

60 Millions  
de Piétons



18 janvier 2019 – Participation au grand débat – Réunion de mobilisation de l'écosystème transports –  
Ministère des transports – Contribution de l'association 60 Millions de Piétons.

## Quelle place pour la marche à pied dans le développement des écosystèmes de transport ?

Il peut paraître curieux de se poser cette question mais elle doit être posée. Cinquante ans après le premier pas sur la lune, la marche à pied reste sur terre notre premier moyen de locomotion. Tout déplacement commence à pied et se termine à pied. Pour autant, la marche à pied semble complètement oublié des politiques publiques depuis que les déplacements motorisés ont envahi l'espace urbain et rural et elle semble de nouveau oubliée dans la course à l'innovation de la mobilité. Les écoliers d'hier allaient à pied à leur école primaire, ceux d'aujourd'hui y vont en voiture par crainte d'être en retard et d'être écrasés par une voiture, ils sont laissés à la dépose minute puis les parents filent aussitôt au travail. C'est la course car tout est course contre le temps dans notre société moderne. Demain, avec leur smartphone, ces écoliers appelleront eux-mêmes une voiture intelligente qui les amènera de porte à porte à destination.

Pour sortir de cette spirale à l'opposé d'un écosystème, ne faut-il pas redonner toute sa place à la marche à pied, avec la même vigueur que celle que la puissance publique veut redonner au vélo. Cette mobilité est la plus économique, la plus sociale, la plus propre, la plus saine. Elle est un bienfait pour la santé. Elle devrait être la plus commode et la plus sûre alors que d'autres mobilités dites à tort actives émergent et rendent anxiogènes et accidentogènes la marche sur les trottoirs.

Il est inquiétant d'observer que la part modale de la marche à pied se réduit d'année en année tant il devient difficile de trouver son chemin à travers nos villes et nos campagnes d'un village ou d'un hameau à l'autre, surtout pour une personne à mobilité réduite. De surcroît, le piéton paye un lourd tribut dans l'insécurité routière, notamment chez les personnes âgées. Cette mobilité piétonne constitue d'ailleurs un enjeu majeur dans les années à venir pour nos aînés afin qu'ils puissent encore conserver leur autonomie d'aller et venir dans le quartier ou le village où ils vivent.

La marche à pied doit donc être encouragée par les pouvoirs publics et être la mobilité traitée de façon spécifique et prioritaire dans la prochaine loi d'orientation sur les mobilités. Un plan piéton national doit être lancé décliné par des plans piétons à l'échelon des villes et des intercommunalités rurales.

Cela signifie que le traitement des cheminements piétons doit être examiné dans tous les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour effacer les effets de coupure des infrastructures de transports et assurer la continuité de ces cheminements piétons souvent interrompus en péri urbain et en milieu rural, par exemple pour se rendre à un arrêt de bus scolaire situé hors du village.

Cela demande que le trottoir soit défini clairement au même titre juridiquement qu'une chaussée ou une piste cyclable dans son usage et ses caractéristiques techniques par les textes codifiés que sont le Code de la route, le Code de la voirie routière et le Code de l'urbanisme. Ce trottoir, réservé uniquement aux piétons, doit être revêtu, libre de tout obstacle mais agrémenté de supports de repos, suffisamment large et accessible aux personnes à mobilité réduite et ses interruptions traitées de façon sûre et confortable par des passages piétons ou des passerelles et hors agglomération des bords de route praticables, par exemple adossés aux pistes cyclables.

Ce plan doit être ambitieux pour qu'apprendre à marcher aux générations futures et leur donner envie de marcher ne deviennent pas de la science-fiction.