



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

Sommaire :

- I. Manuel d'utilisation de la grille
- II. Grille d'analyse de la marchabilité
- III. Application : À Peu !
- IV. Guide de la marchabilité
- V. Action pilote Thuir
- VI. Annexes

ANALYSE DE LA MARCHABILITÉ AU PAYS PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE :

VERS LA CONCEPTION D' ACTIONS TERRITORIALISÉES FAVORABLES À LA MARCHÉ

MANUEL D'UTILISATION DE LA GRILLE D'ANALYSE DE LA MARCHABILITÉ



Ce manuel est un guide méthodologique. Il accompagne une "grille d'analyse" destinée aux communes pour évaluer leur marchabilité, c'est-à-dire leur capacité à offrir un environnement favorable aux déplacements à pied.

Le manuel sert de cadre de référence pour transformer une observation de terrain en une véritable stratégie territoriale. Il ne se contente pas de lister des critères techniques ; il cherche à comprendre le "pourquoi" des pratiques de marche en fonction du contexte local (montagne, littoral, centre ancien ou lotissement).

Il représente un outil de diagnostic partagé qui permet de :

- Poser un regard objectif sur le territoire sans jugement hâtif.
- Relier la forme urbaine (le bâti, les rues) au ressenti des usagers (sécurité, confort, plaisir).
- Identifier des leviers d'action concrets et prioritaires pour les élus et techniciens.

Le manuel guide l'utilisateur à travers une démarche structurée en 5 étapes clés. Pour chaque étape, la grille d'analyse peut être enrichie de notes, de photographies de terrain, de croquis ou de cartes.

1. Poser le cadre (Données générales)

Avant d'analyser les trottoirs, on regarde qui habite la commune et comment elle est configurée.

- Objectif : Comprendre si la population est vieillissante ou jeune (besoins différents) et comment la forme de la commune (compacte ou éclatée) influence les distances.

2. Analyser la structure spatiale

On étudie ici la "squelette" de la ville : sa trame urbaine et ses obstacles.

- Objectif : Repérer les coupures (rivières, routes nationales) et voir si le réseau de rues permet des itinéraires directs ou impose des détours.

3. Évaluer l'expérience de marche (Conditions de marchabilité)

C'est le cœur de l'analyse, basé sur le ressenti de l'utilisateur.

- Objectif : Noter la qualité des aménagements (largeur des trottoirs), la sécurité (vitesse des voitures, éclairage) et l'agrément (présence de végétation, bancs pour se reposer).

4. Recenser l'existant (Initiatives locales)

On fait l'inventaire de ce que la commune a déjà mis en place.

- Objectif : Identifier les zones de rencontre, la signalétique ou les actions de sensibilisation déjà effectives pour voir ce qui fonctionne ou ce qui manque.

5. Définir une stratégie (Synthèse et enjeux)

C'est l'étape de conclusion qui fait le lien entre le diagnostic et les propositions futures.

- Objectif : Hiérarchiser les freins majeurs à lever et définir des enjeux prioritaires adaptés aux moyens de la commune.

À la fin de chaque section, le manuel insiste sur la réalisation d'une cartographie de synthèse. Ces cartes permettent de :

- Visualiser immédiatement les secteurs bien dotés et ceux qui sont "coupés du monde" pour les piétons.
- Servir de support de discussion pour la concertation avec les habitants ou les partenaires financiers.

(Document téléchargeable en entier dans le Livrable et/ou regarder la vidéo "Le pays à hauteur de pas")



Grille d'Analyse de la Marchabilité

Pays Pyrénées Méditerranée

Cet outil numérique est conforme au guide opérationnel. Il vous permet de renseigner chaque point de la grille et d'y associer des preuves visuelles (photos, documents) directement.

[Commencer l'analyse >](#)

Cette application est le bras numérique du guide méthodologique que nous avons exploré. Là où le manuel donne la théorie et la rigueur scientifique, l'application offre une interface interactive et opérationnelle pour permettre aux communes de réaliser leur diagnostic directement sur le terrain.

C'est un outil de saisie et de synthèse en temps réel. Elle a été conçue pour être conforme au guide opérationnel, permettant de passer d'une observation qualitative à un rapport structuré et illustré.

Elle représente :

- Un gain de temps considérable : Plus besoin de ressaisir des notes papier, tout est centralisé.
- Une preuve par l'image : L'application permet d'associer des photos ou des documents à chaque critère pour justifier les constats (ex: photo d'un trottoir trop étroit).
- Un outil d'aide à la décision : Elle génère automatiquement un rapport de synthèse prêt à être imprimé ou partagé en conseil municipal.

L'utilisateur est guidé à travers un parcours fluide qui suit strictement les 5 sections du manuel :

1. La saisie intuitive

L'application décline les questions du manuel sous forme de :

- Boutons de sélection rapide (ex: position géographique, typologie du bâti).
- Cases à cocher pour lister les services présents ou les obstacles rencontrés.
- Zones de texte libre pour les analyses plus fines de morphologie ou de synthèse.

2. Le suivi de progression

Une barre de progression indique en permanence l'avancement de l'analyse (de 0% à 100%), ce qui est idéal pour des diagnostics qui peuvent prendre du temps ou se faire en plusieurs fois.

3. L'enrichissement multimédia

Pour chaque point de la grille (ex: "Sécurité et confort"), l'utilisateur peut cliquer sur "Ajouter une photo ou un fichier". Cela permet de documenter précisément les points noirs ou les bonnes pratiques identifiées sur le territoire.

4. La génération du rapport final

Une fois les 5 étapes franchies, l'application compile les données dans un Rapport d'Analyse structuré :

- Il reprend l'identité visuelle du projet.
- Il liste tous les constats effectués.
- Il mentionne le nombre de fichiers joints pour chaque section.
- Il est directement imprimable au format PDF pour devenir un document officiel de travail.

Note technique : L'application est conçue pour être respectueuse de la confidentialité des données des communes, car les informations et les fichiers sont gérés localement dans le navigateur de l'utilisateur.

(ci-dessous un exemple de la forme de comment se matérialise cette grille)

(Document téléchargeable en entier dans le Livrable et/ou regarder la vidéo "Le pays à hauteur de pas")



I. DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA COMMUNE

Poser le cadre général de la commune avant toute analyse fine.

1. Localisation et contexte territorial

Comprendre la place de la commune dans le réseau territorial et sa connectivité

• NOM DE LA COMMUNE

Votre réponse...

Ajouter une photo ou un fichier

• EPCI / COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Votre réponse...

