

MOBILITE A PIED ET BILAN SOCIO- ECONOMIQUE DE LA MARCHE



EXPERTISES

SYNTHESE

Septembre 2025

REMERCIEMENTS

Comité de pilotage

Mathieu CHASSIGNET (ADEME)
Alain BESANCON (ADEME)
Suzanne LECROART (DGITM)
Robin ROCHE (Direction Générale de la Santé)
Guillaume BAYONA (CGDD-SDES)
Fabien PEREZ (ex CGDD-SDES)
Cédric BOUSSUGE (Cerema)
Mathieu RABAUD (Cerema)
Anne FAURE (Rue de l'Avenir)
Frédéric HERAN (Rue de l'Avenir)
Luc BERMAN (CVTCM)
Romain LEGROS (CVTCM)
Anne-Laure TOURNIER (CVTCM)

Le comité de pilotage tient à saluer la mémoire d'Anne FAURE, présidente de l'association Rue de l'Avenir et fortement engagée en faveur de la marche, décédée le 24 janvier 2025.

CITATION DE CE RAPPORT

CORDIER Bruno, ADETEC, 2024, Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche, 27 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024000995

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : CORDIER Bruno, ADETEC

Coordination technique - ADEME : CHASSIGNET Mathieu

Direction/Service : Direction Villes et Territoires Durables / Service Transports et Mobilités

Résumé

La pratique de la marche est mal connue et imparfaitement analysée dans les grandes enquêtes de mobilité. La première partie de l'étude a quantifié la marche dans les déplacements (pour aller travailler, à l'école, faire des achats...), les loisirs, la randonnée et le sport et enfin dans les espaces privés (au domicile, sur le lieu de travail...), à partir de l'enquête de mobilités des personnes (2019) et de l'enquête emploi du temps (2010)

Au total, les Français marchent en moyenne 1h12 par jour, dont 12 minutes de déplacements à pied, 18 minutes de marche loisir, randonnée et sport et 42 minutes dans les espaces privés.

Ils parcourent en moyenne 3,5 km à pied par jour, dont 0,8 km pour les déplacements à pied, 1,2 km pour la marche loisir, randonnée et sport et 1,5 km dans les espaces privés.

Il s'agit de valeurs minimales, les récentes enquêtes GPS montrant que les déplacements à pied sont sous-recensés.

La seconde partie de l'étude a estimé les impacts économiques de la marche, sujet peu exploré à ce jour. Ces impacts sont très positifs pour la société dans son ensemble.

Le bénéfice brut (c'est-à-dire par rapport à une situation fictive sans marche) des 3 formes de marche (déplacements, loisir-randonnée-sport et espaces privés) est d'environ 300 milliards d'euros. Le bénéfice brut des seuls déplacements à pied s'établit à 130 milliards d'euros.

Le bénéfice des politiques en faveur des déplacements à pied dans les territoires atteint 57 milliards d'euros sur la base d'une quantification de l'impact des politiques publiques sur la part modale de la marche estimé à +9,7 %. Les postes sur lesquels les impacts sont les plus élevés sont l'efficacité des actifs en emploi (20 Md€) et la santé (17 Md€).

Enfin, si la part des déplacements à pied passait de 24 % (part actuelle) à 30 %, le bénéfice économique supplémentaire serait d'environ 35 milliards d'euros.

Ce travail inédit permet d'établir un premier bilan socio-économique de la marche, basé sur une littérature scientifique nombreuse, bien que parfois parcellaire, et des hypothèses discutées au sein d'un comité de pilotage. Le rapport complet, disponible sur la Librairie ADEME, présente de manière détaillée l'ensemble des méthodologies, sources et hypothèses utilisées. Il conviendrait de poursuivre les travaux sur ce sujet afin de compléter les données, consolider les méthodes et affiner les hypothèses.

Abstract

Walking is poorly understood and insufficiently analyzed in major mobility surveys. The first part of the study quantified walking across several domains: daily travel (commuting, going to school, shopping, etc.), leisure activities, hiking and sports, and finally walking in private spaces (at home, in the workplace, etc.). This analysis is based on the 2019 People Mobility Survey and the 2010 Time Use Survey.

Overall, the French population walks an average of 1 hour and 12 minutes per day, broken down as follows:

- 12 minutes of walking as a mode of transport,
- 18 minutes for leisure, hiking, and sports,
- 42 minutes within private spaces.

They cover an average of 3.5 kilometers on foot per day, divided as follows:

- 0.8 km for transport-related walking,
- 1.2 km for leisure, hiking, and sports,
- 1.5 km within private spaces.

These are conservative estimates, as recent GPS-based surveys show that walking trips tend to be underreported.

The second part of the study estimated the economic impacts of walking, a subject that remains largely unexplored. These impacts are overwhelmingly positive for society as a whole.

The gross benefit (i.e. compared to a hypothetical scenario with no walking) of the three categories of walking (transport, leisure/hiking/sports, and private spaces) exceeds €300 billion. The gross benefit from transport-related walking alone exceeds €130 billion.

The benefit of policies promoting walking in local areas is estimated at €57 billion, based on an estimated +9.7% modal share increase due to public policies. The areas with the highest economic impact are increased workforce efficiency (€20 billion) and health benefits (€17 billion).

Finally, if the modal share of walking were to increase from the current 24% to 30%, the additional economic benefit would be €35 billion.

This original work provides an initial socio-economic assessment of walking, drawing on an extensive, albeit at times fragmented, body of scientific literature, as well as on hypotheses discussed within a steering committee. The full report, available through ADEME's Library, sets out in detail the methodologies, sources, and assumptions employed. Further research on this subject would be required in order to enrich the available data, strengthen the methodological framework, and refine the underlying assumptions.

SOMMAIRE

1. Contexte du projet	7
2. Pratique de la marche.....	8
2.1. Préambule.....	8
2.2. Déplacements à pied	8
2.2.1. Présentation.....	8
2.2.2. Déplacements intégralement à pied	8
2.2.3. Marche intermodale dans les déplacements de moins de 80 km	9
2.2.4. Trajets à pied lors des voyages à longue distance	9
2.2.5. Total des trajets à pied.....	9
2.2.6. Des disparités selon les publics.....	10
2.2.7. Evolution depuis 1982.....	11
2.2.8. Les déplacements à pied sont sous-recensés	11
2.3. Marche loisir, randonnée et sport	11
2.4. Marche dans les espaces privés	12
2.5. Total des 3 formes de marche.....	12
2.6. Comparaison avec les autres modes de déplacement	13
3. Bilan socio-économique de la marche	14
3.1. Préambule.....	14
3.2. Efficience des actifs en emploi	14
3.3. Santé.....	15
3.4. Aménagements de voirie.....	15
3.5. Externalités	16
3.6. Consommation d'espace public	16
3.7. Apprentissages	16
3.8. Société	16
3.9. Budget déplacements des ménages	17
3.10. Commerce.....	17
3.11. Transports collectifs	17
3.12. Autres secteurs économiques	17
3.13. Randonnée pédestre	18
3.14. Accidents de la circulation.....	18
3.15. Bilan socio-économique.....	18
3.15.1. Tableau récapitulatif.....	18
3.15.2. Degré de précision des chiffres	20
3.15.3. Zoom sur les impacts économiques nets des politiques en faveur de la marche	

Références bibliographiques	22
-----------------------------------	----

1. Contexte du projet

La présente étude vise à quantifier la pratique de la marche sous toutes ses formes (déplacements, loisir-randonnée-sport et dans les espaces privés) et à estimer ses impacts économiques, sujet encore peu exploré.

Elle prend la suite d'une étude exploratoire réalisée en 2023 par Anne FAURE et Frédéric HÉRAN (Rue de l'Avenir), intitulée Les retombées économiques de la marche, une première approche.

Ce document présente une synthèse des résultats de l'étude. Un rapport détaillé en présente l'ensemble des calculs, des sources utilisées et des résultats.

2.Pratique de la marche

2.1. Préambule

La pratique de la marche est mal connue et imparfaitement quantifiée par les grandes enquêtes de mobilité.

