



© Anne Faure

Les enjeux socioéconomiques de la marche

Anne Faure †, Frédéric Héran – Rue de l'Avenir – décembre 2025



© Anne Faure

Sommaire

I.	Présentation de la démarche.....	2
II.	Introduction	3
III.	Chaque pas doit compter ! La marche sous-évaluée.....	3
IV.	Le cas de Paris et de sa banlieue.....	7
V.	Dix bonnes raisons de valoriser la marche.....	8
1.	L'autonomie pour les activités quotidiennes essentielles.....	8
2.	A pas de loup ou l'absence de nuisances.....	8
3.	Le mode de déplacement le plus économe en espace.....	9
4.	Et le plus économique	9
5.	Un complément essentiel des transports collectifs	9
6.	La marche santé.....	10
7.	Des pas qui nous relient.....	10
8.	Une ville plus vivante.....	11
9.	Des achats du quotidien à pas comptés	11
10.	Des parts de marché à prendre.....	14
VI.	Pour approfondir	15

I.Présentation de la démarche

En 2018, le ministère des Transports lançait un « Plan vélo » ambitieux, salué par tous. Les services du ministère des Transports avaient ensuite envisagé logiquement un « Plan marche » complémentaire. Mais ils ont finalement préféré abandonner cette idée au profit d'un nouveau « Plan vélo et modes actifs », annoncé le 20 septembre 2022, quatre ans après le premier « Plan vélo ». Néanmoins, à la lecture de ce document, force était de constater un traitement très marginal de la marche. Le 5 mai 2023, lors d'un comité interministériel, le « Plan vélo et modes actifs » est devenu le « Plan vélo et marche » sans toutefois changer son contenu.

Au début de l'année 2023, l'association nationale Rue de l'Avenir a donc lancé un **groupe de travail** visant à révéler l'importance des « retombées économiques de la marche ». L'objectif était de produire une première étude exploratoire sur les **enjeux socioéconomiques directs et indirects de la marche**, une réflexion préalable et collective à la production d'un argumentaire pour rendre son rang à la marche et favoriser la constitution d'un groupe de pression.

Il en est sorti **fin 2023 un rapport de 60 pages**, rédigé par Anne Faure et Frédéric Héran, explorant le sujet tous azimuts et proposant une vingtaine de recommandations. Suite à ce travail, l'Ademe a commandité début 2024 une étude plus approfondie proposant une approche monétarisée des différentes pistes de valorisation de la marche. Elle a été réalisée par le **bureau d'études Adetec** (Bruno Cordier) et publiée début 2025. Ce travail, appelé ci-après « **étude Ademe 2025** », s'applique à quantifier dans une première partie la pratique de la marche (souvent sous-évaluée) sous toutes ses formes – utilitaire, loisir-randonnée-sport, dans les espaces publics comme privés – pour en estimer dans une seconde partie une douzaine d'impacts socio-économiques.

La présente note vise à rendre compte des principales conclusions du groupe de travail de 2023, tout en venant l'éclairer, de manière non exhaustive, avec les informations produites plus récemment par le rapport de l'Ademe de 2025. Elle rappelle au passage le contexte parisien.

II. Introduction

La marche souffre d'un déficit intrinsèque de considération. C'est une activité universelle et banale que l'on a du mal à prendre au sérieux. Tout le monde marche, a appris naturellement à marcher et marche tous les jours sans même s'en rendre compte, y compris dans les espaces privés où les pouvoirs publics n'ont pas à intervenir. C'est pourquoi, la dimension économique de la marche ne saute pas aux yeux. Elle semble se confondre avec la nécessité de se vêtir et de se chausser. Elle n'aurait rien de spécifique en somme.

Signe de ce désintérêt manifeste, le *Bilan annuel des transports*, établi depuis 1954 par les services statistiques de l'État (ces dernières années par le SDES – Service des données et études statistiques – du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires) évoque en 200 pages tous les aspects du transport de voyageurs et de marchandises, et depuis 2013 le vélo, mais il n'aborde jamais la marche¹. Il est vrai qu'il serait bien difficile d'alimenter ne serait-ce qu'une page sur ce sujet, car l'État ne dispose aujourd'hui que d'évaluations minimalistes du temps passé par les Français chaque jour à pied ou des distances parcourues dans l'année à pied et d'aucune estimation des kilomètres de trottoirs et de sentiers sur le territoire métropolitain, du bilan de santé publique de la marche ou des dépenses annuelles consacrées aux espaces publics par les collectivités locales, alors que l'équivalent de tout cela est connu pour le vélo.

Les aspects socioéconomiques de la marche sont pourtant fort nombreux : des impacts de la marche sur la vitalité commerciale ou sur la productivité du travail à son rôle dans l'accès aux transports publics, de la réduction des nuisances à l'ouverture d'importants marchés concernant l'amélioration des espaces publics. Certes, il n'est jamais facile de prouver un lien de cause à effet entre une politique publique favorisant la marche en ville et la dynamique économique de la vie locale, car de nombreux « facteurs clés de succès » (comme disent les gestionnaires) interviennent dans la réussite d'une affaire ou d'une ville : la conjoncture bien sûr, mais aussi le dynamisme des dirigeants et l'engagement des employés, le soutien des banques ou de grands clients, le bénéfice d'une rente de situation qui protège de divers aléas, etc. Il est toutefois possible d'accumuler de nombreux indices largement concordants, même si, comme c'est le cas dans la mise en œuvre de toute politique publique, il n'existe rarement que des gagnants et qu'il est toujours possible de se focaliser sur les quelques perdants.

Il convient aussi de se garder des impressions personnelles liées à sa propre expérience de la mobilité. Comme nous avons tous une expérience directe de la mobilité grâce à nos déplacements quotidiens, nous avons tendance à généraliser notre vécu à l'ensemble des autres usagers.

