



**MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SEPTEMBRE 2025

Combiner la marche et les transports en commun

Traduction et adaptation à des cas pratiques français
d'une [publication](#) réalisée par l'association Walk21
et l'Union internationale des transporteurs publics (datée d'avril 2024)



Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités



Crédits : Arnaud Bouissou / Terra

Sommaire

1.	Rétablir la correspondance.....	1
2.	Quels sont les faits ?.....	2
2.1	La plupart des usagers des transports en commun sont aussi piétons.....	2
2.2	La moitié du temps de déplacement est consacrée à la marche.....	2
2.3	C'est la marche qui définit l'expérience des transports en commun.....	2
3.	À quoi ressemble l'intégration marche – transports publics ?.....	3
4.	Quels avantages ?.....	5
5.	Comment réaliser l'intégration ?.....	7
5.1	Fournir des itinéraires sûrs, accessibles et agréables.....	7
5.2	Promouvoir les avantages pour la santé physique et mentale et les économies réalisées.....	7
5.3	Réduire la perception de la distance et du temps.....	7
5.4	Coordonner la marche et les transports publics ainsi que leurs financements publics.....	7
6.	En France, quelques exemples inspirants.....	8
6.1	De nouvelles signalétiques par l'opérateur Keolis.....	8
6.2	Grenoble Alpes Métropole et le SMAGG, plan de déplacements urbain 2030.....	9
6.3	La Ville de Paris et les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024.....	11
7.	Pour aller plus loin.....	12
8.	Études, guides et inspiration.....	13

1. Rétablir la correspondance

L'intégration de la marche et des transports en commun est une stratégie clé pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle, réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer la viabilité fiscale des services de transports publics tout en améliorant l'efficacité et l'habitabilité des villes.

La plupart des trajets en transports en commun commencent et terminent par un trajet à pied. La marche peut même représenter la moitié du temps passé sur les trajets multimodaux et peut constituer l'élément principal de ce que les voyageurs vont retenir du trajet.

Malgré l'interdépendance forte de la marche et des transports en commun, ces deux modes de déplacements sont souvent considérés et mis en œuvre séparément. Cela peut conduire à de mauvaises expériences de marche, à une réduction de l'utilisation des transports publics et donc à une augmentation de notre dépendance à l'automobile. Tout ceci a des impacts négatifs sur notre santé et notre bien-être, l'équité sociale, la résilience des villes et des infrastructures, la vitalité économique et la prévisibilité de notre climat.

L'intégration de la marche et des transports en commun doit être davantage traité dans les enquêtes sur les déplacements, les audits environnementaux, les plans de déplacements urbains et les décisions d'investissement. Cela permettra d'améliorer l'efficacité des modes actifs et des transports en commun et de réduire l'utilisation des voitures individuelles.

Cette note donne des recommandations visant à accroître l'activité piétonne et la fréquentation des transports en commun par la création et la promotion de cheminements sécurisés, accessibles et confortables, vers et depuis des arrêts et stations de transports en commun.

Figure 1 - La marche comme partie intégrante d'un trajet en transports en commun



**OBJECTIFS
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

**11 VILLES ET
COMMUNAUTÉS
DURABLES**



Une approche intégrée est nécessaire pour respecter l'objectif de développement durable 11.2 : « **Transports sûrs, accessibles et viables** » : « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées. »

[En savoir plus en cliquant ici, vers le site de l'Agenda 2030.](#)

2. Quels sont les faits ?

2.1 La plupart des usagers des transports en commun sont aussi piétons

Les enquêtes sur les déplacements montrent souvent que la quasi-totalité des usagers des transports en commun marchent pour une partie de leur trajet. Une étude¹ menée sur 12 villes internationales par l'institut de recherche Socialdata atteste qu'en moyenne 91 % des personnes marchent depuis le point de départ de leur trajet jusqu'aux transports en commun et 98 % depuis les transports en commun jusqu'à leur destination (94 % pour les trajets aller-retour). L'enquête Mobilité sur la grande région grenobloise² 2019-2020 réalisée par l'agence d'urbanisme grenobloise² montre des niveaux similaires : 90 % des accès aux transports en commun se font à pied. La marche est donc un complément essentiel des transports en commun.

