



Nous marchons plus que nous le pensons ! (vers les transports en commun)

Pour mesurer le potentiel d'une nouvelle ligne de transports collectifs (TC), les ingénieurs estiment le nombre de personnes situées dans un rayon d'attraction des arrêts de la ligne. Ce rayon est habituellement compris entre 300 et 400 mètres pour les transports urbains (bus, tram, métro) et entre 500 mètres et 1 kilomètre pour les transports de périphérie (RER, TER).

Mais est-ce vrai partout ? Qu'en est-il concrètement de l'agglomération bordelaise ? Quelle est l'influence de l'offre de TC dans les distances que nous sommes disposés à marcher ? Et à partir de combien de mètres préférons-nous nous rabattre vers les TC en utilisant d'autres modes (vélo, voiture...) ?

Pour répondre à ces questions, l'a-urba a mené une enquête auprès de 1 600 usagers du tramway, du bus, du car et du train de l'agglomération bordelaise et de la Gironde. Les résultats montrent que nous marchons plus que nous le pensions.



Méthodologie et principaux résultats

Constat de départ : les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) ne permettent pas de bien mesurer les distances que les citoyens pratiquent quotidiennement à pied. En effet, lorsqu'un mode motorisé est emprunté lors d'un déplacement, il prend le dessus par rapport à la marche : l'ensemble du déplacement est renseigné pour le mode motorisé.

Ainsi, il est difficile d'estimer combien on marche pour accéder aux réseaux de TC. L'aire d'attractivité varie selon l'offre de transport, mais on ne sait pas bien en quelle proportion. Les chiffres généralement utilisés par les bureaux d'études ne tiennent pas compte des contextes locaux.

Pour évaluer les aires d'attractivité à pied des différents modes de TC dans l'agglomération bordelaise, l'a-urba a

conduit une enquête dans 20 stations/arrêts. Les lieux choisis correspondent à des centralités urbaines constituées, c'est-à-dire des centres urbains relativement denses en Gironde et dans l'agglomération bordelaise en dehors de la ville centre.

Il s'agissait de prendre des lieux présentant des typologies urbaines similaires pour comparer les distances d'attractivité des différents modes, indépendamment du type d'environnement urbain.

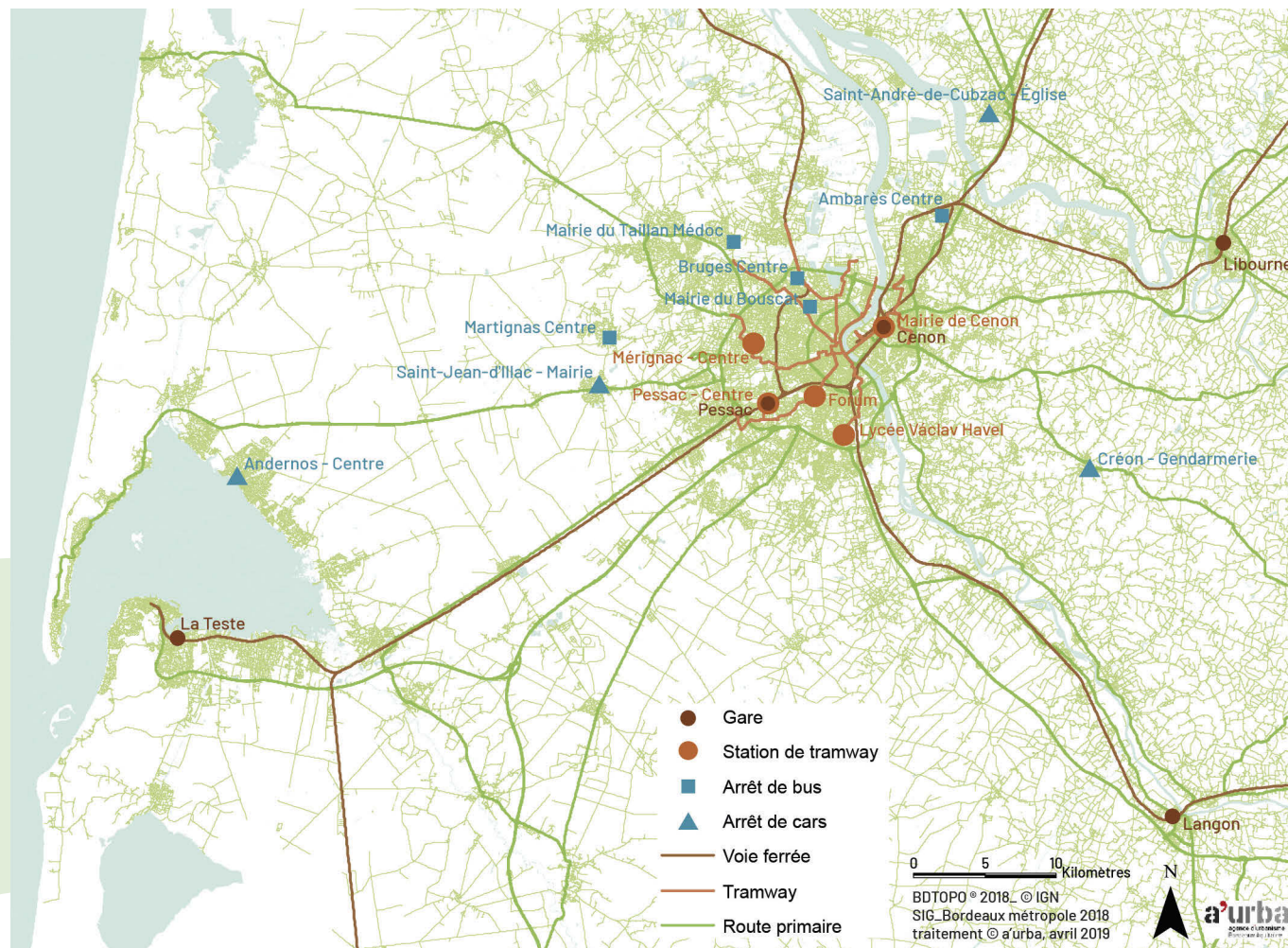
Le questionnaire retenu pourrait se résumer ainsi : « Dans les centralités urbaines constituées, les aires d'attraction à pied des différents modes de transport en commun (TER, Tramway, car, bus urbain) sont-elles similaires ? »

