



RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA MARCHÉ PREMIÈRE APPROCHE – JANVIER 2024

LES PRINCIPAUX POINTS ABORDES PAR L'ETUDE

Le retour de la marche en ville (*aspects socio-économiques*)

- La marche est la première des mobilités
- Une accessibilité accrue
- Des dépenses de transport réduites
- Une aide au fonctionnement des transports collectifs
- Des externalités réduites, presque inexistantes
- Une grande économie d'espace pour d'autres usages
- D'importants bénéfices pour la santé et la lutte contre la sédentarité
- Une augmentation des relations sociales
- Un soutien à l'activité commerciale, l'entreprise et l'emploi

Des flux financiers ignorés (*recensement des principales pistes de travail*)

- La marche représente des marchés importants
- Des retombées économiques nombreuses, mal connues, peu valorisées

Les six séances du groupe de travail 2023 ont été introduites par :

- Frédéric HERAN, économiste des transports, Université de Lille,
- Jérôme MONNET, urbaniste et directeur de l'Institut d'urbanisme de Paris,
- Paul LECROART, urbaniste senior à Institut Paris région,
- Marie-France VAYSSIERES, directrice mobilités alternatives et intermodalité, KEOLIS,
- Mathieu CHASSIGNET, ingénieur transport ADEME,
- Denis CHEMINADE, Fédération Française de randonnée.

Un préalable, l'estimation lacunaire des distances parcourues à pied

L'introduction aborde la mauvaise quantification de la marche dans les enquêtes nationales, alors que la donnée existe en partie. **certains petits trajets à pied ne sont pas comptabilisés**, par exemple :

- les **déplacements non exclusivement à pied** sont inexploités (marche multimodale),
- les **déplacements à pied dans les espaces privés** sont ignorés (gares, centres commerciaux, galeries commerciales)
- les **déplacements touristiques à pied**, lors des week-ends et des vacances ne sont pas décomptés, etc.

Pendant de nombreuses années la connaissance des déplacements concernait surtout les flux automobiles qui étaient l'expression de la richesse de la France

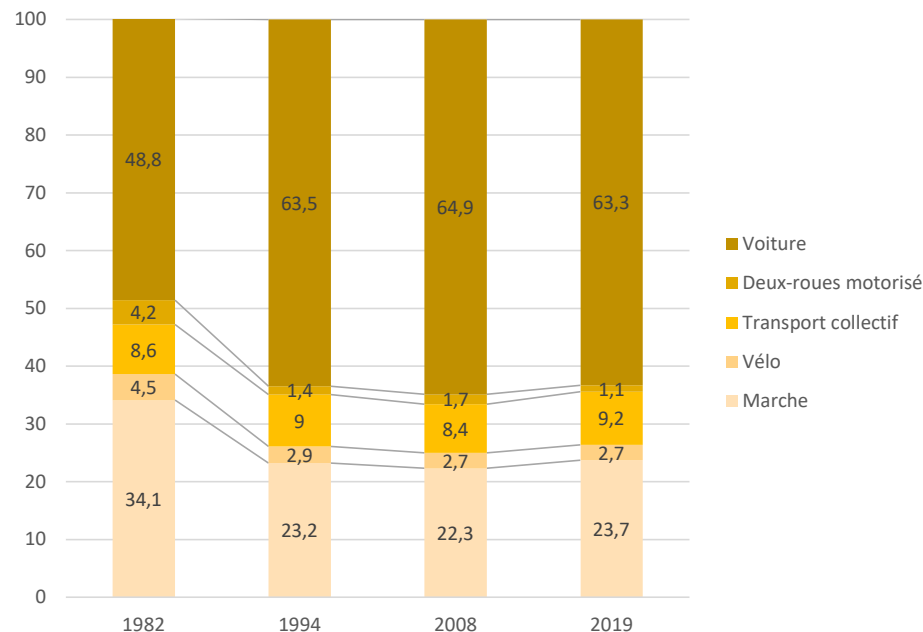


LE RETOUR DE LA MARCHÉ EN VILLE

En France, entre l'enquête nationale transports et déplacements de 2008 et l'enquête sur la mobilité des personnes de 2019,

la part modale de la marche a augmenté de 6,3 %, passant de 22,3 % à 23,7 %.