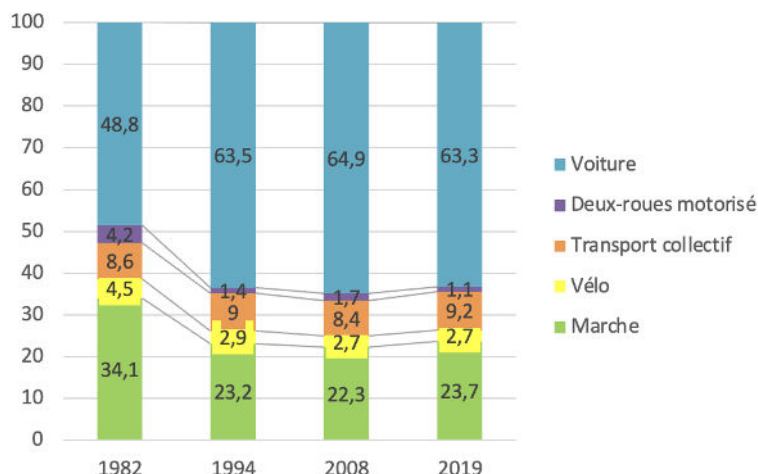
Le principe de cette note est donc de présenter les éléments les plus saillants du bilan socioéconomique très positif de la marche et de signaler au passage les aspects concernant plus particulièrement le Paris et sa banlieue. Il nous faut néanmoins rappeler auparavant combien la façon habituelle d'appréhender la marche tend à la sous-évaluer.

III. Chaque pas doit compter ! La marche sous-évaluée

Notre manière de présenter les résultats des enquêtes statistiques sur la mobilité a déjà 50 ans et conduit à sous-évaluer fortement l'importance des déplacements à pied. En France, depuis 1976 et la standardisation des enquêtes sur la mobilité des personnes par l'ancêtre du Cerema, les déplacements sont généralement présentés sous forme de « parts modales ». Il s'agit des parts de l'ensemble des déplacements se faisant avec chacun des modes de déplacement.

¹ Voir le dernier rapport : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2022>.

Évolution des parts modales en France, pour les déplacements en semaine

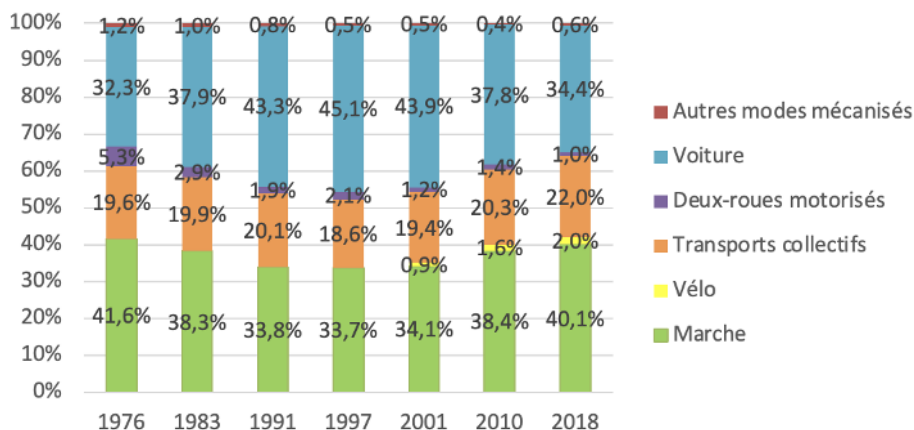


Source : les quatre dernières enquêtes nationales sur la mobilité des personnes.

Dans ce genre de présentation des données recueillies, **la part modale de la marche apparaît très inférieure à celle de la voiture**. Certes, quand on regarde l'autre grande source statistique que représentent les enquêtes sur la mobilité réalisées dans chaque grande ville², les déplacements à pied dominant dans les centres-villes et parfois dans les villes denses de la proche périphérie, mais partout ailleurs, c'est largement le contraire et le triomphe de la voiture apparaît incontestable.

En Île-de-France, la situation est un peu plus favorable. Depuis 1997, la part modale de la marche augmente globalement en Île-de-France. Mais cet essor cache des disparités selon les territoires. Entre 2010 et 2018, la part modale de la marche progresse nettement à Paris, plus faiblement en Petite couronne, et régresse encore en Grande couronne.

Évolution des parts modales en Île-de-France, pour les déplacements en semaine



Source : les 7 dernières enquêtes globales transport.

En découvrant ces statistiques, il est tentant de vouloir donner la priorité aux voitures : leur accorder plus de place pour circuler et stationner, même si cela doit se faire au détriment des espaces publics. Le stationnement sur les trottoirs est alors accepté ou toléré et les places et terre-pleins sont transformés en parkings.

Cette représentation est cependant trompeuse car **il ne s'agit en fait que de la « marche exclusive »**, c'est-à-dire des déplacements entièrement faits à pied, sur l'espace public et hors du temps de travail. Sont oubliées par convention :

² <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/enquetes-mobilite-emc2>

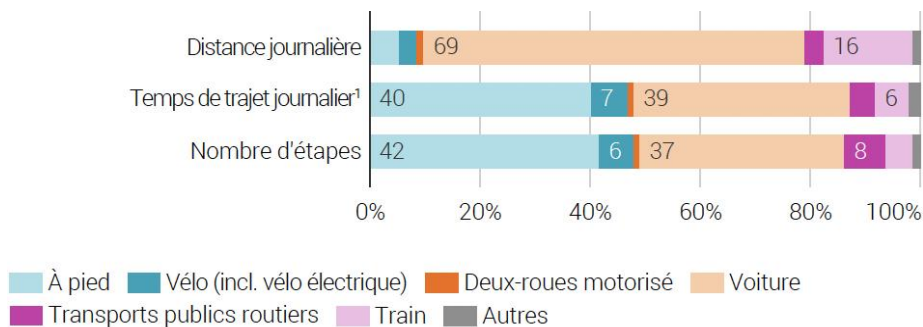
- la « marche intermodale », les déplacements à pied pour rejoindre ou quitter un transport public ou une place de stationnement pour voiture, vélo ou deux-roues motorisé,
- la marche effectuée dans des espaces privés ouverts au public, comme les centres commerciaux ou les gares,
- la marche pour motif loisir ou randonnée,
- la marche pendant le travail, y compris quand elle est effectuée sur l'espace public, 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.

