

LA MARCHE, NOUVEL ENJEU DES POLITIQUES URBAINES ?

47

JANVIER 2012

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



La marche à pied est le mode de déplacement le plus universel. Chacun de nous est un piéton potentiel, que l'on effectue un déplacement en marchant ou que l'on marche pour rejoindre son vélo, sa voiture ou les transports en commun.

La marche à pied est par ailleurs au cœur des réflexions des collectivités et, notamment, du nouveau PDU de la CUS, l'objectif étant de faire de la marche à pied le premier mode de déplacement en lieu et place de la voiture. Ces réflexions traduisent la volonté des collectivités d'anticiper l'augmentation du coût de l'énergie par la promotion d'une ville de proximité, où les habitants pourraient profiter des services de la ville près de chez eux en se passant de voiture.

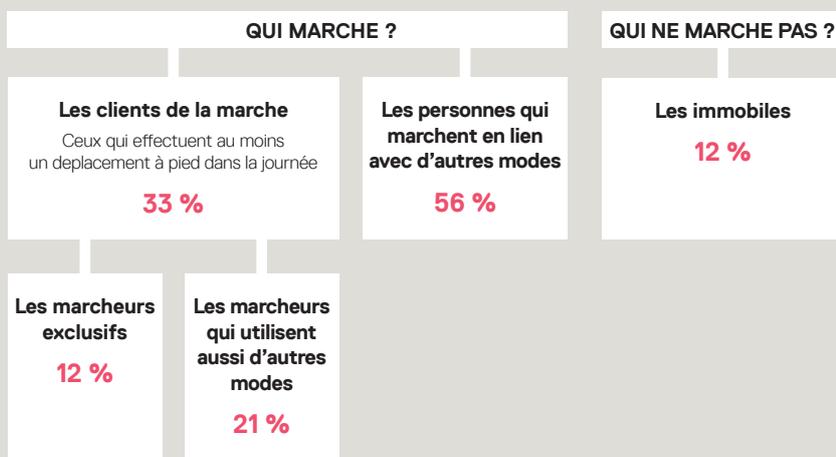
Ces aspects fonctionnalistes s'accompagnent d'objectifs de santé publique, de qualité de vie et d'attractivité de la ville :

- la pratique quotidienne de 30 minutes d'activité physique selon les professionnels de la santé ;
- la constitution d'un cadre de vie plus « apaisé » ;
- une réponse aux personnes ayant des difficultés à se déplacer et notamment les personnes âgées.

À partir des analyses issues de l'enquête ménages déplacements 2009, cette note :

- dresse un profil des marcheurs et des personnes qui ne marchent pas et identifie leurs pratiques de déplacement ;
- analyse la marche à pied, comme mode de transport, ses spécificités du point de vue des motifs réalisés, des distances parcourues et du temps passé.

La marche, un mode universel ?



Données de cadrage sur la marche dans le Bas-Rhin

33 % des bas-rhinois effectuent au moins un déplacement à pied dans la journée. Parmi ces clients de la marche se distinguent deux catégories :

- les marcheurs exclusifs, qui représentent 12 % des Bas-rhinois ;
- les marcheurs qui utilisent aussi d'autres modes, et qui représentent 21 % des Bas-rhinois.

56 % des Bas-rhinois n'utilise la marche à pieds que pour aller vers un mode de déplacement mécanisé. Près des deux tiers marchent 5 minutes ou moins, et moins de 10 % marchent plus de 20 minutes en cumul journalier.

12 % des Bas-rhinois ne se déplacent pas à l'échelle de la journée.

Qui sont les clients de la marche ?

D'une manière générale le rapport à la marche à pied des habitants se mesure à leur degré d'accessibilité plus ou moins grand aux autres modes et en particulier à la voiture. Ce degré d'accessibilité à la voiture va principalement dépendre de l'âge, des conditions socio-économiques et des caractéristiques du lieu de résidence, notamment du point de vue de la densité et de la centralité.

Si ces deux modes ne sont pas substituables l'un à l'autre, l'usage de la voiture à une dimension fortement exclusive que l'on ne retrouve pas pour les autres modes de déplacements (64 % des personnes n'utilisant qu'un mode de déplacement à l'échelle de la journée sont des automobilistes, 20 % sont des piétons et 5 % sont des cyclistes).