Ajouter une photo ou un fichier

• POSITION DANS LE PPM

Centre

Périphérie

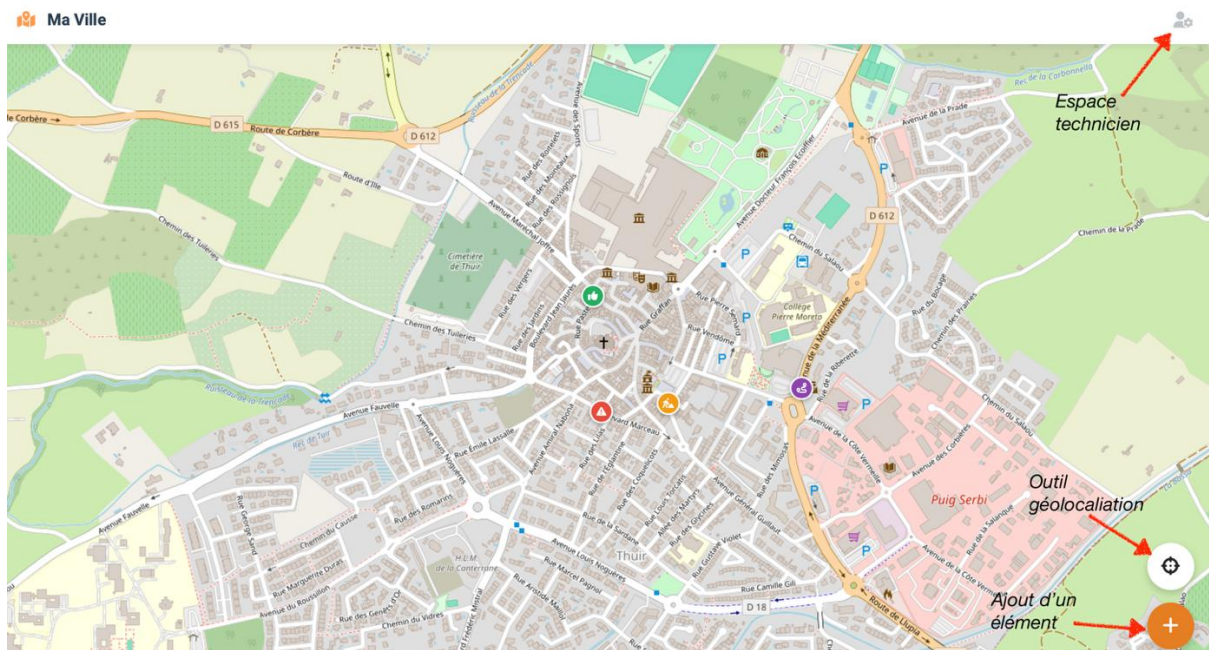
Bord de plaine

Littoral

Vallée

Montagne

Ajouter une photo ou un fichier



L'application "A peu" (qui signifie "à pied" en catalan) est une plateforme cartographique qui permet aux citoyens de devenir les "capteurs" du territoire en signalant en temps réel leur expérience de marche. Si le manuel est la théorie et la grille est l'outil d'audit, "A peu" est l'outil de démocratie participative.

C'est donc une application web mobile (Web App) qui crée un pont direct entre les usagers de l'espace public et les services techniques des communes du Pays Pyrénées Méditerranée.

Elle représente :

- L'expertise d'usage : Personne ne connaît mieux les obstacles qu'un habitant qui parcourt sa rue quotidiennement.
- La réactivité : Contrairement à une étude ponctuelle, l'application permet une veille constante du réseau piétonnier.
- La transparence : Les citoyens voient les signalements des autres et peuvent suivre l'état d'avancement des réparations.

Côté Citoyen, l'interface est pensée pour être ultra-simple et utilisable directement dans la rue :

1. Géolocalisation : L'utilisateur se localise sur la carte pour pointer précisément l'endroit concerné.
2. Choix de la catégorie : Le citoyen sélectionne la nature de son signalement parmi quatre types définis :
 - Danger : Risque pour la sécurité (ex: plaque d'égout manquante).
 - Gêne : Obstacle temporaire ou permanent (ex: travaux, poubelles mal placées).
 - Coupure : Rupture d'itinéraire (ex: passage piéton manquant, clôture).
 - Atout : Pour souligner ce qui fonctionne bien (ex: un banc à l'ombre, une belle vue).

3. Description et Photo : Il peut ajouter un court texte et prendre une photo pour illustrer ses propos.

L'application possède un Espace Technicien sécurisé (protégé par mot de passe) destiné aux élus et agents communaux.

Cet espace permet de :

- Visualiser la liste des tickets : Les signalements sont classés par priorité (en attente ou résolus).
- Agir concrètement : Une fois l'intervention effectuée sur le terrain, le technicien clique sur "Traiter".
- Mettre à jour la carte : Le marqueur change d'état (devient une coche verte "Résolu"), montrant aux habitants que leur demande a été prise en compte.

Cette application vient alimenter la Section IV (Initiatives locales) et la Section V (Enjeux prioritaires) de notre grille d'analyse. Elle transforme le diagnostic théorique en une base de données vivante. En analysant la concentration des points "Danger" ou "Coupure", la commune sait exactement où investir ses budgets de voirie pour améliorer la marchabilité.

L'outil repose sur une architecture moderne et légère, ne nécessitant aucun serveur physique en mairie.

- Hébergement : L'application est déposée sur un espace web sécurisé (de type GitHub Pages ou le site institutionnel de la commune).
- Base de données : Les signalements sont centralisés en temps réel sur une interface Cloud (Supabase), permettant un stockage sécurisé des photos et des coordonnées GPS.
- Identité : Pour faciliter l'accès, il est recommandé de réserver un nom de domaine simplifié (ex: *marcher.votrecommune.fr*).

(Document téléchargeable en entier dans le Livrable et/ou regarder la vidéo "Le pays à hauteur de pas")

La guide de la marchabilité:

La marchabilité pas à pas



Le guide de la marchabilité est un document qui a pour objectif d'aider les communes à améliorer les conditions de déplacement à pied sur leur territoire. La marchabilité correspond à la capacité d'un espace à être facilement parcouru à pied, dans de bonnes conditions de sécurité, de confort et d'accessibilité.

Ce guide propose une méthode simple et progressive permettant aux collectivités de comprendre les besoins des piétons, de mettre en place des aménagements adaptés et de favoriser la marche dans la vie quotidienne. Il est conçu comme un outil pratique pouvant être utilisé par les élus, les agents de la commune ainsi que les habitants.

Le document se structure en plusieurs étapes qui permettent d'analyser la situation existante, de construire une stratégie et de mettre en place des actions concrètes.

L'importance de la marchabilité

S'intéresser à la marchabilité d'un territoire est essentiel car la marche ne se limite pas simplement à un moyen de déplacement. Elle joue un rôle important dans plusieurs domaines de la vie quotidienne.

