

# ATELIER DÉVELOPPEMENT LOCAL

Analyse de la marchabilité au  
Pays Pyrénées Méditerranée :  
Vers la conception d'actions  
territorialisées favorables à la marche



# SOMMAIRE

1. Commande PPM
2. Définition de la marchabilité d'un territoire
3. Le territoire PPM : Un territoire marchable ?
4. Actions et intentions sur le territoire local
5. Retours d'expériences : Benchmarking
6. Leviers et outils
7. Grille AFOM
  - Atouts
  - Faiblesses
  - Opportunités
  - Menaces
8. Enjeux

# Rappel commande

À la demande du Pays Pyrénées Méditerranée, et dans le cadre des partenariats passés entre le Pays et l'UPVD, il est décidé d'engager un travail de diagnostic et de préconisations sur le sujet suivant :

**Marcher au quotidien dans les communes du Pays Pyrénées Méditerranée : déplacements, qualité de vie, services, accessibilité, aménagements en contexte de changement climatique, pour une approche transversale de la mobilité pédestre/piétonne en territoire rural**

# Définition de la marchabilité

Possibilité de marcher dans l'espace urbain, en tenant compte des conditions qui facilitent ou limitent cette pratique.

repose sur des conditions objectives :



Capacité à **aller** d'un point A à un point B.

intègre une dimension sensible :

liée

au

rythme

à l'

attention

aux

perceptions

qui se déploient **au fil du trajet**

Pour les **personnes âgées**, la marche est :

 autonomie,

 santé,

 participation sociale, ...

**Ajustements** constants face à :



**ambiances urbaines,**

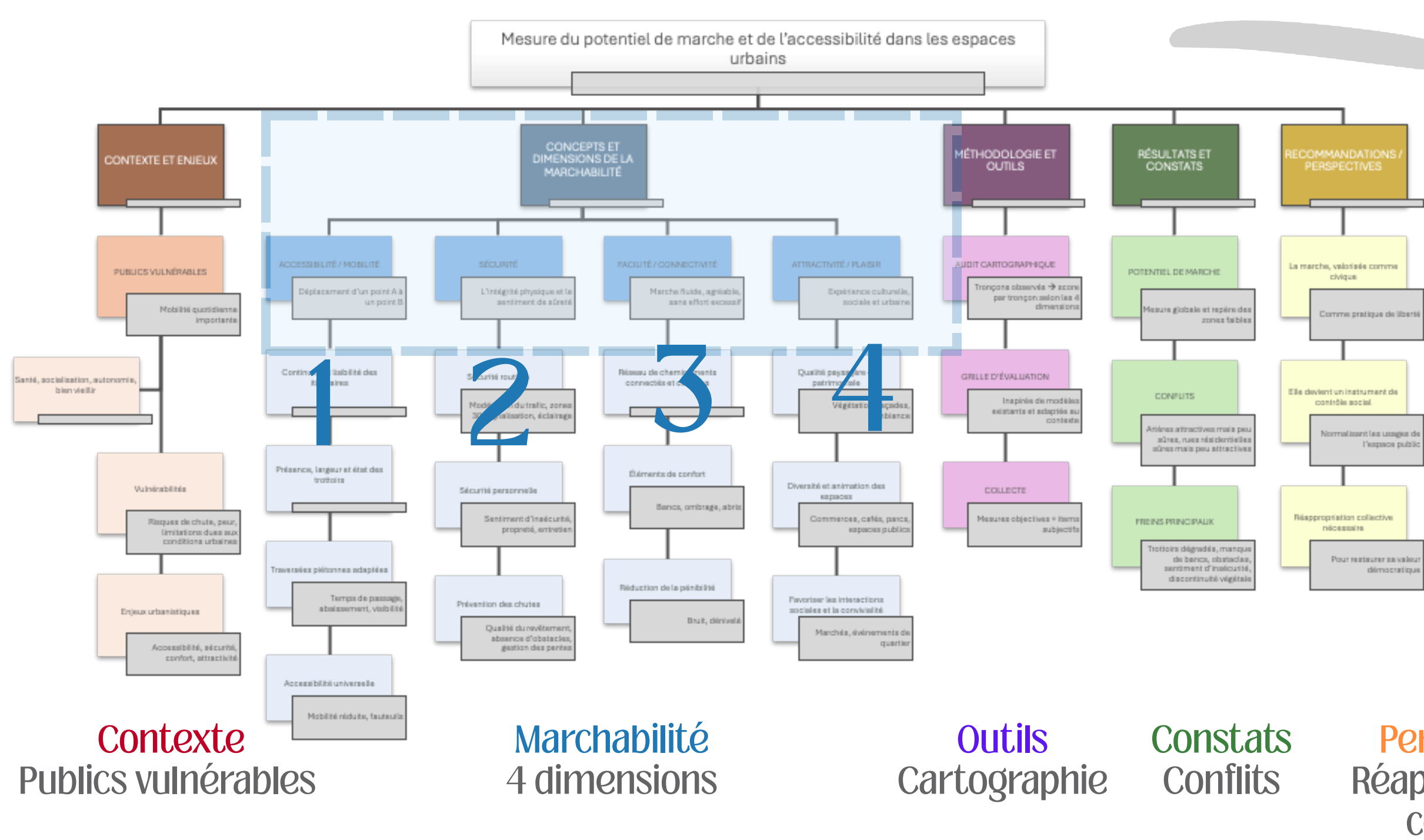


**obstacles,**



**événements rencontrés, ...**

# Comprendre la marche comme une expérience vécue, et non comme un simple déplacement



Adopter une politique **en faveur de la marche**, c'est repenser l'espace public pour qu'il profite à tous. Ce changement de vision place le **piéton au cœur des projets d'aménagement**.

**Contexte**  
Publics vulnérables

**Marchabilité**  
4 dimensions

**Outils**  
Cartographie

**Constats**  
Conflits

**Perspectives**  
Réappropriation collective

# Les 4 dimensions de la marchabilité

- Continuité et **lisibilité** des itinéraires
- Présence, **largeur** et état des **trottoirs**
- **Mobilité réduite**, fauteuils

Accessibilité

- Modération du trafic, zones 30, **signalisation**, éclairage
- Sentiment d'**insécurité**, propreté, entretien
- Qualité du **revêtement**, absence d'**obstacles**, gestion des **pent**es

Sécurité

Projets favorables à la marche

- **Réseau** de cheminements **connectés** et continus
- Éléments de confort (**bancs**, **ombrage**, abris)
- Réduction de la pénibilité (**bruit**, dénivelé)

Connectivité

- Qualité paysagère et patrimoniale (**végétation**, **ambiance**, façades)
- Animation des espaces (commerces, cafés, **parcs**, espaces publics)
- Convivialité (**marchés**, événements de **quartier**)

Attractivité

# Enjeux de la marchabilité

## Santé

Lutte contre la sédentarité. La marche est **souvent la seule activité physique** des personnes âgées

## Sécurité

Les personnes âgées (+75 ans) représentent **36% de la mortalité piétonne** alors qu'ils ne forment que 9% de la population.

## Économie locale

Des piétons plus nombreux **dynamisent les commerces** de proximité.

## Lien social

Un espace public apaisé favorise les rencontres et la **convivialité intergénérationnelle.**

# Une grille pour mesurer le potentiel de marchabilité au PPM

Structure  
de la grille  
d'analyse

## I. Qu'est-ce qu'il y a ?

→ Population, habitat, services



## II. Comment l'espace est organisé ?

→ Trames, continuités, obstacles



## III. Est-il praticable à pied ?

→ Parcours, ruptures, conflits



## IV. Qu'est-ce qui a déjà été fait ?

→ Actions localisées, effets, manques



## V. Quelles perspectives pour agir ?

→ Freins, leviers, enjeux



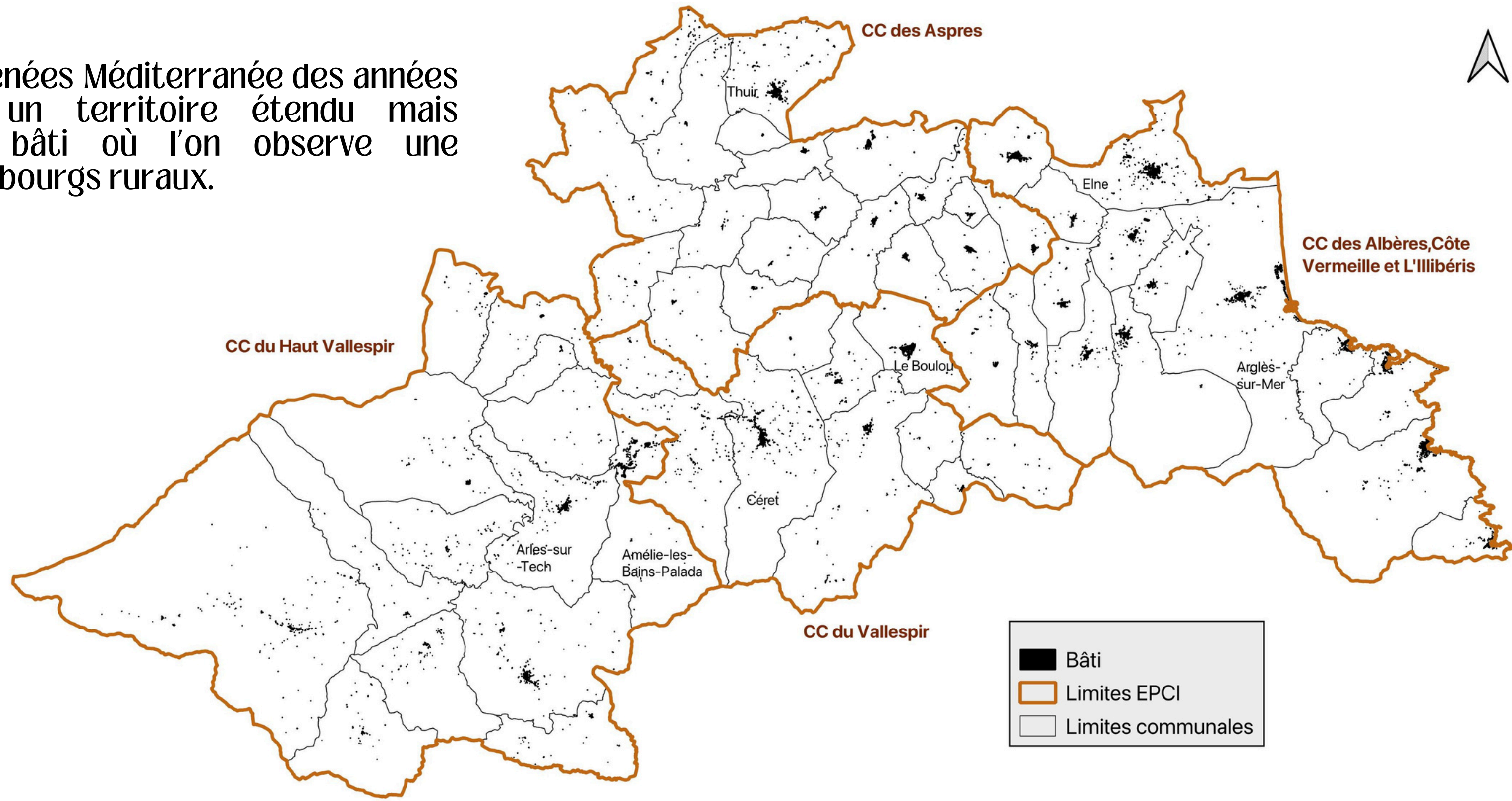
<b>I. Données générales sur la commune</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Localisation et contexte territorial</li><li>2. Caractéristiques démographiques et sociales</li><li>3. Superficie et forme de la commune</li><li>4. Typologie du bâti</li><li>5. Organisation des pôles et fonctions de la commune</li><li>6. Cartographie de synthèse</li></ol>
<b>II. Morphologie urbaine et structure spatiale</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Hiérarchie des lieux de peuplement</li><li>2. Trame urbaine et continuité des itinéraires</li><li>3. Densité relative et fragmentation de l'espace</li><li>4. Contraintes physiques</li><li>5. Cartographie de synthèse</li></ol>
<b>III. Conditions de marchabilité</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Accessibilité et continuité des cheminements</li><li>2. Sécurité et confort</li><li>3. Agrément et attractivité</li><li>4. Réglementation et politiques locales</li><li>5. Variables contextuelles</li><li>6. Cartographie de synthèse</li></ol>
<b>IV. Initiatives locales et politiques en faveur de la marche</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Typologie et portée des initiatives</li><li>2. Localisation et couverture territoriale</li><li>3. Acteurs et modalités de mise en œuvre</li><li>4. Évaluation et impacts</li><li>5. Cartographie de synthèse</li></ol>
<b>V. Synthèse territoriale et enjeux pour l'action</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Caractéristiques structurantes du territoire</li><li>2. Potentiels à valoriser</li><li>3. Freins majeurs à lever</li><li>4. Enjeux prioritaires à l'échelle communale</li><li>5. Mise en perspective à l'échelle du PPM</li></ol>

