

**LA RECHERCHE ET LA FORMATION  
DANS LE DOMAINE DES DEPLACEMENTS NON MOTORISES**

LETTRE DE COMMANDE N°01 MT 35  
DRAST – MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
PREDIT 1996 – 2000

Rapport final

**Juillet 2002**

**A  
FORTIORI  
Formation – Recherche – Intervention**

## LA RECHERCHE ET LA FORMATION DANS LE DOMAINE DES DEPLACEMENTS NON MOTORISES

**Nom de l'équipe :** A Fortiori

**Responsables scientifiques :** Michel Gilbert, Anne Faure

**Mots clés :** déplacements non motorisés, marche à pieds, vélo, enseignement, recherche, espace public

### Problématique

Mal connus des chercheurs, absents des cursus de formation, les modes doux sont au cœur d'une autre approche de la mobilité urbaine: plus durable, plus équitable et mieux à même de maintenir le lien social et de répondre aux aspirations de sociabilité et de qualité de vie des citoyens.

Le Comité interministériel de suivi vélo, conscient de l'impasse du modèle actuel, fondé essentiellement sur l'automobile et soucieux de promouvoir une autre mobilité compatible avec les principes du développement durable propose, afin d'éclairer sa réflexion, la réalisation d'un diagnostic du système de recherche et de formation dans le domaine des déplacements non motorisés.

### Méthodologie

Après avoir recensé les acteurs et les organismes de recherche et de formation, nous avons effectué une recherche par mots clés dans les programmes et une série d'entretiens auprès des responsables, ce qui nous a permis d'établir un bilan de l'existant, de repérer les ressources et les manques et d'identifier certains freins et obstacles à une meilleure prise en compte des modes non motorisés.

### Résultats

**Recherche :** La faiblesse de la commande institutionnelle et l'absence d'une structure de lobbying efficace sont des freins au développement de la recherche sur le thème qui reste, pour l'essentiel, générée au sein du groupe thématique « déplacements non motorisés » du PREDIT, qui a permis de faire émerger des équipes de chercheurs (moins dans les structures institutionnelles où ce thème est généralement peu valorisé qu'au sein des bureaux d'études en quête de visibilité)

**Formation :** Quasiment absent des programmes dans les écoles d'architecture, le thème des déplacements non motorisés est très peu abordé dans la formation initiale, malgré l'intérêt de la population étudiante pour la problématique du vélo et du roller (mémoires, thèses..)

La valorisation insuffisante des travaux de recherche, le manque d'intérêt pour ce thème des directions et des enseignants, la lourdeur dans l'évolution des programmes sont quelques uns des freins identifiés.

Ce thème est mieux traité par la formation permanente, mais dans des modules de courte durée centrés sur des approches pratiques concernant la conception de l'espace public, les comportements des piétons et des cyclistes, les problématiques techniques et réglementaires. Cependant, sous l'impulsion de textes de loi récents (SRU) et de la mise en chantier des plans de déplacement urbains et des plans de déplacement d'entreprise, la formation permanente s'élargit à des préoccupations plus diversifiées.

#### **Quelques recommandations :**

- Développer la commande institutionnelle de recherche sur le thème (PREDIT 3,...)
- Travailler à la constitution d'un corpus : s'appuyer sur les thèses en cours, en faire le recensement et établir des contacts avec les enseignants habilités à suivre les thèses ;
- Dynamiser le milieu associatif, susciter de nouvelles initiatives, en particulier concernant la marche à pied, pour que les attentes des diverses populations soient mieux formulées et remontent vers les chercheurs ;
- Développer le nombre et la qualité des publications, des articles de presse, des revues spécialisée et définir les vecteurs permettant de les diffuser largement, en lien avec le milieu associatif, notamment en direction des enseignants, chercheurs et décideurs locaux ;
- Elaborer un argumentaire permettant de sensibiliser les responsables d'enseignements à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés, notamment en s'appuyant sur le nouveau cadre réglementaire.
- Susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires.

**LA RECHERCHE ET LA FORMATION  
DANS LE DOMAINE DES DEPLACEMENTS NON MOTORISES**

LETTRE DE COMMANDE N°01 MT 35  
DRAST – MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
PREDIT 1996 – 2000

**Juillet 2002**

**A**  
**FORTIORI**  
**Formation – Recherche – Intervention**

Afin d'éclairer la réflexion sur les modes de déplacements non motorisés et de formuler des propositions d'amélioration, un diagnostic de l'état de l'art dans ce domaine a été réalisé à travers une analyse de contenu par mots clés dans les programmes de formation et de recherche, puis par une série d'entretiens semi-directifs auprès de leurs responsables. Les résultats montrent que le thème des déplacements non motorisés est très peu pris en compte dans l'enseignement comme dans la recherche mais une évolution positive semble se dessiner. Les principales recommandations pour soutenir cette tendance touchent à la production de recherches, à l'offre en formations et l'incitation à la commande en recherches et en formations. Elles concernent aussi la visibilité des recherches menées et la légitimité scientifique, idéologique et pédagogique de la thématique des déplacements non-motorisés.

**Mots clés :** *déplacements non motorisés, marche à pieds, vélo, enseignement, recherche, espace public*

<b>I. RECENSEMENT DES ACTEURS ET DES ORGANISMES DE FORMATION</b>	<b>p. 2</b>
<hr/>	
1- La constitution d'un inventaire préalable	p. 2
2- Méthode de sélection	p. 3
3- Analyse des résultats	p. 5
4- A propos des premiers constats	p. 9
<b>II. LA PRODUCTION DE RECHERCHE</b>	<b>p. 11</b>
<hr/>	
1- L'éclairage du PREDIT	p. 11
2- Un parent pauvre ?	p. 13
3- De nouvelles entrées	p. 13
4- Des études à portée générale	p. 14
<b>III. LES ENTRETIENS RÉALISÉS</b>	<b>p. 15</b>
<hr/>	
1- Un contexte en évolution	p. 15
2- Analyse approfondie des entretiens	p. 16
<b>IV. QUELQUES ELEMENTS DE BILAN</b>	<b>p. 22</b>
<hr/>	
1- Les perspectives à développer	p. 22
2- Quelques axes de travail	p. 23
3- Recommandations	p. 24
<b>ANNEXES</b>	<b>p. 26</b>
<hr/>	

Depuis les années 50, les déplacements quotidiens dans les villes françaises ont été marqués par la croissance considérable du trafic automobile. Cette évolution a favorisé une dispersion spatiale de l'habitat et des activités. En effet l'espace, tant urbain que rural, a été profondément remodelé par des infrastructures, toujours plus nombreuses, destinées à faciliter l'écoulement des flux de trafic motorisé.

Le développement de la périurbanisation et la prépondérance de l'automobile dans les déplacements urbains ont généré de multiples problèmes sociaux ainsi que de graves nuisances qui conduisent les responsables politiques à tenter de réduire par divers moyens le nombre de déplacements automobiles, sans beaucoup de succès jusqu'à présent.

Les acteurs politiques et économiques, imprégnés de l'idéologie du progrès, ont longtemps considéré que la croissance du trafic était un bon indicateur de développement. Le culte de l'automobile, « instrument de liberté », inspirait les réflexions dans le domaine de l'urbanisme et des transports.

Dans le débat sur la mobilité urbaine, l'apport des modes non motorisés, c'est-à-dire les modes de proximité : marche à pied, vélo, ... a été négligé. Pourtant, ces modes constituent une part essentielle, bien que méconnue, de la chaîne « écomobile », dont les transports publics sont l'autre élément.

Mal connus des chercheurs, absents des cursus de formation, les modes doux sont au cœur d'une autre approche de la mobilité urbaine : plus durable, plus équitable et mieux à même de maintenir le lien social et de répondre aux aspirations de sociabilité et de qualité de vie des citoyens.

Les objectifs de la mission consistent à établir un bilan de l'existant en matière de recherche et de formation - initiale et continue - dans le domaine des déplacements non motorisés (marche à pied, vélo, rollers, ...) et à formuler des propositions d'amélioration.

La mission s'est déroulée en deux phases :

- Repérage des enseignements et des foyers de recherches sur la thématique des modes non motorisés,
- Entretiens permettent de préciser les informations recueillies dans la première phase.

## I. RECENSEMENT DES ACTEURS ET DES ORGANISMES DE FORMATION

### 1- La constitution d'un inventaire préalable

La première phase de l'étude a consisté à faire le recensement des organismes de formation, puis une recherche par mots clés dans les programmes d'enseignement afin de vérifier la place faite aux déplacements non motorisés.

Cette première phase nous a permis d'esquisser les lacunes et d'identifier certains potentiels, tout en restant attentifs au fait que les informations revêtent un degré relativement élevé d'incertitude. En effet, les informations obtenues ne permettent pas de connaître la réalité des contenus et l'ensemble des formations recensées n'est pas exhaustif.

L'intérêt s'est porté sur les **formations initiales** (généralement universitaires), les **formations permanentes** (dédiées à des professionnels et de durée très variable). Nous avons également distingué les enseignements dispensés dans le cadre universitaire et dont le descriptif annonçait qu'elles étaient ouvertes aux professionnels que nous avons nommés **formations continues**.

Un premier inventaire des formations a été réalisé à partir des brochures du Centre d'Information et de Documentation de la Jeunesse (C.I.D.J.) et d'Internet. Le recueil de l'information concernant les enseignements répertoriés a été effectué à partir des programmes pour l'année scolaire 2000-2001 ou l'année scolaire 2001-2002.

Un premier corpus a été construit à partir de formations initiales en urbanisme et en aménagement (universitaires de 1<sup>er</sup>, 2<sup>nd</sup> et 3<sup>ème</sup> cycle). Toutefois, la sélection a été étendue aux formations (en grande majorité initiales) dans les domaines suivants :

- formations universitaires et relevant du Ministère de l'Education Nationale :
  - transport,
  - environnement,
  - géographie,
  - sécurité (routière et urbaine),
- formations sous la tutelle du ministère de la Culture :
  - architecture,
  - paysage.

Afin de former un corpus de formations permanentes, les principaux organismes dispensant ce type d'enseignement qui ont été retenus sont :

- le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (C.N.F.P.T), chargé de former les agents territoriaux,
- l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (E.N.T.P.E), école d'ingénieurs qui dépend du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement. Elle forme aussi bien des spécialistes que des généralistes dans tous les domaines de l'aménagement de l'espace,
- et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (E.N.P.C). Cette école a pour mission la formation initiale et continue d'ingénieurs possédant des compétences scientifiques, techniques et générales de haut niveau.

L'analyse des formations de ces trois organismes, uniquement destinées à des professionnels, a été effectuée à partir du catalogue national des stages de formations 2001. Les formations internes au Ministère de l'Équipement n'ont pas été étudiées ici. Pour l'ensemble des formations, nous avons retenu dans l'inventaire uniquement les enseignements dont l'intitulé et le descriptif semblaient a priori indiquer qu'ils traitaient de l'objet d'étude.

## 2- Méthode de sélection

### *La sélection des formations à partir de mots clés*

Dans un second temps et dans le but de repérer les formations susceptibles de toucher aux déplacements non motorisés, une recherche par mots clés a été menée sur la base de l'inventaire constitué. Ces mots clés doivent apparaître dans le programme des formations pour que celles-ci soient retenues.

Deux types de mots clés ont été distingués:

- les mots clés que nous avons qualifiés de “ *primaires* ” : ces mots clés sont en rapport direct avec l'objet d'étude (piétons, cyclistes, modes alternatifs de déplacements, etc.).
- les mots clés que nous avons qualifiés de “ *secondaires* ” : ce sont des mots clés plus généraux que les mots clés “ primaires ” (espaces publics, urbanisme et sécurité, etc.).

Le répertoire que nous avons constitué et sur lequel nous nous sommes basé pour l'analyse ne renferme que des formations dont la présentation comprend des mots clés, primaires ou secondaires.

### *Le degré d'incertitude des contenus*

Afin d'établir un corpus d'organismes de formation pertinent et en rapport avec le sujet étudié, nous avons effectué un second tri selon le degré d'incertitude des contenus. Dans un premier temps, deux catégories ont été définies:

- Les formations considérées comme traitant de ce thème de façon certaine sont celles dont les contenus comportent des mots clés “ primaires ”. Certaines formations n'ayant que des mots clés “ secondaires ” ont été malgré tout retenues sous cette catégorie car les responsables de modules étaient susceptibles d'aborder ce thème au cours de leurs enseignements.
- Les formations dont le descriptif comprend des mots clés “ secondaires ” mais dans un contexte sans rapport avec les modes de déplacements doux.

Pour la majorité des formations, il a été impossible de se prononcer clairement. C'est pourquoi, dans un second temps, trois autres catégories ont été créées:

- Une première catégorie où figurent les formations dont les mots clés “ secondaires ” (de première catégorie et en grand nombre) et leur contexte sémantique nous font penser qu'il y a de fortes chances pour qu'elles abordent la thématique des non-motorisés. Cependant, aucun élément nous permettant de trancher n'apparaît dans les documents.



- Une seconde catégorie où les mots clés “ secondaires ” trouvés sont de second ordre et où le contexte sémantique confirme cette faible probabilité. Malgré cela, les brochures ne nous renseignent pas suffisamment pour éliminer ces formations.
- Une troisième catégorie où figurent les formations pour lesquelles il est vraiment difficile de se prononcer car le sens du contexte dans lequel se trouvent les mots clés ne nous renseigne pas du tout.

### *Les difficultés de la démarche*

La consultation d'Internet a permis d'accéder aux sites des universités et des écoles et d'obtenir ainsi la liste de l'ensemble des formations. Cependant, les informations concernant chaque formation sont, dans la majorité des cas, très succinctes. Dans le contenu d'un certain nombre de formations apparaissent des mots clés “ secondaires ”. Mais dans la mesure où les descriptifs ne sont pas suffisamment précis, il est difficile de savoir si derrière ces mots clés se cachent bien un enseignement sur les modes de déplacements.

