

**Marche, vélo, covoiturage :
les bénéfices d'une mobilité plus durable**
DOSSIER DE PRESSE

10.09.2025

EN UN COUP D'ŒIL

Dans un contexte où le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre en France (environ 33% en 2023) et que la pollution de l'air entraîne 40 000 décès prématurés par an, **l'ADEME publie une série de nouvelles études qui éclairent sur les pratiques de mobilité actives et partagées et leurs bénéfices.**

Ces études mettent en évidence le potentiel de la marche, du vélo et du covoiturage pour décarboner la mobilité quotidienne, améliorer la qualité de l'air et générer des bénéfices économiques et sanitaires significatifs.

Pour la première fois, l'ADEME quantifie l'impact économique et sanitaire de la marche.

Les 5 chiffres clés à retenir

- **76%** des Français vivent à moins de 4 km d'un ensemble d'équipements essentiels (supermarché, collège, médecin, pharmacie, salle de sport, bibliothèque).
- En généralisant les meilleures pratiques observées actuellement, la part modale de la marche pourrait atteindre **31%, contre 24% aujourd'hui et celle du vélo 8%, contre 3% actuellement.**
- Les émissions de gaz à effet de serre seraient ainsi réduites de 15% pour la mobilité locale, avec un potentiel maximum de 31%, soit entre 8 et 17MtCO₂.
- Sur les 12 derniers mois, **14 millions de Français** déclarent avoir pratiqué le covoiturage pour un trajet de courte distance et **13 millions** pour un trajet de longue distance
- En moyenne, 2,9 kg de CO₂ est économisé par trajet de covoiturage de courte distance.
- Le bénéfice net des politiques publiques en faveur des déplacements à pied est estimé à **environ 57 milliards d'euros.**
- Si la part des déplacements à pied passait de **24% à 30%**, le bénéfice économique global supplémentaire serait d'environ **35 milliards d'euros.**

SOMMAIRE

<i>[ETUDE] - LA MARCHÉ ET LE VÉLO : DES SOLUTIONS CONCRETES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET UN AIR PLUS PUR.....</i>	<i>3</i>
<i>[ETUDE] - COVOITURAGE EN FRANCE : LES CLES D'UNE PRATIQUE MASSIVE ET SES BÉNÉFICES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE</i>	<i>5</i>
<i>[ETUDE] - MARCHER PLUS : UN LEVIER DE 50 MILLIARDS D'EUROS POUR LA SANTÉ ET L'ÉCONOMIE FRANÇAISE.....</i>	<i>6</i>

[ETUDE] - LA MARCHÉ ET LE VÉLO : UN POTENTIEL DE DECARBONATION POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET UN AIR PLUS PUR

Alors que le vélo a connu un essor considérable ces dernières années, il représente encore un fort potentiel pour augmenter sa part dans les déplacements. En encourageant davantage son usage, nous pourrions accélérer la transition du secteur des transports et améliorer notre contribution à la lutte contre le changement climatique. C'est dans cette optique que les modes de transport actifs, marche et vélo, sont au cœur de cette recherche qui en révèle le potentiel important pour décarboner la mobilité quotidienne et améliorer la qualité de l'air. Ancrés dans une approche de proximité, ces modes de transport sont de véritables leviers pour transformer nos déplacements et réduire significativement notre empreinte carbone. L'ADEME dévoile ce jour les résultats de son étude *« Contribution de la marche et du vélo à la décarbonation et à l'amélioration de la qualité de l'air »*. Elle met en évidence que la marche et le vélo permettent une diminution substantielle des émissions de gaz à effet de serre et des polluants, tout en favorisant des modes de vie plus locaux. Elle dessine des perspectives prometteuses pour une progression significative de ces pratiques à l'échelle nationale, soulignant leur rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs environnementaux et de santé publique.

La mobilité active, un levier essentiel pour la décarbonation des déplacements quotidiens

Cette analyse vise spécifiquement à évaluer la capacité des modes actifs à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à améliorer la qualité de l'air à l'échelle nationale, en tenant compte des spécificités territoriales qu'elles soient urbaines, périurbaines ou rurales. Les mobilités actives (marche et vélo) constituent parfois une alternative aux déplacements motorisés, mais elles **favorisent également le choix de destination de proximité et l'adoption de modes de vie ancrés localement**.

Les principaux résultats soulignent l'existence d'un potentiel réel pour le développement d'une mobilité organisée autour de la proximité : 76% des Français vivent à moins de 4 km d'un panel d'équipements essentiels tels que commerces, écoles ou médecins, permettant ainsi de répondre à la plupart des besoins quotidiens. Cette distance est réalisable en 15 minutes à vélo environ.

