

HCERES

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

Département d'évaluation des formations

Rapport d'évaluation

Licence professionnelle Logistique globale et éco-responsabilité

Université de Lorraine

Campagne d'évaluation 2016-2017 (Vague C)

Rapport publié le 14/06/2017

HCERES

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

Département d'évaluation des formations

Pour le HCERES,¹

Michel Cosnard, 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 2016-2017

sur la base d'un dossier déposé le 13 octobre 2016

Champ(s) de formations : Droit, économie, gestion (DEG)

Établissement déposant : Université de Lorraine

Établissement(s) cohabilité(s) : /

Présentation de la formation

Créée en 2003 à l'institut universitaire de technologie (IUT) de Moselle-Est à Sarreguemines, cette licence professionnelle se spécialise d'abord dans la logistique frontalière, puis dans la logistique et l'organisation des projets transverses avant d'adopter son orientation actuelle vers la logistique globale et l'éco-responsabilité. Elle est dispensée désormais sur trois sites avec en conséquence un public diversifié. Sur le site de Sarreguemines, elle offre une formation sans prérequis en initiale, ainsi qu'en alternance sous contrat de professionnalisation. Le parcours de Sarreguemines est également ouvert aux salariés en formation continue ou en validation des acquis de l'expérience (VAE). Depuis 2014, il existe en plus un parcours ferroviaire à l'IUT de Nancy en apprentissage dont le recrutement est assuré par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), et depuis 2015 un parcours *Conception et organisation de systèmes logistiques industriels* (COSLI) à l'unité de formation et de recherche (UFR) de Metz uniquement en initiale avec une dominante scientifique. A l'issue de la formation, cette licence professionnelle offre un accès aux postes de type cadre intermédiaire dans les différents maillons de la chaîne logistique (gestion des stocks, approvisionnement, achats, transports, plateforme logistique, production industrielle, réseaux ferrés, emballage et conditionnement entre autres) combiné avec une spécialisation dans le développement durable et l'éco-responsabilité.

Analyse

Objectifs
<p>La licence professionnelle <i>Logistique globale et éco-responsabilité</i> est en phase avec un aspect clé du <i>supply chain</i> en se spécialisant dans le domaine du développement durable. Elle est ouverte en formation initiale, en formation continue, ainsi qu'en alternance sous contrat de professionnalisation et sous contrat d'apprentissage. Elle favorise ainsi l'insertion professionnelle pour différentes populations dans la logistique et le transport en général, la logistique industrielle et le transport ferroviaire. Elle est soutenue par la branche professionnelle, et ceci est particulièrement évident dans le parcours ferroviaire. Même si elle a connu des évolutions de contenus et de nomenclature, elle a su conserver une dimension internationale dans le parcours à Sarreguemines. Cependant, certains objectifs (par exemple, le taux de recrutement d'étudiants issus d'une deuxième année de licence générale) ne sont pas atteints, et il manque des informations permettant d'évaluer divers aspects de l'organisation et de l'efficacité des nouveaux parcours, surtout celui de <i>Conception et organisation de systèmes logistiques industriels</i> (COSLI).</p>
Organisation
<p>L'organisation est différenciée et adaptée en fonction du parcours concerné. Les groupes de Sarreguemines, en formation initiale et en alternance, partagent un tronc commun de 170 heures de cours avec la licence professionnelle <i>Qualité, sécurité, environnement</i> (QSE). Ce choix se justifie par les correspondances entre les métiers visés respectivement et leurs contextes professionnels similaires. Les troncs de base dédiés de 170 heures pour COSLI et de 190 heures pour le parcours ferroviaire reflètent les spécificités de ces formations. Les trois troncs d'enseignement comprennent le choix d'un module de mise à niveau secondaire ou tertiaire selon le diplôme antérieur, mais COSLI est</p>

