



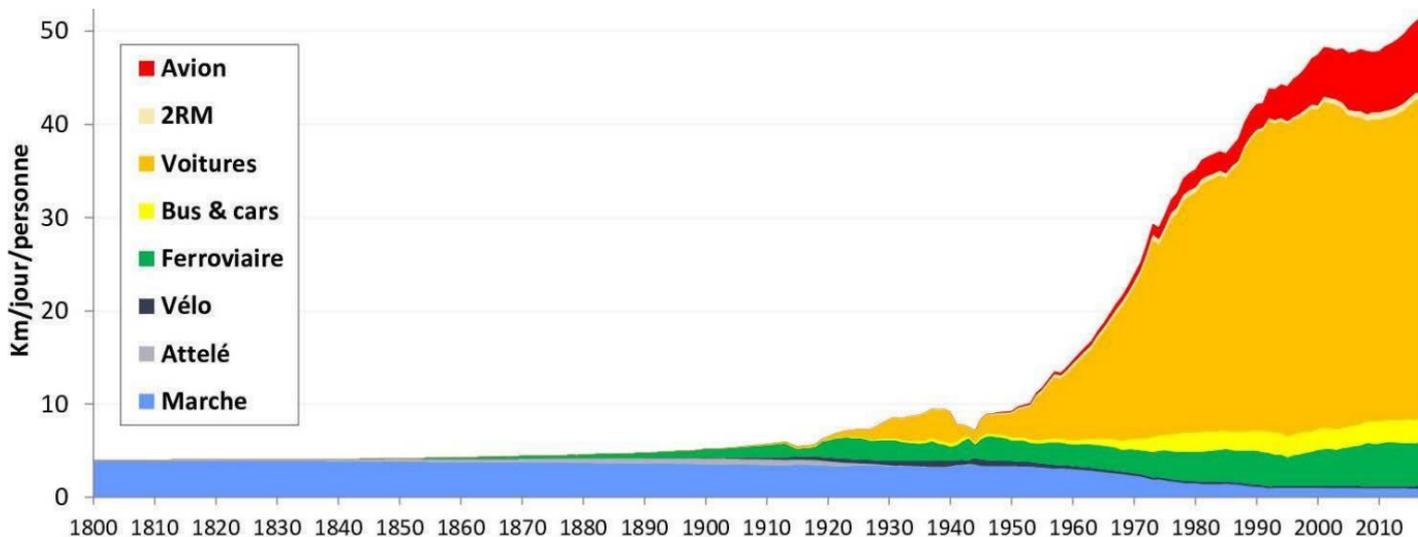
Le renouveau de la marche en milieu urbain

2^e rencontres nationales de la marche en ville
Reims, Hôtel de ville, 9-10 novembre 2023

Frédéric Héran – économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille
CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques)
UMR 8019 du CNRS – frederic.heran@univ-lille.fr

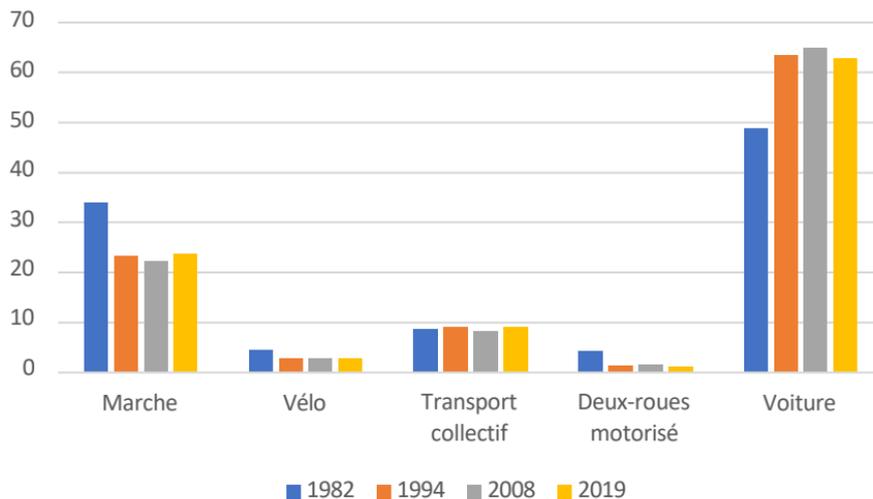
Évolution de la part modale de la marche sur longue période