L'étude confirme par ailleurs que l'usage des modes actifs et la baisse des distances parcourues sont des **politiques favorables à des modes de vie plus ancrés dans la proximité**, avec une analyse des enquêtes de mobilité démontrant que les personnes qui utilisent le vélo ou marchent le plus souvent fréquentent des équipements et services plus proches que la moyenne des Français, **leur mode de vie s'adaptant à ce mode de déplacement**.

Des résultats prometteurs pour la progression de la marche et du vélo et la réduction des émissions

L'étude établit une nouvelle méthode pour estimer la progression de la pratique de la marche et du vélo ainsi que les effets sur la baisse des émissions de CO₂ et de polluants. Cette approche, basée sur la généralisation des meilleures pratiques actuelles observées sur certains territoires pionniers, est appliquée à l'ensemble du territoire national. Les résultats obtenus intègrent également la réduction des distances induite par la progression des déplacements à pied et à vélo. **Il est estimé que la part modale de la marche pourrait atteindre 31%, contre 24% aujourd'hui, et celle du vélo 8%, contre 3% actuellement**. Cette progression concernerait à la fois le milieu urbain (potentiel de progression de la part modale des mobilités actives de 20 points), périurbain (+8 points) et rural (+6 points).

Les distances parcourues au quotidien diminueraient de 11% en moyenne sur l'ensemble du territoire. Parallèlement, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants diminueraient ainsi de 15% pour l'ensemble de la mobilité locale, soit les déplacements de moins de 80 km, soit une économie de plus de 8 millions de tonnes de CO₂ par an.

Un modèle théorique pour des scénarios ambitieux de décarbonation

Une deuxième approche a été mise en lumière, basée sur l'analyse des boucles de déplacement effectué par les Français. Une boucle constitue un enchainement de déplacements consécutifs : par exemple emmener un enfant à l'école, puis se rendre au travail, puis passer au supermarché, puis rentrer chez soi. Si un seul déplacement nécessite le recours à la voiture (longueur du trajet, transport de charge lourde...), alors toute la boucle sera réalisée en voiture. Il s'agit donc d'une approche qui se veut réaliste.

Ce modèle a permis d'estimer un potentiel minimal de déplacements qui ne peuvent être réalisés autrement qu'en voiture et un potentiel maximal de déplacements réalisables à vélo. En fonction de scénarios et d'hypothèses, comme la portée maximale des déplacements admissibles à vélo, l'âge limite ou l'emport de charge ou de personne, **jusqu'à une part modale de 50% des déplacements pourraient être réalisés à vélo, représentant 25% des kilomètres parcourus. Ce potentiel est associé à une baisse de 31% des émissions de GES pour l'ensemble de la mobilité locale, soit une économie de 17 millions de tonnes de CO2 par an.**

En savoir plus

L'étude complète est disponible [ici](#).

[ETUDE] - COVOITURAGE EN FRANCE : LES CLES D'UNE PRATIQUE MASSIVE ET SES BENEFICES POUR UNE MOBILITE DURABLE

Dans le cadre de sa mission d'analyse et de promotion des pratiques favorisant la transition vers une mobilité plus durable et collaborative, l'ADEME publie les résultats de son enquête nationale sur le covoiturage. Face aux enjeux de décongestion, de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de soutien au pouvoir d'achat, cette étude vise à qualifier et quantifier l'offre et les pratiques du covoiturage en France. Elle met en lumière les caractéristiques des utilisateurs, leurs motivations et leurs pratiques, offrant des perspectives clés pour le développement de ce mode de déplacement.

Le covoiturage : une pratique massive aux bénéfices multiples et un profil d'utilisateur défini

Le covoiturage se confirme comme un phénomène de masse en France. Sur les 12 derniers mois, 14 millions de Français ont déclaré avoir pratiqué le covoiturage pour un trajet de courte distance (dont 800 000 via une plateforme de covoiturage), et 13 millions pour un trajet de longue distance (dont 7 millions via une plateforme).

Le profil type du covoitureur est plutôt jeune, âgé de **41 à 43 ans en moyenne**, contre 52 ans pour les non-covoitureurs. **La population des covoitureurs est majoritairement masculine** (entre 54% et 60% des utilisateurs sont des hommes), plutôt urbaine, et se situe principalement dans des **catégories socioprofessionnelles plutôt élevées**. Les principales motivations à recourir au covoiturage sont principalement financières, tandis que les freins ressentis sont davantage liés aux contraintes d'organisation.

