

LA MARCHÉ À PIED EN ÎLE-DE-FRANCE



JUIN 2016

5.15.006

ISBN 978 2 7371 1994 1



www.iau-idf.fr



IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* île de France

La marche à pied en Île-de-France

juin 2016

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général par intérim : Fouad AWADA
Département Mobilité : Elisabeth Gouveral, Directrice de département
Étude réalisée par : Mireille Bouleau
Avec la collaboration de Sophie Laurent
N° d'ordonnancement : 5.15.006
Crédit photo : © Laurent Mignaux/Terra

Sommaire

1. L'Île-de-France, une des régions les plus marchées au monde	5
En tête des grandes agglomérations françaises.....	5
Un mode de déplacement de plus en plus investi	6
2. Profil du marcheur francilien	8
Un Francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour	8
La marche, le mode privilégié des jeunes, des séniors, des femmes et des ménages modestes	8
20% des Franciliens sont des marcheurs exclusifs	9
3. Une pratique inégale selon les territoires.....	13
La marche, pratiquée jusque dans les communes rurales.....	13
Avec des différences territoriales fortes	13
Des territoires mieux adaptés à la marche des séniors, d'autres à la marche des jeunes	14
La Marche à pied à Montreuil.....	16
4. Typologie des marcheurs.....	17
5. Faire marcher les Franciliens	19
6. Vers une politique régionale de la marche ?	26
Bibliographie	27

1. L'Île-de-France, une des régions les plus marchées au monde

Grâce à un maillage de polarités structuré et un réseau de transport en commun efficace, l'Île-de-France est l'une des régions les plus marchées au monde. Une étude comparative montre que la marche à pied représente 24,5% des déplacements à Cambridge, ville la plus marchée des États-Unis (American Communities Survey, 2012 1-year), 30% des déplacements à Madrid, 30% à Berlin, et un peu plus de 21% dans le grand Londres (S. Laurent, 2016 à paraître), alors que cette part modale s'élève à 39% sur l'ensemble de la région francilienne, à 52% à Paris, 42% en petite couronne, et 29% en grande couronne.

En tête des grandes agglomérations françaises

En France, les enquêtes ménages-déplacements standardisées par le CEREMA permettent de comparer les comportements de mobilité des principales agglomérations¹. La région francilienne est ainsi l'agglomération la plus marchée de France, même en lui excluant Paris, ville atypique de part son exceptionnelle densité. En effet, si 39% des déplacements quotidiens se font à pied en Île-de-France, ils sont encore 35% en excluant Paris, contre 34% sur toute l'agglomération marseillaise (centre-ville compris) suivie par l'agglomération de Strasbourg à 33% (cf. tableau 1)

Ville principale	Année	Population	Mobilité Marche	Mobilité tous modes	Part modale de la marche	Part modale de la voiture
Paris	2011	2 156 000	2,1	3,9	52%	10%
Petite Couronne	2011	4 284 000	1,5	3,5	42%	33%
Région Île-de-France	2011	11 415 000	1,4	3,6	39%	37%
Région Île-de-France HORS PARIS	2011	9 259 000	1,2	3,5	35%	45%
Marseille/Bouches-du-Rhône (Agglomération+)	2009	1 177 000	1,2	3,5	34%	50%
Nancy	2013	298 000	1,2	3,5	34%	53%
Strasbourg/Bas-Rhin (Agglomération)	2009	439 000	1,2	3,6	33%	45%
Amiens/Grand Amiénois	2010	174 000	1,3	3,8	33%	56%
Nice/Alpes-Maritimes	2009	1 052 000	1,1	3,3	33%	53%
Saint-Quentin en Yvelines (Agglomération)	2010	147 500	1,0	3,2	31%	51%
Nancy (agglomération)	2013	557 219	1,1	3,4	31%	57%
Grenoble/Région Grenobloise (Agglomération)	2010	393 000	1,1	3,7	31%	48%
Marseille/Bouches du Rhône (grand territoire)	2009	1 855 000	1,1	3,6	31%	57%
Toulon	2008	368 000	1,1	3,6	30%	59%
Grande Couronne	2011	4 971 000	1,1	3,6	29%	55%
Caen/Calvados (Agglomération)	2011	209 000	1,1	3,9	28%	59%
Clermont-Ferrand	2012	366 000	1,1	3,9	28%	62%
Tours	2008	348 000	1,0	3,6	28%	59%
Toulon (SCOT+)	2008	575 000	1,0	3,6	27%	62%
Clermont-Ferrand (SCOT)	2012	407 000	1,0	3,9	27%	63%

Tableau 1. Enquête ménages déplacements " Standard Certu"

¹ « Enquête ménages déplacements "standard certu" »

Un mode de déplacement de plus en plus investi

Comme dans la plupart des grandes capitales (F. Papon, R. de Solère, 2010, Lavadinho S. et Winkin Y. 2012) la part modale de la marche est en nette croissance depuis une dizaine d'années. Initié par Genève et son Plan Piéton dès 1995, la marche est investie par les politiques de nombreuses métropoles. A l'occasion des JO de 2012, Londres souhaite devenir une « walking-friendly city » et met en place le programme « Legible London » : un nouveau réseau de trajets sûrs, simples et rapides pour les piétons au travers de questions d'orientation et de navigation (signalétique urbaine). Bilbao initie un plan de rénovation urbaine dès les années 2000 où la question de la marche est traitée de façon centrale (Lavadinho S. 2011). En France, Strasbourg adopte un plan piétons en 2012, créant un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartiers. Même New York, avec ses opérations « Green Light for Midtown » ou l'aménagement de la High Line, essaie depuis quelques années de développer son attractivité piétonne.

En Ile-de-France, après une baisse continue des années 70 jusqu'en 1990, la marche se stabilise puis augmente à partir des années 2000, sous l'impulsion de multiples facteurs, comme la saturation des réseaux, le « peak car » (J. Courel, M. Bouleau 2014), la maîtrise de l'étalement urbain et du développement des transports en commun.

Evolution du nombre de déplacements quotidiens en Ile-de-France

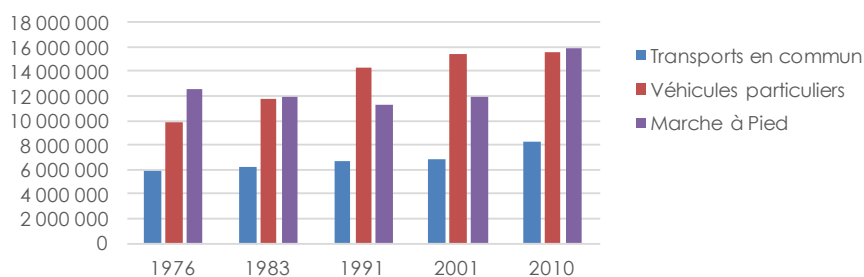


Figure 1. Nombre de déplacements par mode de transport, source EGT STIF-OMNIL-DRIEA

Lors de l'enquête globale transport de 2010, la relance des enquêteurs semble avoir été plus active, un recours à un nombre plus important de motifs a généré une partition des déplacements (cf. La mobilité en Ile de France, septembre 2012, STIF, OMNIL, DRIEA). Cette évolution méthodologique accentue la hausse de petits déplacements et de la marche à pied. Cependant, cette évolution méthodologique se cumule à une augmentation réelle de la marche au travers d'un changement des comportements, visible sur l'évolution de la distance marchée par jour et par personne, qui augmente fortement entre 2001 et 2010. En effet l'évolution méthodologique de l'enquête n'impacte que peu la distance totale journalière parcourue par individu. Il est donc intéressant d'observer l'évolution de la part des petits, moyens et grands marcheurs depuis les années 1970. Le nombre de Franciliens marchant plus d'un kilomètre par jour augmente de 40% entre 2001 et 2010 (cf. Figure 2). En revanche le nombre de petits marcheurs est en baisse.

Entre 2001 et 2010 les moyens et gros marcheurs augmentent de 40% (+1,4 millions) , alors que le nombre de petits marcheurs baisse de 13% (-850 000)

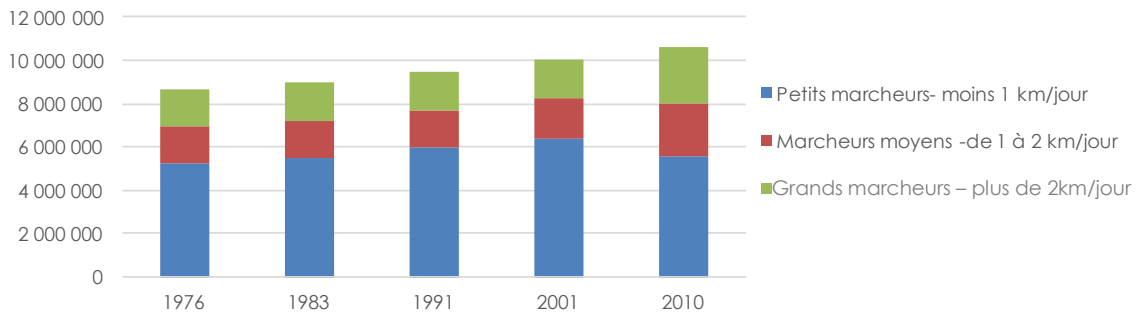


Figure 2 . Evolution du nombre de petits, moyens et grands marcheurs en Ile-de-France, source EGT 1976, 1983, 1991, 2001 DRIEA, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Bien qu'amorcée un peu plus tardivement, cette croissance est visible jusque dans le périurbain (cf. Figure 3). Même dans les zones les moins denses, l'île de France est constituée d'un archipel de polarités relativement hiérarchisées couvrant l'ensemble du territoire (cf. Les densités dispersées, Bres et Mariolle 2014). Ce tissu permet d'assurer la majeure partie des besoins de proximité. Plusieurs études ont d'ailleurs montré que ces polarités de proximité sont de plus en plus investies par les Franciliens, qui utilisent au maximum les ressources offertes au sein de leur commune de résidence, ou des centre-bourgs les plus proches (Bouleau et Mangeney 2014, Bouleau et Mettetal 2014).