Même lorsque les contenus sont davantage développés, une certaine ambiguïté du contexte sémantique des mots clés secondaires empêche souvent d'affirmer que les formations abordent ou n'abordent pas l'objet d'étude. Il a donc fallu, la plupart du temps, contacter directement le secrétariat des universités et des écoles d'architecture et de paysage pour obtenir un programme plus détaillé de leurs formations, qui n'était pas toujours disponible.

De plus, les documents ne mentionnent pas toujours la durée des modules au sein des unités d'enseignement. Il est donc difficile de savoir si tous les modules ont le même poids horaire. De même, la comparaison des temps d'enseignement des formations entre elles est impossible.

### 3- Analyse des résultats

Les formations sélectionnées abordent ou sont susceptibles d'aborder le thème des modes non motorisés.

#### *Les formations initiales des universités, des écoles d'architecture et de paysage<sup>1</sup>*

44 formations de ce type ont été recensées. Toutes les formations sont de second ou de troisième cycle avec une majorité de troisième cycle. Sur 44 formations, 6 seulement traitent de l'objet d'étude de manière certaine. Pour 7 formations, il est clair que le contenu ne comprend pas les déplacements non motorisés. Dans 11 cas, il est possible que la thématique soit enseignée, et dans 20 autres cas ceci est peu probable ou il est difficile de le savoir.

Pour les formations qui de manière certaine traitent des déplacements non motorisés, le sujet est en fait abordé dans un quart, au maximum, des cours. Cinq sur les six formations de ce type sont de troisième cycle.

Dans la grande majorité des cas, le thème des mots clés "primaires" mentionné dans les brochures est celui de la marche à pied. Il semble que la sur-représentation apparente des thèmes liés à la marche à pied provient du choix de mots clés tels que « zone piétonne » ou « voie piétonne » qui signifient fréquemment, dans la conception architecturale ou paysagère, « espaces publics centraux ».

Aucun mot clé propre au vélo n'a été repéré dans les brochures.

#### *Les six formations recensées :*

- *DESS « urbanisme et aménagement » - Paris VIII,*
- *DESS « urbanisme et gestion des villes » - Paris XII,*
- *DEA « géographie physique, humaine, aménagement et urbanisme » - Université de Provence,*
- *DEA « mutations urbaines et gouvernance territoriale » - Ecole doctorale de Marne la Vallée,*
- *DEA « l'urbanisme et ses territoires » - Paris XII,*
- *Maîtrise de sciences et techniques - Institut de Géoarchitecture de l'Université de Bretagne occidentale.*

#### *Les formations continues de l'E.N.T.P.E, du C.N.F.P.T et de l'E.N.P.C.*

Sur les 31 formations qui forment ce corpus, il est sûr que 14 formations touchent aux modes doux. Ce sont pour l'essentiel des formations du C.N.F.P.T. Il est difficile de le savoir pour plus d'un tiers des formations retenues.

La moitié des formations du C.N.F.P.T comportent des mots clés "primaires", de même que les formations de l'E.N.T.P.E. Pour plus d'un tiers des formations de l'E.N.P.C sélectionnées, un mot clé "primaire" est mentionné.

---

<sup>1</sup> il faut également y inclure une formation initiale de l'E.N.T.P.E qui prépare à un mastère

Presque trois quarts des formations traitant de l'objet d'étude sont des formations dont les domaines d'activités consacrent au moins un quart de leurs enseignements à ce thème : 22 % des formations en parlent dans 50 % de leurs enseignements.

Le poids de l'enseignement correspond ici au nombre de formations retenues par rapport à l'ensemble des formations du domaine d'activités de l'établissement (en nombre d'intitulés de cours). Notons, cette fois encore, que la durée de chaque formation n'est pas toujours connue. Il n'est donc pas possible de savoir si toutes les formations d'un domaine d'activités ont le même poids horaire.

Les thèmes abordés, repérés par les mots clés " primaires ", relèvent de la marche à pied, pour la moitié environ des cas, de la pratique cycliste pour l'autre moitié. La pratique du roller n'est jamais évoquée.

*A titre d'exemple, les formations du CNFPT retenues sont les suivantes :*

- *aménagement de la voirie,*
- *aménagement des carrefours,*
- *constitution et structures de chaussées,*
- *équipements de la voirie,*
- *intermodalité,*
- *organisation des déplacements et partage de la voirie,*
- *regard des sciences humaines et sociales sur les déplacements urbains,*
- *maîtrise de la circulation automobile en milieu urbain.*

Rappelons encore que la recherche par mots clés, qui a permis de réaliser ce premier classement malgré une information très abondante, ne préjuge pas de la réalité des contenus des interventions. D'une part, certains enseignements peuvent comporter des éléments de sensibilisation qui n'apparaissent pas, surtout si le thème n'est pas considéré comme porteur par l'administration. D'autre part, cette méthode ne permet pas d'apprécier les lacunes en matière de méthode, en particulier concernant la pratique piétonne. Ces lacunes sont souvent relevées par les professionnels rencontrés dans d'autres cadres de recherche.

Dans la majorité des cas, enfin, nous ne sommes pas en mesure d'affirmer que les formations traitent ou ne traitent pas du thème des modes doux : il est donc nécessaire de rencontrer des responsables d'enseignements pour mieux comprendre l'importance donnée au thème dans les formations.

A partir de l'inventaire des formations traitant, ou pouvant traiter, des modes de déplacements non motorisés, on peut conclure que :

- dans la majorité des cas, les informations ne sont pas assez explicites et ne permettent pas d'affirmer de façon sûre que la formation aborde ou n'aborde pas le thème,
- il semble exister actuellement très peu de formations en France abordant le thème,
- les formations permanentes qui y touchent sont plus nombreuses que les formations initiales ou continues (aménagées pour les professionnels).

## *Analyse par filières*

Le recensement des enseignements existants sur le thème des déplacements non motorisés avait, dans un premier temps, été réalisé sur la base des documents de communication diffusés par les établissements au public étudiant. Dans de nombreux cas, peu de précisions étaient données sur le contenu des modules de formation. De plus, la formulation, parfois abstraite, des intitulés ne permettait pas d'affirmer que la thématique était réellement abordée. Les entretiens ont permis de mieux cerner la sensibilité des responsables des formations et les mécanismes de programmation des enseignements dispensés.

Dans certains cas, les entretiens ont confirmé que certains cycles, en particulier en urbanisme, comportaient une sensibilisation ou même une initiation aux déplacements et à des thèmes connexes, alors que les documents de communication n'en faisaient pas mention. On peut en déduire deux sortes de conclusion : d'une part, le véritable contenu des cours est fonction des compétences et des représentations propres à l'enseignant ; d'autre part, la thématique est jugée peu valorisante.

### - Les instituts d'urbanisme

Ces formations font rarement l'objet d'un cursus complet et sont généralement dispensées en 3<sup>e</sup> cycle (DEA – DESS). Leur objet, champ disciplinaire très vaste, implique la confrontation d'approches très diverses dans un temps très court. Conscients de la quasi-impossibilité de traiter l'ensemble des matières en une année universitaire, certains établissements ont porté à deux ans la durée du DESS de façon à y introduire un atelier (sur une commande réelle) et un stage de trois mois.

Malgré ce dispositif, il est fréquent que certaines thématiques ne soient pas ou peu traitées : les différents instituts sont orientés sur des métiers divers. Dans de nombreux cas, les déplacements sont abordés à l'occasion de la partie pratique de l'enseignement (atelier, stage ou travaux individuels) et sous une forme qui varie en fonction du problème à traiter en atelier. De plus, le fonctionnement universitaire donne une part importante à l'enseignement concernant la discipline de l'unité d'où l'institut est issu (géographie, sciences politiques...), alors que les heures complémentaires, qui pourraient compenser la prédominance disciplinaire, sont peu nombreuses et mal rémunérées.

### - Les enseignements concernant les transports

Les écoles et modules universitaires concernant les transports, qui relèvent souvent d'unités de logistique, sont dirigés vers le transport de marchandises et les transports internationaux. Le thème des déplacements non motorisés n'est pas abordé. Le DESS de « Sécurité des transports » de Saint-Quentin-en-Yvelines, fait toutefois exception à la règle en traitant la thématique du réaménagement, à des fins de sécurité, de l'espace public urbain.

### - Les autres formations universitaires

Le thème des déplacements non motorisés, qui est rarement abordé, peut émerger si la recherche s'y intéresse à travers les nouvelles entrées citées plus haut. Les écoles doctorales qui se mettent en place devraient permettre un brassage interdisciplinaire. Ce nouveau dispositif est favorable aux approches transversales qui sont nécessaires à l'enseignement de la thématique. La réorganisation des enseignements n'est pas encore effective dans tous les sites universitaires.

#### - Les écoles d'architecture

Le rapport Frémont qui a servi de base aux dernières réformes de l'enseignement de l'architecture, met l'accent sur le projet urbain. Cette réorientation pousse à revoir les programmes pour les alléger et les recentrer. Le projet urbain est une échelle spatiale favorable à la prise en compte des déplacements. Cependant, il semble que peu d'enseignants, en grande majorité architectes de formation, soient sensibilisés à la problématique des déplacements.

L'introduction de la thématique dans la formation est fonction de la personnalité des enseignants et de leur parcours professionnel, pour ceux qui n'enseignent pas à plein temps (ce qui semble de plus en plus fréquent). L'enseignement du projet urbain, qui n'est abordé qu'en fin de cursus, implique une approche transversale difficile à mettre en place et qui demande beaucoup de temps. Par ailleurs, il semble qu'il existe peu de spécialistes qui aient la culture nécessaire pour organiser le lien entre architecture et déplacements.

Enfin, selon un enseignant nantais qui le regrette, lorsqu'il y a conflit entre théoriciens et praticiens au sein d'une équipe enseignante, ce sont toujours, les tenants de la théorie qui l'emportent. La thématique des déplacements est, dans ce cas, victime de son statut de matière appliquée. On peut aussi se demander si la querelle historique entre architectes et ingénieurs n'entretient pas la difficulté à introduire une sensibilisation à la thématique des déplacements dans une grande partie des écoles d'architecture.

#### - Les écoles du paysage

Les deux principaux établissements d'enseignement (Versailles et Bordeaux) donnent une place importante à l'urbanisme et à l'aménagement. L'École Nationale Supérieure du Paysage et de la Nature de Blois avait été retirée de l'échantillon à tort. Les informations téléphoniques qui nous sont parvenues montrent que, comme dans les autres écoles du paysage, la formation à l'urbanisme y est très présente, généralement sous la forme d'ateliers où des projets à des échelles très diverses sont étudiés.

Dans ce cadre et en fonction des sites à aménager, le traitement de l'espace public est au centre des réflexions des étudiants sans, toutefois, qu'une formation spécifique aux déplacements en général et aux déplacements non motorisés en particulier soit dispensée. Là encore, le thème est abordé en fonction de la sensibilité et de l'expérience de l'enseignant qui encadre le cours.

#### - La formation permanente

Nous avons des informations précises sur ces enseignements. Les compléments obtenus confirment la prise en compte du thème et l'intérêt que lui portent les établissements. Il semble, en effet, que durant le prochain cycle les enseignements existants vont être renforcés et comporter de nouveaux modules : c'est le cas à l'E.N.P.C. en ce qui concerne le réaménagement de voirie mais aussi une journée sur le thème « comment passer aux modes alternatifs ? ».

Le développement de la thématique de l'étalement urbain est aussi programmé à l'E.N.P.C., mais dans le cadre d'un autre département, au sujet de la loi SRU, sans que le lien ne soit explicitement fait. Là encore, les approches disciplinaires sont difficiles à surmonter.

#### **4- A propos des premiers constats concernant l'enseignement**

Le nouveau cadre de l'urbanisme, qui met l'accent sur la protection des richesses naturelles, sur la limitation de la consommation de sol et sur la ville des courtes distances, donne aux déplacements non motorisés une actualité nouvelle. Toutefois, le lien entre développement durable, aménagement du territoire et pratique piétonne et cycliste se fait difficilement dans l'opinion. Le rôle des formations, initiales et continues, est central dans la reconnaissance des enjeux par les acteurs locaux, dans la communication qui peut se faire à travers l'expertise, dans la modification des comportements individuels.

Par ailleurs, parallèlement à l'explication des mécanismes qui permettent de maîtriser le développement urbain, la prise en compte des piétons, des cyclistes et des adeptes du roller, demande un savoir faire et des méthodes. Il y a donc plusieurs échelles territoriales pertinentes et plusieurs modes d'approche possibles.

Le thème des déplacements non motorisés semble très peu abordé par les formations initiales susceptibles de le traiter, qu'elles soient universitaires ou bien traitant d'architecture et de paysage. Les formations permanentes analysées abordent davantage cette thématique mais elles ne constituent pas de cycles longs et touchent un public plus spécifique que les formations initiales.

Il semble, à travers les intitulés des formations répertoriées, que les filières soient spécialisées : l'université dispense les enseignements théoriques et aborde, au niveau des principes, les problématiques d'aménagement du territoire et celles du développement durable. Les formations dites permanentes sont pragmatiques et diffusent les connaissances techniques nécessaires à la mise en œuvre. Il n'y a pas de lien entre les deux modes d'approche : il n'est pas sûr que les acteurs de l'aménagement soient formés à la démarche globale et interdisciplinaire, nécessaire à la réflexion sur les déplacements.

Une meilleure présence de cette thématique au cours des formations initiales permettrait de toucher des étudiants avant leur entrée dans la vie active, soit au moment où ils commencent à construire leur culture professionnelle. Pour ce public, l'acquisition de compétences techniques précises sur les déplacements non motorisés n'est sans doute pas encore nécessaire. Par contre, une sensibilisation à la problématique des déplacements piétons et cyclistes représente une opportunité d'approcher de façon différente les relations entre territoire et transports. En abordant les déplacements urbains dans leurs enseignements, les étudiants seraient aussi informés de la possibilité de se spécialiser dans cette thématique par la suite.

Les approches pratiques concernant la conception de l'espace public, les comportements des piétons et des cyclistes, les problématiques techniques et réglementaires font actuellement l'objet de quelques modules de formation permanente. Il semble que ces domaines soient peu enseignés dans la formation initiale des futurs praticiens que sont les architectes et les paysagistes, et que les compléments de formation ne leur soient pas accessibles.

L'offre en formation permanente, en effet, est chère et réservée aux salariés des collectivités publiques et des grandes entreprises. Une partie des praticiens en est exclue en raison des coûts de formation et de la faible disponibilité du personnel des petites structures privées, notamment, les architectes et les paysagistes, qui ont des responsabilités importantes dans le soutien aux modes non motorisés.

Les formations permanentes concernent des personnes déjà insérées dans la vie professionnelle. On peut faire l'hypothèse que ces professionnels choisissent de suivre la formation parce qu'ils sont déjà sensibles à la thématique des déplacements non motorisés. Ces personnels ont un accès difficile aux formations universitaires. En effet, les universités annoncent que la formation continue consiste à aménager les cursus pour les étudiants en situation professionnelle, c'est à dire, généralement, à allonger à deux ans la durée d'un DESS ou d'un DEA. Certains salariés, choisis sur dossier, ont accès à cette possibilité. Un seul établissement du corpus réuni propose une formation spécifique au public des professionnels.

Sous réserve d'un complément d'information à travers les entretiens avec des enseignants et des personnes chargées des programmes des différents établissements, on peut ajouter au constat du faible nombre de formations dispensées sur les déplacements non motorisés d'autres lacunes.

- Les formations sont spécialisées et dispensent un certain type de contenu à un seul type de public : l'université délivre aux urbanistes le message concernant la forme de la ville, la formation permanente complète les connaissances des techniciens territoriaux en matière d'ingénierie, les écoles d'architecture et de paysage enseignent la conception des espaces publics de représentation de la ville.
- La compréhension des mécanismes liant organisation de l'agglomération urbaine, forme architecturale et déplacements non motorisés semble abordée dans très peu de lieux de formation.
- La pratique de la ville, en particulier les relations dialectiques qui s'établissent entre transports collectifs/ stationnement/ pratique des modes doux, ne peuvent être évoquées dans la mesure où elles relèvent à la fois de l'ingénierie des transports, de l'étude des comportements et de l'aménagement de l'espace public en raison des cloisonnements observés.
- L'apport des sciences humaines, notamment la psychologie environnementale, semble rarement sollicité, plus rarement encore croisé avec les préoccupations techniques, alors que les chercheurs ont montré son rôle dans la conception des aménagements visant à concilier sécurité et qualité urbaine, dans la compréhension des mécanismes du report modal ...

Le rapport « Towards an Urban Renaissance », rédigé sous la direction de Richard Rogers par le Urban Task Force à la demande du gouvernement britannique, a réuni les contributions d'une cinquantaine de professionnels de haut niveau. Parmi les recommandations dans cet ouvrage, la réforme des formations initiales des urbanistes, des architectes et des aménageurs figure en bonne place. Le rapport propose aussi de réorganiser et de rendre obligatoire la formation permanente dans les mêmes domaines.

## II. LA PRODUCTION DE RECHERCHE

En matière de production de recherche sur la thématique des déplacements non motorisés, la tâche est à la fois simple, en raison de l'intérêt relatif suscité, et à la fois ardue, en fonction de la forte dispersion des chercheurs concernés. Cette production, de plus, est faiblement valorisée donc peu présente dans les vecteurs de communication disponibles.

Les laboratoires de recherche, en effet à l'inverse des établissements d'enseignement, ne cherchent pas à recruter largement mais cooptent des étudiants déjà repérés par des enseignants – chercheurs. Il y a donc peu de publicité faite aux contenus des thèses et des recherches en cours : le recensement n'a pu être réalisé de façon systématique. Toutefois, un début de réseau se met en place et permet d'esquisser une amorce de typologie.

Le thème des déplacements non motorisés peut être abordé à partir de nombreuses entrées : ingénierie (conception et gestion de la voirie), recherche architecturale (aménagement de l'espace public), psychologie (comportements des piétons et des cyclistes), sociologie (pratiques de l'espace, usage)...

Il peut aussi faire l'objet de travaux relevant de différents statuts : recherche théorique, recherche appliquée, études générales.

### 1- L'éclairage du PREDIT

Ce thème est à l'interface des différentes approches qu'on peut regrouper sous la dénomination générale de « sciences humaines appliquées aux transports ». A ce titre, les « Recherches stratégiques » du dernier PREDIT donnent un bon aperçu des travaux réalisés dans le domaine et des équipes qui s'y investissent.

Plusieurs groupes thématiques sont concernés : « Déplacements non motorisés » essentiellement, auquel il faut ajouter quelques recherches du groupe « Gestion des déplacements urbains », et des recherches relevant de thématiques connexes (péri urbanisation, dépendance automobile, stationnement...) dans divers groupes.

Depuis sa constitution en 1996, le groupe thématique « Déplacements non motorisés » (le groupe GT 17) a lancé une série de recherches. La trentaine de recherches retenues par le groupe se réfère aux sous-thèmes suivants :

- Connaissance de la mobilité non motorisée (pratiques et modes de vie),
- Analyse et enseignements à tirer des expériences étrangères,
- Les conditions d'un report modal et les effets des structures urbaines,
- Les conditions du développement des pratiques de déplacements non motorisés,
- Les effets des structures urbaines,
- Formes urbaines du futur et mobilité non motorisée.

A l'occasion du séminaire organisé le 15 décembre 2000 à Grenoble et destiné à faire le point sur l'avancement des recherches, le groupe thématique « Déplacements non motorisés » a diffusé un bilan qui a valeur de référence. Ce bilan contient un historique des travaux du groupe et développe les orientations retenues. On se réfèrera à ce document qui est la meilleure source disponible.

Le tableau ci-après donne un aperçu des principaux foyers de recherche fédérés par le groupe pour la période 1996/2000 et permet d'estimer à une soixantaine les chercheurs susceptibles de s'investir dans la thématique. Le regroupement ne fait pas état d'éventuelles thèses en cours dans les différents établissements cités, mais n'exclut pas que certains thésards aient pu être impliqués.



## Origine des propositions de recherche PREDIT concernant la thématique étudiée

(La présence d'un \* signifie que la proposition n'a pas été retenue.)

### Recherche institutionnelle : une vingtaine de chercheurs

CNRS/ARDU (E. Charmes)  
CNRS/Centre d'ethnologie FSE (C. Calogirou, M. Touché) \*  
CNRS/IFRESI (F. Héran)  
CNRS/Institut de Géographie (M. Mamoghli) \*  
CNRS/LTMU (S. Barles – A. Bourdin)  
EPFL (V. Kaufmann – C. Jemelin)  
INRETS (J.R. Carré – F. Papon)  
INRETS-LES (C. Germain) \*  
IUT Evry/Gretel (J.L. Zentelin) \*  
Université Aix-Marseille III, CIRTA-IAR (D. Pinson) \*  
Université Bordeaux / CRIAM \*  
Université libre de Bruxelles/CENOLI (J.L. Denubourg) \*  
Université Paris 12/ARAUC (A. Metton)  
Université P Sabatier Toulouse/LARAPS (E. Adamkiewicz)

### Bureaux d'études : une quarantaine de chercheurs

ADAVO Creil (C. Marion) \*  
ADETEC (B. Cordier)  
ADEUP'a de Brest (M. Wiel) progr. N°4  
Agence Urba Lyon (G. Biochot, C. Harzot) \*  
Altermodal (N. Mercat - B. Dahm)  
Application de Techniques Nouvelles (P Casanova) \*  
Arch'Urba (A. Faure)  
Assoc. 4D (L. Cormélieu)  
B. Vincent consultant  
Buhagiar Peggy \*  
Cabinet Orbanis (Y. Egal) \*  
C. Espinasse Consultante \*  
CODRA (G. Bauer) \*  
Confluence (L. Combet)  
CRIAM (J. Marieu) \*  
CRH-Cressac (A. Bres) \*  
EGIS \*  
Etudes et conseil (H. Ollivier)  
Fubicy (B. Renou)  
ISIS/groupe EGIS (L. Clement) \*  
J.M. Beauvais consultants  
Laboratoire Thema (T. Brossard) \*  
LESCOT \*  
Marc Gilles et associés \*  
M.Mamoghli  
Metron (M. Schupisser) \*  
Métropolis-AJ Consultant (A. Julien)  
Observatoire social de Lyon (C. Harzo) \*  
Sodeteg (C. Babre) \*  
SOFRES (B. Monjaret)  
Space Syntax Laboratory (A. Chiaradia \*, W.R.G. Hillier)  
Targeting (M. de Jerphanion) \*  
The MVA consultancy (M. Clarke) \*  
Veres Consultants (C. Delesalle, D. Poggi) \*

Mis en forme : Anglais  
Royaume-Uni

Mis en forme : Anglais  
Royaume-Uni

On peut faire ressortir quelques constats des propositions de recherche adressées au PREDIT :

- D'une part, plusieurs équipes ont en charge différentes recherches, dans le même groupe ou dans des groupes différents. Le nombre des équipes est donc faible.
- D'autre part, il semble que les structures non-institutionnelles soient plus attirées par la thématique des déplacements non motorisés que les laboratoires affiliés au CNRS.
- Plus généralement, la part des recherches sur le thème est extrêmement réduite par rapport à l'ensemble de la production suscitée par le PREDIT.

## **2- Un parent pauvre ?**

On peut avancer que les déplacements non motorisés relèvent de la recherche appliquée, catégorie de recherche qui a longtemps été considérée en France comme un art mineur. La recherche sur les transports est essentiellement tournée vers le développement des techniques et le soutien à l'industrie. La recherche en transports accorde une part marginale au thème, à l'exception de quelques travaux de l'INRETS qui portent notamment sur les questions de sécurité.

La recherche architecturale et en sciences humaines a généralement des visées théoriques et les institutions valorisent peu la recherche appliquée. Il semble donc que c'est le statut de la thématique qui soit le premier obstacle à un investissement de recherche.

L'intérêt des chercheurs qui se situent dans des champs disciplinaires comme celui de la ville ou de l'environnement, se tourne au mieux vers la thématique générale des déplacements et souvent vers des thèmes connexes comme celui de l'étalement urbain.

Des écoles doctorales qui regroupent plusieurs filières disciplinaires se mettent en place : elles pourraient offrir un cadre à des travaux qui trouvaient difficilement des structures d'accueil par le passé en raison des cloisonnements disciplinaires. Il est cependant trop tôt pour mesurer l'impact de cette réorganisation sur la prise en compte des déplacements non motorisés.

## **3- De nouvelles entrées**

Enseignants et chercheurs relèvent souvent que, si la problématique des déplacements non motorisés n'est pas valorisée par l'institution, les étudiants et les thésards, au contraire, s'y intéressent. Il serait donc utile de recenser les sujets de thèse se rapportant à la thématique dans plusieurs établissements universitaires et grandes écoles.

Les informations obtenues à ce sujet laissent à penser que cette investigation peut être laborieuse et longue ; elle ne peut malheureusement être traitée dans le cadre de la présente recherche. Toutefois, les recherches Internet à propos des thèses (par mots clés : piéton, cycliste, marche à pied, vélo, déplacements doux, modes doux, non motorisés) font état de très peu de travaux réalisés. La plupart d'entre eux concernent les pays en développement.

Enfin, certains chercheurs abordent la thématique étudiée à travers d'autres entrées qui sont relativement nouvelles :

- celle du « partage de l'espace public », déjà mise en valeur par les PDU,
- celle de la « santé publique » qui est soutenue par l'OMS et qui se développe,
- celle de la « la ville durable » qui, depuis la promulgation de la loi SRU, donne à la réduction des déplacements automobiles un caractère d'obligation légale, et fait l'objet d'appels d'offres de recherche récents,
- celle du « projet urbain » qui reprend de l'acuité dans le même contexte réglementaire et qui repose les problématiques de mobilité/ polarité/ espace public...,
- celle du « temps de la ville » qui émerge seulement en France... (cf. séminaire du CERTU et quelques initiatives universitaires comme le séminaire organisé par le DESS d'urbanisme de Nantes)

#### **4- Des études de portée générale**

Divers établissements, qui n'ont pas un statut de centre de recherche stricto sensu mais qui remplissent un rôle analogue, réalisent des études généralisables ou des guides méthodologiques. A ce titre, les PDU ont suscité des réflexions qui ont été parfois formalisées et diffusées avec l'aide des réseaux des ministères de l'Équipement ou de l'Environnement.

Les travaux du CERTU, assimilables pour une grande partie à la recherche appliquée, font partie de cette catégorie. Ils débouchent sur des guides de recommandations, des ouvrages de vulgarisation et des réflexions prospectives.

Il faut aussi citer, dans ce domaine, les travaux des Agences d'Urbanisme, et en particulier ceux de l'IAURIF. Diffusées par la région IDF, les études de l'IAURIF constituent un cadre méthodologique très apprécié par les milieux professionnels franciliens.

### III. LES ENTRETIENS RÉALISÉS

La seconde phase de la recherche a consisté essentiellement à mener des entretiens dans un double but : d'une part, préciser l'information recueillie dans la première phase ; d'autre part, disposer d'éléments permettant de cerner le statut des déplacements non motorisés dans la recherche et l'enseignement.

Nous avons fait l'hypothèse que la faible représentation des enseignements concernant la thématique qui est l'objet de notre étude est liée à la modicité de la production de recherche sur le même thème. Dans cette mesure, les entretiens nécessaires à mieux comprendre les représentations des modes doux dans les milieux universitaires ont été pratiqués de préférence dans des établissements où enseignants et chercheurs étaient susceptibles d'être concernés par cette part des déplacements.

Une dizaine d'entretiens semi-directifs a été réalisée en face à face sur la base d'un schéma d'entretien (cf. annexes) concernant principalement :

- les caractéristiques organisationnelles de la structure d'accueil,
- les représentations liées aux déplacements non motorisés.

D'autres informations ont été recueillies à travers des conversations téléphoniques, plus informelles, qui ont touché une dizaine d'enseignants et chercheurs. On trouvera en annexe la liste des personnes contactées.

D'une façon générale, ces entretiens ont confirmé les constats qui ressortaient de la première phase d'études. Toutefois, les évolutions et les projets évoqués montrent que des ouvertures existent en fonction d'un contexte qui se transforme lentement.

#### 1- Un contexte en évolution

Les établissements qui constituent la cible principale de l'enquête, les instituts d'urbanisme, les écoles d'architecture et les laboratoires qui leur sont liés, sont concernés par des évolutions dont on peut rappeler quelques caractéristiques.

- Les écoles doctorales, qui comprennent des cycles d'aménagement et d'urbanisme, offriront bientôt un cadre plus favorable aux approches multidisciplinaires et transversales.
- La réforme récente de l'enseignement de l'architecture met le projet urbain au centre de l'apprentissage des dernières années d'études, ce qui représente un élargissement de la pratique architecturale à la problématique de la ville et de ses multiples composantes.
- Plus généralement, les nouvelles dispositions réglementaires, en particulier la « loi sur l'air » et la SRU, mettent l'accent sur les relations qui s'établissent entre déplacements et aménagement. Ce nouveau contexte peut représenter un facteur de renouvellement pour la programmation des enseignements et pour les orientations de recherche.

Il était donc opportun de chercher à comprendre si ces ouvertures sont susceptibles de contribuer à mettre l'accent sur les déplacements non motorisés.

## 2- Analyse approfondie des entretiens

### *Les représentations de la thématique*

- Une thématique qui ne fait pas sens

Nous avons perçu chez plusieurs répondants que la thématique « déplacements non motorisés » n'est pas conçue comme un tout, ne fait pas sens en tant que telle.

*« Ce n'est pas la bonne entrée. Il ne faut pas les séparer des déplacements motorisés. Je traiterais ce thème par le biais du partage de l'espace public... » (C. Pourchez)*

Pour Alain Marguerit, il importe que le processus de fabrication de l'espace urbain s'inscrive dans un projet qui *« affiche plutôt des intentions, sans figer les choses à travers une image trop précise »*.

En revanche, on associe souvent les déplacements non motorisés aux transports publics. En effet, la complémentarité entre transport public et mode doux constitue une entrée possible. Dans de nombreux cas, les personnes interrogées fractionnent la thématique selon le mode, cycliste ou piéton, et adaptent leur propos en fonction des différentes pratiques.

L'intermodalité est souvent abordée, pour illustrer le fait que l'on ne peut traiter seuls les déplacements non motorisés.

*« On aborde les déplacements non motorisés via l'intermodalité, thème transversal et à la mode. C'est idiot de traiter tout seul les déplacements non motorisés, car les déplacements majoritaires se font en voiture. Les modes doux, c'est toujours en fonction des modes motorisés. » (N. Louvet)*

Aucun vocable en « ...ité » n'existe à ce jour pour désigner les déplacements non motorisés. Cela n'est d'ailleurs peut-être pas souhaitable. Aucune désignation par un seul nom n'est utilisée, ce qui souligne le caractère transversal de la thématique. Quant au terme « modes doux », il traduirait une vision éthérée et naïve de la ville, selon un interviewé.

L'abréviation PMR est aujourd'hui en France légitime, tout au moins au niveau institutionnel (par exemple la lettre d'information « Accessibilité » du ministère de l'Équipement). Elle justifie de nombreux aménagements facilitant l'accessibilité, au nom de l'intégration sociale. Les piétons vulnérables sont donc maintenant reconnus, mais aussi, avec eux, de nombreux usagers de l'espace public, ce qui permet de dédramatiser la notion de handicap.

- Les disciplines que les personnes interrogées associent à la thématique

Aucun répondant ne cite qu'une seule discipline. Au contraire, beaucoup insistent sur la multiplicité des approches possibles. Ils citent des disciplines de l'ingénieur, mais aussi des sciences humaines (relation environnement/comportement, politiques publiques des transports...), les disciplines de l'espace (urbanisme, géographie, architecture des espaces publics...).

Cependant il semble aussi que cette multiplicité d'entrées soit préjudiciable à la possibilité de traiter un thème à caractère transversal :

*« Lorsqu'on aborde les déplacements dans la ville, la logique parcellisée ne fonctionne pas : elle fait perdre de vue les objectifs et les cohérences à établir. » (A. Marguerit)*

*« C'est difficile d'enseigner le projet urbain : c'est une approche transversale qui demande du temps et des compétences. Actuellement, nous n'avons pas le temps et les enseignants en architecture qui s'intéressent aux déplacements sont rares. Certains, cependant, l'abordent sous l'angle des rabattements sur les TC » (J. Dulieu)*

Approcher la globalité du problème, ses aspects systémiques, semble difficile mais possible.  
« *L'université préfère le discours sur les transports collectifs à celui du développement des villes autour de l'automobile, mais les choses avancent lentement* » (D. Fleury)  
« *On peut utiliser la mobilité comme thématique et la décliner pour parler de la mobilité et des déplacements non motorisés.* » (D. Pinson)  
« *Ce qu'on veut changer en terme de pédagogie ou d'approche, c'est que le projet soit fédérateur et que les étudiants aillent chercher les connaissances dont ils ont besoin, en sciences humaines, techniques, arts plastiques. Il faut faire évaluer les formations dans le sens du dialogue et de l'ouverture* » (A. Marguerit)

- Une thématique en cours de légitimation

Pour les répondants, ce qui légitime d'abord l'encouragement des modes non motorisés, ce sont les effets néfastes de l'augmentation des déplacements motorisés sur l'environnement. La sécurité et la santé sont aussi souvent citées.

Plusieurs d'entre-deux ont découvert cette problématique après leurs études, en travaillant sur le terrain.

« *J'ai rencontré ces thématiques à travers la sociologie urbaine, en recherche appliquée, dans des actions de modification du cadre bâti.* » (J. R. Carré)  
« *La première fois que j'ai entendu parler vélo, c'était par les « monsieur vélo » de la DDE, pour intégrer le vélo sur les départementales* » (A. Marguerit)

Certains répondants lient la thématique des modes non motorisés à l'aménagement, à la forme urbaine (proximité, accessibilité, étalement urbain), d'autres la lient à l'espace public, aux conflits entre modes, au partage de l'espace :

« *Il faudrait légitimer les modes doux par un discours positif, et donc présenter comme un avantage ce qui est perçu comme un inconfort et ne pas se limiter à une argumentation sur l'effet de serre.* » (J.C. Pradeilles)

« *Aujourd'hui, ce qui est affiché, c'est la pollution de l'air, mais quand on analyse, le vrai problème, je le vois dans ma thèse, c'est l'étalement urbain. (...) On n'associe pas les modes doux à la proximité, à l'aménagement, à la lutte contre l'étalement urbain.* » (N. Louvet)

Mais plusieurs soulignent que les urbanistes ont souvent tendance à n'aborder les modes non motorisés, et particulièrement le vélo, que comme une contrainte supplémentaire.

« *Chez les urbanistes, l'aménagement cyclable est intégré comme une contrainte – au même titre que les ordures ménagères ou le stationnement – qui ne permet pas de valoriser l'espace public.* » (T. Marsyck)

« *On a créé un tuyau optimal pour la voiture avec pour seul objectif la rapidité et la fluidité et on veut y rajouter le vélo... comme si on ajoutait un autre tuyau !* » (A. Marguerit)

Par le biais de l'intermodalité, les déplacements non motorisés deviennent sujet d'intérêt et acquièrent de l'importance. En tant que modes pouvant organiser les rabattements, les non-motorisés acquièrent une fonction importante pour les transports publics. Néanmoins, plusieurs personnes interrogées affirment que les transports publics, en particulier leur caractère technique et leur visibilité politique, « font de l'ombre » aux déplacements non motorisés.

« *Il y a actuellement un trop fort appel du tram. Tous les maires veulent faire du tram et du vélo, c'est visible. (...) Je crois que le tram, ce n'est pas la révolution, tout le monde n'y va pas. C'est pas la réponse à tous les déplacements. Il faut montrer la multiplicité des réponses possibles.* » (C. Pourchez)

- Une thématique « faible »

L'absence de lobby représentant les non-motorisés ou sa faiblesse est souvent soulignée, de même que l'absence de presse spécialisée. Par ailleurs, certains pensent que l'attitude « pro-vélo » est contre-productrice en raison de la position de victime qui l'accompagne.

A contrario, beaucoup soulignent la puissance du lobby automobile, liée à la présence en France de constructeurs nationaux, et celle du corps des ingénieurs des Ponts qui orientent la recherche vers l'automobile.

*« Cette thématique est liée aux disciplines de l'ingénieur, de l'urbaniste, du sociologue, du psychologue, etc. Mais toutes les décisions sont prises par une seule corporation, celle des ingénieurs. »* (J.M. Guidez)

*« PSA a repéré les chercheurs présentant un danger potentiel... et les a recruté au sein de l'Institut pour la Ville en Mouvement. »* (J. R. Carré)

Le nombre restreint de recherches, mais aussi le manque de demande de recherche, sont des éléments qui s'expliquent par la faiblesse du lobby des non-motorisés.

*« Les associations de piétons sont noyautées par des « petits vieux ». Les gens se sont déconsidérés par un militantisme excessif. Ils se posent en victimes avec des mentalités d'assiégés « le monde est méchant ». »* (J.M. Guidez)

### *La prise en compte de la thématique*

- Le statut ambigu des spécialistes, suspects de marquage idéologique

Parmi les non-motorisés, tous les modes n'ont pas la même image. Le vélo revêt une connotation idéologique forte.

*« Il y a des élus qui vont à la mairie en vélo, c'est porteur d'un message. »* (C. Pourchez)

*« Le vélo est un mode perçu comme un objet politique écolo ; il y a un marquage politique »* (T. Marsyck)

Par contre, le manque de visibilité des déplacements à pied et des aménagements destinés aux piétons est souvent souligné comme un handicap : *« Il est toujours difficile de parler de phénomènes qui ne sont pas chiffrables, c'est le cas des déplacements à pied »* (J. Roulet), même si c'est un thème incontournable :

*« C'est le mode de déplacement le plus utilisé, j'en parle toujours dans mes ateliers. »* (D. Larue)

Les personnes interrogées font souvent état de la double nature de la recherche sur les déplacements non motorisés, à la fois objet d'études scientifiques et revendication idéologique.

*« Il y a des réticences à l'idéologisation du champ. Le vocable « modes doux » traduit une vision naïve, éthérée de la ville. »* (J.C. Pradeilles)

Pour certains, cette double nature implique des tâches contradictoires :

*« Il n'y a pas un seul discours au sein du CERTU mais des cultures différentes. On nous demande d'être militants (il faut vendre les PDU pour faire diminuer la voiture), et en même temps de fonctionner comme une boîte à outils neutre, honnête. »* (J.M. Guidez)

Le contexte français, pays producteur d'automobiles, renforce le côté militant de l'implication dans la thématique des déplacements non motorisés et lui donne un caractère passéiste.

L'investissement des professionnels, des chercheurs et des enseignants paraît presque dérangeant.

*« Les Français sont passéistes et conservateurs, ils ont peur du changement. »* (D. Larue)

La problématique est cependant revendiquée par d'autres chercheurs qui considèrent que l'aspect idéologique est à relativiser parce qu'il est forcément présent.

« *Tout travail est teinté d'idéologie, de valeurs morales, on peut construire sur cet objet un vrai raisonnement scientifique.* » (G. Novarina)

- Le traitement de la thématique dans la formation

Lorsque le thème des déplacements est abordé en formation initiale, c'est principalement autour de l'automobile.

« *Dans la formation, on ne nous parle que de ce qui est en rapport avec le mode de déplacement individuel motorisé. Tout est orienté par rapport à la voiture. (...) On apprend beaucoup de choses sur la façon de faire les routes... Le trottoir est toujours un résidu de la route ou le devant d'un bâtiment, mais c'est pas un objet en tant que tel ; la piste cyclable, c'est un fil ! C'est pas un espace...* » (A. Marguerit)

Pourtant l'intérêt pédagogique de la thématique est reconnu par la majorité des personnes interrogées. Beaucoup rapportent l'intérêt des étudiants, qui sont demandeurs, et le rejet des directions qui considèrent que ce type de contenu est peu valorisant.

« *Les étudiants ont tendance à laisser de côté les modes lourds des transports publics pour aller vers les modes doux dont ils ont l'expérience : c'est moins institutionnalisé, plus concret. Quant à la question automobile, elle les embête, alors ils la laissent de côté.* » (J.C. Pradeilles)

Le manque de légitimité auprès des directions s'ajoute au déficit de recherche consacrée au thème et à sa dimension jugée trop pragmatique.

« *On reste trop dans notre culturel national. (...) il y a un déficit d'européanité.* » (J.C. Pradeilles)

« *La direction ne serait pas intéressée parce que c'est lié à la pratique et considéré comme trivial.* » (B. Richeux) ;

« *La masse des enseignants en architecture n'est pas intéressée.* » (J. Dulieu)

Dans les DESS d'urbanisme et d'aménagement, le thème général des déplacements est plus souvent intégré, généralement sous forme d'une sensibilisation ou d'une initiation rapide. Dans certains 3<sup>e</sup> cycles d'urbanisme comme en architecture, les enseignants interrogés considèrent que la problématique est plus facile à introduire sous forme de conférences, c'est à dire pratiquement hors cursus.

Dans le domaine du paysage, par contre, certains enseignants pensent que le thème des déplacements est central mais qu'un enseignement technique est indispensable.

« *J'aime bien organiser des séminaires de trois jours où on traite à fond une question aussi bien sur les aspects théoriques que techniques : largeur d'une piste cyclable, d'un fauteuil roulant...* » (D. Larue)

L'introduction du thème des non-motorisés dans les cursus se heurte à la lourdeur des procédures et au manque d'enseignants qualifiés et motivés.

« *La formation est encadrée par les maquettes déposées au Ministère. Si on veut changer, il faut trouver l'enseignant qui peut le faire (...) mais le milieu des gens qui s'intéressent aux transports est retreint.* » (G. Novarina)

Toutefois, l'introduction de la thématique générale des déplacements semble gagner du terrain, sous la pression de l'actualité réglementaire (Loi sur l'air, PDU, loi SRU) et du développement de thématiques connexes (étalement urbain, ville émergente...)

« *Plus on travaille sur le thème plus on comprend son aspect fondamental. Lorsqu'on vient de la sphère du logement, on constate que le rapport mobilité / résidentialité évolue.* » (D. Pinson)



L'aspect systémique et transdisciplinaire est vu par la majorité des personnes enquêtées comme un point fort de la thématique, à forte valeur pédagogique. Les enseignements, souvent circonscrits ou unidimensionnels, pourraient être enrichis par la thématique.

« *C'est un fil rouge qui permet d'aborder presque tous les domaines de la vie urbaine ; il faudrait qu'on ait le temps de l'introduire dans l'enseignement.* » (J. Dulieu)

« *Il faut mettre les formés en relation avec le maximum de gens dans le temps de leur formation ; ils ne doivent pas tout savoir mais il faut leur donner envie de tout toucher, de nouer des relations avec les autres spécialités.* » (A. Marguerit)

- Le traitement de la thématique dans la recherche

La part des déplacements non motorisés dans la production de recherche est difficile à évaluer dans la mesure où la thématique, qui intéresse essentiellement les jeunes chercheurs, est surtout représentée dans des thèses en cours d'étude. Il semble que cette thématique ne soit pas considérée comme valorisante dans beaucoup de laboratoires.

« *Les déplacements non motorisés font partie de mes objets de recherche, mais pour la directrice de l'INRETS, la vocation de l'établissement concerne la technologie des transports et la sécurité.* » (J.R. Carré)

Les outils sollicités pour améliorer la connaissance du phénomène, s'ils sont producteurs de technologie, suscitent plus d'intérêt pour la recherche institutionnelle.

« *Il y a des entrées techniques comme la modélisation des comportements à l'aide de logiciels d'aide à la décision, la mesure des déplacements par GPS...* » (S. Lassarre)

Les caractéristiques à la fois politiques et innovantes, le manque de corpus dans le domaine font des déplacements non motorisés un objet anecdotique pour certains chercheurs.

« *Il serait plus intéressant de traiter des échanges en général et de travailler sur les moyens de communication et de déplacement en les replaçant dans la problématique des échanges*» (Pinson)

Le manque de demande de recherche lié à l'absence de lobby, le statut de recherche appliquée auquel le thème se rattache sont autant d'obstacles à sa prise en compte.

« *A l'INRETS, on ne peut introduire un nouveau thème de recherche que tous les 4 ans, avec l'accord du comité pédagogique, à la condition qu'il y ait une demande des entreprises.* » (S. Lassarre)

Mais l'intérêt porté par d'autres institutions peut faire évoluer les points de vue.

« *C'est une thématique porteuse, il y a beaucoup de convergences. Elle est traitée au titre des unités sport et santé dans certaines universités, elle est prise en compte par l'OMS.* »

(S. Lassarre)

La faiblesse de la commande publique est identifiée par les chercheurs comme un des freins au développement de la recherche dans ce domaine.

« *Je travaille quand il y a de la commande et je n'en ai pas eu.* » (J. M. Guidez)

« *Les équipes dépendent des appels d'offres ; c'est de la recherche incitative liée à une commande.* » (G. Novarina)

Il semble que le vélo mobilise plus d'énergie que la marche à pied, par exemple au sein du groupe « Déplacements non motorisés » du PREDIT. La demande des collectivités locales concernant l'aménagement des liaisons douces trouve plus facilement des réponses concernant les aménagements destinés aux cyclistes.

« *Il faudrait se pencher sur l'historique, parce que c'est intéressant. On a commencé par ne traiter que les déplacements automobiles, puis les transports collectifs, puis le vélo. Le piéton est un peu l'oublié de l'histoire.* » (C. Pourchez)

*« La façon dont les piétons utilisent l'espace, se déplacent suivant leur âge, les raisons pour lesquelles ils se déplacent ne sont pas étudiés alors que c'est fondamental pour quelqu'un qui aménage l'espace public. » (A. Marguerit)*

L'entrée par la sécurité des usagers est rarement abordée par les personnes interrogées alors qu'elle avait permis dans les années 80 de redonner à « l'habitant transporté » une place dans le processus de décision local. Il semble, qu'à part quelques travaux réalisés dans le cadre du PIRVille, la sécurité des déplacements soit considérée comme un des champs spécifiques de l'INRETS.

A titre d'exemple, les évaluations lancées par le groupe « Gestion des déplacements urbains » du PREDIT n'ont pu se référer à des expérimentations réalisées dans ce cadre car aucune recherche concernant la marche à pied n'a été lancée. Par ailleurs, le rapport Mensia (élaboré à la demande de ce même groupe) note que la demande des collectivités en matière de méthode et d'outils de conception concerne surtout la marche à pied.

#### IV. QUELQUES ÉLÉMENTS DE BILAN

La situation pourrait se résumer de la façon suivante : le thème des déplacements non motorisés est très peu pris en compte dans l'enseignement comme dans la recherche mais une évolution positive semble se dessiner.

- Dans les écoles d'architecture, la thématique des déplacements n'est pratiquement pas abordée, à l'exception de l'école de Lille dans le cadre de la problématique de la « ville durable ». L'opposition de principe de la plupart des responsables à l'introduction d'un nouvel enseignement à caractère pratique est peut-être due au manque de recherche sur le thème.
- Dans les instituts et les 3<sup>o</sup> cycles d'urbanisme, les déplacements sont généralement abordés, mais rarement sous l'angle spécifique des non-motorisés. Le caractère pluridisciplinaire du champ enseigné est favorable à l'approfondissement de la problématique. Toutefois, le manque d'enseignants compétents, la lourdeur des procédures et l'organisation du cursus sur 18 mois en moyenne réduisent la marge d'évolution.
- La formation permanente qui traite des déplacements non motorisés, mais essentiellement sous des aspects techniques, s'élargit à des préoccupations plus diversifiées sous l'impulsion des textes réglementaires récents (SRU) et de la mise en chantier des plans de déplacement urbains et des plans de déplacement d'entreprise.
- Dans certains sites universitaires, la recherche se recentre sur les évolutions de la ville, globalise ses approches et ouvre de nouveaux champs : la thématique des déplacements non motorisés y entre par le biais des sujets de thèses et s'inscrit dans des problématiques nouvelles comme celle du « développement durable » ou du « temps de la ville ».

Le déficit, dans la formation générale, d'une véritable « culture de la ville » contribue à renforcer la coupure entre le monde des transports d'une part, et celui des architectes et urbanistes d'autre part. Il n'y a pas beaucoup d'investissements dans la thématique au titre de l'enseignement parce qu'il y a peu de recherche, peu de compétences disponibles (sauf à l'étranger) et pas de demande sociale qui pourrait s'exprimer à travers le monde associatif. Les collectivités locales, qui pourraient faire remonter des attentes, n'ont pas toujours de personnel en nombre suffisant pour gérer autre chose que le quotidien. L'offre de formation permanente qui leur est faite se focalise sur la mise en œuvre de dispositifs techniques et répond aux situations d'urgence.

L'essentiel de l'offre en formation permanente concerne les aménagements cyclables, plus faciles à appréhender puisqu'il s'agit d'une pratique qu'il faut canaliser : pistes ou bandes cyclables et traitement de carrefours. La prise en compte des piétons est déroutante pour les gestionnaires urbains parce qu'elle concerne l'ensemble du territoire de la ville. Parce qu'il est plus centré et plus facile à communiquer, le discours sur la pratique cyclable, bien qu'il soit nécessaire, masque d'autres aspects fondamentaux : la marche à pied comme mesure de la ville, la forme urbaine comme préalable à la pratique des modes alternatifs.

## 1- Les perspectives à développer

En matière de recherche, les problématiques de dispersion et de ségrégation urbaine sont mises en avant dans les écoles doctorales qui représentent un décloisonnement possible entre les disciplines. Il semble qu'on assiste à un renversement de tendance qui met le fonctionnement urbain au centre des problématiques de déplacement et de mobilité, renvoyant au second plan les aspects liés au transport. Le transport est considéré comme un outil technique au service de la ville et un des moyens du développement durable.

Cette lecture crée un contexte favorable à la prise en compte des modes non motorisés qui s'inscrivent dans une perspective globale où les complémentarités sont à organiser. Il s'agit cependant d'un mouvement lent dont l'influence sur les enseignements apparaîtra progressivement.

L'intérêt, généralement relevé, de la population étudiante pour la problématique du vélo et du roller constitue un vecteur intéressant pour repenser l'espace public, non seulement dans les centres porteurs de valeur urbaine mais aussi dans les quartiers urbains proches des espaces centraux bien équipés où un potentiel de marcheurs et de cyclistes existe.

C'est surtout grâce à cet intérêt qu'une production de thèses autour des déplacements non motorisés, citée par tous les chercheurs interrogés, voit le jour et peut contribuer à constituer un corpus, labellisé par l'université, nécessaire à l'introduction du thème dans l'enseignement.

Grâce à ce corpus, l'ouverture qui se dessine dans les instituts et 3<sup>e</sup> cycles d'urbanisme pourra être exploitée, dans la mesure d'une réorganisation des programmes. La réorganisation des études d'architecture autour du projet urbain peut constituer un point d'appui mais semble plus difficile à mettre en œuvre.

## 2- Quelques axes de travail

Il semble que les établissements d'enseignement qui font appel à des chercheurs, instituts universitaires comprenant un laboratoire par exemple, soient mieux armés pour introduire de nouvelles thématiques dans leurs formations. Pour les écoles ne relevant pas du ministère de l'Education Nationale, l'évolution est plus liée à la sensibilité des enseignants et de l'encadrement.

On peut regretter que les recherches sur les déplacements non motorisés fassent trop souvent l'objet d'une « littérature grise » : rapports difficilement disponibles ou publiés dans des revues confidentielles. Une meilleure visibilité des recherches existantes, par des publications de qualité et largement diffusées, pourrait permettre à des enseignants non chercheurs de s'approprier la thématique. Il semble donc nécessaire de :

- Développer la commande institutionnelle de recherche sur le thème (PREDIT 3...);
- Travailler à la constitution d'un corpus : s'appuyer sur les thèses en cours, en faire le recensement et établir des contacts avec les enseignants habilités à suivre les thèses ;
- Dynamiser le milieu associatif, susciter de nouvelles initiatives, en particulier concernant la marche à pied, pour que les attentes de la population soient mieux formulées et remontent vers les chercheurs ;

- Développer le nombre et la qualité des publications, des articles de presse, des revues spécialisée et définir les vecteurs permettant de les diffuser largement, en lien avec le milieu associatif ;
- Elaborer un argumentaire permettant de sensibiliser les responsables d'enseignement à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés, notamment en s'appuyant sur le nouveau cadre réglementaire ;
- Susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires.

### **3- Recommandations**

Nos recommandations touchent à la production de recherches, à l'offre en formations et à la demande en recherches ou en formations. Elles concernent aussi la visibilité des recherches menées, cruciale selon nous dans le contexte actuel, et la légitimité de la thématique des non motorisés, encore à renforcer.

#### *Commande de recherches*

La commande institutionnelle de recherches sur le thème devrait être développée non seulement de manière ponctuelle mais aussi à moyen terme, en particulier au sein du PREDIT 3. Le groupe opérationnel n°1 « Mobilité, territoires et développement durable » devrait intégrer ce thème dans ses appels à propositions, tandis que des projets d'expérimentation pourraient être développés dans le groupe n°2 « Services de mobilité ». Le groupe n°11 « Politiques de transports » est, lui aussi, susceptible d'accueillir certaines recherches liées à la thématique des non motorisés.

On l'a vu dans les interviews, le sujet d'étude des déplacements non motorisés est souvent perçu comme ne faisant pas sens, voire comme trop pointu. En rattachant les commandes de recherche sur les non-motorisés au développement durable, on leur donnerait sens et on affirmerait leur caractère global et systémique.

En commandant des recherches à caractère plus fondamental, on pourrait intéresser des chercheurs du CNRS à cette thématique et ainsi constituer un savoir moins « appliqué » du domaine.

En privilégiant la commande de recherches de grande envergure demandant des moyens financiers importants, on pourra constituer un savoir plus approfondi et former des chercheurs ayant de véritables compétences dans le domaine.

#### *Production de recherches*

Le renforcement de la constitution de corpus, en particulier sur l'étude des piétons et de la marche à pied, permettrait de dépasser les savoirs très techniques sur le sujet et l'utilisation réductrice du vocable « le piéton » (qui gomme les caractéristiques sociales et physiques des individus).

De plus, une démarche évaluative est indispensable afin d'assurer la qualité scientifique de la recherche. Ceci est crucial dans un contexte où la légitimité scientifique de la thématique est encore fragile.

### *Demande en formations*

Les collectivités locales notamment seraient plus demandeuses en formation si elles percevaient comme nécessaires des compétences spécifiques touchant aux non-motorisés.

Une mission pourrait être confiée au CNFPT et au CIFP afin d'inclure, dans les profils de postes des différentes catégories de personnels territoriaux, les compétences nécessaires à une meilleure prise en compte du thème sur le terrain.

La constitution d'un réseau de professionnels permettrait de structurer la demande et de mieux la faire reconnaître ; le Club des villes cyclables joue ce rôle pour le vélo mais il n'existe pas d'équivalent dans le domaine de la marche à pied, sinon l'association « rue de l'avenir » qui représente surtout les usagers et ne dispose pas des mêmes leviers d'action.

### *Offre en formations*

L'offre en formations pourrait être adaptée :

- pour susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires moins pointues,
- pour relier explicitement la thématique au développement durable en s'appuyant sur la SRU,
- pour susciter le traitement de la thématique en particulier dans les formations pluridisciplinaires (comme celles en urbanisme).

L'organisation d'un séminaire semble utile pour préciser les objectifs et les modalités d'une meilleure prise en compte du thème dans le dispositif de formation initiale et continue.

Il conviendrait, en outre, de sensibiliser les comités d'élaboration des programmes des universités et des grands établissements de formation (ENTPE, ENTE, ENPC).

### *Valorisation des recherches*

Le financement de la diffusion de la recherche devrait être prévu dès sa conception pour limiter la constitution d'une « littérature grise ». La diffusion de la recherche ne devrait pas toucher uniquement le public restreint des chercheurs de la même spécialisation (ce qui est le cas des articles scientifiques dans des petites revues spécialisées). On devrait élaborer des publications, articles de presse ou autres, à même de toucher les professionnels de la branche, mais aussi les élus, les enseignants non chercheurs, les associations.

Afin d'assurer une meilleure diffusion des travaux réalisés dans le cadre du comité « déplacements non motorisés » du PREDIT 2, un CD-Rom regroupant l'ensemble des recherches devrait être diffusé très largement.

### *Visibilité des formations*

La présentation des formations devrait contrer l'image passéiste des modes non motorisés et son association à la sphère des loisirs uniquement.

Elle devrait par contre insister sur le besoin en professionnels ayant des compétences spécifiques dans le domaine.

### *Légitimité de la thématique dans la recherche et dans l'enseignement*

Afin d'asseoir la *légitimité scientifique* de l'étude des déplacements non motorisés, il nous semble important de distinguer les cercles qui produisent la recherche des groupements de militants. Il conviendrait d'impliquer les chercheurs du CNRS dans l'étude des non-motorisés afin d'étendre les recherches au-delà des études appliquées.

Afin de renforcer la *légitimité idéologique* des non-motorisés, il serait nécessaire de mieux les rattacher au développement durable et de montrer plus explicitement en quoi ils touchent le nouveau cadre réglementaire de la loi SRU. La thématique des non-motorisés ne devrait plus être traitée isolément que ce soit dans la recherche ou dans l'enseignement.

Afin de susciter une meilleure *légitimité pédagogique* (soit de convaincre les responsables d'enseignement de l'utilité pour leurs étudiants de traiter cette thématique durant leur formation), il serait nécessaire de mieux faire connaître le besoin en professionnels ayant des compétences et savoirs spécifiques sur les non-motorisés.

L'élaboration et la diffusion d'un argumentaire basé sur les différents types de légitimité, scientifique, idéologique et pédagogique, seraient à même :

- de sensibiliser les responsables d'enseignement de l'importance de la thématique,
- de susciter de nouvelles commandes de recherche,
- de susciter plus de demandes en formation.

Le CERTU pourrait être chargé de cette mission.

#### *Réseaux de relation entre acteurs dans la recherche*

Il est important d'encourager les contacts avec les chercheurs à l'étranger et de favoriser la connaissance de la littérature étrangère.

Il importe aussi d'organiser les échanges entre les organismes qui produisent des connaissances et les instances qui militent en faveur des non-motorisés. L'objectif consiste à créer des synergies et à faciliter l'appropriation des recherches par les milieux associatifs.

#### *Réseaux de relation entre acteurs dans l'enseignement*

Le contact entre enseignants et chercheurs devrait être assuré non seulement par le biais de publications issues de la recherche (accessibles aux enseignants), mais aussi par des contacts directs, comme des sessions de formation pour enseignants, dont certaines pourraient prendre la forme des universités d'été proposées aux enseignants du second degré par le Ministère de l'Education Nationale (stages d'une semaine pendant les vacances estivales).

#### *Evolution du rôle du comité interministériel chargé du suivi des politiques « vélo »*

Le « comité de suivi interministériel vélo » devrait élargir son champs d'intervention à l'ensemble des modes de déplacements non motorisés, en intégrant à ses travaux la thématique « piétons ». Il pourrait, à cette occasion, intégrer d'autres partenaires, comme les Ministères de l'Education Nationale, de la Santé (éventuellement celui du Commerce et de l'Artisanat ?) et l'association « Rue de l'avenir », qui défend une conception de l'espace public adaptée aux piétons.

### **3- Conclusion**

Les modes de déplacements non motorisés sont un enjeu important de la transformation de la ville vers un modèle plus respectueux de l'environnement.

Cet ensemble de mesures peut contribuer à soutenir leur pratique en développant leur prise en compte par la recherche et l'enseignement.

Ces mesures, cependant, sont à resituer dans une véritable culture de la ville qui reste à diffuser.

**LISTE DES ENTRETIENS ET DES CONTACTS TELEPHONIQUES** p. 27

**MORCEAUX CHOISIS – EXTRAITS DES ENTRETIENS** p. 28

**EXTRAITS DIVERS** p. 33

**GUIDE D'ENTRETIEN** p. 37



## LISTE DES ENTRETIENS ET DES CONTACTS TELEPHONIQUES :

- Jean-René CARRE, psychologue, chercheur à l'INRETS
- Jacques DULIEU, architecte, enseignant à l'Ecole d'Architecture de Nantes
- Dominique FLEURY, ingénieur, chercheur à l'INRETS, enseignant au DEA de Géographie/ Aménagement/ Urbanisme d'Aix-en-Provence
- Jean-Marie GUIDEZ, ingénieur, chargé d'études au CERTU, intervenant en formation continue (CNFPT, ENPC, TPE)
- Didier LARUE, paysagiste, enseignant à l'Ecole du Paysage de Blois et à l'Ecole Spéciale d'Architecture
- Sylvain LASSARRE, statisticien, chercheur à l'INRETS, responsable du DESS « Sécurité des Transports » de Versailles-St-Quentin-en-Yvelines
- Nicolas LOUVET, géographe, chercheur au LATTS, chargé des enseignements en transports, département « Ville, Environnement, Transport » à l'ENPC
- Jean LEMOINE, architecte, responsable du DESS « Espaces et Territoires » de Nantes
- Alain MARGUERIT, paysagiste, enseignant à l'école du Paysage d'Aix-en-Provence
- Thierry MARSYCK, ingénieur, ville de Grenoble
- Gilles NOVARINA, économiste, enseignant à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble
- Carole POURCHEZ, ingénieur, responsable de formation du département transports – circulation, Pont Formation Edition (formation permanente de l'ENPC)
- J. Claude PRADEILLES, sociologue, chercheur AU CNRS, enseignant à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble
- Daniel PINSON, sociologue, architecte, responsable du DEA de Géographie/ Aménagement/ Urbanisme d'Aix-en-Provence
- Bernard RICHEUX, architecte, enseignant au DESS « Espaces et Territoires » et à l'Ecole d'Architecture de Nantes
- Jacques ROULET, ingénieur transports, intervenant au CNFPT

## MORCEAUX CHOISIS – EXTRAITS DES ENTRETIENS

### *Personnellement, vous intéressez-vous aux déplacements non motorisés ?*

**Gilles Novarina** : Oui, à travers la question du partage entre les différents modes et celle du rapport déplacements-urbanisme ; à travers aussi les questions techniques des aménagements, de l'insertion des modes.

**Jean marie Guidez** : Oui, mais je travaille quand il y a de la commande et je n'en ai pas eu. Je travaille sur l'analyse de la mobilité en général, sur la ville, les modes de vie, l'urbanisme. J'ai participé à l'étude Kaufmann.

**Jean Claude Pradeilles** : Je suis intéressé par la transformation de l'espace générée, accompagnée par l'automobile et aussi par ce que peut produire un monde alternatif à l'automobile. Je ne pense pas que les modes doux soient le pivot d'une politique alternative à l'automobile, ce sont les transports en commun. Avec un bémol, car les modes doux posent une question majeure : celle de la relation au confort, à l'effort, aux intempéries. Ils rendent plus visibles ce qui est matérialité, sécurité, alors que dans la voiture il y a abstraction du physique, du social. En fait, avec les modes doux on touche à des choses vitales dans notre société. Les résistances au vélo tiennent largement à tous ces facteurs mais c'est réversible. L'implication physique existe mais dans le temps du loisir, mais il n'y a pas d'étanchéité entre les différents usages. Beaucoup par exemple sont passés du VTT au vélo urbain.

L'accompagnement automobile a pour conséquence un non apprentissage physique de l'espace. Il faudrait légitimer les modes doux par un discours positif, et donc présenter comme un avantage ce qui est perçu comme un inconvénient et ne pas se limiter à une argumentation sur l'effet de serre.

**Jean René Carré** : oui, j'ai rencontré ces thématiques à travers la sociologie urbaine en recherche appliquée dans des actions la modification du cadre bâti ; on avait mené une grande étude dans 120 grands ensembles, puis avec le Bétur on a travaillé sur les mal logés, les loisirs péri urbains, les vacances ; j'ai travaillé ensuite sur la sécurité routière dans un labo de psychologie de la conduite ; Notre intérêt se focalisait sur les « usagers vulnérables » ; En fait l'orientation alors, c'était de transférer les piétons dans les automobiles et de renforcer la protection des occupants, alors qu'il faudrait revoir tout le problème de l'organisation des villes pour réduire la mobilité motorisée individuelle ; c'est dans ce sens que le thème des non-motorisés a été introduit dans le PREDIT en 1996 sous Corine Lepage.

**Bernard Richeux** : Personnellement, ce thème m'intéresse beaucoup, parce qu'il touche à une partie importante de ma pratique professionnelle, et je crois qu'il est très utile aux étudiants. Cependant, le thème posé en soi est très difficile à aborder parce qu'il touche à de nombreux autres thèmes. De plus, l'enseignement est trop lourd actuellement et on cherche plutôt à réduire les matières enseignées qu'à ajouter de nouvelles préoccupations.

Il y a un conflit entre théorie et pratique chez les enseignants : la pratique est considérée comme triviale et finalement peu enseignée.

En archi on aborde l'urbanisme en fin de cycle. C'est à ce moment qu'on pourrait inclure les problématiques de déplacement mais plutôt sous forme de conférences ou d'atelier.

**Quels sont, selon vous, les freins, les obstacles au développement de la formation et de la recherche sur les modes non motorisés ?**

**Gilles Novarina** : Le corps enseignant et de recherche (douze titulaires à Grenoble) a développé ses thèmes de prédilection qui ne concernent pas les déplacements ; or le renouvellement des enseignants est très progressif. Il faudrait engager un spécialiste des transports mais ce n'est pas simple... Cela dépend des candidats. L'introduction d'un thème prend du temps

Le milieu des gens qui s'intéressent aux transports est restreint. Les économistes se penchent plutôt sur des questions de logistiques au niveau national ; il y a peu de labos de recherche ; je ne vois que l'INRETS, le LETTS, et le LAT ; le milieu de recherche n'est pas assez large et il y a beaucoup de pesanteurs.

**Thierry Marsyck** : La recherche sur les déplacements est toujours abordée à travers la résolution d'un problème, quand on ne sait plus faire passer les gens. Le vélo est un mode très ancien mais il n'a jamais su s'imposer en tant que mode de déplacement à part entière ; il est souvent perçu comme pouvant se faufiler dans l'espace dévolu à l'automobile.

- Il faut concevoir le déplacement comme une chaîne arrêt-mouvement-arrêt et trouver des solutions à chaque étape.
- Le vélo est un mode perçu comme un objet politique « écolo » ; il y a un marquage politique.
- Il faut banaliser l'ensemble des déplacements mais ne pas les opposer ; il y a un manque de formation sur les déplacements ; il faudrait développer une culture des déplacements pour montrer les avantages et l'efficacité de tel ou tel mode dans tel contexte.
- Il faut aussi développer la réflexion globale sur l'espace public, l'aménagement urbain.
- Chez les urbanistes, l'aménagement cyclable est intégré comme une contrainte – comme les ordures ménagères ou le stationnement – qui ne permet pas de valoriser l'espace public. La dimension esthétique est privilégiée.
- Absence de préoccupation modes doux en formation initiale où c'est l'amélioration du fonctionnement de la voirie pour l'automobile qui est privilégié.

**Jean marie Guidez** : La culture routière dominante qui définit le spectre des compétences au niveau des décideurs

- Il s'agit d'un marché tout nouveau : par exemple Castels à Nîmes et Hubert Peigné ont créé un groupe des « grands chefs » pour réfléchir à l'objectif de diminution de la circulation routière ; idem dans le Rhône, à Montauban etc.... Cette nouvelle demande qui émerge traduit un changement de culture.
- A la DDE on nous a appris qu'on était là pour le service public, c'est-à-dire pour assurer la fluidité de la circulation. Comment expliquer aujourd'hui qu'on organise la congestion ? Le CERTU accompagne ce changement culturel.

**Jean Claude Pradeilles**

- L'institut travaille sur les politiques publiques plutôt que sur la construction de l'espace public ; ce n'est que depuis 4 ou 5 ans que des enseignements de composition urbaine ont été introduits : zones 30, cheminements piétons...
- L'institut a une approche territoriale, on ne forme pas des ingénieurs et donc il n'y a pas d'enseignements sur la circulation, les flux, etc.
- On reste trop dans notre culture nationale ; c'est dans le rapport à l'urbanisme, à toutes les échelles, qu'il faut réfléchir aux expériences étrangères. Il y a un déficit d'européanité. On devrait emmener les étudiants à Bâle pour explorer la ville dans sa continuité.

### **Jean René Carré**

- La force du lobby automobile ; il faudrait relire A. Sauvy, « les quatre roues de la fortune » ; Gabriel Dupuy parle de la construction d'un système automobile avec le guide Michelin, les bornes, le réseau, les assurances etc.
- PSA a repéré les chercheurs présentant un danger potentiel comme Orfeuil et les a recruté
- La présence en France de constructeurs automobiles nationaux, ce qui empêche la mise en œuvre de freins à l'acquisition des véhicules comme cela existe dans d'autres pays. L'automobile fait vivre beaucoup de monde aussi bien dans la production que dans la distribution
- Le lobby des ingénieurs des Ponts avec le système des indemnités
- La couleur politique des Ministres de l'équipement, communistes, productivistes
- L'étalement urbain. Au PREDIT on n'a pas su mobiliser les chercheurs en urbanisme
- Il faut faire entrer cette problématique des non-motorisés dans le cœur des enseignements des écoles d'ingénieurs ; il y a un petit module sur les aménagements cyclables à l'ENPC ; cette thématique est aussi abordée à l'ENTPE à Vaulx en Velin d'où est issue G. Laferrère ; c'est un corps qui monte.
- Il faut lier les problématiques villes et mobilité : un des problèmes c'est que les transports sont vus par les sociologues comme un domaine technique ; les universitaires sont encore marqués par les "humanités" ; quant au CNRS, il est très disciplinaire ; les approches concrètes y sont mal vues.

### **Jacques Dulieu**

- L'enseignement sur les déplacements est pratiquement inexistant, parfois pris en compte sous l'angle TC et par exemple à propos des rabattements sur les arrêts.
- Ni la masse des enseignants, ni la direction ne sont intéressés par le thème. Mon cas personnel (concepteur des aménagements de la 2<sup>e</sup> ligne de tram à Nantes) est ponctuel. Il serait utile d'intégrer les déplacements dans l'étude du projet urbain qui est au centre du dispositif de la réforme ; mais on a pas le temps parce qu'il y a trop de matières enseignées.
- Les déplacements ont leur place dans la formation, mais ce n'est pas la tradition en archi : on projette son bâtiment, on traite éventuellement les abords mais on ne se préoccupe pas de l'accessibilité. On devrait le traiter, c'est une problématique centrale.
- Le projet urbain, qui pourrait être le lieu d'une approche déplacements, est très difficile à enseigner : approche transversale, pluridisciplinaire...
- La majorité des enseignants n'a pas été confrontée à des projets d'aménagement d'espace public, ce qui est une des entrées possibles, et n'ont pas les compétences pour aborder un tel thème. Les écoles sont démunies dans ce domaine : pas de spécialistes des déplacements, pas d'enseignement du paysage. Les petites ouvertures, via le tram par exemple, ne sont pas affichées.

### **Carole Pourchez**

J. M. Offner, il y a 15 ans, a fait une étude sur les piétons, publié des articles qui sont resté dans le tiroir, il serait intéressant de savoir pourquoi. Maintenant le contexte a changé, les études ne seraient pas reçues de la même façon. Sur le vélo il y a plein de monde.

Il y a aussi des associations, mais le vélo est plus représenté que les piétons. Le vélo, c'est plus visible. Il y a des élus dans les clubs vélo. Il y a des élus qui vont à la mairie en vélo, c'est porteur d'un message. Si on arrive à pied, ce la ne signifie rien on peut s'imaginer que la personne a laissé sa voiture trois rues plus loin.

Dans les recherches du PREDIT, les déplacements piétons sont systématiquement traités comme devant être minimisé en temps. Moi je suis à Paris, je marche beaucoup. En banlieue, on marche beaucoup moins, je le vois.

Les innovations techniques vont toutes dans le même sens : motoriser le maillon manquant, par ex par la petite voiture électrique, le trottoir roulant... on parle de maillon manquant, alors que cela peut toujours se faire à pied. On s'intéresse aussi au roller, à la trottinette, comme si il fallait toujours des roues pour se déplacer...

### **Raisons et modalités d'introduction du thème dans les cursus existants**

#### **Nicolas Louvet**

Le directeur, Offner, propose des sujets d'étude aux thésards, en laissant quand même le choix. Il cherche lui-même le financement, soit extérieur, soit une bourse de l'école. Le choix des sujets de thèse doit à la fois apporter quelque chose à la recherche, et permettre de trouver un boulot autre que dans la recherche après la thèse.

Les déplacements non motorisés ont leur place partout où on fait du transport, via l'intermodalité.

C'est toujours la réponse à une demande, pas une demande des usagers, mais politique. Avant, le seul transport, c'était la voiture, avec à coté les transports publics, maintenant, on commence à voir la marche, le vélo.

Les contraintes, ce sont: pas créer trop de cours, parce que c'est cher, donc réutiliser des cours existants, mais proposer un cursus cohérent, faire envie aux boites pour financer des étudiants (qui vont ensuite faire le stage chez elles).

Je suis en train de mettre sur pied un cours en collaboration avec une association de cyclistes, ça c'est vraiment non motorisé. Je fais cela avec le département de génie civil. L'idée est de décroisonner, d'ouvrir les étudiants de génie civil à autre chose, et de montrer l'importance de la technique aux aménageurs. Ce sera un travail pour les étudiants, sur le site de la cité Descartes, (lieu des cours ENPC à Marne la vallée) car on dit toujours que tout est pensé par rapport à Paris, et que la proximité a été oubliée. L'adjointe du département génie civil avait présenté ce projet à son directeur qui trouvait pas cela génial. En lui présentant le projet non sous l'angle vélo, mais en entrant par la ville, la proximité, il a tout de suite été intéressé.

L'idée est de demander aux étudiants de proposer quelque chose, car on leur demande tout le temps d'étudier, rarement de proposer, imaginer.

Les étudiants, si on leur dit vélo, cela ne va rien leur dire, par contre, en montrant les enjeux au niveau de la ville, c'est différent.

#### **Gilles Novarina**

La tradition urbanistique a été fondée sur les piétons, c'est donc une constante (l'objet « trottoir ») ; dans la pensée urbanistique, la voiture a souvent été considérée comme un intrus ; il n'y a donc pas d'obstacle...

Les déplacements non motorisés pourraient avoir leur place dans nos recherches et études, mais cela dépend des commandes (PREDIT, PUCA, Ministère de la Recherche etc.) Ces thèmes ne sont pas mis en avant

Les équipes dépendent des appels d'offres ; c'est de la recherche incitative liée à une commande.

La mobilité est pensée comme constitutive des nouvelles formes d'urbanisme.

Les évolutions peuvent venir des étudiants (sujets de thèses) ; Cela demande une certaine écoute. Il faudrait aussi rechercher des financements, par exemple au PREDIT.

Le métier d'urbaniste touche à beaucoup de domaines ; cela dépend du poste (logement, zone d'activités, DSU etc.) ; c'est une question importante essentielle pour les urbanistes plus classiques à travers les notions d'espaces publics, de projets urbains.

### **Jean Marie Guidez**

L'introduction d'un nouveau sujet d'étude dans l'établissement passe par le comité d'orientation, le CODOR dans lequel tout le monde est représenté (les usagers, les élus etc.) qui se réunit deux fois par an pour définir les orientations. Il répond aussi aux commandes de la DDT et de la direction des routes.

En ce qui concerne les déplacements non motorisés, il n'y a pas un seul discours au sein du CERTU mais des cultures différentes. On nous demande d'être militant (il faut vendre les PDU pour faire diminuer la voiture), et en même temps de fonctionner comme une boîte à outils neutre, honnête.

Il faut introduire ce thème dans les grands axes. La grande mode c'est la transversalité, la ville accessible, l'interface urbanisme-déplacements.

Il faut qu'il y ait des commandes ; si les directions centrales ne demandent rien...

### **Jean Claude Pradeilles**

Oui, les déplacements non motorisés ont leur place car la régression des modes doux pose des questions intéressantes ; celle en particulier de la compétence dans l'apprentissage de l'espace et aussi celle de l'autonomie ; d'autre part, les zones 30, les aménagements cyclables sont le lieu où les étudiants apprennent des rapports sensibles avec les professionnels et les usagers, des rapports plus riches ; cela met en jeu les pratiques de partage de la voirie, de conception des aménagements et de leur usage

On pourrait avoir un enseignement portant spécifiquement sur les modes doux mais il n'y a pas de continuité sur ces thèmes au sein de l'institut ; ils sont abordés seulement dans mon cours « transports déplacements » ; il y a étanchéité ... des approches sectorisées.

Mais pour introduire cet enseignement, il nous manque des plages horaires : le DESS s'effectue sur deux ans de manière dérogatoire ; la première année est très remplie et la deuxième est consacrée à un stage et un mémoire.

### **Carole Pourchez**

Les déplacements motorisés, en soi, ce n'est pas la bonne entrée. Il ne faut pas les séparer des déplacements non motorisés. Je traiterais ce thème par le biais du partage de l'espace public, on encore de la priorité aux déplacements doux comme alternative à la voiture. Il faut traiter de l'articulation entre les modes.

Je viens de transformer un cours axé uniquement sur les transports collectifs en l'étendant à tous les modes alternatifs à la voiture. J'ai rencontré de la résistance, car l'enseignant est Monsieur Tram, le tram, c'est son truc. La mode des trams, cela a fait de l'ombre aux déplacements à pied et au vélo. Il y a actuellement un trop fort appel tram. Tous les maires veulent faire du tram et du vélo, c'est visible. Le vélo, c'est plus médiatisé, on oublie les piétons. Les pistes cyclables sont plus visibles que les trottoirs.

Je crois que le tram n'est pas la réponse à tous les déplacements. Il faut montrer la multiplicité des réponses possibles.

Il y a une session en projet pour l'an prochain sur l'articulation PLU/ PDU, car tout le monde veut articuler, mais on ne sait pas comment s'y prendre concrètement.

Si je devais organiser une formation touchant aux déplacements non motorisés, j'entrerais par le biais du partage de l'espace public, ou de la priorité aux piétons comme alternative aux déplacements automobiles.

Une journée de formation avec : au départ, pour donner le contexte, une introduction articulation urbanisme- déplacements. Et aussi par le renouvellement urbain, par la dynamisation des centres. Cela donne les objectifs.

Ensuite, une étude de mobilité et un cours sur le partage de l'espace public, puis focaliser sur le vélo et les piétons, montrer la multiplicité des solutions. Et je serai forcée de toucher au roller. Ensuite, traiter de sécurité routière, quand même.

## **Jean René Carré**

Oui les déplacements non motorisés ont leur place, mais pour la Directrice Mme Dupont-Kerlan, l'INRETS c'est la technologie des transports plus la sécurité routière ; quant au nouveau patron ça ne l'intéresse pas

## **EXTRAITS DIVERS**

### **Nicolas Louvet, ENPC**

*Quelles thématiques sont étudiées?*

De manière indirecte, il y a du des thèses sur les pôles d'échange, dirigées par Dupuy, et je fais une thèse sur les PDU. Mais depuis que Dupuy est parti, il n'y a presque plus de recherches sur les transports au LATTIS.

*Connaissez-vous d'autres personnes (dans la recherche ou non) qui traitent de cette thématique ?*

Non : L'Inrets traite de sécurité routière, donc de piétons ponctuellement, il y a le LET, mais c'est plutôt économie. Certains bureaux d'études sont spécialisés, comme Altermodal. Et autrement ce sont des électrons libres qui bossent tout seuls.

*De quelle façon traitent-ils les déplacements non motorisés?*

De manière anecdotique.

*Est-il possible d'aborder de manière scientifique les déplacements non motorisés?*

Oui, via l'intermodalité, thème transversal, et thème à la mode. C'est idiot de traiter tout seul car les déplacements majoritaires se font en voiture, les modes doux, c'est toujours en fonction des modes motorisés.

Il y a une grosse demande des entreprises pour les plans de mobilité.

*A quels problématique est liée cette thématique ?*

Depuis les années 70, c'est le même problème: lutter contre la bagnole. Aujourd'hui, ce qui est affiché, c'est la pollution de l'air, mais quand on analyse, le vrai problème, je le vois dans ma thèse, c'est l'étalement urbain.

On associe les modes doux au cadre de vie, à la qualité de vie. On n'associe pas les modes doux à la proximité, à l'aménagement, à la lutte contre l'étalement urbain.

### **Thierry Marsyck**

*Formation initiale* : INSA Lyon, 1991 ; spécialité : génie civil urbanisme ; 30 % du temps était consacré aux humanités : socio, langues, urbanisme

Je n'ai pas été formé comme une « bête de calcul » ; les problèmes étaient appréhendés sous une forme plus sensible ; on réfléchissait en sous-groupe sur l'espace public (6 séances) ;

Je n'ai eu aucune formation concernant la marche à pied et le vélo. L'espace public était considéré comme une expression de la ville plus que de déplacements.

*Parcours professionnel* : Premier poste à la ville de Paris comme ingénieur à la direction Jeunesse et sports ; j'ai rencontré la question des déplacements lors de l'organisation de la coupe du monde de football ; il fallait se préoccuper du piéton sous l'angle de la sécurité ; Ensuite je suis passé à la Direction voirie déplacements, section « études déplacements » ; je travaillais au PC régulation du trafic et pour nous le piéton était au centre de nos préoccupations du point de vue de sa sécurité et de son confort. Un jour le responsable du PC feux m'a dit : « mon gars, là ton piéton, il est mort » ! On réalisait des plans de feux qui favorisaient le piéton les samedis et les jours de fête.

La question du vélo, je l'ai rencontrée à travers les projets de transports publics ; Il y avait une insatisfaction par rapport à la prise en compte des cycles qu'on mettait là où ça faisait le moins mal, ce qui posait des problèmes dans les carrefours.

#### *Formation continue ?*

Oui, à l'école des Ponts sur le thème de la gestion des carrefours.

Et aussi une formation interne à la ville de Paris sur les TC pour l'ensemble des cadres, mais rien sur la marche à pieds et le vélo. Les modes doux ont été abordés à l'échelle du service lorsqu'il a fallu réaliser un document sur les aménagements cyclables. Une fois par an on a aussi une remise à niveau sur les aspects réglementaires ce qui concerne aussi les modes doux.

La meilleure formation vient d'un environnement professionnel à travers le dialogue avec des spécialistes. A Paris, il y avait des orientations politiques claires reprises par les services et chacun avait assimilé cette exigence politique ce qui a permis le développement d'une culture déplacements ce qui s'est traduit par la création d'un service de la gestion des déplacements.

#### *Comparaison des deux villes Paris et Grenoble*

A Paris, il y avait une certaine rigidité, on appliquait la « bible » ; A Grenoble, on est plus à l'écoute des usagers ce qui permet de faire évoluer la réglementation ; on déroge à la règle (contre sens non marqué, largeur des voies de circulation inférieure à trois mètres, voies bus étroites etc..). Une solution d'aménagement résulte d'une réflexion qui prend en compte à la fois les usages de l'espace et les contraintes.

A Paris, le vocabulaire de l'aménagement est intégré ; il n'y a plus de discussion ; c'est le pouvoir de l'administration qui s'exerce ensuite.

A Grenoble, il y a plus d'expérimentation, d'invention, mais ça se traduit aussi par plus d'instabilité ; les aménagements sont souvent remis en cause ; le pouvoir politique est trop proche et le niveau global des investissements trop faible.

#### **Gilles Novarina**

Dans le passé, il y avait une équipe qui travaillait sur les transports (JC Pradeilles) essentiellement sur les transports en commun. Aujourd'hui, il n'y a plus d'axe identifié sur les déplacements, la question est abordée de manière secondaire à travers les thèmes négociations- concertations.

Il y a chaque année quelques étudiants qui font leur mémoire de maîtrise ou de DESS sur les déplacements : deux sur le thème du roller et plusieurs sur le vélo ; d'autres abordent la question du piéton en travaillant sur l'espace public.

Est-il possible d'aborder les déplacements non motorisés de manière scientifique ? Si oui, par quel biais ? Si non, cette thématique pour être enseignée ici est-elle trop jeune, trop politisée, trop peu étudiée ? la marche à pieds est une vieille affaire, ce n'est pas une question de mode ; la spécialisation des voies date des années 1950, en lien avec la

#### **Jean Marie Guidez**

Notre rôle c'est d'aller picorer dans la recherche pour diffuser, faire connaître. Par exemple en ce qui concerne les études du PREDIT. Notre vocation c'est de porter la bonne parole sur les PDU par exemple.

Travaux touchant aux déplacements non motorisés ou à un thème proche :

C. Renaisson a élaboré des fiches zones 30 dans la Gazette ; G. Laferrère a aussi travaillé sur ces questions ; tout cela représente peu de choses en volume.



### *A quelle problématique est liée cette thématique ?*

Environnement, usages plus équilibrés, plus pacifiés de la ville, partage de la rue ; les avantages des modes doux sont les inconvénients de la voiture. A l'enjeu d'un fonctionnement plus doux et plus économique de la ville.

### *Compléments de l'entretien :*

Au CERTU, je travaille sur des enquêtes d'opinion sur les déplacements depuis 5 ans avec la SOFRES, le Gart, l'Ademe mais il y a un redoutable manque d'études de ce type sur certains thèmes comme la marche à pied et le vélo. Ces études sont pourtant nécessaires pour communiquer, pour exister en tant que lobby. Nous n'avons jamais reçu aucune commande sur la marche à pied qui est pourtant fondamentale. Il n'y a d'ailleurs pas grand chose dans l'organigramme du CERTU à ce sujet. Sur environ 70 personnes, une seule travaille sur la marche à pied, Catia Renaisson. Il n'y a jamais eu d'études d'opinion commandées par le CVC ou la Fubicy. Il faut être aussi bon que Gerondeau !

Qui peut parler des piétons ? Les associations de piétons sont noyautées par des « petits vieux ». Les gens se sont déconsidérés par un militantisme excessif. Ils se posent en victimes avec des mentalités d'assiégés (le monde est méchant). Le discours du CVC se limitait à interpeller le Ministère de l'Équipement en pointant les ingénieurs tout puissants.

Mais quand les villes ont supprimé le vélo, il n'y a pas eu de manifestations, pas de résistance ; c'était vécu comme une vague de progrès.

Les données sur le vélo existent depuis longtemps (1975) mais personne n'a la curiosité d'aller voir dans les fichiers. On a toujours parlé d'équipements mais rien sur le pourquoi, la morale de l'histoire ; cette analyse n'a pas été faite. Le vélo fonctionne en vase clos.

Autre problème, celui de l'accompagnement automobile qui enseigne aux enfants les incivilités quand les parents se garent en troisième file par exemple ;

Le CETE de Lyon a lancé une étude qualitative sur les modes doux, étude faite par Papon qui montre que les chiffres donnés par les enquêtes ménages sont presque toujours faux.

J'interviens dans plusieurs formations : au CNFPT trois fois par an, à L'ENPC, deux fois par an ainsi qu'à l'école des TPE ; Ces cursus ont trouver leur place et des financements dans l'université ; Je fais des interventions ponctuelles dans des congrès ainsi que dans des villes, comme tiers expert.

En 2002, j'organise une journée de formation pour l'ENPC sur le thème « comment passer au mode alternatif ? »

Il existe un club « mobilité » au CERTU.

Les enjeux se situent dans l'entre-deux entre la ville centre et le périurbain c'est à dire la première couronne ; en effet les français ont intégré le fait que la bagnole n'est plus pertinente en ville mais où commence et où finit la ville ?

### **Jean Claude Pradeilles**

Les déplacements non motorisés sont abordé dans mon cours : ça concerne 20-30 étudiants par an. Il y avait, dans le passé, un cours de signalétique urbaine centré sur les cheminements doux et un autre sur la société de confort (J Dreyfus) et il y a depuis un an un cours sur les risques.

La question est abordée aussi à travers les mémoires des étudiants.

Je consacre deux à quatre heures aux modes doux sur 20-25 heures de cours sur les politiques de transports.

Ce qui m'intéresse c'est l'implication individuelle et sociale très différente entre les modes doux et la bagnole et aussi les questions d'intermodalité deux roues - transports publics en zone péri- urbaine et la problématique du changement : changement de situation, de statut, d'âge mais je n'aborde pas la façon dont se fait le changement. .

L'accès aux gares est possible en vélo mais personne ne travaille sur les espaces de cheminements comme espaces publics de qualité, en particulier à proximité de la gare.

On ne peut pas dissocier les alternatives à l'automobile d'une reconfiguration des espaces périurbains où il faut restructurer, requalifier l'espace public ; cette réflexion est indissociable d'un travail sur les centralités : comment intégrer les flux de déplacements vers les gares dans un tissu qui concilie la verdure et la structuration de la ville ?

Beaucoup d'étudiants travaillent sur les modes de vie, de déplacements dans le périurbain. Kaufman a travaillé sur ces questions.

Je me sens plus proche de Marc Wiel que de Ascher. On est encore loin d'avoir construit les polarités mais il faut commencer.

Autre question : par quoi remplacer la légitimité des approches du système automobile ? Les enjeux sont formulés en terme de pollution, de coûts mais ce n'est pas un discours positiviste. Il y a de ce point de vue un déficit considérable. Comment trouver aux modes non motorisés des aspects positifs ? Par des artefacts ou de véritables enjeux ? Est-ce un enjeu de retrouver une expérience sensible des intempéries, de l'autre ?

Ce cours est bien reçu par les étudiants ; trois thèmes les mobilisent : les modes doux, les problèmes d'environnement, la question du transport et des inégalités sociales ; ils ont tendance à laisser de côté les modes lourds de transports publics pour aller vers les modes doux dont ils ont l'expérience ; c'est moins institutionnalisé, plus concret ; quant à la question automobile, elle les embête, alors ils la laissent de côté.

### **Jean René Carré**

*Autres personnes (dans la recherche ou non) qui traitent de cette thématique :*

Oui, au PREDIT, dans le groupe « déplacements non motorisés » et dans le groupe « gestion des déplacements urbains » :

Orfeuillat, Frédéric Héran, de l'Ifresi, économiste ; Adamkiewicz à Toulouse sur le roller ; Metton à Créteil, Paris XII aborde ce thème à travers des études sur le commerce ; Sandra Thomas, du labo d'Aix en Provence ; quelques cabinets privés : Altermodal, Cordier ; au CERTU : Geneviève Laferrère et Catia Renaisson.

Tous les chercheurs fonctionnent de façon isolée, sans équipe pour les soutenir sauf au Latts et au LTMU mais qui sont plutôt opposés ; François Ascher parle « d'aberration, d'idéologie écolo » ; Orfeuillat et Ascher ont d'ailleurs été aspirés par l'institut de la ville qui dépend du groupe PSA.

## GUIDE D'ENTRETIEN

### Présentation :

Nous menons une étude sur la place des déplacements non motorisés dans la recherche et dans l'enseignement. L'objectif est de dresser un état des lieux et de développer des recommandations pour que ce thème soit plus présent.

La première partie de l'entretien touche aux activités de recherche et d'étude :

La seconde partie concerne les enseignements

### Première partie : la recherche

- *Description des activités de recherche ou d'études*

1. Dans votre établissement, menez-vous plutôt:

- des recherches visant les connaissances,
- des études visant l'application,
- de la prospective.

2. Dans votre établissement ou votre unité, quelqu'un mène-t-il des travaux touchant aux déplacements non motorisés ou à un thème proche?

Si oui, quelles thématiques sont étudiées?

Connaissez-vous d'autres personnes (dans la recherche ou non) qui traitent de cette thématique ?

Dans quels organismes?

De quelle façon traitent-ils les déplacements non motorisés?

3. Connaissez-vous des revues, colloques qui traitent de cette thématique ?

- *Ouvertures éventuelles aux déplacements non motorisés dans les activités de recherche ou d'études*

4. Est-il possible d'aborder de manière scientifique les déplacements non motorisés?

5. Selon vous, les déplacements non motorisés ont-ils leur place dans vos recherches et études?

Par rapport à vos sujets d'étude habituels?

Par rapport à ce qu'on attend de vos chercheurs?

6. Spontanément, à quels domaines associez-vous les déplacements non motorisés ?

L'associez-vous à une discipline particulière? A plusieurs?

A quelles problématiques est liée cette thématique ?

7. Considérez-vous cette thématique comme porteuse?

8. Lorsque vous décidez d'introduire un nouveau sujet d'étude dans votre établissement, comment vous y prenez-vous ?

Pour trouver des personnes compétentes

Pour intéresser des chercheurs

Pour trouver des financeurs

9. Si vous décidiez d'introduire dans vos recherches les déplacements non motorisés, comment le feriez-vous?

Pour trouver des personnes compétentes

Pour intéresser des chercheurs

Pour trouver des financeurs

## Deuxième partie: La formation

- *Description de la formation*

Nous sommes intéressés par la formation car nous pensons qu'elle pourrait potentiellement toucher les déplacements non motorisés ou des thèmes proches.

10. Cycle:      1<sup>e</sup>   2<sup>e</sup>                      3<sup>e</sup>: DESS   DEA   Maîtrise   Magistère

11. Quelle est la durée totale de la formation? .....jours   .....semaines   .....ans

12. Combien d'heures totales d'enseignement sont données?.....

13. Comment est organisée la formation? (séminaires, stage..)

14. Quels sont les différents enseignements qui sont donnés?

15. Quels sont les autres établissements qui participent à la formation?

16. Quels sont les objectifs pédagogiques de cette formation?

17. Y a-t-il des organismes extérieurs au ministère de l'éducation nationale qui financent cette formation?

18. Cette formation donne-t-elle lieu à un diplôme, une attestation? Oui  Non   
Si oui, lequel? .....

19. Cette formation donne-t-elle accès à des fonctions particulières? Oui  Non   
Si oui, lesquelles?.....

20. De quand date la dernière modification du programme?

21. Et actuellement, est-ce que des modifications de programme sont en préparation ?

22. Cette formation touche-t-elle aux déplacements non motorisés ou à des thèmes proches?

Oui  Non  En projet  Ne sait pas

Pourquoi le sont-ils/ le sont-il pas?

*S'ils sont abordés:* Dans quel cours?  
Combien d'heures sont consacrées à ce thème?  
Savez-vous comment ce cours est reçu par les étudiants?

• *Description de la 2<sup>e</sup> formation (éventuellement) :*

Nous sommes aussi intéressés par la formation car nous pensons qu'elle pourrait potentiellement toucher les déplacements non motorisés ou des thèmes proches.

10. Cycle: 1<sup>e</sup> 2<sup>e</sup> 3<sup>e</sup>: DESS DEA Maîtrise Mastère

11. Quelle est la durée totale de la formation? ..... jours .....mois .....ans

12. Combien d'heures totales d'enseignement sont données?.....

13. Comment est organisée la formation? (séminaires, stage..)

14. Quels sont les différents enseignements qui sont donnés?

15. Quels sont les autres établissements qui participent à la formation?

16. Quels sont les objectifs pédagogiques de cette formation?

17. Y a-t-il des organismes extérieurs au ministère de l'éducation nationale qui financent cette formation?

18. Cette formation donne-t-elle lieu à un diplôme, une attestation? Oui  Non   
Si oui, lequel? .....

19. Cette formation donne-t-elle accès à des fonctions particulières? Oui  Non   
Si oui, lesquelles? .....  
.....

20. De quand date la dernière modification du programme?

21. Et actuellement, est-ce que des modifications de programme sont en préparation ?

22. Cette formation touche-t-elle aux déplacements non motorisés ou à des thèmes proches?

Oui  Non  En projet  Ne sait pas

Pourquoi le sont-ils/ le sont-il pas?

*S'ils sont abordés:* Dans quel cours?  
Combien d'heures sont consacrées à ce thème?  
Savez-vous comment ce cours est reçu par les étudiants?

- *Eventuelles ouvertures pour les déplacements non motorisés dans la formation*

23. Selon vous, les déplacements non motorisés ont-ils leur place dans cette formation?

a. Par rapport au côté porteur du thème ?

Est-il possible de traiter les déplacements non motorisés dans un cours?

Oui  Non  Ne sait pas

*Si oui:* Par quel biais ?

*Si non:* Pour être enseignée ici, cette thématique est-elle trop jeune? trop politisée?  
trop peu étudiée?

b. Et par rapport aux savoirs, compétences qui sont transmis dans cette formation?

Des connaissances sur ce thème leur seraient-elles utiles dans la pratique professionnelle?

Une sensibilisation serait utile ? Des compétences techniques ?

24. Lorsqu'il est décidé de créer un nouveau cours, comment vous y prenez-vous ?  
Quelles sont les contraintes?

25. Lorsqu'il est décidé de créer un nouveau cursus, comment vous y prenez-vous ?  
Quelles sont les contraintes?

26. Si vous décidiez d'introduire un cours, une formation touchant aux non-motorisés, quelle serait la réaction de... :

votre direction?

les autres organismes qui participent aux enseignements?

les financeurs ?

les enseignants?

les étudiants?

27. Si vous décidiez d'introduire dans vos enseignements les déplacements non motorisés, sous quelle forme le feriez-vous?

Une formation à part ou un cours inclus dans une formation existante?

Son enseignement isolé ou associé à d'autres thèmes?

28. Selon vous, les milieux professionnels sont-ils intéressés par une formation qui touche aux déplacements non motorisés?

**Données personnelles du répondant :**

Nom.....

Etablissement.....

Statut professionnel dans cet établissement:

.....  
.....

Depuis quand exercez-vous cette fonction? .....

Formation : .....

Age: .....

Activités de recherche:                    Oui     Non

Activités d'enseignement:            Oui     Non