Spécificités et avantages du covoiturage sur courtes et longues distances

Pour les trajets de courte distance

Un conducteur véhicule en moyenne 1,2 passagers sur une distance de 23 kilomètres. **Le trajet domicile-travail constitue le motif principal de covoiturage de courte distance via les plateformes (environ 75%, et même 90% en ce qui concerne les lignes de covoiturage)**. Pour les conducteurs, le covoiturage via plateforme se substitue majoritairement à des trajets qui auraient été faits seuls en voiture (pour 85% d'entre eux). **Du côté des passagers, environ la moitié aurait auparavant réalisé le trajet seul en voiture, tandis que le tiers d'entre eux se serait substitué aux transports en commun.** Le covoiturage de courte distance via plateformes génère des économies d'émissions de CO₂ (une réduction de l'ordre de 2,9 kg de CO₂ par trajet), même en prenant en compte les différents effets de bord qui peuvent les atténuer (report depuis les transports en commun, détours éventuels, etc.) .

Concernant le covoiturage de longue distance, un conducteur véhicule en moyenne 2,3 passagers sur une distance de 300 kilomètres. **Les trois raisons principales de recourir au covoiturage de longue distance sont de rendre visite à des amis ou de la famille, partir en vacances, et partir en week-end.** Les conducteurs de covoiturage de longue distance via plateformes auraient très majoritairement effectué le trajet seuls dans leur véhicule s'ils n'avaient pas eu la possibilité de covoiturer : c'est le cas de 91% d'entre eux.

Du côté des passagers, 70% auraient réalisé un trajet en transports en commun (train, autocar). Ils recourent au covoiturage principalement pour des raisons financières, en raison de son moindre coût. Seule une minorité de passagers (18%) aurait fait le trajet seuls en voiture s'ils n'avaient pas eu recours au covoiturage, et le reste (12%) n'aurait pas fait le trajet. De ce fait, le gain CO₂ du covoiturage intermédié de longue distance s'avère limité. Les effets bénéfiques du covoiturage longue distance se trouvent plutôt dans l'amélioration du pouvoir d'achat qu'il apporte, et la possibilité de voyager pour des personnes à revenus modestes.

En savoir plus

L'enquête complète est disponible [ici](#).

[ETUDE] - MARCHER PLUS : UN LEVIER DE 57 MILLIARDS D'EUROS POUR LA SANTE ET L'ECONOMIE FRANÇAISE

Face aux enjeux de santé publique et d'optimisation économique des mobilités, cette étude vise à mieux quantifier et valoriser la pratique de la marche dans les déplacements quotidiens des Français. Elle révèle le potentiel économique et sanitaire significatif de l'augmentation des déplacements à pied, soulignant ainsi son rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs environnementaux et sociétaux.

La marche : une pratique sous-estimée mais essentielle dans les déplacements quotidiens

