



**TAP DU PIED  
BALISES POUR DES TRAJETS À PIED EFFICACES,  
SÛRS ET CONFORTABLES**

# **PLAIDOYER - ÉLECTIONS 2024**



# TOUS À PIED

# REVENDEICATIONS

---

Première revendication, accepter toutes nos revendications ! Réunissant quasi 5 millions de personnes en Wallonie et à Bruxelles, la communauté des piéton·nes est la plus importante parmi les gens qui se déplacent, loin devant les automobilistes et les cyclistes. Il est donc plus que légitime que leur voix soit entendue et leurs demandes prises en compte. Si nous sommes toutes et tous piéton·nes, tous les jours, nous avons toutes et tous des besoins différents en fonction de notre âge, de notre genre, du moment de la journée où nous nous déplaçons, du motif de notre parcours... En 2022, Tous à Pied organisait le Colloque "Tous piétons, Tous différents" grâce au soutien du SPW Mobilité. En 2023, Tous à Pied lançait le premier Baromètre Piéton belge. Des occasions de nombreux débats menant à la rédaction de nos priorités en tant que voix des piéton·nes en Wallonie et à Bruxelles.

Quel que soit le territoire sur lequel vous exercez votre métier, vous y trouverez de quoi faire avancer la cause des piétonnes et piétons, dont vous faites aussi partie !

14 revendications comme les 14 doigts de pied (ha non, raté).

**01** POSITIONNER LA MARCHÉ COMME LE CHAÎNON ENTRE TOUTES LES FORMES DE MOBILITÉ

**02** RECONNAÎTRE L'IMPORTANCE DES MOTS : MOBILITÉ ACTIVE ET USAGERS VULNÉRABLES

**03** PRIVILÉGIER LA MARCHÉ POUR TOUS LES TRAJETS DE MOINS DE 2KM

**04** APPLIQUER LE PRINCIPE STOP

**05** RÉALISER LES COMPTAGES ET BAROMÈTRES PIÉTONS

**06** DOTER LES VILLES ET COMMUNES DE PLAN(S) PIÉTON(S)

**07** DÉSENCOMBRER ET ÉLABORER DES PLANS TROTTOIRS

**08** REVOIR LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

**09** ORGANISER LA COHABITATION DES USAGERS

**10** INSTAURER L'INDEMNITÉ PIÉTONNE ET AUTRES MÉCANISMES FINANCIERS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

**11** METTRE À JOUR L'ATLAS DES VOIRIES COMMUNALES

**12** RENDRE LA FORÊT ACCESSIBLE À TOUS

**13** PROMOUVOIR L'AUTONOMIE DES ENFANTS ET PERSONNES ÂGÉES

**14** GARANTIR LE DROIT À ÊTRE PIÉTONNE, Y COMPRIS LA NUIT

## 01. POSITIONNER LA MARCHÉ COMME LE CHAÎNON ENTRE TOUTES LES FORMES DE MOBILITÉ

La marche est un mode de locomotion universel et le mode de déplacement le plus juste d'un point de vue social. Peu coûteuse, non polluante, source de bienfaits pour la santé physique et mentale, elle est presque accessible à tous, sans discrimination de revenus. Elle est au minimum au départ et à l'arrivée de tous déplacements (prendre le train, le bus, marcher depuis / jusqu'au parking...) quand elle ne constitue pas le moyen de transport unique. Des mesures doivent être mises en place afin de favoriser la marche dont la marge de progression a un potentiel particulièrement important, quel que soit le territoire concerné. Au vu des enjeux qui nous attendent face aux crises climatiques et économiques et voyant quel refuge et alternative la marche a été lors de la crise sanitaire, ce mode de déplacement doit être reconnu comme le chaînon entre toutes les autres formes de mobilité. **Le vélo, les transports publics, la voiture, ... sont les compléments de la marche.** Le meilleur moyen d'encourager la marche, mode de déplacement hautement performant et fiable sur les courtes distances, particulièrement économe et source de bienfaits pour la santé, l'économie, l'autonomie, le lien social, l'environnement, la nature... est notamment de lui consacrer les réseaux d'aménagements de qualité nécessaires pour des trajets sûrs, efficaces et confortables pour toutes les piéton·nes. Tout le monde est piéton et le sera d'autant plus si les trajets sont sources de bénéfices évidents et reconnus.



