



HAL
open science

Licence professionnelle Management des services de transport de voyageurs

Rapport Hcéres

► **To cite this version:**

Rapport d'évaluation d'une licence professionnelle. Licence professionnelle Management des services de transport de voyageurs. 2015, Université Lumière - Lyon 2. hceres-02038744

HAL Id: hceres-02038744

<https://hal-hceres.archives-ouvertes.fr/hceres-02038744>

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.

HCERES

Haut conseil de l'évaluation de la recherche
et de l'enseignement supérieur

Formations et diplômes

Rapport d'évaluation

Licence professionnelle Management des services de transport de voyageurs

- Université Lumière - Lyon 2

HCERES

Haut conseil de l'évaluation de la recherche
et de l'enseignement supérieur

Formations et diplômes

Pour le HCERES,¹

Didier Houssin, président

En vertu du décret n°2014-1365 du 14 novembre 2014,

¹ Le président du HCERES "contresigne les rapports d'évaluation établis par les comités d'experts et signés par leur président." (Article 8, alinéa 5)

Évaluation réalisée en 2014-2015

Présentation de la formation

Champ(s) de formation : Sciences économiques - Gestion

Établissement déposant : Université Lumière - Lyon 2

Établissement(s) cohabilité(s) : /

La LP *Management des services de transport de voyageurs*, créée en 2007 au sein de la Faculté d'économie et de gestion de l'Université Lumière - Lyon 2, a pour objectif de former par la voie de l'alternance aux métiers de l'organisation et de l'exploitation de services de transport routier de voyageurs. Elle se déroule sous contrat de professionnalisation.

Le cursus est structuré autour de quatre unités d'enseignement (UE) fondamentales : « Cadre politique, technique et réglementaire » (80 heures), « Outils de gestion » (185 heures), « Organisation et relations sociales » (109 heures), « Outils de relation client » (151 heures) et d'UE « Projets tuteurés et stage ». La licence est insérée dans une offre de formations professionnalisantes « Transports de voyageurs » de Lyon 2, (diplôme universitaire de technologie (DUT) ; masters) complétée par un doctorat du laboratoire d'économie des transports comportant une mention *Economie des transports*.

Avis du comité d'experts

Les enseignements proposés au sein de la licence professionnelle *Management des services de transport de voyageurs* apparaissent cohérents et complémentaires pour permettre l'acquisition de compétences à la fois opérationnelles et stratégiques liées aux métiers du transport de voyageurs, en particulier routier. L'évaluation de ces compétences s'intègre dans la démarche de certification pour obtenir l'attestation d'équivalence de la capacité en transport de voyageurs.

La licence bénéficie de nombreux partenariats avec des instances professionnelles, ce qui lui donne une bonne visibilité dans son territoire et qui prouve son ancrage fort dans ce dernier. Elle est en lien avec l'association française des instituts de transport et de logistique (AFITL) et la fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV). Elle profite également du soutien fort des groupes du secteur, principalement Transdev et Keolis aussi bien dans l'accueil des alternants que dans la participation à l'équipe pédagogique.

La licence dispose d'une équipe pédagogique qui semble solide, bien rodée et impliquée dans tous les aspects de la formation, y compris le tutorat. La répartition entre professionnels et enseignants-chercheurs est équilibrée.

Parmi les enseignants-chercheurs, trois plus particulièrement, de différentes disciplines, interviennent significativement dans la formation, dont sa responsable. Les professionnels sont nombreux à intervenir (18) avec des profils adaptés aux besoins de la formation. Le pilotage de la formation repose sur un comité de pilotage se réunissant cinq fois par an avec une représentation forte de la profession. Le dossier présente clairement les attributions de ce comité, centrées sur les relations avec les partenaires et la communication.

