ENQUÊTE *mobilité*

2021

FOCUS MARCHE



GRAND REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE



La marche à pied

dans les mobilités quotidiennes du Grand Reims

- **Quelle est la place de la marche parmi les autres modes de déplacement ?**
- **Quels sont les profils des personnes qui marchent ? Et quels sont les motifs et distances de déplacement ?**
- **Quelles différences territoriales de pratique ?**
- **Focus sur l'intermodalité et l'accompagnement à pied vers l'école.**



Les analyses présentées ont été réalisées par l'AUDRR à partir des données de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA de la Communauté Urbaine du Grand Reims de 2021

La marche à pied est le mode de déplacement le plus simple, le plus universel et le plus accessible. Elle constitue un **maillon essentiel des mobilités quotidiennes**, notamment pour les déplacements de courte distance et pour l'accès aux services de proximité.

Cette fiche thématique présente les **principaux enseignements de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²)** concernant la pratique de la marche à pied sur le territoire.
Elle vise à **mieux comprendre qui marche, pour quels motifs, sur quelles distances et dans quelles parties du territoire**, afin d'éclairer les politiques publiques en faveur des mobilités actives.

La marche n'est pas un mode "résiduel" : c'est un mode structurant du quotidien, révélateur de la proximité et de la qualité du cadre de vie.



Pourquoi s'intéresser à la marche ?

La marche à pied intervient dans une grande diversité de situations : déplacements vers le travail ou les études, accompagnement, achats, loisirs, démarches quotidiennes.

Elle joue un rôle clé :

- Dans la **réduction de l'usage de la voiture sur les courtes distances** ;
- Dans l'**accessibilité des services**, notamment pour les publics non motorisés ;
- Dans les **enjeux de santé publique**, de qualité de l'air et de transition écologique.

Analyser la marche permet aussi de mieux comprendre l'organisation du territoire, la répartition des fonctions urbaines et le degré de proximité entre lieux de vie et lieux d'activités.



Quelques définitions pour comprendre les résultats :

- **Déplacement :** c'est un mouvement **entre deux lieux d'activité** (domicile, travail/études, achats, loisirs, accompagnement…). Un déplacement commence au départ d'un lieu d'activité et **se termine dès qu'une activité a lieu** au point d'arrivée. Un déplacement peut combiner l'utilisation de plusieurs modes de transport successifs.
- **Mode principal :** pour les déplacements comprenant plusieurs modes de transport successifs (intermodaux), l'EMC² attribue **un seul mode** au déplacement pour produire des indicateurs lisibles (parts modales "au niveau déplacement"). Ce mode est déterminé par une **hiérarchie standard** définie au niveau national (Transport Collectif (TC) > […] > Voiture > […] > Vélo > […] > Marche). Seuls les déplacements 100 % à pied sont donc décrits dans le fichier "Déplacements".
- **Trajet :** c'est une **portion de déplacement réalisée avec un seul mode (autre que la marche à pied)**. Un même déplacement peut donc comprendre **plusieurs trajets** s'il est intermodal (ex. voiture → tram → bus). Enfin, les trajets sont enregistrés lorsqu'un mode autre que la marche est utilisé (y compris le vélo). La marche n'y est pas un trajet autonome : elle est renseignée séparément en accès et en diffusion (temps/distance au départ et à l'arrivée).

Déplacement domicile - étude



Nous retrouvons ici un déplacement domicile – étude qui a pour mode principal le tramway (le tramway ayant une hiérarchie supérieure au bus au sein des TC). Ce déplacement comporte 3 trajets qui eux-mêmes peuvent présenter une durée et une distance de marche d'accès, de diffusion et de coupure (cf. focus).

À noter : l'enquête s'est déroulée sur une période post-Covid (fin 2021) et hors vacances scolaires, ce qui offre une photographie d'un jour moyen « standard ». Cependant, le contexte pandémique (télétravail, modifications d'habitudes) et la saison de réalisation de l'enquête peuvent influencer les résultats.

Chiffres clés
La marche dans le Grand Reims

36,7% des **déplacements** ont la **marche comme mode principal** (jour moyen).

Si l'on inclut **les marches d'accès et de diffusion** aux autres modes, ce **chiffre monte à 52,9%**.



Durée moyenne d'un déplacement à pied
12 minutes

Distance moyenne d'un déplacement à pied
790 mètres

Budget marche moyen par personne et par jour

1,4
déplacements à pied

1,11 km
en moyenne

16,4 min
ce chiffre est de **44 minutes pour une personne se déplaçant uniquement à pied** dans sa journée.

NON-MARCHEURS

le jour enquêté,

53,6%
n'ont effectué **aucun déplacement avec pour mode principal la marche, dont**

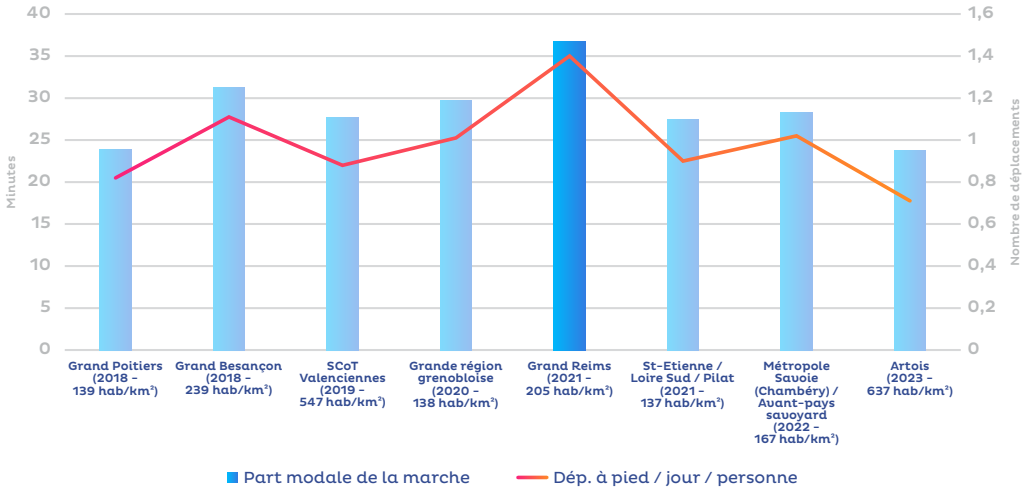
31,2 %
qui n'ont pas du tout marché (ni marche d'accès, ni marche de diffusion).



Positionnement du Grand Reims par rapport à d'autres territoires

Part modale de la marche et nombre de déplacements à pied par jour par personne dans différents territoires enquêtés EMC²

Réalisation : AUDRR



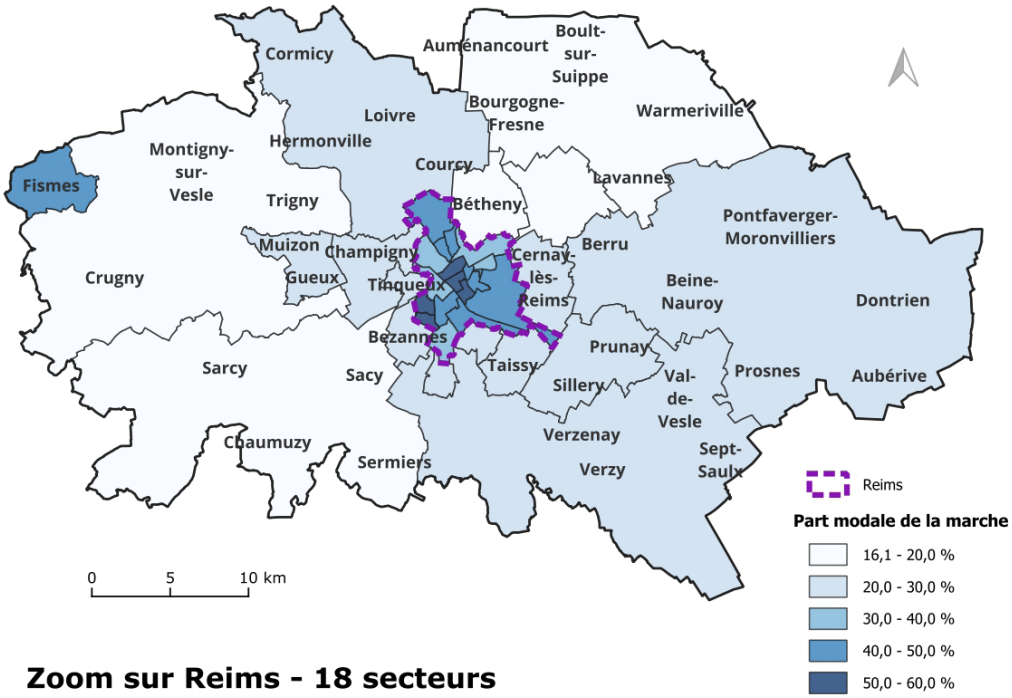
À indicateurs constants, le Grand Reims se situe au-dessus de tous les territoires comparables, y compris des territoires réputés favorables à la marche. Cet écart demeure quel que soit l'angle (densité faible vs forte, relief absent vs marqué, pré-/post-Covid), ce qui **renforce la crédibilité** du diagnostic : l'intensité de marche est structurellement élevée à Reims.

