

Tristan Poullaouec
Maître de conférences en sociologie
Nantes Université
Centre Nantais de Sociologie
tristan.poullaouec@univ-nantes.fr

Proposition de post-doctorat en sociologie au CENS dans le cadre de la Chaire Ouverture Sociale de Nantes Université

Les modes de transports des étudiants. Usages et effets sur les parcours d'étude à l'université

Depuis 25 ans, l'offre d'enseignement supérieur s'est considérablement élargie et diversifiée en France. La répartition des étudiants dans l'espace n'est pas devenue uniforme pour autant. Même si la plupart des villes moyennes comptent au moins un lycée préparant au BTS, en Pays de la Loire comme ailleurs, la grande majorité de la population étudiante reste inscrite dans un établissement situé dans une grande agglomération : parmi les 154 000 étudiants ligériens, la plupart étudient dans la métropole nantaise ou la métropole angevine. Les travaux de recherche sur la mobilité géographique des étudiants montrent bien les effets de cette inégale répartition des lieux d'études (Dupray, 2023), tant du point de vue des poursuites d'études et des choix de filières que du point de vue des mobilités résidentielles ou pendulaires.

D'un côté, on sait que les bacheliers d'origine rurale poursuivent moins d'études supérieures, sans qu'on puisse toujours très bien en démêler les raisons : ils sont plus souvent bacheliers professionnels et issus de milieux modestes, ce qui peut accentuer le frein de la distance géographique aux lieux d'études. De l'autre, on sait que les orientations des bacheliers dans l'enseignement supérieur ne sont que faiblement dépendantes de leur lieu de résidence l'année de terminale. Certes, les bacheliers ruraux s'inscrivent un peu moins en licence ou dans un premier cycle d'études de santé, tandis que les bacheliers les plus urbains s'inscrivent un peu moins en BTS.

Mais c'est surtout la nécessité de la mobilité résidentielle qui est très inégalement répartie : parmi les étudiants de licence, la majorité des bacheliers ruraux ont dû changer de département de résidence, contre une minorité des bacheliers des zones les plus denses. Quelles sont les implications de ces mobilités géographiques du point de vue des moyens de transport ? La question vaut d'être posée non seulement pour mieux décrire la variété des arrangements trouvés par les étudiants et leurs familles, mais aussi pour comprendre leurs effets sur les parcours d'études.

Ce projet de recherche se limite à l'étude des inscrits de l'université de Nantes, de licence, de master ou de doctorat, d'une part parce que c'est vers ces filières universitaires que les mobilités étudiantes sont les plus variées au plan géographique, d'autre part parce que les parcours qu'y réalisent les étudiants permettent de les analyser classiquement sous les deux angles retenus ici : les choix d'études et les pratiques studieuses. C'est la seconde originalité du projet. Il s'agit non seulement de documenter une réalité peu connue par les données disponibles en se focalisant sur les moyens de transport impliqués par les mobilités étudiantes, mais aussi d'interroger leurs impacts sur les choix d'études (candidatures, localisation des vœux, projets de poursuite d'études) comme sur les emplois du temps studieux (assiduité, fréquentation des équipements universitaires, temps de travail personnel). Au plan théorique, il s'agit ce faisant de rapprocher des questionnements issus de la sociologie de la jeunesse (Chamboredon, 1991 ; Masclet, 2002) et des questionnements élaborés par la sociologie du travail universitaire des étudiants (Millet, 2003 ; David, 2024).

Une fois inscrits à l'université, les modes de transport sont de fait très différents selon les étudiants. Une vaste enquête récente sur les sociabilités étudiantes réalisée par le collectif POF¹ illustre ainsi la variété des moyens de transport et des temps de trajet pour se rendre sur leurs lieux d'études parmi les étudiants de 8 universités (tableau 1). Comparée aux 7 autres de cet échantillon, l'université de Nantes se distingue à la fois des petites universités de région, comme celles de Tours ou Le Havre, dont peu d'étudiants ont des trajets longs pour se rendre sur leur lieu d'études, et des grosses universités de région parisienne, comme celles de Nanterre ou de Saint-Denis, dont la majorité des étudiants font des longs trajets en transport en commun. En effet, 7 étudiants sur 10 de Nantes Université rejoignent leur campus en profitant des réseaux de transport locaux, mais 2 sur 3 ont des trajets inférieurs à 40 minutes. Il y a cependant des écarts importants, probablement liés aux différents sites de l'établissement, entre les étudiants qui résident à moins de 20 minutes de leur lieu d'études et ceux qui sont sans doute contraints d'y venir en voiture, voire en train.

