



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

LA PRATIQUE DE LA MARCHE EN BELGIQUE



www.mobilite.belgium.be

.be

Auteur :

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité - Service Analyse de données et Enquêtes

Contact : stats.enquetes@mobilite.fgov.be

Editeur responsable :

Emmanuelle Vandamme, rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles

Table des matières

Introduction	3
Chiffres sur la marche	4
Marche utilitaire	4
La marche comme mode principal de déplacement	4
La marche intermodale	6
Les déplacements de courtes distances	7
Marche loisir	7
Les chiffres généraux	8
Une pratique de proximité et largement autonome	9
Les motivations et obstacles à la marche loisir	9
Les séjours en Belgique et à l'étranger	10
Aperçu global de la marche	11
Les chiffres généraux	11
Distinctions sociales et territoriales de la pratique	12
Les différences selon l'âge	12
Les différences selon le genre	12
Les différences selon le niveau d'instruction et la situation socio-économique	12
Les différences selon l'urbanisation et la région	13
Perception de la marche	15
La perception générale de la marche	15
Les avantages	16
Les inconvénients	18
Bénéfices de la marche	20
Les bénéfices individuels	20
Les bénéfices collectifs	20
Conclusions et recommandations	22

Introduction

La marche constitue le mode de déplacement le plus universel. Pratiquée quotidiennement par une grande partie de la population, elle remplit des fonctions multiples : déplacement utilitaire, promenade ou encore pratique sportive. Marcher est reconnu comme étant bon pour la santé, sans émission directe, silencieux et peu coûteux. Pourtant, bien qu'elle soit le premier mode de déplacement dans la hiérarchie STOP qui vise à donner la priorité successive à la marche, au vélo, aux transports publics et, en dernier lieu, aux modes motorisés individuels, elle demeure relativement peu visible dans les statistiques traditionnelles.

Les différentes enquêtes fédérales sur la mobilité montrent toutefois que la marche occupe une place importante dans les habitudes de déplacement des Belges¹. Seule ou en combinaison avec d'autres modes de transport, elle fait partie intégrante de tous les déplacements.

Ce rapport propose une synthèse des principales données disponibles sur la marche en Belgique. Il s'appuie principalement sur les enquêtes du SPF Mobilité et Transports ([BeMob](#), [enquête fédérale sur la mobilité en Belgique](#), [enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail](#)), ainsi que sur des travaux scientifiques internationaux et des études de référence en matière de mobilité active et de santé publique.

Afin de compléter les données existantes, une nouvelle enquête BeMob consacrée aux déplacements récréatifs à vélo et à pied a été menée durant l'été 2026. Elle visait à mieux comprendre les habitudes des répondants² en matière de promenades. Celle-ci a été menée auprès de 3 000 adultes belges. Les résultats sont présentés dans la partie « Marche loisir » de ce rapport.

Quatre axes structurent l'analyse :

- Les données sur la marche utilitaire et la marche loisir ;
- Les différences sociales et territoriales dans la pratique de la marche ;
- La perception de la marche par les Belges et
- Les bénéfices liés à la marche.

L'objectif est d'obtenir une vue d'ensemble de la pratique de la marche en Belgique et de valoriser son rôle dans les politiques publiques de mobilité durable et de santé publique, en cohérence avec la priorité accordée aux modes actifs.

¹ Dans le présent rapport, le terme « Belges » désigne, sauf indication contraire, les résidents belges âgés de 18 à 79 ans ; les déplacements des moins de 18 ans ne sont pas couverts par le périmètre de l'analyse.

² Le texte est rédigé au masculin uniquement pour des raisons de lisibilité. Il s'adresse de manière égale à toute personne, quel que soit son genre.

Chiffres sur la marche

La marche est une composante essentielle des pratiques de mobilité en Belgique, elle figure parmi les modes de déplacement les plus fréquemment utilisés. En effet, 95 % des Belges déclarent marcher au moins quelques jours par an, tandis que 58 % pratiquent la marche au moins trois fois par semaine³. Ces résultats soulignent l'importance de la marche dans les comportements de mobilité, tant pour les déplacements du quotidien que pour d'autres formes de pratique.

La marche peut être envisagée selon différentes finalités. La marche utilitaire⁴ désigne les déplacements réalisés à pied dans le but d'accomplir une activité quotidienne répondant à un besoin fonctionnel. Il peut s'agir, par exemple, de se rendre au travail ou à l'école, d'effectuer des achats, d'accéder à un service, de rejoindre un arrêt de transport public, de réaliser des démarches administratives ou encore d'accompagner un proche.

Au-delà de sa fonction utilitaire, la marche représente également une pratique de loisir⁵ largement répandue. Elle regroupe des activités variées telles que la promenade, la randonnée, la marche sportive ou encore la course à pied. Contrairement à la marche utilitaire, ces pratiques ne répondent pas prioritairement à un objectif de déplacement, mais s'inscrivent davantage dans une démarche volontaire de détente, de découverte ou d'activité physique.

Dans le présent rapport, les termes « marche utilitaire » et « marche loisir » seront utilisés afin de distinguer les deux principales formes de pratique analysées.

Marche utilitaire

La marche comme mode principal de déplacement

L'analyse des boucles de déplacements⁶ montre que la marche se classe au deuxième rang des modes de déplacement les plus utilisés, derrière la voiture : elle est utilisée comme mode principal pour 16 % des boucles de déplacements des adultes belges (figure 1). Cette fréquence d'utilisation contraste toutefois avec la part des distances parcourues, la marche ne représentant que 2 % de la distance totale parcourue⁷ quand on ne tient pas compte des promenades.

³ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête BeMob sur les modes de déplacement des Belges, 2025 - 2026.

⁴ Dans le questionnaire de l'enquête BeMob sur les promenades, un déplacement utilitaire était défini comme suit : Un déplacement utilitaire est un trajet effectué pour se rendre à un endroit précis, avec une destination définie. Exemples : aller au travail, faire ses courses, se rendre à un rendez-vous, chez des amis, etc.

⁵ Dans le questionnaire de l'enquête BeMob sur les promenades, une promenade à pied était définie comme suit : Dans une promenade, la marche est une fin en soi. On marche pour se détendre, prendre l'air, faire de l'exercice ou promener son chien. Comptez aussi les marches touristiques, randonnées sportives ou courses à pied.

⁶ Les boucles de déplacements sont définies comme les ensembles de déplacements allant du départ du domicile jusqu'à son retour.

⁷ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique (EFM), 2025.

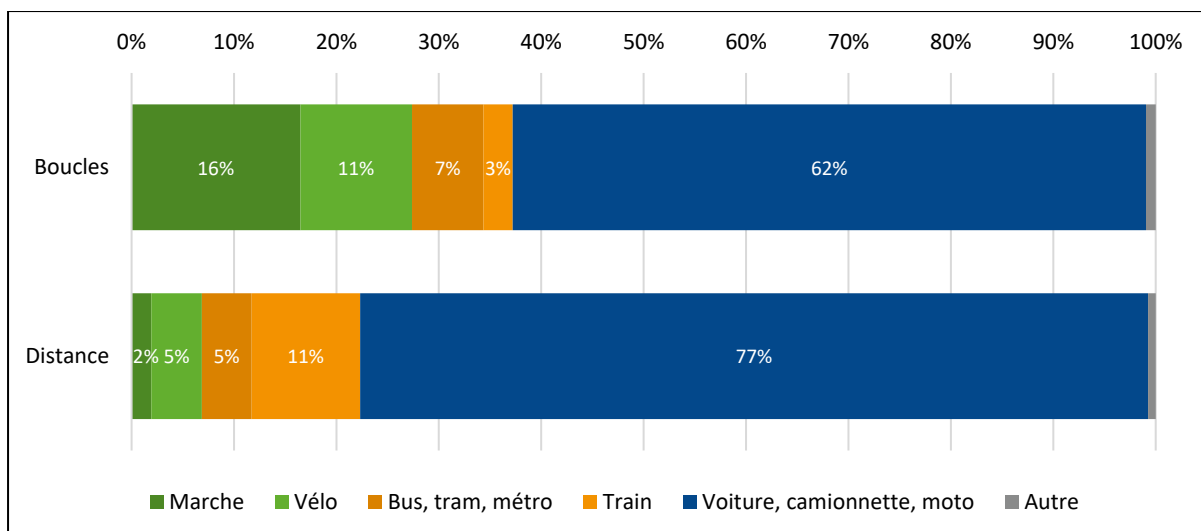


Figure 1 - Répartition modale en nombre de boucles de déplacements et en distance parcourue, hors promenades

Comme le montre la figure 2, la dernière édition de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail met en évidence une légère progression de la marche comme mode principal de déplacement domicile-travail à l'échelle nationale, portée principalement par l'évolution observée à Bruxelles (de 2,6 % en 2005 à 4,1 % en 2024). En Flandre et en Wallonie, la part de la marche demeure relativement stable sur 20 ans. Les parts modales constatées par cette enquête (2,8 % au niveau belge) doivent être relativisées : l'enquête vise les grands employeurs, dont les travailleurs résident généralement plus loin du lieu de travail, ce qui réduit les possibilités d'effectuer le trajet à pied.