Tout d'abord, la marche contribue à améliorer la santé des habitants. Dans un contexte où la sédentarité est de plus en plus fréquente, encourager la marche permet de favoriser l'activité physique et de prévenir certains problèmes de santé. Se déplacer à pied régulièrement permet de rester actif et d'améliorer le bien-être général.

Ensuite, la marchabilité participe à renforcer la sécurité dans l'espace public. Des aménagements adaptés permettent de protéger les piétons, en particulier les publics les plus vulnérables comme les enfants, les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Des trottoirs bien aménagés, des passages piétons visibles et une circulation apaisée contribuent à réduire les risques d'accidents.

La marchabilité améliore également la qualité du cadre de vie. Lorsque les rues sont agréables à parcourir, les habitants ont davantage envie de se déplacer à pied, de profiter de leur environnement et d'échanger avec les autres. Cela renforce le lien social et la convivialité au sein de la commune.

Enfin, favoriser la marche peut dynamiser les centres-bourgs et les commerces locaux. Lorsque les espaces publics sont plus accessibles aux piétons, les habitants circulent davantage dans les rues et fréquentent plus facilement les commerces de proximité.

Un guide pratique pour agir concrètement

Le guide de la marchabilité est conçu comme un outil pratique. Il peut être utilisé de différentes manières selon les besoins de la commune.

Il peut être lu dans son ensemble afin de construire une véritable stratégie en faveur de la marche. Il peut aussi être utilisé par étapes, en fonction de l'avancement des projets de la commune. Enfin, il peut servir de support de travail collectif entre les élus, les agents municipaux et les habitants.

Chaque étape du guide propose plusieurs éléments permettant de faciliter la réflexion et l'action. On y retrouve notamment :

- des objectifs clairs,
- des questions permettant d'analyser la situation,
- des outils simples pour observer le territoire,
- des pistes d'actions concrètes à mettre en place.

Cette organisation permet aux communes de progresser pas à pas et d'adapter la démarche à leur réalité locale.

Étape 1 : Comprendre la marchabilité du territoire

La première étape proposée par le guide consiste à analyser la situation existante afin de mieux comprendre comment les habitants se déplacent à pied dans la commune.

Pour cela, il est important d'observer le territoire avec un nouveau regard. Il faut se mettre à la place des différents usagers, par exemple un enfant qui se rend à l'école, une personne âgée qui va faire ses courses ou une personne à mobilité réduite qui se déplace dans la rue.

Cette observation permet d'identifier les difficultés rencontrées par les piétons. Par exemple, il peut s'agir de trottoirs trop étroits, de passages piétons mal visibles, de chemins interrompus ou d'espaces où la circulation automobile est trop importante.

Le diagnostic de la marchabilité repose généralement sur plusieurs critères essentiels :

L'accessibilité:

L'accessibilité correspond à la facilité avec laquelle les habitants peuvent rejoindre les différents lieux importants de la commune à pied. Il peut s'agir des écoles, des commerces, des services publics ou des espaces de loisirs. Une bonne accessibilité signifie que ces lieux sont proches les uns des autres et reliés par des parcours adaptés aux piétons.

La sécurité:

La sécurité est un élément fondamental pour encourager la marche. Les piétons doivent pouvoir se déplacer sans danger. Cela implique des aménagements adaptés, comme des trottoirs sécurisés, des passages piétons visibles ou encore des zones où la vitesse des voitures est réduite.

La continuité:

Pour qu'un territoire soit agréable à parcourir à pied, les itinéraires doivent être continus. Les chemins ne doivent pas s'interrompre brusquement ou obliger les piétons à marcher sur la route. Il est donc important de créer des liaisons cohérentes entre les différents espaces de la commune.

L'attractivité:

Enfin, la marche doit être une expérience agréable. Des éléments comme la présence d'arbres, de bancs, d'ombre ou d'espaces verts peuvent rendre les déplacements plus confortables. Un environnement agréable donne davantage envie de marcher.

Pour réaliser ce diagnostic, plusieurs outils peuvent être utilisés, comme des cartes du territoire, des marches exploratoires, des relevés photographiques ou encore des échanges avec les habitants.

Étape 2 : Construire une stratégie communale

Une fois le diagnostic réalisé, la commune peut mettre en place une stratégie pour améliorer la marche.

Il est important de hiérarchiser les enjeux afin de définir les priorités. Par exemple, il peut être nécessaire de sécuriser certains espaces pour les publics vulnérables ou de créer des connexions entre différents lieux importants de la commune.

La stratégie doit également prendre en compte différentes échelles d'action. Les aménagements peuvent concerner les quartiers résidentiels, les centres-bourgs, les axes commerciaux ou encore les liaisons entre les communes.

La commune doit ensuite formaliser une feuille de route. Cette stratégie peut combiner plusieurs types d'actions :

- des actions rapides et peu coûteuses (urbanisme tactique),
- des projets plus importants à moyen ou long terme,
- une intégration de la marche dans les documents d'urbanisme (PLU,PAVE)

Commencer par des actions simples permet souvent de convaincre les habitants et les élus de l'importance de la démarche.

Étape 3 : Aménager pour faciliter la marche

Après la définition de la stratégie, la commune peut passer à la mise en œuvre des actions concrètes.

Les aménagements peuvent prendre différentes formes. La première priorité consiste généralement à améliorer la sécurité et la continuité des parcours piétons. Cela peut passer par la création ou l'élargissement de trottoirs, l'installation de passages piétons ou la mise en place de zones où la circulation automobile est limitée.

La commune peut également améliorer le confort des piétons en installant du mobilier urbain comme des bancs, des éclairages adaptés ou de la signalétique indiquant les temps de marche entre différents lieux.

Par ailleurs, certains aménagements peuvent contribuer à rendre les espaces publics plus agréables. La présence de végétation, d'arbres ou d'espaces verts permet par exemple d'améliorer le confort et l'attractivité des parcours.

Ces actions permettent progressivement de transformer l'espace public afin qu'il soit davantage adapté aux déplacements à pied.

Étape 4 : Accompagner le changement

Pour que les aménagements soient acceptés et utilisés, il est essentiel d'impliquer les habitants dans la démarche.

La commune doit informer et expliquer les bénéfices de la marche, notamment pour la santé, la convivialité et l'activité économique.

Les habitants peuvent également participer à la réflexion à travers des marches exploratoires, des ateliers participatifs ou des expérimentations temporaires.

La communication joue un rôle important pour donner envie de marcher. Des événements, des balades ou des rues scolaires peuvent encourager les habitants à adopter de nouvelles habitudes de déplacement.

Étape 5 : Évaluer et pérenniser la démarche

La dernière étape consiste à inscrire la marchabilité dans la durée.

Il est important d'observer les usages afin de vérifier si les aménagements répondent réellement aux besoins des habitants. Si nécessaire, les aménagements peuvent être ajustés ou améliorés.

