

La marche à pied : pratiques et enjeux



Florence HUGUENIN-RICHARD

Laboratoire ENEC UMR 8185 CNRS – Université de Paris-Sorbonne

Préambule

- On marche à tous les âges de la vie → PMR



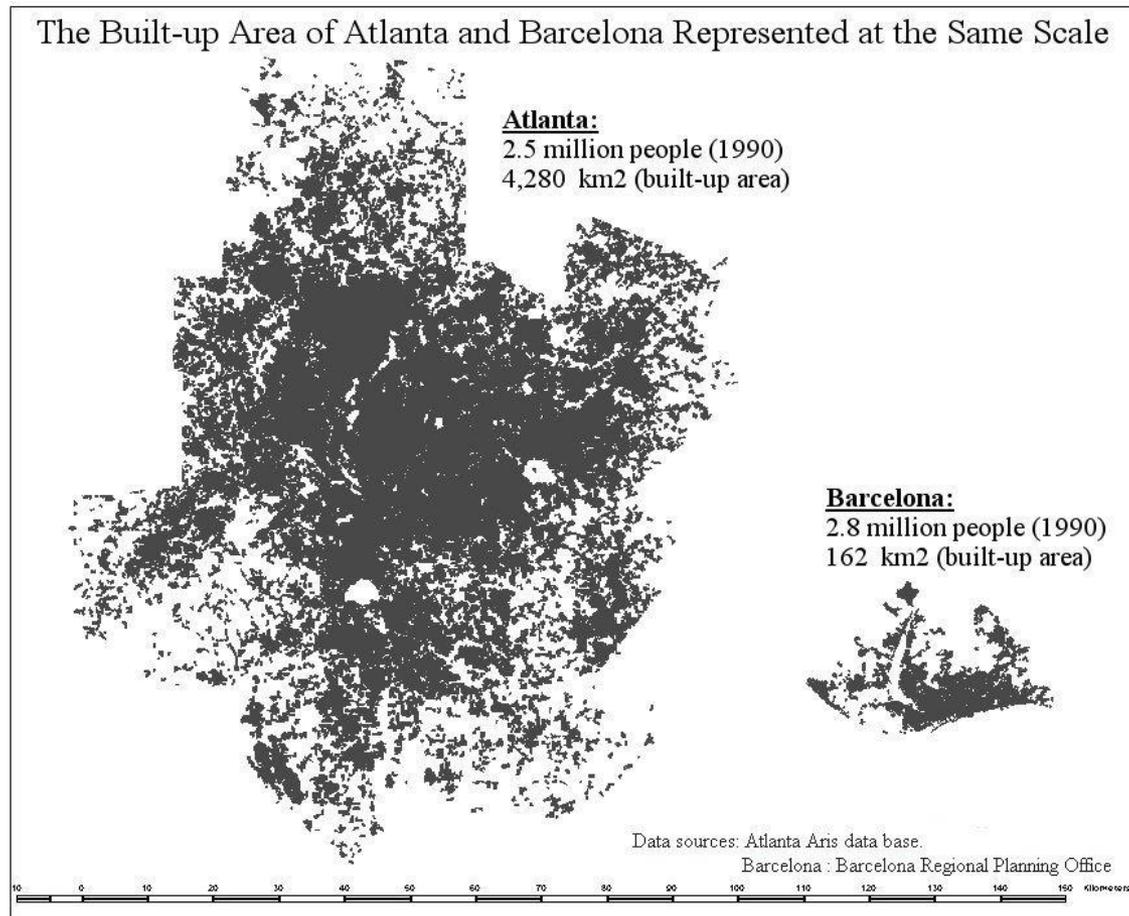
Préambule

- On est tous « piéton » à un moment donné
 - pour se déplacer, en tant que mode principal
 - pour se déplacer, en tant que mode complémentaire (multimodalité)
 - pour se promener, se détendre, faire du shopping, faire du tourisme, faire de l'exercice physique



Préambule

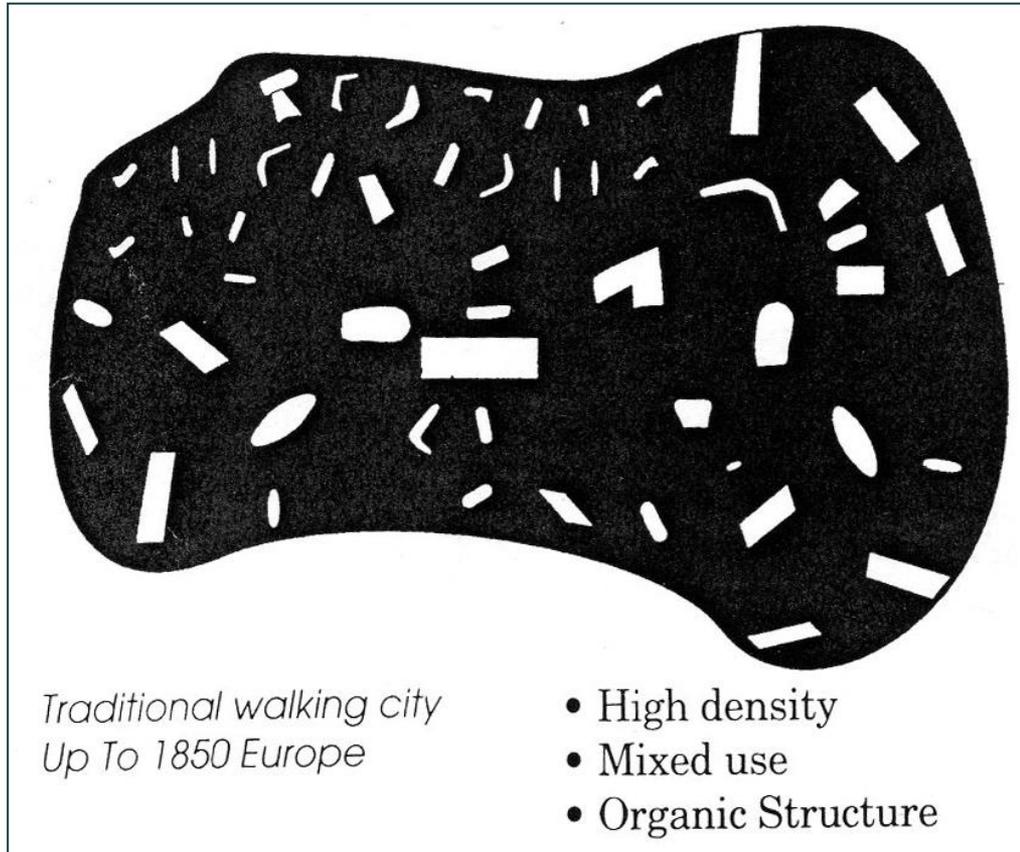
- On marche dans toutes les villes



Source : Bertaud, 2005

Préambule

- On a toujours marché en ville !

