



Table ronde

Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons dans les espaces périurbains, les quartiers en politique de la ville et les zones peu denses ?

Table Ronde

Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons dans les espaces péri-urbains, les quartiers en politique de la ville et les zones peu denses ?

Avec :

- **Jean-Marc Offner**, président de l'École urbaine de Sciences Po, directeur scientifique du bureau de recherche 6T
- **Cédric Boussuge**, directeur de projet mobilités piétonnes et espace public, Cerema
- **Jérôme Monnet**, professeur des universités, co-directeur de l'École d'urbanisme de Paris
- **Boris Lemaire**, maire de la commune de Questembert
- **Philippe Arnould**, responsable modes actifs du département de la Seine-Saint-Denis



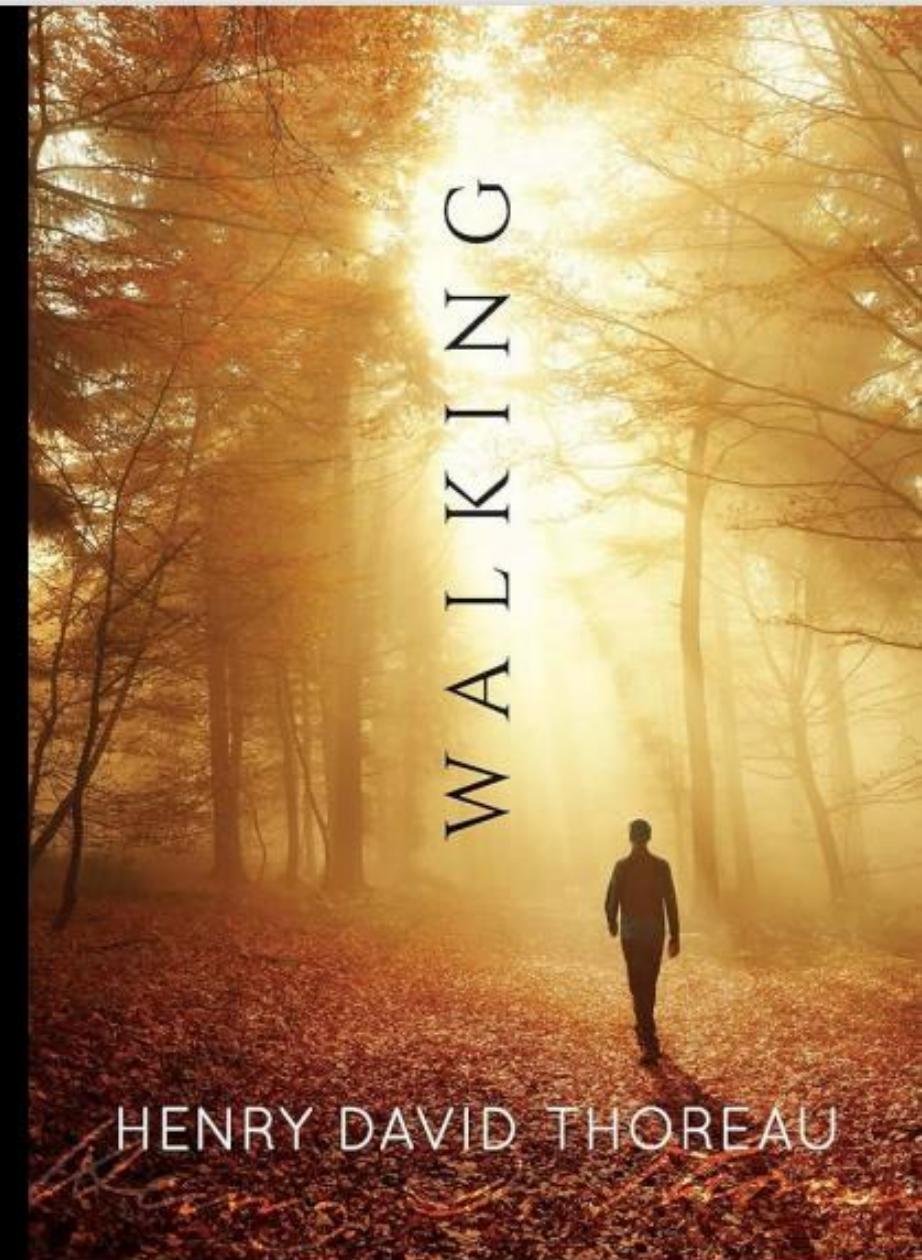
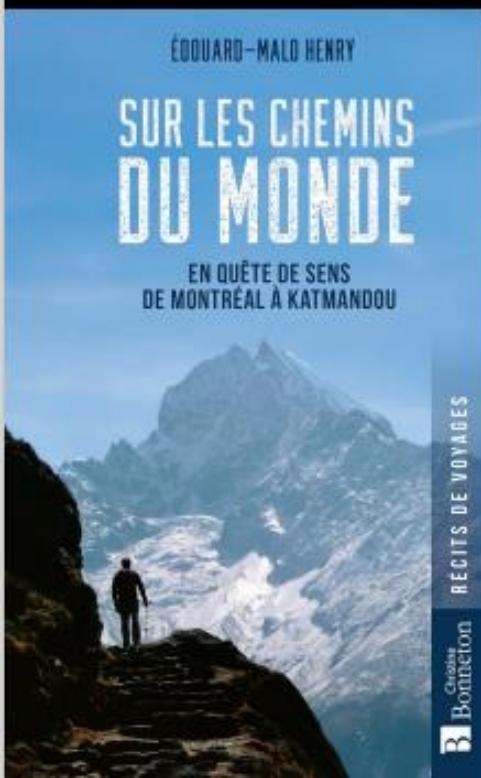
3^e édition Rencontres nationales de la marche en ville
Rennes 25-26 septembre 2025

Marcher
dans les périphéries urbaines
et les
territoires de densité dispersée

Jean-Marc Offner

6t bureau de recherche Ecole urbaine de Sciences Po

*Le marcheur,
un méditateur solitaire
sur les chemins du monde*



Le piéton, un urbain...



...trop urbain

TRAVEL DEMAND AND THE 3Ds: DENSITY, DIVERSITY, AND DESIGN

ROBERT CERVERO and KARA KOCKELMAN

Department of City and Regional Planning, College of Environmental Design, University of California,
Berkeley, CA 94720, U.S.A.



LES ENJEUX DE L'INTENSIFICATION URBAINE ET DE LA VILLE MARCHABLE

Faire rimer proximité, bas carbone et densité de qualité : seule la ville dense et mixte
est marchable

Walk Score®

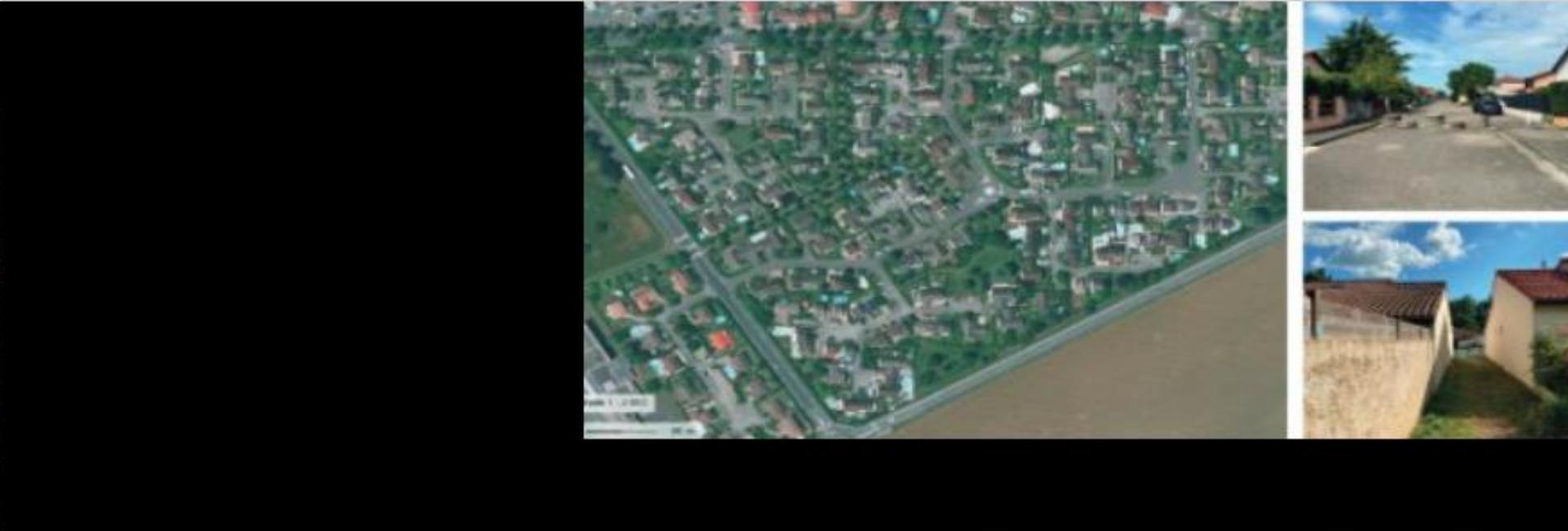
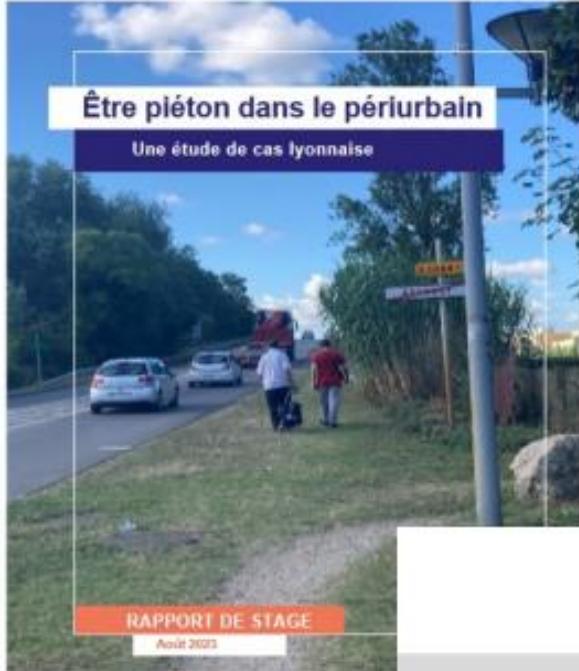
Publié le 17 juillet 2025
Annonce des lauréats du concours « Espaces publics
exemplaires pour la marche »



*Entre VILLE et
CAMPAGNE*

*Le PERIURBAIN
et ses marcheurs*





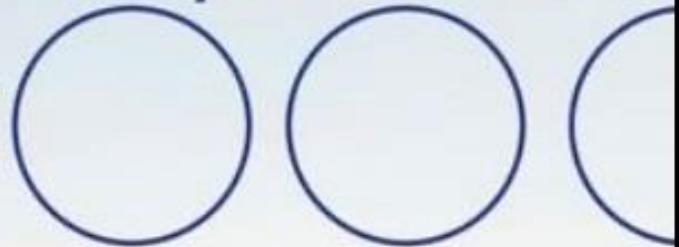
Tissus périurbains et marchabilité

- Ville-centre : très forte densité (centre-ville historique, faubourgs, grands collectifs...)
- Banlieue : forte densité (faubourgs, grands ensembles, pavillonnaire...)
- Périurbain : densité moyenne à faible (pavillonnaire, petit collectif...)
- Rural : très faible densité (terres agricoles et espaces naturels)
- Réseau routier structurant