La première partie de l'étude a analysé les différentes sources de données pour mieux quantifier la marche dans les déplacements¹ (pour aller travailler, à l'école, faire des achats...), les loisirs, la randonnée et le sport et enfin dans les espaces privés.

2.2. Déplacements à pied

2.2.1.Présentation

Un déplacement est caractérisé par une origine, une destination, un motif (travail, études, achats, etc.) et un ou plusieurs modes de déplacement (marche, vélo, voiture...).

Les données qui suivent sont extraites ou ont été calculées à partir de L'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 (EMP 2019).

Le travail a été mené en 3 étapes, en quantifiant successivement :

- les déplacements locaux effectués intégralement à pied ; ces déplacements sont les seuls pris en compte actuellement dans la présentation conventionnelle des résultats de la marche,
- la marche effectuée en complément d'un autre mode dans les déplacements locaux, également appelée marche intermodale,
- la marche au cours des voyages à longue distance.

2.2.2. Déplacements intégralement à pied

Un Français de 6 ans et plus effectue en moyenne 0,57 déplacement intégralement à pied par jour, pour une durée moyenne de 6,7 minutes et une distance de 450 m. Il s'agit des déplacements effectués entièrement à pied pour accéder à une destination, et sans recours à un autre mode de transport en complément.

	Semaine	Samedi	Dimanche	Moyenne
Nombre moyen de déplacements à pied par jour	0,61	0,48	0,47	0,57
Durée moyenne à pied par jour	7,8 min	4,7 min	4,3 min	6,7 min
Distance moyenne à pied par jour	520 m	310 m	290 m	450 m

Déplacements locaux intégralement à pied d'un Français de 6 ans et plus (calculs ADETEC, d'après EMP 2019)

¹ Appelés déplacements utilitaires dans le langage technique.

2.2.3. Marche intermodale dans les déplacements de moins de 80 km

Les déplacements effectués avec un autre mode incluent une part plus ou moins importante réalisée à pied (se rendre à un arrêt de transport en commun, accéder à sa voiture...). En moyenne, un Français de 6 ans et plus marche 5 minutes et 330 m par jour pour ses déplacements en lien avec un autre mode. Le détail est le suivant :

	Durée quotidienne moyenne	Distance quotidienne moyenne
Marche avec vélo	0,06 min	4 m
Marche avec transports collectifs	2,15 min	142 m
Marche avec voiture	2,70 min	179 m
Marche avec deux-roues motorisés	0,05 min	3 m
Marche avec autres modes (taxi, bateau...)	0,02 min	1 m
Total	5,0 min	330 m

Durée et distance quotidiennes moyennes des déplacements intermodaux à pied d'un Français de 6 ans et + (calculs ADETEC, d'après EMP 2019)

2.2.4. Trajets à pied lors des voyages à longue distance

Un déplacement longue distance est une séquence de trajets dont le point le plus éloigné se situe à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile.

Les trajets à pied pendant les voyages et sur le lieu de destination ne sont pas recensés, y compris dans l'EMP 2019. Nous les avons donc estimés. Les résultats sont présentés dans le tableau du paragraphe suivant.

2.2.5. Total des trajets à pied

Les Français de 6 ans et plus marchent en moyenne 11,9 minutes par jour pour leurs déplacements, parcourant une distance moyenne de 790 mètres.

	Durée quotidienne moyenne	Distance quotidienne moyenne	%
Déplacements locaux - marche exclusive ²	6,2 min	410 m	52 %
Déplacements locaux - marche intermodale	4,6 min	300 m	38 %
Marche pendant les voyages et séjours à longue distance - marche exclusive et marche intermodale	1,1 min	70 m	9 %
Total déplacements à pied	11,9 min	790 m	100 %

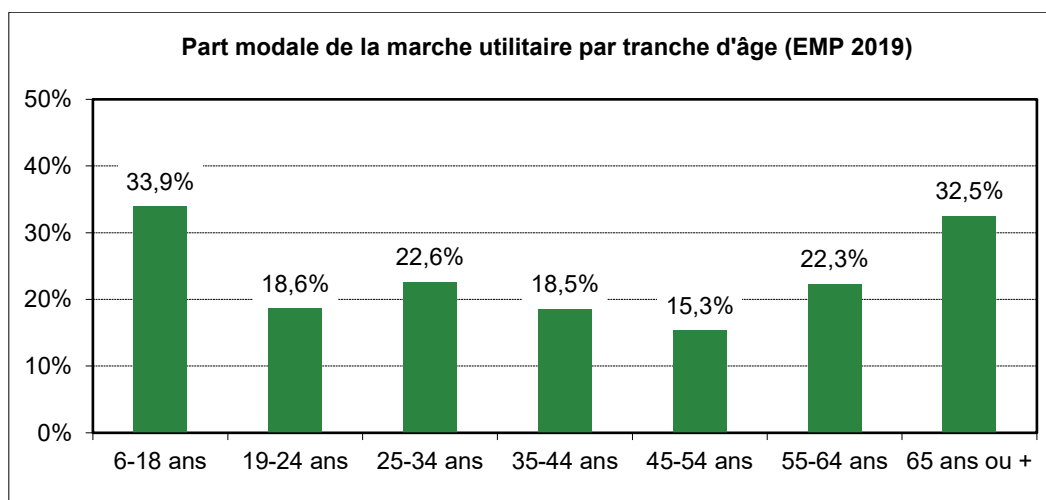
² Proratisés sur l'année (en moyenne, 336,3 jours sur 365 sont passés au niveau local, le reste correspondant aux périodes de voyages), ce qui explique que les chiffres soient différents de ceux des tableaux précédents.

2.2.6. Des disparités selon les publics

Faute de données croisées sur la marche intermodale et la promenade, les analyses qui suivent portent sur les déplacements effectués intégralement à pied, promenade incluse.

Les femmes (25,8 % de déplacements effectués à pied) se déplacent davantage à pied que les hommes (22,0 %).

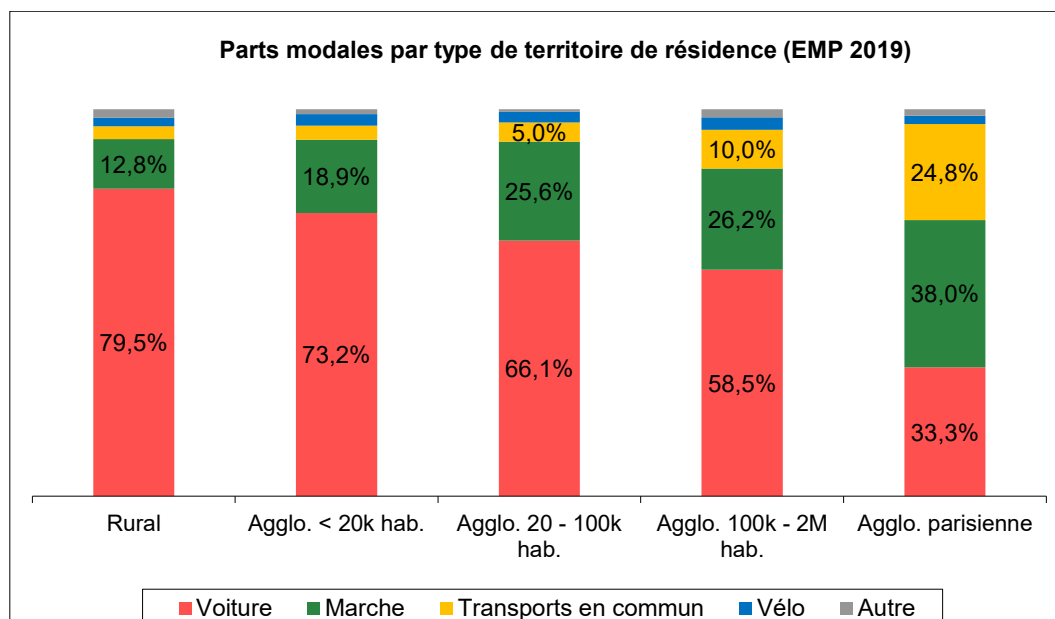
Les jeunes et les seniors sont ceux qui se déplacent le plus à pied. La marche atteint son minimum entre 45 et 54 ans, âge où la majorité de la population est pourtant en pleine possession de ses capacités. La courbe a globalement un profil en U. Le décrochement entre 19 et 24 ans est dû à un usage accru des transports collectifs, notamment de la part des étudiants.