L'ÉQUIPE DE TOUS À PIED QUAND ON PARLE  
DE MOBILITÉ DOUCE AU LIEU D'ACTIVE



tous à pied

## 02. RECONNAÎTRE L'IMPORTANCE DES MOTS : MOBILITÉ ACTIVE ET USAGERS VULNÉRABLES

C'est peut-être un détail pour vous, mais pour nous ça veut dire beaucoup (vous avez la réf?). Le choix des mots c'est important, car ces derniers façonnent le décor de notre vie, de nos pensées, ils influencent nos réflexions, nos avis, nos perceptions.

Tout ça pour vous dire que la marche, non ce n'est pas de la mobilité "douce" mais bien de la mobilité active ! Et pourquoi ? Parce qu'il s'agit d'un mode de déplacement qui fait appel à l'énergie musculaire. Au même titre qu'un piéton n'est pas un usager faible mais bien vulnérable: le piéton est loin d'être faible quand on voit toute l'énergie qu'il dépense pour se déplacer. Par contre, il est clairement le plus vulnérable lors de sa rencontre accidentelle avec d'autres usagers comme les cyclistes et les conducteurs. **Utilisons les bons mots, ceux qui définissent, identifient et valorisent correctement les personnes concernées !**

### 03. PRIVILÉGIER LA MARCHÉ POUR TOUS LES TRAJETS DE MOINS DE 2KM

La voiture est encore trop utilisée pour les trajets de moins d'1 km (17 %), de 1 à 2 km (40 %) et même de 2 à 5 km (59 %). Une bonne partie de ces trajets pourrait être transférée vers un mode actif dont la marche. La marche doit prendre la place de la voiture pour les courtes distances. Sur les trajets de moins de 2km, la marche est dans bien des situations le mode de déplacement le plus efficace avec une garantie d'horaire sur l'arrivée. Si une **sensibilisation du grand public** sur le sujet est à poursuivre (campagne de communication sur les bien faits de la marche, cartes de villes et communes à pied...), il faut par ailleurs que les **aménagement de qualité** (dimensionnement, revêtement, balisage à partir de points stratégiques comme les arrêts de transport en commun...) suivent afin d'éviter les déceptions et renoncements. À moins d'y être contraint, on ne renouvelle l'expérience que si elle est positive. Dans la même ligne, Tous à Pied défend la mise en œuvre de **villes et villages des 10min** permettant l'accès aux services de base et aux espaces verts grâce aux modes actifs.



### 04. APPLIQUER LE PRINCIPE STOP

Non il ne s'agit pas de l'acronyme "Saisis Ton Occasion Piéton", quoique c'est tout de même une belle occasion pour les piétons d'être enfin reconnus. Cet acronyme "STOP" nous vient du nord du pays avec S pour stappers qui veut dire piétons (ça c'est tout le monde à un moment de la journée), T pour trappers qui veut dire cyclistes (ça c'est vous sur votre destrier à 2 roues, électrique ou non), O pour openbaar vervoer qui signifie transport public (ça c'est vous dans le train, le bus, le métro, le tram...) et P pour privé vervoer qui veut dire transport privé (ça c'est vous dans votre voiture). Ce principe prône une hiérarchisation des différents modes de transport et les favorise dans l'ordre suivant : la marche à pied, les vélos et la micro-mobilité (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues...), les transports publics, les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) et enfin, les transports privés individuels. Et c'est là le gros bouleversement, le tournant dans l'histoire : on arrête de mettre la voiture privée et individuelle comme point de départ et centre des réflexions et aménagements. Victoire de la législature actuelle: depuis 2019 le principe STOP est reconnu par les trois Régions de notre pays. Il est maintenant **grand temps qu'il soit opérationnalisé sur le terrain** à travers sa prise en compte dans toutes les politiques de mobilité ainsi que dans tous les aménagements réalisés. Cela doit notamment passer par une formation spécifique et soutenue de tous les opérateurs chargés de le mettre en œuvre sur le terrain (celle de mobility manager en région wallonne par exemple). Allez, 5, 4, 3, 2, 1 STOP c'est parti !

## 05. RÉALISER LES COMPTAGES ET BAROMÈTRES PIÉTONS



4,8 millions ! C'est le nombre de piétons en Wallonie et Bruxelles, et c'est presque le seul chiffre que l'on connaissait avec certitude. Depuis 2023, et grâce au premier baromètre piéton belge lancé par Tous à pied, nous en avons un peu plus appris sur leurs caractéristiques et leurs habitudes. **Des moyens doivent être dégagés pour pouvoir poursuivre cette initiative et la compléter par des comptages, mise en place d'observatoire, de commissions fédérales et régionales de la mobilité active afin de quantifier et qualifier les déplacements piétons.** Différents indicateurs doivent être pris en compte pour évaluer la marche dans la mobilité quotidienne. Premièrement, les opportunités pour marcher sont les éléments qui vont contraindre ou aider les piétons à évoluer dans l'espace public. Il s'agit de mieux cerner l'état actuel de la marchabilité du territoire (ou "potentiel piétonnier" qui désigne la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied) à travers un indicateur précis comme le nombre de kilomètres d'infrastructures dédiées aux piétons par rapport aux autres moyens de déplacement. Deuxièmement, étudier les comportements des piétons et leur évolution, mais aussi les éléments qui vont influencer positivement ou négativement ces comportements. Pour cela, la mise en place d'un baromètre piéton pour des villes et communes marchables, sous la forme d'enquêtes de satisfaction, est essentiel. Un dispositif régional de comptage des flux doit lui aussi voir le jour. Pour être efficace et pertinent, cet outil devra être reconduit au minimum tous les 2 ans. Troisièmement, évaluer l'ancrage institutionnel des politiques de mobilité piétonne en analysant la place que l'on réserve à la marche et aux piétons dans les documents (stratégiques et opérationnels) d'aménagement et de mobilité actuels, dans la structuration des services et dans les budgets. Il s'agit donc de mettre en place un véritable monitoring des déplacements piétons afin que ceux-ci soient pleinement pris en compte dans les statistiques régionales et fédérales de la mobilité. Dans la plus part des statistiques actuelles, l'entièreté du trajet est attribuée au mode de transport principal, faisant passer à la trappe les déplacements piétons de début et fin de parcours (exemple : 500m à pied pour aller prendre le bus + 3km en bus + 300m à pied pour arriver à destination = 3,8km en bus au lieu de 3km en bus et 800m à pied). Pour être comptabilisé, un déplacement à pied doit se faire sur l'entièreté du trajet alors que dans tous les cas celui-ci est présent au départ et à l'arrivée. Les données actuelles ne reflètent donc pas la réalité. À titre d'exemple, l'étude MONITOR de Vias Institute en 2017 sur la mobilité des Belges intègre cette notion. Cela doit être le cas dans tous les relevés statistiques présents et à venir, au risque de déterminer des objectifs peu ambitieux pour le développement de la marche. Concernant ces objectifs, s'ils sont déjà fixés en Région bruxelloise avec au moins 40 % des déplacements devant se faire à pied en 2040, en Wallonie, les grandes villes doivent s'aligner sur ce chiffre. Les objectifs différenciés pour le reste du territoire wallon doivent eux être définis. On chérit ce que l'on connaît. Il est temps de savoir qui sont ces 4,8 millions de piétonnes et piétons.





## 06. DOTER LES VILLES, COMMUNES, RÉGIONS ET PAYS DE PLAN(S) PIÉTON(S)

Des villes, métropoles comme Paris, Strasbourg, Brest, Lyon, Grenoble, Rennes, La Chapelle, Bordeaux, Aix en Provence, Marseille, Nancy... des pays comme l'Allemagne, l'Autriche, l'Écosse, le Pays de Galles, la Finlande, le Royaume-Uni, la Norvège, la Suisse,

