

---

# Analyse de la marchabilité au Pays Pyrénées Méditerranée

---

Vers la conception d'actions  
territorialisées favorables à la  
marche



UNIVERSITÉ DE PERPIGNAN VIA DOMITIA



MASTER 2 – URBANISME, HABITAT ET AMÉNAGEMENT



LE PAYS PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE

## Analyse de la marchabilité au Pays Pyrénées Méditerranée :

Vers la conception d'actions  
territorialisées favorables à la  
marche

RÉALISÉ PAR : MASTER 2 URBANISME, HABITAT ET  
AMÉNAGEMENT

COMPOSANTE : UFR LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

DIRIGÉ PAR : GUILLAUME LACQUEMENT

PARTENAIRES DU PAYS PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE :  
CAROLINE BATAILLON, CLARA CANA, LOUISE CHASSET,  
SANDRA ENAUD ET PIERRE LE MEN

ANNÉE UNIVERSITAIRE : 2025 – 2026



# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	<b>7</b>
<b>PARTIE I</b> .....	<b>9</b>
<i>LA MARCHABILITÉ COMME GRILLE DE LECTURE DU TERRITOIRE</i> .....	9
Définir et analyser la marchabilité .....	10
<b>PARTIE II</b> .....	<b>11</b>
<i>LES ENJEUX MULTIDIMENSIONNELS DE LA MARCHABILITÉ</i> .....	11
La marche comme indicateur de qualité de l'environnement urbain .....	12
<b>PARTIE III</b> .....	<b>14</b>
<i>CONSTRUCTION D'UNE GRILLE D'ANALYSE DE LA MARCHABILITÉ</i> .....	14
La marche comme expérience spatiale .....	15
Le piéton vulnérable comme référentiel d'aménagement .....	15
Les quatre dimensions de la marchabilité .....	15
De l'audit territorial à la conception d'environnements capacitants .....	16
<b>PARTIE IV</b> .....	<b>18</b>
<i>DÉPLOIEMENT DE LA GRILLE D'ANALYSE DE LA MARCHABILITÉ AU PPM</i> .....	18
Méthodologie d'évaluation : déploiement de la grille d'analyse de la marchabilité au PPM .....	19
L'épreuve du terrain : le PPM est-il un territoire marchable ? .....	21
<b>PARTIE V</b> .....	<b>22</b>
<i>ANALYSE MORPHOLOGIQUE ET POTENTIEL PIÉTONNIER</i> .....	22
L'héritage morphologique : la compacité historique des bourgs ruraux .....	23

La transition morphologique et le début de l'étalement urbain (1950-1990) .....	24
L'artificialisation contemporaine : concentration littorale et dorsale centrale (2024) .....	25
Typologie du peuplement et vulnérabilités territoriales .....	26
Dynamiques démographiques et enjeux d'autonomie .....	27
La dynamique de l'étalement : une mutation morphologique à deux vitesses (1990-2024) .....	28
Quantification de la pression foncière : disparités et chocs d'échelle à l'échelon communal .....	30
La croissance sous contrainte : effet de base, topographie et densités historiques .....	31
Typologie du peuplement : prédominance rurale .....	32
Géographie du peuplement : concentration littorale et pôles (2022) .....	34
Géographie du vieillissement : la surreprésentation des publics vulnérables .....	35
Géographie de la jeunesse : périurbanisation et enjeux scolaires .....	36
La dépendance automobile : hégémonie motorisée et vulnérabilité des « piétons captifs » .....	37

<b>PARTIE VI</b> .....	<b>39</b>
<i>ANALYSE DES DYNAMIQUES LOCALES À TRAVERS TROIS ÉTUDES DE CAS</i> ..	39
<i>ÉTUDE DE CAS N°1 : THUIR</i> .....	40
La requalification d'une centralité historique entre ambitions et contraintes .....	40
Le maillage péricentral : modération des vitesses et paradoxes de l'espace partagé .....	41
Synthèse spatiale : la « ville du quart d'heure » face aux fractures périphériques .....	42
<i>ÉTUDE DE CAS N°2 : ELNE</i> .....	45
Conflits d'usage et hégémonie automobile dans un tissu dense .....	45
Les paradoxes de l'aménagement : entre micro-apaisement et emprise persistante du stationnement .....	46
Synthèse spatiale d'Elne : surmonter la fragmentation par le report modal et la couture urbaine .....	48

<i>ÉTUDE DE CAS N°3 : LE BOULOU</i> .....	52	L'enjeu de la liaison douce intercommunale.....	74
Des aménagements de qualité confrontés à une attractivité limitée.....	52		
Limites des aménagements existants : appropriation, confort et continuité .....	53		
Une centralité insulaire : le diagnostic de plusieurs fractures.....	55		
Stratégie d'action : restaurer la continuité.....	56		
<b>PARTIE VII</b> .....	<b>58</b>	<b>PARTIE VIII</b> .....	<b>76</b>
<i>S'INSPIRER POUR AGIR</i> .....	58	<i>DE L'INSPIRATION A L'OPÉRATIONNEL</i> .....	76
<i>RETOURS D'EXPÉRIENCES ET BENCHMARKING</i> .....	59	<i>MOBILISER LA BOITE A OUTILS RÉGLEMENTAIRE</i> .....	77
La démarche du Benchmarking .....	59	Définir une stratégie .....	77
Méthodologie du Benchmarking .....	59	Donner une traduction réglementaire .....	77
<i>LE MODÈLE DE LÉON</i> .....	61	Garantir l'accessibilité .....	78
L'apaisement structurel d'un centre-bourg rural.....	61	Articuler les outils .....	78
Un aménagement systémique pour relier les centralités.....	61	<i>STRATÉGIES D'INTERVENTION</i> .....	80
Les leviers d'action déployés.....	61	Du micro-aménagement à la transformation structurelle.....	80
Enseignements pour le PPM .....	62		
<i>LE CONTRE-MODÈLE PAVILLONNAIRE</i> .....	63	<b>PARTIE IX</b> .....	<b>82</b>
Rompre l'enclavement résidentiel à Tresserre.....	63	<i>SYNTHÈSE STRATÉGIQUE</i> .....	82
Enseignements pour le PPM .....	64	<i>LA MATRICE AFOM (ATOUPS, FAIBLESSES OPPORTUNITÉS, MENACES) DU PPM</i> .....	83
<i>L'ATTRACTIVITÉ PAR LA MARCHABILITÉ</i> .....	65	L'analyse interne (Atouts et Faiblesses) .....	83
La requalification de l'axe commerçant à Tournus.....	65	L'analyse externe (Opportunités et Menaces) .....	83
Enseignements pour le PPM .....	66	Conclusion de l'AFOM.....	84
<i>RECU CRITIQUE</i> .....	67	<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>85</b>
Les limites du benchmarking et l'angle mort rural.....	67		
Enseignements pour le PPM .....	69		
<i>LE PARADIGME DE PONTEVEDRA</i> .....	70		
Une approche globale et politique de la ville marchable .....	70		
Enseignements pour le PPM .....	71		
<i>L'HORIZON DE L'ÉCOQUARTIER</i> .....	72		
S'inspirer du modèle nantais pour les futures ZAC.....	72		
Enseignements pour le PPM .....	73		
<i>BRISER LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES</i> .....	74		



# INTRODUCTION GÉNÉRALE

Ce travail s'inscrit dans le cadre du partenariat entre le Pays Pyrénées Méditerranée (PPM) et l'Université de Perpignan Via Domitia (UPVD). Il répond à une commande visant à interroger la place de la marche dans les communes du territoire, non comme simple mode de déplacement, mais comme condition d'accès effectif aux équipements, aux services et aux espaces publics du quotidien.

La démarche adoptée s'organise en quatre séquences complémentaires. La première situe le contexte institutionnel de la commande et précise le cadre conceptuel mobilisé. La notion de « marchabilité » y est définie comme la capacité d'un espace public à permettre la marche quotidienne selon quatre dimensions indissociables : la sécurité des déplacements (maîtrise des vitesses, lisibilité des traversées, qualité de l'éclairage), la continuité des parcours (absence de ruptures physiques ou fonctionnelles dans les cheminements), l'accessibilité pour tous les publics (largeur utile, traitement des obstacles, qualité des revêtements, conformité aux exigences réglementaires) et l'attractivité des itinéraires (confort d'usage, présence de mobilier, ombrage, qualité de l'environnement urbain).

La deuxième séquence consiste en un diagnostic territorial conduit à deux échelles complémentaires. À l'échelle du PPM, une analyse permet de caractériser les formes d'organisation du tissu urbain et les logiques de dépendance automobile qui structurent les communes du territoire. Ce premier niveau d'observation est ensuite approfondi à travers l'étude détaillée de trois cas d'étude, choisis pour la diversité de leurs situations urbaines. Ces analyses localisées reposent sur des observations de terrain, l'examen des configurations viaires et l'analyse des documents d'urbanisme afin d'évaluer concrètement les quatre dimensions de la marchabilité et d'identifier les marges d'amélioration propres à chaque contexte communal.

La troisième séquence met ces constats en perspective à partir de retours d'expériences conduits sur des territoires de taille et de configuration comparables. Cette analyse comparative vise à identifier des dispositifs opérationnels éprouvés, à en comprendre les conditions de mise en œuvre et à apprécier leur pertinence au regard des caractéristiques du PPM.

Enfin, la quatrième séquence adopte un positionnement stratégique. Elle examine les outils réglementaires et opérationnels mobilisables par les collectivités, puis synthétise l'ensemble des observations à travers une matrice AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces). Cette synthèse permet de hiérarchiser les enjeux et de formuler des orientations d'aménagement cohérentes à l'échelle du territoire.

La commande formulée par le PPM ne se limite donc pas à l'amélioration ponctuelle des infrastructures piétonnes.

Elle engage une réflexion plus large sur les conditions spatiales, réglementaires et organisationnelles qui rendent possible, ou non, la marche quotidienne dans un contexte rural marqué par la dépendance automobile et le vieillissement de la population. L'enjeu est de produire une analyse objectivée du territoire afin de proposer des orientations opérationnelles réalistes et adaptées à ses spécificités.

# PARTIE

## I

LA MARCHABILITÉ  
COMME GRILLE DE  
LECTURE DU  
TERRITOIRE

## Définir et analyser la marchabilité

La marchabilité ne se réduit pas à la présence de trottoirs ou de cheminements piétons. Elle constitue ici une grille d'analyse permettant d'évaluer la capacité d'un espace public à rendre possible, concrètement et durablement, la marche quotidienne. Elle ne mesure pas uniquement une distance à parcourir, mais les conditions spatiales, techniques et perceptives qui rendent ce déplacement praticable.

Dans ce travail, la marchabilité est appréhendée selon quatre dimensions complémentaires.

La première est celle de la **sécurité des déplacements**. Elle renvoie à la maîtrise des vitesses automobiles, à la lisibilité des traversées, à la visibilité réciproque entre usagers et à la qualité de l'éclairage nocturne. Un espace peut être théoriquement accessible à pied, mais rester dissuasif si le piéton y est exposé à des conflits d'usage permanents ou à un sentiment d'insécurité.

La deuxième dimension est celle de la **continuité des parcours**. Marcher suppose l'absence de ruptures physiques ou fonctionnelles : trottoirs interrompus, obstacles, discontinuités entre deux sections de voirie, absence de liaison entre quartiers ou entre équipements. Cette continuité s'apprécie à la fois à l'échelle fine du cheminement et à l'échelle plus large des liaisons entre les lieux du quotidien.

La troisième dimension concerne l'**accessibilité pour tous les publics**. Elle implique une largeur utile suffisante, des revêtements stables et réguliers, le traitement des ressauts, ainsi que la conformité aux exigences réglementaires en matière d'accessibilité. Cette dimension est centrale dans un territoire marqué par le vieillissement de la population, où la marche conditionne directement l'autonomie.

Enfin, la quatrième dimension est celle de l'**attractivité des itinéraires**. Un espace peut être techniquement praticable sans être réellement fréquenté. La présence d'ombre, de mobilier de repos, la qualité paysagère, la lisibilité de l'environnement et le confort d'usage participent à rendre le déplacement désirable, et non simplement tolérable.

Cette approche permet de dépasser une lecture strictement infrastructurale. Elle considère la marche comme une pratique quotidienne située, dépendante à la fois de conditions matérielles objectives et d'une expérience d'usage. Dans cette perspective, un espace public est qualifié de marchable non lorsqu'il permet seulement de passer, mais lorsqu'il rend possible un déplacement continu, sécurisé, accessible et suffisamment attractif pour être effectivement choisi.

# PARTIE

# II

LES ENJEUX  
MULTIDIMENSIONNELS  
DE LA MARCHABILITÉ

## La marche comme indicateur de qualité de l'environnement urbain

La marchabilité ne constitue pas uniquement une question d'aménagement technique. Elle engage des enjeux sanitaires, sécuritaires, économiques et sociaux qui dépassent le seul champ des mobilités.

### Santé publique : prévenir par l'aménagement

Dans un territoire marqué par le vieillissement démographique, la marche quotidienne représente souvent la principale forme d'activité physique régulière. La qualité de l'environnement urbain conditionne alors directement la capacité des habitants à maintenir une mobilité autonome. Un espace public discontinu, mal éclairé ou perçu comme dangereux peut entraîner une réduction des déplacements à pied et accentuer les phénomènes de sédentarité. À l'inverse, un environnement sécurisé et confortable favorise le maintien des capacités motrices et participe à la prévention de la perte d'autonomie. L'aménagement devient ainsi un levier indirect de politique sanitaire.

---

<sup>1</sup> CEREMA, *Rapport : Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain*, juin 2016, [en ligne] : <https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/12/Se>

### Sécurité routière : corriger une inégalité face au risque

Les données nationales d'accidentologie montrent une vulnérabilité marquée des personnes âgées : les plus de 75 ans, qui ne représentent que 9 % de la population, concentrent 41 % de la mortalité piétonne<sup>1</sup>. Cette surreprésentation s'explique notamment par des capacités de réaction plus lentes et une perception visuelle ou auditive parfois diminuée. Adapter l'espace public à ces contraintes – par la réduction des vitesses, l'amélioration de la visibilité aux traversées, la limitation des conflits d'usage et la qualité de l'éclairage – permet de sécuriser l'ensemble des usagers. Concevoir l'aménagement à partir du piéton le plus exposé constitue ainsi un principe de justice spatiale.

### Économie locale : réactiver les centralités par la marche

La qualité des parcours piétons influence directement les pratiques de consommation dans les cœurs de communes. Un

[curite seniors pietons-VFinale\\_maj\\_juin2016\\_cle23e1b9.pdf](#), consulté le 5 mars 2026.

environnement apaisé et lisible favorise la déambulation, prolonge la durée de présence dans l'espace public et soutient les commerces de proximité. À l'inverse, un axe dominé par le trafic de transit limite l'arrêt et réduit l'interaction avec les vitrines. L'amélioration des conditions de marche peut donc contribuer à consolider l'activité économique locale, non par substitution au véhicule, mais par rééquilibrage des usages de l'espace public.

### Cohésion sociale : faire de la rue un espace de lien

Lorsque la rue offre des conditions d'usage sécurisées et confortables, elle permet des pratiques de proximité : déplacements courts, arrêts, échanges informels. La présence de mobilier de repos, d'ombre ou d'espaces d'attente favorise les interactions quotidiennes, en particulier pour les personnes âgées ou isolées. À l'échelle communale, la qualité des cheminements piétons influe ainsi sur la possibilité de maintenir un tissu relationnel actif.

Ces différents enjeux montrent que la marche ne relève pas d'un simple choix modal. Elle constitue un indicateur transversal de la qualité de l'environnement urbain et de la capacité d'un territoire à répondre aux besoins d'une population vieillissante dans un contexte de dépendance automobile structurelle.

# PARTIE

# III

CONSTRUCTION D'UNE  
GRILLE D'ANALYSE DE  
LA MARCHABILITÉ

## La marche comme expérience spatiale

L'urbanisme piétonnier s'impose aujourd'hui comme un levier central de l'action publique, répondant de manière transversale aux enjeux de santé publique, de transition écologique et de vieillissement démographique. La promotion de la marche ne peut toutefois se limiter à une approche strictement fonctionnelle du déplacement.

Adopter une stratégie en faveur des mobilités actives implique un changement de paradigme : il s'agit de repenser l'espace public en considérant la marche comme une véritable expérience vécue, influencée par les caractéristiques morphologiques, sociales et sensibles de l'environnement urbain.

## Le piéton vulnérable comme référentiel d'aménagement

Pour évaluer le potentiel piétonnier d'un territoire, notre méthodologie prend pour référentiel les publics dits « vulnérables », et plus particulièrement les personnes âgées.

---

<sup>2</sup> CEREMA, *Rapport : Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain*, juin 2016, [en ligne] : [https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/12/Securite\\_seniors\\_pietons-VFinale\\_maj\\_juin2016\\_cle23e1b9.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/12/Securite_seniors_pietons-VFinale_maj_juin2016_cle23e1b9.pdf), consulté le 5 mars 2026.

La marche représente une part prépondérante de leur mobilité quotidienne (environ 35 % des déplacements après 65 ans et 40 % après 75 ans)<sup>2</sup>. Elle constitue une condition essentielle du « bien vieillir », en garantissant le maintien de l'autonomie, la prévention de la sédentarité et la préservation du lien social.

Ces publics sont particulièrement sensibles aux dysfonctionnements de l'espace public : peur de la chute, sentiment d'insécurité, temps de traversée inadaptés. Un environnement peu adapté devient rapidement un facteur de renoncement à la mobilité. Concevoir l'aménagement à partir du piéton vulnérable garantit, par effet d'entraînement, un espace qualitatif et accessible à l'ensemble des usagers.

## Les quatre dimensions de la marchabilité

Afin de dépasser la seule mesure de la distance, notre diagnostic s'appuie sur une grille d'évaluation structurée autour de la hiérarchie des besoins du piéton (inspirée notamment des travaux de Mateo-Babiano, 2021)<sup>3</sup>. Cette grille repose sur quatre piliers fondamentaux :

<sup>3</sup> Florence Huguenin-Richard et Marie-Soleil Cloutier, *Mesure du potentiel de marche et de l'accessibilité dans les espaces urbains pour les piétons âgés*, Flux, 2021/1 N° 123, 2021. p.30-53. CAIRN.INFO, [en ligne] :

## L'accessibilité

Il s'agit du besoin primaire de déplacement. Cette dimension évalue la continuité des cheminements, la largeur utile des trottoirs (idéalement supérieure ou égale à 1,40 m pour permettre l'équilibre et le croisement), la qualité des revêtements et l'absence d'encombrements fixes ou mobiles.

