport. Ainsi, un milieu urbain (CAPM) c'est la distance et la rapidité qui priment. En revanche, en milieu périurbain (Nord), les parents choisissent le mode de transport et en milieu rural (Aisne), les élèves disent ne pas avoir d'autres solutions que celle qu'ils utilisent (le plus souvent les transports en commun). Et, une fois encore, c'est la distance qui est à la base de ces différences.

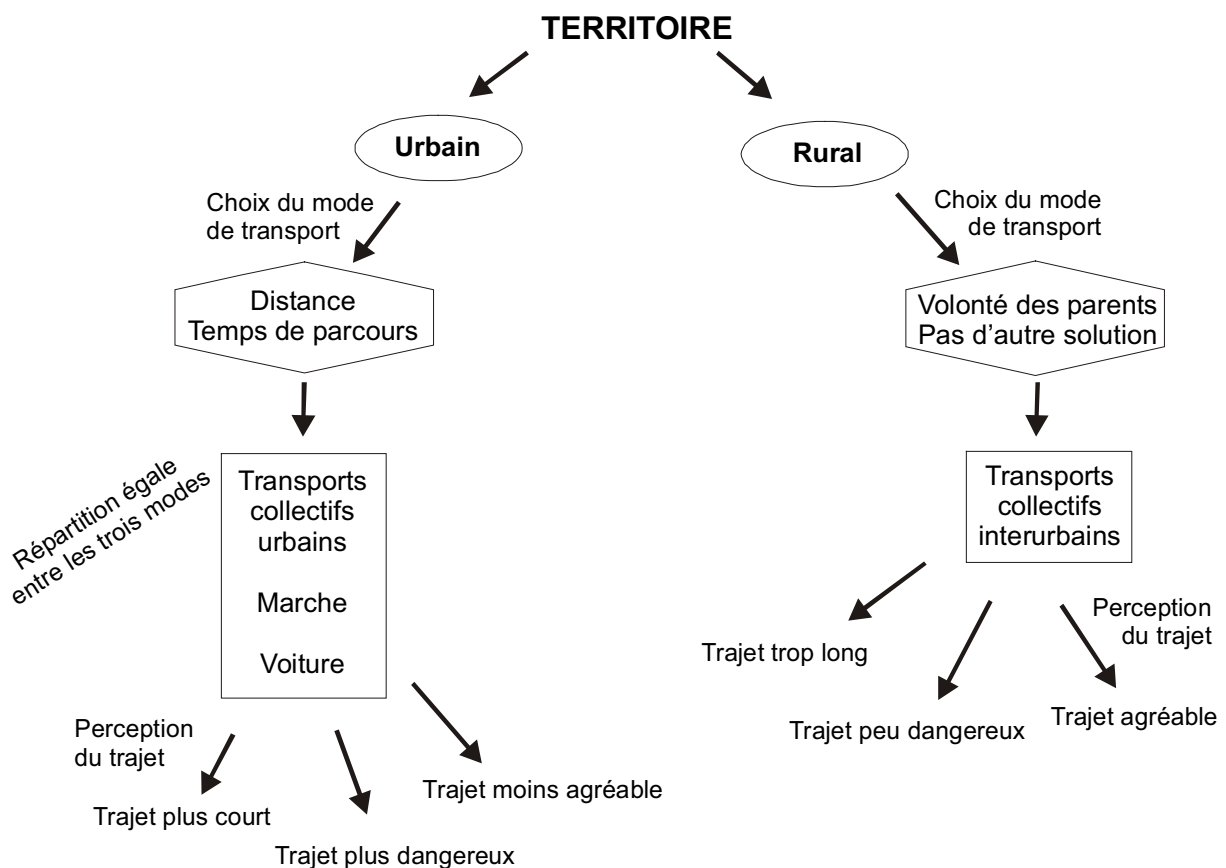
La distance et le temps de parcours sont des éléments déterminants en milieu urbain alors que pour les élèves qui ont recours à un ramassage scolaire, le choix se restreint et devient dans certains cas inexistant.

Le territoire a également des répercussions sur la perception du trajet. Ainsi, le degré d'urbanisation a une influence directe sur les temps de parcours. Il est évident que plus la zone est urbanisée, plus il y a de collèges et plus ces collèges sont proches les uns des autres.

La ruralité a donc un effet sur le temps de parcours. Celui-ci augmente quand le territoire est rural car les villages sont plus nombreux et plus espacés. Par conséquent, les distances à franchir sont plus grandes. Elles sont au maximum de l'ordre de 3 à 4 km en milieu urbain et très variables en milieu rural.

En revanche, pour ce qui est du caractère agréable ou dangereux du trajet, l'influence du territoire est faible. On remarque tout de même que les trajets sont moins agréables et plus dangereux en milieu urbain qu'en milieu rural. La circulation routière y est plus dense et cela augmente les risques.

FIGURE n°37 : L'influence du territoire sur les déplacements scolaires des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

En milieu urbain, les transports collectifs apparaissent moins agréables (51% dans la CAPM contre environ 70% dans l'Aisne et le Nord). Ceci est en lien direct avec le type de véhicule : debout dans les autobus et assis dans les autocars. Les élèves sont donc souvent installés plus confortablement en milieu rural mais en contrepartie, le trajet est plus long.

Au niveau de la perception de la dangerosité des transports en commun, on observe qu'il existe une réelle relation avec le degré d'urbanisation. Ainsi, les transports collectifs sont perçus comme plus dangereux dans la CAPM (20%) que dans le Nord (17%), fortement

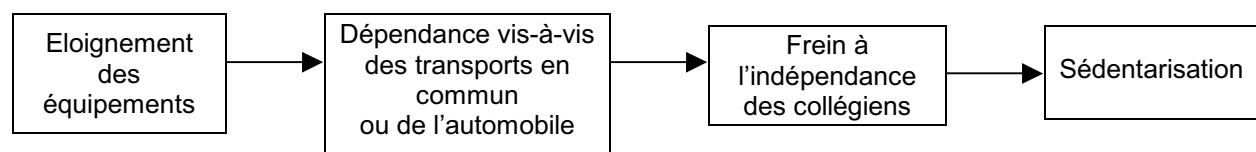
urbanisé, et que dans l'Aisne (13%). La ruralité semblerait être un gage de sécurité. Mais cela tient encore en partie à la nature des véhicules et aux conditions de circulation dans des milieux différents (nombreux arrêts et démarrages en ville, parfois de manière brusque).

Comme pour la perception du danger, la notion de temps semble liée à la nature du territoire. Plus la ruralité est forte, plus le temps passé dans les transports en commun paraît long aux élèves mais les distances sont plus grandes.

Nous avons également observé que l'éloignement des équipements (collège et loisirs) en milieu rural entraîne une dépendance des collégiens vis-à-vis des adultes. Celle-ci se traduit par le recours massif aux transports en commun pour se rendre au collège et à l'accompagnement en automobile pour les loisirs. La localisation résidentielle contribue, par conséquent, à une mobilité quotidienne dépendante ou indépendante de l'accompagnement d'un adulte.

Nous avons pu constater que la dépendance est souvent source de sédentarisation du mode de vie du collégien qui va renoncer à la pratique d'une activité en dehors de son domicile. Il est permis de se demander si cette absence d'activité physique et intellectuelle peut avoir, dans le futur, des conséquences sur la santé des collégiens [cf. figure n°38].

FIGURE n°38 : L'effet pervers de l'éloignement aux équipements



GODEFROY Stéphane, 2006.

Une mobilité qui évolue selon l'âge des collégiens

Si on compare l'évolution des modes de transport entre 11 et 16 ans, on remarque que la marche et la voiture ont une progression totalement opposée. La part de la voiture chute régulièrement mais fortement de 23% à 11 ans à 7,9% à 16 ans alors que celle de la marche ne cesse de progresser de 16,0% à 30,5% sur la même période.

L'âge a donc un rôle très important dans les pratiques modales des collégiens [cf. figure n°39, page 328]. Il nous est possible d'avancer plusieurs explications. Avec l'âge, les parents ressentent moins le besoin de protéger leurs enfants et par conséquent, ceux-ci peuvent devenir plus autonomes. Ce changement traduit également le passage de l'enfance à l'adolescence. Ainsi, au lieu de se déplacer en voiture, ils apprennent à se déplacer par eux-mêmes soit à pied soit grâce aux transports collectifs quand les distances à parcourir sont plus importantes.

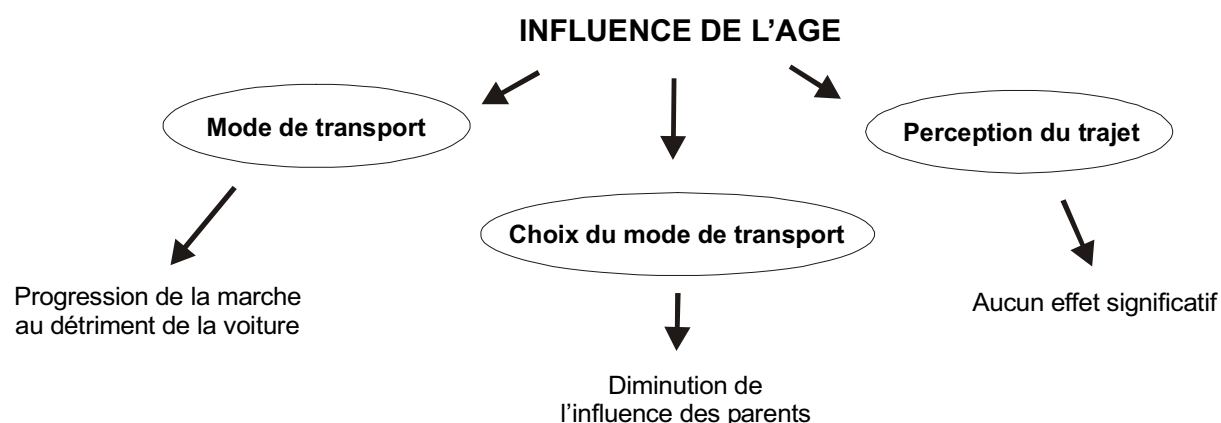
L'âge a également de l'importance dans l'évolution du choix du mode de transport. En effet, l'influence des parents tend à diminuer avec l'âge or c'est le principal critère de sélection du mode de transport pour aller au collège.

Le constat est le même pour les déplacements hors contexte scolaire. Les collégiens ont de moins en moins recours à la voiture et au vélo alors qu'ils sont de plus en plus nombreux à se tourner vers la marche pour se rendre sur leurs lieux récréatifs. Nous pouvons

donc observer l'autonomisation des collégiens, la répartition modale et les critères de choix du mode de transport étant étroitement liés à ce processus.

Il nous est également apparu qu'avec l'âge, les élèves sont de plus en plus exigeants vis-à-vis de leur mode de transport quel que soit ce dernier. En revanche, l'âge des élèves n'a pas d'incidence sur la perception du trajet : le caractère agréable reste constant et le caractère dangereux n'évolue pas.

FIGURE n°39 : L'influence de l'âge sur les déplacements des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

L'influence du sexe sur les déplacements des collégiens

Au terme de cette étude, on peut dire qu'il n'existe pas de réelles différences entre garçons et filles au niveau de l'utilisation des modes de transport. On peut juste constater que les filles sont plus protégées que ne le sont les garçons. Elles sont souvent accompagnées par les parents et se déplacent moins souvent à pied mais cela est peut-être un phénomène de société : les filles encourant davantage de risques que les garçons dans notre société. Par conséquent, les garçons bénéficient d'une plus grande liberté que les filles.

Seul le recours au vélo est vraiment différent. La fréquence d'utilisation est nettement plus élevée pour les garçons puisque 23,5% en font usage tous les jours contre seulement 5,9% des filles. Il nous faut peut-être nous replonger dans les clichés traditionnels : les garçons sont plus sportifs et ont de meilleures aptitudes physiques. Il est aussi possible d'avancer l'argument de la tenue vestimentaire des filles qui est parfois inadaptée à ce mode de transport.

Une perception négative au-delà de 15 minutes de temps de parcours

Plus de 60% des élèves mettent entre 5 et 30 minutes pour se rendre au collège (30,1% entre 5 et 15 minutes et 32,8% entre 15 et 30 minutes). Si l'on croise les données de ceux qui jugent le trajet trop long et leur temps de parcours, on observe que quel que soit le territoire, le temps pèse d'une manière négative sur le parcours. Nous avons d'ailleurs pu établir ce qui

semble être le « seuil de tolérance » des collégiens. En effet, au-delà de 15 minutes, ils sont nombreux à juger le trajet trop long (63,3%).

L'étude des temps de parcours nous a également permis de voir apparaître des différences territoriales. Selon que les élèves se situent en ville ou à la campagne, leur temps de parcours va se trouver sensiblement modifié. La densité plus forte des collèges en ville, les distances par conséquent plus courtes et la plus grande diversité des modes de transport à leur disposition sont à l'origine de disparités entre les collégiens. Plus la ruralité est forte, plus les temps de parcours s'allongent. Il existe donc une véritable inégalité entre les jeunes citadins et les jeunes ruraux dont la principale conséquence est le temps passé (perdu) à se déplacer. On voit ainsi que l'importance de la distance est incontestable mais le véritable facteur d'inégalité c'est surtout la notion de proximité qui peut varier en fonction du territoire [cf. figure n°40].

FIGURE n°40 : Les temps de parcours des collégiens pour se rendre à l'école



GODEFROY Stéphane, 2005.

C'est pourquoi nous voulions observer par nous-mêmes si les déplacements scolaires avaient une quelconque répercussion sur les résultats des collégiens bien que l'une des premières grandes enquêtes relatives aux critères de la réussite scolaire ait conclu que celle-ci était déterminée par la classe sociale. Certes, le temps consacré aux déplacements ne peut pas être employé pour faire les devoirs ou réviser les leçons (même si certains élèves en profitent pour le faire) mais rien ne nous permet d'affirmer que cela ait une quelconque incidence sur la scolarité des collégiens. Il nous semblait cependant digne d'intérêt de prendre en compte ce paramètre notamment le temps de parcours.

Un faible rôle du collège sur la structuration du territoire

Le territoire des collégiens ne dépend pas de la localisation de leur établissement scolaire mais de l'armature urbaine et du degré d'équipement des communes. En effet, ce sont les villes qui offrent aux « jeunes » le plus grand nombre d'activités sportives et culturelles.

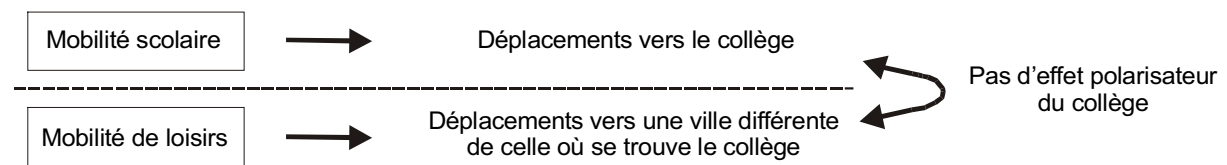
On constate une grande diversité des flux pour les loisirs. Celle-ci peut d'ailleurs s'expliquer par la multiplication des activités et par leur extrême dispersion dans l'espace.

Les collégiens vivent dans deux territoires différents selon qu'ils se placent dans la sphère de l'école ou dans celle des loisirs. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'ils délaissent systématiquement leur commune de scolarisation. Ils vont privilégier les villes les plus importantes pour leurs loisirs. Ainsi, plus la commune où se trouve le collège est grande et bien équipée, plus les élèves s'y vont et y restent pour pratiquer leurs activités extra-scolaires.

La présence du collège n'a donc que peu d'incidence sur leur choix. C'est la répartition des équipements qui dicte les déplacements des jeunes. Même si leur commune de

scolarisation est bien équipée, les collégiens préfèrent se diriger vers une commune encore plus importante, où le choix sera d'autant plus vaste [cf. figure n°41].

FIGURE n°41 : La structuration du territoire grâce à la mobilité des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

Il est donc très clair que si le collège polarise le territoire en période scolaire, il n'a que très peu d'influence sur les loisirs. Nous pouvons seulement supposer que cela change au niveau de la fréquentation des parents. Ces derniers s'arrêteront certainement dans la commune de scolarisation de leur enfant si elle leur offre un minimum de services. Ils profiteront par exemple des commerces qui se trouvent sur le chemin de l'école s'ils ont besoin de faire quelques courses. Mais ils peuvent encore plus facilement faire leur achat pendant qu'ils attendent leur enfant qui est en ville pour pratiquer une activité de loisirs.

MODELISATION DE LA MOBILITE DES COLLEGIENS

L'ensemble des données recueillies nous a permis de mieux connaître et de modéliser la mobilité des collégiens.

Quelle mobilité pour les collégiens ?

Nous avons tenté d'établir un modèle représentatif de la mobilité des collégiens. Ce modèle reprend toutes les caractéristiques que nous avons pu observer ou déduire de notre étude (modes de transport, choix de ce mode, territoire parcouru, évolution avec l'âge...) et peut s'appliquer à l'ensemble des jeunes de 11 à 16 ans, quel que soit le lieu où ils résident [cf. figure n°42, page 331]. Ce modèle sépare nettement les deux sphères de vie des collégiens : celle de l'école et celle des loisirs, deux mondes où pratiques et perceptions sont totalement différentes.

De plus, ce modèle intègre les évolutions liées aux caractéristiques territoriales (rural ou urbain, dans la commune de résidence ou en dehors) et à l'influence de l'âge (passage progressif de l'enfance à l'adolescence). Nous avons d'ailleurs pu établir pour ce dernier paramètre qu'il existe des changements importants à partir de 14 ans sur le plan de la perception et des pratiques. Il semblerait qu'à la différence de la sociologie où l'on admet que le passage de l'enfance à l'adolescence correspond à la puberté, en matière de déplacement, le seuil se situe à 14 ans.

Nous avons observé que les collégiens se déplacent majoritairement grâce aux transports collectifs pour les trajets scolaires et grâce à la voiture pour les activités de loisirs.

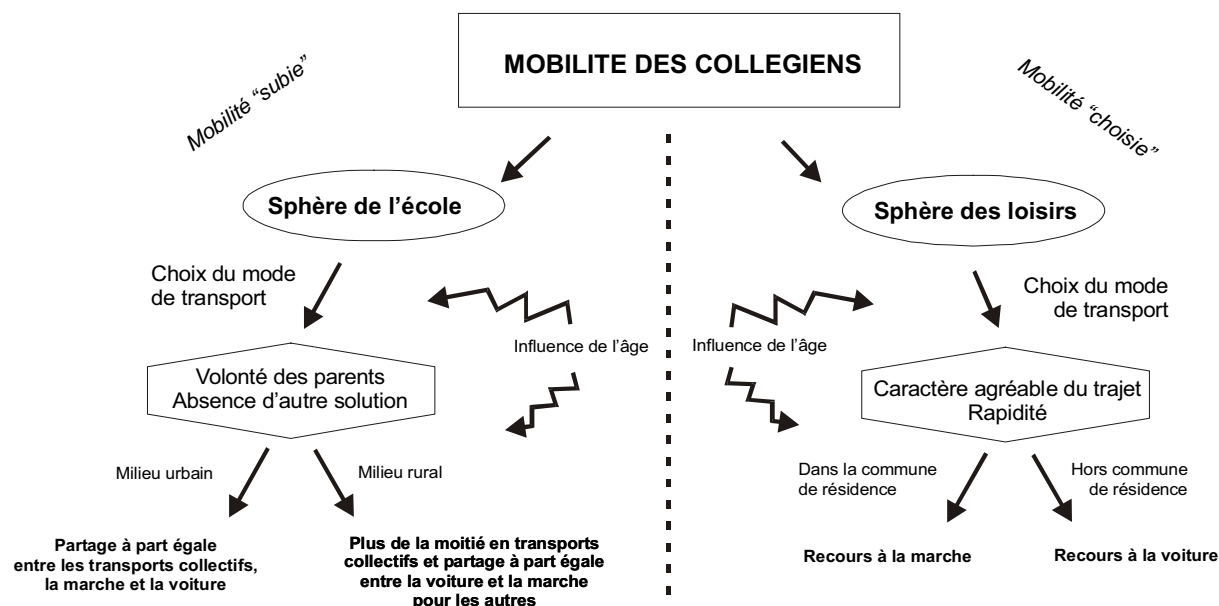
Par conséquent, il apparaît que la mobilité des collégiens est dépendante soit des transports en commun soit de l'accompagnement par un adulte en automobile. Toutefois, le recours à la voiture est choisie alors que les transports collectifs sont subis.

Ceci a des répercussions sur le perçu des déplacements et des modes de transport. La voiture apparaît comme un mode idéal, rapide, agréable et sûr alors que l'image des transports collectifs est négative : ils sont moins agréables, plus dangereux et trop lents.

L'âge est également un élément important dans la mobilité des collégiens puisqu'il va influencer sur les modes de transport utilisés (progression de la marche au détriment de la voiture). Le désir d'autonomie apparaît donc comme une donnée centrale de la mobilité des collégiens. D'ailleurs, avec l'âge, les parents laissent de plus en plus de liberté à leur enfant.

Et enfin, dernier paramètre à prendre en compte pour ce modèle, l'influence du territoire. Ce dernier se répercute sur les modes utilisés. En effet, les transports en commun sont très largement majoritaires en milieu rural, alors que la marche et la voiture dominent en milieu urbain. La rapidité et la distance dictent les choix en milieu urbain mais c'est sous la contrainte que se fait le choix du mode de transport en milieu rural. Au niveau de la perception, l'influence du territoire se fait également sentir puisque les trajets sont jugés trop longs en milieu rural mais en contrepartie, ils sont perçus comme étant moins agréables et plus dangereux en milieu urbain.

FIGURE n°42 : La mobilité des collégiens



GODEFROY Stéphane, 2005.

Nous pouvons donc conclure à une mobilité des collégiens qui est double aussi bien du point de vue des pratiques que des territoires parcourus. Cette dualité s'explique par le fait que les collégiens vivent dans deux mondes différents, celui de l'école et celui des activités extra-scolaires. Dans le dernier, la mobilité semble beaucoup moins contrainte.

Ces deux mondes semblent hermétiques mais il ne s'agit que d'une apparence car à l'intérieur de ces deux entités, les comportements des collégiens sont influencés par les

mêmes facteurs. Ainsi, quelles que soient les raisons du déplacement, la mobilité des collégiens varie en fonction de l'âge et surtout en fonction du milieu dans lequel ils résident.

LES ENJEUX DE LA MOBILITE DES COLLEGIENS

La voiture est le mode privilégié par les collégiens. En observant leurs pratiques en matière de déplacements récréatifs, on s'aperçoit qu'ils sont peu disposés à recourir à des modes alternatifs. En effet, l'automobile est le symbole de rapidité, de sécurité, de confort et surtout de ce qu'ils recherchent le plus, l'indépendance. Les collégiens ont tous l'objectif d'acquérir un jour une automobile afin de devenir totalement autonomes. Pour eux, l'accès à l'automobile est une étape naturelle dans le processus d'autonomisation. Par conséquent, il n'est pas étonnant qu'ils privilégient déjà ce mode de transport même s'ils n'en sont pas encore maîtres. Dans la réalité, les collégiens ne peuvent pas se passer de l'accompagnement automobile par les adultes pour leurs déplacements quotidiens. Comme l'écrit Jean-Pierre Orfeuil (2001, page 5), « la plupart des enfants ont aujourd'hui une expérience automobile sensible dès le berceau ». Ainsi, ce mode de transport fait partie intégrante de leur vie. Les collégiens ont, malgré leur jeune âge, déjà pris l'habitude de se déplacer grâce à l'automobile.

La puissance de l'automobile est renforcée par le peu d'attrance qu'exercent les modes alternatifs. Les transports en commun souffrent de leur image défavorable en raison des nombreuses contraintes qu'ils occasionnent : problèmes de parcours, de tarifs, d'horaires, de courtoisie des conducteurs, de temps d'attente, de manque de dessertes, de faiblesse de fréquence... De plus, les parents ne donnent pas l'exemple et ne peuvent pas donner l'habitude aux collégiens d'utiliser ce mode puisqu'ils ne le font pas eux-mêmes. Il s'agit pourtant d'un mode qui permet de parcourir des distances similaires à celle de la voiture et de s'affranchir de la tutelle des parents.

La marche et le vélo ont quant à eux une image positive mais ils nécessitent des conditions de sécurité qui ne sont pas toujours présentes (trottoirs, pistes cyclables...). De plus, les distances à parcourir sont une réelle barrière à la pratique de la marche ou du vélo, ce dernier étant synonyme de détente et de loisirs.

Par conséquent, les distances à franchir, l'absence d'infrastructure et la faiblesse de la desserte des lieux fréquentés par les collégiens excluent les quelques possibilités d'utiliser des modes alternatifs à l'automobile.

Afin de rétablir un équilibre entre ces différents modes de transport, il est nécessaire de réaliser des aménagements qui desservent les lieux fréquentés par les collégiens. Ainsi, si les pouvoirs publics souhaitent enrayer la croissance du « tout automobile », ils se doivent de réaliser des pistes cyclables fonctionnelles, des itinéraires pour les piétons qui soient sécurisés et utiles et des équipements qui soient accessibles en transports en commun. Au-delà de ces réalisations, il convient de sensibiliser et de responsabiliser les collégiens. Il faut les informer du coût de l'utilisation de l'automobile (économique, environnemental, effets néfastes sur la santé). Il est nécessaire de leur apprendre quelles sont les options disponibles en matière de transports alternatifs à l'automobile en insistant sur les bienfaits de la marche et du vélo sur la santé et en favorisant l'utilisation des transports en commun. En effet, dans la perspective du développement durable, ces démarches pourraient contribuer à l'adoption de comportements propices à la qualité de vie.

COMMENT APPROFONDIR LE SUJET ?

Cette étude nous a permis de mieux cerner la mobilité des collégiens et de mesurer les difficultés rencontrées par les collectivités pour enrayer le recours privilégié à l'automobile. Toutefois, notre travail a des limites.

Il serait désormais intéressant d'explorer de nouvelles pistes et de procéder à de nouvelles enquêtes. En effet, nous nous sommes concentrés, pour différentes raisons, sur la mobilité des collégiens. Il serait souhaitable de mener le même type d'enquête dans les écoles primaires et dans les lycées afin d'avoir une vision plus large de l'évolution de la mobilité, de 6 ans à 18 ans. Ceci permettrait de confirmer les tendances que nous avons vu se dessiner et peut-être de mieux comprendre les tenants et les aboutissants de cette évolution.

Il serait également appréciable de pouvoir comparer, sur la base d'une étude commune, la mobilité des parents avec celles de leurs enfants. En effet, nous avons constaté que les transports scolaires n'aboutissent pas à une polarisation du territoire en dehors du temps scolaire. L'effet n'est que temporaire. Il nous est apparu que les loisirs structurent davantage le territoire et sont générateurs de flux centralisés vers les villes les plus importantes. Ainsi, une étude comparée « parents – enfants » permettrait d'examiner si les pratiques des enfants suivent les habitudes familiales et si elles se calquent sur les activités des parents dans le bassin de vie. Par conséquent, on pourrait observer si une forme de déterminisme des pratiques des parents existe.

Nous avons vu que le collège n'a pas un véritable effet polarisateur sur le territoire. Il serait donc intéressant de chercher à déterminer si les loisirs et les habitudes inspirées par les parents ne structurent pas l'espace.

Nous pouvons également nous demander dans quelle mesure le mépris des adultes pour les transports collectifs influence le comportement des enfants. La gratuité peut-elle expliquer leur succès lors des déplacements scolaires et la désaffection de ce mode une fois qu'il convient de payer ?

De nouvelles questions s'offrent à nous et grandes sont les perspectives d'étude dans le domaine de la mobilité quotidienne des « jeunes ».

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX DE GEOGRAPHIE

BAILLY Antoine, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, collection U, 4^{ème} édition (1^{ère} édition de 1984), 2001, 333 pages.

BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 1993, 192 pages.

BAILLY Antoine ; FERRAS Robert, *Eléments d'épistémologie de la géographie*, Paris, Armand Colin, 1997, 191 pages.

BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise, *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, 1992, 1168 pages.

BARRET Ch., CHARVET JP., DUPUY G., SIVIGNON M., *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Liris, 2000, 191 pages.

BATAILLON Claude, *Pour la géographie*, Paris, Flammarion, 1999, 161 pages.

BAUD Pascal, BOURGEAT Serge et BRAS Catherine, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, collection Initial, 2^{ème} édition, 1998, 509 pages.

BAVOUX, Jean-Jacques, *La géographie. Objet, méthodes, débats*, Paris, Armand Colin, 2002, 239 pages.

BRUNET Roger, *Les mots de la géographie*, Paris, La Documentation Française, Reclus, 3^{ème} édition, 1998, 518 pages.

BRUNET Roger, FERRAS F. et THERY H., *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Paris, Reclus, 3^{ème} édition, 2001, 518 pages.

CHARVET Jean-Paul, SIVIGNON Michel, *Géographie humaine, questions et enjeux du monde contemporain*, Paris, A. Colin, 2002, 347 pages.

CIATTONI Annette, VEYRET Yvette (sous la direction de), *Les fondamentaux de la géographie*, Campus, Paris, A.Colin, 2003, 219 pages.

DOLLFUS Olivier, *L'espace géographique*, Paris, PUF. 128 pages.

GEORGE Pierre, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Puf, 1990 (1^{ère} édition : 1970), 510 pages.

LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 pages.

MARCONIS Robert, *Introduction à la géographie*, Paris, Armand Colin, 2000, 234 pages.

MERLIN Pierre, *Géographie humaine*, Paris, Puf Fondamental, 1997, 576 pages.

NOIN Daniel, *L'espace français*, 6^{ème} édition, Armand Colin, Paris, 1993, 257 pages.

RETAILLE Denis, *Le monde du géographe*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, 288 pages.

GEOGRAPHIE DES TRANSPORTS ET MOBILITE

Ouvrages

BASSAND Michel et BRULHARDT Marie-Claude, *Mobilité spatiale : bilan et analyse des recherches Suisse*, Georgi St-Saphorin, 1980, 300 pages.

BASSAND Michel et LALIVE D'EPINAY Christian, *Loisirs, vacances et mobilité spatiale*, Université de Genève/DFTCE, Genève et Berne, 1976, 388 pages.

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent et ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005, 232 pages.

BELLANGER François, DEVOS Michel, *Planète nomade*, Editions de l'Aube, 1997, 162 pages.

BELLANGER François, MARZLOFF Bruno, *Transit : les lieux et les temps de la mobilité*, Paris, édition de l'aube / média mundi, 1996, 314 pages.

BELLANGER François, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, *Eléments pour une prospective de la mobilité*, Centre de recherche Espace Transports Environnement et Institutions Locales, Université de Paris XII, Octobre 2000, 65 pages.

BERTHELOT J.-M. (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, 1996, 157 pages.

BIDAULT Jean-Maurice, JALLAGEAS Maurice, *Transport public de voyageurs, Qualité de service*, Afnor, St-Denis La Plaine, 2002, 122 pages.

BONDUELLE Yves, *Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs par autocars*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Rapport n°2005-0056-01, mars 2005, 206 pages

CERTU, *Les modes de transports collectifs urbains, Eléments de choix par une approche globale des systèmes*, Transport et Mobilité, Lyon, 2004, 195 pages.

CERTU, *La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport*, , Collection Références Transports publics, juillet 1998, 251 pages.

CERTU, *Le transport par autocar, vue d'ensemble*, 1998, 112 pages.

CERTU, *L'enquête ménages déplacements « méthode standard »*, Transport et Mobilité, Lyon, octobre 1998, 295 pages.

CERTU / CETE de l'Ouest, *Mobilité et exclusion : éléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique*, rapport d'étude, 1998, 71 pages.

DAMIEN Marie-Madeleine, *Transport et logistique, Aide mémoire*, Dunod, Paris, 2001, 477 pages.

DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris, 1999, 162 pages.

DUTHION Brice, GELBMANN-ZIV Beatrice, GUYON Gérard, *Transport collectif interurbain de voyageurs : approche terrestre*, Celse, Paris, 2000, 128 pages.

GARCON Anne-Françoise (sous la direction de), *L'automobile : son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1998, 164 pages.

GERONDEAU Christian, *Le transport en France : quelques vérités bonnes à dire*, Transports Actualités, Paris, 1993, 328 pages.

GUYON Gérard, *Transport collectif urbain de voyageurs : évolution, technique et organisation*, Celse, Paris, 2000, 148 pages.

IFRESI, *Recherche documentaire sur la monétarisation de certains effets externes des transports en milieu urbain : effets de coupures, effets sur l'affectation des espaces publics, effets sur les paysages*, juin 1999, 98 pages.

HAUMONT Antoine, LASSAVE Pierre, *Mobilités spatiales : une question de société*, L'Harmattan, Paris, 2001, 195 pages.

INRETS, *Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des français*, La Documentation Française, Paris, 1989, 293 pages.

KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert, *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, 378 pages.

KAUFMANN Vincent, *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, 2001 Plus, n° 48, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Série synthèses et recherches, juin 1999, 64 pages.

KNAFOU Rémy (sous la direction de), *La planète nomade : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin, 1998, 252 pages.

MAFFRE Joëlle, VOLATIER Jean-Luc, *Profils globaux de mobilité : La mobilité globale des français en 1982 et 1994*, Crédoc, Collection des rapports n° 203, août 1999, 130 pages.

MERENNE Emile, *Géographie des transports*, Paris, Nathan, 1995, 192 pages.

MERLIN Pierre, *Les transports en France*, La Documentation Française, Paris, 1994, 176 pages.

MERLIN Pierre, *Les transports urbains*, Presses Universitaires de France, Collection Que Sais-je ?, Paris, 1992, 128 pages.

MERLIN Pierre, *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, Paris, 1991, 480 pages.

Ministère de l'Équipement et des transports, *Mémento de statistiques des transports, résultats 2002*, direction des affaires économiques et internationales, Paris, août 2004, 246 pages.

OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Presses Universitaires de Rennes, 2000, 182 pages.

ORFEUIL Jean Pierre, *Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France* dans DUREAU Françoise, LEVY Jean-Pierre, *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, 2004, 411 pages.

ORFEUIL Jean Pierre (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, Collection Bibliothèque des territoires, 2003, 181 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre, *L'évolution de la mobilité quotidienne, Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse INRETS n°37, novembre 2000, 146 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre, *Je suis l'automobile*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1994, 96 pages.

REICHMAN Shalom, *Les transports : servitude ou liberté ?*, Collection Espace et Liberté, Paris, Presses Universitaires de France, 1983, 197 pages.

THUMERELLE Jean-Pierre, *Peuples en mouvement : la mobilité spatiale des populations*, Paris, Sedes, 1986, 325 pages.

WEIL Marc, *Ville et automobile*, Paris: Descarte et Cie, 2002, 140 pages.

WOLKOWITSCH Maurice, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, collection Cursus, 1992, 191 pages.

Articles et revues

Annales de recherche urbaine, *Mobilité*, n°59-60, juin / septembre-1993.

BASSAND M. et BRÜLHARDT M-C., *La mobilité spatiale en tant que système*, dans *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, volume 3, 1981, pages 505 à 519.

BASSAND M. et KAUFMANN V., *Mobilité quotidienne et pratiques modales : esquisse théorique* dans *Revue Suisse de Sociologie*, volume 20/2, 1994, pages 355 à 370.

BERROIR S., CATTAN N., SAINT-JULIEN Th., *Polarisation des déplacements et formes de peuplement* dans PUMAIN Denise, GODARD Francis, COURGEAU Cyril, *Données urbaines*, Paris, Anthropos, 1996, p. 301-311.

BIEBER Alain, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, *Prospective de la mobilité quotidienne*, dans *Circuler demain*, DATAR, éditions de l'Aube, 1993, pages 157 à 184.

BONERANDI Emmanuelle, *De la mobilité en géographie*, *Géoconfluences*, sur <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>, 2004.

BONNET Michel, *L'automobile quotidienne : mythes et réalités* dans *L'automobile et la mobilité des français* (Ministère des Transports), Paris, La documentation française, 1980, pages 199 à 214.

BONVALET Catherine et BRUN Jacques, *Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France*, dans LEVY Jean-Pierre et DUREAU Françoise (dir.), *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, 2002, pages 15 à 64.

Centre de Prospective et de Veille Scientifique, *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, 2001 Plus, n°48, juin 1999, 57 pages.

DAEI – SES, *Les transports par autocars en 2002*, novembre 2003, 62 pages.

DE WENDEN Catherine, *Un essai de typologie des nouvelles mobilités*, *Hommes et Migrations*, n°1233, septembre-octobre 2001, pages 4 à 12.

Espace, Populations, Sociétés, Les mobilités, n°1999 – 2.

FUTURIBLES, *Etude rétrospective et prospective des évolutions de la société française (1950-2030)* sur <http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr>

GALLEZ Caroline, ORFEUIL Jean-Pierre, *Dis moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces* dans PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore, *Données urbaines 2*, Anthropos, 1998, pages 157 à 164.

GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., POLACCHINI R., *L'évolution de la mobilité quotidienne : croissance ou réduction des disparités ?*, *Recherche Transports Sécurité*, n° 56, 1997, pages 27 à 42.

GASCON Marie-Odile, *Les évolutions de la mobilité en France et en Europe*, CERTU, département Mobilité, groupe « observation de la mobilité », décembre 2001 sur http://www.cityshelter.org/13_mobil/34tend.htm

GINGUENE Aurélie, ZEMZOUMI Myriam, *Attitudes et opinions vis-à-vis des modes de transport : comment susciter un report modal ?*, Séminaire de méthode 11 mars 2004, 14 pages.

HILAL Mohamed, SENCEBE Yannick, *Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine : Espaces modes d'emploi*, *Espaces et sociétés* 108-109, 2002, pages 133 à 153.

KAUFMANN Vincent, *Repenser l'offre de transport à partir de la mobilité*, dans KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert (dir.), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, pages 64 à 70.

KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Lausanne, octobre 2004, 10 pages.

KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, JOYE Dominique, *Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport, De la sociologie des usagers à l'aménagement des interfaces*, Berne, Programme National de Recherche PNR41, 2000, 178 pages + annexes.

LAFONT Hubert, *A propos de « Nomades et Vagabonds »* dans KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert (dir.), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, pages 339 à 343.

LE BRETON Eric, *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*, Note de recherche pour l'Institut pour la Ville en mouvement - PSA Peugeot - Citroën et Abeille Aide et Entraide, mars 2002, 5 pages.

LONZA Laura, HERNANDEZ Hector, *Un cadre analytique pour évaluer la durabilité de la mobilité urbaine*, dans IPTS Report, n° 46, juillet 2000, pages 5 à 13.

MADRE J.-L. et MAFFRE J., *La mobilité des résidents français : panorama général et évolution*, INRETS, Recherche Transports Sécurité, n° 56, juillet/ septembre 1997, pages 9 à 26.

MARZLOFF Bruno, *On a ouvert la boîte de Pandore de la mobilité* dans KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert (dir.), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, pages 25 à 29.

MARZLOFF Bruno, *La mobilité, c'est la mobilisation des activités* dans KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert (dir.), *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-RATP, 2004, pages 54 à 58.

MASSOT Marie-Hélène, *Comportements de mobilité : modèles dominants et éclatement des modèles* dans *Le Courrier du CNRS*, n°82, spécial Villes, 1994, pages 122 à 124.

MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, *La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale*, Centre de Recherche Espace Transport Environnement et Institutions Locales, 2005, 16 pages.

MENERAULT P., *Les transports collectifs urbains forment-ils vraiment un réseau ?*, Transports Urbains, n° 73, 1991, pages 5 à 11.

ORFEUIL Jean-Pierre, *Les sens de la mobilité* dans SEGAUD M., BRUN J., DRIANT J-C. (sous la direction de), Dictionnaire de l'habitat et du logement, Paris, Armand Colin, 2002, pages 300 à 304.

ORFEUIL Jean-Pierre, *La mobilité dans le monde*, Centre de Recherche Espace Transport Environnement et Institutions Locales, 2002, 11 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre, *L'automobilité, entre autonomie et servitude volontaire*, Les cahiers de médiologie, n°10, 2001, pages 1 à 9.

ORFEUIL J-P., *L'analyse de la mobilité* dans Le courrier du CNRS n° 81, Paris, 1994, pages 69 à 70.

ORHAN Jean-Marc, *Les déplacements quotidiens dans 50 villes*, dans PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore, Données urbaines 2, Anthropos, 1998, pages 73 à 83.

PETIT Jérôme, *Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains*, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 43/2003, Pages 35 à 58.

PIOT Jean-Yves, *Réseau et quotidienneté, accessibilité d'un établissement scolaire, les élèves analysent et proposent*, Mappemonde 79, 3-2005, 17 pages.

URRY John, SHELLER Mimi, *Le nouveau paradigme de la mobilité* dans KAPLAN Daniel, LAFONT Hubert (dir), Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités, Paris, FING-RATP, 2004, pages 30 à 36.

VALLES Vincent, *Le profil des migrations selon l'âge des populations* dans PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore, Données urbaines 2, Paris, Anthropos, 1998, pages 365 à 374.

WACHTER Serge, *Les mutations de l'accessibilité : risques et chances pour les politiques d'aménagement*, CPVS n°15, octobre 2001, 24 pages.

Actes de colloques

ORFEUIL Jean-Pierre, *Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France*, Séminaire mobilité de LOUEST, publié chez l'Harmattan, 2004, 25 pages.

PERRIN E., *Les politiques de déplacement au cœur de la régénération urbaine : évolution des procédures, des infrastructures et place de l'automobile* dans FREVILLE, Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine, colloque des 16 et 17 mars 2001, avril 2001, 384 pages.

MOBILITE ET TERRITOIRE

Ouvrages

BAILLY Jean Paul, HEURGON Edith, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Conseil National des Transports, L'Aube Edition, Géménos, 2001, 222 pages.

BERROIR S., CATTAN N., SAINT-JULIEN Th., *Polarisation des déplacements et formes de peuplement* dans Pumain D., Godard F., *Données urbaines*, Paris, Anthropos, 1996, pages 301 à 311.

BONNET Michel et DESJEUX Dominique, *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, 224 pages.

CERTU, Ministère de l'Équipement, *Plans de Déplacements Urbain*, Guide, Paris, 1996, 264 pages.

Délégation Interministérielle à la Ville, *Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville*, La Plaine Saint Denis, 1993, 35 pages.

DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, collection villes, Anthropos Economica, Paris, 1995, 216 pages.

GUIDEZ Jean-Marie, JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Aubervilliers, La documentation française, 2001, 172 pages.

JEMELIN Christophe, PFISTER-GIAUQUE Barbara et VODOZ Luc (dir.), *Les territoires de la mobilité : L'aire du temps*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Collection: Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT), 2004, 398 pages.

KAUFMANN Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2000, 252 pages.

MONTULET Bertrand, *Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités*, L'Harmattan, Paris, 1998, 220 pages.

OFFNER Jean-Marc, *Réseaux, territoires et organisation sociale*, Problèmes politiques et sociaux, Paris, La documentation française, 1994, 60 pages.

OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise (dir.), *Réseaux et territoires - significations croisées*, Paris, Editions de l'aube, 1996, 281 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre, *Mobilités et inégalités dans l'aptitude à la pratique des territoires*, Centre de Recherche Espace Transport Environnement et Institutions Locales, 2005, 10 pages.

PLASSARD François, *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française / Predit, 2003, 104 pages.

REMY J., *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*, dans HIRSCHHORN M., BERTHELOT J.M. (dir.), *Mobilités et ancrages - vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, 1996, pages 135 à 153.

TARRIUS A., *Pour une offre opportune de transports en commun dans une conurbation de villes moyennes: une approche sociologique* dans *Transports urbains* n° 62, 1998, pages 27 à 30.

Articles et revues

ANDAN O., *Mobilité résidentielle et transports en milieu périurbains* dans DUHEM B. et al., *Ville et transports - Actes du séminaire*, tome 2, Plan Urbain, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, 1994, pages 159 à 168.

BIEBER A. et ORFEUIL J.-P., *La mobilité urbaine et sa régulation : quelques comparaisons internationales*, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, 1993, pages 126 à 139.

CAPM, *Plan de Déplacements Urbains du Pays de Montbéliard 2000-2006*, octobre 2000, 64 pages.

HUBERT Jean-Paul, *Mobilité urbaine, périurbaine, rurale en Belgique : où sont les différences ?*, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°45, 2004, pages 83-99.

KAUFMANN Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, *Science – Technique – Sociale*, Lausanne, 2000, 252 pages.

LEVY Jacques, *Les nouveaux espaces de la mobilité* dans Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000, pages 155 à 170.

OFFNER Jean-Marc, *Les « effets structurants » du transport : mythe politique mystification scientifique*, *Espace géographique* n°3, 1993, pages 233 à 242.

WIEL M., *Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales*, *Espace, Populations, Sociétés*, n° 2, 1999, pages 187 à 194.

MOBILITE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Ouvrages

ADEME, Centre de Prospective de la DRAST et INRETS, *Se déplacer au quotidien dans 30 ans, Eléments pour un débat*, Actes du colloque organisé par l'ADEME, le Centre de Prospective de la DRAST et l'INRETS les 22 et 23 mars 1994 à Paris, La Documentation Française, Paris, 1995, 234 pages.

BONNAFOUS Alain, (rapport du groupe de travail présidé par), *Les transports et l'environnement, vers un nouvel équilibre*, Rapporteurs : BRUN Gérard, NICOLAS Jean-Pierre, La Documentation Française, CNT Conseil National des Transports, Paris, 1999, 175 pages.

BONNAFOUS Alain, PLASSARD François et VULIN Bénédicte (dirigé par), *Circuler demain*, DATAR, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1993, 191 pages.

CARRÉ Jean-René, MIGNOT Corinne, *Écomobilité : Les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller..., éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine*, Transport recherche innovation, mai 2003, Résultats des recherches menées dans le cadre du PREDIT II (1996-2002), 77 pages.

CANIAUX Michel, *Une autre culture des déplacements, Pour un transport intelligent et humain*, L'Harmattan, Paris, 1996, 222 pages.

COHEN DE LARA Michel, DRON Dominique, *Pour une politique soutenable des transports*, Cellule de prospective et stratégie, rapport au ministre de l'environnement, La Documentation Française, Paris, 1995, 328 pages.

COLLECTIF, *Se déplacer au quotidien dans trente ans : éléments pour un débat*, Paris, La documentation française, 1995, 234 pages.

DRON Dominique, LARA Michel, *Pour une politique soutenable des transports*, La Documentation Française, Paris, 1995, 324 pages.

GUIDEZ Jean-Marie, JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, *Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ?*, CERTU, Rapport de recherche 148, mars 2000, 164 pages.

HECQ Walter (sous la direction de), *Mobilité durable en région bruxelloise : Analyse des impacts sur l'environnement – Evaluation des externalités physiques et monétaires*, Centre d'études économiques et sociales de l'environnement, Université libre de Bruxelles, Bruxelles, Août 2001, 92 pages.

HERAN Frédéric, *Transports en milieu urbains : les effets externes négligés*, La Documentation Française, PREDIT, Transport Recherche Innovation, Paris, 2000, 117 pages.

HOURCADE Jean, *Quelle mobilité pour demain : un autre regard sur les transports*, Paris, Les presses de l'Institut du transport aérien, 1996, 160 pages.

JOUNOT Alain, *Le développement durable, 100 questions pour comprendre et agir*, Afnor, St-Denis La Plaine, 2004, 156 pages.

MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, *Penser les mobilités de demain : essai de clairvoyance prospective*, Centre de Recherche Espace Transport Environnement et Institutions Locales, 2005, 16 pages.

ROBERT Marcel, *Pour en finir avec la société de l'Automobile*, CarFree, 2005, 53 pages.

Articles et revues

CARRE J.-R., *La bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage*, dans Recherche Transports Sécurité, n° 49, Paris, Dunod, 1995, pages 19 à 34.

Institut pour la ville en mouvement, *Se déplacer en ville quand on a entre 10 et 13 ans*. Dossier de Presse, 25 septembre 2001.

Le Pays, « Génération vélo », article du 4 mai 2002.

Ma planète, *La mobilité à l'heure des choix*, Dossier « Les transports / La mobilité », novembre-décembre 1997, 11 pages.

THEYS Jacques, *Développement durable, villes et territoires : innover et décroisonner pour anticiper les ruptures*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, janvier 2000, n° 13, 126 pages.

Actes de colloques

CARRE Jean-René, HERAN Frederic, JULIEN Arantxa, MADRE Jean-Loup, PAPON Francis, SEBBAN Annie-Claude, *Ecomobilité*, Actes du séminaire Prospective de la Mobilité dans les Métropoles, 20 mars 2000, 225 pages.

WEIL Marc, *Quelle organisation de la mobilité est-elle compatible avec un développement plus durable de la ville ?*, Mobilité & développement durable urbain, Conférence donnée le 23 Septembre 2005 à Rennes, 15 pages.

MOBILITE ET JEUNESSE

Ouvrages

CERTU, *La gratuité du transport scolaire*, novembre 1995, 36 pages.

DARMON Olivier, *Le transport des scolaires : approche technique, organisationnelle et juridique*, Editions du Puits Fleuri, Celse, Collection Cibles, Paris, 2005, 348 pages.

FLAMM Michael, KAUFMANN Vincent, *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*, Recherche réalisée à l'intention de la CNAF et de l'Institut pour la Ville en Mouvement, Rapport de recherche du 2 décembre 2002, 62 pages.

Articles et revues

ANATEEP, *Transports scolaires, éducatifs et culturels*, n°136, Paris, 1^{er} trimestre 2002, 30 pages.

Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public, *La sécurité des transports scolaire en Europe*, 1998, 25 pages.