Part modale de la marche utilitaire par tranche d'âge (EMP 2019)

(ADETEC, d'après données EMP 2019)

La part modale de la marche croît avec l'urbanisation. Elle passe de 12,8 % en zone rurale à 38 % dans l'agglomération parisienne. La marche se classe en 1^{re} position dans l'agglomération parisienne et 2^e loin derrière la voiture sur tous les autres types de territoires, y compris les grandes agglomérations.



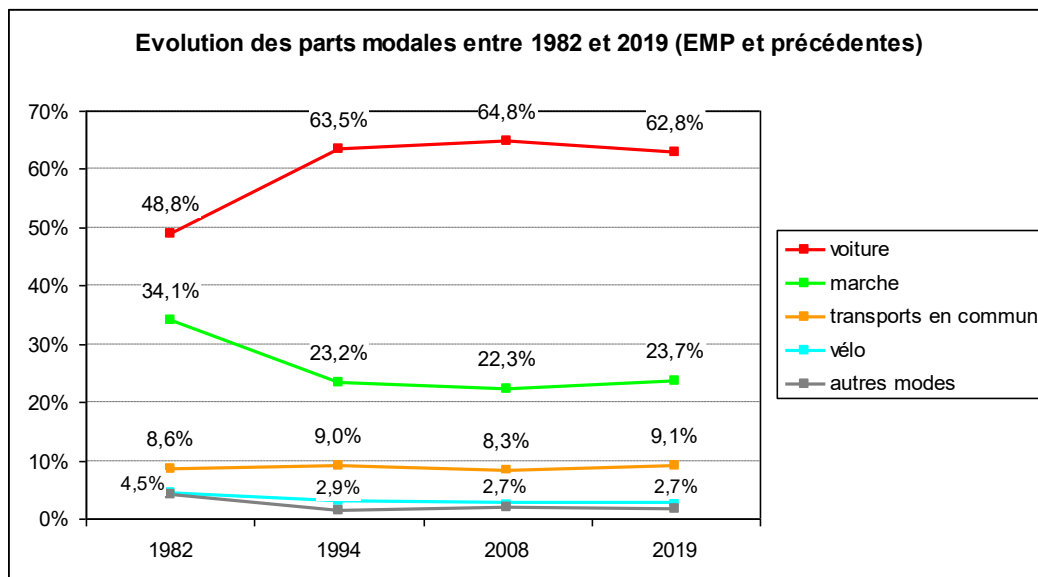
Parts modales par type de territoire de résidence (EMP 2019)

(ADETEC, d'après données EMP 2019)

2.2.7. Evolution depuis 1982

Lorsqu'on compare les résultats des 4 dernières enquêtes mobilité nationales (1982, 1994, 2008 et 2019), la part de la marche s'est effondrée entre 1982 et 1994, passant de 34 % à 23 %, soit un tiers de moins. Dans le même temps, la voiture a gagné 15 points, les transports en commun se sont maintenus (grâce à l'action publique et notamment au développement des premiers réseaux de tram) et la pratique du vélo a elle aussi diminué d'un tiers.

Après une légère baisse entre 1994 et 2008, la part de la marche a connu un léger regain en 2019.



*Evolution des parts modales entre 1982 et 2019
(ADETEC, d'après données EMP 2019 et enquêtes précédentes)*

2.2.8. Les déplacements à pied sont sous-recensés

Le développement des outils numériques permet de développer de nouvelles méthodes d'enquête, basées sur les traces GPS. L'enquête GPS de Toulouse, dont les premiers résultats ont été récemment publiés (Cerema, 2024), met en évidence un sous-recensement des déplacements à pied dans les enquêtes locales classiques (EMC²) : 0,97 déplacements par jour, soit 38 % de moins que dans l'enquête GPS (1,57). Les chiffres des tableaux précédents sont donc vraisemblablement sous-évalués.

2.3. Marche loisir, randonnée et sport

Les calculs ont été menés à partir des résultats de l'enquête Emploi du temps de l'INSEE, dont la dernière édition date de 2010. Bien qu'on ne sache pas comment la pratique a évolué depuis, cette enquête est la seule permettant de calculer une durée et une distance quotidiennes moyennes de marche loisir, randonnée et sport sur l'ensemble de la population française.

La marche loisir, la randonnée et le sport représentent en moyenne 18,1 minutes et 1 200 mètres à pied par jour, soit 1,5 fois plus que les déplacements à pied (11,9 minutes et 790 m) :

	Durée de marche	Distance à pied
Sport	3,9 min	260 m
Promenade et randonnée	13,8 min	920 m
Chasse, pêche, cueillette	0,4 min	20 m
Total marche loisir, randonnée et sport	18,1 min	1 200 m

Durées et distances quotidiennes moyennes à pied de la marche loisir, randonnée et sport (calculs ADETEC, d'après enquête Emploi du temps)

2.4. Marche dans les espaces privés

Font partie des espaces privés le domicile, le lieu de travail ou d'études, les commerces... Ces espaces privés peuvent inclure des espaces extérieurs, dont certains peuvent être très étendus (parkings, cours des établissements scolaires...).

Comme la marche loisir, randonnée et sport, la marche a été estimée à partir de l'enquête Emploi du temps de l'INSEE. Les résultats sont les suivants :

	Durée de marche (min)	Distance de marche (m)
Domicile	24,3	810
Autres espaces privés	14,0	510
Variable ³	3,4	150
Total espaces privés	41,8	1 470

Marche dans des espaces privés, moyenne quotidienne sur l'année (calculs ADETEC, d'après enquête Emploi du temps)

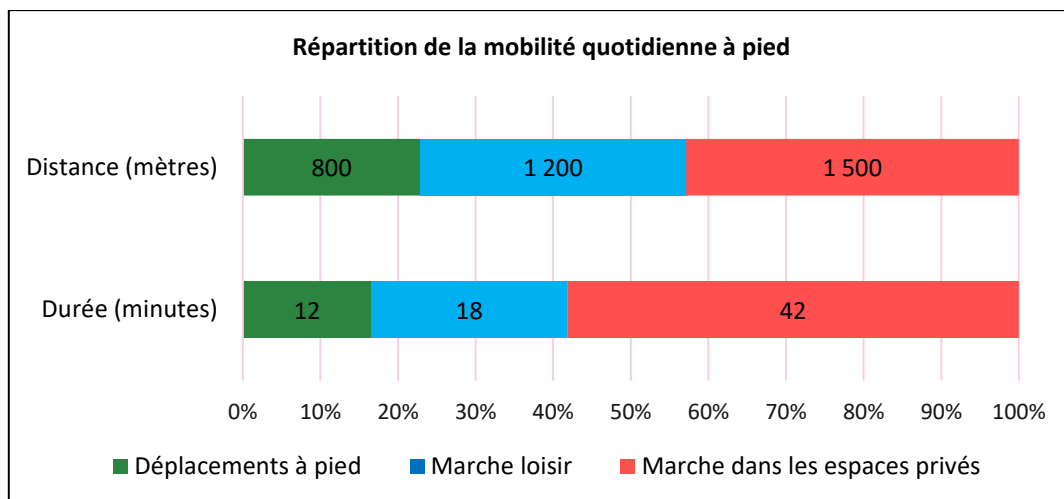
2.5. Total des 3 formes de marche

En moyenne, les Français de 11 ans et plus⁴ marchent 1h12 (72 minutes) et 3,5 km par jour.

La marche dans les espaces privés représente 58 % de cette durée (42 min) et 43 % de cette distance (1,5 km), la marche loisir, la randonnée et le sport respectivement 25 % et 35 % (18 min et 1,2 km) et les déplacements à pied seulement 17 % et 23 % (12 min et 0,8 km).