Les faibles effectifs de la formation, entre 11 et 14 chaque année, sont un point de questionnement central. Si le dossier présente un argumentaire pour l'expliquer, centré sur le maintien de la qualité du recrutement, on ne dispose d'aucun élément permettant d'apprécier l'attractivité réelle de cette LP (nombre de demandes, nombre d'admis, taux d'inscription des admis...). Cette attractivité est également questionnée par l'absence de validation des acquis de l'expérience (VAE) depuis l'origine de la formation. Le recrutement est peu diversifié en termes de profil d'origine. Les alternants proviennent à 56 % de diplômés universitaire de technologie (DUT) *Génie logistique et transports* (GLT) avec une part majoritaire de l'IUT Lumière (part toutefois en baisse). Nonobstant, ce faible effectif permet un taux de réussite de 100 %, fruit d'un fort encadrement, voire d'une forte sélection.

L'insertion professionnelle et le suivi des diplômés souffrent d'une absence de données, puisque seule la promotion diplômée en 2010 est renseignée avec précision mais la faiblesse du nombre des répondants ne permet pas de tirer des conclusions significatives. Sur l'ensemble des quatre années renseignées, 80 % des diplômés seraient en emploi, chiffre donné sans précision sur la nature de ces emplois.

Éléments spécifiques

Place de la recherche	<p>Elle est présente par le fort investissement des enseignants-chercheurs, membres du laboratoire d'économie des transports ainsi que les doctorants du laboratoire. Ils assurent 25 % des cours et 100 % des encadrements.</p>
Place de la professionnalisation	<p>La professionnalisation est intrinsèque à la formation de par son fonctionnement quasi-exclusivement par contrat de professionnalisation.</p> <p>Le dossier précise les compétences professionnelles visées et les métiers ciblés. Les compétences sont liées à l'attestation de capacité en transport de voyageurs. Elles sont validées par les nombreux professionnels présents dans la formation et les organismes représentatifs.</p> <p>Les étudiants bénéficient, au travers de la manifestation Thematrans, commune à toutes les formations en transport de Lyon 2, d'un temps fort de rencontre avec les métiers et les entreprises du secteur.</p>
Place des projets et stages	<p>Le calendrier et les missions des contrats de professionnalisation, ne sont pas précisés. Les étudiants profitent de la participation de responsable des ressources humaines des entreprises lors des entretiens de recrutement pour lancer les processus de recrutements en entreprise en juin.</p> <p>Toutefois, en l'absence d'information, il n'est pas possible d'apprécier l'apport de ces périodes en entreprise dans la formation, ni leur cohérence avec les objectifs de la formation, ni leur complémentarité avec les enseignements.</p> <p>Le projet tuteuré n'apparaît pas en tant que tel ; il est remplacé par un module « Enquête » dans l'UE4 dont les objectifs et les modalités d'organisation correspondent aux attendus d'un projet tuteuré.</p> <p>L'encadrement et l'évaluation des projets ou périodes en entreprise sont organisés et réalisés avec méthode. L'évaluation se fait pour moitié par des notes attribuées lors de visites en entreprises et pour moitié par un mémoire et sa soutenance. Le tout représente 12 crédits soit 20 % du total.</p>
Place de l'international	<p>Il n'y a pas d'ouverture à l'international. De plus, seules 21 heures de cours sont assurées en anglais.</p>
Recrutement, passerelles et dispositifs d'aide à la réussite	<p>Le recrutement est basé sur l'étude du dossier scolaire et un entretien avec un jury mixte équipe pédagogique/professionnels.</p> <p>Il n'existe pas de dispositif de mise à niveau, ce qui s'explique sans doute par l'absence de disparité des profils et la forte sélectivité.</p> <p>Il n'y a pas de dispositifs spécifiques d'aide à la réussite, mais au regard de la taille de la promotion, des taux de réussite et de la présence de tutorats, ce n'est pas indispensable.</p>
Modalités d'enseignement et place du numérique	<p>Chaque matière est dispensée par deux intervenants afin d'apporter un double éclairage (théorique/empirique, externe/interne, général/particulier) au transport. Ce principe pédagogique présente un intérêt fort de complémentarité.</p> <p>La place du numérique concerne, dans ce qui est affiché, la logistique de la formation (communication des emplois du temps, logistique d'un événement professionnel, évaluation des enseignements) et non l'enseignement. Pourtant, il est fait apprentissage de logiciels spécifiques du secteur (hastus, ABC planning) dans la formation.</p>
Evaluation des étudiants	<p>Le dossier n'est pas précis puisque les seuls éléments sont que les modalités sont validées par la commission des études de la vie étudiante. Néanmoins, elles sont connues des étudiants au travers du livret de l'étudiant. De plus, le dossier ne présente pas la pondération entre les différentes évaluations ou entre les modules, ni plus largement, la répartition des crédits au sein des UE.</p> <p>Seules les modalités de l'évaluation de l'activité en entreprise sont précisées.</p>
Suivi de l'acquisition des compétences	<p>Les compétences du portefeuille de compétences sont présentées de façon succincte au début du dossier : seules des thématiques telles que « aspect techniques de l'exploitation » ou « qualité » sont mentionnées. Néanmoins, les tuteurs « entreprise » et « université » de chaque étudiant se rencontrent quatre fois au cours de la formation ; ce qui constitue une périodicité remarquable, au bénéfice des étudiants et d'une évaluation régulière de l'acquisition des compétences en entreprise.</p>