La marche doit progressivement devenir un élément central des politiques locales afin de garantir un territoire plus accessible et plus agréable pour tous.

Conclusion

Le guide de la marchabilité propose une méthode claire et progressive pour aider les communes à favoriser la marche dans leur territoire. En améliorant les conditions de déplacement à pied, les collectivités peuvent répondre à plusieurs enjeux majeurs : la santé des habitants, la sécurité, la qualité du cadre de vie et la dynamisation des centres-bourgs.

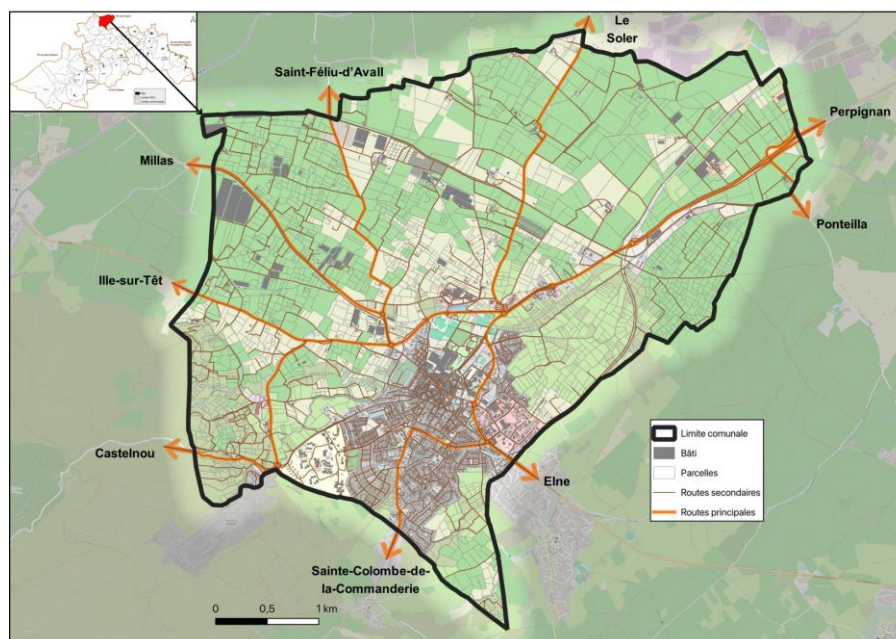
Grâce à une analyse du territoire, à la définition d'une stratégie adaptée et à la mise en place d'aménagements concrets, il est possible de rendre les espaces publics plus accessibles et plus agréables pour tous.

Favoriser la marche ne nécessite pas toujours des projets très complexes. De nombreuses actions simples peuvent déjà améliorer la situation et encourager les habitants à redécouvrir leur territoire à pied.

(Voir document en annexe, document téléchargeable en entier dans le Livrable et/ou regarder la vidéo "Le pays à hauteur de pas")

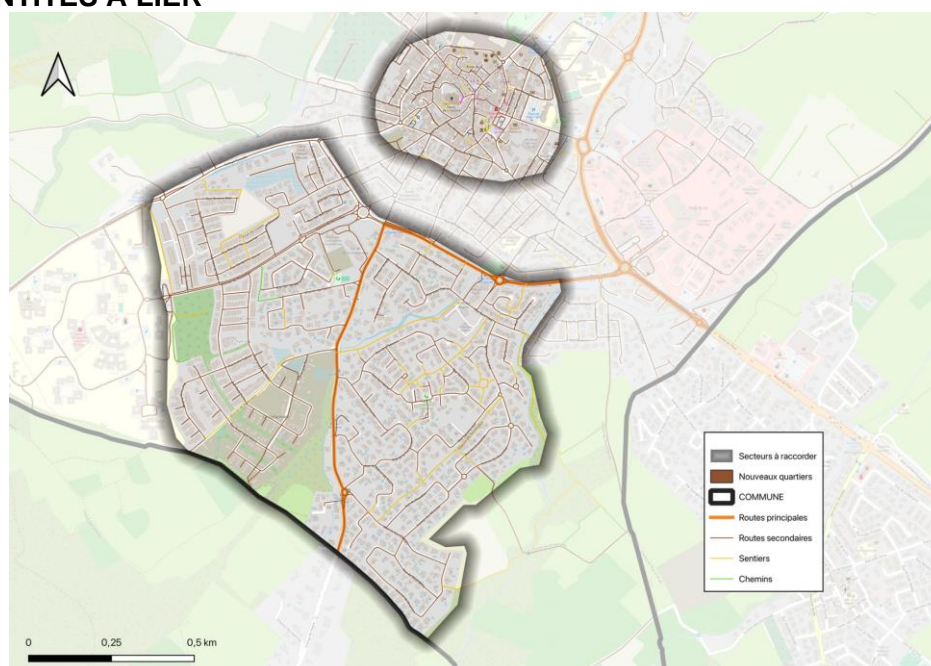
ACTIONS PILOTE - ETUDE DE CAS DE LA COMMUNE DE THUIR

1) PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA COMMUNE



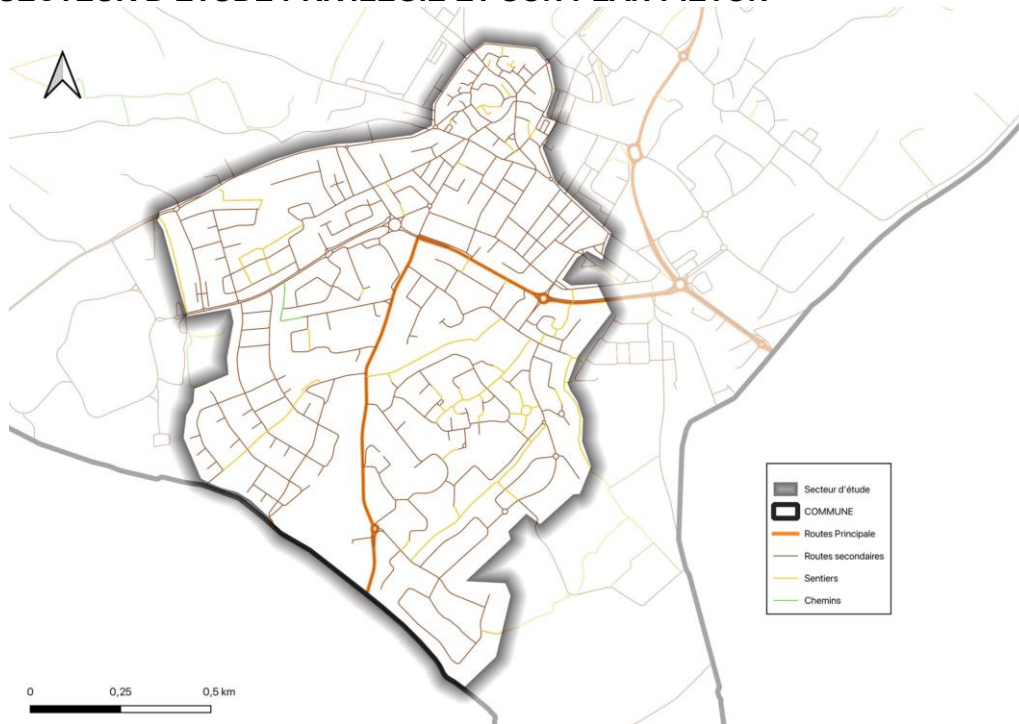
Située stratégiquement au cœur de la plaine du Roussillon et au pied des Aspres, la ville de Thuir s'affirme comme une centralité majeure du Pays Pyrénées Méditerranée en rayonnant par son dynamisme économique et culturel, tout en bénéficiant d'un maillage routier structurant qui la connecte directement à la métropole de Perpignan ainsi qu'aux pôles secondaires d'Elna, Millas et Ille-sur-Têt.