<p>destiné aux étudiants ayant déjà obtenu un diplôme bac+2 scientifique alors que les deux autres accueillent un public plus hétérogène. L'organisation des projets et des stages est également adaptée aux caractéristiques de chaque parcours, et la cohérence de l'ensemble est assurée par la présence active du responsable de la formation, par la spécialisation et par la structure d'encadrement pédagogique.</p>
<p>Positionnement dans l'environnement</p>
<p>Cette formation est bien positionnée dans la nouvelle grande région Grand Est ainsi qu'au niveau national. Elle possède un vivier conséquent de plus de 200 entreprises partenaires et bénéficie de liens avec les pays limitrophes (l'Allemagne et le Luxembourg). En France, elle est la seule licence professionnelle centrée sur l'éco-responsabilité, et elle complète les formations logistiques à proximité axées sur la gestion des projets (Mulhouse, Haut-Rhin), la performance industrielle (Haguenau, Bas-Rhin), les transports internationaux (Vesoul, Haute-Saône) et la commercialisation des boissons (Université de Lorraine).</p>
<p>Equipe pédagogique</p>
<p>A Sarreguemines, il y a deux enseignants-chercheurs (dont un professeur associé - PAST, responsable de la formation), quatre enseignants, neuf vacataires (essentiellement des enseignants de lycée) et neuf professionnels. La part des enseignants de lycée sur le site de Sarreguemines est importante (plus de 50 % du volume global, et le dossier d'autoévaluation manque de clarté sur ce point). A Metz, pour le parcours COSLI, on retrouve un profil de type plus universitaire avec sept enseignants-chercheurs, un professeur agrégé (PRAG), mais seulement cinq professionnels. A Nancy, le parcours en apprentissage regroupe trois enseignants-chercheurs (deux professeurs des universités et le responsable PAST), cinq enseignants et neuf professionnels. Dans chaque équipe, le responsable de la formation, avec le statut de PAST, figure parmi les enseignants-chercheurs et chaque parcours a son propre responsable. Depuis la dernière évaluation, le responsable PAST assume seul la coordination globale de cette formation qui se complexifie ainsi que la responsabilité de la licence professionnelle QSE, ayant travaillé auparavant en binôme avec un maître de conférences. L'apport des professionnels atteint un chiffre global de 34 % aujourd'hui, mais avec des différences prononcées entre les trois parcours. Il existe quelques incohérences entre les indications dans le rapport d'autoévaluation et celles du document annexe concernant la composition de l'équipe pédagogique.</p>
<p>Effectifs, insertion professionnelle et poursuite d'études</p>
<p>Suite à la création des nouveaux parcours et à la refonte réussie de la formation associée à un public plus diversifié, on constate une nette augmentation des effectifs avec 32 inscrits en 2012 et 68 ou 74 en 2015 selon la source des données. La majorité des effectifs se trouve sur le site de Sarreguemines (47 inscrits en 2015), ce qui reflète l'addition encore récente des deux autres parcours. Le parcours COSLI opère encore à effectif réduit, mais le nombre exact d'étudiants est non-renseigné. Celui du transport ferroviaire a accueilli 15 inscrits en 2014-2015, dont 12 qui ont obtenu une insertion professionnelle directe, soit 80 % de ce groupe. Toutefois, il est regrettable que le document fourni dans le dossier sur le parcours SNCF à Nancy porte en fait sur une autre licence professionnelle, et que l'on ne dispose pas d'informations plus pertinentes. Le taux d'insertion connaît de fortes variations entre 44 % en 2012 et 81 % en 2009, mais l'impact de COSLI et du groupe SNCF n'est pas encore connu. Le taux de poursuite d'études de la période de 2009 à 2012 à Sarreguemines est non négligeable, entre 18 % et 34 %, avec 22 % sur les 2 dernières années.</p>
<p>Place de la recherche</p>
<p>La place de la recherche dans cette licence professionnelle se limite au travail dans les laboratoires de rattachement des enseignants-chercheurs de l'équipe pédagogique, et n'a pas de lien direct avec la spécialisation. L'occasion d'explorer des opportunités par exemple dans le domaine scientifique ou dans celui du transport ferroviaire n'est pas exploitée.</p>
<p>Place de la professionnalisation</p>
<p>La professionnalisation est active à travers des actions telles que des portes ouvertes, des forums des métiers, des journées pour l'alternance et des interventions d'anciens étudiants. La fiche RNCP (Répertoire national des certifications professionnelles) est bien renseignée en termes des compétences, des métiers et des modalités d'évaluation et d'organisation ; et le lien entre métiers et compétences est clair.</p>

