



# LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA MARCHÉ, UNE PREMIÈRE APPROCHE

## Principaux résultats de l'étude



Anne Faure, Frédéric Héran - Rue de l'Avenir - janvier 2024

## SOMMAIRE

### Le retour de la marche en ville

- 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

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



*Les six séances du groupe de travail de l'association Rue de l'Avenir, qui s'est déroulé de janvier à juin 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 sénior à Institut Paris région,
- Marie-France VAYSSIERES, directrice mobilités alternatives et intermodalité - KEOLIS,
- Mathieu CHASSIGNET, ingénieur transport ADEME,
- Denis CHEMINADE, Fédération Française de randonnée.

## La marche est la première des mobilités

L'association Rue de l'Avenir a lancé au début de l'année 2023 un groupe de travail concernant les « Retombées économiques de la marche » qui a réuni une quinzaine puis une cinquantaine de personnes. Le travail de ce groupe a constitué un des supports d'un rapport qui, en raison de la nouveauté du sujet, a un statut d'étude exploratoire. Il s'agissait de construire le cadre nécessaire à la poursuite d'un travail qui pourrait aborder, notamment, la monétarisation des retombées économiques de la marche.

L'annonce du nouveau « Plan vélo et modes actifs », le 20 septembre 2022, a montré l'abandon d'un « Plan Marche » envisagé initialement par les services du ministère des Transports, intitulé qui finalement a été repris lors du comité interministériel du 5 mai 2023 sous la forme « Plan Vélo et Marche ». Ces hésitations sont le signe d'un manque de communication autour de la marche et d'une absence de lobby des piétons. A la lecture de ce plan, on remarque effectivement des allusions très faibles à la marche, elle y est quasi-absente.

Le lobby vélo s'est construit autour de la production de cycles et d'aménagements cyclables et dispose d'arguments économiques solides. Pour la marche, il manque une réflexion sur ses impacts économiques directs et indirects, préalable à la constitution d'un groupe de pression.

Le groupe travail lancé par Rue de l'Avenir a inventorié de nombreuses thématiques où la présence de piétons dans l'espace public était l'occasion de faire vivre des commerces et des activités, de créer une animation urbaine favorable au bien vivre ensemble et à la sécurité civile et de limiter des coûts sociaux notamment dans le domaine de la santé. Le réinvestissement de l'espace public par les modes actifs, la prise en compte du changement climatique sont aussi des gisements de travaux pour les entreprises du BTP et d'emploi. De plus, différentes études s'accordent sur le fait que ce mode de déplacement est celui qui génère le moins d'externalités négatives.

Plusieurs thématiques ont été abordées lors du séminaire, sans que la liste, toutefois, soit exhaustive, notamment en ce qui concerne l'adaptation de l'espace public au climat, plantations et la préservation de la ressource en eau.

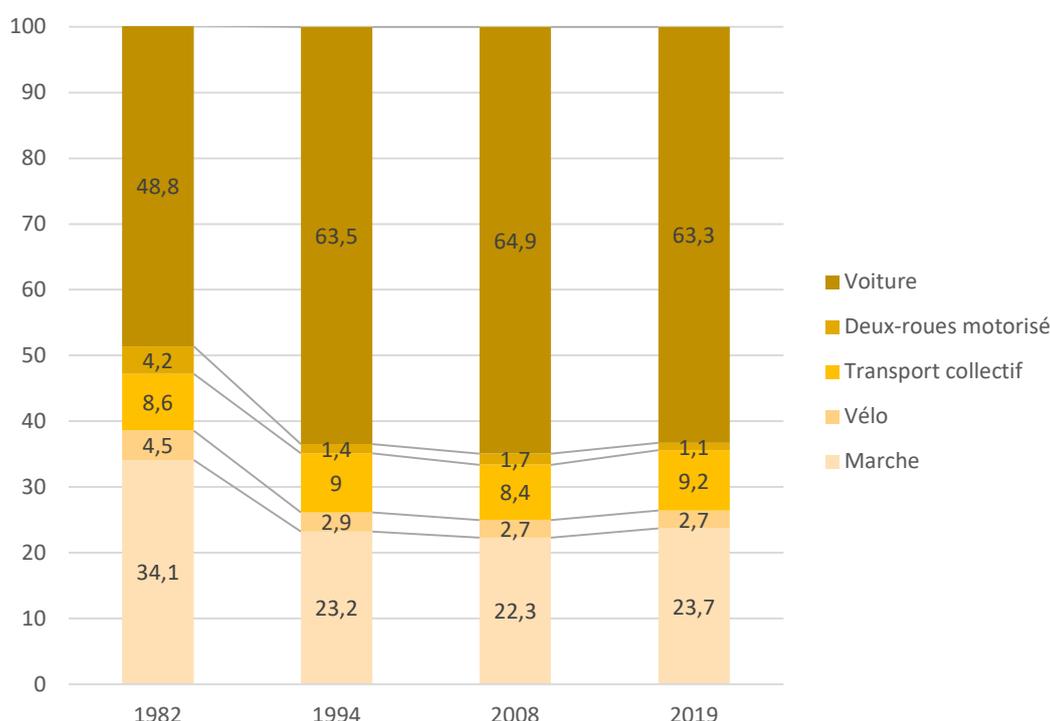
L'introduction du rapport revient sur le renouveau de la marche, notamment de la marche en ville, depuis vingt ans. Cette partie aborde aussi la mauvaise quantification de la marche dans les enquêtes nationales, alors que la donnée existe en partie. Par exemple : certains petits trajets à pied ne sont pas comptabilisés, les déplacements non exclusivement fait à pied sont inexploités, les déplacements à pied dans les espaces privés sont ignorés, 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, en effet, surtout les flux automobiles qui étaient l'expression de la richesse de la France.