Sommaire  
de la grille  
d'analyse

# Le territoire PPM : Un territoire marchable ?

# Surfaces bâties sur le territoire Pays Pyrénées Méditerranée en 1950

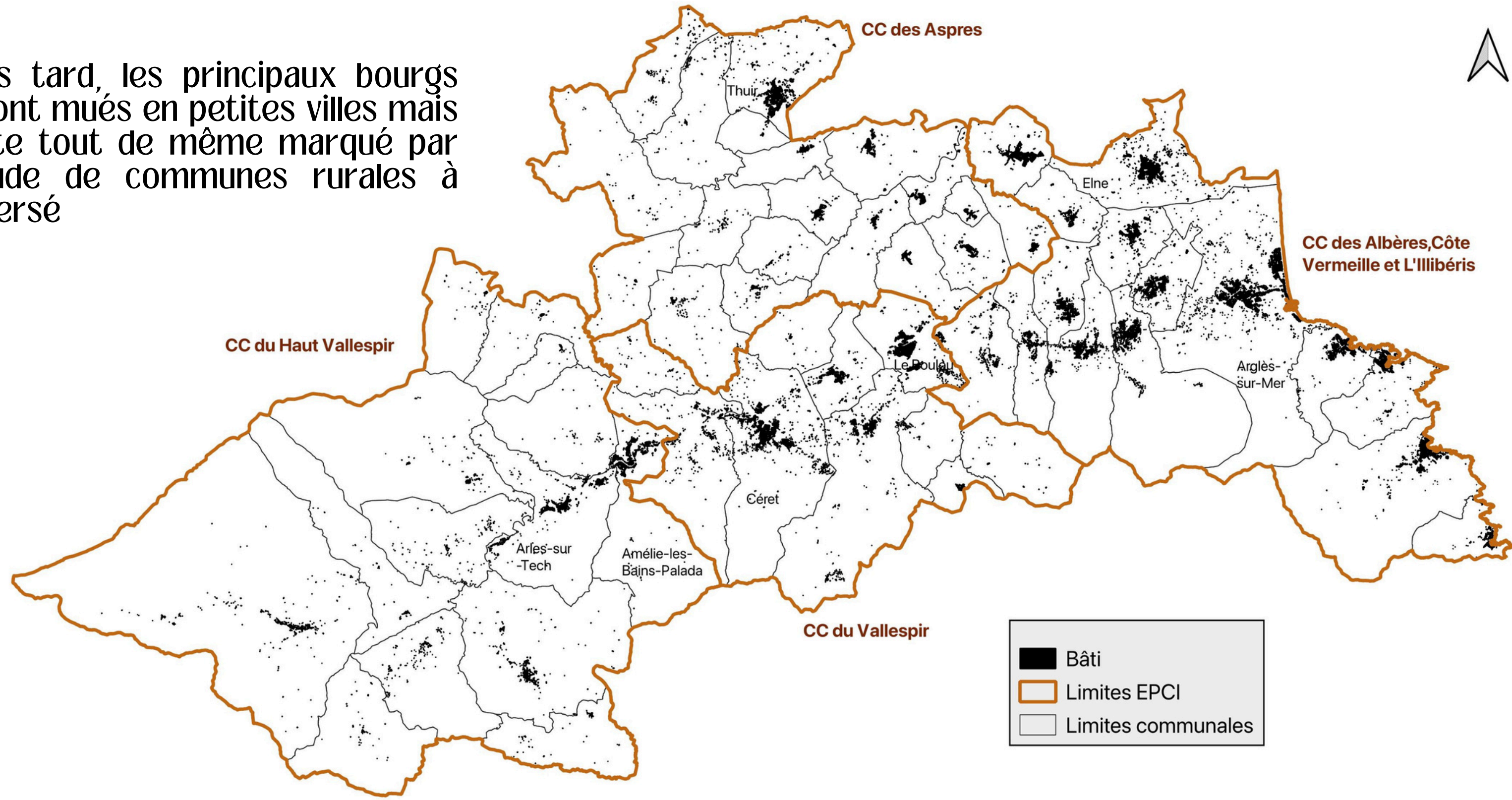
Le Pays Pyrénées Méditerranée des années 1950 est un territoire étendu mais faiblement bâti où l'on observe une majorité de bourgs ruraux.



0 5 10 km

# Surfaces bâties sur le territoire Pays Pyrénées Méditerranée en 1990

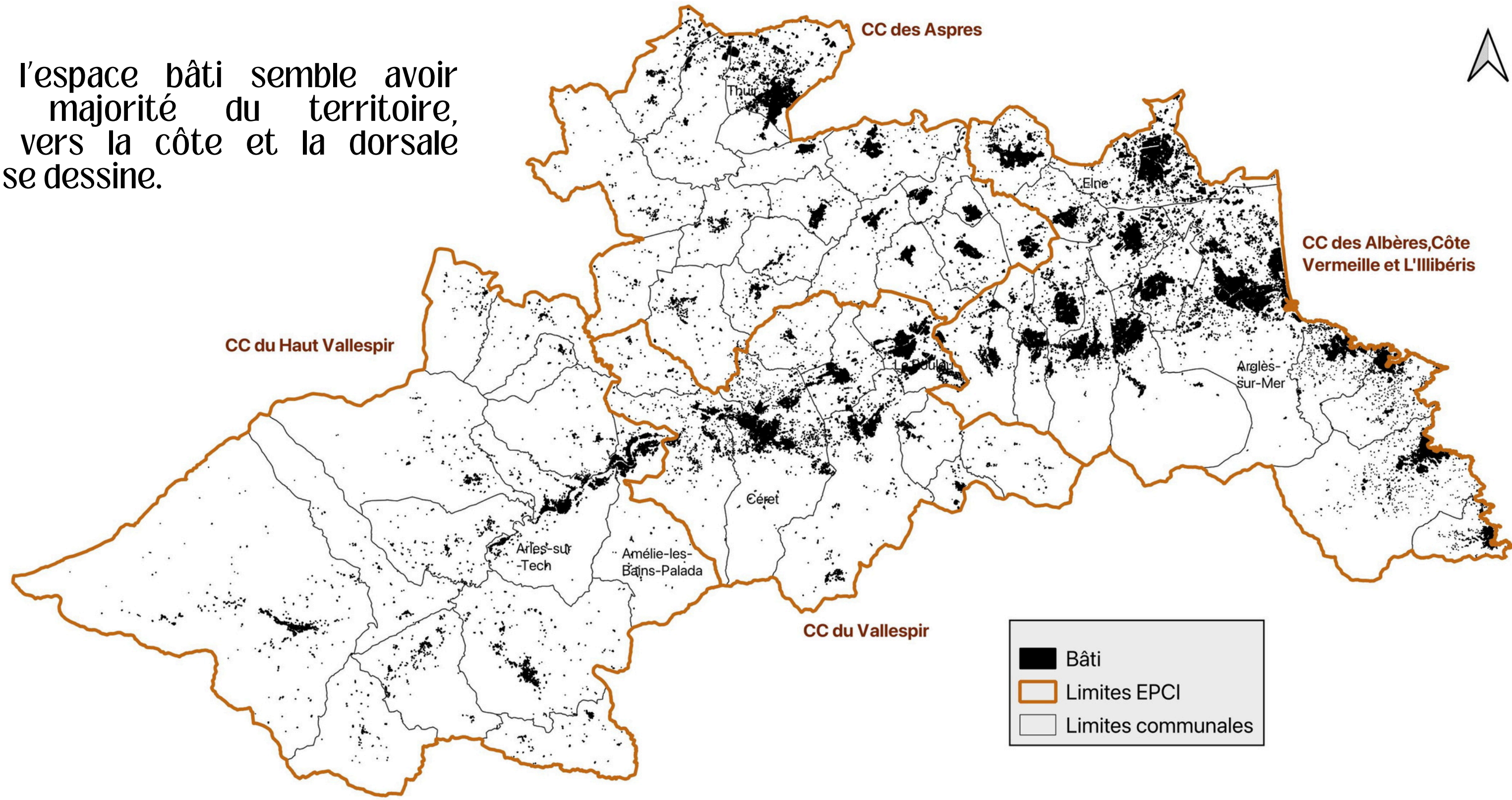
40 ans plus tard, les principaux bourgs ruraux se sont mués en petites villes mais le Pays reste tout de même marqué par une multitude de communes rurales à habitat dispersé



0 5 10 km

# Surfaces bâties sur le territoire Pays Pyrénées Méditerranée en 2024

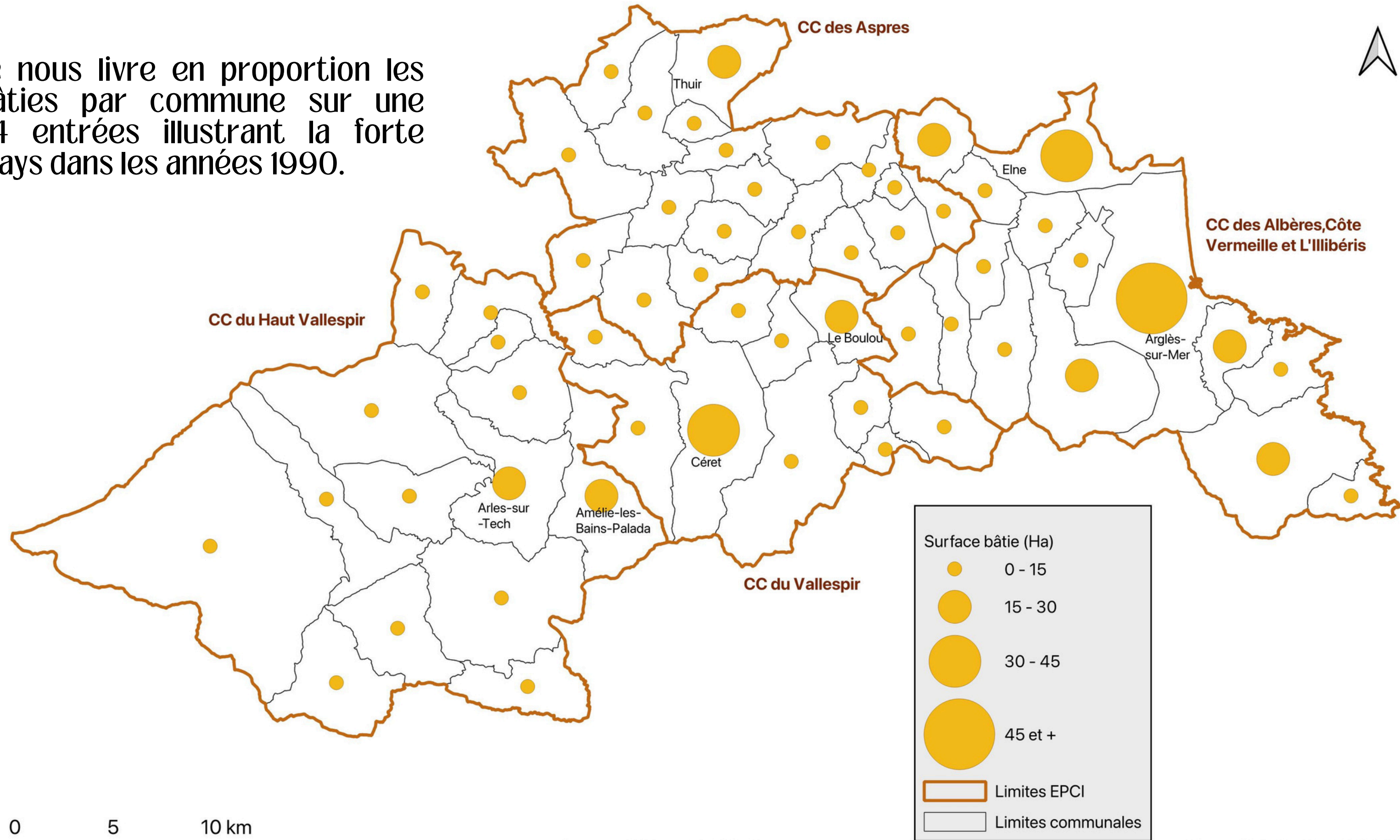
Aujourd'hui, l'espace bâti semble avoir grapillé la majorité du territoire, notamment vers la côte et la dorsale centrale qui se dessine.



