

ANALYSE DE LA MARCHABILITE AU PAYS PYRENEES MEDITERRANEE :

VERS LA CONCEPTION D' ACTIONS TERRITORIALISEES FAVORABLES A LA
MARCHE

Manuel d'utilisation de la grille d'analyse de la marchabilité



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 MATIERES

I. DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA COMMUNE	6
1. <i>Localisation et contexte territorial.....</i>	6
2. <i>Caractéristiques démographiques et sociales.....</i>	6
3. <i>Superficie et forme de la commune.....</i>	7
4. <i>Typologie du bâti.....</i>	7
5. <i>Organisation des pôles et fonctions de la commune.....</i>	7
6. <i>Cartographie de synthèse.....</i>	7
II. MORPHOLOGIE URBAINE ET STRUCTURE SPATIALE.....	9
7. <i>Hiérarchie des lieux de peuplement.....</i>	9
8. <i>Trame urbaine et continuité des itinéraires.....</i>	9
9. <i>Densité relative et fragmentation de l'espace.....</i>	10
10. <i>Contraintes physiques.....</i>	10
11. <i>Cartographie de synthèse.....</i>	10
III. CONDITIONS DE MARCHABILITÉ	12
12. <i>Accessibilité et continuité des cheminements.....</i>	12
13. <i>Sécurité et confort.....</i>	12
14. <i>Agrément et attractivité.....</i>	13
15. <i>Réglementation et politiques locales.....</i>	13
16. <i>Variables contextuelles.....</i>	13
17. <i>Cartographie de synthèse.....</i>	13
IV. INITIATIVES LOCALES ET POLITIQUES EN FAVEUR DE LA MARCHE.....	15
18. <i>Typologie et portée des initiatives.....</i>	15
19. <i>Localisation et couverture territoriale.....</i>	15
20. <i>Acteurs et modalités de mise en œuvre.....</i>	16
21. <i>Évaluation et impacts.....</i>	16
22. <i>Cartographie de synthèse.....</i>	16
V. SYNTHÈSE TERRITORIALE ET ENJEUX POUR L'ACTION	18
23. <i>Caractéristiques structurantes du territoire.....</i>	18
24. <i>Potentiels à valoriser.....</i>	18
25. <i>Freins majeurs à lever.....</i>	19
26. <i>Enjeux prioritaires à l'échelle communale.....</i>	19

<i>27. Mise en perspective à l'échelle du PPM.....</i>	<i>19</i>
<i>28. Cartographie de synthèse.....</i>	<i>19</i>

I. DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA COMMUNE



Cette première partie vise à poser le **cadre général de la commune avant toute analyse** fine de la marchabilité. Il s'agit de **comprendre le territoire** dans lequel s'inscrit la pratique de la marche, sans encore porter de jugement. Ces éléments permettent de **contextualiser les observations futures** et d'éviter des comparaisons ou des attentes inadaptées entre communes aux profils très différents. Les espaces libres de la grille peuvent accueillir des cartes, des photos de situation ou de courtes notes permettant de qualifier ce contexte général.

1. LOCALISATION ET CONTEXTE TERRITORIAL



L'objectif est de situer la commune dans son environnement territorial élargi et d'identifier son degré de connexion aux autres pôles du Pays Pyrénées Méditerranée. La position géographique (centre, périphérie, littoral, vallée, montagne) influence directement les pratiques de déplacement, notamment les distances à parcourir et la dépendance à l'automobile.

2. CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIALES



Cette étape vise à relier la marche aux profils de population. La structure par âge, les dynamiques démographiques ou certaines caractéristiques socio-économiques influencent fortement les besoins et les capacités de déplacement à pied. Une population vieillissante, des ménages modestes ou une forte présence de jeunes peuvent générer des attentes spécifiques en matière de sécurité, de confort ou de proximité des services.