Une pratique privilégiée des plus jeunes et des plus âgés

L'âge intervient comme le premier élément fortement discriminant dans l'usage de la marche à pied. Les plus jeunes sont fortement ancrés dans leur territoire de résidence et sont accompagnés pour la plupart de leurs déplacements que ce soit à pied (40 %) ou en voiture (50 %). Avec l'entrée dans l'adolescence, la voiture reste un mode lié à l'accompagnement, et la marche à pied s'efface progressivement au profit du vélo et des transports collectifs. L'entrée dans l'âge adulte s'accompagne d'une part rapidement croissante d'accès à la voiture comme conducteur. L'âge adulte s'accompagne de l'arrivée dans la vie active, la voiture devient alors le mode majeur, voire exclusif, et c'est bien ici le lien entre domicile et travail qui se pose comme la principale réserve de transfert modal, notamment vers la marche à pied. Enfin, d'abord avec l'indépendance des enfants du ménage en termes de mobilité, puis avec l'arrivée à la retraite, la mobilité piétonne augmente reflet d'un ancrage accru dans la proximité et d'une plus grande disponibilité en termes de temps.

Une forte incidence des caractéristiques socio-économiques des individus

La pratique de la marche est très liée au revenu, lui-même largement explicatif du niveau d'équipement en voiture particulière. Pour les tranches de revenus les plus basses, la clientèle de la marche à pied dépasse les 50 %, alors que pour les tranches les plus élevées, la part de clients de la marche n'atteint pas 25 %. De ce point de vue, l'enclavement de certains quartiers à dominante d'habitat social n'explique pas à lui seul une pratique plus élevée de la marche à pied, le niveau de revenu y contribue également fortement.

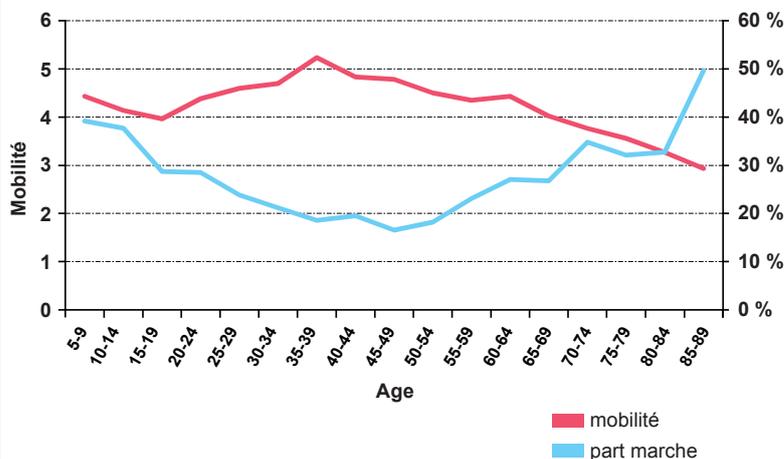
Densité et centralité des secteurs de résidence, deux facteurs de pression sur l'usage de la voiture

La centralité ainsi que la densité urbaine influent sensiblement sur les pratiques de marche, toujours dans une relation de négatif avec la voiture.

La densité génère une pression foncière, va renchérir l'espace privé dédié au stationnement et de ce fait limiter l'acquisition de véhicules pour certains ménages. Par ailleurs, la densité, lorsqu'elle s'accompagne de mixité, permet de raccourcir les distances de déplacements, favorisant ainsi l'usage de la marche.

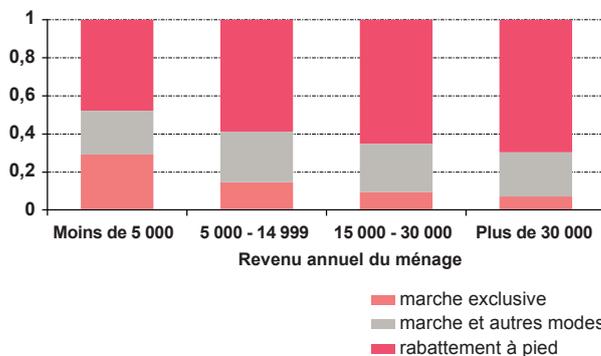
La centralité, quant à elle, va accroître la demande externe de stationnement sur un espace donné. De ce fait, à offre de stationnement constante (privé et public), elle tend à produire les mêmes phénomènes de renchérissement de l'usage de l'automobile et de report modal vers d'autres solutions de déplacement, notamment la marche.