Des contrastes géographiques marqués

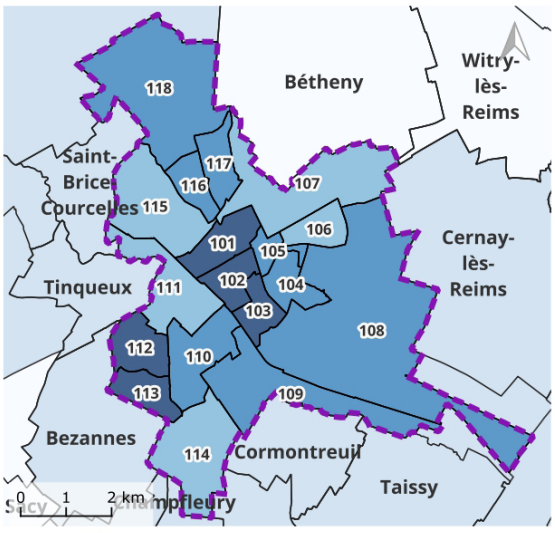
Part modale de la marche - Part des déplacements à pied sur l'ensemble des déplacements

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR

Communauté Urbaine du Grand Reims - 32 secteurs



Zoom sur Reims - 18 secteurs



code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

AGENCE D'URBANISME

Lecture : La part modale de la marche des habitants du quartier « Centre – Lundy » est comprise entre 50% et 60%

La pratique de la marche suit un fort gradient centre-périphérie. Elle représente **50,8 %** des déplacements des résidents de Reims Centre, puis diminue fortement en première couronne (23,8 %) et se stabilise dans les grandes couronnes (autour de 22-23 %). Ce gradient **centre → périphérie** confirme l'effet de la **densité urbaine, de la mixité fonctionnelle et de la proximité** des centralités sur l'usage de la marche. Plus un secteur est dense et pourvu en destinations proches, plus la marche y est favorisée. À noter que **Fismes ressort également comme une centralité**, avec une **part de déplacements réalisés à pied non négligeable**, confirmant un fonctionnement de proximité à l'échelle de ce pôle.

Les secteurs les plus «piétons»
Les quartiers du centre de Reims affichent les plus forts niveaux de marche, avec une part modale dépassant souvent 50 %.

Top 5 des secteurs les plus marcheurs :
1. Centre - Lundy : 60,0 %
2. Cathédrale – Hincmar : 57,8 %
3. Croix-Rouge : 52,4 %
4. Barbâtre - Saint-Remi : 52,3 %
5. Croix du Sud – Hauts de : 50,1 %

À l'inverse, les secteurs ruraux et périurbains affichent des taux très faibles, témoignant d'une forte dépendance à la voiture.

Différences de profil : femmes et hommes

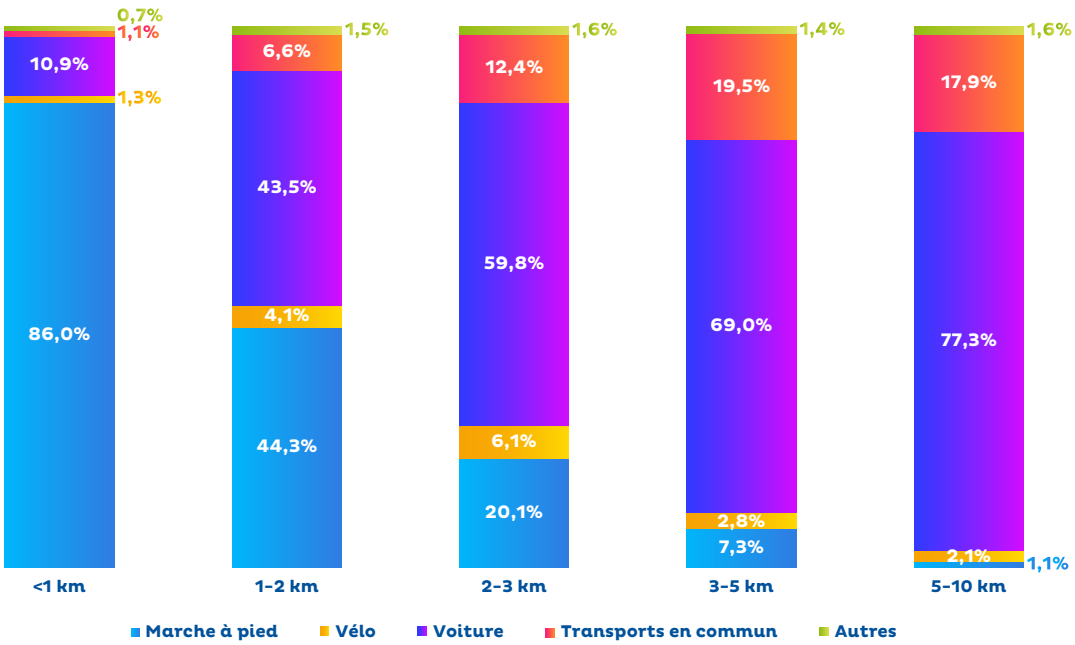


38,7 % I 34,4 %

Cet écart en faveur des femmes peut s'expliquer par une plus forte présence de **motifs de proximité** dans les déplacements des femmes (achats courants, accompagnement des enfants, petits loisirs…), qui peuvent favoriser le recours à la marche.

Où la marche est-elle la plus « compétitive » ?

Part modale par tranches kilométriques.
Réalisation : AUDRR

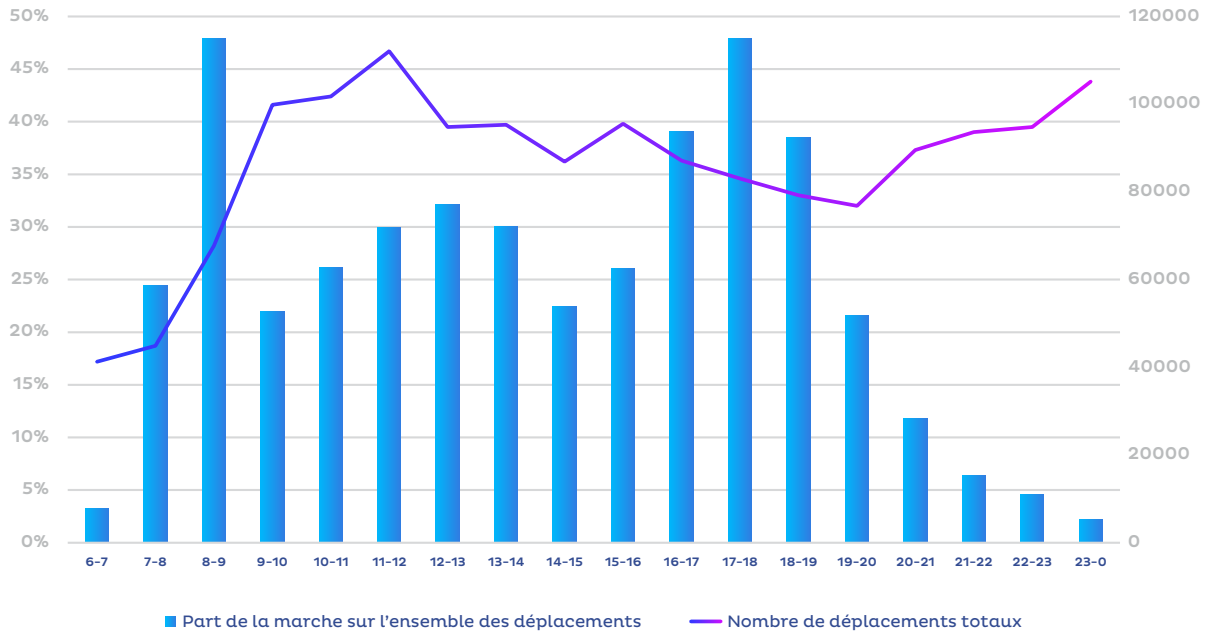


La tolérance à l'effort ou au temps de marche a ses limites : passé un certain seuil, généralement autour de 1,5 km, l'usager préfère un mode plus rapide.

Rythmes journaliers : quand marche-t-on ?

Part modale de la marche par heure et nombre de déplacements totaux

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR



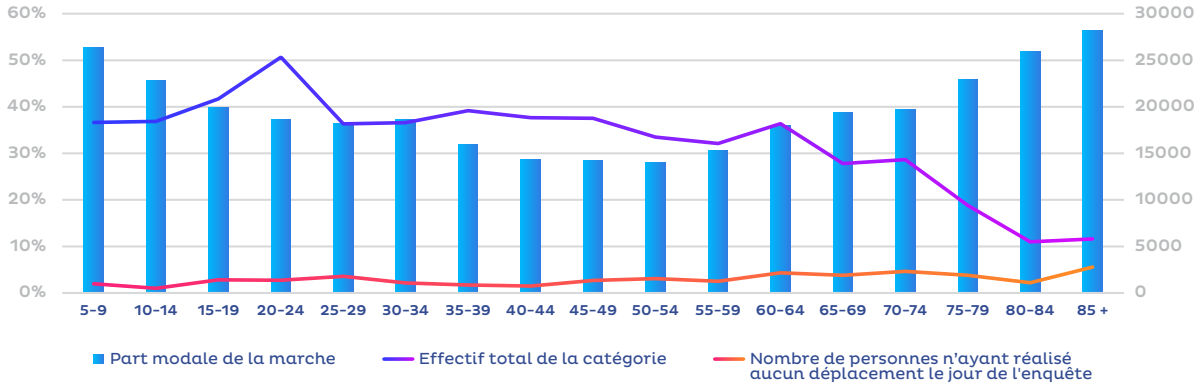
En résumé, le profil journalier de la marche forme une sorte de **courbe en creux en début de journée avec une légère cuvette en fin d'après-midi / début de soirée** : plus faible aux heures de pointe du matin (du fait des longues distances domicile-travail/études), élevée en milieu de matinée et autour du déjeuner (mobilités de proximité), puis stabilisée à un niveau intermédiaire l'après-midi, et de nouveau en hausse en soirée. Ce profil est classique pour une agglomération où la marche sert avant tout les usages locaux du quotidien.