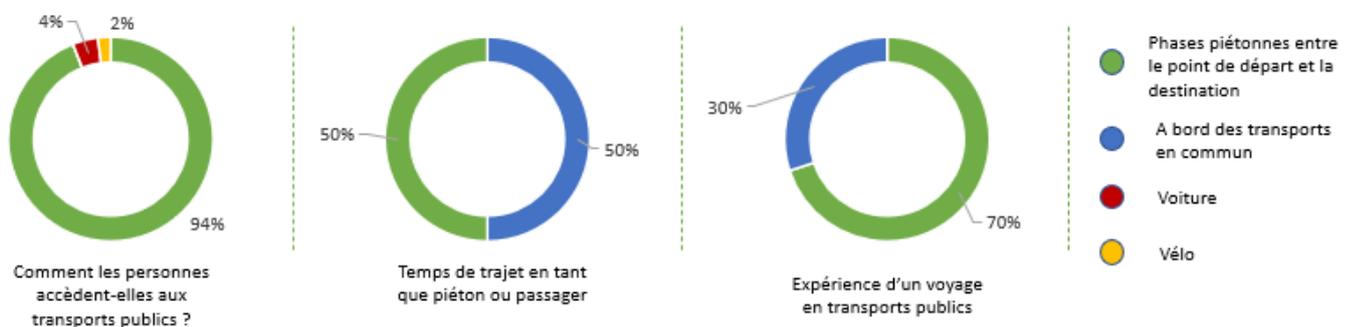
2.2 La moitié du temps de déplacement est consacrée à la marche

Les étapes de marche d'un trajet en transport en commun – marche, attente, correspondance (figure 1, page 1) – représentent souvent la moitié de la durée totale du trajet, comme le montrent les enquêtes menées par Socialdata dans différentes villes¹. Une autre étude au Danemark a établi que seulement 54 % de la durée totale du trajet en transport en commun est véritablement passée dans le véhicule³. Une revue de 27 études internationales révèle que le temps de marche moyen associé à l'utilisation de transports en commun est de 12 à 15 minutes⁴. Cela correspond bien au concept de la ville du quart d'heure, combinée aux transports publics pour les trajets plus longs⁵.

2.3 C'est la marche qui définit l'expérience des transports en commun

La qualité des phases piétonnes d'un trajet en transports en commun tend à définir l'expérience du voyage dans son ensemble. Des équipes de recherche en Europe, aux Etats-Unis et en Australie, utilisant une enquête sur les déplacements sur une période de 40 ans, ont invité les personnes interrogées à se souvenir librement de leurs expériences de voyage. Entre 65 % et 70 % des souvenirs rapportés librement provenaient des moments à pied – pendant l'attente, les correspondances et la marche vers et depuis les arrêts ou les gares.

Figure 2 - La composante « marche » d'un trajet en transports en commun¹



¹ Institut de recherche Socialdata. Stavanger, Munich.

² Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Enquête mobilité : zoom sur la marche, 5 avril 2024.

³ Enquête nationale sur les déplacements – Danemark, 2021.

⁴ Rissel C. et al., 2012. *Physical Activity Associated with Public Transport Use. A Review and Modelling of Potential Benefits.*