PART DE LA MARCHÉ À PIED DANS LA MOBILITÉ TOTALE (MOBILES UNIQUEMENT)



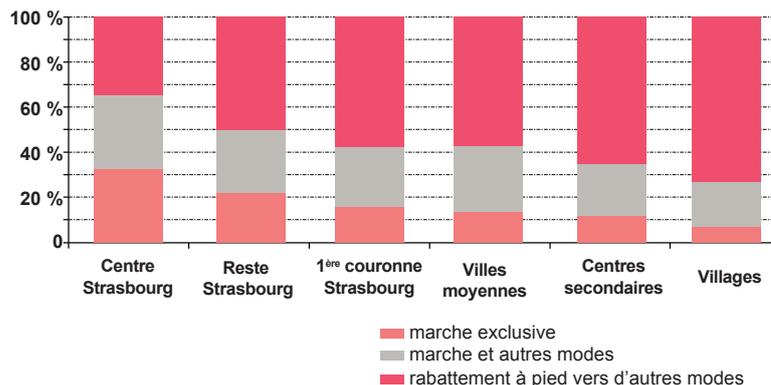
source : EMD 2009

PRATIQUE DE LA MARCHÉ SELON LES REVENUS DU MÉNAGE



source : EMD 2009

PRATIQUE DE LA MARCHÉ SELON L'ARMATURE URBAINE



source : EMD 2009

La marche exclusive : choix ou contrainte ?

La part des personnes n'utilisant que la marche à pied pour se déplacer permet d'illustrer la relation entre la marche, la centralité et les caractéristiques socio-économiques de la population. Plus d'un tiers des résidents de l'hyper-centre, de l'Esplanade, mais aussi de quartiers d'habitat social comme l'Elsau ou HautePierre sont des marcheurs exclusifs.

Pour les résidents du centre-ville, utiliser la marche à pied peut relever d'un choix et de la possibilité d'accéder à une gamme étendue de services.

C'est également le produit conjoint de la pression sur la possession et l'usage de la voiture, ainsi que la dimension qualitative de l'espace pratiqué ou aménités urbaines.

Pour les habitants des quartiers d'habitat social, la marche à pied exclusive peut également relever d'un choix. Néanmoins, les limites économiques à la possession et l'usage de la voiture ainsi que le relatif enclavement géographique des quartiers tels que HautePierre ou le Neuhoef conduisent de fait à des mobilités s'inscrivant dans la proximité, associées à une pratique plus importante de la marche.

Pour les quartiers centraux comme pour les quartiers d'habitat social, la pression urbaine ou sociale sur la possession et/ou l'usage de la voiture aboutit à une pratique plus piétonne de la ville centrée sur le quartier.

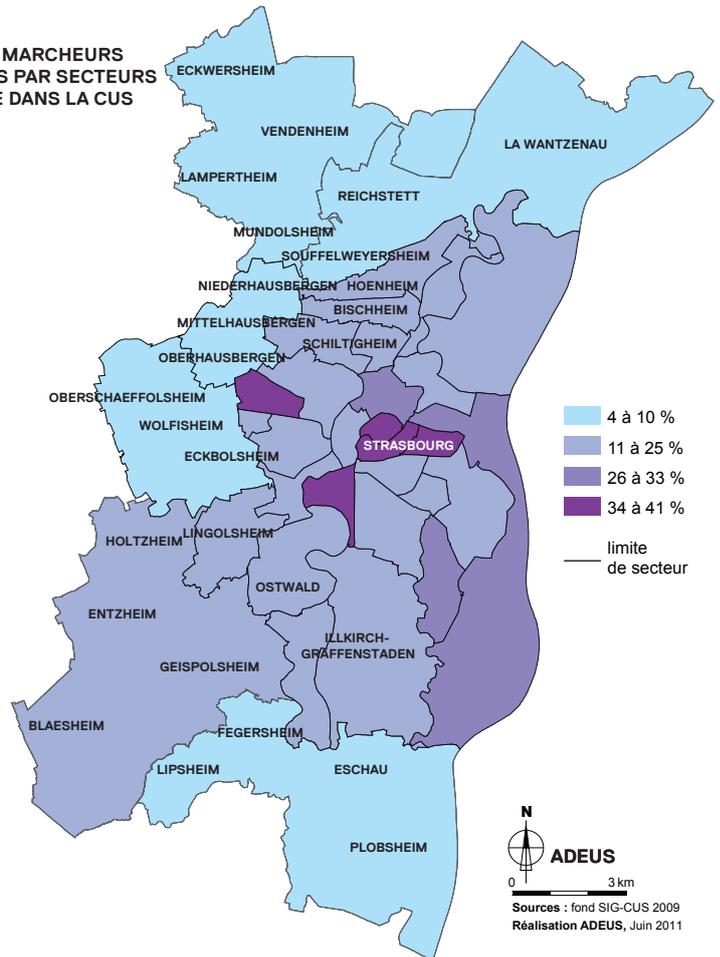
Pourquoi marche-t-on ?