³ Il s'agit de la marche pratiquée dans des activités pouvant être en partie réalisées au domicile et en partie dans d'autres espaces privés

⁴ L'EMP porte sur les Français de 6 ans et plus, l'enquête Emploi du temps sur ceux de 11 ans et plus. Vu le faible poids des enfants de 6 à 10 ans dans la population des 6 ans et plus et le fait que leur mobilité à pied est proche de la moyenne (elle est légèrement supérieure), nous assimilons les résultats de l'EMP à ceux des 11 ans et plus.

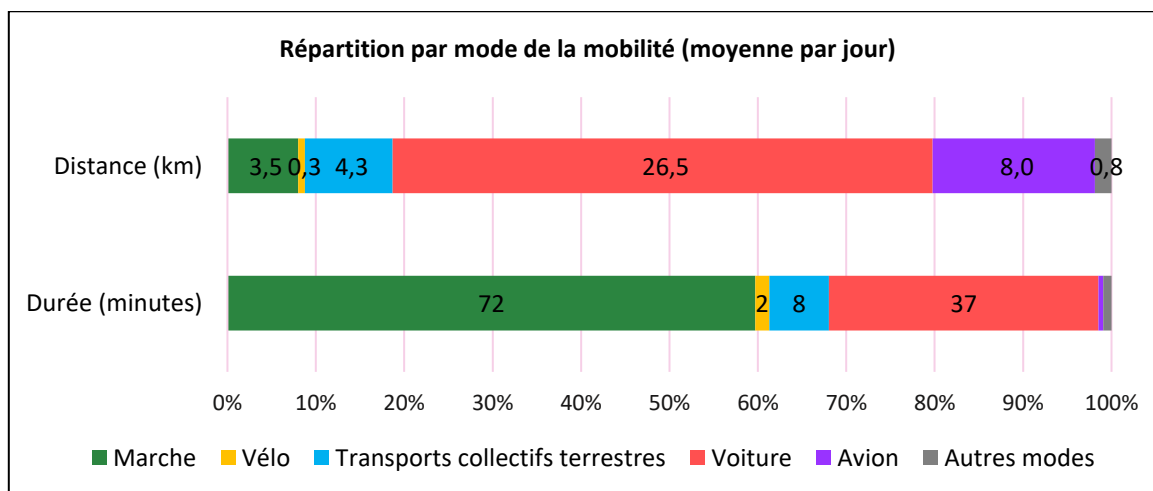


Répartition par type de déplacement de la mobilité quotidienne à pied d'un Français de 11 ans et plus (calculs ADETEC)

2.6. Comparaison avec les autres modes de déplacement

En moyenne, tous modes de transport confondus, les Français de 11 ans et plus se déplacent 2h00 par jour, pour une distance totale de 43 km.

La marche telle que quantifiée dans cette étude sous ses 3 formes (déplacements à pied, marche loisir randonnée sport et marche dans les espaces privés représente 60 % de cette durée et 8 % de cette distance.



Répartition par mode de la mobilité d'un Français de 11 ans et plus (moyenne par jour, calculs ADETEC d'après données EMP 2019)

3. Bilan socio-économique de la marche

3.1. Préambule

Les chiffres sont exprimés en euros 2023. Ils sont systématiquement calculés avec des hypothèses prudentes.

Pour chaque famille d'impacts, 4 chiffres sont présentés :

1. Impacts bruts totaux des 3 formes de marche (déplacements, loisirs, espaces privés). Il s'agit d'une comparaison entre la pratique actuelle et une situation fictive dans laquelle il n'y aurait aucune pratique de la marche.
2. Impacts bruts des déplacements à pied (donc hors loisirs et espaces privés).
3. Impacts nets des politiques en faveur de la marche dans les territoires. Il s'agit, pour chaque catégorie d'espace (villes-centres, banlieues, couronnes périurbaines et rural), des impacts des déplacements supplémentaires effectués à pied par rapport au moins bon territoire de chaque catégorie.
4. Impacts supplémentaires potentiels des déplacements à pied avec l'hypothèse d'une augmentation d'un quart de leur nombre, soit un passage de 24 % (part actuelle) à 30 % de leur part dans l'ensemble des déplacements à l'échelle nationale.

Pour chaque famille d'impact, nous avons d'abord calculé un ou deux de ces chiffres. Ils sont présentés dans les paragraphes qui suivent et apparaissent sur fond vert dans le tableau final. Les deux ou trois autres résultats ont été calculés ensuite par proratisation et apparaissent sur fond blanc dans le tableau final.

Ce document présente une synthèse des résultats de l'étude. Un rapport détaillé en présente l'ensemble des calculs, des sources utilisées et des résultats.

3.2. Efficience des actifs en emploi

L'efficience est la capacité d'un individu, d'un ensemble d'individus, d'une machine ou d'une technique à obtenir le maximum de résultats avec des moyens donnés. Nous nous intéressons dans ce chapitre à l'efficience des actifs en emploi et des organisations (entreprises, administrations...).

La marche a des impacts positifs sur l'efficience des actifs en emploi à travers la hausse de la productivité, la réduction de l'absentéisme et la réduction du turn-over :

- Dans une étude de 2015 sur les activités physiques et sportives au travail commandée par le Comité national olympique et sportif français et le Medef, le cabinet Goodwill Management indique une hausse de la productivité de 5,7 à 8,6 % suivant l'intensité de ces activités et le niveau d'engagement de l'entreprise. Nos calculs aboutissent à l'estimation d'un gain de productivité de 6,6 % grâce au niveau de pratique actuel de la marche. Les impacts des activités physiques peuvent cependant être dus à ces activités en elles-mêmes ou au gain d'attractivité de l'entreprise et du travail. Faute de données plus précises, nous supposons que ces deux facteurs ont des parts égales, soit 50 % chacun. On peut alors estimer que la marche entraîne une hausse de la productivité d'environ 3,3 %. En 2023, le PIB est de 2 878 milliards d'euros (INSEE). La marche permet donc un gain de productivité d'environ $2\,878 \times 3,3\% \approx 95$ milliards d'euros.
- Le coût total de l'absentéisme est estimé à environ 184 milliards d'euros par an en France pour l'assurance maladie (16 Mds €) et les employeurs (168 Mds €). A partir de plusieurs sources (OMS, 2003 ; Galissi et Praznocy, 2017), nous estimons que la pratique actuelle de la marche permet une réduction de l'absentéisme de 1,5 jours par an, soit 19,6 Mds € d'économies par an.
- Enfin, le coût total du turn-over est d'environ 58,7 milliards d'euros par an en France. Les activités physiques au travail permettent une réduction du turn-over de 25 % (Pricewaterhouse Coopers, 2008). La part de la marche parmi l'ensemble des activités physiques amène à une économie estimée à 8,2 milliards € par an.

La monétarisation de ces impacts donne les résultats suivants pour les impacts bruts des 3 formes de marche :

	Montant en Milliards d'euros
Hausse de la productivité	95 Md€
Réduction de l'absentéisme	19,6 Md€
Réduction du turn-over	8,2 Md€
Total	123 Md€

Impacts économiques bruts des 3 formes de marche sur l'efficience des actifs (calculs ADETEC)

3.3. Santé

La marche permet de réduire la mortalité et la survenue de nombreuses maladies.

Les résultats ont été calculés partir des durées et distances de marche par tranche d'âge pour les déplacements utilitaires locaux intégralement à pied. A partir de ces valeurs et avec la participation de Kevin Jean, chercheur en épidémiologie, nous avons estimé les décès évités grâce à l'activité physique apportée par la marche : 47 100 pour les 3 formes de marche.