Evolution de la part modale de la marche à pied de 1976 à 2010

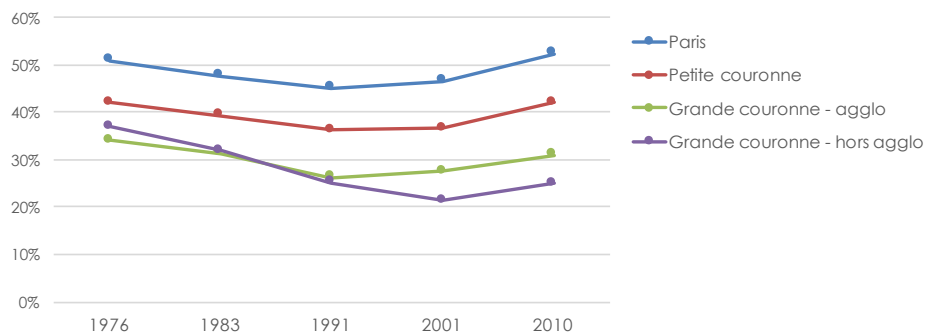


Figure 3 Evolution de la part modale de la marche à pied dans l'ensemble des déplacements quotidiens des Franciliens, source EGT 1976, 1983, 1991, 2001 DRIEA, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

2. Profil du marcheur francilien

Un Francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour

Sur l'ensemble de la région, un Francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour, en cumulant tous les déplacements réalisés à pied, y compris les trajets pour rejoindre un autre mode de transport².

Plus de grands marcheurs sont présents dans le cœur de l'agglomération. Ainsi, à Paris, près de 40% des habitants marchent plus de 2 km par jour et 33% moins d'un kilomètre (cf. Figure 4). En grande couronne, en revanche, seuls 17% atteignent 2 kilomètres par jour et 63% marchent moins d'un kilomètre.

Un francilien sur 4 marche plus de 2 km par jour

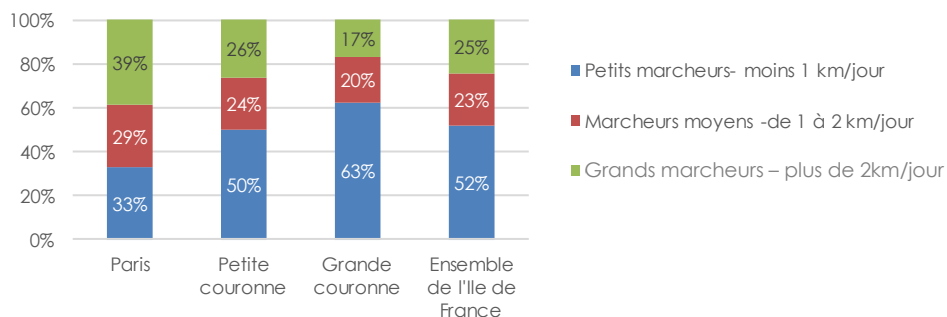


Figure 4. Part de petits, moyens et grands marcheurs selon la couronne de résidence, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

La marche, le mode privilégié des jeunes, des séniors, des femmes et des ménages modestes

Bien que pratiquée par tout le monde, la marche évolue avec l'âge. Très majoritaire chez l'enfant, qui réalise plus de 60% de ses déplacements à pied entre 5 et 14 ans, la pratique de la marche diminue ensuite entre 15 et 64 ans puis augmente à partir de 65 ans, suivant la courbe inverse de l'usage de l'automobile. En revanche, les enfants et les séniors sont essentiellement de petits marcheurs, cumulant moins d'un kilomètre à pied par jour, alors que les marcheurs d'âge médian, bien que plus rares, sont plus souvent de grands marcheurs, dépassant pour un ¼ d'entre eux les 2 km à pied par jour. Les jeunes adultes (15-24 ans) sont même 35% à marcher plus de 2 km par jour (cf. figure 8)

La marche est également plus pratiquée par les femmes avec 1,6 déplacement à pied par jour en moyenne par femme, contre 1,3 par homme, soit 9 millions de déplacements à pied réalisés chaque jour par des femmes en Île de France, contre moins de 7 millions par des hommes. Les femmes sont par ailleurs plus souvent de grandes marcheuses, réalisant plus de 2 km quotidiens. La différence de pratique entre les hommes et les femmes est particulièrement marquée à l'âge médian. Elle est inexistante jusqu'à 15 ans et tend à s'effacer au delà de 75 ans.

² Ces résultats sont issus des enquêtes globales déplacements (STIF, OMNIL, DRIEA). Pour chaque déplacement, seule la distance à vol d'oiseau est disponible. Une distance cumulée de 2 kilomètres par jour correspond à la somme de toutes les distances à vol d'oiseau des trajets à pied faits par l'individu. Ce mode de calcul sous estime donc la distance réelle parcourue, mais permet de comparer les profils d'individus, le mode de calcul étant le même pour tous.

L'usage de la marche est fortement corrélé à l'activité de l'individu et la part de temps « libre ». Les personnes sans activité, personnes au foyer et sans profession réalisent en moyenne 2,3 déplacements à pied par jour. Viennent ensuite les élèves du primaire et du secondaire, les chômeurs, les retraités puis les actifs à temps partiel. Les actifs à temps plein et les étudiants ayant une mobilité piétonne bien plus faible

Enfin, la mobilité piétonne est inversement proportionnelle aux revenus. Étudié dans de nombreux travaux (S. Wenglenski, 2003) la mobilité, notamment automobile, est source de fortes inégalités, car elle nécessite l'acquisition et l'entretien d'un équipement coûteux. Les transports collectifs ne touchent qu'une partie des besoins des ménages précaires. La desserte est globalement moins efficace dans les périphéries, notamment hors des heures de pointe. Par ailleurs les dispositifs d'aides tarifaires peuvent s'avérer complexes. Une partie de la population se retrouve ainsi « condamnée à la marche » (Le Breton, 2007). En Ile de France, les ménages les plus modestes, gagnant moins de 1200€ net/mois, réalisent en moyenne près de 2 déplacements à pied par jour et par personne, et sont 33% à marcher plus de 2km/jour. A l'inverse, les ménages gagnant plus de 4500/net par mois réalisent en moyenne 1,4 déplacement à pied par jour et par personne et ne sont que 27% à marcher plus de 2 km par jour.

20% des Franciliens sont des marcheurs exclusifs

Partie élémentaire de tout déplacement, la marche à pied est le support même de l'intermodalité. J. Levy parle ainsi de « métrique pedestre », et la considère comme une métrique fondamentale, synonyme de métrique publique, à laquelle toutes les autres sont articulées, tant sur l'espace public que sur l'espace privé. Les transports publics maintiennent le piéton en situation de piéton, dans les « lieux mouvement » (J. Levy 2008).

Ainsi, en Ile-de-France, un marcheur sur cinq est un marcheur exclusif, c'est à dire réalisant l'intégralité de ses déplacements à pied. A l'inverse 44% des Franciliens (cf. Figure 5) ne marchent que pour se rendre à un mode de transport mécanisé, leur automobile (26%, cf. Figure 8), ou les transports en commun (15%). Les 32% restant sont des marcheurs multimodaux, réalisant des déplacements à pied, mais également des déplacements avec d'autres modes de transports, principalement en véhicule particulier (13%) et en transport collectifs (15%).

Ces proportions sont très différentes selon les secteurs. Ainsi, à Paris, seuls 29% des habitants ne marchent que pour accéder à un mode mécanisé et 25% sont des marcheurs exclusifs (Figure 5). En grande couronne, près de 58% des habitants ne marchent que pour utiliser un mode mécanisé et 16% sont des marcheurs exclusifs.

Parmi les exclusifs de la marche, on retrouve autant de petits, moyens que de grands marcheurs. En revanche les personnes qui ne marchent que pour utiliser un mode mécanisé sont naturellement en très grande majorité de petits marcheurs (moins d'un kilomètre par jour et par personne).

Marcher beaucoup nécessite à la fois du temps et une relative forme physique. Ainsi les plus grands marcheurs sont les adolescents et les jeunes adultes. Les personnes ne marchant au cours de la journée que pour accéder à un mode motorisé, sont souvent des actifs occupés ne réalisant aucun autre déplacement que l'aller-retour domicile-travail.

A titre de comparaison, les marcheurs exclusifs ne sont que 13% sur l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS 2012, cf. Figure 6). En agglomération lyonnaise, les marcheurs exclusifs représentent 24% des habitants de Lyon/Villeurbanne (équivalent aux 25% de parisiens de marcheurs exclusifs), mais ils ne sont plus que 16% dans le reste du Grand Lyon et 10% dans le reste de l'aire métropolitaine (Urba'Lyon 2013). Mais les différences les plus fortes concernent les habitants multimodaux et les personnes ne marchant que pour utiliser un mode mécanisé. Ces derniers représentent 63% des habitants de l'agglomération strasbourgeoise, 46% des habitants de Lyon/Villeurbanne, 63% de habitants du reste du grand Lyon, et 70% des habitants du reste de l'aire métropolitaine. Ces différences s'expliquent par une proportion beaucoup plus forte en Ile-de-France de comportements multimodaux, depuis Paris jusqu'en grande couronne, grâce notamment à un réseau de transport collectifs efficace et un maillage de polarités relativement bien équipées.

Portée par la croissance de la mobilité automobile, la part de Franciliens ne marchant que pour utiliser un mode mécanisé n'a fait que croître entre 1970 et 2001, passant de 41% à 53%, au détriment des marcheurs exclusifs, des multimodaux et des immobiles (cf. Figure 7). En revanche, leur proportion diminue nettement entre 2001 et 2010, passant de 53% à 44%. Cependant cette baisse ne se fait pas à la faveur des exclusifs de la marche qui diminuent encore, mais des « multimodaux », c'est à dire les individus réalisant des déplacements dans des modes différents, certains intégralement à pied, mais d'autres déplacements en voiture et en transports collectifs. Cette évolution s'accompagne d'un changement de motifs. La marche est de moins en moins utilisée pour les déplacements domicile-travail, mais de plus en plus depuis les années 2000 pour les motifs d'achats et de loisirs, qui eux-mêmes sont de plus en plus nombreux dans les déplacements quotidiens.

