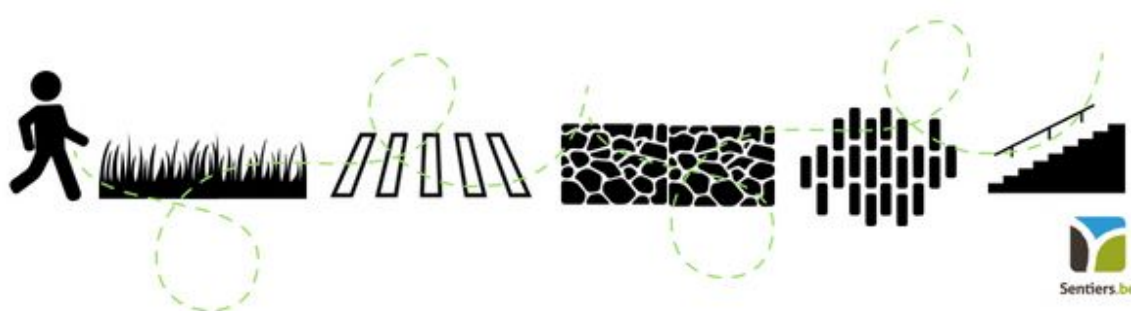


Mémorandum I Élections communales et provinciales 2018



MESSAGES CLÉS

Comme le soulève l'OCDE dans son rapport[1] : « *la marche peut largement contribuer aux grands programmes publics de développement durable et doit donc occuper une place centrale dans les politiques de transport (...). Faire en sorte que la marche soit une solution attrayante et complémentaire au transport motorisé constitue une réponse essentielle aux défis soulevés par le changement climatique, la dépendance aux énergies fossiles, la pollution, la mobilité d'une population vieillissante, la santé (...)* ».

La marche est un mode de locomotion **universel**. **Peu coûteuse** avec ses quelques équipements basiques réutilisables lors d'autres activités, **non polluante**, car ne génère pas d'émission polluante, source de **bienfaits pour la santé** au vu de l'exercice physique développé, elle est presque **accessible à tous**, sans discrimination de revenus.

Historiquement, la marche est un mode de déplacement fort utilisé dans notre pays. Preuve en est la morphologie de nos villes et villages, ainsi que le réseau de petites voiries (visible ou non) existant.

La **vitalité des villes et communes**, que l'on soit en milieu rural ou urbain, est par ailleurs étroitement liée aux déplacements piétons qui animent l'espace, quels que soient les motifs de ceux-ci : déplacements scolaires, petites courses, médecin et pharmacie, loisirs et sports ... La **marche et la présence piétonne** au sein d'un quartier contribuent très largement à créer des **villes et communes attrayantes, conviviales, agréables, prospères et durables**.

Cependant, la marche est un mode de transport souvent négligé par les autorités publiques, ou du moins pas toujours au centre de leurs préoccupations. Alors qu'elle est au minimum au départ et à l'arrivée de tous déplacements quant elle ne constitue pas le moyen de transport unique (prendre le train, le bus, marcher depuis/jusqu'au parking ...), elle est rarement prise en compte dans les statistiques publiques sur la mobilité, souvent oubliée dans la politique de planification et encore plus rarement prise en considération lors d'aménagement de projets et de chantiers. Or la marche et les transports en commun sont des éléments, complémentaires et interdépendants, d'une mobilité durable. Pour favoriser la marche, il faut un réseau maillé de cheminements, des infrastructures conviviales pour les piétons et des espaces correctement et esthétiquement conçus. Le tout devant garantir la sécurité des piétons qui y circulent lorsque l'on sait que ceux-ci font partie des usagers de la route les plus vulnérables aux accidents de la circulation.

RECOMMANDATIONS

1. Connaître son réseau de voiries potentiellement utilisables par les piétons. C'est-à-dire réaliser un inventaire de la situation de droit et de l'état ces voiries. Et pas seulement des voiries bordées de trottoirs, mais aussi des chemins, sentiers, venelles, impasses qui jouent un rôle important dans le maillage et la perméabilité des quartiers.

2. Intégrer la marche dans la planification des aménagements et la gestion de la mobilité : à l'instar des plans cyclistes, réaliser des plans piétons par quartier, village, ville, commune en mettant la priorité dans les zones proches des transports en commun et sur l'accès aux biens et services.

3. Donner plus de priorité et d'espace à la marche dans la mise en œuvre des aménagements : assurer aux piétons un accès facile, sans coupure, le plus fluide possible, bien entretenu, sûr et esthétique aux transports en commun et à toutes les destinations utilitaires : écoles, centres sportifs, commerces, centres médicaux, cinémas ... en combinant notamment:

- les déplacements en site propre grâce au développement, à l'entretien et à la signalisation d'un réseau de cheminements piétons via les petites voiries publiques : chemins, sentiers, venelles, impasses débouchantes ... et l'aménagement d'aires piétonnes ;
- la facilitation de l'accès aux arrêts de transports en commun pour les piétons en créant des cheminements piétons vers et depuis ces arrêts, et en informant les usagers sur les possibilités qui s'offrent à eux depuis ceux-ci ;
- l'aménagement d'espaces partagés entre les modes motorisés et non-motorisés en intégrant le principe de bienveillance des usagers les plus forts sur les plus faibles ;
- des aménagements propices aux rencontres, aux jeux, à la découverte des quartiers ;

- des aménagements des espaces publics et de circulation en adéquation avec les besoins de personnes à mobilité réduite (en ce compris, les familles avec de jeunes enfants, poussettes, personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec caddies ou bagages encombrants ...) et en prenant en compte le genre, c'est –à-dire l'ensemble des critères nécessaires à une utilisation accessible et agréable à toutes et tous ;
- une meilleure application de la réglementation empêchant le stationnement sur les trottoirs, sur les ronds-points et aux intersections ;
- une meilleure application de la réglementation sur l'accès et la (ré)ouverture des petites voiries publiques ;
- une rationalisation et une réflexion sur le placement du mobilier urbain présent sur les trottoirs : plots et barrières de sécurisation, panneaux de signalisation, poubelles ... afin de limiter l'encombrement de ceux-ci ;
- la signalisation et la déviation efficaces et sécurisées du parcours piéton lors des chantiers ;
- un meilleur accès aux informations nécessaires pour des déplacements agréables et sécurisés par l'utilisation tant de supports papiers et physiques (plans, cartes ...) que via Internet ;
- la mise en place de campagnes de sensibilisation du grand public aux bienfaits de la marche : journée des piétons, pédibus dans les écoles publiques, déplacement à pied pour les courtes distances....

[1] FIT (2010), Piétons : Sécurité, espace urbain et santé , Éditions OCDE