

L'ENQUÊTE
mobilité
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE
OCT 2019 - DÉC 2020

USAGES ET USAGERS DE LA MARCHIE

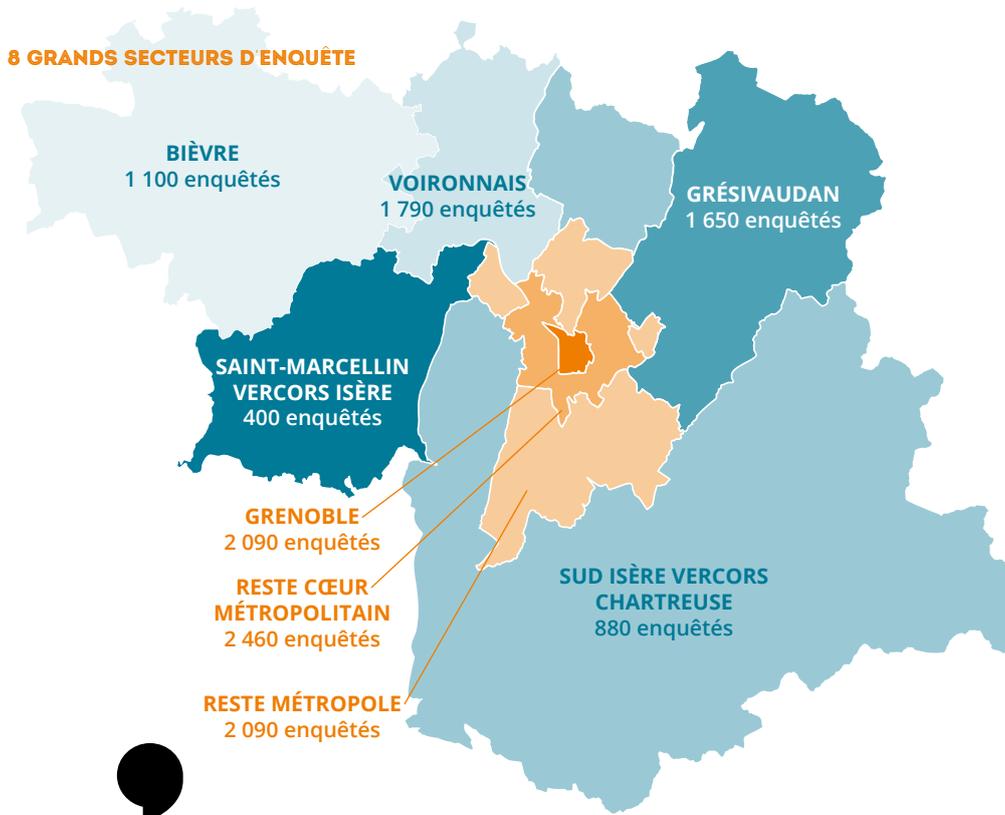
AVRIL 2024

CONSTATS, ENJEUX ET LEVIERS

La marche 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. Si la marche a longtemps été la grande oubliée des politiques publiques, des réflexions émergent depuis quelques années (plans piétons, code de la rue, etc.). De nombreux enjeux s'y rattachent : la promotion d'un mode de vie dans la proximité, où l'on peut se passer de sa voiture ; un cadre de vie plus apaisé, qui redonne du plaisir à marcher en ville ; un espace public sécurisé pour les piétons, notamment les plus âgés et les plus jeunes, davantage vulnérables ; l'amélioration de la santé publique, avec la lutte contre la sédentarité.

Au regard des enjeux climatiques, sanitaires, mais aussi des problématiques de raréfaction de l'énergie et des ressources financières des ménages et des collectivités, réhabiliter la marche comme mode de déplacement à part entière dans les politiques publiques apparaît un enjeu majeur.

8 GRANDS SECTEURS D'ENQUÊTE



MÉTHODOLOGIE STANDARD CEREMA

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC2) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport.