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. Il fallait avant tout prévoir et dimensionner la voirie pour absorber un trafic motorisé fortement croissant. Dans ce contexte, les piétons étaient très peu considérés et les cyclistes censés disparaître.

Dans cette approche, la marche n'est donc qu'un résidu. C'est ce qui reste quand on a d'abord pris en compte tous les autres modes. Ainsi, par convention dans les enquêtes sur la mobilité, un déplacement, c'est une personne qui va de A à B, 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. Si une personne utilise un transport public qui suppose un rabattement et un trajet terminal à pied, le déplacement est considéré comme ayant été fait en transport public et la marche est ignorée. Pourtant, les usagers des transports publics passent en moyenne la moitié de leur temps à pied : à marcher ou à attendre³.

D'autres pays abordent les déplacements autrement. En Suisse, depuis une réforme des statistiques de la mobilité introduite en 1994, les résultats des enquêtes sont présentés en distances parcourues, en temps de trajet et en nombre d'étapes⁴. Les étapes sont les parties d'un déplacement effectuées avec un seul mode. 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. 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 voiture⁵.

Parts modales des moyens de transport utilisés en Suisse en 2021



¹Sans temps d'attente et de correspondance

Base: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

³ https://www.uitp.org/wp-content/uploads/sites/7/2025/08/20240401_Integrating-Walking-Public-Transport_Policy-Brief.pdf

⁴ https://www.aren.admin.ch/dam/fr/sd-web/4ZlZj8Lzx-Ax/geschichte_des_mikrozensuszumverkehrsverhalten1974-2000.pdf

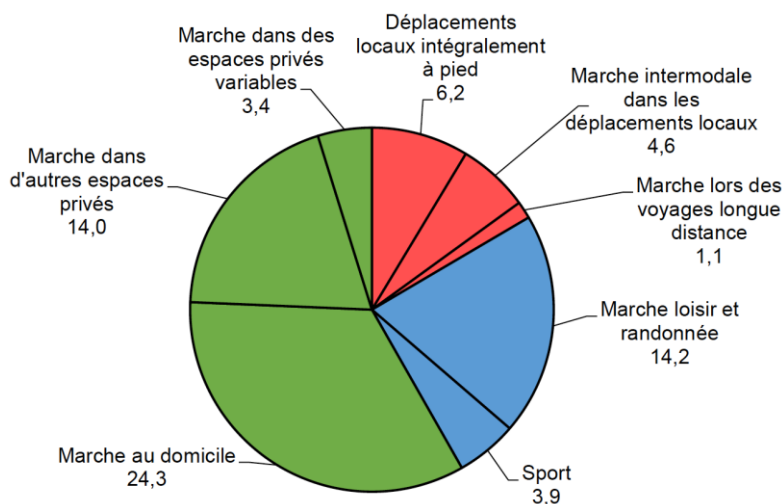
⁵ https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5534/hauptbericht-mzmv-2021-fr.pdf?lm=1682502587

Ailleurs, on réfléchit aussi à d'autres manières de présenter les résultats des enquêtes sur la mobilité, comme en Belgique⁶ ou au Royaume-Uni⁷.

En fait, **100 % de nos déplacements se font à pied**, en utilisant parfois un mode complémentaire qui soulage de la fatigue de la marche et du temps qu'il faut pour se déplacer à pied. La marche est la « cellule souche de la mobilité »⁸. Les autres modes ne sont que des relais du piéton⁹. Parce que nous sommes des bipèdes, la marche est évidemment notre premier mode de déplacement.

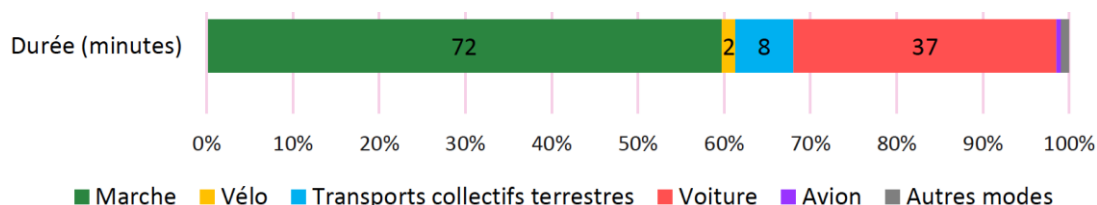
Pour prendre conscience de l'importance journalière de la marche, il convient de l'aborder en **temps de déplacement passé à pied**. L'étude Ademe 2025 révèle que nous passons chaque jour 1 h 12 min à pied. La seule prise en compte de la marche intermodale augmente déjà de 75 % la marche exclusive.

Répartition de la durée quotidienne moyenne de marche (en minutes)



En outre, nous passons chaque jour bien plus de temps à pied qu'en voiture. Bref, 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 par mode de la mobilité (moyenne par jour)



Ces résultats reposent sur l'utilisation de deux enquêtes existantes mais sous-exploitées (l'enquête mobilité des personnes et l'enquête emploi du temps des Français) et sur diverses hypothèses prudentes pour éviter les critiques en exagération.

