Anne Faure

Anne Faure

Présidente de l'association Rue de l'avenir

> *Le grande révélation du déconfinement est la redécouverte du plaisir de la marche parce que nous étions très frustrés de ne plus pouvoir la pratiquer. On parle par ailleurs de plus en plus de « l'efficacité de la marche » en ville, car elle permet un accès direct aux services, aux commerces et aux transports collectifs.*

Anne Faure a exercé ses fonctions d'**urbaniste** principalement auprès des collectivités territoriales. Depuis 1988, elle préside l'association Rue de l'avenir, dont les activités se concentrent notamment sur **la reconquête et le partage de l'espace public** et sur les modes actifs de déplacement, pour une ville plus sûre, apaisée et inclusive. En juin dernier, elle fonde, avec trois autres associations, **le collectif Place aux piétons** qui plaide pour un aménagement favorisant la « marchabilité » de nos villes, entre autres par l'intégration de zones de rencontre.

CHIFFRES-CLÉS

40 %
des trajets
en vélo, en 2018, sont pour se rendre au travail.

-0,7 M
de trajets
en voiture en Île-de-France, de 2010 à 2018.

+ 200 %
de déplacements
piétons de plus de 3 km en Île-de-France de février à septembre 2020.

Sources : IDF Mobilités 2018 ; Kisio.

LIENS UTILES

- Place aux piétons
- Le baromètre de la ville marchable
- Tableau de bord de la mobilité en Île-de-France (Institut Paris Région)
- Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité
- L'espace public et le piéton aux Pays-Bas
- Premiers résultats de l'Enquête Globale Transport (2010-2018)

MOBILITE ET SANTÉ : PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Du « tout-voiture » à la modération de la circulation

L'urbanisme moderne a fait **éclater les fonctions de la ville :** la voiture devient essentielle pour se déplacer, d'autant que beaucoup de villes se sont étendues voire créées. À cela s'ajoute **l'explosion pavillonnaire** à la fin des années 60. Parallèlement, la construction d'autoroutes et de nouveaux quartiers a détruit certaines villes de l'intérieur. **Les pays du Nord sont les premiers à se rebeller.** Aux Pays-Bas, l'objectif est de sécuriser les enfants (Woonerf) ; au Danemark, le dessein est écologique, avec notamment des politiques fiscales dissuasives de la motorisation individuelle. La Suisse innove avec **son système 30/50 km/h** et ses zones de rencontre ; Berlin met en place le « tempo 30 ».

Le partage modal en Île-de-France avant la crise

Les 1er résultats (2018) de l'Enquête Globale Transport montrent que, avant la crise, **le télé-travail est peu développé** et que **les trajets liés aux loisirs s'accroissent.** Les mouvements de couronne à couronne augmentent tandis que ceux de Paris vers les banlieues restent stables. Par ailleurs, **les déplacements en voiture baissent** (-0,7 M *vs* 2010), tandis que **ceux en transports collectifs** (TC) **s'accentuent** (+ 1,1 M *vs* 2010). **Le vélo** connaît un grand succès (+1/3 *vs* 2010), mais **le mode dominant est la marche,** à Paris et en petite couronne.

Covid-19, mobilités et urbanisme tactique

La crise sanitaire conduit à **une forte augmentation de la pratique du vélo** avant le 1er confinement et à **une chute des parts modales des TC.** Puis le déconfinement crée **une nouvelle partition de l'espace public** du fait de l'élargissement des trottoirs – au détriment du stationnement ou de la circulation – pour assurer la distanciation, de l'extension des terrasses permettant le maintien de services et d'une animation urbaine. Cependant, le recours massif et rapide à l'urbanisme tactique souffre d'**un manque d'études et de concertation,** entraînant la suppression de certains aménagements et freinant ainsi l'amélioration espérée du système.

Le retour de la marche

La marche est **un support de l'économie locale,** car les piétons sont les meilleurs clients des commerces de proximité. Elle permet aussi de **soutenir le tourisme patrimonial** : la marche est un excellent moyen de faire découvrir une ville. En outre, **les services à la marche et l'aménagement des espaces publics** (mobilier urbain, entretien, cartes...) font vivre l'industrie et les artisans locaux. Face au manque de considération pour la marche dans les politiques publiques (*vs* le vélo), **le collectif Place aux piétons** demande notamment un responsable national et des responsables territoriaux, des enquêtes (baromètre en cours) et un plan Marche.