FICHE D'IDENTITÉ DE L'ENQUÊTE

12 450

personnes de 5 ans et plus interrogées

44 600

déplacements recensés

359

communes

17 semaines d'enquête

entre novembre 2019 et mars 2020, puis septembre et octobre 2020

CHIFFRES CLÉS

30 %

des déplacements des habitants de la grande région grenobloise se font à pied, soit, 5 % des km parcourus

600 m

distance moyenne d'un déplacement à pied

78 %

des déplacements à pied font moins de 1 km

8h-9h, 16h-17h

les heures où l'on enregistre le plus de déplacements à pied correspondent aux horaires d'entrée et de sortie d'école

KUI SE DÉPLACE À PIED ET POURQUOI ?



PRÈS D'UN TIERS DES DÉPLACEMENTS SONT EFFECTUÉS INTÉGRALEMENT À PIED



53 % DES HABITANTS N'ONT RÉALISÉ AUCUN DÉPLACEMENT EXCLUSIVEMENT À PIED LA VEILLE DE L'ENQUÊTE

AVERTISSEMENT les chiffres présentés dans les paragraphes suivants concernent les déplacements effectués exclusivement à pied.

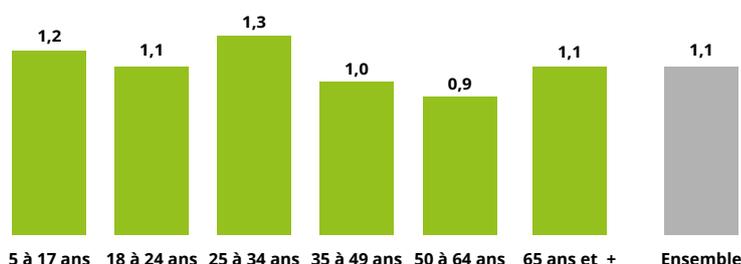
ON PRATIQUE LA MARCHÉ À TOUT ÂGE...

A la différence des autres modes de transport, la marche est pratiquée à tous les âges de la vie, oscillant entre 0,9 et 1,3 déplacement par jour en moyenne.

Ce sont les 25-34 ans qui se déplacent le plus à pied, pour assurer l'accompagnement des jeunes enfants. Ce motif représente plus du tiers des déplacements à pied de cette tranche d'âge.

C'est entre 35 et 64 ans que l'on se déplace le moins à pied. Entre 25 et 64 ans, l'usage de la marche baisse significativement, avant de repartir à la hausse lors du passage à la retraite. Un mode de vie plus ancré dans la proximité et des contraintes temporelles allégées favorisent alors cette pratique.

Nombre de déplacements quotidiens à pied selon l'âge



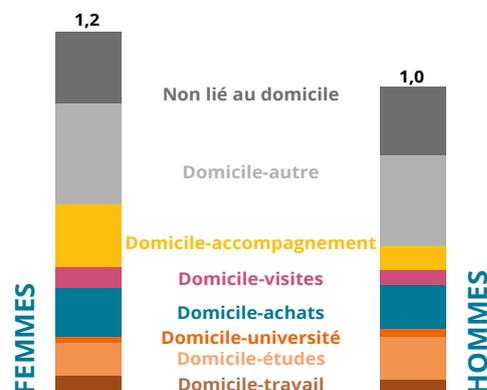
... MAIS L'USAGE EST HÉTÉROGÈNE

Un peu plus de la moitié des habitants de la grande région grenobloise n'a réalisé aucun déplacement exclusivement à pied la veille de l'enquête. En raison d'un ancrage plus fort dans la proximité, ce sont les plus de 75 ans et les 5-10 ans qui marchent le plus : seulement un tiers des 75 ans et plus n'a effectué aucun déplacement à pied la veille de l'enquête, tandis qu'ils sont 44 % chez les 5-10 ans.

LES FEMMES MARCHENT PLUS QUE LES HOMMES, PRINCIPALEMENT EN RAISON DU MOTIF ACCOMPAGNEMENT

Les femmes réalisent davantage de déplacements à pied que les hommes. **Plus investies dans la logistique du ménage, ce sont notamment elles qui, le plus souvent, accompagnent les enfants lors de leurs déplacements.** Ainsi, les trois quarts des déplacements à pied pour motif accompagnement sont effectués par des femmes.

Déplacements à pied selon le motif et le genre



DES DÉPLACEMENTS COURTS

Les déplacements piétons sont courts, ils font en moyenne 600 mètres et durent 14 minutes. Près de 4 déplacements à pied sur 5 font moins de 1 km.

La part modale de la marche chute très rapidement avec la distance : 80 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont faits à pied, contre 20 % des déplacements de 1 à 3 km et 8 % de 3 à 5 km. De ce fait, les déplacements vers le travail ou vers le lycée, plus longs que la moyenne, sont plus rarement réalisés à pied.

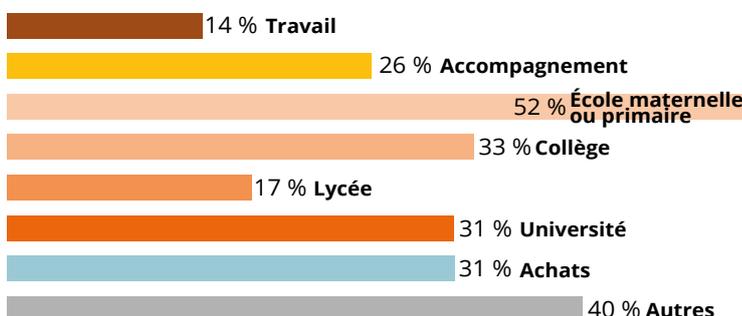
Cependant, entre 2010 et 2020, la portée des déplacements à pied s'est accrue, la marche représente désormais 20 % des déplacements de 1 à 3 km, contre 7 % en 2010.



1 DÉPLACEMENT VERS L'ÉCOLE SUR 2 SE FAIT À PIED

Les écoles maternelles et primaires demeurent des équipements de proximité. Les distances depuis le domicile, relativement courtes, se parcourent aisément à pied, y compris avec de jeunes enfants. Par conséquent, la majorité des déplacements vers les écoles sont faits en marchant : près de deux tiers dans le cœur métropolitain et 45 % dans le reste de la grande région grenobloise.

Part modale de la marche en fonction du motif à destination

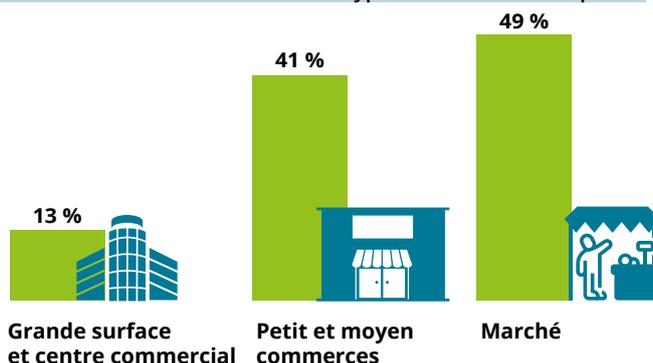


ON SE DÉPLACE PLUS À PIED POUR REJOINDRE LES PETITS COMMERCE ET LES MARCHÉS

Les achats en grande surface et centre commercial se font peu à pied. Ces commerces sont le plus souvent situés dans des zones monofonctionnelles éloignées des lieux d'habitation et peu accessibles à pied.

A l'inverse, les petits et moyens commerces, ainsi que les marchés, sont plus rejoints à pied. Ils sont généralement mieux insérés dans le tissu urbain, dans des lieux plus animés et des espaces publics plus favorables à la marche.

Part modale de la marche selon le type de commerce fréquenté



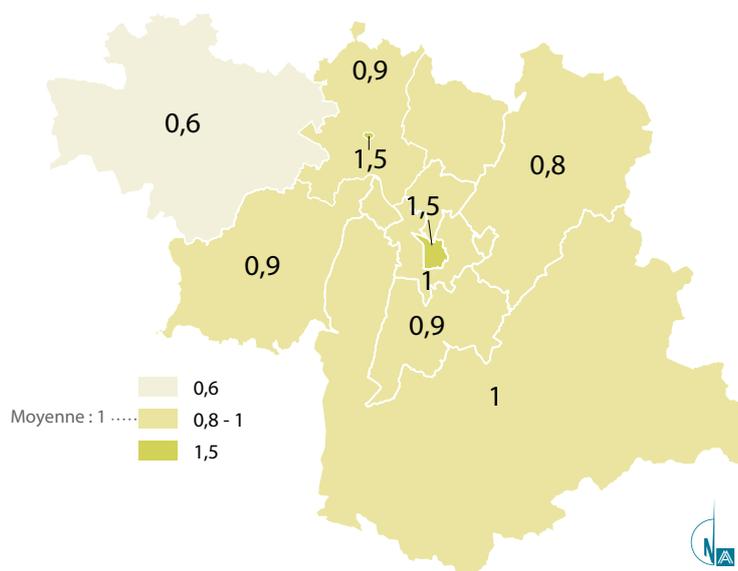
OÙ ET QUAND MARCHE-T-ON ?

L'usage de la marche a légèrement augmenté en 10 ans, passant de 0,9 à 1 déplacement par jour et par personne entre 2010 et 2020. Cette pratique s'est développée dans tous les territoires, à l'exception de Grenoble intra-muros où elle était déjà très présente.

LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ VARIE SELON LE TERRITOIRE DE RÉSIDENCE

La pratique de la marche est plus développée en cœur urbain dense : les habitants de Grenoble et du centre de Voiron réalisent près de 1,5 déplacement à pied par jour. La densité urbaine, qui réduit les distances de déplacement, ainsi que la qualité des espaces publics, expliquent en grande partie l'écart avec le reste du territoire. Hors de ces centralités, les habitants réalisent environ un déplacement à pied par jour, et 0,6 dans le territoire de la Bièvre.

Nombre de déplacements/jour à pied



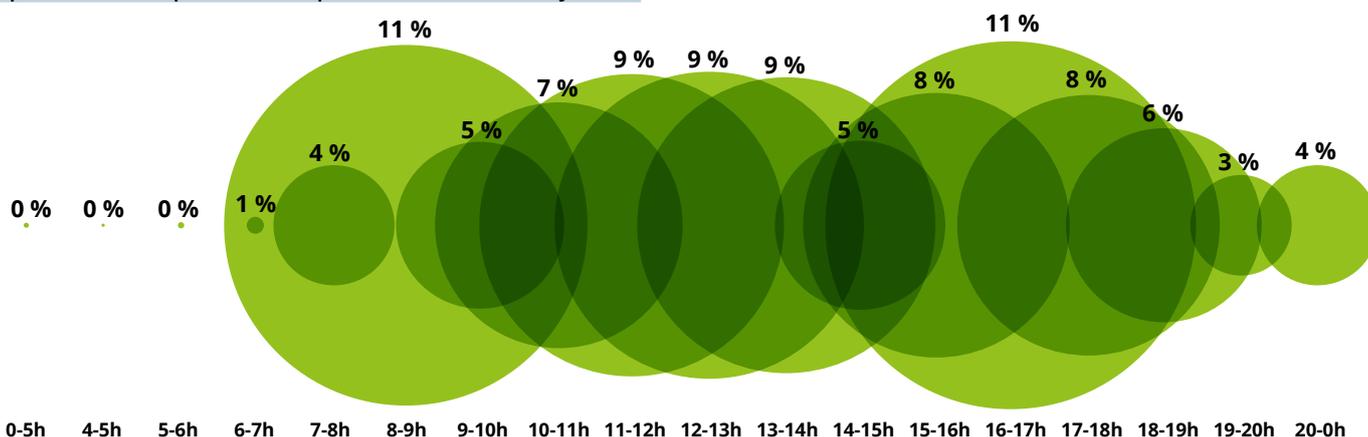
DES PICS LIÉS AUX HEURES D'ENTRÉES ET SORTIES DES ÉCOLES

Le volume de déplacement piéton est en partie lié aux entrées et sorties des écoles : c'est sur les périodes 8-9h et 16-17h qu'on enregistre le plus de déplacements piétons. A ces heures d'entrées et de sorties d'école, un tiers de l'ensemble des déplacements est réalisé à pied.

En milieu de journée (11-14h) on observe de nombreux déplacements piétons liés aux entrées et sorties des écoles, et à la pause méridienne des actifs qui se déplacent pour aller manger, faire leurs courses ou pratiquer un loisir. Entre 11 et 14h, 40% de l'ensemble des déplacements sont réalisés à pied.

En heure de pointe du matin (7-8h), comme du soir (17-18h), le volume de déplacement piéton est plus faible, car le motif de déplacement principal est le motif domicile-travail pour lequel les distances sont plus longues, et le recours aux modes motorisés plus important.

Répartition des déplacements à pied selon l'heure de la journée

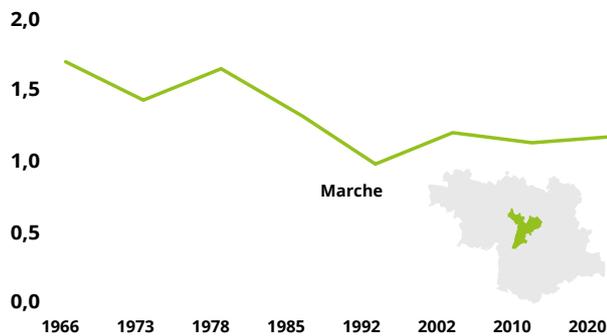


RETOUR SUR PLUS DE 50 ANS D'OBSERVATION DE LA MOBILITÉ

Fruit d'une longue tradition d'observation de la mobilité, l'agglomération grenobloise dispose de huit enquêtes déplacements, la première datant des années 60. Initialement menées sur un territoire moins vaste qu'aujourd'hui, elles témoignent du lien étroit entre les pratiques de déplacement, les modes de vie et l'aménagement du territoire.

AVERTISSEMENT les analyses ci-dessous sont menées à l'échelle du périmètre historique des enquêtes mobilité qui comprend 25 communes et 399 000 habitants (cf. carte).

Nombre de déplacements quotidiens à pied par personne

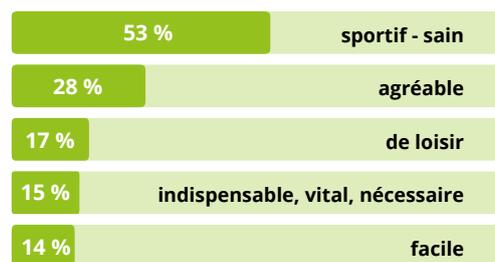


Entre les années 1960 et 1990, la mobilité piétonne a diminué avec le développement de la voiture individuelle et l'adaptation de la ville à son usage. Elle a ensuite connu un regain d'usage entre les années 90 et 2000 et s'est stabilisée depuis, mais à un niveau plus faible qu'en 1978.

LA MARCHÉ : UN MODE DE DÉPLACEMENT SAIN ET AGRÉABLE

La marche est perçue de manière très positive, elle est considérée comme sportive / saine avant tout, mais également comme ludique, agréable, nécessaire, et facile.

Selon les répondants, les priorités pour améliorer les conditions de déplacement à pied sont la limitation de l'usage des trottoirs aux seuls piétons, le développement de zones piétonnes ou apaisées dans les centres-villes, la présence de commerces et de services de proximité et de davantage d'itinéraires piétons.



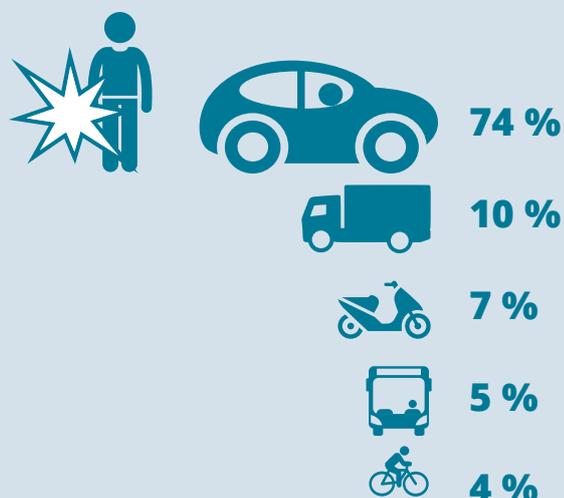
NOTE DE LECTURE : pour chaque mode de transport, les répondants devaient indiquer les 3 adjectifs qui leur semblaient le mieux définir celui-ci. Par exemple, 37 % des répondants ont cité une fois le terme « écologique » pour qualifier les transports publics.

ACCIDENTOLOGIE : DES PIÉTONS PLUS VULNÉRABLES

→ En moyenne, **70 piétons sont victimes d'un accident chaque année dans la grande région grenobloise.**

→ **Les piétons sont vulnérables, ils représentent 12 % des victimes d'accidents et 18 % des tués.** Lorsqu'un accident survient, seuls 3 % des piétons s'en sortent indemnes contre 50 % des automobilistes. Dans 46 % des cas les piétons sont légèrement blessés, dans 43 % ils sont hospitalisés, et dans 8 % des cas ils trouvent la mort (contre 6 % pour les deux et trois-roues motorisés).

→ **Les trois quarts des accidents dont les piétons sont victimes impliquent une voiture.** 10 % impliquent des véhicules utilitaires et des poids lourds et 4 % impliquent des cyclistes.



AVERTISSEMENT les chiffres présentés dans les paragraphes suivants concernent l'ensemble des trajets à pied, y compris pour rejoindre un autre mode de transport.

LA MARCHÉ, PREMIER MAILLON DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

Bien que représentant peu de kilomètres parcourus, la marche est un mode de déplacement essentiel, qui en précède beaucoup d'autres.

En tenant compte des trajets avant ou après un autre mode de transport, ce sont près de **2,3 millions de trajets à pied qui sont réalisés quotidiennement par les habitants.**

Ainsi, les déplacements à pied de bout en bout représentent seulement **37 % de l'ensemble des trajets à pied**. Il est cependant à noter que leur distance est plus longue. Par conséquent, leur poids **dans les distances parcourues à pied est largement plus élevé (environ 70 %)**.

La marche apparaît comme un **maillon essentiel d'accès aux transports en commun** : ainsi, 90 % des accès aux transports en commun se font à pied, sur une distance d'environ 250 mètres.

ENCART MÉTHODOLOGIQUE

Le poids de la marche dans les déplacements est sous-estimé par les indicateurs classiquement utilisés dans les enquêtes mobilité qui ne prennent en compte que les déplacements piétons de bout en bout et excluent les trajets piétons réalisés avant ou après d'autres modes de déplacement.

Prenons un exemple : lorsqu'un individu marche entre son lieu de travail et l'arrêt de bus puis prend le bus et marche de l'arrêt de bus à son domicile, les indicateurs classiques comptabilisent un déplacement en transport en commun. Les trajets piétons vers et depuis l'arrêt de bus ne sont pas pris en compte.