Parce que l'on est dans la proximité

D'une manière générale, la question des motifs de déplacement réalisés à pied pose avant tout la question de la proximité à ces mêmes motifs. Un certain nombre d'éléments en ce sens ont été mis en avant dans la démarche d'étude sur la typologie des flux. Dans cette typologie, les déplacements dits de proximité piétonne sont ceux inférieurs à 1 km. Sur l'ensemble des flux, la répartition à l'échelle du Bas-Rhin indique que ces derniers sont réalisés à près de 60 % en marche, avec des différences sensibles en fonction du niveau des secteurs de résidence dans l'armature urbaine. Compte tenu de l'importance des déplacements de proximité, qui représentent plus du tiers de l'ensemble des déplacements, les déplacements, réalisés en voiture sur des distances inférieures à 1 km représentent 12 % de l'ensemble des déplacements, et 20 % des déplacements réalisés en voiture.



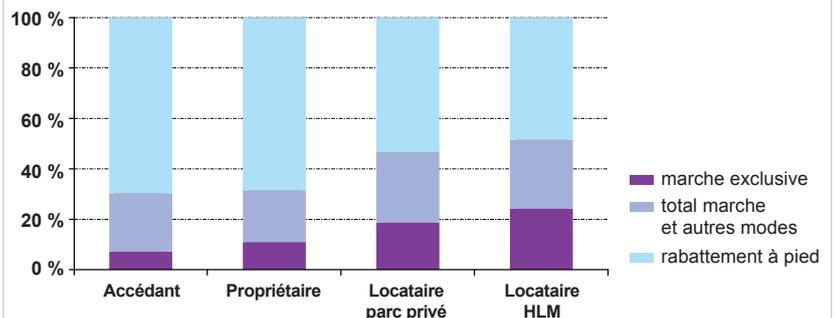
PART DES MARCHEURS EXCLUSIFS PAR SECTEURS DE TIRAGE DANS LA CUS



Parce que les modes disponibles sont plus restreints

Cette logique de la disponibilité modale fait directement référence aux facteurs évoqués précédemment. Les scolaires indépendants du point de vue de la mobilité, mais avec un accès faible ou inexistant à l'automobile, sont les plus utilisateurs de la marche. Inversement, les motifs plus généralement réalisés par des adultes ont une part de marche à pied sensiblement plus faible.

PRATIQUE DE LA MARCHÉ SELON LE STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT



source : EMD 2009

Pourquoi ne marche-t-on pas ?

Parce qu'on peut en faire l'économie

L'importance d'autres modes pour des motifs comme le travail ou les loisirs, et ce notamment dans les secteurs moins denses, indique qu'une part non négligeable des déplacements est réalisée en voiture d'abord parce que la possibilité existe.

Parce que la marche n'est pas adaptée à tous les déplacements, ni à tous

Ceci est notamment le cas pour les achats hebdomadaires en grande surface, pour lequel la marche est bien souvent inadaptée compte tenu du poids des courses. Ceci peut également être le cas de personnes ayant plus de difficultés à marcher, même pour des distances courtes, notamment certaines personnes âgées.