Conférence européenne des Ministres des Transports, *Résolution n°51 sur les transports scolaires*, 2^{ème} révision, 1984.

Conseil économique et social des Pays de la Loire, *Les jeunes et les transports collectifs régionaux*, 2001, 57 pages.

DEPEAU Sandrine, *Les trajets commentés : une manière d'appréhender la mobilité des enfants*, dans LEGENDRE Alain (dir.), *Développement des pratiques urbaines au cours de l'enfance : l'apport des nouvelles technologies dans l'analyse spatiale de la mobilité et de l'usage des espaces publics*, CNRS, université Paris 5, Laboratoire de Psychologie environnementale, 2005, pages 68 à 92

DEPEAU Sandrine, RAMADIER Thierry, *Les Trajets Domicile-Ecole en Milieux Urbains : Quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans ?*, *Psychologie et Société*, 8, 2005, pages 81 à 112.

DEPEAU Sandrine, RAMADIER Thierry, COLBEAU-JUSTIN Ludvina, *Incidences comportementales des fonctions du risque chez les jeunes motocyclistes*, *Recherche Transports et Sécurité*, 87, 2005, pages 129 à 145

DE SINGLY François, *La « liberté de circulation » : un droit aussi de la jeunesse*, *Recherche et prévisions*, n°67, 2002, pages 21 à 36.

Actes de colloques

BUFFET Laurence, *La mobilité dans l'espace urbain des jeunes des quartiers défavorisés, un révélateur d'inégalités pour l'insertion dans la société ?*, Communication présentée aux « premières rencontres jeunes et sociétés en Europe et autour de la méditerranée », Marseille 22-23 et 24 octobre 2003.

TERRITOIRE ET ZONAGE DE L'ESPACE

Ouvrages

AURAY J-P., BAILLY A., DERYCKE P-H., HURIOT J-M. (sous la direction de), *Encyclopédie d'économie spatiale*, Economica, Paris, 1994.

BARD Christine, *Le genre des territoires : masculin, féminin, neutre*, Angers, Presses de l'Université d'Angers, 2004, 348 pages.

BAVOUX J.J., CHAPUIS R., DELMER S., MANNONE V., PASSEGUE S., VOLPOET P., *Introduction à l'analyse spatiale*, Synthèse, A. Colin, 2003, 95 pages.

BENOIT Jean-Marc, BENOIT Philippe et PUCCI Daniel, *La France à 20 minutes. La révolution de la proximité*, Paris, Belin, 2002, 271 pages.

BLANC M., HILAL M., PERRIER-CORNET P., SCHMITT B., *Les campagnes et leurs villes*, Collection Contours et Caractères, Paris, INSEE, 1998, 203 pages.

BONNEMAISON Joël, CAMBRESY Luc, QUINTY-BOURGEOIS Laurence (dir.), *Le territoire, lien ou frontière ?*, Collection Géographie et Cultures, L'harmattan, Paris, 1999, tomes 1 et 2, 315 et 266 pages.

Commissariat général au Plan, *Actualisation du zonage en aires urbaines et de son complément rural : Définitions, résultats, analyse critique*, Instance d'évaluation des politiques de développement rural, 36 pages + annexes.

DI MEO Guy, *Géographie sociale et territoires*, Nathan, Collection « Fac. Géographie », Paris, 1998, 317 pages.

DI MEO Guy, *Les territoires du quotidien*, L'harmattan, Paris, 1996, 208 pages.

FREMONT Armand, *La région, espace vécu*, 2^{ème} édition, Flammarion, Paris, 1999, 288 pages

GUIGOU J.-L., *Une ambition pour le territoire : aménager l'espace et le temps*, Editions de l'Aube, Paris, 1995, 136 pages.

INSEE, *Structuration de l'espace rural: une approche par les bassins de vie*, Rapport de l'INSEE à la DATAR, Paris, 111 pages + annexes.

LE BRETON Eric, *Les épreuves de la dispersion: recherche exploratoire sur les expériences individuelles de la société dispersée*, Mobilité, Territoires et Développement Durable, PREDIT, 2004, 170 pages.

MASSOT Marie-Hélène et al., *Espaces de vie, espaces de travail : 15 ans d'évolution*, rapport INRETS, juillet 1995, 114 pages.

MONOD Jérôme, CASTELBAJAC Philippe, *L'aménagement du territoire*, PUF, Que sais-je ?, 1994, 127 pages.

MONTULET Bertrand, *Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités*, L'Harmattan, 1998, 220 pages.

OBADIA Alain (sous la direction de), *Entreprendre la ville Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1997, 462 pages.

PIVETEAU Jean-Luc, *Temps du territoire : continuités et ruptures dans la relation de l'homme à l'espace*, Genève, éditions Zoé, 1995, 265 pages.

SCHMITT Bertrand & al., *Les campagnes et leurs villes*, INSEE-INRA, collection Contours et caractères, Collection Contours et Caractères, Paris, INSEE, 1998, 203 pages.

TERRIER Christophe, *Des territoires à vivre*, dans BENOIT Jean Marc, BENOIT Philippe, PUCCI Daniel, « La France à vingt minutes (et plus), la révolution de la proximité », 43 entretiens, Paris, Belin, 2002, 271 pages

Articles et revues

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard, *Chiffres clés du Pays de Montbéliard*, décembre 2002, 115 pages.

AMBIAUD E. et BLANC M., *Les bassins de vie des bourgs et des petites villes: une économie résidentielle et souvent industrielle*, Insee Première, avril 2004, 4 pages.

BEAUCIRE Francis, CALZADA Christian, CHALONGE Ludovic, LE BLANC Francis, *Transition urbaine et zonages*, Notes de synthèses du SES, n°151, janvier-février 2004, 10 pages.

BLANC Michel, *Ruralité : diversité des approches* dans *Économie rurale*, n° 242, décembre 1997, pages 5 à 12.

BONNEMAISON Joël, *Voyage autour du territoire*, *L'espace géographique*, 10, 4, 1981, pages 249 à 262.

CHAMUSSY H., *Le territoire, notion heuristique ou concept opératoire ?* dans BERNARDY Michel et DEBARBIEUX Bernard, *Le territoire en sciences sociales : approches disciplinaires et pratiques de laboratoires*, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes, 2003, pages 167 à 182.

DEBARBIEUX Bernard, *Le territoire : histoires en deux langues*, dans CHIVALLON Christine, RAGOUEZ Pascal et SAMERS Michael (dir.), *Discours scientifiques et contextes culturels : Géographies françaises et britanniques à l'épreuve postmoderne*, Bordeaux, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1999, pages 33 à 46.

ELISSALDE B., *Une géographie des territoires*, *L'Information Géographique*, 66, 3, 2002, pages 193 à 205.

Géographie et Cultures, « *Le territoire* », numéro spécial, 1996.

HANCOCK Claire, *L'idéologie du territoire en géographie : incursions féminines dans une discipline masculiniste*, in Bard Christine (dir.), *Le genre des territoires : masculin, féminin, neutre.*, Angers, Presses de l'Université d'Angers, 2004, pages 165 à 174.

HILAL M., *Polarisation du territoire : le rôle des emplois et des équipements*, *Inra Sciences Sociales*, 2003, 4 pages.

INSEE, *Les zonages : enjeux et méthodes*, *INSEE Méthodes* n°83, décembre 1998.

LE GLEAU Jean Pierre, *Quelques précisions sur des concepts flous* dans *Inter-Régions*, n°175, 1994.

LE JEANNIC Thomas et VIDALENC Joëlle, *Pôles urbains et périurbanisation : le zonage en aires urbaines*, *INSEE Première*, n° 516, avril 1997.

LE JEANNIC Thomas, *La délimitation des nouvelles aires urbaines* dans PUMAIN Denise et GODARD Francis (sous la dir. de) « *Données Urbaines* », Paris, Anthropos, 1996, pages 165-172.

MASSOT Marie-Hélène, *Espaces de vie, espaces de travail* dans PUMAIN Denise, MATTEI Marie-Flore, *Données urbaines 2*, Anthropos, 1998, pages 147 à 156.

TERRIER Christophe, *Rural où sont tes frontières* dans *Economie Lorraine*, n°33, mars 1985.

JEUNESSE ET EDUCATION

Ouvrages

ALPES Yves, CHAMPOLLION Pierre, FROMAJOUX Renée-Claude, POIREY Jean-Louis, *Espaces ruraux et réussite scolaires*, L'enseignement scolaire en milieu rural et montagnard, Tome 1, , Presses Universitaires Franc-Comtoises, Besançon, 2001, 124 pages.

ALPES Yves, POIREY Jean-Louis (coordinateurs), *Au seuil du collège*, L'enseignement scolaire en milieu rural et montagnard, Tome 2, , Presses Universitaires Franc-Comtoises, Besançon, 2003, 134 pages.

ALPES Yves, CHAMPOLLION Pierre, POIREY Jean-Louis (coordinateurs), *Collégiens à mi-parcours*, L'enseignement scolaire en milieu rural et montagnard, Tome 3, , Presses Universitaires Franc-Comtoises, Besançon, 2005, 181 pages.

BAILLON Robert, *La bonne école : évaluation et choix du collège et du lycée*, Paris, Hatier, 1991, 259 pages.

BAUDOUX Etienne, DASCON François, *Collèges et lycées, partenaires des territoires ruraux : des projets communs pour l'avenir des jeunes*, Paris, La documentation française, 1997, 296 pages.

BIDARD N., LUCIANI M., LORENZO N., *Retards scolaires et disparités géographiques*, Services Régionaux du Conseil Régional de Picardie, Amiens, 1984, 49 pages.

BOUJU Anne, *La représentation du champ scolaire* dans Christian CALNGE, Michel LUSSAULT et Bernard PAGAND, *Figures de l'urbain des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, université François Rabelais, 1997, 221 pages.

CHARLOT Bernard (coordonné par), *L'école et le territoire : nouveaux espaces, nouveaux enjeux*, Armand Colin, Bibliothèque européenne des sciences de l'éducation, Paris, 1994, 223 pages.

COUSIN Olivier, FELOUZIS Georges, *Devenir collégien*, Editions Sociales Françaises, Issy-les-Moulineaux, 2001, 163 pages.

CHERKAoui Mohammed, *Les paradoxes de la réussite scolaire*, PUF, Paris, 1979, 223 pages.

DELEVOYS Jean-Paul (présidé par), *Pour une approche globale du temps de l'enfant*, Comité d'évaluation et de suivi des aménagements des rythmes de l'enfant, Ministère de la Jeunesse et des Sports, La Documentation Française, Paris, 1999, 373 pages.

DEMAILLY Lise, *Le collège : crise, mythe et métier*, Presses universitaires de Lille, Lille, 1991, 373 pages.

DE SINGLY François (sous la direction de), *La famille, l'état des savoirs*, Editions La Découverte, Paris, 1997, 448 pages.

DUBET François, *La galère : jeunes en survie*, essai, Fayard, Paris, 1987, 490 pages.

DUBET François, *Les inégalités multipliées*, Editions de l'Aube, Tour d'Aigues, 2001, 69 pages.

DUBET François, BERGOUNIOUX Alain, DURU-BELLAT Marie, GAUTHIER Roger-François, *Le collège de l'an 2000 : rapport à la ministre déléguée chargée de l'enseignement scolaire*, La Documentation française, Paris, 1999, 198 pages.

DUBET François, DURU-BELLAT Marie, *L'hypocrisie scolaire : pour un collège enfin démocratique*, Seuil, Paris, 2000, 231 pages.

DUBET François, JAZOULI Adil, LAPEYRONNIE Didier, *L'Etat et les jeunes*, Editions ouvrières, Paris, 1985, 204 pages.

DURU-BELLAT Marie, *Inégalité sociales à l'école : genèse et mythes*, PUF, Paris, 2002, 256 pages

DURU-BELLAT Marie, HENRIOT-VAN ZANTEN Agnès, *Sociologie de l'école*, A. Colin, Paris, 1992, 233 pages.

ERNOULT M-C., STEFANO A., TRANCART D., *Collèges publics: les disparités s'accroissent ?* dans Données sociales, INSEE, 1999, 72 pages.

FELOUZIS Georges, *Le collège au quotidien : adaptation, socialisation et réussite scolaire des filles et des garçons*, PUF, Paris, 1994, 236 pages.

GALANT Colette, *Les jeunes : portrait social, collection contours et caractères*, INSEE, Paris, 2000, 174 pages.

GALLAND Olivier, *Sociologie de la jeunesse*, A. Colin, Paris, 1997, 248 pages.

GALLAND Olivier, *Le jeunes*, Repères La Découverte, Paris, 1996, 124 pages.

GALLAND Olivier, LAMBERT Yves, *Les jeunes ruraux*, L'Harmattan, Paris, 1993, 253 pages.

HENRIOT-VAN ZANTEN Agnès (coord.), *La scolarisation dans les milieux difficiles : politiques, processus et pratiques*, Institut National de la Recherche Pédagogique, Centre Alain Savary, 1997, 207 pages.

HENRIOT-VAN ZANTEN Agnès, PLAISANCE Eric, SIROTA Régine (sous la direction de), *Les transformations du système éducatif : acteurs et politiques*, L'Harmattan, Paris, 1993, 274 pages.

HENRIOT-VAN ZANTEN Agnès, *L'école et l'espace local : les enjeux des Zones d'Education Prioritaires*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1990, 288 pages.

HERIN Robert, ROUAULT Rémi, VESCHAMBRE Vincent, *Atlas de la France scolaire de la maternelle au lycée*, La Documentation Française, Collection dynamiques du Territoire, Paris, 1994, 264 pages.

KERNINON Jean, *Education nationale et espace local : les défis de la carte scolaire*, L'Harmattan, Paris, 221 pages.

LANGOUET Gabriel (sous la direction scientifique de), *L'état de l'enfance en France, réalités et difficultés*, réalisé par l'Observatoire de l'enfance en France de la Fédération des pupilles de l'enseignement public, Hachette, Paris, 1997, 358 pages.

Ministère de l'Education Nationale, *Géographie de l'école*, Paris, 1996, 89 pages.

PATY Dominique, *Douze collèges en France : le fonctionnement réel des collèges publics*, La documentation française, Paris, 1997, 280 pages.

VAN ZANTEN Agnès, *L'école, l'état des savoirs*, La Découverte, Paris, 2000, 420 pages

Articles et revues

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard, *Réflexion sur l'avenir des collèges du Pays de Montbéliard - Hypothèse de travail du Conseil Général du Doubs*, juin 2001, 25 pages et annexe descriptive des collèges.

AZEMA Claude (rapporteur), CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL, *Favoriser la réussite scolaire*, section des affaires sociales, 12 décembre 2000, 278 pages.

BLÖSS T., GODARD F., *La décohabitation des jeunes*, Les Cahiers de l'INED, n°120, Paris, PUF, 1988, pages 31 à 55.

BLÖSS T., FERON I., *Jeunesse : objet politique, objet biographique* dans Enquête, Cahiers du CERCOM, numéro spécial : La socialisation de la jeunesse, juin 1991, pages 145 à 184.

Cercle de Recherche et d'Action Pédagogique, *Ecole, milieux et territoires*, Cahiers pédagogiques, n°447, novembre 2006, 72 pages.

CORMIER Jocelyne, HENRY Jacques, *Outil de diagnostic de l'état de la réussite scolaire dans les établissements* : Document préparé à la demande de la direction de l'enseignement privé du ministère de l'Éducation, 4e version corrigée, Version finale validée pour diffusion, 27 mars 2003, 43 pages.

CHESNEL M., *Le collège : un appareil de régulation sociale ? L'exemple rochelais*, Norois, n°123, 1985, pages 35 à 50.

Conseil Général de l'Aisne, *Le guide jeunes*, n°1, mai-juin 2006, 10 pages.

DEPEAU Sandrine, *Sur le trajet de l'école ou l'apprentissage de l'autonomie : une transition à plusieurs dimensions*, dans ROBIN Monique, RATIU Eugénia, *Transitions et rapports à l'espace*, Paris, l'Harmattan, 2005, pages. 189 à 212.

DE SINGLY François, *La spécificité de la jeunesse dans les sociétés individualistes dans Comprendre*, Sur la jeunesse, 2004, n°5, pages 259 à 273.

DE SINGLY François, *Penser autrement la jeunesse*, Lien social et politiques, 2000, n°43, pages 9 à 21.

DE SINGLY François, *L'école et la famille*, dans VAN ZANTEN Agnès (dir.), *L'école des savoirs*, Paris, La Découverte, 2000, pages 271 à 279.

DUMAY Xavier, DUPRIEZ Vincent, *Effet établissement : effet de processus et/ou effet de composition ?* dans Les cahiers de recherche en éducation et formation, n°36, décembre 2004, 23 pages.

Enfants du Monde, *Dossier sur l'adolescence*, n°69-70, décembre 1996, 24 pages.

Espace, Populations, Sociétés, *Scolarité et scolarisation*, n°1990 – 1.

Espace, Populations, Sociétés, *Les jeunes*, n°1998 – 2.

GROS A., METZGER A., *Le collège, structure de scolarisation en milieu rural*, Cahiers Binet-Simon, 1991, n° 626-627, pages 95 à 111.

GUERMOND Y., KAMAL J., *Espace géographique et retard scolaire, le cas de la Haute-Normandie* in Études normandes, 1985-2, pages 49 à 62.

Hommes et Terres du Nord, *Spécial Géographie de la scolarité et de la santé*, n°2, Lille, 1990.

LOBSTEIN J-L., *Le collège rural et son territoire*, revue de l'Association des Administrateurs de l'Education, n°1, 2002, pages 109 à 117.

OEUVRARD F., *Les petits établissements scolaires*, Éducation et Formation, Ministère de l'Éducation Nationale, Direction de l'Évaluation et de la Prospective, n° 25, 1990, pages 11 à 25.

OUDARD P., *Esquisse d'une géographie scolaire de la Picardie*, Hommes et terres du Nord, 1985-4, pages 277 à 285.

RENARD Jean-Pierre, *Espace, Populations, Sociétés, Scolarité et scolarisation*, 1990 – 1, Editorial, pages 11-12.

THUMERELLE Jean-Pierre, *Espace, Populations, Sociétés, Les jeunes*, 1998 – 2, Plus d'un million de jeunes, pages 139 à 144.

Travaux universitaires

ROUAULT Remi, *La démocratisation de l'enseignement en France : essai de lecture géographique des disparités du système éducatif français*, Thèse de doctorat sous la direction de Robert HERIN, soutenue le 16 décembre 1994, Caen, 371 pages.

BOUJU-GOUJON Anne, *La dimension spatiale du champ scolaire : les pratiques et les représentations des familles pour la scolarisation maternelle et primaire dans des espaces ruraux et périurbains. Exemples en Indre et Loire et dans la Vienne*, Thèse de Doctorat sous la direction de JEAN Yves, soutenue à Tours le 10 juillet 2001, 900 pages.

VESCHAMBRE Vincent, *Les professeurs du secondaire public : essai de géographie d'un groupe social*, doctorat de géographie sous la direction de R. HERIN, Université de Caen, 1994, 620 pages.

Séminaire

8^{ème} entretiens de Rambouillet, *Education et territoires*, « *La territorialisation de l'éducation : menace ou chance pour l'intérêt général ?* », 2 février 2006.

METHODOLOGIE D'ENQUETE

Ouvrages

BLANCHET A., GHIGLIONE R., MASSONNAT J., TROGNON A., *Les techniques d'enquête en science sociale : observer, interviewer, questionner*, Dunod-Bordas, Paris, 1987, 197 pages.

BLOSS T., GROSSETTI M., *Introduction aux méthodes statistiques en sociologie*, Paris, PUF, Collection Le Sociologue, 1999, 224 pages.

DE KETELE Jean-Marie, ROEGIERS Xavier, *Méthodologie du recueil d'informations : fondements des méthodes d'observations, de questionnaires, d'interviews et d'études de documents*, Paris-Bruxelles, De Boeck-Université, 1996, 226 pages.

DE SINGLY François, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Nathan Université, Paris, 1992, 127 pages.

JAVEAU Claude, *L'enquête par questionnaire, manuel à l'usage du praticien*, Les éditions d'organisation et les éditions de l'université de Bruxelles, Paris, Bruxelles, 1990, 158 pages.

AUTRES OUVRAGES

PAUGAM Serge (sous la direction de), *L'exclusion : l'état des savoirs*, Paris, édition de la Découverte, 1996, 583 pages.

SEGAUD Marion, BRUN Jacques, DRIANT Jean-Claude, *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, A. Colin, Paris, 2001, 450 pages.

SITES INTERNET

Institutions et établissements publics :

<http://lessites.service-public.fr> : portail de l'administration française.

<http://netia59.ac-lille.fr> : site de l'inspection académique du Nord.

<http://www.ac-amiens.fr/inspections/02/admin/spip> : site de l'inspection académique de l'Aisne.

<http://www.ac-besancon.fr/siteaca/internet/apercu.php3?IdRub=53> : site de l'inspection académique du Doubs.

<http://www.adu-montbeliard.fr> : site de l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard.

<http://www.agglo-montbeliard.fr> : site de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard.

<http://www.cg02.fr> : site du Conseil Général de l'Aisne.

<http://www.education.gouv.fr/index.php> : site du ministère de l'éducation nationale.

<http://www.equipement.gouv.fr> : site du ministère de l'équipement.

http://www.insee.fr/fr/ffc/accueil_ffc.asp?theme=13&l_theme=Services-Tourisme-Transports : INSEE, La France en faits et chiffres, Les transports.

<http://www.picardie.pref.gouv.fr> : site de la Préfecture de région de Picardie.

<http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr> : Ministère des transports et de l'équipement.

<http://www.transports.equipement.gouv.fr> : site du ministère des transports.

Transport et mobilité

<http://www.aft-iftim.com> : AFT-IFTIM, association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport.

<http://www.afitl.com> : Association française des instituts de transport et de logistique (AFITL).

<http://www.anateep.asso.fr> : site de l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public.

<http://www.anateep.asso.fr/aist/aist.htm> : site de l'association internationale pour la sécurité du transport des jeunes.

<http://www.certu.fr> : site du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

<http://www.cnt.fr> : Conseil national des transports (CNT).

<http://www.fubicy.org> : site de la Fédération Nationale des Usagers de la Bicyclette.

<http://www.gart.org> : Le site portail du groupement des autorités responsables du transport (GART), association loi 1901 qui a vocation à représenter les élus responsables des transports et à favoriser le développement des transports (214 agglomérations, Départements ou Régions adhérents en 2001).

<http://www.inrets.fr/index.html> : site de l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

<http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let> : Le Laboratoire d'économie des transports (LET).

<http://www.maisondutemps.asso.fr> : Maison du temps et de la mobilité de Belfort.

<http://www.predit.prd.fr> : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT).

<http://www.preventionroutiere.asso.fr> : site de la Prévention Routière.

<http://www.unige.ch/ses/geo/oum/index.html> : Observatoire universitaire de la mobilité (OUM).

<http://www.urbamet.com/veille/transports.htm> : Urbamet, « Mobilités et déplacements urbains »

<http://www.utp.fr> : Union des transports publics.

Statistiques

<http://tumor.free.fr/statistiques.html> : Petit traité de statistiques.

<http://www.apprendre-en-ligne.net/random/khideux.html> : Recueil de cours en ligne concernant les mathématiques appliquées et les statistiques.

<http://www.ento.vt.edu/~sharov/PopEcol/tables/chisq.html> : site avec table du Khi2.

<http://www.xlstat.com/fr/support/tutorials/functions.htm> : site de tutoriaux pour les statistiques sous Excel.

Ressources géographiques

<http://geoconfluences.ens-lsh.fr>: Espace de partage et de ressources en géographie proposé par la DGESCO - (Direction générale de l'enseignement scolaire) et l'ENS LSH (École Normale Supérieure - Lettres Sciences Humaines) à Lyon - Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche.

<http://mappemonde.mgm.fr> : Mappemonde.

<http://www.atlas.nordpasdecalsais.fr> : atlas du Nord Pas de Calais en ligne.

<http://www.cafe-geo.net> : Cafés géographiques.

<http://www.datar.gouv.fr> : Délégation à l'aménagement du territoire (DATAR).

Autres sites

<http://www.asmp.fr> : Académie des Sciences Morales et Politiques.

<http://www.apa.org> : site de l'American Psychological Association, normes bibliographiques.

<http://www.cityshelter.org> : Association pour le montage et la promotion de projets de gestion et de diffusion d'information en rapport avec des thèmes de société en partenariat avec d'autres associations et des institutions.

TABLE DES SIGLES

ADEME	Agence D e l' E nvironnement et de la M aîtrise de l' E nergie
ADU	Agence de D éveloppement et d' U rbanisme du P ays de M ontbéliard
ANATEEP	Association N ationale pour les T ransports E ducatifs de l' E nseignement P ublic
AO	Autorité O rganisatrice
ARENE	Agence R égionale de l' E nvironnement et des N ouvelles E nergies
CAPM	Communauté d' A gglomération du P ays de M ontbéliard
CERTU	Centre d' E tudes sur les R éseaux, les T ransports, l' U rbanisme et les
DATAR	D élégation à l' A ménagement du T erritoire et à l' A ction R égionale
INRETS	Institut N ational de R Echerche sur les T ransports et leur S écurité
LATTS	Laboratoire T echniques, T erritoires et S ociétés constructions publiques
LET	Laboratoire d' E conomie des T ransports
LOADDT	Loi sur l' A ménagement et le D éveloppement D urable du T erritoire
LOTI	Loi d' O rientation des T ransports I ntérieurs
NECTAR	N etwork of E uropean C ommunications and T ransport A ctivities R esearch
PDU	P lan de D éplacements U rbains
PREDIT	P rogramme de R Echerche et d' I nnovation dans les T ransports terrestres
RFF	R éseau F erré de F rance
SNCB	S ociété N ationale des C hemins de fer B elges
SNCF	S ociété N ationale des C hemins de fer F rançais
SRO	S ervice R égulier O rdinaire
SRU	Loi relative à la S olidarité et au R enouvellement U rbain
SRS	S ervice R égulier S pécialisé
TC	T ransports en C ommun
TEC	T ransports E n C ommun

TABLE DES FIGURES

FIGURE n°1 : <i>Prise en compte et état des connaissances en matière de mobilité</i>	Page 28
FIGURE n°2 : <i>Les dernières publications du Certu et du Prédit en matière de mobilité</i>	Page 28
FIGURE n°3 : <i>Les principaux textes de lois relatifs aux transports scolaires</i>	Page 48
FIGURE n°4 : <i>Les compétences en matière de transport</i>	Page 49
FIGURE n°5 : <i>Les transports scolaires du point de vue législatif</i>	Page 50
FIGURE n°6 : <i>Conditions à remplir pour bénéficier du transport scolaire gratuit</i>	Page 52
FIGURE n°7 : <i>Rôle de l'Autorité Organisatrice en France</i>	Page 60
FIGURE n°8 : <i>Indicateurs retenus pour la réalisation de la carte de la dynamique des bassins de vie</i>	Page 73
FIGURE n°9 : <i>L'espace urbain et ses composantes selon l'INSEE</i>	Page 77
FIGURE n°10 : <i>Les définitions du zonage de l'Insee</i>	Page 78
FIGURE n°11 : <i>Indicateurs retenus pour la réalisation de la carte de l'orientation économique des bassins de vie</i>	Page 83
FIGURE n°12 : <i>Les partenaires et le financement des enquêtes</i>	Page 108
FIGURE n°13 : <i>Les différents niveaux de l'enquête</i>	Page 109
FIGURE n° 14 : <i>Le test du χ^2</i>	Page 117
FIGURE n°15 : <i>Rétroplanning des enquêtes</i>	Page 119
FIGURE n°16 : <i>Des chiffres qui font réfléchir</i>	Page 275
FIGURE n°17 : <i>Le perçu et le vécu des transports en commun par les collégiens</i>	Page 285
FIGURE n°18 : <i>Les attentes des collégiens dans les transports en commun</i>	Page 288
FIGURE n°19 : <i>Les devoirs des collégiens dans les transports en commun</i>	Page 288
FIGURE n°20 : <i>Le cycle de la dépendance à l'automobile</i>	Page 292
FIGURE n°21 : <i>Le dépose minute en voiture comme un obstacle aux modes doux</i>	Page 293
FIGURE n°22 : <i>Le paradoxe de la dépose minute en voiture</i>	Page 293
FIGURE n°23 : <i>La dépose minute en voiture nuit à la sécurité</i>	Page 294
FIGURE n°24 : <i>La dépose minute source de stress et de pollution</i>	Page 294
FIGURE n°25 : <i>Le fonctionnement des transports scolaires en Allemagne</i>	Page 305
FIGURE n°26 : <i>La répartition modale pour les déplacements scolaires en fonction du territoire</i>	Page 310

FIGURE n°27 : <i>La répartition modale pour les déplacements scolaires en fonction de l'âge</i>	Page 311
FIGURE n°28 : <i>La perception des déplacements scolaires en fonction du territoire</i>	Page 312
FIGURE n°29 : <i>La perception des déplacements scolaires en fonction du mode de transport</i>	Page 312
FIGURE n°30 : <i>La répartition modale pour les déplacements de loisirs en fonction du territoire</i>	Page 313
FIGURE n°31 : <i>La répartition modale pour les déplacements de loisirs en fonction de l'âge</i>	Page 313
FIGURE n°32 : <i>Modélisation des déplacements des collégiens</i>	Page 315
FIGURE n°33 : <i>Les modes de transports utilisés par les collégiens</i>	Page 322
FIGURE n°34 : <i>Les critères retenus dans le choix du mode de transport pour se rendre au collègue</i>	Page 323
FIGURE n°35 : <i>Les critères retenus pour le choix du mode de transport</i>	Page 324
FIGURE n°36 : <i>La perception des déplacements des collégiens</i>	Page 325
FIGURE n°37 : <i>L'influence du territoire sur les déplacements des collégiens</i>	Page 326
FIGURE n°38 : <i>L'effet pervers de l'éloignement aux équipements</i>	Page 327
FIGURE n°39 : <i>L'influence de l'âge sur les déplacements des collégiens</i>	Page 328
FIGURE n°40 : <i>Les temps de parcours des collégiens pour se rendre à l'école</i>	Page 329
FIGURE n°41 : <i>La structuration du territoire grâce à la mobilité des collégiens</i>	Page 330
FIGURE n°42 : <i>La mobilité des collégiens</i>	Page 331

TABLE DES CARTES

CARTE n°1 : <i>Localisation des territoires d'enquête</i>	Page 65
CARTE n°2 : <i>Densité de la population dans l'Aisne</i>	Page 68
CARTE n°3 : <i>Répartition de la population dans l'Aisne</i>	Page 68
CARTE n°4 : <i>Densité de la population dans le Nord</i>	Page 69
CARTE n°5 : <i>Répartition de la population dans le Nord</i>	Page 69
CARTE n°6 : <i>Densité de la population dans le Doubs</i>	Page 70
CARTE n°7 : <i>Répartition de la population dans le Doubs</i>	Page 70
CARTE n°8 : <i>Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Aisne)</i>	Page 74
CARTE n°9 : <i>Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Nord)</i>	Page 75
CARTE n°10 : <i>Profils de dynamique démographique des bassins de vie 1962-1999 (Doubs)</i>	Page 76
CARTE n°11 : <i>Les aires urbaines dans le département de l'Aisne</i>	Page 80
CARTE n°12 : <i>Les aires urbaines dans le département du Nord</i>	Page 81
CARTE n°13 : <i>Les aires urbaines dans le département du Doubs</i>	Page 82
CARTE n°14 : <i>Orientation économique des bassins de vie (Aisne)</i>	Page 85
CARTE n°15 : <i>Orientation économique des bassins de vie (Nord)</i>	Page 86
CARTE n°16 : <i>Orientation économique des bassins de vie (Doubs)</i>	Page 87
CARTE n°17 : <i>Localisation des collèges de l'Aisne</i>	Page 88
CARTE n°18 : <i>Localisation des collèges du Doubs</i>	Page 89
CARTE n°19 : <i>Localisation des collèges du Nord</i>	Page 90
CARTE n°20 : <i>Eloignement aux équipements (Aisne)</i>	Page 93
CARTE n°21 : <i>Commune la plus fréquentée (Aisne)</i>	Page 94
CARTE n°22 : <i>Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Aisne)</i>	Page 95
CARTE n°23 : <i>Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Aisne)</i>	Page 97
CARTE n°24 : <i>Eloignement aux équipements (Nord)</i>	Page 99
CARTE n°25 : <i>Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Nord)</i>	Page 100
CARTE n°26 : <i>Commune la plus fréquentée (Nord)</i>	Page 100

CARTE n°27 : <i>Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Nord)</i>	Page 101
CARTE n°28 : <i>Eloignement aux équipements (Doubs)</i>	Page 102
CARTE n°29 : <i>Temps d'accès à la ville la plus fréquentée (Doubs)</i>	Page 103
CARTE n°30 : <i>Commune la plus fréquentée (Doubs)</i>	Page 103
CARTE n°31 : <i>Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services (Doubs)</i>	Page 104
CARTE n°32 : <i>Localisation des collèges de l'enquête</i>	Page 113
CARTE n°33 : <i>Provenance des élèves des collèges de la CAPM</i>	Page 127
CARTE n°34 : <i>Provenance des élèves des collèges de l'Aisne</i>	Page 128
CARTE n°35 : <i>Provenance des élèves des collèges du Nord</i>	Page 128
CARTE n°36 : <i>Localisation des collèges retenus pour l'étude de l'influence du territoire sur les résultats scolaires</i>	Page 236
CARTE n°37 : <i>Distance des communes par rapport au collège de Moÿ de l'Aisne</i>	Page 240
CARTE n°38 : <i>Taux de réussite par commune pour le collège de Moÿ de l'Aisne</i>	Page 240
CARTE n°39 : <i>Notes obtenues au contrôle continu pour les élèves qui se présentent au Brevet National des collèges</i>	Page 241
CARTE n°40 : <i>Distance des communes par rapport au collège de Flavy le Martel</i>	Page 243
CARTE n°41 : <i>Taux de réussite par commune pour le collège de Flavy le Martel</i>	Page 243
CARTE n°42 : <i>Distance des communes par rapport au collège de Saint Gobain</i>	Page 245
CARTE n°43 : <i>Taux de réussite par commune pour le collège de Saint Gobain</i>	Page 246
CARTE n°44 : <i>Distance des communes par rapport au collège de Chauny</i>	Page 246
CARTE n°45 : <i>Taux de réussite par commune pour le collège de Chauny</i>	Page 247
CARTE n°46 : <i>Lieu de résidence et provenance des élèves des collèges de Moÿ de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont</i>	Page 251
CARTE n°47 : <i>L'offre de loisirs à proximité des collèges de Moÿ de l'Aisne, Ribemont et Flavy le Martel</i>	Page 252

CARTE n°48 : <i>Les associations qui peuvent attirer les « jeunes » sur les secteurs de recrutement des collèges de Moÿ de l’Aisne, Flavy le Martel et Ribemont</i>	Page 253
CARTE n°49 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves des collèges de Moÿ de l’Aisne, Flavy le Martel et Ribemont</i>	Page 254
CARTE n°50 : <i>Provenance des élèves du collège de La Capelle</i>	Page 256
CARTE n°51 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de La Capelle</i>	Page 257
CARTE n°52 : <i>L’offre de loisirs à proximité du collège de La Capelle</i>	Page 257
CARTE n°53 : <i>Provenance des élèves du collège de Vervins</i>	Page 258
CARTE n°54 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Vervins</i>	Page 259
CARTE n°55 : <i>L’offre de loisirs à proximité du collège de La Capelle</i>	Page 260
CARTE n°56 : <i>Provenance des élèves du collège de Saint Amand les Eaux</i>	Page 261
CARTE n°57 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Saint Amand les Eaux</i>	Page 262
CARTE n°58 : <i>L’offre de loisirs à proximité du collège de Saint Amand les Eaux</i>	Page 262
CARTE n°59 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Wormhout</i>	Page 263
CARTE n°60 : <i>Provenance des élèves du collège de Wormhout</i>	Page 264
CARTE n°61 : <i>L’offre de loisirs à proximité du collège de Wormhout</i>	Page 264
CARTE n°62 : <i>L’offre de loisirs au sein de la CAPM</i>	Page 265
CARTE n°63 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Voujeaucourt</i>	Page 266
CARTE n°64 : <i>Provenance des élèves du collège de Voujeaucourt</i>	Page 266
CARTE n°65 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves du collège de Mandeuve</i>	Page 267
CARTE n°66 : <i>Provenance des élèves du collège de Mandeuve</i>	Page 267
CARTE n°67 : <i>Les flux liés aux activités extra-scolaires pour les élèves des collèges de Montbéliard</i>	Page 268
CARTE n°68 : <i>Provenance des élèves des collèges de Montbéliard</i>	Page 268

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU n°1 : <i>Les deux dimensions de la mobilité spatiale</i>	Page 11
TABLEAU n°2 : <i>Les caractéristiques de la mobilité spatiale</i>	Page 12
TABLEAU n°3 : <i>Les déplacements un jour de semaine</i>	Page 36
TABLEAU n°4 : <i>Evolution de la mobilité par motif</i>	Page 37
TABLEAU n°5 : <i>La responsabilité dans les transports scolaires</i>	Page 51
TABLEAU n°6 : <i>Les départements étudiés et le transport scolaire</i>	Page 53
TABLEAU n°7 : <i>Le Budget des départements étudiés pour le transport scolaire</i>	Page 53
TABLEAU n°8 : <i>Synthèse départementale des transports scolaires en France</i>	Page 55
TABLEAU n°9 : <i>Les territoires de l'étude</i>	Page 67
TABLEAU n°10 : <i>Evolution de la population entre 1990 et 1999</i>	Page 72
TABLEAU n°11 : <i>Répartition des communes dans les territoires d'étude</i>	Page 79
TABLEAU n°12 : <i>Répartitions des collèges selon le territoire d'étude</i>	Page 91
TABLEAU n°13 : <i>Nombre d'élèves scolarisés en France</i>	Page 91
TABLEAU n°14 : <i>Nombre d'élèves transportés chaque jour en France</i>	Page 92
TABLEAU n°15 : <i>Distance aux équipements et services</i>	Page 93
TABLEAU n°16 : <i>Secteurs d'activités des trois zones d'étude</i>	Page 107
TABLEAU n°17 : <i>Les principales notions et les indicateurs de l'enquête</i>	Page 110
TABLEAU n°18 : <i>Le déroulement des enquêtes dans les collèges</i>	Page 114
TABLEAU n°19 : <i>Les taux d'enquête par rapport à la population totale et au nombre de collèges présents sur le territoire</i>	Page 115
TABLEAU n°20 : <i>Les principaux tris à plat et tris croisés effectués</i>	Page 130
TABLEAU n°21 : <i>Descriptif des communes étudiées</i>	Page 134
TABLEAU n°22 : <i>Comparaison des modes de transport utilisés entre le matin et le soir pour les départements de l'Aisne et du Nord</i>	Page 145
TABLEAU n°23 : <i>Comparaison des modes de transport utilisés entre le matin et le soir</i>	Page 146
TABLEAU n°24 : <i>Evolution des principaux modes de transport en fonction de l'âge dans la CAPM</i>	Page 150
TABLEAU n°25 : <i>Evolution des principaux modes de transport en fonction de l'âge dans le Nord</i>	Page 150

TABLEAU n°26 : <i>Evolution des principaux modes de transport en fonction de l'âge dans l'Aisne</i>	Page 151
TABLEAU n°27 : <i>Evolution des principaux modes de transport en fonction de l'âge</i>	Page 154
TABLEAU n°28 : <i>Evolution de la part modale en fonction de l'âge</i>	Page 156
TABLEAU n°29 : <i>Les modes de transport pour se rendre au collège</i>	Page 158
TABLEAU n°30 : <i>Qualités et défauts des modes de transport</i>	Page 165
TABLEAU n°31 : <i>Critères du choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 168
TABLEAU n°32 : <i>Le choix du mode de transport en fonction du sexe</i>	Page 170
TABLEAU n°33 : <i>Le choix du mode de transport pour se rendre au collège</i>	Page 171
TABLEAU n°34 : <i>Influence du degré d'urbanisation sur les trajets scolaires</i>	Page 186
TABLEAU n°35 : <i>Les améliorations souhaitées en fonction du territoire</i>	Page 187
TABLEAU n°36 : <i>Perception « agréable » des modes de transports en fonction du territoire</i>	Page 189
TABLEAU n°37 : <i>Perception « dangereuse » des modes de transports en fonction du territoire</i>	Page 190
TABLEAU n°38 : <i>Perception « de lenteur » des modes de transports en fonction du territoire</i>	Page 191
TABLEAU n°39 : <i>Influence du mode de transport sur les trajets scolaires</i>	Page 192
TABLEAU n°40 : <i>Influence de l'âge sur les trajets scolaires</i>	Page 192
TABLEAU n°41 : <i>Influence de l'âge sur la perception des trajets scolaires</i>	Page 193
TABLEAU n°42 : <i>La perception des déplacements scolaires</i>	Page 194
TABLEAU n°43 : <i>Comparatif des modes utilisés entre le temps scolaire et les loisirs</i>	Page 198
TABLEAU n°44 : <i>Comparatif de l'influence de l'âge entre le temps scolaire et les loisirs</i>	Page 201
TABLEAU n°45 : <i>Modes de transport pour les loisirs</i>	Page 203
TABLEAU n°46 : <i>Comparaison des motifs pour le choix du mode de transport</i>	Page 204
TABLEAU n°47 : <i>Choix du mode de transport pour les loisirs</i>	Page 206
TABLEAU n°48 : <i>Satisfaction vis-à-vis des transports collectifs</i>	Page 210
TABLEAU n°49 : <i>Risque par rapport à la voiture d'être tué ou blessé grave en ville</i>	Page 217
TABLEAU n°50 : <i>Les collégiens et le vélo</i>	Page 219
TABLEAU n°51 : <i>Récapitulatif sur les résultats de l'enquête dans les collèges</i>	Page 220
TABLEAU n°52 : <i>Les facteurs extérieurs relevant du milieu global</i>	Page 229

TABLEAU n°53 : <i>Les facteurs extérieurs relevant du milieu familial</i>	Page 230
TABLEAU n°54 : <i>Les facteurs extérieurs relevant de l'élève</i>	Page 230
TABLEAU n°55 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant du personnel</i>	Page 231
TABLEAU n°56 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'organisation scolaire</i>	Page 231
TABLEAU n°57 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant de la qualité de l'enseignement</i>	Page 231
TABLEAU n°58 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant du soutien aux apprentissages</i>	Page 232
TABLEAU n°59 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'évaluation des apprentissages</i>	Page 232
TABLEAU n°60 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant de l'encadrement des élèves</i>	Page 232
TABLEAU n°61 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant des services complémentaires</i>	Page 233
TABLEAU n°62 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant des services professionnels</i>	Page 233
TABLEAU n°63 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant du style de direction</i>	Page 233
TABLEAU n°64 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant des rapports école - communauté</i>	Page 234
TABLEAU n°65 : <i>Les facteurs propres à l'établissement relevant de la capacité réflexive de l'établissement</i>	Page 234
TABLEAU n°66 : <i>Les quatre cantons où se situent les collèges en chiffres</i>	Page 237
TABLEAU n°67 : <i>La répartition par secteurs d'activités des zones d'emploi de Saint-Quentin et de Chauny</i>	Page 237
TABLEAU n°68 : <i>Récapitulatif des résultats et des temps de parcours pour les 4 collèges étudiés</i>	Page 249
TABLEAU n°69 : <i>Statistiques d'accidentologie en 2001</i>	Page 274
TABLEAU n°70 : <i>Nombre de tués sur la route âgés de 3 à 17 ans pour l'année scolaire 2000 / 2001</i>	Page 276
TABLEAU n°71 : <i>Analyse des accidents de 1999 à 2002</i>	Page 279
TABLEAU n°72 : <i>Pourquoi encourager l'éco-mobilité ?</i>	Page 291

TABLE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE n°1 : <i>Evolution de la population entre 1990 et 1999</i>	Page 71
GRAPHIQUE n°2 : <i>Population de 10 à 19 ans en 1999</i>	Page 71
GRAPHIQUE n°3 : <i>Densité des collèges sur les territoires d'étude</i>	Page 91
GRAPHIQUE n°4 : <i>Comparaison des 3 territoires d'étude</i>	Page 105
GRAPHIQUE n°5 : <i>Type de communes des 3 territoires d'étude</i>	Page 105
GRAPHIQUE n°6 : <i>Densité des collèges en fonction des zones d'étude</i>	Page 106
GRAPHIQUE n°7 : <i>Répartition par niveau de scolarisation de la population enquêtée</i>	Page 115
GRAPHIQUE n°8 : <i>Age des élèves enquêtés</i>	Page 116
GRAPHIQUE n°9 : <i>Répartition par sexe des élèves</i>	Page 117
GRAPHIQUE n°10 : <i>Répartition des élèves en fonction du sexe et de l'âge des élèves</i>	Page 118
GRAPHIQUE n°11 : <i>Nombre de questionnaires obtenus</i>	Page 121
GRAPHIQUE n°12 : <i>Nombre de collèges enquêtés</i>	Page 121
GRAPHIQUE n°13 : <i>Modes de transport utilisés pour aller au collège en fonction du territoire</i>	Page 143
GRAPHIQUE n°14 : <i>Comparaison de l'utilisation des TC, de la marche et de la voiture en fonction du territoire</i>	Page 144
GRAPHIQUE n°15 : <i>Utilisation des différents modes de transport pour aller au collège</i>	Page 145
GRAPHIQUE n°16 : <i>Mode de transport en fonction de la « ruralité »</i>	Page 147
GRAPHIQUE n°17 : <i>Mode de transport en fonction de la taille des communes</i>	Page 147
GRAPHIQUE n°18 : <i>Mode de transport pour aller au collège en fonction du territoire</i>	Page 148
GRAPHIQUE n°19 : <i>Evolution de l'utilisation de la voiture en fonction de l'âge</i>	Page 152
GRAPHIQUE n°20 : <i>Evolution de la part de la marche en fonction de l'âge</i>	Page 152
GRAPHIQUE n°21 : <i>Evolution de la part du vélo en fonction de l'âge</i>	Page 153
GRAPHIQUE n°22 : <i>Evolution de la part des transports collectifs en fonction de l'âge</i>	Page 153
GRAPHIQUE n°23 : <i>Evolution de la part modale de la voiture en fonction de l'âge et du territoire</i>	Page 154

GRAPHIQUE n°24 : <i>Evolution de la part modale de la marche en fonction de l'âge et du territoire</i>	Page 155
GRAPHIQUE n°25 : <i>Acquisition d'une plus grande indépendance avec l'âge</i>	Page 157
GRAPHIQUE n°26 : <i>Mode de transport utilisé en fonction du sexe</i>	Page 157
GRAPHIQUE n°27 : <i>Les motivations en fonction du territoire</i>	Page 159
GRAPHIQUE n°28 : <i>Les motivations pour le choix du mode de transport</i>	Page 161
GRAPHIQUE n°29 : <i>Les motivations en fonction de la taille des communes</i>	Page 161
GRAPHIQUE n°30 : <i>Les motivations en fonction du territoire</i>	Page 163
GRAPHIQUE n°31 : <i>Les atouts de la voiture</i>	Page 163
GRAPHIQUE n°32 : <i>Les atouts de la marche</i>	Page 164
GRAPHIQUE n°33 : <i>Les atouts du vélo</i>	Page 164
GRAPHIQUE n°34 : <i>Les atouts des transports collectifs</i>	Page 165
GRAPHIQUE n°35 : <i>Prise en compte du facteur « risque » dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 166
GRAPHIQUE n°36 : <i>Prise en compte de la rapidité dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 166
GRAPHIQUE n°37 : <i>Prise en compte de la distance à parcourir dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 167
GRAPHIQUE n°38 : <i>Prise en compte de de l'absence d'autres solutions dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 167
GRAPHIQUE n°39 : <i>Part dans l'avis des parents dans le choix du mode de transport en fonction de l'âge</i>	Page 168
GRAPHIQUE n°40 : <i>Evolution du rôle des parents dans le choix du mode de transport</i>	Page 169
GRAPHIQUE n°41 : <i>Trajet agréable en fonction du territoire</i>	Page 172
GRAPHIQUE n°42 : <i>Les paramètres qui rendent le parcours agréable en fonction du territoire étudié</i>	Page 172
GRAPHIQUE n°43 : <i>Les éléments qui rendent le parcours agréable en fonction du territoire</i>	Page 173
GRAPHIQUE n°44 : <i>Perception du trajet en fonction de la « ruralité »</i>	Page 174
GRAPHIQUE n°45 : <i>Perception du trajet en fonction de la taille des communes</i>	Page 174
GRAPHIQUE n°46 : <i>Perception du trajet en fonction du territoire</i>	Page 175
GRAPHIQUE n°47 : <i>Evolution du caractère agréable du trajet en fonction de l'âge et de la ruralité</i>	Page 176
GRAPHIQUE n°48 : <i>Facteurs qui permettent aux collégiens de juger le trajet agréable</i>	Page 177