Qui sont les marcheurs ?

Âge et recours à la marche

Part modale de la marche et nombre de personnes n'ayant réalisé aucun déplacement le jour de l'enquête

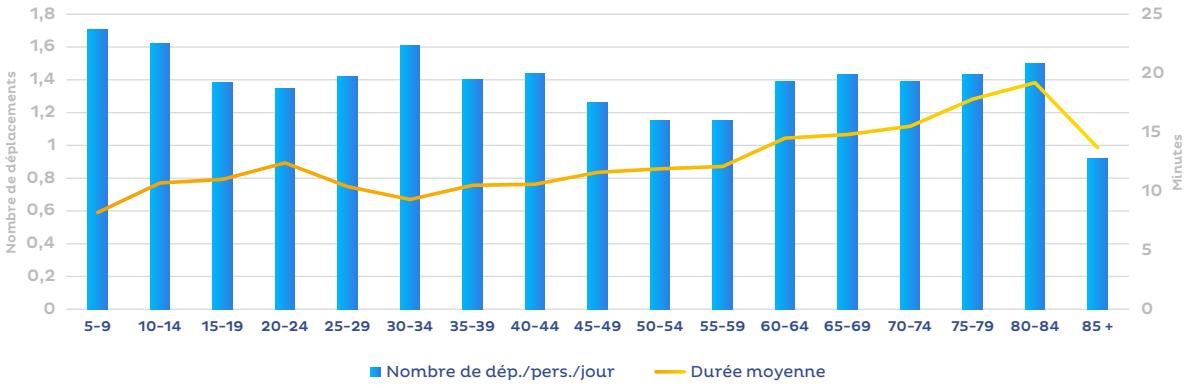
Réalisation : AUDRR



La relation entre âge et marche dessine un **profil en « U »** : les **plus jeunes marchent beaucoup** car ils n'ont pas accès à la voiture et vivent des activités de proximité (école, loisirs du quartier) ; les **plus âgés reviennent à la marche** en réduisant leur usage de la voiture et en recentrant leurs activités localement ; entre les deux, l**es actifs d'âge moyen marchent le moins**, en raison d'une motorisation élevée et de distances domicile-travail souvent plus longues.

Nombre et durée moyenne des déplacements à pied par personne et par jour par tranche d'âge

Réalisation : AUDRR

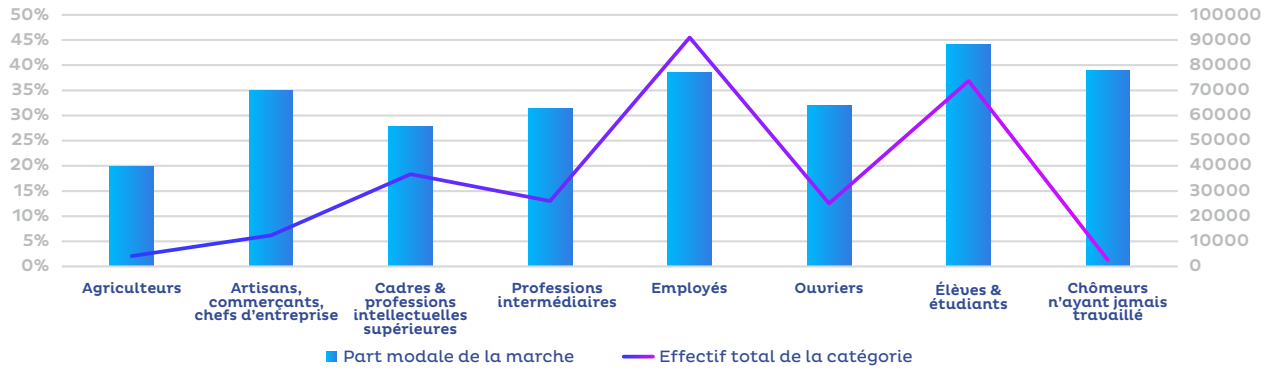


Les **enfants et adolescents** réalisent également beaucoup de trajets à pied par personne. À l'autre bout, les **seniors** marchent **moins souvent** que les autres classes d'âge, mais **plus longtemps et un peu plus loin** lorsqu'ils le font. À l'inverse, les adultes actifs d'âge médian (35–60 ans) présentent à la fois **des parts modales faibles et des distances courtes**, signe qu'ils privilégient systématiquement d'autres modes (voiture en particulier) pour leurs trajets quotidiens, même sur des distances modestes.

Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS)

Part modale de la marche par PCS

Réalisation : AUDRR

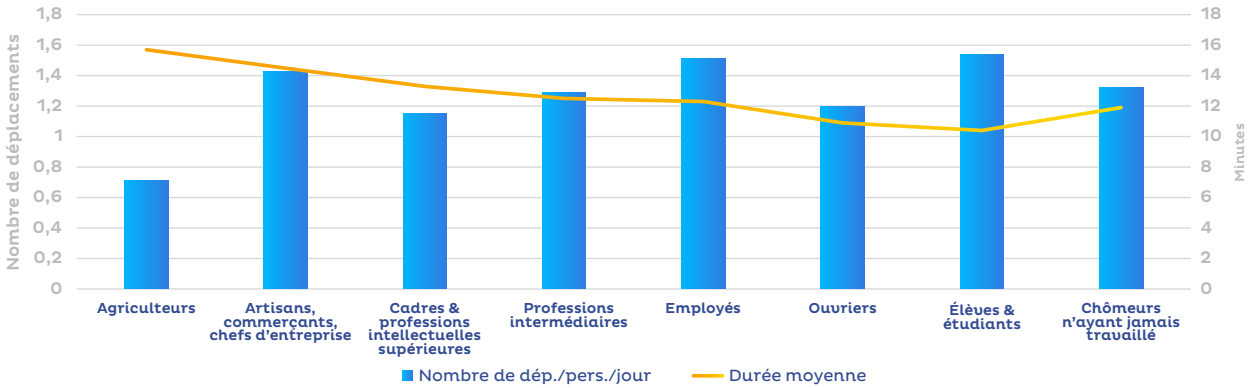


Les **élèves et étudiants** affichent la part la plus élevée en raison de la proximité de leurs lieux d'études et d'une moindre motorisation. Viennent ensuite les **demandeurs d'emploi** et les **employés**, des profils souvent plus urbains.

Les **autres profils** marchent le moins car souvent liés à des localisations périurbaines ou rurales et à une forte motorisation.

Nombre et durée moyenne des déplacements à pied par personne et par jour par PCS

Réalisation : AUDRR



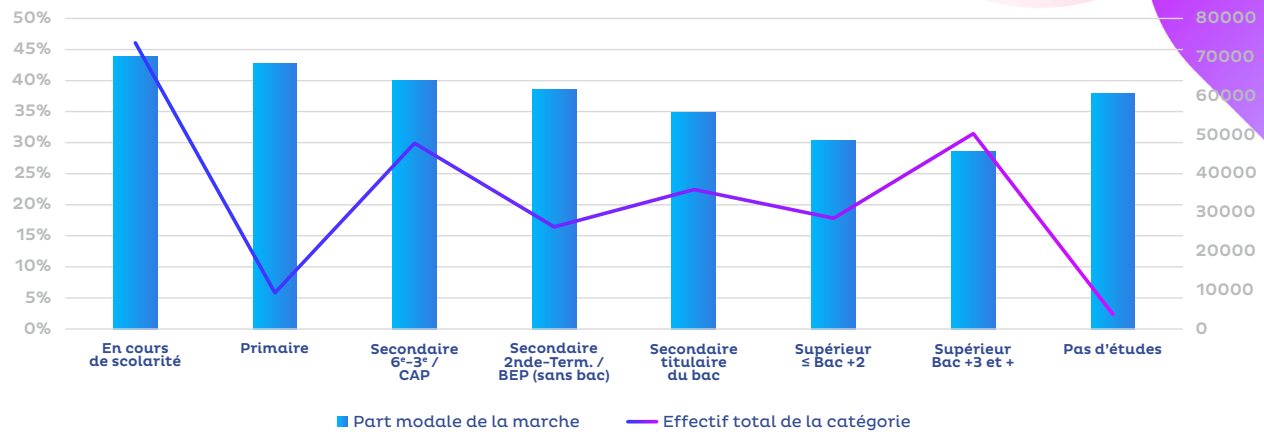
Les **PCS à forte exposition urbaine (employés, étudiants)** combinent proximité des destinations et bons environnements marchables, d'où une part élevée et des distances courtes.

Les agriculteurs et indépendants, plus diffus géographiquement, marchent moins souvent mais sur des segments plus longs lorsqu'ils le font.

Niveau d'études

Part modale de la marche par niveau d'études

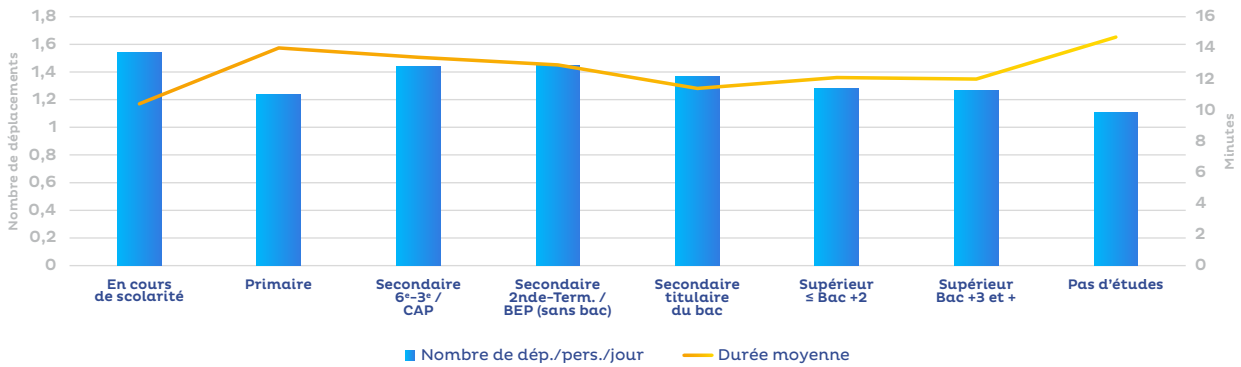
Réalisation : AUDRR



Le niveau d'instruction atteint est corrélé au recours à la marche. La part modale de la marche est **élevée pour les personnes encore en cours d'études** ainsi que pour celles n'ayant pas passées le bac. **Cette part diminue à mesure que le diplôme s'élève** : de 34,9 % de marche chez les titulaires du baccalauréat à 28,6 % pour un diplôme ≥ Bac+3. En volume de trajets, les **personnes en cours de scolarité** pèsent fortement dans les flux piétons (≈ 114 000 trajets à pied, grâce à leur effectif important dans la population), suivies par les personnes diplômées du secondaire puis du supérieur.

Nombre et durée des déplacements à pied par personne et par jour par niveau d'études

Réalisation : AUDRR



Les distances de marche les plus longues sont observées aux deux extrêmes du niveau d'étude : chez les personnes **sans diplôme** et en école **primaire**. À l'inverse, si on considère toutes les **personnes en cours de scolarité, on retrouve les distances les plus courtes** souvent du fait de changement de mode de déplacement après le primaire. Ensuite, l'élévation du diplôme s'accompagne souvent d'une **motorisation plus forte** (permis de conduire, accès à un véhicule) et **d'aires d'activité plus étendues** (études supérieures ou emplois qualifiés souvent situés à distance). Ces facteurs ont tendance à réduire la place de la marche dans le bouquet modal des personnes très diplômées, comparativement à celles ayant moins de moyens de transport ou des activités localisées plus près de chez elles.

Équipements et abonnements de mobilité

Trois parts modales de déplacements à pied liées aux équipements de mobilité confirment des corrélations attendues avec la pratique de la marche :

29,2 %
Titulaire du permis de conduire

52,8 %
Sans permis de conduire

Les titulaires du permis de conduire font près de 30 % de leurs déplacements à pied. L'accès à l'automobile est un facteur fortement associé à une baisse de la marche.

31,7 %
Possession d'un vélo

44,5 %
Ne possédant pas de vélo

Effet de substitution probable sur les courtes distances, une partie des trajets bascule de la marche vers le vélo.

39,6 %
Possession d'un abonnement aux TC

35,9 %
Ne possédant pas d'abonnement aux TC

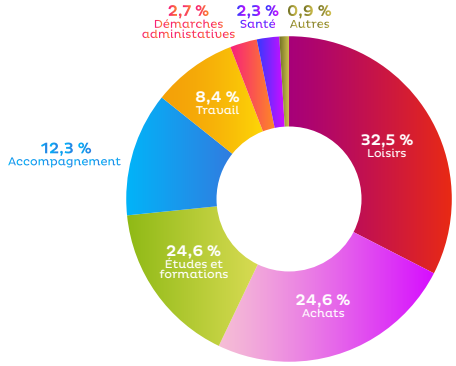
Les usagers réguliers des transports collectifs (TC) combinent plus fréquemment marche et transport public.

Clés de lecture : **L'accessibilité automobile réduit mécaniquement la marche** (permis en poche, voiture disponible = tentation de la prendre même pour de petits trajets). À l'inverse, la **présence d'un vélo** et l'**abonnement aux transports en commun** sont deux facteurs qui soutiennent des pratiques de proximité ou d'intermodalité : on est mieux équipé pour ne pas utiliser la voiture systématiquement, donc on marche davantage, soit pour aller prendre le bus, soit faute de voiture disponible pendant qu'un autre membre du ménage utilise le vélo, etc.

Pourquoi marche-t-on ?
La prédominance des motifs de proximité

Répartition des déplacements à pied par motif (hors domicile)

Réalisation : AUDRR

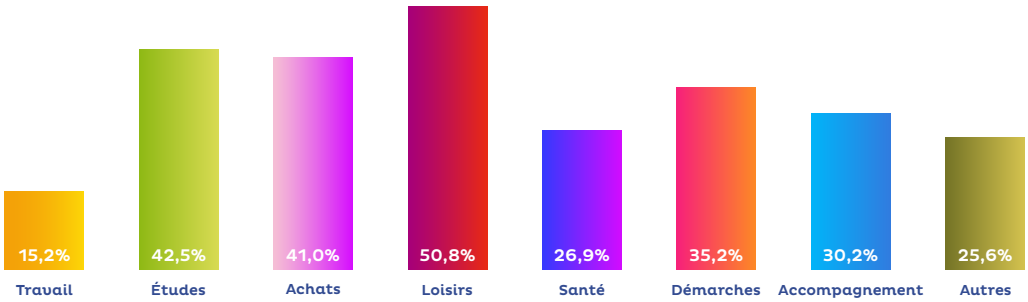


La marche sert avant tout les usages de proximité du quotidien.

Au total, **les loisirs et les achats** à eux deux concentrent **près de 6 déplacements pédestres sur 10**. Cela illustre la fonction essentielle de **maillage local** de la marche autour du domicile et des pôles de proximité (commerces et équipements de quartier).

Part modale de la marhce pour chaque motif de destination

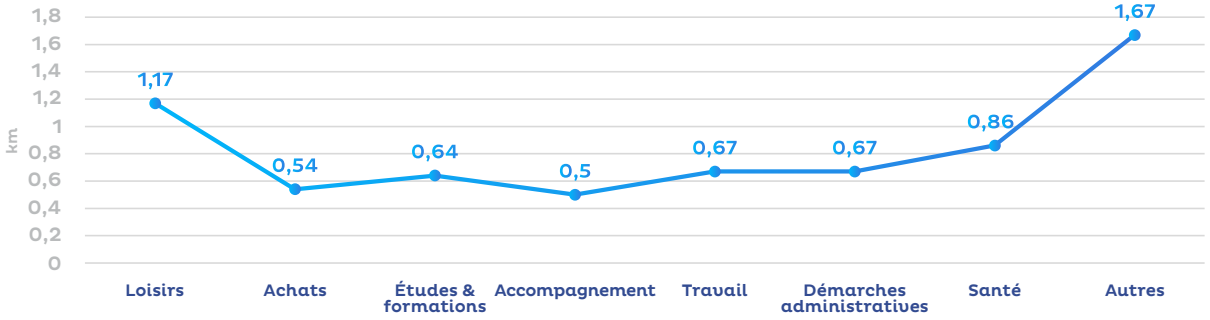
Réalisation : AUDRR



Dans l'ensemble, ces résultats confirment que **la marche est très dépendante du motif de déplacement** : elle domine largement pour les activités de proximité (loisirs, études, achats), tandis qu'elle reste minoritaire pour les déplacements contraints et structurants comme le travail. **Ils suggèrent aussi une logique d'arbitrage temps/plaisir** : on accepte plus facilement un temps de marche plus long pour certains motifs choisis (notamment les loisirs), alors que pour les motifs contraints comme le travail, la recherche de gain de temps favorise davantage les modes motorisés.

Moyenne de distance parcourue à pied pour chaque motif

Réalisation : AUDRR



La marche couvre généralement de **très courtes distances pour les motifs du quotidien**. Les loisirs (motifs souvent plus « choisis ») tirent la distance moyenne vers le haut.

À quelle distance la marche reste-t-elle compétitive selon le motif ?

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR

Motif SESAME	< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km
Travail	79,9 %	28,7 %	4,4 %	0,3 %	0,2 %
Études	89,7 %	49,6 %	7,6 %	0,9 %	0 %
Achats	88,4 %	34,9 %	6,9 %	1,4 %	0,3 %
Loisirs	90 %	68,6 %	47,6 %	28,8 %	5,1 %
Santé	86,6 %	37,6 %	18,1 %	0 %	1,8 %
Démarches	86,3 %	27,1 %	22,6 %	3,7 %	0 %
Accompagnement	76,5 %	20,8 %	0,5 %	0 %	0 %
Autres / non classés	86,9 %	47,9 %	22,4 %	8,9 %	1,1 %

En termes de distance, la marche reste le mode privilégié des **micro-déplacements**. Pour presque tous les motifs, elle est prédominante pour les trajets de **moins de 1 km**. Au-delà, un basculement s'opère rapidement vers les modes motorisés, sauf pour le motif «loisirs» (promenades, etc.) où elle reste compétitive sur des distances plus longues.

