

CONTRIBUTION de 60 Millions de Piétons

Audition du 14 septembre 2022 par les rapporteuses spéciales sur le budget des transports

Constat de « 60 Millions de Piétons »

La loi d'orientations des mobilités, votée par le parlement en décembre 2019, a consacré les mobilités actives, et notamment la marche à pied. Force est de constater que cette consécration s'est arrêtée à cette reconnaissance alors que la mobilité cyclable, également consacrée par cette loi, bénéficie d'une forte politique publique depuis l'annonce d'un Plan vélo en septembre 2018.

Ce Plan vélo (réf 1) vante les vertus de la pratique de la bicyclette : la santé, la transition écologique et énergétique, l'attractivité des villes, l'accès à la mobilité pour tous et au moindre coût et la création d'emplois. Il propose quatre axes :

- 1- Le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière,
- 2- La sûreté : la lutte contre le vol de vélos,
- 3- L'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux,
- 4- Le développement d'une culture vélo.

Pour mener à bien ce Plan, l'État a décidé un financement de 500 Millions d'euros, complété par le Plan de relance, annoncé en septembre 2020 de 200 Millions d'euros. L'essentiel de ce financement se fait via la mission « Écologie, développement durable et mobilité durable » du PLF notamment par le programme 362 : Infrastructure et mobilités vertes. La mission finance ainsi les appels à projets « Fonds Mobilités actives – Aménagements Cyclables », le programme AVELO pour aider les collectivités à s'engager dans une politique cyclable et par ailleurs, la prime à l'achat de vélo et le forfait mobilités durables.

Quant à la marche à pied, elle est totalement oubliée. « 60 Millions de Piétons » n'avait pas manqué de le souligner par un communiqué de presse (réf 2) et de demander au gouvernement de traiter au même niveau, les deux mobilités : cyclable et piétonne. De ce point de vue, la loi d'orientation des mobilités a raté le coche de la mobilité piétonne (réf 3) et cela est dommageable.

En effet, la marche à pied a les mêmes vertus que le vélo avec probablement un meilleur bénéfice car elle est accessible à tous. Elle a même bien d'autres vertus. Elle est de toutes les mobilités actives, la mobilité la plus durable et aussi la seule mobilité douce. La marche à pied a, de surcroît et c'est important dans le contexte difficile actuel, une dimension sociale : elle est le mode de déplacement utilitaire pour les personnes vivant seules et les personnes des catégories les moins aisées alors que le vélo est surtout une mobilité prisée par les plus diplômés (réf 4). Elle est privilégiée par les femmes alors que le vélo reste très masculin. Elle est la meilleure alliée des transports collectifs (réf 5).

Propositions de «60 Millions de Piétons » à la Commission des Finances

Pour tous les motifs invoqués plus haut, « 60 Millions de Piétons » demande à la commission d'inciter le gouvernement à lancer le plus rapidement possible un Plan national en faveur du piéton.

D'ores et déjà, la part modale se réduit considérablement tant il est parfois difficile de trouver son chemin dans nos villes, surtout pour les personnes âgées. Celles-ci payent d'ailleurs un très lourd tribut dans l'insécurité routière. Nos enfants se rendent de moins en moins à pied à leur école. Quant aux personnes à mobilité réduite, ces dernières déplorent l'inaccessibilité de bien des espaces publics, à commencer par les trottoirs. Beaucoup d'aménagements de voirie ne respectent pas toujours les normes d'accessibilité, rendues obligatoires depuis 2007 alors que s'approchent les jeux paraolympiques. Ainsi, le danger est grand de voir la part modale de la marche à pied se réduire encore.

Certes, les agglomérations font des efforts pour piétonniser les centres des villes, mais une ville piétonne n'est pas toujours une ville marchable (réf 6), mais nos villes deviennent de plus en plus complexes pour le piéton : les

mobilités véhiculées accaparent l'espace urbain, à commencer par les automobiles auxquels se sont rajoutés, les vélos, les vélos électriques, les trottinettes et d'autres micro-mobilités. La situation est telle que la cohabitation entre cyclistes et piétons devient critique avec un fort sentiment d'insécurité des piétons, principalement des personnes âgées qui n'osent plus s'aventurer dans l'espace public. Cela se traduit concrètement par une augmentation du nombre de piétons hospitalisés à la suite d'un choc avec un cycliste, l'accident survenu à Grenoble le 1^{er} septembre étant le premier à être médiatisé.

