

# FAIRE MARCHER LES BAS-RHINOIS ? AUSSI UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE

33

JANVIER 2011

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



Les professionnels de la santé recommandent de réaliser environ 30 minutes d'activité physique quotidiennement pour réduire sensiblement un certain nombre de risques, notamment liés à l'obésité qui se développe grandement en Alsace (augmentation de 80 % en 10 ans). Ce phénomène touche d'abord les jeunes (23 % des collégiens bas-rhinois de 6<sup>e</sup> étaient en surpoids, contre 3 % en 1980), mais l'ensemble de la population est concernée (en moyenne la prévalence de l'obésité est de 16 % dans la Région).

Ces constats s'expliquent à la fois par les comportements alimentaires et par des pratiques de plus en plus sédentaires. De ce dernier point de vue, développer la marche à pied (et dans une moindre mesure le vélo) participe à l'exercice quotidien d'une activité physique, bonne pour la santé, et qu'il est donc important d'encourager.

L'enquête ménages déplacements interroge les pratiques de déplacements et les choix modaux et identifie les populations les plus sédentaires (n'effectuant pas ou peu de déplacements à pied ou à vélo).

**Ainsi, en moyenne, trois bas-rhinois sur quatre n'effectuent pas, dans le cadre de leurs déplacements<sup>1</sup>, les 30 minutes d'activité physique quotidienne recommandée.**

1. Cela ne préjuge cependant pas d'une activité physique spécifique, généralement sportive, s'effectuant en dehors de la chaîne des déplacements sur des terrains spécifiques (tennis, football...) ou à domicile (gymnastique...).

# Moins d'un bas-rhinois sur quatre a une activité physique suffisante



## Davantage de sédentaires en dehors des villes

Plus d'un habitant sur quatre dans la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) n'effectue aucune activité physique dans la journée (qu'il se déplace ou non). En dehors de la CUS, près d'une personne sur deux est totalement sédentaire<sup>1</sup> (plus de 45 % précisément). Cet écart est exclusivement lié aux choix de modes de déplacements, le nombre de déplacements par personne étant plus important en dehors de la CUS qu'à l'intérieur.

Derrière ces résultats globaux se cache en fait l'impact des centralités. En effet, plus la centralité est importante, plus les déplacements peuvent se faire à pied ou à vélo (grâce à une densité et une mixité fonctionnelle plus importantes que dans les espaces ruraux).

**C'est donc dans les centralités que l'on aura la part la plus importante de personnes ayant une activité physique suffisante, sans que cette part ne soit pour autant majoritaire.**

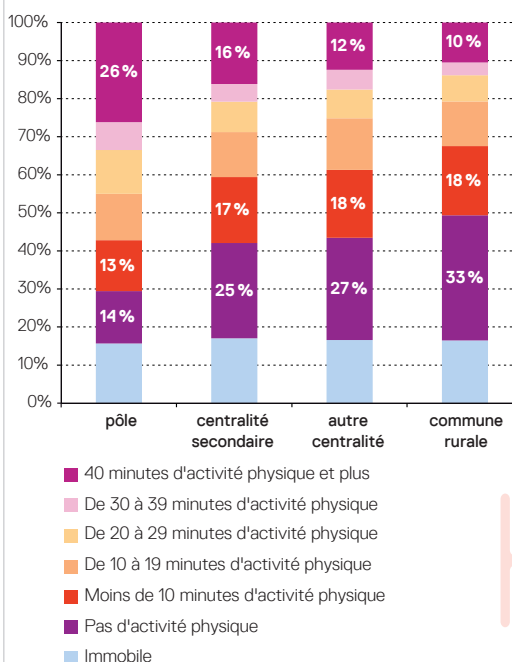
En effet, même dans les principaux pôles (Strasbourg et sa première couronne, Sélestat, Saverne, Haguenau...), seul un tiers de la population a une activité physique suffisante dans le cadre de ses déplacements quotidiens. En utilisant l'armature urbaine proposée dans le cadre de l'Interscot, cette part descend à 21 % des habitants dans les centralités secondaires (Erstein, Molsheim...), 18 % dans les autres centralités (des communes comme Truchtersheim, Rhinau...) et enfin à peine 14 % dans les communes rurales.