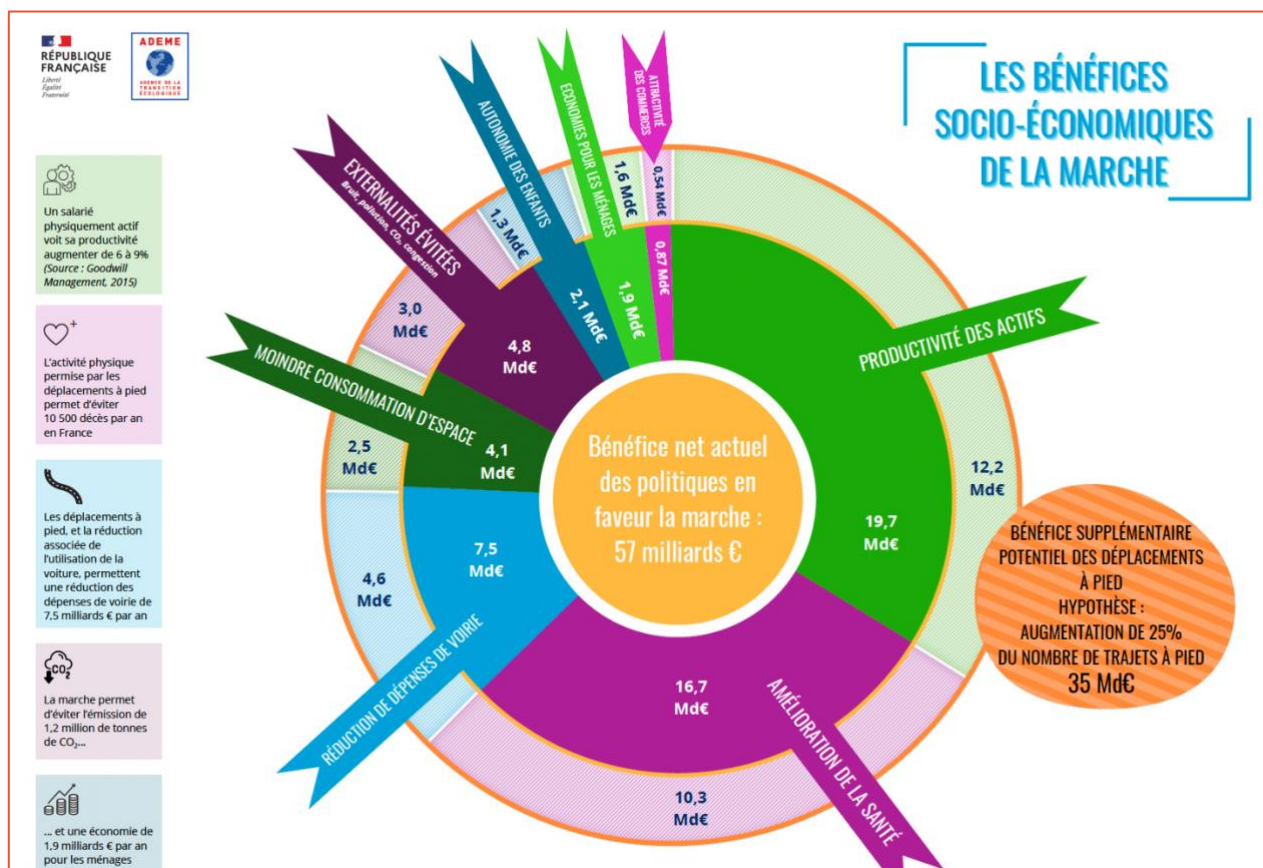
La pratique de la marche, bien que fondamentale, est actuellement mal connue et imparfaitement quantifiée par les grandes enquêtes de mobilité. La première partie de cette étude a analysé les différentes sources de données disponibles pour mieux appréhender la place de la marche dans les déplacements quotidiens (pour aller travailler, à l'école, faire des achats...), dans les loisirs, la randonnée et le sport, ainsi que dans les espaces privés (au domicile, sur le lieu de travail, dans les commerces...). Après une forte baisse de la part modale de la marche dans les années 80, celle-ci s'est stabilisée à environ 23% depuis 30 ans. Elle dépend toutefois beaucoup de l'âge (les moins de 18 ans et plus de 65 ans marchent 2 fois plus que le reste de la population) et du type de territoire (la part modale de la marche est deux à trois fois plus faible dans le rural que dans les agglomérations).

LE SAVIEZ-VOUS ?

- Les Français marchent en moyenne 1h12 par jour.
- 12 minutes sont dédiées aux déplacements à pied.
- 18 minutes sont consacrées à la marche de loisir, randonnée et sport.
- 42 minutes se déroulent dans les espaces privés.

Les bénéfices économiques et sociaux considérables des déplacements à pied

Le bénéfice net des déplacements à pied, correspondant aux bénéfices des politiques en faveur des déplacements à pied dans les territoires, est quant à lui estimé à 57 milliards d'euros par an. Parmi les postes sur lesquels les impacts nets sont les plus positifs, on retrouve l'efficacité des actifs (productivité, réduction de l'absentéisme et du turn-over), estimée à 20 milliards d'euros par an, et l'amélioration de la santé, qui représente 17 milliards d'euros par an. Ces chiffres soulignent l'importance économique et sociale de la marche, bien au-delà de sa simple fonction de déplacement. Enfin, si la part des déplacements à pied passait de 24% (part actuelle) à 30%, le bénéfice économique global supplémentaire serait d'environ 35 milliards d'euros, confirmant le potentiel majeur de cette pratique pour l'économie nationale.



En savoir plus

L'étude complète est disponible [ici](#).

ADEME

Tél : 01 58 47 81 28
Mél : ademepresse@havas.com
Service de Presse

155 bis, Avenue Pierre Brossolette
92541 Montrouge Cedex

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le dérèglement 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 à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle du ministère en charge de l'environnement, du ministère en charge de l'énergie et du ministère en charge de la recherche. www.ademe.fr