



Quelques vérités concernant la marche à pied

La marche à pied est le plus ancien mode de déplacement, celui que l'on pratique depuis sa plus tendre enfance. Elle est de plus en plus d'actualité dans les villes et villages contemporains. Pourtant ses spécificités sont très mal connues des pouvoirs publics. Elle se déroule dans divers types d'espaces, que nous appellerons « l'archipel des piétons » qui se sont ajoutés au fil du temps sans véritable vision d'ensemble inspirée par une connaissance approfondie des particularités de la marche en agglomération.

Les particularités de la pratique de la marche en agglomération

Protection de l'Environnement

La marche à pied est le mode de déplacement le plus écologique de tous

Elle ne fait pas appel à l'usage d'un véhicule. Un engin, même simple comme le vélo, fait appel à des matériaux pour la construction l'entretien, le démantèlement en fin de vie et pour le stationnement. Plus l'engin est complexe et plus ce bilan est négatif

- Elle ne fait appel à aucune énergie autre que la force musculaire, à l'instar du vélo sans moteur et contrairement au vélo à assistance électrique (VAE), EDPM et autres véhicules motorisés
- Elle est peu bruyante, à l'instar des véhicules sans moteur thermique.
- Elle ne pollue pas l'air, à l'instar des véhicules sans moteur ou à moteur électrique

Accessibilité

La marche à pied est le seul mode de déplacement accessible de façon autonome à presque tous, quel que soit l'âge, la forme physique, le handicap, la situation sociale. Concernant les personnes en situation de handicap moteur, elles peuvent être assimilées aux piétons moyennant quelques règles fixées par le code de la route.

Economie

La marche à pied est le mode de déplacement le plus économique tant pour ceux qui la pratiquent que pour les pouvoirs publics

- Elle ne demande pas l'achat ou la location d'un véhicule ou le paiement d'un titre de transport. Elle ne nécessite pas la construction ou la maintenance de places ou parcs de stationnement.
- Elle ne fait appel à aucune aide publique quelles qu'en soient les modalités.
- Elle ne détériore pas la structure des parties de la voie publique qui lui sont affectées, contrairement aux chaussées qui demandent une réfection régulière et coûteuse surtout en cas de véhicules lourds et de trafic intense

-Elle ne détériore pas le revêtement des trottoirs ou autres. Les dommages à ces revêtements sont dus aux travaux de réfection ou entretien des réseaux enterrés, aux chantiers divers et au poinçonnement par le mobilier des restaurants et cafés.

L'entretien des trottoirs ou autres supports de la marche nécessite en revanche un nettoyage régulier la collecte des déchets déposés dans les corbeilles et l'enlèvement d'éventuels débris.

-Le trottoir et l'aire ou la rue piétonne, principaux supports de la marche à pied, constituent une ressource financière importante pour les collectivités, du moins dans les parties très fréquentées. Les ressources proviennent de redevances pour utilisation de la voie publique par les kiosques à journaux, terrasses de cafés et restaurants, publicité ou tout usage commercial permanent ou temporaire.

Insertion urbaine

L'aménagement de trottoirs places ou autres espaces destinés à la circulation des piétons, s'accommode de nombreux types de revêtements susceptibles de s'accorder à l'environnement urbain dans les secteurs historiques ou à caractère particulier, à condition que ce revêtement ne soit pas glissant, surtout en cas de pluie.

Danger pour les autres usagers de la voie publique

La marche à pied est le mode de déplacement qui est le moins dangereux pour les autres usagers qui utilisent un véhicule, même léger.

La faible vitesse du piéton typiquement 1m/s soit 3,6 km/h lui permet de s'arrêter immédiatement sauf sur support glissant. Sa distance de freinage est quasi nulle. Pour les piétons qui marchent à vive allure typiquement 5 à 8 km/h, le freinage est très rapide car les semelles adhèrent bien au revêtement du fait d'une grande surface de contact. A l'inverse le freinage des véhicules à roues dépend du dispositif de freinage et de l'adhérence des pneus.

L'énergie accumulée avant freinage ou collision, dite énergie cinétique est très faible pour le piéton, sans commune mesure avec un véhicule. Cette énergie dépend de la masse et du carré de la vitesse. Ceci a des conséquences importantes en cas de freinage ou de collision. Un piéton circulant à 4 km/h a une énergie cinétique 14 fois plus faible que celle d'un vélo sans moteur (supposé de même masse) circulant à 15 km/h. Pour un VAE ou EDPM à 25 km/h le rapport est de 1 à 39 en supposant une masse égale. Pour les véhicules plus lourds et plus rapides, les rapports sont sans commune mesure ce qui se traduit dans la gravité des accidents. Lors d'une collision avec un véhicule, le piéton est la principale victime. La collision avec un vélo sans moteur provoque très rarement un décès mais des blessures ou contusions qui peuvent être invalidantes, surtout pour les personnes les plus fragiles. Avec des engins plus rapides et plus lourds, l'accidentologie, mal répertoriée, est de plus en plus inquiétante.

Convivialité et animation urbaine

La marche à pied est par excellence le mode de déplacement en ville qui permet de parler à ses compagnons, de s'arrêter pour regarder les vitrines ou les façades des immeubles pour parler avec d'autres personnes sans aucun danger pour soi-même ou les autres.

Santé publique et éducation

Moins violente que la plupart des autres activités physiques, la marche à pied est vivement recommandée à tous les âges du petit enfant au grand âge.