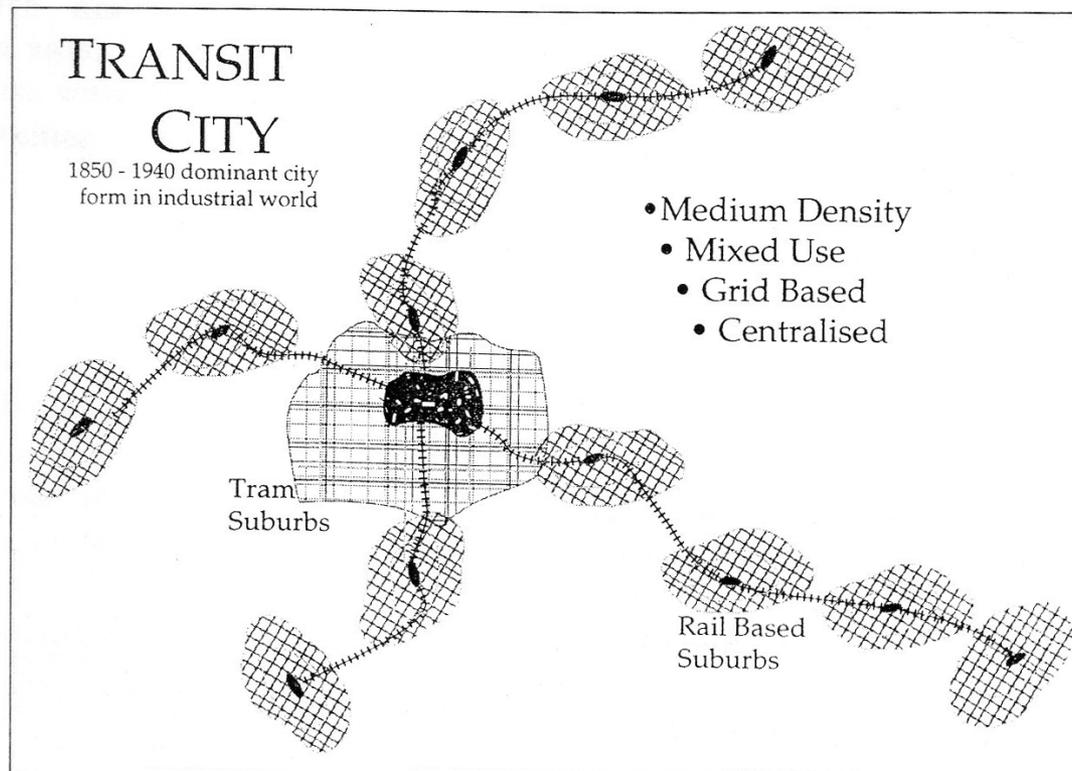


Newman, 1996, *Formes urbaines et dépendance automobile*,
in Cahiers de l'IAURIF n° 114.

Que s'est-il passé ?

Que s'est-il passé ?

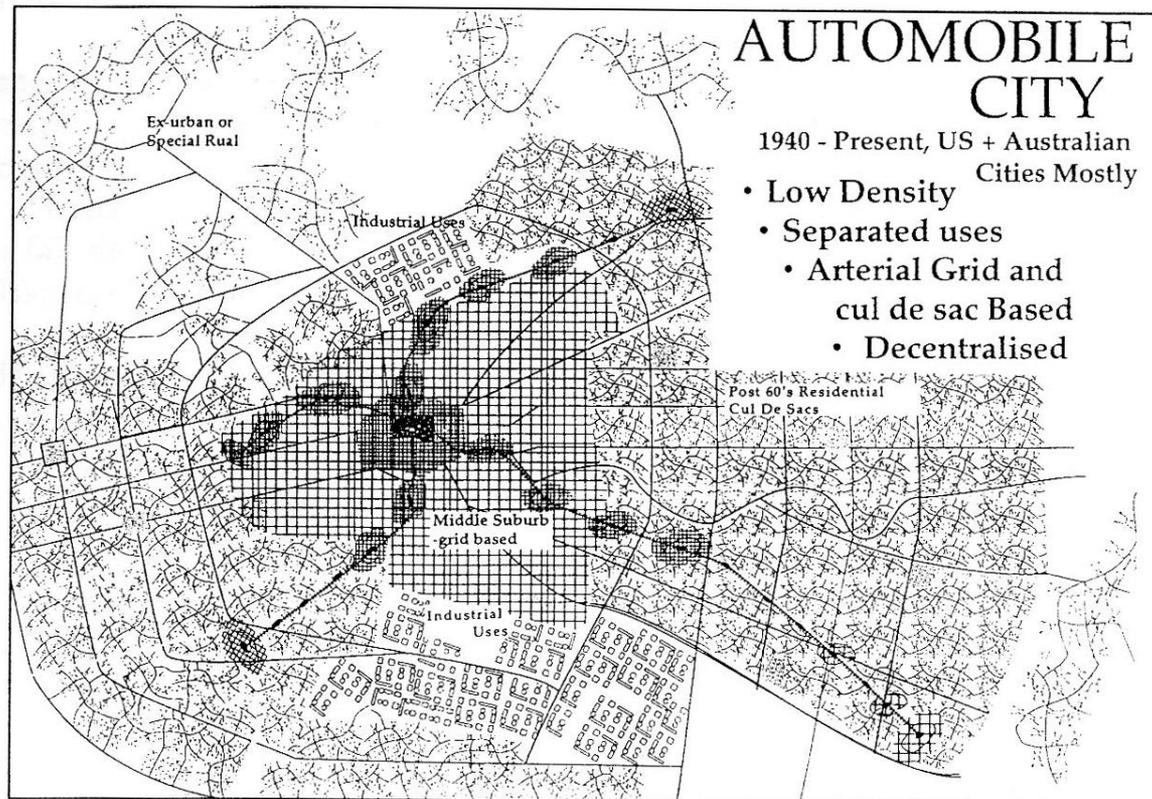
- Evolution de la macroforme des villes en fonction des conditions de mobilité



Newman, 1996, *Formes urbaines et dépendance automobile*,
in Cahiers de l'IAURIF n° 114.

Que s'est-il passé ?

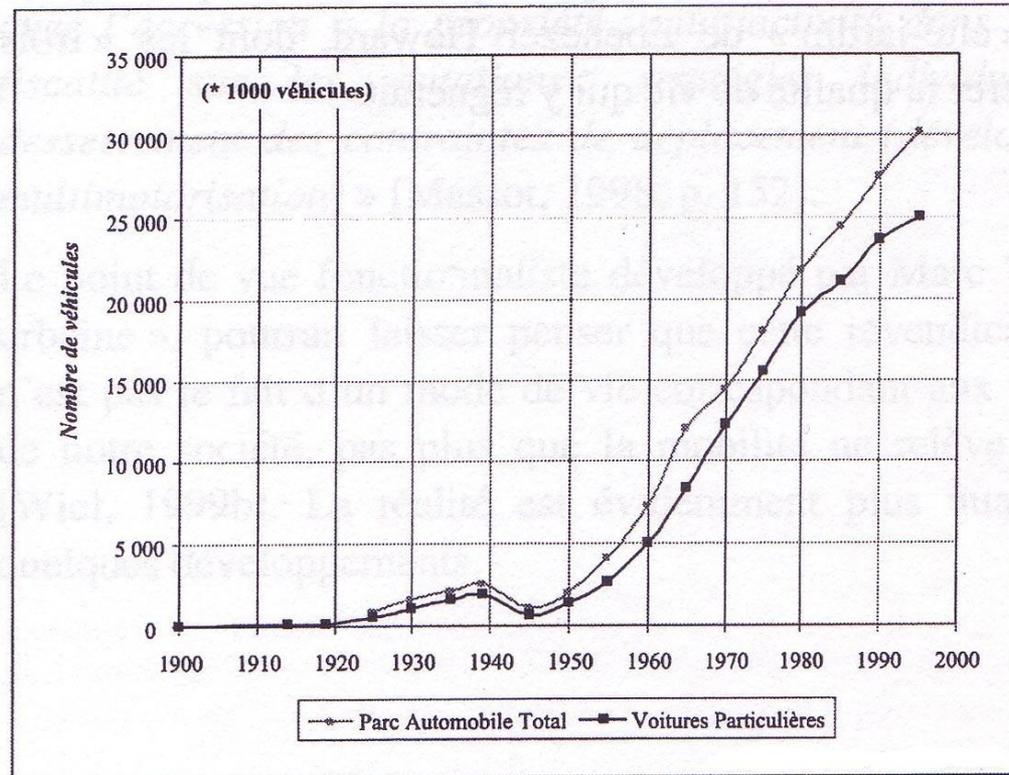
- Evolution de la macroforme des villes en fonction des conditions de mobilité



Newman, 1996, *Formes urbaines et dépendance automobile*,
in Cahiers de l'IAURIF n° 114.