Nos voisins européens ont déjà le sentiment, en pensant au vieillissement de la population mais aussi aux générations futures que le vent de l'histoire est le développement des politiques publiques spécifiques à la marche à pied comme l'Allemagne et la Grande-Bretagne (réf 7). Le Collectif « Place aux Piétons », récemment constitué, dont « 60 Millions de Piétons » est un des membres fondateurs, a proposé un tel plan lors des premières assises de la marche à pied qui se sont tenues en septembre 2021 (réf 8). Ce plan global reprend la plupart des 26 propositions concrètes déjà formulées par 60 Millions de Piétons lors des élections municipales (réf 9).

L'ambition politique dans le contexte de la transition écologique et énergétique serait de faire de la mobilité piétonne, une des politiques publiques prioritaires. Concrètement, au regard du PLF 2023, cela signifierait pouvoir identifier des lignes budgétaires dédiées exclusivement à la promotion de la mobilité piétonne, similaire à ce qui se fait pour la mobilité cyclable. Cette promotion de la marche à pied justifierait d'ailleurs un document transversal tant le sujet au-delà de la mission « Ecologie développement durable et mobilité durable » concerne aussi d'autres missions. Ainsi, la mission « Enseignement scolaire » devrait avoir un programme « développer le savoir marcher et le savoir s'orienter dans la ville » en amont du savoir-faire du vélo. La mission « Recherche et enseignement supérieur » devrait développer un programme sur les savoirs et les compétences sur la marche à pied qui font défaut. La mission « Solidarité, insertion et égalité des chances » devrait prévoir une prime pour les personnes allant à leur travail en marchant. Cette prime aurait pour objectif, outre le principe de l'égalité avec le forfait mobilité durable accordé aux cyclistes, d'encourager nos concitoyens à abandonner leurs déplacements en véhicule personnel qui encombrant l'espace public. La mission « Sécurité » devrait aussi avoir sa part pour créer un observatoire de l'accidentalité piétonne, réduire le nombre d'accident piéton mais aussi assurer la sécurité publique des piétons le soir dans nos rues, en orientant par exemple, en cette période d'économie d'énergie, l'éclairage public sur les trottoirs et non sur la chaussée. Mais la marche à pied ne concerne pas que les villes. La mission « Cohérence des territoires » pourrait orienter ses actions pour que les habitants des villages ou des hameaux puissent avoir des cheminements piétons pour rejoindre le bourg centre.

Quant à la mission « Écologie, développement et mobilité durables » dans son programme 362 « infrastructure », les financements doivent être orientés afin d'assurer la marchabilité du territoire par diverses infrastructures piétonnes (trottoirs élargis, passerelles piétonnes, rues piétonnes, accotements des routes marchables), notamment pour supprimer les coupures des infrastructures importantes dédiées aux véhicules. Comme pour le vélo, le Code de l'environnement devrait imposer lors de tout aménagement de voirie un cheminement piéton indépendant du cheminement cyclable.

La France ne peut pas se permettre de continuer à défavoriser la mobilité piétonne car elle concerne tous nos concitoyens de l'enfance au très vieil âge et qu'elle est incontournable pour les générations futures. L'association compte sur vous et sur les parlementaires pour porter ce message. Elle est à votre disposition pour échanger sur ces propositions et vous remercie d'en être à l'écoute.

Liste des références :

- 1- [Premier Ministre - Dossier de presse – Plan vélo et mobilités actives Premier ministre - 14 septembre 2018](#)
- 2- 60 Millions de Piétons – Communiqué de presse – 16 septembre 2018
- 3- LinkedIn : la loi d'orientation sur les mobilités rate le coche de la mobilité piétonne –20 janvier 2020
- 4- Ministère de la transition écologique - [Marche et pédaler : les pratiques des français.](#) – décembre 2021
- 5- [AFP](#) Eric Chareyron, directeur de la prospective de l'exploitant Keolis – 30 décembre 2020
- 6- Revue TEC– Nos villes sont-elles marchables ? – juillet 2022
- 7- DGTIM- *rapport Plans et stratégies nationales sur la marche Exemples européens - décembre 2020*
- 8- *Collectif « Place aux piétons » - vers un plan national – site internet- septembre 2021*
- 9- 60 Millions de Piétons - Plan national en faveur des piétons – site internet- février 2020

60 Millions de Piétons - Maison de la Vie Associative et Citoyenne – 2 rue du Louvre - 75002 Paris

Tél : 06 70 07 00 37 - www.pietons.org

email : sg.60mdp@yahoo.com