Les kilomètres parcourus par jour et par mode de transport, en France, de 1800 à 2017



Source : Bigo 2020

Évolution de la part modale de la marche dans les enquêtes nationales transport



Source : enquêtes nationales sur les déplacements de personnes

	1982	1994	2008	2019
Marche	34,1 %	23,2 %	22,3 %	23,7 %

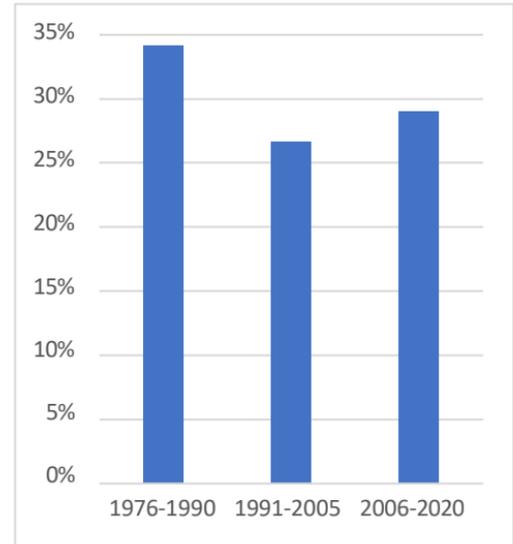
+ 6,3 % de déplacements à pied en France, entre 2008 et 2019

Évolution de la part modale de la marche dans quelques grandes villes

Champ : agglomérations ayant eu plus d'une enquête ménages déplacements (Bordeaux, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Reims, Rennes, Strasbourg, Toulouse, Valence, Valenciennes)

NB : les périmètres ne sont pas toujours tout à fait comparables

Source des données : Cerema



Évolution de la part modale de la marche dans quelques villes moyennes

Les villes enquêtées

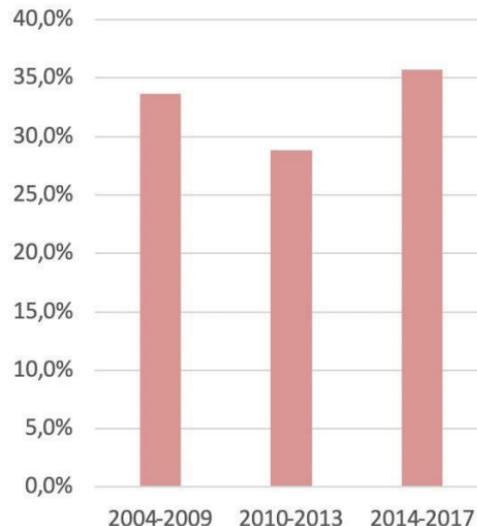
2004-2009 : Maubeuge, Belfort, Montbéliard,
Nevers, Draguignan, Boulogne-sur-Mer,
Arles, Blois, Vannes, Calais

2010-2013 : Beauvais, Albi, Angoulême, La Rochelle,
Fréjus, Laval, Roanne, Saint-Brieuc, Vichy,
La Roche-sur-Yon, Quimper

2014-2017 : Arras, Béziers, Chalon-sur-Saône, Longwy,
Romans-sur-Isère, Sète, Valence, Carcassonne,
Cherbourg, Lorient, Niort, Rochefort, Saintes,
Thonon-les-Bains, Bourg-en-Bresse

Ici résultats pour la ville-centre,
vrais aussi pour le pôle urbain et l'aire urbaine

Attention : résultats fragiles dus peut-être au hasard
les villes n'ayant eu qu'une seule enquête



Source des données : Cerema et Cordier 2019

La marche, le deuxième ou le premier mode de déplacement ?