Que s'est-il passé ?

- Diminution de la pratique de la marche à pied avec l'augmentation de l'« automobilité »



Croissance de la motorisation en France entre 1900 et 2000

Que s'est-il passé ?

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle : Le piéton marche dans la rue.



Que s'est-il passé ?

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle : Le piéton marche dans la rue.



Fin 19^{ème} siècle – milieu 20^{ème} siècle :
Invention du trottoir : la chaussée est
dévolue aux trafics plus rapides.



**Ségrégation
des modes
de transport**

Que s'est-il passé ?

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle : Le piéton marche dans la rue.



Fin 19^{ème} siècle – milieu 20^{ème} siècle :
Invention du trottoir : la chaussée est
dévolue aux trafics plus rapides.



**Ségrégation
des modes
de transport**

Milieu 20^{ème} siècle : La rue est aménagée
pour faciliter le trafic automobile.



**Fluidité du trafic
contre mixité et
contre urbanité**

Le retour du piéton en ville : pourquoi et comment ?

Depuis les années 1990-2000

- Sous couvert de développement durable, objectifs en matière de politique de transport urbain → **report modal** par le développement :

- des transports collectifs
- de l'intermodalité
- de la marche à pied, du vélo, et de toutes solutions alternatives à la voiture

➤ ...



Retour de la marche

dans le système de déplacement en tant que mode de transport à part entière et dans les réflexions sur la ville

Potentiel de report modal ?

- La portée des déplacements et les parts modales (en %)

	VP	MAP	TC	Vélo
moins de 200 m	3,6	95	0	1,4
200 à 300 m	8,9	88	0,1	2,7
300 à 500 m	25			
500 à 900 m	30,4			
900m à 1,7 km	58,1			
1,8km à 3,1 km	74,9			
plus de 3,2 km	76,9			

**Seuil
portée
MAP**



EGT, 2012

La marche, mode autogène

- Non polluant → bon pour l'environnement

<i>Modes de transport</i>	<i>Grammes de CO₂ émis (par personne par km)</i>
Bateau	1
Train (TER)	11
Tramway	18-27
Métro	30-65
Autobus urbain	60-90
Deux-roues	60-120
Voiture particulière	160-190
Avion	360

- Economique

La marche, mode autogène

- Bon pour la santé de ceux qui la pratiquent

<u>MODE DE TRANSPORT</u>	<u>Calories dépensées</u>
Voiture (trajet sans trafic, 25 min) (embouteillage, 50 min)	66 calories 132 calories
Métro (même trajet, 45 min)	130 calories x 2
Vélo (même trajet, 40 min)	330 calories x 5
Marche (même trajet, 2h20)	520 calories x 8

La marche, mode autogène

- Bon pour l'urbanité



GEFFRIN, 1995 – WACHTER, 2004 – LAVADINHO, 2012 – GEHL, 2012

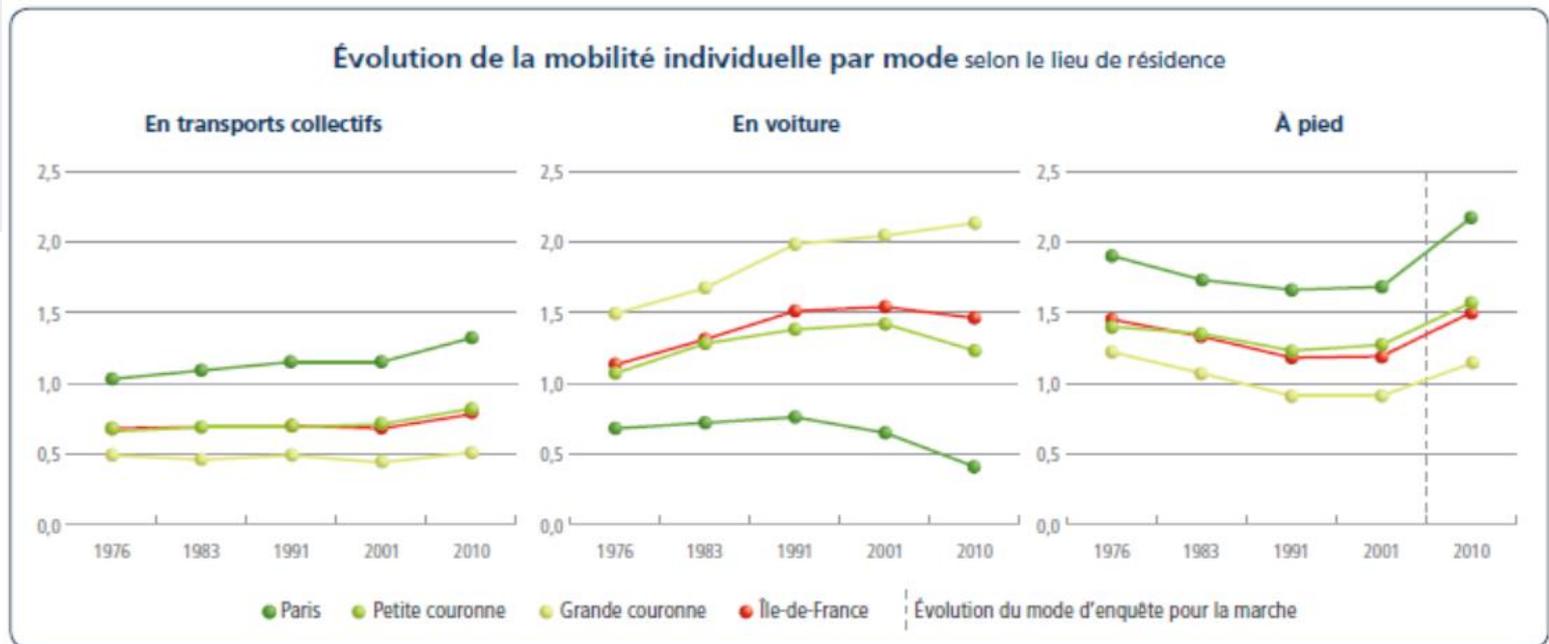
Quid des pratiques ?

Les tendances générales

- Evolution de la mobilité locale (ENTD)