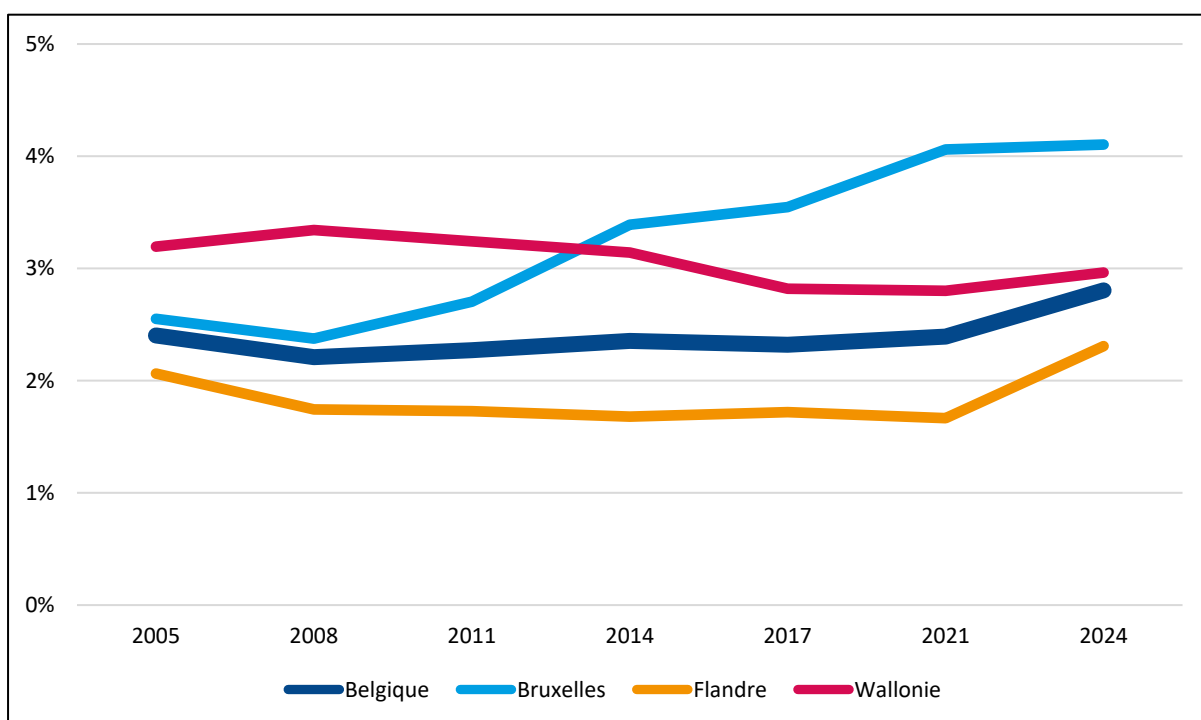


Figure 2 - Évolution de la part modale de la marche en Belgique entre 2005 et 2024

Ces résultats doivent également être interprétés avec prudence, dans la mesure où l'enquête ne retient que le mode principal utilisé pour effectuer le trajet domicile-travail. Ces parts modales portent sur le seul mode principal du trajet domicile-travail chez les grands employeurs : elles mesurent la marche comme mode principal, non la marche comme composante du trajet. Elles ne sont donc pas comparables aux parts modales tous motifs de l'enquête fédérale sur la mobilité en Belgique.

La marche intermodale

La marche est très souvent associée à d'autres modes de déplacement au cours d'un même trajet et joue dès lors un rôle essentiel dans l'intermodalité.

Certaines enquêtes captent bien l'utilisation des modes avant et après l'utilisation des transports en commun. La figure 3, tirée de l'enquête BeMob sur les déplacements domicile-travail, illustre ces pratiques pour le train et les MTB (métro, tram, bus) pour les déplacements domicile-travail.

Lors des déplacements en train pour se rendre au travail, 40 % des navetteurs rejoignent la gare à pied (mode d'approche) et 79 % effectuent la dernière partie du trajet vers le lieu de travail à pied (mode final). La marche est également le mode secondaire largement majoritaire en complément des MTB (93 % en mode d'approche et 99 % en mode final) et ceci n'inclut pas les déplacements lors des correspondances.

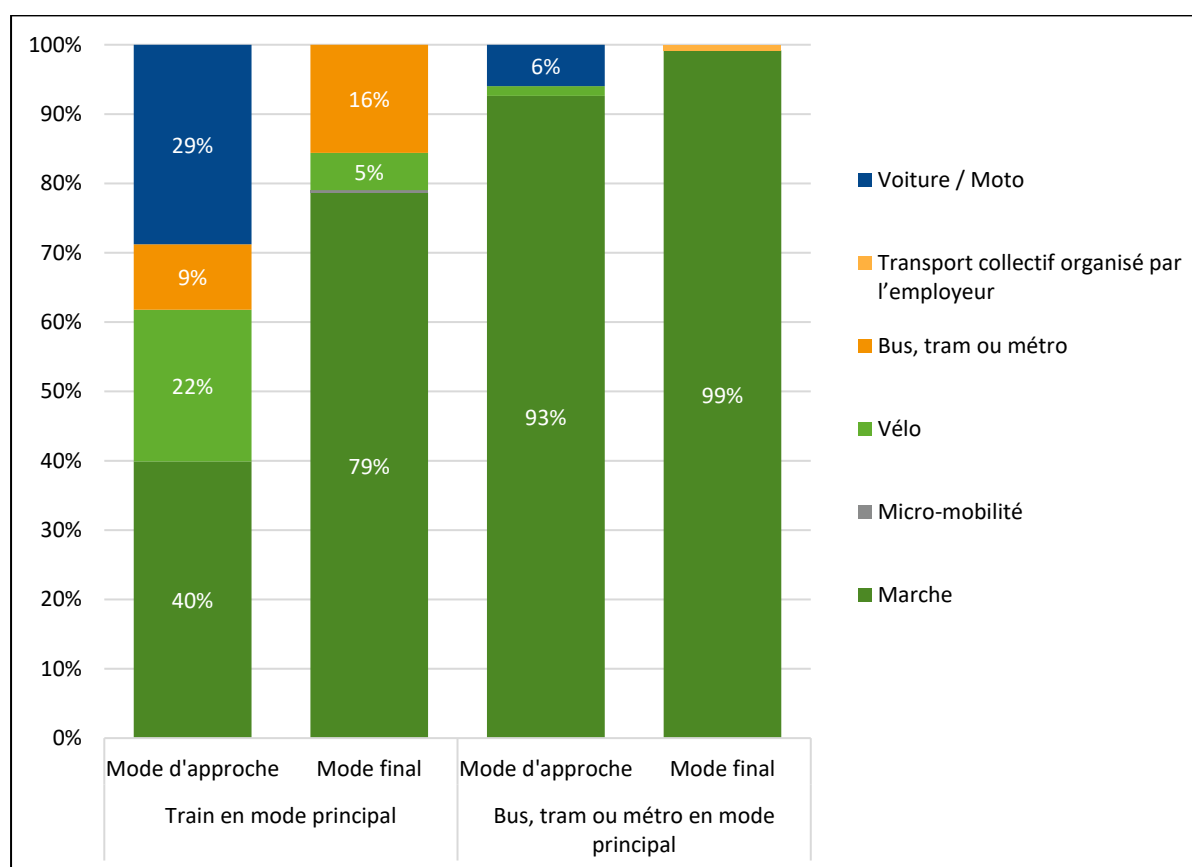


Figure 3 - Répartition modale en tant que mode secondaire, d'approche ou final, en combinaison avec le train et/ou les MTB, données 2025 – 2026

Les données issues de l'enquête fédérale sur la mobilité montrent que ces résultats sont similaires au niveau belge pour l'ensemble des motifs de déplacements. Dans un cas sur trois, le Belge rejoint la gare à pied. Le vélo s'ajoute à la marche, surtout en Flandre (31 % des déplacements, contre 21 % au niveau belge). La voiture est utilisée dans 23 % des cas, surtout par les Wallons (31 %). La partie finale du trajet est quant à elle le plus souvent faite à pied (70 % des déplacements en train).

Comme on le constate, la marche ne se limite pas aux déplacements effectués entièrement à pied : elle est également présente en combinaison avec d'autres modes de transport. Ces courtes séquences de déplacement sont toutefois difficiles à capter par les enquêtes de mobilité, ce qui conduit à sous-estimer son importance réelle. On peut même considérer que la marche est présente dans la quasi-

totalité des déplacements, puisqu'il est généralement nécessaire de rejoindre son véhicule ou un arrêt de transport, puis de parcourir à pied la dernière portion jusqu'à la destination⁸.

Les déplacements de courtes distances

La figure 4 montre que la marche est avant tout utilisée pour les trajets de proximité, tandis que son utilisation diminue rapidement à mesure que les distances augmentent. Près d'un tiers (32 %) des déplacements de moins de 5 km sont effectués à pied⁹. Ces constats confirment que la marche constitue une alternative particulièrement pertinente à la voiture pour les déplacements de proximité.

Une part importante de ces déplacements pourrait être transférée vers la marche, en particulier pour les trajets de moins de 2 km¹⁰.