GRAPHIQUE n°49 : <i>Trajet dangereux en fonction du territoire</i>	Page 177
GRAPHIQUE n°50 : <i>Trajet trop long en fonction du territoire</i>	Page 179
GRAPHIQUE n°51 : <i>Temps de parcours des collégiens pour se rendre dans leur établissement</i>	Page 180
GRAPHIQUE n°52 : <i>Temps de parcours en fonction du territoire pour aller au collège</i>	Page 180
GRAPHIQUE n°53 : <i>Comparaison des temps de parcours en fonction du territoire</i>	Page 181
GRAPHIQUE n°54 : <i>Temps de parcours inférieurs à 15 minutes en fonction de la densité des collèges</i>	Page 154
GRAPHIQUE n°55 : <i>Temps de parcours supérieurs à 30 minutes en fonction de la densité des collèges</i>	Page 154
GRAPHIQUE n°56 : <i>Temps de parcours jugé trop long par les collégiens</i>	Page 183
GRAPHIQUE n°57 : <i>Comparaison entre le temps de parcours et le caractère agréable du trajet</i>	Page 184
GRAPHIQUE n°58 : <i>Temps de parcours en fonction de la taille des communes</i>	Page 185
GRAPHIQUE n°59 : <i>Temps de parcours en fonction du territoire</i>	Page 186
GRAPHIQUE n°60 : <i>Les souhaits des collégiens pour améliorer leur trajet scolaires</i>	Page 188
GRAPHIQUE n°61 : <i>Trajet "agréable" en fonction du mode de transport</i>	Page 189
GRAPHIQUE n°62 : <i>Trajet "dangereux" en fonction du mode de transport</i>	Page 190
GRAPHIQUE n°63 : <i>Trajet "trop long" en fonction du mode de transport</i>	Page 191
GRAPHIQUE n°64 : <i>Influence du sexe sur la perception des trajets scolaires</i>	Page 193
GRAPHIQUE n°65 : <i>Part des collégiens qui pratiquent une activité extra-scolaire en fonction de l'âge</i>	Page 196
GRAPHIQUE n°66 : <i>Modes de transport utilisés pour les loisirs</i>	Page 196
GRAPHIQUE n°67 : <i>Modes de transport utilisés pour les loisirs en fonction du territoire</i>	Page 197
GRAPHIQUE n°68 : <i>Evolution de la part de la voiture pour les loisirs</i>	Page 199
GRAPHIQUE n°69 : <i>Evolution de la part du vélo pour les loisirs</i>	Page 200
GRAPHIQUE n°70 : <i>Evolution de la part de la marche pour les loisirs</i>	Page 200
GRAPHIQUE n°71 : <i>Evolution de la part des TC pour les loisirs</i>	Page 200
GRAPHIQUE n°72 : <i>Les modes de transports des garçons et filles pour les déplacements de loisirs</i>	Page 201
GRAPHIQUE n°73 : <i>Fréquence de la pratique d'une activité extra-scolaire</i>	Page 202
GRAPHIQUE n°74 : <i>Les motivations pour le choix du mode de transport</i>	Page 204

GRAPHIQUE n°75 : <i>Volonté des parents dans le choix du mode de transport pour les loisirs</i>	Page 205
GRAPHIQUE n°76 : <i>Le comportement des collégiens dans les autocars</i>	Page 211
GRAPHIQUE n°77 : <i>Fréquence d'utilisation du vélo</i>	Page 212
GRAPHIQUE n°78 : <i>Utilisation du vélo en fonction de l'âge</i>	Page 213
GRAPHIQUE n°79 : <i>Durée maximale d'un déplacement à vélo</i>	Page 213
GRAPHIQUE n°80 : <i>Les raisons de la faible utilisation du vélo</i>	Page 214
GRAPHIQUE n°81 : <i>L'image « peu moderne » du vélo en fonction de l'âge</i>	Page 217
GRAPHIQUE n°82 : <i>Type d'utilisation du vélo</i>	Page 218
GRAPHIQUE n°83 : <i>Utilisation du vélo pour aller au collège en fonction de l'âge</i>	Page 219
GRAPHIQUE n°84 : <i>Utilisation du vélo pour les loisirs en fonction de l'âge</i>	Page 219
GRAPHIQUE n°85 : <i>Comparaison des modes utilisés entre le temps scolaire et les loisirs</i>	Page 220
GRAPHIQUE n°86 : <i>Le taux de chômage dans les cantons étudiés</i>	Page 238
GRAPHIQUE n°87 : <i>Les catégories socioprofessionnelles dans les cantons étudiés</i>	Page 238
GRAPHIQUE n°88 : <i>Les diplômés de la population dans les cantons étudiés</i>	Page 239
GRAPHIQUE n°89: <i>Comparaison des communes d'Urvillers, Moÿ de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : diplômés de la population</i>	Page 241
GRAPHIQUE n°90: <i>Comparaison des communes d'Urvillers, Moÿ de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : catégories socioprofessionnelles</i>	Page 242
GRAPHIQUE n°91: <i>Comparaison des communes d'Urvillers, Moÿ de l'Aisne et Brissy-Hamégicourt : taux de chômage</i>	Page 242
GRAPHIQUE n°92: <i>Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : diplômés de la population</i>	Page 244
GRAPHIQUE n°93: <i>Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : catégories socioprofessionnelles</i>	Page 244
GRAPHIQUE n°94: <i>Comparaison des communes de Flavy, Annois, Jussy et Seraucourt : taux de chômage</i>	Page 245
GRAPHIQUE n°95 : <i>Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : diplômés de la population</i>	Page 247
GRAPHIQUE n°96 : <i>Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : catégories socioprofessionnelles</i>	Page 248
GRAPHIQUE n°97 : <i>Comparaison des communes de Chauny et de Quierzy : taux de chômage</i>	Page 248

GRAPHIQUE n°98 : <i>Pourquoi les transports en commun ?</i>	Page 271
GRAPHIQUE n°99 : <i>Trajet agréable selon le mode de transport</i>	Page 273
GRAPHIQUE n°100 : <i>Trajet dangereux selon le mode de transport</i>	Page 273
GRAPHIQUE n°101 : <i>Trajet trop long selon le mode de transport</i>	Page 280
GRAPHIQUE n°102 : <i>Le temps de parcours avec les transports en commun</i>	Page 281
GRAPHIQUE n°103 : <i>Les motifs d'insatisfaction vis-à-vis des transports en commun pour les déplacements scolaires</i>	Page 286
GRAPHIQUE n°103 : <i>Les motifs d'insatisfaction vis-à-vis des transports en commun pour les déplacements extra-scolaires</i>	Page 286
GRAPHIQUE n°104 : <i>Trafics nationaux de voyageurs par mode de transport terrestre</i>	Page 303

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

PHOTOGRAPHIE n°1 :	<i>Le siège de la CAPM</i>	Page 45
PHOTOGRAPHIE n°2 :	<i>Le siège de la RTA</i>	Page 45
PHOTOGRAPHIE n°3 :	<i>La RTA</i>	Page 46
PHOTOGRAPHIE n°4 :	<i>Une partie du parc de la CSQT</i>	Page 46
PHOTOGRAPHIE n°5 :	<i>La base nautique de Brognard</i>	Page 120
PHOTOGRAPHIE n°6 :	<i>Le transport scolaire, un secteur concurrentiel</i>	Page 136
PHOTOGRAPHIE n°7 :	<i>Collégiens rentrant chez-eux à pieds ou à vélo</i>	Page 139
PHOTOGRAPHIE n°8 :	<i>Collégiens, lycéens et autres utilisateurs attendant l'autobus à Montbéliard</i>	Page 139
PHOTOGRAPHIE n°9 :	<i>La montée dans les autocars (1)</i>	Page 140
PHOTOGRAPHIE n°10 :	<i>Démarrage des autocars de ramassage</i>	Page 140
PHOTOGRAPHIE n°11 :	<i>La montée dans les autocars (2)</i>	Page 141
PHOTOGRAPHIE n°12 :	<i>La montée dans les autocars (3)</i>	Page 141
PHOTOGRAPHIE n°13 :	<i>La montée dans les autocars (4)</i>	Page 142
PHOTOGRAPHIE n°14 :	<i>La montée dans les autocars (5)</i>	Page 142
PHOTOGRAPHIE n°15 :	<i>Un autocar dans la campagne (1)</i>	Page 178
PHOTOGRAPHIE n°16 :	<i>Un autocar dans la campagne (2)</i>	Page 178
PHOTOGRAPHIE n°17 :	<i>Autocar de la CSQT</i>	Page 207
PHOTOGRAPHIE n°18 :	<i>Abri bus de Brissy-Hamégicourt</i>	Page 207
PHOTOGRAPHIE n°19 :	<i>Abri bus de Cerisy</i>	Page 208
PHOTOGRAPHIE n°20 :	<i>Abri bus de Vendeuil</i>	Page 208
PHOTOGRAPHIE n°21 :	<i>Le parc à vélos du collège de Valentigney</i>	Page 215
PHOTOGRAPHIE n°22 :	<i>Le parc à vélos du collège de Mandeuve</i>	Page 215
PHOTOGRAPHIE n°23 :	<i>Le parc à vélos du collège de Hérimoncourt</i>	Page 216
PHOTOGRAPHIE n°24 :	<i>Le parc à vélos du collège d'Audincourt</i>	Page 216
PHOTOGRAPHIE n°25 :	<i>Transports collectifs urbains à St-Quentin</i>	Page 272
PHOTOGRAPHIE n°26 :	<i>Transports collectifs interurbains</i>	Page 272
PHOTOGRAPHIE n°27 :	<i>Installation d'un abri bus à Brissy-Choigny</i>	Page 277
PHOTOGRAPHIE n°28 :	<i>Le nouvel abri bus de Brissy-Choigny</i>	Page 277
PHOTOGRAPHIE n°29 :	<i>La mise en sécurité de l'arrêt de Brissy-Choigny</i>	Page 278

PHOTOGRAPHIE n°30 : <i>L'un des points d'arrêt à Essigny-le-Grand</i>	Page 278
PHOTOGRAPHIE n°31 : <i>Graffitis et tags dans les abris bus (1)</i>	Page 282
PHOTOGRAPHIE n°32 : <i>Graffitis et tags dans les abris bus (2)</i>	Page 282
PHOTOGRAPHIE n°33 : <i>Un abri efficace (1)</i>	Page 283
PHOTOGRAPHIE n°34 : <i>Un abri efficace (2)</i>	Page 283
PHOTOGRAPHIE n°35 : <i>Les parents viennent chercher les enfants en voiture</i>	Page 295
PHOTOGRAPHIE n°36 : <i>Les voitures sont présentes malgré les interdictions</i>	Page 295
PHOTOGRAPHIE n°37 : <i>La Coulée Verte dans le Pays de Montbéliard (1)</i>	Page 296
PHOTOGRAPHIE n°38 : <i>La Coulée Verte dans le Pays de Montbéliard (2)</i>	Page 296

TABLE DES ANNEXES

- Tome 2 -

ANNEXE n°1 :	<i>Comment bénéficier des transports scolaires dans l'Aisne</i>	Page 5
ANNEXE n°2 :	<i>Bassins d'éducation du département de l'Aisne</i>	Page 6
ANNEXE n°3 :	<i>Bassins d'éducation du département du Nord</i>	Page 7
ANNEXE n°4 :	<i>Bassins d'éducation du département du Doubs</i>	Page 8
ANNEXE n°5 :	<i>Questionnaire pour les collèges de la CAPM (mai – juin 2002)</i>	Page 9
ANNEXE n°6 :	<i>Questionnaire sur les loisirs dans la CAPM (juillet – août 2002)</i>	Page 17
ANNEXE n°7 :	<i>Questionnaire pour les collèges dans le Nord (avril – juin 2003)</i>	Page 19
ANNEXE n°8 :	<i>Questionnaire pour les collèges dans l'Aisne (décembre 2003 – février 2004)</i>	Page 25
ANNEXE n°9 :	<i>Lettre de l'Inspecteur d'Académie du Doubs au Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard</i>	Page 31
ANNEXE n°10 :	<i>Lettre envoyée au principaux des collèges de l'Aisne</i>	Page 32
ANNEXE n°11 :	<i>Note pour les parents d'élèves avant la mise en place de l'enquête dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard</i>	Page 33
ANNEXE n°12 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges de la CAPM</i>	Page 34
ANNEXE n°13 :	<i>Résultats de l'enquête « Loisirs » dans la CAPM</i>	Page 56
ANNEXE n°14 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges du Nord</i>	Page 70
ANNEXE n°15 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges de l'Aisne</i>	Page 112
ANNEXE n°16 :	<i>Principaux résultats des trois enquêtes dans les collèges</i>	Page 157
ANNEXE n°17 :	<i>Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction de l'âge des élèves</i>	Page 166
ANNEXE n°18 :	<i>Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction du temps de parcours des élèves</i>	Page 168
ANNEXE n°19 :	<i>PCS défavorisées en classe de 6^{ème} et taux de réussite globaux aux évaluations</i>	Page 169
ANNEXE n°20 :	<i>PCS défavorisées par secteur de collège</i>	Page 170

ANNEXE n°21 :	<i>L'offre de loisirs dans les secteurs de recrutement des collèges de Moy de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont</i>	Page 171
ANNEXE n°22 :	<i>Exemples d'effets sur différents récepteurs de la pollution atmosphérique des transports</i>	Page 172
ANNEXE n°23 :	<i>Méthode du coût des dommages pour l'évaluation des impacts associés à la pollution atmosphérique</i>	Page 173
ANNEXE n°24 :	<i>Schéma de principe d'un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération</i>	Page 174
ANNEXE n°25 :	<i>Les trois grands projets du PDU de Montbéliard</i>	Page 175
ANNEXE n°26 :	<i>Réseau cyclable d'agglomération de Montbéliard</i>	Page 176
ANNEXE n°27 :	<i>Projet Vélo-Route de Montbéliard</i>	Page 177
ANNEXE n°28 :	<i>Résumé du plan de déplacements d'établissements scolaires à Clamart</i>	Page 178

QUELLE MOBILITE POUR LES COLLEGIENS ?

Etude des pratiques et des perceptions des déplacements scolaires et de loisirs.

Il s'agit ici d'aborder les déplacements des collégiens sous différents angles : la configuration des territoires, la manière dont les déplacements sont ressentis (vécu et perçu), les pratiques, le temps scolaire et celui des loisirs...

L'étude de cette mobilité au travers de territoires distincts par leur localisation géographique, leurs dimensions territoriales et démographiques, leur environnement socio-économique... permet d'obtenir une vision globale de la mobilité des collégiens, domaine encore ignoré à l'heure actuelle.

Il apparaît clairement que les jeunes subissent les déplacements scolaires. Toutefois, les collégiens retrouvent une certaine liberté dès qu'ils entrent dans la sphère des loisirs.

Nous pouvons également mettre en évidence une mobilité double en terme de territoire, l'une scolaire, l'autre de loisirs.

Cette double mobilité se retrouve aussi bien du point de vue des pratiques modales qu'au niveau des territoires fréquentés.

L'âge est lui aussi un élément important dans la mobilité des jeunes puisqu'il va influencer sur les modes de transport utilisés.

Enfin, dernier paramètre à prendre en compte, l'influence du territoire qui a lui aussi des répercussions sur les modes utilisés.

WHICH MOBILITY FOR TEENAGERS ?

A study of practise and perceptions of school and leisure journeys of teenagers.

This work deals with teenagers mobility on different aspects : configuration of districts, actual experience and perception of journeys, practice, school time and leisure time.

The study of journeys across distinct areas (urban, suburban and rural) allows to get a global view of teenagers mobility, subject still ignored at the present time.

It appears clear that teenagers undergo school journeys but they recover some freedom as soon as they enter leisure sphere.

A double mobility can be pinpointed : a school one and a leisure one.

This double mobility can also be observed on ways of travelling and covered districts.

Age and territory are also important factors as they will influence the ways of travelling that will be used.



Université des sciences et technologies de Lille

UFR de Géographie et Aménagement

Année universitaire 2006 / 2007

Thèse

pour obtenir le grade de

Docteur de l'Université des sciences et technologies de Lille

Discipline : Géographie

Présentée et soutenue publiquement par

GODEFROY Stéphane

QUELLE MOBILITE POUR LES COLLEGIENS ?

Etude des pratiques et des perceptions
des déplacements scolaires et de loisirs.

Tome 2 : Annexes

Directeur de la thèse : Mme DAMIEN, Professeur à l'Université de Lille 1

ANNEXES

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE n°1 :	<i>Comment bénéficier des transports scolaires dans l'Aisne</i>	Page 5
ANNEXE n°2 :	<i>Bassins d'éducation du département de l'Aisne</i>	Page 6
ANNEXE n°3 :	<i>Bassins d'éducation du département du Nord</i>	Page 7
ANNEXE n°4 :	<i>Bassins d'éducation du département du Doubs</i>	Page 8
ANNEXE n°5 :	<i>Questionnaire pour les collèges de la CAPM (mai – juin 2002)</i>	Page 9
ANNEXE n°6 :	<i>Questionnaire sur les loisirs dans la CAPM (juillet – août 2002)</i>	Page 17
ANNEXE n°7 :	<i>Questionnaire pour les collèges dans le Nord (avril – juin 2003)</i>	Page 19
ANNEXE n°8 :	<i>Questionnaire pour les collèges dans l'Aisne (décembre 2003 – février 2004)</i>	Page 25
ANNEXE n°9 :	<i>Lettre de l'Inspecteur d'Académie du Doubs au Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard</i>	Page 31
ANNEXE n°10 :	<i>Lettre envoyée au principaux des collèges de l'Aisne</i>	Page 32
ANNEXE n°11 :	<i>Note pour les parents d'élèves avant la mise en place de l'enquête dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard</i>	Page 33
ANNEXE n°12 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges de la CAPM</i>	Page 34
ANNEXE n°13 :	<i>Résultats de l'enquête « Loisirs » dans la CAPM</i>	Page 56
ANNEXE n°14 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges du Nord</i>	Page 70
ANNEXE n°15 :	<i>Résultats de l'enquête dans les collèges de l'Aisne</i>	Page 112
ANNEXE n°16 :	<i>Principaux résultats des trois enquêtes dans les collèges</i>	Page 157
ANNEXE n°17 :	<i>Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction de l'âge des élèves</i>	Page 166
ANNEXE n°18 :	<i>Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction du temps de parcours des élèves</i>	Page 168
ANNEXE n°19 :	<i>PCS défavorisées en classe de 6^{ème} et taux de réussite globaux aux évaluations</i>	Page 169
ANNEXE n°20 :	<i>PCS défavorisées par secteur de collège</i>	Page 170

ANNEXE n°21 :	<i>L'offre de loisirs dans les secteurs de recrutement des collèges de Moy de l'Aisne, Flavy le Martel et Ribemont</i>	Page 171
ANNEXE n°22 :	<i>Exemples d'effets sur différents récepteurs de la pollution atmosphérique des transports</i>	Page 172
ANNEXE n°23 :	<i>Méthode du coût des dommages pour l'évaluation des impacts associés à la pollution atmosphérique</i>	Page 173
ANNEXE n°24 :	<i>Schéma de principe d'un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération</i>	Page 174
ANNEXE n°25 :	<i>Les trois grands projets du PDU de Montbéliard</i>	Page 175
ANNEXE n°26 :	<i>Réseau cyclable d'agglomération de Montbéliard</i>	Page 176
ANNEXE n°27 :	<i>Projet Vélo-Route de Montbéliard</i>	Page 177
ANNEXE n°28 :	<i>Résumé du plan de déplacements d'établissements scolaires à Clamart</i>	Page 178

QUI, QUÉ, QUOI, COMMENT?

PETIT GUIDE DES AIDES DU CONSEIL GÉNÉRAL POUR AIDER LES FAMILLES À ORGANISER ET FINANCER LE TRANSPORT SCOLAIRE

• La carte de transport scolaire

Qui peut en bénéficier ?

Les élèves de primaire, les collégiens et lycéens utilisant le train ou le car pour se rendre à leur établissement scolaire.

Comment ?

Il suffit de remplir le questionnaire « Transports scolaires » qui vous sera remis par votre établissement.

Quand ?

Dans la plupart des établissements, le formulaire est remis lors de l'inscription ou à la rentrée.

Combien ?

La carte de transports scolaires est gratuite de la maternelle au baccalauréat à condition de fréquenter l'établissement scolaire rattaché au lieu de domicile.

• Indemnité compensatrice pour les élèves non desservis par les transports scolaires

Qui peut en bénéficier ?

Pour les élèves qui habitent dans un hameau, à l'écart d'une commune ou dans une zone non desservie par les circuits des transports scolaires. La distance entre l'établissement scolaire et le domicile doit être inférieure à 20 kilomètres. La

distance entre le domicile et l'établissement ou l'arrêt de ramassage scolaire doit être supérieure à 2 km.

Comment ?

Les imprimés de demande d'indemnité doivent être retirés à la mairie de votre commune.

Quand ?

La demande doit être renouvelée tous les trimestres.

Combien ?

Montant variable en fonction de la distance à parcourir.

• Aide au transport des élèves internes

Qui peut en bénéficier ?

Les élèves internes des collèges et lycées publics, privés (y compris lycées agricoles). L'établissement doit être situé à plus de 10 km du domicile.

Comment ?

L'imprimé de demande est à retirer auprès de l'établissement scolaire.

Quand ?

La demande doit être renouvelée tous les ans.

Combien ?

Montant forfaitaire variable.



A NOTER

Le Conseil général de l'Aisne accorde également des aides directement aux communes, communautés de communes.

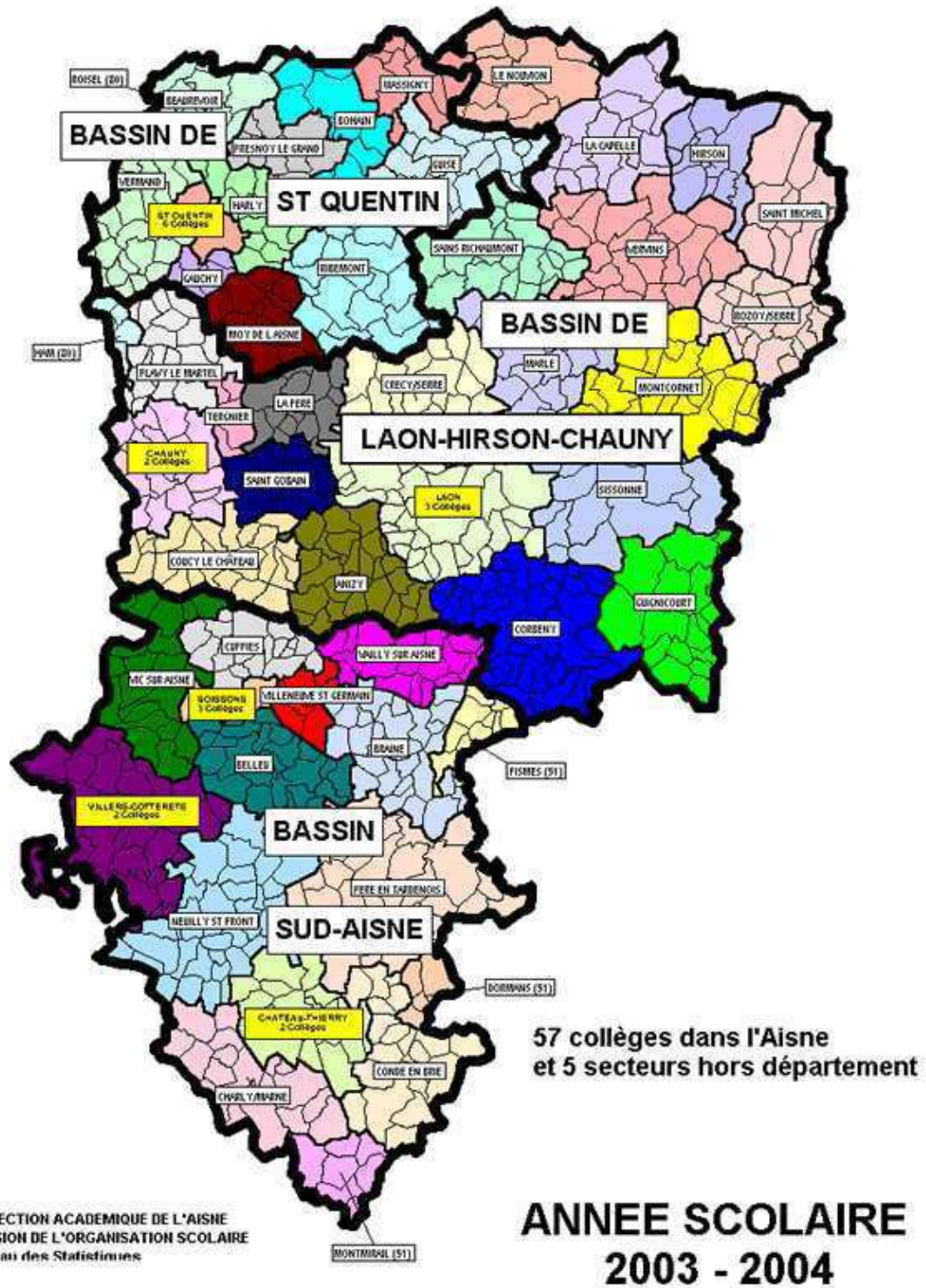
Parmi celles-ci :

- aides à la construction d'abribus et aménagements de sécurité aux arrêts d'autocar
- participation aux frais d'accompagnement des élèves de moins de 6 ans
- participation aux frais de surveillance des élèves du fait des transports scolaires
- participation aux frais de transport des élèves vers les piscines.



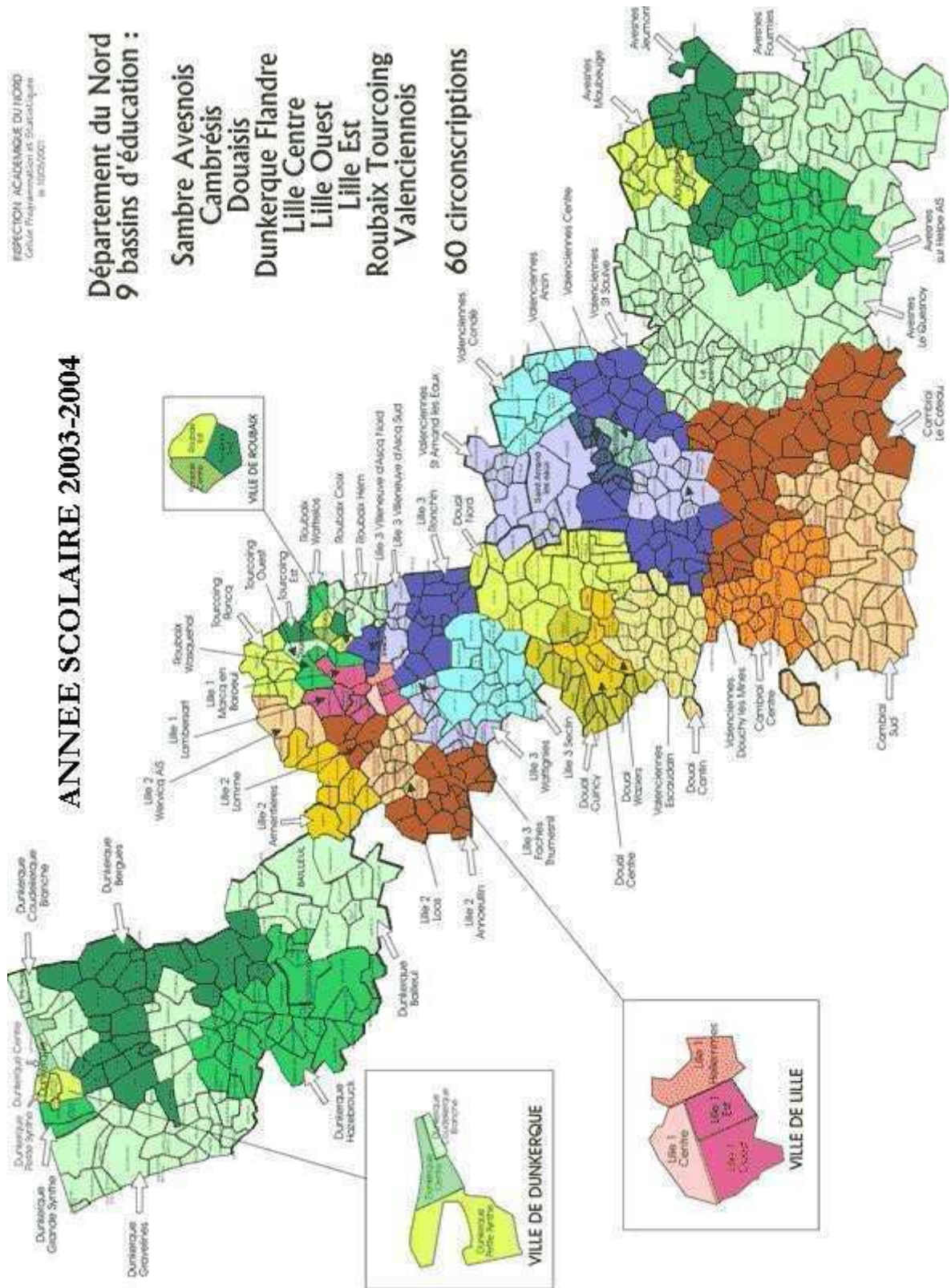
ANNEXE n°2 : Bassins d'éducation du département de l'Aisne

BASSINS D'EDUCATION ET SECTEURS DE COLLEGES



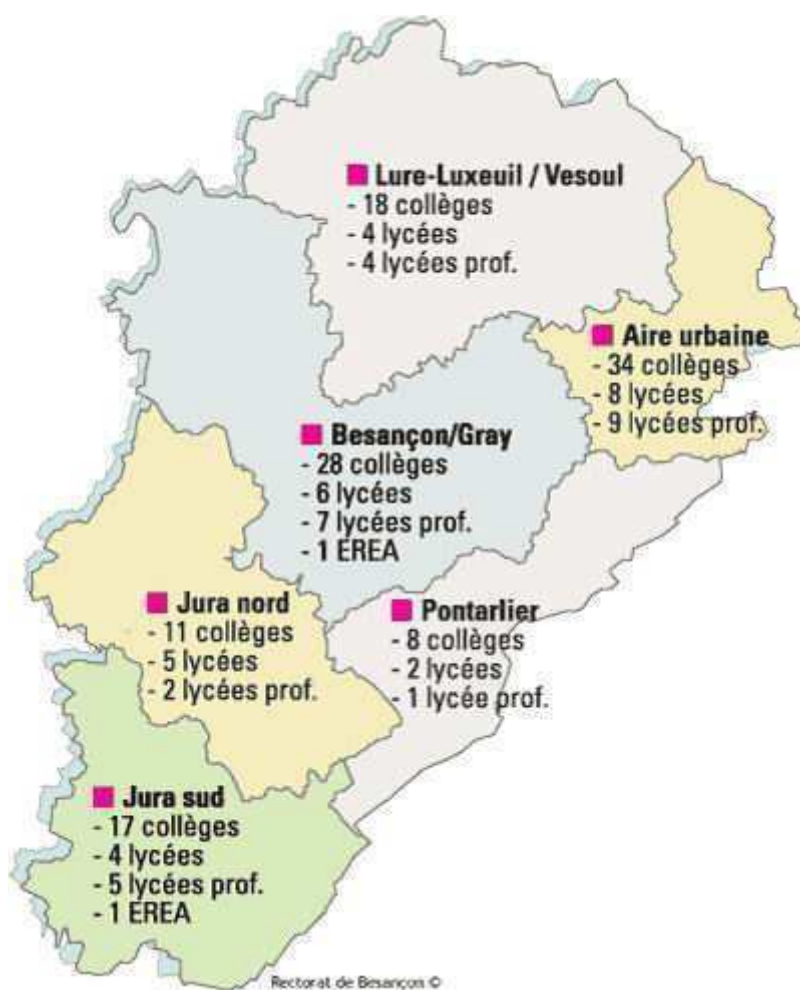
Source : Inspection Académique de l'Aisne, 2004.

ANNEXE n°3 : Bassins d'éducation du département du Nord



Source : Inspection Académique du Nord, 2004.

ANNEXE n°4 : Bassins d'éducation du département du Doubs



Source : Inspection Académique du Doubs, 2004.

QUESTIONNAIRE SUR LA MOBILITE DES COLLEGIENS	n°
--	----

1 / Personne "référente" :

(Nom de la personne qui fait remplir le questionnaire)

Etablissement scolaire fréquenté

2 / Nom du collève :

3 / Quelle est votre classe ?

4 / Vous êtes : Demi-pensionnaire Externe

Renseignements personnels

5 / Sexe : Masculin Féminin

6 / Quel est votre âge ?

7 / Dans quelle commune habitez-vous ?

8 / Dans quelle rue habitez-vous ?

Le trajet entre votre domicile et votre collève

9 / Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin pour venir au collève ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voiture (avec vos parents) | <input type="checkbox"/> Marche |
| <input type="checkbox"/> Voiture (avec des amis) | <input type="checkbox"/> Scooter |
| <input type="checkbox"/> Bus de la CAPM ou car | <input type="checkbox"/> Rollers |
| <input type="checkbox"/> Vélo | <input type="checkbox"/> Autres / Précisez : |

10 / Pouvez-vous décrire votre trajet ? (routes ou rues empruntées, lignes de bus et nom des arrêts...)

11 / Pouvez-vous représenter ce trajet en rouge sur la carte de la dernière page ?
(pour la marche et le vélo uniquement)

12 / Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ? (plusieurs réponses possibles)

- Plus rapide
- Plus agréable
- Moins dangereux
- Volonté des parents
- Proximité du domicile
- Pas d'arrêt de bus
- Pas d'autres solutions
- Autres raisons (précisez) :

13 / Combien de fois par jour effectuez-vous ce trajet ?

- 1 aller -retour
- 2 aller -retour
- Plus de 2 aller -retour

14 / En combien de temps effectuez-vous ce trajet (de porte à porte)

- Moins de 5 minutes
- Entre 5 et 15 minutes
- Entre 15 et 30 minutes
- Plus de 30 minutes

15 / Que pensez-vous de votre trajet ?

- Agréable (précisez pourquoi ?)

- Dangereux (précisez où et pourquoi ?)

- Trop long

- Autre (précisez)

16 / Si vous vous déplacez en bus (ou car de ramassage scolaire), qu'en pensez-vous ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage (pour les bus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt / domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt / collège	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17 / Si vous vous déplacez en vélo, qu'en pensez-vous ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Sécurité (physique)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Garage à vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Protection contre le vol du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réseau des itinéraires cyclables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pénébilité du parcours (relief,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18 / Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ? (plusieurs réponses possibles)

- Des itinéraires cyclables
- Un meilleur éclairage public
- De nouvelles lignes de bus
- Une fréquence de passage des bus plus élevée
- Plus de passages pour piétons
- Autre (précisez)

19 / Pourquoi ?

20 / Utiliseriez-vous votre vélo pour vous rendre au collège si des itinéraires cyclables existaient ?

- Oui Non Si non, pourquoi ?

Le trajet entre votre domicile et vos lieux de loisirs

21 / Quels lieux fréquentez-vous pour vos loisirs ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Commune				
Rue				

22 / A quelle période de la semaine effectuez-vous ces déplacements ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Pendant la semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le week-end	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

23 / A quelle période de la journée effectuez-vous ces déplacements ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Le matin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pendant midi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'après midi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans la semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24 / Quel mode de déplacement utilisez-vous pour vos loisirs ?

	Sport	Cinéma	Autres loisirs (précisez)	
Voiture (avec vos parents)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voiture (avec des amis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus de la ville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rollers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Précisez :				

25 / Pouvez-vous décrire vos trajets ? (routes ou rues empruntées, lignes de bus et nom des arrêts...)

Sport

Cinéma

Autres

Autres

26 / Pouvez-vous représenter ces trajets sur la carte de la dernière page ?

Sport : vert / Cinéma : bleu / Autres : noir (marche et vélo uniquement)

27 / Pourquoi utilisez-vous ces modes de transport ? (plusieurs réponses possibles)

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Plus rapide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plus agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moins dangereux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volonté des parents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité du domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas d'arrêt de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas d'autres solutions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres raisons (Précisez)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28 / A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Plus de 2 fois par semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 fois par semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moins d'une fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29 / En combien de temps effectuez-vous ces trajets ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Moins de 5 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 5 et 15 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre 15 et 30 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plus de 30 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

30 / Que pensez-vous de votre trajet ?

			Autres loisirs (précisez)	
	Sport	Cinéma		
Agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dangerueux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Précisez :				

31 / Si vous vous déplacez en bus, que pensez-vous ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32 / Si vous vous déplacez en vélo, qu'en pensez-vous ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Sécurité (physique)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Garage à vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Protection contre le vol du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réseau des itinéraires cyclables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pénébilité du parcours (relief,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33 / En tant que piétons ou cyclistes, que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

	Autres loisirs (précisez)		
	Sport	Cinéma	
Des itinéraires cyclables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meilleur éclairage public	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des passages pour piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Précisez :			

34 / Si vous prenez le bus, que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

	Autres loisirs (précisez)		
	Sport	Cinéma	
De nouvelles lignes de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une meilleure fréquence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un meilleur étalement des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De nouveaux arrêts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Précisez :			

35 / Utiliseriez-vous votre vélo pour vous rendre sur vos lieux de loisirs si des itinéraires cyclables existaient ?

Oui

Non

Si non, pourquoi ?

Les déplacements à vélos

36 / Quand utilisez-vous votre vélo ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours | <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par semaine |
| <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par semaine | <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois |
| <input type="checkbox"/> Une fois par semaine | <input type="checkbox"/> Jamais |

37 / Quel utilisation faites-vous de votre vélo ? (plusieurs réponses possibles)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Pour aller au collège | <input type="checkbox"/> Pour se promener |
| <input type="checkbox"/> Pour aller sur les lieux de loisirs | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) |
| <input type="checkbox"/> Pour aller chez des ami(e)s | |

38 / Que pensez-vous des itinéraires cyclables existants ? (plusieurs réponses possibles)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pas assez nombreux | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) |
| <input type="checkbox"/> Dangereux | |
| <input type="checkbox"/> Mal signalés | |

39 / Pour vous, quelle est la durée maximale d'un déplacement à vélo ? (sauf promenades)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 5 minutes | <input type="checkbox"/> De 15 à 30 minutes |
| <input type="checkbox"/> De 5 à 15 minutes | <input type="checkbox"/> Il peut dépasser les 30 minutes |

40 / Pourquoi n'utilisez-vous pas (ou peu) votre vélo ? (plusieurs réponses possibles)

- L'image "peu moderne"
- La nécessité d'avoir une tenue vestimentaire adaptée
- Les intempéries
- Le manque de sécurité
- Le risque de vol du vélo
- La lenteur
- Trop d'efforts physiques à fournir
- Pas de vélo
- Autre (précisez)

41 / Qu'est-ce qui vous inciterait à utiliser plus votre vélo ?

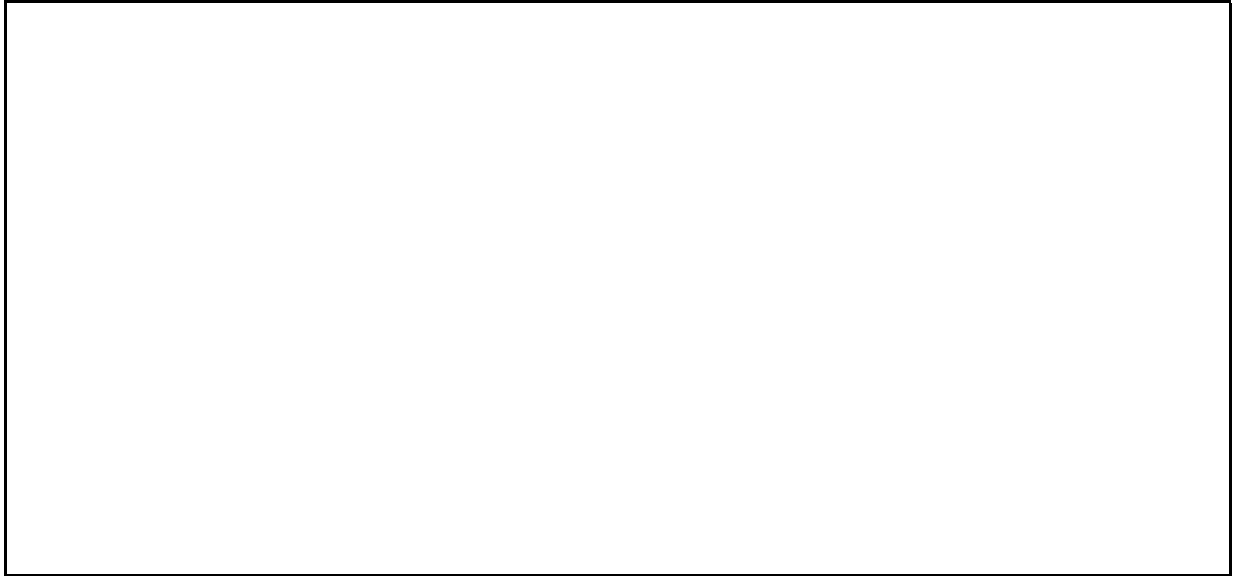
(classer par ordre d'importance : 1 le plus important, 7 le moins important)

- A - L'existence de parcs à vélo
- B - La séparation des voies (voitures et cycles)
- C - Des itinéraires plus nombreux
- D - Une protection contre le vol du vélo
- E - Une meilleure sécurité
- F - Des contre-sens cyclables dans les rue en sens interdit
- G - Un plan des itinéraires cyclables

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

Remarques et suggestions concernant les transports dans la Communauté
d'Agglomération du Pays de Montbéliard

42 / Avez-vous des remarques à faire concernant les transports dans l'agglomération du Pays de Montbéliard ?



Merci d'avoir répondu à ce questionnaire

QUESTIONNAIRE SUR LES DEPLACEMENTS DES JEUNES DANS LE PAYS DE MONTBELIARD

n°

Conditions de l'enquête

1 / Nom de l'enquêteur

2 / Lieu

3 / Date

4 / Conditions atmosphériques

Soleil

Nuageux

Pluvieux

Renseignements personnels

5 / Sexe

Masculin

Féminin

6 / Vous êtes ?

Seul

En groupe

En famille

7 / Quel est votre âge ?

8 / Quel est votre commune de résidence ?

Votre déplacement

9 / Quels modes de déplacement avez-vous utilisé pour venir jusqu'ici ?

Voiture (avec vos parents)

Vélo

Rollers

Voiture (avec des amis)

Marche

Autres / Précisez :

Bus de la CAPM ou car

Scooter

10 / Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ? (plusieurs réponses possibles)

11 / Quelle est votre destination ? (Coulée Verte uniquement)

12 / A quelle fréquence effectuez-vous ce déplacement ?

Tous les jours

Moins d'une fois par semaine

Plusieurs fois par semaine

Très rarement

Une fois par semaine

13 / Quel est le but de votre déplacement ?

Faire une promenade

Pour rejoindre un lieu de loisirs

Aller faire des achats

Autre (précisez)

Aller rendre visite à des ami(e)s / famille

14 / Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

Des itinéraires cyclables

Quels axes ?

Des parcs à vélos

A quels endroits ?

De nouvelles lignes (ou arrêts) de bus

Où ?

Autre

Où ?

Les déplacements à vélo

15 / Quand utilisez-vous votre vélo ?

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours | <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par semaine | <input type="checkbox"/> Jamais |
| <input type="checkbox"/> Plusieurs fois par semaine | <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois | <input type="checkbox"/> Pas de vélo |
| <input type="checkbox"/> Une fois par semaine | | |

16 / Quel utilisation faites-vous de votre vélo ?

- Pour aller chez des ami(e)s
- Pour aller faire des "petits" achats
- Pour se promener
- Aucune

Pour aller sur les lieux de loisirs
Lesquel ?

Autre (précisez)

17 / Pourquoi n'utilisez-vous pas (ou peu) votre vélo ?

- L'image "peu moderne"
- La nécessité d'avoir une tenue vestimentaire adaptée
- Les intempéries
- Le manque de sécurité
- Le risque de vol du vélo
- La lenteur

- Trop d'efforts physiques à fournir
- Pas de vélo
- Utilise son vélo régulièrement
- Pas envie
- Autre (précisez)

18 / Qu'est-ce qui vous inciterait à utiliser plus votre vélo ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> L'existence de parcs à vélo | <input type="checkbox"/> Une meilleure sécurité |
| <input type="checkbox"/> La séparation des voies (voitures et cycles) | <input type="checkbox"/> Des contre-sens cyclables (dans les rue en sens interdit) |
| <input type="checkbox"/> Des itinéraires plus nombreux | <input type="checkbox"/> Un plan des itinéraires cyclables |
| <input type="checkbox"/> Une protection contre le vol du vélo | <input type="checkbox"/> Rien |

19 / Que pensez-vous de l'aménagement de la Coulée Verte ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rien à reprocher | <input type="checkbox"/> Ne connaît pas |
| <input type="checkbox"/> Manque de bancs | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) |
| <input type="checkbox"/> Mauvais revêtement | |

20 / D'après vous, existe-t-il un conflit entre les piétons et les cyclistes sur la Coulée Verte ?

- Oui Si oui, où et pourquoi ?
- Non

Quels aménagements serait-il souhaitable de réaliser pour réduire ces conflits ?

21 / D'après vous, quels itinéraires serait-il souhaitable d'aménager pour les cyclistes dans le Pays de Montbéliard ?

Réponse spontanée : (départ / arrivée)

Avec propositions :

- Prolongement de la Coulée Verte vers Besançon
- Liaison Petite Hollande / Centre ville
- Liaison Exincourt / Audincourt / Mandeure

22 / D'après vous, existe-t-il dans le Pays de Montbéliard des lieux où il est risqué de circuler à vélo ?

- Oui Si oui, où et pourquoi ?
- Non

QUESTIONNAIRE SUR LA MOBILITE DES COLLEGIENS	n°
--	----

1 / Personne "référente" :

(Nom de la personne qui fait remplir le questionnaire)

2 / Jour de la semaine ou vous remplissez le questionnaire :

Etablissement scolaire fréquenté

3 / Nom du collège :

4 / Quelle est votre classe ?

5 / Vous êtes : Demi-pensionnaire Externe

6 / A quelle heure avez-vous commencé les cours ce matin ?

7 / A quelle heure finissez-vous les cours aujourd'hui ?

Renseignements personnels

8 / Sexe : Masculin Féminin

9 / Quel est votre âge ?

10 / Dans quelle commune habitez-vous ?

Le trajet entre votre domicile et votre collège

11 / Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin pour venir au collège ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voiture (avec vos parents) | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Voiture (avec des amis) | <input type="checkbox"/> Scooter |
| <input type="checkbox"/> Marche | <input type="checkbox"/> Rollers |
| <input type="checkbox"/> Car | <input type="checkbox"/> Moto (avec un parent ou un ami) |
| <input type="checkbox"/> Vélo | |

12 / Pouvez-vous décrire votre trajet ? (mode de transport, routes empruntées, lignes de cars...)

13 / Ce matin, à quelle heure êtes-vous parti de chez vous ?

14 / A quelle heure êtes vous arrivé devant le collège ?

(Heure d'arrivée au collège et non heure de début des cours)

15 / Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ? (plusieurs réponses possibles)

- Plus rapide
- Plus agréable
- Moins dangereux
- Volonté des parents
- Proximité du domicile

- Pas de car
- Pas d'autres solutions

Autres raisons (précisez) :

16 / Rentrez-vous ou êtes-vous rentré chez vous ce midi ?

- Oui
- Non

Si oui, avec quel mode de transport ?

17 / Avec quel mode de transport rentrez-vous chez vous ce soir ?

18 / Que pensez-vous de votre trajet ?

Agréable

- Oui
- Non

Pourquoi ?

Dangereux

- Oui
- Non

Pourquoi ?

Trop long

- Oui
- Non

Pourquoi ?

19 / Avez-vous des remarques à faire sur votre trajet ?

20 / Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

21 / Pourquoi ?

Les trajets en car pour se rendre au collège

22 / Utilisez-vous le car pour vous rendre au collège ou en revenir ?

- Oui Non (dans ce cas, passez directement à la question n° 28)

23 / Quand avez-vous pris le car la semaine dernière pour vous rendre au collège ou en revenir ?

Lundi matin	<input type="checkbox"/>
Lundi soir	<input type="checkbox"/>
Mardi matin	<input type="checkbox"/>
Mardi soir	<input type="checkbox"/>
Mercredi matin	<input type="checkbox"/>
Mercredi midi	<input type="checkbox"/>

Jeudi matin	<input type="checkbox"/>
Jeudi soir	<input type="checkbox"/>
Vendredi matin	<input type="checkbox"/>
Vendredi soir	<input type="checkbox"/>
Samedi matin	<input type="checkbox"/>
Samedi midi	<input type="checkbox"/>

24 / Que pensez-vous de votre trajet ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Accès à l'abri bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abri bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage des cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conduite du chauffeur de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gentillesse du chauffeur de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort des cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruit dans le car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre d'élèves par car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité dans les cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté dans les cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horaires des cars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Itinéraire des lignes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de car par rapport à votre domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de car par rapport au collège	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25 / Avez-vous des remarques à faire ?

Sur l'arrêt de car près
de votre domicile :

Sur les chauffeurs :

Sur les cars :

Sur les horaires :

Sur autre chose
concernant vos
déplacements en car :

26 / Que faites-vous dans le car ?

- Lire
- Faire (ou finir) les devoirs
- Réviser les cours
- Parler avec les camarades
- Rien

Se reposer

Autre (précisez) :

27 / Dans le car, estimez-vous être :

- Toujours respectueux des règles
- Quelquefois en désaccord avec ces règles
- Souvent au-delà des limites permises

L'UNSS

28 / Pratiquez-vous l'UNSS le mercredi après-midi ?

Oui

Non

29 / Si oui, comment vous déplacez-vous ?

- Voiture (avec vos parents)
- Voiture (avec des amis)
- Marche
- Car
- Vélo
- Train
- Scooter
- Rollers
- Moto (avec un parent ou un ami)

30 / Si non, pour quelles raisons ?