La marche représente une source de création de valeur ou d'économie de coûts sociaux dans les différents domaines décrits plus loin.

## 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. On constate aussi que, selon cette façon usuelle de compter les déplacements à pied, la marche apparaît comme le deuxième mode de déplacement, loin derrière la voiture, alors que de nombreux déplacements à pied ne sont pas comptabilisés..

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

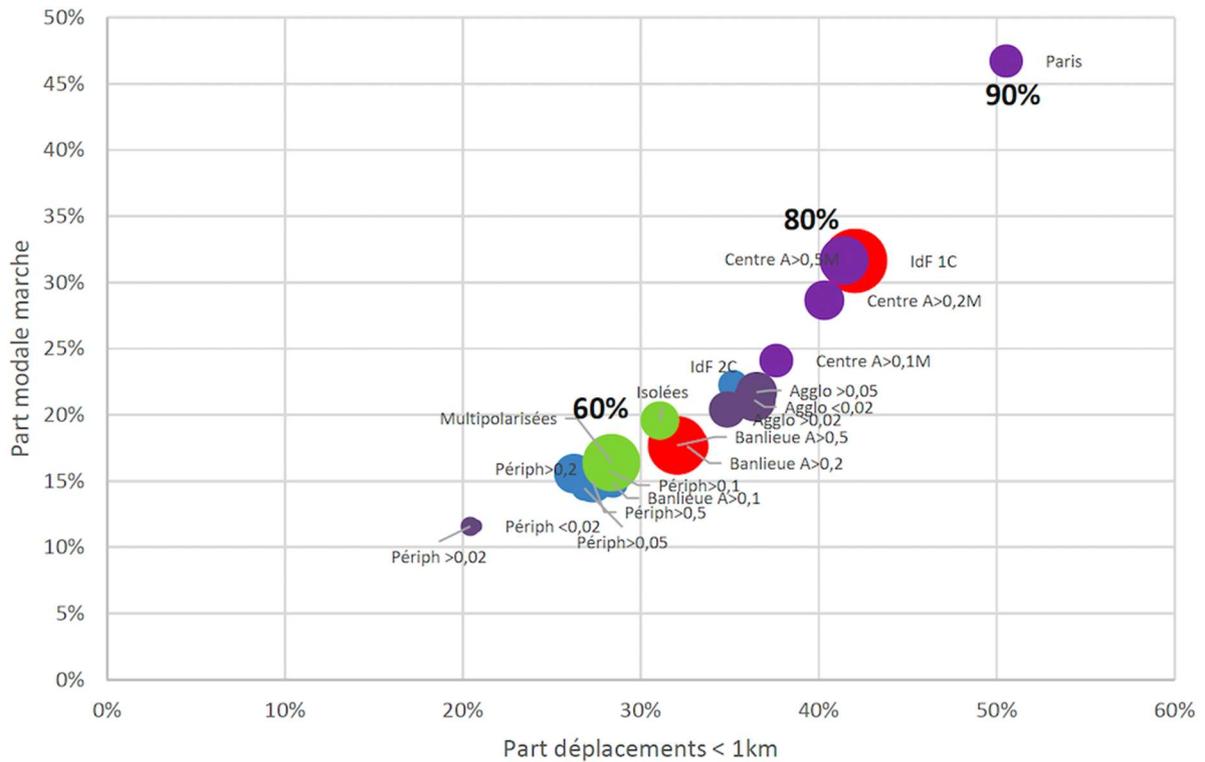


- Source Insee : enquêtes nationales sur les déplacements de personnes : enquête nationale transports (ENT) de 1981-1982, enquête transports et communications (ENC) de 1993-1994, enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2007-2008 et enquête nationale mobilité des personnes (EMP) de 2018-2019.

### - Une accessibilité accrue

La marche, mode de déplacement universel, exige peu de compétences et fournit une mobilité de base qui permet l'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, elle est essentielle dans les quartiers en politique de la ville.

**Part des déplacements de moins de 1 km et part modale de la marche sur l'ensemble des déplacements par types de territoires**  
(source BU EMD, M. Rabaud, Cerema, 2019, traitements Inddigo)



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.  
La surface des ronds est proportionnelle à la population française de chacune de ces zones (base INSEE 2016)

**- Des dépenses de transport réduites**

La marche est un mode de déplacement particulièrement économe du fait de l'absence de véhicule nécessaire pour la pratiquer. Par déplacement ou trajet effectué, la marche apparaît comme le mode de loin le plus économique. Même par kilomètre parcouru, elle est deux fois moins chère que le vélo. De plus, la marche a l'avantage d'inciter à faire de plus petits déplacements ou si l'on préfère à favoriser les déplacements de proximité.

**- Une aide au fonctionnement des transports collectifs, rabattements, interconnexions**

Marche et transport collectif sont complémentaires, car la majeure partie des rabattements vers les stations ou les gares se font à pied. Or, les transporteurs sont confrontés à deux problèmes économiques étroitement liés que des aménagements piétonniers peuvent contribuer à résoudre : une hétérogénéité croissante de la charge entre centre et extrémités et une dégradation de la vitesse commerciale, due à l'allongement des lignes. Dans les deux cas, il devient nécessaire d'améliorer les accès à pied, vers les gares et stations et entre les stations, afin d'amener les voyageurs à accepter de marcher sur des distances plus longues pour rejoindre une station ou une gare en heure de pointe.

### - **Des externalités négatives minimes, presque inexistantes**

La marche ne produit quasiment aucune nuisance : 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. À tel point qu'il arrive souvent que dans le bilan des nuisances par mode de transport, on oublie la marche tant cela va de soi. 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, sauf si ces autres usagers sont contraints de faire une manœuvre dangereuse pour éviter un piéton.

### - **Une grande économie d'espace pour d'autres usages**

La marche est de loin le mode de déplacement le plus économe en espace (hormis le métro ou le RER quand ils sont souterrains, mais à un coût astronomique), pour deux raisons : parce que son gabarit est particulièrement réduit et parce qu'un piéton n'a pas besoin de stationner un quelconque véhicule. Ainsi, il peut passer par mètre de largeur de voirie et par heure : 3 000 piétons, mais deux fois moins de cyclistes ou huit fois moins d'automobilistes. Les villes où les déplacements à pied dominent sont très économes en espace consacré à la voirie et aux parkings dans le total de l'espace urbanisé. Dans une ville pédestre, cette part n'est que de 7 à 10 %, quand dans une ville automobile, elle est de 40 à 50 %.



### - **D'importants bénéfices pour la santé et la lutte contre la sédentarité**

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.

Malgré l'abondance de données sur ce sujet et les injonctions des autorités de santé à « se bouger », la pratique d'une activité physique est cependant notoirement insuffisante. Dans l'enfance, la fréquence de la pratique diminue avec l'âge. L'enquête Obépi-Roche sur la prévalence de l'obésité et du surpoids en France réalisée de 1997 à 2012, puis reprise en 2020 permet de mesurer combien la situation a empiré en 23 ans. La prévalence de l'obésité a doublé passant de 8,5 % à 17 % de la population

## - Une augmentation des relations sociales



La marche est le mode qui contribue le plus fortement à assurer la qualité des relations sociales, car elle rend très faciles les rencontres fortuites, les interactions en face à face, les échanges. Certes, en roulant lentement, on peut se saluer d'un véhicule à un autre, mais il faut s'arrêter pour entamer une conversation. Les piétons – et dans une moindre mesure les cyclistes – peuvent poursuivre leur échange tout en avançant. Les liens sociaux sont ainsi renforcés dans une ville qui marche.

Comme les riverains, les commerçants et les services de proximité, les piétons contribuent aussi à la sécurité de la rue en effectuant par leur seule présence un contrôle social de fait. Ce sont les « yeux de la rue », selon une expression de Jane Jacobs (1961). Ce contrôle bienveillant contribue à apaiser les relations sociales, à repérer et à éviter les comportements déviants, à réduire en fin de compte les dépenses de police.

## - La marche soutient l'activité commerciale, l'entreprise et l'emploi

La marche a un impact économique sur les entreprises en général et plus particulièrement sur les commerces. 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. La marche soutient l'activité commerciale et l'emploi. L'attractivité de la ville est liée à son animation, c'est-à-dire à la présence de piétons qui créent un cercle vertueux. Les rues vivantes sont un atout pour les entreprises qui cherchent à s'implanter en milieu urbain. On peut ajouter que de nombreuses études concordantes ont démontré que les piétons sont de bons clients pour les commerces de centre-ville et de proximité, parce qu'ils sont particulièrement fidèles, car limités dans leurs déplacements. Certes, ils dépensent moins que les automobilistes par visite, mais bien plus par période où leurs achats sont plus fréquents.

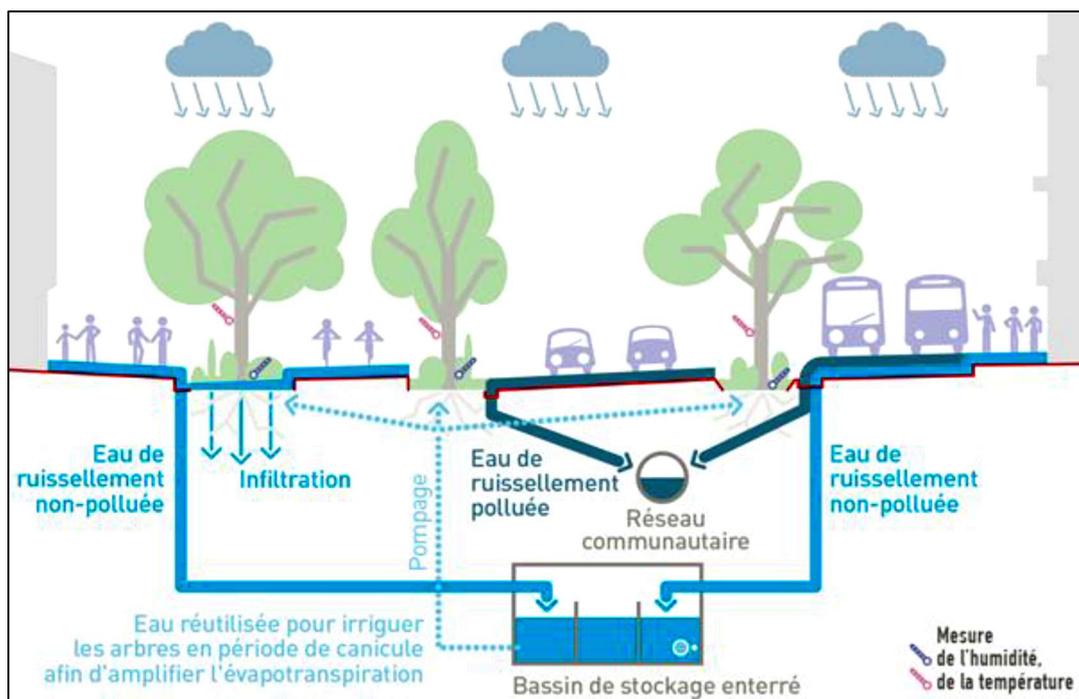
## DES FLUX FINANCIERS IGNORES

### La marche représente des marchés importants

La pratique de la marche génère des flux financiers et commerciaux qui ne sont pas souvent mis en valeur. On peut citer quelques-uns de ces marchés.

L'habillement, bien que la tenue des urbains ait évolué vers le confort, de bonnes chaussures et un vêtement de pluie efficace représentent des dépenses relativement modestes mais à renouveler régulièrement

L'aménagement des espaces publics urbains favorables à la marche et à de nouveaux usagers, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés, d'une part, et d'autre part, 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, de retraiter les carrefours, mais aussi de faire les apports de végétal qui sont la meilleure arme en termes de climat. La mise en œuvre de plantations implique la perméabilisation des sols et le traitement de l'eau.



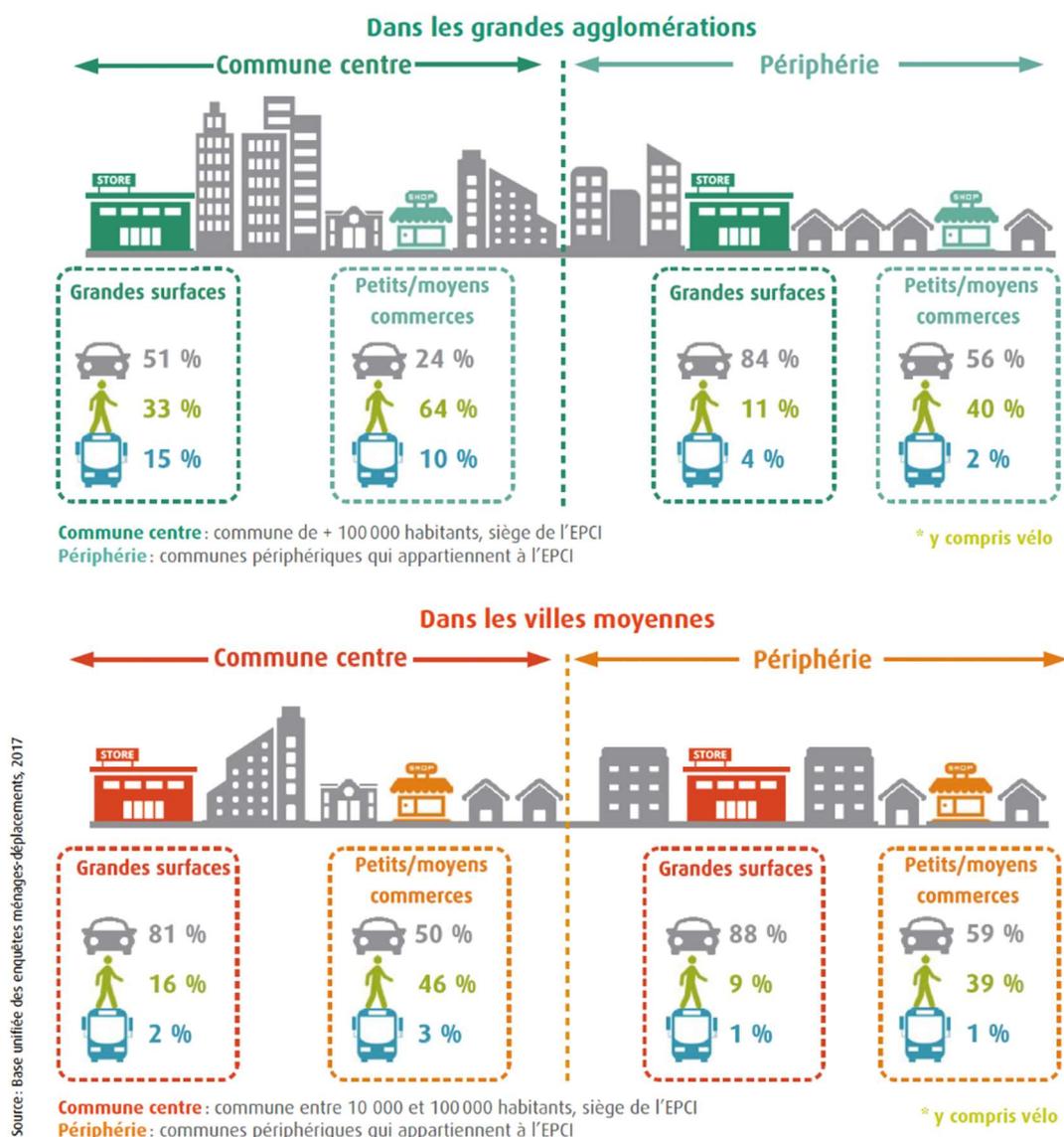
### *Aménagement de la rue Garibaldi à Lyon*

Benoit Romeyer- 2016

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 retour de la marche et les besoins créés vont nourrir le développement de certaines entreprises de mobilier urbain mais aussi d'aides numériques disponibles sur smartphones à l'échelle de la marche.

Les commerces et services de proximité, malgré une évolution des pratiques liée au commerce électronique, trouvent toujours leur meilleure clientèle parmi les piétons et notamment sur le mode de « l'achat plaisir ». Marcher en ville dans les centres historiques, souvent piétonnisés tient autant de la promenade que du besoin de renouveler sa garde-robe ou des objets du quotidien.

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



- Source : Pélatà et Vacher, 2019, p. 4.

La restauration et l'hôtellerie liées à la randonnée urbaine représentent un marché non négligeable. Le tourisme de week-end, orienté vers la découverte du patrimoine bâti ou naturel, a le vent en poupe. De plus, le contexte favorise de retour les touristes français qui sont heureux de redécouvrir leur pays, comme le fait le nombre important de touristes étrangers.

**- 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 et de santé.

Aujourd'hui, la marche est surtout envisagée comme sport ou loisir. C'est pourtant un mode de déplacement à part entière et qui a toutes les vertus : l'urbanité, le plaisir, la santé, l'inclusion, l'égalité... C'est aussi le mode le plus vulnérable. C'est pourquoi, elle doit clairement devenir le mode de déplacement prioritaire.

***Les bénéfiques individuels et collectifs de la marche***

| <b>TYPE DE MARCHÉ</b> | <b>MOTIF</b>          | <b>IMPACT</b>                   | <b>BENEFICE INDIVIDUEL</b> | <b>BENEFICE COLLECTIF</b> |  |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------|--|
| <b>MARCHE UTILE</b>   | 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                           |                            |                           |  |
| <b>MARCHE LOISIR</b>  | Marche = finalité     | Santé                           |                            |                           |  |
|                       |                       | Plaisir                         |                            |                           |  |

## Place aux piétons !

Le collectif « Place aux Piétons » (FF Randonnée, 60MDP, Rue de l'Avenir, CVTCM) a proposé l'objectif de 30 % de part modale de la marche en 2030, ce qui ne semble pas hors d'atteinte en raison de la progression actuelle, lente mais régulière, attestée par les statistiques, et des impulsions données par les programmes de l'ADEME et du ministère des transports (DGITM).

Les deux éditions du Baromètre des villes et villages marchables font apparaître un intérêt important pour la marche (70 000 réponses environ). Les 40 000 réponses complètes du questionnaire qui ont été traitées montrent une insatisfaction sur les conditions réservées à la marche en ville. L'amélioration et l'entretien de l'espace public sont de nature à augmenter le nombre de marcheurs urbains.

Le collectif Place aux Piétons revendique la mise en place d'un plan marche national et met en avant cinq propositions :

- Inscrire la marche dans les agendas territoriaux
- Faire évoluer la réglementation
- Agir pour une ville accueillante aux piétons
- Promouvoir la marche
- Développer notre connaissance de la marche



## QUELQUES RECOMMANDATIONS POUR VALORISER LA MARCHÉ

- 1/ Mieux exploiter les EMD (enquêtes ménage) pour mettre notamment en valeur l'importance (et l'évolution quand il existe plusieurs EMD successives) de la marche exclusive et de la marche intermodale dans les agglomérations françaises à périmètre comparable (ou constant quand il y a plusieurs enquêtes successives).
- 2/ Estimer l'importance a/ des déplacements à pied des ménages dans les espaces privés ouverts au public, b/ des déplacements à pied des professionnels, c/ des déplacements touristiques à pied et d/ des déplacements au domicile.
- 3/ Proposer d'autres présentations des parts modales : pas seulement en déplacements, mais aussi en trajets et en temps passé, en tenant compte des trajets intermodaux et si possible des déplacements dans les lieux privés et des déplacements des professionnels, et en distinguant conducteurs et passagers de voiture
- 4/ Réaliser un bilan de santé publique de la marche et le comparer aux bilans des autres modes. Évaluer l'impact économique de la baisse de la mortalité et la morbidité précoces, grâce à la marche.
- 5/ Affiner l'évaluation des distances parcourues à pied en France chaque année.
- 6/ Évaluer le coût du retraitement écologique d'une rue de quartier à faible trafic.
- 7/ Évaluer le potentiel de la marche dans les principales villes françaises, dont l'agglomération parisienne, sans ignorer le potentiel du vélo.

