



HAL
open science

Licence professionnelle Transport de voyageurs urbain - interurbain

Rapport Hcéres

► **To cite this version:**

Rapport d'évaluation d'une licence professionnelle. Licence professionnelle Transport de voyageurs urbain - interurbain. 2014, Université Lille 3 - Sciences humaines et sociales. hceres-02038539

HAL Id: hceres-02038539

<https://hal-hceres.archives-ouvertes.fr/hceres-02038539>

Submitted on 20 Feb 2019

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

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



agence d'évaluation de la recherche
et de l'enseignement supérieur

Section des Formations et des diplômes

Rapport d'évaluation de la licence professionnelle



Transport de voyageurs urbain -
interurbain

de l'Université Lille 3 – Sciences
humaines et sociales – Charles
de Gaulle

Vague E – 2015-2019

Campagne d'évaluation 2013-2014



agence d'évaluation de la recherche
et de l'enseignement supérieur

Section des Formations et des diplômes

En vertu du décret du 3 novembre 2006¹,

- Didier Houssin, président de l'AERES
- Jean-Marc Geib, directeur de la section des formations et diplômes de l'AERES

¹ Le président de l'AERES « signe [...], les rapports d'évaluation, [...] contresignés pour chaque section par le directeur concerné » (Article 9, alinea 3 du décret n°2006-1334 du 3 novembre 2006, modifié).



Evaluation des diplômes Licences Professionnelles – Vague E

Evaluation réalisée en 2013-2014

Académie : Lille

Établissement déposant : Université Lille 3 - Sciences humaines et sociales -
Charles de Gaulle

Académie(s) : /

Etablissement(s) co-habilité(s) : /

Spécialité : Logistique option : transport de voyageurs urbain-interurbain

Secteur professionnel : SP5-Echange et gestion

Dénomination nationale : SP5-2 Logistique

Demande n° S3LP150008799

Périmètre de la formation

- Site(s) (lieux où la formation est dispensée, y compris pour les diplômes délocalisés) : Institut Universitaire de Technologie (IUT) de Tourcoing
- Délocalisation(s) : /
- Diplôme(s) conjoint(s) avec un (des) établissement(s) à l'étranger : /
- Convention(s) avec le monde professionnel : /

Présentation de la spécialité

La licence professionnelle *Logistique option Transport de voyageurs urbain - interurbain*, proposée par l'IUT de Tourcoing de l'Université Lille 3, constitue une offre de formation au métier de responsable d'exploitation des transports collectifs de voyageurs. Les compétences délivrées conduisent précisément à la maîtrise des techniques d'organisation et d'exploitation des services collectifs de transport de voyageurs en milieu urbain et interurbain : la gestion des plannings horaires, des véhicules et du personnel d'exploitation, l'étude de rentabilité d'un service de transport de voyageurs et la capacité à construire la réponse à un appel d'offre.

La spécialité est la seule formation positionnée sur ce secteur d'activités en région Nord-Pas-de-Calais et elle est en particulier une offre pertinente pour les diplômés du DUT *Gestion logistique et transport* de l'IUT de Tourcoing. Elle constitue également une offre cohérente sur son territoire pour les diplômés de sections STS, de DUT tertiaires et de licence 2 en économie et management. Par ailleurs, elle rayonne largement au-delà de sa région administrative étant donné le nombre limité de formations en management de l'offre de service de transports collectifs de voyageurs présent sur le territoire national.

Synthèse de l'évaluation

- Appréciation globale :

Le projet pédagogique de la spécialité répond, en termes de compétences délivrées, aux besoins du secteur professionnel visé. La répartition des enseignements est équilibrée entre universitaires et professionnels du secteur. L'intégration d'un nombre relativement réduit de représentants du monde professionnel dans les enseignements, notamment dans la définition des sujets des projets tuteurés et dans la capacité à offrir des stages, constitue la principale dimension professionnalisante de la formation. La politique concrète en matière de gestion des stages reste pour autant obscure (modalités d'accompagnement à la recherche du stage, définition d'une mission, suivi pédagogique, etc.). Le programme pédagogique s'avère avantageusement resserré autour d'un nombre restreint d'Unités d'Enseignement [UE (6 UE dont 1 UE de mise à niveau, 1 UE consacrée aux projets tuteurés et 1 UE au stage)]. L'un des points positifs est de proposer une UE de « mise à niveau » qui permet de s'assurer en début d'année universitaire de la maîtrise par l'ensemble des étudiants des prérequis en éléments de calcul fondamentaux et en bureautique. Beaucoup d'éléments restent cependant insuffisamment explicités pour en permettre correctement l'évaluation, notamment en ce qui concerne le contenu spécifique des UE. La maquette révèle par ailleurs certaines incohérences dans sa structure même : en particulier, tel que présenté dans le rapport d'évaluation, le projet tuteuré n'est effectivement doté que de 15 heures seulement.