- Pas envie
- Pas de transport
- Pratique d'une autre activité

Pas d'intérêt pour les sports proposés

Autre (précisez) :

Le trajet entre votre domicile et vos lieux de loisirs

31 / Pratiquez-vous une activité extrascolaire (en dehors du collège) autre que l'UNSS ?
(tennis, football, cinéma, vélo, promenades, équitation, danse, musique...)

- Oui Non

32 / Si oui, lesquelles ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Nom de l'activité				

33 / Quels lieux fréquentez-vous pour vos loisirs ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Nom de la commune où vous pratiquez cette activité :				

34 / Quel mode de déplacement utilisez-vous pour vos loisirs ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Voiture (avec vos parents)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voiture (avec des amis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rollers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

35 / Pourquoi utilisez-vous ces modes de transport ? (plusieurs réponses possibles)

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Plus rapide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plus agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moins dangereux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volonté des parents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité du domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas d'autres solutions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres raisons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Précisez)				

36 / A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
2 fois par semaine et plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37 / Utilisez-vous le car pour vous rendre sur vos lieux de loisirs ? (Activités 1 à 4)

- Oui Non (dans ce cas, passez à la dernière question)

38 / Que pensez-vous du car pour vous rendre sur vos lieux de loisirs ? (Activités 1 à 4)

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prix du ticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chauffeur de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information sur les lignes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information sur les horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

39 / Que souhaiteriez-vous afin d'utiliser le car pour vos déplacements de loisirs ?

De nouvelles lignes (De où à où ?)	
Une meilleure fréquence (Quelle ligne ?)	
Autre (Précisez)	

Merci d'avoir répondu à ce questionnaire

QUESTIONNAIRE SUR LA MOBILITE DES COLLEGIENS	n°
--	----

1 / Personne "référente" :
(Nom de la personne qui fait remplir le questionnaire)

2 / Jour de la semaine ou vous remplissez le questionnaire :

Etablissement scolaire fréquenté

3 / Nom du collège :

4 / Quelle est votre classe ?

5 / Vous êtes : Demi-pensionnaire Externe Interne

6 / A quelle heure avez-vous commencé les cours ce matin ?

7 / A quelle heure finissez-vous les cours aujourd'hui ?

Renseignements personnels

8 / Sexe : Masculin Féminin

9 / Quel est votre âge ?

10 / Dans quelle commune habitez-vous ?

Le trajet entre votre domicile et votre collège

11 / Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin pour venir au collège ?

- Voiture (avec vos parents)
- Voiture (avec des amis)
- Marche
- Vélo
- Scooter
- Autocar (Précisez le nom de la Compagnie)
- Train
- Rollers
- Moto (avec un parent ou un ami)
- Autobus (urbain)

12 / Utilisez-vous plusieurs modes de transport pour venir au collège (train + autocar,...) ?

- Oui
 - Non
- Si oui, lesquels ?

13 / Ce matin, à quelle heure êtes-vous parti de chez vous ?

14 / A quelle heure êtes vous arrivé devant le collège ?

(Heure d'arrivée au collège et non heure de début des cours)

15 / Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ? (plusieurs réponses possibles)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Plus rapide | <input type="checkbox"/> Loin du domicile |
| <input type="checkbox"/> Plus agréable | <input type="checkbox"/> Pas de car |
| <input type="checkbox"/> Moins dangereux | <input type="checkbox"/> Pas d'autres solutions |
| <input type="checkbox"/> Volonté des parents | <input type="checkbox"/> Autres raisons (précisez) : |
| <input type="checkbox"/> Proche du domicile | <input type="text"/> |

16 / Rentrez-vous ou êtes-vous rentré chez vous ce midi ?

- Oui
 Non

Si oui, avec quel mode de transport ?

17 / Avec quel mode de transport rentrez-vous chez vous ce soir ?

18 / Que pensez-vous de votre trajet ?

Agréable Oui Non Pourquoi ?

Dangereux Oui Non Pourquoi ?

Trop long Oui Non Pourquoi ?

19 / Avez-vous des remarques à faire sur votre trajet ?

20 / Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

21 / Pourquoi ?

Les trajets en car pour se rendre au collège

22 / Possédez-vous une carte de transport (pour le ramassage scolaire par autocar) ?

- Oui Non (dans ce cas, passez directement à la question n° 29)

23 / Utilisez-vous l'autocar pour vous rendre au collège ou en revenir ?

- Oui Non (dans ce cas, passez directement à la question n° 29)

24 / Quand avez-vous pris l'autocar la semaine dernière pour vous rendre au collège ou en revenir ?

Lundi matin	<input type="checkbox"/>
Lundi soir	<input type="checkbox"/>
Mardi matin	<input type="checkbox"/>
Mardi soir	<input type="checkbox"/>
Mercredi matin	<input type="checkbox"/>
Mercredi midi	<input type="checkbox"/>

Jeudi matin	<input type="checkbox"/>
Jeudi soir	<input type="checkbox"/>
Vendredi matin	<input type="checkbox"/>
Vendredi soir	<input type="checkbox"/>
Samedi matin	<input type="checkbox"/>
Samedi midi	<input type="checkbox"/>

25 / Que pensez-vous de votre trajet ?

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Accès à l'abri bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abri bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage des autocars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manière de conduire des	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comportement des conducteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort des autocars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruit dans les autocars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre d'élèves par autocar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité dans les autocars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté dans les autocars	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horaires des autocars le matin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horaires des autocars le soir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durée du trajet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de car par	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de car par	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26 / Avez-vous des remarques à faire ?

Sur l'arrêt d'autocar
près de votre domicile :

Sur les conducteurs :

Sur les autocars :

Sur les horaires :

Sur autre chose
concernant vos
déplacements en autocar

27 / Que faites-vous dans l'autocar ?

- Lire
- Faire (ou finir) les devoirs
- Réviser les cours
- Parler avec les camarades
- Rien

Se reposer

Autre (précisez) :

28 / Dans l'autocar, estimez-vous être :

- Toujours respectueux des règles
- Quelquefois en désaccord avec ces règles
- Souvent au-delà des limites permises

L'UNSS

29 / Pratiquez-vous l'UNSS le mercredi après-midi ?

- Oui Non

30 / Si oui, comment vous déplacez-vous ?

- Voiture (avec vos parents)
- Voiture (avec des amis)
- Marche
- Car
- Vélo
- Train
- Scooter
- Rollers
- Moto (avec un parent ou un ami)

31 / Si non, pour quelles raisons ?

- Pas envie
- Pas de transport
- Pratique d'une autre activité

Pas d'intérêt pour les sports proposés

Autre (précisez) :

--

Le trajet entre votre domicile et vos lieux de loisirs

32 / Pratiquez-vous une activité extrascolaire (en dehors du collège) autre que l'UNSS ?

(tennis, football, cinéma, vélo, promenades, équitation, danse, musique...)

- Oui
- Non

33 / Si oui, lesquelles ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Nom de l'activité				

34 / Quels lieux fréquentez-vous pour vos loisirs ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Nom de la commune où vous pratiquez cette activité :				

35 / Quel mode de déplacement utilisez-vous pour vos loisirs ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Voiture (avec vos parents)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voiture (avec des amis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autocar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rollers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

36 / Pourquoi utilisez-vous ces modes de transport ? (plusieurs réponses possibles)

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
Plus rapide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plus agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moins dangereux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Volonté des parents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité du domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pas d'autres solutions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres raisons (Précisez)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37 / A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements ?

	Activité 1	Activité 2	Activité 3	Activité 4
2 fois par semaine et plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 fois par mois	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38 / Utilisez-vous l'autocar pour vous rendre sur vos lieux de loisirs ? (Activités 1 à 4)

- Oui Non (dans ce cas, passez à la dernière question)

39 / Que pensez-vous de l'autocar pour vous rendre sur vos lieux de loisirs ? (Activités 1 à 4)

	Pas du tout satisfait	Assez satisfait	Très satisfait
Respect des horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fréquence de passage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prix du ticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propreté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Proximité de l'arrêt de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conducteur de car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information sur les lignes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information sur les horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

40 / Que souhaiteriez-vous afin d'utiliser l'autocar pour vos déplacements de loisirs ?

De nouvelles lignes (De où à où ?)	
Une meilleure fréquence (Quelle ligne ?)	
Autre (Précisez)	

Merci d'avoir répondu à ce questionnaire

ANNEXE n°9 : Lettre de l'Inspecteur d'Académie du Doubs au Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE
ACADÉMIE DE BESANÇON



L'Inspecteur d'Académie
Directeur des services départementaux

Besançon, le 14 mai 2002

à



Monsieur le président
De la Communauté d'Agglomération
Du pays de Montbéliard
8 avenue des Alliés
25208 MONTBELIARD CEDEX

Cabinet I.A. n° 347/ R 2001

Objet : Votre courrier en date du 30 avril 2002.

Vos références : SG/ 1077

Monsieur le Président,

Par courrier cité en référence, vous demandez la possibilité d'engager une étude sur la mobilité des collégiens, afin de connaître le trajet emprunté par ces derniers pour se rendre à leur collège, ainsi que les modes de transport utilisés, et de mettre en évidence d'éventuels problèmes de sécurité.

C'est avec reconnaissance que je vous apporte mon total et entier soutien dans cette opération si importante pour la sécurité de nos élèves.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

L'Inspecteur d'Académie

J.-Y. PROCHAZKA

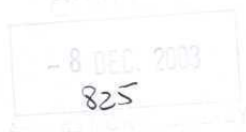
INSPECTION ACADÉMIQUE DU DOUBS
26, avenue de l'Observatoire - 25030 Besançon cedex
Téléphone : 03 81 65 48 83 - Télécopie : 03 81 53 47 95
Mel : ce.cabinet.ia25@ac-besancon.fr

ANNEXE n°10 : Lettre envoyée au principaux des collèges de l'Aisne



Inspection
académique
de l'Aisne

D 2003-1686



Principal
Principal-Adj.
Secrétariat
Intendance
Vie Scolaire
Affichage
SEGPA

Monsieur le Principal
du collège Anne de Montmorency
4, Place de Wertingen

02130 Fère-en-Tardenois

Monsieur le Principal,

Monsieur Stéphane Godefroy, domicilié à Moy-de-l'Aisne et étudiant à l'UFR de Géographie de Lille, dans le cadre d'un doctorat sur la « Mobilité des Jeunes » a souhaité lancer une enquête auprès des collégiens du Département de l'Aisne.

Nous souscrivons pleinement à cette demande qui requiert néanmoins votre concours, dans la mesure où un questionnaire doit être complété par tous les élèves d'une même classe, sachant qu'il est souhaitable, afin de bénéficier d'un nombre de réponses optimal, que deux classes par niveau y répondent.

Bien évidemment, Monsieur Stéphane Godefroy vous communiquera l'analyse des questionnaires complétés par vos élèves.

En vous remerciant de votre collaboration, veuillez trouver ci-joint une note explicative accompagnée du nombre de questionnaires suffisant qui seront à retourner au Service des Transport du Département vers la fin du présent trimestre scolaire ou début janvier 2004.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Principal, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

L'Inspecteur d'académie

G. DOMALAIN

Le Président du Conseil Général

Yves DAUDIGNY

ANNEXE n°11 : Note pour les parents d'élèves avant la mise en place de l'enquête dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard



Direction des Infrastructures
SG

**NOTE D'INFORMATION
AUX PARENTS D'ÉLÈVES**

Montbéliard, le 23 mai 2002

Objet : Information sur la réalisation d'une étude concernant la mobilité des jeunes dans le Pays de Montbéliard

Madame, Monsieur,

La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, en partenariat avec le Conseil Général du Doubs et l'ADEME vient d'engager une étude sur la mobilité des collégiens.

Cette étude rentre dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains 2000 - 2006 approuvé par délibération du Conseil de la Communauté d'Agglomération le 23 octobre 2000.

Cette démarche a pour but de connaître le trajet emprunté par les jeunes pour se rendre à leur collège et sur leurs lieux de loisirs afin de savoir quels modes de transport ils utilisent et quels problèmes de sécurité ils peuvent éventuellement rencontrer sur leur parcours.

La finalité de cette étude est l'amélioration des déplacements domicile - collège et domicile - loisirs notamment avec la création d'itinéraires sécurisés.

Cette action n'est réalisable que par l'intermédiaire d'une enquête auprès d'un échantillon d'élèves sur l'ensemble des 16 collèges de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard.

Ce questionnaire est anonyme. Les élèves n'auront pas à écrire ni leur nom ni leur adresse exacte.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour Le Président,
Le Vice Président Délégué



Jacques REDOUTEY

Communauté d'Agglomération
8 avenue des Alliés - BP 98407
25208 Montbéliard cedex
tel. 03 81 31 88 88
fax 03 81 31 88 89
www.agglo-montbeliard.fr

ANNEXE n° 12 : Résultats de l'enquête dans les collèges de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard

Total **781**

Nom du collège	Nombre	%
Jean Bauhin	63	8,1
Anatole France	22	2,8
André Boulloche	89	11,4
Pierre Brossolette	35	4,5
Paul Langevin	69	8,8
Louis Pergaud	36	4,6
J.J. Rousseaux	68	8,7
G. Guynemer	49	6,3
G. Cuvier	21	2,7
P. Guyot	38	4,9
Les Hautes Vignes	34	4,4
Les Quatre Terres	63	8,1
Gustave Courbet	15	1,9
Jouffroy d'Abbans	88	11,3
Les Tâles	34	4,4
Les Bruyères	57	7,3
Total	781	100

Classe	Nombre	%
6 ème	183	23,4
5 ème	223	28,6
4 ème	232	29,7
3 ème	143	18,3
Total	781	100

Etat	Nombre	%
Demi pensionnaire	307	39,3
Externe	472	60,4
Rebut	2	0,3
Total	781	100

Sexe	Nombre	%
Masculin	357	45,7
Féminin	424	54,3
Total	781	100

Age	Nombre	%
11 ans	58	7,4
12 ans	159	20,4
13 ans	192	24,6
14 ans	221	28,3
15 ans	119	15,2
16 ans	30	3,8
10 ans	1	0,1
17 ans	1	0,1
Total	781	100

Commune de résidence	Nombre	%
Montbéliard	132	16,9
Audincourt	85	10,9
Sochaux	30	3,8
Bart	11	1,4
Etupes	30	3,8
Béthoncourt	23	2,9
Grand-Charmont	17	2,2
Hérimoncourt	28	3,6
Nommay	12	1,5
Exincourt	26	3,3
Valentigney	88	11,3
Feschés le Châtel	17	2,2
Sainte-Suzanne	10	1,3
Mandeure	26	3,3
Courcelles les Montbéliard	2	0,3
Aibre	4	0,5
Voujeaucourt	19	2,4
Arcey	21	2,7
Colombier-Fontaine	13	1,7
Presentevillers	3	0,4
Montenois	11	1,4
Issans	3	0,4
Desandans	7	0,9
Sainte Marie	5	0,6
Bavans	24	3,1
Dung	10	1,3
Echenans	1	0,1
Laire	2	0,3
Raynans	1	0,1
Semondans	1	0,1
Taillecourt	5	0,6
Brognard	4	0,5
Dambenois	8	1
Dampierre	5	0,6
Allenjoie	5	0,6
Trevenans	1	0,1
Seloncourt	31	4
Dasle	1	0,1
Abbevillers	10	1,3
Vandoncourt	2	0,3
Thulay	1	0,1
Meslières	2	0,3
Mathay	14	1,8
Ecurecey	1	0,1
Glays	1	0,1
Blamont	1	0,1
Vieux-Charmont	14	1,8
Héricourt	1	0,1
Pont de Roide	1	0,1
Etouvans	3	0,4
Berche	2	0,3
Lougres	6	0,8
Total	781	100

Mode de transport collègue	Nombre	%
En voiture avec les parents	269	34,4
En voiture avec des amis / famille	70	9
Bus CTPM ou car	399	51,1
Vélo	58	7,4
Marche	369	47,2
Mobylette (scooter)	23	2,9
Roller	2	0,3
Trottinette	1	0,1
Skate	1	0,1
Rebut	2	0,3
Total répondants	781	100

Pourquoi	Nombre	%
Plus rapide	251	32,1
Plus agréable	198	25,4
Moins dangereux	106	13,6
Volonté des parents	244	31,2
Proximité du domicile	286	36,6
Pas d'arrêts de bus	24	3,1
Pas d'autres solutions	245	31,4
Sur le chemin des parents	5	0,6
Par paresse	1	0,1
Aime marcher	4	0,5
Bus trop cher / pas de bus gratuit pour le ramassage scolaire	4	0,5
Plus pratique	1	0,1
Rebut	35	4,5
Total répondants	781	100

Combien de fois par jour	Nombre	%
1 aller - retour	300	38,4
2 aller - retour	397	50,8
Plus de 2 aller - retour	69	8,8
Rebut	15	1,9
Total	781	100

En combien de temps	Nombre	%
5 minutes	152	19,5
De 5 à 15 minutes	433	55,4
de 15 à 30 minutes	158	20,2
Plus de 30 minutes	17	2,2
Rebut	21	2,7
Total	781	100

Trajet agréable	Nombre	%
Oui	431	55,2
Non	344	44
Rebut	6	0,8
Total	781	100

Si agréable pourquoi	Nombre	%
Avec les copain(e)s	98	22,4
Pas dangereux	17	3,9
Rapide	79	18,1
Calme / faible circulation auto	47	10,8
Aime marcher	23	5,3
Pas fatiguant	5	1,1
Pas besoin de marcher	9	2,1
Avec les parents	12	2,7
Beau paysage (bois, nature...) / fleuri	16	3,7
Confortable	19	4,3
Aime prendre le bus	2	0,5
Chauffeur sympathique	5	1,1
Piste cyclable	3	0,7
Rebut	102	23,3
Total	437	100

Trajet dangereux	Nombre	%
Oui	139	17,8
Non	635	81,3
Rebut	7	0,9
Total	781	100

Si danger pourquoi	Nombre	%
A cause de la circulation	43	29,3
Pas de trottoirs ou trottoirs pas assez larges	8	5,4
Pas assez de place assises dans les bus	27	18,4
Nombreuses routes à traverser	1	0,7
Bus pas sûr : dealers, bagarres...	6	4,1
Chauffeur de bus dangereux""	19	12,9
Rue inquiétante" / sentiment d'insécurité dans les rues"	1	0,7
Présence de gitans" non loin du collège"	1	0,7
Rebut	41	27,9
Total	147	100

Trajet trop long	Nombre	%
Oui	150	19,2
Non	623	79,8
Rebut	8	1
Total	781	100

Trajet : autres impressions	Nombre	%
Rapide	14	1,8
Ennuyeux	11	1,4
Pas pratique	3	0,4
Pas assez de place dans les bus	9	1,2
Désagréable	13	1,7
Trop court (pour faire les devoirs)	3	0,4
Le car arrive trop tard au collège	2	0,3
Fatigant (relief)	4	0,5
Attente du bus trop longue	1	0,1
Rebut	719	92,3
Total	779	100

Respect des horaires bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	117	15
Assez satisfait	270	34,6
Très satisfait	43	5,5
Rebut	351	44,9
Total	781	100

Fréquence de passage des bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	96	12,3
Assez satisfait	234	30
Très satisfait	80	10,2
Rebut	371	47,5
Total	781	100

Confort des bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	124	15,9
Assez satisfait	238	30,5
Très satisfait	70	9
Rebut	349	44,7
Total	781	100

Sécurité dans les bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	126	16,1
Assez satisfait	231	29,6
Très satisfait	73	9,3
Rebut	351	44,9
Total	781	100

Propreté dans les bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	159	20,4
Assez satisfait	211	27
Très satisfait	57	7,3
Rebut	354	45,3
Total	781	100

Proximité de l'arrêt / domicile	Nombre	%
Pas du tout satisfait	71	9,1
Assez satisfait	177	22,7
Très satisfait	180	23
Rebut	353	45,2
Total	781	100

Proximité de l'arrêt / domicile	Nombre	%
Pas du tout satisfait	31	4
Assez satisfait	165	21,1
Très satisfait	231	29,6
Rebut	354	45,3
Total	781	100

Sécurité vélo	Nombre	%
Pas du tout satisfait	50	6,4
Assez satisfait	72	9,2
Très satisfait	38	4,9
Rebut	621	79,5
Total	781	100

Garage à vélos	Nombre	%
Pas du tout satisfait	62	7,9
Assez satisfait	60	7,7
Très satisfait	36	4,6
Rebut	623	79,8
Total	781	100

Protection contre vol	Nombre	%
Pas du tout satisfait	80	10,2
Assez satisfait	60	7,7
Très satisfait	20	2,6
Rebut	621	79,5
Total	781	100

Réseau des itinéraires cyclables	Nombre	%
Pas du tout satisfait	80	10,2
Assez satisfait	61	7,8
Très satisfait	17	2,2
Rebut	623	79,8
Total	781	100

Pénibilité du parcours	Nombre	%
Pas du tout satisfait	44	5,6
Assez satisfait	77	9,9
Très satisfait	39	5
Rebut	621	79,5
Total	781	100

Améliorations possibles	Nombre	%
Des itinéraires cyclables	160	20,5
Un meilleur éclairage public	130	16,6
De nouvelles lignes de bus	195	25
Une fréquence de passage des bus plus élevée	217	27,8
Plus de passages pour piétons	192	24,6
Des trottoirs plus larges / meilleurs sécurité pour les piétons	16	2
Rien à améliorer	32	4,1
Un bus de ramassage scolaire gratuit / ticket (abonnement) moins cher	8	1
Rattachement de la commune au réseau CTPM	7	0,9
agressif	3	0,4
Respect des horaires de bus	6	0,8
Rues plus propres	1	0,1
Parcs à vélos (avec surveillance)	2	0,3
Passerelle pour les piétons	1	0,1
Des bancs dans les arrêts de bus	2	0,3
Un arrêt de bus CTPM plus proche du collège	1	0,1
Le car passe plus tôt	1	0,1
Passage réservé au piétons	2	0,3
Mettre 2 bus ou un bus plus grand	20	2,6
Plus de contrôleurs	1	0,1
Rebut	141	18,1
Total répondants	781	100

Pourquoi	Nombre	%
Sentiment d'insécurité quand il fait sombre (surtout les matins et soirs d'hiver)	58	7,4
Fréquence de passage des bus trop faible / attente trop longue	86	11
Pour traverser plus facilement les rues à forte circulation / meilleure sécurité	58	7,4
vélo	50	6,4
Pour un trajet plus rapide / plus agréable	9	1,2
Pas besoin de marcher	2	0,3
Pas de lignes (arrêts) de bus à proximité	13	1,7
Pour dépendre moins des parents	4	0,5
Pas assez de place dans les bus	33	4,2
Pour avoir des bus plus propres	2	0,3
Les horaires ne sont pas toujours respectés	8	1
Absence de trottoirs augmente les risques	12	1,5
Pour éviter les correspondances entre les bus	6	0,8
Pour éviter les détours en bus	6	0,8
Pour attendre le bus plus confortablement	1	0,1
Arrêt de bus trop loin du domicile	4	0,5
Rebut	452	57,9
Total répondants	781	100

Utilisation du vélo	Nombre	%
Oui	280	35,9
Non	459	58,8
Rebut	42	5,4
Total	781	100

Si non pourquoi	Nombre	%
Risque de vol et de dégradation	75	14,9
Relief trop exigeant	18	3,6
Trop fatiguant	13	2,6
Trop loin ou trop lent	125	24,9
Distance domicile - collège trop courte	29	5,8
Trop dangereux	31	6,2
Les parents ne veulent pas	10	2
Pas envie / n'aime pas faire de vélo	37	7,4
Pas de parcs à vélos / ne sait pas où mettre le vélo	22	4,4
Cartable trop lourd	6	1,2
Préfère prendre le bus	28	5,6
Pas de vélo	22	4,4
Ne sert à rien	4	0,8
Problème physique	1	0,2
Préfère marcher	18	3,6
Préfère venir en voiture	4	0,8
Pas de place pour le vélo (maison)	1	0,2
A un scooter	2	0,4
Dangereux le soir (quand il fait sombre)	1	0,2
Rebut	94	18,7
Total répondants	503	100

Lieu sport commune	Nombre	%
Montbéliard	71	9,1
Audincourt	48	6,1
Etupes	10	1,3
Sochaux	19	2,4
Nommay	5	0,6
Exincourt	18	2,3
Vieux-Charmont	4	0,5
Brognard	2	0,3
Héricourt	9	1,2
Valentigney	32	4,1
Belfort	8	1
Donnemarie	1	0,1
Arbouans	1	0,1
Mandeure	20	2,6
Bart	8	1
Seloncourt	18	2,3
Crosey le Grand	1	0,1
Béthoncourt	15	1,9
Bavans	15	1,9
Arcey	10	1,3
Sainte Marie	3	0,4
Montenois	4	0,5

Courtchaton	2	0,3
Sainte Suzanne	5	0,6
Dung	2	0,3
Aibre	1	0,1
Semondans	1	0,1
Froideval	1	0,1
Joncherey	1	0,1
Fesches-le-Chatel	7	0,9
Dampierre	4	0,5
Dambenois	2	0,3
Chevremont	1	0,1
Grand-Charmont	2	0,3
Hérimoncourt	9	1,2
Roches-les-Blamont	2	0,3
Mezire	1	0,1
Pont de Roide	2	0,3
Bourguignon	5	0,6
Mathay	5	0,6
Allenjoie	1	0,1
Delle	1	0,1
Prunevelle	1	0,1
Colombier-Fontaine	6	0,8
Voujeaucourt	9	1,2
Blussans	2	0,3
Berche	2	0,3
Lougres	1	0,1
Longevelle	1	0,1
Rebut	382	48,9
Total	781	100

Lieu pour le cinéma	Nombre	%
Montbéliard	219	28
Audincourt	216	27,7
Taillecourt	2	0,3
Exincourt	1	0,1
Beaucourt	1	0,1
Rebut	342	43,8
Total	781	100

Lieu autre	Nombre	%
Montbéliard	71	9,1
Hérimoncourt	1	0,1
Héricourt	1	0,1
Sainte-Marie	2	0,3
Vondancourt	1	0,1
Grand-Charmont	2	0,3
Mandeure	3	0,4
Courcelles les Montbéliard	1	0,1
Exincourt	5	0,6
Audincourt	12	1,5
Besancon	2	0,3
Valentigney	16	2
Couchaton	1	0,1
Indeviller	1	0,1
Bart	2	0,3
Montenois	2	0,3
Echenans	2	0,3
Arcey	1	0,1
Trevenans	1	0,1
Dung	1	0,1
Feschés-le-Chatel	3	0,4
Delle	1	0,1
Etupes	6	0,8
Béthoncourt	1	0,1
Allenjoie	1	0,1
Seloncourt	1	0,1
Mandeure	8	1
Glavay	1	0,1
Mathay	4	0,5
Vieux-Charmont	1	0,1
Sochaux	4	0,5
Nommay	1	0,1
Sainte-Suzanne	1	0,1
Belfort	1	0,1
Voujeaucourt	3	0,4
Bavans	2	0,3
Rebut	614	78,6
Total	781	100

Quels autres loisirs	Nombre	%
Promenade / Shopping	91	13,2
Musique	33	4,8
Danse	14	2
Patinoire	4	0,6
Bibliothèque	7	1
Catéchisme	4	0,6
Vélo / Roller / Skate	25	3,6
Autre sport	50	7,2
Pêche	10	1,4
Autres	18	2,6
Dessin	3	0,4
Théâtre	2	0,3
Rebut	457	66,1
Total répondants	691	100

A quelle période (sport)	Nombre	%
Semaine	440	56,3
Week-end	293	37,5
Rebut	247	31,6
Total répondants	781	100

A quelle période (cinéma)	Nombre	%
Semaine	165	21,1
Week-end	497	63,6
Rebut	235	30,1
Total répondants	781	100

A quelle période (autre)	Nombre	%
Semaine	155	19,8
Week-end	162	20,7
Rebut	559	71,6
Total répondants	781	100

Journée (sport)	Nombre	%
Matin	110	14,1
Midi	70	9
Après-midi	372	47,6
Soirée	241	30,9
Rebut	245	31,4
Total répondants	781	100

Journée (cinéma)	Nombre	%
Matin	7	0,9
Midi	20	2,6
Après-midi	415	53,1
Soirée	323	41,4
Rebut	226	28,9
Total répondants	781	100

Journée (autre)	Nombre	%
Matin	60	7,7
Midi	30	3,9
Après-midi	182	23,4
Soirée	86	11
Rebut	560	71,9
Total répondants	779	100

Mode de déplacement (sport)	Nombre	%
Voiture avec les parents	328	42
Voiture avec des amis	134	17,2
Bus	90	11,5
Marche	226	28,9
Vélo	161	20,6
Mobylette	40	5,1
Roller	38	4,9
Skate	3	0,4
Trottinette	3	0,4
Rebut	241	30,9
Total répondants	781	100

Mode de déplacement (cinéma)	Nombre	%
Voiture avec les parents	356	45,6
Voiture avec des amis	243	31,1
Bus	239	30,6
Marche	148	19
Vélo	25	3,2
Mobylette	26	3,3
Roller	6	0,8
Rebut	205	26,2
Total répondants	781	100

Mode de déplacement (autre)	Nombre	%
Voiture avec les parents	101	12,9
Voiture avec des amis	61	7,8
Bus	68	8,7
Marche	77	9,9
Vélo	45	5,8
Mobylette	12	1,5
Roller	11	1,4
Moto	1	0,1
Rebut	564	72,2
Total répondants	781	100

Pourquoi ce mode (sport)	Nombre	%
Plus rapide	353	45,2
Plus agréable	247	31,6
Moins dangereux	120	15,4
Volonté des parents	144	18,4
Proximité du domicile	117	15
Pas d'arrêts de bus	59	7,6
Pas d'autres solutions	153	19,6
Pas d'argent pour prendre le bus / bus trop cher	1	0,1
Trop loin	3	0,4
Rebut	273	35
Total répondants	781	100

Pourquoi ce mode (cinéma)	Nombre	%
Plus rapide	324	41,5
Plus agréable	254	32,5
Moins dangereux	145	18,6
Volonté des parents	149	19,1
Proximité du domicile	68	8,7
Pas d'arrêts de bus	44	5,6
Pas d'autres solutions	153	19,6
Pas d'argent pour prendre le bus / bus trop cher	1	0,1
Rebut	250	32
Total répondants	781	100

Pourquoi ce mode (autre)	Nombre	%
Plus rapide	120	15,4
Plus agréable	95	12,2
Moins dangereux	43	5,5
Volonté des parents	54	6,9
Proximité du domicile	35	4,5
Pas d'arrêts de bus	20	2,6
Pas d'autres solutions	63	8,1
Trop loin	1	0,1
Plus pratique	2	0,3
Rebut	595	76,2
Total répondants	781	100

A quelle fréquence (sport)	Nombre	%
Plus de 2 fois par semaine	207	26,5
2 fois par semaine	125	16
1 fois par semaine	144	18,4
3 fois par mois	20	2,6
2 fois par mois	12	1,5
1 fois par mois	5	0,6
Moins d'une fois par mois	7	0,9
Rebut	261	33,4
Total	781	100

A quelle fréquence (cinéma)	Nombre	%
Plus de 2 fois par semaine	23	2,9
2 fois par semaine	21	2,7
1 fois par semaine	57	7,3
3 fois par mois	77	9,9
2 fois par mois	104	13,3
1 fois par mois	164	21
Moins d'une fois par mois	114	14,6
Rebut	221	28,3
Total	781	100

A quelle fréquence (autre)	Nombre	%
Plus de 2 fois par semaine	67	8,6
2 fois par semaine	36	4,6
1 fois par semaine	64	8,2
3 fois par mois	8	1
2 fois par mois	18	2,3
1 fois par mois	10	1,3
Moins d'une fois par mois	2	0,3
Rebut	576	73,8
Total	781	100

Durée du déplacement (sport)	Nombre	%
Moins de 5 minutes	185	23,7
De 5 à 15 minutes	233	29,8
De 15 à 30 minutes	71	9,1
Plus de 30 minutes	28	3,6
Rebut	264	33,8
Total	781	100

Durée du déplacement (cinéma)	Nombre	%
Moins de 5 minutes	40	5,1
De 5 à 15 minutes	302	38,7
De 15 à 30 minutes	183	23,4
Plus de 30 minutes	29	3,7
Rebut	227	29,1
Total	781	100

Durée du déplacement (autre)	Nombre	%
Moins de 5 minutes	51	6,5
De 5 à 15 minutes	72	9,2
De 15 à 30 minutes	55	7
Plus de 30 minutes	27	3,5
Rebut	576	73,8
Total	781	100

Que pensez-vous (sport)	Nombre	%
Agréable / Normal""	446	57,1
Dangereux	53	6,8
Mal éclairé	1	0,1
Calme	2	0,3
Bien	3	0,4
Désagréable	4	0,5
Trop long	6	0,8
Ennuyeux	1	0,1
Fatigant	1	0,1
Manque une ligne de bus	1	0,1
Rebut	274	35,1
Total répondants	781	100

Que pensez-vous du trajet (cinéma)	Nombre	%
Agréable / Normal""	445	57
Dangereux	90	11,5
Trop long	4	0,5
Ennuyeux	3	0,4
Correct	2	0,3
Manque le rattachement de la commune à la CTPM	1	0,1
Rebut	248	31,8
Total répondants	781	100

Que pensez-vous du trajet (autre)	Nombre	%
Agréable / Normal""	160	20,5
Dangereux	26	3,3
Trop long	10	1,3
Trop de circulation	1	0,1
Manque de verdure	1	0,1
Rebut	590	75,5
Total répondants	781	100

Respect des horaires des bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	100	12,8
Assez satisfait	279	35,7
Très satisfait	51	6,5
Rebut	351	44,9
Total	781	100

Fréquence de passage des bus	Nombre	%
Pas du tout satisfait	125	16
Assez satisfait	232	29,7
Très satisfait	57	7,3
Rebut	367	47
Total	781	100

Confort des bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	109	14
Assez satisfait	261	33,4
Très satisfait	56	7,2
Rebut	355	45,5
Total	781	100

Sécurité des bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	135	17,3
Assez satisfait	237	30,3
Très satisfait	58	7,4
Rebut	351	44,9
Total	781	100

Prix des bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	188	24,1
Assez satisfait	202	25,9
Très satisfait	34	4,4
Rebut	357	45,7
Total	781	100

Propreté des bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	169	21,6
Assez satisfait	206	26,4
Très satisfait	50	6,4
Rebut	356	45,6
Total	781	100

Proximité de l'arrêt de bus (sport)	Nombre	%
Pas du tout satisfait	98	12,5
Assez satisfait	171	21,9
Très satisfait	150	19,2
Rebut	362	46,4
Total	781	100

Sécurité physique	Nombre	%
Pas du tout satisfait	98	12,5
Assez satisfait	146	18,7
Très satisfait	43	5,5
Rebut	494	63,3
Total	781	100

Garage à vélos	Nombre	%
Pas du tout satisfait	143	18,3
Assez satisfait	107	13,7
Très satisfait	29	3,7
Rebut	502	64,3
Total	781	100

Protection contre le vol des vélos	Nombre	%
Pas du tout satisfait	178	22,8
Assez satisfait	82	10,5
Très satisfait	30	3,8
Rebut	491	62,9
Total	781	100

Qualité des itinéraires cyclables	Nombre	%
Pas du tout satisfait	147	18,8
Assez satisfait	116	14,9
Très satisfait	20	2,6
Rebut	498	63,8
Total	781	100

Pénibilité du parcours	Nombre	%
Pas du tout satisfait	79	10,1
Assez satisfait	140	17,9
Très satisfait	60	7,7
Rebut	502	64,3
Total	781	100

Améliorations (sport)	Nombre	%
Des itinéraires cyclables	183	23,4
Un meilleur éclairage public	138	17,7
Des passages pour les piétons plus nombreux	167	21,4
Rien	5	0,6
Des trottoirs (plus larges)	1	0,1
Rebut	473	60,6
Total répondants	781	100

Améliorations du trajet (cinéma)	Nombre	%
Des itinéraires cyclables	130	16,6
Un meilleur éclairage public	115	14,7
Des passages pour les piétons plus nombreux	179	22,9
Des trottoirs (plus larges)	5	0,6
Rien	4	0,5
Rebut	494	63,3
Total répondants	781	100

Améliorations du parcours (autre)	Nombre	%
Des itinéraires cyclables	42	5,4
Un meilleur éclairage public	24	3,1
Des passages pour les piétons plus nombreux	56	7,2
Rien	3	0,4
Des trottoirs	1	0,1
Rebut	697	89,2
Total répondants	781	100

Amélioration des lignes de bus (sport)	Nombre	%
Nouvelles lignes	85	10,9
Meilleure fréquence	69	8,8
Meilleur étalement des horaires	73	9,3
Nouveaux arrêts	78	10
Rien	2	0,3
Bus moins cher	2	0,3
Rebut	626	80,2
Total répondants	781	100

Améliorations des lignes de bus (cinéma)	Nombre	%
Nouvelles lignes	148	19
Meilleure fréquence	109	14
Meilleur étalement des horaires	130	16,6
Nouveaux arrêts	148	19
Bus moins cher	1	0,1
Des abris aux arrêts de bus	2	0,3
Rebut	541	69,3
Total répondants	781	100

Améliorations des lignes des bus (autre)	Nombre	%
Nouvelles lignes	31	4
Meilleure fréquence	26	3,3
Meilleur étalement des horaires	30	3,8
Nouveaux arrêts	33	4,2
Rien	2	0,3
Ticket moins cher	2	0,3
Rebut	721	92,3
Total répondants	781	100

Utilisation du vélo pour les loisirs	Nombre	%
Oui	380	48,7
Non	296	37,9
Rebut	105	13,4
Total	781	100

Si non pourquoi	Nombre	%
Pas de parcs à vélos	9	2,2
Trop dangereux	41	10,2
Les parents font le taxi""	9	2,2
N'aime pas faire de vélo / pas envie	39	9,7
Trajet trop long / trop lent	86	21,4
Trop fatiguant	9	2,2
Sac (de sport, instrument de musique...) trop volumineux	3	0,7
Préfère prendre le bus	12	3
Risque de vol / vélo déjà volé	15	3,7
Les parents ne voudraient pas	3	0,7
Problème sur le vélo	3	0,7
Pas de vélo	18	4,5
Préfère marcher	19	4,7
A cause du relief	4	1
Pas de place pour le vélo (maison)	1	0,2
A un scooter	2	0,5
Trop encombrant	1	0,2
Dangereux le soir (quand il fait sombre)	1	0,2
Rebut	148	36,8
Total répondants	402	100

Quand utilisez-vous votre vélo	Nombre	%
Tous les jours	109	14
Plusieurs fois par semaine	220	28,2
Une fois par semaine	97	12,4
Moins d'une fois par semaine	77	9,9
Moins d'une fois par mois	96	12,3
Jamais / Très rarement	135	17,3
Rebut	47	6
Total	781	100

Quelle utilisation faites vous de votre vélo	Nombre	%
Aller au collège	65	8,3
Aller sur les lieux de loisirs	216	27,7
Aller chez des amis	402	51,5
Pour se promener	564	72,2
Aucune	74	9,5
Aller dans les bois / VTT	7	0,9
Pour s'amuser	30	3,8
Pour aller faire de petits achats...	16	2
Pour aller à l'arrêt de bus	1	0,1
Rebut	61	7,8
Total répondants	781	100

Que pensez-vous des itinéraires cyclables existants	Nombre	%
Pas assez nombreux / trop courts	561	71,8
Dangereux	182	23,3
Mal signalés	252	32,3
Pas respecté par les voitures	2	0,3
N'en a rien à faire	10	1,3
Pas assez larges	3	0,4
Bien	9	1,2
Pratiques	1	0,1
Rebut	109	14
Total répondants	781	100

Durée maximale d'un déplacement à vélo	Nombre	%
Moins de 5 minutes	89	11,4
De 5 à 15 minutes	188	24,1
De 15 à 30 minutes	157	20,1
Plus de 30 minutes	174	22,3
Rebut	173	22,2
Total	781	100

Pourquoi n'utilisez-vous pas votre vélo	Nombre	%
Image peu moderne	75	9,6
Tenue vestimentaire	86	11
Intempéries	182	23,3
Manque de sécurité	247	31,6
Risque de vol	303	38,8
Lenteur	119	15,2
Efforts physiques	88	11,3
Pas de vélo	53	6,8
Problème physique	2	0,3
Pas l'occasion / pas envie	36	4,6
Pas (assez) de pistes cyclables	5	0,6
Problème sur le vélo (crevé...)	16	2
Préfère la marche	5	0,6
Les parents ne veulent pas	3	0,4
A cause du relief trop exigeant	4	0,5
N'aime pas son vélo	1	0,1
Trop encombrant	1	0,1
A un scooter	6	0,8
Préfère prendre le bus	1	0,1
Rebut	220	28,2
Total répondants	781	100

Classement par ordre de préférence

Existence de parcs à vélo	Nombre	%	
	1	106	13,6
	2	74	9,5
	3	55	7
	4	92	11,8
	5	76	9,7
	6	85	10,9
	7	118	15,1
Rebut		175	22,4
Total		781	100

Séparation des voies	Nombre	%	
	1	174	22,3
	2	124	15,9
	3	75	9,6
	4	79	10,1
	5	62	7,9
	6	51	6,5
	7	40	5,1
Rebut		176	22,5
Total		781	100

Itinéraires plus nombreux	Nombre	%	
	1	50	6,4
	2	104	13,3
	3	109	14
	4	85	10,9
	5	110	14,1
	6	82	10,5
	7	64	8,2
Rebut		177	22,7
Total		781	100

Protection contre le vol	Nombre	%	
	1	116	14,9
	2	106	13,6
	3	128	16,4
	4	85	10,9
	5	56	7,2
	6	54	6,9
	7	60	7,7
Rebut		176	22,5
Total		781	100

Meilleure sécurité		Nombre	%
	1	112	14,3
	2	132	16,9
	3	114	14,6
	4	83	10,6
	5	83	10,6
	6	51	6,5
	7	30	3,8
Rebut		176	22,5
Total		781	100

Contresens cyclables		Nombre	%
	1	25	3,2
	2	37	4,7
	3	72	9,2
	4	89	11,4
	5	96	12,3
	6	153	19,6
	7	128	16,4
Rebut		181	23,2
Total		781	100

Plan des itinéraires cyclables		Nombre	%
	1	28	3,6
	2	31	4
	3	54	6,9
	4	88	11,3
	5	117	15
	6	126	16,1
	7	158	20,2
Rebut		179	22,9
Total		781	100

ANNEXE n°13 : Résultats de l'enquête "Loisirs" dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (du 24 juillet au 30 août 2002)

Total **342**

Lieu	Nombre	%
Base Nautique	81	23,7
Piscine d'Audincourt	59	17,3
Rue Cuvier	47	13,7
Acropole	35	10,2
Piscine de Montbéliard	33	9,6
Parc du Prés de la Rose	27	7,9
Centre Commercial Géant Casino	11	3,2
Chemin de fer / Coulée Verte (Prés de la Rose)	9	2,6
Passerelle (Feschés)	8	2,3
Centre Commercial Cora	6	1,8
Centre Commercial Leclerc	6	1,8
Gare	6	1,8
Pont canal	5	1,5
Piscine de Béthoncourt	5	1,5
Jonction Coulée Verte / Piste vers Exincourt	4	1,2
Total	342	100

Sexe	Nombre	%
Masculin	189	55,3
Féminin	153	44,7
Total	342	100

Type de groupe	Nombre	%
En groupe	253	74
Seul	57	16,7
En famille	32	9,4
Total	342	100

Age	Nombre	%
16 ans	69	20,2
17 ans	66	19,3
15 ans	63	18,4
14 ans	45	13,2
13 ans	27	7,9
18 ans	25	7,3
12 ans	12	3,5
19 ans	12	3,5
11 ans	7	2
20 ans	5	1,5
21 ans	3	0,9
22 ans	3	0,9
10 ans	2	0,6
23 ans	2	0,6
25 ans	1	0,3
Total	342	100

Commune de résidence	Nombre	%
Montbéliard	100	29,2
Audincourt	48	14
Valentigney	21	6,1
Seloncourt	18	5,3
Béthoncourt	11	3,2
Grand-Charmont	10	2,9
Exincourt	10	2,9
Voujeaucourt	10	2,9
Hérimoncourt	7	2
Mandeure	7	2
Héricourt	7	2
Sochaux	7	2
Bavans	6	1,8
Fesches-le-Châtel	5	1,5
Beaucourt	5	1,5
Dambenois	5	1,5
Chatenois les Forges	4	1,2
Dasle	4	1,2
Belfort	4	1,2
Montenois	4	1,2
Courcelles-lès-Montbéliard	3	0,9
Sainte Marie	3	0,9
Vieux-Charmont	3	0,9
Bart	3	0,9
Sainte-Suzanne	3	0,9
Maiche	3	0,9
Couthenans	3	0,9
Danjoutin (90400)	2	0,6
Brognard	2	0,6
Bavillers	2	0,6
Arcey	2	0,6

Presentevillers	1	0,3
Lyon (à Courcelles)	1	0,3
Allenjoie	1	0,3
Dampierre-les-Bois	1	0,3
Dasle	1	0,3
Strasbourg (vacances à Montbéliard)	1	0,3
Berche	1	0,3
Dampierre / Doubs	1	0,3
Etupes	1	0,3
Roches les Blamont	1	0,3
Charmoille	1	0,3
Dannemarie (Alsace)	1	0,3
Granvillard	1	0,3
Mezéré	1	0,3
Vesoul (à Montbéliard)	1	0,3
Blamont	1	0,3
Pont de Roide	1	0,3
Dung	1	0,3
Brevillers (Hte Saône)	1	0,3
Raynans	1	0,3
Total	342	100

Quels modes de déplacement ?	Nombre	%
Marche	111	32,5
Voiture (avec les parents)	70	20,5
Bus CTPM	67	19,6
Voiture (avec des amis / famille)	54	15,8
Vélo	43	12,6
Mobylette / Scooter	20	5,8
Voiture personnelle	5	1,5
Roller	4	1,2
Skateboard	1	0,3
TER	1	0,3
Total répondants	342	100

Pourquoi ce mode de transport ?	Nombre	%
Pas le choix	120	35,1
Plus pratique	71	20,8
Plus rapide	54	15,8
Proximité	39	11,4
voiture	13	3,8
Pour se promener / Prendre l'air	13	3,8
Plus agréable / Par plaisir	12	3,5
Pour faire du sport	12	3,5
Moins cher	6	1,8
Plus simple	6	1,8
Centre de loisirs (Maison pour Tous)	3	0,9
Moins fatiguant	3	0,9
Trop loin	3	0,9
Plus libre	3	0,9
Possède une voiture	2	0,6
Bus trop cher	1	0,3
Pas de bus	1	0,3
Conditions climatiques	1	0,3
Aime marcher	1	0,3
Pas de scooter	1	0,3
Rebut	1	0,3
Total répondants	342	100

Quelle destination ?	Nombre	%
Base Nautique (déjà arrivée)	81	23,7
Centre-ville de Montbéliard	74	21,6
Piscine d'Audincourt (déjà arrivé)	58	17
Piscine de Montbéliard	33	9,6
Prés de la Rose (déjà arrivé)	28	8,2
Promenade (Coulée Verte)	15	4,4
Centre Cial Casino (déjà arrivé)	11	3,2
Centre Cial Leclerc (déjà arrivé)	6	1,8
Centre Cial Cora (déjà arrivé)	6	1,8
Piscine de Bethoncourt (déjà arrivé)	5	1,5
Base Nautique	4	1,2
Belfort	2	0,6
Bâle	2	0,6
Grand-Charmont	2	0,6
Gare	2	0,6
Audincourt	2	0,6
Promenade dans les rues (Montbéliard)	1	0,3
ZUP (Petite-Hollande)	1	0,3
Bibliothèque	1	0,3
Pied des Gouttes	1	0,3
Mulhouse	1	0,3
Cimetière de Montbéliard	1	0,3
Marché de Béthoncourt	1	0,3
Citadelle	1	0,3
Exincourt	1	0,3
Arrêt de bus (Acropole)	1	0,3
Rebut	1	0,3
Total	342	100

Quelle fréquence de déplacement ?	Nombre	%
Plusieurs fois par semaine	138	40,4
Tous les jours	61	17,8
Très rarement	59	17,3
Une fois par semaine	51	14,9
Moins d'une fois par semaine	32	9,4
Rebut	1	0,3
Total	342	100

Quel but ?	Nombre	%
Rejoindre un lieu de loisirs	162	47,4
Faire une promenade	85	24,9
Aller faire des achats	75	21,9
Aller rendre visite à des ami(e)s / famille	42	12,3
Rejoindre son lieu de travail	16	4,7
Faire du skate	3	0,9
Démarche administrative	2	0,6
Faire du sport (vélo)	2	0,6
Venir voir les horaires de bus	1	0,3
Total répondants	342	100

Amélioration : itinéraire cyclable	Nombre	%
Non	291	85,1
Oui	51	14,9
Total	342	100

Quels axes ?	Nombre	%
Rebut	16	31,4
Audincourt - Montbéliard	5	9,8
Pour venir au centre-ville de Montbéliard (rayons)	4	7,8
Dans Audincourt	3	5,9
Dans le centre-ville de Montbéliard	3	5,9
Seloncourt-Montbéliard	2	3,9
Beaucourt / Montbéliard	2	3,9
Héricourt - Béthoncourt	2	3,9
Belfort - Montbéliard	2	3,9
Hérimoncourt - Audincourt	1	2
Les axes principaux	1	2
Citadelle / Centre-ville de Montbéliard	1	2
Voujeaucourt - Montbéliard	1	2
Depuis Brognard	1	2
Pour venir au Près de la Rose depuis l'Ouest	1	2
Montbéliard - Brognard	1	2
Seloncourt - Brognard	1	2
Grand-Charmont / Brognard	1	2
Centre ville - Pied des Gouttes	1	2
Chatenois - Brognard	1	2
Arcey - Montbéliard	1	2
Total répondants	51	100

Amélioration : parc à vélo	Nombre	%
Non	321	93,9
Oui	21	6,1
Total	342	100

A quels endroits ?	Nombre	%
Rebut	5	23,8
Dans le centre-ville de Montbéliard	3	14,3
Piscine de Montbéliard	3	14,3
Base de loisirs : surveillance	2	9,5
Au bois d'Audincourt	2	9,5
Sur l'ensemble des lieux de loisirs	2	9,5
Coulée Verte	1	4,8
Terrain de football d'Audincourt	1	4,8
Piscine de Béthoncourt	1	4,8
A l'Acropole	1	4,8
Total répondants	21	100

Amélioration : nouvelles lignes / nouveaux arrêts de bus	Nombre	%
Non	257	75,1
Oui	84	24,6
Rebut	1	0,3
Total	342	100

A quels endroits ?	Nombre	%
Rebut	28	32,9
Ligne : Beaucourt / Montbéliard	4	4,7
Ligne : Héricourt / Montbéliard (Piscine)	4	4,7
Ligne : Audincourt / Montbéliard	3	3,5
Ligne : Montbéliard / Gd-Charmont	3	3,5
Ligne : Fesches / Brognard	3	3,5
Depuis Montbéliard	3	3,5
Depuis Audincourt	3	3,5
Ligne : Montbéliard / Belfort	3	3,5
Ligne directe entre Seloncourt et Montbéliard	2	2,4
Nouvelles lignes entre le centre-ville et le quartiers de Montbéliard	2	2,4
Arrêt devant la piscine d'Audincourt	2	2,4
Lieux peu ou pas desservis	2	2,4
Ligne : Seloncourt / Brognard	2	2,4
Ligne : Bavans / Montbéliard	2	2,4
Ligne : Sochaux / Montbéliard	2	2,4
Ligne : Montbéliard / Courcelles	2	2,4
Depuis Béthoncourt	2	2,4
Ligne : Sochaux / Petite Hollande	1	1,2
Ligne : Hérimoncourt / Brognard	1	1,2
Ligne : Valentigney / Audincourt	1	1,2
Ligne : Hérimoncourt / Montbéliard	1	1,2
Ligne vers Brognard (depuis Presentevillers)	1	1,2
Ligne Hérimoncourt / Audincourt	1	1,2
Ligne : Beaucourt / Audincourt	1	1,2
Ligne Montbéliard (Centre) - Citadelle	1	1,2
Vers les Batteries du Parc	1	1,2
Depuis Voujeaucourt	1	1,2
Ligne : Bavans - Piscine de Montbéliard	1	1,2
Au départ de la ZUP	1	1,2
Sur les hauteurs" de Valentigney"	1	1,2
Total répondants	85	100

Améliorations : divers	Nombre	%
Rien	154	45
Rebut	152	44,4
Plus grande fréquence des bus	17	5
Parking de Brognard avec de l'ombre (et plus grand)	3	0,9
Lignes TER plus diversifiées	3	0,9
Meilleur revêtement (Coulée Verte)	3	0,9
ville)	2	0,6
Bus moins cher (ticket journée)	2	0,6
Plus de propreté	1	0,3
Tramway (comme à Strasbourg)	1	0,3
Plus de police	1	0,3
Ligne TER (depuis Roches les Blamont)	1	0,3
Plus passage piétons à l'Acropole	1	0,3
d'Audincourt)	1	0,3
Informations sur le parcours (Coulée Verte)	1	0,3
Total répondants	342	100

A quels endroits ?	Nombre	%
Rebut	332	97,1
Ligne : Grand-Charmont / Montbéliard	2	0,6
Ligne : Bart / Montbéliard	2	0,6
Ligne 8	2	0,6
Ligne : Ste-Suzanne / Montbéliard	1	0,3
Ligne : Montbéliard / Audincourt	1	0,3
Ligne : Montbéliard / Béthoncourt	1	0,3
Desserte du Geant Casino	1	0,3
Total répondants	342	100

Quand utilisez vous votre vélo ?	Nombre	%
Plusieurs fois par semaine	72	21,1
Moins d'une fois par semaine	70	20,5
Jamais car pas de vélo	58	17
Jamais / Très rarement	55	16,1
Une fois par semaine	49	14,3
Tous les jours	38	11,1
Total	342	100

Quelle utilisation du vélo ?	Nombre	%
Pour se promener	194	68,3
Pour aller chez des ami(e)s / famille	118	41,5
Pour aller sur les lieux de loisirs	62	21,8
Pour aller faire des petits" achats"	57	20,1
Aucune utilisation	27	9,5
Pour aller au travail (job d'été)	10	3,5
Faire du sport	8	2,8
Pendant les vacances	1	0,4
Rebut	1	0,4
Total répondants	284	100

Quels lieux de loisirs ?	Nombre	%
Rebut	21	42
Base de loisirs	11	22
Prés de la Rose	6	12
Piscine d'Audincourt	4	8
Stade (Coucelles)	3	6
Piscine de Montbéliard	2	4
Terrain de football (Voujeaucourt)	2	4
Piste de karting (Audincourt)	1	2
En forêt	1	2
Chez des amis	1	2
L'isle sur le Doubs	1	2
Piscine de Delle	1	2
MJC (Audincourt)	1	2
Skatepark (Valentigney)	1	2
Total répondants	50	100

Pourquoi une faible utilisation du vélo ?	Nombre	%
Pas envie	90	31,7
Le risque de vol du vélo	68	23,9
Les intempéries	50	17,6
Le manque de sécurité	45	15,8
La lenteur	43	15,1
Utilisation régulière du vélo	28	9,9
Trop d'efforts physiques à fournir	24	8,5
La nécessité d'avoir une tenue adaptée	14	4,9
L'image "peu moderne"	11	3,9
Possède un scooter	8	2,8
Possède le permis / une voiture	3	1,1
Pas (assez) de pistes cyclables	3	1,1
Préfère marcher	3	1,1
Vélo en mauvais état	3	1,1
Rebut	3	1,1
Trop grande distance	2	0,7
Préfère le skate ou les rollers	2	0,7
Pas le temps	2	0,7
Pas de parcs à vélos	2	0,7
A cause de la chaleur	1	0,4
Peut se faire conduire en voiture	1	0,4
Pas de skate park (pour y aller en vélo)	1	0,4
Préfère le bus	1	0,4
Trop de circulation	1	0,4
N'y pense pas	1	0,4
Pas pratique	1	0,4
Possède une carte de bus	1	0,4
Vélo "cassé"	1	0,4
Total répondants	284	100

Quoi pour une plus grande utilisation ?	Nombre	%
Pistes cyclables plus nombreuses	116	40,8
Protection contre le vol des vélos	74	26,1
Rien	67	23,6
La séparation des voies (cycles et voitures)	47	16,5
Meilleure sécurité du cycliste	38	13,4
L'existence de parcs à vélos	37	13
Un plan des itinéraires et pistes cyclables	33	11,6
Des contre-sens cyclables	12	4,2
Rebut	1	0,4
Total répondants	284	100

Que pensez-vous de la Coulée Verte ?	Nombre	%
Rien à reprocher	152	44,4
Ne connaît pas la Coulée Verte	102	29,8
Manque de bancs	54	15,8
Mauvais revêtement	28	8,2
Pas assez large	8	2,3
Manque d'arbres / d'ombre	4	1,2
Insécurité le soir (jeunes louches" avec de l'alcool)"	3	0,9
Rebut	3	0,9
Agréable / Calme	2	0,6
Manque des barrières le long du canal	2	0,6
Manque de panneaux (temps de parcours, itinéraires)	2	0,6
Manque de signalisation (accès, itinéraires...)	2	0,6
Manque de tables	1	0,3
Trop de voitures (VNF, éclusier, 4x4...)	1	0,3
Manque de propreté	1	0,3
Pas mise en valeur	1	0,3
Problème entrée Près la Rose	1	0,3
Total répondants	342	100

Existe-t-il un conflit entre cyclistes et piétons ?	Nombre	%
Non	207	86,3
Oui	33	13,8
Total	240	100

Où se situe ce conflit ?	Nombre	%
Rebut	22	66,7
Tout au long du parcours	6	18,2
Près la Rose	2	6,1
Chatenois les Forges	1	3
Pont Canal	1	3
Technoland	1	3
Total répondants	33	100

Pourquoi ce conflit ?	Nombre	%
Pas assez large	14	42,4
Rebut	11	33,3
Vélos passent trop près	4	12,1
Vélos passent trop vite	3	9,1
Les piétons ne se poussent pas	1	3
Les cyclistes ne mettent pas pied à terre au Pont-Canal	1	3
Total répondants	33	100

Quels aménagements pour réduire ce conflit ?	Nombre	%
Une piste plus large	13	39,4
Faire 2 pistes (distinguer piétons et cyclistes)	13	39,4
Rebut	6	18,2
Barrières pour forcer les cyclistes à mettre pied à terre	1	3
Un sens de circulation de chaque coté du canal	1	3
Total répondants	33	100

Quels itinéraires aménager pour les cyclistes ? (réponses spontanées)	Nombre	%
Rebut	312	91,2
Centre-ville de Montbéliard / Audincourt	10	2,9
ZUP (Petite-Hollande) / Centre-ville de Montbéliard	4	1,2
Le tour du centre-ville de Montbéliard	3	0,9
Audincourt / Hérimoncourt	2	0,6
Bart / Courcelles	2	0,6
Sainte-Suzanne / Montbéliard	2	0,6
Héricourt / Montbéliard	2	0,6
ZUP (Petite-Hollande) / Audincourt	1	0,3
Base de loisirs / Châtenois les Forges	1	0,3
Les grands ronds-points	1	0,3
Audincourt / Arbouans / Montbéliard	1	0,3
Grand-Charmont / Montbéliard	1	0,3
Améliorer la Coulée Verte	1	0,3
Etupes / Belfort	1	0,3
Arbouans / Petite-Hollande	1	0,3
Vieux-Charmont / Montbéliard	1	0,3
Citadelle / Montbéliard (centre)	1	0,3
Exincourt - Pont de Roide	1	0,3
Total répondants	342	100

Quels itinéraires aménager pour les cyclistes ? (avec propositions)	Nombre	%
La liaison Exincourt / Audincourt / Mandeuve (par l'ancienne voie de chemin de Fer)	154	49,2
La liaison entre le quartier de la Petite Hollande et le centre-ville de Montbéliard	84	26,8
Le prolongement de la Coulée Verte vers Besançon	54	17,3
Rebut	32	10,2
Total répondants	313	100

Existe-t-il des lieux risqués pour les cyclistes

	Nombre	%
Oui	209	61,1
Non	127	37,1
Rebut	6	1,8
Total	342	100

Lesquels ?

	Nombre	%
Le centre-ville de Montbéliard / Le Vieux Montbéliard	94	43,9
La ZUP (Petite-Hollande)	31	14,5
Le Pied des Gouttes (rond-point du Leclerc)	30	14
Rebut	19	8,9
Le secteur de la gare (Montbéliard)	14	6,5
L'Acropole	12	5,6
Les grandes rues à forte circulation	9	4,2
Dans Audincourt	6	2,8
La rue de l'Intermarché (rue du Port)	6	2,8
Les rond-points (Montbéliard, Audincourt)	5	2,3
Dans Valentigney (usines Japy et Nationale)	5	2,3
La rue du Bois	3	1,4
A Arbouans	3	1,4
Dans Etupes	3	1,4
Nouvelle rocade (Audincourt / Valentigney / Montbéliard)	2	0,9
Stade Bonal	2	0,9
Avenue Chabaut Latour (Montbéliard)	2	0,9
Passage sous rails (Montbéliard)	2	0,9
La Citadelle	2	0,9
Entre Mathay et Mandeuire	2	0,9
Les environs du Temple d'Audincourt	1	0,5
Route du Grand-Chainon (lycée)	1	0,5
Les rond-points dans Audincourt	1	0,5
Route d'Audincourt	1	0,5
La descente du Bois de Courcelles	1	0,5
Rue Louis Aragon (Audincourt)	1	0,5
Accès au Prés la Rose	1	0,5
Axe Sochaux / Valentigney / Mandeuire / Mathay	1	0,5
Le long de Bavans""	1	0,5
Les abords du collège Brossolette	1	0,5
Cente-ville d'Audincourt	1	0,5
Passage sous les pont (Coulée Verte)	1	0,5
Route Sochaux / Exincourt	1	0,5
Route Montbéliard / Arbouans / Audincourt	1	0,5
Coulée Verte	1	0,5
Faubourg de Besançon	1	0,5
Dans Hérimoncourt	1	0,5
Batteries du Parc	1	0,5
Total répondants	214	100

Pourquoi ?	Nombre	%
Trop de circulation	105	49,1
Rebut	81	37,9
Vitesse des voitures	24	11,2
Trop de vol cyclistes	12	5,6
	7	3,3
Pas de pistes cyclables	5	2,3
Glissant avec l'humidité	1	0,5
A cause du revêtement	1	0,5
Total répondants	214	100

ANNEXE n°14 : Résultats de l'enquête dans les collèges du département du Nord

Total **1956**

Jour de la semaine	Nombre	%
Lundi	511	26,1
Mardi	512	26,2
Mercredi	48	2,5
Jeudi	169	8,6
Vendredi	556	28,4
Samedi	71	3,6
Rebut	89	4,6
Total	1956	100

Nom du college	Nombre	%
Jean Rostand (Le Cateau)	179	9,2
Jacques Prevert (Masnieres)	172	8,8
Houtland (Wormhout)	152	7,8
François Villon (Walincourt)	173	8,8
Immaculée Conception (Bailleul)	188	9,6
Sainte Thérèse (Avesnes)	159	8,1
Val de Sensée (Arleux)	78	4
Denis Saurat (Trelon)	123	6,3
Maxime Deyts (Bailleul)	164	8,4
Montaigne (Poix du Nord)	154	7,9
Francoise Dolto (Pont a Marcq)	141	7,2
Fernande Benoist (Hazebrouck)	176	9
Moulin Blanc (St Amand les Eaux)	97	5
Total	1956	100

Quelle est votre classe ?	Nombre	%
6 eme	516	26,4
5 eme	501	25,6
4 eme	450	23
3 eme	455	23,3
Rebut	34	1,7
Total	1956	100

Etes-vous demi-pensionnaire ou externe ?	Nombre	%
Demi-pensionnaire	1514	77,4
Externe	437	22,3
Rebut	5	0,3
Total	1956	100

A quelle heure avez-vous commencé ?	Nombre	%
8 heures	165	8,4
8 h 15	164	8,4
8 h 30	793	40,5
8 h 45	27	1,4
9 h	3	0,2
9 h 15	24	1,2
9 h 30	40	2
10 h	5	0,3
10 h 30	16	0,8
8 h 05	131	6,7
9 h 05	196	10
7 h 45	193	9,9
11 h	35	1,8
8 h 25	148	7,6
9 h 25	10	0,5
Rebut	5	0,3
Total	1956	100

A quelle heure finissez-vous aujourd'hui ?	Nombre	%
16 h	281	14,4
16 h 15	134	6,9
16 h 30	158	8,1
16 h 40	237	12,1
17 h	300	15,3
17 h 15	29	1,5
17 h 30	148	7,6
18 h	24	1,2
12 h 30	39	2
14 h 30	71	3,6
15 h 30	91	4,7
12 h 15	41	2,1
15 h 50	4	0,2
15 h	57	2,9
10 h 30	9	0,5
14 h 50	2	0,1
11 h 40	6	0,3
11 h 30	34	1,7
14 h 15	1	0,1
11 h	3	0,2
16 h 10	110	5,6
15 h 10	2	0,1
10 h 10	1	0,1
12 h	5	0,3
12 h 20	10	0,5
15 h 20	69	3,5
16 h 25	46	2,4
17 h 20	22	1,1
14 h 30	12	0,6
13 h 30	1	0,1
Rebut	9	0,5
Total	1956	100

Sexe	Nombre	%
Masculin	984	50,3
Feminin	970	49,6
Rebut	2	0,1
Total	1956	100

Quel est votre âge ?	Nombre	%
10 ans	2	0,1
11 ans	180	9,2
12 ans	484	24,7
13 ans	453	23,2
14 ans	495	25,3
15 ans	284	14,5
16 ans	52	2,7
17 ans	3	0,2
Rebut	3	0,2
Total	1956	100

Quelle est votre commune de résidence	Nombre	%
Le Cateau	79	4
Escaufourt	2	0,1
Pommereuil	12	0,6
St Souplet	11	0,6
Busigny	19	1
Neuvilly	4	0,2
Montay	8	0,4
Croix Caluyau	1	0,1
Forest en Cambresis	5	0,3
Catillon / Sambre	8	0,4
Rejet de Beaulieu	5	0,3
Ors	4	0,2
Bazuel	5	0,3
La Groise	3	0,2
Mazinghein	2	0,1
Beaumont en Cambresis	1	0,1
Briastre	1	0,1
St Benin	1	0,1
Troisvilles	4	0,2
Remont	1	0,1
Caudry	2	0,1
Masnieres	55	2,8
Marcoing	29	1,5
Rumilly	31	1,6
Rues des Vignes	18	0,9
Crevecoeur	11	0,6
Noyelles	10	0,5
Lesdain	9	0,5
Cambrai	2	0,1
Proville	2	0,1
Honnecourt	1	0,1
Seranvillers	1	0,1
Escoedoeuvres	1	0,1
Wormhout	60	3,1

Zegerscappel	17	0,9
Bollezeele	12	0,6
Herzeele	18	0,9
Esquelbecq	28	1,4
Arneke	2	0,1
Ledringhem	4	0,2
Bourbecque	1	0,1
St Pol sur Mer	2	0,1
Quaedupre	1	0,1
Wylder	6	0,3
Walincourt	34	1,7
Clary	25	1,3
Villers Outreaux	27	1,4
Ligny	36	1,8
Maretz	14	0,7
Elincourt	13	0,7
Caulley	7	0,4
Esnes	6	0,3
Montigny	1	0,1
Malincourt	6	0,3
Haucourt	2	0,1
Serain	1	0,1
Berty	1	0,1
Deheries	1	0,1
Bailleul	128	6,5
Steenwerck	42	2,1
Boeschepe	28	1,4
St Jans Cappel	28	1,4
Meteren	27	1,4
Outtersteene	12	0,6
Merris	12	0,6
Berthen	10	0,5
Caestre	15	0,8
Doulieu	11	0,6
La Gorgue	1	0,1
Estaires	2	0,1
Strazeele	4	0,2
Fletre	7	0,4
Godewaersvelde	2	0,1
Sailly / Lys	1	0,1
Nieppe	1	0,1
Eecke	1	0,1
Vieux Berquin	14	0,7
Avesnes	26	1,3
Etroeungt	9	0,5
Sars Poteries	11	0,6
Landrecies	6	0,3
Avesnelles	16	0,8
Felleries	7	0,4
Trelon	73	3,7
Flaumont W.	3	0,2
Dompierre / Helpe	3	0,2
Aulnoye A.	2	0,1

Maugeuge	2	0,1
Sains du Nord	8	0,4
Solre le Chateau	3	0,2
Sommeron	2	0,1
Prisches	2	0,1
Zorreés	3	0,2
La Flamengrie	1	0,1
Ohain	21	1,1
Cartignies	1	0,1
Wignehies	1	0,1
Leval	1	0,1
Haumont	1	0,1
Taisnières en Thierache	4	0,2
Dourlers	2	0,1
Floyon	1	0,1
Willies	1	0,1
Maroilles	3	0,2
Beugnies	2	0,1
Fourmies	4	0,2
Clairfayts	3	0,2
Glageon	21	1,1
Boulogne / helpe	2	0,1
Ramousies	1	0,1
Anor	2	0,1
St Remi Chaussée	1	0,1
Marbaix	2	0,1
Bas Lieu	2	0,1
Gd Fayt	2	0,1
St Aubin	1	0,1
Beaufort	2	0,1
Dimont	2	0,1
St Hilaire / helpe	2	0,1
Haut Lieu	3	0,2
Semeries	1	0,1
Beaurieux	1	0,1
Liesses	1	0,1
Arleux	13	0,7
Aubigny au Bac	12	0,6
Bugnicourt	12	0,6
Fressain	4	0,2
Fechain	5	0,3
Lecluse	5	0,3
Cantin	5	0,3
Estrées	8	0,4
Hamel	2	0,1
Goeulzin	2	0,1
Erchin	2	0,1
Brunemont	1	0,1
Auberchicourt	1	0,1
Oisy le Verger	1	0,1
Villers au Tertre	1	0,1
Rumancourt	1	0,1
Ferin	1	0,1

Wallers	5	0,3
Moustier en Fagne	5	0,3
Baives	1	0,1
Couplevoie	1	0,1
Rousies	1	0,1
Mondrepuis	1	0,1
Steenvorde	1	0,1
La Croix du Bac	1	0,1
Merville et R.	1	0,1
La Creche	2	0,1
Poix du Nord	56	2,9
Englefontaine	30	1,5
Bousies	23	1,2
Vendegies au Bois	10	0,5
Salesches	10	0,5
Preux au Bois	9	0,5
Neuville en avesnois	6	0,3
Hecq	3	0,2
Ghissignies	2	0,1
Croix Caluyan	1	0,1
Pont a Marcq	24	1,2
Templeuve	37	1,9
Bersée	19	1
Avelin	11	0,6
Ennevelin	15	0,8
Cappelle en Pevele	9	0,5
Merignies	12	0,6
Faumont	5	0,3
Mons en Pevele	4	0,2
Moncheaux	1	0,1
Sars et Rosieres	1	0,1
Passemeterie	1	0,1
Ennetiere lez Avelin	1	0,1
Hazebrouck	92	4,7
Morbecque	22	1,1
Blaringhem	13	0,7
Steenbecque	9	0,5
La Motte au Bois	5	0,3
Thiennes	4	0,2
Lynde	3	0,2
Sercus	3	0,2
Boëseghem	3	0,2
Steenvoorde	2	0,1
Ebblinghem	2	0,1
Renescure	2	0,1
Wollon Cappel	2	0,1
Estaire	1	0,1
Cappel	1	0,1
Pradelles	1	0,1
Hardifort	1	0,1
Bavinchove	1	0,1
Haverskerque	1	0,1
Sec Bois	1	0,1

Staple	1	0,1
St Amand les Eaux	13	0,7
Rosult	20	1
Lecelles	13	0,7
Hasnon	14	0,7
Sameon	8	0,4
Nivelle	8	0,4
Brillon	7	0,4
Millonfosse	5	0,3
Mortagne du Nord	2	0,1
Rumegies	3	0,2
Bruille	1	0,1
Sars et Rosieres	1	0,1
Rebut	16	0,8
Total	1956	100

Dans quel type de commune habitez-vous ?	Nombre	%
Commune centre" (où se trouve le collège)"	646	33
Commune périphérique" (autre que celle où se trouve le collège)"	1295	66,2
Rebut	15	0,8
Total	1956	100

Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin ?	Nombre	%
Voiture (parents)	424	21,7
Voiture (amis)	55	2,8
Marche	363	18,6
Car	1032	52,8
Vélo	62	3,2
Train	9	0,5
Scooter	6	0,3
Rollers	2	0,1
Rebut	3	0,2
Total	1956	100

A quelle heure êtes-vous parti ?	Nombre	%
7 h 20	39	2
7 h 25	28	1,4
7 h 30	141	7,2
7 h 35	64	3,3
7 h 40	149	7,6
7 h 45	250	12,8
7 h 50	144	7,4
7 h 55	122	6,2
8 h 05	85	4,3
7 h 15	32	1,6
8 h 10	95	4,9
8 h 15	87	4,4
8 h 20	51	2,6
8 h 25	20	1
8 h 30	48	2,5
8 h 35	14	0,7
8 h 40	25	1,3
8 h 45	29	1,5
8 h 50	25	1,3
8 h 55	13	0,7
9 h	20	1
8 h	286	14,6
7 h	57	2,9
7 h 10	40	2
6 h 50	11	0,6
6 h 55	8	0,4
9 h 20	3	0,2
9 h 10	15	0,8
10 h 10	3	0,2
6 h	1	0,1
6 h 30	3	0,2
6 h 20	1	0,1
10 h 25	3	0,2
10 h	4	0,2
10 h 20	2	0,1
9 h 30	1	0,1
9 h 05	6	0,3
7 h 05	18	0,9
6 h 45	1	0,1
Rebut	12	0,6
Total	1956	100

A quelle heure êtes-vous arrivé ?	Nombre	%
8 h	197	10,1
8 h 05	167	8,5
8 h 10	183	9,4
8 h 15	248	12,7
8 h 20	265	13,5
7 h 50	72	3,7
7 h 55	75	3,8
8 h 55	58	3
9 h 05	15	0,8
9 h	83	4,2
9 h 10	12	0,6
9 h 15	18	0,9
9 h 20	11	0,6
7 h 45	54	2,8
7 h 35	42	2,1
8 h 50	39	2
7 h 40	43	2,2
8 h 25	209	10,7
9 h 25	6	0,3
10 h 15	3	0,2
7 h	1	0,1
7 h 10	1	0,1
7 h 25	21	1,1
7 h 30	53	2,7
8 h 40	20	1
10 h 30	5	0,3
10 h 20	3	0,2
10 h 10	4	0,2
8 h 35	14	0,7
7 h 20	6	0,3
10 h	1	0,1
8 h 30	6	0,3
7 h 15	1	0,1
Rebut	18	0,9
Total	1956	100

Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ?	Nombre	%
Plus rapide	456	23,3
Plus agréable	457	23,4
Moins dangereux	169	8,6
Volonté des parents	816	41,7
Proximité du domicile	462	23,6
Pas de car	90	4,6
Pas d'autres solutions	561	28,7
Parents travaillent	64	3,3
Parents ne travaillent pas	4	0,2
Avec les copains	26	1,3
Part plus tard	12	0,6
Gratuit	3	0,2
Rebut	109	5,6
Total répondants	1956	100

Rentrez-vous chez vous ce midi ?	Nombre	%
Oui	474	24,2
Non	1480	75,7
Rebut	2	0,1
Total	1956	100

Si oui avec quel mode de transport ? (midi)	Nombre	%
Voiture	157	33,1
Marche	218	46
Car	49	10,3
Vélo	33	7
Train	2	0,4
Scooter	4	0,8
Rollers	1	0,2
Rebut	10	2,1
Total	474	100

Quel mode de transport utiliserez-vous ce soir ?	Nombre	%
Voiture	353	18,1
Marche	411	21
Car	1024	52,4
Vélo	56	2,9
Train	11	0,6
Scooter	9	0,5
Rollers	2	0,1
Moto	2	0,1
Rebut	85	4,4
Total	1953	100

Trouvez-vous votre trajet agréable ?	Nombre	%
Oui	1478	75,6
Non	392	20,1
Rebut	84	4,3
Total	1954	100

Pourquoi le trajet est agréable ?	Nombre	%
Avec les copains	362	23,2
Confortable	82	5,3
Aime le car	10	0,6
Aime marcher	61	3,9
Rapide / pas loin	124	7,9
Calme	64	4,1
Beaux paysages / campagne	69	4,4
Chauffeur sympathique	23	1,5
Avec les parents	24	1,5
Presence de musique	42	2,7
Possibilité de dormir	1	0,1
Rebut	733	47
Total répondants	1561	100

Pourquoi le trajet n'est pas agréable ?	Nombre	%
Manque de places assises	78	19,9
N'aime pas marcher	10	2,6
Trop long	26	6,6
Car en mauvais état	13	3,3
Trop bruyant	48	12,2
Paysages tristes""	3	0,8
Attente trop longue	2	0,5
Chauffeur peu sympathique	3	0,8
Horaires non respectés	2	0,5
Rebut	214	54,6
Total répondants	392	100

Trouvez-vous votre trajet dangereux ?	Nombre	%
Oui	304	15,6
Non	1415	72,4
Rebut	235	12
Total	1954	100

Pourquoi le trajet n'est pas dangereux ?	Nombre	%
Presence de trottoirs	54	3,3
Fait confiance au chauffeur	206	12,5
Avec les copains	5	0,3
Peu de voitures	57	3,5
Pas loin	41	2,5
Avec les parents	7	0,4
Peu de monde	8	0,5
Piste cyclable	3	0,2
Rebut	1270	77,1
Total répondants	1648	100

Pourquoi le trajet est dangereux ?	Nombre	%
Trop de voitures	48	15,7
Manque de places assises	49	16
Chauffeur dangereux" / trop rapide"	67	21,9
Seul(e)	1	0,3
Rebut	146	47,7
Total répondants	306	100

Trouvez-vous votre trajet trop long ?	Nombre	%
Oui	439	22,5
Non	1318	67,5
Rebut	197	10,1
Total	1954	100

Pourquoi votre trajet est trop long ?	Nombre	%
Trop d'arrêts / fait un détour	128	20,1
Habite loin	57	9
Seul(e)	4	0,6
Rebut	450	70,8
Total répondants	636	100

Pourquoi votre trajet n'est pas trop long ?	Nombre	%
Aime le car	3	0,2
Pas loin	344	26,1
Avec les copains	41	3,1
Ecoute de la musique	2	0,2
Rebut	931	70,7
Total répondants	1317	100

Avez-vous des remarques à faire sur votre trajet ?	Nombre	%
Manque de passages pour piétons	4	0,2
Car trop chargé / Manque de places assises	171	8,8
Souvent en retard le mercredi midi	2	0,1
Trajet trop long	86	4,4
Car pas toujours à l'heure	31	1,6
Trop bruyant	20	1
Arrive trop tôt au collège	14	0,7
Chauffeur désagréable	11	0,6
Rebut	1636	83,9
Total répondants	1951	100

Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?	Nombre	%
Avoir de la bonne" musique dans le car"	49	2,5
Rien	492	25,2
Meilleure fréquence	5	0,3
Plus de nouveaux cars / cars plus confortables	25	1,3
Car arrive plus tôt au collège	11	0,6
Car plus grand / 2 cars	165	8,4
Trajet plus rapide	70	3,6
Respect des horaires	17	0,9
Piste cyclable	9	0,5
Mettre un car	8	0,4
Rebut	1121	57,4
Total répondants	1953	100

Pourquoi ces améliorations ?	Nombre	%
Sieges en mauvais état	7	0,4
Manque de places	150	7,7
Rebut	1794	92
Total répondants	1951	100

Utilisez-vous le car pour aller ou revenir du college ?	Nombre	%
Oui	1229	62,9
Non	724	37,1
Rebut	1	0,1
Total	1954	100

Quand avez-vous pris le car la semaine dernière ?

	Nombre	%
Lundi matin	988	80,3
Lundi soir	994	80,8
Mardi matin	965	78,5
Mardi soir	948	77,1
Mercredi matin	640	52
Mercredi midi	571	46,4
Jeudi matin	948	77,1
Jeudi soir	969	78,8
Vendredi matin	994	80,8
Vendredi soir	977	79,4
Samedi matin	380	30,9
Samedi midi	353	28,7
Rebut	42	3,4
Total répondants	1230	100

Que pensez-vous de l'accès à l'abri bus ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	264	21,5
Assez satisfait	553	45
Très satisfait	333	27,1
Rebut	80	6,5
Total	1230	100

Que pensez-vous de l'abri bus ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	475	38,6
Assez satisfait	465	37,8
Très satisfait	208	16,9
Rebut	82	6,7
Total	1230	100

Que pensez-vous de la fréquence de passage des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	231	18,8
Assez satisfait	674	54,8
Très satisfait	241	19,6
Rebut	84	6,8
Total	1230	100

Que pensez-vous de la conduite du chauffeur ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	164	13,3
Assez satisfait	543	44,1
Très satisfait	488	39,7
Rebut	35	2,8
Total	1230	100

Que pensez-vous de l'amabilité du chauffeur ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	252	20,5
Assez satisfait	491	39,9
Très satisfait	453	36,8
Rebut	34	2,8
Total	1230	100

Que pensez-vous du confort des cars ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	206	16,7
Assez satisfait	701	57
Très satisfait	291	23,7
Rebut	32	2,6
Total	1230	100

Que pensez-vous du bruit dans le car ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	409	33,3
Assez satisfait	594	48,3
Très satisfait	196	15,9
Rebut	31	2,5
Total	1230	100

Que pensez-vous du nombre d'eleves par car ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	507	41,2
Assez satisfait	466	37,9
Très satisfait	221	18
Rebut	36	2,9
Total	1230	100

Que pensez-vous du respect des horaires ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	350	28,5
Assez satisfait	595	48,4
Très satisfait	254	20,7
Rebut	31	2,5
Total	1230	100

Que pensez-vous de la sécurité dans les cars ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	205	16,7
Assez satisfait	642	52,2
Très satisfait	353	28,7
Rebut	30	2,4
Total	1230	100

Que pensez-vous de la propreté des cars ?	Nombre	%
Pas du tout satisfait	263	21,4
Assez satisfait	590	48
Très satisfait	342	27,8
Rebut	35	2,8
Total	1230	100

Que pensez-vous de l'information sur les horaires ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	294	23,9
Assez satisfait	623	50,7
Très satisfait	271	22
Rebut	42	3,4
Total	1230	100

Que pensez-vous de l'information sur les lignes ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	178	14,5
Assez satisfait	643	52,3
Très satisfait	332	27
Rebut	77	6,3
Total	1230	100

Que pensez-vous de la distance domicile - arrêt ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	201	16,3
Assez satisfait	483	39,3
Très satisfait	509	41,4
Rebut	37	3
Total	1230	100

Que pensez-vous de la distance arrêt - collège ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	122	9,9
Assez satisfait	413	33,6
Très satisfait	655	53,3
Rebut	40	3,3
Total	1230	100

Avez-vous des remarques sur l'arrêt de car ?

	Nombre	%
S'arrête toujours à 20 m de l'arrêt	3	0,2
Pas d'abris	75	6,1
Pas de bancs	21	1,7
Abris trop petit	24	2
Abris en mauvais état / mal fermé (vent, pluie...)	69	5,6
Bien	29	2,4
Arrêt du mauvais côté / mal situé	12	1
Trop loin du domicile	90	7,3
Rebut	929	75,5
Total répondants	1230	100

Avez-vous des remarques sur les chauffeurs ?	Nombre	%
Pas toujours aimable	179	14,6
Bien / Gentils	186	15,1
Vont trop vite	46	3,7
Jamais aimable	41	3,3
Variable suivant les chauffeurs	70	5,7
Fume dans le car	10	0,8
Dangereux" / Brusques"	30	2,4
Ne s'arretent pas toujours	1	0,1
Rebut	736	59,8
Total répondants	1230	100

Avez-vous des remarques sur les cars ?	Nombre	%
Confortables	60	4,9
Propres	77	6,3
Pas toujours propres	112	9,1
Sieges en mauvais états	27	2,2
Pas assez grand / Trop chargé	94	7,6
Trop chargé le mercredi / le samedi	11	0,9
Pas très confortables / Vieux	80	6,5
Bien sauf Arc en Ciel""	1	0,1
Odeur de cigarette	7	0,6
Rebut	857	69,7
Total répondants	1230	100

Avez-vous des remarques sur les horaires ?	Nombre	%
Toujours / Souvent à l'heure	15	1,2
Bien	78	6,3
Passe trop tard	40	3,3
Pas toujours à l'heure	197	16
Il faut se lever tôt	67	5,5
Part avant l'heure	10	0,8
Fréquence trop faible	26	2,1
Ne passe pas toujours à la même heure	12	1
Retard le mercredi midi	1	0,1
Mal fait	7	0,6
Ne connaît pas les horaires	2	0,2
Arrive trop tôt	2	0,2
Part trop tot du college	2	0,2
Rebut	784	63,8
Total répondants	1229	100

Avez-vous d'autres remarques ?	Nombre	%
Manque d'informations sur les lignes	2	0,2
Manque de musique	6	0,5
Rebut	1222	99,3
Total répondants	1230	100

Que faites-vous dans le car ?	Nombre	%
Lire	32	2,6
Faire les devoirs	98	8
Reviser les cours	265	21,5
Parler avec les copains	1033	84
Rien	239	19,4
Se reposer	263	21,4
Chanter	3	0,2
Ecouter de la musique	49	4
Regarder le paysage	10	0,8
Rebut	46	3,7
Total répondants	1230	100

Quel est votre comportement dans le car ?	Nombre	%
Toujours respectueux des regles	751	61,1
Quelquefois en dessaccord avec ces regles	396	32,2
Souvent au-dela des limites permises	55	4,5
Rebut	28	2,3
Total	1230	100

Pratiquez-vous l'UNSS ?	Nombre	%
Oui	245	12,5
Non	1703	87,2
Rebut	6	0,3
Total	1954	100

Si oui, comment vous deplacez-vous ?	Nombre	%
Voiture (parents)	99	40,4
Voiture (amis)	31	12,7
Marche	102	41,6
Car	29	11,8
Vélo	37	15,1
Train	1	0,4
Scooter	4	1,6
Rollers	4	1,6
Moto	4	1,6
Rebut	11	4,5
Total répondants	245	100

Si non, pourquoi ?	Nombre	%
Pas envie	764	44,9
Pas de transport	167	9,8
Pratique une autre activité	656	38,5
Pas d'intérêts pour les sports proposés	212	12,4
Pas le temps	59	3,5
Problème physique	8	0,5
Trop cher	3	0,2
Rebut	139	8,2
Total répondants	1703	100

**Pratiquez-vous une activité extra scolaire ?
(hors UNSS)**

	Nombre	%
Oui	1549	79,5
Non	396	20,3
Rebut	3	0,2
Total	1948	100

Pratiquez-vous un sport collectif ?

	Nombre	%
Oui	555	35,8
Non	994	64,2
Total	1549	100

Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous un sport collectif ?

	Nombre	%
Le cateau	28	5
Valenciennes	1	0,2
Neuvilly	1	0,2
Pommereuil	3	0,5
St Souplet	2	0,4
Caudry	5	0,9
Montay	2	0,4
Catillon	4	0,7
Ors	7	1,3
Forest	1	0,2
Douai	1	0,2
Busigny	4	0,7
Viesley	1	0,2
St Quentin	2	0,4
Cambrai	8	1,4
Troisvilles	1	0,2
Bohain	1	0,2
Masnières	16	2,9
Marcoing	12	2,2
Lens	1	0,2
Rumilly	12	2,2
Noyelle	1	0,2
Rues des vignes	8	1,4
Crevecoeur	2	0,4
Lesdain	1	0,2
Wormhout	10	1,8
Bergue	3	0,5
Arneke	1	0,2
Gde Synthe	1	0,2
Esquelbecq	10	1,8
Zegerscappel	2	0,4
Bollezeele	5	0,9
Lievin	1	0,2
Herzelle	6	1,1
Wydler	1	0,2
Hoymille	1	0,2
Walincourt	10	1,8
Villers Outréaux	13	2,3
Clary	7	1,3
Maretz	6	1,1
Ligny	7	1,3

Elincourt	2	0,4
Montigny	1	0,2
Lille	3	0,5
Bailleul	49	8,8
Armentières	4	0,7
Strazelle	1	0,2
Steenwerck	13	2,3
Boeschepe	5	0,9
Douliou	10	1,8
St Jans Cappel	6	1,1
Merris	3	0,5
Steenbecque	2	0,4
Steenvoorde	4	0,7
Meteren	4	0,7
Berthen	1	0,2
Caestre	3	0,5
Hazebrouck	23	4,1
Avesnes	5	0,9
Etroeugnt	3	0,5
Aulnoye	2	0,4
Maubeuge	1	0,2
Sars Poterie	3	0,5
Haumont	1	0,2
Flaumont W.	5	0,9
Landrecies	6	1,1
Dompierre	4	0,7
Felleries	1	0,2
Fourmies	3	0,5
Trelon	20	3,6
Wignehies	2	0,4
Solre le Chateau	1	0,2
Prisches	1	0,2
Zorrees	1	0,2
Leval	1	0,2
Beaufort	1	0,2
Arleux	4	0,7
Douai	1	0,2
Oisy	1	0,2
Corbehem	1	0,2
St Amand les Eaux	6	1,1
Ecourt	2	0,4
Lecluse	2	0,4
Bugnicourt	2	0,4
Erchin	1	0,2
Fressain	1	0,2
Cantin	1	0,2
Fechain	1	0,2
Fressies	2	0,4
Estrees	1	0,2
Ecaillon	1	0,2
Glageon	6	1,1
Ohain	9	1,6
Nieppe	1	0,2
Vieux Berquin	3	0,5
Fondevuselve	1	0,2
Poix du Nord	16	2,9

Englefontaine	4	0,7
Bousies	4	0,7
Vendregies	3	0,5
Fontaine au Bois	2	0,4
Preux au Bois	1	0,2
Pont a Marcq	7	1,3
Capelle en Pevele	4	0,7
St André	1	0,2
Ennevelin	3	0,5
Bersée	3	0,5
Merginies	2	0,4
Templeuve	20	3,6
Avelin	3	0,5
Coutiches	1	0,2
Villeneuve d'Ascq	1	0,2
Morbecque	5	0,9
La Motte au Bois	1	0,2
Blaringhem	4	0,7
Rocquinghem	2	0,4
Arques	2	0,4
Thiennes	2	0,4
Renescure	1	0,2
Rosult	2	0,4
Millonfosse	1	0,2
Lecelles	4	0,7
Rumegies	1	0,2
Hasnon	2	0,4
Orchies	1	0,2
Bruille	1	0,2
Wallers-Arenberg	1	0,2
Mortagne	1	0,2
Rebut	23	4,1
Total répondants	555	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les sports collectifs ?

	Nombre	%
Voiture (parents)	264	47,6
Voiture (amis)	112	20,2
Car	8	1,4
Marche	211	38
Vélo	185	33,3
Scooter	36	6,5
Rollers	17	3,1
Autres	5	0,9
Rebut	18	3,2
Total répondants	555	100

Pourquoi ce mode pour les sports collectifs ?	Nombre	%
Plus rapide	275	49,6
Plus agréable	236	42,6
Moins dangereux	92	16,6
Volonté des parents	84	15,2
Proximité du domicile	107	19,3
Pas de car	51	9,2
Pas d'autres solutions	80	14,4
Rebut	50	9
Total répondants	554	100

A quelle fréquence pratiquez-vous un sport collectif ?	Nombre	%
2 fois par semaine ou plus	367	66,1
1 fois par semaine	138	24,9
2 fois par mois	11	2
1 fois par mois	10	1,8
Rebut	30	5,4
Total répondants	555	100

Pratiquez-vous un sport individuel ?	Nombre	%
Oui	769	49,6
Non	779	50,3
Rebut	1	0,1
Total	1549	100

Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous un sport individuel ?	Nombre	%
Le cateau	19	2,5
Variable (vélo...)	2	0,3
Valenciennes	5	0,6
Honnechy	3	0,4
Pommereuil	2	0,3
St Souplet	2	0,3
Caudry	22	2,9
Ors	2	0,3
Forest	1	0,1
Landrecies	3	0,4
Menevrai	1	0,1
Busigny	1	0,1
St Amand	1	0,1
St Quentin	2	0,3
Cambrai	48	6,2
Solesmes	25	3,2
Bohain	1	0,1
Masnières	19	2,5
Benteux	3	0,4
Marcoing	3	0,4
Esnes	6	0,8
Proville	1	0,1
Rumilly	7	0,9
Noyelle	3	0,4
Sancourt	1	0,1
Neuville	1	0,1

Rues des vignes	2	0,3
Crevecoeur	1	0,1
Lesdain	1	0,1
Cattenies	1	0,1
Escoudoeuvres	1	0,1
Wormhout	17	2,2
Dunkerque	11	1,4
Bergue	3	0,4
Coudekerque	3	0,4
Tethghem	1	0,1
Arneke	4	0,5
Malo les Bains	4	0,5
Gde Synthe	1	0,1
Esquelbecq	5	0,6
Poperinghe	1	0,1
Steenvoorde	2	0,3
Zegerscappel	5	0,6
Bollezeele	4	0,5
Bourbourg	1	0,1
Drincham	1	0,1
Rexpoëde	1	0,1
Guivelde	1	0,1
Ledringhem	1	0,1
Hoymille	1	0,1
Walincourt	8	1
Villers Outréaux	7	0,9
Clary	4	0,5
Beaurevoir	1	0,1
Roeux	1	0,1
Maretz	3	0,4
Bonechi	1	0,1
Ligny	7	0,9
Batry	1	0,1
Elincourt	2	0,3
Caullery	2	0,3
Montigny	1	0,1
Lille	4	0,5
Bailleul	74	9,6
Armentières	3	0,4
Strazelle	4	0,5
Steenwerck	13	1,7
Boeschepe	12	1,6
Erquinghem	1	0,1
Poperingue	4	0,5
Villeneuve d'Ascq	1	0,1
Doulieu	1	0,1
St Jans Cappel	18	2,3
Le Mt Rouge	1	0,1
Merris	1	0,1
Steenbecque	5	0,6
Frelingin	1	0,1
Goderwoersvelde	1	0,1
Steenvoorde	4	0,5
Meteren	15	1,9
Berthen	4	0,5
Caestre	6	0,8

Hazebrouck	47	6,1
Bethune	1	0,1
Avesnes	33	4,3
Etroeugnt	4	0,5
Sains du Nord	7	0,9
Aulnoye	5	0,6
Maubeuge	3	0,4
Avesnelle	2	0,3
Monceau	1	0,1
Sars Poterie	2	0,3
Haumont	3	0,4
Flaumont W.	2	0,3
Val Joly	1	0,1
Landrecies	9	1,2
Hirson	4	0,5
Dompierre	2	0,3
Feriere la Gde	3	0,4
Felleries	1	0,1
Fourmies	24	3,1
Trelon	25	3,2
Chimay	2	0,3
Wignehies	1	0,1
Solre le Chateau	2	0,3
Sommeron	1	0,1
La Capelle	2	0,3
Pont / Sambre	3	0,4
Monceau	1	0,1
Dourlers	1	0,1
St Aubin	1	0,1
Beaufort	1	0,1
Marpen	1	0,1
Arleux	3	0,4
Douai	7	0,9
Vitry	1	0,1
St Amand les Eaux	18	2,3
Ecourt	3	0,4
Fechain	3	0,4
Sanecourt	2	0,3
Bugnicourt	1	0,1
Erchin	1	0,1
Villers au Tertre	1	0,1
Fressain	1	0,1
Biache	1	0,1
Monchecourt	1	0,1
Estrees	2	0,3
Gouy	1	0,1
Lambres les Douai	1	0,1
Glageon	7	0,9
Ehimay	2	0,3
Ohain	3	0,4
Waller	2	0,3
Wambrechie	1	0,1
Nieppe	1	0,1
Stenge	1	0,1
Vieux Berquin	2	0,3
Frelingheim	1	0,1

Poix du Nord	11	1,4
Le Quesnoy	4	0,5
Englefontaine	5	0,6
Louvinies	1	0,1
Quiévreachain	1	0,1
Gommenie	1	0,1
Bousies	6	0,8
Salesches	1	0,1
Preux au Bois	1	0,1
Vertain	1	0,1
Seclin	3	0,4
Pont a Marcq	7	0,9
Capelle en Pevele	3	0,4
Ennevelin	2	0,3
Bersée	4	0,5
Merginies	6	0,8
Faches Thumesnil	1	0,1
Templeuve	11	1,4
Avelin	3	0,4
Leforest	1	0,1
Villeneuve d'Ascq	1	0,1
Croix	1	0,1
Fretin	5	0,6
Rumes (B)	1	0,1
Ronchin	4	0,5
Cysoing	1	0,1
Mons en Pevele	1	0,1
Morbecque	3	0,4
Bray Dunes	1	0,1
Wollon Cappel	4	0,5
La Motte au Bois	1	0,1
Caudescure	1	0,1
Blaringhem	4	0,5
Aires / Lys	1	0,1
Thiennes	2	0,3
Sercus	3	0,4
Ebblinghem	1	0,1
Armentieres	1	0,1
Rosult	5	0,6
Lecelles	2	0,3
Tournai	1	0,1
Herin	1	0,1
Rumegies	3	0,4
Wez (B)	1	0,1
Hasnon	1	0,1
Hargnaing	1	0,1
Saméon	2	0,3
Vieux Condé	1	0,1
Orchies	2	0,3
Landes	1	0,1
Bruille	3	0,4
Fline les Raches	1	0,1

Brillon	1	0,1
Escaudain	1	0,1
Beuvry la Forêt	1	0,1
Sars et Rosieres	1	0,1
Rebut	26	3,4
Total répondants	770	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les	Nombre	%
Voiture (parents)	499	64,8
Voiture (amis)	176	22,9
Car	16	2,1
Marche	230	29,9
Vélo	154	20
Scooter	16	2,1
Rollers	15	1,9
Autres	9	1,2
Rebut	11	1,4
Total répondants	770	100

Pourquoi ce mode pour les sports individuels ?	Nombre	%
Plus rapide	399	51,9
Plus agréable	328	42,7
Moins dangereux	131	17
Volonté des parents	197	25,6
Proximité du domicile	171	22,2
Pas de car	64	8,3
Pas d'autres solutions	172	22,4
Rebut	33	4,3
Total répondants	769	100

A quelle fréquence pratiquez-vous un sport individuel ?	Nombre	%
2 fois par semaine ou plus	346	45,1
1 fois par semaine	328	42,7
2 fois par mois	44	5,7
1 fois par mois	29	3,8
Rebut	21	2,7
Total répondants	768	100

Vous promenez-vous ? (promenades, sorties, visites...)	Nombre	%
Oui	667	43,1
Non	882	56,9
Total	1549	100

Dans quelle(s) commune(s) "sortez-vous" ?	Nombre	%
Le cateau	43	6,4
Variable (vélo...)	71	10,6
Valenciennes	8	1,2
Honnechy	1	0,1
Neuvilly	4	0,6
Pommereuil	6	0,9
St Souplet	8	1,2
Caudry	4	0,6
Montay	5	0,7
Bousie	1	0,1
Catillon	5	0,7
Ors	2	0,3
Bazuel	7	1
Forest	2	0,3
Landrecies	2	0,3
Busigny	8	1,2
Beaumont	1	0,1
St Quentin	4	0,6
Cambrai	22	3,3
Caudry	1	0,1
Solesmes	1	0,1
Troisvilles	1	0,1
Bohain	1	0,1
La Groise	1	0,1
Masnières	16	2,4
Marcoing	11	1,6
Esnes	3	0,4
Rumilly	7	1
Rues des vignes	6	0,9
Crevecoeur	2	0,3
Lesdain	2	0,3
Lille	1	0,1
Proville	1	0,1
Honnecourt	1	0,1
Wormhout	17	2,5
Dunkerque	5	0,7
Esquelbecq	13	1,9
Zegerscappel	1	0,1
Bollezeele	2	0,3
Herzelle	4	0,6
Ledringhem	1	0,1
Wydler	2	0,3
Merville	1	0,1
Walincourt	11	1,6
Villers Outréaux	12	1,8
Clary	8	1,2
Maretz	4	0,6
Ligny	12	1,8
Elincourt	7	1
Caulley	2	0,3
Serain	1	0,1
Lille	9	1,3
Bailleul	32	4,8
Lomme	1	0,1
Armentières	2	0,3

Steenwerck	14	2,1
Boeschepe	13	1,9
Douliou	4	0,6
St Jans Cappel	10	1,5
Merris	3	0,4
Steenbecque	2	0,3
Steenvoorde	4	0,6
Meteren	2	0,3
Berthen	2	0,3
Caestre	4	0,6
Hazebrouck	27	4
Avesnes	14	2,1
Floyon	1	0,1
St Remi	1	0,1
Etroeugnt	6	0,9
Sains du Nord	3	0,4
Aulnoye	1	0,1
Maubeuge	2	0,3
Avesnelle	3	0,4
St Hilaire	1	0,1
Sars Poterie	3	0,4
Flaumont W.	1	0,1
Val Joly	2	0,3
Les Fontaines	1	0,1
Landrecies	1	0,1
Felleries	4	0,6
Fourmies	1	0,1
Trelon	25	3,7
Solre le Chateau	2	0,3
Prisches	1	0,1
Zorrees	1	0,1
Liesses	2	0,3
Cartignies	1	0,1
Dourlers	1	0,1
Floyon	1	0,1
Beugnies	2	0,3
Clairfayts	2	0,3
Boulogne / helpe	1	0,1
Maroilles	1	0,1
Le Quesnoy	1	0,1
Gd Fayt	2	0,3
Beaufort	2	0,3
Semeris	1	0,1
Marpén	1	0,1
Arleux	6	0,9
Douai	3	0,4
St Amand les Eaux	8	1,2
Hamel	1	0,1
Lecluse	3	0,4
Aubigny	1	0,1
Bugnicourt	4	0,6
Cantin	1	0,1
Fechain	3	0,4
Sin le Noble	1	0,1
Estrees	2	0,3
Hamel	1	0,1

Glageon	11	1,6
Ohain	7	1
Wallers	3	0,4
Moustier	2	0,3
Baives	1	0,1
Nieppe	1	0,1
Vieux Berquin	3	0,4
Poix du Nord	29	4,3
Le Quesnoy	7	1
Englefontaine	18	2,7
Raucourt	1	0,1
Hecq	3	0,4
Bousies	9	1,3
Vendregies	5	0,7
Fontaine au Bois	2	0,3
Salesches	1	0,1
Bermerais	1	0,1
Preux au Bois	5	0,7
Neuville en avesnois	3	0,4
St Saulve	2	0,3
Pont a Marcq	5	0,7
Capelle en Pevele	1	0,1
Ennevelin	2	0,3
Bersée	1	0,1
Merginies	1	0,1
Templeuve	4	0,6
Avelin	1	0,1
Le Pevele	1	0,1
Mons en Pevele	1	0,1
St Omer	1	0,1
Morbecque	6	0,9
Neuf Berquin	1	0,1
Wollon Cappel	1	0,1
Blaringhem	3	0,4
Rocquinghem	1	0,1
Thiennes	1	0,1
Boëseghem	3	0,4
Renescure	1	0,1
Ebblinghem	1	0,1
Rosult	4	0,6
Millonfosse	4	0,6
Peronne (B)	1	0,1
Hasnon	2	0,3
Saméon	4	0,6
Sars et Rosieres	1	0,1
Rebut	24	3,6
Total répondants	667	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour vos "sorties" ?

	Nombre	%
Voiture (parents)	86	12,9
Voiture (amis)	52	7,8
Car	14	2,1
Marche	262	39,3
Vélo	537	80,5
Scooter	24	3,6
Rollers	58	8,7
Autres	8	1,2
Rebut	3	0,4
Total répondants	667	100

Pourquoi ce mode pour les "sorties" ?

	Nombre	%
Plus rapide	188	28,2
Plus agréable	396	59,4
Moins dangereux	73	10,9
Volonté des parents	48	7,2
Proximité du domicile	75	11,2
Pas de car	19	2,8
Pas d'autres solutions	75	11,2
Rebut	98	14,7
Total répondants	667	100

A quelle fréquence "sortez-vous" ?

	Nombre	%
2 fois par semaine ou plus	423	63,5
1 fois par semaine	142	21,3
2 fois par mois	39	5,9
1 fois par mois	27	4,1
Rebut	41	6,2
Total répondants	666	100

Pratiquez-vous une activité culturelle ou artistique ?

	Nombre	%
Oui	453	29,2
Non	1096	70,8
Total	1549	100

Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous une activité culturelle ?

	Nombre	%
Le cateau	37	8,2
Variable (vélo...)	1	0,2
Valenciennes	34	7,5
Neuvilly	1	0,2
Caudry	15	3,3
Montay	2	0,4
Bousie	1	0,2
Catillon	1	0,2
Bazuel	1	0,2
Busigny	1	0,2
Clary	1	0,2
St Quentin	3	0,7
Cambrai	42	9,3

Bohain	1	0,2
Masnières	7	1,5
Marcoing	2	0,4
Esnes	1	0,2
Rues des vignes	1	0,2
Lesdain	1	0,2
Epechy	1	0,2
Wormhout	6	1,3
Dunkerque	19	4,2
Malo les Bains	1	0,2
Gde Synthe	1	0,2
Calais	2	0,4
Esquelbecq	3	0,7
Meneke	1	0,2
Herzelle	1	0,2
Merville	1	0,2
Walincourt	1	0,2
Villers Outréaux	2	0,4
Clary	3	0,7
Maretz	2	0,4
Ligny	2	0,4
Lille	6	1,3
Bailleul	56	12,4
Lomme	19	4,2
Armentières	1	0,2
Steenwerck	7	1,5
Boeschepe	1	0,2
Douliou	1	0,2
St Jans Cappel	6	1,3
Steenbecque	3	0,7
Goderwoersvelde	1	0,2
Steenvoorde	1	0,2
Meteren	5	1,1
Caestre	3	0,7
Hazebrouck	27	6
Bethune	1	0,2
Avesnes	27	6
Sains du Nord	1	0,2
Aulnoye	1	0,2
Maubeuge	4	0,9
Sars Poterie	1	0,2
Landrecies	2	0,4
Hirson	3	0,7
Fourmies	18	4
Trelon	11	2,4
Chimay	2	0,4
Marbaix	1	0,2
Arleux	3	0,7
Douai	15	3,3
St Amand les Eaux	2	0,4
Estrees	2	0,4
Glageon	3	0,7
Ehimay	1	0,2
Ohain	3	0,7
Vieux Berquin	2	0,4
Poix du Nord	3	0,7

Le Quesnoy	1	0,2
Englefontaine	5	1,1
Vendregies	1	0,2
Pont a Marcq	2	0,4
Capelle en Pevele	2	0,4
Ennevelin	5	1,1
Bersée	2	0,4
Merginies	3	0,7
Faches Thumesnil	1	0,2
Lambersart	1	0,2
Templeuve	10	2,2
Avelin	1	0,2
Villeneuve d'Ascq	1	0,2
Ronchin	1	0,2
Mons en Pevele	1	0,2
St Omer	3	0,7
Aires / Lys	2	0,4
Rosult	3	0,7
Lecelles	1	0,2
Tournai	2	0,4
Rumegies	1	0,2
Somain	1	0,2
Hasnon	2	0,4
Saméon	1	0,2
Landes	1	0,2
Mortagne	2	0,4
Rebut	21	4,6
Total répondants	453	100

activités culturelles ?	Nombre	%
Voiture (parents)	291	64,2
Voiture (amis)	140	30,9
Car	22	4,9
Marche	130	28,7
Vélo	38	8,4
Scooter	10	2,2
Rollers	7	1,5
Autres	1	0,2
Rebut	10	2,2
Total répondants	453	100

Pourquoi ce mode pour les activités culturelles ?	Nombre	%
Plus rapide	231	51
Plus agréable	197	43,5
Moins dangereux	62	13,7
Volonté des parents	106	23,4
Proximité du domicile	77	17
Pas de car	29	6,4
Pas d'autres solutions	83	18,3
Rebut	27	6
Total répondants	453	100

culturelle ?	Nombre	%
2 fois par semaine ou plus	123	27,2
1 fois par semaine	159	35,1
2 fois par mois	70	15,5
1 fois par mois	85	18,8
Rebut	16	3,5
Total répondants	453	100

Pratiquez-vous d'autres activités ?	Nombre	%
Oui	141	9,1
Non	1408	90,9
Total	1549	100

activités ?	Nombre	%
Le cateau	13	9,2
Valenciennes	1	0,7
Pommereuil	1	0,7
St Souplet	1	0,7
Caudry	1	0,7
Catillon	3	2,1
Busigny	2	1,4
St Quentin	1	0,7
Cambrai	4	2,8
Troisvilles	2	1,4
Rejet de Beaulieu	2	1,4
Reumont	1	0,7
Masnières	5	3,5
Marcoing	5	3,5
Proville	1	0,7
Rumilly	1	0,7
Sancourt	1	0,7
Rues des vignes	2	1,4
Crevecoeur	1	0,7
Lesdain	1	0,7
Wormhout	2	1,4
Esquelbecq	2	1,4
Steenvoorde	1	0,7
Villers Outréaux	4	2,8
Maretz	1	0,7
Caullery	1	0,7
Lille	1	0,7
Bailleul	4	2,8
Douliou	1	0,7
Merris	1	0,7
Steenbecque	1	0,7
Meteren	2	1,4
Caestre	1	0,7
Hazebrouck	3	2,1
Avesnes	7	5
Maubeuge	2	1,4
Dompierre	1	0,7
Fourmies	3	2,1
Trelon	5	3,5
Liesses	2	1,4
Cartignies	1	0,7
Marbaix	1	0,7

Floyon	1	0,7
Le Quesnoy	1	0,7
Arleux	2	1,4
Vitry	1	0,7
St Amand les Eaux	4	2,8
Bugnicourt	2	1,4
Erchin	1	0,7
Villers au Tertre	1	0,7
Mericourt	1	0,7
Fechain	1	0,7
Lambres les Douai	1	0,7
Glageon	2	1,4
Godwarzele	2	1,4
Vieux Berquin	1	0,7
Poix du Nord	3	2,1
Le Quesnoy	1	0,7
Englefontaine	3	2,1
Foret en Cambresis	1	0,7
Preux au Bois	1	0,7
Capelle en Pevele	2	1,4
Bersée	1	0,7
Templeuve	2	1,4
Mons en Pevele	1	0,7
Douvrin	1	0,7
Morbecque	1	0,7
La Motte au Bois	1	0,7
Blaringhem	1	0,7
Isbergues	1	0,7
Sercus	1	0,7
Haverskerque	1	0,7
Hasnon	2	1,4
Nivelle	2	1,4
Rebut	14	9,9
Total répondants	141	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les autres activités ?

	Nombre	%
Voiture (parents)	80	56,7
Voiture (amis)	26	18,4
Car	4	2,8
Marche	45	31,9
Vélo	39	27,7
Scooter	6	4,3
Rollers	4	2,8
Autres	3	2,1
Rebut	7	5
Total répondants	141	100

Pourquoi ce mode pour les autres activités ?	Nombre	%
Plus rapide	68	48,2
Plus agréable	53	37,6
Moins dangereux	22	15,6
Volonté des parents	31	22
Proximité du domicile	34	24,1
Pas de car	13	9,2
Pas d'autres solutions	25	17,7
Rebut	10	7,1
Total répondants	141	100

A quelle fréquence pratiquez-vous les autres activités ?	Nombre	%
2 fois par semaine ou plus	55	39
1 fois par semaine	64	45,4
2 fois par mois	11	7,8
1 fois par mois	5	3,5
Rebut	6	4,3
Total répondants	141	100

Quelles activités pratiquez-vous dans votre commune ?	Nombre	%
Sports collectifs	372	24
Sports individuels	370	23,9
Promenades, sorties, visites...	542	35
Activités culturelles ou artistiques	198	12,8
Autres activités	82	5,3
Aucunes	418	27
Rebut	46	3
Total répondants	1548	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans votre commune ?	Nombre	%
Voiture (avec parents)	350	31
Voiture (avec des amis)	124	11
Car	7	0,6
Marche	648	57,3
Vélo	623	55,1
Scooter	48	4,2
Rollers	80	7,1
Autres	20	1,8
Rebut	52	4,6
Total répondants	1130	100

Pourquoi ce mode transport pour les activités dans votre commune ?

	Nombre	%
Plus rapide	429	38
Plus agréable	572	50,6
Moins dangereux	168	14,9
Volonté des parents	157	13,9
Proximité du domicile	308	27,3
Pas de car	50	4,4
Pas d'autres solutions	160	14,2
Rebut	150	13,3
Total répondants	1130	100

A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans votre commune ?

	Nombre	%
2 fois par semaine et plus	727	64,3
1 fois par semaine	272	24,1
2 fois par mois	28	2,5
1 fois par mois	22	1,9
Rebut	86	7,6
Total répondants	1130	100

Quelles activités pratiquez-vous dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
Sports collectifs	189	12,2
Sports individuels	276	17,8
Promenades, sorties, visites...	231	14,9
Activités culturelles ou artistiques	179	11,6
Autres activités	42	2,7
Aucunes	845	54,6
Rebut	45	2,9
Total répondants	1548	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans "la commune centre" ?

	Nombre	%
Voiture (avec parents)	349	49,6
Voiture (avec des amis)	147	20,9
Car	16	2,3
Marche	289	41,1
Vélo	255	36,3
Scooter	23	3,3
Rollers	25	3,6
Autres	8	1,1
Rebut	50	7,1
Total répondants	703	100

Pourquoi ce mode transport pour les activités dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
Plus rapide	331	47,1
Plus agréable	355	50,5
Moins dangereux	102	14,5
Volonté des parents	131	18,6
Proximité du domicile	140	19,9
Pas de car	52	7,4
Pas d'autres solutions	127	18,1
Rebut	79	11,2
Total répondants	703	100

A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
2 fois par semaine et plus	420	59,7
1 fois par semaine	174	24,8
2 fois par mois	25	3,6
1 fois par mois	31	4,4
Rebut	59	8,4
Total répondants	703	100

Quelles activités pratiquez-vous dans les autres communes ?

	Nombre	%
Sports collectifs	137	8,9
Sports individuels	359	23,2
Promenades, sorties, visites...	118	7,6
Activités culturelles ou artistiques	219	14,1
Autres activités	44	2,8
Aucunes	789	51
Rebut	44	2,8
Total répondants	1548	100

Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans les autres communes ?

	Nombre	%
Voiture (avec parents)	567	74,7
Voiture (avec des amis)	267	35,2
Car	39	5,1
Marche	42	5,5
Vélo	114	15
Scoter	23	3
Rollers	7	0,9
Autres	6	0,8
Rebut	57	7,5
Total répondants	759	100

Pourquoi ce mode transport pour les activités dans les autres communes ?

	Nombre	%
Plus rapide	428	56,4
Plus agréable	322	42,4
Moins dangereux	131	17,3
Volonté des parents	204	26,9
Proximité du domicile	58	7,6

Pas de car	66	8,7
Pas d'autres solutions	170	22,4
Rebut	80	10,5
Total répondants	759	100

A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans les autres communes ?

	Nombre	%
2 fois par semaine et plus	329	43,4
1 fois par semaine	233	30,7
2 fois par mois	74	9,8
1 fois par mois	62	8,2
Rebut	64	8,4
Total répondants	758	100

Utilisez-vous le car pour vos loisirs ?

	Nombre	%
Oui	50	3,2
Non	1499	96,8
Total	1549	100

Que pensez-vous du respect des horaires de cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	11	21,2
Assez satisfait	24	46,2
Très satisfait	9	17,3
Rebut	8	15,4
Total	52	100

Que pensez-vous de la fréquence de passage des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	10	19,6
Assez satisfait	28	54,9
Très satisfait	6	11,8
Rebut	7	13,7
Total	51	100

Que pensez-vous du confort des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	9	17,6
Assez satisfait	24	47,1
Très satisfait	12	23,5
Rebut	6	11,8
Total	51	100

Que pensez-vous de la sécurité des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	4	7,8
Assez satisfait	26	51
Très satisfait	15	29,4
Rebut	6	11,8
Total	51	100

Que pensez-vous du prix des tickets ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	17	33,3
Assez satisfait	17	33,3

Très satisfait	10	19,6
Rebut	7	13,7
Total	51	100

Que pensez-vous de la propreté des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	7	13,7
Assez satisfait	24	47,1
Très satisfait	13	25,5
Rebut	7	13,7
Total	51	100

Que pensez-vous de l'emplacement des arrêt de bus ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	5	9,8
Assez satisfait	20	39,2
Très satisfait	20	39,2
Rebut	6	11,8
Total	51	100

Que pensez-vous des chauffeurs de car ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	10	19,6
Assez satisfait	21	41,2
Très satisfait	15	29,4
Rebut	5	9,8
Total	51	100

Que pensez-vous de l'information sur les lignes ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	18	35,3
Assez satisfait	18	35,3
Très satisfait	9	17,6
Rebut	6	11,8
Total	51	100

Que pensez-vous de l'information sur les horaires ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	18	35,3
Assez satisfait	19	37,3
Très satisfait	8	15,7
Rebut	6	11,8
Total	51	100

Quelles nouvelles lignes souhaiteriez-vous ?

	Nombre	%
Pommereuil - Le Cateau	3	0,2
Honnechy -St Soupley	1	0,1
St Soupley - Valenciennes	1	0,1
Busigny - Cambrai	2	0,1
Le Cateau - Cambrai	3	0,2
Le Cateau - Neuville	1	0,1
Le Cateau - Croix Caluyan	1	0,1
St Souplet - Le Cateau	2	0,1
Forest - Le Cateau	3	0,2
Bazuel - Ors	2	0,1

Bazuel - Le Cateau	1	0,1
Mazinghein - Landrecies	1	0,1
Catillon - Le Cateau	1	0,1
Busigny - Le Cateau	2	0,1
Busigny - Caudry	1	0,1
Pommereuil - Caudry	2	0,1
Pommereuil - Cambrai	3	0,2
Busigny - Honnechy	1	0,1
Busigny - Le Cateau	1	0,1
Busigny - Bohain	2	0,1
La Groise - Le Cateau	2	0,1
Honnechy - Le Cateau	1	0,1
Plusieurs arrêts dans Cambrai (Masnières)	1	0,1
Masnières - Esnes	1	0,1
Marcoing - Cambrai (Base nautique)	1	0,1
Crevecoeur - Cambrai	1	0,1
Proville - Masnieres	1	0,1
Wormhout - Calais	1	0,1
Wormhout - Lille	1	0,1
Zegerscappel - Dunkerque	3	0,2
Zegerscappel - Bergues	1	0,1
Wormhout - Zegerscappel	1	0,1
Herzeele - Escquelbecq	1	0,1
Herzeele - Wormhout	1	0,1
Escquelbecq - Dunkerque	2	0,1
Escquelbecq - Gde Synthe	1	0,1
Escquelbecq - Guyvelde	1	0,1
Ledringhem - Wormhout	1	0,1
Wylder - Hoymille	1	0,1
Walincourt - Villers Outréaux	1	0,1
Villers Outreaux - Cambrai	1	0,1
Clary - Cambrai	1	0,1
Clary - Caudry	1	0,1
Ligny - Caudry	1	0,1
Ligny - Villers Outreaux	1	0,1
Maretz - Walincourt	1	0,1
Maretz - Caudry	1	0,1
Elincourt - Busigny	1	0,1
Elincourt - Clary	1	0,1
Caullery - Caudry	1	0,1
Esnes - Ligny	1	0,1
Esnes - Cambrai	1	0,1
Bailleul - Villeuneuve d'Ascq	1	0,1
Steenwerck - Armentieres	3	0,2
Steenwerck - Bailleul	1	0,1
St Jans Cappel - Meteren	2	0,1
Meteren - Bethune	1	0,1
Meteren - Bailleul	2	0,1
Godewaersvelde - Hazebrouck	1	0,1
Godewaersvelde - Bailleul	1	0,1
Avesnes - Etroeungt	3	0,2
Etroeungt - La Capelle	1	0,1
Sars Poterie - Avesnes	2	0,1
Avesnes - Avesnelles	1	0,1
Avesnes - Sains du Nord	1	0,1
Solre le Chateau - Liessies	1	0,1

Sommeron - La Capelle	1	0,1
Ohain - Fourmies	1	0,1
Dourlers - Monceau St Waast	1	0,1
Avesnes - Maubeuge	1	0,1
Dimont - Ferriere la Gde	1	0,1
Haut Lieu - Avesnes	1	0,1
Haut Lieu - Fourmies	1	0,1
Beaurieux - Avesnes	1	0,1
Aubigny - Fechain	1	0,1
Aubigny - Bugnicourt	2	0,1
Bugnicourt - Erchin	1	0,1
Bugnicourt - Fressain	1	0,1
Bugnicourt - Arleux	1	0,1
Fechain - Fressies	1	0,1
Cantin - Arleux	1	0,1
Estrees - Lecluse	1	0,1
Hamel - Cambrai	1	0,1
Goelzin - Douai	1	0,1
Pont / Sambre - Trelon	1	0,1
Pont / Sambre - Winehuia	1	0,1
Trelon - Fourmies	2	0,1
Glageon - Trelon	1	0,1
Ohain - Avesnes	1	0,1
Bailleul - Wanbrechies	1	0,1
Steenwerck - Bailleul (Piscine)	1	0,1
Vieux Berquin - Hazebrouck	1	0,1
St Jans Cappel - Bailleul	1	0,1
St Jans Cappel - Outtersteen	1	0,1
Merris - Bailleul	1	0,1
Poix du Nord - Solesmes	2	0,1
Bousies - Landrecies	1	0,1
Bousies - Vendregie	1	0,1
Vendregies - Valenciennes	2	0,1
Salesches - Poix du Nord	1	0,1
Preux - Le Quesnoy	1	0,1
Neuville en Av. - Valenciennes	1	0,1
Neuville en Av. - Solesmes	1	0,1
Pont a Marcq - Bersée	1	0,1
Pont a Marcq - Lille	1	0,1
Pont a Marcq - Villeuneuve d'Ascq	1	0,1
Pont a Marcq - Seclin	1	0,1
Templeuve - Fretin	1	0,1
Templeuve - Lille	1	0,1
Bersée - Faches Thumesnil	1	0,1
Bersée - Cappelle en Pevele	1	0,1
Bersée - Templeuve	1	0,1
Avelin - Templeuve	3	0,2
Faumont - Templeuve	1	0,1
Mons en Pevele - Villeneuve d'Ascq	1	0,1
Moncheaux - Lille	1	0,1
Hazebrouck - St Omer	1	0,1
Hazebrouck - Steenvoorde	1	0,1
Hazebrouck - Bailleul	1	0,1
Blaringhem - St Omer	2	0,1
Blaringhem - Hazebrouck	2	0,1
Renescure - Rocquinghem	1	0,1

Wallon Cappel - Blaringhem	1	0,1
Wallon Cappel - Steenbecque	1	0,1
Rosult - Lecelles	1	0,1
Rosult - Rumegies	1	0,1
Rosult - Helesmes	2	0,1
Rosult - Lille	1	0,1
Lecelles - Rumegies	1	0,1
Lecelles - Gemech	1	0,1
Lecelles - Nomain	1	0,1
Hasnon - St Amand	1	0,1
Saméon - Rumegies	1	0,1
Saméon - Vieux Condé	1	0,1
Nivelle - Valenciennes	1	0,1
Nivelle - St Amand	1	0,1
Brillon - Rosult	2	0,1
Brillon - Lecelles	1	0,1
Brillon - St Amand	1	0,1
Millonfosse - Landas	1	0,1
Millonfosse - Lecelles	1	0,1
Bousignies - Beuvry la Forêt	1	0,1
Bousignies - Valenciennes	1	0,1
Sars et Rosieres - Valenciennes	1	0,1
Rebut	1785	92,2
Total répondants	1937	100

Où voudriez-vous une meilleure fréquence ?	Nombre	%
Le Cateau - Croix Caluyan	1	0,1
Les week-end	2	0,1
Forest - Le Cateau	1	0,1
Bazuel - Le Cateau	1	0,1
Catillon - Le Cateau	1	0,1
Catillon - La Groise	1	0,1
Busigny - Le Cateau	1	0,1
Masnières - Esnes	1	0,1
Cambrai - Marcoing	2	0,1
Cambrai - Rumilly	1	0,1
Rues des Vignes - Masnieres	1	0,1
Noyelles - Cambrai	1	0,1
Wormhout - Dunkerque	2	0,1
Wormhout - Malo	1	0,1
Wormhout - Zegerscappel	1	0,1
Wormhout - Herzeele	1	0,1
Maretz - Cambrai	1	0,1
Avesnes - Floyon	1	0,1
Maubeuge - Aulnoye	1	0,1
Avesnes - Anor	1	0,1
Poix du Nord - Valenciennes	1	0,1
Poix du Nord - Le Quesnoy	1	0,1
Poix du Nord - Bousies	1	0,1
Salesches - Vendegies	1	0,1
Pont a Marcq - Templeuve	1	0,1
Morbecque - Hazebrouck	2	0,1
Blaringhem - Hazebrouck	1	0,1
La Motte au Bois - Hazebrouck	1	0,1
Preavin - Hazebrouck	1	0,1
Sercus - St Eloi	1	0,1

Boeseghem - St Omer (samedi)	1	0,1
Boeseghem - Hazebrouck	1	0,1
Rosult - St Amand	1	0,1
Hasnon - Cataine	1	0,1
Nivelle - Mortagne	1	0,1
St Amand - Lille	1	0,1
Rebut	1897	98
Total répondants	1936	100

Souhaitez-vous d'autres améliorations ?	Nombre	%
Cars plus propres / plus confortables	3	0,2
Chauffeurs plus aimables	3	0,2
Moins cher	7	0,4
Meilleure fréquence	1	0,1
Rebut	1921	99,3
Total répondants	1935	100

ANNEXE n°15 : Résultats de l'enquête dans les collèges du département de l'Aisne

Total **3787**

Q102 Jour de la semaine	Nombre	%
Mardi	1018	26,9
Vendredi	914	24,1
Jeudi	892	23,6
Lundi	726	19,2
Mercredi	211	5,6
Rebut	25	0,7
Samedi	1	0
Total	3787	100

Q103 Nom du college	Nombre	%
Corbeny : Leopold Senghor	308	8,1
Laon : Jean Mermoz	220	5,8
St Gobain : La Chesnoye	218	5,8
Guise : Camille Desmoulins	215	5,7
Tergnier : Joliot Curie	196	5,2
Villeneuve St Germain : Louise Michel	194	5,1
St Quentin : Marthe Lefevre	191	5
Villers-Cotterêts : Francois 1er	190	5
Beaurevoir : Josquin des Prés	190	5
Moncornet : le Ruisseau	176	4,6
Ribemont : AN de Condorcet	176	4,6
Marle : Jacques Prevert	173	4,6
Moy de l'Aisne : Suzanne Deutsch de la Meurthe	173	4,6
Flavy le Martel : Jacques Prevert	167	4,4
Chauny : Victor Hugo	154	4,1
Chateau-Thierry : Jean Rostand	146	3,9
La Capelle :	144	3,8
Vervins : Condorcet	137	3,6
Bohain : Henri Matisse	136	3,6
Fere en Tardenois : Anne de Montmorency	114	3
Cuffies : Maurice Wajfelsner	89	2,4
Conde en Brie : La Faye	78	2,1
Vailly sur Aisne : Alan Seeger	1	0
Rebut	1	0
Total	3787	100

Q104 Quelle est votre classe ?	Nombre	%
6 ème	829	21,9
5 ème	1033	27,3
4 ème	798	21,1
3 ème	963	25,4
SEGPA	163	4,3
Rebut	1	0
Total	3787	100

Q105 Etes-vous demi-pensionnaire ou externe ?	Nombre	%
Demi-pensionnaire	2603	68,7
Externe	1172	30,9
Interne	8	0,2
Rebut	4	0,1
Total	3787	100

Q106 A quelle heure avez-vous commencé ?	Nombre	%
8 heures	1620	42,8
8 h 30	1146	30,3
9 h	687	18,1
9 h 30	130	3,4
13 h 30 / 7 h 50	105	2,8
10 h	63	1,7
11 h	17	0,4
Rebut	8	0,2
10 h 30	5	0,1
9 h 15	2	0,1
7 h 45	2	0,1
8 h 45	1	0
10 h 15	1	0
Total	3787	100

Q107 A quelle heure finissez-vous aujourd'hui ?	Nombre	%
17 h	1080	28,5
16 h 30	890	23,5
16 h	342	9
17 h 30	288	7,6
15 h 30	267	7,1
16 h 45	144	3,8
12 h	141	3,7
17 h 10	121	3,2
16 h 15	94	2,5
12 h 30	65	1,7
14 h 30	65	1,7
17 h 40	58	1,5
15 h	53	1,4
16 h 40	49	1,3
15 h 40	44	1,2
11 h 30	27	0,7
15 h 45	24	0,6
10 h	13	0,3
Rebut	13	0,3
15 h 50	5	0,1
14 h 40	2	0,1
11 h	1	0
15 h 20	1	0
Total	3787	100

Q108 Sexe	Nombre	%
Garçons	1840	48,6
Filles	1945	51,4
Rebut	2	0,1
Total	3787	100

Q109 Quel est votre âge ?	Nombre	%
10 ans	26	0,7
11 ans	538	14,2
12 ans	955	25,2
13 ans	856	22,6
14 ans	961	25,4
15 ans	390	10,3
16 ans	56	1,5
17 ans	3	0,1
Rebut	2	0,1
Total	3787	100

Q110 Quelle est votre commune de résidence ?	Nombre	%
Rebut	405	10,7
St Quentin	178	4,7
Chateau Thierry	120	3,2
Guise	101	2,7
St Gobain	98	2,6
Laon	91	2,4
Tergnier	79	2,1
Villers Cotterêts	77	2
Chauny	72	1,9
Marle	69	1,8
Bohain en Vezrmandois	65	1,7
Beaurevoir	50	1,3
Bucy le Long	50	1,3
Ribemont	49	1,3
Montcornet	47	1,2
Villeneuve St Germain	46	1,2
Origny Ste Benoite	44	1,2
Fargniers	40	1,1
Vervins	37	1
Montescourt Lizerolles	36	1
Barisis au Bois	36	1
Venizel	36	1
La Ferté Millon	35	0,9
La Capelle	34	0,9
Itancourt	31	0,8
Crepy en Laonnois	29	0,8
Vouel	28	0,7
Essigny le Grand	27	0,7
Moy de l'Aisne	26	0,7
Fere en Tardenois	25	0,7
La Flamengrie	24	0,6
Crouy	24	0,6
Dizy le Gros	23	0,6
Bertaucourt Epourdon	23	0,6
Nauroy	22	0,6
Tavaux et Ponstericourt	21	0,6

Jussy	21	0,6
Amigny Rouy	21	0,6
St Simon	21	0,6
Missy / Aisne	19	0,5
Urvillers	18	0,5
Seraucourt le Gd	18	0,5
Vadencourt	18	0,5
Mons en Laonnois	17	0,4
Mézières / Oise	17	0,4
Gouy	17	0,4
La Ferte Chevresis	16	0,4
Bellicourt	16	0,4
Billy / Aisne	16	0,4
Vivaise	16	0,4
Quessy Cité	16	0,4
Mont d'Origny	15	0,4
Bucy les Pierrepont	15	0,4
Crezancy	15	0,4
Lesquiennes St Germain	14	0,4
Quessy	14	0,4
Cerizy	14	0,4
Hargicourt	14	0,4
376	14	0,4
Vendeuil	13	0,3
Bernot	13	0,3
Flavy le Martel	13	0,3
Septvaux	13	0,3
Coigny	13	0,3
Brissy Hamégicourt	12	0,3
Buironfosse	12	0,3
Voulpaix	12	0,3
Erlon	12	0,3
Etreaupont	11	0,3
Dampleux	11	0,3
Seboncourt	11	0,3
Clastres	11	0,3
Plomion	11	0,3
Acy	11	0,3
Alaincourt	11	0,3
Frieres Faillouel	11	0,3
Chivres Val	11	0,3
Aubencheul au Bois	11	0,3
Sery les Mézières	10	0,3
Chaourse	10	0,3
Joncourt	10	0,3
Voyenne	10	0,3
Vendhuile	10	0,3
Marolles	9	0,2
Remigny	9	0,2
Landouzy	9	0,2
Annois	9	0,2
Cugny	9	0,2
Fontaine les Vervins	9	0,2
Estrees	9	0,2
Villeret	9	0,2
Condren	9	0,2

Mont Saint Pere	9	0,2
Chivy les Etournelles	9	0,2
Essomes / Marne	9	0,2
Marcy sous Marle	8	0,2
Marly Gomont	8	0,2
Sorbais	8	0,2
Faverolles	8	0,2
St Nicolas au Bois	8	0,2
Coulonges Cohan	8	0,2
Sissy	8	0,2
Le Catellet	8	0,2
Beuvardes	8	0,2
Fourdain	8	0,2
Benay	7	0,2
Cuirieux	7	0,2
Oigny en Valois	7	0,2
Le Thuel	7	0,2
Montloue	7	0,2
Parpeville	7	0,2
Montigny le Franc	7	0,2
Rocquigny	7	0,2
Gercy	7	0,2
Soissons	7	0,2
Froidmont-Cohartille	6	0,2
Rogny	6	0,2
Agnicourt et Sechelles	6	0,2
Pierrepont	6	0,2
Clairfontaine	6	0,2
Vigneux Hocquet	6	0,2
Artemps	6	0,2
Autremoncourt	6	0,2
Grougis	6	0,2
Grandlup et Fay	6	0,2
Troesnes	6	0,2
Etreux	6	0,2
Bezu St Germain	6	0,2
Etaves	6	0,2
Villers le sec	6	0,2
St Agnan	6	0,2
Jauglonne	6	0,2
Fluquiere	6	0,2
Pleine Selve	5	0,1
Chevresis Monceau	5	0,1
La Bouteille	5	0,1
Servais	5	0,1
Froidestères	5	0,1
Cayolles	5	0,1
Lavaqueresse	5	0,1
Lislet	5	0,1
Macquigny	5	0,1
Etreux	5	0,1
Liez	5	0,1
Mezy Moulins	5	0,1
Sergy	5	0,1
Audigny	5	0,1
Baulme en Brie	5	0,1

Vorges	5	0,1
Achery	5	0,1
Vesles et Caumont	4	0,1
Berthenicourt	4	0,1
Taulis et attencourt	4	0,1
Laigny	4	0,1
La Neuville Bosmont	4	0,1
Bosmont	4	0,1
Ancienneville	4	0,1
Passy en Valois	4	0,1
Vauciennes	4	0,1
Sons et Ronchères	4	0,1
Autreppes	4	0,1
Flavigny le Grand	4	0,1
Le Nouvion en Thierache	4	0,1
Clermont les Fermes	4	0,1
La ville au Bois	4	0,1
Gouy	4	0,1
Mennesis	4	0,1
Menevret	4	0,1
Deuillet	4	0,1
Connigis	4	0,1
Happencourt	4	0,1
Ollezy	4	0,1
Thenelles	4	0,1
Premont	4	0,1
Bonny	4	0,1
Magny la Fosse	4	0,1
Artonges	4	0,1
Rocourt St Martin	4	0,1
Pargny la Dhuys	4	0,1
Epieds	4	0,1
Fresnoy	4	0,1
Hargicourt	4	0,1
La Vallee au Ble	4	0,1
Saponey	4	0,1
Mareuil en Dole	4	0,1
Etournelles	4	0,1
Bruyeres / Fere	4	0,1
Beugneux	4	0,1
Lugny	3	0,1
Harcigny	3	0,1
Sinceny	3	0,1
St Eugene	3	0,1
Homblieres	3	0,1
Montlevon	3	0,1
Nesles en Dole	3	0,1
Goussancourt	3	0,1
Thiernu	3	0,1
St Pierrmont	3	0,1
Cilly	3	0,1
Englancourt	3	0,1
Paapleux	3	0,1
Billy sur Ourcq	3	0,1
Buchet	3	0,1
Hannapes	3	0,1

Damard	3	0,1
Chigny	3	0,1
Proix	3	0,1
Machecourt	3	0,1
Vivieres	3	0,1
Fresnoy le Grand	3	0,1
Serain	3	0,1
Brancourt le Gd	3	0,1
Gergny	3	0,1
Wimy	3	0,1
Proisy	3	0,1
Regny	3	0,1
Presles et Thierry	3	0,1
Villers Outreaux	3	0,1
Clacy et Thierret	3	0,1
Montigny en Arrouaise	3	0,1
Athies sous Laon	3	0,1
Manque	3	0,1
Brissay Choigny	2	0,1
Boujon	2	0,1
Godelau ler Pierrepont	2	0,1
Conde en Brie	2	0,1
Mortiers	2	0,1
Housset	2	0,1
Missy les Pierrepont	2	0,1
Neuvillette	2	0,1
Lerzy	2	0,1
Beaurain	2	0,1
Noircourt	2	0,1
Luzoir	2	0,1
Marizy	2	0,1
Malzy	2	0,1
Fresnoy la riviere	2	0,1
Grand Verly	2	0,1
Puisieux Chanlieu	2	0,1
Thenailles	2	0,1
Serain	2	0,1
Viffort	2	0,1
Charteves	2	0,1
Colonfoy	2	0,1
Villers Outreaux	2	0,1
Poncheux	2	0,1
Montbrehain	2	0,1
Vezily	2	0,1
Courbain	2	0,1
Brecy	2	0,1
Annois	2	0,1
Arcy Ste Restitude	2	0,1
Seringes et Nesles	2	0,1
Epaux Bezu	2	0,1
Soize	2	0,1
Ste Genevieve	2	0,1
Vaux en Arrouaise	2	0,1
Fontaine Notre Dame	2	0,1
Bray St Christophe	2	0,1
Burelles	2	0,1

Aisonville Bernouville	2	0,1
Prisces	2	0,1
Lemme	2	0,1
Houry	2	0,1
Haution	2	0,1
Nampcelles	2	0,1
Fiulaine	2	0,1
Holnon	2	0,1
Gauchy	2	0,1
Courtemont Varennes	2	0,1
Becquigny	2	0,1
Gronard	2	0,1
Surfontaine	2	0,1
Bucy les Cerny	2	0,1
Beautor	2	0,1
Laval en Laonnois	2	0,1
Roncheres	2	0,1
Besny Loisy	2	0,1
Couvron	2	0,1
Vaucelles	2	0,1
Sissonne	2	0,1
Barenton	2	0,1
Festieux	2	0,1
Acy	2	0,1
Precy a Mont	1	0
Authel en Valois	1	0
Boursonne	1	0
Monceau sur Oise	1	0
Sains Richaumont	1	0
Leuregies	1	0
Oisy	1	0
Fiulaines	1	0
La Fere	1	0
La Herie la Vieville	1	0
Berlise	1	0
Chevennes	1	0
Leme	1	0
La Neuville en Beine	1	0
Molain	1	0
Beaumont en Beine	1	0
Estrees	1	0
Busigny	1	0
Magny la Fosse	1	0
Wassigny	1	0
Suzy	1	0
Pierremande	1	0
Sequehart	1	0
Achery	1	0
Le Chaudron	1	0
Danizy	1	0
Harly	1	0
Morcourt	1	0
Omissy	1	0
Macquincourt	1	0
Autreville	1	0
Frieres Faillouel	1	0

Belleu	1	0
Verdon	1	0
La Chapelle Monthoden	1	0
Ly Fontaine	1	0
Seraucourt le Grand	1	0
Mayot	1	0
Gibercourt	1	0
Guignicourt	1	0
Chatillons les Sons	1	0
La Bouteille	1	0
Erloy	1	0
Brumetz	1	0
St Remy Blanzly	1	0
Tupigny	1	0
Lomchard	1	0
Leschelle	1	0
Aisonville	1	0
Ebouleau	1	0
Sechelles	1	0
Renneville	1	0
Fraillicourt	1	0
Nauroy	1	0
Villers Outreaux	1	0
Courjumelles	1	0
Renansart	1	0
Homblieres	1	0
Hary	1	0
Jeanes	1	0
La Poterie	1	0
Noyales	1	0
Origny en Thierache	1	0
La Herie	1	0
Armentieres	1	0
Fresme en T.	1	0
Gd Rozoi	1	0
Molinchart	1	0
Cessieres	1	0
Ardon	1	0
Monceau le Neuf	1	0
Hirson	1	0
Landifay	1	0
Margny en Thierache	1	0
Marcilly	1	0
Celles les Conde	1	0
Le Breuil	1	0
Villers / Fere	1	0
Oulchy le Chateau	1	0
Nanteuil Notre Dame	1	0
Courmont	1	0
Villemoyenne	1	0
Vendome	1	0
La Croix / Ourcq	1	0
Villeneuve / Fere	1	0
Le Charmel	1	0
Eppes	1	0
Muret et Croule	1	0

Suzy et Bievres	1	0
Chamery	1	0
Bruyeres et Mont	1	0
Chevregny	1	0
Parfondru	1	0
Laniscourt	1	0
Nouvion le Vineuse	1	0
Aulnois / Laon	1	0
Cerny les Bucy	1	0
Assis / Serre	1	0
Sterne	1	0
Pargny les Bois	1	0
Remies	1	0
Bouresches	1	0
Gizy	1	0
Hautevenes	1	0
Brasles	1	0
Total	3787	100

Q111 Dans quel type de commune habitez-vous ?

	Nombre	%
Commune "périphérique"	2434	64,3
Commune "centre"	1346	35,5
Rebut	7	0,2
Total	3787	100

Q112 Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin ?

	Nombre	%
Autocar	2047	54,1
Marche	781	20,6
Voiture (parents)	627	16,6
Autobus	139	3,7
Voiture (amis)	90	2,4
Vélo	75	2
Scooter	16	0,4
Rebut	5	0,1
Train	4	0,1
Moto	2	0,1
Rollers	1	0
Total	3787	100

Q012 Avec quelle compagnie ?

	Nombre	%
RTA	1310	55,9
CSQT - Fouquet	432	18,4
Rebut	425	18,1
Lefort	77	3,3
Pret à Partir	46	2
Marne et Morin	24	1
Dewitte	19	0,8
Livenais	12	0,5
Total	2345	100

Q014 Utilisez-vous plusieurs modes de transport ?	Nombre	%
Non	3667	96,8
Oui	120	3,2
Total	3787	100

Q015 Si oui, lesquels ?	Nombre	%
Rebut	617	83,8
Voiture + Car	109	14,8
Voiture + Autobus	4	0,5
Train + Car	3	0,4
Vélo + Car	1	0,1
Train + Car + Voiture	1	0,1
Vélo + Autobus	1	0,1
Total répondants	736	100

Q113 A quelle heure êtes-vous parti ?	Nombre	%
7 h 30	492	13
7 h 45	364	9,6
8 h	279	7,4
7 h 40	248	6,5
7 h 50	187	4,9
7 h 15	186	4,9
7 h 20	184	4,9
8 h 15	171	4,5
7 h 35	166	4,4
7 h	156	4,1
7 h 25	152	4
8 h 30	136	3,6
8 h 20	121	3,2
7 h 55	120	3,2
8 h 05	119	3,1
7 h 10	113	3
8 h 10	110	2,9
8 h 25	65	1,7
7 h 05	60	1,6
8 h 35	54	1,4
8 h 45	50	1,3
8 h 40	38	1
6 h 50	31	0,8
Rebut	26	0,7
9 h	23	0,6
6 h 55	22	0,6
6 h 45	22	0,6
8 h 50	12	0,3
9 h 20	12	0,3
9 h 10	10	0,3
10 h 25	9	0,2
6 h 30	7	0,2
9 h 30	6	0,2
9 h 45	6	0,2
8 h 55	6	0,2
10 h 30	4	0,1
9 h 20	3	0,1
6 h 30	3	0,1
6 h 20	2	0,1
6 h 15	2	0,1
9 h 05	2	0,1
10 h	1	0
9 h 40	1	0
10 h 10	1	0
6 h	1	0
10 h 20	1	0
6 h 25	1	0
13 h 15	1	0
14 h	1	0
Total	3787	100

Q114 A quelle heure êtes-vous arrivé ?	Nombre	%
7 h 50	490	12,9
7 h 45	458	12,1
8 h 20	373	9,8
8 h 25	302	8
7 h 55	292	7,7
8 h 15	229	6
8 h 55	216	5,7
7 h 40	214	5,7
8 h 50	172	4,5
8 h	151	4
8 h 30	137	3,6
7 h 30	129	3,4
7 h 35	119	3,1
8 h 45	86	2,3
8 h 10	74	2
8 h 40	53	1,4
Rebut	48	1,3
8 h 05	44	1,2
9 h	38	1
8 h 35	34	0,9
9 h 20	18	0,5
7 h 20	16	0,4
7 h 25	13	0,3
9 h 25	13	0,3
9 h 10	8	0,2
10 h 40	8	0,2
9 h 50	8	0,2
9 h 05	6	0,2
7 h 15	5	0,1
9 h 15	5	0,1
10 h 20	5	0,1
9 h 45	5	0,1
10 h 45	4	0,1
9 h 35	3	0,1
7 h	2	0,1
10 h	2	0,1
9 h 55	2	0,1
10 h 15	1	0
7 h 10	1	0
13 h 20	1	0
9 h 30	1	0
9 h 40	1	0
Total	3787	100

Q115 Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ?	Nombre	%
Pas d'autres solutions	1352	35,7
Volonté des parents	1273	33,6
Proche du domicile	932	24,6
Plus agréable	756	20
Loin du domicile	710	18,7
Plus rapide	687	18,1
Moins dangereux	268	7,1
Pas de car	131	3,5
Rebut	92	2,5
Parents travaillent	47	1,2
Avec les copains	32	0,8
Gratuit	28	0,7
Sur le chemin des parents	18	0,5
Part plus tard que le car	11	0,3
Parents ne travaillent pas	6	0,2
Pas de scooter	1	0
Total répondants	3787	100

Q116 Rentrez-vous chez vous ce midi ?	Nombre	%
Non	2593	68,5
Oui	1192	31,5
Rebut	2	0,1
Total	3787	100

Q117 Si oui avec quel mode de transport ? (midi)	Nombre	%
Marche	613	38,7
Rebut	407	25,7
Voiture	343	21,6
Autobus	113	7,1
Vélo	51	3,2
Car	48	3
Scooter	10	0,6
Total	1585	100

Q118 Quel mode de transport utiliserez-vous ce soir ?	Nombre	%
Car	1953	51,6
Marche	881	23,3
Voiture	678	17,9
Autobus	107	2,8
Vélo	73	1,9
Rebut	72	1,9
Scooter	16	0,4
Train	5	0,1
Moto	1	0
Total	3786	100

Q119 Trouvez-vous votre trajet agréable ?	Nombre	%
Oui	2779	73,4
Non	804	21,2
Rebut	203	5,4
Total	3786	100

Q120 Pourquoi le trajet est agréable ?	Nombre	%
Rebut	1412	45,3
Avec les copains	818	26,2
Confortable	247	7,9
Rapide / pas loin	181	5,8
Aime marcher	151	4,8
Presence de musique	118	3,8
Calme	112	3,6
Beaux paysages / campagne	59	1,9
Avec les parents	44	1,4
Chauffeur sympathique	29	0,9
Aime le car	25	0,8
Pas dangereux	4	0,1
Total répondants	3117	100

Q121 Pourquoi le trajet n'est pas agréable ?	Nombre	%
Rebut	972	74,6
Trop bruyant	148	11,4
Trop long	52	4
Car en mauvais état	50	3,8
Car trop chargé	31	2,4
Chauffeur peu sympathique	31	2,4
N'aime pas marcher	10	0,8
Trop de monde	8	0,6
Seul (e)	7	0,5
Car pas toujours propre	3	0,2
Paysages tristes""	2	0,2
Attente trop longue	1	0,1
Horaires non respectés	1	0,1
Total répondants	1303	100

Q122 Trouvez-vous votre trajet dangereux ?	Nombre	%
Oui	551	14,6
Non	2679	70,8
Rebut	554	14,6
Total	3784	100

Q123 Pourquoi le trajet n'est pas dangereux ?	Nombre	%
Rebut	2587	77,9
Fait confiance au chauffeur	407	12,3
Presence de trottoirs	85	2,6
Peu de voitures	62	1,9
Avec les parents	61	1,8
Présence de ceintures dans les cars	49	1,5
Pas loin	44	1,3
Avec les copains	27	0,8
Peu de monde	9	0,3
Total répondants	3321	100

Q124 Pourquoi le trajet est dangereux ?	Nombre	%
Rebut	901	82,1
Chauffeur dangereux" / trop rapide"	85	7,7
Trop de voitures	85	7,7
Pas de ceintures	17	1,5
Manque de places assises	7	0,6
A cause des cars	2	0,2
Seul(e)	2	0,2
Total répondants	1097	100

Q125 Trouvez-vous votre trajet trop long ?	Nombre	%
Oui	901	23,8
Non	2429	64,2
Rebut	455	12
Total	3785	100

Q126 Pourquoi votre trajet est trop long ?	Nombre	%
Rebut	1435	82
Trop d'arrêts / fait un détour	174	9,9
Habite loin	145	8,3
Total répondants	1751	100

Q127 Pourquoi votre trajet n'est pas trop long ?	Nombre	%
Rebut	1841	69
Pas loin	719	27
Avec les copains	102	3,8
Ecoute de la musique	6	0,2
Aime le car	3	0,1
Total répondants	2667	100

Q128 Avez-vous des remarques à faire sur votre trajet ?