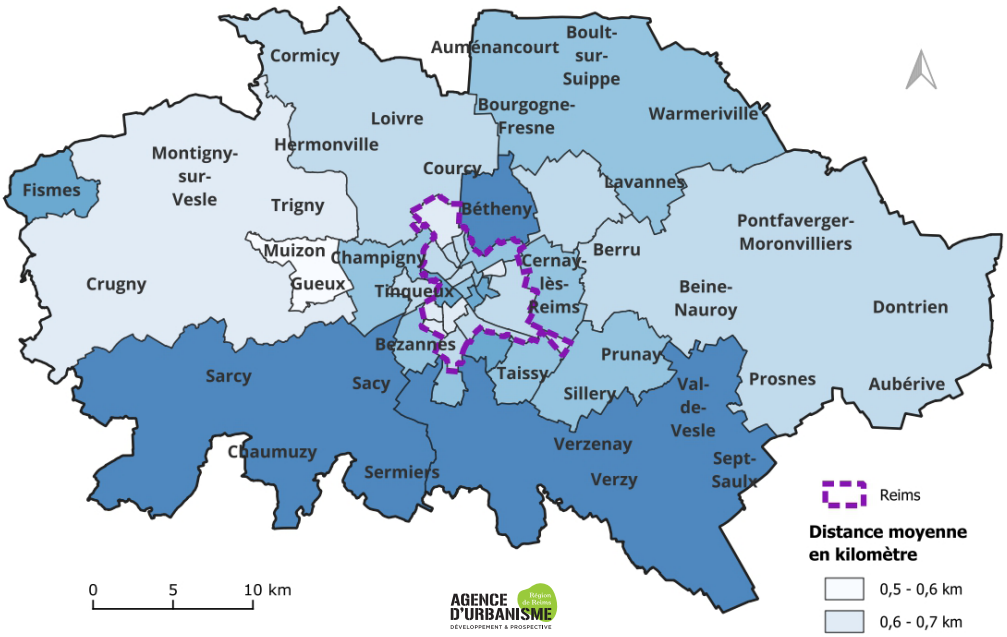
Géographie de la marche : une pratique du cœur de l'agglomération

Des distances de marche variables

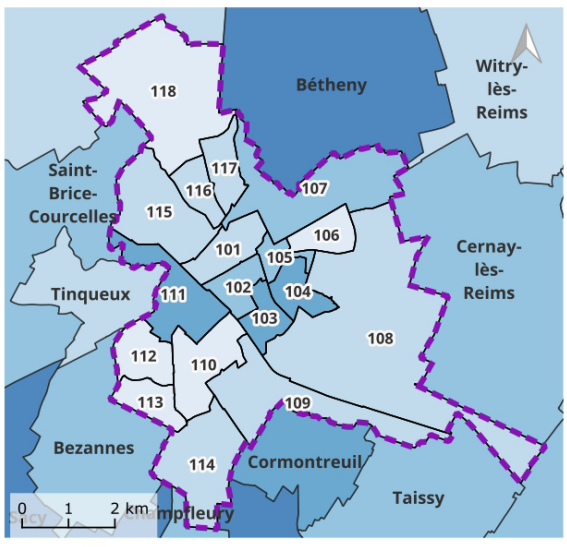
Distance moyenne parcourue lors d'un déplacement à pied

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025

Communauté Urbaine du Grand Reims - 32 secteurs



Zoom sur Reims - 18 secteurs



code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

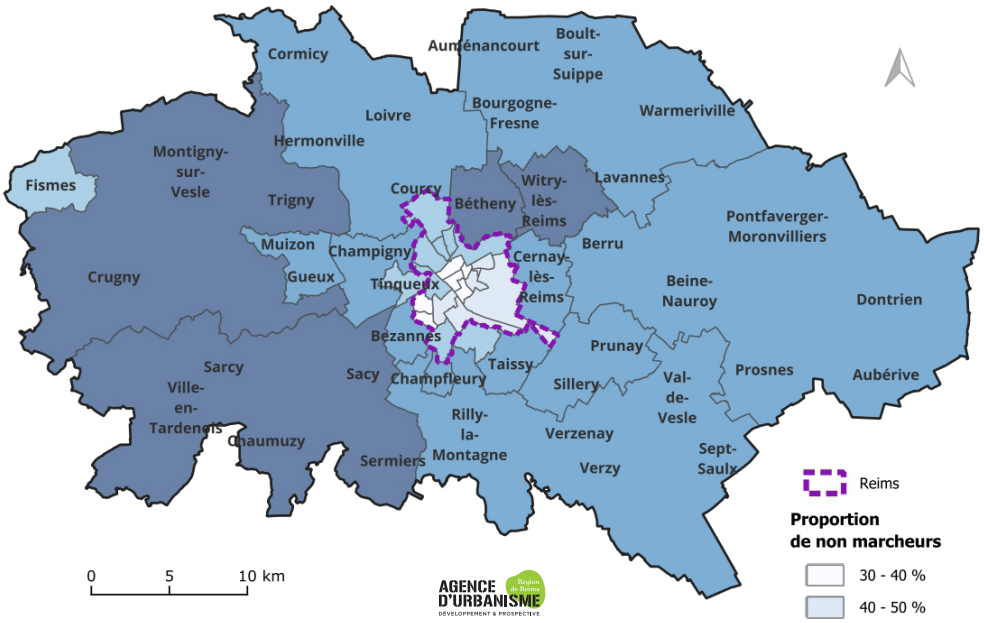
La morphologie des trajets confirme ce gradient : **les marches sont les plus courtes dans les quartiers centraux denses** (ex : Croix du Sud, ~0,65 km en moyenne) et **s'allongent dans les secteurs périphériques et ruraux** où l'on ne marche que pour des distances plus significatives (Bétheny et la montagne de Reims (131 et 132) > 1 km).

Un noyau de non-marcheurs plus marqué dans les secteurs périphériques

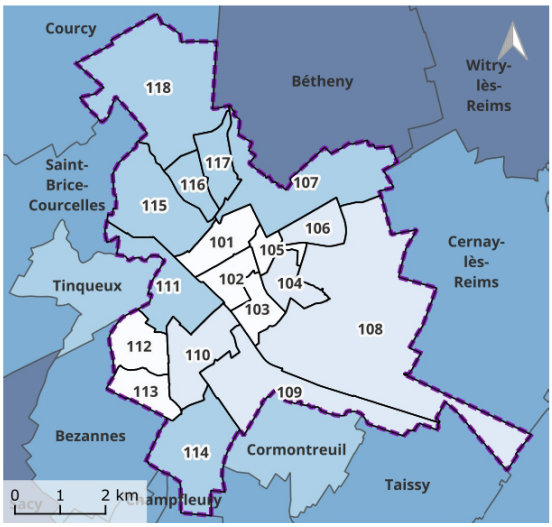
Proportion de non marcheurs sur l'ensemble des déplacements effectués

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025

Communauté Urbaine du Grand Reims - 32 secteurs



Zoom sur Reims - 18 secteurs



Code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

À l'échelle des quartiers, les **contrastes de marche sont très marqués** : dans le centre élargi, la part de non-marcheurs descend autour de 30–32 %. À l'inverse, plusieurs **secteurs périphériques ou ruraux** dépassent 75 % de non-marcheurs, traduisant une dépendance accrue aux modes motorisés.

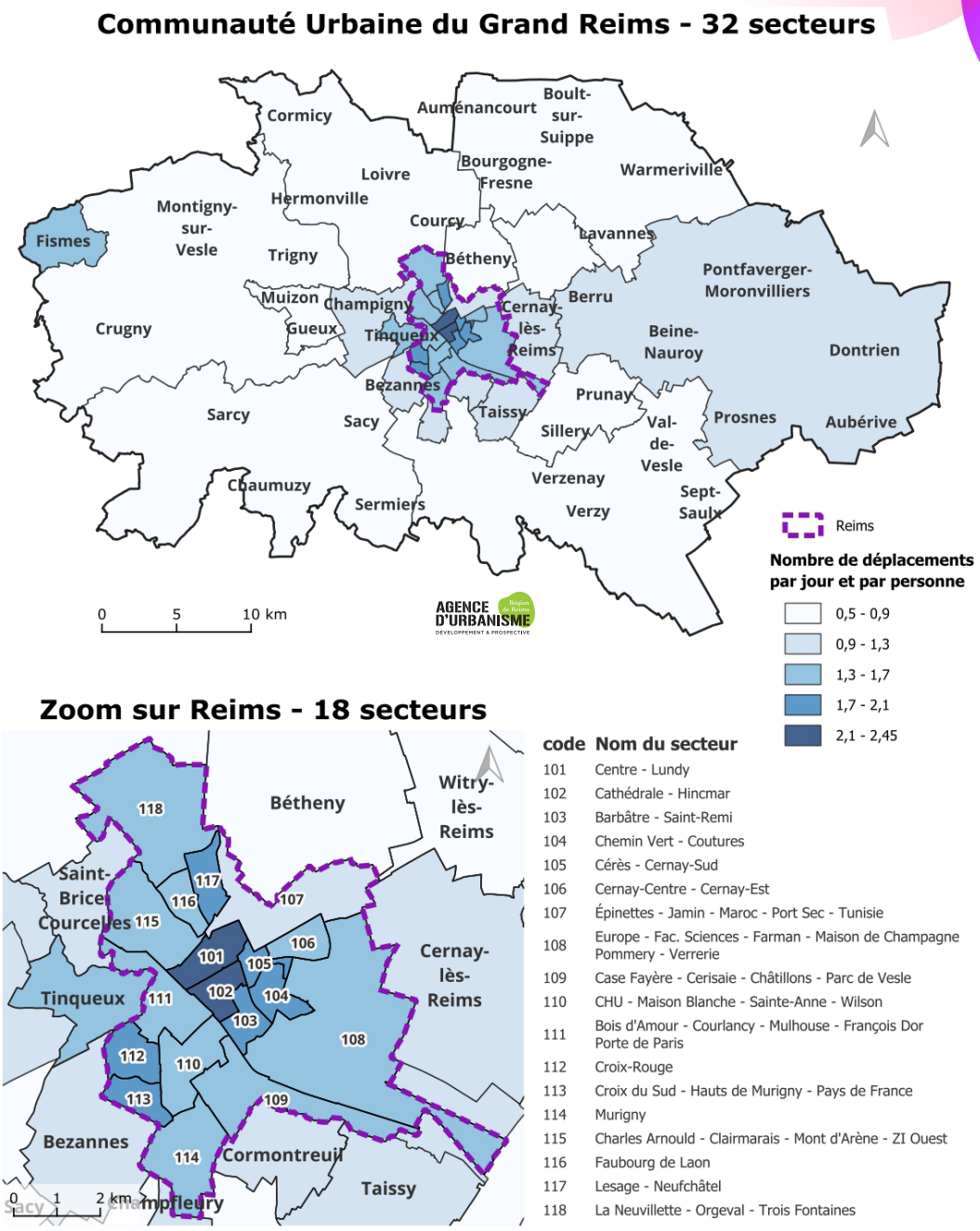
Ces écarts s'expliquent par la structure urbaine : densité de services et de transports, continuités piétonnes et apaisement en centre, contre distances plus longues et discontinuités en périphérie.