⁶ https://www.docu.vlaamserand.be/sites/default/files/2022-01/les_pratiques_de_deplacement_a_bruelles_analyses_approfondies_0.pdf

⁷ <https://content.tfl.gov.uk/analysis-of-walking-potential-2016.pdf>

⁸ <https://www.eyrolles.com/BTP/Livre/homo-mobilis-le-nouvel-age-de-la-mobilite-9782916571423/>

⁹ <https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0072150&requestId=0&number=3>

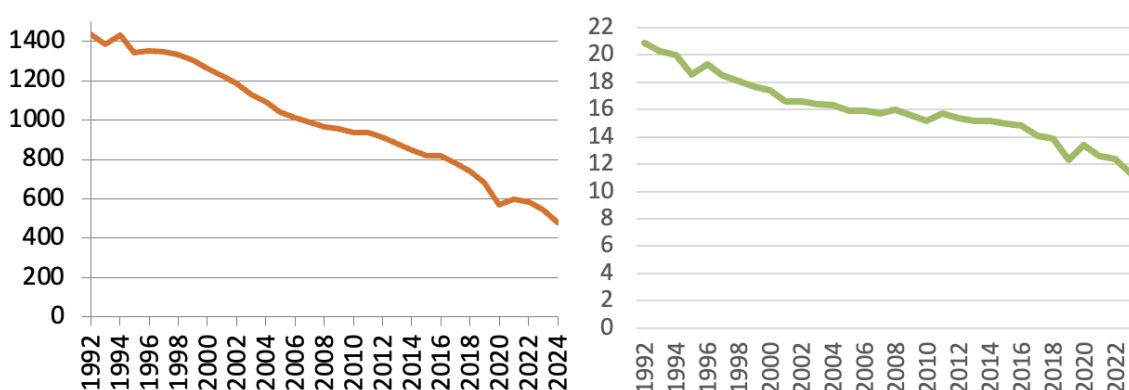
IV. Le cas de Paris et de sa banlieue

Paris est le centre-ville d'une agglomération de 11 millions d'habitants. Avec 250 habitants par hectare (hors bois), c'est la ville la plus dense d'Europe. Cette densité est particulièrement favorable à la marche. En 13 min, le temps moyen d'un déplacement à pied dans la Capitale, tout Parisien peut accéder à une grande variété de commerces, de services et d'équipements. En ce sens, Paris est bien la ville du quart d'heure. Le rabattement sur les transports en commun se fait aussi massivement à pied.

Pendant près d'un siècle, Paris n'a cessé d'être peu à peu adapté à l'automobile. En 1990, le maire Jacques Chirac créait encore les « axes rouges » le long desquels il était interdit de stationner pour favoriser l'écoulement du trafic. Puis les priorités ont progressivement changé sous la dernière mandature de Jacques Chirac même, puis sous le mandat de Jean Tiberi. Pour satisfaire une opinion plus sensible à son environnement, il est devenu nécessaire de « réduire les embouteillages et la pollution » et de réaliser « la reconquête des trottoirs »¹⁰. D'où la multiplication des potelets le long des trottoirs pour les préserver du stationnement illicite, l'expérimentation des premières zones 30 et pistes cyclables dans les 13^e arrondissement en 1993, le lancement des études pour le tramway des Maréchaux sud en 1996, la création de 180 km d'aménagements cyclables jusqu'en 2001. La gauche a depuis accéléré le tempo, en élargissant notamment les trottoirs, en réaménageant de nombreuses places publiques, en sécurisant les traversées piétonnes et en multipliant les zones de trafic apaisé (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes). Lors de la présente mandature, la ville s'est engagée dans une vaste opération d'amélioration des espaces publics – appelée « Embellir votre quartier » – qui consiste à végétaliser partout où c'est possible (compte tenu de la présence fréquente de réseaux souterrains sous la voirie), à modifier le plan de circulation en supprimant l'essentiel du trafic de transit et à créer ou renforcer une centralité de quartier. Elle a également réalisé plus de 300 « rues aux écoles ».

Selon l'Observatoire des déplacements à Paris, **en 33 ans, le trafic automobile a été divisé par trois et la vitesse moyenne des voitures a été presque divisée par deux** ; le taux de motorisation des ménages est passé d'environ 50 % à 32 %. En 2023, la ville comprenait 90 km d'aires piétonnes et 33 km de zones de rencontre, soit 7,2 % des 1 700 km de voiries. On comprend, dans ces conditions, que la marche progresse et bien plus encore le vélo.

Baisse du trafic automobile et de sa vitesse à Paris (hors boulevard périphérique)



La proche banlieue suit l'évolution parisienne avec un décalage temporel de 2 à 20 ans selon les mesures. La modération de la circulation automobile, l'essor des transports en commun en site propre et le développement des modes actifs y sont désormais bien visibles, même si on ne dispose pas d'autant de statistiques qu'à Paris pour le prouver. Par exemple, toutes les grandes radiales arrivant à Paris ont déjà été requalifiées au profit de trottoirs élargis, de plantations et de pistes cyclables. Ce mouvement s'inspire de ce qui se fait à Paris, et il est aussi soutenu par les ménages chassés de la Capitale par la hausse du prix des logements et qui souhaitent retrouver en banlieue les aménagements qu'ils ont appréciés à Paris.

¹⁰ Allocution de Jean Tiberi, maire de Paris, *Les déplacements à Paris : le libre choix*, 21 novembre 1996.

