

Mars 2023

A pied durant la pandémie



Influence de la pandémie de COVID-19
sur la marche

Dominik Bucheli

www.mobilitepietonne.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Table des matières

1	Influence de la pandémie sur le comportement de mobilité . . .	3
2	Moins de déplacements à pied, mais...	3
3	Augmentation de la marche durant les loisirs	4
4	La marche résiste à la pandémie	5
5	Marcher pour rester en forme	6
6	Littérature et sources	5

Impressum

A pied durant la pandémie

Influence de la pandémie de COVID-19
sur la marche

Mobilité piétonne Suisse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Téléphone +41 (0)43 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch
www.mobilitepietonne.ch

Auteur : Dominik Bucheli

Photo de titre : Zürich Flurin Bertschinger

Graphiques : Mobilité piétonne Suisse
(sauf indication contraire)

Traduction : Flore Maret

Zurich, Mars 2023

1 Influence de la pandémie sur le comportement de mobilité

Les mesures prises pour enrayer le coronavirus ont fortement influencé les comportements de mobilité de la population. En Suisse, le nombre de trajets effectués en transport public ainsi que le nombre de trajets et les distances parcourus par la population ont nettement diminué durant la pandémie. Il en va de même pour le trafic individuel motorisé TIM, dont les trajets et les distances parcourus ont également été réduits pendant la période de mesures restrictives. Or ces chiffres ont à nouveau augmenté dès que les mesures ont été assouplies (Office fédéral de la statistique (OFS), 2021; Etter, 2021). En revanche, en ce qui concerne la marche et le vélo, les données ne sont pas aussi claires. Elles varient fortement en fonction des conditions locales et des méthodes d'enquête utilisées.

2 Moins de déplacements à pied, mais...

En 2019, année précédant la pandémie, 18'642'946 personnes à pied ont été recensées aux points de comptage piéton automatique dans la ville de Zurich. En 2020, année bouleversée par les mesures de confinement liées au Covid, les chiffres étaient nettement inférieurs (14'272'585). La ville de Zurich se prête relativement bien pour cette analyse, car elle est la seule ville à disposer d'un ensemble de données en libre accès de comptages piétons pour l'année 2019.

Une observation plus détaillée montre toutefois que l'évolution n'a pas été uniforme (Fig. 1). La fréquentation des piéton·ne·s a particulièrement diminué sur les itinéraires classiques des pendulaires (Weinbergfussweg), aux points de correspondance des transports publics (passage souterrain de la Zehntenhausplatz) ou aux principaux lieux de sortie nocturne et touristiques (Limmatquai). Les tronçons fermés durant le confinement (Seeuferpromenade, Lettenweg) n'ont enregistré qu'une légère diminution de la fréquentation en 2020, parfois même aucun changement. Sur des itinéraires de promenade appréciés comme le Hardeggsteg, le Katzenbach ou le Kloster-Fahr-Weg, la fréquentation des personnes à pied a même nettement augmenté en 2020.

Comparaison annuelle 2019 et 2020 des points de comptage dans la Ville de Zurich

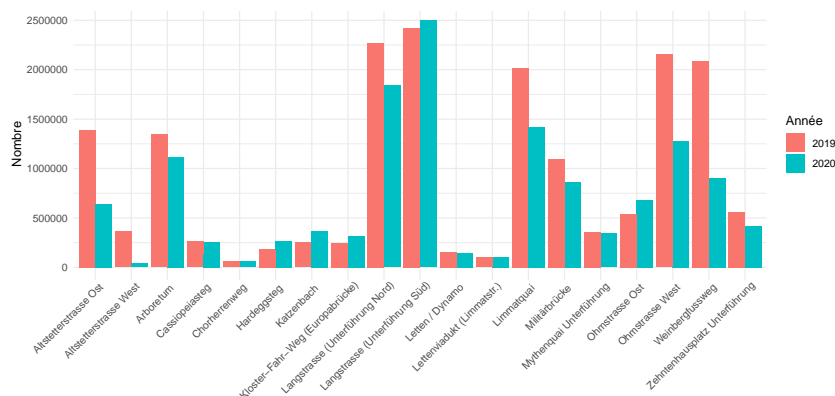


Fig. 1 – Evaluation des points de comptage permanents de la ville de Zurich. Données : Ville de Zurich, 2021.

3 Augmentation de la marche durant les loisirs

Les déplacements à pied s'effectuent non seulement au quotidien (trajets domicile-travail, courses, etc.), mais également durant les loisirs. La marche fait en effet souvent partie d'activités physiques ou sportives. Les évaluations de l'application de suivi sportif Strava.com montrent que les activités sportives ont nettement augmenté en 2020, année de la pandémie, par rapport aux années précédentes. Les sports tels que la promenade, la randonnée et la course à pied ont connu une croissance particulièrement importante (Fig. 2). Ces observations correspondent aux tendances observées sur les points de comptages permanents de la ville de Zurich, qui ont recensé davantage de déplacements à pied en 2020 qu'en 2019 sur les itinéraires de promenade et de jogging populaires.