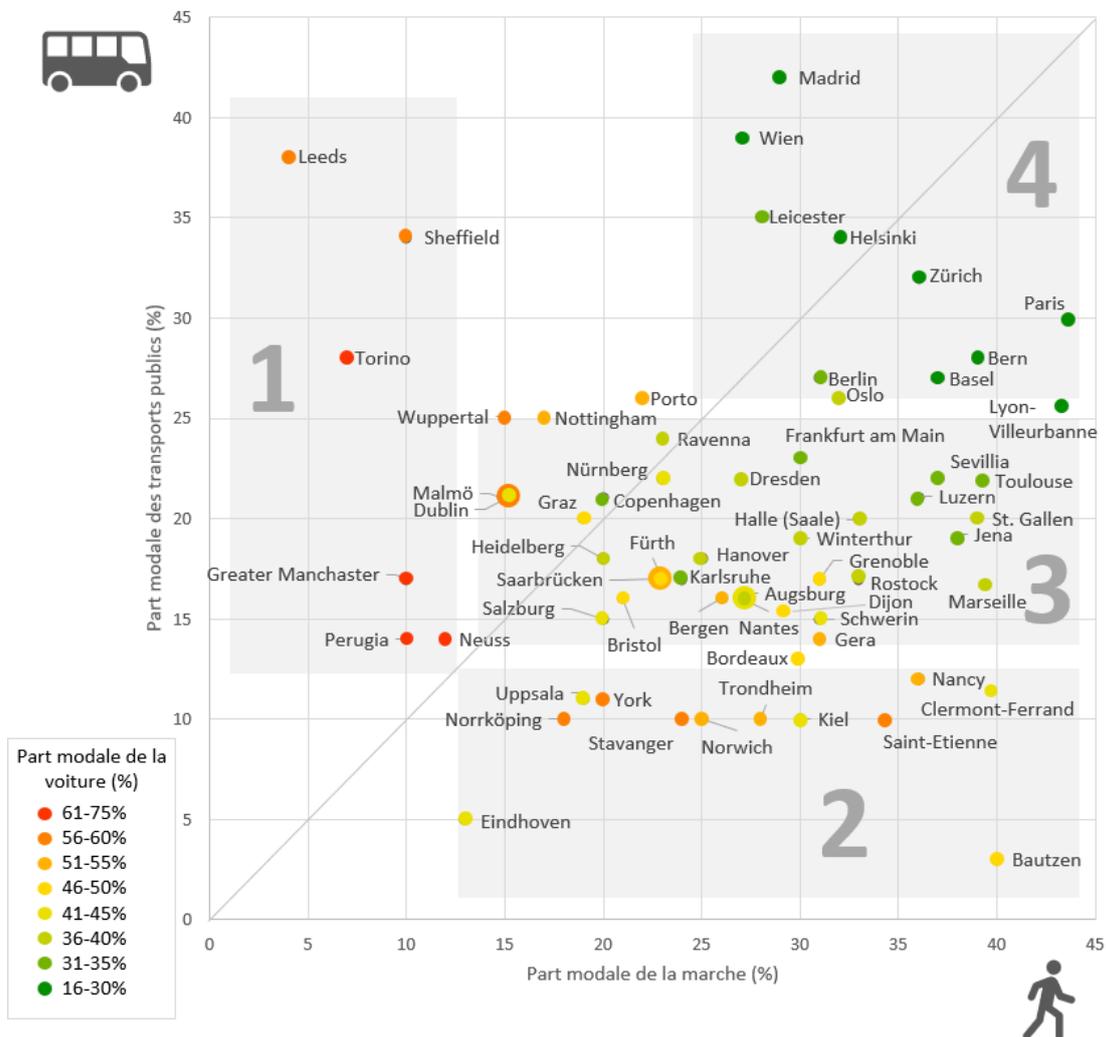
⁵ C. Moreno, Droit de cité : de la « ville-monde » à la « ville du quart d'heure », Editions de l'Observatoire, 2024.

3. À quoi ressemble l'intégration marche – transports publics ?

Les villes ayant les niveaux les plus élevés de marche et d'usagers de transports en commun sont aussi celles qui ont le moins de circulation automobile

Une représentation analytique des données relatives à la répartition modale dans 56 villes d'Europe occidentale met en évidence la prévisibilité d'une réduction de la dépendance à l'égard de la voiture dans les villes où la marche à pied et les transports publics sont très répandus. La [figure 3](#) classe les villes en fonction de leur proportion de trafic automobile (couleur des points) et les situe par rapport à leur niveau de marche à pied (abscisses) et d'utilisation des transports publics (ordonnées).

Figure 3 - Relation entre la part modale de la marche, des transports publics et de la voiture dans les villes européennes ⁶



Le graphique montre qu'indépendamment de leur taille ou de leur situation géographique, les villes où la marche et les transports en commun occupent une place importante sont celles où le trafic automobile est le moins important. Cela confirme l'efficacité potentielle de promouvoir et investir dans la marche et les infrastructures de transports en commun comme alternative viable à l'utilisation de la voiture.

⁶ European Platform on Mobility Management (EPOMM)

Les transports en commun seuls ne semblent pas être suffisamment efficaces pour réduire drastiquement le trafic automobile (groupe 1). La plupart des villes proposent plusieurs modes de transport et sont situées au milieu du graphique (groupe 3). Tout en ayant des niveaux élevés d'utilisation des transports en commun, les villes du groupe 1 ont des faibles niveaux de marche et conservent les plus hauts niveaux de trafic automobile. Les villes du groupe 4, où la circulation automobile est la plus faible (points verts), sont celles où on trouve à la fois les niveaux de marche et de transports en commun les plus élevés.

Les piétons sont prêts à marcher de plus longues distances pour accéder aux transports en commun dans les villes dans lesquelles les expériences de marche sont qualitatives : pour que les systèmes de transports publics soient viables, la proximité est vitale. Des transports publics sont accessibles si un arrêt est situé à moins de 500 mètres, d'après l'ODD 11.2 : toute distance supérieure rend l'utilisation des transports en commun moins acceptable.

Cependant, la plupart des indicateurs actuels ne prennent pas en compte et ne mesurent pas la qualité de l'expérience de la marche pour accéder à ces arrêts ou stations. Il est prouvé que les distances que les gens sont prêts à parcourir à pied dépendent à la fois de facteurs individuels (tels que la santé, la condition physique, le but du voyage, les options de transport disponibles et les attitudes personnelles) mais aussi de facteurs externes tels que ceux figurant dans le tableau suivant (figure 4 ci-dessous)⁷.