La spécialité souffre d'un vrai déficit d'attractivité qui se traduit non seulement par un trop faible taux de pression (2 candidatures pour 1 place pour un groupe théorique de 28 étudiants pour une formation tertiaire) mais surtout, par une très forte instabilité du taux de réponse des candidats appelés. Si cette situation peut en partie s'expliquer par une méconnaissance de la part des étudiants du monde professionnel concerné par la spécialité et de la diversité des carrières que propose le secteur, la spécialité, ayant pourtant peu de formations en concurrence directe, devrait pouvoir se donner les moyens de trouver les ressources qui lui permettent de s'assurer d'un flux conséquent de candidatures et d'un nombre régulier d'inscriptions. Suivant les années universitaires, les effectifs peuvent se révéler dramatiquement restreints pour une formation pourtant située dans une très grande agglomération (12 étudiants inscrits en 2008/2009, 11 en 2001/2001, 10 en 2012/2013). Fondés sur des modalités d'administration dont la présentation demeure sibylline, les quelques résultats exploitables des enquêtes d'insertion professionnelle de la DGEIP ou du BAIP de l'université ne permettent pas de tirer des tendances claires et définitives sur la qualité de l'insertion professionnelle de la spécialité. En l'état, ils soulignent une forte variabilité des résultats d'insertion, qui s'avère trop faible pour une formation professionnalisante. La spécialité affiche en outre un nombre important de diplômés en poursuite d'études (27 % des diplômés de la promotion 2008/2009, 45 % de la promotion 2009/2010, 33 % de la promotion 2010/2011, 18 % de la promotion 2011/2012) dont la pertinence soulève des interrogations (licence générale, autre licence professionnelle). Par ailleurs, le niveau de responsabilité des emplois effectivement occupés est trop souvent éloigné des attentes au regard des emplois naturellement visés à l'issue d'une formation professionnalisante de niveau II. Ainsi, un tiers seulement des emplois cités concerne des emplois à responsabilité. Enfin, le secteur du transport de voyageurs ne représente pas la moitié des emplois renseignés dans les enquêtes d'insertion professionnelle.

Le pilotage de la spécialité soulève également un certain nombre de questions. Elles concernent tout d'abord le contrôle des connaissances qui repose sur un unique contrôle continu. Ce choix pédagogique ne pose pas formellement de problème mais le rapport ne mentionne pas les modalités adoptées pour la deuxième session lorsque les étudiants ne satisfont pas aux conditions d'obtention du diplôme à l'issue de la première session évaluée en contrôle continu (conformément à l'art.18 de l'arrêté du 9 avril 1997 relatif au diplôme d'études générales, à la licence et à la maîtrise et à l'art.27 de l'arrêté du 23 avril 2002 relatifs aux études universitaires conduisant au grade de licence). Plus généralement, l'équipe ne semble pas avoir pris totalement conscience de ses difficultés, notamment en termes de recrutement (l'ambition de l'équipe est de stabiliser ses effectifs au-dessus de 15 étudiants seulement) ou d'insertion professionnelle de ses diplômés (que l'équipe juge de bonne qualité). La spécialité n'a pas constitué de conseil de perfectionnement ; ce qui ne lui permet pas de conduire une véritable démarche d'autoévaluation et de développement stratégique. A ce jour, nombre de points relevant de l'orientation stratégique de la spécialité sont traités de manière informelle au sein d'un comité restreint à trois personnes. Si le projet de développer l'alternance pour un certain nombre d'étudiants est par exemple à encourager, il semble qu'aucune réflexion collective ne soit menée sur les outils de valorisation du projet et les modalités pratiques de mise en œuvre de l'alternance. Le projet évoqué remettrait en effet mécaniquement en question les 14 semaines de stage prévues pour les étudiants ne suivant pas le cursus en alternance. Le rapport constate par ailleurs que le manque de candidatures provenant d'étudiants diplômés de L2 perdure, soulignant de fait l'absence de réactions à l'évaluation précédente. Cependant, le dispositif spécifique qui permettra aux futurs étudiants de licence d'économie et de management d'être mieux sensibilisés aux thématiques de la licence professionnelle (en leur proposant un cours d'économie des transports) reste hypothétiquement suspendu à la décision d'accréditation de la prochaine maquette de cette formation. Les impacts du changement de dénomination de la spécialité, s'ils peuvent sembler positifs pour l'attractivité de la spécialité, ne semblent pas avoir été vraiment évalués pour l'éventuelle d'amélioration de l'insertion professionnelle.

