

Étude

Marcher et pédaler : connaître les pratiques pour agir

Caractériser les situations et les profils favorables aux modes de déplacements actifs : la marche ou le vélo. C'est l'objet de l'étude issue de l'enquête mobilité des personnes publiée fin 2021 par le ministère de la Transition écologique.

Quelles sont les pratiques des Français dans leurs déplacements locaux et quelle est la place de la marche et du vélo, modes actifs dont les bienfaits sur la santé et l'environnement ne sont plus à démontrer ? Si la crise sanitaire a fait émerger de nouvelles habitudes, l'enquête mobilité des personnes réalisée en 2019 par le Commissariat général au développement durable (CGDD) permet de dégager les situations et les profils favorables à ces modes actifs. Ainsi, en 2019, les Français effectuent trois déplacements locaux en moyenne chaque jour, définis comme « amenant à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile ». Par ailleurs, l'étude ne prend en compte que le déplacement pour un motif unique (travail, achats, loisirs, etc.). À noter que la marche couvre l'ensemble des déplacements piétons (« y compris porté, poussette, rollers, trottinette, fauteuil roulant »). Enfin, les types de vélos (location, électriques...) ne sont pas distingués. Le déplacement peut mobiliser l'usage d'un ou plusieurs modes de transport.

Une distinction est faite entre un mode principal ou secondaire.

Lors des déplacements locaux effectués quotidiennement, presque une personne sur quatre (23,9 %) utilise la marche comme mode de transport principal. En 2008, c'était un peu moins (22,1 %). L'évolution est donc peu importante. La pratique du vélo est stable avec seulement 2,6 %. Elle reste très minoritaire, même si la crise sanitaire a fait évoluer positivement la situation, selon l'enquête du Club des villes et territoires cyclables et marchables. D'après ses conclusions publiées en février 2021 (sur un périmètre différent), sa pratique a augmenté de 30 % entre 2019 et 2020. Une tendance qui s'est confirmée en 2021. Malgré tout, elle reste encore faible avec un taux inférieur à 4 % – le plan vélo lancé en décembre 2018 vise une part modale du vélo de 9 % en 2024. Au final, en 2019, l'automobile demeure le mode de transport privilégié en France avec 63,6 % du nombre de déplacements alors que les transports en commun ne représentent que 8,5 %. Toutefois, l'étude a comptabilisé « la marche effectuée comme mode de transport secondaire au-delà de 5 minutes ». Celle-ci est combinée à un ou plusieurs modes de transport pour 13 % des déplacements. En cumulant le mode principal et les modes secondaires, la marche représente alors 36,9 % des déplacements locaux, ce qui est loin d'être négligeable. Et 44,8 % d'entre eux combinent les transports en commun et la marche. De plus, les trois quarts des déplacements effectués principalement en transport en commun comprennent au moins 5 minutes de marche.

Ceci conforte l'approche multimodale des déplacements et l'interaction entre les différents modes.

L'étude fait d'ailleurs le constat que dans un ménage sans véhicule, ses membres utilisent la marche pour 52,6 % de leurs déplacements et le vélo pour 4,5 %. Autre exemple : plus un ménage possède de vélos, plus ses membres l'utilisent pour leurs déplacements, mais ils utilisent moins la marche. Il faut souligner qu'en 2019, 32 % des ménages possédaient au moins un vélo adulte utilisé. Sur les 16,6 millions de vélos utilisés en France, seuls 8 % des vélos étaient utilisés quotidiennement, 25 % utilisés une à trois fois par semaine et 26 % une à trois fois par mois. Le potentiel de développement est donc important.

La distance, un facteur important

Si le nombre total de déplacements en mode actif apparaît non négligeable (26,5 %), il faut le relativiser. Ce sont des modes utilisés pour des déplacements de courte distance, ce qui est plutôt logique. La marche correspond seulement à 2,7 % des distances parcourues lors de déplacements locaux, et le vélo à 1 %.

En définitive, la distance est un facteur important dans le mode de déplacement choisi. L'analyse montre que la marche est utilisée en moyenne sur une distance de 1 km et le vélo sur celle de 3,4 km. Pour les transports en commun, elle est de 11 km et pour la voiture de 11,8 km. Cet impact de la distance est à coupler avec le temps passé. En effet, la durée quotidienne (pour des distances différentes) est similaire pour la marche (16 minutes



L'essentiel

- Près d'un quart des Français adoptent la marche pour leurs déplacements locaux.
- La marche et le vélo sont utilisés pour des déplacements de courte distance.
- Un réseau important de pistes cyclables multiplie par trois la pratique du vélo.
- Plus on possède de voitures, moins on marche ou on pédale.