La qualité de l'environnement du cheminement influence jusqu'à 70 % la perception de la distance de marche acceptable ou non jusqu'à un arrêt de transport en commun⁸. En d'autres termes, des aires de chalandise avec une qualité de marche élevée peuvent être trois fois plus étendues que celles dans lesquelles la qualité de marche est faible autour des arrêts et stations.

Améliorer la qualité marchable des aires de chalandise permet non seulement d'augmenter la distance que certaines personnes sont prêtes à parcourir à pied mais aussi d'encourager et de permettre aux habitants de ces zones de changer leurs habitudes de mobilités pour marcher et utiliser les transports en commun. Il est aussi nécessaire que l'amélioration de l'espace public réponde aux besoins et aux préoccupations des personnes à mobilité réduite, des enfants, des personnes âgées et des femmes

Figure 4 - Impact des facteurs externes sur l'acceptabilité de la marche

Facteurs externes	Évolution de la distance de marche acceptable
Une expérience positive de la marche grâce à un environnement urbain attrayant	Jusqu'à 30 % d'augmentation 
Possibilité d'accès aux commerces et aux services	+15 % à +25 % 
Délais de traversée des rues à forte circulation	-5 % à -15 % 
Chemins incomplets autour des arrêts	-10 % à -20 % 
Aménagement inadapté de l'espace public et de l'emplacement des passages piétons	-10 % à -20 % 
Terrain en pente	-30 % à -50 % 

⁷ Yang et al., 2012. Walk the line : station context, corridor type and bus rapid transit walk access in Jihan, China

⁸ Hillnhütter, H., 2016. Pedestrian Access to Public Transport (Thèse de doctorat)

Figure 5 - L'étendue possible des aires de chalandise lorsque les déplacements à pied sont aisés



Cour de la gare de Dijon



Toulouse – Frédéric Charmeux

Éléments clés :

- promouvoir et investir dans la marche et dans les infrastructures de transports en commun pour atténuer les externalités négatives à l'utilisation et la dépendance de la voiture ;
- étendre l'aire de chalandise autour des réseaux de transports en commun en améliorant la qualité de l'espace public.

4. Quels avantages ?

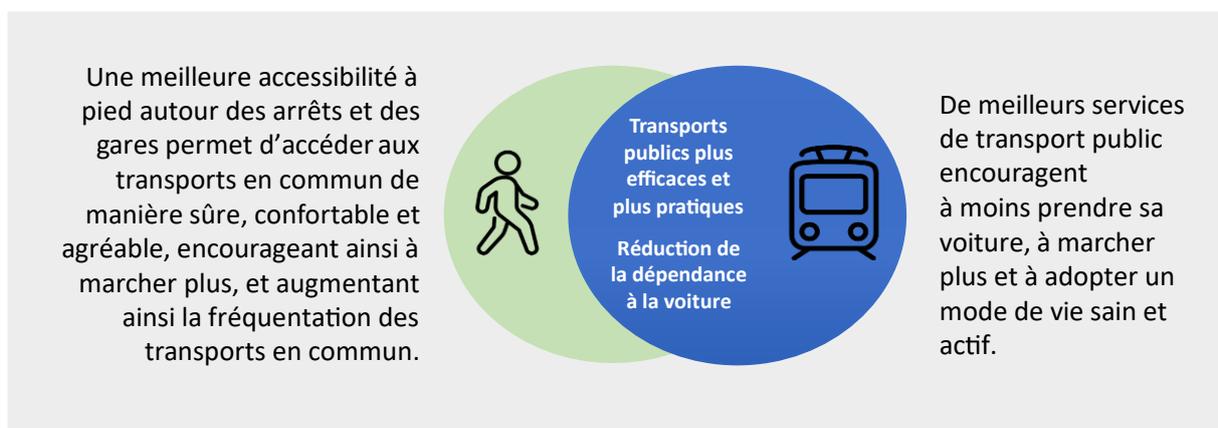
La plupart des politiques de transport actuelles séparent la nécessité de planifier et d'investir dans la marche et les transports en commun. Cependant, quand la recherche et la politique considèrent simultanément l'accessibilité à pied des transports publics, en se basant à la fois sur la proximité et sur la qualité de l'aire de chalandise, de nombreux avantages supplémentaires peuvent être obtenus⁹ :