- Points forts :
 - L'implication du secteur professionnel local est réelle, et induit l'existence d'une équipe équilibrée entre professionnels du secteur et universitaires.
 - La formation ne subit qu'une faible concurrence et profite d'une bonne notoriété nationale.
 - Les projets tuteurés sont directement pilotés par professionnels du secteur.

- Points faibles :
 - Les contours trop imprécis de l'équipe pédagogique.
 - La faible attractivité de la spécialité qui se traduit par un taux de pression réduit et une forte volatilité des inscriptions.
 - L'insertion professionnelle est trop faible et le type d'emploi ne correspond pas majoritairement au type d'emplois visés.
 - Le nombre de poursuites d'études est important et en croissance.

- Recommandations pour l'établissement :

Il conviendrait que la spécialité porte une plus grande attention au devenir de ses diplômés pour s'assurer de la pertinence réelle de son offre pédagogique. La création d'un conseil de perfectionnement réunissant les principaux acteurs concernés localement par l'insertion professionnelle dans le secteur visé devrait permettre à la spécialité d'engager un processus durable d'autoévaluation. Reposant sur une meilleure connaissance du devenir des diplômés de la spécialité, son travail devrait contribuer à l'élaboration de modules d'aides à la définition des projets professionnels des étudiants. Il devrait permettre de mieux réfléchir aux stratégies à mettre en œuvre pour améliorer la lisibilité externe de la formation et son attractivité réelle. La stratégie de diversifier son offre en introduisant l'alternance est à encourager, ainsi que les liens qui se tissent progressivement avec l'UFR Mathématiques, Management, Informatique, Economie (MIME). Toutefois, il conviendrait de mettre en cohérence le programme avec les évolutions envisagées.



Observations de l'établissement

Réponse à l'AERES sur l'évaluation 2014

N° de dossier : S3LP150008799

Licence professionnelle Spécialité Logistique, option Transport de voyageurs urbain et interurbain

L'établissement remercie les experts pour leur lecture et leurs commentaires et transmet ci-dessous les réponses de l'équipe point par point

Réponse de l'équipe pédagogique

Observ AERES : La politique concrète en matière de gestion des stages reste obscure (modalités d'accompagnement à la recherche du stage, définition d'une mission, suivi pédagogique, etc.).

Les choses ont peut-être été insuffisamment précisées dans le dossier d'auto-évaluation mais pour un stage il y a bien :

- démarche de recherche individuelle mais mise à disposition des offres de stage et du réseau des sites qualifiants, disponibilité au planning pour faciliter la recherche et les prises de rendez-vous,
- accompagnement par une collègue en techniques d'expression pour le C.V. et la lettre de motivation,
- identification dans l'entreprise d'accueil d'un référent ou tuteur du stagiaire avec signature d'une convention qui reprend les principaux objectifs du stage,
- définition d'une mission en rapport avec les enseignements de la licence, notamment les techniques d'exploitation. Il arrive aussi que des étudiants travaillent sur d'autres thèmes comme le marketing (en rapport avec le transport de voyageurs) ou d'autres aspects liés à la configuration du lieu de stage et de leur projet.
- suivi du stagiaire avec un enseignant référent de l'équipe pédagogique. Ce référent travaille avec l'étudiant la définition de la mission, guide la rédaction du rapport de stage, assure une visite le cas échéant, en représentant l'IUT et l'équipe pédagogique (alternance et convention de stage tri partite).

Observ AERES : Beaucoup d'éléments insuffisamment explicités pour en permettre correctement l'évaluation, notamment en ce qui concerne le contenu spécifique des UE. La maquette révèle par ailleurs certaines incohérences dans sa structure même : en particulier, tel que présenté dans le rapport d'évaluation, le projet tuteuré n'est effectivement doté que de 15 heures seulement.