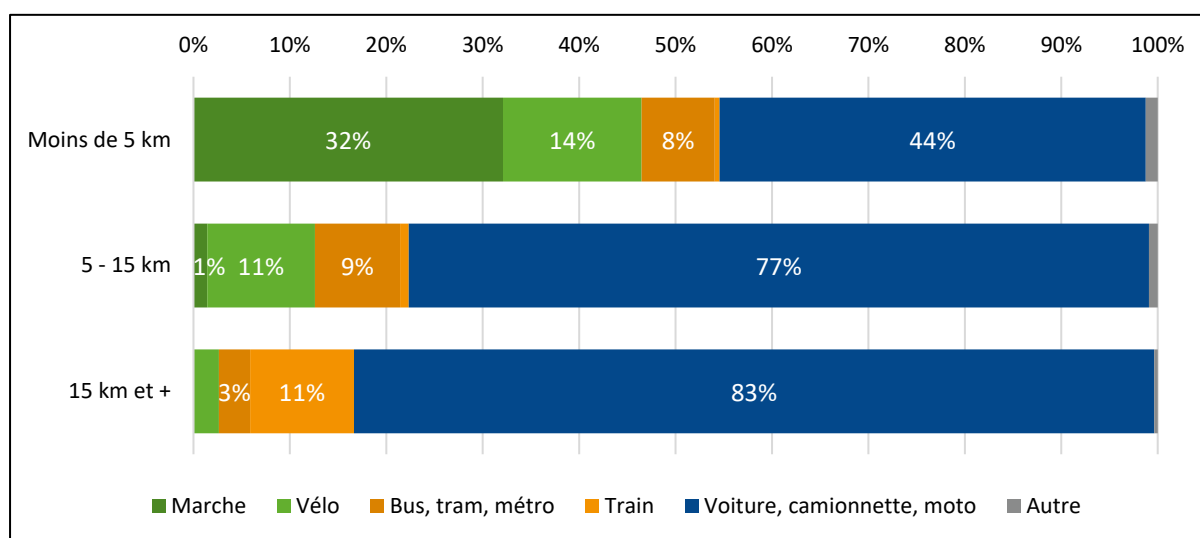


Figure 4 - Répartition modale par catégorie de distance

Marche loisir

Les résultats de cette partie sont tirés d'une nouvelle enquête BeMob sur les promenades à vélo et à pied. Celle-ci a été menée auprès d'un échantillon de 3 000 personnes, représentatif de la population belge, âgé de 18 à 79 ans, entre le 28 juin et le 12 juillet 2026. Les questions portaient sur leurs habitudes de pratique du vélo et de la marche dans le cadre de déplacements dits de loisir (promenade, activité sportive).

Les kilomètres parcourus à pied sont évalués au moyen de la question générale « En moyenne, par semaine, combien de kilomètres parcourez-vous à pied à l'extérieur, tous motifs confondus ? », pour laquelle les répondants se voyaient proposer des catégories de réponses. La répartition entre marche utilitaire et promenade n'est pas mesurée directement : elle est reconstituée à partir d'une seconde question, dans laquelle les répondants estiment eux-mêmes la part de ces kilomètres relevant de

⁸ D'après une enquête de l'ADEME : « un Français de 6 ans et plus parcourt en moyenne 780 m à pied chaque jour pour ses déplacements utilitaires locaux, dont 450 m lors de trajets entièrement réalisés à pied et 330 m dans le cadre de déplacements combinant plusieurs modes. Se limiter aux seuls trajets effectués intégralement à pied conduit ainsi à sous-estimer d'environ 40 % les distances réellement parcourues à pied ».

Source : Bruno Cordinier (ADETEC) pour l'ADEME, [Rapport final « Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche »](#), 2025.

⁹ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique, 2025.

¹⁰ Voir la partie « Les bénéfices collectifs » pour l'estimation.

Le [Baromètre piéton](#) souligne également que « 61% des répondant·e·s se disent prêt·e·s à marcher plus de 15 minutes par trajet. 27% d'entre elles·eux se disent même prêt·e·s à marcher plus de 30 minutes. Cette prédisposition à marcher est encourageante face au besoin de privilégier la marche pour tous les trajets de moins de 2 kilomètres ».

chacun des deux usages. Cette double estimation déclarative (d'abord le volume total, puis sa répartition) doit donc être interprétée comme un ordre de grandeur et non comme une mesure objective des distances effectivement parcourues.

Les chiffres généraux

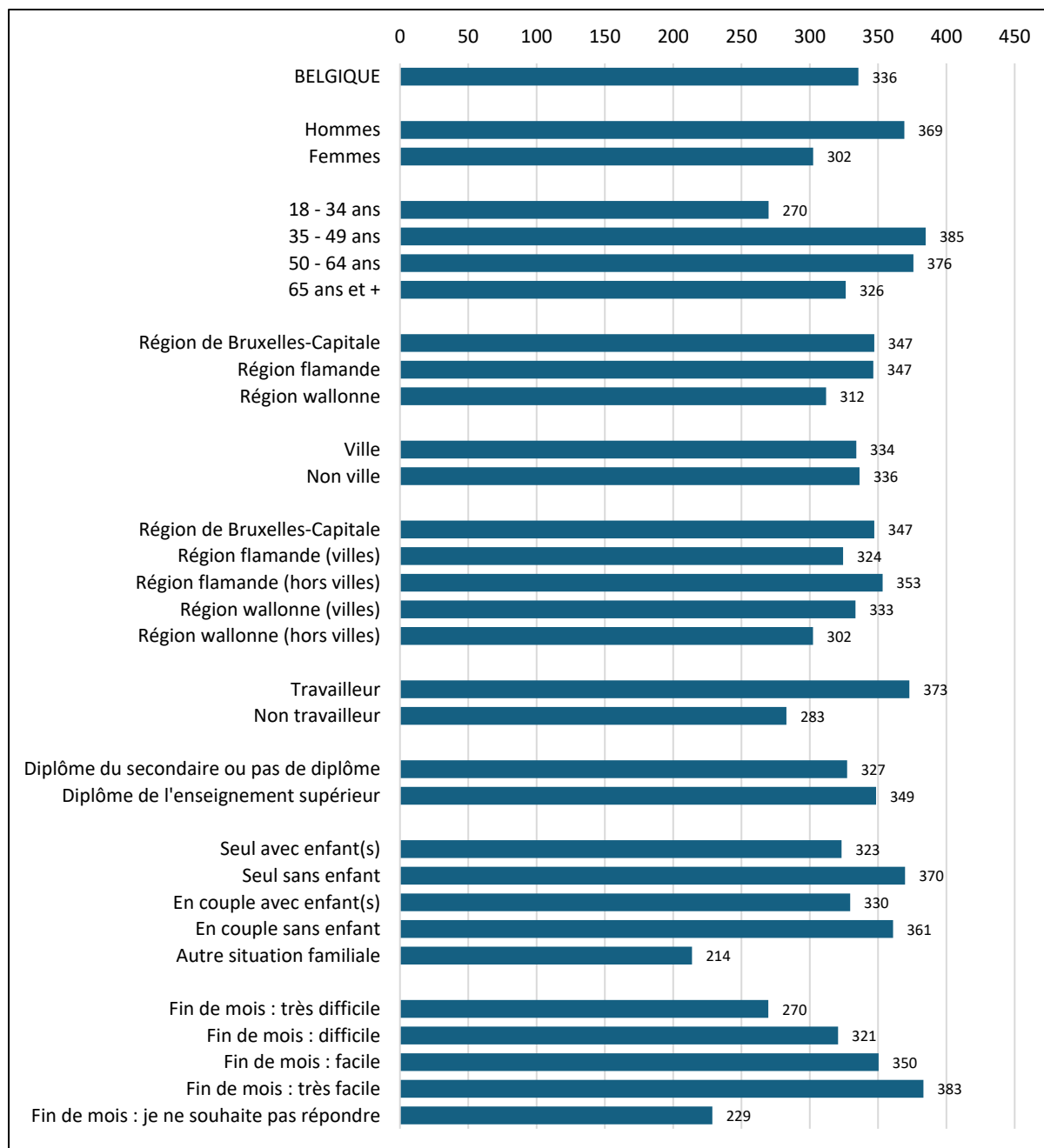


Figure 5 - Nombre de kilomètres parcourus par an dans le cadre de promenades (marche loisir), selon les caractéristiques de la personne

Différences selon la région

En moyenne, un Belge parcourt 336 km à pied par an pour des promenades. Comme le montre la figure 5, les Bruxellois et les Flamands effectuent pratiquement le même volume de promenades

(347 km/an), les Wallons marchent un peu moins avec 312 km/an. Les données du Baromètre piéton montrent également que les Flamands et les Bruxellois sont de grands adeptes de la marche loisir¹¹.

Différences selon l'urbanisation

Les habitants des villes¹² consacrent quasiment le même nombre de kilomètres à la promenade que ceux vivant en milieu rural, respectivement 334 km/an et 336 km/an. En revanche, les personnes habitant hors des villes parcourent plus de distance lors de leurs promenades que lors de leurs déplacements utilitaires.

Différences selon le genre et les catégories d'âge

Les hommes parcourent environ 67 km de plus par an que les femmes en promenade (369 km/an contre 302 km/an), soit près de 22 % de plus. Parmi les catégories d'âge, les 35–64 ans affichent les niveaux les plus élevés de marche, entre 376 et 385 km/an.

Différences selon le niveau d'instruction et la perception économique

Les personnes ayant un diplôme de l'enseignement supérieur présentent un volume de promenades un peu plus élevé (349 km/an) que les personnes moins diplômées (327 km/an). Plus le niveau de vie augmente, plus la pratique des activités sportives augmente. Les répondants avec une grande aisance financière, c'est-à-dire qui estiment finir leur mois très facilement, parcourent 383 km/an en promenades, contre 270 km/an pour les personnes qui estiment finir leur mois très difficilement.

Une pratique de proximité et largement autonome

Les habitudes de promenade illustrent également le caractère accessible de cette pratique. Dans 59 % des cas, les promenades débutent directement au domicile, ce qui montre que de nombreux Belges disposent d'un environnement favorable à la marche à proximité immédiate de leur lieu de résidence. Lorsque le point de départ est situé ailleurs, la voiture est utilisée dans 70 % des cas pour rejoindre le lieu de départ.

La moitié des promeneurs déclarent marcher seuls (50 %) et autant en couple (50 %), loin devant les sorties avec des amis (25 %), des enfants (18 %) ou un chien (12 %). Les répondants pouvant cocher plusieurs configurations, ces parts ne totalisent pas 100 %. Cette répartition montre que la marche constitue avant tout une activité individuelle ou pratiquée à deux, davantage qu'une activité collective. Cette observation est confirmée par le faible recours aux structures organisées : seulement 11 % des répondants prennent part à des marches organisées ou à des clubs. La pratique de la marche apparaît donc largement autonome et peu institutionnalisée.

Les motivations et obstacles à la marche loisir

Les répondants identifient plusieurs leviers susceptibles d'encourager une pratique plus fréquente de la marche loisir. Le manque de temps constitue de loin le principal frein, puisque 35 % estiment qu'ils marcheraient davantage s'ils disposaient de plus de temps libre. Viennent ensuite la possibilité de marcher avec quelqu'un (27 %) et la présence d'équipements et de services le long des itinéraires (17 %), tels que des cafés, des toilettes, des aires de repos ou des espaces de pique-nique. Ces résultats

¹¹ Les résultats du [Baromètre piéton](#) indiquent : « Ils-elles sont beaucoup plus nombreux-ses à marcher tous les jours à Bruxelles et ce quel que soit l'objectif (78%), contre 61% en Wallonie et 53% en Flandre. Par contre, on marche plus en Flandre pour le plaisir (75%) qu'en Wallonie (67%) et dans une moindre mesure qu'à Bruxelles (74%) ».

¹² Les villes sont définies sur base du degré d'urbanisation via la classification DEGURBA, version 2024 ([Information on data - Degree of urbanisation - Eurostat](#)). La catégorie « ville » reprend 65 communes situées dans et autour des villes suivantes : Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Courtrai, La Louvière, Louvain, Liège, Malines, Mons, Mouscron, Namur, Ostende et Verviers.

rejoignent ceux de la littérature scientifique, qui identifie le temps disponible comme le principal facteur limitant la pratique de la marche.

À l'inverse, parmi les personnes qui ne marchent pas, les principaux obstacles évoqués sont l'état de santé ou la condition physique (35 %), le manque d'envie ou d'intérêt (34 %) et le manque de temps ou d'occasions (24 %).

Les séjours en Belgique et à l'étranger

L'enquête montre que les séjours spécifiquement consacrés à la marche demeurent relativement peu fréquents. Au cours des douze derniers mois, 84 % des Belges déclarent ne pas avoir effectué de séjour de plusieurs jours en Belgique dans le but principal de marcher. Parmi les 16 % ayant réalisé un tel séjour, il s'agit plus souvent de personnes âgées de moins de 35 ans, diplômées de l'enseignement supérieur, en emploi et déjà engagées dans une pratique sportive régulière, comme le vélo. La marche touristique semble ainsi davantage attirer un public déjà sensibilisé aux modes actifs.

Ces séjours restent généralement occasionnels. Près de la moitié des répondants concernés (44 %) n'ont effectué qu'un seul séjour au cours de l'année, tandis que 46 % des séjours durent plus de quatre jours, ce qui suggère qu'ils s'inscrivent davantage dans le cadre de vacances ou de courts séjours que de déplacements ponctuels.

Les destinations privilégiées pour les séjours de marche à l'étranger sont principalement les pays voisins. La France constitue de loin la première destination (48 %), devant les Pays-Bas (25 %) et l'Allemagne (24 %). Cette répartition reflète vraisemblablement la proximité géographique de ces destinations ainsi que la facilité d'accès depuis la Belgique.

Les motivations associées à ces séjours sont avant tout liées à la détente et au bien-être. Près de sept répondants sur dix (69 %) déclarent marcher principalement pour se détendre, profiter de la nature ou passer un moment agréable, tandis que les objectifs de performance sportive demeurent largement minoritaires. Ces résultats confirment les observations formulées dans ce rapport¹³, selon lesquelles la marche est d'abord perçue comme une activité de loisir, de santé et de bien-être.

¹³ Voir infra.

Aperçu global de la marche

Les chiffres généraux

	Estimation de la distance parcourue à pied par an en kilomètres (BeMob)				Durée moyenne par an en minutes (BeMob)	Fréquence de marche (BeMob)		Parts modales (EFM, déplacements utilitaires)	
	Tous motifs	Utilitaire	Loisir	% loisir		Au moins trois fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Nombre de boucles	Distance
BELGIQUE	550	215	336	61%	8126	58%	76%	16%	1,9%
Hommes	604	235	369	61%	8252	60%	77%	15%	1,6%
Femmes	498	195	302	61%	8001	56%	75%	18%	2,3%
18 - 34 ans	462	193	270	58%	7135	56%	72%	15%	1,5%
35 - 49 ans	637	252	385	60%	8304	55%	72%	14%	1,5%
50 - 64 ans	616	241	376	61%	8839	57%	77%	16%	1,8%
65 ans et +	508	182	326	64%	8423	63%	82%	23%	3,4%
Région de Bruxelles-Capitale	617	270	347	56%	8658	75%	86%	27%	5,7%
Région flamande	573	226	347	60%	8575	57%	76%	16%	1,8%
Région wallonne	488	176	312	64%	7131	54%	72%	15%	1,5%
Ville	590	256	334	57%	8136	66%	82%	24%	3,9%
Non ville	530	194	336	63%	8121	53%	73%	13%	1,3%
Région de Bruxelles-Capitale	617	270	347	56%	8658	75%	86%	27%	5,7%
Région flamande (villes)	605	280	324	54%	8963	66%	82%	23%	3,4%
Région flamande (hors villes)	563	210	353	63%	8455	53%	74%	13%	1,4%
Région wallonne (villes)	540	206	333	62%	6412	58%	76%	22%	3,4%
Région wallonne (hors villes)	464	162	302	65%	7450	52%	70%	11%	1,0%
Travailleur	613	240	373	61%	8256	55%	73%	12%	1,2%
Non travailleur	461	178	283	61%	7969	61%	79%	23%	3,5%
Diplôme du secondaire ou pas de diplôme	537	209	327	61%	8062	57%	75%	18%	2,3%
Diplôme de l'enseignement supérieur	572	223	349	61%	8224	59%	77%	15%	1,4%
Seul avec enfant(s)	552	229	323	59%	8412	57%	74%	14%	1,9%
Seul sans enfant	608	238	370	61%	8414	63%	81%	27%	3,8%
En couple avec enfant(s)	529	199	330	62%	8133	53%	72%	11%	1,2%
En couple sans enfant	576	215	361	63%	7731	58%	76%	16%	1,6%
Fin de mois : très difficile	495	226	270	54%	8995				
Fin de mois : difficile	523	202	321	61%	7503				
Fin de mois : facile	572	221	350	61%	8362				
Fin de mois : très facile	622	239	383	62%	8965				
Fin de mois : je ne souhaite pas répondre	379	150	229	60%	6621				

Tableau 1 – Tableau récapitulatif de la pratique de la marche en Belgique

Un adulte belge effectue en moyenne 550 km à pied par an, dont 215 km pour ses déplacements utilitaires et 336 km pour ses déplacements de loisir, soit respectivement 39 % et 61 %. La durée totale des déplacements équivaut à 8 126 minutes par an à une vitesse moyenne de 4,1 km/h. Cela représente en moyenne 22 minutes de marche et 1,5 km parcourus à pied par jour. Au total, en considérant la population âgée de plus de 6 ans, ce sont ainsi environ 6 milliards de kilomètres qui sont effectués à pied par an par les Belges.

Distinctions sociales et territoriales de la pratique

Les différences selon l'âge

Les différences selon l'âge montrent que la marche est une pratique largement partagée par l'ensemble de la population, avec des niveaux de pratique élevés dans toutes les classes d'âge.