3. SUPERFICIE ET FORME DE LA COMMUNE



La taille et la forme de la commune constituent des déterminants majeurs de la marchabilité. Une commune étendue, éclatée ou polycentrique pose des enjeux de distance et de continuité des cheminements, tandis qu'une forme compacte peut favoriser les déplacements à pied. La répartition de l'habitat (centre-bourg, hameaux, lotissements) permet d'anticiper les trajets quotidiens possibles ou, au contraire, les situations de rupture entre lieux de vie et équipements.

4. TYPOLOGIE DU BATI



L'analyse du bâti permet de comprendre comment la forme urbaine influence les pratiques de marche. La densité, l'ancienneté ou le type de constructions conditionnent la présence de trottoirs, la qualité des espaces publics ou la mixité des fonctions. Un centre ancien dense n'offre pas les mêmes conditions de marche qu'un tissu pavillonnaire récent ou qu'une zone d'activités.

5. ORGANISATION DES POLES ET FONCTIONS DE LA COMMUNE



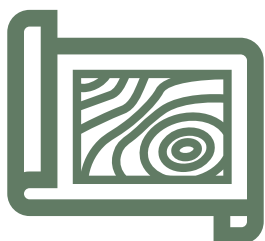
La marche est indissociable des destinations. Cette étape consiste à repérer où se situent les principaux lieux de vie, de services et d'activités, et comment ils sont répartis sur le territoire communal. Centre-bourg, noyaux secondaires, équipements, zones économiques ou sites touristiques constituent autant de pôles générateurs de déplacements à pied.

6. CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE



La cartographie permet de rassembler visuellement les informations précédentes et d'en proposer une lecture globale. Elle aide à faire émerger les premières hypothèses sur les pratiques de marche : zones de concentration de population, éloignement des équipements, axes structurants ou secteurs peu connectés.

II. MORPHOLOGIE URBAINE ET STRUCTURE SPATIALE



Cette partie vise à dépasser les données générales pour entrer dans la **lecture plus fine de l'organisation spatiale de la commune**. Elle permet de comprendre comment la forme urbaine, les continuités et les ruptures **influencent concrètement la possibilité de se déplacer à pied**. Il ne s'agit pas encore d'évaluer la qualité des aménagements, mais d'analyser la structure du territoire telle qu'elle conditionne les parcours, les distances et **les choix de déplacement**. Les espaces prévus dans la grille peuvent accueillir des schémas simples, des croquis ou des photos illustrant ces logiques spatiales.

7. HIERARCHIE DES LIEUX DE PEUPEMENT



L'objectif est d'identifier la manière dont la population est répartie au sein de la commune et d'analyser les relations entre les différents noyaux de peuplement. Centre-bourg, quartiers, hameaux ou secteurs isolés n'occupent pas la même place dans l'organisation communale et ne génèrent pas les mêmes besoins de déplacement. Les distances entre ces lieux, ainsi que la nature des liaisons existantes, permettent d'apprécier dans quelle mesure la marche peut constituer un mode de déplacement pertinent ou, au contraire, marginal.

8. TRAME URBAINE ET CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES



Cette étape vise à comprendre comment le réseau viaire est organisé et dans quelle mesure il favorise ou limite les déplacements piétons. La forme des voies (trame régulière, linéaire, organique) et leur niveau de connectivité influencent directement la lisibilité des parcours et la possibilité d'emprunter des itinéraires directs. Une trame peu connectée ou très hiérarchisée peut allonger les distances à pied ou imposer des détours. L'enjeu est d'identifier les continuités existantes, mais aussi les coupures internes qui fragmentent les cheminements.

9. DENSITE RELATIVE ET FRAGMENTATION DE L'ESPACE



L'analyse porte ici sur la répartition des zones bâties et des espaces ouverts, agricoles ou naturels, et sur leur impact sur la continuité des déplacements à pied. Des espaces non bâtis peuvent constituer des respirations favorables à la marche, mais aussi des ruptures lorsqu'ils séparent fortement les lieux de vie et les équipements. Cette lecture permet de distinguer les fragments urbains réellement accessibles à pied de ceux qui sont physiquement proches mais fonctionnellement éloignés.