Méthodologie

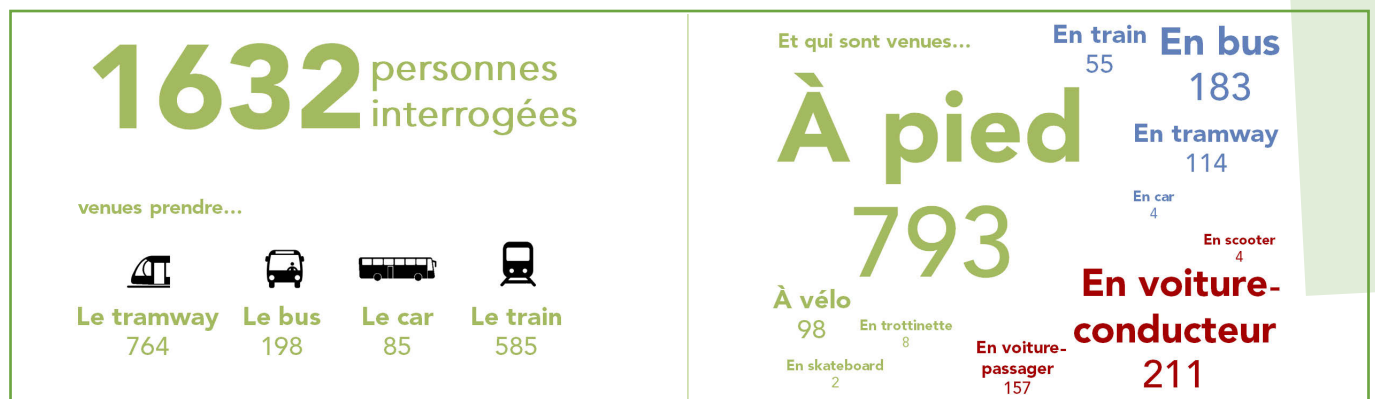
Pendant 21 jours répartis sur sept semaines de juin à mi-juillet 2017, plusieurs enquêteurs ont interrogé 1 632 personnes sur leur mode de rabattement, le motif de déplacement, le motif de choix de rabattement pour les véhicules motorisés, l'adresse d'origine du déplacement et le profil (âge, genre).

Leurs parcours, de leur origine jusqu'à l'arrêt de TC, ont été analysés avec un logiciel SIG pour en déduire les distances parcourues.