se sont dotés de Plans Piétons permettant de (re)valoriser la marche et prendre en compte de manière systématique les piétons dans leurs différentes politiques. À Bruxelles, le Plan piéton stratégique date de 2012 et une série de vade-mecum de bonnes pratiques ont suivi. Aucun de ces outils n'ont de valeur réglementaire sauf ceux qui ont été repris dans le volet réglementaire du **plan de mobilité Good Move qu'il convient dès lors d'évaluer régulièrement**. En Wallonie, le **Plan Wallonie Piétonne** a enfin été adopté fin 2023. Si l'introduction plante le décor d'une vision politique et d'une volonté de renverser la façon de concevoir les choses à l'image du principe STOP et que le catalogue des actions est relativement complet, les objectifs restent flous voir faibles souvent non quantifiés, non différenciés en fonction des territoires concernés et avec comme horizon le plus lointain "À réfléchir à partir de 2024". Ce Plan **devra donc rapidement être précisé et opérationnaliser**.

De même, le **plan fédéral BE Cyclist devra être revu** en plan d'action pour la promotion des modes actifs (BE ACTIVE !). **Retrouvez le Plan Piéton Wallon de TAP : <https://www.tousapied.be/nos-projets/plaidoyer/>**

## 07. DÉSENCOMBRER ET ÉLABORER DES PLANS TROTTOIRS

Comme la mayonnaise aux frites, les trottoirs sont indispensables aux piétons. Tantôt absents, dégradés, réparés partiellement, discontinus voir encombrés qui ne s'est jamais dit que les trottoirs mériteraient un meilleur traitement de la part des autorités ? **Le trottoir qui est l'espace du piéton par excellence, doit être dégagé de tout ce qui n'est pas au service du piéton** : bornes de recharge, parcmètres, panneaux publicitaires, routiers, de signalisation de travaux ou d'interdiction de parking temporaire, arceaux vélo, vélo, parking

trottoir, trottoir, voitures, cabines électriques, scooter, potelets anti parking, poubelles hebdomadaires, terrasses si pas 2 mètres de circulation laissé aux piétons ... Il est nécessaire que les derniers changements législatifs soient réalisés afin de **sanctuariser les trottoirs et de les rendre aux piétons**. Concernant l'état des trottoirs et leur réhabilitation, **le Plan trottoir est un outil permettant aux communes de créer un plan d'entretien** pour garantir une vraie qualité d'usage partout et reconstruire les chaînons manquants comme des traversées, le bouclage ou la prolongation de réseau de cheminements piétons. Ces plans doivent être généralisés dans l'ensemble des communes afin d'identifier les trottoirs à rénover en priorité (près d'un nœud de transports en commun, d'une zone commerciale, d'une administration communale, d'une école...) plutôt que de procéder par des rénovations ponctuelles sur quelques mètres. Enfin, **tous les cheminements piétons doivent être massivement végétalisés** (plantations d'arbres, arbustes et herbacées indigènes, fruitiers et variées, installation de nichoirs, façades végétales, bacs potagers, hôtels à insectes, etc. ) afin de favoriser la biodiversité et parce que se déplacer dans un espace végétalisé est bon pour la santé physique et mentale, notre bien-être et notre qualité de vie (réduction des îlots de chaleur et zones d'ombre), rend l'expérience plus agréable et incite à la renouveler.

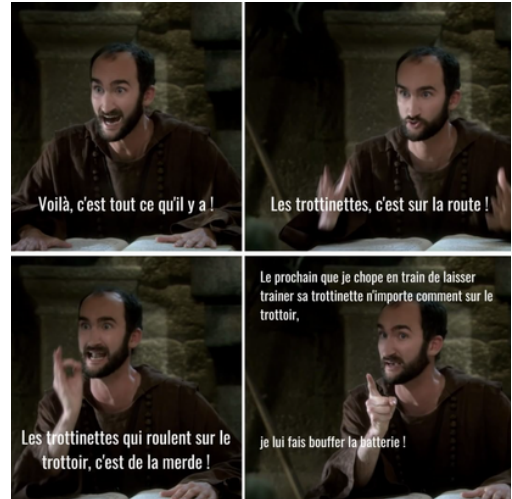


## 08. REVOIR LE CODE DE LA VOIE PUBLIQUE

*Le Code de la Route a été revu pour devenir le Code de la Voie Publique d'ici fin 2025. Il régit la circulation de tous les usagers. Il est cependant nécessaire d'encore poursuivre sa mise à jour selon le Principe STOP adopté par toutes les régions belges.* Le piéton,