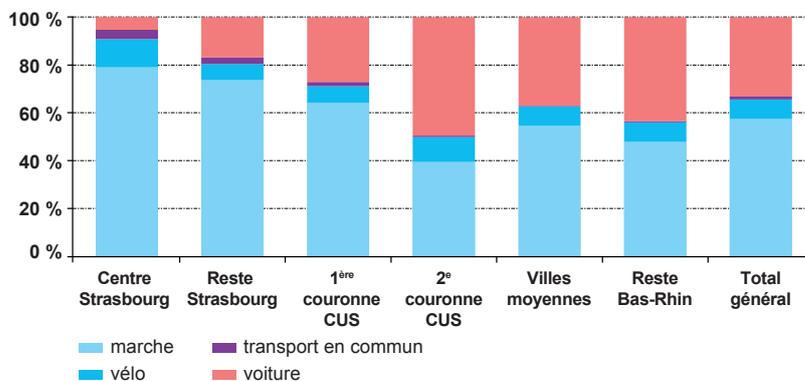
La question de l'école...

La question de l'accès à l'école par les modes actifs est un enjeu fort, notamment en termes de sécurité. En milieu urbain, à Strasbourg comme en première couronne, la marche à pied est le premier mode d'accès à l'école. À Strasbourg, la dépose automobile représente 20 % des accès à l'école. Il n'en demeure pas moins que les problèmes de sécurité ressentis restent réels, la dépose automobile s'effectuant en effet dans un laps de temps et dans des espaces réduits. Malgré une part déjà importante de la marche à pied à Strasbourg et dans la première couronne, des marges de progrès existent encore. Ceci passe notamment par une plus grande distanciation de la dépose automobile, ainsi par exemple par la mise en œuvre de systèmes de ramassages comme le pédibus ou le vélobus.

Dans les villes moyennes, les centres secondaires et les villages, la dépose des enfants à l'école se fait encore majoritairement en voiture. La mise en place d'espaces publics propices aux modes actifs à l'échelle des communes, en plus d'une sécurisation renforcée autour des écoles, apparaît comme un levier efficace pour limiter la dépose automobile.

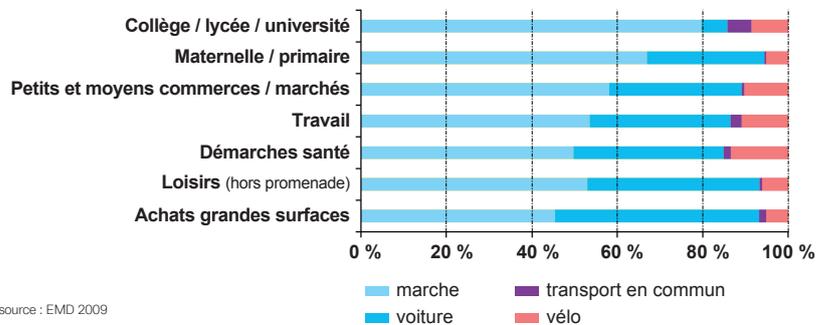
Le fait d'habiter à proximité de son emploi reste donc un élément déterminant dans le choix modal, et ce à l'échelle de la journée. Permettre aux habitants de choisir d'habiter à proximité de leur emploi est un levier important pour la promotion des modes actifs. Il s'agit donc de mettre en place les conditions d'une plus grande mixité des fonctions dans les quartiers.

DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS DE MOINS D'UN KM EN FONCTION DE L'ARMATURE URBAINE



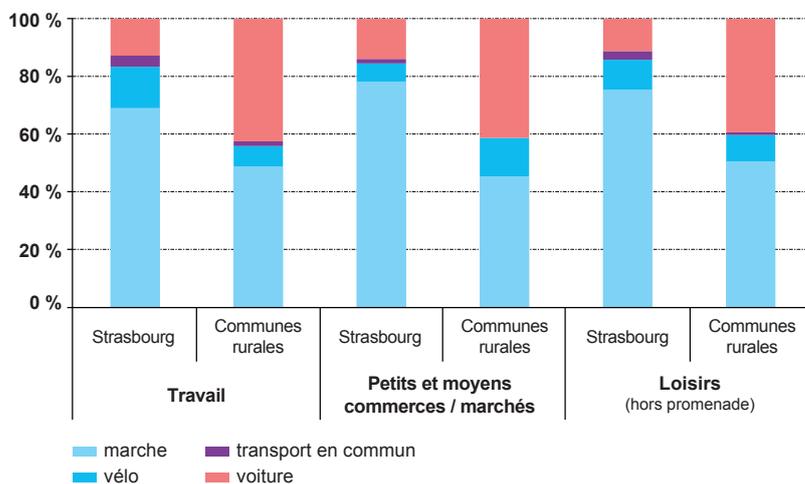
source : EMD 2009

DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS DE MOINS D'UN KM EN FONCTION DU MOTIF DANS LE BAS-RHIN



source : EMD 2009

DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS DE MOINS D'UN KM EN FONCTION DES MOTIFS DANS LE CENTRE DE STRASBOURG ET DANS LES COMMUNES RURALES



source : EMD 2009

Le débat, ou comment développer l'usage de la marche à pied

Des pratiques restant à cerner

Le premier constat fait par les participants au débat concerne la difficulté de cerner les pratiques piétonnes.

Au-delà des facteurs sociaux-économiques et ceux concernant la hiérarchie urbaine, Jean-Luc Marchal précise que d'autres questions subsistent. Certaines sont assez techniques, comme la prise en compte des effets de coupure urbaine ; d'autres sont en revanche plus sensibles, comme celle du plaisir à marcher.

Faire exister la marche à pied : premier enjeu d'une politique axée sur le développement du mode

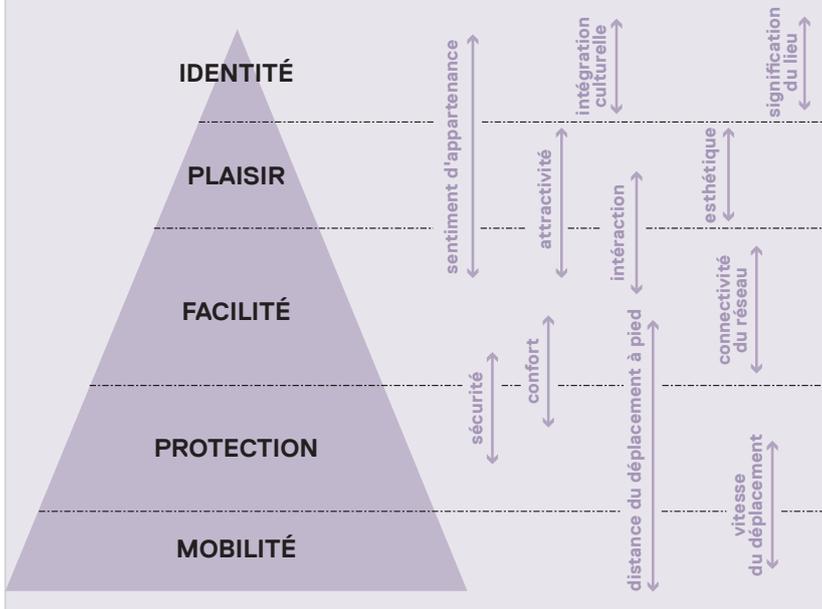
Le constat partagé par les différents participants est la relative « invisibilité » de la marche à pied comme mode à part entière. Ainsi, lors de nombre de réunions en communes, lorsque la question des modes doux est évoquée, c'est bien plus du vélo dont il est question que de la marche à pied. Cette absence de visibilité est résumée par Arnaud Piombini lorsqu'il rappelle que, finalement, la marche à pied « c'est tout ce qui n'est pas le reste ».

Changer l'image de la marche à pied ?

La marche à pied apparaît comme le mode des loisirs, des scolaires, des retraités, des personnes sans emploi. Elle apparaît également comme une contrainte pour une partie de la population qui dispose de moyens financiers limités et qui a un accès plus difficile à l'automobile. La marche à pied peut donc être, pour un certain nombre de personnes, un non-choix, ce qui se traduit par une image négative de ce mode que l'on n'emprunterait que lorsque l'on n'a pas le choix.