Comme l'illustre le tableau 1, les 50-64 ans et les personnes de 65 ans et plus se distinguent par une pratique plus fréquente. Les seniors présentent ainsi la plus forte part de boucles utilitaires effectuées à pied (23 %) ainsi que la plus grande part de distance parcourue à pied pour des raisons utilitaires (3,4 %), contre une moyenne de 16 % et 1,9 % pour l'ensemble de la population. Ce sont toutefois les 35-49 ans qui parcourent le plus de kilomètres chaque année, tous motifs confondus, avec 637 km dont 252 km utilitaires et 385 km dans le cadre des promenades. Les personnes de 65 ans et plus marchent plus souvent mais moins vite (vitesse moyenne estimée de 3,6 km/h) et parcourent donc moins de distance, davantage dans un cadre de loisir. En revanche, les actifs marchent davantage pour leurs déplacements utilitaires, à une vitesse plus rapide et se déplacent donc un peu moins fréquemment pour des promenades.

Les résultats mettent en évidence une évolution de la pratique de la marche au fil du cycle de vie. Les personnes âgées marchent plus régulièrement que les autres groupes d'âge, tandis que les adultes d'âge actif parcourent proportionnellement davantage de kilomètres à pied dans le cadre de déplacements utilitaires. Parallèlement, la part des promenades augmente progressivement avec l'âge, passant de 58 % des kilomètres parcourus chez les 18-34 ans à 64 % chez les personnes de 65 ans et plus.

Les différences selon le genre

Les différences entre les hommes et les femmes en matière de pratique de la marche apparaissent relativement limitées dans le tableau précédent. Les données indiquent que 77 % des hommes et 75 % des femmes marchent au moins une fois par semaine, tandis que 60 % des hommes et 56 % des femmes déclarent marcher au moins trois fois par semaine. Les écarts de fréquence restent donc faibles. Les résultats de l'enquête fédérale sur la mobilité montrent toutefois que les femmes réalisent une part plus importante de leurs déplacements à pied que les hommes (18 % des boucles utilitaires contre 15 %) et parcourent une plus grande part de leur distance totale en marchant (2,3 % contre 1,6 %).

À l'inverse, d'après l'enquête BeMob sur les promenades, les hommes parcourent davantage de kilomètres à pied sur une année (604 km contre 498 km, soit 21 % de plus). Cette différence ne semble cependant pas résulter d'une pratique plus fréquente, mais plutôt de déplacements plus longs ou effectués à un rythme plus soutenu. En effet, la part des promenades est identique chez les hommes et les femmes (61 %), tandis que la vitesse moyenne de marche est plus élevée chez les hommes (4,4 km/h contre 3,7 km/h).

Les différences selon le niveau d'instruction et la situation socio-économique

Le diplôme

Les différences de pratique de la marche selon le niveau d'instruction apparaissent relativement limitées. Cela rejoint une enquête de Sciensano qui estime que la proportion de l'activité physique qui est liée aux transports ne varie pas de façon substantielle selon le niveau d'instruction¹⁴. En revanche,

¹⁴ Source : Sciensano, [Résultats de l'Enquête nationale de consommation alimentaire 2022-2023](#) – Activité physique et sédentarité, 2025.

les adultes ayant un niveau d’instruction moyen ou élevé ont une part plus élevée de leur activité physique qui est liée aux loisirs, par rapport à ceux ayant un niveau d’instruction plus faible.

Les données de l’enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges montrent que la fréquence de marche est très similaire entre les différents groupes de diplômés : 75 % des personnes ayant un diplôme du secondaire ou aucun diplôme marchent au moins une fois par semaine, contre 77 % des personnes titulaires d’un diplôme de l’enseignement supérieur. De même, la proportion de personnes marchant au moins trois fois par semaine est similaire dans les deux groupes (respectivement 57 % et 59 %).

L’enquête fédérale sur la mobilité met toutefois en évidence des différences plus marquées concernant la place de la marche dans les déplacements quotidiens. Les personnes les moins diplômées réalisent une part plus importante de leurs déplacements à pied (18 % des boucles utilitaires, contre 15 % chez les diplômés de l’enseignement supérieur) et parcourent également une plus grande part de leur distance totale en marchant (2,3 % contre 1,4 %).

La situation économique

Contrairement au niveau d’instruction, la situation socio-économique est davantage associée au volume de marche réalisé, en particulier pour les déplacements de loisir. Les données montrent un gradient relativement net selon l’aisance financière : les personnes déclarant terminer le mois « très difficilement » parcourent en moyenne 495 km à pied par an, contre 622 km pour celles qui déclarent terminer le mois « très facilement », soit une différence d’environ 26 %.

Cette différence est principalement portée par les promenades, dont la distance annuelle passe de 270 à 383 km selon le niveau d’aisance financière perçue. En revanche, les distances parcourues pour des déplacements utilitaires varient beaucoup plus faiblement (226 km contre 239 km). Cela suggère que les personnes les plus aisées marchent davantage parce qu’elles consacrent plus de temps à la marche de loisir, notamment dans une perspective de bien-être, d’activité physique ou de détente.

L’interprétation de ces résultats doit toutefois être nuancée. Bien que le niveau d’instruction et l’aisance financière soient généralement corrélés, ils ne recouvrent pas les mêmes réalités. Les données montrent d’ailleurs que le diplôme exerce une influence relativement faible sur la fréquence de la marche, alors que l’aisance financière est davantage liée au nombre de kilomètres parcourus, principalement dans le cadre des promenades. Elle traduit davantage une marche choisie qu’une marche de nécessité.

Cette relation est également susceptible d’être influencée par l’âge. Les générations les plus âgées sont, en moyenne, moins diplômées que les plus jeunes et disposent souvent de davantage de temps libre après la retraite. Elles consacrent ainsi une part plus importante de leur pratique à la promenade et présentent une fréquence de marche élevée. Une partie des différences observées selon le niveau d’instruction pourrait donc refléter un effet générationnel plutôt qu’un effet propre du diplôme.

Les différences selon l’urbanisation et la région

Les données qui figurent dans le tableau 1 montrent que la pratique de la marche est nettement plus développée dans les zones urbaines que dans les espaces moins urbanisés. En effet, 82 % des habitants des villes déclarent marcher au moins une fois par semaine, contre 73 % des habitants des zones non urbaines. L’écart est encore plus marqué pour une pratique régulière : 66 % des citadins marchent au moins trois fois par semaine, contre 53 % des habitants hors ville.

Les résultats de l’enquête fédérale sur la mobilité confirment cette tendance : la marche représente près d’un quart des déplacements réalisés en ville (24 % des boucles utilitaires), contre seulement 13 % dans les territoires moins urbanisés.

Les habitants des villes parcourent également davantage de kilomètres à pied (590 km par an contre 530 km), mais cette différence est principalement liée à la marche utilitaire. Ils parcourent en moyenne 256 km par an pour leurs déplacements quotidiens, contre 194 km pour les habitants des zones non urbaines. En revanche, les distances consacrées aux promenades sont pratiquement identiques (334 km et 336 km). La part des promenades dans la marche totale est même plus élevée hors des villes (63 % contre 57 %), ce qui suggère que la marche en milieu rural ou périurbain est davantage orientée vers les loisirs que vers les déplacements quotidiens.

En Flandre, les villes affichent également des niveaux de pratique élevés, comparables à ceux observés à Bruxelles. Les habitants des villes flamandes parcourent en moyenne 605 km à pied par an, dont 280 km pour des déplacements utilitaires, soit la valeur la plus élevée des différents territoires étudiés. À l'inverse, les habitants des zones rurales wallonnes présentent les niveaux de pratique les plus faibles, avec 464 km parcourus à pied par an, dont seulement 162 km de marche utilitaire.

Les différences régionales persistent même à niveau d'urbanisation comparable. Les habitants des villes flamandes marchent davantage que ceux des villes wallonnes (605 km contre 540 km), tandis que les habitants des zones non urbaines flamandes parcourent également davantage de kilomètres à pied que leurs homologues wallons (563 km contre 464 km).

Perception de la marche

La perception générale de la marche

	Marche	Vélo	Métro-tram-bus	Train	Voiture
Bon marché	 97%	 92%	 36%	 47%	 31%
Rapide	 18%	 54%	 61%	 55%	 93%
Pratique	 73%	 73%	 53%	 53%	 94%
Bon pour la santé	 99%	 95%	 34%	 30%	 22%
Sûr	 78%	 50%	 86%	 79%	 76%
Bon pour l'environnement	 99%	 96%	 77%	 66%	 20%
Agréable	 87%	 77%	 57%	 40%	 92%

Tableau 2 - Perception générale des modes de déplacement

Les résultats du tableau 2 montrent un large consensus quant aux principaux bénéfices associés à la marche¹⁵. Les dimensions liées à la santé (99 %), au faible coût (97 %) et aux bénéfices environnementaux (99 %) sont citées par une très large majorité des répondants, quels que soient leur profil sociodémographique ou leur lieu de résidence.

En revanche, comme le montre le tableau 3, les caractéristiques concernant la rapidité (18 %) et la praticité (73 %) présentent des variations plus marquées selon les profils des répondants. Ces qualités sont davantage reconnues par les habitants des zones urbaines (respectivement 25 % et 80 %, contre 15 % et 70 % pour les habitants hors villes), où les distances sont plus courtes et les destinations plus facilement accessibles à pied.