- ① Zone pavillonnaire
- ② Zone agricole
- ③ Zone d'activité
- ④ Petit centre-bourg
- ⑤ Hameau
- ⑥ Zone commerciale
- ⑦ Zone naturelle
- ⑧ Ensemble de résidences privées
- ⑨ Axe routier

sentiers métropolitains

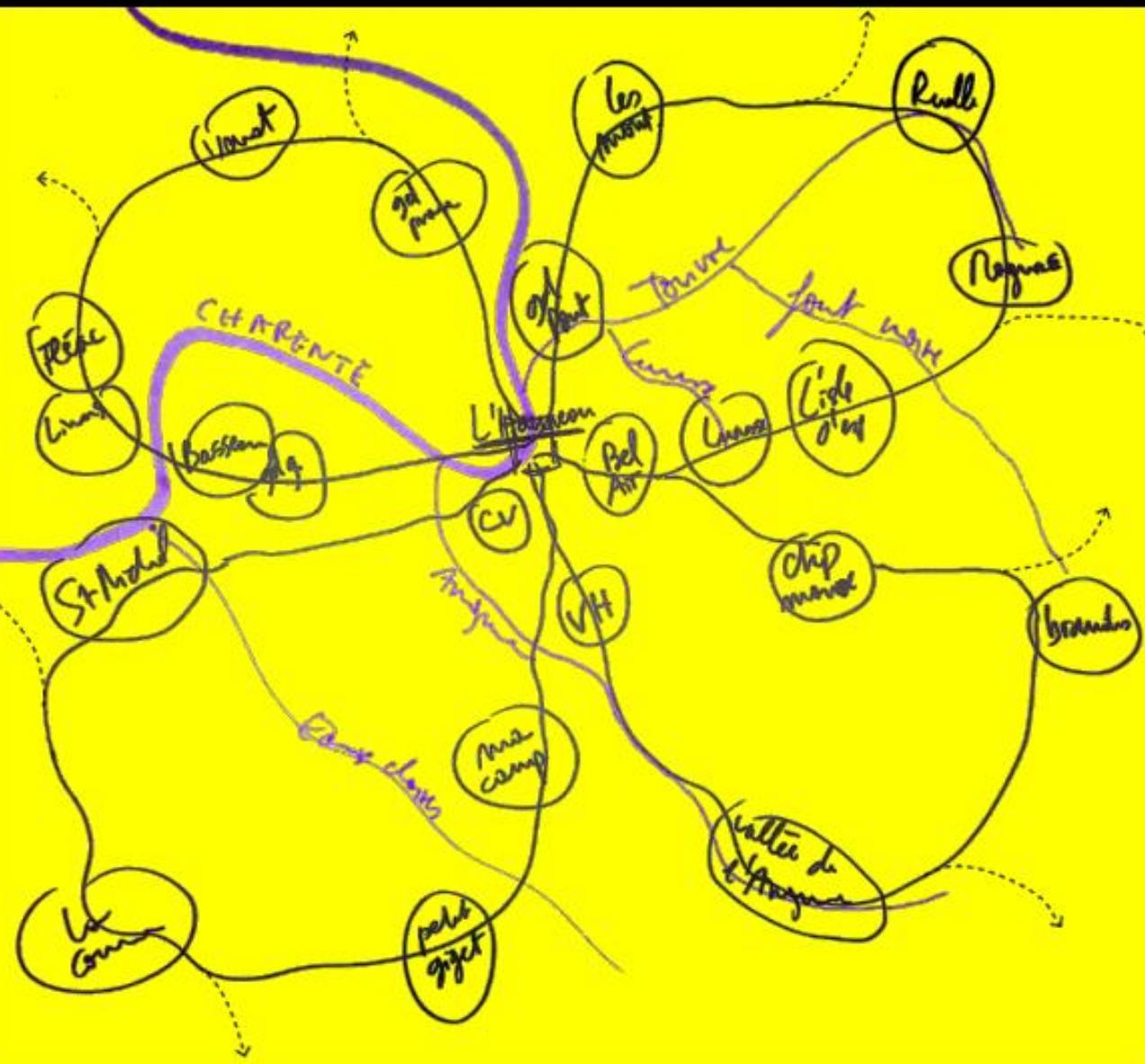