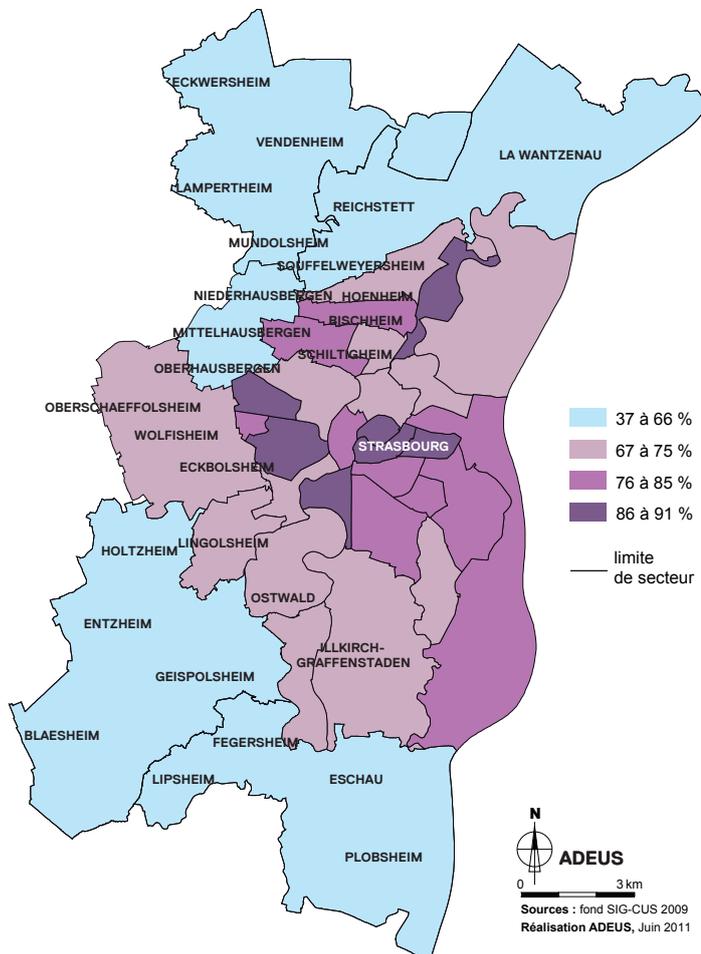
Face à ce constat, Jean-Luc Marchal rappelle que la marche doit exister comme une expérience positive, source de plaisir. Selon Arnaud Piombini, cette notion d'expérience positive est fondamentale pour passer de la marche comme vecteur de déplacement à la marche comme promoteur de sociabilité. Elle s'inscrit dans un ensemble de besoins hiérarchisés associés à la marche, dont le degré de satisfaction plus ou moins élevé va conditionner la perception du déplacement dans son ensemble.

HIÉRARCHIE DES BESOINS DE LA MOBILITÉ PÉDESTRE



source : Alfonzo, 2005

PART DE LA MARCHÉ À PIED : DÉPLACEMENTS DE MOINS D'UN KM



Les principales fonctions de la marche comme sources de développement de son usage

Les différentes pistes de développement de l'usage de la marche à pieds évoquées par les intervenants s'inscrivent pour une large partie dans la hiérarchie des besoins de la mobilité pédestre évoquée par Arnaud Piombini. Ces besoins concernent la mobilité, la protection, la facilité, le plaisir et l'identité.

- **Mobilité** : Christian Wessgerber et Jean-Luc Marchal rappellent tous deux le principe central de proximité et de mixité urbaine. Ces éléments ont eu tendance à se déliter pour les communes historiquement rurales avec le développement de la périurbanisation et les logiques commerciales reposant sur la voiture.
- **Protection** : Julie Dargaud rappelle qu'au-delà de la faisabilité physique d'un déplacement piéton, certains secteurs, de par un relatif isolement et/ou de par leur aménagement, génèrent une perception d'insécurité qui freine l'usage de la marche.
- **Facilité** : Pour Jean-Luc Marchal, l'une des cibles prioritaires de l'action publique dans la CUS doit se porter sur la réduction des coupures urbaines. Il cite à cet égard les ruptures urbaines entre le centre et les quartiers ouest, constituées notamment par les réseaux au niveau de la gare centrale ainsi que la rupture que représente la forêt entre le quartier du Neuhof et le Port Autonome. Pour Christian Weissgerber, cette question des ruptures urbaines se retrouve également dans d'autres secteurs du département que la CUS, et posent le même type de problèmes. Enfin, Arnaud Piombini précise également que la facilité est une notion relative et que le fait de rigidifier les conditions d'utilisation de la voiture peut dans bien des cas constituer un vecteur important de développement de la marche.