Des différences plus limitées apparaissent également selon l'âge et le niveau d'instruction. Les personnes les plus âgées (65 ans et plus) perçoivent légèrement plus souvent la marche comme un mode de déplacement rapide (19 %) et pratique (79 %). Une tendance similaire est observée chez les répondants ne disposant pas d'un diplôme de l'enseignement supérieur (19 % et 74 %, contre 17 % et 72 % pour les diplômés de l'enseignement supérieur).

Le sentiment de sécurité associé à la marche varie également selon les profils. Les personnes âgées déclarent un peu plus souvent que la marche est un mode de déplacement sûr. À l'inverse, les répondants résidant en Wallonie expriment légèrement moins cette perception que ceux des autres régions.

Enfin, le caractère agréable de la marche fait l'objet d'un consensus important et varie peu selon les caractéristiques étudiées. Contrairement aux dimensions liées à la praticité, cette perception ne semble pas influencée par le degré d'urbanisation. Autrement dit, si la marche est davantage perçue comme un mode de déplacement efficace dans les espaces urbains, elle n'y est pas considérée comme plus agréable qu'ailleurs. Ce résultat suggère que les bénéfices liés au plaisir de marcher sont relativement indépendants de la densité du territoire et sont partagés par l'ensemble de la population.

¹⁵ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête BeMob sur les modes de déplacement utilisés par les Belges, 2025.

	Bon marché	Rapide	Pratique	Bon pour la santé	Sûr	Bon pour l'environnement	Agréable
BELGIQUE	97%	18%	73%	99%	78%	99%	87%
Hommes	97%	18%	73%	99%	79%	99%	87%
Femmes	97%	18%	73%	99%	76%	99%	86%
18 - 34 ans	98%	17%	71%	99%	74%	98%	86%
35 - 49 ans	96%	19%	71%	99%	77%	99%	86%
50 - 64 ans	97%	18%	73%	99%	77%	99%	86%
65 ans et +	97%	19%	79%	99%	82%	100%	89%
Région de Bruxelles-Capitale	97%	31%	83%	98%	79%	98%	88%
Région flamande	99%	16%	72%	99%	80%	99%	87%
Région wallonne	94%	18%	72%	99%	72%	99%	86%
Ville	97%	25%	80%	99%	78%	99%	89%
Non ville	97%	15%	70%	99%	77%	99%	86%
Région de Bruxelles-Capitale	97%	31%	83%	98%	79%	98%	88%
Région flamande (villes)	99%	20%	79%	99%	82%	99%	91%
Région flamande (hors villes)	98%	15%	69%	99%	80%	99%	86%
Région wallonne (villes)	95%	26%	78%	99%	71%	99%	88%
Région wallonne (hors villes)	94%	15%	70%	99%	72%	99%	85%
Travailleur	97%	19%	76%	99%	79%	99%	87%
Non travailleur	97%	18%	71%	99%	76%	99%	86%
Diplôme du secondaire ou pas de diplôme	97%	19%	74%	99%	77%	99%	87%
Diplôme de l'enseignement supérieur	97%	17%	72%	99%	78%	99%	87%
Seul avec enfant(s)	95%	16%	73%	98%	73%	100%	87%
Seul sans enfant	97%	20%	75%	99%	78%	99%	88%
En couple avec enfant(s)	97%	18%	70%	99%	78%	99%	86%
En couple sans enfant	98%	17%	74%	99%	79%	99%	87%
Autre situation familiale	94%	24%	73%	99%	68%	99%	79%

Tableau 3 - Perception générale de la marche, tous motifs confondus, selon les caractéristiques de la personne

Les avantages

Les principaux avantages associés à la marche, indiqués dans le tableau 4, concernent la santé et le bien-être. Plus de la moitié des répondants (57 %) déclarent marcher parce qu'il s'agit d'une activité physique, tandis que 45 % mettent en avant la liberté qu'offre ce mode de déplacement, notamment l'absence de contraintes d'horaires, et 45 % soulignent son caractère agréable (contact avec l'extérieur, calme, paysages, etc.). Les motivations environnementales (30 %) ou la possibilité de moins utiliser la voiture (27 %) sont évoquées plus rarement¹⁶.

¹⁶ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête BeMob sur les avantages et inconvénients des modes de déplacement, réalisée en 2025.

	Le côté plaisant, profiter du paysage, pas de bruit, être à l'air libre, etc.	Faire un geste pour l'environnement, préserver la planète	Pouvoir utiliser moins ou ne plus utiliser la voiture	L'activité physique liée à la marche	La qualité et la sécurité des infrastructures	La liberté de partir lorsque je le souhaite, sans contraintes d'horaire
BELGIQUE	45%	30%	27%	57%	23%	45%
Hommes	43%	28%	27%	56%	24%	40%
Femmes	46%	32%	27%	58%	22%	50%
18 - 34 ans	42%	33%	28%	48%	30%	38%
35 - 49 ans	38%	24%	26%	51%	20%	39%
50 - 64 ans	49%	32%	25%	61%	19%	46%
65 ans et +	50%	29%	28%	68%	22%	57%
Région de Bruxelles-Capitale	43%	36%	24%	53%	31%	55%
Région flamande	45%	30%	29%	56%	22%	45%
Région wallonne	45%	28%	24%	60%	23%	40%
Ville	47%	31%	26%	59%	27%	52%
Non ville	43%	29%	28%	56%	21%	41%
Région de Bruxelles-Capitale	43%	36%	24%	53%	31%	55%
Région flamande (villes)	49%	31%	27%	64%	21%	56%
Région flamande (hors villes)	44%	29%	30%	53%	22%	42%
Région wallonne (villes)	50%	25%	26%	56%	31%	43%
Région wallonne (hors villes)	42%	29%	24%	61%	19%	39%
Diplôme du secondaire ou pas de diplôme	44%	27%	23%	55%	23%	43%
Diplôme de l'enseignement supérieur	47%	34%	34%	60%	23%	48%

Tableau 4 - Avantages perçus de la marche, tous motifs confondus, selon les caractéristiques de la personne

Les personnes âgées de 65 ans et plus se distinguent par une perception particulièrement positive de la marche. Elles sont 68 % à mettre en avant l'activité physique (contre 57 % en moyenne), 57 % à apprécier la liberté qu'offre la marche (45 % en moyenne) et 50 % à souligner son caractère agréable. Cette tendance est cohérente avec les résultats de pratique, qui montrent que les seniors marchent plus fréquemment que les autres groupes d'âge.

À l'inverse, les 18-34 ans sont les plus sensibles aux motivations environnementales : un tiers d'entre eux (33 %) déclarent marcher afin de faire un geste pour l'environnement, contre 30 % dans l'ensemble de la population. Ils sont également les plus nombreux (30 %) à considérer que la qualité et la sécurité des infrastructures piétonnes constituent un élément encourageant, ce qui traduit probablement une attente plus forte vis-à-vis de l'aménagement de l'espace public.

Les habitants des villes expriment une perception plus favorable de la marche que les habitants des zones moins urbanisées. Ils sont notamment plus nombreux à apprécier son caractère agréable (47 % contre 43 %), les bénéfices pour la santé (59 % contre 56 %) et surtout la liberté qu'elle procure (52 % contre 41 %). Cette perception est cohérente avec les résultats de mobilité, qui montrent que les citadins marchent davantage, principalement pour leurs déplacements utilitaires.

Les différences régionales méritent également d'être soulignées. Les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale sont plus sensibles aux bénéfices environnementaux de la marche (36 %) et à la qualité des infrastructures piétonnes (31 %, contre 23 % en moyenne). Ils sont aussi les plus nombreux à apprécier la liberté qu'offre ce mode de déplacement (55 %). Ces résultats coïncident avec les niveaux de pratique observés, Bruxelles étant la région où la fréquence et les distances parcourues à pied sont les plus élevées.

Enfin, les personnes diplômées de l'enseignement supérieur mettent plus souvent en avant les bénéfices liés à la réduction de l'usage de la voiture (34 % contre 23 %) ainsi que les motivations environnementales (34 % contre 27 %). Elles valorisent aussi davantage les bénéfices pour la santé

(60 % contre 55 %). Ces différences suggèrent que les considérations environnementales et les choix de mobilité durable sont plus importants parmi les motivations des personnes les plus diplômées.

La santé constitue le principal moteur de la marche. Elle est systématiquement citée en première position dans toutes les catégories de population, ce qui confirme qu'elle est avant tout perçue comme une activité bénéfique pour le bien-être physique. Les motivations liées au plaisir arrivent avant celles environnementales. Le caractère agréable de la marche (45 %) est cité beaucoup plus fréquemment que les préoccupations écologiques (30 %) ou la réduction de l'usage de la voiture (27 %). La marche est principalement choisie pour les bénéfices qu'elle procure à l'individu.

La qualité des infrastructures, quant à elle, apparaît davantage comme une condition facilitatrice que comme une motivation principale. Seuls 23 % des répondants citent cet élément parmi les facteurs encourageants. Toutefois, comme le montre le tableau 5 consacré aux freins, l'insuffisance des infrastructures est fréquemment identifiée comme un obstacle. Autrement dit, de bonnes infrastructures ne constituent pas nécessairement une motivation supplémentaire pour marcher, mais leur absence peut fortement décourager cette pratique.