Dès leur plus jeune âge, il est important d'habituer les enfants et les adolescents à des parcours à pied journaliers. L'accès aux écoles à pied doit se substituer avantageusement à la dépose en voiture, trop pratiquée même pour des courtes distances. Cette pratique de la marche contribue à l'éducation civique des enfants et adolescents, qu'ils soient seuls ou en groupe, ou lorsqu'on leur confie la responsabilité d'un jeune enfant.

La condition est que le parcours soit sûr, notamment les traversées de rues, confortable, sans obstacle, avec un revêtement en bon état, et agréable. La qualité du parcours joue un rôle essentiel sur la distance parcourue par un piéton comme l'ont montré plusieurs enquêtes. Cette distance peut doubler sans que le piéton éprouve un sentiment de fatigue ou de gêne.

Intermodalité

En agglomération les distances parcourues dépendent du mode de déplacement. Proximité pour la marche, distance moyennes pour les vélos ou assimilés, longues distances pour les motos et voitures, distances moyennes ou longues pour les transports en commun. Dans la pratique la plupart des usagers font souvent appel à plusieurs modes successifs lors d'un déplacement, en fonction des opportunités et de la situation du moment. La marche à pied est le mode qui permet le mieux de passer de ce mode à un autre mode, en particulier les transports en commun. Le passage d'un véhicule individuel à un transport en commun suppose l'installation de parcs de stationnement sécurisés à proximité, ou pour les véhicules légers du type vélo et edpm, à un embarquement à bord du véhicule de transport en commun si cela est possible. Les véhicules comme le bus le tramway ou le métro privilégient, dans le peu d'espace disponible, l'accès aux véhicules pour personnes en situation de handicap moteur et aux poussettes pour jeunes enfants, toutes personnes qui n'ont pas d'autre choix.

Largurs de passages

Le parcours continu du piéton en ville nécessite un passage libre de tout obstacle et d'une largeur suffisante en fonction de l'importance des flux observés.

Aux obstacles fixes tels que le mobilier urbain ou les terrasses de cafés et restaurants s'ajoutent trop souvent des obstacles mobiles qui peuvent être dangereux ou empêcher le passage de certaines personnes fragiles. Il s'agit de véhicules stationnant sur les trottoir, voitures, vélos et EDPM en free floating. Ces véhicules bloquent parfois le passage piétonnier au mépris de toute attention aux autres. Ces usages sont généralement interdits par le code de la route, sauf le stationnement d voitures à cheval sur le trottoir et le free floating qui sont actuellement autorisés ou tolérés. Ces pratiques font obstacle à la libre circulation des piétons.

La largeur de passage libre nécessaire aux piétons dépend des situations et des lieux. Le minimum actuellement admis de 1,40m n'est pas adapté aux secteurs très fréquentés comme les centres ville. De plus il est fréquent que le piéton utilise un petit engin à roue pour transporter des personnes ou des biens. Outre les véhicules pour personnes en situation de handicap, on compte les poussettes et autres pour les jeunes enfants, les paniers à provisions à roulette, les valises à roulettes. Cela permet d'éviter le recours à des véhicules pour de multiples déplacements. Cette pratique suppose un aménagement décent, un entretien régulier et une largeur de passage suffisante.

L'archipel des piétons

Au sein de l'agglomération la chaussée, réservée à la circulation des véhicules, est interdite à la circulation des piétons. Rappelons qu'une piste cyclable est une chaussée.

En revanche, le piéton dispose pour se déplacer de divers types d'espaces autorisés, obéissant ou non à différentes réglementations

Espaces réservés à la circulation des piétons

Seul le trottoir est réservé à la circulation des piétons, aucun autre véhicule ne peut y circuler, à l'exception des enfants de moins de 8 ans en vélo et des voitures pour personnes en situation de handicap. Certains espaces comme les terre-pleins centraux d'avenues et boulevards ou les ilots centraux des places sont des trottoirs sans que cela soit clair dans la réglementation et la jurisprudence actuelles.

Espaces destinés à la circulation des piétons

Il s'agit d'espaces dénommés « piétonniers mais qui sont aussi autorisés, moyennant certaines règles, à des véhicules comme le vélo sans moteur, le vélo à assistance électrique. Certains d'entre eux sont également parcourus par des tramways ou bus.

Appartiennent à cette catégorie les rues places et aires piétonnes, les cheminements piétons et dalles piétonnes réalisés le plus souvent dans les années 1960 et 1970 .

Espaces partagés

Ce sont des espaces ouverts à tous véhicules, appartiennent à cette catégorie les « zones de rencontre », où la vitesse est limitée,, mais aussi des rues ou places en périphérie résidentielle, ouvertes à toute circulation, sans définition claire dans le code de la route

Traversées

Tous Ces espaces constituent l'archipel où évoluent des piétons. Ils sont séparés les uns des autres par des chaussée que l'on doit traverser pour parcourir l'agglomération.

Les traversées ne sont pas toujours équipées ou signalées. Les traversées équipées et signalées sont des passages piétonniers, dotés de feux tricolores ou non, qui peuvent parfois imposer une traversée trop longue et donc dangereuse.

Dans certains cas, ce sont des passerelles et passages inférieurs pour franchir les voies rapides ou les voies ferrées. Ces passerelles et passages inférieurs sont le plus souvent absent ou peu praticables par les piétons. Elles doivent être aisément repérables, suffisamment larges, bien éclairées et entretenues , accessibles aux poussettes et aux véhicules pour personnes en situation de handicap et produire une sensation de confort et de sécurité.

Tous les types d'aménagements urbains ne peuvent être réglementés, mais tous doivent permettre aux piétons des déplacements sûrs, décents et continus.

Trop de nos agglomérations comportent des aménagements dangereux, de qualité ou de largeur indécentes, ou empêchant l'accès à certaines parties de la ville.