## La sécurité

Elle s'appréhende selon un double prisme. D'une part, la sécurité routière (modération des vitesses, protection des traversées, lisibilité des conflits d'usage avec les cycles et les véhicules motorisés). D'autre part, la sûreté personnelle, liée au sentiment de sécurité induit par l'éclairage, la propreté et la présence d'un contrôle social naturel.

---

<https://shs.cairn.info/revue-flux-2021-1-page-30?lang=fr>,  
consulté le 5 mars 2026.

## La connectivité

Ce pilier évalue la lisibilité du réseau et l'intégration d'éléments de confort de proximité. La présence d'aménagements spécifiques – bancs avec accoudoirs, zones d'ombre, abribus – est déterminante pour réduire la pénibilité du trajet et offrir des possibilités de pause.

## L'attractivité

L'expérience piétonne est conditionnée par la diversité des polarités (commerces, services médicaux, équipements publics) et par la qualité paysagère (végétalisation, traitement des façades, limitation des murs aveugles). Ces éléments transforment un espace de transit en lieu de vie et d'interactions sociales.

De l'audit territorial à la conception  
d'environnements capacitants

L'application de cette grille de lecture sur le terrain permet de cartographier finement les ruptures urbaines et

de révéler des conflits d'usage récurrents. On observe notamment un antagonisme fréquent entre des axes principaux attractifs (présence de commerces et de services) mais à forte accidentalité, et des rues résidentielles sécurisées mais peu animées et faiblement attractives.

L'enjeu du diagnostic, au-delà du constat des carences techniques (trottoirs dégradés, absence de mobilier urbain), est d'identifier les leviers permettant de créer des environnements urbains dits « capacitants », c'est-à-dire des espaces publics conçus pour garantir à toute personne, notamment vulnérable, la possibilité de marcher de manière autonome, continue, sécurisée et confortable.

L'objectif est de replacer le piéton au cœur des projets d'aménagement afin de corriger les déséquilibres d'accessibilité entre espaces centraux et périphériques et de rendre l'espace public à la fois physiquement praticable et psychologiquement rassurant.

# PARTIE

# IV

DÉPLOIEMENT DE LA  
GRILLE D'ANALYSE DE  
LA MARCHABILITÉ AU  
PPM

## Méthodologie d'évaluation : déploiement de la grille d'analyse de la marchabilité au PPM

Afin de passer d'une vision théorique à un diagnostic opérationnel et spatialisé, nous avons décliné la grille d'analyse multidimensionnelle au territoire du PPM. Cet outil d'évaluation fonctionne selon une logique progressive : il part de la macro-échelle (le contexte socio-spatial communal), resserre l'analyse vers la méso-échelle (structure urbaine et organisation des polarités), puis aboutit à la micro-échelle (expérience piétonne in situ), avant de déboucher sur une lecture stratégique.

La démarche s'articule autour de cinq séquences analytiques, chacune adossée à une cartographie de synthèse.

### I. Le socle territorial (quelles caractéristiques structurantes ?)

Cette première phase établit le cadre d'analyse. Elle consiste à objectiver les données structurantes de la commune : dynamiques socio-démographiques, structure par âge, organisation du bâti, typologies bâties et localisation des équipements.

L'enjeu est d'identifier les polarités génératrices de flux (commerces, services, établissements de santé, équipements publics) et d'évaluer leur accessibilité potentielle à pied au regard de leur répartition spatiale.

### II. La morphologie urbaine et la perméabilité spatiale (comment l'espace organise-t-il les déplacements ?)

Cette étape analyse la structure physique du tissu communal. Elle évalue la trame viaire, la compacité ou la dispersion du bâti, ainsi que la présence de discontinuités.

Sont cartographiés :

- les lignes de désir (itinéraires courts et directs empruntés spontanément) ;
- les barrières physiques ou infrastructurelles (routes à fort trafic, coupures topographiques, voies ferrées, cours d'eau) ;
- les ruptures de continuité piétonne.

L'objectif est de mesurer le degré de perméabilité spatiale et d'identifier les obstacles structurels à la marche utilitaire.

### III. L'évaluation experte de la marchabilité (les conditions concrètes de la marche sont-elles réunies ?)

Il s'agit du cœur du diagnostic de terrain. Cette séquence mobilise explicitement les quatre dimensions de la marchabilité définies précédemment : accessibilité, sécurité, connectivité et attractivité.

L'analyse porte sur :

- la continuité effective des cheminements ;
- la largeur utile et l'état des trottoirs ;
- les conflits d'usage liés au partage de la voirie ;
- les dispositifs de modération des vitesses ;
- la présence de mobilier et d'éléments de confort ;
- la qualité des ambiances urbaines.

Cette évaluation permet d'objectiver les ruptures, les fragilités et les marges d'amélioration à l'échelle fine.

### IV. L'écosystème d'acteurs et l'état des politiques engagées (quels leviers existent déjà ?)

Le diagnostic intègre une lecture institutionnelle. Cette phase recense les documents de planification, les programmes

d'aménagement et les initiatives en faveur des mobilités actives déjà engagés à l'échelle communale ou intercommunale.

Il s'agit d'identifier :

- les orientations réglementaires existantes ;
- les projets réalisés ou programmés ;
- les acteurs impliqués ;
- les éventuels décalages entre intentions stratégiques et conditions effectives de la marche.

Cette lecture permet de situer l'analyse technique dans son cadre décisionnel.

### V. La synthèse stratégique et l'aide à la décision (quels enjeux prioritaires ?)

La dernière étape transforme le diagnostic en lecture opérationnelle. Elle met en évidence :

- les secteurs à fort potentiel piétonnier ;
- les discontinuités majeures à résorber ;
- les centralités à renforcer ;
- les priorités d'intervention à court et moyen terme.

Cette synthèse articule l'échelle communale et l'échelle du PPM, afin de poser les bases de préconisations cohérentes et hiérarchisées.

### L'épreuve du terrain : le PPM est-il un territoire marchable ?

Interroger la marchabilité à l'échelle du PPM suppose d'adapter un concept initialement formulé pour des contextes urbains denses à un territoire rural et périurbain marqué par la dispersion résidentielle et la dépendance automobile.

Le PPM présente des spécificités structurantes :

- une topographie parfois contraignante ;
- des extensions pavillonnaires peu connectées aux centralités ;
- des coupures liées aux infrastructures routières ;
- un vieillissement démographique marqué ;
- une saisonnalité touristique influençant les flux.

L'espace public y a fréquemment été conçu pour fluidifier la circulation motorisée, ce qui limite la qualité des cheminements piétons dans certaines configurations.

L'enjeu n'est pas de comparer le PPM à un modèle métropolitain dense, mais d'en évaluer le potentiel piétonnier propre. Il s'agit d'identifier les centralités

effectivement marchables (cœurs de villages, secteurs mixtes, continuités paysagères accessibles) et d'analyser les ruptures qui entravent les déplacements courts du quotidien.

En mobilisant la grille d'évaluation multidimensionnelle, cette séquence vise à confronter l'organisation spatiale des communes du PPM aux besoins réels d'une population vieillissante, afin de déterminer si le territoire offre aujourd'hui les conditions d'une marche sécurisée, continue, accessible et attractive.

# PARTIE

## V

ANALYSE  
MORPHOLOGIQUE ET  
POTENTIEL PIÉTONNIER

## L'héritage morphologique : la compacité historique des bourgs ruraux

Pour appréhender les enjeux contemporains de la marchabilité sur le PPM, il est indispensable de retracer la trajectoire morphologique du territoire. La cartographie des surfaces bâties des années 1950 constitue à cet égard un état de référence structurant.

Au milieu du XXe siècle, le PPM présente une armature territoriale typique de l'espace rural d'avant les Trente Glorieuses. Bien que géographiquement étendu, le territoire demeure faiblement artificialisé. L'occupation du sol repose sur une logique de forte concentration : le bâti se structure quasi exclusivement autour de noyaux villageois denses, laissant de vastes espaces agricoles et naturels, notamment dans les Aspres, le Vallespir et les Albères.

### Une forme urbaine propice à la mobilité pédestre

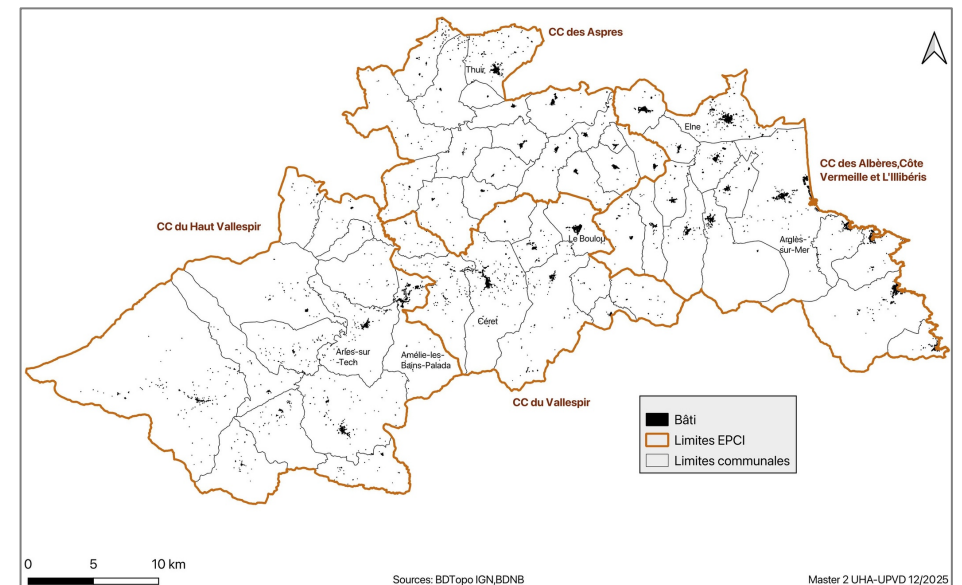
Cette morphologie agglomérée est structurellement propice à la mobilité pédestre. Elle repose sur trois caractéristiques majeures :

- Une centralité affirmée : le cœur du bourg regroupe dans un périmètre restreint habitat, artisanat, commerces de proximité, équipements publics et lieux de culte.

- Des distances courtes : la compacité du tissu bâti (forte mitoyenneté, trame viaire étroite de ruelles et venelles) limite mécaniquement les parcours.

- Une échelle humaine : l'organisation spatiale correspond aux capacités physiques de déplacement à pied.

Dans cette configuration pré-automobile, la marche constitue le mode structurant du quotidien intramuros. La carte de 1950 illustre ainsi un territoire organisé autour de la proximité fonctionnelle. Ce sont les transformations ultérieures de cet équilibre qui engendreront les ruptures contemporaines de marchabilité.



CARTE 1 SURFACES BÂTIES SUR LE TERRITOIRE PPM EN 1950

## La transition morphologique et le début de l'étalement urbain (1950-1990)

L'analyse révèle une rupture majeure amorcée durant la seconde moitié du XXe siècle. En quarante ans, le PPM subit les effets conjoints de la croissance démographique et de la généralisation de l'automobile.

La cartographie de 1990 met en évidence une mutation profonde : les noyaux compacts des années 1950 s'étendent spatialement. Plusieurs bourgs ruraux évoluent vers un statut de petites villes, concentrant nouvelles fonctions et équipements.

### Le développement de l'habitat dispersé et la distension des proximités

Cette croissance ne s'est pas opérée par densification des centres anciens mais par extension périphérique. L'urbanisation prend la forme de lotissements pavillonnaires en lisière de bourg et d'un mitage progressif des espaces agricoles.

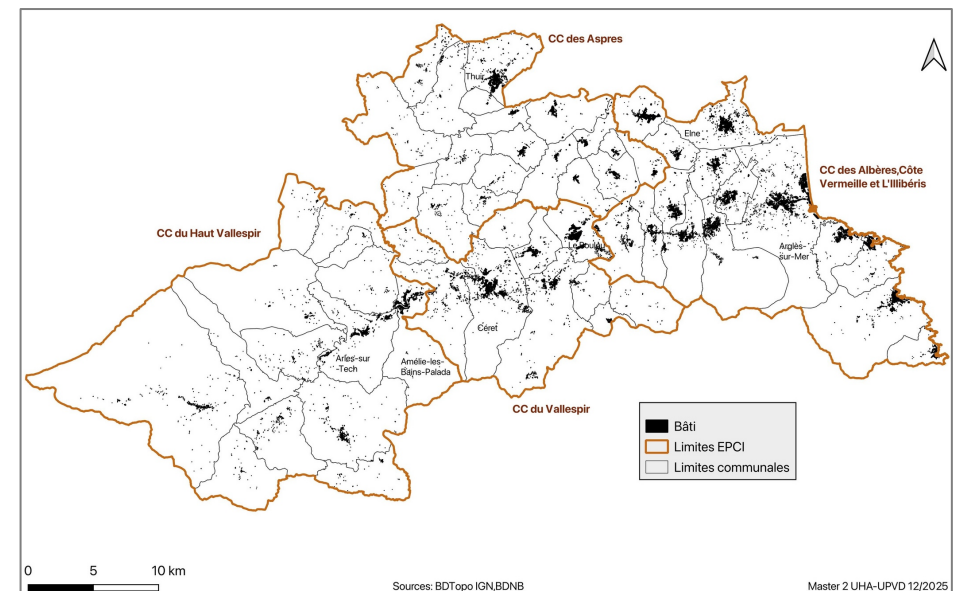
Cette dilatation du tissu bâti modifie profondément le potentiel piétonnier :

- Rupture d'échelle : l'éloignement entre habitat et centralités franchit rapidement le seuil de confort de la marche utilitaire (500 à 800 m).

- Séparation fonctionnelle : résider en périphérie, consommer dans des zones spécialisées.

- Priorité donnée à l'automobile : la voirie est dimensionnée pour le trafic motorisé, marginalisant le piéton.

La carte de 1990 marque ainsi le basculement d'une morphologie de proximité vers un territoire distendu, où la dépendance automobile devient structurelle.



CARTE 2 SURFACES BÂTIÉS SUR LE TERRITOIRE PPM EN 1990

## L'artificialisation contemporaine : concentration littorale et dorsale centrale (2024)

La cartographie de 2024 illustre l'aboutissement d'une dynamique continue d'artificialisation. Le bâti s'est considérablement étendu au détriment des espaces naturels et agricoles.

### Une recomposition territoriale différenciée

L'évolution ne s'est pas produite de manière homogène :

- Saturation littorale : densification continue vers la côte, formant un quasi-continuum bâti.
- Structuration d'une dorsale centrale : urbanisation continue le long des axes de communication et des fonds de vallée, concentrant population et activités.

### Conséquences sur le potentiel piétonnier

Cette configuration génère des effets de coupure : infrastructures routières structurantes, voiries à fort trafic et discontinuités urbaines fragmentent l'espace. Les

quartiers résidentiels récents se trouvent isolés des centralités.

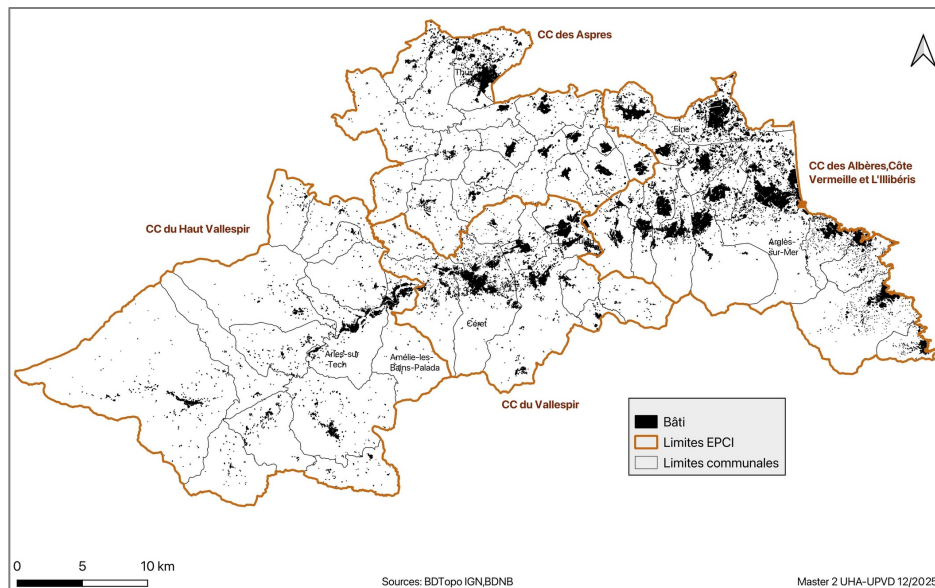
Dans le contexte réglementaire actuel (objectif ZAN), l'enjeu stratégique réside dans la requalification du foncier déjà urbanisé : recoudre les tissus fragmentés, renforcer les polarités de proximité et restaurer des continuités piétonnes.

### Synthèse stratégique du diagnostic morphologique

La lecture croisée des volumes bâtis et des taux de croissance conduit à une conclusion opérationnelle claire : la marchabilité du PPM ne relève pas d'une problématique uniforme.

Deux stratégies distinctes s'imposent :

- Couture urbaine dans les secteurs en forte croissance, afin de reconnecter les franges pavillonnaires aux centralités.
- Requalification qualitative dans les secteurs stables, en sécurisant les traverses de village et en maintenant les services de proximité.



CARTE 3 SURFACES BÂTIES SUR LE TERRITOIRE PPM EN 2024

### Typologie du peuplement et vulnérabilités territoriales

#### Persistence d'une matrice rurale dominante

L'analyse selon la grille communale de densité (INSEE) confirme le caractère rural du territoire. Le PPM ne comporte ni grand centre urbain ni centre intermédiaire. Son armature repose sur un maillage de petites villes

(Thuir, Céret, Amélie-les-Bains, Argelès-sur-Mer, Elne) jouant un rôle de pôles structurantes.

Au-delà, le territoire présente un gradient de ruralité marqué : bourgs ruraux de plaine, puis habitat dispersé en zone de montagne.