La grande banlieue commence aussi à adopter à petites touches prudentes les principes de modération de la circulation automobile parisiens. On voit apparaître des rues aux écoles, des parvis d'église, de mairie ou de gare libérés du stationnement, des trottoirs dans des rues qui en étaient jusqu'ici dépourvues, du mobilier urbain pour interdire le stationnement illicite à certains endroits, des cheminements piétons entre lotissements ou pour accéder à certains équipements, etc.

V. Dix bonnes raisons de valoriser la marche

La marche est le mode de déplacement qui génère **le moins d'externalités négatives**. Elle engendre aussi de **nombreux cobénéfices**. Le groupe de travail a ainsi inventorié diverses thématiques ou activités liées aux déambulations des piétons dans l'espace public, qu'il s'agisse de faire vivre les commerces, d'animer la ville, de sécuriser la rue, de favoriser le vivre ensemble ou d'améliorer la santé publique. La marche représente ainsi une source de création de valeur ou d'économie de coûts sociaux dans différents domaines. L'étude de l'Ademe, réalisée par l'Adetec, s'est efforcée de quantifier tous ses aspects.

Selon l'étude de l'Ademe, le bénéfice net des politiques publiques en faveur de la marche atteint **57 milliards d'euros par an**. Ce chiffre est basé sur une augmentation estimée de 9,7 % de la part modale de la marche, attribuable à ces politiques. Les deux principaux postes de bénéfices sont l'efficacité des actifs en emploi (près de 20 Md€) – un salarié qui marche est plus productif et moins absent – et l'amélioration de la santé (près de 17 Md€). Une augmentation de la part modale des déplacements à pied de 24 % (actuel) à 30 % générerait un bénéfice économique supplémentaire d'environ 35 milliards d'euros par an.

Nous avons choisi de retenir 10 bonnes raisons de valoriser la marche. Elles sont étayées par les principaux résultats et estimations de cette étude et par quelques autres sources.

1. L'autonomie pour les activités quotidiennes essentielles

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.

Type	Montant	Origine
Société (autonomie et lien social)	> 2,1 Md€	Économies liées à la réduction des déplacements d'accompagnement. Les bénéfices liés au renforcement du lien social, bien que réels, ne sont pas monétarisés.

Source : étude Ademe, 2025.

2. A pas de loup ou l'absence de nuisances

La marche ne produit aucune nuisance : pas de bruit, ni de pollution de l'air ou des eaux, ni d'impact sur les paysages, pas de production de déchets et très peu de consommation d'espace. À tel point qu'il arrive souvent que, dans le bilan des nuisances par mode de transport, la marche soit oubliée tant cela va de soi. En outre, 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 rue, sauf si ces autres usagers sont contraints de faire une manœuvre dangereuse pour éviter un piéton distrait ou téméraire.

Type	Montant	Origine
Externalités évitées	> 4 Md€	Réduction de la pollution de l'air, du bruit, de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre (1,2 million de tonnes de CO ₂ évitées).

Source : étude Ademe, 2025.

3. Le mode de déplacement le plus économe en espace

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 dominant 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 %.

Type	Montant	Origine
Consommation d'espace public	4,1 Md€	Économie de 624 km ² d'espace public, dont la valeur d'usage annuelle est estimée à ce montant.

Source : étude Ademe, 2025.

4. Et le plus économique

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 proximité¹¹.

Type	Montant	Origine
Budget des ménages	1,9 Md€	Économies directes pour les ménages, la marche étant le mode de déplacement le moins coûteux (3,5 c€/km).

Source : étude Ademe, 2025.

Type	Montant	Origine
Aménagements de voirie	7,5 Md€	Économies sur les coûts de construction et d'entretien des voiries grâce à une moindre emprise dédiée à l'automobile.

Source : étude Ademe, 2025.

5. Un complément essentiel des transports collectifs

Marche et transport collectif sont très 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 : une hétérogénéité croissante de la charge entre centre et périphérie (des transports bondés au centre et quasi vides en périphérie) et une faible vitesse de porte à porte due à des parcours de lignes trop sinueux. Dans les deux cas, des aménagements piétonniers peuvent contribuer à les résoudre en améliorant l'environnement et le confort des parcours, en traitant mieux les carrefours, en construisant au besoin des passages dénivelés pour franchir les coupures, en négociant l'ouverture de résidences au transit des piétons, en créant des sorties des deux côtés des gares. Tout

¹¹ Voir UFC-Que Choisir, Rue de l'Avenir, CVTCM, FUB, *Marche et Vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement*, UFC-Que Choisir, 2024.

cela peut augmenter sensiblement l'aire d'attractivité d'une gare ou d'une station, amener les piétons à accepter de plus longs trajets et conduire à simplifier les lignes et à augmenter leur fréquence.

Type	Montant	Origine
Marche et transports publics	> 0,17 Md€	Les économies proviennent de l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs (simplification des lignes, augmentation de la distance interstations).
Rabattement sur les transports publics	Plus de 90 %	La marche est le principal mode de rabattement et de diffusion des usagers des transports collectifs.

Source : étude Ademe, 2025.

6. La marche santé

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 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.

Pour les entreprises, c'est une baisse de l'absentéisme (de - 6 % à - 32 % selon l'OMS), une réduction du turn-over de 25 % et un accroissement de 6 à 9 % de la productivité au travail. Cet angle démontre que la marche n'est pas seulement un enjeu de santé ou d'écologie, mais un levier de performance économique et intellectuelle.

Type	Montant	Origine
Efficacité des actifs en emploi	19,7 Md€	Augmentation de la productivité et réduction de l'absentéisme.
Réduction du turn-over	8,2 Md€	Économie brute sur les coûts de renouvellement du personnel.
Santé	16,7 Md€	Prévention des maladies chroniques et réduction de la mortalité. L'activité physique liée aux seuls déplacements à pied évite environ 10 500 décès prématurés par an.