Suivi des diplômés	Un suivi est réalisé à la fois par la responsable de la formation et par l'université. Toutefois, peu de résultats sont présentés dans le dossier (seuls ceux de la promotion 2010). Il est fait mention dans ce suivi de l'enquête réalisée par l'AFT-IFTIM (Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports - Institut de formation aux techniques d'implantation et de manutention). Or, il n'y a pas d'éléments précis dans cette enquête sur le suivi des diplômés.
Conseil de perfectionnement et procédures d'autoévaluation	Le conseil de perfectionnement, appelé comité de pilotage, se réunit cinq fois par an. Il se compose d'un représentant de toutes les parties prenantes de la formation, à l'exception des étudiants. Les objectifs sont bien définis mais on n'a aucun compte rendu de ces réunions. Pour le moment, l'évaluation de la formation par les étudiants se limite à un questionnaire remis en fin d'année, ce qui ne permet pas de mettre en place des dispositifs correctifs au cours de cette année de formation. Enfin, dans le cadre de Faculté d'économie et de gestion de Lyon 2, un système d'autoévaluation croisé a été mis en place qui est fort intéressant, comme l'attestent les tableaux fournis dans le dossier. Toutefois, rien n'indique l'exploitation qui en est faite.

Synthèse de l'évaluation de la formation

Points forts :

- Une équipe pédagogique large où dominent les professionnels, présentant les compétences techniques et académiques adaptées aux objectifs de la formation.
- Un programme complet et structuré, articulant systématiquement des interventions d'enseignants et de professionnels pour chaque cours.
- Une relation forte avec les entreprises du secteur et les représentants du transport de voyageurs.
- Une insertion professionnelle paraissant quantitativement satisfaisante, mais avec un dossier manquant d'éléments suffisamment précis.

Points faibles :

- Un effectif très faible au regard des besoins de la profession.
- Des chiffres sur l'insertion professionnelle des diplômés trop lacunaires (une seule enquête à faible retour sur quatre ans).
- Un recrutement peu diversifié (DUT GLT pour moitié de l'effectif), avec notamment une attractivité faible vis-à-vis des étudiants de 2^{ème} année de licence (L2).
- L'insuffisante lisibilité du contenu des enseignements ainsi que de leur pondération dans l'obtention du diplôme.