- **Plaisir et Identité** : Jean Luc Marchal rappelle deux réalités qui illustrent cette question. Celle, historique, de l'"haussmanisation" de Paris et des espaces larges accordés initialement aux piétons, et celle, plus actuelle, d'une gestion de la voirie d'abord commandée par la place nécessaire à la voiture (circulation et stationnement), les autres modes et en particulier la marche à pied s'adaptant aux contraintes spatiales de la voiture. Cette question de l'aménagement constitue un enjeu de lisibilité de l'espace public, à la fois par rapport à l'endroit où l'on se trouve (quelle place ce lieu m'accorde-t-il en tant que piéton), mais également par rapport à l'endroit où l'on se rend. À ce titre, Christian Weissgerber évoque l'exemple de La Haye et des jalonnements piétons qui y sont pratiqués, cette pratique se retrouvant dans d'autres villes européennes, comme Rotterdam ou Berne.



JALONNEMENT PIÉTON À LA HAYE (PAYS-BAS)

source : Christian Weissgerber

LA MARCHÉ, NOUVEL ENJEU DES POLITIQUES URBAINES ?

Les différentes analyses menées autour de la marche à pied convergent sur un point fondamental : la marche à pied se réalise plus particulièrement lorsqu'une contrainte (économique ou physique) existe sur l'automobile. Le deuxième élément fort est évidemment celui de la proximité de la demande de déplacements. Si la majeure partie des besoins trouve sa réalisation dans une relative proximité, d'autres motifs, et notamment le motif travail, restent fortement générateurs de distance.

Les marges de progrès de la marche à pied sont importantes. Les leviers d'action, notamment dans les villes qui disposent d'un panel de services importants et d'une structure urbaine relativement dense, passent par un traitement de l'espace public à la fois plus propice aux modes actifs et plus contraignant vis-à-vis de la voiture, notamment du point de vue du stationnement. Quels que soient les territoires, les principales marges de progrès pour la marche à pied et les modes actifs sont à chercher à plus long terme dans l'augmentation des possibilités pour les habitants de se déplacer sur de courtes

distances pour effectuer leur programme d'activités quotidien, étant entendu que ce n'est pas parce que l'on dispose de services à proximité de chez soi que l'on utilise forcément ceux-là. Il s'agit, du point de vue de l'urbanisme, de favoriser la mixité fonctionnelle et la densité dans l'urbain, notamment là où prédominent de façon quasi exclusive les fonctions résidentielles. Ceci concerne naturellement les communes de taille modeste, mais également certains quartiers des pôles urbains du département.

D'une manière plus générale, il y a lieu de changer aujourd'hui de posture vis-à-vis de la marche. Christian Weissgerber résume cette situation ainsi : « *on se situe aujourd'hui vis-à-vis des politiques traitant de la marche à pied dans une situation analogue à celle du vélo il y a 20-30 ans.* » Comme le rappelle l'ensemble des participants au débat, il incombe à l'ensemble des acteurs de l'urbanisme (élus, planificateurs, spécialistes des déplacements ou encore de l'habitat) de donner à la marche à pied un statut de mode de déplacements à part entière et d'œuvrer pour son développement.



Participants externes au débat

Clémentine BRACHET SERGENT, référente territoriale, service Aménagement durable des territoires, DDT67

Jean-Luc MARCHAL, chef de projet, CUS

Arnaud PIOMBINI, maître de conférence en Géographie, CNRS

Philippe STEEGER, chargé de mission, DREAL

Christian WESSGERBER, responsable unité Aménagement routier, CG67

Participants de l'ADEUS

Julie DARGAUD, chargée d'études

Timothé KOLMER, chargé d'études

Benjamin PUCCIO, chargé d'études

Benoît VIMBERT, directeur d'études



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**
Équipe étude Déplacement : **Benjamin Puccio (chef de projet), Natalie Griebel, Pierre Reibel**
Photos : **Jean Isenmann** (sauf mention spéciale)
Mise en page : **Hélène Vincent**
© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org