RÉPARTITION DE LA POPULATION EN FONCTION DU TEMPS D'ACTIVITÉ PHYSIQUE RÉALISÉ QUOTIDIENNEMENT DANS LE CADRE DE SES DÉPLACEMENTS SUIVANT LE TERRITOIRE DE RÉSIDENCE

Activité physique effectuée dans le cadre des déplacements quotidiens	Part de la population		
	bas-rhinoise	CUS	Hors CUS
Ne se déplaçant pas du tout de la journée	16,2 %	15,5 %	16,7 %
<b>Se déplaçant sans activité physique</b>	<b>22,1 %</b>	<b>12,5 %</b>	<b>28,8 %</b>
Moins de 10 minutes d'activité physique	15,8 %	14,0 %	17,1 %
Entre 10 et 20 minutes d'activité physique	12,2 %	13,0 %	11,7 %
Entre 20 et 30 minutes d'activité physique	9,3 %	11,3 %	7,8 %
Entre 30 et 40 minutes d'activité physique	5,6 %	7,6 %	4,3 %
Plus de 40 minutes d'activité physique	18,8 %	26,1 %	13,6 %
Total	100 %	100 %	100 %

source : EMD 2001

TEMPS D'ACTIVITÉ PHYSIQUE SUIVANT LE DEGRÉ DE CENTRALITÉ DE LA COMMUNE DE DOMICILE DANS LE BAS-RHIN



source : EMD 2009

1. On appellera dans cette note « sédentaire », toute personne n'ayant aucune activité physique dans le cadre de ses déplacements quotidiens, c'est à dire dont les temps de marche à pied et de vélo sont nuls à l'échelle de la journée.

## Un phénomène qui touche inégalement l'ensemble de la population

Compte tenu de son ampleur, on peut retenir que l'insuffisance d'exercice physique concerne presque l'ensemble de la population.

Pour autant, il existe des différences sensibles, notamment selon le sexe. Ainsi, globalement, **les femmes ont davantage d'activité physique que les hommes** (elles sont 26 % à dépasser les 30 minutes d'activité physique quotidienne dans leurs déplacements contre 23 % pour les hommes).

Ce résultat est d'abord lié à une moindre disposition de voiture particulière pour les femmes impliquant un usage accru des déplacements en modes actifs, et éventuellement à une pratique « santé » plus réfléchie<sup>1</sup>.

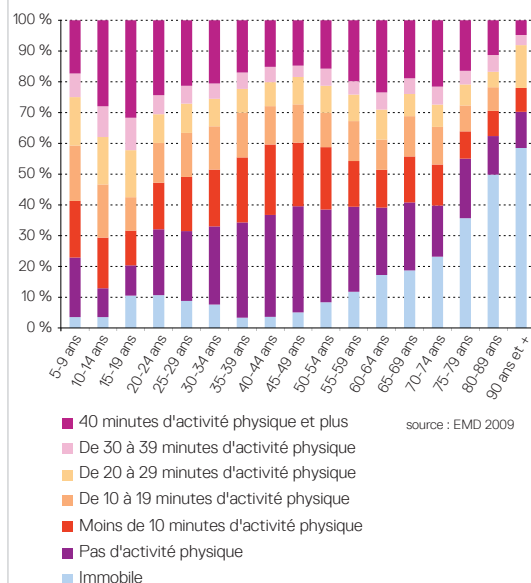
Le temps passé à marcher (ou pédaler) varie sensiblement au cours de la vie. Les personnes les plus âgées sont celles qui marchent le moins dans l'absolu... car elles sont nombreuses à ne pas se déplacer du tout. En revanche, quand elles se déplacent, elles ont, comme les adolescents, une activité physique supérieure au reste de la population.

**C'est entre 35 et 60 ans que les objectifs de santé publique sont les moins atteints** (ils sont moins de 20 % à faire plus de 30 minutes de marche ou de vélo par jour).

Il existe également des disparités importantes suivant les types d'emplois. Globalement, les salariés de la fonction publique sont plus nombreux à atteindre les 30 minutes d'activité physique quotidiennement.