Au-delà de la mobilité, **ces niveaux élevés de non-marcheurs posent un enjeu de santé publique**, en augmentant le risque d'activité physique insuffisante dans les territoires les moins marchables.

Une intensité de marche plus forte au centre, plus faible en périphérie

Mobilité piétonne - Nombre de déplacements par jour et par personne

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025



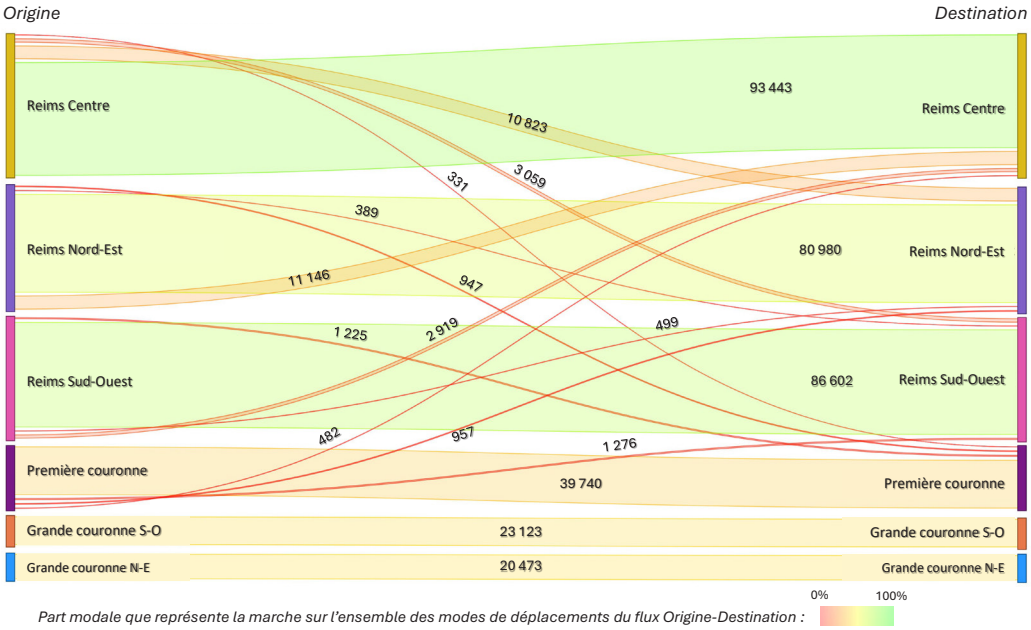
code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

La carte confirme un **gradient centre–périphérie** : la marche est la plus fréquente dans les quartiers centraux et péricentraux de Reims, où la densité de destinations et l'accessibilité (maillage viaire, transports collectifs) rendent la marche compétitive. **Tinqueux** et **Fismes** ressortent aussi comme **polarités** avec une pratique piétonne soutenue. À l'inverse, plusieurs secteurs périphériques ou ruraux passent sous **1 déplacement à pied/jour/personne**, traduisant une marche plus occasionnelle liée à des distances plus longues et une dépendance accrue aux modes motorisés.

Des mobilités piétonnes de proximité, majoritairement intra-secteur

Nombre de déplacements à pied entre les 6 zones et part modale que ces déplacements à pied représentent sur l'ensemble des flux

Réalisation : AUDRR



Part modale que représente la marche sur l'ensemble des modes de déplacements du flux Origine-Destination :

Le diagramme met en évidence l'importance de la marche pour les déplacements internes aux différentes zones du Grand Reims.

Les différents secteurs de Reims (Centre, Nord-Est et Sud-Ouest) présentent des volumes significatifs de déplacements à pied. Ces chiffres révèlent que la marche constitue un mode privilégié pour les mobilités de proximité dans ces quartiers, même si les parts modales restent moins dominantes que dans l'hypercentre.

Découpage D10 – 6 secteurs

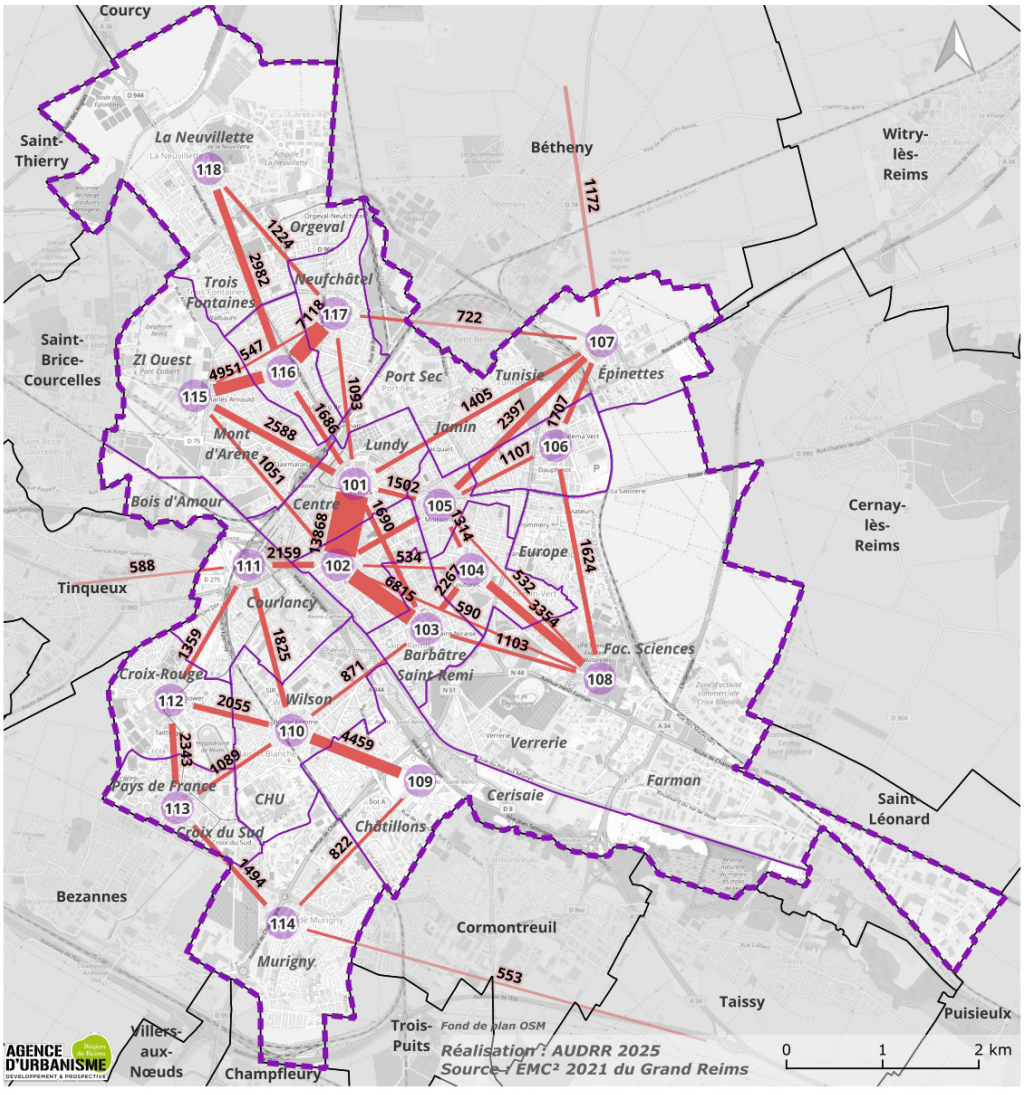
Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025



En revanche, la marche est beaucoup moins représentée dans les flux impliquant la **première couronne** ou la **grande couronne**. Les volumes y chutent (quelques dizaines de milliers de déplacements seulement, voire moins de 1 500 pour certaines liaisons interzones), et la part modale de la marche devient marginale. Cela reflète l'éloignement, la moindre densité urbaine et la dépendance structurelle à la voiture dans ces territoires périphériques.