20 lieux enquêtés



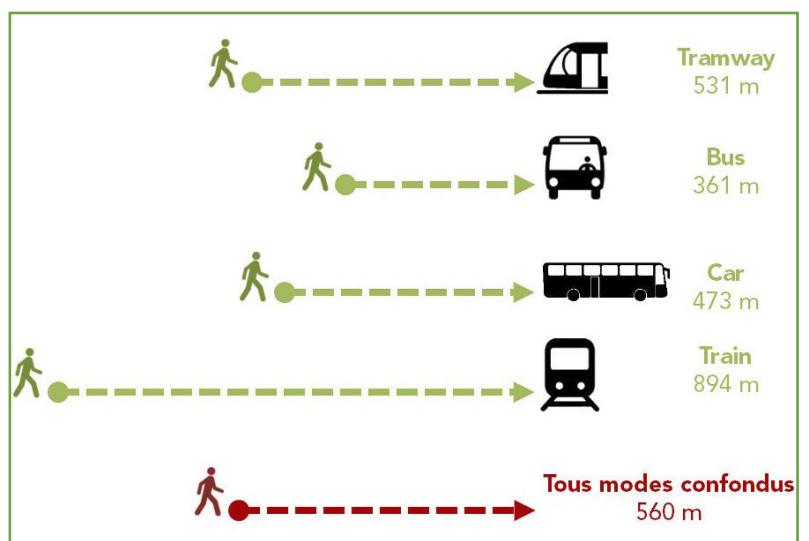
Principaux résultats



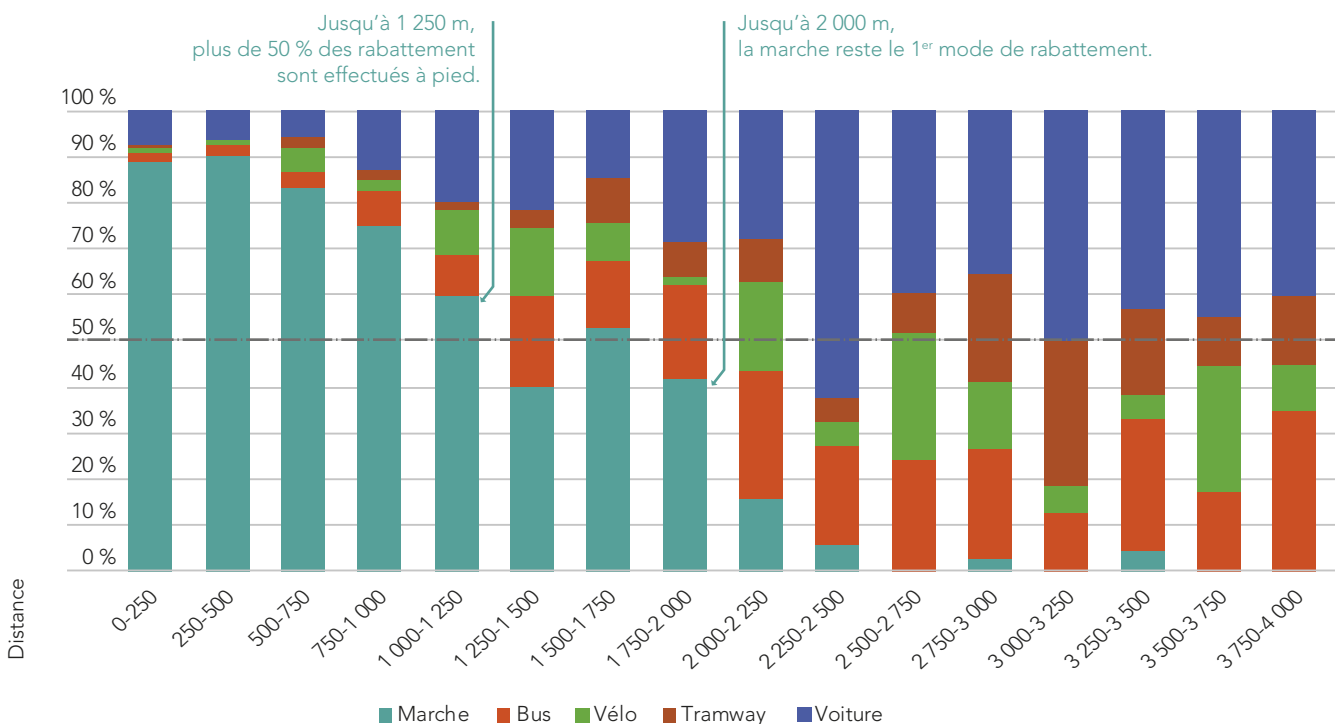
- En moyenne, dans ce type de contexte, les citoyens marchent des distances supérieures aux chiffres habituellement utilisés par les bureaux d'études : 530 mètres pour aller au tramway, 473 mètres pour le car, 895 mètres pour aller prendre le train et 361 mètres pour le bus. **Tous modes confondus, les enquêtés marchent en moyenne 560 mètres pour se rendre aux arrêts de TC.**