Il s'agit des déplacements de personnes de 6 ans ou plus, en semaine et entièrement faits à pied.



Évolution des parts modales des déplacements locaux (inférieurs à 80 km)

Source Insee : enquêtes nationales sur les déplacements de personnes :
enquête nationale transports (ENT) de 1981-1982, enquête transports et communications (ENC)
de 1993-1994, enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2007-2008
et enquête nationale mobilité des personnes (EMP) de 2018-2019.

UNE ACCESSIBILITÉ ACCRUE

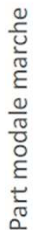
La marche, **mode de déplacement universel**, exige peu de compétences et fournit une mobilité de base qui permet une accessibilité à des activités aussi essentielles que les achats quotidiens, l'éducation, l'emploi ou les services de santé...

Elle est fondamentale pour les personnes ne disposant pas de véhicules telles que **les enfants, les personnes âgées et certaines personnes en situation de handicap**.

Elle permet de **réduire l'exclusion sociale** des plus pauvres, leur isolement et leur vulnérabilité. On marche beaucoup dans les QPV



sur l'ensemble des déplacements par types de territoires



En violet les agglomérations de plus de 50 000 habitants, en gris bleu les agglomérations de moins de 50 000 habitants, en bleu la périphérie et en vert les communes rurales et multi polarisées.

DES DÉPENSES DE TRANSPORT RÉDUITES

- **absence de véhicule** nécessaire pour la pratiquer
- elle est **deux fois moins chère que le vélo** par kilomètre parcouru
- elle favoriser les **déplacements de proximité**

UNE AIDE AU FONCTIONNEMENT DES TC: rabattements, interconnexions

- la majeure partie des **rabattements vers les TC se font à pied.**
- les aménagements piétonniers contribuent au fonctionnement
(hétérogénéité croissante de la charge entre centre et extrémités
dégradation de la vitesse commerciale, due à l'allongement des lignes)

Il est nécessaire **d'améliorer les accès à pied** vers les TC
afin d'amener les voyageurs à accepter de marcher sur des distances
plus longues pour rejoindre une station ou une gare, aux heures de
pointe.





DES EXTERNALITÉS NÉGATIVES MINIMES, PRESQUE INEXISTANTES

Pas de **bruit**, ni de **pollution** des airs ou des eaux, ni d'**effet de coupure**, ni d'**impact sur les paysages** ou de **production de déchets**.

Du fait de sa très faible énergie cinétique (faible masse et faible vitesse), le piéton ne représente pas de danger pour les autres usagers de la route

D'IMPORTANTES BÉNÉFICES POUR LA SANTÉ ET LA LUTTE CONTRE LA SÉDENTARITÉ (cf. étude Rue de l'Avenir 2021)

Comme toute activité physique d'intensité modérée mais régulière, la marche contribue à **prévenir et à traiter la plupart des maladies chroniques** :

pathologies cardiovasculaires, ostéoarticulaires, métaboliques (diabète, obésité) et respiratoires (asthme), ainsi que les cancers (du sein, du côlon...) ou la dépression.

L'obésité a doublé passant de 8,5 % à 17 % de la population en 23 ans

UNE GRANDE ÉCONOMIE D'ESPACE POUR D'AUTRES USAGES : faire place au végétal

La marche est le mode de déplacement le plus économe en espace :