Reims : Principaux flux quotidiens à pied entre secteurs

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025



Déplacements à pied entre secteurs

- 6815 — Nombre de déplacements quotidiens à pied entre secteurs(> 500)
- 108 — Code d'un secteur

Limites

- Reims
- Reims - 18 secteurs
- Communes hors Reims

Code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne - Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor - Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

À l'échelle fine du cœur de Reims, on observe des flux piétons très importants entre quartiers voisins (entre 1,2 % et 3,7 % du total des déplacements à pied de l'agglomération), qui dessinent un **centre-ville multipolaire et connecté pour les piétons**. Les liaisons entre les quartiers **Centre-Lundy, Cathédrale-Hincmar et Barbâtre-Saint-Rémi** représentent à elles seules environ **20 000 déplacements à pied par jour.**

Les principaux flux observés précédemment se confirment : les secteurs **centraux et péricentraux** affichent les plus **forts niveaux de marche** (part modale élevée et fréquence quotidienne de marches élevée), avec des trajets relativement courts. À l'inverse, les secteurs **périphériques et ruraux** ont des niveaux nettement inférieurs, la marche y étant un mode minoritaire et plus occasionnel.



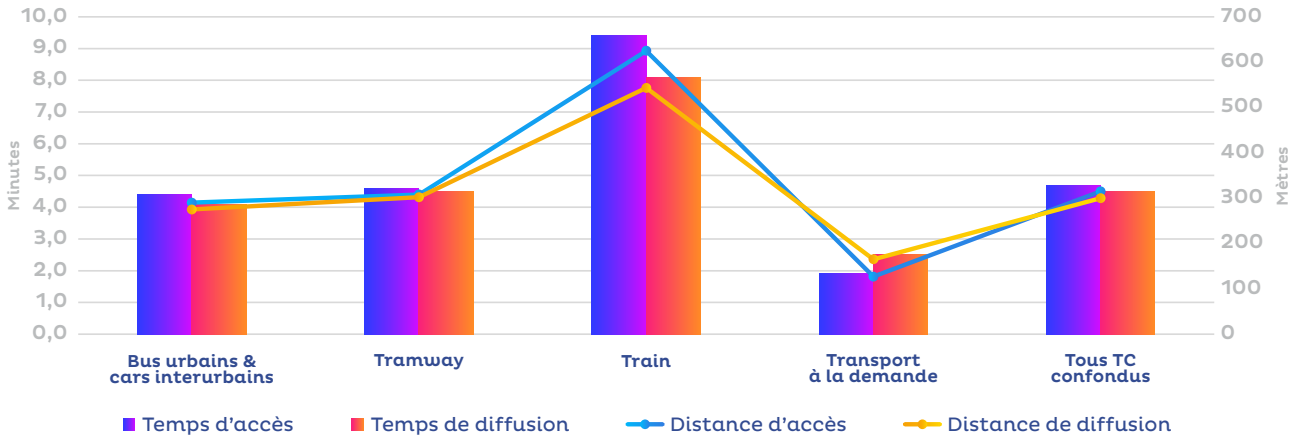
FOCUS

Marche et intermodalité avec les transports collectifs

Dans cette section, on mesure le rôle de la marche dans les **chaînes de déplacements**, c'est-à-dire des enchaînements d'étapes réalisés au cours d'un même déplacement, **incluant des transports collectifs (TC)**. On s'intéresse en particulier aux **marches d'accès** (du point de départ ou d'un autre mode de transport jusqu'à l'arrêt ou la gare de départ) et de **diffusion** (de l'arrêt d'arrivée jusqu'à la destination finale ou un autre mode de transport), ainsi qu'aux éventuelles marches « **en coupure** » entre deux correspondances (par ex. marche entre un arrêt de bus et une station de tram au cours du même déplacement).

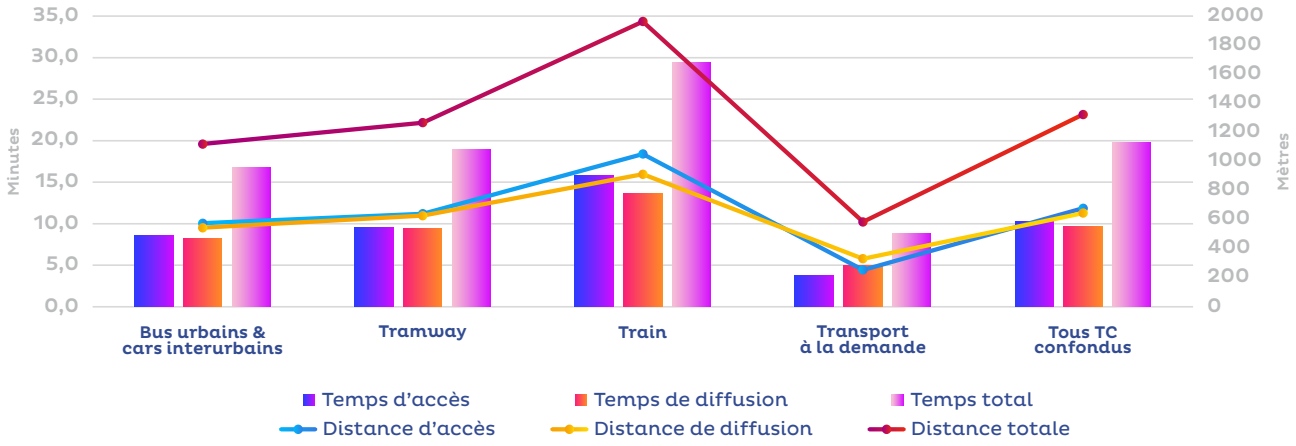
Temps et distance moyens de marche d'accès et de diffusion aux transports en commun

Réalisation : AUDRR 2025



Temps et distance moyens de marche en lien avec les transports en commun dans une journée

Réalisation : AUDRR 2025



Ces graphiques convergent vers un même constat : **la marche constitue un maillon structurel de l'usage des transports collectifs**, avec des intensités variables selon le mode. Pour les **bus urbains/cars interurbains** et le **tramway**, les ordres de grandeur sont très proches : la marche d'accès et de diffusion reste relativement régulière, traduisant une accessibilité fine des arrêts dans l'armature urbaine et des cheminements généralement courts.

Le train se démarque nettement : il génère les marches d'accès et de diffusion les plus longues, visibles à la fois "par trajet" (accès/diffusion) et en cumul sur la journée. Cela tient d'abord à la **localisation plus ponctuelle des gares** (moins nombreuses que les arrêts de bus/tram) ainsi que des cheminements parfois contraints dans l'environnement gare (franchissements, traversées, organisation du pôle d'échanges), mais aussi à un **arbitrage coût/bénéfice** : le niveau de service du ferroviaire (vitesse, portée, confort, fréquence selon les axes) rend l'option attractive, ce qui **incite les usagers à accepter des temps de marche plus élevés** pour y accéder.

À l'inverse, le **transport à la demande** affiche les niveaux de marche les plus faibles, cohérents avec une prise en charge plus proche. Enfin, la lecture "tous TC confondus" confirme le message global : la marche représente en moyenne **quelques minutes et quelques centaines de mètres par usage**, mais peut devenir **très significative** dès lors que le déplacement inclut le ferroviaire.

Les marches en coupure



Temps moyen
1,67 minutes

Distance moyenne
111 mètres

Part de trajets
> 5 minutes
1,53 %



Temps moyen
1,61 minutes

Distance moyenne
107 mètres

Part de trajets
> 5 minutes
3,76 %

Les autres correspondances entre transports collectifs ne sont pas représentés car les échantillons sont trop faibles.

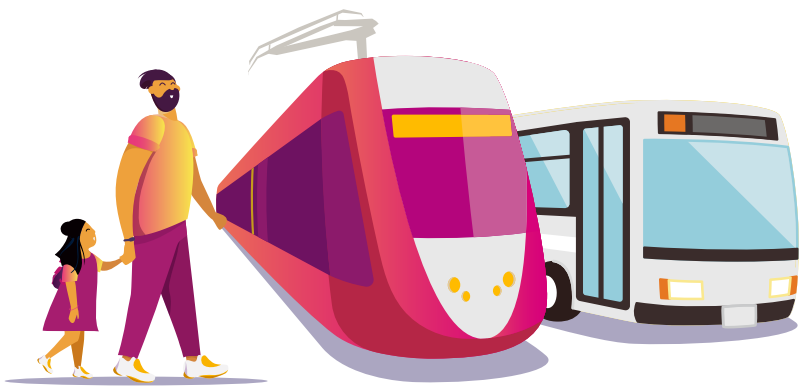
Cette synthèse sur les **marches en coupures** (correspondances entre transports collectifs) montre des distances et durées globalement **faibles**, traduisant des correspondances le plus souvent réalisées sur des **cheminements courts** au sein des pôles d'échanges.

EN RÉSUMÉ

Prendre les transports en commun, c'est aussi et d'abord marcher. Un voyageur qui utilise les transports collectifs dans sa journée parcourt en moyenne **1,3 km à pied** uniquement pour accéder aux arrêts et en repartir, soit près de **20 minutes de marche**.

- **Temps d'accès et de diffusion :** En moyenne, l'accès à un arrêt de transports collectifs dure **4 min 42 s** et la diffusion (de l'arrêt à la destination finale) dure **4 min 30 s**.
- **Des distances variables :** Les marches sont plus longues pour accéder au train et très courtes pour le transport à la demande (TAD).
- **L'importance des marches «longues» :** Pour près d'**un quart des trajets en transports collectifs**, la marche d'accès ou de diffusion dépasse **5 minutes**. Au total, **38,7 %** des déplacements en transports collectifs comprennent au moins une séquence de marche de plus de 5 minutes.

Ce résultat confirme que la marche n'est pas un simple détail : elle **structure la chaîne de déplacement multimodale**. L'alliance entre une bonne desserte en transports collectifs et un environnement piéton de qualité est donc fondamentale pour une mobilité durable efficace.



FOCUS

Le chemin de l'école, un enjeu majeur pour la marche

NB : Par « accompagnement », on entend ici les déplacements effectués par une personne (frère et sœur, parent = majorité des accompagnants, grand-parent…) pour emmener un enfant à l'école ou venir le chercher, l'enfant pouvant être à pied ou passager d'un mode de transport.