	1982	1994	2008
MAP	34%	23%	23%

VP
TC
2R



EGT, 2012

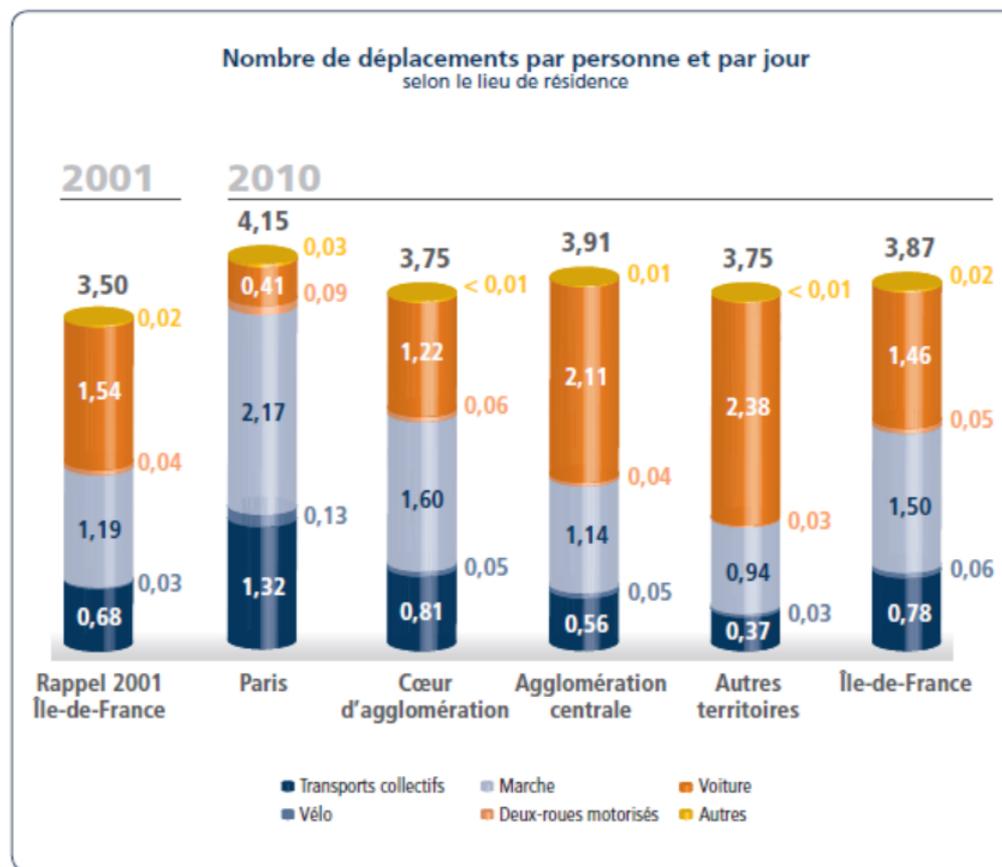
Où marche-t-on le plus ?

- Part de la marche selon le type de commune (ENTD, 2008)

Type de zonage urbain	Voiture (en %)	Deux roues motorisés (en %)	Transports en commun (en %)	Vélo (en %)	Autre (en %)	Marche (en %)	Nombre de déplacements locaux quotidiens	Population (en milliers)
Espace à dominante rurale	75	1	3	3	0	17	2,98	10 078
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	85	1	4	1	0	9	2,94	2 337
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	70	1	4	3	1	21	3,31	6 273
Communes multipolarisées	78	0	4	4	0	14	3,02	3 241
Communes polarisées d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	78	1	5	2	1	13	3,11	5 987
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	70	3	6	2	0	19	3,29	9 196
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	50	2	10	4	1	34	3,39	8 459
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	71	3	9	2	0	15	3,02	1 382
Banlieue parisienne	47	2	19	2	0	31	2,99	7 196
Paris	12	4	33	3	1	46	2,99	2 019
Ensemble	65	2	8	3	1	22	3,15	56 172

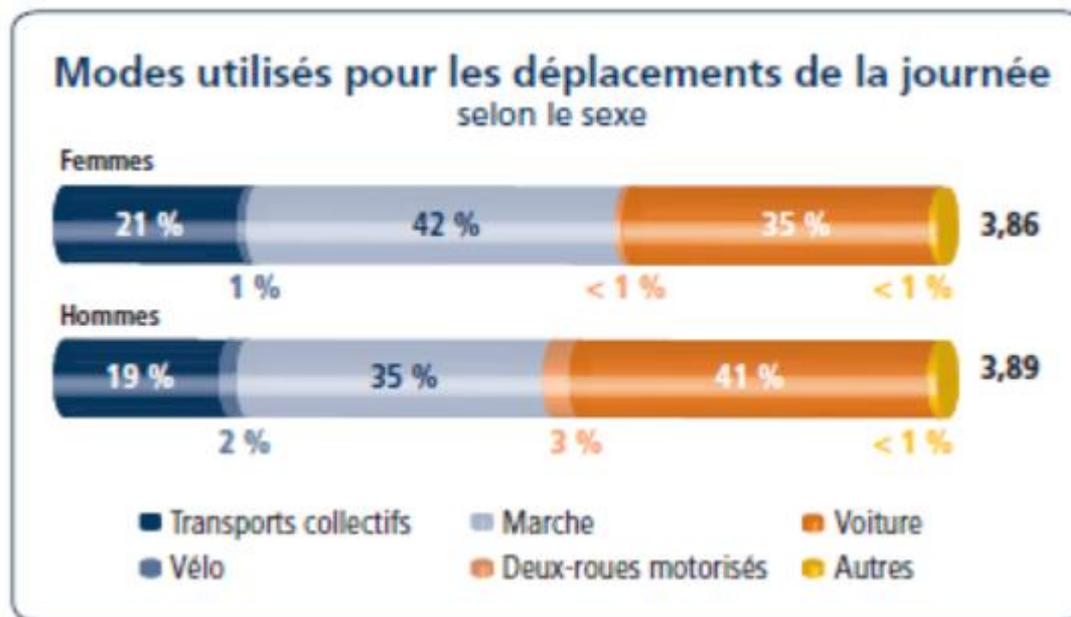
Où marche-t-on le plus ?

- Part de la marche en Ile-de-France (EGT, 2012)



Qui marche ?

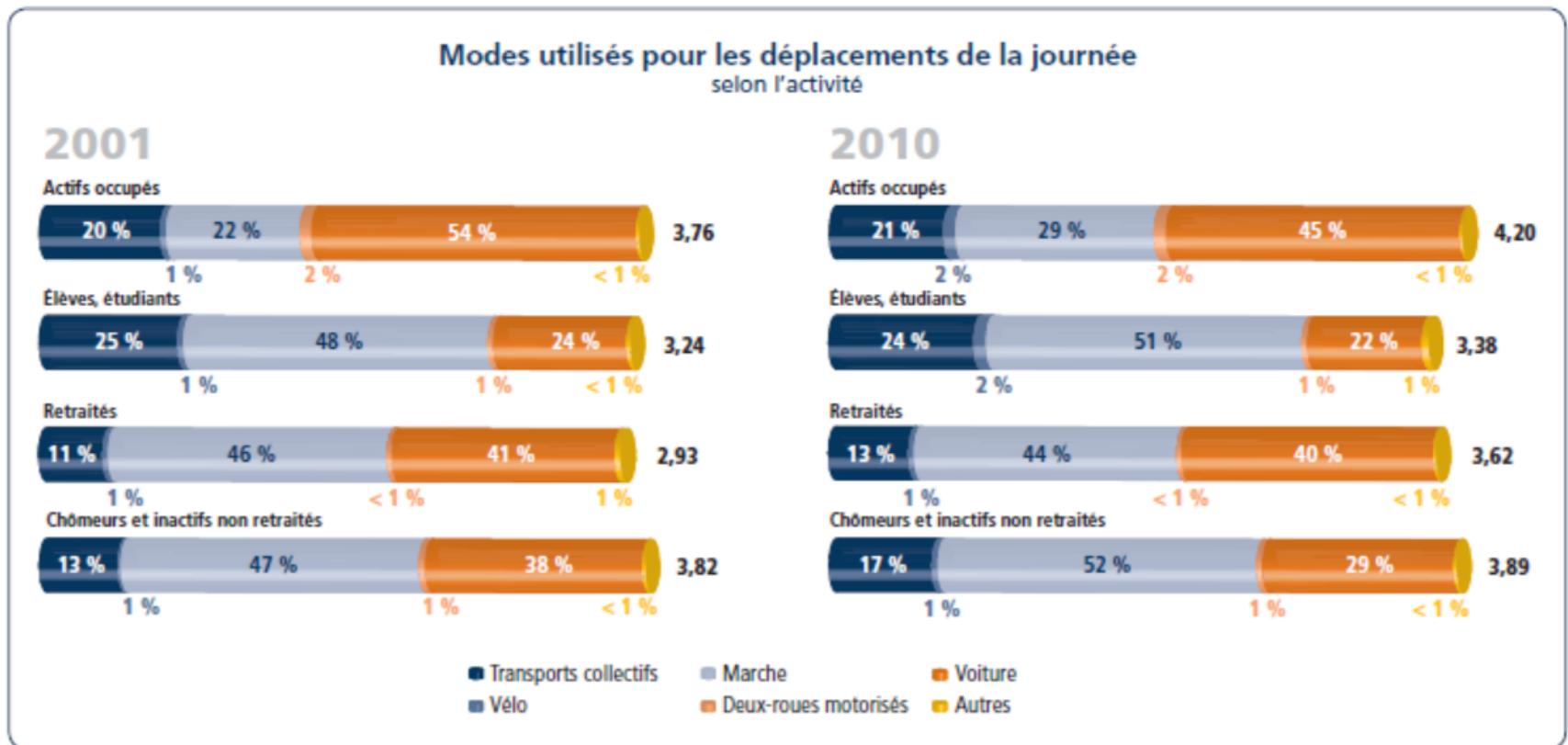
- Plus les femmes que les hommes



EGT, 2012

Qui marche ?