2) LES ENTITÉS À LIER



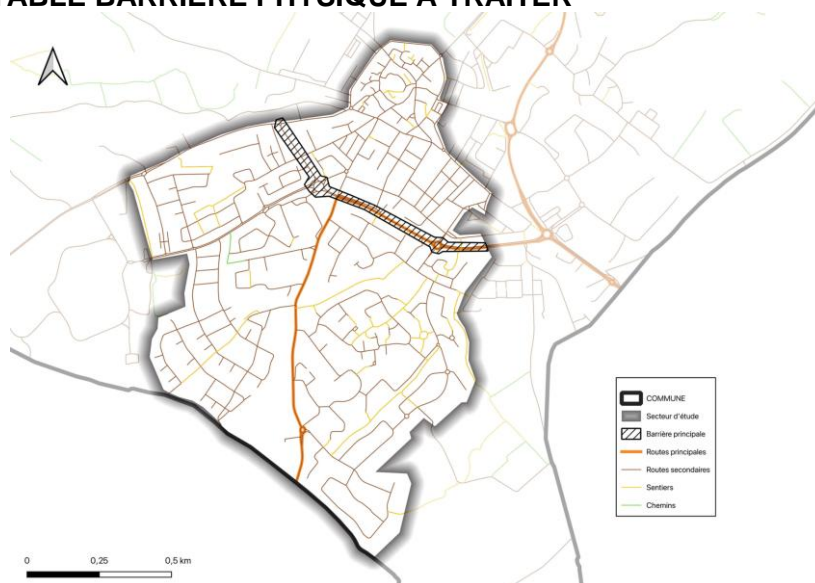
À la suite de notre diagnostic sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, d'entretiens menés auprès d'élus et de chargés de l'urbanisme de la commune de Thuir, nous avons défini le secteur sud-ouest de la commune (secteur pavillonnaire en cours d'extension) comme prioritaire à raccorder, de façon optimale au coeur du village selon nos propositions.

3) LE SECTEUR D'ÉTUDE PRIVILÉGIÉ ET SON PLAN PIÉTON



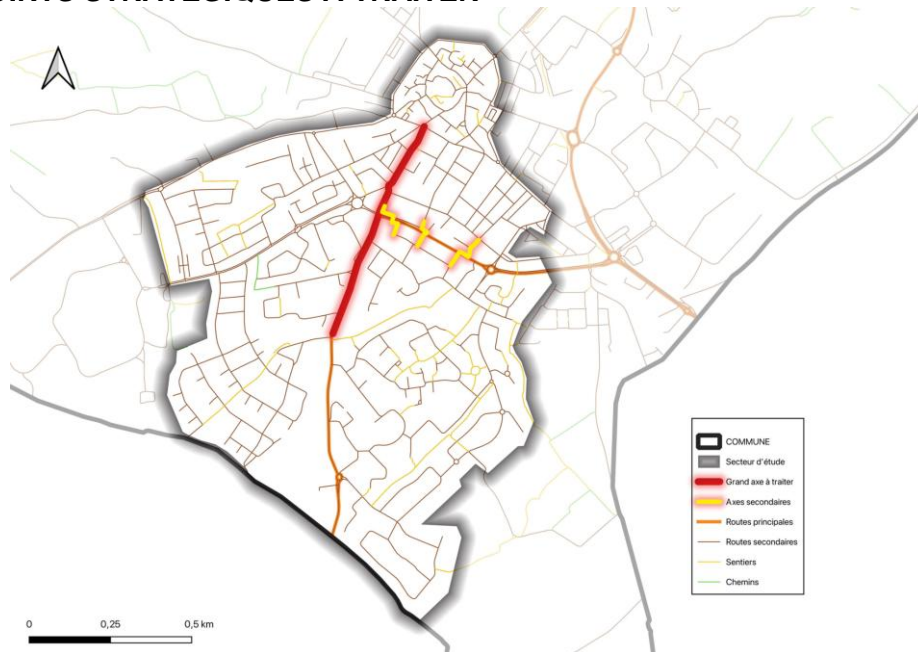
La structure urbaine de Thuir se caractérise par une forte dualité morphologique : tandis que son centre-ville historique, grâce à un maillage radial particulièrement dense de sentiers et de chemins, offre une marchabilité optimale et une accessibilité immédiate aux services, le secteur Sud-Ouest présente un tissu plus lâche dont le potentiel piétonnier dépendra de la sécurisation des axes routiers principaux et de la continuité des tracés doux vers la périphérie paysagère.

4) UNE VÉRITABLE BARRIÈRE PHYSIQUE À TRAITER



Cette carte met en exergue la présence d'une barrière physique majeure constituée par l'axe routier départemental qui scinde le tissu urbain de Thuir, créant une rupture nette entre le centre-ville et ses extensions périphériques, et dont le traitement prioritaire par des aménagements de franchissement sécurisés conditionne la réussite d'une continuité piétonne fluide et cohérente à l'échelle de la commune.