Cette évolution montre une complémentarité croissante de la marche avec les autres modes de transports. En 2010, les automobilistes et les usagers des transports collectifs ne sont plus exclusifs de leur mode de transport mais réalisent de plus en plus leurs déplacements de proximité à pied. Par ailleurs, entre 2001 et 2010, la mobilité automobile diminue pour la première fois depuis les années 70 (cf. J. Courel et M. Bouleau 2013). Cette baisse est en partie portée par un report vers les transports collectifs et les modes doux. Or la complémentarité transports collectifs / marche est bien évidemment beaucoup plus forte que celle entre la marche et les véhicules particuliers.

21% des Franciliens sont des marcheurs exclusifs

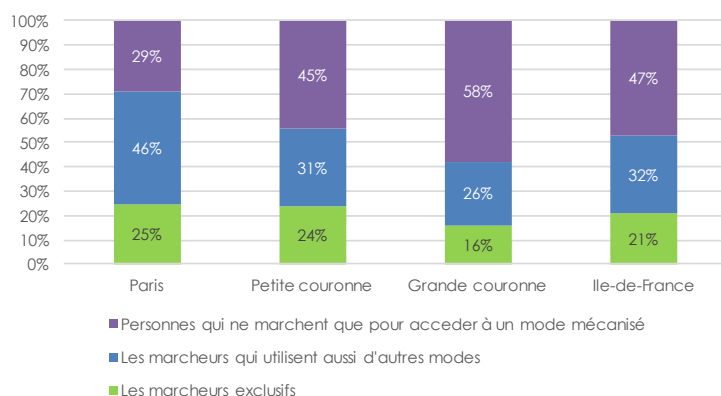


Figure 5. Typologie des marcheurs franciliens en excluant les personnes immobiles (n'ayant réalisé aucun déplacement en dehors de chez eux la veille du jour d'enquête et qui représentent 7% des Franciliens), EGT 2010, STIF-OMNIL-DRIEA

COMPARAISON AVEC D'AUTRES MÉTROPOLIS FRANÇAISES

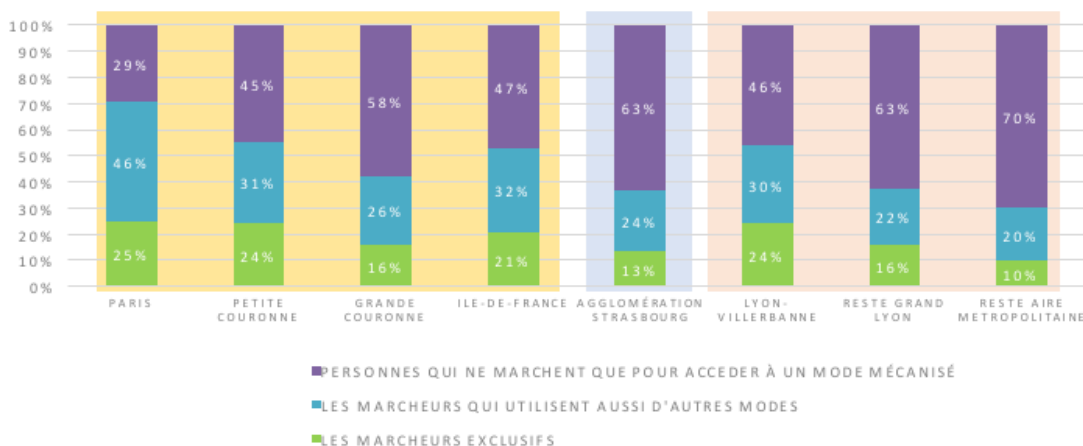


Figure 6. Comparaison avec la marche à pied dans les agglomérations de Lyon et de Strasbourg, source EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA, Note de l'ADEUS 2012, Observatoire des déplacements Urba'Lyon 2013

Une croissance des marcheurs "multi-modaux"

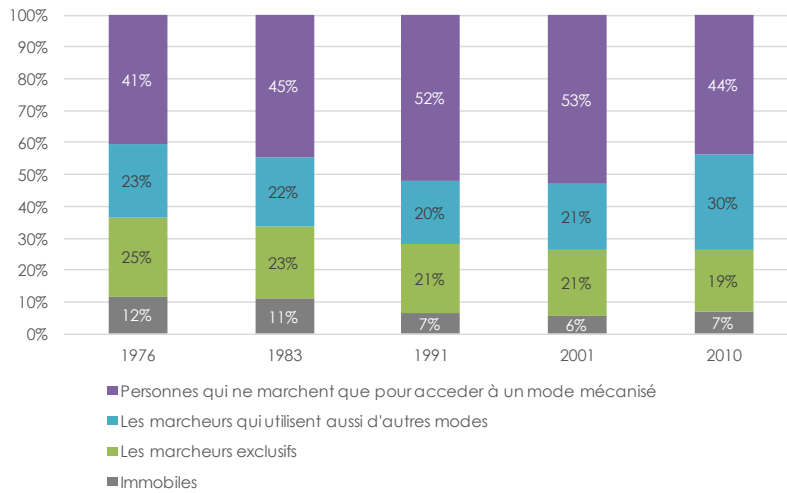


Figure 7 Evolution de la typologie depuis 1976, source source EGT 1976, 1983, 1991, 2001 DRIEA, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

EN GRANDE COURONNE 40% DES PERSONNES NE SE SERVENT DE LA MARCHÉ QUE POUR SE RENDRE À LEUR VOITURE

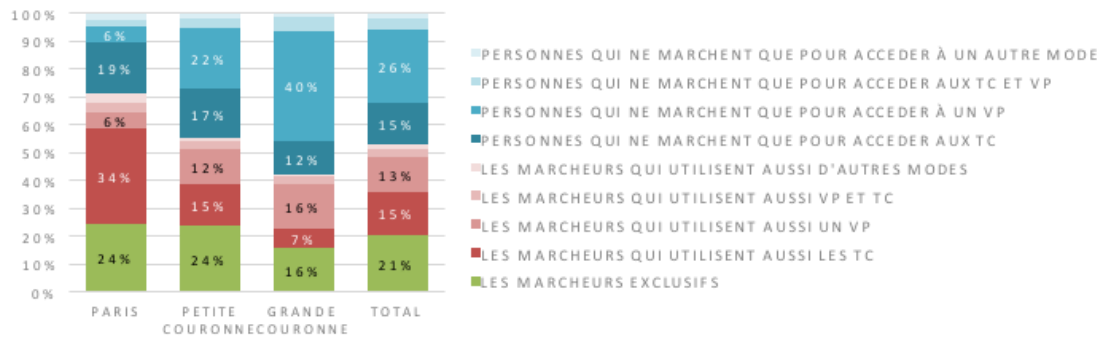


Figure 8. Typologie détaillée des marcheurs franciliens, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Entre 15 et 64 ans, près d'un Francilien sur deux ne marche que pour utiliser un autre mode de transport

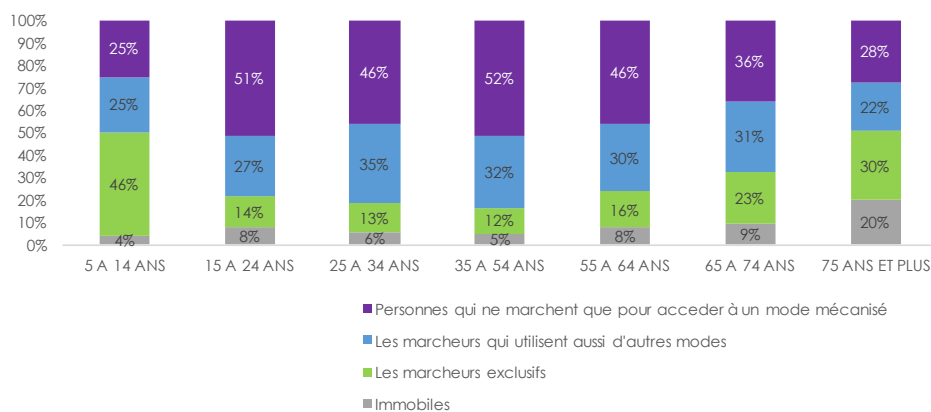


Figure 9. Typologie de marcheur selon l'âge de l'individu, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Plus d'un adolescent sur trois est un gros marcheur

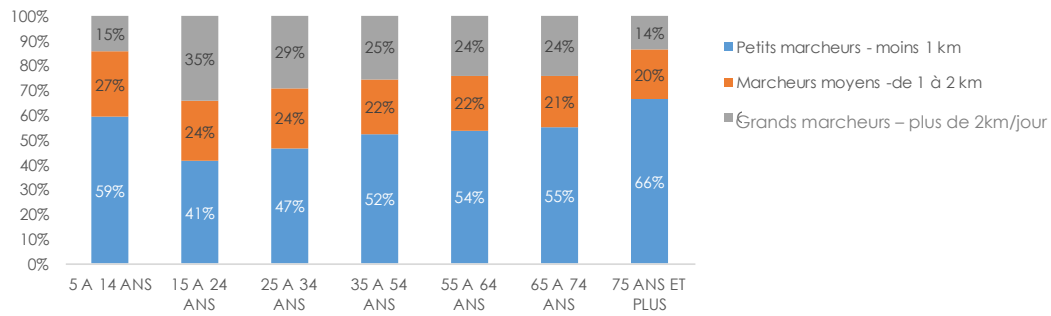


Figure 10. Part de petits, moyens et grands marcheurs selon l'âge de l'individu, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

44% des étudiants marchent plus de 2 km par jour

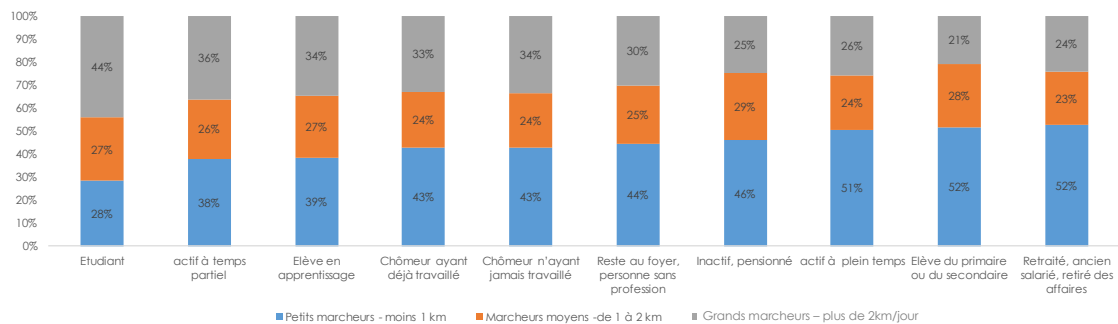


Figure 11 Part de petits, moyens et grands marcheurs selon l'activité principale de l'individu, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Les personnes sans activité marchent beaucoup plus