Source : étude Ademe, 2025.

7. Des pas qui nous relient

La marche est le mode de déplacement 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 Jacobs¹². Ce contrôle bienveillant contribue à apaiser les relations sociales, à repérer et à éviter les comportements déviants, à sécuriser les déplacements des enfants, à réduire en fin de compte les dépenses de police.

¹² Jane Jacobs, *The Death and Life of great American Cities*, Random House, New York, 1961.

Type	Montant	Origine
Société (autonomie et lien social)	> 2,1 Md€	Économies liées à la réduction des déplacements d'accompagnement. Les bénéfices liés au renforcement du lien social, bien que réels, ne sont pas monétarisés.

Source : étude Ademe, 2025.

8. Une ville plus vivante

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.

La restauration et l'hôtellerie liées à la randonnée 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.

Question d'ambiance ?

Le centre-ville de Strasbourg a été distingué pour son dynamisme par Procos, la fédération pour l'urbanisme et le commerce spécialisé. La municipalité attribue ce succès à sa politique volontariste en faveur des piétons et des cyclistes. Elle considère que le célèbre slogan « No parking, no business » (sans facilités de stationnement, pas de développement des affaires) est dépassé. Certains commerçants, autrefois opposés à l'arrivée du tramway et la piétonisation du centre-ville, sont aujourd'hui beaucoup plus favorables. Au niveau national, dans les agglomérations, plus de la moitié du chiffre d'affaires est capté par la périphérie, mais à Strasbourg, qui n'est pourtant pas dépourvue en zones commerciales périphériques, c'est l'inverse¹³.

9. Des achats du quotidien à pas comptés

La marche a un impact économique sur les entreprises en général et plus particulièrement sur les commerces. L'attractivité de la ville est souvent liée à son animation, c'est-à-dire à la présence de piétons. Un cercle vertueux s'enclenche alors : les rues vivantes attirent les commerces qui en retour captent les piétons. Dans les centres où plus de 40 % des trajets se font à pied, le taux de vacance commerciale descend souvent sous la barre des 5 % contre plus de 15 % dans les villes dominées par la voiture¹⁴.

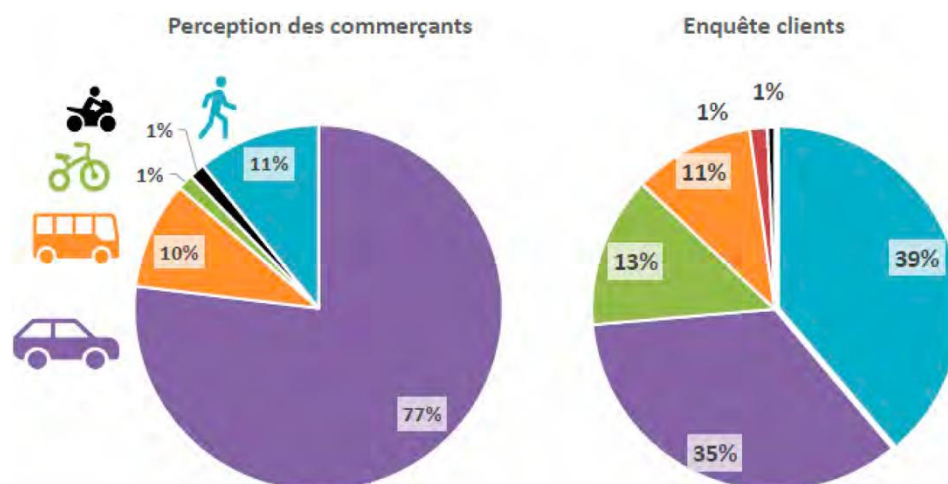
¹³ <https://www.courrierdesmairies.fr/article/strasbourg-un-centre-ville-dynamique-car-pietonnise-et-apaise.14812>

¹⁴ Étude Ademe 2025, p. 112-113.

Sortir des idées reçues

Plusieurs études menées à Bruxelles, Graz ou Berlin ont révélé que les commerçants surestiment systématiquement le poids de la voiture parmi leurs clients. La dernière, réalisée à Nancy, donnent les résultats suivants¹⁵ :

« Selon vous, quel mode de déplacement utilisent habituellement vos clients pour se rendre au centre-ville de Nancy ? »



Sans doute les commerçants ont-ils tendance à projeter leur propre façon de se déplacer sur leurs clients. Ils viennent souvent à leur commerce en voiture, car il leur arrive d'avoir besoin de passer chez des fournisseurs ou de livrer certains clients. Cette surestimation les conduit parfois à s'opposer aux projets d'apaisement des centres-villes.

Mais les perceptions évoluent et une étude du Cerema réalisée dans cinq villes en 2024 montre que : « les commerçants étaient en général plutôt favorables aux projets, malgré les perturbations engendrées par les travaux et les restrictions de circulation. »¹⁶ Ils restent toutefois sensibles à ce qu'une offre de stationnement suffisante existe à proximité (moins de 10 min à pied), surtout pour « les commerces d'équipements du foyer et de pharmacie / paramédical / optique / articles médicaux et orthopédiques », à cause du « transport d'achats qui peuvent parfois être volumineux et les difficultés de déplacements de clients moins valides ».