Conclusions :

La licence professionnelle *Management des services de transport de voyageurs* dispose de solides atouts, en particulier ses liens forts avec la profession et une équipe pédagogique plurielle adaptée aux objectifs de la formation. Toutefois, la limitation des promotions à un faible effectif est discutable au regard à la fois des atouts et des besoins de la profession et du fait que cette formation est une des trois proposées en France.

L'argument avancé pour l'expliquer (les retards de la professionnalisation à Lyon 2 et du développement de ses outils) est assez contradictoire avec l'ouverture indiquée pour la rentrée 2014 d'une nouvelle formation LP *Gestion des réseaux ferrés*, source certes de nouveaux étudiants mais aussi de nouvelles charges afférentes à leur encadrement. Cette dernière est d'ailleurs pilotée par la même responsable et devrait connaître des formes de mutualisation, mais non explicitées, avec la LP *Management de services de transport de voyageurs*.

Enfin, le dossier devrait comporter plus d'éléments précis sur l'insertion professionnelle, afin d'améliorer la portée de l'argumentation développée dans le dossier et l'analyse des évaluateurs.

Observations de l'établissement

HCERES – RAPPORT D’ÉVALUATION -- Observations de portée générale

Mention (Licence, LP, Master) : LP Management des Services de Transport de Voyageurs (MSTV)
(SEG)

Nous formulons des observations générales en réponse au rapport d’évaluation de la LP MSTV

- Comme nous l’avons nous-même indiqué dans le rapport, nous faisons le choix d’avoir une promotion avec un faible effectif mais de qualité. **Ce choix est une volonté commune des professionnels et des partenaires (FNTV, AFT-IFTIM) (voir courrier ci-après).** Ce choix se traduit d’ailleurs dans nos excellents taux d’insertion.
- Concernant la lisibilité du contenu des enseignements, nous avons repris le document officiel voté en CFVU. Il est bien évident que nous informons les étudiants des liens entre les enseignements et les UE de la maquette (lors de la journée de rentrée et souvent au mois de janvier lorsque les premiers résultats arrivent).
- Le dossier comporte en effet peu de **données factuelles** puisque d’une part celles-ci sont très peu disponibles dans l’institution (le service SESAP ne dispose que d’une seule enquête avec un faible taux de retour sur 4 ans) et que des consignes nous avaient été données sur la taille du document à fournir. Nous tenons donc à la disposition des membres du comité d’experts les 26 ordres du jour et comptes rendus des comités de pilotage de la LP MSTV. Les membres du comité voudront bien également trouver ci-dessous quelques données statistiques sur les recrutements et l’insertion professionnelle provenant des statistiques de la Responsable de diplôme:

	Nombre de dossiers reçus et complets	Nombre d’étudiants admis sur liste principale	Nombre d’étudiants admis après oral	Effectif de la promotion
2010-2011	55	19	3	14
2011-12 (1)	46	13	4	11
2013-2014	72	13	4	13
2014-2015	56	12	4	14

(1) congés maternité responsable diplôme

Promotion 2011-2012 Poste occupé après la LP MSTV (moins d'1 an après)

Etudiant	Obtention LP MSTV	Poste	Lieu	Groupe
A.	2012	Exploitation	Région Parisienne	Keolis
B.	2012	Exploitation	Lyon	Keolis
C-F	2012	Exploitation-responsable	Valencin	Autocar Faure
C.	2012	RH	Lyon	SNCF
C.	2012	Poursuite etudes	Loire	poursuite etudes
D.	2012	Exploitation	Porte les Valences	Keolis
D.	ECHEC	Exploitation	Vienne	vfd
I.	2012	Marketing	Bourg en Bresse	Carpostal
R.	2012	Poursuite etudes	Lyon	Poursuite études
S.	2012	Exploitation	Bourg en Bresse	Regie des Transports de l'Ain (RTDA)
T.	2012	Exploitation-etudes	Belleville sur Saone	Autocar Maisonneuve