usager le plus vulnérable, doit être au centre de la réflexion et des

principes qui conduisent et tendent vers plus de sécurité et de convivialité pour tous les usagers. **Tous à Pied** vous propose une lecture globale du Code du point de vue piéton et de l'interaction de celui-ci avec les autres usagers (<https://www.tousapied.be/nos-projets/plaidoyer/>). Quelques préambules à sa lecture nous semblent cependant nécessaires : 1. Le principe STOP doit servir de socle à toutes les modifications du Code 2. Mis à part dans le cas où une personne passe son permis de conduire, les usagers actifs (piétons, cyclistes...) ne sont jamais officiellement informés et formés au Code, alors qu'ils sont amenés à devoir en respecter les principes et obligations lors de leurs déplacements quotidiens. Deux étapes, « initiation et bases » (primaire) puis « rappel et approfondissements » (secondaire), doivent être prévues lors du cursus scolaire pour la formation des jeunes au Code. Enfin, si la signalisation à destination des usagers est nécessaire à une bonne cohabitation de tous, l'encombrement des trottoirs doit lui être limité aux aménagements nécessaires aux déplacements piétons. Une réflexion sur la transformation efficace d'une partie des panneaux routiers, régis par le Code, en marques routières doit être menée.



## 09. ORGANISER LA COHABITATION DES USAGERS

Le piéton est l'usager le plus vulnérable lors de sa rencontre accidentelle avec d'autres types d'usagers comme les cyclistes, les conducteurs... Il doit avoir priorité partout où il circule (Principe STOP). Ce qui ne veut pas dire qu'il ne doit pas aussi être attentif dans ses déplacements.

*Pour Tous à Pied, tout dépassement d'un piéton, qu'il marche sur le trottoir ou sur la voirie, doit se faire à l'allure du pas et avec une distance de 2m à partir du piéton pour les véhicules motorisés : voiture, camion, bus, vélo et trottinette électrique... et de 1m pour tous les autres usagers : vélo classique, trottinette non électrique, skateboard, roller... Et ce afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables que sont les piétons.*

Par ailleurs, si les cyclistes et piétons peuvent cohabiter dans de nombreuses situations, *lorsque les flux des uns et/ou des autres deviennent importants ou que la vitesse des cyclistes ou des piétons est à privilégier, il est alors nécessaire que chacun puisse avoir sa place et que celle-ci soit prévue de façon suffisante afin de limiter les interactions entre piétons et cyclistes.* Des aménagements spécifiques en fonction des usagers sont donc à prévoir et réaliser (largeur des passages piétons, durée des feux piétons...).

Enfin, **les villes et villages 30 (km/h)** sont la solution à une cohabitation apaisée entre tous les usagers.

**Quand une voiture s'arrête tout de suite pour te laisser passer au passage piéton:**



À TOUT PROBLÈME SA SOLUTION



tous à pied

## 10. INSTAURER L'INDEMNITÉ PIÉTONNE ET AUTRES MÉCANISMES FINANCIERS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Depuis 2022, le budget mobilité est accessible à tous les employés qui disposent d'une voiture de société et dont l'employeur a décidé de mettre en place l'alternative du budget mobilité. Mesure qui n'est actuellement pas obligatoire pour les