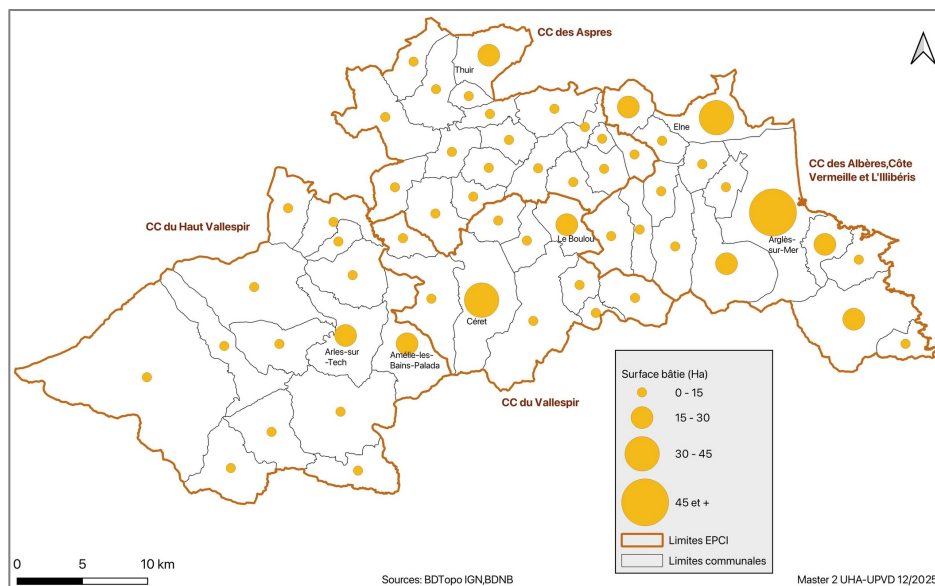
#### Implications pour la marchabilité

La faible densité intercommunale rend la voiture incontournable pour les trajets longs. En revanche, elle renforce l'importance stratégique de la marchabilité à l'échelle locale.

L'enjeu prioritaire consiste à :

- requalifier les traverses routières en véritables rues urbaines,
- préserver une offre minimale de services de proximité,
- garantir un accès sécurisé aux équipements essentiels.

Sans cela, la dépendance automobile devient exclusive, excluant de facto les populations âgées non motorisées.



CARTE 4 SURFACES BÂTIES : LES PROPORTIONS DE 1990

### Dynamiques démographiques et enjeux d'autonomie

#### Le changement d'échelle : explosion des volumes bâtis et distension des proximités (2024)

La cartographie des surfaces bâties en 2024, représentée par cercles proportionnels, confirme et quantifie le phénomène de forte artificialisation contemporaine.

Si la structure hiérarchique du peuplement – polarités littorales, bourgs-centres comme Céret, petites communes

rurales – demeure globalement stable par rapport à 1990, un changement de paradigme s'opère quant aux volumes fonciers consommés.

#### L'extension généralisée des enveloppes urbaines

Entre 1990 et 2024, toutes les classes de surface bâtie se sont déplacées vers des niveaux plus élevés.

En 1990, la classe regroupant les communes les plus consommatrices de foncier concernait celles ayant artificialisé plus de 45 hectares. En 2024, ce seuil dépasse 120 hectares. Autrement dit, le niveau maximal d'artificialisation a presque triplé en trois décennies.

Parallèlement, la classe la plus faible en 1990 – comprise entre 0 et 15 hectares – disparaît dans la lecture des données de 2024. La classe minimale débute désormais entre 10 et 40 hectares. Cela signifie que même les communes historiquement les moins urbanisées ont connu une progression notable de leurs surfaces artificialisées.

Ces évolutions traduisent une extension importante des enveloppes urbaines sur l'ensemble du PPM, y compris dans les secteurs les plus reculés.

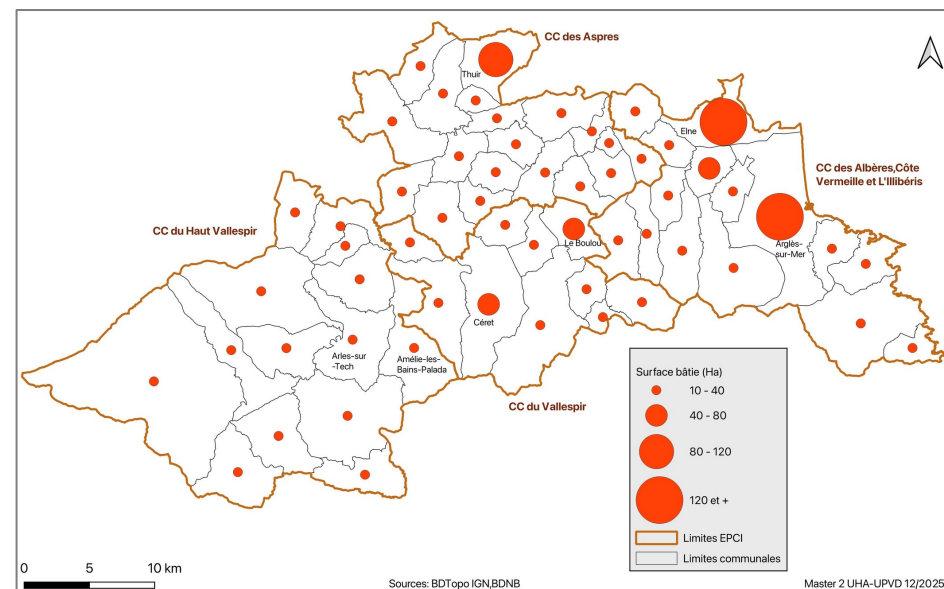
## L'impact direct sur l'isochrone piéton

Cette augmentation des surfaces bâties modifie la perception des distances à l'intérieur des communes. Les bourgs conservent leur rôle central, mais leur forme s'est étendue.

En conséquence, l'isochrone piéton de référence – soit la distance parcourable en 10 à 15 minutes de marche – ne permet plus de relier systématiquement les quartiers récents aux centres anciens.

L'extension de l'habitat a repoussé les limites du périmètre accessible à pied pour des déplacements utilitaires.

L'enjeu d'aménagement ne consiste donc plus uniquement à améliorer le centre ancien, mais à reconnecter ces extensions par des cheminements continus, sécurisés et attractifs, afin de rendre la marche crédible pour les trajets internes à la commune.



CARTE 5 SURFACES BÂTIES : LES PROPORTIONS DE 2024

La dynamique de l'étalement : une mutation morphologique à deux vitesses (1990-2024)

L'analyse de l'évolution des surfaces bâties en valeur relative (pourcentage de croissance entre 1990 et 2024) apporte un éclairage essentiel sur les dynamiques locales d'urbanisation. Cette approche permet de dépasser le seul constat des volumes pour mesurer l'intensité des transformations morphologiques subies par les communes. La cartographie met en évidence un territoire évoluant à deux vitesses, générant des enjeux de marchabilité différenciés.

### L'expansion périurbaine et rétro-littorale

La carte révèle des taux de croissance très élevés, dépassant fréquemment 200 %, voire 400 %, particulièrement concentrés dans la partie nord du territoire et dans l'arrière-pays littoral. Ces communes ont été fortement influencées par l'attractivité résidentielle liée à la proximité de Perpignan et du littoral, évoluant pour certaines vers un profil majoritairement pavillonnaire.

Dans ces configurations où le bâti a parfois quadruplé en trente ans, le noyau villageois historique ne représente plus qu'une part réduite de l'enveloppe urbaine. L'extension s'est principalement faite par l'ajout de lotissements pavillonnaires, souvent organisés en impasses et peu connectés au centre-bourg.

L'enjeu de marchabilité y est structurel : il s'agit de reconnecter ces quartiers périphériques au centre ancien, en créant des continuités piétonnes et en limitant l'enclavement de secteurs initialement conçus pour un usage quasi exclusif de l'automobile.

### La relative stabilité morphologique du haut pays

À l'inverse, les communes situées à l'ouest présentent des taux de croissance plus modérés (entre 0 et 100 %). Dans

ces secteurs marqués par des contraintes topographiques fortes et un éloignement des grands axes, la structure villageoise a été globalement préservée.

L'échelle de proximité y demeure donc plus lisible. Le déficit de mobilité piétonne ne résulte pas d'un allongement excessif des distances internes, mais d'autres facteurs : un relief contraignant pour une population vieillissante, une voirie ancienne peu adaptée, et la disparition progressive des services de proximité, obligeant les habitants à utiliser leur véhicule pour rejoindre les centralités.

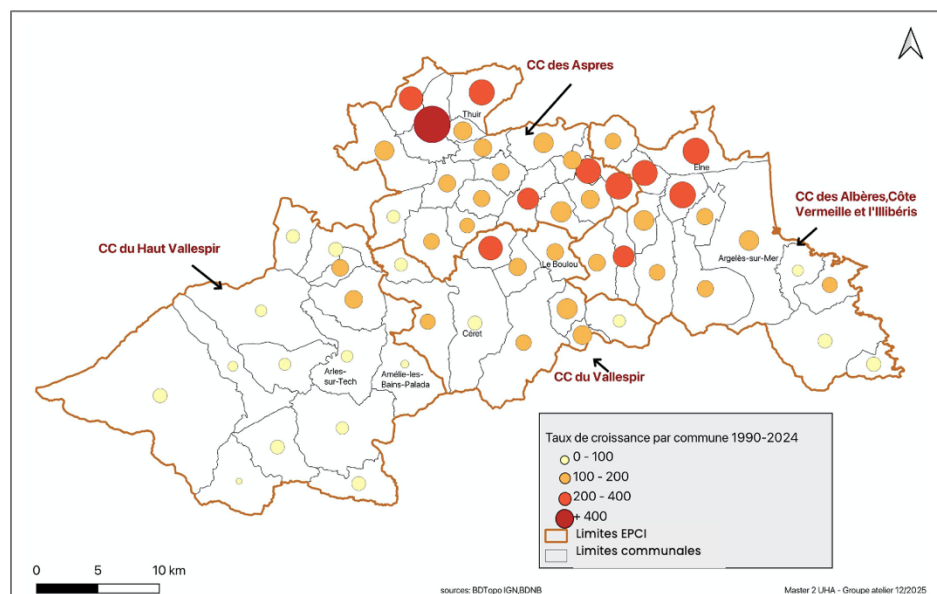
### Reconnexion et requalification : deux leviers pour la marchabilité

La lecture croisée des volumes artificialisés et des taux de croissance conduit à une conclusion claire : l'amélioration de la marchabilité sur le PPM ne peut relever d'une stratégie unique.

Deux orientations se dégagent.

D'une part, une stratégie de reconnexion dans les secteurs en forte croissance, afin de relier les extensions pavillonnaires aux centralités.

D'autre part, une stratégie de requalification et de maintien des services dans les secteurs plus stables, pour sécuriser et soutenir une pratique de la marche qui demeure morphologiquement possible.



L'extension marquée des communes rétro-littorales et périurbaines

Plusieurs communes situées dans l'aire d'influence urbaine de Perpignan ou dans l'arrière-pays littoral ont connu une progression particulièrement rapide de leurs surfaces bâties. Le cas de Castelnuou est particulièrement révélateur, avec un taux de croissance de 734 % (de 2,27 hectares en 1990 à 18,94 hectares en 2024). Si le volume final reste limité, cela signifie que le tissu bâti actuel représente plus de sept fois la surface initiale.

D'autres communes présentent également des dynamiques très soutenues, avec un triplement ou un quadruplement de leur enveloppe bâtie depuis 1990. C'est notamment le cas de Brouilla (+359 %), Elna (+343 %), Palau-del-Vidre (+343 %) ou Thuir (+326 %). Pour la marchabilité, l'enjeu est clair : dans ces communes, une part importante des habitants réside désormais dans des extensions urbaines relativement récentes. L'action publique ne peut donc pas se limiter aux centres anciens ; elle doit également intégrer les quartiers pavillonnaires développés depuis les années 1990.

CARTE 6 ÉVOLUTION DES SURFACES BÂTIES (1990-2024)

Quantification de la pression foncière : disparités et chocs d'échelle à l'échelon communal

L'analyse des surfaces bâties permet de compléter les observations cartographiques en apportant une lecture statistique fine à l'échelle communale. L'évolution des surfaces urbanisées entre 1990 et 2024 met en évidence l'ampleur des transformations morphologiques qu'ont connues certaines communes du PPM.

### Le double défi : croissance relative et volumes absolus

L'analyse met en évidence une distinction essentielle entre la croissance relative (en pourcentage) et le volume total artificialisé (en hectares).

Certaines communes cumulent une forte croissance et un volume élevé. Elne (+343 %) atteint 124,55 hectares bâtis en 2024 ; Thuir (+326 %) en totalise 103,36. Dans ces cas, la configuration s'apparente à celle d'une petite ville étendue, où la marchabilité suppose une organisation structurée des continuités piétonnes à l'échelle communale.

À l'inverse, Argelès-sur-Mer présente un taux proportionnellement moins élevé dans ce groupe (+182 %), mais affiche la surface bâtie la plus importante avec 151,14 hectares en 2024 (contre 53,57 en 1990). Dans ces espaces très étendus, la question centrale est celle des coupures urbaines majeures (axes départementaux, voie ferrée) qui fragmentent les continuités piétonnes.

Ces données montrent que la ruralité du PPM recouvre aujourd'hui des situations très contrastées. Les stratégies en faveur de la marche doivent être ajustées au poids réel des extensions récentes dans chaque commune.

### La croissance sous contrainte : effet de base, topographie et densités historiques

À l'échelle PPM, l'emprise bâtie cumulée est passée de 462,15 hectares en 1990 à 1 205,77 hectares en 2024, soit une augmentation de 161 %. Ce chiffre traduit une transformation profonde du territoire en une génération.

Cependant, les communes situées dans la partie basse du classement (taux inférieurs à 120 %) présentent des configurations spécifiques qui influencent différemment la marchabilité.

### La préservation relative des communes de montagne

Les taux les plus faibles concernent principalement des communes du haut pays occidental, comme Lamanère (+46 %), Le Tech (+57 %) ou Corsavy (+67 %). L'éloignement des grands pôles et les contraintes topographiques ont limité l'extension du bâti.

La structure originelle des villages a été globalement maintenue. Les distances internes restent courtes, ce qui constitue un atout pour la marche. Toutefois, la forte déclivité et l'étroitesse de certaines voiries historiques limitent l'accessibilité, en particulier pour une population vieillissante.

### Des communes contraintes par la géographie

Certaines communes touristiques comme Amélie-les-Bains-Palalda (+49 %), Collioure (+65 %) ou Cerbère (+97 %), présentent une croissance modérée non pas par manque d'attractivité, mais en raison de contraintes physiques fortes. Situées entre mer et montagne ou en fond de vallée, ces communes disposent de marges foncières limitées.

La compacité maintient les fonctions à proximité, ce qui favorise théoriquement la marche. En revanche, la rareté de l'espace public et l'intensité des flux (notamment touristiques) génèrent des conflits d'usage importants sur des voiries étroites. Le principal enjeu n'est pas l'étalement, mais le partage sécurisé de l'espace.

### L'effet de base statistique

L'interprétation des taux nécessite enfin de tenir compte de l'effet de base. Céret en est un exemple significatif : avec un taux de croissance de 93 %, la dynamique paraît modérée à l'échelle du PPM. Pourtant, cela correspond à une augmentation de près de 33 hectares (de 35,40 à 68,21 hectares).

L'extension est donc réelle et substantielle, mais son poids relatif est atténué par l'importance de la surface initiale. Les enjeux d'aménagement à Céret relèvent ainsi davantage de l'organisation d'une centralité structurante

(sécurisation des axes, hiérarchisation des voiries, continuités piétonnes) que de la seule valorisation du centre historique.

### Typologie du peuplement : prédominance rurale

L'analyse foncière est complétée par l'application de la grille communale de densité à sept niveaux (méthodologie INSEE). Cette approche permet de qualifier le tissu habité au-delà de la seule surface bâtie. Elle confirme un élément central : malgré l'étalement observé sur le littoral et dans les franges périurbaines, le PPM reste structurellement un territoire rural.

### Une armature sans grands pôles urbains

Le PPM ne comprend ni « grand centre urbain » ni « centre urbain intermédiaire » au sens de l'INSEE. Son organisation repose sur un réseau de « petites villes » – Thuir, Céret, Amélie-les-Bains, Argelès-sur-Mer et Elne – qui concentrent les principaux équipements, services et fonctions administratives pour leur bassin de vie.

## Un gradient de ruralité marqué

En dehors de ces pôles, le territoire se structure selon un gradient de ruralité très lisible :

– Les bourgs ruraux et ceintures urbaines, principalement situés en plaine, dans les Aspres et le bas Vallespir, assurent une fonction de transition et d'accueil résidentiel.

– Le rural à habitat dispersé et très dispersé, qui concerne une grande partie du quart sud-ouest (notamment le Haut Vallespir), correspond à un peuplement éclaté, fortement contraint par le relief.

## Implications pour la marchabilité : le rôle clé des centralités de proximité

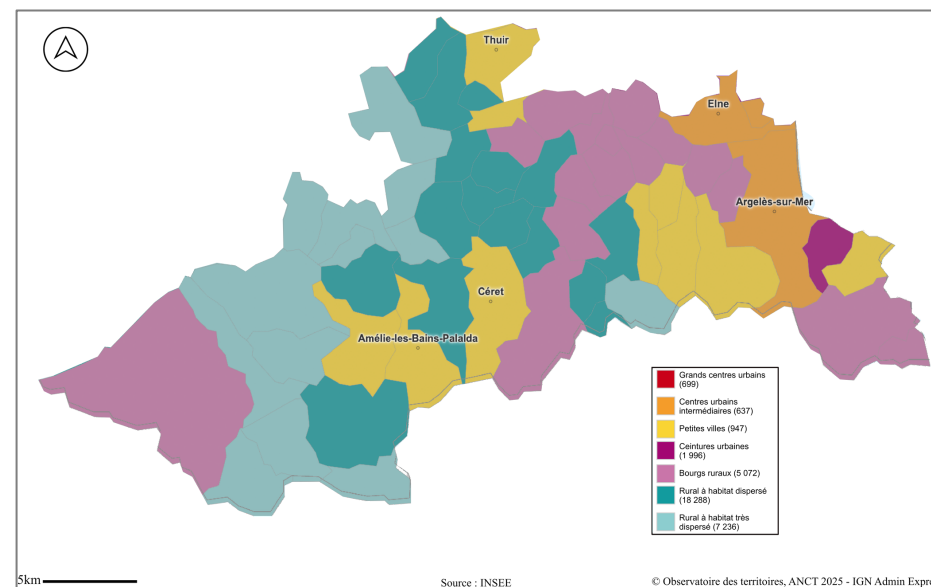
À l'échelle intercommunale, la faible densité rend la voiture quasi indispensable pour les déplacements longs, notamment domicile-travail. En revanche, cette configuration renforce l'importance stratégique de la marchabilité à l'échelle communale.