Tableau 1. La durée des trajets pour se rendre au lieu d'études et les moyens de transport des étudiants selon les universités

	Nantes Université	Université de Tours	Université de Caen Normandie	Université Le Havre Normandie	Université Jean Monnet Saint-Étienne	Université Grenoble Alpes	Université Paris 8 - Vincennes - St-Denis	Université Paris Nanterre
La dernière fois que vous avez fait le trajet de votre domicile à votre lieu d'études, quelle était la durée de ce trajet ? (en % de chaque tranche)								
20 minutes au plus	41,4	59,8	57,1	66,0	45,7	44,0	9,2	11,3
Entre 20 et 40 minutes	25,8	22,7	22,2	19,7	25,2	25,5	17,3	25,4
Plus de 40 minutes	32,8	17,5	20,7	14,4	29,1	30,5	73,4	63,2
Depuis la rentrée, quels moyens de transport utilisez-vous pour vous rendre à l'université ? (plusieurs réponses possibles, en %)								
Réseau de transport local (bus, tram, métro, RER...)	70,9	55,2	57,7	46,0	56,2	71,5	83,8	80,1
Marche, vélo, trottinette	40,6	48,7	54,0	56,9	39,5	43,1	18,5	17,6
Voiture à usage personnel	24,2	21,5	19,3	18,7	31,3	18,5	6,3	8,2
Train (y compris train de banlieue, transilien)	8,9	9,1	8,1	8,9	9,6	10,7	21,9	39,1
Véhicule d'un proche, covoiturage	8,7	5,7	10,1	6,0	7,3	6,7	2,6	3,4
Deux-roues motorisé (moto, scooter)	0,9	0,4	1,0	0,4	1,3	0,8	1,7	1,4
Lecture : parmi les étudiants de Nantes Université, 41,4 % indiquent un temps de trajet de 20 minutes au plus entre leur domicile et leur lieu d'études ; 70,9 % indiquent se rendre à l'université par un réseau de transport local (bus, tram...). Plusieurs réponses étant possibles, la somme des % en colonne dépasse 100 %. Champ : ensemble des étudiants inscrits dans un des établissements en 2022-2023 (pourcentages pondérés après redressement d'un échantillon représentatif de 14 982 répondants, par courriel ou dans une salle de cours). Source : Enquête ETUSOC, Collectif POF, novembre-décembre 2022.								

Dans l'ensemble de l'échantillon, les mobilités douces sont logiquement les plus rapides : 46 % des étudiants indiquant marcher, pédaler ou trotter mettent au plus 20 minutes pour se rendre à l'université, tandis que les usagers du train ont les trajets les plus longs (79 % indiquent plus de 40 minutes pour se rendre à l'université). Entre ces deux pôles, notons que les usagers des réseaux de transport en commun locaux ont souvent des durées de trajet assez longues (plus de 40 minutes pour 55 % d'entre eux) tandis que les utilisateurs d'un véhicule personnel ont des durées de trajet assez variables (moins de 20 minutes pour 27 % d'entre eux, plus de 40 pour 41 % d'entre eux). Encore faut-il tenir compte des contextes locaux : si on limite l'analyse aux étudiants de Nantes Université, les transports en commun locaux permettent à la majorité de leurs usagers étudiants (57%) d'atteindre l'université en moins de 40 minutes.

¹ Rassemblant des enseignants-chercheurs en sociologie et leurs étudiants de plusieurs universités en France, ce collectif mène tous les ans depuis 2012 une grande enquête par questionnaire « avec et sur » les étudiants : <https://sites.google.com/view/collectifpof/accueil>

Le contrat post-doctoral d'un an, renouvelable un an en fonction des avancées de l'enquête et de la possibilité d'une post-enquête, serait consacré à une recherche en sociologie quantitative.