Fig. 2 – Différence entre les activités sportives enregistrées en 2019 et 2020 sur Strava.com. Strava enregistre les activités de 73 millions de sportif·ve·s dans le monde. En 2020, 21,5 millions d'activités ont été téléchargées chaque semaine. Graphique : Strava, 2021

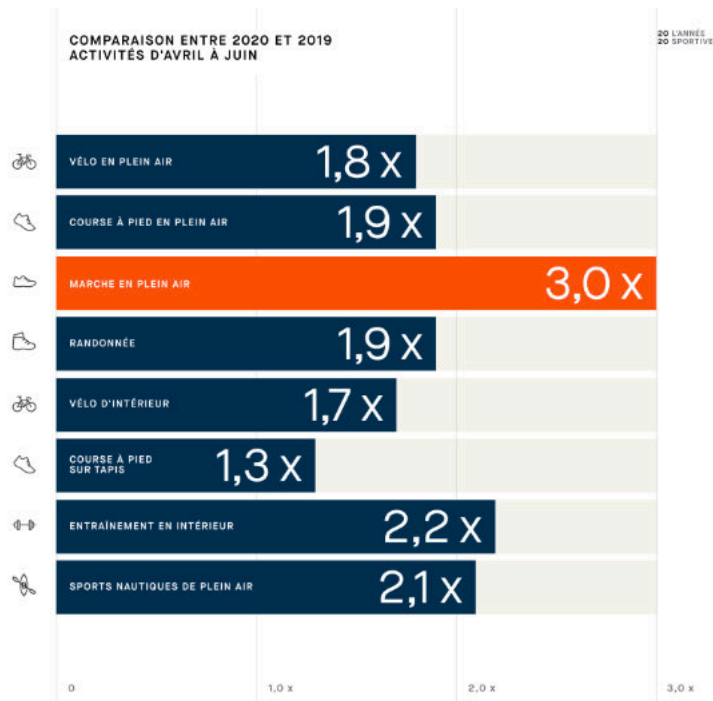
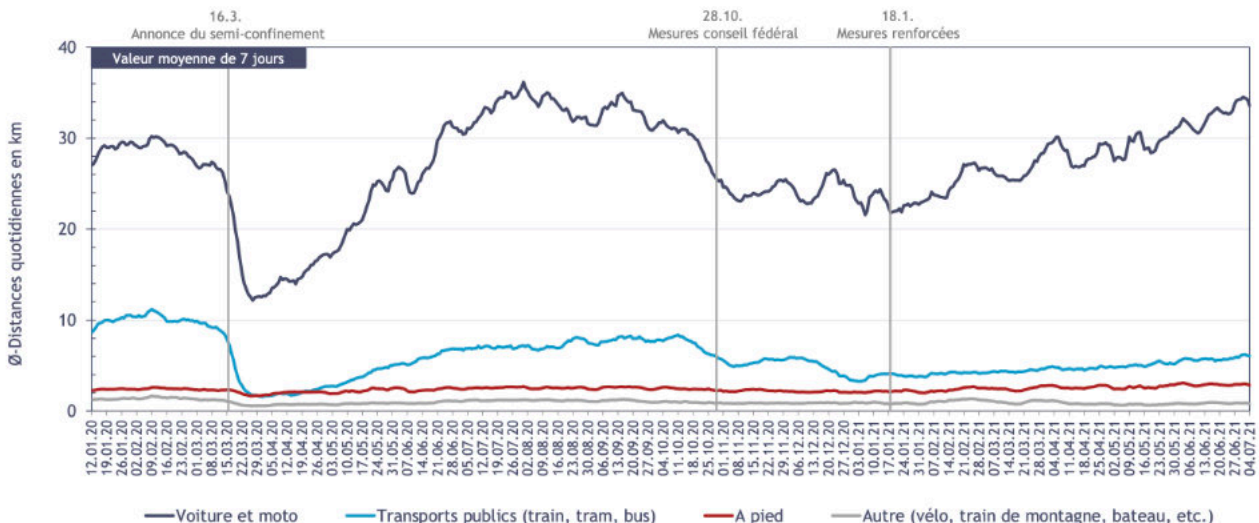


Fig. 3 – Distances journalières parcourues selon l'utilisation des modes de transport de 2'561 personnes. Graphique : Etter, 2021.