- équilibre économique des transports en commun : des aires de chalandise de grande qualité peuvent accroître la fréquentation des services de transports en commun, augmenter les ventes de billets et améliorer l'équilibre du service ainsi que le retour sur investissement ;
- santé et qualité de vie : un plus grand nombre de personnes marchant et utilisant les transports publics augmente l'activité physique et sociale, améliore la santé et le bien-être et réduit l'accidentalité piétonne ;

⁹ Commission européenne, 2020. *How many people can you reach by public transport, bicycle or on foot on EU cities ?*

- équilibre économique des transports en commun : des aires de chalandise de grande qualité peuvent accroître la fréquentation des services de transports en commun, augmenter les ventes de billets et améliorer l'équilibre du service ainsi que le retour sur investissement ;
- santé et qualité de vie : un plus grand nombre de personnes marchant et utilisant les transports publics augmente l'activité physique et sociale, améliore la santé et le bien-être et réduit l'accidentalité piétonne ;
- atténuation du changement climatique : encourager et permettre des choix de mobilité durable réduit la pollution atmosphérique et sonore et à un potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50 %. Les villes qui donnent la priorité à la mobilité active et aux transports publics sont également mieux équipées pour renaturer leur environnement urbain, favoriser la biodiversité et atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain. Équité sociale : les jeunes, les femmes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap et les personnes à faible revenu ont tendance à marcher et à utiliser davantage les transports en commun. Ce sont donc eux qui bénéficient le plus d'un système intégré de marche et de transports publics ;
- efficacité de l'espace public : donner la priorité aux modes actifs et en commun réduit la congestion, améliore la fiabilité de tous les déplacements et permet de réaffecter l'espace public à l'amélioration de la biodiversité, de la convivialité et de l'efficacité urbaine ;
- vitalité économique : les usagers des transports actifs et publics dépensent plus d'argent dans les commerces locaux que les automobilistes. Ils contribuent à créer des villes plus vivables et plus dynamiques, qui attirent à la fois des commerçants et des visiteurs. Les villes accessibles à pied et orientées vers les transports en commun sont associées à l'efficacité économique et à la réduction des coûts de santé ;
- résilience des villes : les habitudes de mobilité durable et les infrastructures de soutien associées donnent aux villes de plus en plus urbanisées la capacité d'absorber, de récupérer et de mieux se préparer aux chocs économiques, environnementaux, sociaux ou institutionnels, tels qu'une future pandémie.

Figure 6 - Les avantages de l'intégration de la marche et des transports publics



5. Comment réaliser l'intégration ?

5.1 Fournir des itinéraires sûrs, accessibles et agréables

Pour se rendre à pied aux arrêts et aux stations de transport public, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les enfants, les personnes âgées et les femmes, il s'agit notamment de :

- fournir des infrastructures de protection contre les intempéries ;
- atténuer l'impact du dénivelé, des pentes et des escaliers ;
- installer un éclairage public adéquat et de qualité ;
- créer des cheminements qui donnent la priorité aux piétons, avec des itinéraires directs et des temps d'attente courts aux intersections ;
- installer un jalonnement lisible est essentiel pour les touristes et les utilisateurs occasionnels ;
- garantir des cheminements accessibles et avec suffisamment d'espace, y compris pendant les travaux d'entretien ;
- reconnaître l'importance de l'animation des trottoirs et de rez-de-chaussée actifs.

5.2 Promouvoir les avantages pour la santé physique et mentale et les économies réalisées

Grâce à l'intégration de la marche et des transports publics dans les campagnes de communication.



Crédit : Arnaud Bouissou / Terra

5.3 Réduire la perception de la distance et du temps

En rendant la marche et les transports publics plus pratiques que les trajets en voiture :

- prioriser la place des piétons dans l'aménagement des rues ;
- identifier les itinéraires de promenade à privilégier et les cheminements piétons efficaces, directs et pratiques ;
- modifier les passages piétons afin de limiter l'effet de barrière de la circulation automobile ;
- améliorer l'accès piéton aux commerces et aux services.

5.4 Coordonner la marche et les transports publics ainsi que leurs financements publics

- créer des partenariats entre les opérateurs de transport public et les collectivités chargées de la gestion de l'espace public afin de s'assurer qu'une plus grande priorité et des investissements plus importants soient accordés à la possibilité de se déplacer à pied dans les aires de chalandise des transports publics ;

- reconnaître la valeur d'une approche intégrée dans les politiques relatives à la planification urbaine et des transports, à la santé, à l'environnement et au climat ;
- coordonner les enquêtes sur les déplacements de porte à porte qui cartographient les expériences du point de vue du voyageur en utilisant des enquêtes sur place qui mesurent de manière cohérente la qualité de l'aire de chalandise des arrêts de transports en commun et son impact sur l'accessibilité aux transports publics.