Seule la catégorie « femmes de ménages - nourrices » dépasse ce seuil, ce qui s'explique de deux manières différentes selon le type d'emploi :

### RÉPARTITION DES TEMPS D'ACTIVITÉ PHYSIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON L'ÂGE

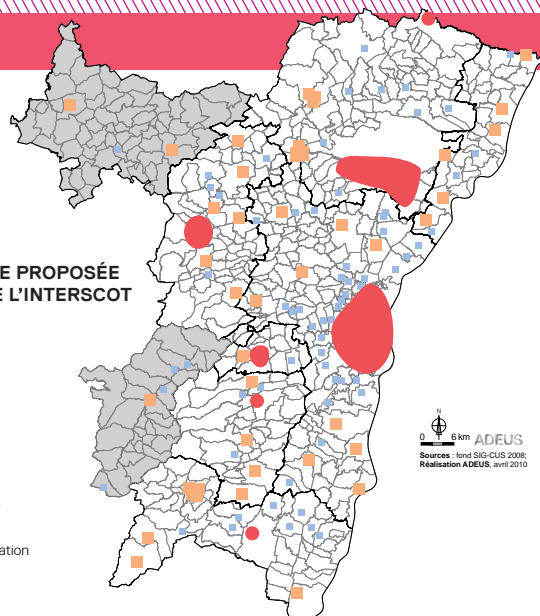


1. Les données de l'enquête ménages déplacements 2009 ne permettent pas de vérifier cette hypothèse.

### ARMATURE URBAINE PROPOSÉE POUR L'ANALYSE DE L'INTERSCOT

Niveaux de centralité définis par les SCOT

- Pôle
- Centralité secondaire
- Autre centralité
- Scot en cours de création



- pour les femmes de ménages, le nombre élevé d'employeurs implique de fréquents déplacements, souvent réalisés en transports en commun ou modes actifs compte tenu des faibles revenus liés à ces emplois,

- pour les nourrices, il est plus probable qu'il s'agisse d'un temps de promenade avec les enfants qu'elle garde.



En revanche, dans les entreprises privées, beaucoup moins d'actifs réussissent à atteindre ces 30 minutes d'activité physique quotidiennement. Inversement, les sédentaires sont bien plus nombreux dans les entreprises privées que dans la fonction publique. Il faut y voir une traduction des choix modaux, beaucoup plus favorable à la voiture dans le privé que dans le public, et ce, quel que soit le territoire. Ce résultat renvoie à deux hypothèses complémentaires qui restent à vérifier et qui concernent des différences importantes entre public et privé sur les capacités de stationnement offertes d'une part, et sur les profils socio-culturels des salariés d'autre part.

### PART DE LA POPULATION AVEC UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE SUFFISANTE AU QUOTIDIEN

Type d'emploi		Activité physique	
		suffisante	nulle
Fonction publique	<b>Cadres</b>	<b>31 %</b>	<b>22 %</b>
	<b>Employés</b>	<b>30 %</b>	<b>25 %</b>
	<b>Professions intermédiaires</b>	<b>29 %</b>	<b>25 %</b>
Entreprises	Professions intermédiaires	22 %	39 %
	Employés	19 %	34 %
	Cadres	18 %	35 %
	Ouvriers	16 %	47 %
Travailleurs indépendants	Chefs d'entreprises	13 %	45 %
	<b>Femmes de ménages, nourrices</b>	<b>38 %</b>	<b>24 %</b>
	<b>Professions libérales</b>	<b>29 %</b>	<b>33 %</b>
	Commerçants et assimilés	23 %	47 %
	Artisans	11 %	41 %

source : EMD 2009

# Les pratiques modales peuvent changer

Si une part importante des habitants n'a pas une activité physique suffisante, voire est complètement sédentaire, il ne s'agit pas d'un manque d'opportunités, mais bien généralement de choix de mode de vie. En effet, environ deux tiers des déplacements se font sur des distances réduites, inférieures à trois kilomètres, qui sont tout à fait propices à la marche ou à l'utilisation du vélo.