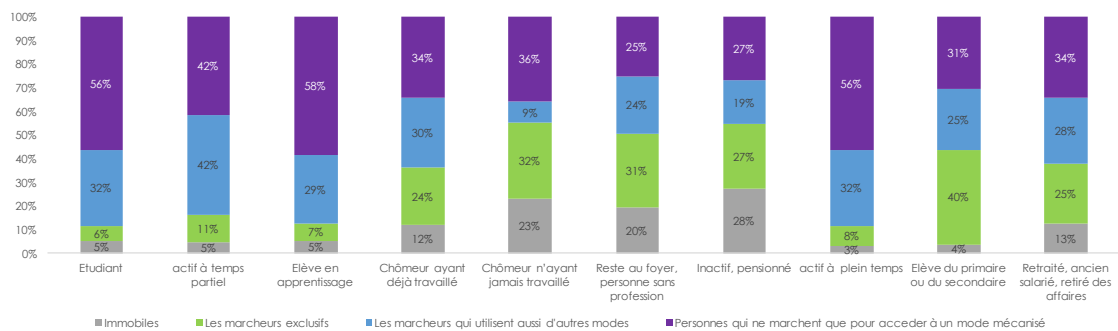
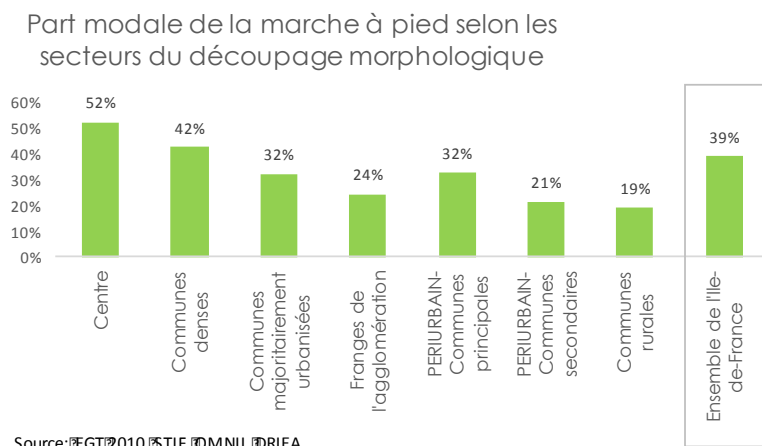


Figure 12. Typologie de marcheur selon selon l'activité principale de l'individu, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

3. Une pratique inégale selon les territoires

La marche, pratiquée jusque dans les communes rurales

La marche à pied est pratiquée en moyenne partout en Ile-de-France. L'analyse de la part modale selon les secteurs du découpage morphologique (J. Bertrand, R. Dugué, 2012) montre que même dans les communes rurales, la marche à pied représente près de 20% des déplacements quotidiens. Dépassant un déplacement sur deux dans les communes les plus centrales, elle représente un tiers des déplacements dans les communes majoritairement urbanisées ainsi que dans les communes principales du périurbain. En revanche, les marcheurs du périurbain restent essentiellement de petits marcheurs, réalisant moins d'un kilomètre à pied par jour pour 70% d'entre eux (contre 50% pour l'ensemble des Franciliens).



Avec des différences territoriales fortes

Néanmoins, il existe une assez grande hétérogénéité de comportement entre des secteurs de même morphologie. A l'intérieur même de Paris, ou au sein de la petite couronne, on observe des mobilités piétonnes moyennes allant du simple au double.

Au sein même de Paris, les écarts sont grands. Si l'on compte près de 2,8 déplacements à pied par jour et par personne pour les habitants du 5^e arrondissement, les habitants du 12^e n'en réalisent qu'une moyenne 1,8 et ceux du 19^e moins d'1,6 par jour et par personne.

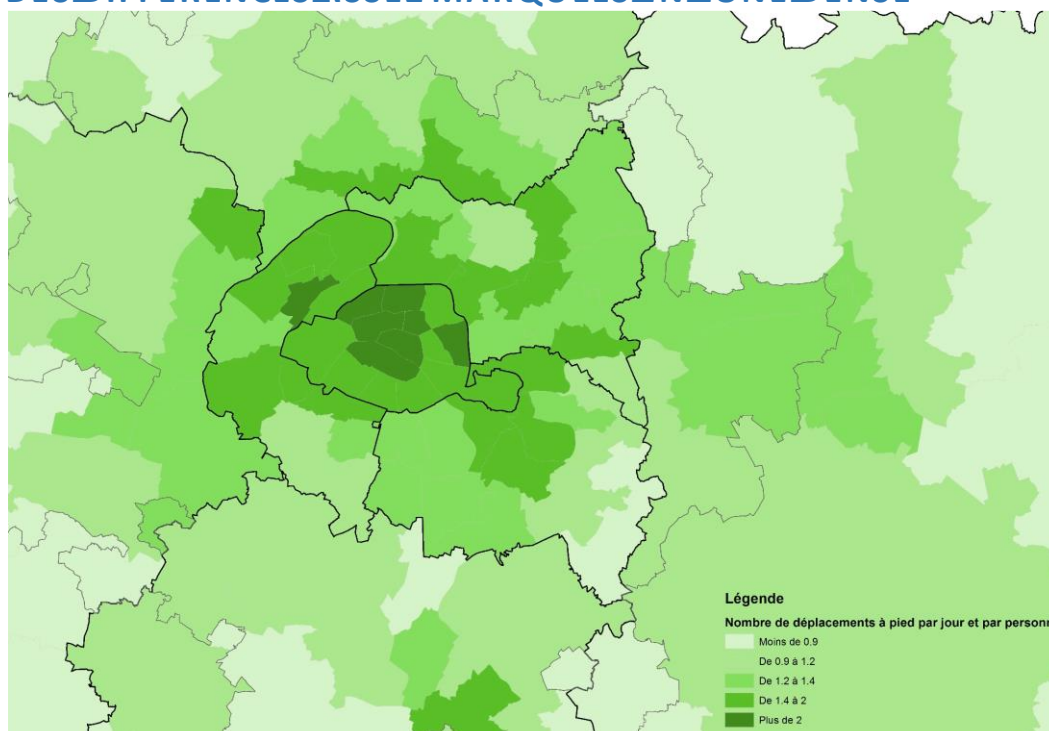
En petite couronne, les différences sont également très prononcées. Les secteurs³ de Courbevoie, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Maisons-Alfort arrivent en tête avec entre 2,2 et 2,1 déplacements à pied par jour et par personne.

A l'inverse, les secteurs ayant la mobilité piétonne la plus basse de petite couronne sont les secteurs de Clamart (1,2 déplacements à pied par jour et par personne), Drancy (1,2), Antony (1,1), Sucy-en-Brie (1,1) et La queue-en-Brie (0,8).

³ Dans l'enquête globale transport de 2010, l'Ile-de-France a été découpée en 100 secteurs au sein desquels il est possible d'étudier la mobilité des individus grâce à un échantillonnage représentatif. En petite couronne chaque secteur compte entre 1 et 4 communes selon la densité du territoire. La commune indiquée ici est la commune la plus peuplée du secteur.

Naturellement, la densité du tissu urbain impacte fortement la marchabilité du territoire. Mais de nombreux autres facteurs influent également. Les secteurs d'Antony et d'Asnières ont ainsi un nombre d'habitants et une superficie équivalents. Mais la mobilité piétonne est quasiment moitié moindre à Antony en raison, vraisemblablement d'une offre de commerces et services de proximité moins riche et moins dense et en raison de ruptures urbaines plus marquées (RER, A86).

DES DIFFÉRENCES ASSEZ MARQUÉES EN ZONE DENSE



Source : EGTE 2010, STIF, DMNIL, DRIEA

Des territoires mieux adaptés à la marche des séniors, d'autres à la marche des jeunes

Les jeunes et les séniors sont les classes d'âges qui marchent le plus. Cependant, leurs besoins tant en terme d'équipements et de services qu'en terme de qualité des aménagements piétons étant très différents, l'analyse de ces deux extrêmes permet de mettre en exergue de grands écarts entre les territoires.

En petite couronne, la part modale de la marche à pied chez les moins de 15 ans dépasse les 45%. Il est intéressant de voir que ce n'est pas à Paris qu'elle est la plus élevée, sûrement parce que les transports collectifs prennent le relais pour une part des déplacements, notamment ceux des adolescents. La part modale de la marche dépasse les 80% dans plusieurs secteurs de Seine-St-Denis, notamment autour de Pantin, St Denis, Anières, mais également dans le Val de Marne comme dans les secteurs de Créteil, Vitry. Il s'agit notamment de secteurs plus populaires où les parents n'ont pas toujours la possibilité d'emmener les enfants en voiture à leurs activités et où les enfants, notamment les adolescents, doivent se débrouiller à pied. A l'inverse la part modale est plus faible dans les Hauts de Seine, où les enfants bénéficient plus souvent d'accompagnement en voiture.

Certains territoires de grande couronne ont une part modale de la marche qui dépasse les 60%, supérieure à plusieurs territoires de petite couronne, comme les secteurs de Mantes, de Montigny le Bretonneux/Elancourt ou dans le CESO, au sud d'Evry et Corbeil, ce qui indique a priori que des aménagements piétons existent notamment vers les équipements scolaires et sportifs et qu'ils sont intensément pratiqués.

D'autres secteurs, bien qu'en zone relativement denses, comme Savigny, Juvisy, Draveil ont des parts modales très faibles, inférieures à 25%, ainsi que le secteur de St Germain en Laye, indiquant vraisemblablement une mauvaise accessibilité piétonne des équipements dédiés aux jeunes.

En ce qui concerne la part modale de la marche parmi les déplacements des plus de 75 ans, celle-ci montre une grande hétérogénéité géographique, et cela même en petite couronne. Certains secteurs sont bien mieux adaptés que d'autres à cette pratique. Intensité des réseaux de transports collectifs et notamment des bus, qualité des aménagements piétons aux abords des commerces de proximités, relief : les critères favorisant la marche des seniors ne sont pas les mêmes que ceux favorisant la marche des jeunes et cela se voit dans la pratique des territoires. En effet les secteurs ayant une part modale de la marche élevée chez les jeunes et chez les seniors ne sont généralement pas les mêmes.

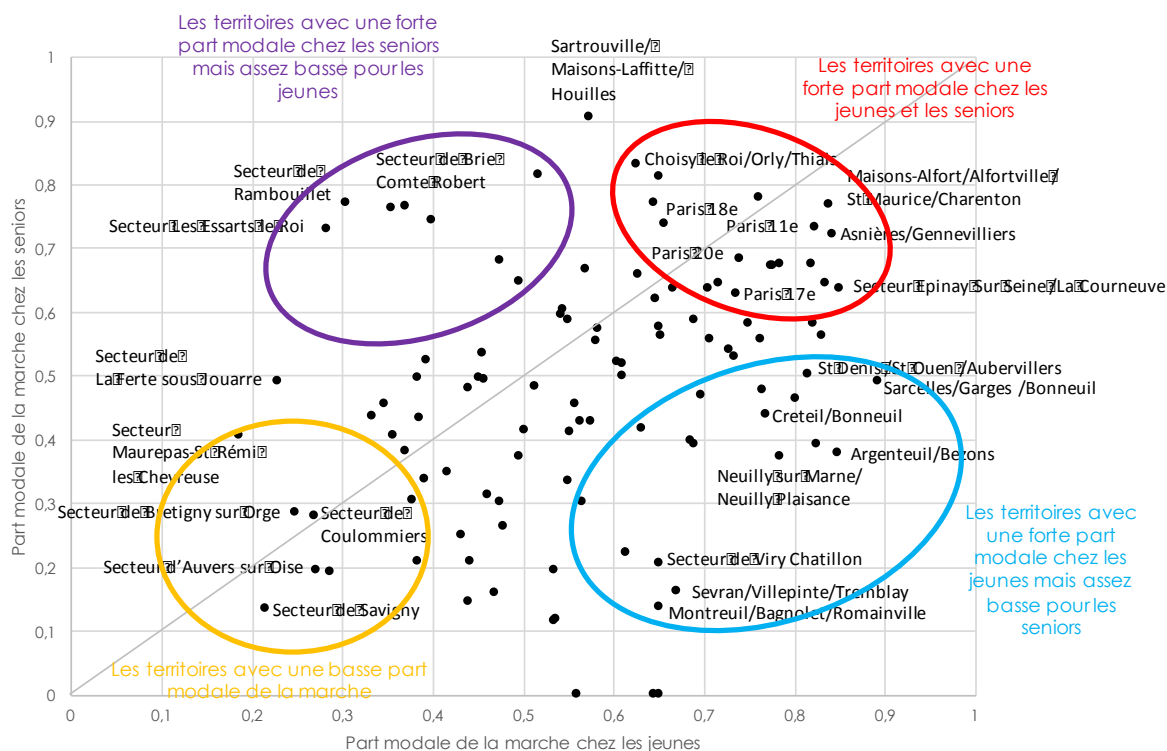
Evidemment certains secteurs, bien équipés et bien aménagés, permettent une forte pratique de la marche à tout âge, comme les secteurs de Charenton, Asnières, ou la plupart des arrondissements parisiens. D'autres secteurs, sans doute mal aménagés, sont très peu marchables et de ce fait ne sont pratiqués ni par les jeunes ni par les seniors. Il s'agit essentiellement de secteurs de très grande couronne, comme Coulommiers, Auvers sur Oise ou Savigny.

Mais il est intéressant de voir que d'autres territoires marquent un net déséquilibre entre la pratique des jeunes et celle des seniors. Il se dégage ainsi des territoires très favorables à la marche des jeunes, mais très peu à celle des personnes âgées, comme les secteurs de Montreuil (cf. encadré) Sevran, Neuilly sur Marne, Argenteuil ou Créteil.

A l'inverse d'autres secteurs ne semblent marchés que par les seniors comme Rambouillet ou Les Essarts le Roi.

La marche chez les jeunes est très liée à l'accessibilité des équipements scolaires et à la capacité des parents à accompagner leurs enfants à leurs activités en voiture. La marche chez les seniors est en revanche fortement impactée par la centralité et l'accessibilité aux commerces de proximités et aux équipements de santé, ainsi qu'à la qualité des aménagements piétons.

La marche chez les jeunes et les seniors



La Marche à pied à Montreuil

Entretien avec Christelle Célestine-Claire, chargée de mission transport et déplacements, service aménagement et mobilité durable, direction de l'espace public et de l'environnement, à la Ville de Montreuil (réalisé par M. Bouleau et S. Laurent le 15 décembre 2015)

La ville de Montreuil s'intéresse beaucoup aux pratiques de mobilité de ses habitants et s'est notamment très fortement investie sur les questions de desserte en transports collectifs. Comme de nombreux autres territoires, c'est la question de la mise en accessibilité des équipements publics, par la loi de 2005 qui a incité la collectivité à réfléchir à sa politique piétonne.

Si la ville de Montreuil présente une part modale piétonne élevée chez les jeunes, mais faible pour les seniors, cela peut, selon Christelle Célestine-Claire s'expliquer par plusieurs facteurs qui se combinent. Tout d'abord la ville de Montreuil est étendue et bénéficie d'un relief important marquant une rupture entre le quartier central et celui, plus résidentiel, du plateau. Grâce à une volonté politique forte, le territoire est exceptionnellement bien desservi en bus, traversé notamment par 4 lignes Mobilien. En revanche, les commerces de proximité étaient jusqu'à maintenant peu nombreux, notamment sur le plateau, obligeant de nombreux résidents à se rendre au centre commercial de Rosny pour leurs achats, notamment alimentaires. Depuis 2012 (les données de mobilité présentées ici sont issues de l'Enquête Globale Transport de 2010) un nouveau centre commercial a ouvert en centre ville et changé les comportements de beaucoup d'habitants, notamment les seniors qui ne sont plus obligés de prendre le bus ou leur véhicule particulier pour réaliser leurs achats.

Comme le montre le témoignage de la Ville de Montreuil (cf. encadré) la part modale de la marche à pied et son évolution peuvent être dûes à une combinaison de plusieurs facteurs. Au delà de l'approche macroscopique réalisée ici, diagnostiquer et comprendre les comportements d'un quartier ou d'une commune en matière de marche à pied nécessite une analyse territoriale spécifique, permettant d'en dégager les forces, les faiblesses et les leviers d'action.

4. Typologie des marcheurs

Promenades du dimanche, achats du quotidien, au delà des différences entre les séniors et les jeunes, tous les territoires ne sont pas marchés de la même façon, notamment parce que leurs habitants n'ont pas les mêmes habitudes de vie. Double résultante de leurs programmes d'activité quotidiens et des aménités urbaines de leurs territoires de vie, les spécificités des Franciliens en termes de pratique piétonne peuvent se résumer en 6 catégories (cf. ci-après).

1. Les marcheurs multimodaux

Très mobiles, ces Franciliens marchent beaucoup et utilisent également tous les autres modes de transports. La marche est le support de leur multi-modalité. Souvent cadres ou professions intermédiaires, ces marcheurs travaillent le plus souvent en bureau et sont majoritairement de jeunes actifs (24-35 ans). Ce comportement est très fréquent dans les territoires de Paris et des Hauts de Seine, dans le secteur de Charenton-Maison-Alfort, et en plus grande couronne dans les secteurs de Sannois-Enghien les bains, ou Sartrouville.

2. Les exclusifs de la marche

Majoritairement des enfants et des séniors, les exclusifs de la marche sont essentiellement inactifs. Les personnes très modestes et non motorisées sont également fortement représentées. Cette pratique est ainsi fortement présente dans les secteurs modestes du nord-est de Paris, notamment Sarcelles, Argenteuil, Villiers le Bel, Aulnay, St Denis, Villetaneuse ou la Courneuve. Cette pratique est plus rare en grande couronne, à l'exception des secteurs de Mantes la Jolie ou d'Evry-Viry Châtillon.

3. Les marcheurs très ancrés localement

Il s'agit de Franciliens fortement ancrés dans la proximité, réalisant beaucoup de petits déplacements, beaucoup d'achats, de loisirs, de retours au domicile en utilisant la marche, mais aussi d'autres modes de transport selon les possibilités offertes par leur territoire de vie. Les personnes sans activités, femmes au foyer ou retraités sont largement surreprésentés. Les territoires qui se prêtent le plus à ce type de pratiques sont les secteurs de Versailles, Sartrouville, Marne la Vallée en grande couronne, et Paris (notamment les arrondissements 5^e-6^e et le 18^e) ainsi que les communes limitrophes du sud des Hauts-de-Seine : Issy les Moulineaux, Vanves, Malakoff et Montrouge

4. Les utilisateurs de transports collectifs déracinés

Ils ne marchent que pour utiliser les transports collectifs. Ils ne réalisent que peu ou pas de déplacements de proximité. Souvent jeunes, il s'agit majoritairement d'étudiants ou de cadres ayant de gros horaires et dont le programme d'activités quotidien ne permet pas de déplacements autres que domicile-travail. Les territoires où ils sont les plus présents sont plutôt dans l'est et le Nord du cœur de l'agglomération notamment les 11^e, 12^e, 13^e et 19^e arrondissements de Paris, St Denis, Aubervilliers, Montreuil, Nogent, Ivry, ou en plus grande couronne la vallée de l'Oise, Goussainville et Villers-le-Bel ou les secteurs de Rueil-Malmaison, Châtou.