6. En France, quelques exemples inspirants

En France, de nombreux plans de déplacements urbains ont vocation à intégrer la marche et les transports dans une politique commune intermodale. On y retrouve des intentions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou des personnes handicapées, de signalétiques harmonisées, du 1 % piéton à Strasbourg à l'occasion des projets transports en commun en site propre ... Malgré ces partis-pris peu d'exemples concrets de réalisation sont identifiés, ce qui confirme l'intérêt de promouvoir les bonnes pratiques existantes et d'encourager, par cette note, au développement de l'intermodalité marche - transports en commun par tous les acteurs concernés.

6.1 De nouvelles signalétiques par l'opérateur Keolis

Afin de favoriser la multimodalité dans la ville de Dijon, l'exploitant Keolis Dijon Multimodalité, gestionnaire du réseau Divia Mobilités, a expérimenté en partenariat avec des acteurs locaux une nouvelle signalétique inspirée du « nudge » (coup de pouce). Ce projet de renouvellement de l'information voyageurs a été lauréat de l'appel à projets Propulse 2023 de l'Agence de l'Innovation pour les Transports¹⁰.

Cette expérimentation se base sur des pictogrammes aux arrêts de bus, de tram et de vélos en libre-service ou encore à la sortie des parking automobiles, orientant sans les contraindre les piétons vers des stations de mobilités alternatives. Pour inciter encore plus au report modal et améliorer la lisibilité de l'information voyageurs pour les piétons, des plans piétons de quartiers en 3D ont été installés, permettant une meilleure représentation de l'espace avec des aspects visibles plutôt immuables comme les bâtiments.

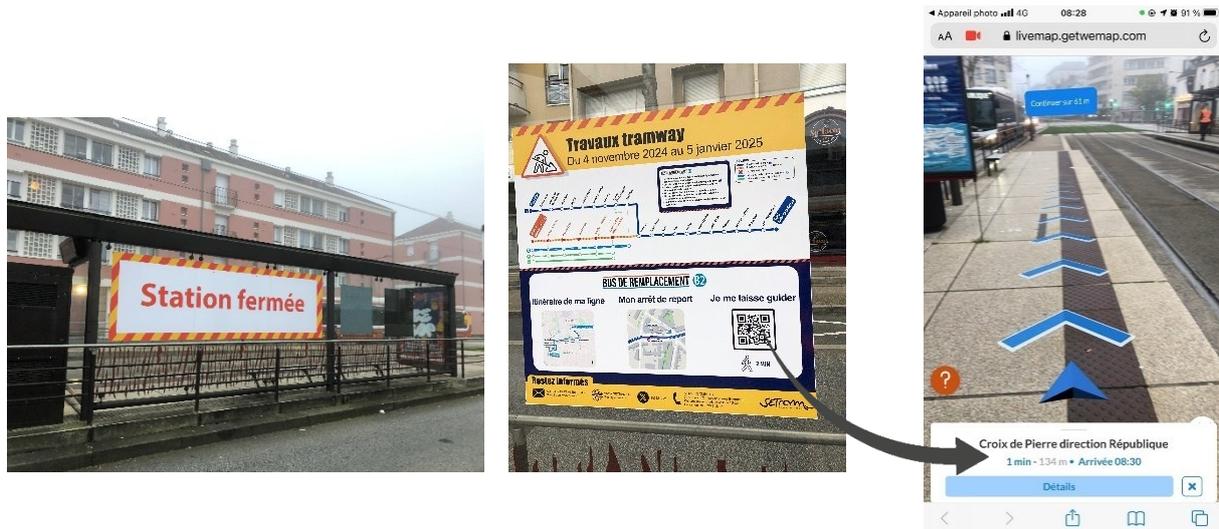
Figure 7 - Signalétiques Kéolis (Dijon métropole)



¹⁰ Site internet Innovation Keolis, Lauréat Propulse, Keolis poursuit sa stratégie d'innovation au service de la multimodalité

En 2024, dans le cadre de travaux du tramway au Mans, Keolis a eu une mission d'accompagnement technique du gestionnaire SETRAM à travers la mise en place d'une information voyageurs spécifique pendant travaux. Plusieurs parcours en réalité augmentée ont ainsi été créés sur les trajets de report vers les arrêts du Bus Relais. Ce guidage numérique en phase travaux, couplé à une signalétique physique, a permis un meilleur guidage piéton et une continuité du service de transports publics par la fourniture d'itinéraires alternatifs sûrs, accessibles et agréables.