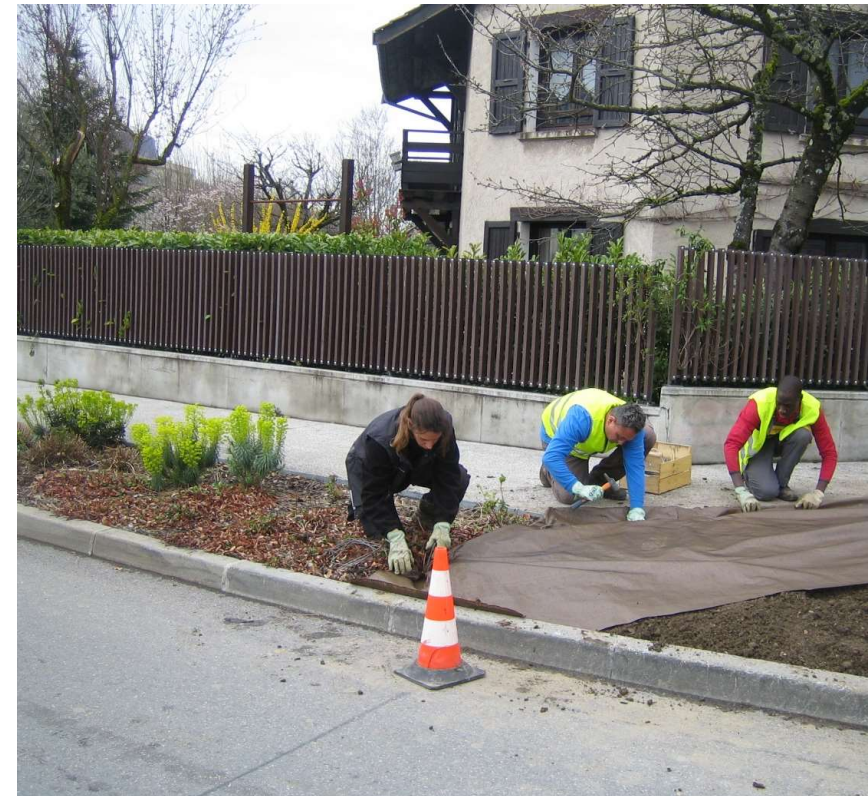
- parce que son **gabarit** est particulièrement **réduit**
- parce qu'un piéton n'a pas besoin de **stationner un véhicule**.

Ainsi, il peut passer par **mètre de largeur de voirie et par heure** :

- **3 000 piétons**,
- mais deux fois moins de cyclistes
- huit fois moins d'automobilistes.

La part de l'espace consacré à la voirie et aux parkings est de

- **7 à 10 % dans une ville pédestre**
- **40 à 50 % dans une ville automobile**



UNE AUGMENTATION DES RELATIONS SOCIALES

La marche rend très faciles les rencontres fortuites,
les interactions en face à face, les échanges.

Les piétons contribuent aussi à la sécurité de la rue en effectuant par leur seule présence **un contrôle social de fait**.

(Les « yeux de la rue », selon une expression de Jane Jacobs, 1961)