Promotion 2012-2013

B.	2013	Exploitation	Haute Savoie	Entreprise d'autocar Haute Savoie
D.	2013	Technico- commerciale	Région RA	Reunir FIT
F.	2013	etudes	Haute Savoie	RATP dev
F.	2013	poursuite etudes	Belleville	Poursuite études
G.	2013	Exploitation	Jura	Credoz
G.	2013	Exploitation	Rhone	Transdev
J.	2013	Exploitation	Belleville	Maisonneuve
J.	2013	poursuite etudes	Australie	Poursuite d'études
M.	2013	poursuite etudes	Poursuite d'études	Poursuite d'études
M.	2013	Exploitation	Drôme	Keolis Valence
O.	2013	Recherche	Rhône-Alpes	SNCF
Q.	2013	Exploitation	Ain	RTDA
R.	2013	Recherche		Recherche Emploi
R.	2013	?	Bas Rhin	Emploi à Strasbourg

Promotion 2013-2014

B.	2014	Poursuite études M1 Cergy	Paris	Poursuite études M1 Cergy
B.	2014	Exploitation	Charente	Kéolis Charente exploitation
B.	2014	Pépinière	Rhone	Transdev
G.	2014	Exploitation VFD	Isere	Exploitation VFD
G.	2014	Poursuite d'études Ecole de	Ain	Poursuite d'études Ecole de co
G.	2014	Conducteur bus	Rhône	Kéolis Lyon conducteur bus
H.	2014	Res. Exploitation	Rhône	Keolis Planche exploitation
P.	2014	Agent Exploitation	Isère	Groupe Perraud
R.	2014	Res. Exploitation	Ain	RTDA exploitation
V.A.	2014	Keolis Planche exploitation	Rhône	Keolis Planche exploitation
V.	2014	Exploitation-Appel Offre	Valencin	Autocar Faure
W.	2014	ECHEC	ECHEC	ECHEC
C.	echec	Agent exploitation Courriers	Drôme	Agent exploitation Courriers

Monsieur Jean-Luc MAYAUD
Président de l'Université Lyon 2
Monsieur Nicolas CHAIGNEAU
Doyen de la faculté des Sciences économiques et de gestion
Direction de la Formation et de la Vie Etudiante
Campus Berges du Rhône
86, rue Pasteur, 69365 LYON Cédex 07

Lyon, le 7 mai 2015,

Objet : soutien du monde professionnel à la Licence Professionnelle MSTV.

Monsieur le Président de l'Université Lyon 2,
Monsieur le Doyen de la faculté des Sciences économiques et de gestion,

Nos entités sont partenaires de la Licence MSTV depuis sa création et représentons le lien avec le monde professionnel et les entreprises.

Nous venons vers vous suite retour de l'évaluation HCERES concernant la Licence MSTV de l'université Lyon 2.

Par delà tous les atouts de la Licence mis en évidence, le rapport pointe notamment la faiblesse des effectifs au sein des précédentes promotions.

Etant très impliqués au sein de ce diplôme et notamment dans son Comité de Pilotage, nous tenions à préciser que la faiblesse de l'effectif est une volonté des entreprises et du monde professionnel d'une manière générale.

Ce nombre d'élèves permet un niveau qualitatif particulièrement adapté aux exigences des entreprises, ce qui génère également un taux de placement au-delà de nombreux autres diplômes.

Nous vous prions d'agréer, messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

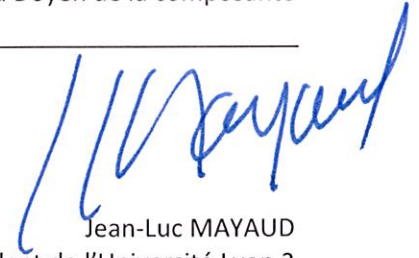
Noël THIEFINE

Béatrice JAQUOT

Délégué Régional FNTV RA

Déléguée Régionale AFT

Directeur ou Doyen de la composante



Jean-Luc MAYAUD
Président de l'Université Lyon 2