0 5 10 km

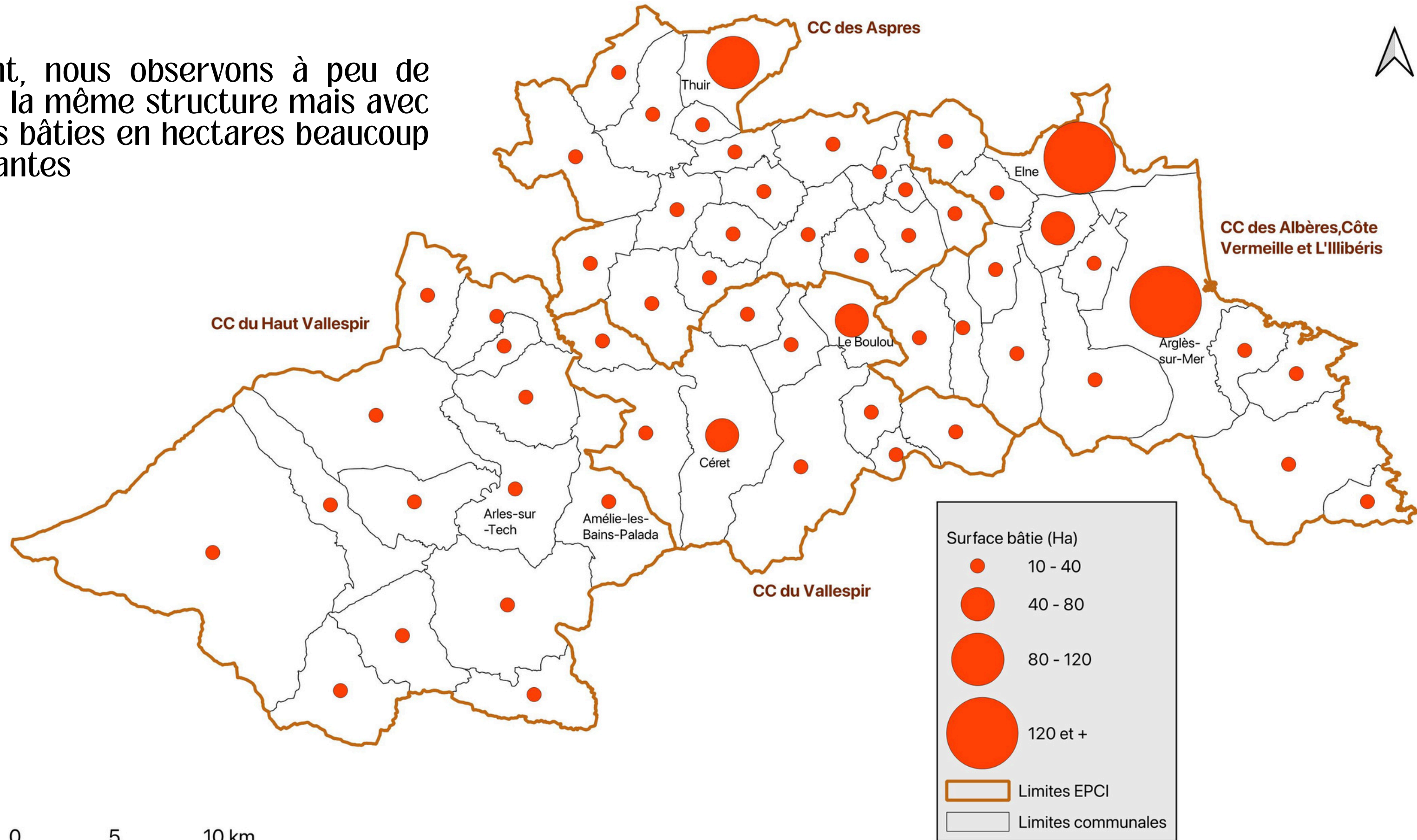
# Surfaces bâties sur le territoire Pays Pyrénées Méditerranée en 1990

Cette carte nous livre en proportion les surfaces bâties par commune sur une échelle à 4 entrées illustrant la forte ruralité du Pays dans les années 1990.



# Surfaces bâties sur le territoire Pays Pyrénées Méditerranée en 2024

Actuellement, nous observons à peu de choses près la même structure mais avec des surfaces bâties en hectares beaucoup plus importantes

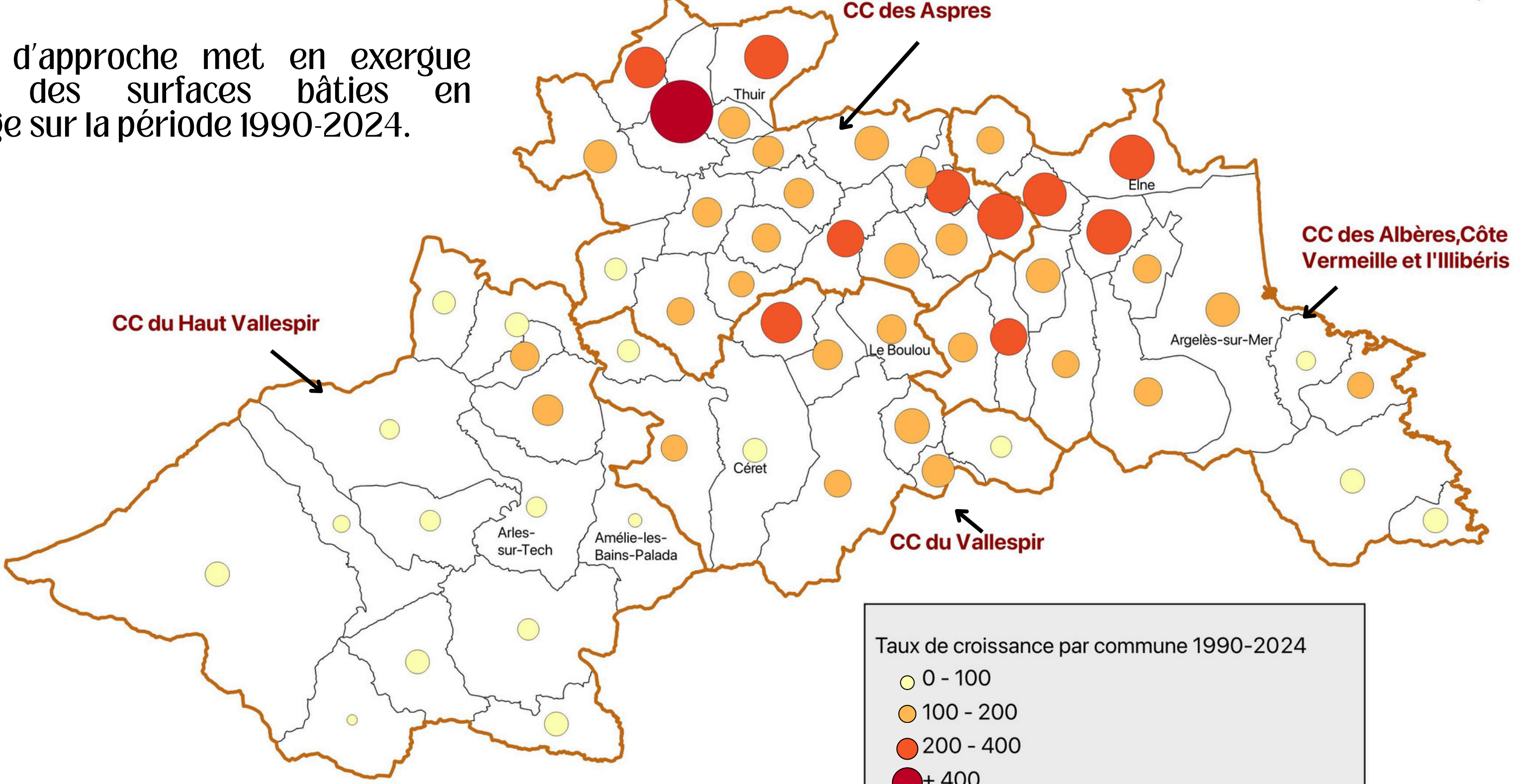


0 5 10 km

# Pays Pyrénées Méditerranée: Évolution des surfaces bâties (En pourcentage)



Cet angle d'approche met en exergue l'évolution des surfaces bâties en pourcentage sur la période 1990-2024.



Taux de croissance par commune 1990-2024

- 0 - 100
- 100 - 200
- 200 - 400
- + 400

Limites EPCI

Limites communales

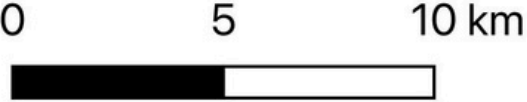


Tableau exhaustif des surfaces bâties par commune pour les années 1990 et 2024 auquel s'ajoute le taux de croissance entre ces 2 dates.

1/2

Nom commune	Surface Bâtie (Ha) 1990	Surface Bâtie (Ha) 2024	Taux de croissance (%)
Castelnou	2,27	18,94	734%
Brouilla	2,92	13,39	359%
Eine	28,09	124,55	343%
Palau-del-Vidre	11,76	52,04	343%
Thuir	24,29	103,36	326%
Ortaffa	4,58	19,12	317%
Saint-Jean-Lasseille	2,25	9,31	314%
Camélas	2,66	10,06	278%
Vivès	0,68	2,57	278%
Passa	3,01	9,72	223%
Villelongue-dels-Monts	5,9	18,91	221%
Les Cluses	1,2	3,57	198%
Tresserre	2,78	8,25	197%
Saint-Génis-des-Fontaines	11,19	32,13	187%
Trouillas	7,49	21,28	184%
Argelès-sur-Mer	53,57	151,14	182%
Caixas	0,86	2,37	176%
Le Perthus	2,24	6,05	170%
Sainte-Colombe-de-la-Commanderie	0,87	2,25	159%
Banyuls-dels-Aspres	5,27	13,43	155%
Villemolaque	3,87	9,79	153%
Montbolo	0,97	2,43	151%
Terrats	2,56	6,39	150%
Saint-Jean-Pla-de-Corts	8,07	19,49	142%
Fourques	4,45	10,6	138%
Montauriol	1,3	3,09	138%
Le Boulou	24,13	56,36	134%
Montesquieu-des-Albères	6,81	15,88	133%
Taulis	0,48	1,11	131%
Tordères	0,96	2,19	128%
Sorède	14,75	33,45	127%
Saint-André	13,72	31,07	126%

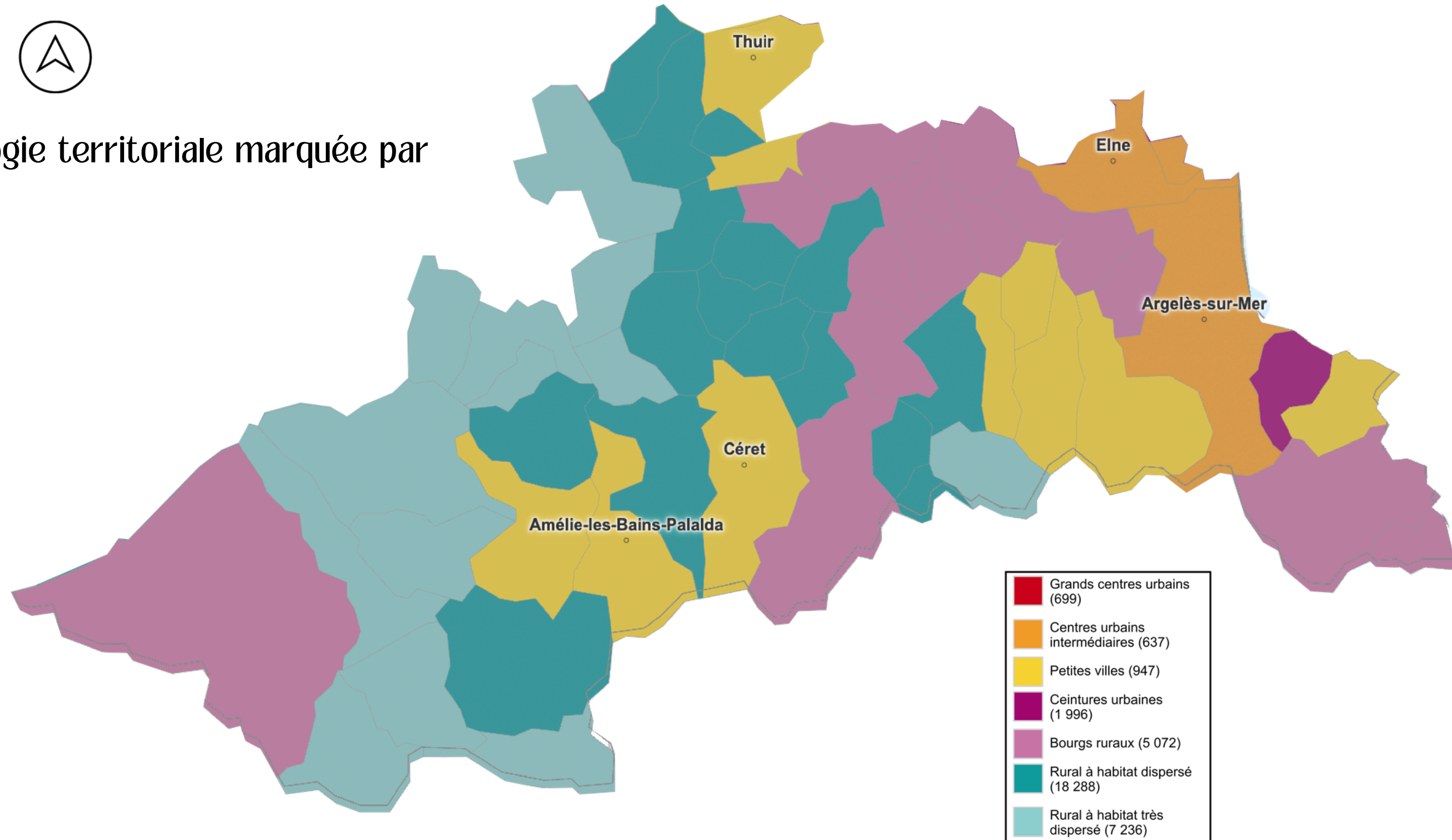
2/2

Oms	2,36	5,13	117%
Laroque-des-Albères	12,28	26,67	117%
Bages	15,65	33,79	116%
Maureillas-las-Illas	12,16	26,11	115%
Port-Vendres	13,69	28,53	108%
Reynès	6,87	14,31	108%
Llauro	1,71	3,47	103%
Cerbère	5,77	11,39	97%
Prats-de-Mollo-la-Preste	7,58	14,78	95%
Banyuls-sur-Mer	19,4	37,69	94%
Serralongue	2,5	4,82	93%
Céret	35,4	68,21	93%
Saint-Marsal	1,18	2,27	92%
Coustouges	1,15	2,21	92%
La Bastide	1,07	1,97	84%
Taillet	0,84	1,51	80%
Calmeilles	0,7	1,25	79%
Saint-Laurent-de-Cerdans	7,38	13,06	77%
L'Albère	0,73	1,28	75%
Montferrer	2,15	3,73	73%
Arles-sur-Tech	14,03	23,95	71%
Corsavy	2,3	3,85	67%
Collioure	18,19	30,02	65%
Le Tech	1,14	1,79	57%
Amélie-les-Bains-Palalda	18,91	28,14	49%
Lamanère	1,06	1,55	46%
Total	462,15	1205,77	161%
Moyenne	7,968103448	20,78913793	

# Grille communale de densité en 7 niveaux



Une morphologie territoriale marquée par la ruralité.



5km

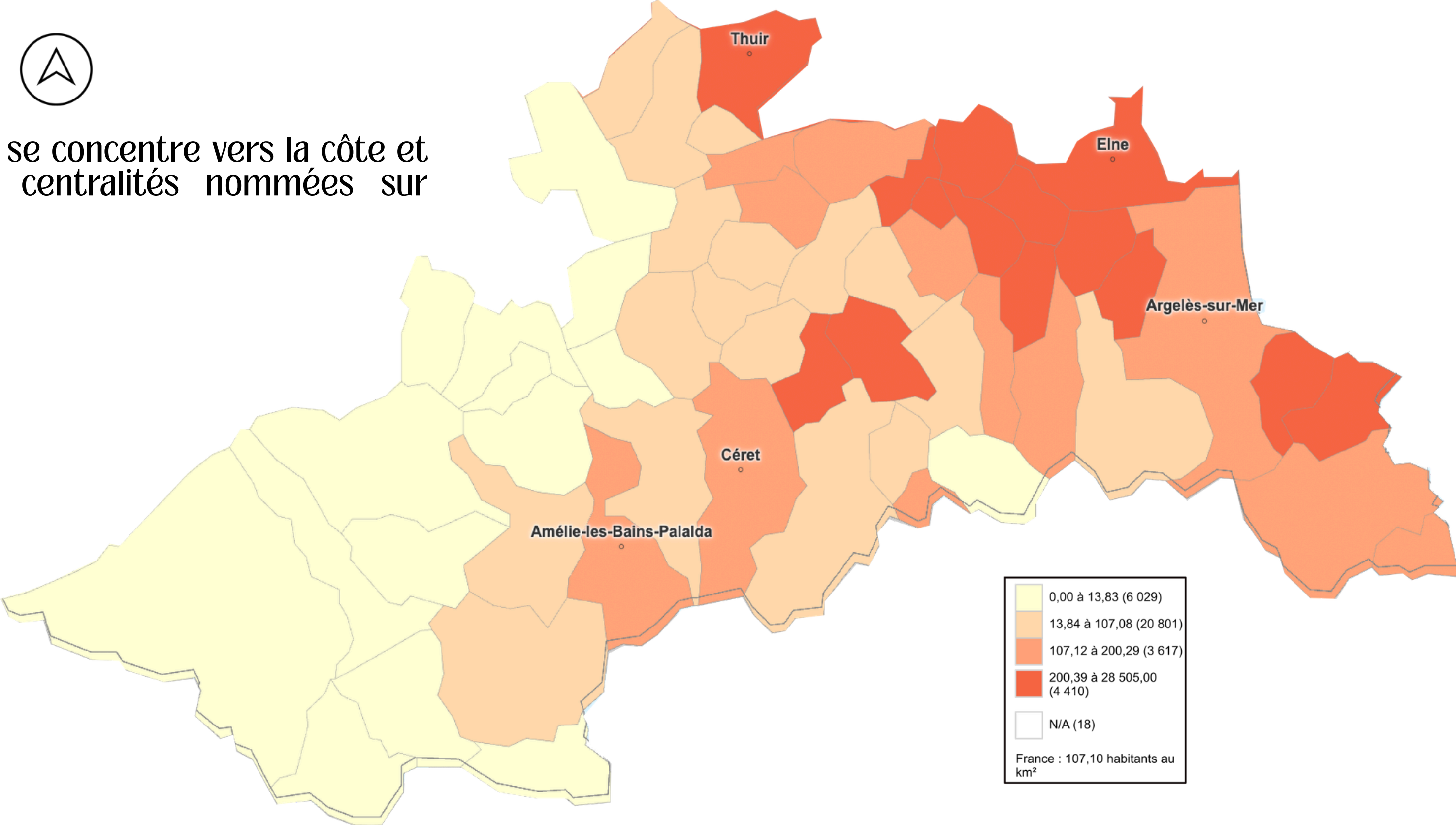
Source : INSEE

© Observatoire des territoires, ANCT 2025 - IGN Admin Express

# Pays Pyrénées Méditerranée: Densité de population 2022 (hab/km<sup>2</sup>)



La population se concentre vers la côte et les quelques centralités nommées sur cette carte.