Place des projets et des stages
<p>Le projet tutoré, appelé le <i>projet industriel groupe</i>, et le stage, appelé le <i>projet industriel individuel</i>, font l'objet d'une organisation spécifique selon les besoins du groupe concerné. En alternance, le projet tutoré est un travail individuel, mais le volume horaire de 100 heures pour les apprentis est insuffisant pour une licence professionnelle (voir l'article 7 de l'arrêté du 17 novembre 1999). En initiale, le projet est un travail de groupe de 150 heures. Dans les deux cas, le projet aboutit à une étude, à une analyse ou à une réalisation en collaboration avec la branche, contribuant ainsi de manière positive et concrète à l'aspect professionnalisant de la formation. Le stage de 560 heures (16 semaines en initiale) donne lieu à un rapport et à une soutenance comme le projet, et le maître de stage participe à la notation de la soutenance de stage avec deux enseignants dont le tuteur. La formation bénéficie de l'appui de nombreuses entreprises dans la région, avec une offre corollaire en matière de stages.</p>
Place de l'international
<p>Cette licence professionnelle accueille quelques étudiants étrangers en provenance des pays limitrophes sur le site de Sarreguemines, et via les programmes Erasmus (<i>European Region Action Scheme for the Mobility of University Students</i>) et Études en France. Il y a la possibilité de faire un stage ou un projet à l'étranger en initiale, avec une bourse de mobilité, mais le dispositif est peu exploité avec seulement 13 % des effectifs du groupe en formation initiale à Sarreguemines (un groupe de 22 étudiants) qui étaient concernés en 2015. L'anglais ou l'allemand sont enseignés dans le tronc commun ou de base, mais pourraient se situer plutôt dans la spécialité. L'anglais est préconisé, mais pas obligatoire, ce qui pourrait contribuer à limiter le rayonnement national de la licence professionnelle. Le volume horaire de 40 heures s'applique à Sarreguemines et à Metz, mais les documents annexes dans le dossier d'autoévaluation n'indiquent que 20 heures de cours de langue dans le parcours ferroviaire, avec l'anglais enseigné par un lecteur. Il n'est pas possible de faire de l'alternance à l'étranger, mais l'allemand est proposé en option aux deux groupes. Le rapport ne donne ni d'indication de la répartition des deux langues dans les groupes des trois parcours, ni de celle des 30 % qui optent pour une certification dans une des deux langues. Pour ceux qui n'utilisent pas l'allemand pour un stage, ce qui est obligatoirement le cas des alternants, il peut servir à intégrer une entreprise étrangère par la suite, même implantée en France. La dimension internationale historique de cette licence professionnelle est toujours présente et contribue à l'ancrer dans la dynamique de cette région transfrontalière, mais elle comporte toutefois quelques incohérences et inégalités entre les parcours.</p>
Recrutement, passerelles et dispositifs d'aide à la réussite
<p>Cette licence professionnelle recrute trois populations distinctes. A Nancy, les candidats sont sélectionnés par la SNCF dans le cadre du contrat d'apprentissage et dans l'optique d'une éventuelle embauche par la suite. A Metz, il s'agit d'étudiants ayant des prérequis scientifiques, et à Sarreguemines la formation est ouverte à tout type de bac+2. Le recrutement se fait sur dossier et entretien dans un processus standard. Sarreguemines a également accueilli des employés en formation continue dont quatre en VAE en 2014. Si les étudiants avec un BTS ou un DUT sont bien représentés à Sarreguemines, il n'y en a aucun issus de deuxième année de licence générale entre 2009 et 2014 (année qui comprend aussi les effectifs du site de Nancy). On ne dispose ni d'informations sur les types de DUT ou de BTS concernés, ni sur les origines géographiques des inscrits. Les critères de recrutement dans les trois parcours ne sont pas explicités, et le nombre de dossiers, d'entretiens et parfois d'inscrits n'est pas renseigné. A part la mise à niveau dans les enseignements du tronc commun et du tronc de base, il n'est pas possible de constater la présence de dispositifs d'aide à la réussite.</p>
Modalités d'enseignement et place du numérique
<p>Le dossier évoque quelques innovations dans la pédagogie comme la gestion de projet encadré et des exercices d'auto-évaluation par les étudiants par exemple, mais ne donne pas de détails sur la place du numérique.</p>
Evaluation des étudiants
<p>L'auto-évaluation indique l'évaluation par contrôle continu conformément au règlement de 1999 par rapport aux coefficients par matière, mais certains modules sont encore évalués sur la base d'une seule note.</p>
Suivi de l'acquisition de compétences
<p>Il n'y a pas d'éléments permettant de renseigner cet aspect de la formation.</p>

Suivi des diplômés

Le suivi des diplômés est assuré par l'Observatoire de la Vie Universitaire de l'Université de Lorraine, et le secrétariat des licences professionnelles entre en contact ponctuellement avec certains anciens étudiants. Les chiffres sur le suivi des diplômés dans l'enquête ne concernent que la formation à Sarreguemines et les retours varient entre 74 % et 89 % à six mois de l'obtention du diplôme. Les informations fournies sont succinctes et on ne dispose pas encore de données sur les nouveaux parcours.