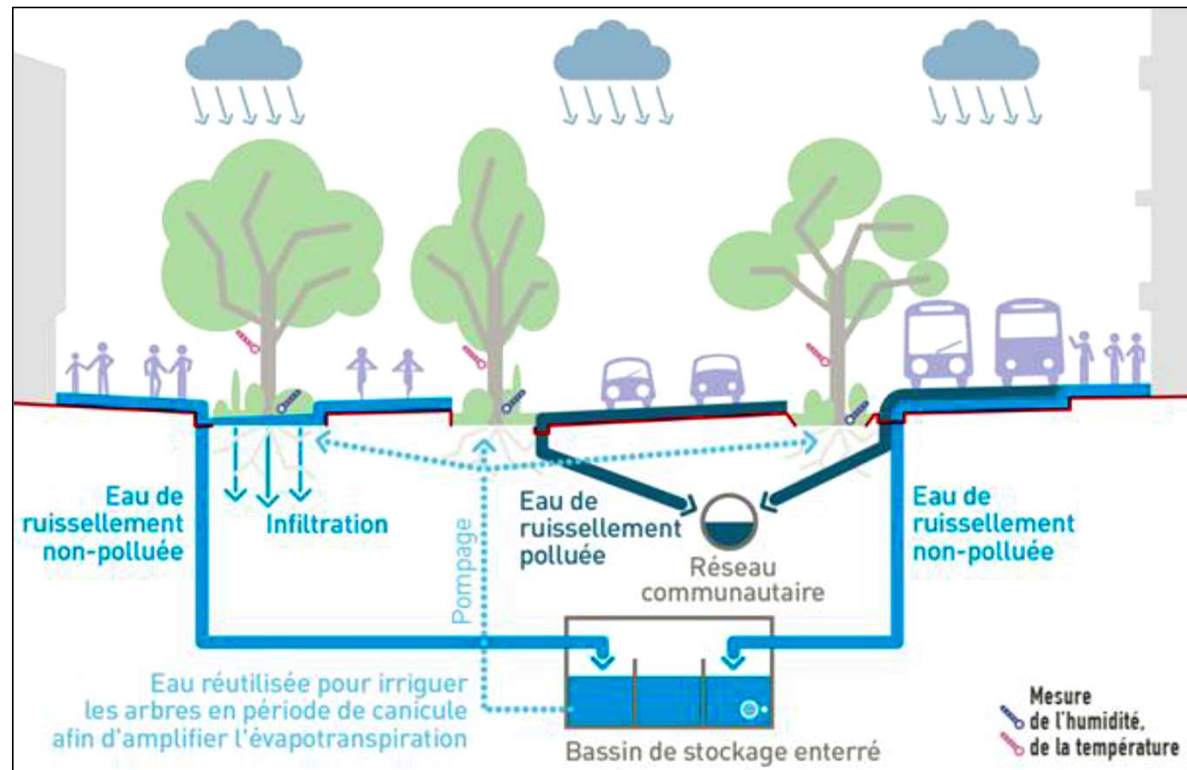
SOUTIEN A L'ACTIVITE COMMERCIALE, L'ENTREPRISE ET L'EMPLOI

- Pour les entreprises,
c'est une **baisse de l'absentéisme** (de -6 % à -32 % selon l'OMS),
une réduction du turn-over (25%)
et un **accroissement de la productivité au travail**.

- Pour l'activité commerciale,
l'attractivité de la ville est liée à son **animation**,
à la présence de piétons qui créent un cercle vertueux.
C'est un **atout pour les entreprises qui cherchent à s'implanter**



DES FLUX FINANCIERS IGNORES



La nécessaire végétalisation de l'espace public : aménagement de la rue Garibaldi à Lyon

Source : Benoît Romeyer- 2016

La marche représente des marchés importants, quelques exemples :

LE RETRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

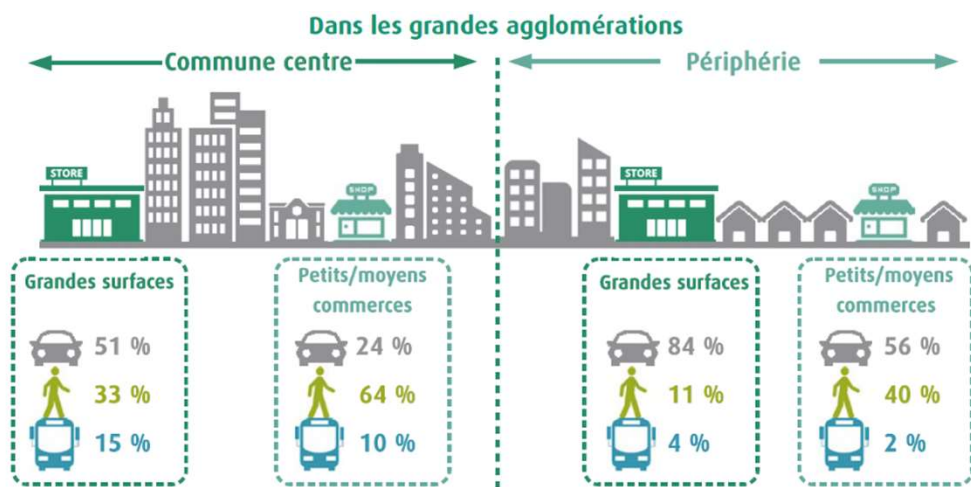
L'aménagement des **espaces publics urbains favorables** à de nouveaux usagers, et le **réchauffement climatique** qui s'accélère donnent au retraitement de l'espace public un caractère d'urgence.

Il est nécessaire de revoir les profils de voirie, les carrefours, mais aussi de faire les **apports de végétal** qui sont la meilleure arme en termes de climat.