Dans les bourgs ruraux et les petites villes, la capacité à marcher en sécurité constitue un levier essentiel pour limiter la saturation automobile des centres.

L'enjeu prioritaire n'est pas de concurrencer la voiture sur les longues distances, mais :

- de transformer les traverses départementales en véritables rues marchables,
- de maintenir une offre minimale de services de proximité,
- de garantir un accès piéton sécurisé aux équipements essentiels.

Sans ce socle, la dépendance à la voiture devient totale, en particulier pour les personnes âgées non motorisées.



CARTE 7 GRILLE COMMUNALE DES DENSITÉS EN 7 NIVEAUX

## Géographie du peuplement : concentration littorale et pôles (2022)

La cartographie de la densité de population (hab./km<sup>2</sup>) confirme les tendances morphologiques. Elle met en évidence une répartition très contrastée, structurée par un gradient est-ouest.

### Une concentration littorale et des pôles relais

Deux dynamiques principales apparaissent :

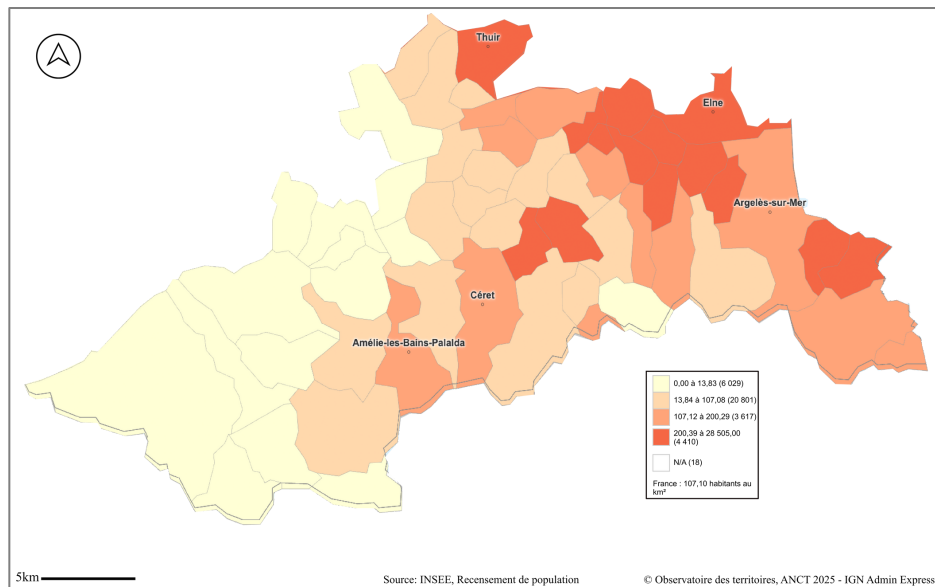
- Une concentration sur le littoral et le rétro-littoral, notamment autour d'Elne et d'Argelès-sur-Mer, où les densités sont les plus élevées.
- Le rôle structurant des bourgs-centres de l'intérieur (Thuir, Céret, Amélie-les-Bains), qui constituent des points de densité au sein d'un espace largement rural. À l'ouest et dans le Haut Vallespir, les densités deviennent très faibles.

### Densité et marchabilité : des stratégies différenciées

Cette répartition impose des réponses différenciées en matière de mobilités piétonnes.

- Dans les zones denses (littoral et petites villes), la masse de population permet le maintien d'un tissu commercial et de services. Le potentiel piéton est élevé, mais l'espace public est souvent contraint par le trafic et le stationnement. L'enjeu principal est la sécurisation et le partage de la voirie.
- Dans les zones de faible densité, la priorité est le maintien des fonctions de centralité. La marche ne peut exister que si un minimum de services demeure accessible. Pour les communes vieillissantes, il s'agit d'un enjeu d'autonomie : garantir un accès piéton sûr au dernier commerce ou service du village.

Ainsi, la lecture démographique confirme que le diagnostic doit être global à l'échelle du Pays, mais que les réponses doivent être adaptées au poids démographique et au rôle territorial de chaque commune.



CARTE 8 DENSITÉ DE POPULATION 2022 (HAB./KM<sup>2</sup>)

### Géographie du vieillissement : la surreprésentation des publics vulnérables

La morphologie et la densité doivent être croisées avec la structure d'âge. La carte de la part des plus de 65 ans met en évidence que l'aménagement piétonnier ne s'adresse pas à un marcheur standard, mais doit prioritairement répondre aux besoins des publics vulnérables.

### Un vieillissement très marqué

Au niveau macro-territorial, 30 % de la population du PPM a plus de 65 ans, contre 21 % au niveau national. Ce vieillissement structurel impose que les politiques d'aménagement tiennent compte des capacités physiques et cognitives des usagers.

### Une répartition spatiale inégale

La distribution de cette population révèle une fracture territoriale nette :

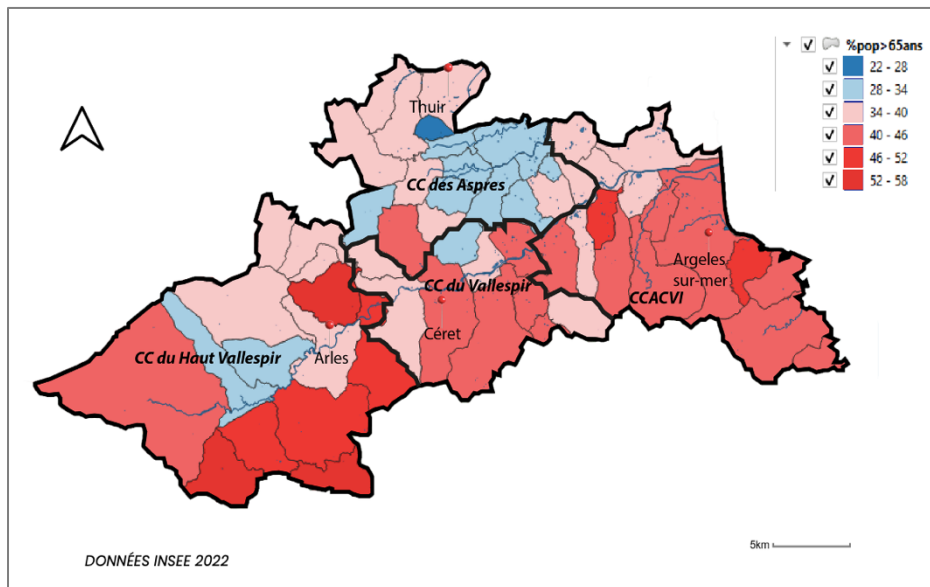
- Nord périurbain : les taux sont les plus faibles (22-34 %), reflétant l'arrivée de jeunes familles et actifs périurbains.
- Sud et littoral : les taux atteignent 40 à 58 %. Ce double phénomène combine l'installation de néo-retraités sur la côte et le vieillissement sur place dans les villages plus isolés.

### Adapter l'espace public comme priorité

Dans les communes à forte proportion de personnes âgées, l'absence de trottoirs conformes, le manque de bancs et la

dangerosité des traversées ne sont plus de simples inconforts : ce sont des obstacles à l'autonomie. Les interventions doivent se concentrer sur :

- l'atténuation de la pénibilité physique (gestion des dénivelés),
- la sécurisation psychologique (limitation de la vitesse motorisée),
- la continuité et la sécurité des cheminements pour maintenir le « bien vieillir ».



CARTE 9 PLUS DE 65 ANS : PRES D'UN HABITANT SUR TROIS

## Géographie de la jeunesse : périurbanisation et enjeux scolaires

La part des moins de 10 ans ne représente que 10 % de la population. Sa répartition spatiale reflète le parcours résidentiel des jeunes ménages.

### La concentration dans le nord périurbain

Les taux les plus élevés se trouvent dans la communauté de communes des Aspres (12,7-19 %). Les familles s'y installent dans des lotissements pavillonnaires proches de Perpignan. Les zones isolées du Haut Vallespir ou certaines communes littorales affichent moins de 6 % d'enfants, confirmant leur spécialisation dans l'accueil des retraités ou leur isolement.

### Le paradoxe des trajets scolaires

La concentration de jeunes ménages dans les couronnes périurbaines crée un défi majeur pour la marchabilité. Les lotissements dans lesquels vivent ces enfants sont souvent conçus en raquette ou en cul-de-sac, éloignant les habitations des noyaux villageois.

Le paradoxe est clair : ces familles recherchent un cadre de vie apaisé pour leurs enfants, mais la morphologie distendue et l'absence de continuités piétonnes sécurisées rendent les déplacements à pied quasi impossibles. Le trajet domicile-école, ou vers les équipements de loisirs et crèches, s'effectue presque systématiquement en voiture, générant congestion et risques aux abords des établissements.

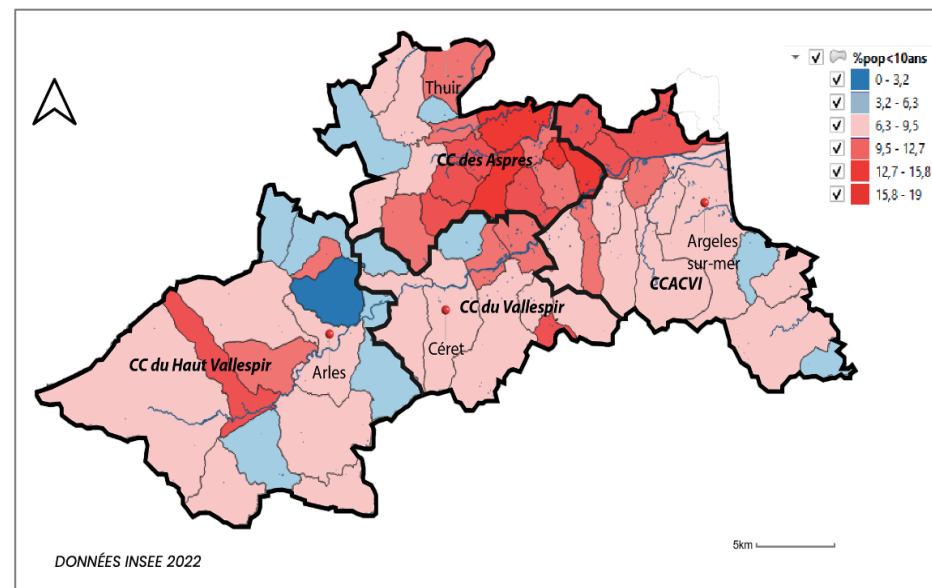
### Adapter l'espace pour le concept de la ville « 8-80 »

L'aménagement du PPM doit respecter le principe des « 8-80 » : un environnement sécurisant pour un enfant de 8 ans comme pour une personne de 80 ans.

Les préconisations pour les communes à forte croissance infantile devront inclure :

- Des cheminements scolaires apaisés et continus.
- Des trottoirs larges, adaptés aux poussettes.
- Des traversées sécurisées pour des enfants dont la perception du danger est limitée.

La désimperméabilisation des cours d'école et parvis pour créer des îlots conviviaux et favorables à la rencontre.



CARTE 10 MOINS DE 10 ANS : UN HABITANT SUR DIX

La dépendance automobile : hégémonie motorisée et vulnérabilité des « piétons captifs »

Les taux d'équipement automobile confirment le modèle de mobilité du PPM : 81 % des foyers disposent d'au moins un véhicule. La voiture individuelle est la norme, imposée par l'éloignement des services et l'organisation spatiale des lotissements périurbains.

## La géographie de la contrainte automobile

Nord périurbain et Vallespir : les taux dépassent souvent 95 %, reflétant l'éloignement des pôles d'emploi et l'urbanisme en cul-de-sac qui rend la bi-motorisation quasi obligatoire.

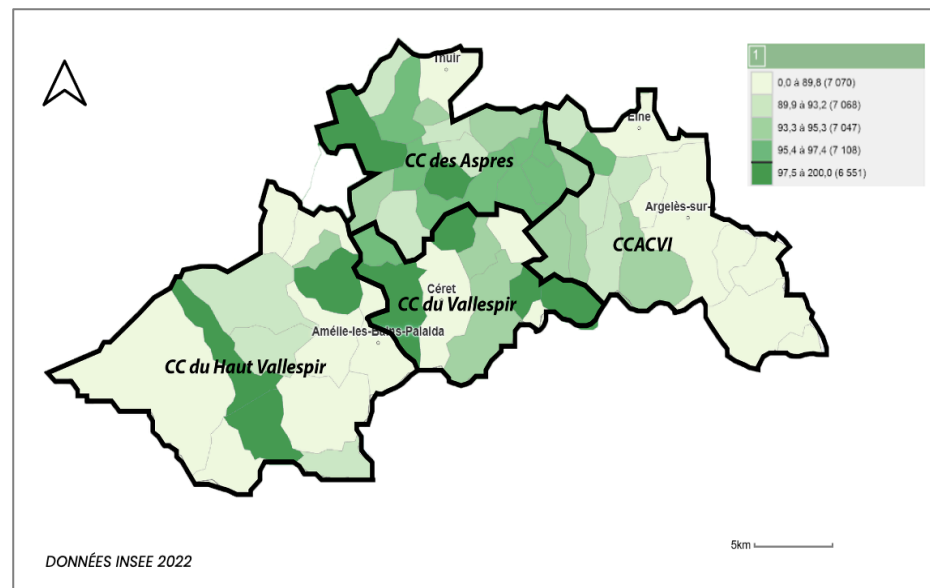
Littoral : taux plus faibles (<90 %), grâce à une densité urbaine plus élevée et à la forte proportion de personnes âgées non conducteurs.

## L'enjeu d'aménagement : penser la ville pour les 19 % restants

Le véritable défi de la marchabilité ne réside pas seulement dans la gestion des automobilistes, mais dans l'inclusion des foyers non motorisés : jeunes, précaires ou seniors en perte d'autonomie.

Pour eux, la marche est l'unique mode de déplacement. Les interventions doivent viser à :

- Désenclaver les habitants captifs.
- Pacifier et sécuriser la voirie historique calibrée pour la voiture.
- Garantir des cheminements sûrs et continus pour tous, transformant la marchabilité en un impératif d'équité sociale.



CARTE 11 81% DES MÉNAGES DISPOSENT D'AU MOINS UNE VOITURE

# PARTIE

# VI

ANALYSE DES  
DYNAMIQUES LOCALES À  
TRAVERS TROIS ÉTUDES  
DE CAS

# ÉTUDE DE CAS N°1 : THUIR

La requalification d'une centralité historique entre ambitions et contraintes

L'audit réalisé à Thuir illustre les dynamiques propres aux « petites villes » et bourgs-centres du PPM. En appliquant notre grille d'évaluation (Accessibilité, Sécurité, Connectivité, Attractivité), le diagnostic révèle un espace public contrasté : une volonté politique de reconquête piétonne existe, mais elle se heurte aux contraintes de la trame viaire historique.

Le centre : vitrine de la marchabilité

Le centre, structuré autour de la Place des Caves Byrrh, concentre les aménagements les plus qualitatifs, répondant particulièrement aux critères d'Attractivité et de Connectivité :

Une urbanité affirmée

Les rues piétonnes sont clairement identifiées par un marquage au sol et des façades valorisées. Les trottoirs élargis, ponctués d'œuvres d'art, favorisent la flânerie et soutiennent l'économie locale (terrasses, animations).

Mobilier urbain tactique

Des jardinières mobiles avec assises en bois offrent des pauses aux publics vulnérables tout en réintroduisant végétation et îlots de fraîcheur sur des surfaces minéralisées.

Une transition des usages en cours

Les chantiers en cours montrent une évolution du partage de l'espace public : plantation d'arbres alternant avec des places de stationnement, désimperméabilisation des sols et réduction de l'emprise automobile pour améliorer le confort thermique des cheminements.

Les limites de l'accessibilité dans le tissu dense

Hors de la polarité commerciale centrale, le diagnostic met en évidence des points de friction importants. Dans certaines rues étroites et à sens unique, la chaussée est

dégradée et les trottoirs quasi inexistant, obligeant les piétons à circuler sur la voie roulante.

Ces configurations constituent de véritables ruptures : elles génèrent un sentiment d'insécurité et sont infranchissables pour les Personnes à Mobilité Réduite ou les seniors. Thuir montre ainsi que si la reconquête piétonne fonctionne sur l'attractivité, l'accessibilité universelle reste un défi dans le centre ancien.

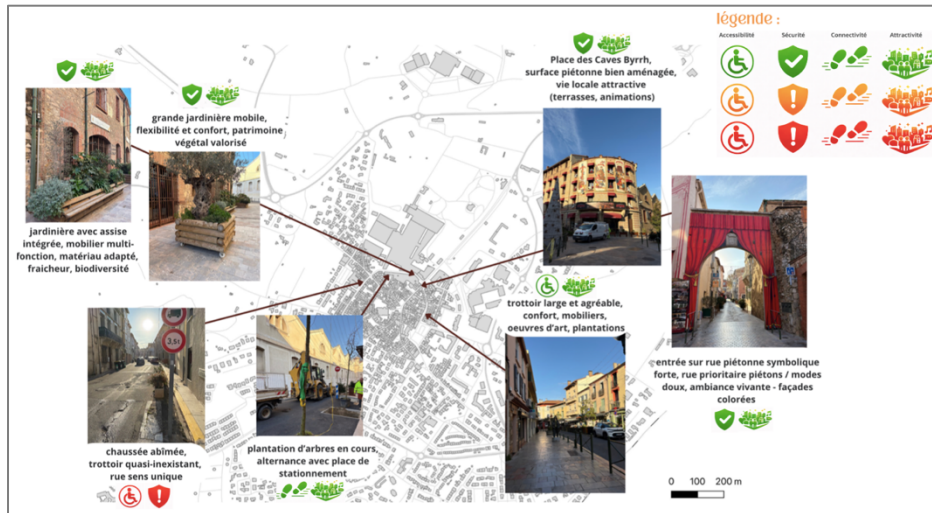


FIGURE 1 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ - THUIR (1/2)

## Le maillage péricentral : modération des vitesses et paradoxes de l'espace partagé

La seconde partie de l'audit à Thuir élargit l'analyse au-delà de l'hyper-centre commercial. L'observation du maillage péricentral et des axes de desserte révèle une politique globale d'apaisement des circulations, qui se heurte aux contraintes physiques héritées du tissu urbain.