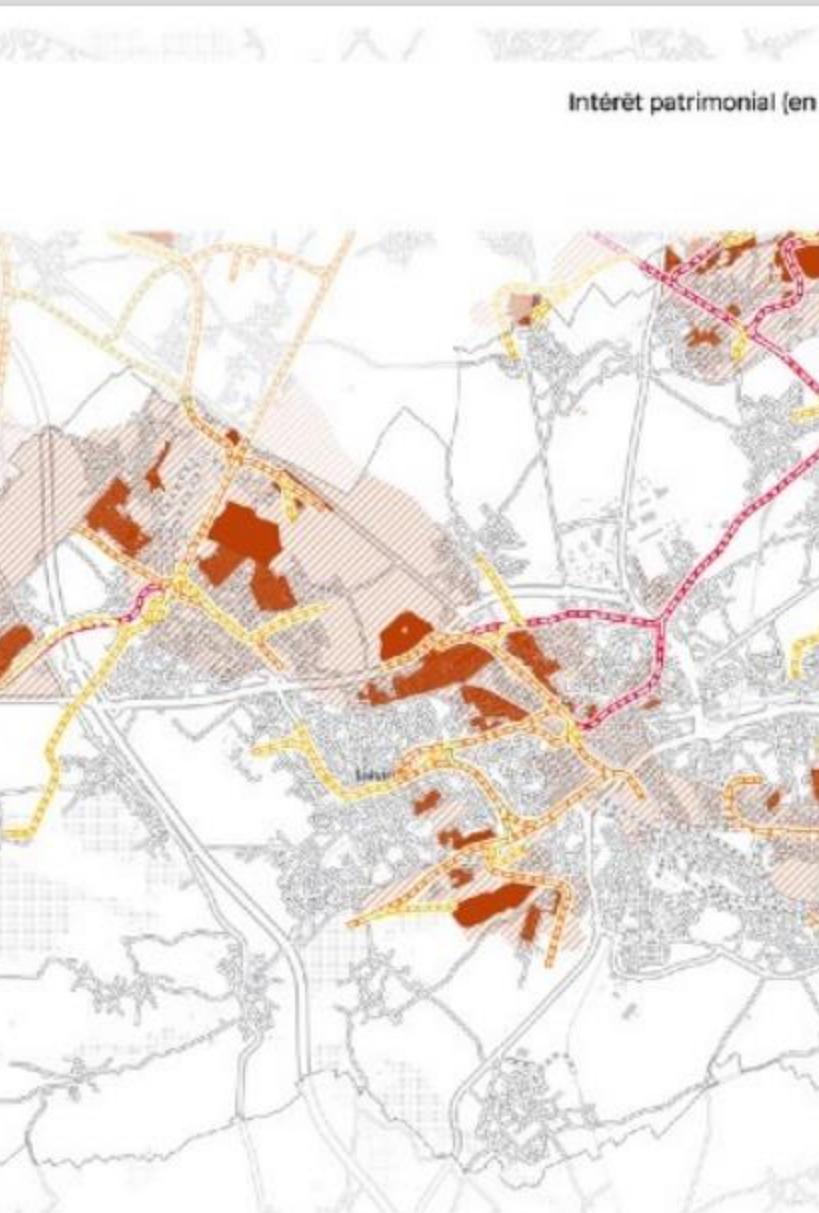
réinventer nos villes



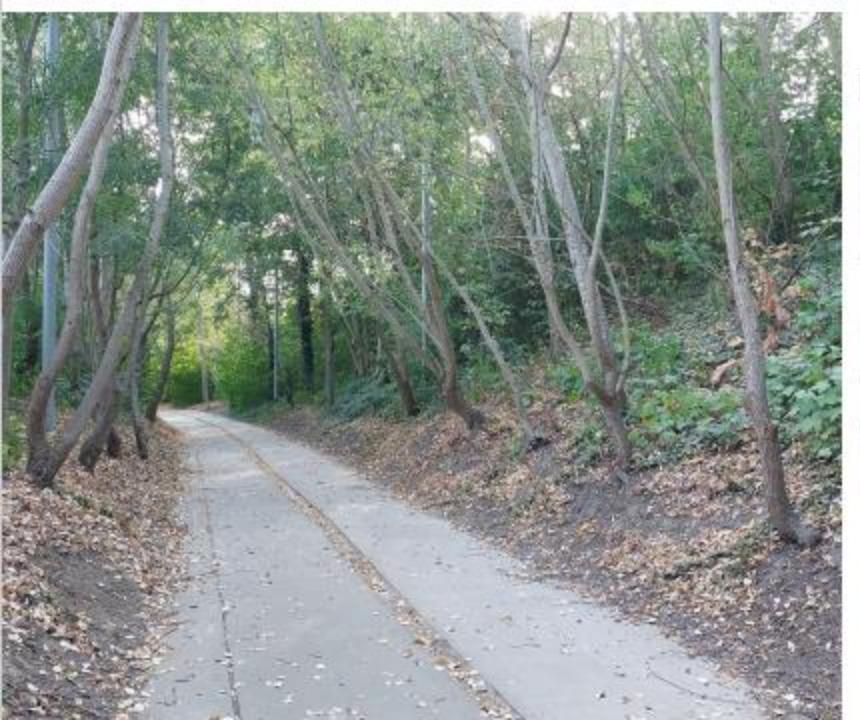
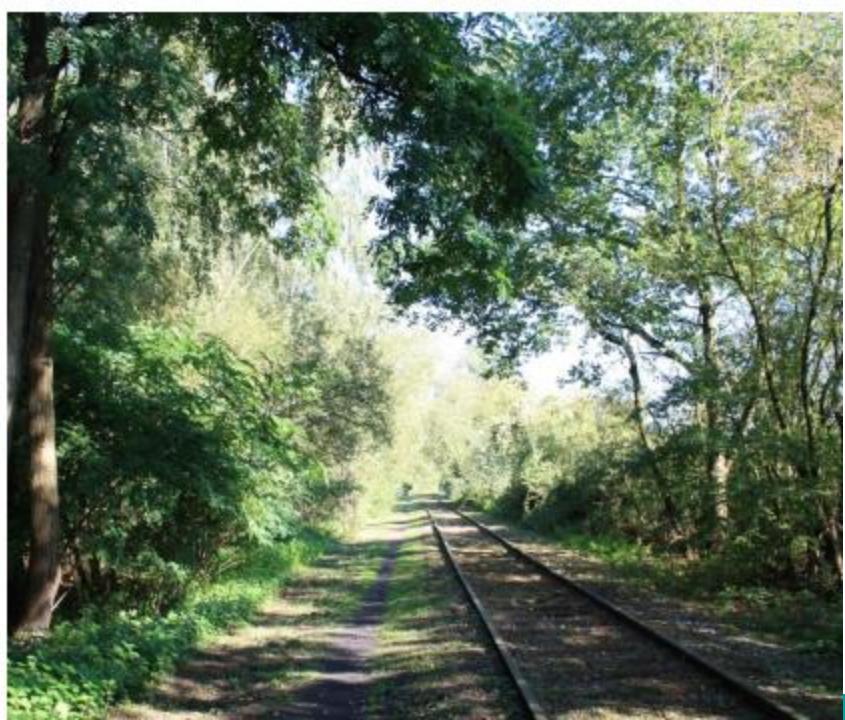
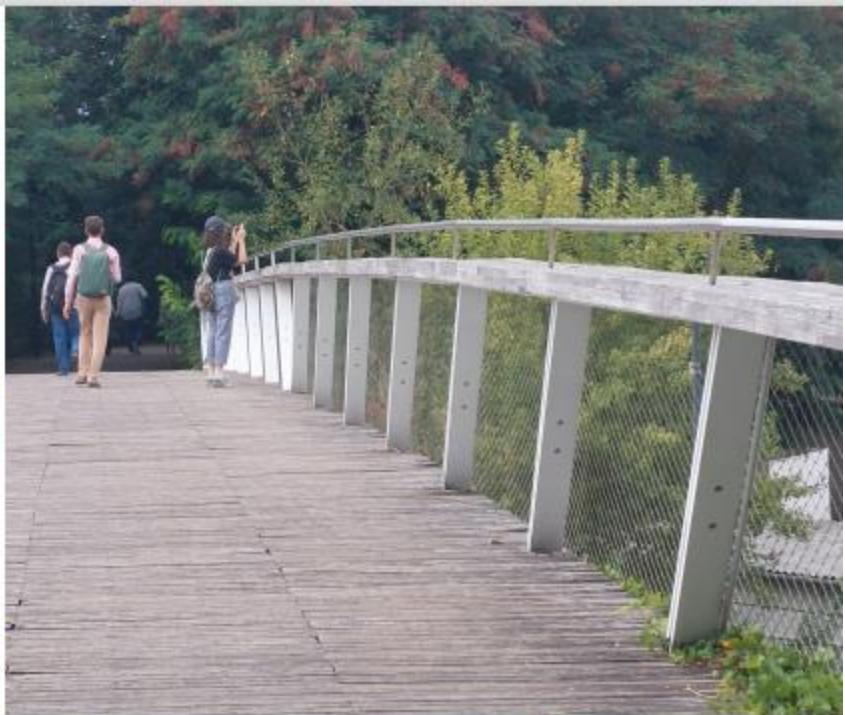
urbanisme, culture, tourisme,
écologie, éducation, citoyenneté...