Enfin, à partir des valeurs tutélaires habituellement utilisées, la monétarisation des impacts bruts de la marche est la suivante :

	Décès évités	Coûts de santé évités (Md€)
Déplacements à pied	13 700	41,2 Md€
Marche loisir, randonnée et sport	20 800	62,5 Md€
Marche dans les espaces privés	12 600	38,1 Md€
Total des 3 formes de marche	47 100	142 Md€

Nombre estimatif de décès et de coûts de santé bruts évités par catégorie de déplacements à pied (calculs ADETEC)

3.4. Aménagements de voirie

Les déplacements à pied permettent de réduire l'espace de voirie (§ 3.6) et la part de cet espace attribuée à la voiture. Les trottoirs sont par ailleurs moins coûteux au m² que les chaussées (coût d'aménagement et d'entretien).

Au total, les déplacements à pied génèrent une économie nette de 7,5 milliards d'euros sur les aménagements de voirie et leur entretien pour les collectivités territoriales.

3.5. Externalités

Pour les 4 externalités qu'il a été possible de monétariser, les économies nettes réalisées grâce aux déplacements à pied sont de 4,8 milliards d'euros, avec la répartition suivante :

Réduction des émissions de gaz à effet de serre	0,2 Md€
Réduction du bruit	1,0 Md€
Réduction de la pollution locale	0,9 Md€
Réduction de la congestion routière	2,7 Md€
Total	4,8 Md€

Impacts économiques nets des déplacements à pied sur les 4 externalités monétarisables (calculs ADETEC)

D'autres externalités n'ont pas pu être monétarisées, notamment les économies d'énergie et de matières premières. La valeur de 4,8 milliards d'euros est donc une valeur minimale.

3.6. Consommation d'espace public

La consommation d'espace de voirie par habitant diminue quand l'usage de la marche augmente.

Au niveau national, les déplacements à pied permettent une économie nette de 620 km² d'espace public, ce qui correspond à une valeur d'usage du foncier de 4,1 milliards d'euros par an. A noter qu'il n'y a pas de double compte avec le paragraphe 3.4 qui quantifiait les économies de coût d'aménagement et d'entretien alors qu'on est ici sur une valorisation de la valeur foncière.

3.7. Apprentissages

Plusieurs études et enquêtes montrent que les élèves et étudiants venant à pied et à vélo sont plus concentrés et apprennent mieux. En revanche, aucune étude n'en a chiffré les impacts économiques. Le calcul est complexe et il manque des données, notamment sur le lien entre apprentissages d'une part, productivité et bien-être au travail d'autre part.

Au vu des gains d'efficacité des actifs en emploi, les impacts économiques positifs de la marche sur les performances des élèves et étudiants dans leurs apprentissages se chiffrent probablement en milliards d'euros, mais ils n'ont pas été estimés dans ce bilan.

3.8. Société

Les déplacements à pied favorisent l'autonomie des enfants et plus largement des personnes qui ne conduisent pas, libérant ainsi les proches des contraintes d'accompagnement. Ils permettent une économie nette de 1,8 milliard d'euros pour les ménages (temps passé + coût des déplacements en voiture) et 0,3 milliard d'euros pour la collectivité (externalités), soit au total 2,1 milliards d'euros.

La marche contribue par ailleurs à favoriser les liens sociaux avec de nombreux impacts positifs sur l'autonomie, la santé, la mortalité, etc. Aucune étude ne chiffrant le coût de l'isolement social dans son ensemble, les impacts économiques de la marche sur la réduction de cet isolement ne peuvent pas être calculés.

3.9. Budget déplacements des ménages

La marche est le mode de déplacement le moins coûteux (3,5 centimes par km contre 16 à 27 centimes pour les autres modes en milieu urbain).

Au total, les déplacements à pied permettent ainsi une économie nette de 33 € par habitant et 1,9 milliard d'euros à l'échelle nationale.

3.10. Commerce

La marche favorise le commerce de proximité, qui est plus intense en emplois et plus favorable à la qualité urbaine que le commerce périphérique.

Au total, les impacts économiques brut des déplacements à pied sur le commerce sont supérieurs à 2,15 milliards d'euros, avec la répartition suivante :

Maintien de l'emploi dans les commerces de proximité	1,2 Md€
Baisse de la vacance commerciale	Non connu
Baisse des dépenses publiques en faveur du commerce de proximité	0,95 Md€
Total	> 2,15 Md€

Impacts économiques bruts de la marche sur le commerce (calculs ADETEC)

3.11. Transports collectifs

Au-delà de son rôle indispensable dans l'usage des transports collectifs, le développement de la marche peut contribuer à les rendre plus économiques en simplifiant le tracé des lignes, augmentant la distance inter-arrêts, délestant les lignes sur les tronçons chargés et augmentant les distances de rabattement.

En l'absence de certaines données et d'études spécifiques, ces impacts ne peuvent être qu'approchés. Nos estimations arrivent à un chiffre supérieur à 170 millions d'euros d'économie nette pour les déplacements à pied.

3.12. Autres secteurs économiques

Les déplacements à pied⁵ permettent de développer le marché de l'équipement de la personne (chaussures, chaussettes, parapluies...). Seule une petite partie des ventes de ces équipements (5 %) a été attribuée à la pratique de la marche.

Par ailleurs, la marche dans son ensemble contribue à la vente des applications spécialisées.

Avec des hypothèses prudentes, nous avons estimé ces impacts à 630 et 120 millions d'euros, soit au total 750 millions d'euros d'impacts bruts pour les 3 formes de marche.

⁵ La randonnée pédestre est traitée au paragraphe suivant.

3.13. Randonnée pédestre

Les impacts économiques bruts de la randonnée pédestre sont supérieurs à 6,8 milliards d'euros, avec la répartition suivante :

Séjours touristiques avec randonnée	5,3 Md€
Dépenses des randonneurs excursionnistes	0,45 Md€
Itinéraires de randonnée	> 0,022 Md€
Fédération Française de la Randonnée Pédestre	0,012 Md€
Vêtements et articles achetés pour la randonnée	1 Md€
Autres ventes de biens et services	Non connu
Total	> 6,8 Md€

Impacts économiques bruts de la randonnée pédestre (calculs ADETEC)

3.14. Accidents de la circulation

Il y a davantage de piétons victimes d'accidents de la circulation que de victimes évitées parmi les autres catégories d'usagers de la route grâce à la marche. Le bilan accidentologique net des déplacements à pied est donc négatif. Voici le détail des chiffres :

	Nombre net de piétons victimes ⁶	Victimes évitées parmi les autres usagers grâce à la marche	Solde victimes (différence entre la 2 ^e et la 3 ^e colonnes)
Tués	153	46	108
Blessés hospitalisés	505	153	351
Blessés légers	3 790	2 892	898

Bilan accidentologique net des déplacements à pied (calculs ADETEC)

Au final, l'accidentalité liée aux déplacements à pied a un coût net de 630 millions d'euros pour la société. Ce coût est très largement contrebalancé par les bénéfices sanitaires de la marche (16,7 milliards d'euros, soit 27 fois plus).

3.15. Bilan socio-économique

3.15.1. Tableau récapitulatif

Tous les chiffres sont exprimés en milliards d'euros. Pour rappel, les cases vertes correspondent aux valeurs calculées pour chaque famille d'impacts, les cases blanches aux extrapolations faites à partir de celles-ci.

Il s'agit de valeurs minimales, car :

- Les déplacements à pied sont sous-recensés (§ 2.2.8).
- Les calculs sont basés sur des hypothèses prudentes.
- Les impacts sur les apprentissages, certaines externalités et certains impacts des thématiques

⁶ Attribuable à la pratique supplémentaire liées aux politiques en faveur de la marche

société, commerce, transports collectifs et randonnée pédestre n'ont pas pu être monétarisés.

Dans le tableau ci-dessous, 4 chiffres sont présentés :

- Impacts bruts totaux des 3 formes de marche (déplacements, loisir, espaces privés). Il s'agit d'une comparaison entre la pratique actuelle et une situation fictive dans laquelle il n'y aurait aucune pratique de la marche.
- Impacts bruts des déplacements à pied (marche en tant que moyen de déplacement uniquement).
- Impacts nets des politiques en faveur de la marche dans les territoires. Il s'agit, pour chaque catégorie d'espace (villes-centres, banlieues, couronnes périurbaines et rural), des impacts des déplacements supplémentaires effectués à pied par rapport au moins bon territoire de chaque catégorie.
- Impacts supplémentaires potentiels des déplacements à pied avec l'hypothèse d'une augmentation d'un quart de leur nombre, soit un passage de 24 % (part actuelle) à 30 % de leur part dans l'ensemble des déplacements à l'échelle nationale.