## L'apaisement réglementaire : un levier central

La commune a mis en place des mesures systémiques pour modérer le trafic motorisé : limitation générale à 30 km/h et mise en sens unique de nombreuses artères. Ces dispositifs améliorent significativement la Sécurité : la réduction de la vitesse diminue le risque d'accidents et augmente le temps de réaction des usagers, rendant la rue plus sûre pour les mobilités actives. La lisibilité des carrefours, malgré quelques giratoires perfectibles, contribue également à la sécurité en favorisant la covisibilité entre usagers.

## Limites de l'urbanisme réglementaire face à l'accessibilité

L'analyse cartographique montre toutefois que la sécurité réglementaire ne garantit pas l'accessibilité physique. Certaines « zones mixtes » sont légalement piétonnes mais restent structurellement problématiques : trottoirs étroits ou absents, revêtements irréguliers, ruptures de continuité. Ces contraintes réduisent fortement le score d'Accessibilité, et rendent ces espaces psychologiquement et physiquement difficiles à franchir pour les publics vulnérables (PMR, personnes âgées, poussettes). Ce paradoxe illustre une limite de l'aménagement dans les bourgs anciens : la signalisation seule ne suffit pas à rendre la marche sûre et confortable.

## Vers des continuités qualitatives

À l'inverse, dès que l'emprise foncière se desserre, la maîtrise d'ouvrage publique déploie des aménagements structurants de haute qualité. La création de grandes zones exclusivement piétonnes, clairement séparées de la circulation motorisée, répond pleinement aux critères de sécurité et de connectivité. Le diagnostic souligne en particulier la mise en place de trottoirs larges, continus et arborés, plantés pour fournir de l'ombre à moyen terme le long d'axes à circulation modérée. Cette démarche anticipe le confort thermique du piéton, un élément

essentiel pour maintenir la marche utilitaire, même lors des épisodes de fortes chaleurs.



FIGURE 2 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ - THUIR (2/2)

## Synthèse spatiale : la « ville du quart d'heure » face aux fractures périphériques

La cartographie de synthèse à Thuir révèle une dichotomie spatiale : si le cœur historique a réussi sa transition piétonne, l'intégration avec les extensions récentes reste problématique.

### Une centralité apaisée : l'illusion d'une «ville du quart d'heure» parfaite

Au centre-ville, Thuir respecte les principes de la «ville du quart d'heure». Sa compacité permet l'accès piéton aux services essentiels en moins de 15 minutes. Les axes structurants ont été apaisés et les espaces centraux bénéficient d'un traitement paysager qualitatif, favorisant la déambulation et renforçant l'attractivité du cœur.

### Les fractures périphériques : la perte de perméabilité

Cependant, ce noyau apaisé se heurte à des ruptures morphologiques importantes :

#### Coupure viaire

La route départementale constitue une barrière infranchissable, isolant le centre de la zone commerciale et du pôle sportif.

#### Points noirs de sécurité

L'absence de traversées piétonnes sécurisées aux entrées de ville crée des conflits d'usage majeurs.

#### Enclavement pavillonnaire

Les lotissements périphériques, souvent conçus selon une logique foncière privée, sont peu perméables et éloignent artificiellement les habitants du centre.

### Intentions et stratégie : le défi de la couture urbaine

Pour dépasser la logique de «réparation du centre», la collectivité doit privilégier la connexion avec les quartiers périphériques. Trois leviers se dégagent :

#### Anticiper l'intégration des futurs quartiers

Connecter la future ZAC des Espassoles (200 logements) au maillage existant pour éviter l'enclavement.

#### Structurer des liaisons paysagères

Orienter les cheminements piétons vers les espaces verts de la ville (Parc de la Villa Palauda, zone de La Prade) pour concilier mobilité et confort bioclimatique.

#### Agir sur la perception des distances

Utiliser la cartographie isochrone pour objectiver les temps de parcours (le pôle sportif est à 10 minutes à pied), déconstruire l'impression d'éloignement et encourager la marche utilitaire.

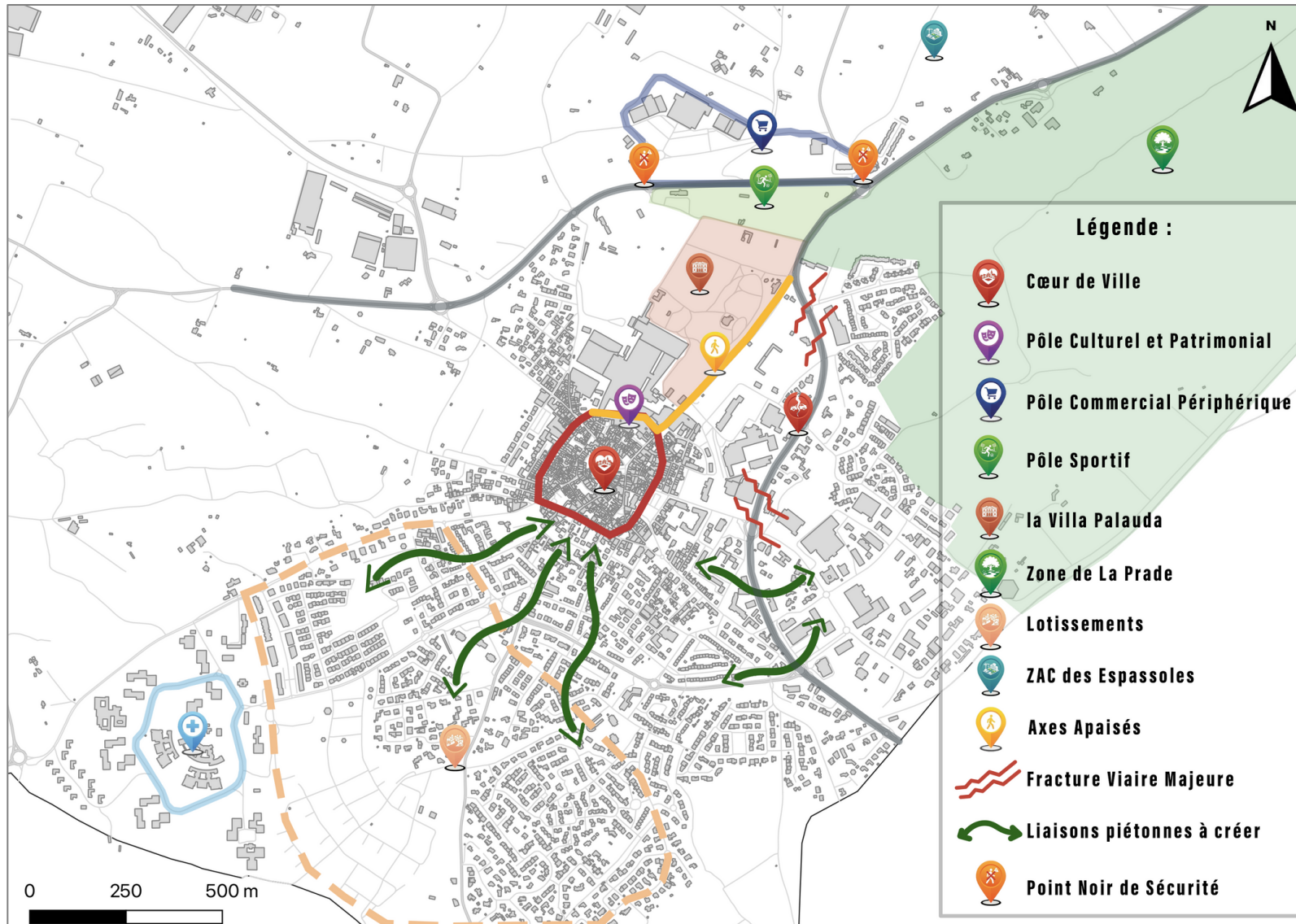


FIGURE 3 THUIR : SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX ET INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

# ÉTUDE DE CAS N°2 : ELNE

## Conflits d'usage et hégémonie automobile dans un tissu dense

Le second audit de terrain concerne une configuration urbaine différente : celle d'Elne, commune rétro-littorale marquée par une forte densité historique, un relief prononcé et une croissance périphérique importante.

Contrairement aux continuités relativement apaisées observées à Thuir, la cartographie d'Elne révèle un environnement piéton fragilisé. Les critères d'Accessibilité et de Sécurité y présentent des niveaux faibles, traduisant un espace public où la voiture demeure structurante.

## La contrainte morphologique et topographique

Le premier facteur limitant relève de la géométrie même du centre ancien.

Plusieurs axes présentent une largeur insuffisante pour accueillir des trottoirs conformes au critère d'Accessibilité ( $\geq 1,40$  m). Dans ces rues, la coexistence entre stationnement, circulation automobile et cheminement piéton est contrainte.

À cette étroitesse s'ajoute la topographie. Les rues en forte pente et les escaliers reliant les différents niveaux de la ville multiplient les ruptures de continuité. En l'absence de cheminements alternatifs en pente douce, ces dénivelés deviennent des obstacles majeurs pour les personnes à mobilité réduite, les seniors ou les parents avec poussettes.

## Le stationnement comme facteur de rupture

L'audit met en évidence un conflit d'usage particulièrement marqué : l'occupation des trottoirs par le stationnement.

Dans plusieurs rues résidentielles :

- les trottoirs sont partiellement ou totalement obstrués ;
- le stationnement déborde sur les cheminements ;
- le piéton est contraint de circuler sur la chaussée.

Cette situation transforme un simple déficit d'aménagement en problème de sécurité. Le partage de la voie devient subi et non organisé, exposant les usagers les plus vulnérables au trafic motorisé.

## Une lecture exclusivement routière de l'espace

Le diagnostic souligne également un déficit de lisibilité pour les modes doux.

La signalisation est principalement destinée aux automobilistes (sens interdits, stops, priorités). Les espaces partagés ne sont ni qualifiés ni matérialisés :

- absence de marquage de type « zone de rencontre » ;
- absence de traitement différencié du revêtement ;
- absence d'indications spécifiques aux piétons.

Cette neutralité renforce de fait la domination automobile. En l'absence de signal politique ou réglementaire explicite, l'usage motorisé reste la norme implicite.



FIGURE 4 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ - ELNE (1/2)

Les paradoxes de l'aménagement : entre micro-apaisement et emprise persistante du stationnement

La poursuite de l'audit sur le maillage urbain d'Elne confirme un traitement fragmenté de l'espace public. Les observations de terrain mettent en évidence un décalage récurrent entre l'intention affichée de sécurisation et la matérialité effective des aménagements.

## L'incohérence entre signalisation et infrastructure

Certaines situations illustrent un écart net entre la réglementation et l'aménagement physique.

Aux abords d'équipements scolaires ou publics, la présence de panneaux de type « Attention aux enfants » et de passages piétons matérialisés ne s'accompagne pas toujours de trottoirs continus et sécurisés.

Le piéton doit parfois rejoindre le passage protégé en circulant sur la chaussée. Cette configuration produit un effet paradoxal :

- la signalisation suggère un espace sécurisé ;
- l'infrastructure ne garantit pas la continuité du cheminement.

Il en résulte un faux sentiment de protection, particulièrement problématique pour les enfants et leurs accompagnants.

## La persistance de la contrainte automobile

L'audit confirme que le stationnement demeure la variable d'ajustement prioritaire.

Dans plusieurs quartiers résidentiels, des trottoirs conformes existent théoriquement. Dans la pratique, ils sont

fréquemment occupés par du stationnement illicite, réduisant voire annulant leur fonction piétonne.

Plus révélateur encore, dans certaines rues du centre ancien ayant fait l'objet d'un effort qualitatif (pavage, bornes, traitement de surface), l'emprise automobile vient saturer l'espace disponible.

Ainsi, l'investissement public en faveur d'un cadre plus apaisé se trouve partiellement neutralisé par un déficit de régulation et de contrôle des usages.

## Des leviers d'attractivité à consolider

Malgré ces tensions, plusieurs éléments constituent des points d'appui solides pour une stratégie de marchabilité.

### Le jalonnement piéton isochrone

La présence de panneaux directionnels indiquant les temps de parcours à pied dans le centre ancien représente un outil pertinent. Cette signalétique contribue à corriger les perceptions erronées des distances et à rendre la marche plus lisible et rationnelle.

### Le potentiel des axes plantés

La commune dispose d'artères plus larges, dotées de trottoirs continus et d'alignements d'arbres. Ces axes offrent :

- un confort thermique supérieur ;

- une meilleure visibilité ;
- une capacité d'accueil plus importante pour les flux piétons.

Sous réserve d'une hiérarchisation claire des usages et d'un renforcement de la signalétique dédiée aux modes doux, ces corridors pourraient structurer une armature piétonne cohérente à l'échelle communale.

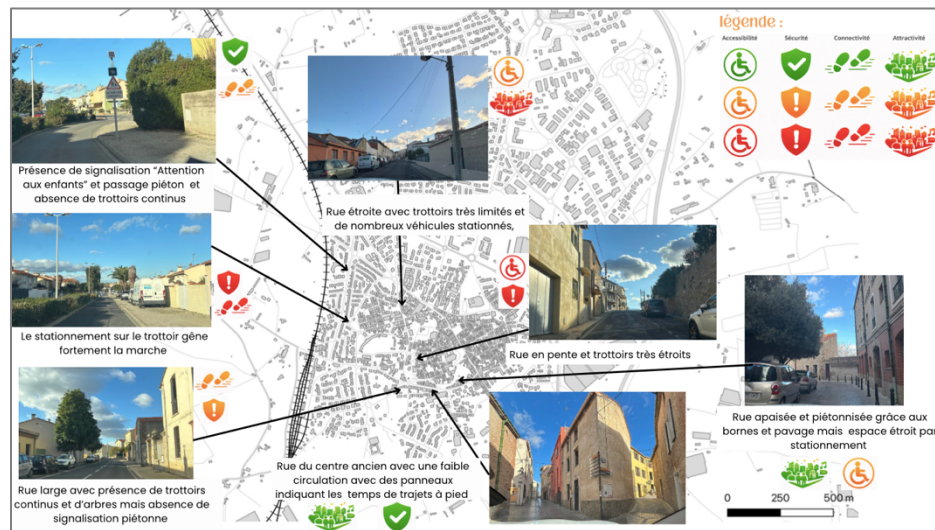


FIGURE 5 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ - ELNE (2/2)

## Synthèse spatiale d'Elne : surmonter la fragmentation par le report modal et la couture urbaine

La cartographie de synthèse d'Elne permet de spatialiser les conflits d'usage identifiés précédemment et de mettre en perspective les réponses engagées par la commune. Face à une morphologie contrainte, l'enjeu ne se limite plus à la réparation ponctuelle de la voirie : il s'agit de repenser le système de mobilité à l'échelle communale.

Des intentions affirmées : planification et protection des publics vulnérables

L'analyse des initiatives locales montre que la collectivité a intégré la question piétonne dans sa stratégie récente, notamment à travers un plan dédié aux mobilités apaisées (2023). Deux leviers structurants se dégagent.

### La sanctuarisation des abords scolaires

La fermeture ponctuelle à la circulation motorisée des accès à l'école Joseph Néo traduit une application concrète du principe de « rue aux écoles ». Cette mesure protège directement les flux les plus vulnérables (enfants, parents accompagnateurs) aux heures de pointe et réduit l'exposition au risque routier.

### La stratégie de report modal

Pour adoucir l'affluence automobile autour du centre ancien, la municipalité développe des parkings périphériques. Cette logique d'« anneau de stationnement » vise à capter les flux motorisés en amont du cœur historique, en reportant les derniers centaines de mètres sur la marche.

Le principe est cohérent : libérer le centre suppose d'organiser l'interface entre voiture et piéton en périphérie immédiate.

### Un diagnostic systémique : une ville physiquement et socialement morcelée

La carte met toutefois en évidence plusieurs fractures structurelles qui limitent l'efficacité de cette stratégie.

### La coupure infrastructurelle

La route nationale traversant la commune agit comme une rupture nette entre la Ville Haute (centre historique) et la Ville Basse. Le trafic soutenu et le traitement routier de l'axe rendent les traversées piétonnes complexes et peu lisibles. Cette césure fragilise toute continuité piétonne nord-sud.

### La réticence commerciale

Le diagnostic fait apparaître une résistance d'une partie des acteurs économiques face aux projets de piétonnisation. La crainte d'une baisse de fréquentation liée à la

suppression du stationnement en pied de commerce freine l'extension des zones apaisées. Cette dimension sociale et économique conditionne la réussite des aménagements physiques.

### L'enclavement des franges résidentielles

Les quartiers pavillonnaires récents (Les Tries, Les Closes) restent faiblement connectés au centre par des liaisons douces structurées. La distance n'est pas toujours excessive, mais l'absence de cheminements continus et sécurisés limite le renvoi vers la marche.

### Les perspectives d'aménagement : recoudre le tissu urbain

Face à ce morcellement, la logique d'intervention doit dépasser les actions ponctuelles pour construire une cohérence d'ensemble.

La réussite du report modal dépend de trois conditions :

- traiter les points de coupure majeurs, notamment la traversée de la route nationale ;
- garantir une continuité piétonne lisible entre les parkings périphériques et les centralités ;
- assurer un niveau élevé de confort et de sécurité sur l'ensemble du parcours (qualité des revêtements, ombrage, éclairage, signalétique).

Sans cette attention portée au parcours piéton, les parkings en périphérie resteront sous-utilisés et la congestion en centre persistera.

Dans le cas d'Elne, l'enjeu n'est pas seulement technique.

Il suppose un choix clair en faveur d'un meilleur partage de l'espace public, pour passer d'une ville fragmentée à un ensemble plus cohérent, lisible et accessible.