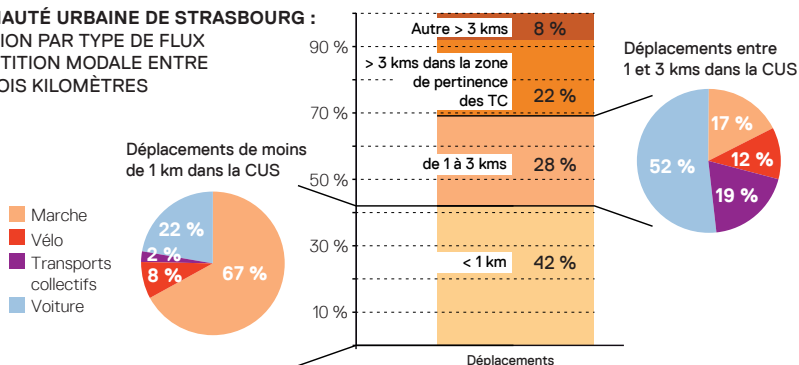
Or, une part importante de ces déplacements se fait en voiture. Même pour les déplacements de moins d'un kilomètre, les habitants de la CUS utilisent leur voiture près d'une fois sur quatre et ceux du Bas-Rhin une fois sur trois. Pour les déplacements entre un et trois kilomètres (dans le domaine de pertinence du vélo), la voiture est utilisée plus d'une fois sur deux pour les habitants de la CUS et près de deux fois sur trois dans le Bas-Rhin (voir graphiques ci-contre).

Ces choix modaux qui sont aussi des choix de modes de vie ont donc une incidence très directe sur la pratique d'une activité physique au quotidien, et ainsi sur la santé.

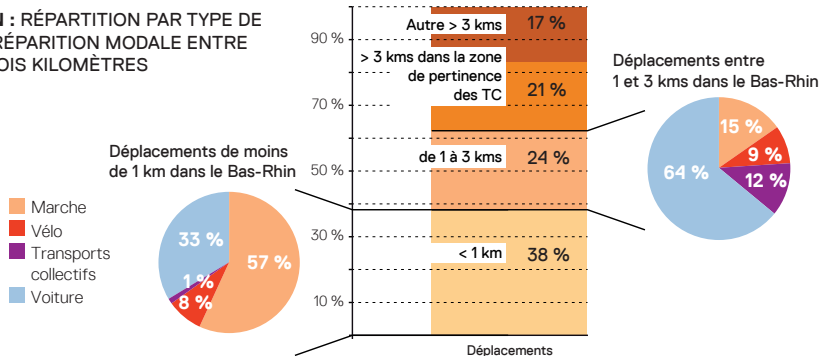
**Développer au quotidien une activité physique utile, dans une logique de santé publique, est donc déjà largement compatible avec les déplacements actuellement effectués par les Bas-rhinois, à la condition d'utiliser les modes actifs et non la voiture quand cela est possible.**

Ces changements de pratiques doivent néanmoins s'appuyer sur une politique ambitieuse des collectivités publiques, et ne peut s'appuyer sur la seule communication des bienfaits de l'utilisation des modes actifs. Développer la marche à pied et le vélo suppose

**COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG :**  
RÉPARTITION PAR TYPE DE FLUX ET RÉPARTITION MODALE ENTRE UN ET TROIS KILOMÈTRES



**BAS-RHIN :** RÉPARTITION PAR TYPE DE FLUX ET RÉPARTITION MODALE ENTRE UN ET TROIS KILOMÈTRES



en effet, au delà de développer la prise de conscience de ces enjeux, de faciliter l'utilisation des modes actifs :

- en limitant les ruptures urbaines, véritables freins à l'usage des modes actifs, tant par les allongements de distances, que par la dégradation du paysage urbain qu'elles impliquent généralement ;
- en renforçant la concurrence de ces modes face à la voiture, ce qui implique à la fois de systématiser les liaisons piétons-cycles entre quartiers, mais aussi

de limiter l'intérêt d'utiliser la voiture sur des distances réduites (par exemple à travers une limitation du stationnement notamment à proximité des écoles...)

- en améliorant la qualité des espaces publics, et en redonnant une place centrale dans l'espace public à ces modes, leur garantissant davantage de visibilité et d'attractivité ;
- en augmentant les opportunités de se déplacer à pied et à vélo, notamment dans les espaces ruraux, ce qui va dans le sens de développer davantage de services de proximité et de mixité fonctionnelle.

1. Ces éléments sont développés dans deux notes spécifiques réalisées par l'ADEUS : « Où sont les marges d'actions pour limiter l'usage de la voiture ? » et « Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin » (janvier 2011)  
2. Ces éléments ont été développés dans la note « Quels déplacements pour une ville post-carbone ? ».



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

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS**  
Equipe étude Déplacement : **Benoit Vimbert (chef de projet), Maryline Roussette**  
Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Hélène Vincent**  
© ADEUS - Numéro ISSN : 2110-5413  
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)