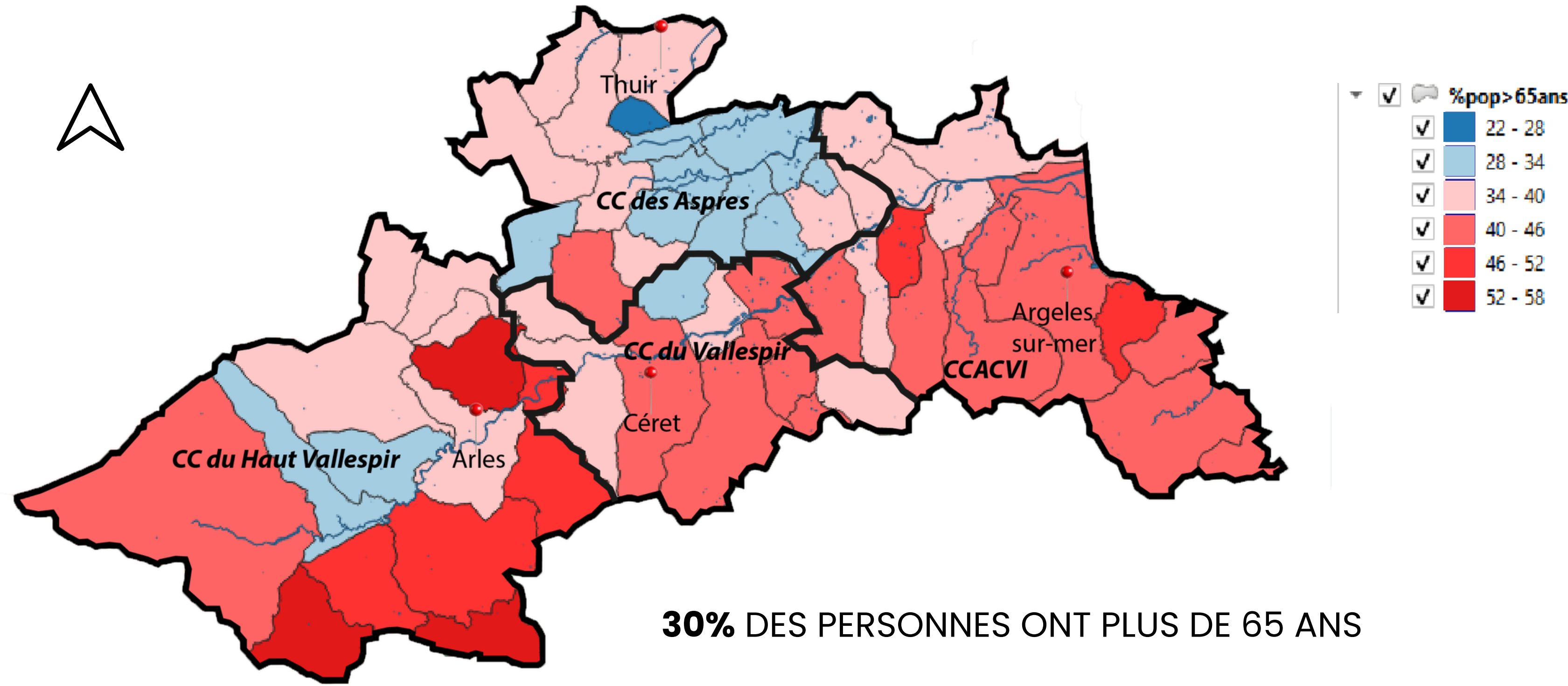


5km

Source: INSEE, Recensement de population

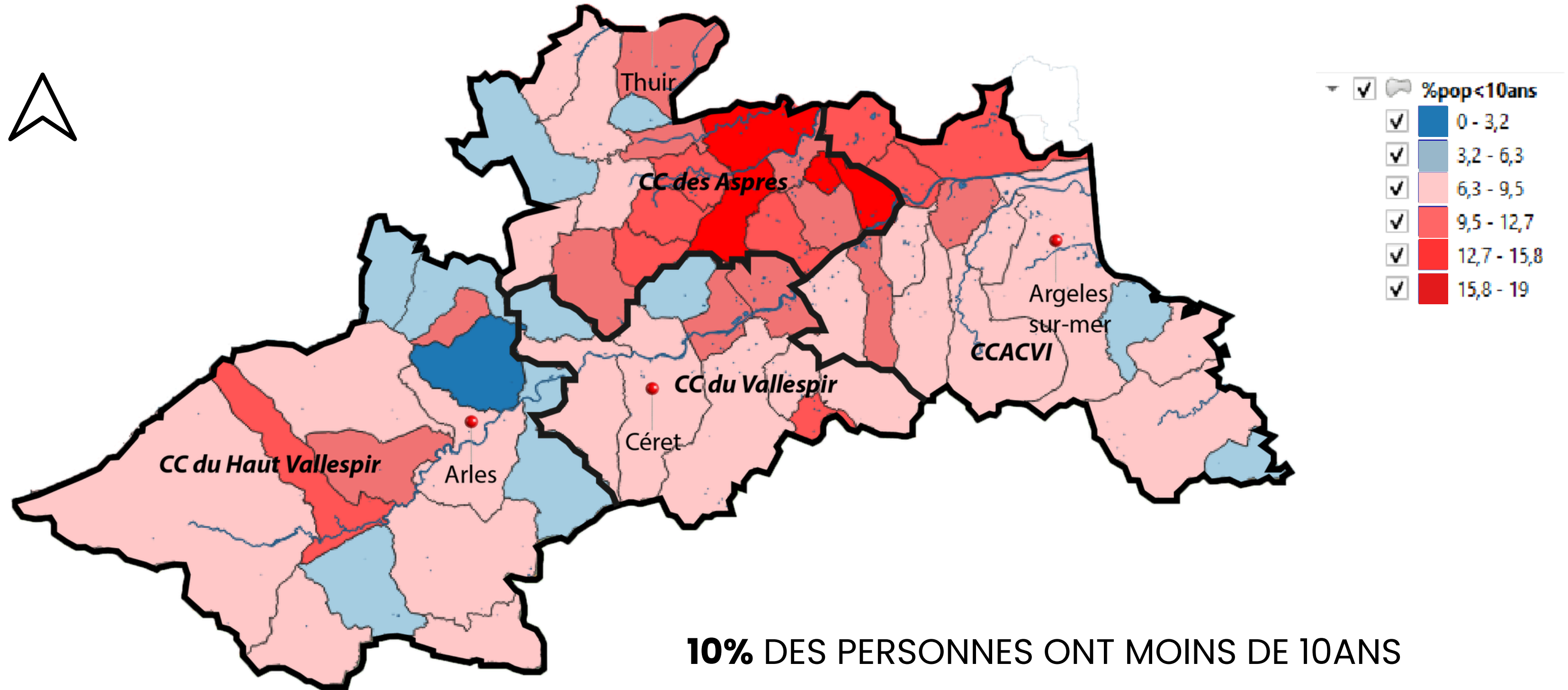
© Observatoire des territoires, ANCT 2025 - IGN Admin Express

# Part des plus de 65ans sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée



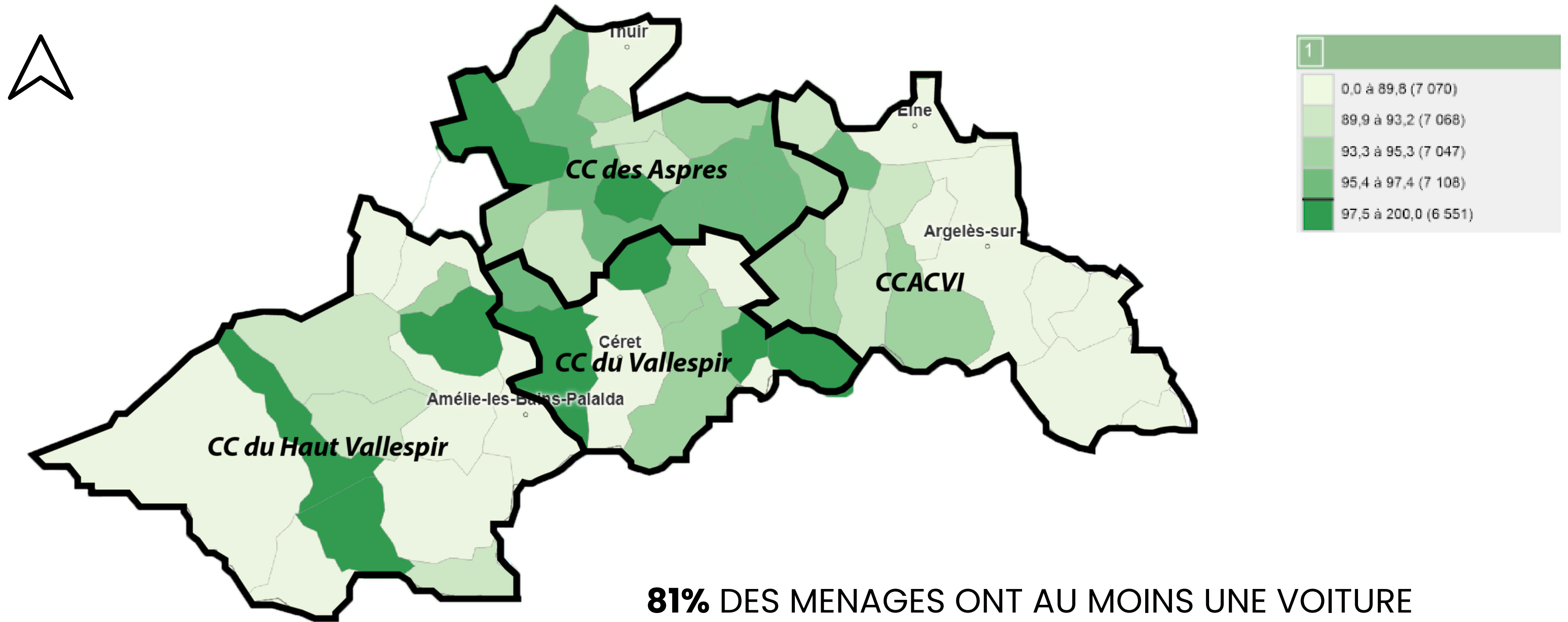
**30% DES PERSONNES ONT PLUS DE 65 ANS**

# Part des moins de 10ans sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée



**10% DES PERSONNES ONT MOINS DE 10ANS**

# Part des ménages disposant d'au moins d'une voiture



Actions et intentions  
sur le territoire local :  
3 études de cas

# État des lieux de la marchabilité - Thuir

## légende :

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



Place des Caves Byrrh,  
surface piétonne bien aménagée,  
vie locale attractive  
(terrasses, animations)



trottoir large et agréable,  
confort, mobiliers,  
oeuvres d'art, plantations



grande jardinière mobile,  
flexibilité et confort, patrimoine  
végétal valorisé



jardinière avec assise  
intégrée, mobilier multi-  
fonction, matériau adapté,  
fraicheur, biodiversité



entrée sur rue piétonne symbolique  
forte, rue prioritaire piétons / modes  
doux, ambiance vivante - façades  
colorées



chaussée abîmée,  
trottoir quasi-inexistant,  
rue sens unique



plantation d'arbres en cours,  
alternance avec place de  
stationnement



0 100 200 m



# État des lieux de la marchabilité - Thuir

légende :

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



absence de trottoir,  
revêtement irrégulier,  
rue sens unique



grande zone dédiée aux  
piétons, bien en marge de la  
circulation



trottoir large et continu,  
arborisé pour ombre future,  
circulation modérée



zone mixte et réglementée  
pour priorité piétonne,  
trottoir étroit



carrefour ouvert et lisible,  
environnement arboré,  
rond point perfectible



zone limitée à 30km/h,  
rue sens unique : une généralité  
en centre ville



0 100 200 m



# État des lieux et intentions d'aménagement - Thuir

## 1. L'EXISTANT : UNE CENTRALITÉ APAISÉE

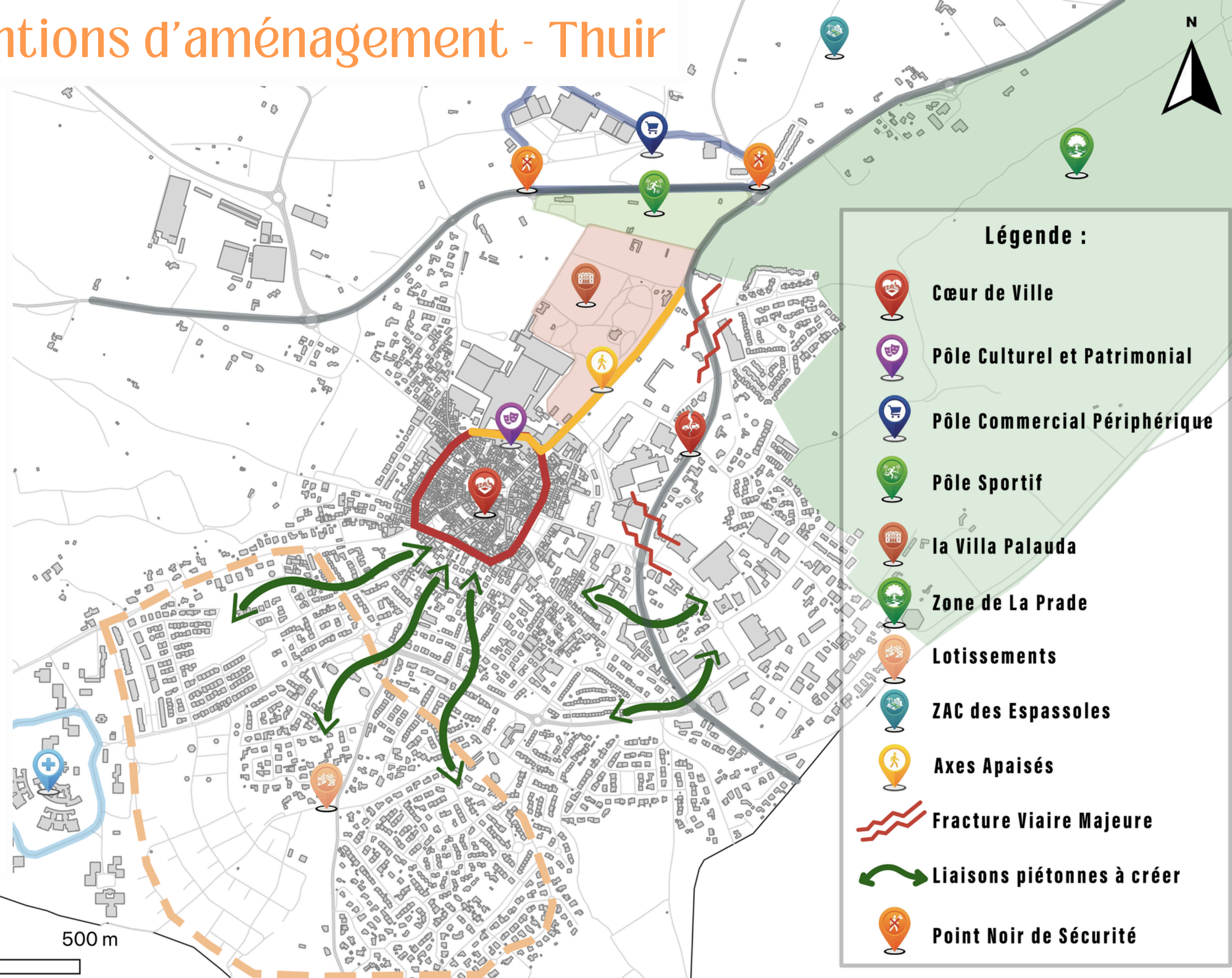
- **VILLE DU 1/4 D'HEURE** : COMPACTITÉ URBAINE PERMETTANT L'ACCÈS AUX SERVICES EN <15 MIN À PIED.
- **APAISEMENT RÉUSSI** : PIÉTONISATION DES BOULEVARDS STRUCTURANTS (EX: BD VIOLET) FAVORISANT LA DÉAMBULATION EN CŒUR DE VILLE.
- **QUALITÉ PAYSAGÈRE** : ESPACES CENTRAUX TRAITÉS QUALITATIVEMENT (VÉGÉTALISATION, MATÉRIAUX).