Le bénéfice estimatif est supérieur à 300 milliards d'euros pour les impacts bruts des 3 formes de marche, dont 130 milliards d'euros pour les impacts bruts des déplacements à pied, supérieur à 50 milliards d'euros pour les politiques en faveur de la marche et à 30 milliards d'euros en cas de hausse d'un quart des déplacements à pied. Il est inférieur au total brut car certains thèmes se recoupent partiellement, ce qui peut générer quelques doubles comptes⁷.

	Impacts bruts des 3 formes de marche	Impacts bruts des déplacements à pied	Impacts nets des politiques en faveur de la marche	Impacts supplémentaires potentiels des déplacements à pied
Efficience des actifs	123 Md€	49 Md€	19,7 Md€	12,2 Md€
Santé	142 Md€	41 Md€	16,7 Md€	10,3 Md€
Aménagements de voirie	18,5 Md€	18,5 Md€	7,5 Md€	4,6 Md€
Externalités	> 11,8 Md€	> 11,8 Md€	> 4,8 Md€	> 3,0 Md€
Consommation d'espace public	10,1 Md€	10,1 Md€	4,1 Md€	2,5 Md€
Apprentissages	?	?	?	?
Société	> 5,2 Md€	> 5,2 Md€	> 2,1 Md€	> 1,3 Md€
Budget déplacements des ménages	4,8 Md€	4,8 Md€	1,9 Md€	1,6 Md€
Commerce	> 2,2 Md€	> 2,2 Md€	> 0,87 Md€	> 0,54 Md€
Transports collectifs	> 0,42 Md€	> 0,42 Md€	> 0,17 Md€	> 0,10 Md€
Autres secteurs économiques	0,75 Md€	0,38 Md€	0,15 Md€	0,09 Md€
Randonnée pédestre	> 6,8 Md€	0	0	0
Accidents de la circulation	-1,5 Md€	-1,5 Md€	-0,63 Md€	-0,39 Md€
Bénéfice total avec doubles comptes	> 324 Md€	> 142 Md€	> 57 Md€	> 35 Md€
Bénéfice estimatif total	> 300 Md€	> 130 Md€	> 50 Md€	> 30 Md€

Récapitulatif de l'ensemble des impacts économiques de la marche dans les 4 situations de référence (calculs ADETEC)

⁷ Il y a par exemple des doubles comptes possibles entre l'absentéisme au travail et la santé, que les données disponibles ne permettent pas de quantifier.

3.15.2. Degré de précision des chiffres

Les postes ayant les bénéfices les plus élevés (efficacité des actifs, santé, aménagements de voirie) n'ont pas de données manquantes et ont un degré de précision moyen à assez bon.

Le poste « apprentissages » n'est pas chiffré. Il pourrait représenter quelques milliards d'euros.

Mis à part les apprentissages, les chiffres les plus approximatifs correspondent à des postes ayant très peu d'impact sur le total (commerce, transports collectifs, autres secteurs économiques).

Le bénéfice total a donc un degré de précision moyen à assez bon.

	Impacts nets des politiques en faveur de la marche		Données manquantes	Degré de précision des résultats
	Md€	% hors apprentissages		
Efficacité des actifs	19,7 Md€	34,4 %		+
Santé	16,7 Md€	29,1 %		++
Aménagements de voirie	7,5 Md€	13,0 %		++
Externalités	> 4,8 Md€	> 8,4 %	–	++
Consommation d'espace public	4,1 Md€	7,2 %		++
Apprentissages	?	/	--	0
Société	> 2,1 Md€	> 3,7 %	–	+
Budget déplacements des ménages	1,9 Md€	3,4 %		++
Commerce	> 0,87 Md€	> 1,5 %	–	–
Transports collectifs	> 0,17 Md€	> 0,3 %	–	–
Autres secteurs économiques	0,15 Md€	0,3 %		–
Randonnée pédestre	0 Md€	0,0 %		++
Accidents de la circulation	- 0,63 Md€	- 1,1 %		+++
Bénéfice total avec doubles comptes	> 57 Md€	100 %	–	+ / ++
Bénéfice estimatif total	> 50 Md€	/	–	+ / ++

Légende :

Données manquantes : – quelques-unes, -- beaucoup.

Degré de précision des résultats : +++ bon, ++ assez bon, + moyen, – faible, 0 calcul impossible.

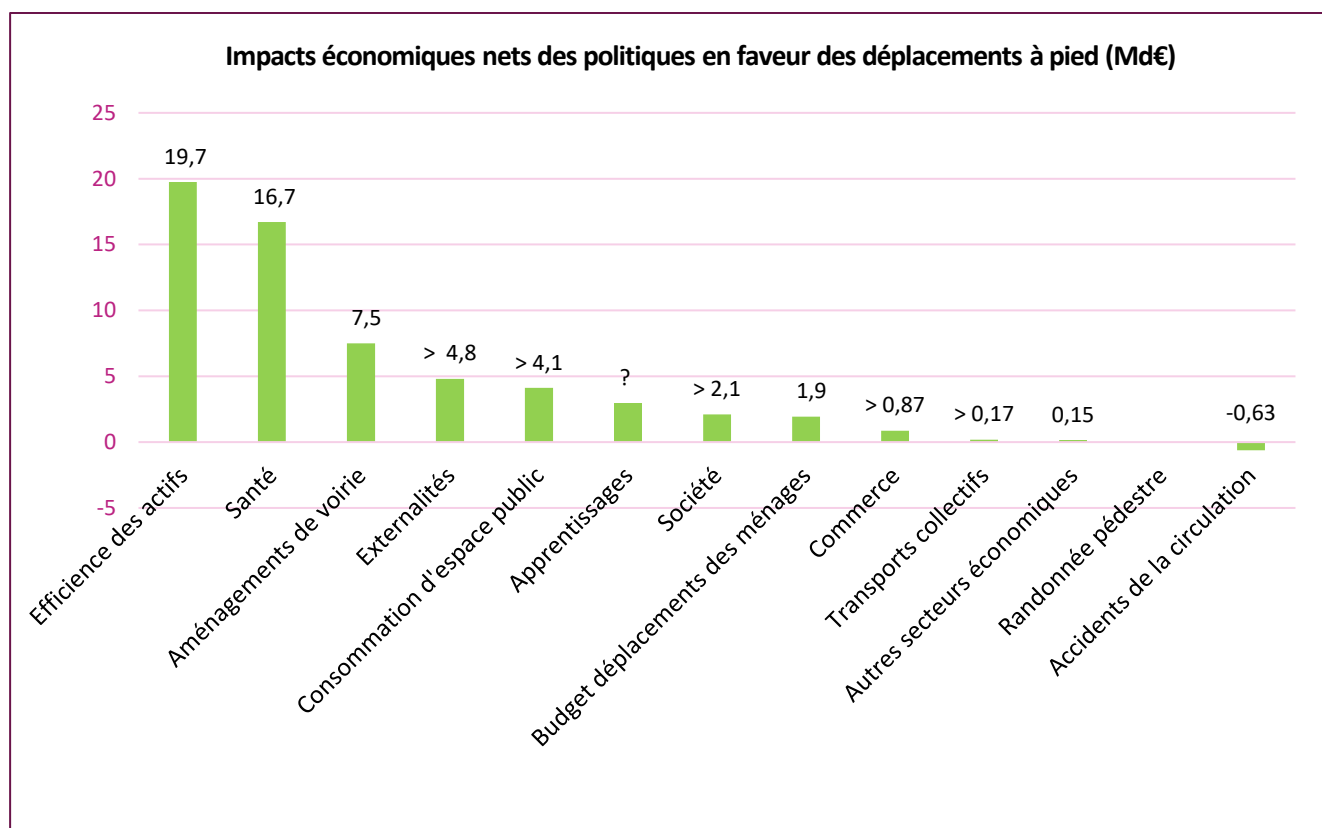
Degré de précision des résultats des impacts économiques de la marche (ADETEC)

3.15.3. Zoom sur les impacts économiques nets des politiques en faveur de la marche

Les impacts économiques nets des politiques en faveur de la marche sont calculés en prenant en compte les déplacements supplémentaires effectués à pied pour chaque catégorie d'espace (villes-centres, banlieues, couronnes périurbaines et rural) par rapport au moins bon territoire de chaque catégorie. Il a ainsi été calculé que les politiques publiques en faveur de la marche permettent un gain de 9,7 points de part modale en moyenne par rapport aux territoires où elles ne sont pas mises en œuvre. Les résultats ci-dessous chiffrant les bénéfices liés à cette progression de la marche grâce aux politiques mises en place localement.