Conseil de perfectionnement et procédures d'autoévaluation

Le conseil de perfectionnement se réunit une fois par an et plus souvent dans le cadre de l'auto-évaluation. On y retrouve des membres de l'équipe pédagogique, dont deux professionnels et deux anciens étudiants. Le directeur de l'IUT est invité à y assister. Le conseil discute de tous les aspects de l'organisation de la formation, et se prononce sur d'éventuelles évolutions. Le dispositif est conforme à l'organisation d'une licence professionnelle, mais l'on ne dispose pas des comptes-rendus du conseil permettant d'évaluer le processus d'auto-évaluation et de quantifier le taux de participation des équipes des deux nouveaux parcours.

Conclusion de l'évaluation

Points forts :

- Bonne adéquation entre la formation et son environnement économique et industriel.
- Évolution dynamique sur trois parcours.
- Ouverture à l'international.

Points faibles :

- Manque ou incohérence de certaines informations dans le dossier d'autoévaluation (origine des inscrits et type de diplômes, suivi des diplômés, composition de l'équipe de formation et le volume horaire attribué, choix des étudiants en langue étrangère, nombre d'inscrits dans les nouveaux parcours, compte-rendu du conseil de perfectionnement)
- Pas d'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication.
- Cohérence et cohésion des trois parcours insuffisamment détaillées, avec des inégalités.
- Volume horaire du projet tutoré insuffisant dans le parcours ferroviaire.

Avis global et recommandations :

Cette licence professionnelle a su s'adapter en proposant de nouveaux parcours en phase avec les attentes d'un marché porteur en termes d'emplois, et réussit à accueillir un public diversifié. Cependant, les caractéristiques des trois parcours, leur intégration dans la formation, ainsi que la cohérence de l'ensemble mériteraient d'être plus clairement examinées et exposées. Par ailleurs, le rôle de responsable de deux licences professionnelles (*Logistique globale et éco-responsabilité* et *Qualité, sécurité, environnement*) assumé par le professeur associé dans un contexte de complexification des enseignements sur les trois sites, avec parfois de fortes disparités entre eux, devrait mener à une réflexion par le conseil de perfectionnement sur la maintenance d'une gestion efficace et appropriée capable de suivre les futures évolutions de cette formation.

Observations de l'établissement

OBSERVATIONS RAPPORT HCERES

PLACE DES PROJETS ET DES STAGES :

Les 100 heures de projet tuteuré ne concernent que le parcours Transport Ferroviaire. Pour la nouvelle maquette, ce parcours se transforme en licence mention « Logistique et Transports Internationaux » – parcours type « Transports Ferroviaires », et intègrera un projet tuteuré de 147 h, mais ne sera plus porté par l'IUT de Moselle-Est mais par l'IUT Nancy-Charlemagne.

MODALITES D'ENSEIGNEMENT ET PLACE DU NUMERIQUE :

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont bien présentes, en particulier au niveau des UE dites de spécialité :

- Parcours transport ferroviaire : simulateurs de postes d'aiguillage, simulateurs de liaisons ferroviaires, simulateurs d'incidents, etc
- Parcours COSLI : programme informatique de simulation en recherche opérationnelle, logiciels de planification et d'ordonnancement, simulations d'optimisation des séries de lancement ...
- Parcours LGER : logiciels WMS EASY de MECALUX, outils de simulation des coûts logistiques, ...

auxquelles s'ajoutent les cours dispensés en langues étrangères et en TIC au sein de l'UE Communication et Expression.

RECRUTEMENT

Le rapport mentionne : « aucun recrutement de L2 entre 2009 et 2014 ».

Cette licence professionnelle a accueilli des étudiants déjà diplômés en L3 ou des étudiants ayant suivi une troisième année de licence générale sans obtenir le diplôme.

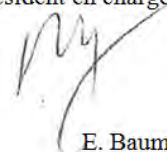
POINTS FAIBLES - MANQUE DE COHERENCE DES TROIS PARCOURS :

Deux parcours ont été créés récemment, dont un en partenariat avec la SNCF et avec l'obligation de valider des exigences de matières et de compétences qui ont eu pour conséquence des adaptations réalisables mais pas forcément en cohérence.

C'est pour cette raison que le parcours COSLI se voit positionné dans le même volume horaire que le parcours LGER, avec seulement une UE qui diffère et pour un volume de 85 h.

Compte-tenu des trop importantes différences liées au métier du transport ferroviaire, ce parcours ne dépendra plus de la future licence Logistique Globale et Pilotage des Flux mais devient une licence Logistique et Transports Internationaux – parcours type Transport Ferroviaire et sera porté par l'IUT de Nancy-Charlemagne.

Le Vice-Président en charge de la Formation



E. Baumgartner