L'accompagnement vers les établissements scolaires représente **10 % des déplacements quotidiens** dans le Grand Reims, et près des trois quarts (73,7 %) concernent les écoles maternelles et primaires. La marche y joue un rôle prépondérant.

Un mode de proximité pour le primaire

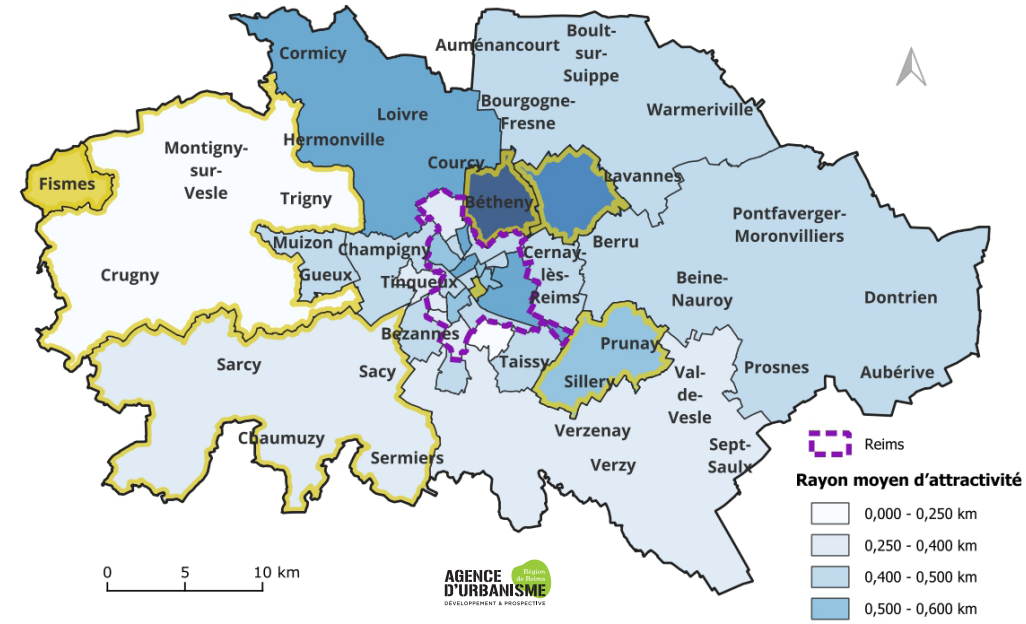
Pour les accompagnements à pied en maternelle/élémentaire, la distance moyenne est de **472 mètres** (7,1 minutes). Cela traduit des trajets de proximité, vers des écoles de quartier.

Dans la majorité des quartiers de Reims, le **rayon moyen d'accompagnement à pied** se situe entre 0,35 et 0,55 km, ce qui confirme que **l'école primaire est un équipement de proximité** en ville. Les exceptions où le rayon est plus grand correspondent à des structures urbaines particulières : quartiers à grands îlots, présence de **barrières** (voies ferrées, axes rapides) ou espacement plus grand des écoles – ces facteurs peuvent pousser le rayon réel vers ~0,5–0,7 km (ex. Europe–Farman, certains faubourgs). En **milieu rural/périurbain**, l'hétérogénéité est forte : un rayon très faible peut signifier qu'une école est située au cœur d'un petit bourg (tous les enfants habitent juste à côté), ou au contraire que très peu d'enfants vont à pied (échantillon faible). Inversement, un rayon moyen élevé dans une commune périurbaine (ex. Bétheny ~1,45 km) indique que **les enfants parcourent de plus grandes distances à pied.**

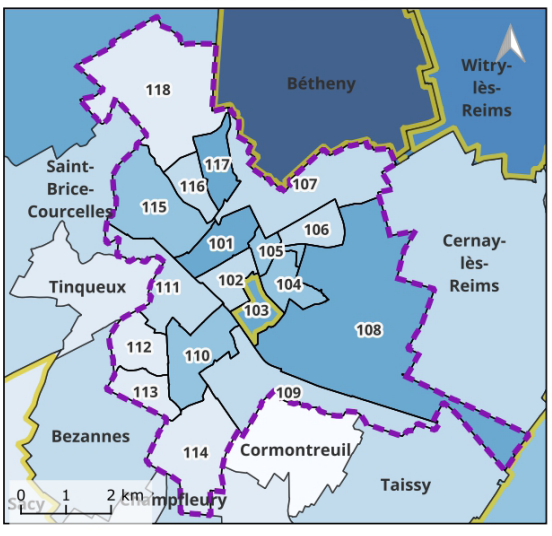
Accompagnement à pied à l'école - Rayon moyen d'attractivité pour accompagnement à pied vers les écoles maternelles et primaires à distance réelle (km)

Source : EMC² 2021 du Grand Reims / Réalisation : AUDRR 2025

Communauté Urbaine du Grand Reims - 32 secteurs



Zoom sur Reims - 18 secteurs

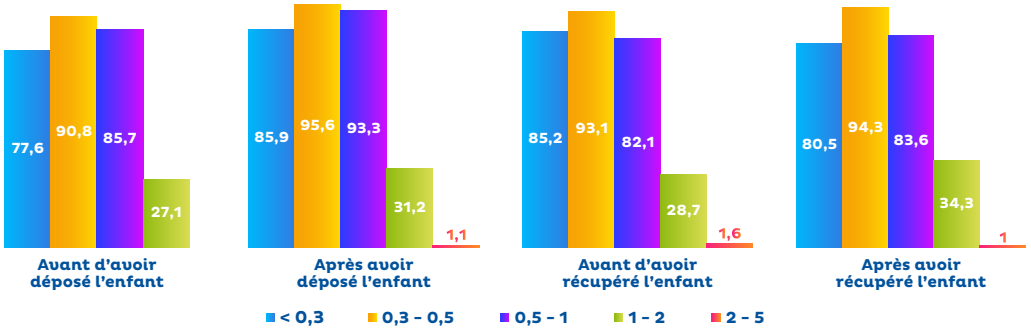


Code	Nom du secteur
101	Centre - Lundy
102	Cathédrale - Hincmar
103	Barbâtre - Saint-Remi
104	Chemin Vert - Coutures
105	Cérès - Cernay-Sud
106	Cernay-Centre - Cernay-Est
107	Épinettes - Jamin - Maroc - Port Sec - Tunisie
108	Europe - Fac. Sciences - Farman - Maison de Champagne Pommery - Verrerie
109	Case Fayère - Cerisaie - Châtillons - Parc de Vesle
110	CHU - Maison Blanche - Sainte-Anne - Wilson
111	Bois d'Amour - Courlancy - Mulhouse - François Dor Porte de Paris
112	Croix-Rouge
113	Croix du Sud - Hauts de Murigny - Pays de France
114	Murigny
115	Charles Arnould - Clairmarais - Mont d'Arène - ZI Ouest
116	Faubourg de Laon
117	Lesage - Neufchâtel
118	La Neuvillette - Orgeval - Trois Fontaines

Un «rayon d'accompagnement à pied» de 1 kilomètre

Part modale de la marche parmis l'ensemble des déplacements de l'accompagnant par classes de distance (km) avant et après avoir déposé et récupéré l'enfant

Réalisation : AUDRR



On peut retenir qu'un **rayon d'accompagnement « à pied »** autour des écoles primaires est d'environ **1 km**. La marche est ultradominante sous 500 m, reste majoritaire jusqu'à 1 km, puis décline très fortement au-delà. Au-delà de 2 km, quasiment aucun parent n'accompagne son enfant à pied – la voiture (ou parfois le bus) prend le relais. Ce profil est cohérent avec le maillage actuel des écoles primaires (une école tous les quartiers, donc les familles habitent généralement à moins d'1 km de l'école) et avec les distributions de distance vues précédemment.

On note aussi que la **temporalité de la journée module légèrement la propension à marcher** : juste après la dépose, la marche est au plus haut pour les distances ultra-courtes (jusqu'à 95–96 % à pied sous 500 m, probablement parce que nombre de personnes enchaînent à pied vers une autre destination proche, comme rentrer à la maison ou aller à l'arrêt de bus voisin). Après récupération, la marche est un peu plus élevée que le matin dans la classe 1–2 km (34 % au lieu de ~28 %), ce qui peut traduire un retour à pied un peu plus long le soir (moins de contraintes temporelles). Mais ces écarts restent modestes.

Enfin, on confirme que **≥ 2 km, la marche disparaît quasiment** (≈ 1% de part modale seulement). Au-delà d'environ 1,5–2 km, l'accompagnement scolaire se fait **presque exclusivement en voiture ou en transport collectif** – ce qui recoupe les observations modales globales.

Les données de ce rapport sont issues d'exploitations de l'EMC² (enquête mobilité certifiée CEREMA) de 2021. L'EMC² est une photographie de pratiques quotidiennes de déplacement des résidents du territoire. Elle a été réalisée sur le territoire du Grand Reims entre janvier et avril 2021 par le biais d'entretiens physiques et téléphoniques auprès de plus de 8 000 habitants.
Les résultats généraux sont à retrouver à cette adresse :
https://www.grandreims.fr/a-la-une/une/decouvrez-les-resultats-de-lenquete-mobilite-du-grand-reims

Édité en novembre 2026

www.grandreims.fr

AGENCE D'URBANISME Région de Reims
DÉVELOPPEMENT & PROSPECTIVE

REIMS LÉGENDR
LA CHAMPAGNE

GRAND REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE