

THE CONVERSATION

L'expertise universitaire, l'exigence journalistique



Lorsqu'on prend en compte le temps passé à marcher pour rejoindre ou quitter les transports en commun ou après avoir garé sa voiture, la marche est déjà le premier mode de transport utilisé par les Français. Keleny/Shutterstock

La marche, premier mode de déplacement en France : ce que disent vraiment les statistiques de mobilité

Publié: 8 janvier 2026, 11:45 CET

Frédéric Héran

Économiste des transports et urbaniste émérite, Université de Lille

DOI

<https://doi.org/10.64628/AAK.k7upwskad>

<https://theconversation.com/la-marche-premier-mode-de-deplacement-en-france-ce-que-disent-vraiment-les-statistiques-de-mobilite-272718>

Les statistiques de mobilité orientent les politiques publiques. Or en France, la manière de les présenter, héritée des années du tout automobile, minore la part de la marche, ce qui pénalise le développement des mobilités actives. Et si on s'inspirait des approches statistiques déjà déployées ailleurs, par exemple en Suisse, pour mieux comptabiliser le temps passé à marcher ?

Les statistiques ne sont jamais neutres : elles sont le reflet de choix politiques répondant à un contexte historique spécifique. La manière de présenter les résultats des enquêtes statistiques sur la mobilité des personnes en France, qui a déjà 50 ans, n'échappe pas à cette règle. Elle conduit à sous-estimer fortement les déplacements à pied, au risque de continuer à favoriser des politiques en faveur des modes de déplacement motorisés.

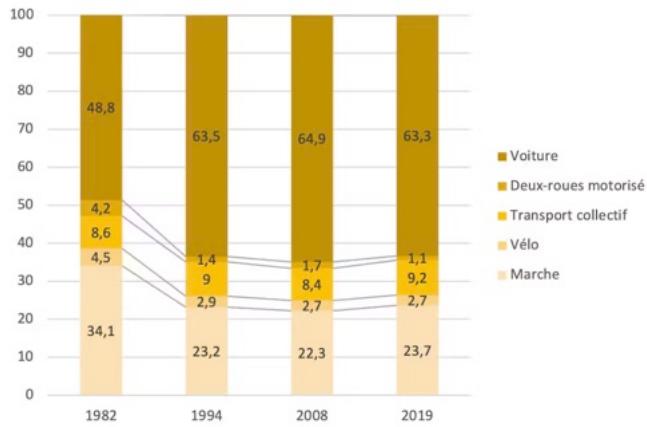
Il est grand temps de réformer cet usage, comme l'a fait la Suisse il y a déjà 30 ans, si l'on souhaite redonner aujourd'hui davantage de place aux mobilités actives, tant pour des raisons sociales, économiques qu'environnementales.

Pour rappel, la marche est le mode de déplacement le plus inclusif, le plus démocratique et le moins nuisible à l'environnement, et pas seulement dans le cœur des grandes villes.

À lire aussi : Atteindre les objectifs climatiques améliorera aussi la santé publique

Ce que disent les statistiques sur la mobilité

En France, depuis la standardisation des enquêtes sur la mobilité des personnes en 1976, les déplacements sont généralement présentés sous forme de « parts modales ». Il s'agit des parts, sur l'ensemble des déplacements comptabilisés, réalisées avec chaque mode de déplacement : voiture, deux-roues motorisé, transports collectifs, vélo, marche...



Évolution des parts modales en France, entre 1982 et 2019, pour les déplacements en semaine.
Dernières enquêtes nationales sur la mobilité des personnes

Dans les présentations classiques des données recueillies, la part modale de la marche apparaît très inférieure à celle de la voiture. Pourtant, quand on regarde l'autre grande source statistique que représentent les enquêtes sur la mobilité réalisées dans les grandes villes, les déplacements à pied dominent dans les centres-villes, et parfois également dans les banlieues denses de la proche périphérie. Mais partout ailleurs, c'est largement le contraire et le triomphe de la voiture apparaît ainsi incontestable.



Voitures stationnées directement sur le trottoir, ce qui empêche de l'utiliser. Fourni par l'auteur

En conséquence, pour qui découvre ces statistiques ainsi présentées, dans la plupart des territoires, il paraît nécessaire de s'occuper en priorité des voitures, de leur accorder davantage de place pour circuler et stationner, même si cela doit se faire au détriment des espaces publics, des trottoirs, des places publiques et autres terre-pleins.

Ce qu'oublient de préciser ces représentations

Examinons ces chiffres de plus près. En réalité, ce qu'on nomme habituellement la « part modale de la marche » ne concerne que la « marche exclusive », c'est-à-dire les déplacements entièrement faits à pied, par les résidents, sur l'espace public et hors du temps de travail.

Par convention, on oublie ainsi :

- la marche intermodale, c'est-à-dire les déplacements à pied pour rejoindre ou quitter un transport public ou une place de stationnement pour voiture, vélo ou deux-roues motorisé,
- la marche effectuée dans des espaces privés ouverts au public, comme les centres commerciaux ou les gares,
- la promenade ou la randonnée,
- la marche pendant le travail, y compris quand elle est effectuée sur l'espace public, qui est pourtant très importante dans certaines professions,
- la marche au domicile pour effectuer toutes sortes d'activités : du ménage au jardinage, en passant par le bricolage, etc.,
- enfin, la marche réalisée par les visiteurs (touristes et autres non-résidents) du territoire.

À lire aussi : [Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?](#)

Comment expliquer une approche si restrictive ?

Les conventions statistiques sur la mobilité ont été élaborées dans les années 1960-1970 à l'époque du « tout automobile », puis des premiers efforts réalisés pour relancer les transports publics. Dans ce contexte, il fallait avant tout prévoir et dimensionner la voirie pour absorber un trafic motorisé fortement croissant, les piétons étant très peu considérés et les cyclistes censés disparaître.

Par convention dans les enquêtes sur la mobilité, un déplacement, c'est une personne qui va d'un lieu d'origine à un lieu de destination, avec un ou plusieurs modes et pour un motif particulier. Les modes sont hiérarchisés avec priorité aux plus lourds : d'abord les transports publics, puis la voiture, puis les deux-roues et enfin la marche.

Autrement dit, si une personne se rend à pied à un arrêt de bus, prend le bus, puis termine son trajet à pied, le déplacement est considéré comme ayant été fait en transport public et la part de marche est tout simplement ignorée. Dans cette approche, la marche devient un « résidu » statistique, c'est-à-dire ce qui reste une fois qu'on a pris en compte tous les autres modes de déplacement. Pourtant, les usagers des transports publics passent environ la moitié de leur temps à pied à marcher ou à attendre.

À lire aussi : Réduire l'empreinte carbone des transports : Quand les progrès techniques ne suffisent pas

Ces pays qui comptabilisent les déplacements différemment

Or, cette représentation des statistiques de déplacement en France est loin d'être la seule possible.

En Suisse par exemple, depuis une réforme des statistiques de la mobilité introduite en 1994, les résultats des enquêtes de mobilité sont présentés sous trois angles différents : les distances parcourues, le temps de trajet et le nombre d'étapes.

Par étape, on entend ici les segments d'un déplacement effectués à l'aide d'un seul mode de transport. Un déplacement en transport public, par exemple, compte le plus souvent une première étape à pied, puis une deuxième en transport public et une troisième à nouveau à pied : on parle de marche intermodale.

Ainsi, en 2021, en ne tenant compte que de la marche exclusive et de la marche intermodale, les Suisses ont passé chaque jour plus de temps à pied qu'en voiture.

Parts modales des moyens de transport utilisés en Suisse en 2021. Office fédéral de la statistique suisse

Ailleurs, on réfléchit aussi à d'autres manières de présenter les résultats des enquêtes sur la mobilité, comme en Belgique ou au Royaume-Uni.

En réalité, 100 % de nos déplacements intègrent au moins une part de marche, même minimale lorsqu'il s'agit par exemple de simplement sortir de sa voiture sur le parking de son lieu de travail. La marche est à l'origine de toutes les autres formes de mobilité et les autres modes ne sont que des « relais du piéton ». Parce que nous sommes des bipèdes, la marche est évidemment notre premier mode de déplacement.

Vers une nouvelle approche en France ?

La France peut-elle changer sa façon de présenter les statistiques de mobilité, dans le sillage de ce que propose la Suisse ?

Pour prendre conscience de l'importance journalière de la marche, il convient de l'aborder en temps de déplacement total à pied. Une récente étude de l'Ademe révèle que nous passons chaque jour une heure et douze minutes à pied, soit beaucoup plus que la durée moyenne passée en voiture chaque jour, qui est de 37 minutes.

Ces résultats montrent aussi que la prise en compte de la marche intermodale augmente de 75 % la durée de la seule marche exclusive (dite « déplacements locaux intégralement à pied » dans le graphique ci-après). En tenant compte de tous les temps consacrés à se déplacer, la marche est sans conteste le premier mode de déplacement, loin devant la voiture.

Répartition de la durée quotidienne à se déplacer. Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche, ADEME 2025

Cette étude repose sur l'utilisation de deux enquêtes existantes mais sous-exploitées (l'enquête mobilité des personnes et l'enquête emploi du temps des Français) et en adoptant plusieurs hypothèses prudentes.

En quelques centaines de milliers d'années d'évolution humaine, la bipédie s'est hautement perfectionnée. Elle a permis de libérer nos mains, nous a rendus très endurants à la course et a contribué à développer notre cerveau. Puis, en 150 ans seulement avec l'avènement du transport motorisé, la marche utilitaire quotidienne s'est effondrée.

Pourtant, de par notre constitution, marcher régulièrement est essentiel pour rester en bonne santé, pour bien grandir, vivre mieux et bien vieillir. C'est un enjeu de santé publique. C'est pourquoi, il convient de réaliser des espaces publics confortables, de libérer les trottoirs du stationnement sauvage et autres obstacles, de ménager des traversées piétonnes sécurisées et de calmer la circulation automobile, sa vitesse et son volume. Pour appuyer de telles politiques, encore faudrait-il revoir notre manière de représenter la marche dans les résultats des enquêtes de mobilité.