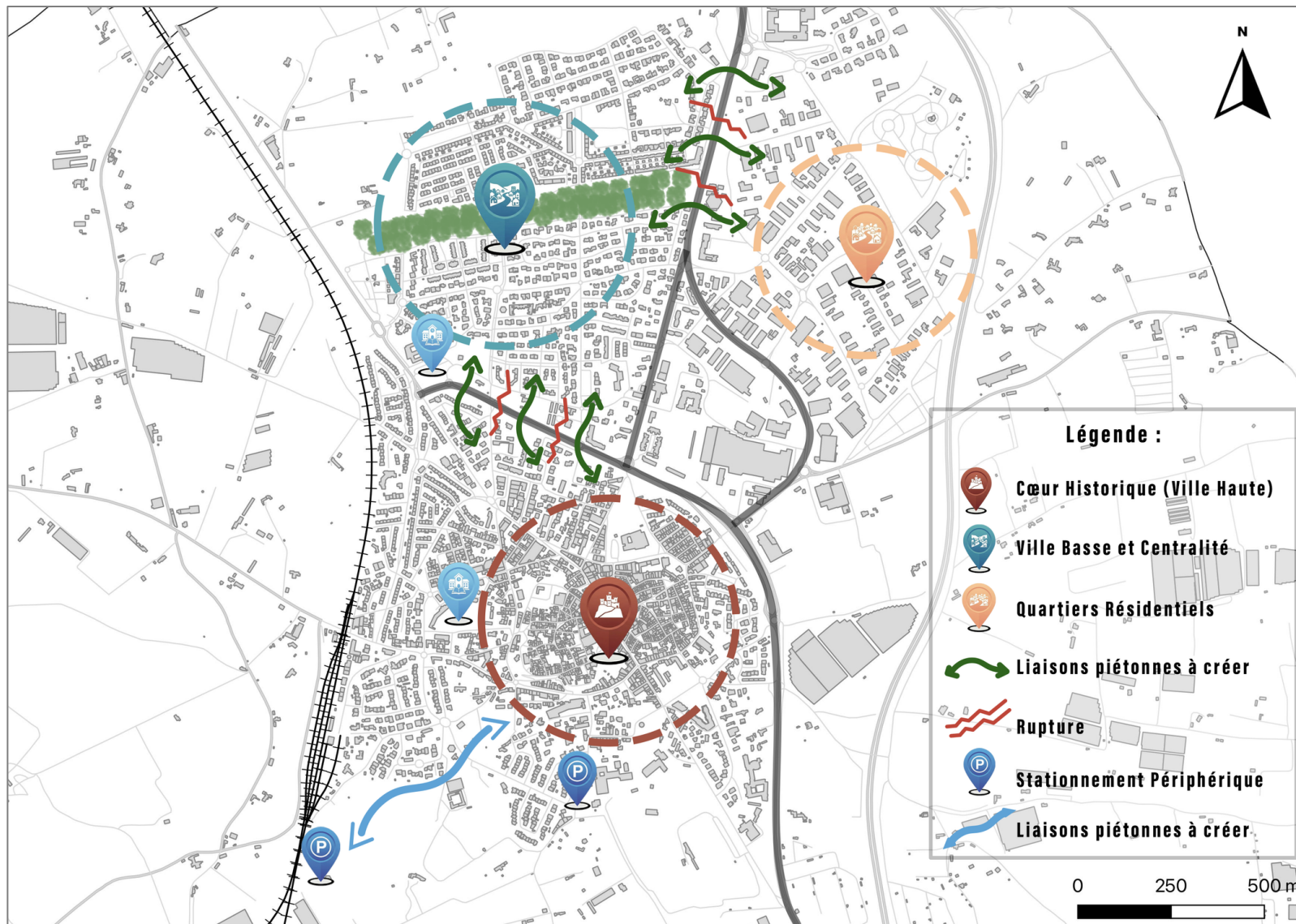


FIGURE 6 ELNE : SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX ET INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

# ÉTUDE DE CAS N°3 :

## LE BOULOU

Des aménagements de qualité confrontés à une attractivité limitée

Le Boulou présente une situation différente de Thuir et d'Elné. La structure urbaine offre des emprises confortables et un maillage relativement lisible. La principale limite identifiée concerne l'attractivité et l'animation des rues, plutôt que la morphologie ou l'accessibilité.

### Des conditions favorables à la marche

Le centre du Boulou dispose de plusieurs éléments favorables à la marche :

- Les trottoirs sont larges et continus, permettant une circulation sécurisée.
- Les zones piétonnes sont identifiables, avec du mobilier urbain (bancs, esplanade en gradins) pour offrir des pauses.

- Les arbres et zones ombragées améliorent le confort thermique en été.

Dans l'ensemble, les indicateurs d'accessibilité et de connectivité sont positifs, et le support physique de la marche est présent.

### Une attractivité qui reste limitée

Malgré ces aménagements, l'espace public n'est pas toujours animé. Les axes de circulation bien aménagés montrent :

- Peu de polarités commerciales structurantes ;
- Des linéaires partiellement inactifs ;
- Une animation limitée des rez-de-chaussée.

Ces observations suggèrent que, même avec des aménagements de qualité, l'absence de fonctions attractives (commerces, services, équipements) peut réduire l'appropriation sociale des lieux et limiter la vitalité urbaine.

### Quelques fragilités à considérer

Le diagnostic souligne également des points qui affectent la continuité des parcours piétons :

- Ruptures liées au réseau automobile : l'absence de traversée sécurisée sur certains axes fragilise la continuité du maillage.

- Accessibilité universelle : certains espaces arborés et mobiliers patrimoniaux ne sont pas entièrement conformes aux exigences PMR, illustrant la tension fréquente entre qualité architecturale et accessibilité.



FIGURE 7 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ – LE BOULOU (1/2)

### Limites des aménagements existants : appropriation, confort et continuité

L'approfondissement du diagnostic au Boulou montre que l'investissement dans l'espace public ne garantit pas toujours son appropriation et son confort d'usage. La présence d'aménagements ne se traduit pas systématiquement par un usage effectif.

### Des équipements présents mais peu utilisés

Deux situations illustrent ce constat :

#### Un parc récent peu fréquenté

Un parc aménagé récemment présente des indicateurs relativement faibles en attractivité et connectivité. Sur le terrain, la fréquentation est limitée. Plusieurs facteurs expliquent cette situation : l'absence de polarités actives à proximité, un ombrage insuffisant et une faible intégration dans les parcours quotidiens. Même qualitatif, un espace isolé ne devient pas automatiquement un lieu de destination. Sans articulation avec les usages et flux existants, il reste périphérique dans les pratiques.

#### Un mobilier urbain faiblement adapté

Le mobilier, notamment les bancs, est présent mais leur position réduit leur fonction. Ils sont souvent exposés au

soleil, sans protection ni vues structurantes. Dans un contexte méditerranéen, ce point influence directement l'appropriation, en particulier pour les publics âgés ou vulnérables. La question n'est pas l'absence d'équipement, mais son adaptation au confort d'usage.

**Un savoir-faire visible dans le centre historique**

À l'inverse, les espaces requalifiés autour du patrimoine bâti obtiennent des évaluations positives. La combinaison de zones à priorité piétonne, de revêtements différenciés, d'une hiérarchisation lisible des espaces et d'une réduction perceptible de la dominance automobile montre que la pacification efficace repose autant sur la conception géométrique que sur la signalétique. Dans ces secteurs, la forme urbaine guide le comportement : la réduction visuelle de la vitesse et la clarification des usages favorisent une cohabitation plus apaisée.

**Des discontinuités dans les parcours piétons**

Au-delà du confort, certaines ruptures fonctionnelles affectent la continuité de la marche :

**Des détours imposés**

L'absence de passage piéton sur certains axes oblige à rallonger le trajet. Ces détours peuvent conduire à des comportements à risque (traversées informelles) ou au découragement des piétons. La fluidité des franchissements est essentielle à la cohérence du maillage.

**Des angles morts générateurs d'insécurité**

Certains carrefours combinent angles aveugles, trottoirs réduits ou absents et faible visibilité sur les véhicules. Le piéton doit alors s'engager sur la chaussée sans garanties de sécurité, ce qui illustre que la géométrie de l'espace peut produire de l'insécurité malgré la présence d'aménagements.

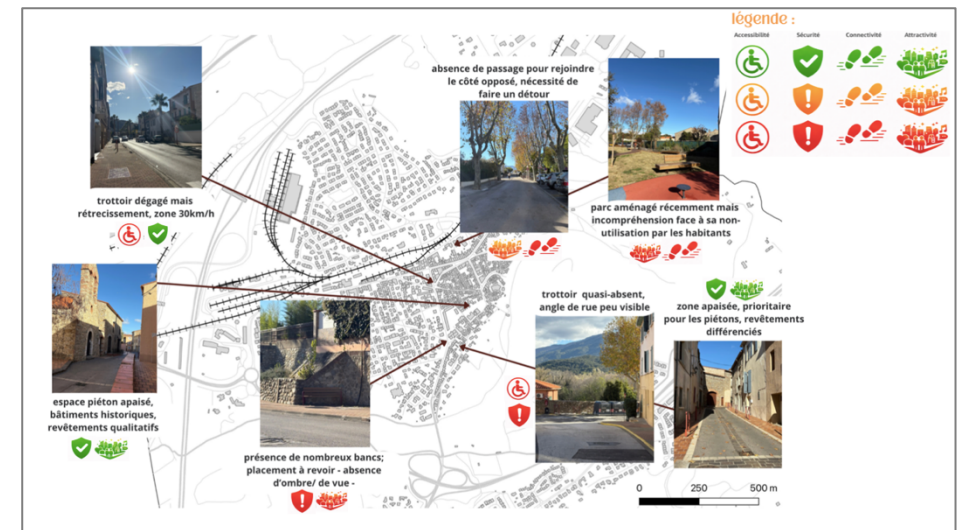


FIGURE 8 ÉTAT DES LIEUX DE LA MARCHABILITÉ – LE BOULOU (2/2)

## Une centralité insulaire : le diagnostic de plusieurs fractures

Le centre historique du Boulou, organisé autour de l'église, fonctionne aujourd'hui comme une centralité partiellement isolée. Sa capacité à irriguer le reste de la commune est limitée par plusieurs ruptures qui fragmentent la continuité piétonne.

### Les barrières infrastructurelles

À l'ouest et au sud, la voie ferrée ainsi que l'autoroute et la route départementale constituent des coupures physiques importantes. Ces infrastructures :

- interrompent les continuités piétonnes,
- concentrent les flux automobiles à grande vitesse,
- rendent les franchissements rares et peu sécurisés.

Elles créent une césure nette entre le centre ancien et les extensions récentes. Dans ces secteurs, la mobilité douce reste marginale, voire découragée.

### La fracture fonctionnelle

Au nord, la séparation entre centre-ville et zone d'activité révèle une discontinuité plus liée aux usages qu'à la structure physique. Héritage de la logique de zonage, cette coupure oppose habitat et activités économiques. L'absence de maillage piéton structurant rend la voiture quasi systématique pour les déplacements domicile-travail, les achats ou l'accès aux services. La distance n'est pas forcément excessive, mais la continuité du parcours fait défaut.

### La limite géographique

À l'est, le Tech constitue une frontière naturelle. Contrairement aux infrastructures routières, cette limite présente un potentiel : la présence d'une voie verte et d'un cadre paysager de qualité transforme la contrainte en ressource. La rivière n'est pas une rupture hostile, mais un support d'aménagement encore insuffisamment connecté au centre.

## Stratégie d'action : restaurer la continuité

Face à ces fractures, l'enjeu n'est pas seulement l'embellissement du centre, mais surtout le rétablissement des liaisons. La stratégie repose sur une logique de franchissement et de couture urbaine.

### Renforcer la connexion de la trame verte et bleue

La voie verte longeant le Tech présente un potentiel structurant : itinéraire sécurisé, ombrage naturel et continuité paysagère. Son principal déficit reste son articulation avec le centre-ville. Créer des connexions directes permettrait de la transformer en axe quotidien, et non en simple espace de loisir périphérique.

### Désenclaver les quartiers récents

Le projet de pont piéton et cyclable près de la nouvelle zone résidentielle constitue un levier essentiel. Sans franchissement dédié, les habitants resteront largement dépendants de la voiture et la centralité historique perdra sa fonction d'ancrage quotidien. Le franchissement n'est donc pas secondaire : il conditionne la cohérence territoriale.

### Réintégrer le parc urbain dans le réseau

Le parc récent souffre d'un faible niveau d'appropriation. Sa revitalisation ne peut se penser isolément : un espace public fonctionne pleinement seulement s'il est intégré à un réseau de cheminements continus. L'objectif est de le relier aux axes piétons pour qu'il devienne une étape dans les parcours quotidiens, et non un point isolé.

### Lecture d'ensemble

Le Boulou illustre une problématique d'échelle : le centre est pacifié, mais reste fragmenté. La qualité interne de la centralité ne suffit pas ; la marchabilité dépend aussi de sa connexion simple, continue et sécurisée avec le reste du territoire.

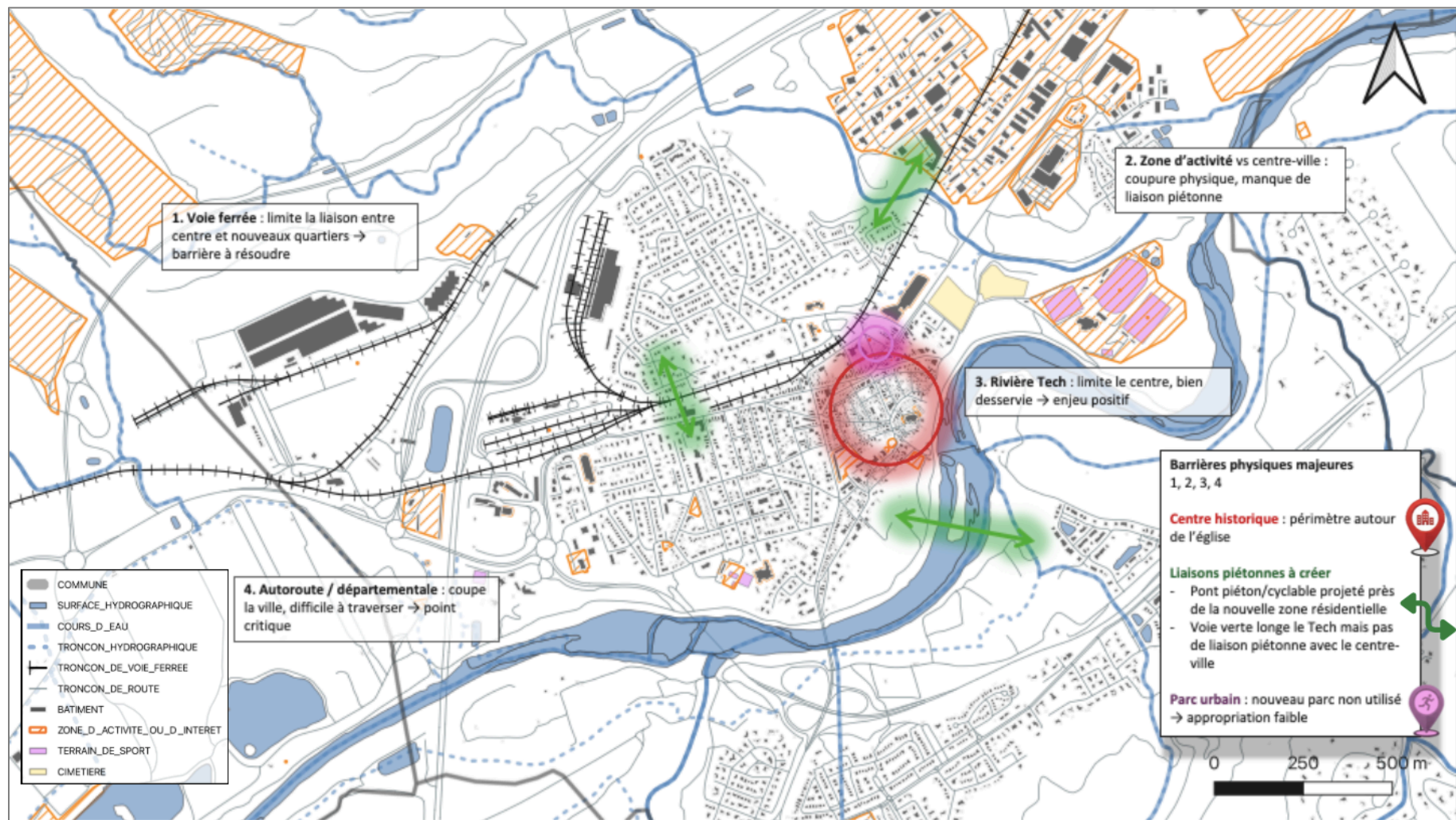


FIGURE 9 LE BOULOU : SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX ET INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

**PARTIE**

**VII**

**S'INSPIRER POUR AGIR**

# RETOURS D'EXPÉRIENCES ET BENCHMARKING

L'analyse des trois terrains (Thuir, Elne, Le Boulou) a permis de cerner les principaux freins à la marchabilité dans le PPM : ruptures dans les continuités piétonnes, domination du stationnement, coupures infrastructurelles et appropriation limitée des aménagements. Pour dépasser ces constats et passer à la phase opérationnelle, il est utile de s'appuyer sur le benchmarking.

## La démarche du Benchmarking

Cette étape vise à élargir le champ des possibles. Elle consiste à observer, au-delà de notre zone d'étude, des « bonnes pratiques » mises en œuvre par d'autres collectivités confrontées à des enjeux similaires : centres anciens contraints, couture urbaine en périphérie, adaptation bioclimatique de l'espace public.

L'objectif n'est pas de copier des solutions standardisées, mais d'en analyser les facteurs de réussite (et d'échec)

pour évaluer leur applicabilité au contexte spécifique du PPM. L'inspiration doit rester concrète et éprouvée par les usagers, afin d'éclairer notre propre stratégie d'aménagement.

## Méthodologie du Benchmarking

Pour garantir la pertinence de la sélection, nous avons défini trois critères :

### Le réalisme démographique

Les exemples retenus concernent des communes de moins de 10 000 habitants. Cette approche permet de comparer des territoires proches en termes de taille, de budget et de capacités techniques, et de montrer que l'innovation piétonne n'est pas réservée aux grandes métropoles.