Figure 8 - Signalétiques Keolis au Mans



Crédits photos : Keolis

6.2 Grenoble Alpes Métropole et le SMAGG, plan de déplacements urbain 2030

L'engagement de Grenoble Alpes Métropole pour un meilleur partage de l'espace public, une meilleure intermodalité et l'amélioration de la qualité de l'air est connu. L'intermodalité marche-transport en commun ne fait donc pas défaut dans le plan de déplacement urbain¹¹ (PDU) 2030 du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (anciennement SMTC).

En 2019, la marche est déjà le premier mode de déplacement à Grenoble. Avec la multiplication des zones piétonnes ces dernières années, Grenoble s'impose comme l'une des villes les plus marchables de France. L'ambition du PDU d'ici à 2030 est de faire de la marche un mode de déplacement encore plus prégnant et qui se développe aussi en dehors de la ville-centre grâce à la création d'un réseau sécurisé et confortable.

Pour « donner envie de marcher », la métropole a pensé à :

- conforter la complémentarité entre la marche et les transports en commun en résorbant les points durs limitant l'usage de la marche (coupures urbaines, insécurité de certaines traversées ou carrefours) mais aussi en aménageant un réseau piéton magistral et de proximité. La passerelle piétons-cycles du Rondeau traversant l'A480 en est un exemple ;

¹¹ Plan de déplacements urbains 2030, Agglomération grenobloise, 2019

- en développant l'intermodalité de type « parking + marche ». Il s'agit de rendre désirable la marche sur des dizaines voire centaines de mètres après avoir garé sa voiture ou son vélo par le réaménagement des espaces publics et les projets de piétonnisation ;
- créer des services spécifiques pour les piétons : calculateurs d'itinéraires et informations multimodales, bornes wifi...

Figure 9 - Aménagements et pictogrammes (Grenoble métropole)



Crédit photo : Grenoble Alpes Métropole ; M réso

L'accessibilité physique¹² de la chaîne de déplacement pour toutes et tous est également un point prégnant de la politique de la métropole grenobloise. En effet, l'intermodalité marche – transports en commun peut être totalement déficiente pour certains publics en l'absence d'aménagements pensés et conçus pour eux. La commission métropolitaine d'accessibilité, une instance de concertation et d'échanges avec les associations, a été créée en ce sens.

¹² Dossier de presse Grenoble, Ville accessible. Mission Accessibilité Handicap.

L'annexe « Accessibilité » du plan de déplacements urbain 2030 a pour objectif de permettre une meilleure accessibilité aux infrastructures de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite et, ce faisant, améliorer l'intermodalité piétonne et transports en commun. En 2017, avec le pôle d'échange multimodal Grenoble gares composé d'une gare routière et ferroviaire multi-services, s'est vu généralisé le principe d'accessibilité universelle à l'ensemble de la chaîne de déplacements avec une priorité sur : le repérage, la signalétique et la facilité des déplacements des usagers, tous modes confondus.

6.3 La Ville de Paris et les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024¹³

Lors des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, la Ville de Paris, avec Paris 2024, a mené une démarche ambitieuse de mise en place d'une signalétique et de jalonnements événementiels spécifiques, déployée dans l'ensemble du territoire parisien. Cette initiative a dépassé le simple jalonnement fonctionnel par mode de transport : elle a constitué une véritable appropriation de l'espace public et des équipements sportifs et culturels, au service de la complémentarité de tous les modes : marche, vélo, transports en commun...

Le choix d'une couleur distinctive, le rose, rarement utilisé dans l'espace public, a permis d'assurer une visibilité forte et immédiate pour les usagers de la signalétique des Jeux.

Au-delà de l'identité visuelle spécifique aux Jeux ainsi créée, une gamme de mobilier urbain a été développée pour permettre un jalonnement précis : panneau directionnel, adhésif mural, adhésif ou marquage au sol pour confirmer la traversée, totem, panneau barrière... Ces supports, indiquant également les temps de marche ou de vélo et valorisant le patrimoine et les services à proximité, ont permis un véritable encouragement des modes actifs.

Cette expérience constitue un exemple fort d'une intégration de la complémentarité entre la marche et les transports en commun lors d'événements temporaires, offrant à la collectivité l'opportunité d'expérimenter des dispositifs en vue d'une intégration durable.

Figure 10 - Signalétique déployée pendant les Jeux de Paris (IDFM)



Crédit photos : Île-de-France Mobilités

¹³ Île-de-France Mobilités, *Dans les coulisses de la signalétique des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024*, 25 avril 2024

7. Pour aller plus loin

Une étude indique qu'améliorer la marchabilité des zones d'attraction des transports en commun pourrait augmenter la fréquentation de ces transports de 10 à 50 % par rapport à ce qui se produirait autrement¹⁴.