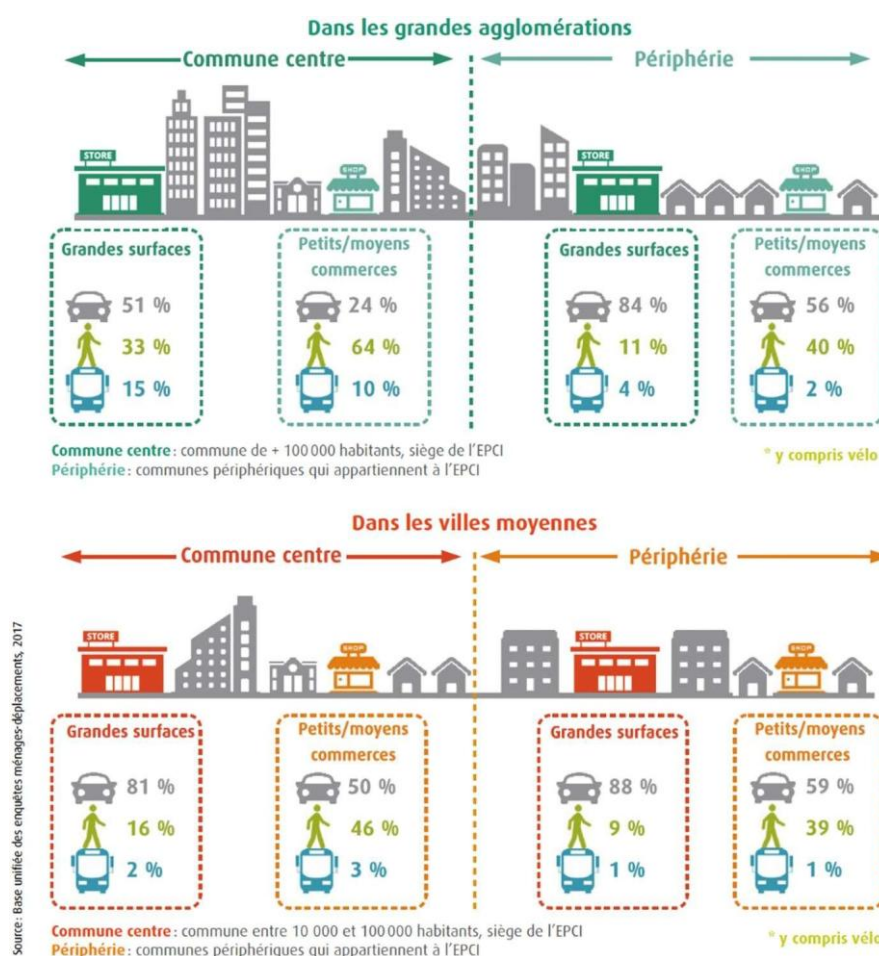
Selon la base unifiée des enquêtes ménages déplacements des villes de province, dans la commune centre des grandes agglomérations, 64 % des clients se rendent à pied dans les petits et moyens commerces. Même en périphérie de ces grandes agglomérations, ils sont encore 40 %. Ces clients, loin de réclamer plus de places de stationnement pour les véhicules, demandent au contraire des espaces apaisés et moins de voitures (premier graphique page suivante).

Par ailleurs, plusieurs 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 (second graphique page suivante).

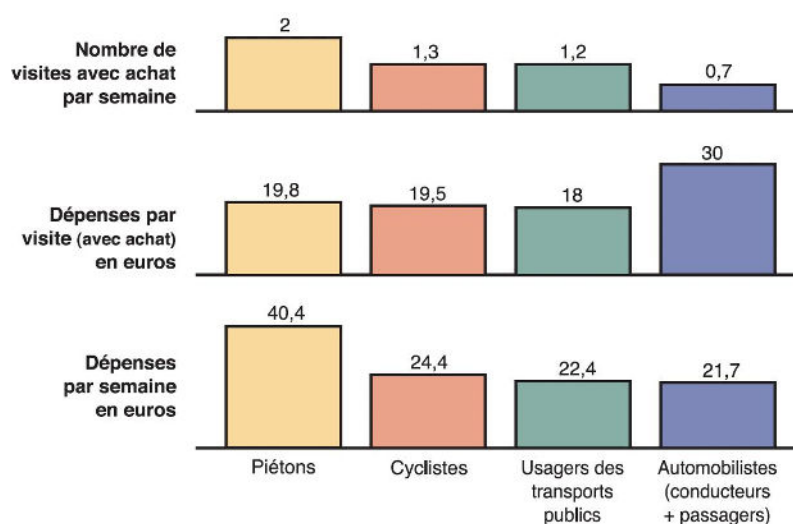
¹⁵ Scalen (agence de développement des territoires Nancy Sud Lorraine), *Suivi et évaluation du Chemin piéton estival de la ville de Nancy*, 2021, p. 21.

¹⁶ Quentin Poilvé, *Commerces de centre-ville et modes actifs : étude sur la perception des commerçants de centre-ville vis-à-vis des aménagements favorables aux modes actifs*, Cerema, 2024, p. 5.

Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation¹⁷



Dépenses des clients par visite et par semaine selon le mode de déplacement utilisé¹⁸



¹⁷ Julie Pékata et Pierre Vacher, *Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, Cerema, Lyon, 2019, p. 4.

¹⁸ Marie Brichet et Frédéric Héran, *Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité*, étude réalisée par la FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette) pour l'Ademe, le ministère de l'Équipement et des Transports et le ministère de l'Écologie et du Développement durable, p. 8.

Pour Paris, une récente étude réalisée par l'APUR¹⁹ confirme ce résultat : « 88 % des clients interrogés des magasins, cafés, bars et restaurants de Paris Centre et du 17^e arrondissement viennent par les transports en commun (48 %) ou en marchant (40 %), 7 % à vélo et 3 % en voiture. Les clients venus en voiture dépensent certes beaucoup plus par visite que les clients venus à pied ou en transport en commun, mais ils sont rares (3 %) et viennent aussi beaucoup plus rarement (la majorité d'entre eux ne viennent qu'une fois par an ou c'est leur première visite).