Les analyses suivantes tiennent compte de l'ensemble des trajets piétons réalisés sur l'espace public.

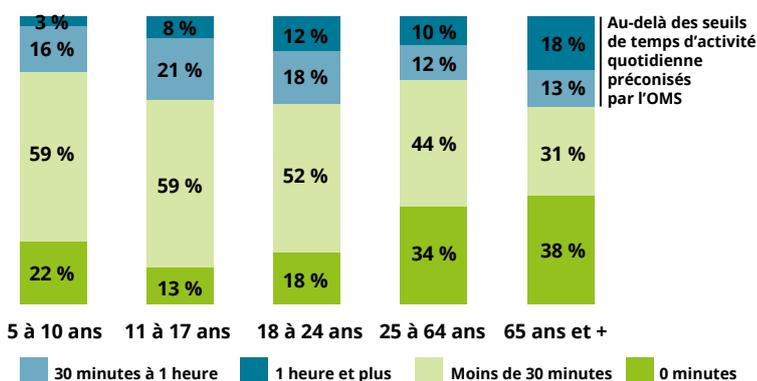
Répartition des types de trajet à pied



LA CONTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS À PIED À L'ACTIVITÉ PHYSIQUE QUOTIDIENNE

Le temps d'activité physique modérée ou soutenue recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) est de 1 heure par jour de 6 à 17 ans et de 30 minutes à partir de 18 ans. Pour 30 % des 18-24 ans et des plus de 65 ans, les déplacements quotidiens à pied sont suffisants pour atteindre ce seuil d'activité physique recommandé. A l'opposé, une importante part de la population n'effectue aucun déplacement à pied quotidiennement, en particulier chez les 25-64 ans. Le temps de marche quotidienne est également limité chez les enfants et les adolescents par rapport aux préconisations de l'OMS. La pratique du vélo ne vient pas compenser ce peu d'effort physique. Pour ces catégories de population, la mobilité quotidienne contribue peu ou pas à limiter le phénomène de sédentarité.

Répartition de la population selon le temps quotidien de marche et de l'âge



CE QU'IL FAUT RETENIR

→ La pratique de la marche dans la partie centrale du territoire, **en chute entre les années 60 et 90, se stabilise** depuis, sans toutefois retrouver son niveau initial.

→ La marche est une **pratique privilégiée des plus jeunes et des plus âgés**. Plus de la moitié d'entre eux se sont déplacés à pied la veille de l'enquête.

→ L'accompagnement des enfants induit des déplacements à pied, **particulièrement pour les femmes**, entre 25 et 34 ans.

→ Les heures d'entrées et sorties d'école sont les moments de la journée où les piétons dans l'espace public sont les plus nombreux.

→ La marche est un **complément essentiel des transports en commun** : 90 % des accès aux transports en commun se font à pied.

→ La longueur moyenne des déplacements piétons est de 600 mètres. **L'usage de la marche découle directement de la possibilité de réaliser ses activités dans la proximité.**

→ Les espaces de centralité urbaine sont favorables à la marche. Ainsi, on se déplace plus à pied pour rejoindre les commerces de centre-ville, de centre-bourg, et les marchés que les grandes surfaces. De même, on est davantage piéton lorsque que l'on réside à Grenoble que dans un territoire périurbain.

→ Les piétons sont plus souvent victimes d'accidents graves que les usagers des autres modes.

→ Pour 22 % des habitants, les déplacements à pied sont suffisants pour atteindre le temps d'activité physique quotidien préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé.



LES LEVIERS

PLANIFICATION ET URBANISME

→ Programmer l'aménagement des itinéraires piétons pour **assurer la continuité et la lisibilité des cheminements et atténuer les coupures urbaines.**

→ Développer le lien marche-urbanisme en **favorisant les perméabilités piétonnes et la diversité des fonctions** (habitat, commerces, services, emplois, etc.) dans les projets urbains et les documents d'urbanisme.