Cette étude montre une interaction et une complémentarité entre la marche et le vélo. Le rôle des collectivités est de les faire cohabiter.

© cornel_design-AdobeStock

en moyenne), pour le vélo (19 minutes) et pour la voiture (20 minutes).

Concernant plus précisément le facteur distance, il apparaît que la marche est prépondérante sur les trajets inférieurs à 500 m (90,7 %) et de 500 m à 1 km (73,4 %). En revanche, elle ne l'est plus du tout au-delà de 8 km (13,5 %). Quant au vélo, il progresse régulièrement pour culminer à 2,5 km et baisse ensuite rapidement. Au-delà de 12 km, son utilisation devient marginale. La distance est aussi un facteur pour les élèves. En primaire, la moitié des enfants de moins de 10 ans marchent pour se rendre dans leur établissement scolaire ; pour les collèges et lycées, ce sont seulement un quart d'entre d'eux. Là encore, la distance est déterminante : 1,7 km pour les premiers et 9,1 km pour les seconds.

D'autres différences de pratiques des Français sont soulignées dans cette étude. Elles varient notamment selon le genre, l'âge, le niveau de diplôme, le jour de la semaine ou la météo. Premier constat : pour l'ensemble des déplacements locaux, les femmes marchent plus que les hommes (25,8 %, contre 22 %). De même, ce mode est privilégié par les plus jeunes et les plus âgés, alors que les personnes de 45 à 54 ans sont celles qui marchent le moins. Quant

au vélo, les hommes l'enfourchent plus souvent : 3,7 % contre 1,5 % chez les femmes. Le diplôme apparaît aussi clivant : les titulaires d'un Bac + 2 minimum sont plus adeptes du vélo (4,6 % des déplacements) que ceux ayant un diplôme de niveau Bac (1,3 %). Le corollaire est que les personnes sans diplôme recourent beaucoup à la marche (31,3 %).

La météo influence peu la marche, ce qui n'est pas le cas pour le vélo. Le taux n'est que de 1,5 % des déplacements l'hiver, alors qu'il est de 2,6 % dans l'ensemble de l'année. Sa pratique baisse en cas de température minimale négative et de manière significative en cas de pluie. La structure du ménage fait aussi évoluer les pratiques. En effet, les personnes seules optent beaucoup plus pour la marche (31,9 % de leurs déplacements) que celles qui sont plusieurs (19,8 %). Dans le même ordre d'idée, le recours à la marche comme mode unique de déplacement diminue nettement avec la présence d'enfants ; le taux est de 26,4 % contre 18,2 %.

Au final, cette présentation de l'étude mobilité locale montre une interaction et une complémentarité entre les modes actifs que sont la marche et le vélo. Le rôle des collectivités est bien de faire cohabiter ces deux modes de mobilité active et d'éviter les conflits

Une pratique différenciée selon les territoires

La marche est beaucoup plus présente dans les communes denses (32,4 % des déplacements) que dans celles de densité intermédiaire (20 %) ou celles peu et très peu denses (15,8 %). Quant au vélo, la variation est moins nette : elle est cependant un peu plus faible pour les déplacements dans des communes de densité intermédiaire (2,1 % des déplacements) et dans la région parisienne (2 %). Les différences apparaissent surtout en fonction du motif du déplacement. Ainsi, le vélo est utilisé trois fois plus souvent pour les déplacements professionnels en commune dense que dans celles peu ou très peu denses (4,1 %, contre 1,3 %). De plus, les données du recensement montrent que les modes actifs pour se rendre au travail varient fortement entre les vingt métropoles françaises les plus peuplées. Nice compte deux fois plus de marcheurs que Bordeaux (le taux le plus faible). Et le vélo est huit fois plus important à Strasbourg qu'à Saint-Étienne. Mais si la densité du réseau cyclable d'une commune dépasse 2 500 mètres/km², la pratique du vélo est, « toutes choses égales par ailleurs », presque trois fois plus importante que dans une commune sans aucun réseau.

d'usages entre eux. L'idée est aussi de renverser la hiérarchie actuelle car l'essentiel des déplacements locaux pourrait être fait grâce à ces deux modes doux. | **Par Joël Graindorge, DGST ER**



Pour en savoir plus

« Marcher et pédaler, les pratiques des Français », CGDD, décembre 2021, bit.ly/3qZqvJM