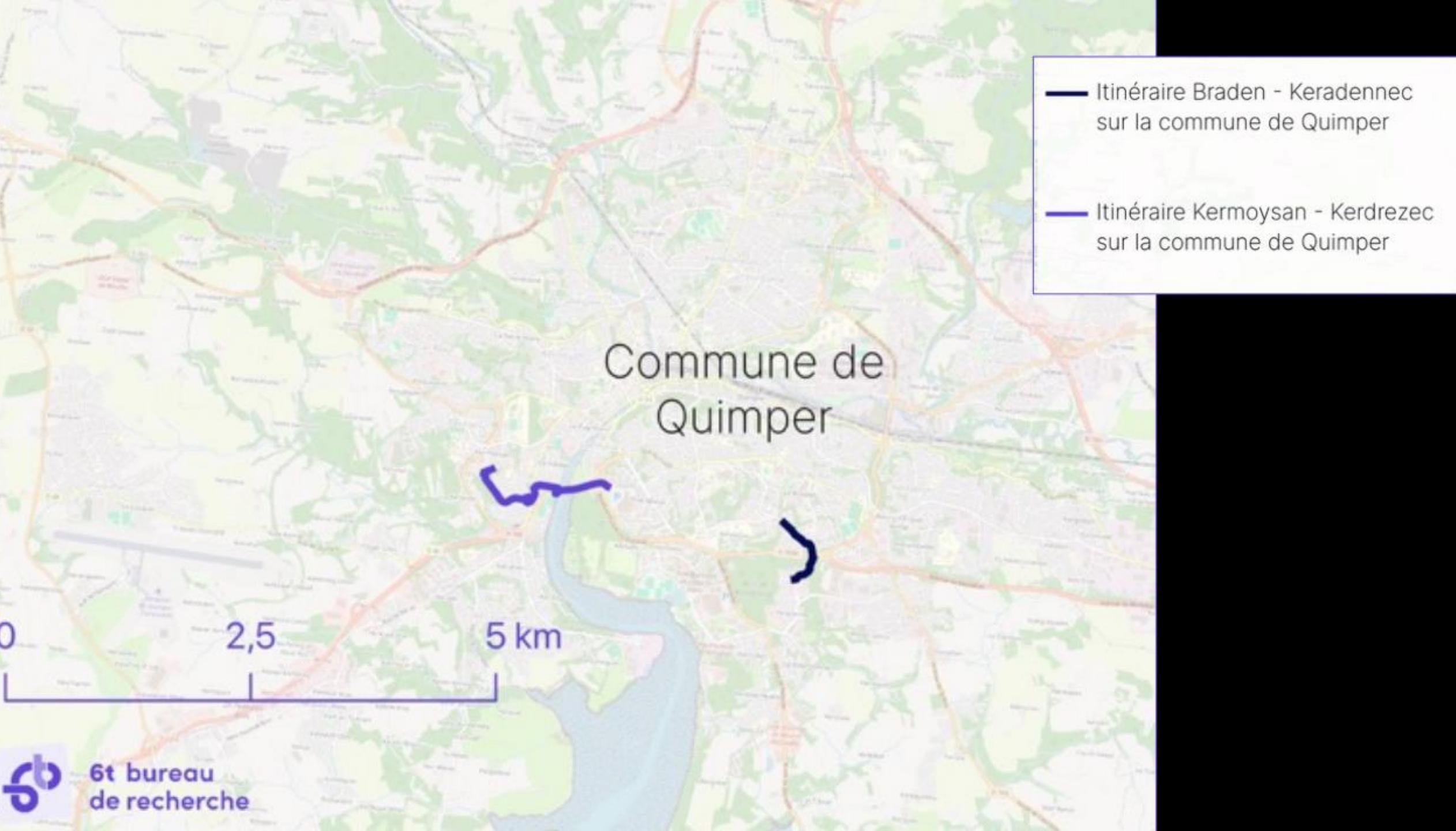
Intérêt patrimonial (en 2)



Tracer des itinéraires

- Des itinéraires : pourquoi ?
- Des itinéraires : comment ?
- Les quatre marches
- Continuité
- Ergonomie
- Attractivité





6t bureau
de recherche

Tronçon n°7 :
 - impression de continuité...
 - car absence de signalisation, piste cyclable uniquement
 - rétrécissement de la voie et rapprochement avec la chaussée
 - pas de connexion possible avec Kermoysan
 - insécurité arrivé au rond point

Tronçon n°6 :
 -/- piste cyclable uniquement
 + voie large et sécurisée
 + éloignée des voitures, vitesse moindre

Alternative "sentier le long d'un ruisseau" :
 + ambiance bucolique (ruisseau, présence de jardins aux abords, bruits d'oiseaux et de l'eau...)
 - boueux par temps de pluie
 - absence d'éclairage

Tronçon n°5 :
 - tunnel veillissant qui effraie des gens
 - absence d'éclairage et de signalisation
 + accès PMR

Alternative "sentier le long de l'Odet" :
 + vue sur des jolies maisons et sur l'Odet
 + "y du monde c'est sympa"

Tronçon n°4 :
 + barrière de sécurité suffisante et voie large
 + présence de végétation appréciée

Rive droite

Pente la plus forte : 27%
 Dénivelé : +50m

Tronçon n°3 :
 - mêmes points négatifs
 + vue dégagée sur l'Odet, un manoir, la ville et de la végétation
 + connexion avec des sentiers piétons de randonnée (signalisés)

Tronçon n°2 :
 - rambarde de sécurité trop basse voire inexistant
 - passages piéton sur les bretelles de la départementale, insécurité
 - proximité des voitures et vitesse perçue comme élevée
 - pollution et volume sonore élevé qualifiés de "génants"
 - trottoir étroit, absence de revêtement et végétation non entretenue (croisement avec vélo et poussettes compliqué)
 - absence d'éclairage
 + vue sur château
 + itinéraire de randonnée en amont et en aval du pont

Tronçon n°1 :
 - pas d'espace piéton ni de signalisation
 - espace conçu pour la voiture, le piéton ne se sent pas à sa place
 - paysage d'entrée de ville "désagréable" avec grands parmeaux et enseignes



Rive gauche

(topographie : plat)

Itinéraire n°3 : Braden - Kéradennec

Etat recensé des chemins :

- Bétonné, bonne qualité
- Bétonné, dégradé
- Dégradé, sol boueux
- Chemin de terre, large
- Trottoir

Mobilier présent :

- /- Bancs
- /- Obstacle anti véhicule
- /- Panneaux
- /- Présence d'éclairage

Topographie : pente assez douce (max. +10%)

Portion accidentée entre la route (Avenue du Braden) et le chemin (notre itinéraire), qui passe en dessous

Le chemin continue vers la route du Benodet (Centre commercial - La Galerie etc.), et est beaucoup emprunté

Ambiance forestière, bucolique
 Calme
 Chemins larges, agréables (par temps sec)
 Boueux, branches et feuilles : sol glissant les jours de pluie => le chemin devient presque impraticable

Raccord vers le campus universitaire de Kéradennec qui semble régulièrement emprunté, mais pas du tout aménagé

Distance/durée totale :
 Entre 11 et 16 minutes
 Entre 660m et 1.05km

Temps de trajet en voiture :
 Environ 6/7 minutes pour chaque itinéraire

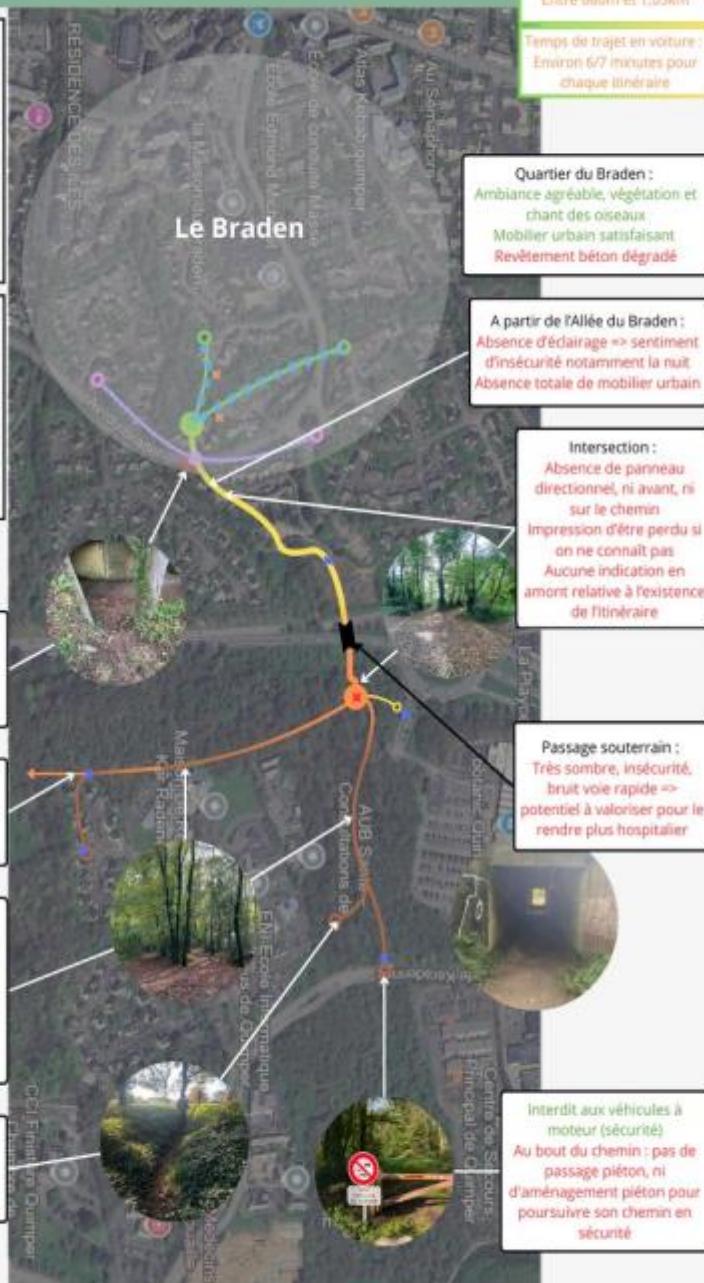
Quartier du Braden :
 Ambiance agréable, végétation et chant des oiseaux
 Mobilier urbain satisfaisant
 Revêtement béton dégradé

A partir de l'allée du Braden :
 Absence d'éclairage => sentiment d'insécurité notamment la nuit
 Absence totale de mobilier urbain

Intersection :
 Absence de panneau directionnel, ni avant, ni sur le chemin
 Impression d'être perdu si on connaît pas
 Aucune indication en amont relative à l'existence de l'itinéraire

Passage souterrain :
 Très sombre, insécurité, bruit voie rapide => potentiel à valoriser pour le rendre plus hospitalier

Interdit aux véhicules à moteur (sécurité)
 Au bout du chemin : pas de passage piéton, ni d'aménagement piéton pour poursuivre son chemin en sécurité