- Désolé; les précisions de contenu des U.E. peuvent être fournies notamment avec le guide des études.
- Le volume et la répartition des heures pour le projet tuteuré vont être revus. Dans le dossier, le volume semble succinct pour n'avoir été traduit qu'en volume de cours ou d'accompagnement; il est beaucoup plus conséquent dans le volume de travail demandé aux étudiants (traduction ECTS).
- La révision de la maquette est mise à l'ordre du jour de l'agenda du conseil de perfectionnement qui n'avait pas été suffisamment structuré et sollicité dans cette fonction stratégique.

Observ AERES : Déficit d'attractivité

Suivant les années universitaires, les effectifs peuvent se révéler dramatiquement restreints pour une formation pourtant située dans une très grande agglomération (12 étudiants inscrits en 2008/2009, 11 en 2010/2011, 10 en 2012/2013).

- Précision, rectification sur les inscrits (décalage avec tableau fourni)

2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013
16	14	11	23	10

- Meilleur recrutement pour 2013/2014: 22 étudiants à la rentrée; peu d'appel sur la liste complémentaire donc meilleur taux de réponse positive.
- Déficit d'attractivité général de la branche transport et méconnaissance partielle de la qualité de l'insertion professionnelle, des rétributions, des possibilités de promotion interne par les jeunes publics,
- Travail sur la communication, mobilisation pour l'information et l'attractivité: nouvelle plaquette, nouveau site web, travail sur le calendrier et la procédure d'admission avec une optique plus stratégique sur l'attractivité et la disponibilité, les attentes des candidats,

Présidence

Université Lille 3

Domaine universitaire
 du Pont-de-Bois · BP 60149
 59653 Villeneuve d'Ascq Cedex
 Tél. : (33) 03 20 41 66 73
 Télécopie : (33) 03 20 41 65 97
 Mél. : presidence@univ-lille3.fr

www.univ-lille3.fr

Observ AERES : Le niveau de responsabilité des emplois effectivement occupés est trop souvent éloigné des attentes au regard des emplois naturellement visés à l'issue d'une formation professionnalisante de niveau II. Ainsi, un tiers seulement des emplois cités concerne des emplois à responsabilité. Enfin, le secteur du transport de voyageurs ne représente pas la moitié des emplois renseignés dans les enquêtes d'insertion professionnelle.

- Pour renforcer les données insertion une enquête interne a été menée et jointe au dossier
- Détermination des étudiants à la poursuite des études qui échappe en partie à l'équipe; parfois parce qu'il souhaitent accéder aux postes à responsabilité de façon plus diplômée encore. L'activité exploitation transport de voyageurs est assez complexe et mobilise souvent plusieurs années d'apprentissage pratique dans l'entreprise, en particulier au niveau de la gestion du personnel. Il est donc difficile aux jeunes diplômés d'occuper directement des postes de responsabilité. La mesure de l'insertion doit tenir compte de cette particularité pour constater le positionnement professionnel à 24 ou 36 mois en relation aux attendus de débouchés de la licence professionnelle.

Observ AERES : le rapport ne mentionne pas les modalités adoptées pour la deuxième session lorsque les étudiants ne satisfont pas aux conditions d'obtention du diplôme à l'issue de la première session évaluée en contrôle continu

La spécialité n'a pas constitué de conseil de perfectionnement ; ce qui ne lui permet pas de conduire une véritable démarche d'autoévaluation et de développement stratégique

Si le projet de développer l'alternance pour un certain nombre d'étudiants est par exemple à encourager, il semble qu'aucune réflexion collective ne soit menée sur les outils de valorisation du projet et les modalités pratiques de mise en œuvre de l'alternance. Le rapport constate par ailleurs que le manque de candidatures provenant d'étudiants diplômés de L2 perdure, soulignant de fait l'absence de réactions à l'évaluation précédente

- S'il n'y a pas de seconde session (difficile avec le calendrier), les étudiants qui sont en échec peuvent solliciter un rattrapage auprès des enseignants. Cela étant, cette possibilité implicite n'est offerte que si l'étudiant peut justifier du sérieux de son travail ou des empêchements qu'il a pu rencontrer. Une possibilité de 2e session peut peut-être s'envisager en septembre,
- La structuration d'un conseil de perfectionnement plus étoffé et plus régulièrement convoqué devrait permettre de résoudre les hésitations qui

- peuvent apparaître sur la gouvernance stratégique du projet de la licence.
- L'essor de l'alternance via les contrats de professionnalisation va aussi être encouragé après le bon démarrage constaté cette année.
 - La difficulté à recruter des L2 généralistes sur cette formation spécifique demeure malgré l'attention qui est portée sur leur dossier (faiblesse du nombre des candidatures). Le module économie des transports inséré dans la maquette de l'UFR MIME constitue une passerelle intéressante qui devrait pouvoir être proposé à d'autres parcours L de l'université de Lille (parcours économie, géographie de Lille 1, parcours droit, gestion, commerce de Lille 2)
 - Enfin, depuis la rentrée depuis 2013, l'équipe mobilise l'évaluation des enseignements par les étudiants (E.E.E. mise en œuvre à Lille 3 depuis 2012) pour inscrire le projet de la licence dans une démarche qualité et de dialogue avec les usagers.