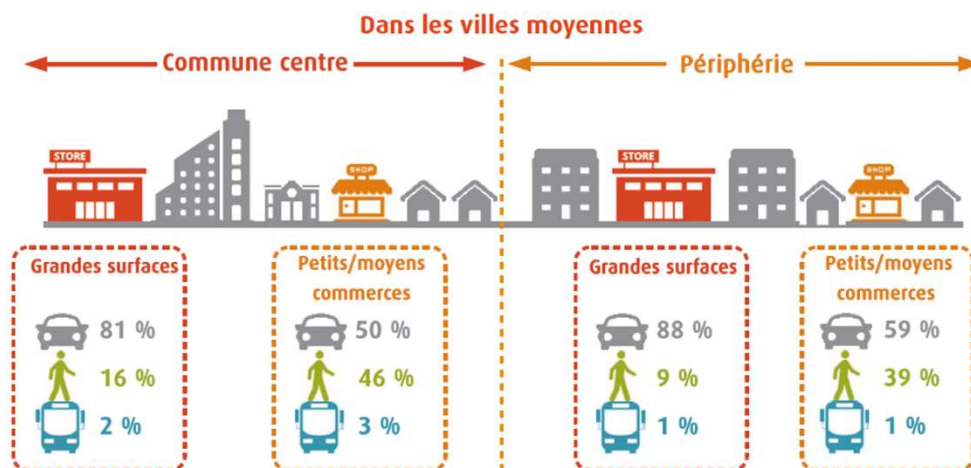
Le **mobilier urbain**, bancs, fontaines, toilettes, et signalétique, sont nécessaires à tous les urbains mais plus encore aux piétons dont les temps de parcours sont parfois importants.

Le développement de certaines entreprises **d'aides numériques disponibles sur smartphones** à l'échelle de la marche est en cours.





Commune centre : commune de + 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI



Commune centre : commune entre 10 000 et 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI

LE COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ

Les commerce et services de proximité, malgré **une évolution du commerce électronique**, trouvent toujours leur meilleure clientèle **parmi les piétons** sur le mode de « l'achat plaisir ». Marcher en ville dans les centres historique, souvent piétonnisés tient souvent de la **promenade**

LA RATIONNALISATION DES TC

Les rabattements, interconnexions, itinéraires rapides des heures de pointe peuvent être réorganisés pour **améliorer l'offre et la rentabilité** des lignes

Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation

Source : Péлата et Vacher, 2019, enquête 2017.

SANTE ET SEDENTARITE

Le manque d'activité physique est une bombe à retardement.

L'obésité des enfants, en forte augmentation notamment, produit des coûts à venir qui sont de nature à peser sur le système hospitalier déjà à bout de souffle.

Bilan et prospective sont nécessaires pour évaluer les coûts de santé et pour **chiffrer les moyens de prévention**.

EQUIPEMENT DU MARCHEUR

Chaussures (achat et usure plus rapide), mais évolution des pratiques, vêtements de pluie, parapluies, sacs à dos, etc.



Des retombées économiques nombreuses, mal connues et peu valorisées

Le recensement réalisé à l'occasion de cette étude n'est pas exhaustif et mérite un approfondissement concernant la nature des marchés concernés. Il est souhaitable de quantifier les flux monétaires qui sont liés à ces marchés ainsi que les économies réalisées, notamment en matière de coûts sociaux.

TYPE DE MARCHÉ	MOTIF	IMPACT	BENEFICE INDIVIDUEL	BENEFICE COLLECTIF
MARCHÉ UTILE	Motif travail	Moindre absentéisme		
		Productivité accrue		
	Motif achat	Commerces de proximité stimulés		
	Tous motifs	Économie d'espace		
		Accidentalité moindre		
		Accessibilité accrue		
		Nuisances sonores nulles		
		Pollution nulle		
		Changement climatique nul		
		Relations sociales améliorées		
		Qualité des espaces publics		
		Transports publics encouragés		
	Expression collective	Manifestations revendicatives		
		Spectacles, défilés		
		Sport		
MARCHÉ LOISIR	Marche = finalité	Santé		
		Plaisir		