	Nombre	%
Rebut	3455	91,4
Trajet trop long	161	4,3
Trop bruyant	104	2,8
Car trop chargé	56	1,5
Chauffeur désagréable	9	0,2
Arrive trop tôt au collège	9	0,2
Manque de passages pour piétons	1	0
Car pas toujours à l'heure	1	0
Manque de place le mercredi	1	0
Total répondants	3780	100

Q129 Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

	Nombre	%
Rebut	2239	59,2
Rien	1024	27,1
Avoir de la bonne" musique dans le car"	204	5,4
Trajet plus rapide	131	3,5
Plus de nouveaux cars / cars plus confortables	101	2,7
Car plus grand / 2 cars	55	1,5
Mettre un car	21	0,6
Respect des horaires	20	0,5
Piste cyclable	9	0,2
Trottoirs en meilleur état	9	0,2
Car arrive plus tot au collège	2	0,1
Un garage à vélos	2	0,1
Total répondants	3781	100

Q130 Pourquoi ces améliorations ?

	Nombre	%
Rebut	3766	99,7
Trottoirs en mauvais état	8	0,2
Sieges en mauvais état	4	0,1
Manque de places	1	0
Total répondants	3779	100

Q033 Possédez-vous une carte de transport ?

	Nombre	%
Oui	2373	62,7
Non	1411	37,3
Rebut	3	0,1
Total	3787	100

Q131 Utilisez-vous le car pour aller ou revenir du college ?

	Nombre	%
Oui	2333	89,3
Non	69	2,6
Rebut	211	8,1
Total	2613	100

Q132 Quand avez-vous pris le car la semaine dernière ?

	Nombre	%
Lundi matin	2028	79,3
Lundi soir	1962	76,7
Mardi matin	2022	79,1
Mardi soir	1933	75,6
Mercredi matin	1276	49,9
Mercredi midi	1157	45,2
Jeudi soir	1924	75,2
Jeudi matin	2031	79,4
Vendredi matin	1999	78,2
Vendredi soir	1748	68,4
Samedi matin	407	15,9
Samedi midi	321	12,6
Rebut	274	10,7
Total répondants	2557	100

Q133 Que pensez-vous de l'accès à l'abri bus ?

	Nombre	%
Très satisfait	622	24,3
Assez satisfait	1089	42,6
Pas du tout satisfait	546	21,4
Rebut	300	11,7
Total	2557	100

Q134 Que pensez-vous de l'abri bus ?

	Nombre	%
Très satisfait	407	15,9
Assez satisfait	920	36
Pas du tout satisfait	894	35
Rebut	336	13,1
Total	2557	100

Q135 Que pensez-vous de la fréquence de passage des cars ?

	Nombre	%
Très satisfait	577	22,6
Assez satisfait	1180	46,1
Pas du tout satisfait	387	15,1
Rebut	413	16,2
Total	2557	100

Q136 Que pensez-vous de la manière de conduire des conducteurs ?

	Nombre	%
Très satisfait	880	34,4
Assez satisfait	1050	41,1
Pas du tout satisfait	348	13,6
Rebut	279	10,9
Total	2557	100

Q137 Que pensez-vous du comportement des conducteurs ?

	Nombre	%
Très satisfait	759	29,7
Assez satisfait	1051	41,1
Pas du tout satisfait	470	18,4
Rebut	277	10,8
Total	2557	100

Q138 Que pensez-vous du confort des cars ?

	Nombre	%
Très satisfait	539	21,1
Assez satisfait	1227	48
Pas du tout satisfait	528	20,6
Rebut	263	10,3
Total	2557	100

Q139 Que pensez-vous du bruit dans le car ?

	Nombre	%
Très satisfait	417	16,3
Assez satisfait	1016	39,7
Pas du tout satisfait	858	33,6
Rebut	266	10,4
Total	2557	100

Q140 Que pensez-vous du nombre d'eleves par car ?

	Nombre	%
Très satisfait	658	25,7
Assez satisfait	1091	42,7
Pas du tout satisfait	541	21,2
Rebut	267	10,4
Total	2557	100

Q141 Que pensez-vous du respect des horaires ?

	Nombre	%
Très satisfait	585	22,9
Assez satisfait	1080	42,2
Pas du tout satisfait	626	24,5
Rebut	266	10,4
Total	2557	100

Q142 Que pensez-vous de la sécurité dans les cars ?

	Nombre	%
Très satisfait	737	28,8
Assez satisfait	1148	44,9
Pas du tout satisfait	411	16,1
Rebut	261	10,2
Total	2557	100

Q143 Que pensez-vous de la propreté des cars ?

	Nombre	%
Très satisfait	605	23,7
Assez satisfait	1102	43,1
Pas du tout satisfait	583	22,8
Rebut	267	10,4
Total	2557	100

Q144 Que pensez-vous de l'horaire des autocars le matin ?

	Nombre	%
Très satisfait	581	22,7
Assez satisfait	1030	40,3
Pas du tout satisfait	658	25,7
Rebut	288	11,3
Total	2557	100

Q145 Que pensez-vous de l'horaire des autocars le soir ?

	Nombre	%
Très satisfait	771	30,2
Assez satisfait	1014	39,7
Pas du tout satisfait	499	19,5
Rebut	273	10,7
Total	2557	100

Q050 Que pensez-vous de la durée du trajet ?

	Nombre	%
Très satisfait	832	32,7
Assez satisfait	1006	39,5
Pas du tout satisfait	446	17,5
Rebut	263	10,3
Total	2547	100

Q146 Que pensez-vous de la distance domicile - arrêt ?

	Nombre	%
Très satisfait	932	36,5
Assez satisfait	912	35,7
Pas du tout satisfait	450	17,6
Rebut	261	10,2
Total	2555	100

Q147 Que pensez-vous de la distance arrêt - collège ?

	Nombre	%
Très satisfait	1302	50,9
Assez satisfait	761	29,8
Pas du tout satisfait	211	8,3
Rebut	282	11
Total	2556	100

Q148 Avez-vous des remarques sur l'arrêt de car ?

	Nombre	%
Rebut	2025	79,3
Trop loin du domicile	264	10,3
Abris en mauvais état / mal fermé (vent, pluie...)	123	4,8
Bien	51	2
Pas d'abris	50	2
Abris trop petit	28	1,1
Pas de bancs	25	1
Arrêt du mauvais côté / mal situé	9	0,4
Total répondants	2552	100

Q149 Avez-vous des remarques sur les chauffeurs ?	Nombre	%
Rebut	1796	70,3
Pas toujours aimable	281	11
Bien / Gentils	258	10,1
Desagréable / agressif	83	3,2
Dangereux" / Brusques"	60	2,3
Variable suivant les chauffeurs	51	2
Vont trop vite	49	1,9
Telephone au volant	8	0,3
Jamais aimable	7	0,3
Fume dans le car	7	0,3
Dort au volant	5	0,2
Total répondants	2554	100

Q150 Avez-vous des remarques sur les cars ?	Nombre	%
Rebut	1766	69,1
Pas très confortables / Vieux	360	14,1
Pas toujours propres	209	8,2
Propres	142	5,6
Confortables	134	5,2
Pas assez grand / Trop chargé	68	2,7
Ceintures cassées / Pas de ceintures	32	1,3
Sieges en mauvais états	27	1,1
Odeur de cigarette	5	0,2
Trop chargé le mercredi / le samedi	2	0,1
Pas de ceintures	1	0
Total répondants	2554	100

Q151 Avez-vous des remarques sur les horaires ?	Nombre	%
Rebut	1691	66,2
Il faut se lever tôt / trop tot le matin	313	12,3
Pas toujours à l'heure	262	10,3
Passe trop tard le soir	135	5,3
Bien	126	4,9
Arrive trop tard au collège	34	1,3
Toujours / Souvent à l'heure	23	0,9
Ne passe pas toujours à la même heure	11	0,4
Part avant l'heure	11	0,4
Mal fait	8	0,3
Part trop tot du college	7	0,3
Fréquence trop faible	3	0,1
Retard le mercredi / le samedi	3	0,1
Total répondants	2555	100

Q152 Avez-vous d'autres remarques ?	Nombre	%
Rebut	2540	99,5
Manque de musique	13	0,5
Total répondants	2553	100

Q153 Que faites-vous dans le car ?	Nombre	%
Discuter	1925	75,3
Se reposer	641	25,1
Reviser	556	21,7
Rien	497	19,4
Faire les devoirs	172	6,7
Lire	102	4
Ecouter de la musique	54	2,1
Regarder le paysage	15	0,6
Chanter	12	0,5
Rebut	262	10,2
Total répondants	2557	100

Q154 Quel est votre comportement dans le car ?	Nombre	%
Toujours respectueux des règles	1143	44,7
Quelquefois en désaccord avec ces règles	1051	41,1
Souvent au-delà des limites permises	95	3,7
Rebut	268	10,5
Total	2557	100

Q155 Pratiquez-vous l'UNSS ?	Nombre	%
Non	3272	86,4
Oui	515	13,6
Total	3787	100

Q156 Si oui, comment vous déplacez-vous ?	Nombre	%
Rebut	571	53,2
Voiture (parents)	286	26,6
Marche	173	16,1
Voiture (amis)	94	8,8
Car	46	4,3
Vélo	44	4,1
Autobus	6	0,6
Scooter	5	0,5
Rollers	1	0,1
Total répondants	1074	100

Q157 Si non, pourquoi ?	Nombre	%
Pas envie	1583	47,2
Autre activité	1038	31
Pas d'intérêt	399	11,9
Pas de transport	349	10,4
Pas le temps	106	3,2
Problème physique	27	0,8
Parents ne veulent pas	23	0,7
Trop cher	7	0,2
Horaires ne vont pas	4	0,1
Rebut	370	11
Total répondants	3351	100

**Q158 Pratiquez-vous une activité extra scolaire ?
(hors UNSS)**

	Nombre	%
Oui	2388	63,1
Non	1394	36,8
Rebut	5	0,1
Total	3787	100

Q159 Pratiquez-vous un sport collectif ?

	Nombre	%
Non	1681	63,7
Oui	706	26,8
Rebut	251	9,5
Total	2638	100

Q160 Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous un sport collectif ?

	Nombre	%
Rebut	552	44,4
St Quentin	42	3,4
Laon	41	3,3
Marle	32	2,6
Chateau Thierry	30	2,4
Villers Cotterêts	24	1,9
Guisse	23	1,8
Gauchy	21	1,7
Vouel	20	1,6
Ribemont	18	1,4
Itancourt	16	1,3
Montcornet	16	1,3
Beaurevoir	15	1,2
Chauny	14	1,1
La Fère	14	1,1
Fère en Tardennois	13	1
Montescourt	12	1
Bucy les Pierrepont	12	1
Villeneuve St Germain	11	0,9
Tergnier	10	0,8
Vervins	10	0,8
Soissons	10	0,8
Crezancy	10	0,8
Etreaupont	9	0,7
Moy de l'Aisne	9	0,7
Faverolles	9	0,7
Origny Ste Benoite	9	0,7
St Gobain	9	0,7
Seboncourt	8	0,6
Billy / Aisne	8	0,6
La Capelle	8	0,6
Ribemont	7	0,6
Cuffies	7	0,6
Seraucourt	6	0,5
Bucy le Long	6	0,5
Courmelles	6	0,5
Sinceny	6	0,5
Crepy en Laonnois	6	0,5
Bohain	5	0,4
Rozoy sur Serre	5	0,4

Harly	5	0,4
Villers Outreaux	5	0,4
Fargiers	5	0,4
Bellicourt	5	0,4
St Quentin	4	0,3
Hannapes	4	0,3
Quessy	4	0,3
Vendeuil	4	0,3
Clacy et Thierret	4	0,3
Attilly	4	0,3
Vouel	4	0,3
Fresnoy	3	0,2
Folembray	3	0,2
Hargicourt	3	0,2
Reims	3	0,2
Grouy	3	0,2
Bruyeres	3	0,2
Athies / Laon	3	0,2
Anizy le Chateau	2	0,2
Neuville Bosmont	2	0,2
Crepy sur Serre	2	0,2
Fayez	2	0,2
Vadencourt	2	0,2
Gouy	2	0,2
Monbrehain	2	0,2
Conde en Brie	2	0,2
Buironfosse	2	0,2
Dizy le Gros	2	0,2
St simon	2	0,2
Montigny le franc	2	0,2
Montigny	2	0,2
Jussy	2	0,2
Estrees	2	0,2
Roisel	2	0,2
Venizel	2	0,2
Fresnoy	2	0,2
Lesdins	2	0,2
Clacy et Thierret	2	0,2
Gricourt	2	0,2
Brissy H.	1	0,1
Beautor	1	0,1
Vouel	1	0,1
Urvillers	1	0,1
Holnon	1	0,1
Hirson	1	0,1
Le Nouvion en Thierache	1	0,1
Brancourt	1	0,1
Villers Outreaux	1	0,1
Vauciennes	1	0,1
Chaourse	1	0,1
Vigneux Hoquet	1	0,1
Lesdins	1	0,1
Vaux Audigny	1	0,1
La Ferte Chevresis	1	0,1
Sery	1	0,1
Pleine Selve	1	0,1

Bertaucourt	1	0,1
Missy / Aisne	1	0,1
Essigny le Gd	1	0,1
Liesse	1	0,1
La Ferte Milon	1	0,1
Pantin	1	0,1
La Flamengrie	1	0,1
Bernot	1	0,1
Coyolles	1	0,1
Remigny	1	0,1
Clermont les Fermes	1	0,1
Busigny	1	0,1
Gercy	1	0,1
Morcourt	1	0,1
Premont	1	0,1
Castres	1	0,1
Mezy Moulins	1	0,1
Dormans	1	0,1
Saponay	1	0,1
Serain	1	0,1
Belleu	1	0,1
Coulanges Cohan	1	0,1
Vivaise	1	0,1
Fismes	1	0,1
Etouvelles	1	0,1
Chery les Pouilly	1	0,1
Acy	1	0,1
Chezy	1	0,1
Total répondants	1244	100

Q060 Quels modes de transport utilisez-vous pour les sports collectifs ?

	Nombre	%
Rebut	543	43,6
Voiture (parents)	394	31,7
Marche	240	19,3
Voiture (amis)	187	15
Vélo	158	12,7
Scooter	40	3,2
Car	8	0,6
Autobus	7	0,6
Rollers	6	0,5
Autres	2	0,2
Total répondants	1244	100

Q061 Pourquoi ce mode pour les sports collectifs ?

	Nombre	%
Rebut	564	45,3
Plus rapide	383	30,8
Plus agréable	306	24,6
Pas d'autres solutions	181	14,5
Proximité du domicile	153	12,3
Volonté des parents	142	11,4
Moins dangereux	120	9,6
Pas de car	78	6,3
Loin du domicile	4	0,3
Total répondants	1244	100

Q062 A quelle fréquence pratiquez-vous un sport collectif ?

	Nombre	%
Rebut	549	44,1
2 fois par semaine ou plus	474	38,1
1 fois par semaine	190	15,3
2 fois par mois	24	1,9
1 fois par mois	7	0,6
Total répondants	1244	100

Q161 Pratiquez-vous un sport individuel ?

	Nombre	%
Non	1200	45,5
Oui	1188	45
Rebut	250	9,5
Total	2638	100

Q162 Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous un sport individuel ?

	Nombre	%
Rebut	448	27,6
Laon	74	4,6
St quentin	62	3,8
Chauny	61	3,8
Villers Cotterêts	59	3,6
Soissons	58	3,6
Chateau Thierry	40	2,5
St Gobain	38	2,3
Guisse	31	1,9
Gauchy	30	1,9
Beautor	30	1,9
Marle	25	1,5
St Quentin	23	1,4
Essigny le Gd	22	1,4
Fresnoy	19	1,2
Quessy	19	1,2
Villeneuve St Germain	19	1,2
Sissonne	17	1
Hirson	16	1
La Capelle	15	0,9
Bertaucourt	15	0,9
Braine	15	0,9
Tergnier	14	0,9
La Ferte Milon	14	0,9

Reims	14	0,9
Vouel	14	0,9
Venizel	14	0,9
Origny Ste Benoite	13	0,8
Vervins	13	0,8
Bucy le Long	13	0,8
Montcornet	12	0,7
Grouy	12	0,7
Villers Outreaux	12	0,7
Bohain	11	0,7
Lesdins	11	0,7
Ribemont	10	0,6
Crezancy	9	0,6
Fere en Tardennois	9	0,6
Fontaine les Vervins	8	0,5
Montescourt	8	0,5
Belleu	8	0,5
Sinceny	8	0,5
Cuffies	8	0,5
Fourmies	7	0,4
Dizy le Gros	6	0,4
St Clement	6	0,4
Jussy	6	0,4
Seraucourt	6	0,4
Mt d'Origny	6	0,4
Servais	6	0,4
Crepy en Laonnois	6	0,4
Leuilly	6	0,4
La Fère	5	0,3
Macquigny	5	0,3
Dampleux	5	0,3
Vivaise	5	0,3
Lehaucourt	5	0,3
Couvron	5	0,3
Itancourt	4	0,2
Cugny	4	0,2
Moy de l'Aisne	4	0,2
La Flamengrie	4	0,2
Parpeville	4	0,2
Boué	4	0,2
Septmon	4	0,2
Holnon	4	0,2
Etreaupont	4	0,2
Billy / Aisne	4	0,2
Coigny	4	0,2
Seboncourt	3	0,2
Epieds	3	0,2
Brissy H.	3	0,2
Cuirieux	3	0,2
Rozoy sur Serre	3	0,2
Fargiers	3	0,2
Alaincourt	3	0,2
Faverolles	3	0,2
Villeret	3	0,2
Courmelles	3	0,2
Montmirail	3	0,2

Coulanges Cohan	3	0,2
Fismes	3	0,2
Mons en Laonnois	3	0,2
Crecy sur Serre	3	0,2
Liesse	3	0,2
Fresnoy	3	0,2
Proisy	3	0,2
Conde en Brie	3	0,2
Tavaux	3	0,2
Bucy les Pierrepont	3	0,2
Beaurevoir	3	0,2
Mézières / Oise	2	0,1
Pacy en valois	2	0,1
Neuville St Front	2	0,1
Lucie	2	0,1
Moncornet	2	0,1
Ham	2	0,1
Cambrai	2	0,1
Banteux	2	0,1
Levilly	2	0,1
Neuville Bosmont	2	0,1
Avesnes	2	0,1
Buironfosse	2	0,1
Neuville	2	0,1
Beautor	2	0,1
Hargicourt	2	0,1
Premont	2	0,1
Pommieu	2	0,1
Pasly	2	0,1
Presle	2	0,1
Connigis	2	0,1
Couvron	2	0,1
Anizy le Chateau	2	0,1
Frieres	2	0,1
Thenelles	2	0,1
Chambry	2	0,1
Etampes	2	0,1
Folembray	2	0,1
Vendeuil	1	0,1
Ham	1	0,1
Chaourse	1	0,1
Urvillers	1	0,1
Pierremont	1	0,1
Vouel	1	0,1
Audigny	1	0,1
Floyon	1	0,1
Feron	1	0,1
Taulis	1	0,1
Avesnes	1	0,1
Chaourse	1	0,1
Chateau Thierry	1	0,1
Crepy sur Serre	1	0,1
Vigneux Hoquet	1	0,1
Paris	1	0,1
Brunhamel	1	0,1
La Ferte Chevresis	1	0,1

Machecourt	1	0,1
Menevret	1	0,1
Anguilcourt	1	0,1
Aubencheul	1	0,1
Esnes	1	0,1
Proix	1	0,1
Gd Verly	1	0,1
Ville au bois	1	0,1
Chevresis Monceau	1	0,1
La Bouteille	1	0,1
MarollesMarolles	1	0,1
Flavy	1	0,1
Voulpaix	1	0,1
Chevennes	1	0,1
Courcelles	1	0,1
Bellicourt	1	0,1
Goudlancourt	1	0,1
Morcourt	1	0,1
Frieres	1	0,1
Amigny Rouy	1	0,1
Joncourt	1	0,1
Dallon	1	0,1
Gouy	1	0,1
Gricourt	1	0,1
Ponchaux	1	0,1
Laversine	1	0,1
Dormans	1	0,1
Charly / Marne	1	0,1
Dormans	1	0,1
Goudeloncourt	1	0,1
Etroengt	1	0,1
Mareuil sur Ourcq	1	0,1
Mesnil St laurent	1	0,1
Clermont les Fermes	1	0,1
Coucy	1	0,1
Cautez	1	0,1
Couvron	1	0,1
Sissy	1	0,1
Soissons	1	0,1
Bony	1	0,1
Amiens	1	0,1
Mezy Moulins	1	0,1
Neuvillette	1	0,1
Pargny Filain	1	0,1
Vendhuile	1	0,1
Chamouille	1	0,1
Chamouille	1	0,1
Montmiraille	1	0,1
Caudry	1	0,1
Chery les Pouilly	1	0,1
Ciry	1	0,1
Fourdrain	1	0,1
Bruyeres	1	0,1
Bezu St Germain	1	0,1
Peronne	1	0,1
Bruyeres / Fere	1	0,1

Epernay	1	0,1
Nesles la Montagne	1	0,1
Monthieres	1	0,1
Charmel	1	0,1
Athies / Laon	1	0,1
Beuvrade	1	0,1
Total répondants	1621	100

Q060~0 Quels modes de transport utilisez-vous pour les sports individuels ?

	Nombre	%
Voiture (parents)	881	54,3
Rebut	440	27,1
Voiture (amis)	314	19,4
Marche	269	16,6
Vélo	137	8,5
Scooter	44	2,7
Car	15	0,9
Autobus	11	0,7
Rollers	8	0,5
Autres	3	0,2
Total répondants	1621	100

Q061~0 Pourquoi ce mode pour les sports individuels ?

	Nombre	%
Plus rapide	647	39,9
Plus agréable	476	29,4
Rebut	473	29,2
Pas d'autres solutions	347	21,4
Volonté des parents	303	18,7
Moins dangereux	185	11,4
Proximité du domicile	176	10,9
Pas de car	120	7,4
Loin du domicile	7	0,4
Total répondants	1621	100

Q062~0 A quelle fréquence pratiquez-vous un sport individuel ?

	Nombre	%
1 fois par semaine	573	35,3
2 fois par semaine ou plus	461	28,4
Rebut	452	27,9
2 fois par mois	72	4,4
1 fois par mois	63	3,9
Total répondants	1621	100

Q163 Vous promenez-vous ? (promenades, sorties, visites...)

	Nombre	%
Non	1595	60,5
Oui	793	30,1
Rebut	250	9,5
Total	2638	100

Q164 Dans quelle(s) commune(s) "sortez-vous" ?	Nombre	%
Rebut	585	44,3
St quentin	75	5,7
Soissons	36	2,7
Guise	30	2,3
Chauny	26	2
Marle	24	1,8
St Gobain	24	1,8
Villers Cotterêts	23	1,7
Chateau Thierry	22	1,7
Tergnier	20	1,5
Laon	20	1,5
Bohain	17	1,3
Reims	15	1,1
Vervins	14	1,1
Montcornet	14	1,1
Beaurevoir	11	0,8
Ribemont	10	0,8
St Quentin	10	0,8
Barisis	10	0,8
Crepy en Laonnois	10	0,8
Villeneuve St Germain	9	0,7
Venizel	9	0,7
La Capelle	8	0,6
Itancourt	7	0,5
Quessy	7	0,5
Bucy le Long	7	0,5
Origny Ste Benoite	6	0,5
Bucy les Pierrepont	6	0,5
Vouel	6	0,5
Montescourt	5	0,4
Vadencourt	5	0,4
Dizy le Gros	5	0,4
La Flamengrie	5	0,4
La Ferte Milon	5	0,4
Seraucourt	5	0,4
Amigny Rouy	5	0,4
Fere en Tardennois	5	0,4
Bosmont	4	0,3
Bertaucourt	4	0,3
Sorbais	4	0,3
Bernot	4	0,3
Flavy	4	0,3
Gouy	4	0,3
Septvaux	4	0,3
Hargicourt	4	0,3
Jussy	4	0,3
La Ferte Chevresis	4	0,3
Billy / Aisne	4	0,3
Mézières / Oise	3	0,2
Alaincourt	3	0,2
Moy de l'Aisne	3	0,2
Voyenne	3	0,2
Pierremont	3	0,2
Buironfosse	3	0,2
Erlon	3	0,2

Marly Gomont	3	0,2
Paris	3	0,2
Etreux	3	0,2
Chaourse	3	0,2
Chevresis Monceau	3	0,2
Sinceny	3	0,2
Bellicourt	3	0,2
Remigny	3	0,2
Vendhuile	3	0,2
St Nicolas	3	0,2
Brissy H.	2	0,2
Chigny	2	0,2
Marcy	2	0,2
Annois	2	0,2
Artemps	2	0,2
Fontaine les Vervins	2	0,2
Fargiers	2	0,2
Beautor	2	0,2
Etreaupont	2	0,2
Vigneux Hoquet	2	0,2
La Bouteille	2	0,2
Homblieres	2	0,2
Villeret	2	0,2
Viry Noureuil	2	0,2
Chamouille	2	0,2
Happencourt	2	0,2
Joncourt	2	0,2
Missy / Aisne	2	0,2
Crezancy	2	0,2
Chivres Val	2	0,2
Bruyeres	2	0,2
Chivy les Etournelles	2	0,2
Fresnoy	2	0,2
Vendeuil	2	0,2
Cuirieux	2	0,2
Neuville Bosmont	2	0,2
Rocquigny	2	0,2
St Pierrmont	2	0,2
Faverolles	2	0,2
Crepy sur Serre	2	0,2
Macquigny	2	0,2
Rogny	2	0,2
Ancienneville	2	0,2
Lavaqueresse	2	0,2
Tavaux	2	0,2
Montloue	2	0,2
Agnicourt	2	0,2
Coucy	2	0,2
Villers Outreaux	2	0,2
Connigis	2	0,2
Cugny	2	0,2
Clastres	2	0,2
Mt d'Origny	2	0,2
Montigny	2	0,2
Frieres	2	0,2
Groulin	2	0,2

Gauchy	1	0,1
Holnon	1	0,1
Crecy sur Serre	1	0,1
Essigny le Gd	1	0,1
Froidmont	1	0,1
Sissonne	1	0,1
Benay	1	0,1
Vesles et C.	1	0,1
Mondrepuis	1	0,1
Boujon	1	0,1
Thenelles	1	0,1
Hirson	1	0,1
Billy sur Ourcq	1	0,1
Goudlancourt	1	0,1
Sery	1	0,1
Voulpaix	1	0,1
St Gobain	1	0,1
Thiernu	1	0,1
Boué	1	0,1
Troesnes	1	0,1
Brancourt	1	0,1
Clairfontaine	1	0,1
Seboncourt	1	0,1
Gercy	1	0,1
Omissy	1	0,1
Compiègne	1	0,1
Proisy	1	0,1
Servais	1	0,1
Aubencheul	1	0,1
Le Catellet	1	0,1
Pasly	1	0,1
Condren	1	0,1
Cuffies	1	0,1
Courmelles	1	0,1
Conde en Brie	1	0,1
Dampleux	1	0,1
Coyolles	1	0,1
Vauciennes	1	0,1
Lesquièlles St germain	1	0,1
Gd Verly	1	0,1
Plomion	1	0,1
Le Thuel	1	0,1
Machecourt	1	0,1
Clermont les Fermes	1	0,1
Ham	1	0,1
Estrees	1	0,1
Frieres	1	0,1
Premont	1	0,1
Artonges	1	0,1
Ponchaux	1	0,1
Pargny	1	0,1
Fourdrain	1	0,1
Mezy Moulins	1	0,1
Marcilly	1	0,1
Trosly	1	0,1
Bruyeres / Fere	1	0,1

Fismes	1	0,1
Montigny le franc	1	0,1
Neuville	1	0,1
Nauroy	1	0,1
Grouy	1	0,1
Coulanges Cohan	1	0,1
Mons en Laonnois	1	0,1
Acy	1	0,1
Corbeny	1	0,1
Clacy et Thierret	1	0,1
Mont St Pere	1	0,1
Seringes	1	0,1
Etouvelles	1	0,1
Total répondants	1322	100

Q060~3 Quels modes de transport utilisez-vous pour vos "sorties" ?

	Nombre	%
Vélo	530	40,1
Rebut	529	40
Marche	374	28,3
Voiture (parents)	134	10,1
Rollers	61	4,6
Voiture (amis)	55	4,2
Scooter	32	2,4
Car	19	1,4
Autobus	19	1,4
Autres	9	0,7
Total répondants	1322	100

Q061~3 Pourquoi ce mode pour les "sorties" ?

	Nombre	%
Rebut	608	46
Plus agréable	472	35,7
Plus rapide	265	20,1
Proximité du domicile	120	9,1
Pas d'autres solutions	120	9,1
Moins dangereux	101	7,6
Volonté des parents	71	5,4
Pas de car	25	1,9
Total répondants	1321	100

Q062~3 A quelle fréquence "sortez-vous" ?

	Nombre	%
Rebut	562	42,5
2 fois par semaine ou plus	443	33,5
1 fois par semaine	202	15,3
2 fois par mois	71	5,4
1 fois par mois	43	3,3
Total répondants	1321	100

Q165 Pratiquez-vous une activité culturelle ou artistique ?

	Nombre	%
Non	1644	62,3
Oui	744	28,2
Rebut	250	9,5
Total	2638	100

Q166 Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous une activité culturelle ?

	Nombre	%
Rebut	529	41,7
St quentin	120	9,5
Soissons	78	6,2
Laon	76	6
Chauny	52	4,1
Tergnier	47	3,7
Guise	40	3,2
St Gobain	37	2,9
Chateau Thierry	35	2,8
St Quentin	26	2,1
Villers Cotterêts	26	2,1
Reims	22	1,7
Vervins	18	1,4
Marle	17	1,3
La Ferte Milon	17	1,3
Flavy	10	0,8
Bohain	10	0,8
Hirson	9	0,7
Fargiers	8	0,6
Ribemont	7	0,6
Venizel	6	0,5
Montescourt	6	0,5
Braine	6	0,5
Villeneuve St Germain	5	0,4
Etreaupont	5	0,4
Mézières / Oise	4	0,3
La Capelle	4	0,3
Origny Ste Benoite	4	0,3
Grouy	4	0,3
La Fère	3	0,2
Voyenne	3	0,2
Crepy sur Serre	2	0,2
Lesquielles St germain	2	0,2
Fourmies	2	0,2
Marly Gomont	2	0,2
Tavaux	2	0,2
Seboncourt	2	0,2
Villers Outreaux	2	0,2
Alaincourt	2	0,2
Grandlup et Fay	2	0,2
Veze	2	0,2
Montcornet	2	0,2
Dizy le Gros	2	0,2
Jussy	2	0,2
Bucy le Long	2	0,2
Proisy	1	0,1
Etreux	1	0,1
Le Nouvion en Thierache	1	0,1
MarollesMarolles	1	0,1
Oigny en Valois	1	0,1
Vaux Audigny	1	0,1
Fontaine Notre dame	1	0,1
Bertaucourt	1	0,1

Chaourse	1	0,1
Beautor	1	0,1
Nesle	1	0,1
Voyenne	1	0,1
Vadencourt	1	0,1
Paris	1	0,1
Omissy	1	0,1
Ham	1	0,1
Anizy le Chateau	1	0,1
Sinceny	1	0,1
Septvaux	1	0,1
Cambrai	1	0,1
Nauroy	1	0,1
Moy de l'Aisne	1	0,1
Crecy sur Serre	1	0,1
Sissonne	1	0,1
Pasly	1	0,1
La Flamengrie	1	0,1
Belleu	1	0,1
Billy / Aisne	1	0,1
Missy / Aisne	1	0,1
Floyon	1	0,1
Neuville St Front	1	0,1
Champvoisi	1	0,1
Fere en Tardennois	1	0,1
Jauglonne	1	0,1
Charme	1	0,1
Chambry	1	0,1
Crepy en Laonnois	1	0,1
Travecy	1	0,1
Estrees	1	0,1
Chivres Val	1	0,1
Condren	1	0,1
Brasles	1	0,1
Conde en Brie	1	0,1
Mezy Moulins	1	0,1
Bruyeres	1	0,1
Total répondants	1268	100

Q060~1 Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités culturelles ?

	Nombre	%
Rebut	525	41,4
Voiture (parents)	503	39,7
Marche	227	17,9
Voiture (amis)	202	15,9
Vélo	51	4
Autobus	37	2,9
Car	29	2,3
Scooter	29	2,3
Rollers	2	0,2
Autres	2	0,2
Total répondants	1268	100

Q061~1 Pourquoi ce mode pour les activités culturelles ?

	Nombre	%
Rebut	559	44,1
Plus rapide	378	29,8
Plus agréable	348	27,4
Pas d'autres solutions	185	14,6
Volonté des parents	174	13,7
Proximité du domicile	113	8,9
Moins dangereux	110	8,7
Pas de car	42	3,3
Loin du domicile	1	0,1
Total répondants	1268	100

Q062~1 A quelle fréquence pratiquez-vous une activité culturelle ?

	Nombre	%
Rebut	539	42,5
1 fois par semaine	267	21,1
1 fois par mois	174	13,7
2 fois par semaine ou plus	154	12,1
2 fois par mois	134	10,6
Total répondants	1268	100

Q167 Pratiquez-vous d'autres activités ?

	Nombre	%
Non	2359	89,4
Rebut	250	9,5
Oui	29	1,1
Total	2638	100

Q168 Dans quelle(s) commune(s) pratiquez-vous les autres activités ?

	Nombre	%
Rebut	638	95,8
Marle	4	0,6
Guisse	4	0,6
Beaurevoir	3	0,5
La Fère	2	0,3
Vadencourt	2	0,3
Flavy le Martel	1	0,2
Vervins	1	0,2
La Flamengrie	1	0,2
Crepy sur Serre	1	0,2
Neuville St Front	1	0,2
St Quentin	1	0,2
Ribemont	1	0,2
Villers Cotterêts	1	0,2
Tavaux	1	0,2
St quentin	1	0,2
Origny Ste Benoite	1	0,2
St simon	1	0,2
Mt d'Origny	1	0,2
Total répondants	666	100

Q060~2 Quels modes de transport utilisez-vous pour les autres activités ?

	Nombre	%
Rebut	637	95,6
Voiture (parents)	16	2,4
Marche	10	1,5
Voiture (amis)	5	0,8
Vélo	5	0,8
Car	2	0,3
Total répondants	666	100

Q061~2 Pourquoi ce mode pour les autres activités ?

	Nombre	%
Rebut	639	95,9
Plus agréable	11	1,7
Plus rapide	11	1,7
Pas d'autres solutions	10	1,5
Moins dangereux	7	1,1
Volonté des parents	5	0,8
Proximité du domicile	5	0,8
Pas de car	1	0,2
Total répondants	666	100

Q062~2 A quelle fréquence pratiquez-vous les autres activités ?

	Nombre	%
Rebut	638	95,8
1 fois par semaine	16	2,4
2 fois par semaine ou plus	7	1,1
2 fois par mois	4	0,6
1 fois par mois	1	0,2
Total répondants	666	100

Q169 Quelles activités pratiquez-vous dans votre commune ?

	Nombre	%
Aucunes	944	35,8
Promenades, sorties, visites...	664	25,2
Sports individuels	464	17,6
Sports collectifs	376	14,3
Activités culturelles ou artistiques	328	12,4
Rebut	272	10,3
Autres activités	16	0,6
Total répondants	2638	100

Q170 Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans votre commune ?

	Nombre	%
Marche	867	46,4
Vélo	644	34,4
Voiture (avec parents)	471	25,2
Rebut	455	24,3
Voiture (avec des amis)	174	9,3
Rollers	71	3,8
Scooter	57	3
Autobus	55	2,9
Autres	7	0,4
Total répondants	1870	100

Q171 Pourquoi ce mode transport pour les activités dans votre commune ?

	Nombre	%
Plus agréable	745	39,8
Plus rapide	615	32,9
Rebut	542	29
Proximité du domicile	355	19
Pas d'autres solutions	243	13
Volonté des parents	214	11,4
Moins dangereux	210	11,2
Pas de car	55	2,9
Total répondants	1870	100

Q172 A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans votre commune ?

	Nombre	%
2 fois par semaine et plus	820	43,9
Rebut	485	25,9
1 fois par semaine	427	22,8
2 fois par mois	88	4,7
1 fois par mois	50	2,7
Total répondants	1870	100

Q173 Quelles activités pratiquez-vous dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
Aucunes	1238	46,9
Sports individuels	413	15,7
Activités culturelles ou artistiques	373	14,1
Promenades, sorties, visites...	346	13,1
Sports collectifs	319	12,1
Rebut	272	10,3
Autres activités	12	0,5
Total répondants	2638	100

Q174 Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans "la commune centre" ?

	Nombre	%
Voiture (avec parents)	604	37,9
Marche	530	33,3
Rebut	468	29,4
Vélo	310	19,5
Voiture (avec des amis)	218	13,7
Autobus	55	3,5
Scooter	48	3
Rollers	29	1,8
Car	4	0,3
Autres	2	0,1
Total répondants	1592	100

Q175 Pourquoi ce mode transport pour les activités dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
Plus agréable	587	36,9
Plus rapide	583	36,6
Rebut	507	31,8
Pas d'autres solutions	237	14,9
Volonté des parents	228	14,3
Proximité du domicile	222	13,9
Moins dangereux	174	10,9
Pas de car	79	5
Autres raisons	1	0,1
Total répondants	1592	100

Q176 A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans la "commune centre" ?

	Nombre	%
2 fois par semaine et plus	601	37,8
Rebut	485	30,5
1 fois par semaine	374	23,5
2 fois par mois	73	4,6
1 fois par mois	60	3,8
Total répondants	1592	100

Q177 Quelles activités pratiquez-vous dans les autres communes ?

	Nombre	%
Aucunes	1203	45,6
Sports individuels	653	24,8
Activités culturelles ou artistiques	358	13,6
Rebut	272	10,3
Sports collectifs	247	9,4
Promenades, sorties, visites...	152	5,8
Autres activités	10	0,4
Total répondants	2637	100

Q178 Quels modes de transport utilisez-vous pour les activités dans les autres communes ?

	Nombre	%
Voiture (avec parents)	987	60,1
Rebut	481	29,3
Voiture (avec des amis)	419	25,5
Vélo	119	7,3
Car	60	3,7
Scoter	55	3,4
Marche	52	3,2
Autres	5	0,3
Autobus	5	0,3
Rollers	3	0,2
Total répondants	1641	100

Q179 Pourquoi ce mode transport pour les activités dans les autres communes ?

	Nombre	%
Plus rapide	700	42,7
Rebut	515	31,4
Plus agréable	500	30,5
Pas d'autres solutions	395	24,1
Volonté des parents	308	18,8
Moins dangereux	195	11,9
Pas de car	138	8,4
Proximité du domicile	112	6,8
Autres raisons	6	0,4
Total répondants	1641	100

Q180 A quelle fréquence effectuez-vous ces déplacements dans les autres communes ?

	Nombre	%
Rebut	499	30,4
1 fois par semaine	471	28,7
2 fois par semaine et plus	470	28,6
1 fois par mois	103	6,3
2 fois par mois	98	6
Total répondants	1641	100

Q181 Utilisez-vous le car pour vos loisirs ?

	Nombre	%
Non	2322	88
Rebut	250	9,5
Oui	66	2,5
Total	2638	100

Q182 Que pensez-vous du respect des horaires de cars ?

	Nombre	%
Rebut	626	90,9
Assez satisfait	36	5,2
Très satisfait	19	2,8
Pas du tout satisfait	8	1,2
Total	689	100

Q183 Que pensez-vous de la fréquence de passage des cars ?

	Nombre	%
Rebut	627	91
Assez satisfait	32	4,6
Très satisfait	27	3,9
Pas du tout satisfait	3	0,4
Total	689	100

Q184 Que pensez-vous du confort des cars ?

	Nombre	%
Rebut	626	90,9
Assez satisfait	40	5,8
Très satisfait	15	2,2
Pas du tout satisfait	8	1,2
Total	689	100

Q185 Que pensez-vous de la sécurité des cars ?	Nombre	%
Rebut	627	91
Assez satisfait	33	4,8
Très satisfait	22	3,2
Pas du tout satisfait	7	1
Total	689	100

Q186 Que pensez-vous du prix des tickets ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	22	3,2
Très satisfait	13	1,9
Pas du tout satisfait	26	3,8
Total	689	100

Q187 Que pensez-vous de la propreté des cars ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	41	6
Très satisfait	14	2
Pas du tout satisfait	6	0,9
Total	689	100

Q188 Que pensez-vous de l'emplacement des arrêt de bus ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	36	5,2
Très satisfait	21	3
Pas du tout satisfait	4	0,6
Total	689	100

Q189 Que pensez-vous des chauffeurs de car ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	34	4,9
Très satisfait	21	3
Pas du tout satisfait	6	0,9
Total	689	100

Q190 Que pensez-vous de l'information sur les lignes ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	35	5,1
Très satisfait	18	2,6
Pas du tout satisfait	8	1,2
Total	689	100

Q191 Que pensez-vous de l'information sur les horaires ?	Nombre	%
Rebut	628	91,1
Assez satisfait	31	4,5
Très satisfait	21	3
Pas du tout satisfait	9	1,3
Total	689	100

Q192 Quelles nouvelles lignes souhaiteriez-vous ?	Nombre	%
Rebut	3580	95,2
Villers Cotterets - La Ferte Milon	13	0,3
Villers cotterets - Soissons	5	0,1
Urvillers - La Fère	4	0,1
Villers Cotterets - Pisseleux	4	0,1
St Gobain - Laon	4	0,1
Crezancy - Mt St Pere	4	0,1
Chateau Thierry - Soissons	4	0,1
Montcornet - Laon	4	0,1
Villeneuve - Venizel	4	0,1
Essigny - Montescourt	3	0,1
Villers Cotterets - Faverolles	3	0,1
Montcornet - Montcornet - Reims	3	0,1
Montcornet - Bucy les Pierrepont	3	0,1
Vervins - Laon	3	0,1
Bohain - Fresnoy	3	0,1
Billy - Soissons	3	0,1
Bucy - Laon	3	0,1
Villers Outreaux - Beaufort	3	0,1
St Quentin - Hargicourt	3	0,1
Aubencheul - St Quentin	3	0,1
Tergnier - Beaufort	3	0,1
Villers Cotterets - Dampleux	2	0,1
Ferte Milon - Faverolles	2	0,1
Lesquielles - Guise	2	0,1
Bohain - St quentin	2	0,1
Origny - St Quentin	2	0,1
Bouy - Soissons	2	0,1
Soissons - Venizel	2	0,1
Laon - Crepy	2	0,1
Vivaise - Couvron	2	0,1
Chateau Thierry - Reims	2	0,1
Brissy - Vendeuil	1	0
Moy - Beaufort	1	0
Voyenne - Crecy	1	0
Chigny - Boue	1	0
Moy - Gauchy	1	0
Neuville-Bosmont - Marle	1	0
Marcy - Marle	1	0
Moy - Itancourt	1	0
Montescourt - St-Quentin	1	0
Grandlup - Marle	1	0
Sorbais - Hirson	1	0
Villers Cotterets - Pacy en Valois	1	0
Tavaux - St Clement	1	0
Montcornet - Sissone	1	0
Jussy - Chauny	1	0
Moy - Vendeuil	1	0
Urvillers - Gauchy	1	0
Voyenne - Marle	1	0
Urvillers - St-Quentin	1	0
La Capelle - Clairfontaine	1	0
Troesnes - Ferte Milon	1	0
Cugny - Jussy	1	0

Gerny - La Capelle	1	0
St Quentin -Guise	1	0
Grougis - Seboncourt	1	0
Ferte Milon - Neuville St Front	1	0
Frieres - Tergnier	1	0
Ribemont - Origny	1	0
Bohain - Lesdins	1	0
Ribemont - Chauny	1	0
La Ferté - Ribemont	1	0
Ribemont - Laon	1	0
St Gobain - La Fere	1	0
St Gobain - Tergnier	1	0
St Quentin - Barisis	1	0
St Gobain - Chauny	1	0
Folembray - Barisis	1	0
St Quentin - Morcourt	1	0
Fargniers - Barisis	1	0
St Quentin - Beaurevoir	1	0
Nauroy - Fresnoy	1	0
Essigny - Gauchy	1	0
Flavy - Gibercourt	1	0
Seraucourt - Essigny	1	0
Autremont - Esnes	1	0
Moy - Ribemont	1	0
Ribemont - Lucie	1	0
villers Cotterets - Compiègne	1	0
Frieres - Chauny	1	0
La Ferté - St Quentin	1	0
St Quentin - Lesdins	1	0
St Quentin - Itancourt	1	0
St Gobain - Barisis	1	0
Beaurevoir - Bellicourt	1	0
Villers Outreaux - Bellicourt	1	0
Rogny - Marle	1	0
Buironfosse - Hirson	1	0
Sorbais - Fourmies	1	0
Fargnier - Beautor	1	0
Joncourt - Fresnoy	1	0
Vouel - Quessy	1	0
Tergnier - La Fere	1	0
Aubencheul - Cambrai	1	0
Bouy - Reims	1	0
Bouy - Billy sur Aisne	1	0
Belleu - Venizel	1	0
Billy - Venizel	1	0
Billy - Septvaux	1	0
Acy - Cuffies	1	0
Acy - Soissons	1	0
Seraucourt - Gauchy	1	0
Harly - Villers Outreaux	1	0
Gouy - St Quentin	1	0
Bouy - Belleu	1	0
Magny la Fosse - Lesdins	1	0
Acy - Crouy	1	0
Tergnier - St Quentin	1	0
Chivres - Soissons	1	0

Crezancy - Chateau Thierry	1	0
Fere en Tardenois - Chateau Thierry	1	0
Laon - Couvron	1	0
Mons en Laonnois - Laon	1	0
Fourdain - Laon	1	0
Bouy - Crouy	1	0
Bouy - Venizel	1	0
Courmelles - Venizel	1	0
Acy - Braine	1	0
Total répondants	3762	100

Q193 Où voudriez-vous une meilleure fréquence ?

Rebut	3745	99,6
Essigny - St-Quentin	4	0,1
Moy - St-Quentin	2	0,1
Itancourt - St-Quentin	2	0,1
Urvillers - Essigny	1	0
St-Quentin - Guise	1	0
Seboncourt - Fresnoy	1	0
St Gobain - Chauny	1	0
Urvillers - Moy	1	0
St Quentin - Tergnier	1	0
Amigny Rouy - Chauny	1	0
Billy - Villeneuve	1	0
Total répondants	3761	100

Q194 Souhaitez-vous d'autres améliorations ?