10. CONTRAINTES PHYSIQUES



Cette partie vise à repérer les éléments physiques qui constituent des obstacles ou des contraintes fortes pour les déplacements piétons. Cours d'eau, infrastructures lourdes ou axes routiers structurants peuvent limiter les continuités et renforcer les coupures. L'objectif n'est pas seulement de les inventorier, mais de comprendre leur effet réel sur les parcours quotidiens : contournements imposés, points de franchissement rares ou insécurisés, discontinuités de cheminements.

11. CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE



La cartographie permet de représenter de manière lisible l'organisation spatiale de la commune et ses effets sur la marchabilité. Elle met en évidence les noyaux de peuplement, les liaisons existantes, les zones fragmentées et les principaux obstacles physiques. Cette représentation prépare l'analyse des conditions concrètes de marche. Elle sert de support pour identifier les secteurs où la structure urbaine constitue un levier, ou au contraire un frein, au développement des déplacements piétons.

III. CONDITIONS DE MARCHABILITÉ



Cette partie constitue le cœur de l'analyse. Elle vise à **qualifier concrètement l'expérience de la marche** dans la commune, du **point de vue des usagers**. Il ne s'agit pas uniquement d'observer des aménagements, mais d'apprécier **dans quelle mesure l'espace public permet, encourage ou décourage les déplacements à pied**. L'analyse doit rester située et pragmatique, en tenant compte des usages réels et des contextes. Les espaces de la grille peuvent accueillir des photos de terrain, des observations ciblées et des commentaires courts permettant de rendre compte de ces conditions.

12. ACCESSIBILITE ET CONTINUITE DES CHEMINEMENTS



L'objectif est d'évaluer si les itinéraires piétons permettent des déplacements fluides, lisibles et continus, sans rupture majeure. La largeur et l'état des trottoirs ou des sentiers, la présence d'obstacles et la qualité des connexions entre les différents lieux fréquentés conditionnent directement la possibilité de marcher, en particulier pour les personnes les plus vulnérables. Cette analyse permet d'identifier les discontinuités, les points de blocage ou les détours imposés qui transforment la marche en contrainte plutôt qu'en alternative crédible.

13. SECURITE ET CONFORT



Cette étape vise à apprécier les conditions de sécurité routière et de sûreté personnelle, ainsi que le confort ressenti par les piétons. La perception du risque, qu'il soit lié à la circulation automobile ou à l'ambiance des lieux, influence fortement la décision de marcher. Les aménagements de traversée, la vitesse des véhicules, l'éclairage ou la fréquentation des espaces jouent un rôle déterminant. Le confort, quant à lui, renvoie à la qualité des revêtements, à la possibilité de faire des pauses et à la protection contre les contraintes climatiques, éléments souvent décisifs pour les trajets du quotidien.

14. AGREMENT ET ATTRACTIVITE



L'analyse porte ici sur ce qui rend la marche agréable et désirable, au-delà de sa seule faisabilité technique. La qualité paysagère, la présence de végétation ou le soin apporté à l'espace public influencent le ressenti des usagers. La marche est aussi un acte social : la présence de lieux de rencontre, d'équipements ou d'animations contribue à donner du sens aux déplacements à pied. Cette étape permet de repérer les espaces qui encouragent naturellement la marche et ceux qui, au contraire, la rendent monotone ou peu engageante.

15. REGLEMENTATION ET POLITIQUES LOCALES



Cette partie vise à comprendre comment les choix réglementaires et les politiques locales influencent la place accordée à la marche. Piétonnisation, zones apaisées, signalisation ou initiatives associatives traduisent un certain niveau de reconnaissance du piéton dans l'espace public. À l'inverse, certaines règles ou restrictions peuvent limiter l'accès ou l'usage de certains espaces. L'enjeu est d'identifier les leviers existants, mais aussi les incohérences éventuelles entre les objectifs affichés et les conditions réelles de circulation à pied.