- Plus les inactifs, les jeunes et les retraités



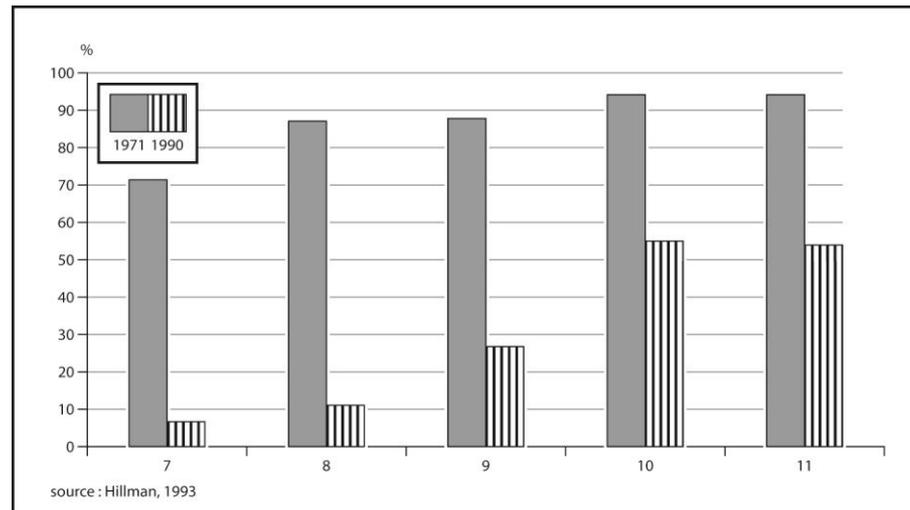
EGT, 2012

Qui marche ?

- Moins les enfants !



Proportion
d'enfants se
déplaçant seuls
selon l'âge à
Londres



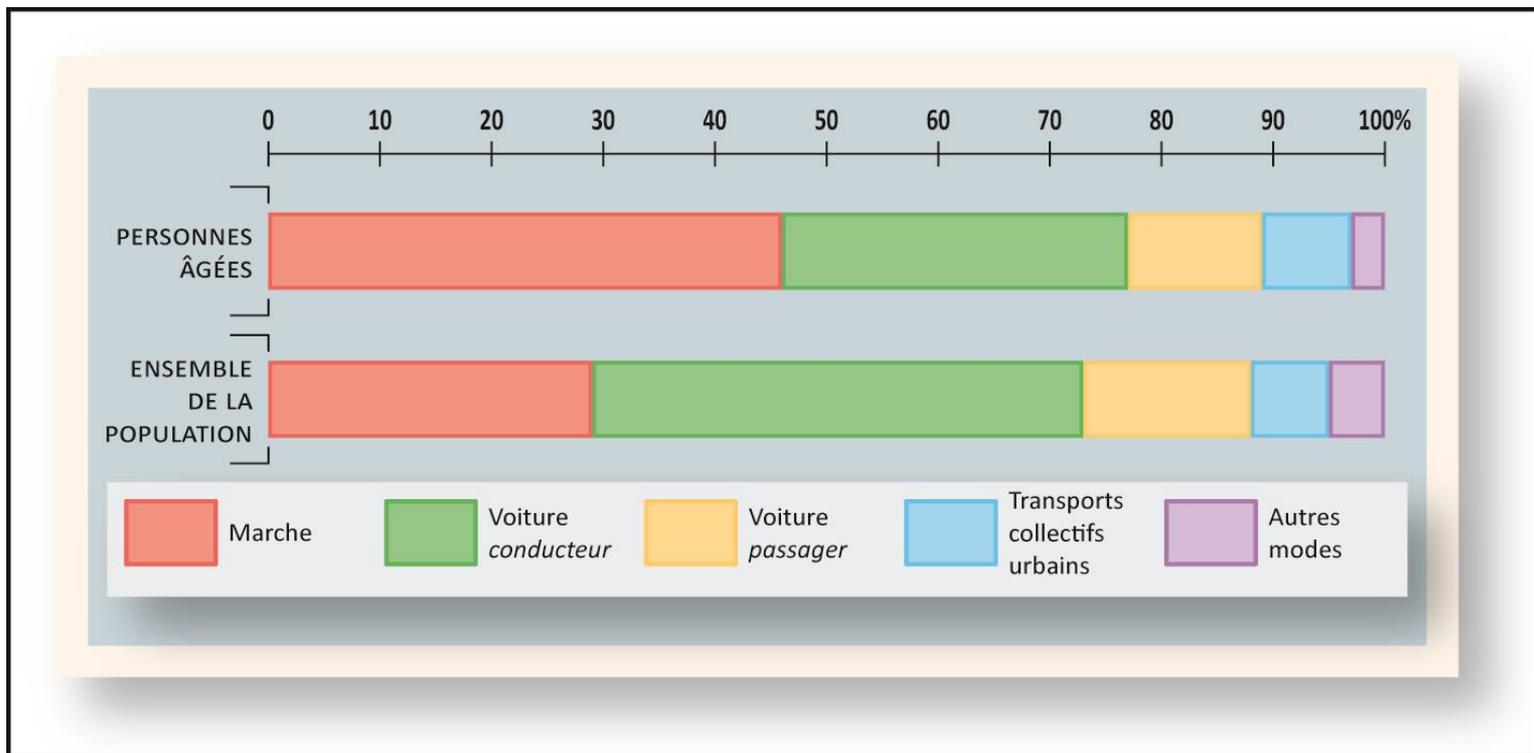
Les motifs ?