Il s'agirait de conduire une enquête par questionnaire en février auprès des étudiants inscrits à l'université de Nantes pour comprendre plusieurs choses. D'abord, de façon rétrospective mais aussi de façon prospective, les étudiants seraient interrogés sur leurs choix d'études pour saisir en quoi ils sont influencés par leurs anticipations des contraintes de la vie étudiante, et en particulier les moyens de transport et leurs coûts. On devine bien ici à quel point les modes de transport peuvent peser dans la balance pour les lycéens et leurs familles, par exemple quand ils sont issus de villes moyennes à égales distances des grandes villes universitaires. Trouver un nouveau logement proche du lieu d'étude s'impose-t-il, et si oui à quel prix ? La décohabitation n'est-elle pas un luxe pour beaucoup, quand le rythme des études, les transports en commun ou la voiture rendent envisageables des mobilités pendulaires, auxquelles les parents sont déjà souvent habitués ?

Le questionnaire permettrait ensuite de documenter le recours et le non recours aux aides publiques concernant les modes de transport : abonnements de train « élèves, étudiants et apprentis », cartes avantages de la SNCF, tarifs réduits des transports en commun localisés, prêts à taux zéro pour financer le permis de conduire, aides au covoiturage, aides à l'achat d'un vélo... Ces questions s'intégreraient dans un module budgétaire permettant d'évaluer le coût des déplacements quotidiens ou mensuels liés aux études. La documentation des usages des moyens de transport pourrait s'inspirer, à des fins de comparaison, des enquêtes Ménages Déplacements du CEREMA, dont la taille des échantillons ne permet généralement pas d'isoler les populations étudiantes. On pourrait également prendre appui sur les enquêtes des Observatoires de la vie étudiante dans des universités voisines (Rennes, notamment).

Dans un dernier temps, le questionnaire pourrait interroger l'emploi du temps des étudiants, à la fois pour évaluer les temps de trajet, mais aussi pour étudier sur quelles activités les transports peuvent le cas échéant empiéter (temps d'études, temps de loisirs, temps de travail salarié, fatigue, stress...). On sait la difficulté pour les étudiants des universités à s'auto-discipliner, à trouver des cadres collectifs favorisant la mise au travail, la concentration et l'entraide. L'hypothèse est ici qu'un certain nombre d'étudiants pourraient être géographiquement exclus de ces dispositifs informels autoorganisés à l'échelle de la formation, du fait de leurs modes de transport. À l'inverse, il n'est pas non plus exclu que la communauté d'éloignement puisse donner lieu à des rapprochements entre étudiants éloignés des lieux d'études, s'organisant à distance pour le partage du travail studieux.

Le questionnaire décrira également les pratiques studieuses contraintes par les filières universitaires sous l'angle des transports avec des questions de type scénario : « Un cours est déplacé, ce qui risque de compliquer vos trajets, comment vous organisez-vous ? », « Un stage de terrain d'une semaine est organisé à 50 kilomètres de votre lieu d'études, savez-vous avec qui vous pourriez covoiturer ? », « Le master qui vous intéresse le plus est à plus de 500 kilomètres, à quelles conditions économiques faites-vous une candidature ? », etc. Dans le respect du RGPD et avec l'accord des intéressés et des établissements, les réponses à ce questionnaire seraient idéalement appariées aux données administratives, notamment pour objectiver les résultats des études universitaires. Enfin, en complément de ce questionnaire adressé à tous les inscrits de Nantes Université, une douzaine d'entretiens approfondis semi-directifs pourraient être menés avec des étudiants volontaires de différents campus.

Références :

- Chamboredon J.-C., « Classes scolaires, classes d'âge, classes sociales », *Enquête*, n°6, 1991
David M., *Sociologie des savoirs au lycée et à l'université*, L'Harmattan, 2024
Dupray A., « Les conditions de la mobilité géographique à l'entrée dans le supérieur selon le territoire d'origine », *Éducation et formations*, n°105, 2023
Masclat O., « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débats/jeunesses*, n°28, 2002
Millet M., *Les étudiants et le travail universitaire*, Presses Universitaires de Lyon, 2003