Type	Montant	Origine
Commerce	> 0,87 Md€	Soutien au commerce de proximité, maintien d'emplois et réduction des dépenses publiques de revitalisation.

Source : étude Ademe, 2025.

Question d'ambiance ?

La ville de Cheltenham (Gloucestershire – 115 000 habitants) a instauré, en 2018, une interdiction expérimentale de la circulation des voitures, des camionnettes et des camions dans plusieurs rues de son centre. Les premiers résultats de l'essai sont considérés comme « extrêmement encourageants » et démontrent l'impact positif que peut avoir la réduction du nombre de véhicules en centre-ville. Le nombre de cyclistes passant par la fontaine de Boots Corner (un lieu central) a triplé et la fréquentation piétonne a augmenté de 84 %. Le trafic motorisé a quant à lui baissé de 85 %. Tous ces résultats se sont en outre révélés durables²⁰.

Question d'ambiance ?

Madrid a limité pour la première fois l'accès de son centre-ville aux voitures durant la période de Noël 2018. Cette mesure impliquait l'établissement d'une zone de circulation restreinte. Cette zone est quasi piétonnisée car le stationnement y est quasi absent. Une étude, réalisée par la deuxième banque espagnole (la Banco Bilbao Vizcaya Argentaria – BBVA) en collaboration avec la mairie de Madrid, a analysé l'impact de cette restriction. L'analyse a porté sur vingt millions de transactions anonymisées et comparé les recettes de 2018 aux données des deux périodes de Noël précédentes. Résultat : du 1^{er} décembre 2018 au 7 janvier 2019, sur la principale artère commerçante de Madrid, la Gran Vía, le chiffre d'affaires des commerces de détail a augmenté de 9,5 %. Sur tout le centre-ville, l'augmentation a été de 3,3 %²¹.

10.Des parts de marché à prendre

La pratique de la marche nécessite des équipements de la personne et de voirie 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 indispensables.
- **L'aménagement d'espaces publics** urbains favorables à la marche, mais aussi aux cyclistes et aux utilisateurs d'EDPM (engins de déplacement personnels motorisés) impose d'élargir ou d'étendre ces espaces (trottoirs, pistes cyclables hors trottoirs, terre-pleins et places publiques), d'améliorer leur revêtement, de mieux les éclairer et de les rafraîchir – réchauffement climatique oblige – par des plantations ou des jardinières pleine terre.

¹⁹ Bruno Bouvier et François Mohrt, *Les pratiques d'achat et de déplacement des clients des commerces de Paris centre et du 17^e arrondissement*, APUR, 2024.

²⁰ <https://road.cc/content/news/250502-threefold-rise-cycling-cheltenham-town-centre-after-car-ban>

²¹ <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/08/closing-central-madrid-to-cars-resulted-in-9-5-boost-to-retail-spending-finds-bank-analysis/>

- **Le mobilier urbain** : bancs, fontaines, voiles d'ombrage, toilettes et signalétique sont particulièrement utiles aux piétons soumis aux intempéries et à la fatigue et dont les temps de parcours sont parfois importants.
- **Les diverses applications numériques** disponibles sur smartphones et destinées à encourager la marche et à mesurer l'effort fourni.

A titre d'exemple, l'opération parisienne « Embellir votre quartier » concerne les 80 quartiers de la Capitale à raison de 5,5 M€ en moyenne par quartier d'environ 1,2 km² chacun, soit un investissement prévisible de 450 M€ en 6 ans, soit 35 € par an et par habitant. Si toutes les communes métropolitaines réalisaient le même effort, la dépense publique française consacrée à ce type de traitement de l'espace public se monterait à 14,3 milliards d'euros en 6 ans.

VI. Pour approfondir

ADEME, *Chaque kilomètre à pied rapporte plus qu'on ne le croit à la société*, Communiqué de presse, Ademe. [En ligne](#)

Bruno BOUVIER et François MOHRT, *Les pratiques d'achat et de déplacement des clients des commerces de Paris centre et du 17^e arrondissement*, APUR, 2024. [En ligne](#)

Mathieu CHASSIGNET, « No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire », *The conversation*, 2024. [En ligne](#)

Bruno CORDIER, *Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche*, Adetec, 2025. [En ligne](#)

Anne FAURE et Frédéric HÉRAN. *Les retombées économiques de la marche, une première approche*, Rue de l'Avenir, Université de Lille. 2024. [En ligne](#)

Stéphane MALEK (dir.), *À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics*, Ademe, 2022. [En ligne](#)

Julie Pélatà et Pierre Vacher, *Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, Cerema, Lyon, 2019. [En ligne](#)

Quentin POILVÉ (dir.), *Commerces de centre-ville et modes actifs : étude sur la perception des commerçants de centre-ville vis-à-vis des aménagements favorables aux modes actifs*, Cerema, 2024. [En ligne](#)

VILLE DE PARIS, *Les déplacements des piétons*, Observatoire des déplacements à Paris, 2025. [En ligne](#)



© Anne Faure

Coordination de la publication : Rue de l'Avenir

Assistance pour la rédaction : Stéphanie LE DANTEC

Contributeurs des six séances de l'atelier préparatoire :

- 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 VAYSSIERE, directrice mobilités alternatives et intermodalité chez Keolis,
- Mathieu CHASSIGNET, ingénieur transport à l'Ademe,
- Denis CHEMINADE, Fédération Française de randonnée.

Réalisé avec le soutien de la Mairie de Paris



www.ruedelavenir.com

Rue de l'Avenir
MVAC 14, BAL 27, 22 rue Deparcieux, 75014 Paris
Tél.: 07 67 53 41 89 - infosrdagrueadelavenir.com

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

Association
militante
depuis 1988