Observ AERES : Les contours trop imprécis de l'équipe pédagogique.

L'insertion professionnelle est trop faible et le type d'emploi ne correspond pas majoritairement au type d'emplois visés.

Le nombre de poursuites d'études est important et en croissance.

- Les contours imprécis sont en partie liés à un renouvellement important des cadres de l'équipe (départs en retraite, renouvellement des professionnels; les passages de relais sont désormais mieux travaillés).
- Voir néanmoins ce qui fonde la satisfaction de l'équipe dans la qualité de l'insertion professionnelle (tableau et organigramme en annexe). On y constate une majorité d'embauches dans les activités de transport de voyageurs avec l'accès à des postes à responsabilité de type lic. Prof. , un à trois ans après le diplôme. Ceux qui cherchent un travail en trouvent un dans le secteur.
- Pour l'attractivité et l'insertion immédiate, l'équipe y travaille (plaquettes, site web, présence dans les salons, calendrier d'admission plus en phase avec la disponibilité des candidatures, passerelles en L2, offre d'emplois, déploiement de l'alternance...) mais le sujet renvoie aussi à des représentations sociales lourdes: l'image des transports d'une part (faible attractivité) et l'aspiration sociale/familiale/individuelle aux études les plus élevées possibles (forte attractivité).

Présidence

Université Lille 3

Domaine universitaire
du Pont-de-Bois · BP 60149
59653 Villeneuve d'Ascq Cedex
Tél. : (33) 03 20 41 66 73
Télécopie : (33) 03 20 41 65 97
Mél. : presidence@univ-lille3.fr

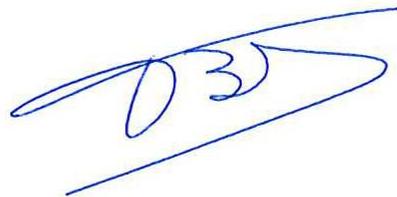
www.univ-lille3.fr

Recommandations pour l'établissement :

Il conviendrait que la spécialité porte une plus grande attention au devenir de ses diplômés pour s'assurer de la pertinence réelle de son offre pédagogique. La création d'un conseil de perfectionnement réunissant les principaux acteurs concernés localement par l'insertion professionnelle dans le secteur visé devrait permettre à la spécialité d'engager un processus durable d'autoévaluation. Reposant sur une meilleure connaissance du devenir des diplômés de la spécialité, son travail devrait contribuer à l'élaboration de modules d'aides à la définition des projets professionnels des étudiants. Il devrait permettre de mieux réfléchir aux stratégies à mettre en œuvre pour améliorer la lisibilité externe de la formation et son attractivité réelle. La stratégie de diversifier son offre en introduisant l'alternance est à encourager, ainsi que les liens qui se tissent progressivement avec l'UFR Mathématiques, Management, Informatique, Economie (MIME). Toutefois, il conviendrait de mettre en cohérence le programme avec les évolutions envisagées.

Accord global avec cette synthèse:

- mieux structurer, dynamiser le rôle le conseil de perfectionnement,
- s'appuyer davantage sur les enquêtes insertion, l'E.E.E., le dialogue plus dense avec les milieux employeurs et retoucher la maquette à partir des diagnostics faits en conseil de perfectionnement
- soutenir la promotion et le développement de l'alternance,
- conforter les modules passerelles vers les viviers L2 et améliorer la communication pour élever les candidatures (quantité, qualité),
- appuyer la dynamique des projets tuteurés et renforcer l'accompagnement du stage,



Présidence

Université Lille 3

Domaine universitaire
du Pont-de-Bois - BP 60149
59653 Villeneuve d'Ascq Cedex
Tél. : (33) 03 20 41 66 73
Télécopie : (33) 03 20 41 65 97
Mél. : presidence@univ-lille3.fr

www.univ-lille3.fr