Les inconvénients

Malgré une perception globalement positive de la marche, plusieurs facteurs limitent son utilisation comme mode de déplacement. Les principaux obstacles identifiés sont la distance à parcourir (54 %) et les conditions météorologiques (49 %). Viennent ensuite le comportement des autres usagers de la route (30 %), la qualité et la sécurité des infrastructures piétonnes (28 %) ainsi que l'inadaptation de certaines infrastructures (23 %).

En revanche, les freins intrinsèques sont très peu présents : seuls 9 % des répondants déclarent ne pas aimer marcher et 11 % considèrent que l'effort physique constitue un obstacle. Cela suggère que les principaux freins à la marche sont avant tout liés aux caractéristiques du déplacement et de l'environnement plutôt qu'à un rejet de cette pratique¹⁷.

	La distance à parcourir	Je n'aime pas marcher	L'inconfort lié aux conditions météorologiques	L'insécurité liée au comportement des autres usagers de la route	L'insécurité liée à une infrastructure routière mal ou non adaptée	L'activité physique liée à la marche	La qualité et la sécurité des infrastructures
BELGIQUE	54%	9%	49%	30%	23%	11%	28%
Hommes	51%	7%	45%	28%	23%	11%	26%
Femmes	56%	10%	52%	31%	23%	11%	29%
18 - 34 ans	55%	8%	40%	26%	21%	14%	20%
35 - 49 ans	52%	11%	45%	30%	18%	13%	25%
50 - 64 ans	58%	5%	55%	31%	29%	7%	30%
65 ans et +	51%	9%	56%	32%	25%	10%	35%
Région de Bruxelles-Capitale	54%	11%	45%	33%	18%	18%	29%
Région flamande	54%	8%	50%	27%	21%	11%	27%
Région wallonne	53%	9%	48%	33%	29%	10%	28%
Ville	52%	6%	48%	31%	21%	14%	29%
Non ville	55%	10%	49%	29%	24%	10%	26%
Région de Bruxelles-Capitale	54%	11%	45%	33%	18%	18%	29%
Région flamande (villes)	52%	4%	50%	25%	18%	10%	29%
Région flamande (hors villes)	55%	10%	50%	28%	22%	11%	26%
Région wallonne (villes)	51%	3%	47%	36%	31%	15%	30%
Région wallonne (hors villes)	54%	11%	48%	32%	28%	7%	27%
Diplôme du secondaire ou pas de diplôme	53%	9%	49%	29%	26%	13%	27%
Diplôme de l'enseignement supérieur	55%	7%	49%	30%	19%	9%	28%

Tableau 5 - Inconvénients perçus de la marche, tous motifs confondus, selon les caractéristiques de la personne

¹⁷ Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête BeMob sur les avantages et inconvénients des modes de déplacement, réalisée en 2025.

Les femmes déclarent plus fréquemment que les hommes être découragées par plusieurs aspects de la marche, notamment la distance (56 % contre 51 %), les conditions météorologiques (52 % contre 45 %) et la qualité des infrastructures (29 % contre 26 %). Les différences restent toutefois relativement limitées et traduisent surtout une perception légèrement plus critique des conditions de déplacement.

Les résultats mettent également en évidence des différences selon l'âge. Les personnes de 50 à 64 ans sont les plus nombreuses à considérer la distance (58 %) et l'inadaptation des infrastructures (29 %) comme des obstacles. Les personnes âgées de 65 ans et plus expriment quant à elles davantage de préoccupations concernant la qualité et la sécurité des infrastructures piétonnes : plus d'un tiers (35 %) estiment que cet aspect constitue un frein à la marche. Ce résultat souligne l'importance d'aménagements accessibles, confortables et sécurisés dans un contexte de vieillissement de la population.

Des différences régionales apparaissent également. Les habitants de la Région wallonne sont plus nombreux à considérer l'inadaptation des infrastructures comme un obstacle (29 %, contre 18 % à Bruxelles et 21 % en Flandre). À Bruxelles, c'est davantage le comportement des autres usagers de la route (33 %) ainsi que l'effort physique (18 %) qui sont mentionnés, ce qui peut refléter un environnement urbain plus dense et une cohabitation plus complexe entre les différents modes de déplacement¹⁸.

Enfin, les habitants des zones non urbaines citent plus fréquemment la distance comme un frein (55 % contre 52 % en ville), tandis que les habitants des villes sont légèrement plus nombreux à évoquer le comportement des autres usagers (31 % contre 29 %). Cette différence est cohérente avec les caractéristiques des territoires : les distances sont généralement plus importantes en milieu rural, alors que les interactions avec les différents usagers de la route sont plus fréquentes en milieu urbain.

Les résultats montrent ainsi que les principaux obstacles à la pratique de la marche concernent la distance à parcourir, le temps de trajet, les conditions météorologiques, le sentiment d'insécurité routière¹⁹ et la qualité des infrastructures piétonnes.

¹⁸ Ce constat est également montré dans le [Baromètre piéton](#) qui souligne que « les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels (trottinettes, vélo et skates électriques ...) sont vécues de façon plus problématique à Bruxelles et dans une moindre mesure en Flandre qu'en Wallonie. 69% des piéton·ne·s Bruxellois·ses trouvent les relations entre piéton·ne·s et engins de déplacements personnels peu courtoises tandis qu'ils·elles sont 57% en Flandre et 39% en Wallonie ».

¹⁹ En 2025, 4 101 victimes d'accidents corporels impliquant des piétons ont été recensées, dont 4 049 blessés et 52 tués. Source : Institut Vias, [Baromètre de la sécurité routière](#), 2025.

Bénéfices de la marche

Les bénéfices individuels

La marche constitue une activité physique accessible, peu coûteuse et facilement intégrable aux déplacements du quotidien. Sa pratique régulière est associée à de nombreux bénéfices pour la santé physique et mentale, notamment une réduction du risque de maladies cardiovasculaires, d'hypertension, de diabète de type 2 et de certains cancers, ainsi qu'une amélioration de la qualité du sommeil, des fonctions cognitives et du bien-être psychologique²⁰.

En tant que mode de déplacement actif, la marche permet d'intégrer une activité physique régulière sans nécessiter de temps spécifiquement consacré à la pratique sportive. Elle constitue ainsi un levier particulièrement pertinent pour atteindre les recommandations en matière d'activité physique. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) recommande aux adultes de pratiquer 150 à 300 minutes d'activité physique d'intensité modérée par semaine ou au moins 75 à 150 minutes d'activité physique d'intensité soutenue ou une combinaison équivalente d'activité physique d'intensité modérée et soutenue par semaine pour en retirer des bénéfices substantiels sur le plan de la santé. La marche rapide représente un moyen simple et efficace de satisfaire en partie ces recommandations. Les bénéfices pour la santé sont observés dès de faibles niveaux de pratique et augmentent progressivement avec la fréquence et la durée de la marche, sans qu'il soit nécessaire de pratiquer une activité d'intensité élevée.

Les Belges marchent en moyenne 156 minutes par semaine, un volume proche du seuil minimum recommandé par l'OMS. Cette comparaison reste toutefois à nuancer : l'OMS recommande une activité d'intensité modérée, comme la marche rapide, alors que la vitesse moyenne mesurée ici (4,1 km/h) est plus lente que ce rythme. Marcher au quotidien y contribue donc largement, sans suffire à lui seul à atteindre ce seuil. Les résultats montrent que 76 % des Belges marchent au moins une fois par semaine et 58 % au moins trois fois par semaine. À l'inverse, environ 9 % des répondants déclarent ne pas aimer marcher, ce qui situe l'ordre de grandeur du refus de cette pratique. D'après Sciensano, « moins d'un tiers (30 %) de la population adulte pratique une activité physique d'intensité modérée pendant les loisirs ou les transports au moins 150 minutes par semaine »²¹. Ces données suggèrent qu'une proportion importante de Belges pratique déjà la marche régulièrement, et qu'elle représente un levier important pour augmenter le niveau global d'activité physique. En combinaison avec d'autres pratiques sportives qui ne sont pas comptabilisées dans ce rapport, une grande marge de manœuvre afin d'atteindre les recommandations de l'OMS existe. Toutefois, nos catégories d'analyse des fréquences de marche ne concordent pas avec celles de l'OMS afin de pouvoir effectuer une analyse précise.

Les bénéfices collectifs

Au-delà des bénéfices individuels qu'elle procure en matière de santé, la marche génère des retombées positives à l'échelle collective, tant sur le plan de la mobilité que de la qualité du cadre de vie.

Les données récentes de l'OMS²² montrent que les personnes qui privilégient la marche ou le vélo présentent une empreinte carbone plus faible pour l'ensemble de leurs déplacements quotidiens. Les

²⁰ Source : Organisation mondiale de la Santé, [Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité : en un coup d'œil](#), 2020.

²¹ N'est comptabilisé que le temps qu'ils consacrent à des déplacements en vélo et à des activités de loisir sportif. Source : Sciensano, [Déterminants de Santé : Activité physique](#), Health Status Report, 2025.