Selon la méthode de calcul des enquêtes nationales transport et des enquêtes ménages certifiées Cerema

Selon l'EMP 2019 (enquête mobilité des personnes)



62,8 %



23,7 %

En fait, seulement **les déplacements des résidents exclusivement faits à pied et dans l'espace public**

Selon une méthode de calcul de l'Office fédéral de la statistique suisse (Biedermann 2023)

On peut aussi compter les étapes plutôt que les déplacements



Ainsi, en 2021, en Suisse, alors que les étapes < 25 m sont ignorées :



42 % des étapes

40 min par jour



37 % des étapes

39 min par jour

En fait

La marche est présente dans tous les déplacements

Les autres modes ne sont que des relais du piéton

Nous sommes des bipèdes utilisant parfois des véhicules pour se déplacer

Les formes de mobilité à pied négligées par les ENT ou les EMC²

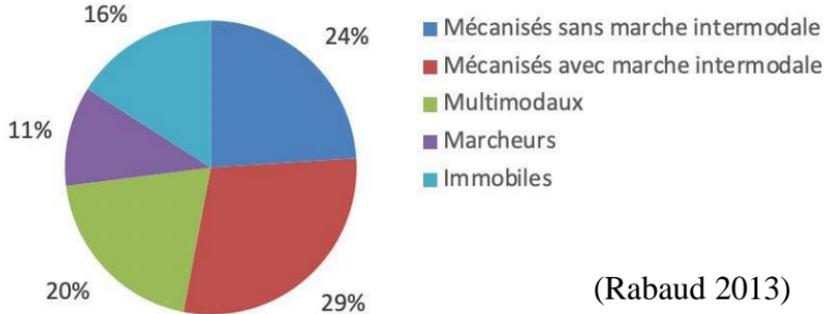
- | | |
|---|---|
| 1/ La marche intermodale | Trajets à pied en complément des trajets mécanisés au sein d'un déplacement |
| 2/ Les déplacements à pied dans les lieux privés ouverts au public | Centres commerciaux (> 1 km / visite)
grands centres de loisir (> 1 km / visite)
grandes résidences fermées... |
| 3/ Les déplacements à pied pendant le travail dans certaines professions | Postiers, livreurs, magasiniers, vendeurs, serveurs, éboueurs, déménageurs, balayeurs, gardiens, personnel hospitalier, enseignants...
(10 à 20 km/jour) |
| 4/ Les déplacements à pied des non-résidents | Visiteurs, touristes... Des usagers souvent à pied (très importants dans les villes touristiques) |
| 5/ Les déplacements à pied pendant le week-end et les vacances | On se déplace plus souvent à pied le week-end qu'en semaine |
| 6/ Les petits déplacements à pied | Parfois oubliés par les enquêtés... |

Focus sur la marche intermodale

Répartition des déplacements en tenant compte de la marche intermodale

La marche intermodale :

trajets à pied en complément
des trajets mécanisés
au sein d'un déplacement
(Ici pour Toulon, Bordeaux,
Bas Rhin, Rouen et Douai)



(Rabaud 2013)

Cinq types de personnes interrogées sur leur mobilité la veille de l'enquête

Mécanisés avec marche intermodale : personnes qui ont pris des modes mécanisés
et les ont rejoint ou quitté à pied

Mécanisés sans marche intermodale : personnes qui n'ont pris que des modes mécanisés

Multimodaux : personnes qui ont fait des déplacements entièrement à pied
et des déplacements mécanisés

Marcheurs : personnes qui n'ont fait que des déplacements entièrement à pied

Immobilés : personnes qui n'ont fait aucun déplacement (dans l'espace public)

60 % des personnes interrogées ont marché la veille (73 % ont utilisé une voiture)

Focus sur la marche intermodale

Le temps de marche dans les déplacements en transport public

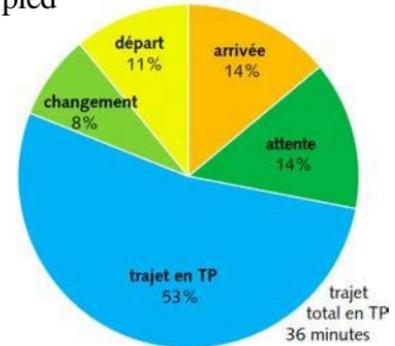
À Lille, les temps de marche des trajets d'extrémité
= 30,5 % du temps de déplacement total (Gascon 2009)