## 2. LE DIAGNOSTIC : FRACTURES PÉRIPHÉRIQUES

- **COUPURE MAJEURE** : LA ROUTE DÉPARTEMENTALE ISOLE HERMÉTIQUEMENT LE CENTRE DES PÔLES ATTRACTIFS (ZONE COMMERCIALE, SPORTS).
- **POINT NOIR CRITIQUE** : ABSENCE DE TRAVERSÉE SÉCURISÉE À L'ENTRÉE DE VILLE (CONFLIT PIÉTONS/FLUX ROUTIERS).
- **TISSU DÉCOUSU** : LES LOTISSEMENTS RÉCENTS (AMÉNAGEURS PRIVÉS) OFFRENT UNE FAIBLE PERMÉABILITÉ PIÉTONNE VERS LE CENTRE.

## 3. INTENTIONS : COUTURE & PROJETS

- **ENJEU DE CONNEXION** : RELIER IMPÉRATIVEMENT LA FUTURE ZAC DES ESPASSOLES (200 LOG.) AU MAILLAGE URBAIN EXISTANT.
- **VALORISATION NATURE** : STRUCTURER LES ACCÈS VERS LES POUMONS VERTS (PARC PALAUDA, LA PRADE).
- **LEVIER D'ACTION** : UTILISER LA CARTOGRAPHIE ISOCHRONE POUR OBJECTIVER LES TEMPS DE PARCOURS ET CHANGER LES HABITUDES.



# État des lieux de la marchabilité - Elne

## légende :

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



Passage piéton et stop mais trottoirs étroits et espaces contraints



Trottoirs étroits et encombrés. Signalisation de sens interdit mais aucune indication piétonne



Rue étroite avec trottoirs très réduits et souvent encombrés.



Espace de circulation très étroit, sans trottoir dédié, obligeant les piétons à partager la chaussée avec les véhicules. Signalisation minimale et stationnement au bord de la voie.



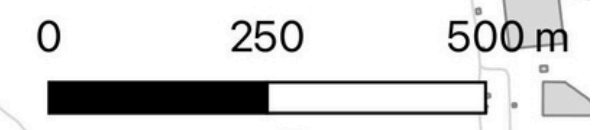
Rue résidentielle avec trottoirs présents mais largement occupés par le stationnement réduisant l'espace piéton + absence de signalisation piétonne



Rue en pente avec trottoirs très étroits au discontinus, . Absence de signalisation piétonne



Présence d'un escalier reliant deux niveaux, stationnement au pied du mur limitant



# État des lieux de la marchabilité - Elne

légende :

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



Présence de signalisation "Attention aux enfants" et passage piéton et absence de trottoirs continus



Rue étroite avec trottoirs très limités et de nombreux véhicules stationnés,



Le stationnement sur le trottoir gêne fortement la marche



Rue en pente et trottoirs très étroits



Rue apaisée et piétonnisée grâce aux bornes et pavage mais espace étroit par stationnement



Rue large avec présence de trottoirs continus et d'arbres mais absence de signalisation piétonne

Rue du centre ancien avec une faible circulation avec des panneaux indiquant les temps de trajets à pied



0 250 500m



# État des lieux et intentions d'aménagement - Elne

## 1. L'EXISTANT : DES JALONS POSÉS

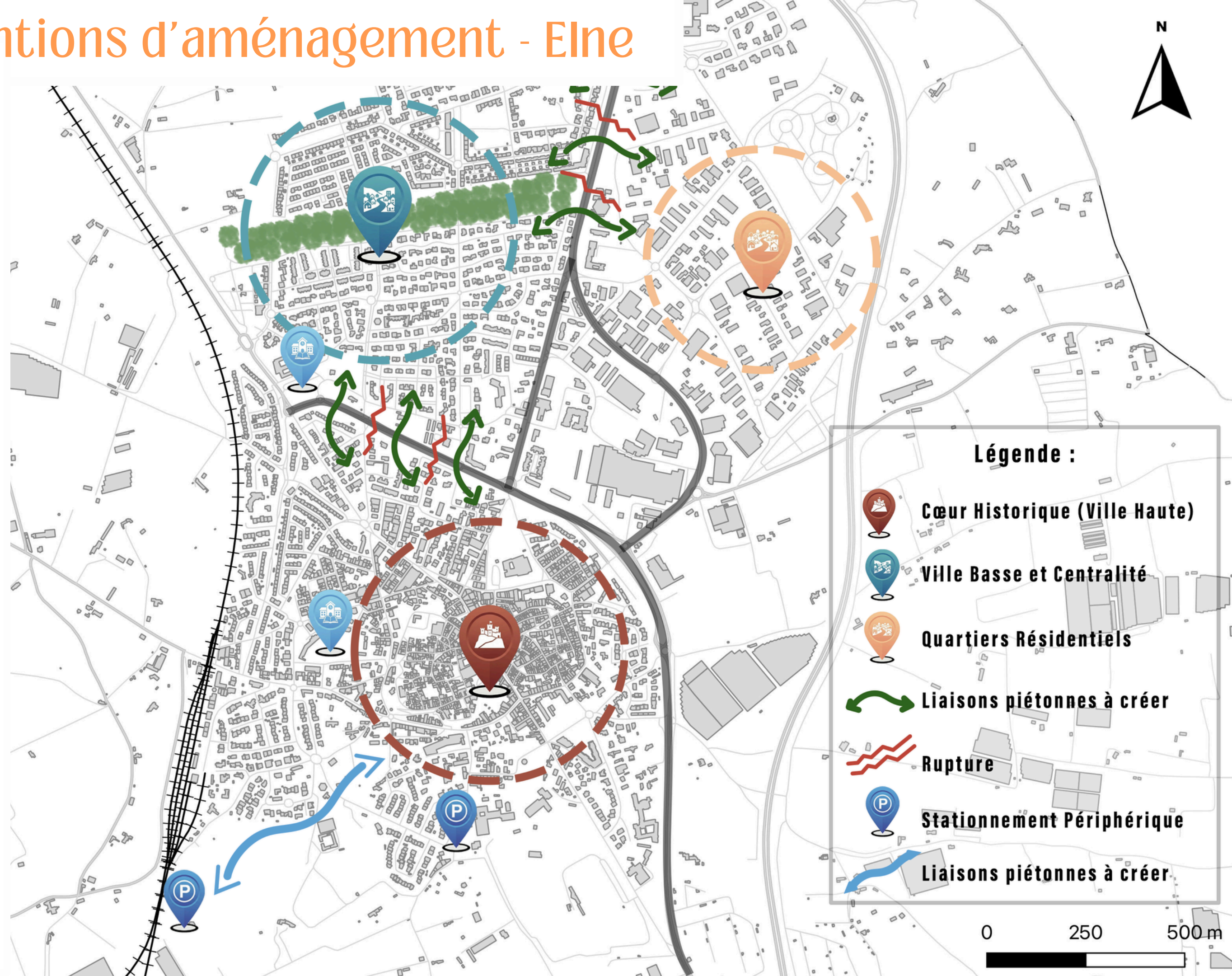
- **PLANIFICATION ACTIVE** : APPUI SUR LE « PLAN DES MOBILITÉS APAISÉES » (2023) POUR GUIDER LES AMÉNAGEMENTS (EX: AV. NARCISSE PLANAS).
- **SÉCURISATION CIBLÉE** : TRAITEMENT PRIORITAIRE DES ABORDS SCOLAIRES (FERMETURE ACCÈS VOITURE ÉCOLE JOSEPH NÉO) POUR PROTÉGER LES FLUX VULNÉRABLES.
- **OFFRE PÉRIPHÉRIQUE** : CRÉATION DE PARKINGS EN « DEHORS » DU CENTRE POUR INITIER UNE STRATÉGIE DE REPORT MODAL PIÉTON.

## 2. LE DIAGNOSTIC : UNE VILLE MORCELÉE

- **FRACTURE MAJEURE** : LA ROUTE NATIONALE (ET SON SENS UNIQUE) AGIT COMME UNE BARRIÈRE PHYSIQUE COUPANT LA VILLE HAUTE DE LA VILLE BASSE.
- **CŒUR ENCOMBRÉ** : PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE EN CENTRE-VILLE ET RÉTICENCE COMMERCIALE FACE AUX TENTATIVES DE PIÉTONISATION.
- **FREINS TECHNIQUES** : ÉTAT DE LA VOIRIE DÉGRADÉ ET PRÉSENCE D'OBSTACLES (MOBILIER URBAIN) COMPLIQUANT LA MARCHÉ AU QUOTIDIEN.

## 3. INTENTIONS : COUTURES & CONNEXIONS

- **ENJEU DE « COUTURES »** : TRAITER LES JONCTIONS CRITIQUES POUR RECOUDRE LE TISSU URBAIN (VILLE HAUTE <> BASSE <> QUARTIERS RÉSIDENTIELS).
- **LIAISON FONCTIONNELLE** : VÉRIFIER LA QUALITÉ ET L'INCITATION DES CHEMINEMENTS PIÉTONS RELIANT LES PARKINGS PÉRIPHÉRIQUES AUX COMMERCES.
- **MAILLAGE RÉSIDENTIEL** : DÉSENCLAVER LES QUARTIERS PAVILLONNAIRES (LES TRIES, LAS CLOSES) POUR LES RECONNECTER AUX PÔLES DE



# État des lieux de la marchabilité - Le Boulou

légende:

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



passage étroit, entretien parfait



traversée piétonne manquante, confort piéton à améliorer



trottoir large et agréable, identité visuelle, peu d'attractivité commerciale



large trottoir, peu de végétation



grande zone piétonne continue; bancs, arbres; bonne lisibilité



espace arboré, assises variées, mobiliers chaleureux (briques)



grande esplanade avec gradins, végétation offrant ombre et fraîcheur, espace large aménageable



250

# État des lieux de la marchabilité - Le Boulou

## légende :

Accessibilité	Sécurité	Connectivité	Attractivité



trottoir dégagé mais rétrécissement, zone 30km/h



absence de passage pour rejoindre le côté opposé, nécessité de faire un détour



parc aménagé récemment mais incompréhension face à sa non-utilisation par les habitants



espace piéton apaisé, bâtiments historiques, revêtements qualitatifs



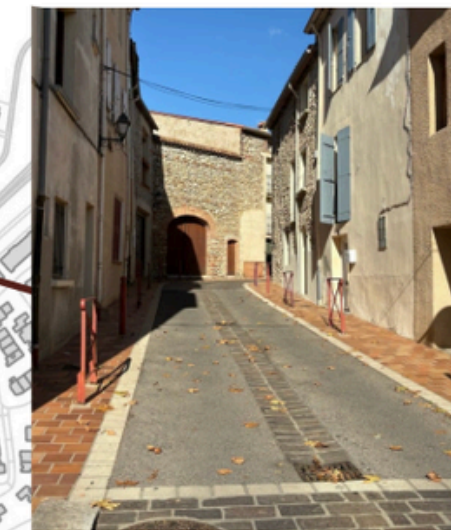
présence de nombreux bancs; placement à revoir - absence d'ombre/ de vue -



trottoir quasi-absent, angle de rue peu visible



zone apaisée, prioritaire pour les piétons, revêtements différenciés



0 250 500 m



# État des lieux et intentions d'aménagement Le Boulou

1. Voie ferrée : limite la liaison entre centre et nouveaux quartiers → barrière à résoudre

2. Zone d'activité vs centre-ville : coupure physique, manque de liaison piétonne

3. Rivière Tech : limite le centre, bien desservie → enjeu positif

4. Autoroute / départementale : coupe la ville, difficile à traverser → point critique

**Barrières physiques majeures**  
1, 2, 3, 4

**Centre historique** : périmètre autour de l'église

**Liaisons piétonnes à créer**

- Pont piéton/cyclable projeté près de la nouvelle zone résidentielle
- Voie verte longe le Tech mais pas de liaison piétonne avec le centre-ville