### La pertinence spatiale

Les projets choisis doivent répondre aux vulnérabilités identifiées dans notre diagnostic : apaisement de centres-bourgs contraints, connexion entre quartiers périphériques, intégration des mobilités douces dans les zones

commerciales. Chaque exemple illustre la capacité à agir sur différents types de continuités urbaines.

### La diversité de l'échelle d'aménagement

Les initiatives sélectionnées couvrent une gamme d'échelles :

- Des actions structurelles, lourdes et durables (requalification complète de voirie, travaux de génie civil), nécessitant un fort portage politique.
- Des actions plus tactiques et modulables (urbanisme tactique, signalétique, peinture au sol), expérimentables rapidement et à moindre coût.

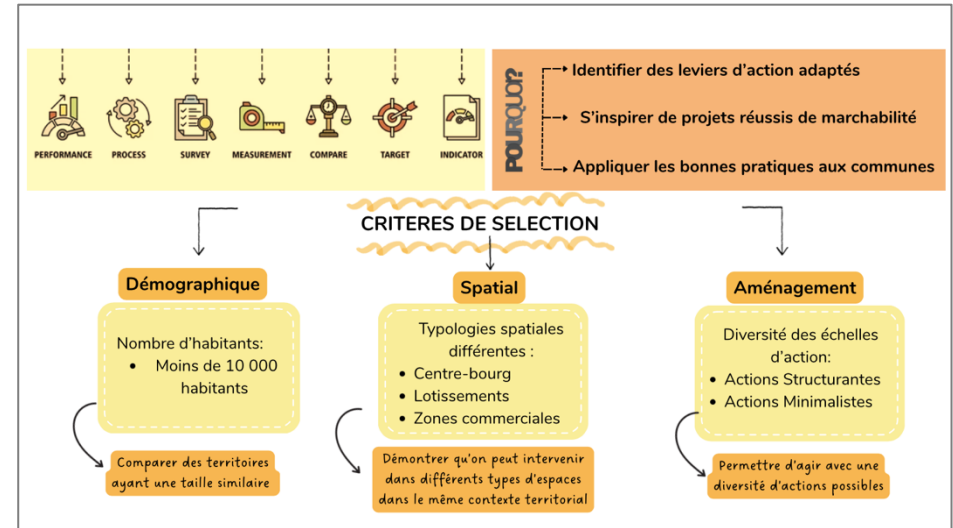


FIGURE 10 MÉTHODOLOGIE DU BENCHMARKING: UN RÉFÉRENTIEL SUR-MESURE

En croisant ces critères, nous présentons un ensemble de solutions à la fois inspirantes, crédibles et directement mobilisables par les décideurs locaux.

# LE MODÈLE DE LÉON

L'apaisement structurel d'un centre-bourg rural



Le premier retour d'expérience de notre benchmarking porte sur la commune de Léon, dans les Landes. Avec ses 2300 habitants, ce centre-bourg illustre des problématiques proches de celles rencontrées dans de nombreuses petites communes du PPM, justifiant l'intérêt de cet exemple pour notre étude.

Un aménagement systémique pour relier les centralités

Livré entre 2017 et 2019 par l'Atelier du Périscope, le projet vise à recréer des liaisons continues et sécurisées entre les principaux équipements du quotidien (mairie, église, place du marché, commerces, écoles). L'enjeu est de transformer un espace d'usage principalement transit en une centralité accueillante pour les piétons.

Les leviers d'action déployés

Le projet, avec un investissement de 2,1M€ HT, met en œuvre des mesures lourdes directement transposables aux villages du PPM :

FIGURE 11 BENCHMARKING 1 - LE MODÈLE DE LÉON

### Reconquête de l'espace sur la voiture

Plutôt que d'exclure totalement le véhicule, le projet réorganise le stationnement au profit du piéton et élargit les trottoirs. L'instauration de zones de circulation apaisée permet un véritable partage de la voirie, répondant aux traverses contraintes observées à Elne ou Thuir.

### Adaptation bioclimatique

La végétalisation et la désimperméabilisation des espaces publics améliorent le confort estival. Les continuités ombragées encouragent la marche utilitaire, même lors des périodes de fortes chaleurs.

### Cohérence esthétique et l'appropriation

L'aménagement des places et parvis, associé à un mobilier sobre et durable (pierre, bois), renforce l'identité du lieu. Cela favorise l'appropriation et limite le «délaissement» du mobilier, phénomène observé sur le parc du Boulou.

## Enseignements pour le PPM

L'exemple de Léon montre qu'un investissement structurant en ingénierie et en travaux de voirie peut transformer un centre-bourg même de petite taille. Pour les décideurs du PPM, il illustre que des interventions superficielles (requalification de façade, peinture) sont parfois insuffisantes : la marche et la vitalité d'un cœur historique dépendent d'une refonte globale de la géométrie urbaine et de la redéfinition claire de la place de la voiture.

# LE CONTRE-MODÈLE PAVILLONNAIRE

Rompre l'enclavement résidentiel à Tresserre



FIGURE 12 BENCHMARKING 2 - LE CONTRE-MODÈLE PAVILLONNAIRE

Le deuxième retour d'expérience porte sur une typologie différente : les extensions résidentielles périphériques. Le lotissement «Les Caprices d'Inès», à Tresserre (1200 habitants), illustre les solutions possibles pour répondre à l'isolement des quartiers pavillonnaires, un enjeu particulièrement présent dans le nord du PPM (CC des Aspres).

Déconstruire le lotissement « en raquette »

Traditionnellement, les lotissements sont conçus autour de la voiture, générant des enclaves peu perméables aux piétons. À Tresserre, le projet (en cours, budget de 2,5M€) adopte une logique inversée : intégrer la marche dès la conception pour favoriser les déplacements doux à l'intérieur du quartier.

Les principes d'un aménagement résidentiel marchable

Pour y parvenir, plusieurs leviers ont été déployés :

Mutualisation du stationnement

Les places sont regroupées en périphérie. Le trafic interne se réduit, libérant de l'espace pour des usages actifs et sécurisés.

### Inversion des priorités (zones de rencontre)

Les voies internes sont limitées à 20km/h et conçues comme des espaces partagés: le piéton retrouve la priorité, y compris pour les enfants qui jouent.

### Perméabilité vers l'extérieur

Le lotissement n'est plus un cul-de-sac. Trottoirs larges et continus et sentiers verts relient directement les habitations aux services de la commune, favorisant la marche utilitaire.

### Confort et appropriation

Bancs, éclairage adapté et végétalisation renforcent le confort bioclimatique et la sécurité, améliorant l'expérience piétonne au quotidien.

## Enseignements pour le PPM

Cet exemple montre que la «couture urbaine» doit s'anticiper dès la conception du quartier. Pour le PPM, il illustre qu'il est possible d'imposer un cahier des charges exigeant sur les mobilités douces dans les futures ZAC ou extensions résidentielles, et de réduire ainsi l'enclavement des nouveaux lotissements.

# L'ATTRACTIVITÉ PAR LA MARCHABILITÉ

La requalification de l'axe commerçant à Tournus



FIGURE 13 BENCHMARKING 3 - L'ATTRACTIVITÉ PAR LA MARCHABILITÉ

Le troisième retour d'expérience se concentre sur la revitalisation d'une artère commerciale en centre-ville, à Tournus (5702 habitants). Cette typologie spatiale rappelle les enjeux d'attractivité observés dans des communes comme Le Boulou ou Elne, où l'espace public peine à soutenir l'économie de proximité.

## Réconcilier espace public et économie locale

Le projet, mené entre 2018 et 2024, repose sur un principe simple: améliorer la qualité de vie et la sécurité des déplacements pour relancer l'attractivité commerciale. L'objectif n'est donc pas de refaire la voirie en elle-même, mais de rééquilibrer l'espace public au profit du piéton, condition essentielle pour encourager la flânerie et l'achat.

## Des aménagements qualitatifs et modulables

Pour un budget de 400 000 à 500 000€, la collectivité a combiné sécurité, confort et valorisation patrimoniale:

### Apaisement par la géométrie

La vitesse motorisée est limitée par des plateaux traversants, permettant l'élargissement des trottoirs et la sécurisation des flux.

### Inversion de la priorité

Certaines sections ont été transformées en «zone 20», donnant la priorité absolue au piéton sur la chaussée.

### Valorisation esthétique

Pavés adaptés au caractère historique et mobilier urbain sobre renforcent l'identité visuelle de l'axe commerçant.

### Modularité tactique

Le projet permet des piétonnalisations ponctuelles pour les marchés ou animations, offrant souplesse et réversibilité.

## Enseignements pour le PPM

Tournus illustre qu'une rue pacifiée, esthétique et marchable peut favoriser le commerce local même si le stationnement au pas-de-porte est réduit. Le projet montre aussi qu'une intervention de taille intermédiaire, réaliste en budget et en durée, peut produire des effets visibles et rapides sur l'attractivité, ce qui en fait un modèle intéressant pour les petites centralités du PPM.

# RECU CRITIQUE

## Les limites du benchmarking et l'angle mort rural

Si les exemples de Léon, Tresserre et Tournus offrent des pistes concrètes, le benchmarking montre aussi ses limites, surtout dès que l'on s'éloigne des densités urbaines. L'ingénierie des mobilités actives reste encore peu développée en contexte rural, ce qui crée un angle mort dans nos références.

## Un déficit de culture piétonne en milieu rural

La recherche de bonnes pratiques révèle que peu de projets sont dédiés exclusivement à la marche dans les petites communes. Contrairement aux grandes villes qui repensent globalement leurs espaces publics, l'action se traduit surtout par des interventions ponctuelles : ralentisseurs, marquage au sol, voire aménagements symboliques. La documentation reste souvent limitée : les petites collectivités ne disposent pas toujours des moyens de valoriser leurs réussites.

## L'intercommunalité et les liaisons piétonnes

La marchabilité est généralement traitée à l'échelle communale : dès que le piéton sort du bourg, les aménagements disparaissent. Les liaisons entre villages restent rares, ce qui renforce la dépendance à la voiture sur les courtes distances intercommunales.

## Le mirage des modèles métropolitains et internationaux

Certains exemples cités dans la littérature montrent des approches inspirantes, mais difficilement transférables :

### Pontevedra (Espagne)

Un plan radical de marchabilité pour 80 000 habitants, impossible à reproduire dans un bourg de 2 000 habitants.



FIGURE 14 REcul CRITIQUE – PONTEVEDRA

### L'Écoquartier Bottière-Chénaie (Nantes)

Un maillage vert exemplaire, mais dans un contexte métropolitain dense et avec un budget hors de portée des petites communes rurales.



FIGURE 15 REcul CRITIQUE – BOTTIÈRE-CHENAIE

### La liaison Cherreau – La Ferté-Bernard

Rare illustration de connexion piétonne intercommunale, exactement ce qui manque dans le PPM.



sécurisés et attractifs qui dépassent les frontières administratives des communes.

FIGURE 16 REcul CRITIQUE - CHERREAU - LA FERTÉ-BERNARD

### Enseignements pour le PPM

Ces limites confirment que le territoire ne pourra pas se contenter d'importer des solutions «prêtes à l'emploi». La marchabilité rurale devra être pensée localement et intercommunale: il s'agit de créer des parcours continus,

# LE PARADIGME DE PONTEVEDRA

Une approche globale et politique de la ville marchable

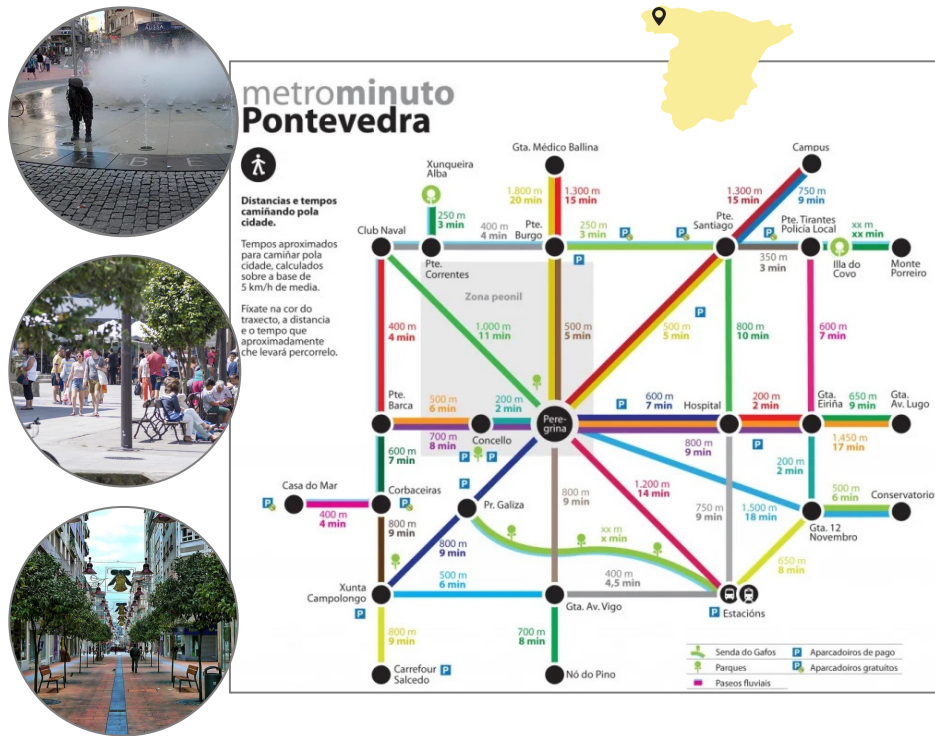


FIGURE 17 LE PARADIGME DE PONTEVEDRA

Le modèle international de Pontevedra (Espagne) constitue un exemple marquant. Même si sa taille dépasse celle des communes du PPM, l'expérience illustre ce qu'une collectivité peut accomplir lorsqu'elle décide de rééquilibrer radicalement la place du piéton dans la ville.

Un projet long et soutenu politiquement (1999 - aujourd'hui)

Le projet de Pontevedra est évolutif et continu. La marche n'est pas traitée comme un simple aménagement ponctuel, mais comme un projet global mobilisant collectivités, associations et acteurs économiques. Cette approche systémique permet d'inscrire la marchabilité dans le temps et de dépasser les logiques d'interventions limitées aux centres historiques.

Replacer le piéton au cœur de la ville

L'intervention principale consiste à inverser la hiérarchie des mobilités :

- Sanctuariser le centre : le trafic automobile est fortement réduit dans le centre historique.

- Réorganiser la logistique en périphérie : stationnement et livraisons sont concentrés sur les franges de la ville, avec une hiérarchie claire des voiries.

- Priorité par défaut au piéton : sur la majorité du territoire urbain, la marche est favorisée, et la voiture devient tolérée plutôt que dominante.

réinventer la centralité des petites communes, même avec des moyens plus limités.

### Confort et signalétique au service de la marche

L'espace libéré par la voiture est réinvesti pour le piéton : trottoirs larges, bancs, fontaines et zones ombragées améliorent le confort bioclimatique.

La signalétique, notamment le plan «Metrominuto» indiquant les temps de parcours à pied, constitue une innovation directement transférable : elle modifie la perception des distances et encourage la marche comme alternative crédible à la voiture.

### Enseignements pour le PPM

Pontevedra montre que réduire l'emprise de la voiture ne nuit pas à la ville : au contraire, la sécurité, l'accessibilité et l'attractivité économique sont renforcées. Pour le PPM, cette expérience confirme qu'un projet politique cohérent et durable peut permettre de

# L'HORIZON DE L'ÉCOQUARTIER

S'inspirer du modèle nantais pour les futures ZAC



FIGURE 18 L'HORIZON DE L'ÉCOQUARTIER

Même si la commune nantaise (325 070 habitants) et le budget de l'écoquartier Bottière-Chénaie (55,8 M€) se situent à une échelle très différente de celle du PPM, ce projet constitue un référentiel technique intéressant. Il illustre une planification urbaine où la marche n'est plus une alternative, mais un véritable « mode de déplacement structurant » pour un quartier neuf.

La trame verte comme colonne vertébrale des mobilités

L'originalité majeure de Bottière-Chénaie (développé entre 2002 et 2024) réside dans l'inversion de la logique classique : au lieu de tracer d'abord les voies automobiles, le quartier est organisé autour d'une large coulée verte. Cet axe piétonnier continu permet des déplacements sécurisés, agréables et de qualité, tout en offrant un confort bioclimatique et paysager.

Une approche systémique : mixité, sécurité et intermodalité

Le projet valide plusieurs piliers de notre grille d'analyse :

### Mixité fonctionnelle

Logements et services sont imbriqués, favorisant la marche utilitaire sur de courtes distances, à l'image de la « ville du quart d'heure ».

### Réduction de la voiture

La présence des véhicules en surface est limitée, l'espace public est réinvesti par les modes doux, avec des protections réglementaires comme les zones 20 ou les espaces partagés.

### Continuité et sécurité

La conception du réseau piéton évite les coupures grâce à des connexions directes et des carrefours sécurisés, tout en facilitant l'accès aux transports en commun.

## Enseignements pour le PPM

Bottière-Chénaie ne peut être reproduit à l'identique sur notre territoire, mais il constitue un horizon programmatique. Il montre que les nouvelles extensions urbaines (comme la future ZAC des Espassoles à Thuir) devraient être pensées autour de trames piétonnes continues, de limites strictes au stationnement de surface et d'une mixité fonctionnelle dès la conception. Cette matrice constitue un guide pour imposer aux aménageurs des standards de marchabilité et de qualité urbaine adaptés au contexte local.