employeurs. Pour Tous à Pied, on peut cependant aller encore un pas (huhu) plus loin : **L'indemnité piétonne actuellement prévue à 0,35€ doit être augmentée à 0,70€**. En effet, le budget mobilité mouture 2024 met en place l'indemnité piétonne à la même hauteur que le remboursement vélo et trottinettes (soit 0,35€). Or à pied on parcourt nettement moins de kilomètres qu'à vélo ou en trottinette. Si on veut favoriser la marche à la hauteur des autres mobilités durables, le budget de l'indemnité piétonne doit être augmenté. De plus, bien que seuls les cyclistes soient mentionnés, le piéton doit lui aussi bénéficier de la partie équipement notamment pour augmenter la visibilité. Enfin, l'accès à l'indemnité piétonne doit être élargi à tous les employeurs et donc employés, qu'ils aient accès ou non au budget mobilité (que leur employeur leur propose ou non une voiture de société donc). Comme c'est le cas actuellement pour l'indemnité vélo au kilomètre et pour le remboursement intégral des trajets en transport en commun. En 2022 aussi, le plan fédéral BE CYCLIST (240 millions sur trois ans pour promouvoir le vélo dans les déplacements domicile-travail) a été déposé. Celui-ci permettra d'encourager tous les salariés à se rendre au travail à vélo, via par exemple l'augmentation de l'indemnité kilométrique maximale ou l'élargissement du remboursement domicile-lieu de travail. Le vélo comme les transports publics et la voiture sont les compléments de la marche. **Vivement un plan fédéral BE WALKER (ou encore mieux BE ACTIVE reprenant tous les modes actifs) avec des moyens à la hauteur des quelques 5 millions de piétons belges qui se déplacent pour des raisons professionnelles. À Bruxelles, la prime Bruxell'air a pour objectif d'offrir un soutien financier aux Bruxelloises et Bruxellois qui souhaitent adopter d'autres modes de transport que la voiture personnelle. Pensez bien qu'en tant qu'association qui promeut la marche comme mode de déplacement au quotidien, on est plutôt content. On a cependant un peu déchanté à la lecture des conditions. Ainsi, il est prévu que la prime puisse être investie dans l'achat de matériel vélo pour un montant minimum de 250€ : acquisition d'un vélo mais aussi du matériel qui va avec (casque, cape, pantalon de pluie, gants, cadenas, phare...). C'était sans doute sans compter sur le fait que les piétons ont eux aussi des besoins spécifiques : vêtements de pluie, bonnes chaussures, vêtements réfléchissants, accessoires de sécurité, gants, lampe de visibilité, un bon sac à dos... La marche est un mode de déplacement à part entière qui nécessite un équipement adéquat. La prime vélo doit donc être transformée en prime mobilité active. Ce type de "prime à la mobilité active" doit être ajoutée au package déjà existant en Wallonie (abonnement TEC, réduction Cambio) alors de la radiation de plaque d'immatriculation. Enfin et plus globalement en Wallonie et à Bruxelles, au minimum 50€/an/habitant soit en arrondissant 200 millions d'€/an doivent être investis dans la politique piétonne.** Un minimum quand on sait que les néerlandais investissent 30€/an/habitant pour le vélo et les flamands 50€/an/habitant et au vu des plus de 3,6 millions de wallon·nes concerné·es et du retard à combler.



## 11. METTRE À JOUR L'ATLAS DES VOIRIES COMMUNALES

Quand ça fait 4 fois que quelqu'un t'explique un chemin mais que tu n'as pas le sens de l'orientation alors tu souris poliment:



En Wallonie, l'inventaire exhaustif des voiries communales existantes de fait et de droit doit être réalisé. Depuis le décret relatif à la voirie communale de 2014, un premier projet pilote d'actualisation de l'Atlas a été accompli. Il est important que celui-ci puisse se poursuivre afin de prendre notamment en compte les diverses fonctions des voiries communales (mobilité, patrimoine, biodiversité, loisirs). Nos voiries sont un capital duquel on ne peut se séparer qu'après mûre réflexion. Il est donc important de **mettre en œuvre l'actualisation de l'atlas prévue dans le titre 5 du décret régional relatif à la voirie communale, pour que les communes analysent leur réseau de voiries en fonction des usages actuels, mais également potentiels**. Ceci permettra d'établir une base solide en vue de repenser un réseau complet et cohérent. Ceci est d'autant plus urgent que chaque ville et commune devraient d'ici 2030 posséder un réseau de cheminements piétons cartographié et balisé sur le terrain.



## 12. RENDRE LA FORÊT ACCESSIBLE À TOUS

Le rapport et donc l'accès à la nature est nécessaire à tous. Il s'agit d'une question de santé publique, qu'elle soit physique ou mentale. Être en contact avec la nature a un effet bénéfique sur la santé. Pratiquer la marche à pied aussi. La combinaison des deux doit

donc être fortement encouragée et facilitée, notamment au sein des forêts. Car si la nature est présente sous différentes formes, habitats... la forêt est sans conteste source de contacts privilégiés avec la biodiversité. **Tous à Pied se positionne pour une forêt publique et privée accessible à toutes et tous pour une randonnée paisible, en contact et en respect avec la nature et avec les autres usagers**. La majorité des promeneurs et amateurs de randonnée veulent vivre cette expérience dans le cadre d'une forêt apaisée, d'une nature respectée et ont donc les comportements appropriés. Ce type d'activité est enfin compatible avec des objectifs de préservation de la biodiversité et de production de bois. **Retrouvez l'ensemble des revendications de Tous à Pied en la matière sur : <https://www.tousapied.be/nos-projets/plaidoyer/>**

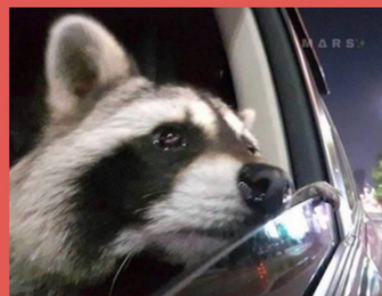
## 13. PROMOUVOIR L'AUTONOMIE DES ENFANTS ET PERSONNES ÂGÉES PIÉTONS

En 100 ans, la distance parcourue par un enfant seul a fondu comme le Groenland sous le regard des ours polaires. De 10 km pour un enfant de 8 ans en 1919 à moins de 300 mètres pour un enfant du même âge en 2007. Dans la même veine, le nombre d'enfants qui jouent dans l'espace public a diminué de 50% entre 1983 et 2008. Les raisons principales à ces diminutions ? L'augmentation du trafic et la peur des parents liée au risque d'accident, la crainte des mauvaises rencontres et enlèvements ainsi que la diminution de la vie de quartier et par conséquent, de la surveillance collective et du contrôle social. Bien que fondées, ces restrictions de liberté de déplacement et élans de surprotection ne sont pas sans conséquences sur le développement de l'autonomie et des capacités physiques et mentales des enfants. Une première étape est de permettre aux plus jeunes de profiter en toute autonomie d'un espace à explorer. Réinventer la ville et notamment les aires de jeux pour enfants en laissant place à leur imagination plutôt que de proposer des dispositifs "prêts à jouer" et ultra sécurisés. Et comme le jeu doit pouvoir se faire partout, il faut permettre aux enfants de réinvestir la ville et donc les laisser à nouveau sortir et de se déplacer seuls. **En Suisse, le droit à l'éducation s'accompagne par exemple de celui de cheminer en sécurité vers l'école. Résultat : 65 % des enfants suisses vont à l'école à pied, sans adultes et seulement un enfant sur dix est conduit à l'école en voiture.** La diminution drastique du trafic automobile, la mise en place d'aménagements réservant toute la place aux usagers actifs, comme les piétonnalisations ou les cheminements piétons en site propre, l'apprentissage de la cohabitation avec les autres usagers de la rue, la création de réseaux ou maillage jeux, les rues scolaires, les rues récréatives, la mise en place de Pédibus font partie des solutions.

« La marche est le meilleur remède pour l'homme », déclarait Hippocrate, il y a plus de 2.400 ans. Selon les projections des Nations Unies, la part de citoyens belges de plus de 65 ans dans la population totale passera de 18% aujourd'hui à près de 26% en 2040. Cette augmentation entraînera bien évidemment une hausse des dépenses en termes de soins de santé. Au vu des innombrables bienfaits de la marche (réduction des risques de maladies du cœur et d'accidents vasculaires cérébraux, baisse de la tension artérielle, diminution du taux de cholestérol sanguin, augmentation de la densité osseuse et donc prévention de l'ostéoporose, atténuation des conséquences négatives de l'arthrose, réduction de l'anxiété, diminution des syndromes dépressifs, prévention des risques de développer un trouble anxieux ou de l'humeur, augmentation de l'estime de soi et d'un mode de vie plus équilibré...ouf on s'arrête là), l'accès à la marche pour les seniors doit être vu comme une action préventive pour leur santé. De plus, au fil des années, elle devient pour beaucoup de seniors le seul moyen de déplacement qui dès lors leur garanti un minimum d'autonomie. Si les mesures pour les enfants leur seront aussi bénéfiques, des aménagements spécifiques doivent être prévus (bancs, points d'eau, toilettes publiques, feux de circulation plus longs pour les piétons, trottoirs entièrement dégagés...). Par exemple, une personne âgée ne peut marcher, en moyenne, que de 300 à 500 mètres environ avant de devoir faire une pause et donc de s'asseoir. Retirer un banc revient peut-être à l'empêcher d'aller faire son marché ou acheter son pain. De plus, les personnes âgées et les enfants de 3 ans marchent à du 3km/h soit 50m/min soit 0,833m/sec. Or le feu vert piéton est généralement allumé pendant une durée minimale qui permet au piéton d'effectuer la traversée à une vitesse de 1,20 m/s.