5) LES POINTS STRATÉGIQUES À TRAITER

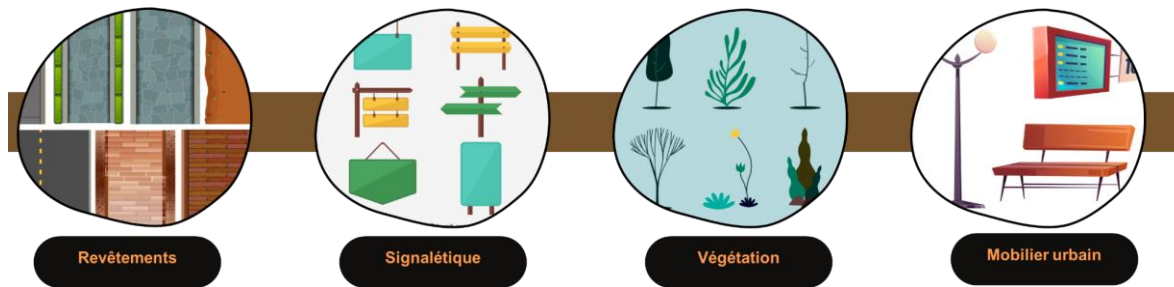


À la suite de plusieurs sorties terrain, nous avons porté notre attention sur ces axes spécifiques qui permettent de lier nos 2 secteurs. Ces axes sont donc de nature différente avec d'une part un grand axe de type "avenue" (grande partie départementale pénétrant le centre-bourg) et des "cheminements" piétons qui franchissent la D18 à plusieurs endroits. Ces choix ont été guidés par un paramètre primordial de notre étude; celui de la reproductibilité.

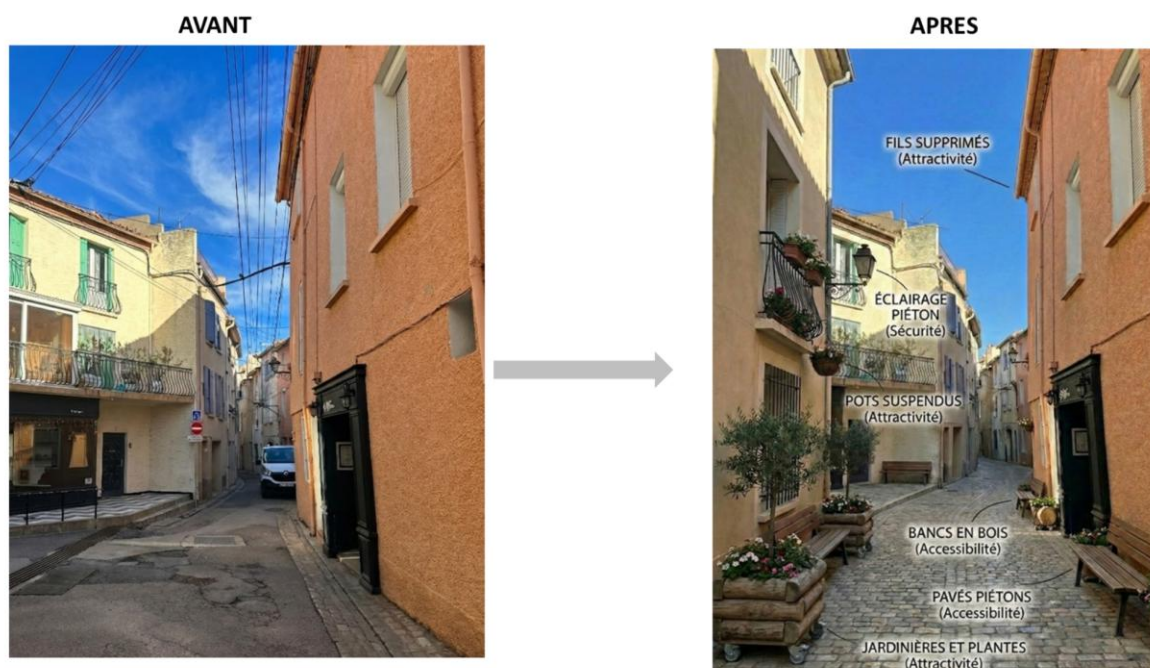
6) LES POINTS STRATÉGIQUES À TRAITER



7) DES CHOIX REPRÉSENTATIFS POUR ILLUSTRER LES OUTILS QUE NOUS VOUS PROPOSONS



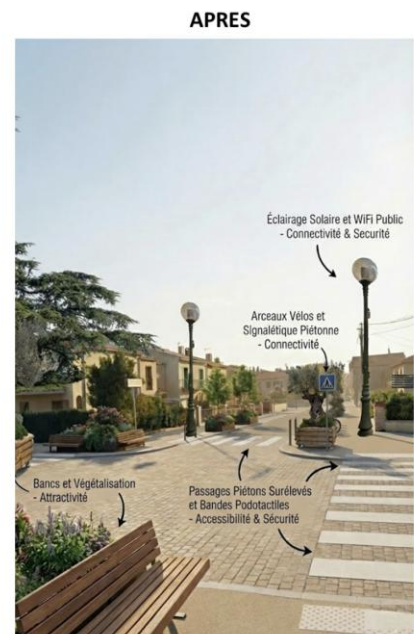
A titre non exhaustif, voici quelques exemples d'aménagements possibles afin d'améliorer la marchabilité dans la commune de Thuir. Ces aménagements s'appuient sur les 4 clés suivantes : attractivité, sécurité, connectivité, accessibilité.



- **Avant** : L'espace d'origine est caractérisé par un revêtement en enrobé urbain classique et une forte pollution visuelle due à la présence de fils électriques aériens.
- **Après** : La transformation s'appuie sur trois piliers majeurs pour requalifier l'espace:
 - **Attractivité** : La suppression des fils aériens permet de dégager la perspective visuelle et de mettre en valeur l'architecture. L'ambiance est enrichie par l'installation de jardinières au sol, de plantes et de pots suspendus qui apportent une présence végétale indispensable.
 - **Sécurité** : Un éclairage spécifique pour les piétons est installé sur les façades pour assurer un cheminement nocturne sécurisé et valorisant.

- **Accessibilité** : Le remplacement de l'asphalte par des pavés piétons uniformise le sol, tandis que l'ajout de bancs en bois invite les usagers à s'appropriier l'espace pour une pause.

- **Avant** : La configuration d'origine présente un carrefour routier standard où la priorité est donnée à la fluidité automobile. L'aménagement piétonnier y est minimaliste, limité à un marquage au sol classique dans un environnement peu végétalisé.



- **Après** : La transformation propose une approche multifonctionnelle de l'espace public :

- **Connectivité et Sécurité** : L'installation de mâts d'éclairage solaire couplés à un accès WIFI public permet de concilier autonomie énergétique, sécurité nocturne et services numériques aux usagers.

- **Mobilité active** : La mise à disposition d'arceaux pour vélos et d'une signalétique piétonne adaptée renforce la lisibilité des parcours et encourage les mobilités douces.

- **Attractivité** : L'intégration de mobilier urbain (bancs) et la végétalisation des abords transforment cet axe de transit en un lieu de pause plus agréable.

- **Accessibilité et Sécurité routière** : La création de passages piétons surélevés sert de dispositif de ralentissement pour les véhicules, tandis que la pose de bandes podotactiles assure un cheminement sécurisé pour les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes.