→ **Préserver les cheminements piétons les plus directs**, y compris dans les espaces péri-urbains et ruraux.

AMÉNAGEMENT ET APAISEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

→ **Limiter les conflits avec les autres modes de déplacement**, notamment en renforçant la sécurité aux intersections et en réservant l'usage des trottoirs aux seuls piétons.

→ **Améliorer la qualité des cheminements piétons pour tous** (largeur, revêtement, accessibilité PMR) et de leurs abords, en prenant en compte le confort d'été, le besoin d'espaces de repos (ex. bancs) et d'éclairage, etc.

→ **Porter une attention particulière aux cheminements menant aux écoles, aux arrêts de transport en commun et aux équipements et services.**

→ **Développer les initiatives de gestion temporelle des espaces publics** pour réduire les conflits d'usage (ex. fermeture d'une rue à la circulation motorisée devant une école aux heures d'entrée/sortie).

FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

→ **Sensibiliser les habitants aux bienfaits de la marche pour la santé.**

→ **Former les plus jeunes** aux déplacements à pied dans l'espace public, pour développer leur pratique et favoriser leur prise d'autonomie.

ZOOM

USAGES ET USAGERS DE LA MARCHÉ

OCT
2019
-
DÉC
2020

L'ENQUÊTE **mobilité** GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Définitions

Déplacement

Action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

Mobilité quotidienne

Nombre de déplacements par personne et par jour moyen de semaine (hors week-end, hors vacances)

Modes de déplacement

L'ensemble des modes de déplacement est pris en compte : voiture (conducteur et passager), transports collectifs, vélo, marche, autres (camionnette, camion, deux roues motorisés, trottinettes...)

Trajet

Action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) en utilisant un seul mode de transport. Le trajet est une sous-composante du déplacement. Un déplacement peut ainsi comprendre un ou plusieurs trajets selon le nombre de modes de déplacements utilisés

Bibliographie

- *Vers une marche plaisir en ville, boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, CERTU, 2012.
- *La marche à pied en Île-de-France*, IAU, 2016.
- *Quelle infrastructure pour la marche en ville ?* Transports urbains n°143, 2023.
- *Le plan vélo et marche 2023-2027*, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023.
- *Stratégie nationale sport santé 2019-2024*, Ministère des Solidarités et de la Santé, Ministère des Sports, 2022.
- *A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics*, La librairie ADEME, 2022.



Après le travail technique de recueil de terrain de l'enquête, les partenaires financiers ont souhaité poursuivre leur collaboration au sein du club des partenaires de l'enquête mobilité. Animé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, il favorise la mise en commun des données et le partage des enseignements des différents programmes d'études sur la mobilité. Il soutient également la diffusion et la valorisation partenariale des résultats, dans le cadre de publications ou d'ateliers territoriaux. Enfin, il joue un rôle d'interface entre le monde académique et les techniciens des collectivités, par la veille, la capitalisation, et la diffusion de la connaissance issue de différents projets de recherche.

Publication réalisée par l'Agence d'urbanisme pour les partenaires de l'enquête mobilité.

Source SMMAG - enquête mobilité certifiée Cerema 2020 - Grande région grenobloise

Crédit photos : Agence d'urbanisme

Les partenaires du CLUB enquête mobilité

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

SMMAG
Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



isère
CONSEIL GÉNÉRAL



Contacts : Isabelle Reynaud
isabelle.reynaud@arg.asso.fr
Nicolas Bonne
nicolas.bonne@arg.asso.fr

www.arg.fr

SCHÉMA
DE COHÉRENCE
TERRITORIALE
SCOT 2030
DE LA GRANDE
RÉGION
DE GRENOBLE

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

PAYS
VOIRONNAIS
Communauté du Pays Voironnais

Le GRÉSIVAUDAN
communauté de communes