Le bénéfice net total des politiques en faveur de la marche est supérieur à 50 milliards d'euros :

- L'efficacité des actifs (19,7 Md€) et la santé (16,7 Md€) arrivent largement en tête.
- Suivent les aménagements de voirie (7,5 Md€), les externalités (> 4,8 Md€) et la consommation d'espace public (4,1 Md€).
- Les apprentissages sont impossibles à classer du fait de l'absence de données.
- Les autres impacts se situent entre 2,1 et -0,63 Md€.



Impacts économiques nets des politiques en faveur de la marche (calculs ADETEC)

Références bibliographiques

- ADEME, 2024 - Base Empreinte®.
- ADEME, 2024 - Base Impact CO₂.
- ADEME, I Care & Consult, Energies Demain, 2021 - Le coût social du bruit en France.
- Agence Française des Chemins de Compostelle, 2022 - Synthèse de l'enquête 2021 sur les publics des Chemins de Compostelle.
- APPLEYARD Donald, GERSON Sue et LINTELL Mark, 1981 - Livable streets.
- Association Sur le chemin de Robert Louis Stevenson, 2017 - Etude socio-économique du chemin de Stevenson - GR 70.
- Assurance Maladie, 2024 -
- ATD Quart Monde, 2015 - Etude macro-économique sur le coût de la privation durable d'emploi.
- Atout France, 2018 - Les clientèles du tourisme de randonnée pédestre.
- BARBAN Pierre et alii, 2022 - Assessing the health benefits of physical activity due to active commuting in a French energy transition scenario.
- BEAUVAIS Jean-Marie, 2020 - Dépenses unitaires des voyageurs selon le mode de transport en 2018.
- BERTHIER Emmanuel, Tourisme Bretagne, 2019 - GR 34, le Sentier des Douaniers - Etude 2018.
- BIGO Aurélien, 2024 - Marche selon les motifs dans l'EMP 2019.
- BIGO Aurélien, 2020 - Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement.
- BONNET Xavier, 2024 - Coûts moyens des aménagements de voirie tout trafic, piétons et cycles détaillés par poste.
- Caisse nationale d'assurance maladie (Cnam), 2023 - Coût des arrêts de travail pour l'Assurance maladie.
- Cerema, 2024 - Enquête mobilité par suivi GPS associée à une EMC² - Le cas de Toulouse.
- Cerema, 2024 - Mobilité des individus sur une semaine : stabilité ou variabilité ? Le cas des actifs.
- Cerema, 2024 - Mobilités électriques : les pratiques émergentes.
- Cerema, 2022 - Mobilités du quotidien : comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain.
- Cerema, 2019 - Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes déplacements ?
- CHASSIGNET Mathieu, ADEME, 2023 - Le lien entre marche, mobilité des clients et commerces de centre-ville.
- CHEMINADE Denis, 2023 - Marche(s) loisir(s). Réalités, poids économique ?
- Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 2013 - Evaluation socioéconomique des investissements publics - Rapport de la mission présidée par Emile Quinet (couramment appelé « Rapport Quinet »).
- CORDIER Bruno, ADETEC, 2023 - Le coût réel de la voiture en 2022.
- CORDIER Bruno, ADETEC, 2023 - Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques.
- CORDIER Bruno, ADETEC, 2022 - Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite.

- CORDIER Bruno, ADETEC, 2022 - Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises.
- CORDIER Bruno, ADETEC, 2019 - Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite.
- Dansk Naturvidenskabsformidling, 2012 - Masseeksperiment 12 - Koncentration og smag.
- Dares, 2024 - Les salariés à temps partiels de 1975 à 2023.
- DELAFOSSE Lucas, MALEK Stéphane, 2015 - Marche à suivre - Phase 4 : évaluation de l'expérimentation Bordeaux centre.
- Département du Loiret, 2020 - Budget annuel alloué à l'entretien des aménagements cyclables.
- DERVAUX Benoît, ROCHAIX Lise et alii, France Stratégie, 2022 - L'évaluation socioéconomique des effets de santé des investissements publics.
- Direction Générale de l'Administration et de la Fonction Publique (DGAFP), 2023 - Rapport annuel sur l'état de la fonction publique.
- Direction Générale des Finances Publiques, (DGFIP) 2022 - Mise à jour de l'instruction budgétaire et comptable M57.
- Direction générale du Trésor, 2021 - Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ?
- ECF, 2018 - The benefits of cycling.
- Education Scotland, 2021 - Published research on the daily mile.
- Emmy.fr, 2024 – Cotation du kWh cumac en 2023.
- FARACHE, Jacqueline, CESE, 2016 - L'impact du chômage sur les personnes et leur entourage - Mieux prévenir et accompagner.
- FAURE Anne, HÉRAN Frédéric, Rue de l'Avenir, 2023 - Les retombées économiques de la marche, une première approche.
- Fédération Française de la Randonnée pédestre, 2024 - Comptes annuels 2023.
- Fédération Française de la Randonnée pédestre, 2024 - Rapport d'activité 2023.
- Fondation de France, 2024 - Solitudes 2023 - Regards sur les fragilités relationnelles.
- Fondation de France, 2019 - Isolement relationnel et mobilité.
- France Stratégie, 2019 - La valeur de l'action pour le climat - Rapport de la commission présidée par Alain Quinet - Dossier de présentation.
- FUBicy, 2003 - Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés.
- GADREY Jean, 2016 - Le coût public du chômage : plus de 100 milliards d'euros par an.
- GALISSI Vanessa et PRAZNOCZY Corinne, ONAPS, 2017 - La promotion et la mise en œuvre de programmes d'activité physique et de lutte contre la sédentarité en milieu professionnel - Bénéfices, typologie des pratiques et modalités d'évaluation.
- Goodwill Management, 2015 - Étude de l'impact économique de l'activité physique et sportive sur l'entreprise, le salarié et la société civile.
- Gouvernement et Cerema, 2024 - Sentiers de nature : 10 millions d'euros pour l'accès à la nature et le tourisme durable - Dossier de presse.
- GIULIANI Jean-Christophe, 2023 - Quelles sont les causes et conséquences du chômage ?
- HEIG-VD, Mobilité piétonne Suisse, Fischer et Montavon, 2023 - Commerce, accessibilité et Espace public. Enquête à Bulle, Carouge, Fribourg, Lancy, Vevey et Yverdon (Suisse).