- Jusqu'à 2 000 mètres, la marche est le premier mode de rabattement ; à partir de cette distance, c'est la voiture qui est principalement utilisée. La distance maximale relevée de rabattement à pied est de 3,5 km. Le vélo est utilisé surtout pour des distances supérieures et notamment en rabattement vers le TER.

Distances moyennes de rabattement à pied



Mode de transport utilisé par distance de rabattement sur les TC



Conclusions et pistes pour les politiques publiques

- Notre première intuition était juste : les habitants de l'agglomération bordelaise marchent plus que ce que les enquêtes traditionnelles ne reflètent, notamment pour accéder aux réseaux de TC.
- Les modes sur rail (tramway, TER) attirent des usagers à pied sur des distances plus longues que les modes routiers (bus, car). Le résultat n'est pas surprenant. Il peut être interprété ainsi : on est prêt à marcher davantage pour aller prendre des TC fiables en régularité et temps de parcours que pour aller prendre des modes soumis aux aléas de la circulation.
- La marche est le mode de rabattement principal pour accéder aux TC pour des distances inférieures à 2 km. Il est notamment préféré au vélo ou autres modes individuels d'essor récent (trottinettes électriques, giro roues, skateboards...). Des enquêtes complémentaires seraient nécessaires pour comprendre pourquoi. Quelques hypothèses : absence de stationnement sécurisé pour les vélos aux abords des gares/arrêts de TC, difficultés à transporter à l'intérieur des TC d'autres engins de mobilité individuelle, contraintes personnelles liées au programme d'activités de la journée, facilité, pas d'équipement en vélo....
- Ces résultats ouvrent tout un programme de travail pour les urbanistes autour des arrêts de TC sur des périmètres bien plus larges que ce qui est habituel :
 - revoir l'accessibilité des arrêts et la largeur des trottoirs ;
 - repenser la signalétique (depuis les arrêts et vers les arrêts) ;
 - concevoir des lignes de tram ou de bus avec des interstations plus larges ;
 - réfléchir aux équipements de l'espace public utiles pour les piétons (bancs, arbres, fontaines, toilettes) :
 - proposer des innovations légères (paysages piétons originaux, plus lisibles, mieux adaptés aux « lignes de désir » du citoyen) ;
 - proposer des innovations « high-tech » (applications sur smartphone avec les meilleurs itinéraires à pied en fonction de différents critères) ;
 - imaginer des dispositifs originaux pour financer les aménagements piétons (exemple du 1 % piéton appliqué à Strasbourg consistant à consacrer 1 % du budget de toute nouvelle infrastructure de TC pour les aménagements en faveur des piétons).
- Il s'agit, en somme, de travailler pour que le piéton retrouve une place prioritaire dans l'organisation du système des mobilités urbaines.

Pour aller plus loin...

- De par son caractère relativement modeste, cette enquête ne prétend pas proposer de nouveaux chiffres de référence sur les rayons d'influence des divers modes de TC. Des études scientifiques seraient nécessaires avec plus de terrains d'enquête, des typologies urbaines ou périurbaines diverses et un plus grand nombre de personnes interrogées.
- À ce stade, il n'est pas possible de déterminer l'influence des aménagements urbains de proximité dans le choix de se rendre à pied à l'arrêt de TC. Les coupures induites par les infrastructures de communication (voirie, voies ferrées), ont sans doute un impact. Des enquêtes complémentaires seraient nécessaires.
- Voir aussi l'étude : *des itinéraires à pied pour compléter le réseau de TC de l'agglomération bordelaise* (<https://www.aurba.org/productions/itineraires-a-pied/>).

Crédits

Sous la direction de :
Antonio Gonzalez -Alvarez

Chef de projet :
François Péron

Équipe projet :
Daniel Naïbo
Guillaume Meuric

Conception graphique :
Christine Dubart

© a'urba | juillet 2019