Distances quotidiennes par moyens de transport



4 La marche résiste à la pandémie

Les enquêtes permettent d'appréhender les comportements de mobilité de manière plus systématique que les points de comptage et les applications de suivi sportif. Il existe deux études à ce sujet pour la Suisse :

- Office fédéral de la statistique (OFS), 2021. Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité. Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel.
- Etter, G., 2021. Suivi de la mobilité COVID-19 31.

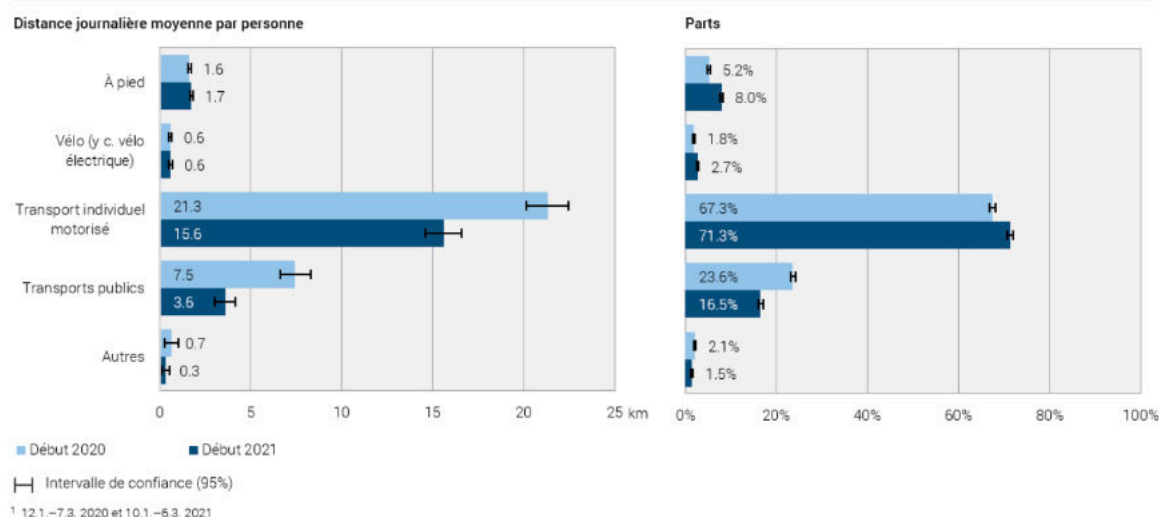
Les deux évaluations montrent que la marche, en comparaison à d'autres modes de transport, n'a été limitée ni par la pandémie, ni par les mesures prises par les autorités (Fig. 3 et 4). La marche a même gagné en importance par rapport aux autres modes de transport. Dans le bilan de toutes les phases de la pandémie, on a même marché davantage. Il n'est pas possible de développer ce constat, car contrairement aux autres moyens de transport, il n'existe pas d'évaluation spéciale de l'OFS (2021) concernant les déplacements à pied.

Fig. 4 – Distance journalière et temps de trajet par mode de transport : comparaison entre le début de l'année 2020 et le début de l'année 2021. Graphique : Office fédéral de la statistique (OFS), 2021.