En Île-de-France, tous les temps passés à pied

trajets d'extrémité
+ correspondance + attente
≈ 50 % du temps
de déplacement total

(Carré et Julien 2000)

Idem dans les villes allemandes suisses >
(Regli 2020)



La longueur des trajets d'extrémité à pied

Plus les déplacements en transports publics sont longs,
plus le voyageur accepte de longs trajets d'extrémité à pied
(jusqu'à 1 km et même plus pour se rendre à la gare)

Plus il est difficile et coûteux de stationner sa voiture,
plus l'automobiliste accepte de longs trajets d'extrémité à pied

550 m à Lyon pour un temps de recherche de 45 min

(Sareco 2005)

Focus sur la marche intermodale

Mode de transport	Durée moyenne des déplacements en min	Durée moyenne de marche par déplacement en min	Équivalent en m avec une vitesse de marche de 4,5 km/h	Durée moyenne de marche par déplacement avec de la marche en min	Équivalent en m avec une vitesse de marche de 4,5 km/h
Marche	15,5	15,5	1 160	15,5	1 160
TC	42,6	9,2	690	10,5	790
Voiture	19,8	1,2	90	3,9	290
Vélo	18,6	0,6	40	3,7	280
Autres	22,7	1,4	100	4,6	340

Source : données de l'EMP 2019, traitement demandé par Thierry Du Crest.
Traduction en mètres personnelle

Lecture de la 4^e ligne, dernière colonne : quand un automobiliste marche avant ou après son trajet en voiture, il fait en moyenne 290 m

Quelques causes assez bien connues du renouveau de la marche

La montée des préoccupations de santé

La nécessité de se bouger pour rester en bonne santé
Sans doute la première cause
mais surtout reconnue parmi les milieux éduqués

Les politiques de modération de la circulation automobile et d'amélioration des espaces publics

Observables d'abord dans la partie dense des grandes villes où il est devenu indispensable de lutter contre l'envahissement automobile et ses nuisances

Le désir des populations de ralentir ?

Révélé par certaines enquêtes d'opinion
Mais difficile à appliquer dans un monde où tout s'accélère pour « gagner du temps »

(Héran 2019)

Merci de votre attention

Références bibliographiques

- BIEDERMANN Ferenc, 2023, *Comportement de la population en matière de mobilité. Résultats du micro-recensement mobilité et transports 2021*, Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel, 84 p.
- BIGO Aurélien, 2020, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, thèse de doctorat de l'Institut polytechnique de Paris sous la direction de Guy Meunier, 340 p.
- CARRÉ Jean-René, JULIEN Arantxa, 2000, *Présentation d'une méthode d'analyse de séquences piétonnières au cours de déplacements quotidiens de citadins et mesure de l'exposition au risque des piétons*, rapport INRETS n° 221, 109 p.
- CORDIER Bruno, 2019, *Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite. Rapport d'expertise*, Association Qualité Mobilité, 325 p.
- GASCON Marie-Odile, QUETELARD Bernard, PATIÈS Christian, VALGALIER Jean-Louis, 2009, *Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements*, Certu, Lyon, 44 p.
- HÉRAN Frédéric, 2019, « Du renouveau de la marche en milieu urbain », *Espaces et sociétés*, n° 179, p. 41-57.
- RABAUD Mathieu, 2013, « Réaliser des déplacements à pied : quelles conséquences sur la mobilité ? », in Marie-Soleil CLOUTIER (dir), *La ville sous nos pieds : connaissances et pratiques favorables aux mobilités piétonnes*, actes du 4^e colloque francophone international du GERI COPIE, 20-22 novembre, Montréal, p. 351-363.
- REGLI Pascal, 2020, *Rejoindre les transports publics à pied. Configuration et aménagement des arrêts de bus*, Mobilité piétonne suisse, 32 p.
- SARECO, 2005, *Le temps de recherche d'une place de stationnement*, rapport pour le PREDIT et l'Ademe, 105 p.