

COMPRENDRE LE PIÉTON ET SON AVENIR DANS L'ESPACE PUBLIC

Mathieu Alapetite

11/10/2023

En France, les politiques publiques ont longtemps privilégié le « tout voiture ». Cette omniprésence de l'automobile, souvent subie ou contrainte, a longtemps érudé la question des mobilités alternatives, telles que le vélo ou la marche. Néanmoins, les choses changent et il est temps de se poser la question que la place que nous donnons à la marche et plus globalement au piéton dans l'espace public. S'appuyant sur les données de nombreuses enquêtes, Mathieu Alapetite montre qu'à l'heure de la nécessaire transition écologique et au vu des bénéfices générés par la marche, celle-ci constitue une réponse bien plus crédible qu'on ne l'imagine aux défis auxquels nous sommes confrontés.

Table des matières

Avant-propos

Jean-Louis Grosse-Delasalle, président de la Macif, vice-président d'Aéma Groupe, président du conseil de surveillance de Mutavie

Introduction

A-t-on oublié que le piéton existe ?

S'approprier cette manière de se déplacer

Un manque de représentativité

Est-ce que l'on innove en matière de marche à pied ?

L'espace public, une mini-société où chacun doit trouver sa place

La marche, un enjeu de sécurité routière

La centralité de la marche dans l'espace urbain

Concevoir pour tous les piétons, y compris les plus fragiles

La marche a aussi sa place dans le rural

La marche, une partie de la solution

La marche au service des enjeux sanitaires

La marche au service des autres modes de déplacement

La marche au service des enjeux écologiques et donc économiques

Zones à faibles émissions et commerces de proximité

Résumé des différentes propositions afin de développer la marche en France

L'auteur :

Mathieu Alapetite est expert associé à la Fondation Jean-Jaurès.

Résumé des différentes propositions afin de développer la marche en France

1.

Il s'agit tout d'abord de favoriser le développement de la marche à l'image de l'essor connu par le vélo ces dernières années, autour notamment de la loi d'orientation des mobilités (décembre 2019) ou de la crise sanitaire. Il s'agit désormais de dédier un ou plusieurs plans au développement de la marche au niveau national. Les expériences récentes ont montré que mêler l'ensemble des mobilités actives au sein d'un « plan vélo et mobilités actives » risque de faire à nouveau de la marche et du piéton les parents pauvres de la mobilité.

À l'échelle locale, il s'agit d'imposer la mise en place d'un schéma piéton au sein des plans de mobilité (PdM, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), mais également dans le cadre des plans de mobilités simplifiés (PdMS), pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des autres territoires. Cette disposition doit permettre la mise en place d'infrastructures adaptées et/ou dédiées aux piétons, y compris dans les territoires ruraux et dans les zones intercommunales.

Si l'impact peut s'avérer relatif, au moins au démarrage, le forfait mobilité durable (FMD), dispositif financier de soutien aux salariés pour leurs déplacements domicile-travail, doit intégrer la marche. Il s'agit *a minima* de démarrer des expérimentations au sein d'entreprises et d'administrations volontaires.

Dans cette logique, une grande réflexion doit être menée concernant des mécanismes de corrections afin d'intégrer coûts et bénéfices internes et externes des différents modes de transports, afin de valoriser les pratiques vertueuses et notamment la seule qui l'est véritablement : la marche.

2.

Ensuite, l'objectif est de favoriser l'ensemble des initiatives visant à favoriser le partage de l'espace public. La capacité à partager cet espace viendra de notre aptitude à nous mettre à la place des autres usagers, plus ou moins vulnérables. La mise en place d'un permis de mobilité, véritable alternative au permis de conduire, doit permettre de considérer cette formation comme universelle d'un point de vue de l'utilisateur (tout le monde sera amené à le passer) et d'un point de vue des modes de déplacement (permettant de se mettre à la place de chacun). Piéton, cycliste, automobiliste, usager des transports... : si les modalités restent à définir, l'objectif serait d'envisager l'impact de son comportement auprès des autres usagers afin de favoriser la cohabitation. À court terme, l'objectif doit être de favoriser et de développer l'ensemble des initiatives permettant l'éducation à la mobilité.

Dans la continuité de la prise en compte de la marche dans les différents plans de mobilité locaux, il est impératif d'associer les différents usagers, et notamment les plus fragiles (usagers et/ou représentants), à la mise en place d'infrastructures adaptées. Concevoir pour et avec les publics doit devenir une priorité. Une charte de bonne conduite et de partage de bonnes pratiques pourrait être élaborée en lien avec les associations représentatives des collectivités concernées et celle représentant les autorités organisatrices de mobilité (GART).

3.

Enfin, il s'agit de favoriser un environnement innovant et fécond autour de la marche. Il est tout à fait possible d'orienter l'innovation à travers différents appels à projets thématiques portés par les collectivités, l'État, les acteurs privés, ou encore les acteurs de la protection sociale complémentaire. L'approche vertueuse de la marche n'est plus à prouver pour l'ensemble de ces parties prenantes. À partir des constats établis dans cette note, il est également impératif d'intégrer les enjeux d'espace public et de mobilités actives dans les programmes des écoles d'urbanisme ou encore d'ingénieurs. S'il ne s'agit pas de stigmatiser l'ensemble de l'offre pédagogique, un effort est nécessaire afin de former les acteurs innovants de demain dans ces domaines.