- **Avant** : L'état initial montre une ruelle à l'aspect austère, dominée par un revêtement en asphalte sombre et dégradé. La forte présence de fils électriques aériens crée une pollution visuelle importante qui étouffe la perspective et occulte le charme de l'architecture ancienne.
- **Après** : La requalification transforme ce passage en un espace de vie convivial et esthétique :
 - **Attractivité** : La suppression des fils aériens permet de "redonner de l'air" à la rue et de dégager la vue sur le ciel et les façades. L'intégration massive de végétation (jardinières et plantes) apporte de la couleur, de la fraîcheur et une identité paysagère forte à ce milieu minéral.
 - **Sécurité** : L'ajout d'un éclairage piéton spécifique, fixé directement aux façades, assure un cheminement nocturne sécurisant tout en créant une ambiance chaleureuse.
 - **Accessibilité** : Le traitement du sol avec des pavés piétons uniformise l'espace de façade à façade. L'installation de bancs en bois judicieusement placés permet aux usagers de s'approprier l'espace pour une pause, favorisant ainsi les échanges sociaux

Avant



Après



- **Avant** : L'état initial présente un espace public fonctionnel mais peu soigné. On observe une végétation sauvage au premier plan, un potelet métallique sombre et un passage piéton dont les abords sont principalement minéraux ou en herbe non entretenue.
- **Après** : La requalification transforme radicalement l'aspect visuel en mettant l'accent sur la **végétalisation** et la **lisibilité**.
 - **Attractivité** : L'installation de grandes jardinières en bois fleuries et d'une haie colorée (fleurs roses et blanches) structure l'espace et apporte une identité paysagère forte.
 - **Signalétique et Services** : L'ajout d'un mât de signalétique directionnelle en bois au second plan permet de mieux orienter les usagers tout en utilisant des matériaux naturels.
 - **Accessibilité et Sécurité** : Le sol au premier plan est désormais traité avec des dalles claires et des **bandes podotactiles**, sécurisant l'accès au passage piéton. Le marquage au sol "30" indique une zone de circulation apaisée.

AVANT



APRES



- **Avant** : La configuration initiale est typique d'un espace public pensé pour l'automobile. L'environnement est extrêmement minéral, dominé par une large chaussée en enrobé sombre et du stationnement sur voirie. Les piétons sont relégués sur les marges, sans aménagement qualitatif ni mobilier invitant à la pause.
- **Après** : La rue subit une mutation complète pour devenir un espace piétonnier ou une zone de rencontre très qualitative.

- **Accessibilité et Traitement de sol** : La suppression de la chaussée asphaltée au profit d'un dallage clair de façade à façade homogénéise l'espace, facilite les déplacements de tous les usagers et contribue à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain. Un cheminement podotactile continu sécurise et guide le parcours des personnes malvoyantes.

- **Attractivité et Paysage** : L'aspect rectiligne de l'ancienne route est adouci par l'implantation de grandes jardinières en bois, intégrant des arbres (oliviers) et des assises. Cela permet de recréer une trame végétale au cœur du quartier tout en offrant des lieux de sociabilité.

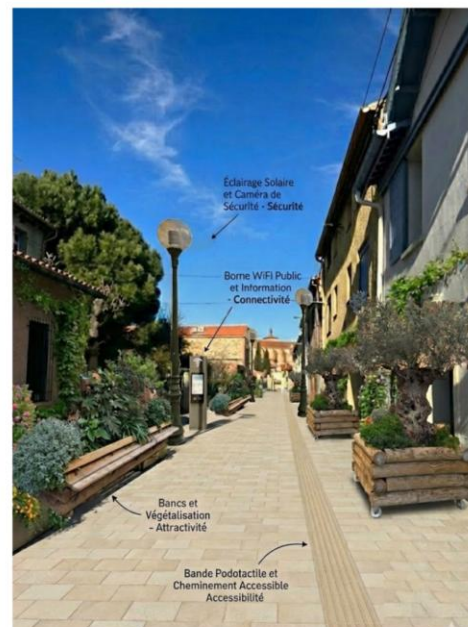
- **Sécurité et Énergie** : L'intégration de candélabres à alimentation solaire garantit un éclairage sécurisant pour les mobilités douces, tout en répondant de manière autonome aux enjeux de transition énergétique.

- **Connectivité** : L'implantation d'une borne interactive couplée à un accès Wi-Fi public transforme cet axe de transit en un véritable pôle de services connectés pour les habitants et les visiteurs.

AVANT



APRES



- **Avant** : L'état initial révèle un espace public dominé par la voiture, où l'**accessibilité** est compromise par un bas-côté en gravillons irrégulier et non conforme PMR. Cette configuration purement routière manque d'**attractivité** paysagère, offrant un cadre minéral austère dépourvu de mobilier urbain. La **sécurité** des usagers est précaire car la largeur de la voie incite à la vitesse sans séparation physique pour protéger les piétons.
- **Après** : Le réaménagement redonne vie à l'espace public en intégrant les 4 clés pour créer une rue plus humaine, sûre et paysagère.
 - **Accessibilité** : Création d'un **cheminement piéton en pavés** large et stable, remplaçant le bas-côté en terre. Ce traitement de sol lisse garantit le passage sans encombre des PMR et des poussettes.
 - **Attractivité** : Aménagement paysager avec l'installation de **jardinières en bois** et de **bancs**, transformant un simple bord de route en un lieu de pause agréable et esthétique.
 - **Sécurité** : Installation d'un **nouveau mât d'éclairage public** qui assure la visibilité nocturne des piétons. La délimitation claire de l'espace piéton par le mobilier protège également les usagers du flux de circulation.
 - **Connectivité** : Le traitement qualitatif du sol crée une **continuité visuelle et physique** évidente, reliant de manière cohérente les zones résidentielles entre elles pour favoriser la marche.

Avant



Après



- **Avant** : L'état initial montre une impasse sans aménagement structuré, où l'**accessibilité** est limitée par un sol en bitume et gravillons, peu adapté aux mobilités douces. Le cadre manque d'**attractivité** avec une absence totale de végétation ou de mobilier. La **sécurité** est inexistante pour les piétons qui doivent partager un espace étroit et non éclairé avec les véhicules en manoeuvre.
 - **Après** : Le réaménagement redonne vie à l'espace public afin de créer une rue plus humaine, sûre et paysagère.
-
- **Accessibilité** : Création d'un **cheminement piétonnier en pavés** parfaitement plat et lisse. Ce traitement de sol assure une accessibilité universelle, facilitant le passage des poussettes et des PMR jusqu'au fond de l'impasse.
 - **Attractivité** : Transformation esthétique grâce à l'installation de **jardinières en bois** et de **bancs**. Le contraste entre le pavage clair et le bois apporte de la chaleur et une identité paysagère à ce qui était autrefois un simple passage technique.
 - **Sécurité** : La disposition du mobilier urbain et des jardinières délimite l'espace et protège les façades ainsi que les piétons des mouvements de véhicules.
 - **Connectivité** : L'ajout d'un mât de signalétique directionnelle permet de mieux orienter les usagers.