- Selon l'ENTD de 2008 :
 - pour le motif « promenade », 80 % de déplacements à pied
 - pour le motif « lieu d'études », 31 % de déplacements à pied
 - pour le motif « achats », 27 % de déplacements à pied
 - pour le motif « loisirs », 26 % de déplacements à pied
 - pour le motif « travail », 10 % des déplacements à pied

Focus : les piétons âgés

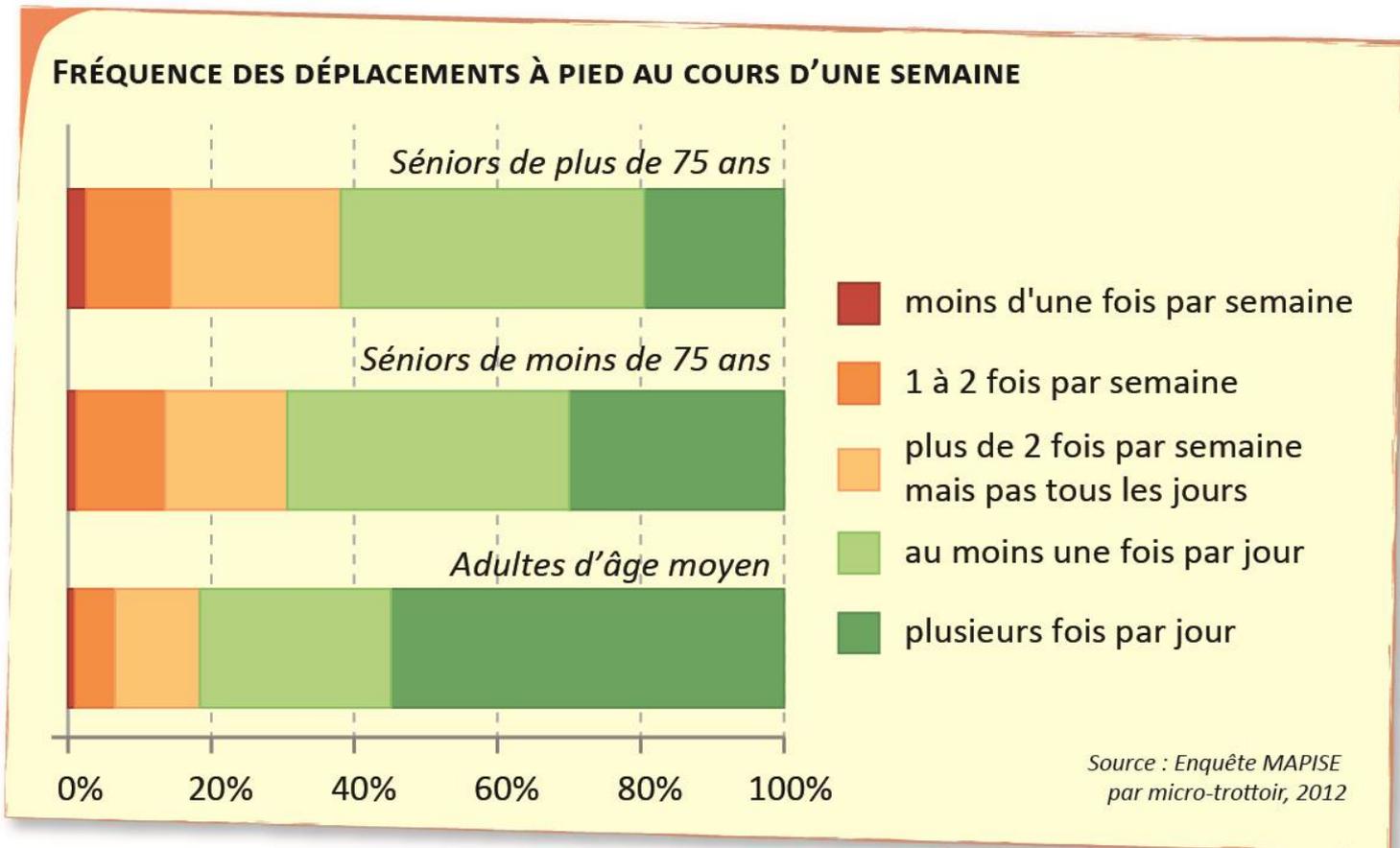
La marche en pratique

- Les pratiques modales des séniors (CERTU, 2002)



La marche en pratique

- Fréquence des déplacements à pied chez les seniors



La marche en pratique

- Augmentation des difficultés à se déplacer à pied

**PART DES PERSONNES INTERROGÉES
AYANT DÉCLARÉ
SELON LEUR AGE :**

<i>au cours des 2 dernières années</i>	Séniors de plus de 75 ans	Séniors de moins de 75 ans	Adultes d'âge moyen
avoir augmenté leur pratique de marche	13 %	22 %	22 %
avoir diminué leur pratique de marche	59 %	40 %	21 %
avoir diminué leur vitesse de marche	74 %	41 %	12 %
conduire une voiture	25 %	50 %	59 %
avoir des difficultés pour traverser la rue	37 %	24 %	14 %
avoir chuté dans l'espace public	32 %	26 %	20 %
avoir eu un accident en tant que piéton	12 %	6 %	7 %

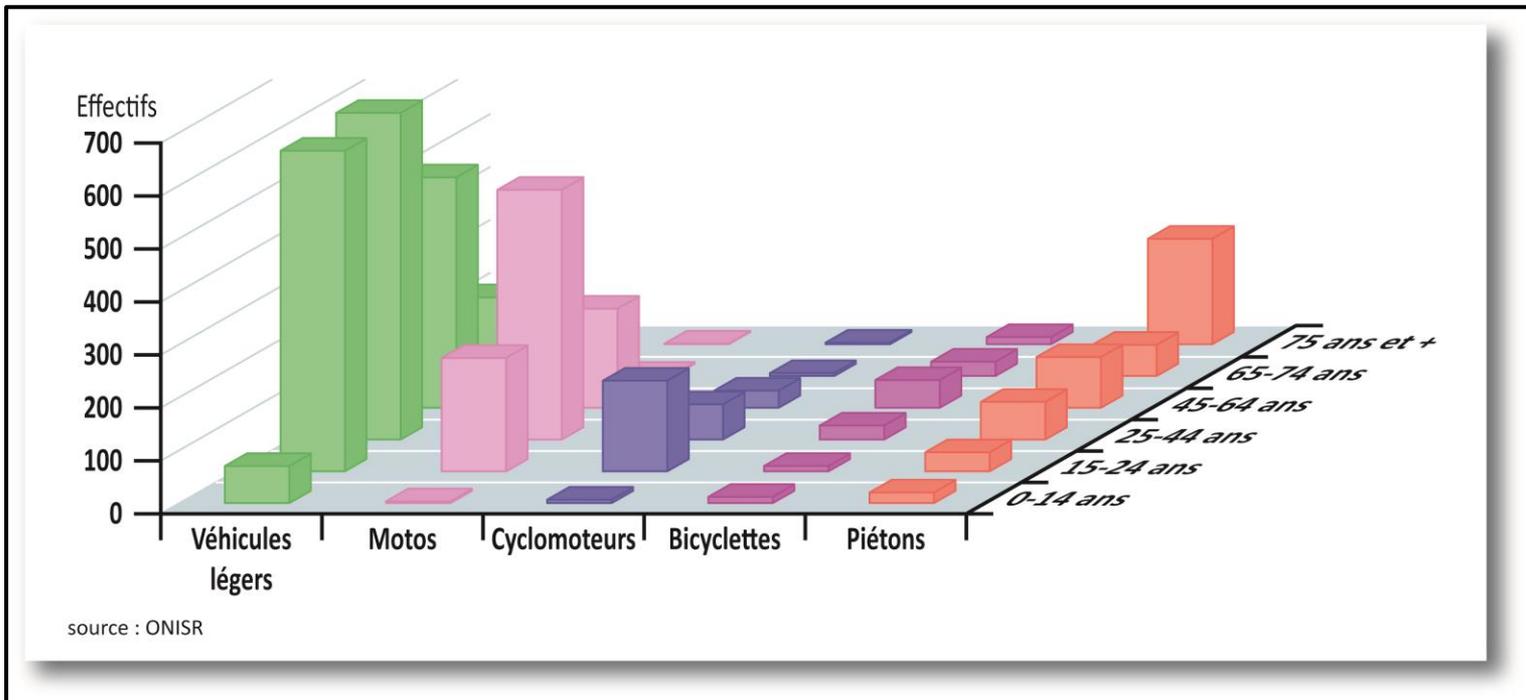
Source : Enquête MAPISE par micro-trottoir, 2012

Les enjeux ?

Marcher en sécurité

- Les accidents de la circulation (2008)

47 % des piétons tués ont plus de 65 ans (9 % de la population)

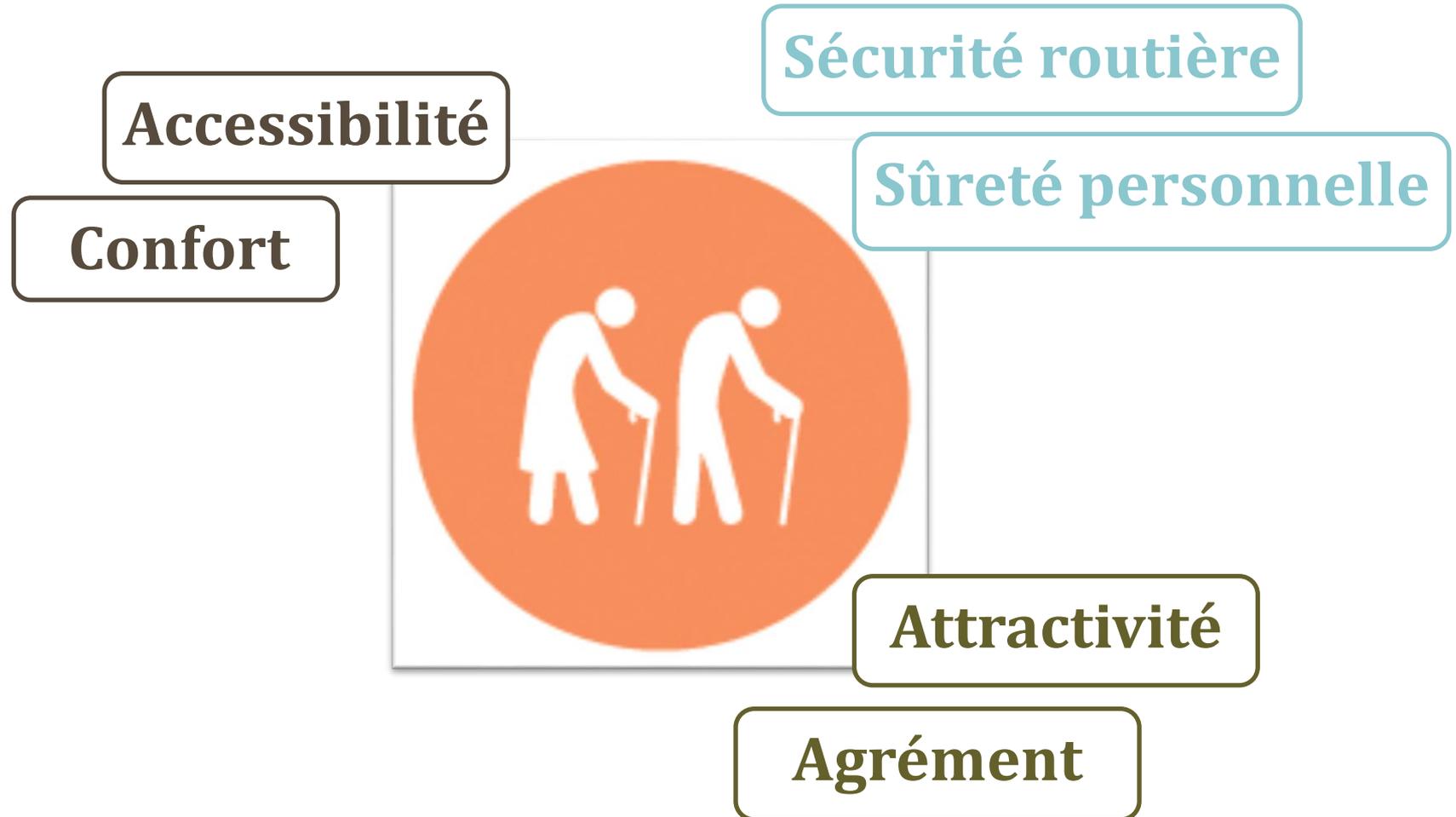


Marcher en sécurité

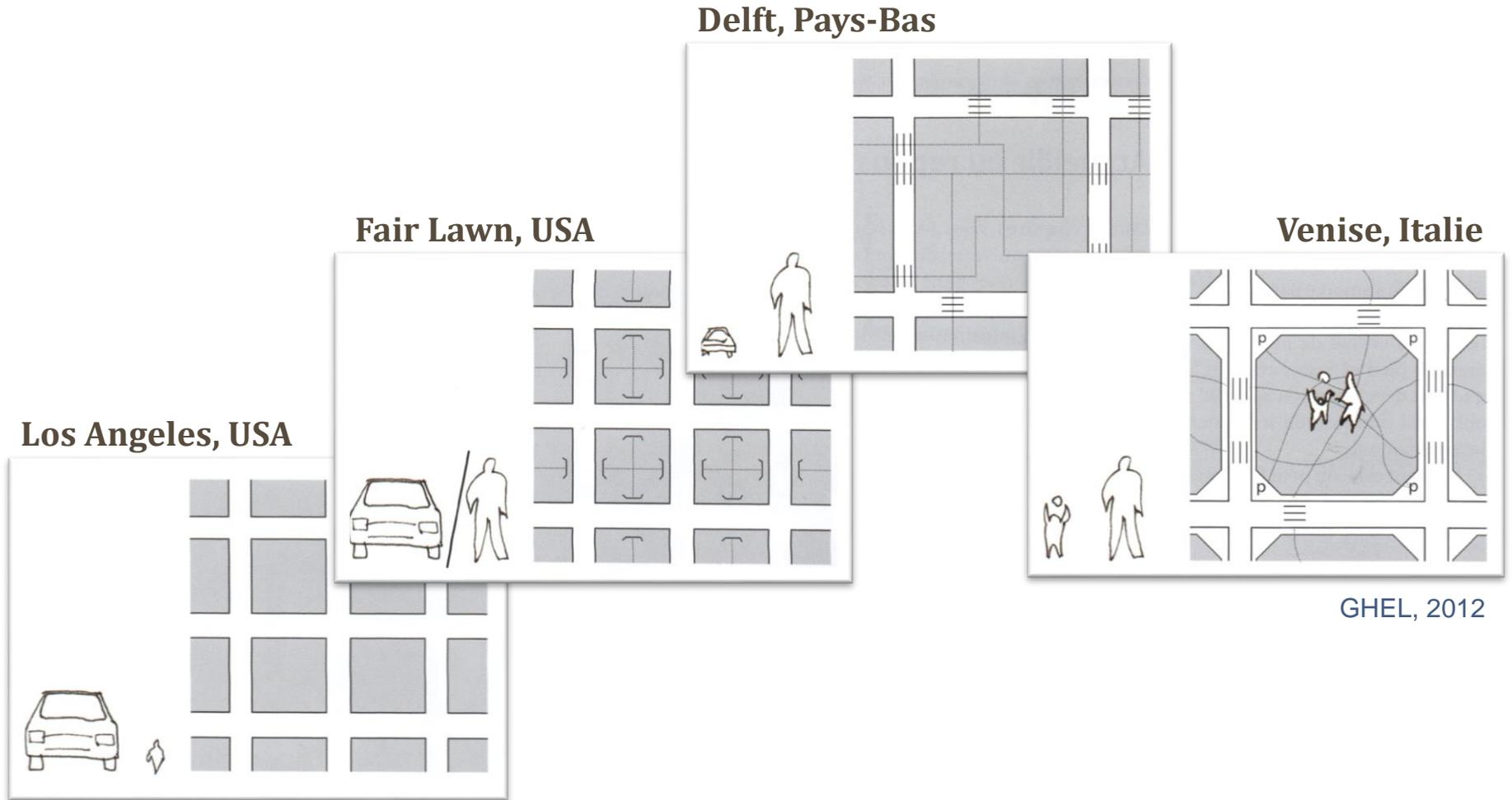
- Les chutes dans l'espace public
- La gêne ressentie, selon l'ENTD de 2008 :
 - 11 % des personnes de plus de 18 ans ont déclaré être gênées physiquement ou limitées dans leurs déplacements
 - 46 % des plus de 65 ans

Favoriser la marche en ville : les grands principes

Aménager et sécuriser la rue

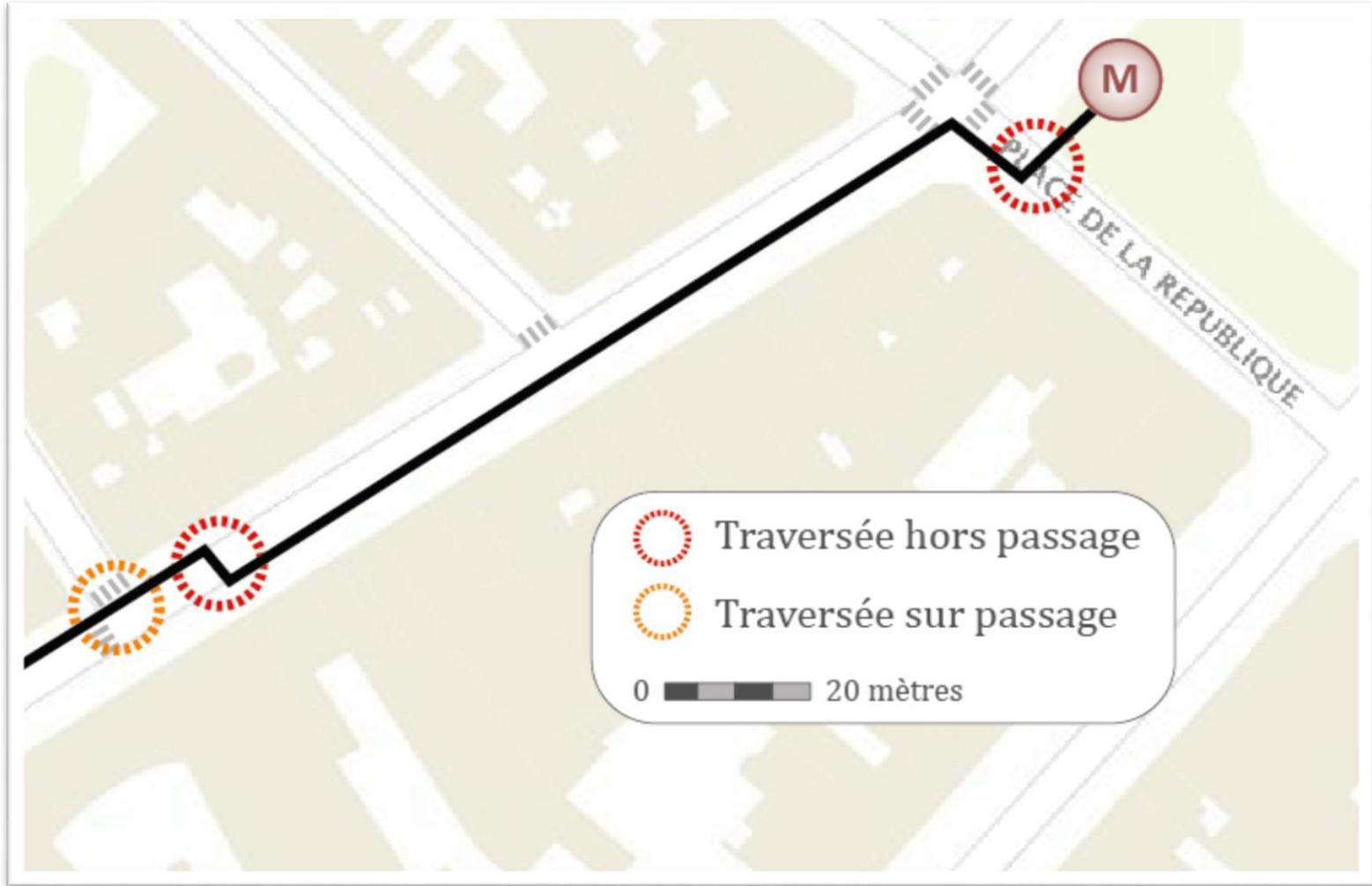


Choisir à qui on donne la priorité



GHEL, 2012

Le piéton, libre et spontané



QUALITÉ DES ESPACES URBAINS OUVERTS AUX PIÉTONS

- Protection
- Confort
- Attrait

Protection

PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS

- Protection des piétons
- Élimination de la crainte de la circulation automobile



PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ

- Espace public animé
- « Yeux en action »
- Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes
- Éclairage adéquat



PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES

- Vent
- Pluie et neige
- Froid et chaleur intenses
- Pollution
- Poussière, bruit et lumière éblouissante



Confort

POSSIBILITÉ DE MARCHER

- Espace suffisant
- Absence d'obstacles
- Surfaces adéquates
- Accessibilité pour tous
- Façades intéressantes



POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT

- Effet de bordure et zones où se tenir debout
- Présence d'appuis



POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR

- Zones où s'asseoir
- Mettre à profit les avantages des lieux : vues, soleil, gens
- Endroits agréables où s'asseoir
- Bancs publics où se reposer



POSSIBILITÉ D'OBSERVER

- Distances d'observation raisonnables
- Champs de vision dégagés
- Vues intéressantes
- Éclairage nocturne



POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER

- Faibles niveaux de bruit
- Mobilier urbain offrant des espaces de conversation



POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE

- Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux
- Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit
- Conditions réunies en toutes saisons



Attrait

ÉCHELLE

- Immeubles et espaces urbains à échelle humaine



POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL

- Soleil et ombre
- Chaleur et fraîcheur
- Brise



EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES

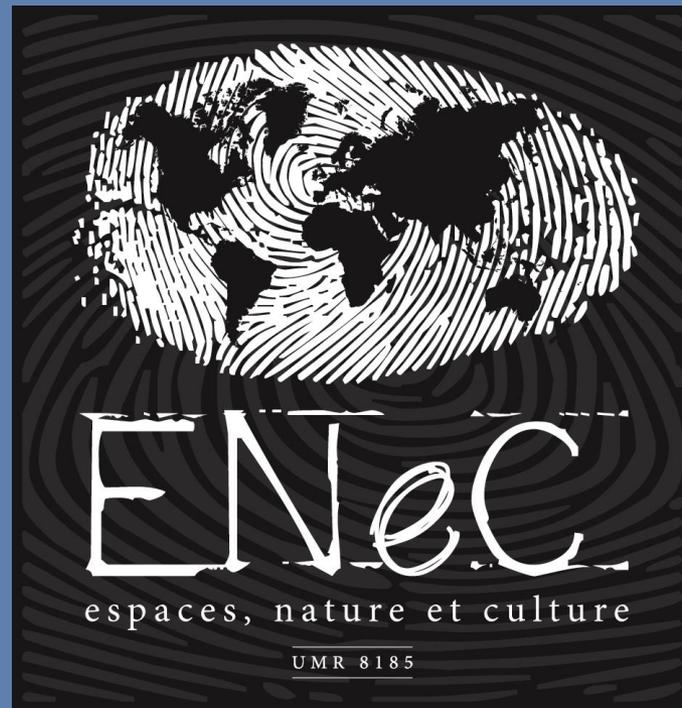
- Qualité du design et des détails
- Qualité des matériaux
- Vues agréables
- Arbres, plantes, eau



Happy End



... merci de votre attention



florence.huguenin-richard@paris-sorbonne.fr