- HERAN Frédéric, 2011 - La ville morcelée - Effets de coupure en milieu urbain.
- HERAN Frédéric, RAVALET Emmanuel, 2011 - La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain - Recherche complémentaire.
- HERAN Frédéric, RAVALET Emmanuel, 2008 - La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain - Application au cas de l'Ile-de-France.
- IGF (Inspection générale des finances) et Igas (Inspection générale des affaires sociales), 2024 - Revue de dépenses relative à la réduction des absences dans la fonction publique.
- Ile-de-France Mobilités, 2024 - Suivi GPS des déplacements des répondants de l'EGT.
- INJEP (Institut National de la Jeunesse et de l'Education Populaire), 2020 - Enquête nationale sur les pratiques physiques et sportives en France.
- INSEE, 2024 - Résultats des recensements de la population.
- INSEE, 2024 - Consommation effective des ménages par produits au prix courant de 1959 à 2023.
- INSEE, 2023 - Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises en 2021.
- INSEE, 2022 - L'usage des technologies de l'information et de la communication par les ménages entre 2009 et 2021.
- INSEE, 2021 - La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances.
- INSEE, 2021 - Le commerce de proximité : des pôles plus florissants en périphérie qu'en centre-ville.
- INSEE, 2011 - Résultats détaillés de l'enquête Emploi du temps 2010.
- INSEE et Dares, 2024 -Emploi, chômage, revenus du travail en 2023.
- Institut Paris Région, 2024 - Enquête mobilité par GPS en Ile-de-France - Une méthodologie innovante d'enquêtes déplacements.
- JACOBSEN, Peter Lyndon, 2003 - Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling.
- JEAN Kevin, 2024 - Estimation du nombre annuel de décès évités grâce à la marche.
- JEAN Kevin et alii, 2022 - Marche, vélo : les gains sanitaires et économiques du développement des transports actifs en France, d'après le scénario de l'association négaWatt.
- Journal of Sport and Health Science, 2024 - Compendium of physical activities.
- MERCAT Nicolas et alii, INDDIGO et VertigoLab, 2020 - Impacts économiques et potentiel de développement des usages du vélo en France.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2024 - Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) au 1^{er} janvier 2024.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2024 - Bilan annuel des transports en 2023.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - Bases individuelles anonymisées de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - La mobilité locale et longue distance des Français - Enquête nationale sur la mobilité des personnes 2019.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 - Bilan annuel des transports en 2022.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022 - Se déplacer en voiture, seul à plusieurs ou en covoiturage ?

- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2021 - Marcher et pédaler : les pratiques des Français.
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2021 - Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ?
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2021 - Comment les Français voyagent-ils en 2019 ?
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2018 – L’entretien du réseau routier en France.
- MOMEN, 2021 - Turn-over : combien coûte la perte d’un employé ?
- MOUTET Léo et alii, 2024 - Different pathways towards net-zero emissions imply diverging health impacts : a health impact assessment study for France.
- Observatoire français des drogues et des tendances addictives, 2023 - Coût social des drogues : estimation en France en 2019.
- OILLO Benoît et BEAUVAIS Jean-Marie, Beemotion, 2024 - Etude de la baisse de la vitesse des autobus.
- OMS, 2020 - Lignes directrices de l’OMS sur l’activité physique et la sédentarité.
- ONAPS, 2024 - Activité physique et sédentarité : définitions.
- ONAPS, 2024 - Activité physique et sédentarité : impacts sanitaires.
- ONAPS, 2024 - Activité physique et sédentarité : chiffres clés.
- ONAPS, 2024 - Atteinte des recommandations d’activité physique journalières.
- ONISR, 2024 - La sécurité routière en France - Bilan de l’accidentalité de l’année 2023.
- ONISR, 2024 - La sécurité routière en France - Bilan de l’accidentalité de l’année 2023 - Données chiffrées.
- Outdoorvision, 2024 - Partenaires datas.
- PAPON, Francis, 2024 - La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l’individu et la collectivité ?
- PIEDNOIR, François, Fédération Française de Cyclotourisme, 2008 - Pédaler intelligent. La biomécanique du cycliste.
- PONTZER Herman, 2015 - Constrained total energy expenditure and the evolutionary biology of energy balance.
- PRAZNOCZY Corinne, 2013 - Les avantages sanitaires du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail.
- PRAZNOCZY Corinne, 2012 - Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo - Evaluation en Ile-de-France.
- RABAUD Mathieu, Cerema, 2021 - La mobilité des piétons en France - Quelques chiffres et tendances à retenir.
- RABAUD Mathieu, RICHER Cyprien, Cerema, 2015 - De la marche comme mode à la marche intermodale.
- Santé Publique France, 2024 - Activité physique et sédentarité dans la population en France – Synthèse des données disponibles en 2024.
- Santé Publique France - Baromètre 2021.
- SAVALL Henry, CAPPELLETTI Laurent, Institut Sapiens, 2018 - Le coût caché de l’absentéisme au travail - 108 milliards € : la facture du mauvais management.

- SCHWARZ Emilie et alii, 2024 - Le potentiel inexploité du vélo pour la santé publique en France : une évaluation nationale à partir des données individuelles de mobilité.
- Sénat, 2024 - Redonner du souffle aux « 30 minutes d'activité physique quotidienne à l'école » pour améliorer la santé des élèves.
- Sénat, 2015 - Rapport de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air.
- SERRES Jean-François, CESE, 2017 - Combattre l'isolement social pour plus de cohésion et de fraternité.
- Toupie.org, 2024 - Toupictionnaire.
- VAYSSIERES Marie-France, Keolis, 2023 - Impacts économiques - Marche à pied et transports en commun.
- Ville de Lyon, 2020 - Règles et durées d'amortissement pour le budget principal et les budgets annexes - Nomenclatures comptables M57 et M4.
- WAGNER Nicolas, ROUCHAUD Didier, CGDD, 2015 - Evaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien.
- WAGENER Alain, Reporterre, 2013 – Se rendre à l'école à pied ou à vélo améliore la concentration.
- Walk21 European Foundation, 2020 - Bénéfices estimés de la marche dans l'Union Européenne.
- WeWard & 6t, 2022 - WeWard : étude des effets sur la mobilité.
- YANG Martin, 2024 - How cycling improves focus and learning in educational settings.

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - , nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



EXPERTISES

MOBILITE A PIED ET BILAN SOCIO- ECONOMIQUE DE LA MARCHÉ

La pratique de la marche est mal connue et imparfaitement analysée lors des grandes enquêtes de mobilité. La première partie de l'étude a quantifié la marche dans les déplacements (pour aller travailler, à l'école, faire des achats...), les loisirs, la randonnée et le sport et enfin dans les espaces privés (au domicile, sur le lieu de travail...), à partir de l'enquête de mobilités des personnes (2019) et de l'enquête emploi du temps (2010)

Au total, les Français marchent en moyenne 1h12 par jour, dont 12 minutes de déplacements à pied, 18 minutes de marche loisir, randonnée et sport et 42 minutes dans les espaces privés.

Ils parcourent en moyenne 3,5 km à pied par jour, dont 0,8 km pour les déplacements à pied, 1,2 km pour la marche loisir, randonnée et sport et 1,5 km dans les espaces privés.

Il s'agit de valeurs minimales, les récentes enquêtes GPS montrant que les déplacements à pied sont sous-recensés.

La seconde partie de l'étude a estimé les impacts économiques de la marche, sujet peu exploré à ce jour. Ces impacts sont très positifs pour la société dans son ensemble.

Le bénéfice brut (c'est-à-dire par rapport à une situation fictive sans marche) des 3 formes de marche (déplacements, loisir-randonnée-sport et espaces privés) est d'environ 300 milliards d'euros. Le bénéfice brut des seuls déplacements à pied s'établit à 130 milliards d'euros.

Le bénéfice des politiques en faveur des déplacements à pied dans les territoires atteint 57 milliards d'euros sur la base d'une quantification de l'impact des politiques publiques sur la part modale de la marche estimé à +9,7 %. Les postes sur lesquels les impacts sont les plus élevés sont l'efficacité des actifs en emploi (20 Md€) et la santé (17 Md€).

Enfin, si la part des déplacements à pied passait de 24 % (part actuelle) à 30 %, le bénéfice économique supplémentaire serait d'environ 35 milliards d'euros.

Ce travail inédit permet d'établir un premier bilan socio-économique de la marche, basé sur une littérature scientifique nombreuse, bien que parfois parcellaire, et des hypothèses discutées au sein d'un comité de pilotage. Le rapport complet, disponible sur la Librairie ADEME, présente de manière détaillée l'ensemble des méthodologies, sources et hypothèses utilisées. Il conviendrait de poursuivre les travaux sur ce sujet afin de compléter les données, consolider les méthodes et affiner les hypothèses.