

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

Synthèse et recommandations – juillet 2002

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.

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.

I- QUELQUES ELEMENTS 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^o 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.

II- LES PERSPECTIVES A DEVELOPPER

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^e 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.

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 susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires. Par ailleurs, il est important de disposer d'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.

III- 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.

1- 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 le 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.

2- 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.

3- 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.

4- 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).

5- 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.

6- 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.

7- 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.

8- 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.

9- 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).

10- 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.

IV- 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.