Distance journalière selon le moyen de transport, début 2020 et 2021¹

G 4

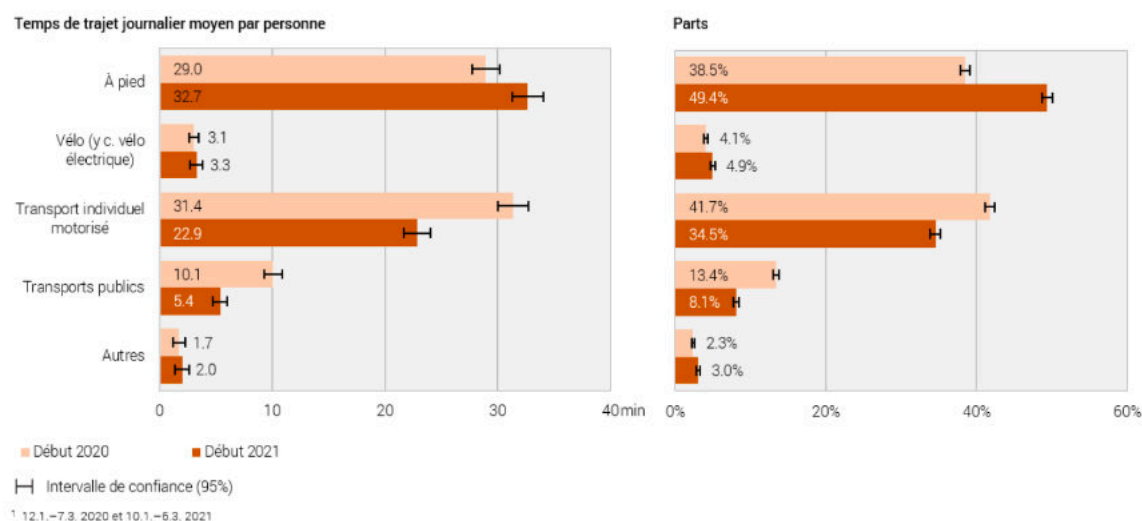
Trajets en Suisse



Temps de trajet journalier selon le moyen de transport, début 2020 et 2021¹

G 5

Sans temps d'attente et de correspondance, trajets en Suisse



5 Marcher pour rester en forme

Les changements de comportement en matière de déplacements à pied pendant la pandémie sont intéressants. Ils ont en effet évolué différemment selon les lieux et les activités spécifiques. Les comptages ponctuels pourraient laisser penser que la marche a eu moins d'importance durant la pandémie. C'est pourtant le contraire. Les déplacements à pied ont gagné en importance, bien qu'ils n'aient pas fait l'objet d'encouragements spécifiques. Si des mesures d'encouragement des modes actifs ont parfois été mises en place en Suisse romande pendant la pandémie (p. ex. pistes cyclables temporaires), aucune mesure comparable n'a été réalisée en Suisse alémanique. Il n'y a pas eu de mesures de promotion des déplacements à pied à l'échelle nationale. La marche n'a pas été activement encouragée, elle a même plutôt été entravée au début de la pandémie en raison de la fermeture de parcs et de promenades appréciés. Afin que de telles évolutions ne se reproduisent plus à l'avenir, il est important de faire comprendre que la marche est un besoin fondamental de l'être humain, qui ne peut être limité sans raison. Il est d'autant plus crucial de donner la possibilité aux gens de marcher, précisément lorsque de nombreuses activités sont restreintes en raison de mesures de confinement. C'est pourquoi les mesures énumérées ci-dessous sont nécessaires.

A) Considérer la marche comme un mode de transport à part entière

C'est un fait : dans l'analyse spéciale du microrecensement de l'OFS, des chapitres sont consacrés spécifiquement au TIM, aux TP et au vélo. En revanche, aucun chapitre séparé n'a été consacré à la marche. Or c'est le seul mode de déplacement qui a progressé pendant la pandémie, tant en termes de distances parcourues que de temps passé. Cette inégalité de traitement est dommage et complique inutilement l'analyse.

B) Mettre en place des infrastructures piétonnes conformes aux normes et promouvoir les zones de rencontre

Des études sur les aménagements piétons montrent que les trottoirs, en particulier, mais aussi les chemins piétons séparés, ne respectent souvent pas les normes recommandées en terme de largeur (Killer et al., 2022:31). Si ces infrastructures piétonnes étaient construites selon les normes, les distances minimales recommandées entre les personnes et les groupes de personnes seraient mieux respectées en cas de crise. Il est en outre nécessaire de développer davantage les régimes qui permettent une meilleure coexistence entre les modes de déplacement dans les rues d'intérêt local, en particulier dans les quartiers résidentiels. Les zones de rencontre sont un exemple de régime qui permet de partager la chaussée entre les différents usager·ère·s.

C) Créer plus d'espace pour marcher

Lorsque les espaces verts et les promenades populaires sont devenus trop étroits lors du confinement, les autorités ont fermé ces infrastructures piétonnes. L'exemple de Vienne montre qu'il est possible de réagir autrement. Pendant cette période, des voies de circulation auparavant réservées au TIM ont été ouvertes pour s'y déplacer à pied et profiter d'espaces publics supplémentaires. Ce que nous en retenons : il est nécessaire de créer suffisamment d'espace pour pouvoir se déplacer à pied sans se sentir à l'étroit.

6 Littérature et sources

Office fédéral de la statistique (OFS), 2021. Impact de la pandémie de COVID-19 sur le comportement en matière de mobilité. Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel.

Etter, G., 2021. Suivi de la mobilité Covid-19 31.

Killer, V., Bucheli, D., Zweibrücken, K., 2022. Marchabilité et santé. Rapport final : Marchabilité dans 15 communes. Zurich. URL www.ville-pietonne.ch

Stadt Zürich, 2021. Daten der automatischen Fussgänger- und Velozählung - Viertelstundenwerte [WWW Document]. URL https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/ted_taz_verkehrszaehlungen_werte_fussgaenger_velo (accessed 10.3.22).

Stadt Zürich. Standorte der automatischen Fuss- und Velozählungen [WWW Document]. URL https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/geo_standorte_der_automatischen_fuss_und_velozaehlungen (accessed 10.3.22).

Strava, 2021. L'année sportive 2020. URL https://blog.strava.com/wp-content/uploads/2020/12/France_YIS_2020.pdf.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera