



10 mars 2019

PROPOSITION DE L'ASSOCIATION 60 MILLIONS DE PIETONS D'AMENDEMENT DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES

Constatant que :

- Le projet de loi a, pour le gouvernement, l'ambition d'offrir à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui, aux motifs que la mobilité est le premier facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. L'un des défis avancés est l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment, les transports étant le premier émetteur de CO2.
- Le projet de loi, pour autant, ne parle que de moyens de transport et de l'organisation de ces moyens sans s'interroger sur les facteurs qui obligent à plus de mobilité, comme par exemple l'allongement des distances, pour accéder aux services publics.
- Le projet de loi mise beaucoup sur les nouvelles mobilités issues de la technologie. Il favorise notamment l'émergence d'une mobilité inactive, les engins de déplacements individuels, qui conviendraient pour les petits trajets habituellement effectués à pied. Il accorde aux maires le droit de réserver à ces engins l'usage de certaines voies de circulation, sans exclure les trottoirs.
- Le projet de loi oublie ainsi complètement la marche à pied, pour autant le premier des moyens de déplacement. Ce mode de déplacement n'est d'ailleurs jamais cité dans ce projet et le terme « piéton » n'est mentionné qu'une fois, pour signifier sa suppression au quatrième alinéa de l'article L. 1214-2 du code des transports, en affranchissant les plans de mobilité du suivi des accidents impliquant au moins un piéton.

Sachant que :

- La marche à pied est la première et la dernière des mobilités,
- Tout déplacement débute et se termine à pied,
- La plupart des déplacements au quotidien se font à une distance faisable à pied (moins d'un kilomètre) et que les trois quart se font dans un véhicule,
- La marche à pied est incontournable pour accéder aux transports en commun,
- La marche à pied répond aux objectifs de la loi puisqu'elle n'émet aucun CO2, qu'elle est bonne pour la santé, qu'elle ne coûte rien à ses utilisateurs et qu'elle est facteur de lien social,
- La marche à pied a toujours été oubliée des politiques publiques et qu'en conséquence sa part modale est en recul dans la plupart des villes et dans nos campagnes,
- la marche à pied, par cet abandon, est ressentie par nos concitoyens comme une contrainte, face aux obstacles sur les trottoirs, face au long détour pour aller d'un point à un autre, face à l'éloignement des centres d'intérêt comme les centres commerciaux, face aux risques pour traverser les rues qu'à tel point nos enfants ne vont plus à l'école à pied mais sont débarqués devant l'école dans des aires de dépose-minute, face à l'impossibilité de marcher le long des routes faute d'aménagement praticable.
- 50 % de la population marche moins de 4 minutes par jour.
- l'accidentalité piétonne n'évolue guère à la baisse et près de la moitié des piétons tués dans les accidents ont plus de 65 ans.

L'association 60 millions de piétons se demande si l'orientation de cette loi ne construit pas, si l'on n'y prend garde, les premiers pas d'un espace public sans piéton. C'est pourquoi l'association alerte les parlementaires et leur propose d'amender le projet de loi pour remettre la marche à pied au centre des modes de déplacement du futur, indépendamment de mesures réglementaires à prendre au niveau du Code de la route (définition du trottoir), du Code de la voirie routière (sécurité des passages piétons et des accotements piétonniers), du Code de l'urbanisme (orientations d'aménagement de e programmation) et du Code de l'environnement (étude d'impact).

Elle leur propose

1 - d'amender l'article 5 portant sur la planification de la mobilité des personnes et des biens qui introduit le plan de mobilité se substituant aux actuels plans de déplacement urbains (PDU). Ce plan positionne l'ensemble des nouvelles formes de mobilité. Force est constaté qu'il oublie la première des mobilités : la marche à pied. Notamment, l'article 5 ne renforce pas l'alinéa 5° de l'article L1214-2 qui fixait comme objectif *le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied*. L'association estime que ce « notamment » n'a plus sa place dans cet article. Il traduit le manque d'ambition pour les mobilités actives dont la définition est introduite plus loin à l'article 22, sans spécifier d'ailleurs qu'il s'agit de l'usage du vélo et de la marche à pied.

Dans la mesure où cette nouvelle loi a pour ambition de promouvoir les mobilités propres, saines et peu coûteuses, il paraît important pour l'association que figure dans la loi un alinéa spécifique fixant clairement comme l'un des objectifs des plans de mobilité celui de favoriser la marche à pied, à travers un plan piéton au contenu précis. Cet article pourrait être rédigé ainsi : *"Le plan mobilité comprend un plan « marche à pied » visant à développer ce moyen de déplacement non polluant et bénéfique pour la santé visant à assurer :*

1° l'amélioration de l'accessibilité à pied dans l'espace public, notamment celui aux réseaux de transports publics, des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées,

2° la continuité des cheminements piétons et leur praticabilité incluant le long des routes,,

3° l'amélioration de la sécurité des piétons, en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton,

4° le traitement piétonnier sécurisé du franchissement des infrastructures de transports créant des effets de coupure,

5° l'amélioration de l'usage du réseau de voirie par une affectation du trottoir exclusivement réservé aux piétons et la modération des vitesses pratiquées sur les voies de circulation,

6° l'organisation du stationnement sur la voirie de telle sorte qu'il ne fasse pas obstacle à la visibilité des piétons au droit des passages piétons,

7° l'amélioration de l'information donnée aux piétons sur les cheminements à suivre, les temps de parcours et les lieux de repos et d'aisance.

2- de modifier l'article 21 créant le cadre législatif permettant aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes. La première difficulté de cet article est qu'il ne précise pas ce qu'est un engin de déplacement personnel, notamment si cet engin est un engin motorisé ou si cet engin est assimilable à un mode actif. La seconde est qu'il autorise pour ces engins le maire à prendre des mesures dérogatoires à celles fixées par le code de la route, notamment sur les « dépendances » des voies, ce qui signifie dit autrement : les trottoirs en ville et les accotements à la campagne, ce qui pose déjà de sérieux problèmes de cohabitation avec les piétons. De plus, cette possibilité dérogatoire (dans un sens plus souple que la règle du code de la route qui n'est pas encore connue, et qui sera prise par voie réglementaire après le vote de la loi) constitue une innovation dont on mesure mal les conséquences négatives qu'elle pourrait avoir, d'une part parce qu'elle met à mal la cohérence des règles du code de la route qui ont vocation à s'appliquer de la même manière sur tout le territoire et que d'autre part, elle obligera par l'article R411-25 du code de la route à l'apposition d'une importante signalisation.

En conséquence, l'association souhaite l'annulation pure et simple de cet article 21 ou à défaut la suppression des mots « et de leurs dépendances » dans la rédaction proposée : L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par l'alinéa suivant : « Le maire peut également, par arrêté motivé, fixer des règles dérogatoires à celles fixées par le code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies **et de leurs dépendances** sur lesquelles il exerce son pouvoir de police. ».

3° de modifier l'article 22 ainsi rédigé « Art. L. 1271-1. - Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné au système des mobilités défini par l'article L. 1111-1 ». La modification a pour but de préciser la nature de cette assistance qui ne peut se substituer à la force humaine telle que se comprend la rédaction de l'article mais vient la compléter. C'est le cas des vélos dont le pédalage peut être assisté (catégorie définie par l'article R 311-1 du code de la route). Sur ces vélos, il est nécessaire de pédaler pour que le moteur entre en fonction pour amplifier le mouvement, ce qui n'est pas le cas du vélo à assistance électrique ou de la trottinette électrique. Cette nuance conduit à proposer la rédaction suivante de l'Art. L. 1271-1. « Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, *pouvant être éventuellement dotés d'une aide motorisée complémentaire à cette force.*

4° de compléter l'article L 2212-2 du code général des collectivités territoriales qui stipule que la police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment : 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, L'association propose d'ajouter *les trottoirs et autres cheminements piétons* à l'énumération des rues, quais, places et voies publiques.

5° de compléter l'article L 228-2 du code de l'environnement qui spécifie « qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation , par l'ajout suivant « *ainsi que des cheminements piétons sous forme de trottoirs ou d'accotements stabilisés* ».