Afin d'augmenter la marchabilité et la fréquentation des transports, plusieurs initiatives ont été menées à l'étranger (à Lisbonne au Portugal ou encore au Caire au Maroc) grâce à Walk 21 et son application « Walkability App ». Cette application permet de visualiser et de comprendre quels éléments de l'espace public influencent positivement ou négativement l'expérience piétonne autour des stations par un questionnaire posé directement aux utilisateurs des transports en commun. Cela leur permet de partager leurs opinions et de localiser les points positifs et les points bloquants.

En France, trois territoires se sont engagés à réaliser une initiative similaire, portée collectivement par un projet étudiant, la collectivité et l'autorité organisatrice des mobilités locales. Ainsi, la Ville de Paris avec Alstom et Île-de-France Mobilités vont tenter d'améliorer la qualité de certains arrêts et cheminements piétons autour de leur réseau de transports en commun ; ce sera aussi le cas de Dijon et de Grenoble.

Cette initiative aidera à mieux diriger l'investissement pour maximiser les distances d'attraction des arrêts et stations de transports en commun et ainsi améliorer la satisfaction des utilisateurs¹⁵.

Éléments clés :

- **donner plus d'importance à une meilleure intégration de la marche et des transports publics peut rapidement, de manière fiable et à un coût abordable renforcer l'efficacité, l'efficience et l'effectivité de nos systèmes de transports collectifs ;**
- **de nouvelles recherches montrent qu'un environnement piétonnier, sûr, accessible, confortable et agréable incite les personnes à marcher et utiliser les transports publics ;**
- **il est nécessaire d'approfondir la pratique pour comprendre les variations potentielles dans différents contextes et pour différentes populations cibles**

¹⁴ Litman T., 2024. Evaluating Public Transit Benefits and Costs.

¹⁵ Transport for Cairo, 2023. Walkability App, Participatory Walkability Study, Cairo, Egypt.

8. Études, guides et inspiration

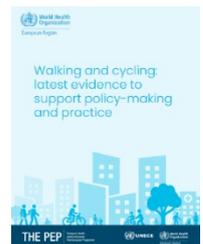
Cerema

- Dossier thématique « [Marche en ville](#) » et fiches « Favoriser la marche »
- Etudes sur les critères d'évaluation de la marchabilité
- Articles sur les enjeux à développer la marche
- « Développer la marche » Stratégies et solutions pour rendre la ville marchable (2025)



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
- Lignes directrices sur l'activité physique et le comportement sédentaire
- Outil d'évaluation économique de la santé pour la marche et le vélo



Délégation ministérielle à l'accessibilité

- Page internet « [L'accessibilité des transports individuels et collectifs](#) »
- Page internet « [L'accessibilité des mobilités actives](#) »

FNAUT, 60 millions de piétons et Cerema

- Atelier : « synergie et complémentarité entre les piétons et les transports collectifs »
- Analyse bibliographique, identification des leviers d'actions, des périmètres de réflexion et des retours d'expérience.

Réseau vélo et marche

- [Dossier avril](#) 2025. Révéler la marche. Un incontournable des politiques de mobilité et d'espace public.
- Stratégies de mise en œuvre et exemples de collectivités.



Communauté « Mobilités piétonnes »

- [Ressources](#) et entraides sur les politiques de mobilités piétonnes sur tout type de territoire.
- Co-animé par le Cerema et le Réseau Vélo et marche, en association avec le Ministère des Transports et l'ADEME.

Collectif Place aux piétons

- [Dossier de presse](#) Baromètre des villes marchables 2023
- [Petit guide pratique des piétons engagés](#) : faire reconnaître la marche en ville sur son territoire : comment s'y prendre ?



Le sujet de l'intégration de la marche dans les politiques de transport public reste peu exploré en France. Ce document est la traduit et adapte au cas national une plaquette de l'association Walk21 et de l'Union internationale des transporteurs publics datée d'avril 2024 intitulée « [Integrating Walking + Public Transport](#) ».

Si cette note s'est concentrée sur la qualité des aires de chalandise des arrêts de transports en commun pour la marche, il est admis qu'il existe une série d'autres facteurs qui ont un impact sur la répartition modale et les choix de déplacement et sortent du cadre de cette note : aménagement intégrée du territoire et planification des transports, qualité des infrastructures et des services de transport public, accessibilité financière des transports en commun, services numériques et information en temps réel, meilleure appropriation des avantages des transports publics et de la mobilité active ...).