# BRISER LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

L'enjeu de la liaison douce intercommunale

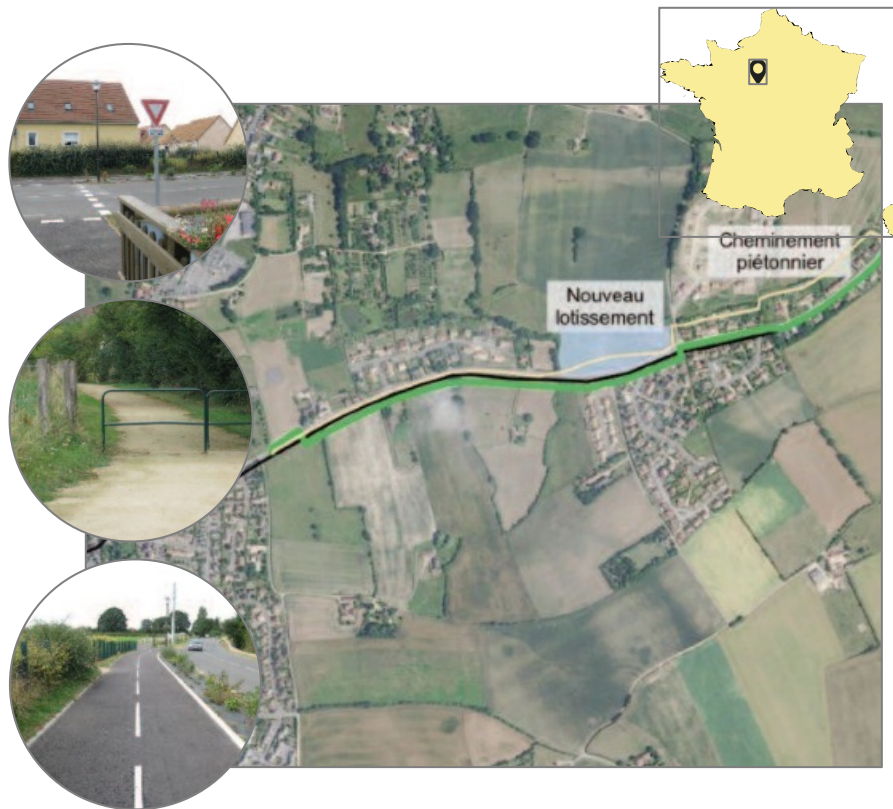


FIGURE 19 BRISER LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

Ce retour d'expérience vient éclairer un angle mort identifié dans notre diagnostic : les déplacements entre communes. La liaison douce réalisée en 2014 entre Cherreau (900 habitants) et La Ferté-Bernard montre l'intérêt de penser la marchabilité au-delà des limites communales.

Garantir la continuité hors commune

L'un des principaux obstacles aux mobilités actives en milieu rural apparaît à la sortie des villages. L'absence d'aménagements sécurisés le long des routes départementales rend la marche ou le vélo entre communes voisines difficile et parfois dangereux.

Le projet sarthois apporte une réponse relativement simple : la création d'un itinéraire en site propre, séparé de la circulation automobile, complété par l'utilisation de chemins ruraux existants. Ce choix permet d'améliorer la sécurité des déplacements face aux vitesses plus élevées observées hors agglomération.

Un aménagement orienté vers les services

Cette liaison n'a pas uniquement une fonction touristique ou de loisir. Elle vise aussi à faciliter certains déplacements du quotidien en reliant les habitants de

Cherreau aux principaux équipements de La Ferté-Bernard (gare, écoles, centre hospitalier).

Pour renforcer la crédibilité de cette alternative à la voiture, plusieurs éléments ont été soignés :

#### Confort et lisibilité

Un revêtement continu adapté aux piétons et aux cyclistes, accompagné d'une signalétique claire.

#### Sécurisation des intersections

Les croisements avec les routes sont aménagés avec des dispositifs de ralentissement (plateaux, chicanes) afin de limiter les conflits avec les véhicules.

#### Enseignements pour le PPM

Cet exemple fait écho à plusieurs constats issus de notre diagnostic, notamment l'éparpillement de certains lotissements et l'éloignement relatif de certaines communes.

L'expérience de Cherreau suggère que les mobilités actives peuvent difficilement être développées uniquement à l'échelle communale. Une coordination entre communes apparaît souvent nécessaire pour assurer la continuité des itinéraires et relier les habitants aux principaux services du territoire, notamment pour les distances courtes.

# PARTIE VIII

DE L'INSPIRATION A  
L'OPÉRATIONNEL

# MOBILISER LA BOITE A OUTILS RÉGLEMENTAIRE

Le diagnostic territorial et le benchmarking ont permis de définir l'ambition d'un PPM plus marchable. Toutefois, pour passer de l'intention à la transformation concrète de l'espace public, les collectivités doivent s'appuyer sur les outils institutionnels à leur disposition.

L'ingénierie urbaine repose aujourd'hui sur plusieurs documents de planification complémentaires, qui permettent d'inscrire la marche dans l'action publique.

## Définir une stratégie

Le premier levier relève de la stratégie politique. L'élaboration d'un Plan Piéton permet à la collectivité de hiérarchiser ses priorités à l'échelle communale ou intercommunale.

Ce document ne se limite pas à lister des travaux. Il s'appuie sur l'identification des pôles générateurs de déplacements (commerces, écoles, équipements publics) et des coupures urbaines (comme celles observées au Boulou)

afin d'identifier les itinéraires prioritaires pour la marche.

Le plan piéton constitue ainsi un outil de programmation permettant de planifier les aménagements dans le temps et d'assurer la cohérence du réseau piéton à l'échelle du territoire.

## Donner une traduction réglementaire

Si le plan piéton définit une orientation stratégique, les documents d'urbanisme – Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) à l'échelle du PPM et Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) – permettent de lui donner une traduction réglementaire.

C'est à ce niveau que peuvent être évitées certaines erreurs d'aménagement observées dans le passé, notamment l'enclavement de certains lotissements, comme cela a été identifié à Thuir.

Le PLU permet notamment d'agir à travers plusieurs leviers :

### Les règles de stationnement et de densité

La collectivité peut adapter les obligations de stationnement afin de limiter la place de la voiture ou favoriser des formes urbaines plus compactes.

## Les emplacements réservés

Cet outil foncier permet à la commune de réserver certaines parcelles en vue de futurs aménagements publics, par exemple la création de cheminements piétons ou de liaisons entre quartiers.

### Garantir l'accessibilité

La marchabilité doit également répondre aux enjeux d'accessibilité. Sur le territoire étudié, près de 30 % de la population a plus de 65 ans, ce qui renforce l'importance de concevoir des espaces publics accessibles à tous.

Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE), obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants, vise précisément cet objectif.

Il consiste à diagnostiquer les obstacles existants et à programmer les travaux nécessaires afin d'assurer la continuité de la chaîne de déplacement.

Le PAVE garantit ainsi qu'un aménagement piéton soit praticable par l'ensemble des usagers : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, parents avec poussette ou enfants.

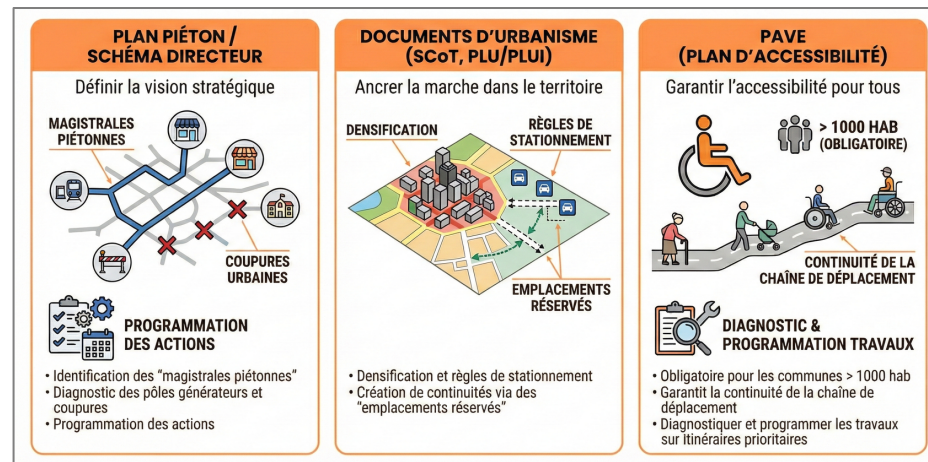


FIGURE 20 LA BOÎTE A OUTILS RÉGLEMENTAIRE

### Articuler les outils

L'enjeu pour les élus du PPM n'est pas de choisir un seul outil, mais de les mobiliser de manière complémentaire.

- Le Plan Piéton définit une stratégie d'aménagement.
- Le PLU ou le PLUi permet d'inscrire ces orientations dans les règles d'urbanisme.
- Le PAVE veille à ce que les aménagements réalisés soient accessibles à tous.

L'articulation de ces trois outils constitue une condition essentielle pour passer de l'intention à la mise en œuvre concrète d'une politique de marchabilité.



# STRATÉGIES D'INTERVENTION

Du micro-aménagement à la transformation structurelle

Pour améliorer la marchabilité du territoire, l'action publique doit répondre à trois exigences principales : la sécurité, le confort et la capacité d'intervention rapide. La boîte à outils opérationnelle proposée s'organise ainsi autour de trois axes complémentaires permettant d'agir à différentes échelles de l'espace public.

## Sécuriser les déplacements

### Redonner une place centrale au piéton

Le premier objectif consiste à réduire la vulnérabilité du piéton face à la circulation automobile. Plusieurs leviers d'aménagement permettent d'y répondre.

### L'apaisement de la circulation

La généralisation des zones 30, des zones de rencontre et des aires piétonnes permet de limiter la vitesse et de rééquilibrer le partage de la voirie dans les centres-bourgs.

### La visibilité aux traversées

L'application stricte de l'interdiction de stationnement à proximité des passages piétons, combinée à la création d'avancées de trottoirs, améliore la visibilité et réduit la distance de traversée.

### L'éclairage adapté

Un éclairage public homogène limite les zones d'ombre et renforce le sentiment de sécurité nocturne, notamment pour les publics les plus vulnérables.

## Améliorer le confort et la continuité

### Assurer des bonnes conditions de marche

Comme observé à Elne ou au Boulou, la présence d'un trottoir ne garantit pas nécessairement de bonnes conditions de marche. L'amélioration de la marchabilité suppose donc une attention particulière à plusieurs éléments.

### Un gabarit adapté

Une largeur libre minimale de 1,40 m (idéalement 1,80 m) permet le croisement confortable des usagers, y compris des poussettes ou des fauteuils roulants.

### Des espaces de pause

L'installation régulière de bancs sur les itinéraires fréquentés, en particulier par les personnes âgées, contribue à rendre les déplacements plus accessibles.

### La couture foncière

L'ouverture de passages ou de cheminements à travers certaines barrières urbaines permet de rétablir des continuités piétonnes et de raccourcir les distances.

### Agir rapidement : l'apport de l'urbanisme tactique

La transformation de l'espace public ne repose pas uniquement sur des opérations lourdes. Des interventions plus légères permettent également d'expérimenter rapidement de nouvelles pratiques.

### Le micro-aménagement

L'utilisation de dispositifs temporaires (moblier léger, marquages, bacs végétalisés) permet de tester de nouveaux usages avant d'envisager des aménagements pérennes.

### Les rues aux écoles

La fermeture temporaire de certaines rues aux heures d'entrée et de sortie des établissements scolaires constitue une mesure simple pour sécuriser les déplacements.

### Le jalonnement piéton

Une signalétique indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux équipements peut contribuer à rendre la marche plus visible et plus attractive.



FIGURE 21 STRATÉGIES D'INTERVENTION

PARTIE

IX

SYNTHÈSE STRATÉGIQUE

# LA MATRICE AFOM (ATOUTS, FAIBLESSES OPPORTUNITÉS, MENACES) DU PPM

Afin de synthétiser l'ensemble des enseignements issus du diagnostic territorial, des études de cas et du benchmarking, la situation du PPM a été modélisée à travers une matrice AFOM. Cet outil de synthèse permet d'articuler les dynamiques internes du territoire avec les enjeux externes susceptibles d'influencer son évolution.

## L'analyse interne (Atouts et Faiblesses)

### Un territoire entre initiatives locales et contraintes structurelles

Le diagnostic montre que la marchabilité du PPM ne part pas de zéro, mais qu'elle se heurte à plusieurs contraintes territoriales.

## La valorisation des atouts

Le territoire dispose de centralités historiques au patrimoine riche. Certaines communes, comme Thuir, ont déjà engagé des démarches d'aménagement visant à améliorer la qualité de l'espace public. Ces initiatives témoignent d'une volonté locale d'agir en faveur d'un cadre urbain plus accessible et plus agréable.

## Le poids des contraintes territoriales

Malgré ces dynamiques positives, le territoire reste fortement marqué par une dépendance à l'automobile. Celle-ci est renforcée par un urbanisme fragmenté, caractérisé par des coupures urbaines et par des infrastructures parfois insuffisantes pour les piétons (trottoirs étroits ou absents). Par ailleurs, les collectivités locales mobilisent encore de manière limitée les outils réglementaires disponibles pour améliorer la marchabilité.

## L'analyse externe (Opportunités et Menaces)

### Des évolutions sociétales qui redéfinissent les priorités d'aménagement

La seconde partie de la matrice permet de replacer le territoire dans son contexte d'évolution.

### Des évolutions porteuses d'opportunités

Le vieillissement de la population (près de 30 % des habitants ont plus de 65 ans) constitue un élément structurant pour l'aménagement du territoire. Cette évolution démographique renforce l'importance des politiques d'accessibilité et rend indispensable la mise en œuvre d'outils tels que le PAVE.

Par ailleurs, l'urbanisme tactique et les démarches de revitalisation des centres-bourgs offrent des pistes concrètes pour améliorer la qualité de l'espace public.

### Des risques à anticiper

À l'inverse, l'absence d'action pourrait accentuer certaines fragilités. Les enjeux liés au changement climatique et à la sécurité routière rendent nécessaire une évolution des pratiques d'aménagement. Par ailleurs, les transformations de l'espace public peuvent susciter des tensions, notamment autour de la question du stationnement. Enfin, la poursuite de l'étalement urbain risque d'affaiblir davantage l'attractivité des centres-bourgs.

renforcer l'attractivité des centralités et mieux organiser les déplacements du quotidien.

## Conclusion de l'AFOM

L'analyse met en évidence que l'amélioration de la marchabilité ne constitue pas uniquement une question de confort urbain pour le PPM. Face aux enjeux démographiques, environnementaux et territoriaux, elle apparaît comme un levier structurant pour améliorer la qualité de vie,

# BIBLIOGRAPHIE

## LE MODÈLE DE LÉON (Léon)

Atelier du Périscope. (s.d.). Léon : Requalification des espaces publics du centre bourg. Portfolio de l'agence (Maîtrise d'œuvre). Consulté sur : <https://www.atelierduperiscope.com/gallery/>

Commune de Léon. (s.d.). Dossiers d'aménagement et publications municipales : Requalification du centre-bourg. Site institutionnel (Maîtrise d'ouvrage). Consulté sur : <https://www.leon.fr/>

## LE CONTRE-MODÈLE PAVILLONNAIRE (Tresserre - Les Caprices d'Inès)

Eurocciter. (s.d.). L'Écoquartier de Tresserre : Les Caprices d'Inès - Le Quartier Piéton. Site officiel de l'aménageur. Consulté sur : <https://www.eurocciter.fr/quartier-pi%C3%A9ton>

Mairie de Tresserre. (2024). Visite du futur écoquartier à l'occasion du PLUi tour à Tresserre. Publication institutionnelle via IntraMuros. Consulté sur : <https://www.intramuros.org/tresserre/actualites/461847>

## L'ATTRACTIVITÉ PAR LA MARCHABILITÉ (Tournus)

CEREMA. (2017). Commerces et zones à priorité piétonne : Retours d'expériences (incluant la requalification de Tournus). Direction technique Territoires et ville. Consulté sur : <https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2017/06/06-UVT-ZdRIIdF-commerces.pdf>

Commune de Tournus. (2018). Convention cadre pluriannuelle d'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) 2018-2024. Site officiel de la Ville de Tournus. Consulté sur : <https://www.tournus.fr/revitalisation>

## RECU CRITIQUE (Cherreau - La Ferté-Bernard)

CEREMA. (s.d.). Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales (Focus sur Cherreau - La Ferté-Bernard). Direction technique Territoires et ville. Consulté sur : <https://kernavelo.org/wp->

[content/uploads/2018/05/fi00214\\_velo33\\_developper\\_marche\\_et\\_velo.pdf](#)

POPSU. (s.d.). Une ZAC « en train de se faire » à l'épreuve du développement durable : Bottière-Chénaie (Nantes). Observatoire de l'architecture et de l'urbain. Consulté sur : <https://popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/832/files/nantes-offre-urbaine-projet-zac-bottiere-chenais.pdf>

#### LE PARADIGME DE PONTEVEDRA (Pontevedra, Espagne)

Concello de Pontevedra. (s.d.). Metrominuto : Guía cidadán de Pontevedra (Carte des mobilités piétonnes). Site officiel. Consulté sur : <https://metrominuto.pontevedra.gal/es/>

Rue de l'Avenir. (2021). Pontevedra (Galice) : Une ville où la voiture se fait discrète. Dossier thématique "Villes à 30". Consulté sur : <https://rue-avenir.ch/themes/villes-a-30/espagne/pontevedra/>

#### L'HORIZON DE L'ÉCOQUARTIER (Nantes, Bottière-Chénaie)

Nantes Métropole Aménagement. (s.d.). Projet urbain : Quartier Bottière-Chénaie. Site officiel de l'aménageur. Consulté sur : <https://www.nantes-amenagement.fr/projet/bottiere-chenais/>

Observatoire CAUE. (2012). Écoquartier Bottière-Chénaie (Aménagement des espaces publics et parc urbain). Réseau des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement. Consulté sur : <https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/ecoquartier-bottiere-chenais/>

#### BRISER LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES (La liaison Cherreau – La Ferté-Bernard)

CEREMA. (2014). Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales (Fiche n°33). Direction technique Territoires et ville. Consulté sur : [https://kernavelo.org/wp-content/uploads/2018/05/fi00214\\_velo33\\_developper\\_marche\\_et\\_velo.pdf](https://kernavelo.org/wp-content/uploads/2018/05/fi00214_velo33_developper_marche_et_velo.pdf)

Commune de Cherré-Au / Perche Émeraude. (s.d.). Présentation de la commune déléguée de Cherreau et de ses équipements. Site institutionnel. Consulté sur : <https://www.perche->

[emeraude.com/patrimoine-et-loisirs/le-territoire-intercommunal/les-33-communes/cherre-au/](http://emeraude.com/patrimoine-et-loisirs/le-territoire-intercommunal/les-33-communes/cherre-au/)