16. VARIABLES CONTEXTUELLES



L'expérience de la marche est fortement modulée par des facteurs contextuels souvent sous-estimés. Les pentes, l'exposition au vent ou au soleil, ainsi que les variations temporelles liées aux flux scolaires, commerciaux ou événementiels influencent l'usage des cheminements piétons. Cette analyse permet de replacer la marchabilité dans le quotidien réel des habitants, en tenant compte des moments où la marche est facilitée ou, au contraire, rendue plus difficile.

17. CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE



La cartographie permet de spatialiser les conditions de marchabilité et d'identifier clairement les secteurs favorables et défavorables à la marche. Elle met en évidence les continuités fonctionnelles, les zones de rupture et les priorités d'intervention. Cette représentation constitue un support essentiel pour objectiver les constats et préparer la réflexion sur les actions à engager à l'échelle communale.

IV. INITIATIVES LOCALES ET POLITIQUES EN FAVEUR DE LA MARCHÉ



Cette partie vise à **recenser et à qualifier ce qui a déjà été engagé localement en faveur de la marche**, qu'il s'agisse d'aménagements, de dispositifs réglementaires ou d'actions plus ponctuelles. L'objectif n'est pas d'évaluer la performance des politiques publiques, mais de **comprendre la trajectoire de la commune, ses priorités passées et les marges de progression existantes**. Cette lecture permet de replacer les conditions de marchabilité observées dans un contexte d'action publique et d'identifier les leviers déjà mobilisés.

18. TYPOLOGIE ET PORTEE DES INITIATIVES



Il s'agit d'identifier la nature des actions mises en place en faveur de la marche et de préciser leurs objectifs. Aménagements piétons, zones de rencontre, actions de sensibilisation ou événements ponctuels ne répondent pas aux mêmes enjeux ni aux mêmes publics. Cette étape permet de distinguer les initiatives structurantes des actions plus expérimentales ou symboliques, et d'apprécier dans quelle mesure elles s'inscrivent dans une stratégie globale ou relèvent d'interventions isolées.

19. LOCALISATION ET COUVERTURE TERRITORIALE



Cette analyse vise à comprendre où se concentrent les initiatives existantes et quels secteurs du territoire communal en bénéficient réellement. La répartition spatiale des actions permet d'évaluer leur accessibilité pour les habitants et leur cohérence avec les pôles de vie identifiés précédemment. Elle met également en évidence les éventuels déséquilibres entre centre-bourg, quartiers périphériques ou hameaux, et aide à repérer les secteurs encore peu ou pas concernés par les politiques en faveur de la marche.

20. ACTEURS ET MODALITES DE MISE EN ŒUVRE



Cette étape consiste à identifier les acteurs impliqués dans les initiatives en faveur de la marche et à comprendre les modalités concrètes de leur mise en œuvre. Collectivités, intercommunalité, associations, habitants ou partenaires peuvent jouer des rôles complémentaires.

L'analyse des temporalités de réalisation et des choix techniques ou matériels permet de mieux saisir les conditions de réussite ou les limites rencontrées, ainsi que la capacité de la commune à inscrire ces actions dans la durée.

21. ÉVALUATION ET IMPACTS



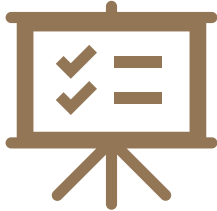
L'objectif est d'apprécier les effets observables ou perçus des initiatives existantes sur les pratiques piétonnes et les usages de l'espace public. Il ne s'agit pas nécessairement de produire des indicateurs chiffrés, mais de recueillir des éléments qualitatifs : évolution des fréquentations, changements de comportements, acceptabilité sociale ou difficultés rencontrées. Cette analyse permet d'identifier les actions qui produisent des effets positifs et celles dont l'impact reste limité ou incertain.

22. CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE



La cartographie permet de localiser les initiatives en faveur de la marche et d'en visualiser la portée territoriale. Elle met en relation les actions existantes avec les conditions de marchabilité analysées précédemment, afin d'identifier les secteurs bien dotés et ceux où l'action publique demeure insuffisante. Cette représentation constitue un support d'aide à la réflexion pour orienter les choix futurs et renforcer la cohérence des interventions à l'échelle communale.

V. SYNTHÈSE TERRITORIALE ET ENJEUX POUR L'ACTION



Cette dernière partie vise à faire le **lien entre le diagnostic et les propositions**. Elle rassemble les éléments clés de l'analyse afin d'**identifier les leviers d'action**. L'objectif n'est pas de proposer un plan d'action exhaustif, mais de dégager une lecture claire des enjeux communs à la commune et de **poser les bases d'une stratégie** cohérente, réaliste et adaptée au contexte local. Les espaces libres de la grille peuvent accueillir des schémas de synthèse, des photos de repères territoriaux ou des notes de cadrage.

23. CARACTERISTIQUES STRUCTURANTES DU TERRITOIRE



Cette étape consiste à identifier les éléments qui façonnent durablement la marche dans la commune : densité et forme du bâti, continuités et ruptures, accessibilités majeures, positionnement des pôles de vie. Ces caractéristiques structurantes expliquent pourquoi certaines pratiques sont possibles ou au contraire difficilement mobilisables. Elles permettent de distinguer ce qui relève de contraintes structurelles et ce qui peut être modifié par l'action publique.

24. POTENTIELS A VALORISER



L'objectif est de repérer ce qui fonctionne déjà et qui peut être développé, amplifié ou répliqué. Il peut s'agir de secteurs attractifs, de liaisons existantes, d'un tissu urbain favorable, ou d'initiatives locales efficaces. Cette lecture permet d'identifier les forces sur lesquelles la commune peut s'appuyer pour renforcer la marche, en valorisant des dynamiques déjà présentes plutôt qu'en imposant des actions déconnectées du contexte.

25. FREINS MAJEURS A LEVER



Cette étape vise à mettre en évidence les obstacles structurants qui limitent la marche : discontinuités fortes, carrefours dangereux, éloignement des pôles, absence de liaisons, manque de continuité des cheminements. L'objectif est de hiérarchiser les blocages qui empêchent la marche de devenir un mode de déplacement crédible, et de repérer les enjeux prioritaires pour l'action publique. Cette lecture est essentielle pour éviter des interventions ponctuelles qui ne résolvent pas les problèmes de fond.

26. ENJEUX PRIORITAIRES A L'ECHELLE COMMUNALE



À partir des constats précédents, il s'agit de définir les axes d'attention prioritaires pour les actions futures. Ces enjeux doivent être formulés de manière opérationnelle, en lien avec les besoins réels des habitants et les contraintes du territoire. Ils peuvent concerner la continuité des liaisons, la sécurité, la qualité de l'espace public, ou la structuration des pôles. L'objectif est de fournir une base de travail pour orienter les choix de programmation, de financement ou de projets urbains.

27. MISE EN PERSPECTIVE A L'ECHELLE DU PPM



Cette étape permet de replacer la commune dans le cadre du Pays Pyrénées Méditerranée, en identifiant ce qui la distingue, ce qui peut servir de modèle ou d'alerte pour d'autres territoires. La mise en perspective vise aussi à repérer les enjeux communs entre communes (par exemple la connexion aux pôles voisins, la gestion des flux touristiques, ou la cohérence des itinéraires intercommunaux) et à éclairer les opportunités de coopération territoriale.

28. CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE



La cartographie finale rassemble les principaux éléments du diagnostic : conditions de marchabilité, structuration urbaine, initiatives existantes, zones favorables ou défavorables. Elle offre une lecture globale et lisible du territoire, facilitant la communication des résultats et la prise de décision. Cette représentation doit permettre d'identifier rapidement les priorités d'intervention et de soutenir la concertation avec les acteurs locaux.