**Parc urbain** : nouveau parc non utilisé → appropriation faible

— COMMUNE

— SURFACE\_HYDROGRAPHIQUE

— COURS\_D\_EAU

— TRONCON\_HYDROGRAPHIQUE

— TRONCON\_DE\_VOIE\_FERREE

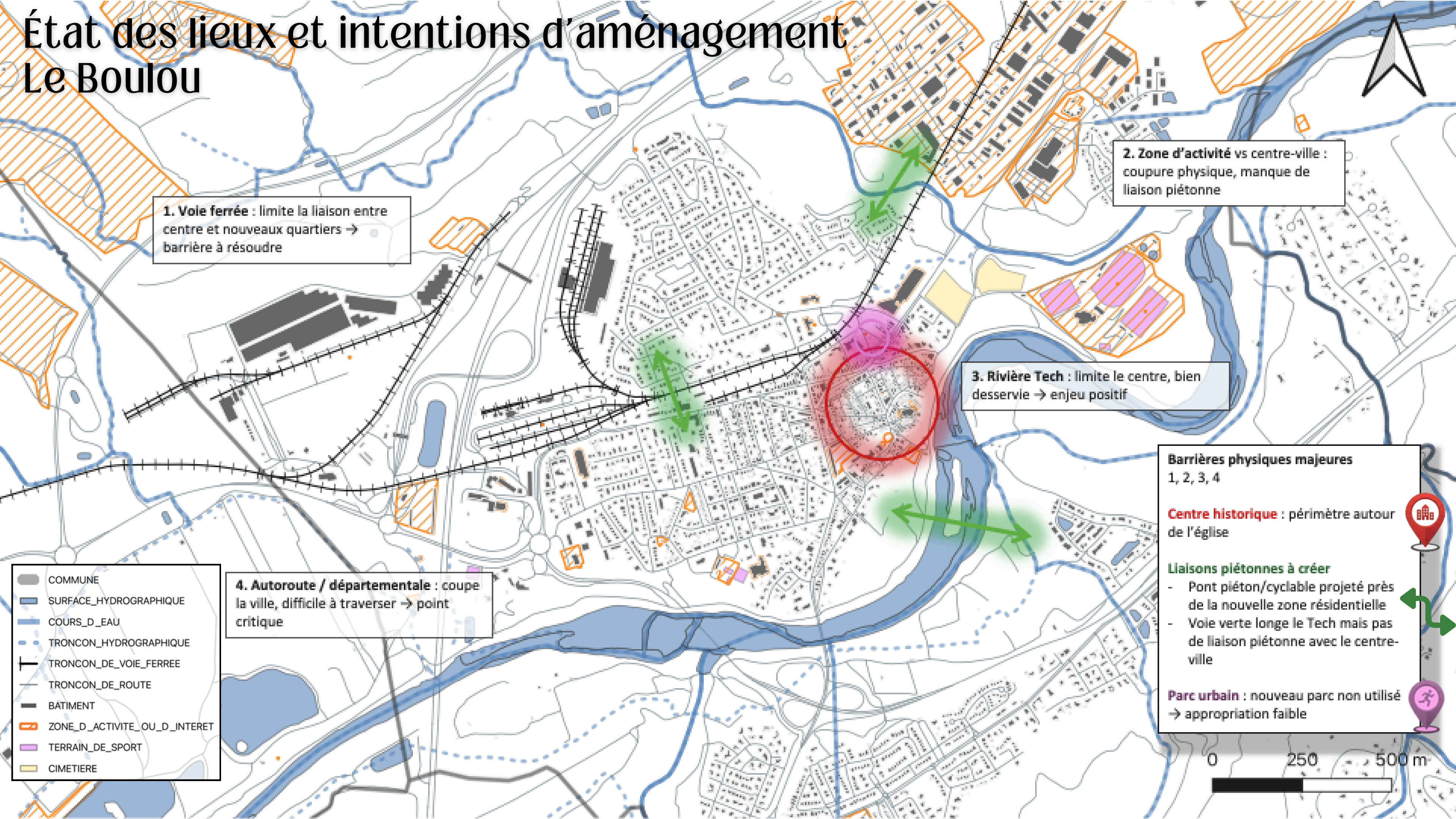
— TRONCON\_DE\_ROUTE

— BATIMENT

— ZONE\_D\_ACTIVITE\_OU\_D\_INTERET

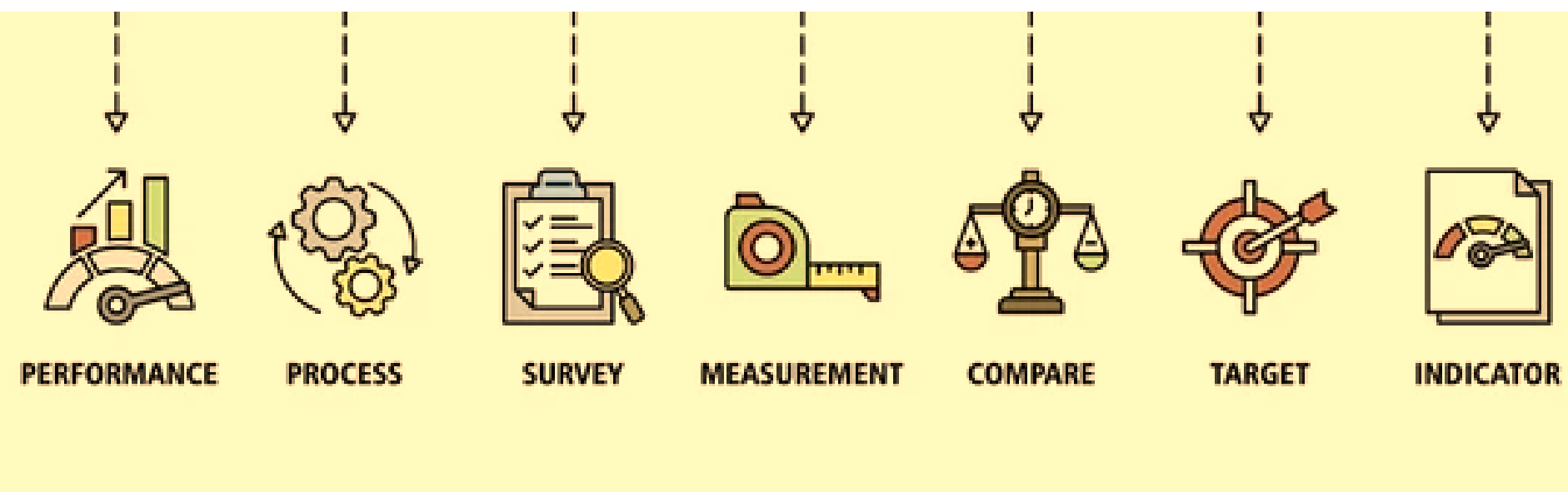
— TERRAIN\_DE\_SPORT

— CIMETIERE



# Retours d'expériences : Benchmarking

# BENCHMARKING



**POURQUOI?**

- Identifier des leviers d'action adaptés
- S'inspirer de projets réussis de marchabilité
- Appliquer les bonnes pratiques aux communes

## CRITERES DE SELECTION

### Démographique

Nombre d'habitants:

- Moins de 10 000 habitants

Comparer des territoires ayant une taille similaire

### Spatial

Typologies spatiales différentes :

- Centre-bourg
- Lotissements
- Zones commerciales

Démontrer qu'on peut intervenir dans différents types d'espaces dans le même contexte territorial

### Aménagement

Diversité des échelles d'action:

- Actions Structurantes
- Actions Minimalistes

Permettre d'agir avec une diversité d'actions possibles

# 1 REQUALIFICATION DU CENTRE-BOURG DE LÉON

## Fiche technique

- Maître d'ouvrage : Commune de Léon
- Maîtrise d'œuvre : Atelier du Périscope paysagistes concepteurs DPLG
- Typologie spatiale : centre-bourg
- Nombre d'habitants : 2 300 habitants
- Année de réalisation : 2017-2019
- Budget : 2,1 M€ HT

## Enjeu principal

Rendre le centre du village plus agréable et plus sécurisé pour les piétons, grâce à des cheminements doux et continus reliant les principales polarités du bourg : la mairie, l'église, la place du marché, les commerces et les écoles.

## Aménagements

- Élargissement des trottoirs.
- Création de cheminements piétons continus et sécurisés.
- Réaménagement des places publiques et des parvis.
- Zones de circulation apaisée et partage de la voirie.
- Réorganisation du stationnement au profit des piétons.
- Végétalisation et désimperméabilisation des espaces publics.
- Mobilier urbain sobre et cohérent, en pierre et bois durables.



# 2 AMÉNAGEMENT DU LOTISSEMENT : LES CAPRICES D'INES

## Fiche technique

- Commune : Tresserre
- Nombre d'habitants : 1 200 habitants
- Année de réalisation : 2025 (En cours)
- Budget : 2,5 millions d'euros

## Enjeu principal

Promouvoir la mobilité douce et la qualité de vie dans la commune, en intégrant des circulations piétonnes sécurisées et agréables dans un environnement résidentiel.

## Aménagements

- Création de trottoirs larges et continus le long de toutes les voies principales.
- Réseau de chemins piétons et sentiers verts reliant les habitations aux services.
- Zones de rencontre et rues apaisées avec limitation de vitesse à 20 km/h.
- Installation de bancs, éclairage et végétalisation pour rendre la marche agréable et sécurisée.
- Stationnements concentrés en périphérie pour réduire le trafic automobile interne.



# 3 LA REQUALIFICATION D'UNE RUE COMMERCANTE : TOURNUS

## Fiche technique

- Typologie spatiale : axe commerçant du centre-ville
- Nombre d'habitants : 5 702 habitants
- Année de réalisation : 2018 à 2024 (tout le projet de revitalisation du centre ville)
- Budget : entre 400 000 € et 500 000 € (tout le projet)

## Enjeu principal

Redonner à la rue commerçante sa fonction de cœur de ville en rééquilibrant l'espace public au profit des piétons, afin de relancer l'attractivité commerciale, d'améliorer la qualité de vie et de sécuriser les déplacements dans le centre-ville.

## Aménagements

- Élargissement des trottoirs pour faciliter la circulation piétonne.
- Mise en place de plateaux traversants pour sécuriser piétons et réduire les vitesses
- Utilisation de pavés et de revêtements qualitatifs adaptés au centre ancien.
- Harmonisation et sobriété du mobilier urbain
- Certains secteurs traités en zone 20 – priorité piétonne.
- Possibilité de piétonnisation ponctuelle lors d'événements (marchés, animations)



# LIMITES ET CONTRAINTES

Peu de projets emblématiques dédiés spécifiquement à la marche en milieu rural

Interventions souvent modestes ou ponctuelles

Manque de diversité des solutions testées

Absence de projets intercommunaux ou de réseaux piétons continus

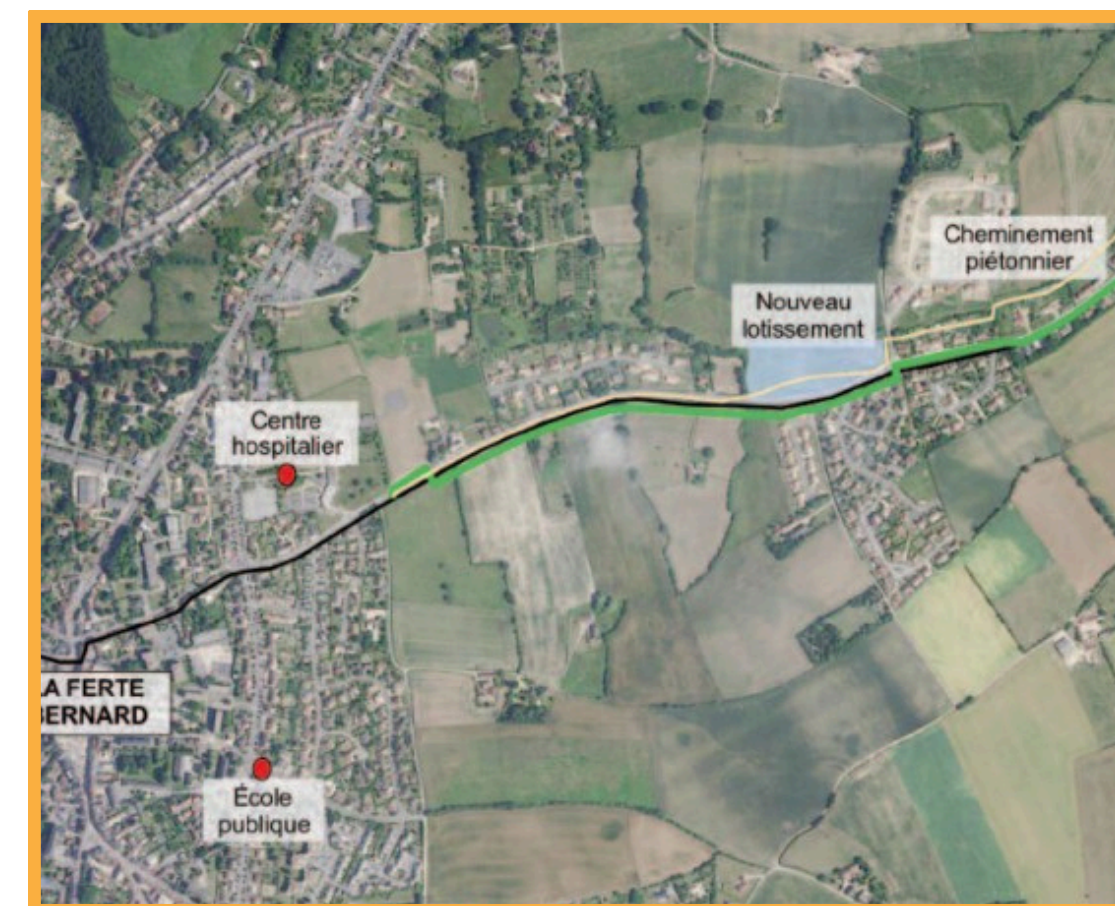
Documentation parfois limitée ou incomplète