MÉTHODE DES QUATRE MARCHES



1. Itinéraires dessinés

- > Cartographies illustrées de diagnostic
- > Services techniques



2. Parcours commentés

- > Expertise d'usage (effectif et potentiel)
- > Observation, enquête
- > In situ (usagers effectifs)
- > Relayé par le partenaire (usagers potentiels)
- > Livret du marcheur

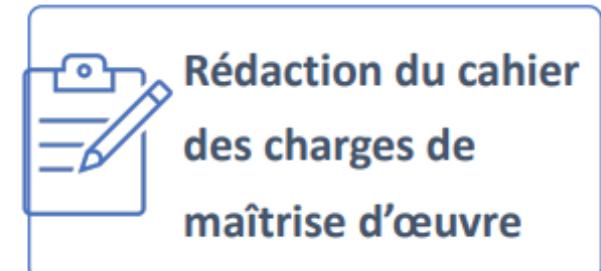


3. Cheminements concertés

- > Pré-cahier d'intention (par itinéraire): enjeux, objectifs, aménagements proposés, mise en œuvre
- > Services techniques, partenaires, associations locales

4. Marches délibératives

- > Discussion et validation de l'itinéraire proposé
- > Cahiers d'intention
- > Élus et techniciens





le marcheur périurbain



- A la fois piéton et randonneur
- Parfois pressé, parfois flâneur

- Près à marcher plus de 10 mn et plus d'un kilomètre
- Une métrique au-delà du « local »

- Des critères de marchabilité spécifiques
- Des « équipements » inédits
- De nouveaux modes de gestion et de maintenance

le marcheur des quartiers

- Isolement par manque d'accessibilité TC
- Enclavement par les formes urbaines,
effets de coupure
- *Bouger pour s'en sortir*
- Espaces publics peu appropriables
- Enjeux de la végétalisation
- Une image du vélo spécifique...
- Des marcheurs contraints ?
- Des marcheurs à encourager...





AGIR

**LES MOBILITÉS ACTIVES
DANS LES CONTRATS DE VILLE
2024-2030**

GUIDE PRATIQUE

CANTE moove Contrat d'amélioration et de transition énergétique

Mobilisation à pied pour les quartiers prioritaires	Mobilisation à vélo pour les quartiers prioritaires
Marche à pied : 45,7 %	Vélo : 22 %
Marche à pied : 45,7 %	Vélo : 22 %
Marche à pied : 45,7 %	Vélo : 22 %

Marche à pied : 45,7 %
Vélo : 22 %

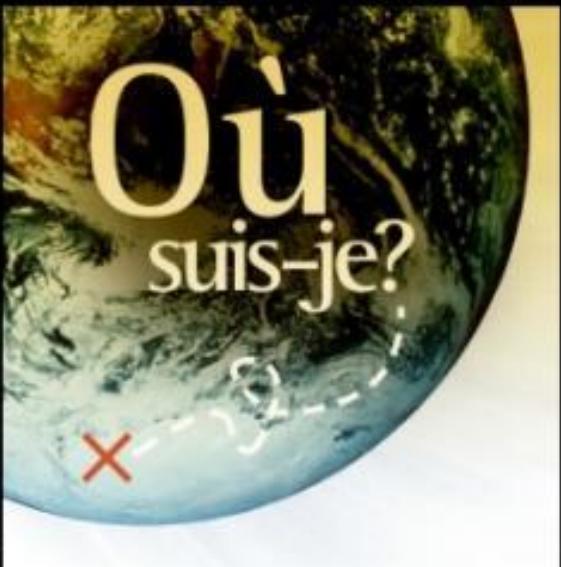
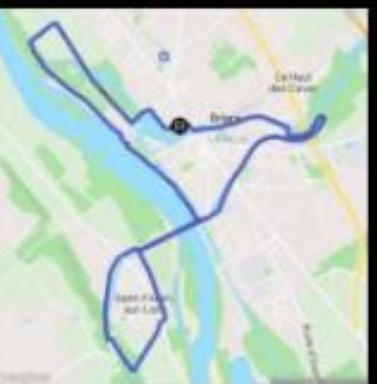
Marche à pied : 45,7 %
Vélo : 22 %

Marche à pied : 45,7 %
Vélo : 22 %

« Une part modale de la marche deux fois plus importante (45,7 % en QPV modale contre 22 % hors QPV), probablement avec une forte part de marche contrainte ».

« Si la pratique de la marche peut être perçue positivement, elle traduit aussi dans ces quartiers le fait qu'une grande partie des activités des résidents se font à proximité de chez eux. Cela renforce l'idée que les résidents des quartiers prioritaires sont en quelque sorte captifs à leur quartier ».





MARCHER DANS LE PÉRIURBAIN

Septembre 2025

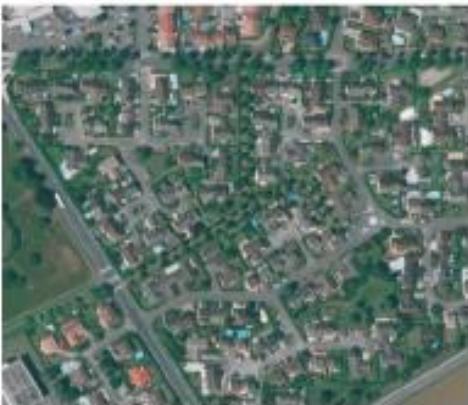
Cédric Boussuge

QUELS ESPACES PIÉTONS EN PÉRIURBAIN ?



QUELS TERRITOIRES PÉRIURBAINS ?