8) VEGETALISEZ VOTRE VILLE

La Ville de Thuir souhaite offrir aux habitants la possibilité de participer à l'embellissement de leur cadre de vie en végétalisant le pied de façade de leur habitation. Ce projet vise à favoriser la biodiversité, lutter contre les îlots de chaleur et renforcer l'identité visuelle de notre commune.

Végétalisez votre ville

Demande d'autorisation de végétalisation sur rue

Une fois complété, merci de retourner ce formulaire dans votre Mairie ou l'envoyer par mail à l'adresse suivante: secretariat.technique@thuir.fr

Coordonnées du demandeur

Nom / Prénom :

Adresse :

Téléphone :

Adresse mél :

Votre projet

Je souhaite végétaliser une partie du trottoir au droit de :

- La maison dont je suis propriétaire.
- La maison dont je suis locataire (joindre l'accord écrit du propriétaire).
- L'immeuble où je réside (joindre le procès-verbal d'AG de la copropriété).

Longueur souhaitée : mètres linéaires (hors portes et accès garage).

Engagement du demandeur

En signant ce formulaire, je m'engage à :

- Planter et entretenir les végétaux choisis.
- Respecter l'objectif "Zéro Pesticide" : l'utilisation de produits chimiques est strictement interdite.
- Garantir la libre circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite (largeur minimale de trottoir à respecter selon les normes en vigueur).
- Tailler les végétaux afin qu'ils ne gênent pas la visibilité ou le passage.
- Réalisation des travaux
- Par la Ville : Les travaux de découpage du bitume, d'évacuation des gravats et de remplissage en terre végétale sont pris en charge gratuitement par les services techniques de Thuir.
- Par le demandeur : L'achat des plantes, la mise en terre et l'arrosage régulier sont à la charge exclusive du demandeur.

Conseil : Privilégiez des espèces locales économes en eau et adaptées à notre climat méditerranéen.

Fait à Thuir, le Signature :

Annexes

Guide de marchabilité



La marchabilité, pas à pas



Comment utiliser ce livret ?

Ce livret est conçu comme un guide pratique. Il peut être lu :

De bout en bout, pour construire une politique globale de la marche

Par étapes, selon l'avancement de la commune

Collectivement, comme support de travail avec les élus, agents et habitants.

Un livret pour agir concrètement en faveur de la marche dans les communes

Chaque étape propose :



Des objectifs clairs



Des questions à se poser



Des outils simples



Des pistes d'actions concrètes,



Pourquoi s'intéresser à la marchabilité ?

Marcher, ce n'est pas seulement se déplacer. C'est vivre son territoire, le ressentir, le traverser à son rythme.

La marchabilité concerne:

La santé et la lutte contre la sédentarité



La sécurité, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite



La qualité du cadre de vie



La vitalité des centres-bourgs, du commerces et du lien social

Ce livret a pour objectif d'aider les communes, notamment rurales, à passer à l'action, avec une méthode progressive, réaliste et adaptable.

Page 2

Etape 1 Comprendre la marchabilité de son territoire

Objectif: Faire un diagnostic partagé, partir du vécu réel des piétons.

1. Changer de regard

La marche comme expérience sensible (confort, fatigue, stress, plaisir),

Les publics vulnérables comme révélateurs des difficultés

Se poser les bonnes questions:



- Est-ce que je laisserais un enfant ou une personne âgée marcher ici seul(e)
- Où la marche devient-elle inconfortable ou anxiogène ?

Page 3

Etape 1 Comprendre la marchabilité de son territoire

2. Observer la marchabilité selon 4 dimensions

Accessibilité 	Peut-on rejoindre les lieux essentiels à pied ?
Sécurité 	Les cheminements sont-ils protégés et lisibles ?
Connectivité 	Les parcours sont-ils continus ?
Attractivité 	Marcher est-ce agréable ?

3. S'appuyer sur grille simple

Le diagnostic peut porter sur:



La population



Les actions déjà existantes



L'organisation de l'espace public



Les marges de progression



La praticabilité à pied

4. Utiliser des outils accessibles

Cartes (dentisté, âges, équipements) 



Marches exploratoires

Relevés photographiques 



Echanges avec les habitants

Page 4

Page 5

Etape 2 Construire une stratégie communale pour la marche

 Objectif : Faire un diagnostic partagé, partir du vécu réel des piétons.

1. Hiérarchiser les enjeux

Sécurité pour les publics vulnérables



Connexion des pôles de vie



Continuité des cheminements



Confort et adaptation climatique



2. Choisir les bonnes échelles d'action

Centre-bourg

Quartiers résidentiels/lotissements

Axes commerciaux

Liaisons entre les communes

Page 6

Etape 2 Construire une stratégie communale pour la marche

3. Formaliser une feuille de route

Une stratégie efficace combine

Des actions rapides et peu coûteuse (urbanisme tactique)

Des projets structurants à moyen et long terme

Une intégration dans les documents existants (PLU, PAVE).



Commencer petit permet souvent de convaincre plus largement

Page 7

Etape 3 Aménager pour mieux marcher

 Objectif:

Rendre la marche continue, sûre et agréable

1. Sécuriser et assurer la continuité

Trottoirs continus et accessibles



Traversées piétonnes visibles

Zones apaisées



2. Améliorer le confort et l'attractivité

Bancs, ombrages, végétalisation



Revêtement confortable

Signalétique piétonne (temps de marche)



Page 8

Etape 3 Aménager pour mieux marcher

3. Repenser la place de la voiture

Organisation du stationnement



Partage progressif de l'espace public

Priorité piétonne dans les centralités



Page 9

Etape 4

Accompagner le changement

Objectif:

Faire de la marche un projet collectif, compris et partagé

1. Informer et expliquer

- valoriser les bénéfices (santé, convivialité, commerces),
- expliquer les choix d'aménagement.

2. Impliquer les habitants

- marches exploratoires,
- ateliers participatifs,
- expérimentations temporaires.

3. Donner envie de marcher

- communication positive,
- signalétique ludique,
- événement (rues scolaires, marchés piétons, balades)

Page 10

Etape 5

Evaluer et faire durer la démarche



Objectif:

Inscrire la marchabilité dans le temps long.

Observer les usages



Ajuster les aménagements

Intégrer la marche comme pilier des politiques locales



Page 11

Conclusion

La marche comme levier de transformation

Agir pour la marchabilité, c'est améliorer durablement la qualité de vie, renforcer l'attractivité du territoire et répondre aux enjeux de santé, de climat et de cohésion sociale

Chaque action, même modeste, contribue à rendre le territoire plus vivant, plus sûr et plus accueillant pour tous

Page 12