***Dans un contexte de population vieillissante, il nous semble primordial de faire la promotion de la marche comme mécanisme de prévention en soins de santé et de maintien de l'autonomie de nos seniors.***

ME, 10 ANS, THINKING OF LES 900M À PIED  
VERS L'ÉCOLE QUE JE VOULAIS FAIRE AVEC  
MES FRIENDS WHILE MY MOTHER VEUT  
ABSOLUTLY ME CONDUIRE EN CAR



tous à pied

## 14. GARANTIR LE DROIT À ÊTRE PIÉTONNE, Y COMPRIS LA NUIT



L'espace public est et reste fortement sexiste, dès lors, les piétonnes ne vivent pas leur cheminement sur le même pied d'égalité que les piétons. Il existe un double usage de l'espace public déterminé par le genre : les femmes le traversent alors que les hommes l'occupent. L'usage de l'espace urbain par les femmes de toutes origines et âges confondus se distingue de celui des hommes, particulièrement au niveau de la mobilité et encore plus quand celui-ci a lieu après la tombée de la nuit. On observe que le nombre de femmes présentes en rue est divisé par 5 entre la journée et le soir et que celles qui s'y aventurent élaborent de nombreuses stratégies afin de se protéger : sortie en groupe, planification d'itinéraire afin d'éviter certains endroits, utilisation de la voiture plutôt que des transports en commun, choix vestimentaire spécifique (longs manteaux pour ne rien montrer, chaussures plates afin d'être en mesure de courir) voire parfois même équipements de protection (téléphone chargé, bombe lacrymogène). Il en va de même pour les équipements disponibles tels que les toilettes par exemple. À Bruxelles, à peine 30% des toilettes publiques sont accessibles aux femmes soit 16 toilettes pour l'entièreté de la Région. **Intégrer une analyse de genre lors de la conception des plans d'aménagements des espaces publics est dès lors impératif. Afin d'éviter aux femmes des trajets plus complexes et moins conviviaux que ceux des hommes.**

Pour aller plus loin retrouvez l'ensemble de nos plaidoyers complets sur : <https://www.tousapied.be/nos-projets/plaidoyer/>



# Les Pieds, n°1 de la Mobilité Active

Disponibles en  
plusieurs couleurs

Design  
aérodynamique

Système de navigation  
de série

Place de parking  
garantie

Anti-vol de série

Adhèrent sur toutes  
les surfaces

Testés en conditions  
extrêmes

Utilisation silencieuse

Start/Stop automatique

Direction assistée

Compatibles avec les zones  
de basse émissions

Rechargeables partout

Carburant universel

Sans entretien

Sans permis

Sans assurance

Accessibles de 9 mois  
à 99 ans+

Tuning

Adaptés à la jungle urbaine  
et les roadtrip à la campagne

Capteur de pluie

Ordinateur de bord  
intégré

ABS

Imbattables sur les  
courtes distances

Caméra de recul

Régulateur de vitesse

1 km en 12 min

Vitesse moyenne de 5 km/h

Confort maximal grâce  
aux suspensions intégrées

Charge de transport  
maximale de 20kg

Vitesse de pointe à 43 km/h

À partir de 0€ TVAC, paiement en 12 fois sans frais  
tous à pied

MARCHEUR C'EST LA VIE !