PLAN DE MARCHABILITÉ DE PONTEVEDRA ESPAGNE



ÉCOQUARTIER BOTTIÈRE-CHÉNAIE - NANTES



CHERREAU → LA FERTÉ-BERNARD - LIAISON DOUCE INTERCOMMUNALE



# 5 ÉCOQUARTIER BOTTIÈRE-CHÉNAIE - NANTES

## Fiche technique

- Maître d'ouvrage : la Ville de Tournus
- Typologie spatiale : écoquartier
- Nombre d'habitants : 325 070
- Année de réalisation : 2002 - 2024
- Budget : 55,8 M€ (ensemble de la zone d'aménagement)

## Enjeu principal

Construire un quartier durable, agréable et fonctionnel où la marche devient le mode de déplacement structurant, afin de réduire la dépendance à la voiture tout en renforçant la qualité de vie, l'attractivité et l'identité du nouveau quartier.

## Aménagements

- Trame piétonne continue.
- Coulée verte = axe majeur de promenade.
- Espaces publics apaisés (zones 20, espaces partagés).
- Connexions directes aux transports.
- Peu de voiture en surface → plus d'espace pour marcher.
- Mixité services/logements = distances courtes.
- Sécurité piétonne renforcée (plateaux, traversées).



# 6 CHERREAU → LA FERTÉ-BERNARD (SARTHE) – LIAISON DOUCE INTERCOMMUNALE

## Fiche technique

- Typologie spatiale : intercommunalité
- Nombre d'habitants : 900 hab
- Année de réalisation : 2014

## Enjeu principal

Assurer une connexion sécurisée, continue et accessible entre deux communes rurales afin de permettre aux habitants de se déplacer à pied ou à vélo pour leurs trajets quotidiens, tout en réduisant la dépendance à la voiture et en facilitant l'accès aux services du territoire.

## Aménagements

- Itinéraire doux en site propre + chemins ruraux réaménagés.
- Revêtement piéton/vélo confortable.
- Sécurisation des intersections (plateaux, chicanes).
- Signalétique et jalonnement complet.
- Arceaux vélo + mobilier.
- Intégration paysagère.
- Connexion aux centralités (bourg, gare, écoles)

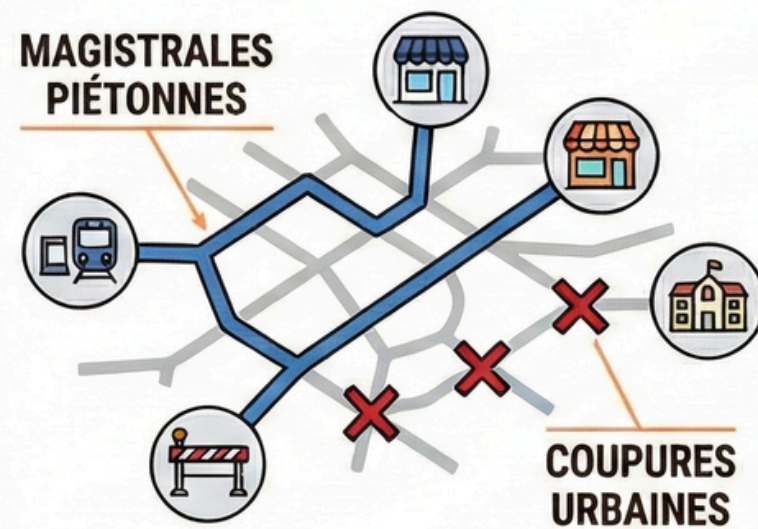


# Leviers et outils

## OUTILS DE PLANIFICATION POUR LES PIÉTONS

### PLAN PIÉTON / SCHÉMA DIRECTEUR

Définir la vision stratégique

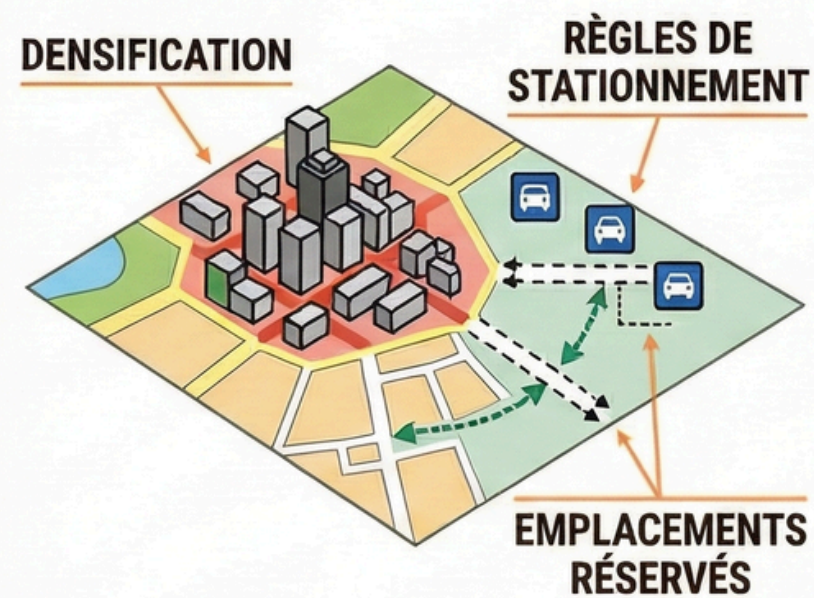


#### PROGRAMMATION DES ACTIONS

- Identification des "magistrales piétonnes"
- Diagnostic des pôles générateurs et coupures
- Programmation des actions

### DOCUMENTS D'URBANISME (SCoT, PLU/PLUI)

Ancrer la marche dans le territoire



- Densification et règles de stationnement
- Création de continuités via des "emplacements réservés"

### PAVE (PLAN D'ACCESSIBILITÉ)

Garantir l'accessibilité pour tous



#### DIAGNOSTIC & PROGRAMMATION TRAVAUX

- Obligatoire pour les communes > 1000 hab
- Garantit la continuité de la chaîne de déplacement
- Diagnostiquer et programmer les travaux sur itinéraires prioritaires

# Leviers et outils

## LEVIERS ET AMÉNAGEMENTS CONCRETS POUR TRANSFORMER L'ESPACE PUBLIC

### → OBJECTIF 1 : SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

#### APAIER LA CIRCULATION



Mettre en place Zones 30, Zones de Rencontre et Aires Piétonnes pour réduire la vitesse et la prédominance des véhicules.

#### SÉCURISER LES TRAVERSÉES



Améliorer visibilité (stationnement interdit 5m en amont), raccourcir distances avec avancées de trottoir, créer des Ilots-refuges (chaussée > 8m).

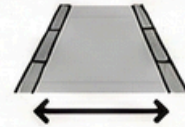
#### ÉCLAIRER JUSTE



Garantir un éclairage public uniforme (20 lux recommandés) pour améliorer la visibilité, éviter les zones d'ombre.

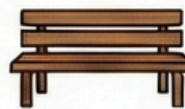
### → OBJECTIF 2 : AMÉLIORER LE CONFORT ET LA CONTINUITÉ

#### ÉLARGIR LES CHEMINEMENTS



Garantir largeur minimale 1,40m libre. Viser 1,80m+ pour confort optimal (croisement, fauteuil, poussette).

#### CRÉER DES LIEUX DE PAUSE



Installer des bancs et assises à intervalles réguliers (tous les 100m sur itinéraires seniors).

#### RÉTABLIR LES CONTINUITÉS



Utiliser outils fonciers (servitude, préemption) pour ouvrir des passages à travers les "coupures urbaines".

### → OBJECTIF 3 : AGIR VITE ET À MOINDRE COÛT (URBANISME TACTIQUE)

#### MICRO-AMÉNAGEMENTS



Utiliser mobilier temporaire (bacs à fleurs, balises) pour tester aménagements. Jusqu'à 75% moins cher.

#### "RUES AUX ÉCOLES"



Piétonniser temporairement la rue devant une école aux heures d'entrée/sortie.

#### JALONNEMENT ET INFORMATION



Installer signalétique piétonne claire indiquant directions et temps de parcours pour valoriser itinéraires.

A

## Atouts

- Des démarches locales en cours (exemple de Thuir)
- Dynamique de planification
- Des centres-bourgs aménagés
- Aménités patrimoniales et environnementales

F

## Faiblesses

- Dépendance automobile
- Fractures urbaines
- Déficiences d'aménagement (trottoir étroit)
- Capacité à se saisir des outils

O

## Opportunités

- Pyramide des âges (30% de > 65 ans et 10% de < 10 ans)
- Urbanisme tactique
- Leviers législatifs (PAVE)
- Dynamisation économique (commerce/piéton)
- Sensibilisation par le PPM
- Marketing territorial

M

## Menaces

- Sécurité routière
- Changement climatique
- Conflits d'usage (stationnement/piétonnisation)
- Étalement urbain et déplacement des centralités

# Enjeux

## ENJEU DE **SANTÉ** ET DE **SÉCURITÉ** DES PUBLICS VULNÉRABLES :

- PROTÉGER LES PERSONNES AGÉES : ASSURER DES PARCOURS SANS RISQUE DE CHUTE
- AUTONOMIE DES ENFANTS : SÉCURISER LES ABORDS DES ÉCOLES

## ENJEU DE « **COUTURE** » URBAINE ET VILLAGEOISE ET ENJEU DE **CONNEXION** :

- RELIER LES PÔLES : SUPPRIMER LES COUPURES VIAIRES
- ASSURER LA CONTINUITÉ : CRÉER DES ITINÉRAIRES SANS RUPTURE

## ENJEU DE **QUALITÉ DE VIE** ET D'**ADAPTATION CLIMATIQUE** :

- AMÉNAGER LE CONFORT : ÉLARGIR LES TROTTOIRS ET GARANTIR UN ÉCLAIRAGE PUBLIC UNIFORME
- VÉGÉTALISER : UTILISER LA PLANTATION D'ARBRES POUR CRÉER DES ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

## ENJEU DE **GOVERNANCE** ET D'**OUTILS DE PLANIFICATION** :

- INTÉGRER LA MARCHÉ DANS L'URBANISME : UTILISER LES PLU/PLUI POUR RÉSERVER DES EMPLACEMENTS DÉDIÉS AUX MOBILITÉS DOUCES.
- OBJECTIVER LES DÉPLACEMENTS : UTILISER DES OUTILS COMME LA CARTOGRAPHIE ISOCHRONE POUR DÉMONTRER QUE DE NOMBREUX SERVICES SONT ACCESSIBLES EN MOINS DE 15 MINUTES À PIED.

**MERCI**  
pour votre  
attention