²² Source : Organisation mondiale de la Santé, [Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière](#), 2022.

trajets de moins de 16 km²³, responsables d'environ 40 % des émissions de CO₂ liées aux déplacements en voiture, constituent un potentiel de substitution par les modes actifs. Rapportée aux kilomètres, la marche pèse peu dans les émissions évitées car elle couvre par nature des distances courtes. Toutefois, en combinaison avec le vélo, un potentiel de report modal est intéressant. Les déplacements automobiles de moins de 5 km représentent environ 8 % des kilomètres parcourus en voiture. En supposant, de manière très optimiste, que la moitié d'entre eux puisse être reportée vers la marche ou le vélo, le gain porterait sur environ 4 % des kilomètres automobiles. Ce pourcentage est une moyenne nationale. À kilomètre égal, les nuisances de la circulation automobile (pollution de l'air, bruit, congestion, insécurité routière, occupation de l'espace public) pèsent toutefois plus lourd en ville, où la population exposée est plus dense et où la marche est justement la plus pratiquée.

La marche agit en outre sur l'usage des autres modes, puisqu'elle assure l'accès à la quasi-totalité des déplacements en transports publics. En facilitant le recours au train et aux transports urbains, moins émetteurs, elle produit un effet qui ne peut pas être chiffré mais qui porte sur des trajets bien plus longs que la distance parcourue à pied.

Les études internationales mettent par ailleurs en évidence les bénéfices socio-économiques associés aux politiques de promotion de la marche, notamment par la réduction des coûts liés à la santé et l'amélioration du bien-être collectif. À cet égard, l'OMS souligne que les investissements dans des politiques favorisant la pratique de la marche et du vélo en toute sécurité constituent un levier majeur pour améliorer la santé des populations, contribuer à l'atténuation du changement climatique et renforcer la qualité de l'environnement mais aussi la cohésion sociale.

Un environnement conçu pour les piétons, avec des espaces publics agréables, végétalisés, ombragés, équipés de bancs et de mobilier urbain, et offrant des parcours confortables et sécurisés participe à l'amélioration du cadre de vie, favorise les rencontres spontanées, les échanges de proximité et, plus largement, la constitution d'un tissu social local. La marche permet en effet d'être davantage en contact avec son environnement et avec les autres usagers de l'espace public, ce qui peut renforcer le sentiment d'appartenance et l'animation des quartiers. La transformation de l'espace public en faveur des piétons peut également contribuer à lutter contre les îlots de chaleur, à rendre les centres urbains et les quartiers plus attractifs, conviviaux et agréables à vivre, avec des retombées positives potentielles pour les commerces et les activités locales.

La réduction de la place accordée à la circulation automobile et la diminution des vitesses peuvent par ailleurs contribuer à réduire la congestion automobile, les nuisances sonores, à améliorer le confort acoustique des espaces publics ainsi que la qualité de l'air.

La marche doit ainsi être envisagée non seulement comme un mode de déplacement, mais comme un levier d'aménagement des territoires et de création d'espaces publics plus inclusifs, vivants et résilients.

²³ 10 miles convertis en kilomètres, provenant de l'étude de l'OMS.

Conclusions et recommandations

La marche en tant que mode de déplacement occupe une place centrale dans la mobilité quotidienne des Belges. Pratiquée au moins une fois par semaine par trois Belges sur quatre, elle constitue le deuxième mode de déplacement le plus important en nombre de trajets après la voiture et représente 16 % des boucles de déplacements réalisées en Belgique. Si sa part dans les distances parcourues reste limitée (2 %), c'est avant tout parce qu'elle est utilisée principalement pour les déplacements de courte distance.

Au-delà de son rôle dans les déplacements quotidiens, la marche apparaît également comme une activité de loisir et un levier essentiel de santé publique. Les données de la dernière enquête BeMob montrent que 61 % des kilomètres parcourus à pied correspondent à des promenades, une proportion remarquablement stable quels que soient l'âge, le genre ou le profil socio-économique des répondants. Un Belge parcourt en moyenne 550 km à pied par an, dont 215 km pour ses déplacements utilitaires et 336 km pour ses déplacements de loisir. La durée totale des déplacements équivaut à plus de 8 000 minutes par an. Cela représente en moyenne 22 minutes de marche et 1,5 km parcourus à pied par jour. Au total, ce sont environ 6 milliards de kilomètres qui sont effectués à pied par an par l'ensemble des Belges.

Les bénéfices de la marche sur la santé sont aujourd'hui largement démontrés. En Belgique, les habitants marchent en moyenne 156 minutes par semaine, soit une durée qui se situe à proximité du seuil inférieur des recommandations de l'OMS en matière d'activité physique, sans même compter les activités sportives pratiquées en dehors de la marche. Elle constitue ainsi un moyen simple d'intégrer davantage d'activité physique au quotidien. Sur le plan environnemental, son potentiel de réduction des émissions reste toutefois limité lorsqu'elle est considérée seule, notamment en raison des courtes distances qu'elle permet de parcourir et de la répartition actuelle des distances. Cependant, les déplacements automobiles de moins de 5 km représentent environ 8 % des kilomètres parcourus en voiture. En supposant, de manière très optimiste, que la moitié d'entre eux puisse être reportée vers la marche ou le vélo, le gain porterait sur environ 4 % des kilomètres automobiles. Ce bénéfice est plus élevé en ville, où les nuisances de la circulation automobile sont les plus fortes et où la marche est la plus pratiquée. La marche conditionne par ailleurs l'accès aux transports publics, dont elle soutient indirectement l'usage.

Les analyses mettent également en évidence que le contexte territorial constitue le principal déterminant de la pratique de la marche. Les habitants des zones urbaines marchent davantage que ceux des zones rurales, en particulier pour leurs déplacements utilitaires, respectivement 256 km et 194 km. À l'inverse, les différences observées selon le genre, le niveau d'instruction ou la situation familiale demeurent relativement limitées. Ces résultats soulignent l'importance de la proximité des services, de la densité urbaine, de la mixité des fonctions et de l'offre de transports publics dans le développement de la marche. Les différences de pratique de la marche ne sont pas une fatalité liée aux individus, mais reflètent les caractéristiques des territoires dans lesquels ils vivent.

Les enquêtes montrent également que les Belges apprécient largement la marche. Les principaux avantages évoqués concernent l'activité physique (57 %), le plaisir de marcher (45 %) et la liberté (45 %) qu'offre ce mode de déplacement. Faire un geste pour l'environnement (30 %) et moins utiliser la voiture (27 %) sont également cités par les répondants, en particulier les plus jeunes. À l'inverse, les principaux freins sont liés à des facteurs extérieurs tels que la distance (54 %), les conditions météorologiques (49 %) ou l'insécurité liée au comportement des autres usagers de la route (30 %) ou à l'infrastructure mal ou non adaptée (23 %). La volonté de marcher est donc déjà largement présente au sein de la population, c'est avant tout la qualité de l'environnement, grâce à une meilleure sécurité et accessibilité, qui conditionne le passage à l'acte.

Recommandations

Dans cette perspective, la marche mérite d'être davantage reconnue comme un mode de déplacement à part entière et prioritaire dans les politiques publiques comme le recommande le principe STOP. Elle est encore trop souvent considérée comme un simple complément aux autres modes, alors qu'elle constitue le premier maillon de la quasi-totalité des déplacements multimodaux. Qu'il s'agisse de rejoindre un arrêt de bus, une gare, un parking ou une station de vélos partagés, la marche assure fréquemment la liaison entre les différents transports. Son importance est donc probablement sous-estimée dans les enquêtes de mobilité comme dans les politiques publiques. Cette ambition suppose une action coordonnée à tous les niveaux de pouvoir.

Connaitre les pratiques, les difficultés et les attentes des piétons sont les piliers d'une politique visant à renforcer la qualité de leur environnement. À ce titre, les résultats du Baromètre piéton, soutenu par le SPF Mobilité et Transports, constitue une bonne référence pour comprendre et répondre aux enjeux de leur mobilité au quotidien.

Chaque niveau de pouvoir peut contribuer, en collaboration avec les parties prenantes, à faire évoluer l'environnement des marcheurs. Cette approche passe notamment par une meilleure intégration de la marche dans les politiques et les statistiques publiques, ainsi que par une veille législative sur le Code de la voie publique pour tenir compte des besoins et évolutions sur le terrain.

Les entités fédérées disposent, quant à elles, de leviers importants pour agir concrètement sur l'environnement piéton, notamment à travers l'adaptation des infrastructures aux besoins des usagers, le renforcement de la sécurité des espaces publics, l'adaptation des vitesses de circulation, le développement d'itinéraires directs et confortables entre les quartiers, les gares et les arrêts, ou encore la sensibilisation aux bienfaits de la marche auprès de la population. Plusieurs pistes peuvent ainsi être envisagées, telles que la rénovation des trottoirs, la suppression des obstacles, le renouvellement des revêtements, de l'éclairage et du mobilier, le développement de la végétalisation, l'adaptation des cheminements aux personnes à mobilité réduite ou encore l'amélioration de la signalisation.

En définitive, promouvoir la marche ne consiste pas uniquement à encourager les individus à marcher davantage, mais aussi à créer les conditions qui rendent ce choix simple, agréable et sûr au quotidien.



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be