5. Les automobilistes déracinés

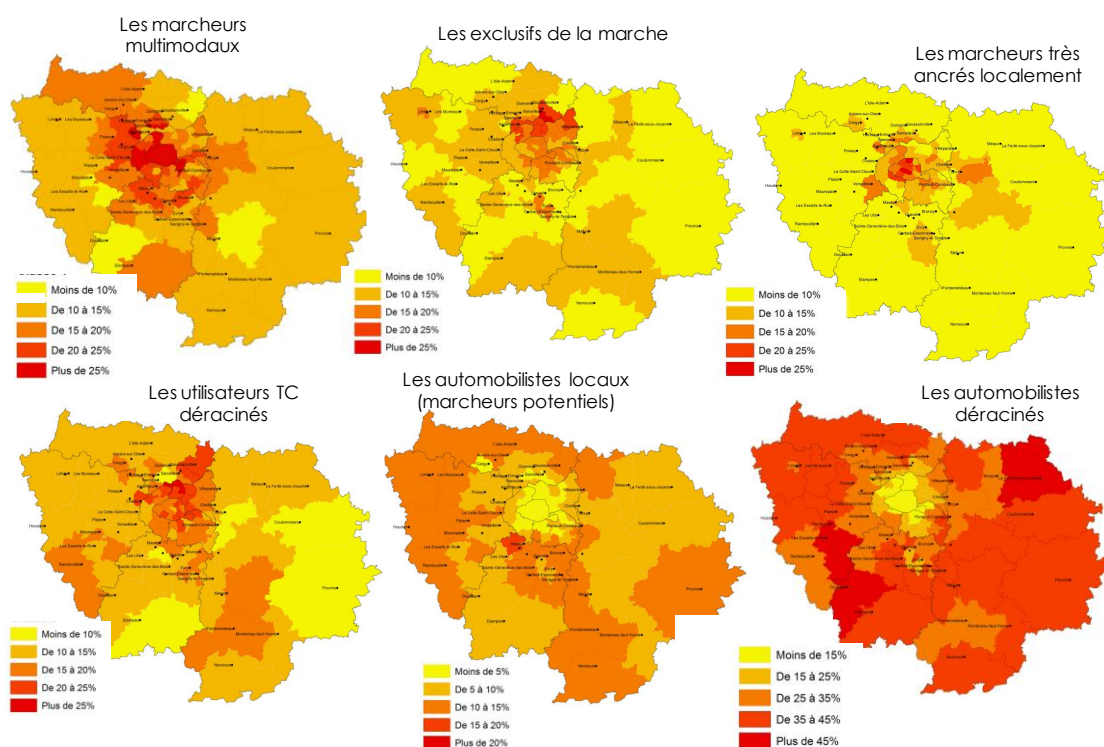
A l'image des précédents, ces franciliens ne marchent que pour accéder à leur véhicule particulier. Ils marchent très peu. Il s'agit majoritairement d'hommes, actifs à plein temps, de 35-54 ans, professions intermédiaires, ouvriers, artisans ou chefs d'entreprise, ou même parfois cadres. Ils ne réalisent quasiment pas de déplacements de proximité. Très nombreux en grande couronne, ce comportement est particulièrement présent (plus de 45% des résidents) dans les territoires de la Ferté-sous-Jouarre, Dourdan, Maurepas, les Essarts-le-Roi. En petite couronne, seules les communes du Sud Est du Val-de-Marne dépassent les 35%.

6. Les automobilistes locaux (marcheurs potentiels)

Ils marchent très peu, souvent juste pour se rendre à leur voiture, mais réalisent plusieurs déplacements de proximité, mais tous ces petits déplacements (souvent moins d'un kilomètre) sont faits en voiture. Souvent actifs à temps partiel, ils ont entre 35 et 54 ans et sont majoritairement de ménages plutôt aisés. Peu présents dans le cœur de l'agglomération, on les trouve essentiellement dans les secteurs les plus excentrés des Yvelines, du Vexin, ou de Fontainebleau, Nemours, à l'exception du secteur de Palaiseau-Orsay, où ils représentent plus de 20% des habitants.

Cette catégorie est intéressante parce ce type de comportement montre un potentiel de report vers la marche à pied, ou les modes actifs en général. La forte proportion de petits déplacements montre la présence d'équipement et services de proximité, mais l'usage de la voiture est sans doute le signe d'un manque de cheminements et d'aménagements piétons, d'une politique de stationnement peu dissuasive, d'une faible congestion, etc.

Typologie des marcheurs



5. Faire marcher les Franciliens

Vertueuse autant pour la santé que pour l'environnement, ne nécessitant aucune logistique et pouvant être pratiquée quasiment à tous âges, la marche à pied est le mode de transport idéal pour les déplacements courts (moins de 2 km en particulier). Elle peut permettre de désaturer certains axes de transports collectifs en offrant une alternative lors d'un changement ou sur une partie d'un trajet.

Le Forum Vie Mobile a réalisé avec A'Urba et Keolis une expérimentation à Bordeaux en 2014, visant à installer un dispositif léger d'information sur les temps de parcours auprès des utilisateurs du tramway afin de les inciter à réaliser leurs déplacements à pied. Il semble ainsi qu'un usager sur cinq ait testé le dispositif et dans 90% des cas, souhaitait recommencer ! Sur les trajets proposés, la marche a prouvé qu'elle pouvait être à la fois agréable et efficace, pour peu qu'il faille attendre le tramway (La marche à Suivre, L. Delafosse, S. Malek, 2014). En Ile-de-France, la saturation des réseaux pousse les Franciliens à une utilisation relativement raisonnée et optimisée des différents modes de transports. Néanmoins, le potentiel de report sur les petits déplacements, que ce soit depuis les transports collectifs, ferrés ou bus, ou depuis les véhicules particuliers, existe et est même assez important dans certains secteurs.

Potentiel de report depuis les transports collectifs

Ainsi, à Paris, ville marchable par excellence, plus de 600 000 déplacements de moins de 2 km à vol d'oiseau (dont 140 000 de moins d'un kilomètre) sont réalisés chaque jour de semaine en transports collectifs (Figure 13). Ces déplacements sont majoritairement des personnes de moins de 54 ans, vraisemblablement en possibilité de marcher, puisque utilisatrices des transports collectifs (Figure 14). L'essentiel de ces petits déplacements est réalisé en bus, notamment dans les secteurs de Montreuil-Bagnolet ou dans le 15^e arrondissement où ils dépassent les 10 000 déplacements par jour. Comme l'a montré l'expérimentation bordelaise, le report vers la marche est d'autant plus efficace qu'il est nécessaire d'attendre le tramway ou le bus. Dans ce cas, la marche peut même s'avérer plus rapide. Les deux territoires précédemment cités sont d'ailleurs pourvus d'une offre bus extrêmement riche avec un niveau de fréquence très élevé. Cependant, la seule information des usagers couplée avec des cheminements de qualité permettrait un report important comme l'a montré l'expérimentation de Bordeaux.

Ce potentiel est fort également dans certains secteurs de grande couronne, notamment à Versailles, ou vers Orly où l'on dépasse également les 10 000 déplacements de moins d'1km faits en bus chaque jour.

En ce qui concerne les transports ferrés, les déplacements de moins d'un kilomètre à vol d'oiseau sont beaucoup plus rares et se concentrent au cœur de la capitale où le réseau est le plus dense. Dans chacun de ces arrondissements centraux, plus de 5 000 déplacements de moins d'1 km sont réalisés chaque jour en transports ferrés.

Nombre de petits déplacements faits en transports collectifs

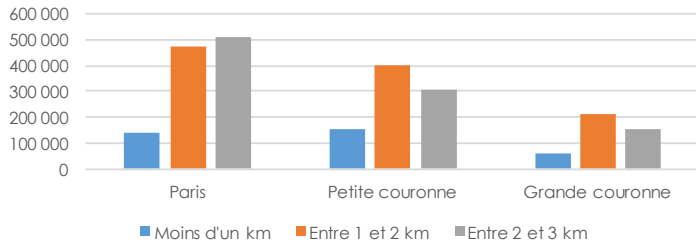


Figure 13. Nombre de déplacements faits en transports collectifs par les Franciliens chaque jour de semaine, selon leur portée (distance à vol d'oiseau), EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Petits déplacements faits en transports collectifs selon l'âge du voyageur

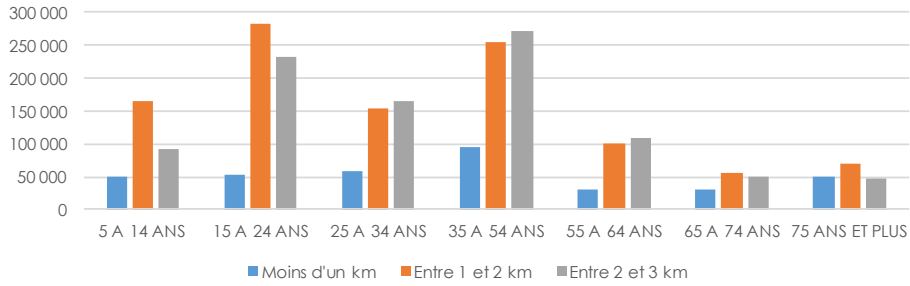
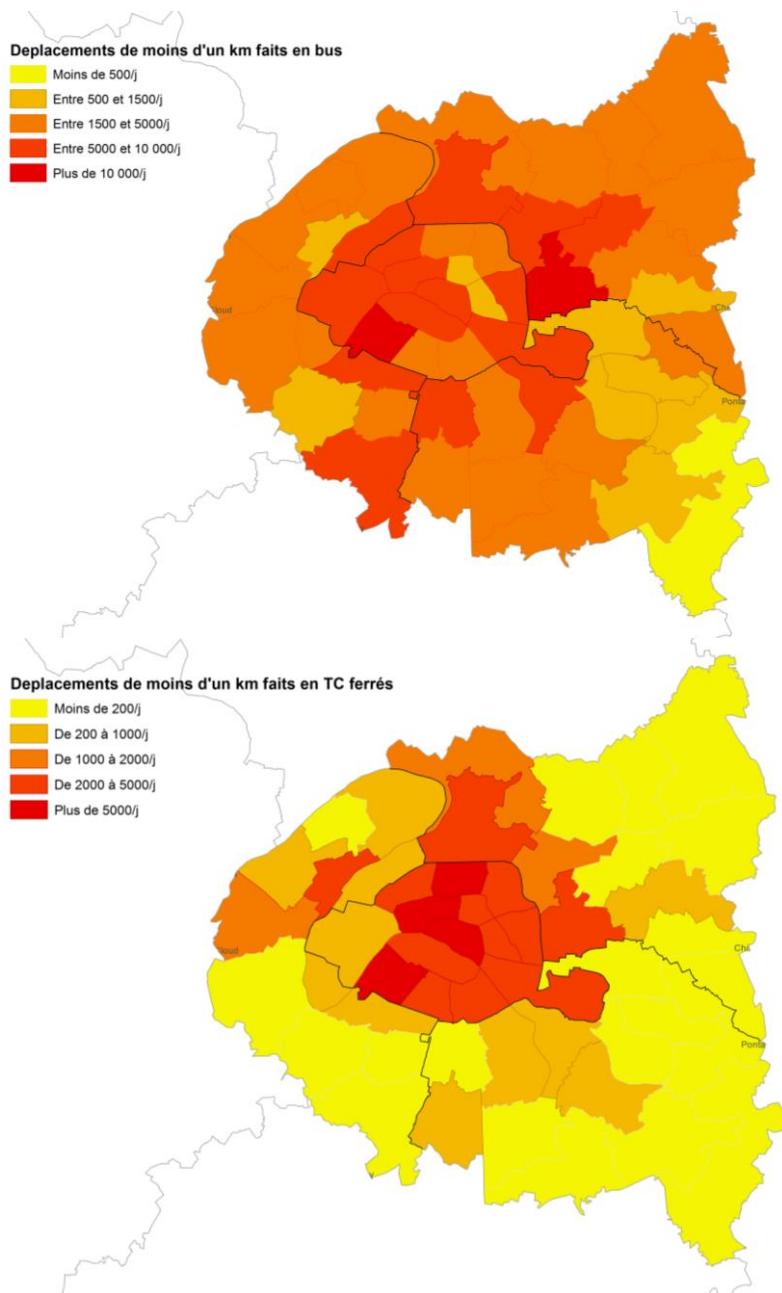