Rebut	3740	99,4
Moins cher	9	0,2
Meilleure fréquence	6	0,2
Cars plus propres / plus confortables	4	0,1
Plus rapide	2	0,1
Meilleure information (lignes et horaires)	2	0,1
Acces aux handicapés	1	0
Accepter les vélos	1	0
Total répondants	3762	100

ANNEXE n° 16 : Principaux résultats des trois enquêtes dans les collèges

Total 6524

Quelle est votre classe ?	Nombre	%
6 ème	1528	23,4%
5 ème	1757	26,9%
4 ème	1480	22,7%
3 ème	1561	23,9%
SEGPA	163	2,5%
Rebut	35	0,5%
Total	6524	100,0%

Sexe	Nombre	%
Garçons	3181	48,8%
Filles	3339	51,2%
Rebut	4	0,1%
Total	6524	100,0%

Quel est votre âge ?	Nombre	%
10 ans	29	0,4%
11 ans	776	11,9%
12 ans	1598	24,5%
13 ans	1501	23,0%
14 ans	1677	25,7%
15 ans	793	12,2%
16 ans	138	2,1%
17 ans	7	0,1%
Rebut	5	0,1%
Total	6524	100,0%

Quel mode de déplacement avez-vous utilisé ce matin ?	Nombre	%
Autocar / Autobus	3617	55,4%
Marche	1513	23,2%
Voiture (parents)	1320	20,2%
Voiture (amis)	215	3,3%
Vélo	195	3,0%
Scooter	45	0,7%
Train	13	0,2%
Rollers	5	0,1%
Rebut	10	0,2%
Total	6524	100,0%

Pourquoi utilisez-vous ce mode de transport ?	Nombre	%
Volonté des parents	2333	35,8%
Pas d'autres solutions	2158	33,1%
Proche du domicile	1680	25,8%
Plus agréable	1411	21,6%
Plus rapide	1394	21,4%
Loin du domicile	710	10,9%
Moins dangereux	543	8,3%
Pas de car	245	3,8%
Parents travaillent	111	1,7%
Avec les copains	58	0,9%
Gratuit	31	0,5%
Part plus tard que le car	23	0,4%
Parents ne travaillent pas	10	0,2%
Rebut	234	3,6%
Total répondants	6524	100,0%

En combien de temps ?	Nombre	%
5 minutes	152	2,3%
De 5 à 15 minutes	433	6,6%
de 15 à 30 minutes	158	2,4%
Plus de 30 minutes	17	0,3%
Rebut	21	0,3%
Total	781	12,0%

Quel mode de transport utiliserez-vous ce soir ?	Nombre	%
Autocar / Autobus	3084	53,7%
Marche	1292	22,5%
Voiture	1031	18,0%
Vélo	129	2,2%
Scooter	25	0,4%
Train	16	0,3%
Rebut	157	2,7%
Total	5739	100,0%

Trouvez-vous votre trajet agréable ?	Nombre	%
Oui	4688	71,9%
Non	1540	23,6%
Rebut	293	4,5%
Total	6521	100,0%

Pourquoi le trajet est agréable ?	Nombre	%
Avec les copains	1278	25,0%
Rapide / pas loin	384	7,5%
Confortable	348	6,8%
Aime marcher	235	4,6%
Calme	223	4,4%
Presence de musique	160	3,1%
Beaux paysages / campagne	144	2,8%
Avec les parents	80	1,6%
Chauffeur sympathique	57	1,1%
Aime le car	37	0,7%
Pas dangereux	21	0,4%
Possibilité de dormir	10	0,2%
Pas fatiguant	5	0,1%
Piste cyclable	3	0,1%
Rebut	2247	43,9%
Total répondants	5115	100,0%

Pourquoi le trajet n'est pas agréable ?	Nombre	%
Trop bruyant	196	11,6%
Car trop chargé	109	6,4%
Trop long	78	4,6%
Car en mauvais état	63	3,7%
Chauffeur peu sympathique	34	2,0%
N'aime pas marcher	20	1,2%
Trop de monde	8	0,5%
Seul (e)	7	0,4%
Paysages tristes""	5	0,3%
Attente trop longue	3	0,2%
Car pas toujours propre	3	0,2%
Horaires non respectés	3	0,2%
Rebut	1186	70,0%
Total répondants	1695	100,0%

Trouvez-vous votre trajet dangereux ?	Nombre	%
Oui	994	15,2%
Non	4729	72,5%
Rebut	796	12,2%
Total	6519	100,0%

Pourquoi le trajet n'est pas dangereux ?

	Nombre	%
Fait confiance au chauffeur	613	12,3%
Peu de voitures	119	2,4%
Présence de trottoirs	139	2,8%
Pas loin	85	1,7%
Peu de monde	17	0,3%
Rebut	2594	52,2%
Avec les parents	66	1,3%
Avec les copains	27	0,5%
Piste cyclable	3	0,1%
Présence de ceintures dans les cars	49	1,0%
Rebut	1270	25,6%
Total répondants	4969	100,0%

Pourquoi le trajet est dangereux ?

	Nombre	%
Trop de voitures	176	11,4%
Conducteur "dangereux"	171	11,0%
Manque de places	83	5,4%
Pas de ceintures	17	1,1%
Mauvais trottoirs	8	0,5%
Bus pas sûr : dealers, bagarres...	6	0,4%
Rebut	1087	70,1%
Total répondants	1550	100,0%

Trouvez-vous votre trajet trop long ?

	Nombre	%
Oui	1490	22,9%
Non	4370	67,0%
Rebut	660	10,1%
Total	6520	100,0%

Pourquoi votre trajet est trop long ?

	Nombre	%
Trop d'arrêts / fait un détour	302	12,7%
Habite loin	202	8,5%
Seul(e)	4	0,2%
Rebut	1885	79,0%
Total répondants	2387	100,0%

Pourquoi votre trajet n'est pas trop long ?

	Nombre	%
Aime le car	6	0,2%
Pas loin	1063	26,7%
Avec les copains	143	3,6%
Ecoute de la musique	8	0,2%
Rebut	2771	69,6%
Total répondants	3984	100,0%

Que souhaiteriez-vous pour améliorer ce trajet ?

	Nombre	%
Rien	1548	23,8%
"Bonne musique"	253	3,9%
Car plus grand	240	3,7%
Meilleure fréquence	222	3,4%
Trajet plus rapide	201	3,1%
Nouvelles lignes de bus	195	3,0%
Passages pour piétons	192	2,9%
Piste cyclable	178	2,7%
Meilleur éclairage public	130	2,0%
Cars plus confortables	126	1,9%
Respect des horaires	43	0,7%
Mettre un car	37	0,6%
Trottoirs en meilleur état	25	0,4%
Car arrive plus tôt au collège	13	0,2%
Rebut	3501	53,7%
Total répondants	6515	100,0%

Quand avez-vous pris le car la semaine dernière ?

	Nombre	%
Lundi matin	3016	79,6%
Lundi soir	2956	78,1%
Mardi matin	2987	78,9%
Mardi soir	2881	76,1%
Mercredi matin	1916	50,6%
Mercredi midi	1728	45,6%
Jeudi soir	2872	75,8%
Jeudi matin	3000	79,2%
Vendredi matin	2993	79,0%
Vendredi soir	2725	72,0%
Samedi matin	787	20,8%
Samedi midi	674	17,8%
Rebut	316	8,3%
Total répondants	3787	100,0%

Que pensez-vous de l'accès à l'abri b

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	810	21,4%
Assez satisfait	1642	43,4%
Très satisfait	955	25,2%
Rebut	380	10,0%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous de l'abri bus ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	1369	36,1%
Assez satisfait	1385	36,6%
Très satisfait	615	16,2%
Rebut	418	11,0%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous de la fréquence de passage des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	714	15,6%
Assez satisfait	2088	45,7%
Très satisfait	898	19,7%
Rebut	868	19,0%
Total	4568	100,0%

Que pensez-vous de la conduite du chauffeur ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	512	13,5%
Assez satisfait	1593	42,1%
Très satisfait	1368	36,1%
Rebut	314	8,3%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous de l'amabilité du chauffeur ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	722	19,1%
Assez satisfait	1542	40,7%
Très satisfait	1212	32,0%
Rebut	311	8,2%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous du confort des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	858	18,8%
Assez satisfait	2166	47,4%
Très satisfait	900	19,7%
Rebut	644	14,1%
Total	4568	100,0%

Que pensez-vous du bruit dans le car ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	675	17,8%
Assez satisfait	1610	42,5%
Très satisfait	1054	27,8%
Rebut	448	11,8%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous du nombre d'élèves par car ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	1048	27,7%
Assez satisfait	1557	41,1%
Très satisfait	879	23,2%
Rebut	303	8,0%
Total	3787	100,0%

Que pensez-vous du respect des horaires ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	1093	23,9%
Assez satisfait	1945	42,6%
Très satisfait	882	19,3%
Rebut	648	14,2%
Total	4568	100,0%

Que pensez-vous de la sécurité dans les cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	742	16,2%
Assez satisfait	2021	44,2%
Très satisfait	1163	25,5%
Rebut	642	14,1%
Total	4568	100,0%

Que pensez-vous de la propreté des cars ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	1005	22,0%
Assez satisfait	1903	41,7%
Très satisfait	1004	22,0%
Rebut	656	14,4%
Total	4568	100,0%

Que pensez-vous de l'horaire des autocars le matin ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	658	25,7%
Assez satisfait	1030	40,3%
Très satisfait	581	22,7%
Rebut	288	11,3%
Total	2557	100,0%

Que pensez-vous de l'horaire des autocars le soir ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	499	19,5%
Assez satisfait	1014	39,7%
Très satisfait	771	30,2%
Rebut	273	10,7%
Total	2557	100,0%

Que pensez-vous de la durée du trajet ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	446	17,4%
Assez satisfait	1006	39,3%
Très satisfait	832	32,5%
Rebut	263	10,3%
Total	2547	99,6%

Que pensez-vous de la distance domicile - arrêt ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	722	15,8%
Assez satisfait	1572	34,4%
Très satisfait	1621	35,5%
Rebut	651	14,3%
Total	4566	100,0%

Que pensez-vous de la distance arrêt - college ?

	Nombre	%
Pas du tout satisfait	364	8,0%
Assez satisfait	1339	29,3%
Très satisfait	2188	47,9%
Rebut	676	14,8%
Total	4567	100,0%

Avez-vous des remarques sur l'arrêt de car ?

	Nombre	%
Trop loin du domicile	354	9,4%
Abris en mauvais état / mal fermé (vent, pluie...)	192	5,1%
Pas d'abris	125	3,3%
Bien	80	2,1%
Abris trop petit	52	1,4%
Pas de bancs	46	1,2%
Arrêt du mauvais coté / mal situé	21	0,6%
Rebut	2954	78,1%
Total répondants	3782	100,0%

Avez-vous des remarques sur les chauffeurs ?

	Nombre	%
Pas toujours aimable	460	12,2%
Bien / Gentils	444	11,7%
Variable suivant les chauffeurs	121	3,2%
Vont trop vite	95	2,5%
Dangereux" / Brusques"	90	2,4%
Desagréable / agressif	83	2,2%
Jamais aimable	48	1,3%
Fume dans le car	17	0,4%
Telephone au volant	8	0,2%
Dort au volant	5	0,1%
Ne s'arretent pas toujours	1	0,0%
Rebut	2532	66,9%
Total répondants	3784	100,0%

Avez-vous des remarques sur les cars ?

	Nombre	%
Manque de confort / Vieux	440	11,6%
Manque de propreté	321	8,5%
Propres	219	5,8%
Confortables	194	5,1%
Pas assez grand	162	4,3%
Sieges en mauvais états	54	1,4%
Ceintures cassées / Pas de ceintures	32	0,8%
Trop chargé le mercredi / le samedi	13	0,3%
Odeur de cigarette	12	0,3%
Rebut	2623	69,3%
Total répondants	3784	100,0%

Avez-vous des remarques sur les horaires ?

	Nombre	%
Pas toujours à l'heure	459	12,1%
Trop tôt le matin	380	10,0%
Bien	204	5,4%
Passe trop tard le soir	175	4,6%
Toujours / Souvent à l'heure	38	1,0%
Arrive trop tard au collège	36	1,0%
Fréquence trop faible	29	0,8%
Ne passe pas toujours à la même heure	23	0,6%
Part avant l'heure	21	0,6%
Mal fait	15	0,4%
Part trop tot du college	9	0,2%
Rebut	2475	65,4%
Total répondants	3784	100,0%

Que faites-vous dans le car ?

	Nombre	%
Discuter	2958	78,1%
Se reposer	904	23,9%
Reviser	821	21,7%
Rien	736	19,4%
Faire les devoirs	270	7,1%
Lire	134	3,5%
Ecouter de la musique	103	2,7%
Regarder le paysage	25	0,7%
Chanter	15	0,4%
Rebut	308	8,1%
Total répondants	3787	100,0%

Quel est votre comportement dans le car ?

	Nombre	%
Toujours respectueux des regles	1894	50,0%
Quelquefois en dessaccord avec ces reg	1447	38,2%
Souvent au-dela des limites permises	150	4,0%
Rebut	296	7,8%
Total	3787	100,0%

ANNEXE n° 17 : Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction de l'âge des élèves

Quel mode de transport utilisez-vous pour aller au collège ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Voiture (parents)	288	445	422	365	126	13
Voiture (amis)	43	67	53	49	18	3
Marche	201	425	444	528	273	50
Autocar / Autobus	691	1403	1184	1393	609	84
Vélo	30	50	49	57	21	2
Train	0	1	7	5	0	4
Scooter	1	1	3	10	15	8
Total	1254	2392	2162	2407	1062	164

Trouvez-vous votre trajet agréable ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Oui	997	1810	1587	1723	744	121
Non	211	466	450	573	252	36
Rebut	46	116	125	111	66	7
Total	1254	2392	2162	2407	1062	164

Pourquoi le trajet est agréable ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Avec les copains	284	522	446	494	207	28
Confortable	97	157	123	138	49	4
Aime le car	13	20	17	7	3	0
Aime marcher	67	72	85	79	52	8
Rapide / pas loin	59	137	116	105	60	7
Calme	53	70	76	62	20	5
Beaux paysages / campagne	30	42	42	54	15	4
Chauffeur sympathique	16	5	9	24	10	1
Avec les parents	16	40	26	23	7	0
Présence de musique	31	56	60	78	44	5

Trouvez-vous votre trajet dangereux ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Oui	173	362	298	385	159	18
Non	911	1697	1520	1748	730	123
Total	1084	2059	1818	2133	889	141

Pourquoi le trajet est dangereux ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Trop de voitures	29	53	45	54	33	4
Chauffeur "dangereux"	26	59	39	83	27	1
Manque de places assises	7	12	19	17	7	1
Pas de ceintures	6	18	2	0	0	0

Trouvez-vous votre trajet trop long ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Oui	284	558	505	573	264	44
Non	833	1541	1378	1603	673	106
Total	1117	2099	1883	2176	937	150

Pourquoi votre trajet est trop long ?

	11 ans	12 ans	13 ans	14 ans	15 ans	16 ans
Trop d'arrêts / fait un détour	60	126	106	126	54	3
Habite loin	43	83	69	102	37	13

ANNEXE n°18 : Principaux résultats des enquêtes dans les collèges en fonction du temps de parcours des élèves

CAPM

	Voiture	Car	Marche	Vélo	Scooter
Moins de 5	73	44	87	15	7
	48,0%	28,9%	57,2%	9,9%	4,6%
Entre 5 et 15	183	224	207	31	10
	42,3%	51,7%	47,8%	7,2%	2,3%
Entre 15 et 30	75	102	64	9	4
	47,5%	64,6%	40,5%	5,7%	2,5%
Plus de 30	3	17	4	1	1
	17,6%	100,0%	23,5%	5,9%	5,9%

Nord

	Voiture	Car	Marche	Vélo	Scooter
Moins de 5	194	8	83	13	3
	63,8%	2,6%	27,3%	4,3%	1,0%
Entre 5 et 15	210	147	175	37	2
	36,6%	25,7%	30,5%	6,5%	0,3%
Entre 15 et 30	51	546	83	9	1
	7,4%	78,8%	12,0%	1,3%	0,1%
Plus de 30	22	314	18	0	0
	6,1%	87,7%	5,0%	0,0%	0,0%

Aisne

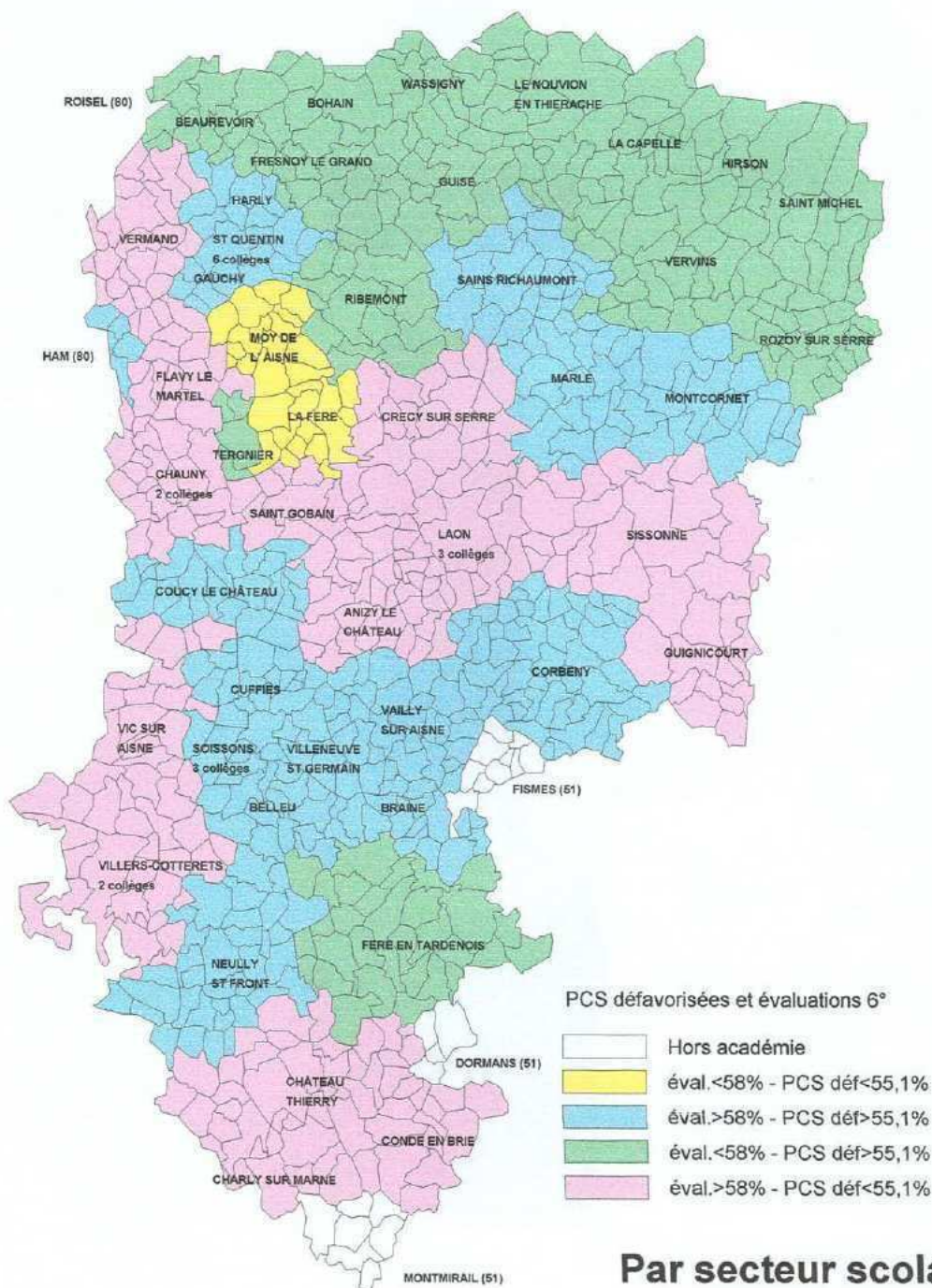
	Voiture	Car	Marche	Vélo	Scooter
Moins de 5	286	10	197	18	3
	55,2%	1,9%	38,0%	3,5%	0,6%
Entre 5 et 15	305	147	377	35	7
	33,8%	16,3%	41,7%	3,9%	0,8%
Entre 15 et 30	92	913	148	18	4
	7,5%	74,2%	12,0%	1,5%	0,3%
Plus de 30	20	927	25		1
	2,0%	92,6%	2,5%	0,0%	0,1%

Total

	Voiture	Car	Marche	Vélo	Scooter
Moins de 5	553	62	367	46	13
	82,0%	9,2%	54,5%	6,8%	1,9%
Entre 5 et 15	698	518	759	103	19
	36,6%	27,1%	39,8%	5,4%	1,0%
Entre 15 et 30	218	1561	295	36	9
	10,5%	75,0%	14,2%	1,7%	0,4%
Plus de 30	45	1258	47	1	2
	3,3%	91,4%	3,4%	0,1%	0,1%

ANNEXE n°19 :

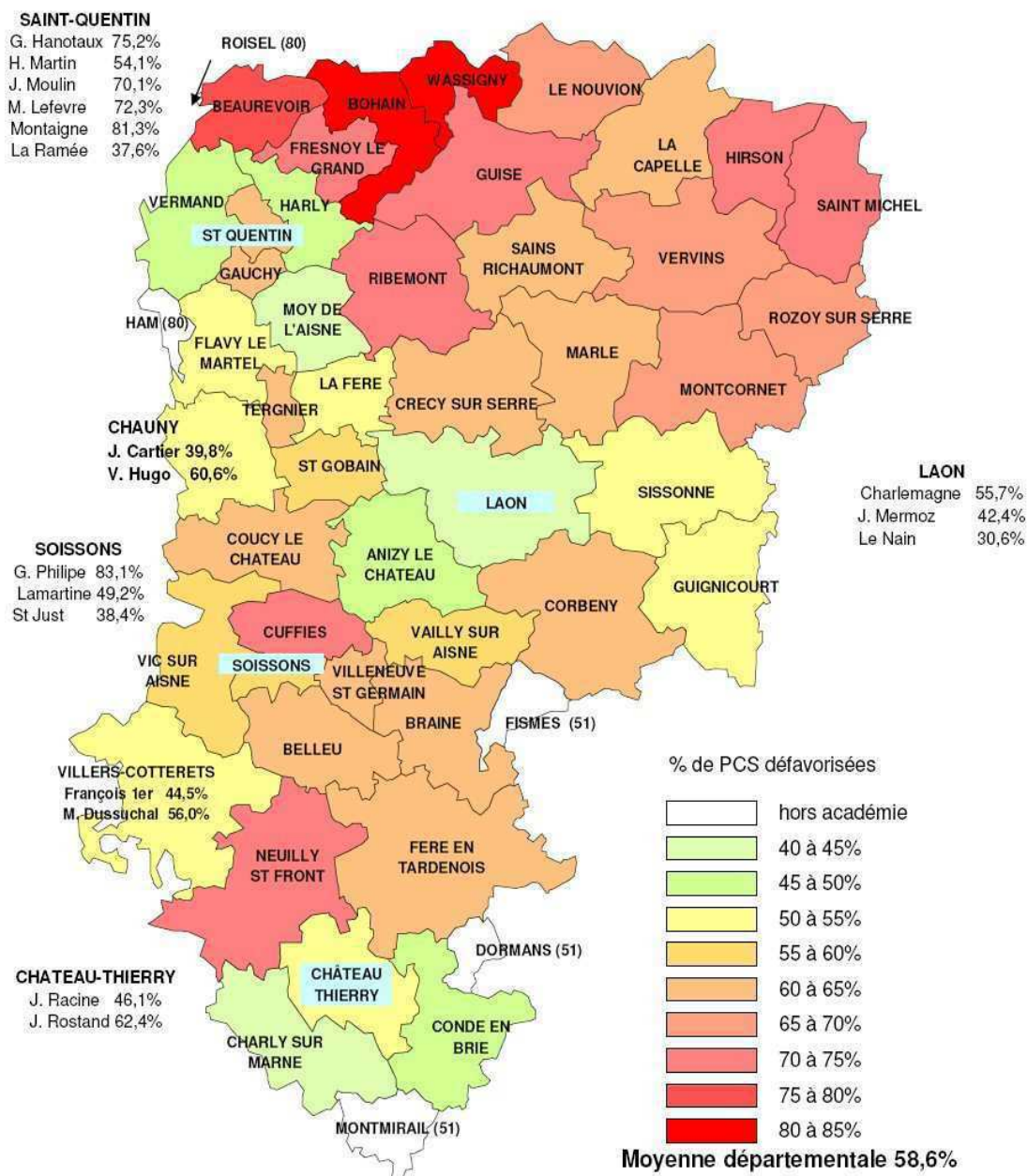
PCS défavorisées en classes de 6^{ème} et taux de réussite globaux aux évaluations



ANNEXE n°20 :

P.C.S. défavorisées par secteur de collège

ANNEE SCOLAIRE 2005-2006



Source: Base Elèves Académique au 11/10/2005

INSPECTION ACADEMIQUE DE L' AISNE-Division de l'Organisation Scolaire-Bureau des statistiques et prospectives

15/03/2006

Source : Inspection Académique de l'Aisne, 2003.

Secteur de Moÿ de l'Aisne

Basket-Ball	Essigny le Grand
Club des jeunes	Vendeuil
	Essigny le Grand
Bibliothèque	Essigny le Grand
Centre Socio-culturel	Moÿ de l'Aisne
Cyclisme	Essigny le Grand
	Moÿ de l'Aisne
	Urvillers
	Itancourt
Fléchettes	Vendeuil
Football	Itancourt
	Essigny le Grand
	Moÿ de l'Aisne
	Vendeuil
	Alaincourt
	Brissy-Hamégicourt
	Urvillers
	Mézières sur Oise
Gymnastique	Mézières sur Oise
	Urvillers
Karaté	Essigny le Grand
Ecole de musique	Mézières sur Oise
Tennis	Urvillers
	Moÿ de l'Aisne
	Alaincourt
Tennis de table	Itancourt
Judo	Itancourt
Equitation	Essigny le Grand

Secteur de Flavy le Martel

Basket-Ball	Jussy
	Artemps
Club des jeunes	Montescourt
	Tugny et Pont
	Clastres
	Annois
	Montescourt
	Flavy le Martel
Bibliothèque	Seraucourt le Grand
	Montescourt
Cyclisme	Seraucourt le Grand
	Montescourt
Equitation	Artemps
Football	Saint Simon
	Montescourt
	Seraucourt le Grand
	Flavy le Martel
	Jussy
	Artemps
	Seraucourt le Grand
	Cugny
	Montescourt
	Karaté
	Montescourt
Ecole de musique	Montescourt
	Jussy
	Flavy le Martel
Jeunes Sapeurs Pompiers	Flavy le Martel
Tennis	Seraucourt le Grand
	Flavy le Martel
	Montescourt

Secteur de Ribemont

Activités corporelles	Ribemont
	La Ferté Cheveris
Badminton	Neuville St-Amand
Canoë Kayak	Origny Ste-Benoite
	Ribemont
Club des jeunes	Neuville
	Thenelles
	Ribemont
	Origny Ste-Benoite
Cyclisme	Mont d'Origny
Equitation	Parpeville
	Ribemont
Football	Sery les Mézières
	La Ferté Cheveris
	Origny Ste-Benoite
	Ribemont
Gymnastique	Sery les Mézières
	Ribemont
Judo	Thenelles
	Ribemont
Ecole de musique	Origny Ste-Benoite
	Ribemont
Tennis de table	Sissy
Tennis	Origny Ste-Benoite
	Neuville
Volley-Ball	Mont d'Origny

GODEFROY Stéphane
Source : ADERMAS

ANNEXE n°22 : Exemples d'effets sur différents récepteurs de la pollution atmosphérique des transports

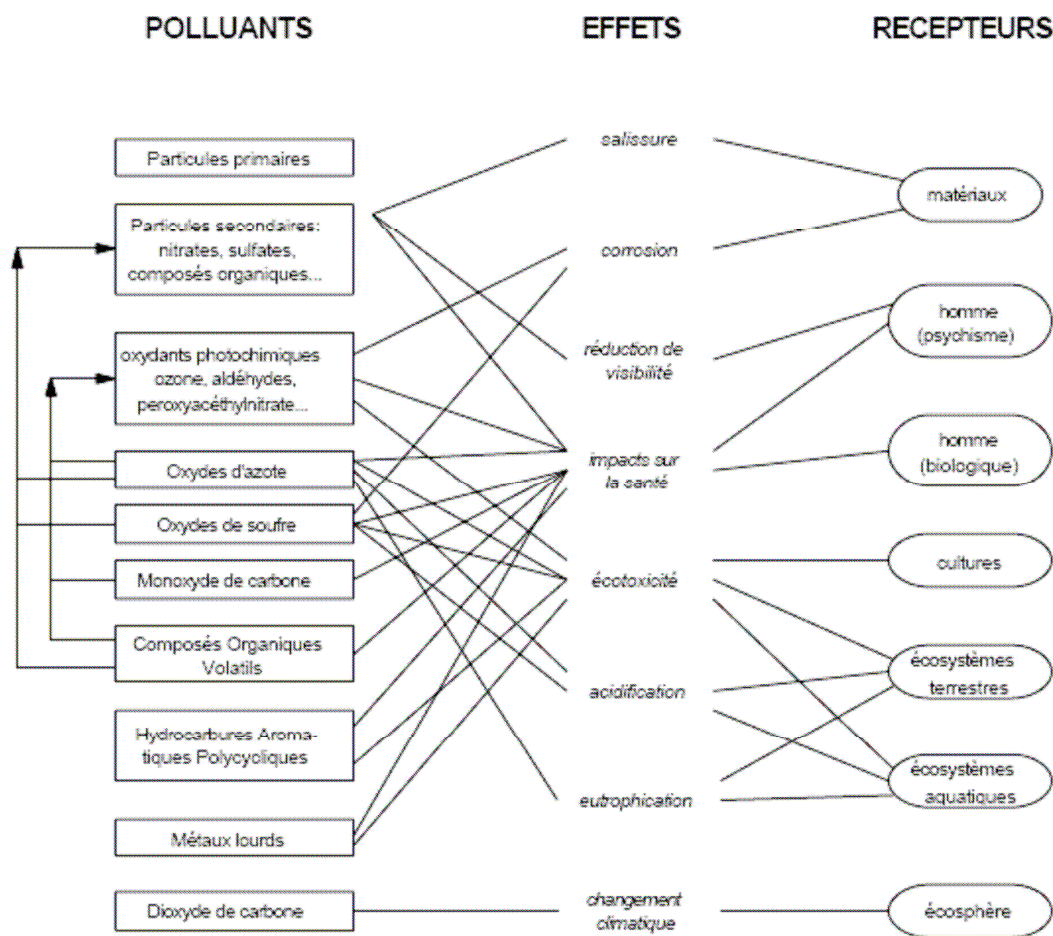


Figure II.1 : Effets de la pollution atmosphérique des transports.

Source : HECQ Walter (sous la direction de), *Mobilité durable en région bruxelloise*, 2001.

ANNEXE n°23 : Méthode du coût des dommages pour l'évaluation des impacts associés à la pollution atmosphérique

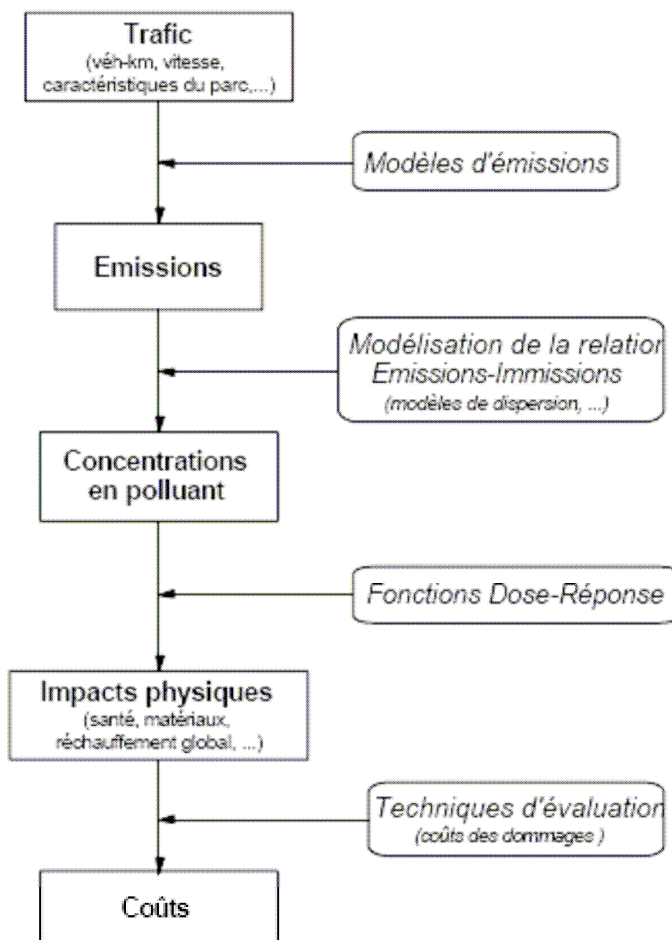
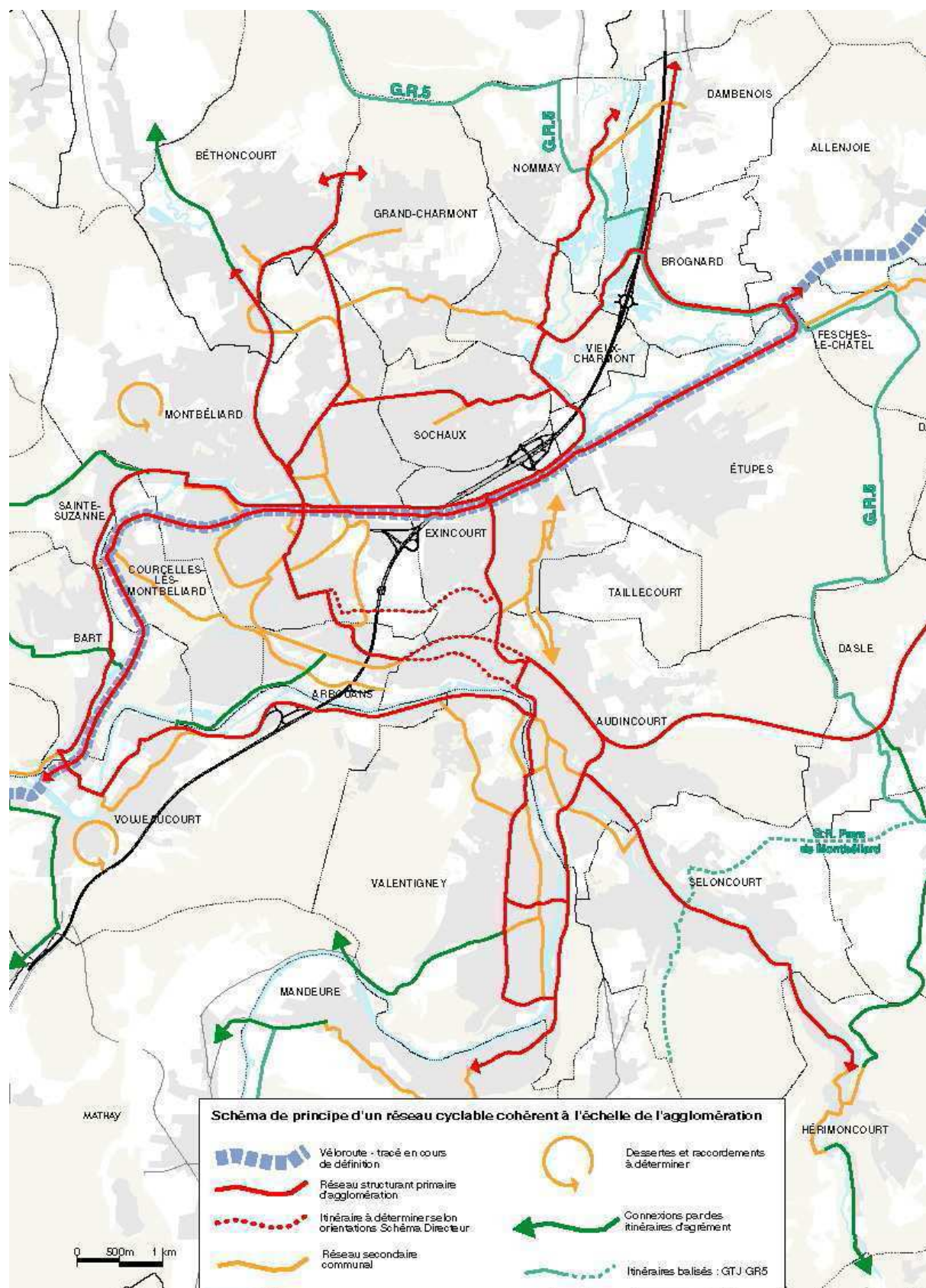


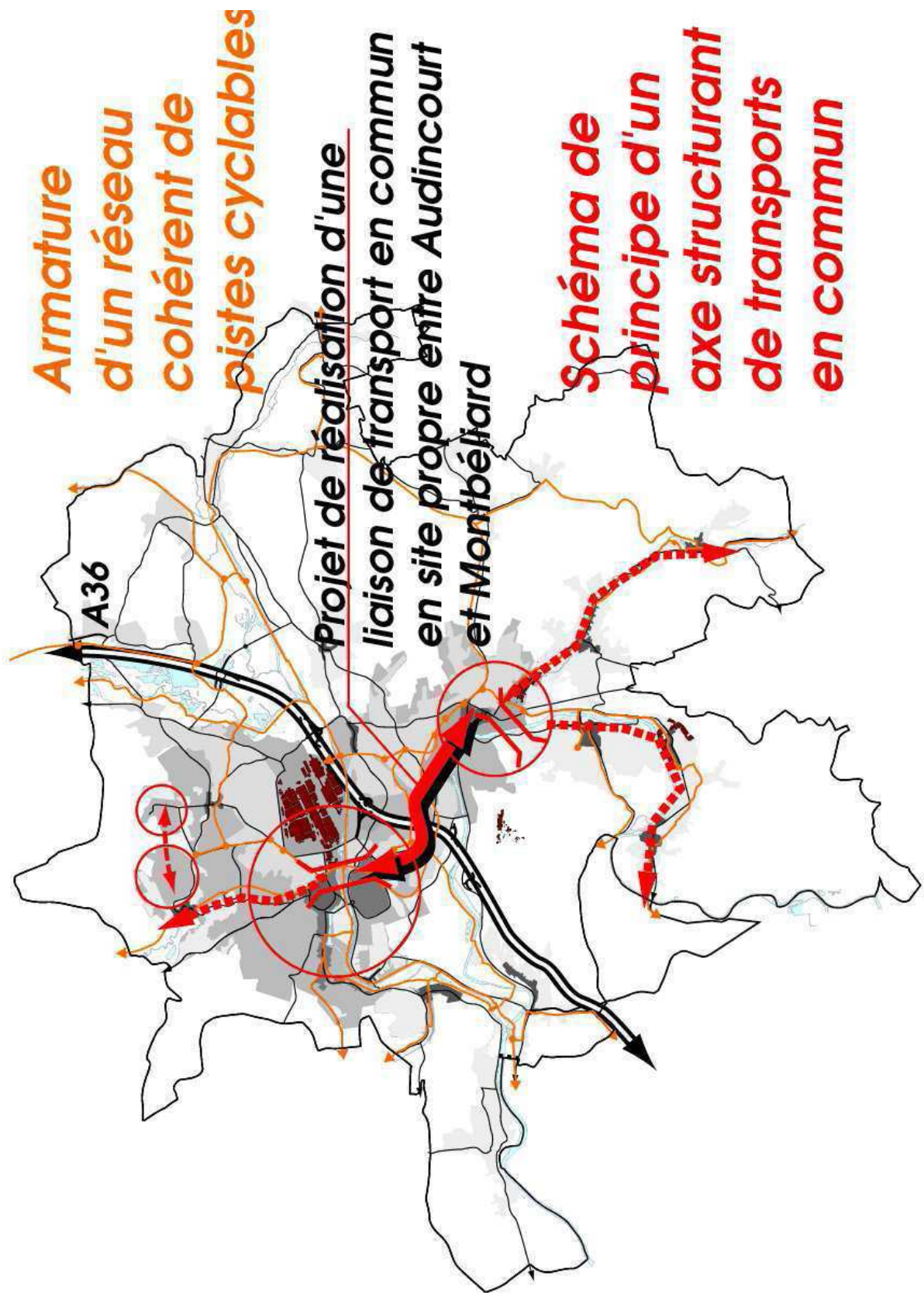
Figure II.2 : Méthode du coût des dommages pour l'évaluation des impacts associés à la pollution atmosphérique.

Source : HECQ Walter (sous la direction de), *Mobilité durable en région bruxelloise*, 2001.

ANNEXE n°24 : Schéma de principe d'un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération

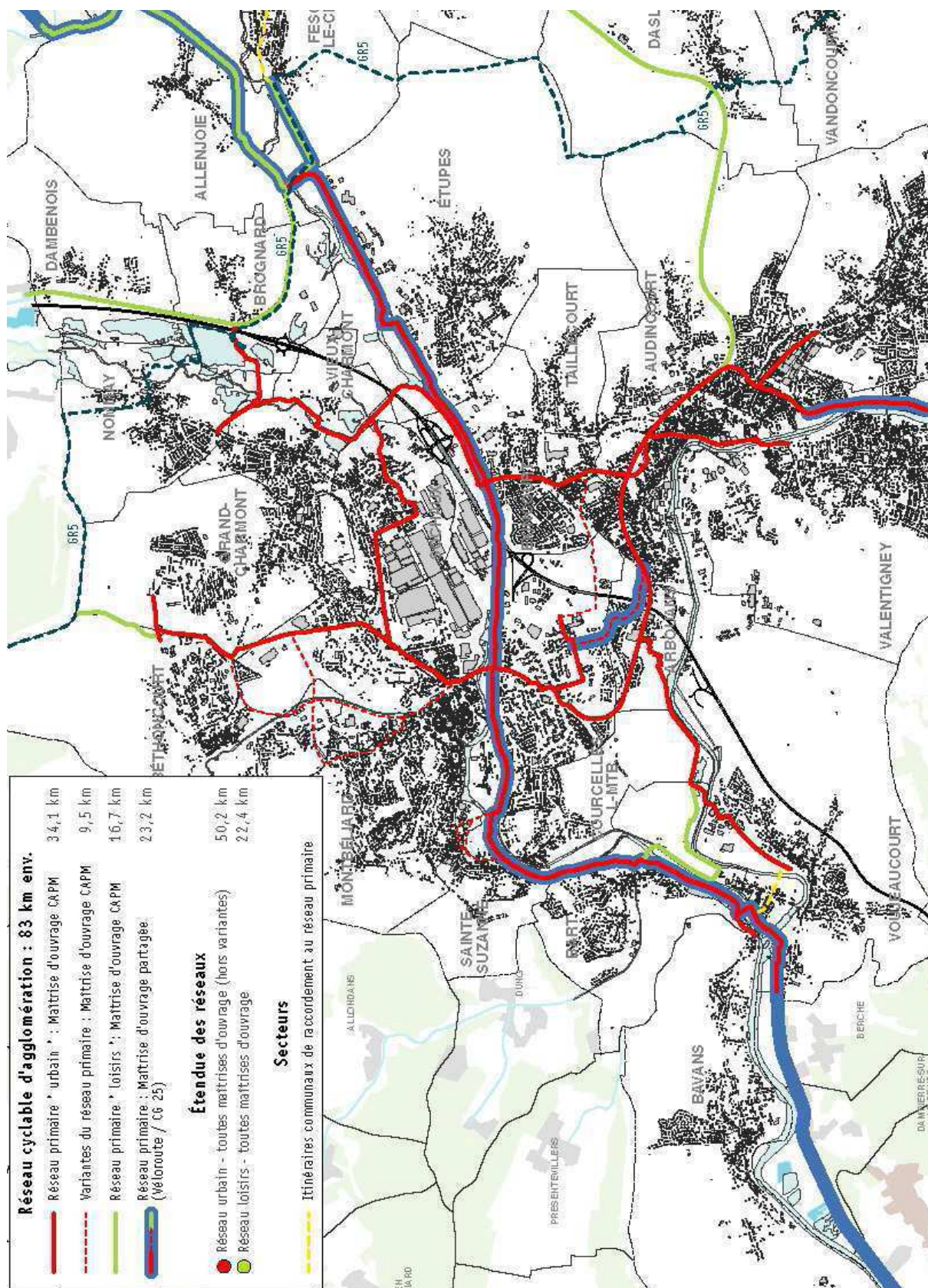


Source : CAPM, 2002.



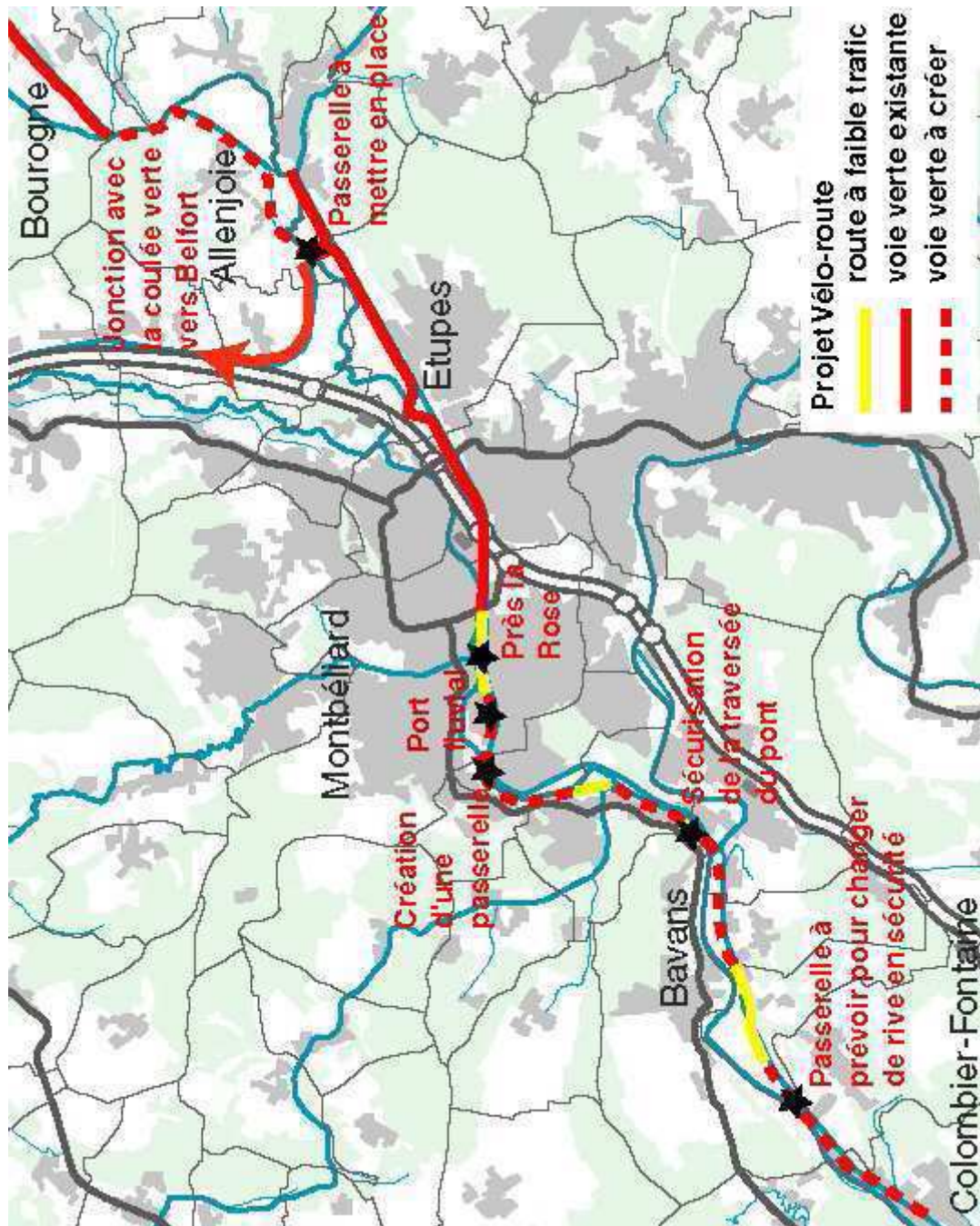
Source : CAPM, 2002.

ANNEXE n°26 : Réseau cyclable d'agglomération de Montbéliard



Source : CAPM, 2002.

ANNEXE n°27 : *Projet Vélo-Route de Montbéliard*



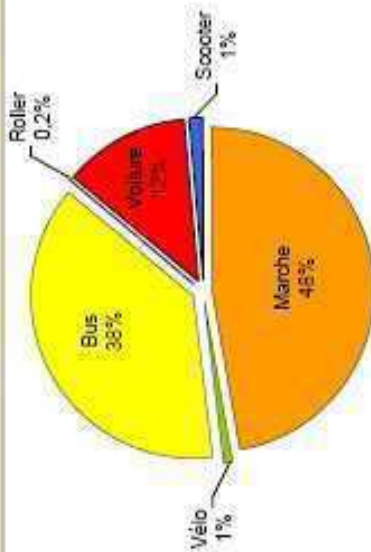
Source : CAPM, 2002.

ANNEXE n°28 : Méthode du coût des dommages pour l'évaluation des impacts associés à la pollution atmosphérique

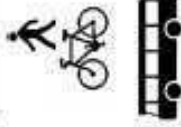
3- Fiche -résumé

Fiche écomobilité scolaire – Collège des Petits Ponts

Répartition modale



Accessibilité :



Bonne – améliorations ponctuelles à apporter
Moyenne – infrastructures à compléter

Bonne – bonne desserte aux heures de pointe, accessibilité des arrêts et affichage des horaires de bus à améliorer

Souhaits d'enseignement supplémentaire en sécurité routière (extrait des résultats) :

	6ème	5ème	4ème	3ème	CLA	Total
Sécurité du piéton	01%	69%	64%	38%	50%	54%
Code de la route	34%	58%	51%	51%	37%	50%
Règles de priorité	30%	42%	53%	35%	44%	41%
Sécurité du motocycliste	18%	37%	39%	32%	33%	33%
Sécurité du cycliste	35%	37%	35%	19%	44%	31%
Comment lire un plan de ville	15%	22%	24%	10%	50%	19%
Aucun aspect	19%	13%	15%	24%	8%	18%
Comment lire un plan de bus	12%	18%	18%	9%	33%	14%

Propositions d'actions :

- Renforcement de l'enseignement de la sécurité routière concernant tous modes, intégrer une approche pratique de mise en situation dans ces cours. Cibler en priorité les 6^{ème} et 5^{ème} dont le trajet domicile-établissement scolaire a changé avec l'entrée au collège.
- Renforcement de la sécurité des piétons en réaménageant certains carrefours et cheminements piétonniers.
- Mise en place d'actions pratiques pour favoriser l'apprentissage du vélo.

Source : Plan de déplacements d'établissements scolaires, collège des Petits Ponts à Clamart, 2006.