Figure 14 Nombre de déplacements faits en transports collectifs par les Franciliens chaque jour de semaine, selon leur portée et l'âge du voyageur, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA



Potentiel de report depuis les véhicules particuliers

Bien que plus nombreux, les petits déplacements réalisés en véhicule particulier offrent un potentiel de report vers la marche plus incertain. L'utilisateur peut en effet prendre son véhicule par facilité, ou pour une plus grande rapidité, mais également parce que les déplacements à pied lui sont difficiles, parce qu'il est accompagné, parce qu'il veut transporter les colis ou parce que son déplacement s'inscrit dans une chaîne intégrant un déplacement plus long.

Mais la non-pratique de la marche peut aussi venir du territoire lui-même : d'une absence de cheminement, ou d'un cheminement de mauvaise qualité, de ruptures au franchissement complexe, etc.... Plusieurs études ont également montré que le fait de disposer d'un parking au départ et à l'arrivée est un critère de choix décisif en faveur de l'automobile, quelque soit la longueur ou la pénibilité du déplacement.

Néanmoins, chaque jour en Ile-de-France près de 3,4 millions de déplacements de moins d'un kilomètre à vol d'oiseau sont réalisés en voiture. Ce volume est tel qu'il permet forcément une marge de report conséquente. Comme pour les transports collectifs, ces déplacements sont majoritairement le fait d'individus d'âge moyen (35-54 ans, cf. Figure 16).

Ce sont dans les communes denses et majoritairement urbanisées qu'ils sont les plus nombreux, atteignant respectivement 800 000 et 1,2 millions par jour (cf. Figure 15). Les secteurs où ces déplacements sont les plus nombreux sont notamment l'est des Yvelines et le Nord de l'Essonne, ainsi que le secteur de Marne la Vallée, où ils dépassent les 50 000 déplacements par jour.

Nombre de petits déplacements faits en voiture

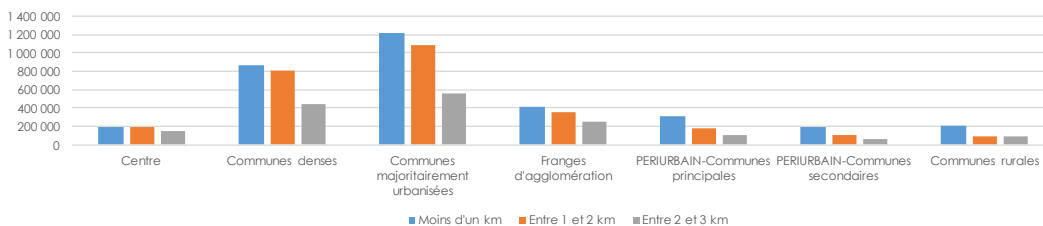


Figure 15 Nombre de déplacements faits en véhicules individuels par les Franciliens chaque jour de semaine, selon leur portée, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA

Petits déplacements faits en voiture selon l'âge du voyageur

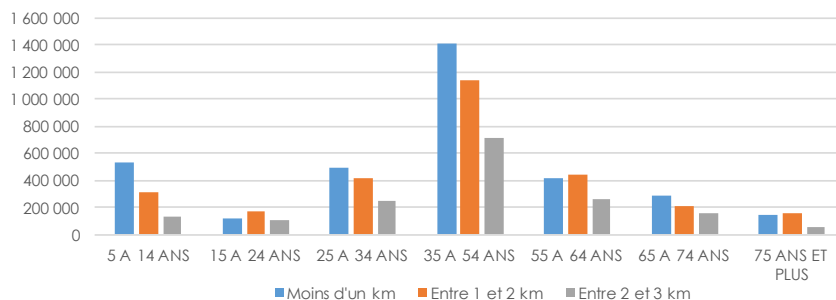
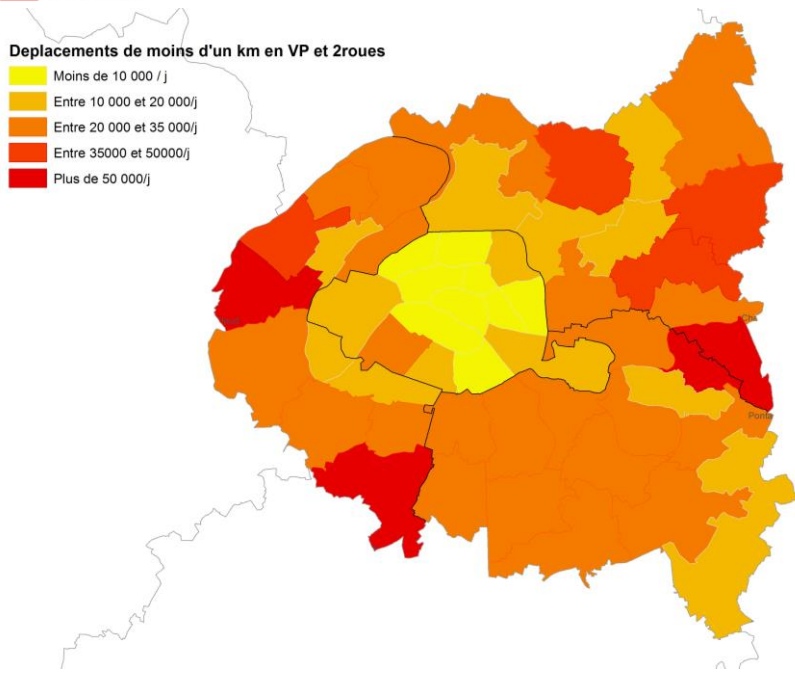
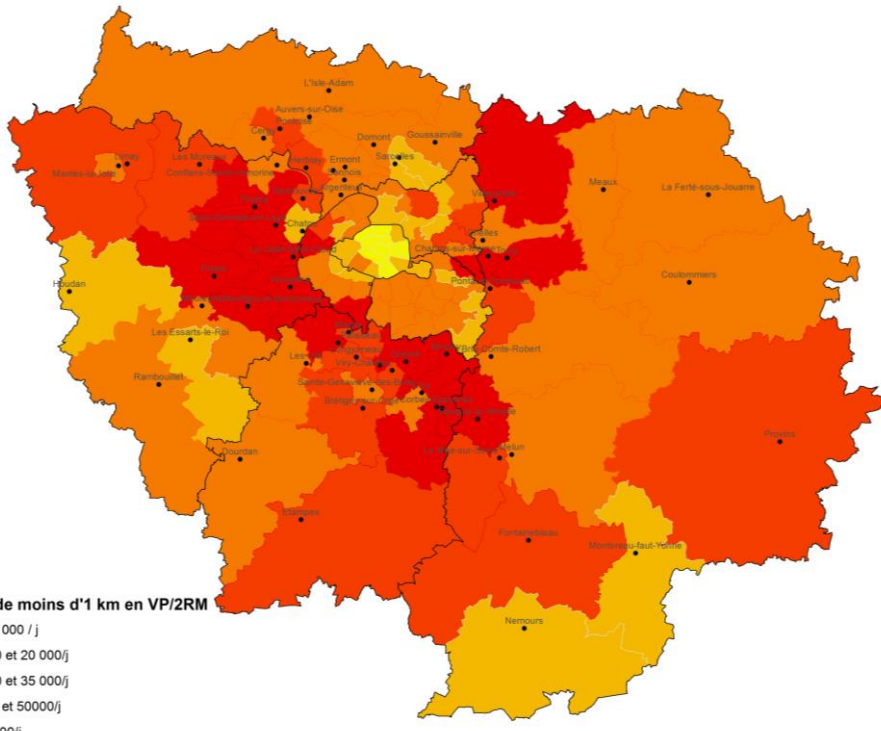


Figure 16 Nombre de déplacements faits en véhicules individuels par les Franciliens chaque jour de semaine, selon leur portée et selon l'âge du voyageur, EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA



Perspectives par territoire

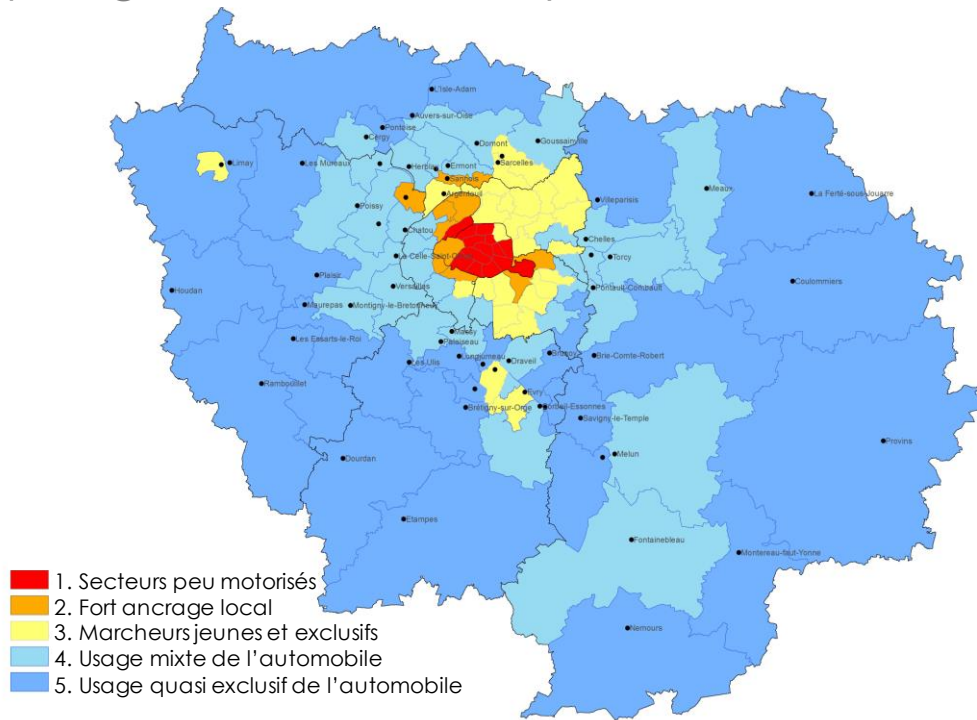
Bien que l'Île-de-France soit la région la plus marchée de France et ce jusque dans ses zones les moins denses, la marche à pied, mode vertueux par excellence, offre encore un potentiel de croissance très important. Mais les perspectives de développement ne sont pas les mêmes selon les territoires. On peut ainsi distinguer 5 grands types de territoires en Île-de-France, selon les perspectives qu'ils offrent :

1. Les territoires disposant d'une couverture exceptionnelle par les transports collectifs permettant à leurs habitants une très faible motorisation. La part de marcheurs et d'utilisateurs des transports y est donc très élevée, et la marche y est pratiquée par quasiment toutes les catégories d'habitants. Il s'agit des arrondissements parisiens, à l'exception du 19^e, et du secteur de Neuilly-Levallois.
2. Les territoires marqués par une pratique intense de la vie locale par leurs habitants. Ces derniers utilisent au maximum les ressources offertes par leurs équipements et services de proximité et réalisent ainsi beaucoup de petits déplacements. Ce fort ancrage s'exprime par une pratique assez forte de la marche notamment de la part des seniors. Ces territoires sont notamment les secteurs de Vincennes et Charenton à l'est, ainsi que les communes limitrophes de Paris des Hauts-de-Seine allant de Montrouge à Gennevilliers, le secteur de Sartrouville, ainsi que celui de Sannois-Enghien.
Dans ces deux premiers types de secteurs, la marche est assez optimisée, mais peut, comme cela a été évoqué dans la partie précédente, gagner sur les petits déplacements faits en transports collectifs, notamment en bus, afin de désengorger certaines lignes.
3. Les territoires où la marche est essentiellement pratiquée par les jeunes et les inactifs modestes, souvent exclusifs (parce que captifs) de ce mode de transport. Territoires souvent un peu moins motorisés que la moyenne, il s'agit de la quasi-intégralité de la Seine-Saint-Denis, ainsi que les secteurs de Sarcelles, Villiers-le Bel, Argenteuil, ainsi qu'une grande partie du Val de Marne. En grande couronne, on retrouve les secteurs d'Evry et Viry-Châtillon et Mantes-la-Jolie. Dans ces territoires, il est important d'améliorer les conditions de la marche afin de convaincre les populations moins captives de ce mode de la pratiquer également.

Tous les autres secteurs franciliens ont un usage prédominant de l'automobile. On peut cependant distinguer deux groupes :

4. Les territoires « mixtes ». Ils sont très motorisés mais la marche y est parfois pratiquée par certaines catégories de la population, notamment les enfants, ou pour certaines occasions comme certains achats. La part d'actifs allant travailler à pied est équivalente à celle de la moyenne francilienne. Ces pratiques, bien que plus faibles qu'en zone dense, indiquent d'une part que le territoire est relativement « marchable » puisque certains habitants s'y déplacent à pied. Néanmoins la mobilité automobile y est très largement prépondérante, même pour les petits déplacements. Il s'agit essentiellement de secteurs situés sur les franges de l'agglomération, sauf à l'ouest de Paris où ce type de territoire s'étend jusqu'en petite couronne, couvrant une grande part des Hauts-de-Seine. Sur ces territoires, comme ce fut abordé dans la partie précédente, le potentiel de report est grand. Il s'agit de territoires encore fortement peuplés, présentant des centres villes denses sur lesquels une politique volontariste (aménagement de cheminements piétons, politique de stationnement, campagnes d'informations, opérations de sensibilisations auprès des habitants etc....) pourrait nettement favoriser le mode piétons. Dans le cadre du programme de recherche PREDIT GO3, une expérimentation associant communication en faveur de la marche et outils numériques a été ainsi testée avec succès sur le plateau de Saclay (S. Chardonnet Darmaillacq et L. Marzloff. 2013)
5. Les territoires peu denses où l'automobile est quasi-exclusive, pour tous les déplacements et quasiment tous les habitants. La motorisation y dépasse 1,6 véhicule par ménage et la mobilité automobile atteint près de 4,5 déplacements en voiture par jour et par personne. Même les tous petits déplacements, de moins de 500m, y sont réalisés en voiture. Augmenter la marche dans ces territoires est plus complexe, nécessite de renforcer les centres-bourgs et de faire renaître des micro-polarités.

Typologie des territoires - synthèse



6. Vers une politique régionale de la marche ?

Avec près de 16 millions de déplacements à pied réalisés chaque jour par les Franciliens, l'Île-de-France est une des régions les plus marchées au monde. Faisant écho à la recherche de proximité et d'ancrage des habitants, elle est utilisée pour une grande majorité des déplacements du quotidien et est depuis 10 ans en nette progression, comme dans la plupart des grandes métropoles mondiales. Cependant, au regard des inégalités de pratiques d'un territoire à l'autre, les marges de manœuvre restent immenses. Si certains secteurs sont en effet intensément marchés, de nombreux territoires restent aménagés pour une vie tout-automobile. Néanmoins, répondant aux objectifs de densification et gage de qualité de vie, de plus en plus de collectivités locales investissent ce champ d'action, à l'image du « plan marche » de Plaine Commune⁴, ou du Plan Piétons qui est actuellement initié par la ville de Paris.

Pratiquée depuis la petite enfance jusqu'à des âges avancés, la marche est un mode universel qui illustre la qualité du cadre de vie et du vivre ensemble qui en fait un enjeu important de l'attractivité de la métropole (S. Laurent, 2016). Nécessaire aux déplacements en transports collectifs dont elle initie et termine chaque déplacement, la marche à pied est le support même de l'intermodalité, axe majeur du PDUIF. La prise en compte de la marche et des cheminements piétons dans l'aménagement de l'espace urbain est donc l'une des conditions indispensables de la performance du modèle régional de transports collectifs.

Pour autant il est fondamental de ne pas limiter la marche à une « particule élémentaire du flux de déplacement » (Offner 2008), ni la cantonner à la vie des quartiers. Parce que ce sont avant tout les pratiques habitantes qui fabriquent la ville, il est important de traiter la marche en allant au delà de simples aménagements locaux de l'espace viaire, en prenant compte de toute l'expérience du piéton, citoyen-acteur de la ville, dans sa globalité.

⁴ Cf. Les cahiers de la mobilité n°3, décembre 2015, Plaine Commune Grand Paris

Bibliographie

ADEUS, La marche, nouvel enjeu des politiques urbaines ? Les Notes de l'ADEUS n°47

Bertrand J. et Dugué J. « Le nouveau découpage morphologique » Note aux utilisateurs 31 mars 2007

Bouleau M. et Mangeney C. « Déplacements et usages de la métropole », fev. 2015, article extrait du n° 172 des Cahiers de l'IAU « Coupes et découpes territoriales - Quelle réalité du bassin de vie ? ».

Bouleau M. et Mettetal L., « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », Note rapide Mobilité, n° 646, mars 2014,

Chardonnet Darmaillacq S. et Marzloff. L., « Co/opérer et informer la marche métropolitaine », 2013, synthèse de la recherche PREDIT GO3

Courel J. et Bouleau M., « Peak-car : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? » Note rapide Mobilité, n° 620, avril 2013

Laurent S., « La marche et le partage de l'espace public : des sujets majeurs pour l'attractivité de la région capitale et la qualité de vie des franciliens », Note d'enjeux, janvier 2016, IAU-IdF

Lavadinho S. et Winkin Y., « Vers une marche plaisir en ville, Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher », CERTU déc. 2012.

Lavadinho S., Le renouveau de la marche urbaine, thèse de doctorat, sept. 2011.

Le Breton E., « Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale », Université Rennes 2, juin 2007

Levy J. « Métrique pédestre et organisation de l'espace : quel modèle de mobilité pour quel modèle d'urbanité ? » 2008

Mariolle B., Brès A., « Le local métropolitain », janv. 2015, article extrait du n° 172 des Cahiers de l'IAU « Coupes et découpes territoriales - Quelle réalité du bassin de vie ? ».

Offner J.M., « Le piéton, au cœur de la concertation, expert citoyen ? » Mai 2008

OMNIL, « La mobilité en Ile-de-France », Enquête globale Transport, fiche n°1, sept. 2012, STIF, OMNIL, DRIEA

RATP, « La marche au cœur des mobilités : Une démarche innovante », Programme de recherche, ouvrage collectif, mai 2008

Papon F. et de Solère R. « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », La Revue, dec. 2010, Certu, Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques

Urba'Lyon « La marche », Note Transport et Mobilité n°9, – déc. 2013, Observatoire partenarial Déplacements, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Wenglenski S., Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France, Thèse d'urbanisme, université de Paris XII-Val-de- Marne, 2003



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49