① Zone pavillonnaire



③ Zone d'activité



④ Petit centre-bourg



⑥ Zone commerciale



⑧ Ensemble de résidences



② Zone agricole



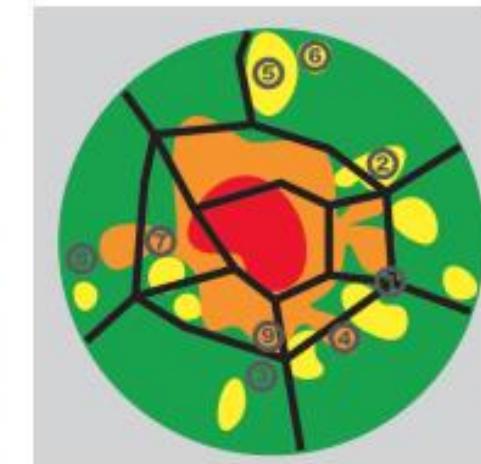
⑤ Hameau



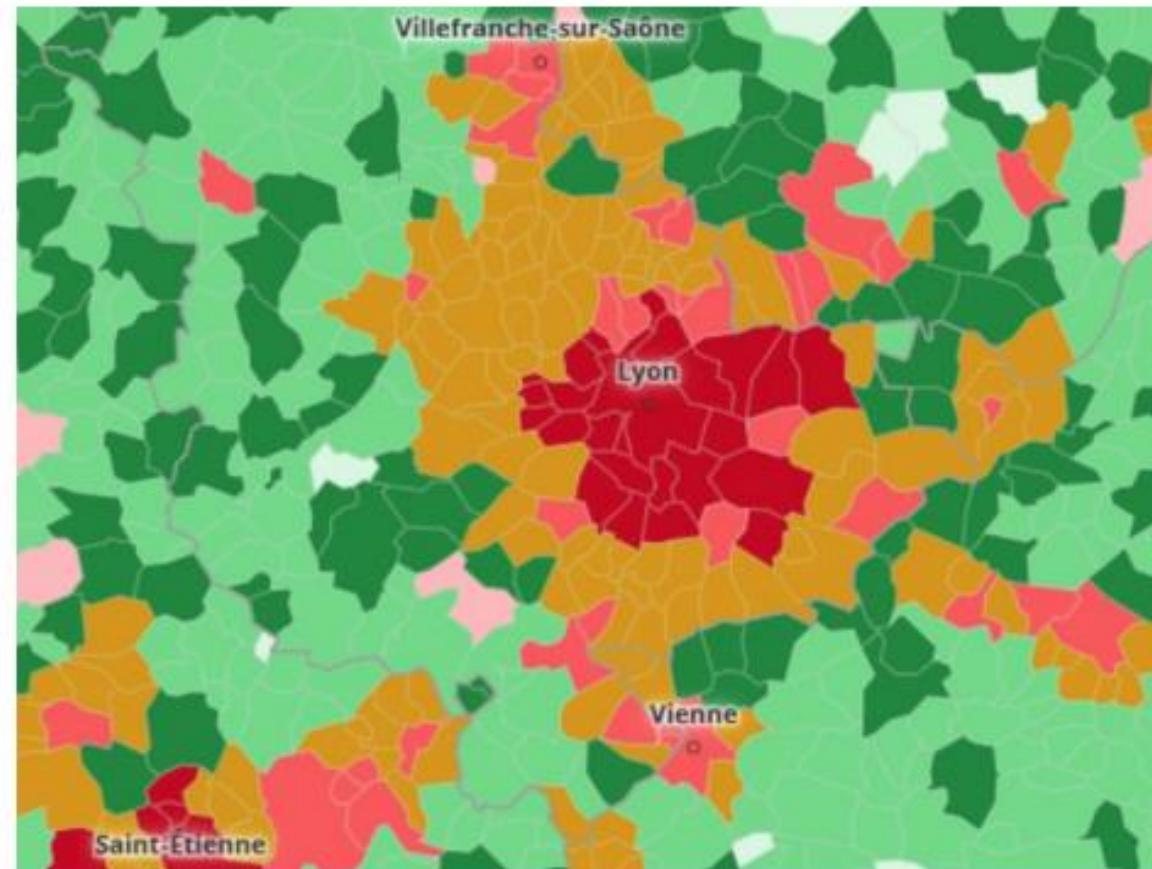
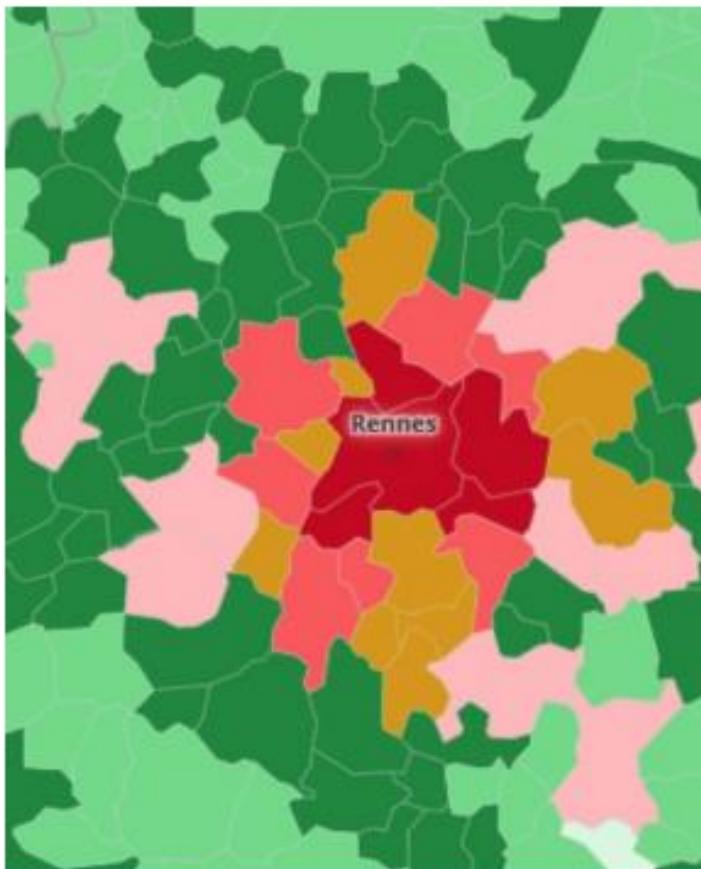
⑦ Zone naturelle



⑨ Axe routier



QUELS TERRITOIRES PÉRIURBAINS ?

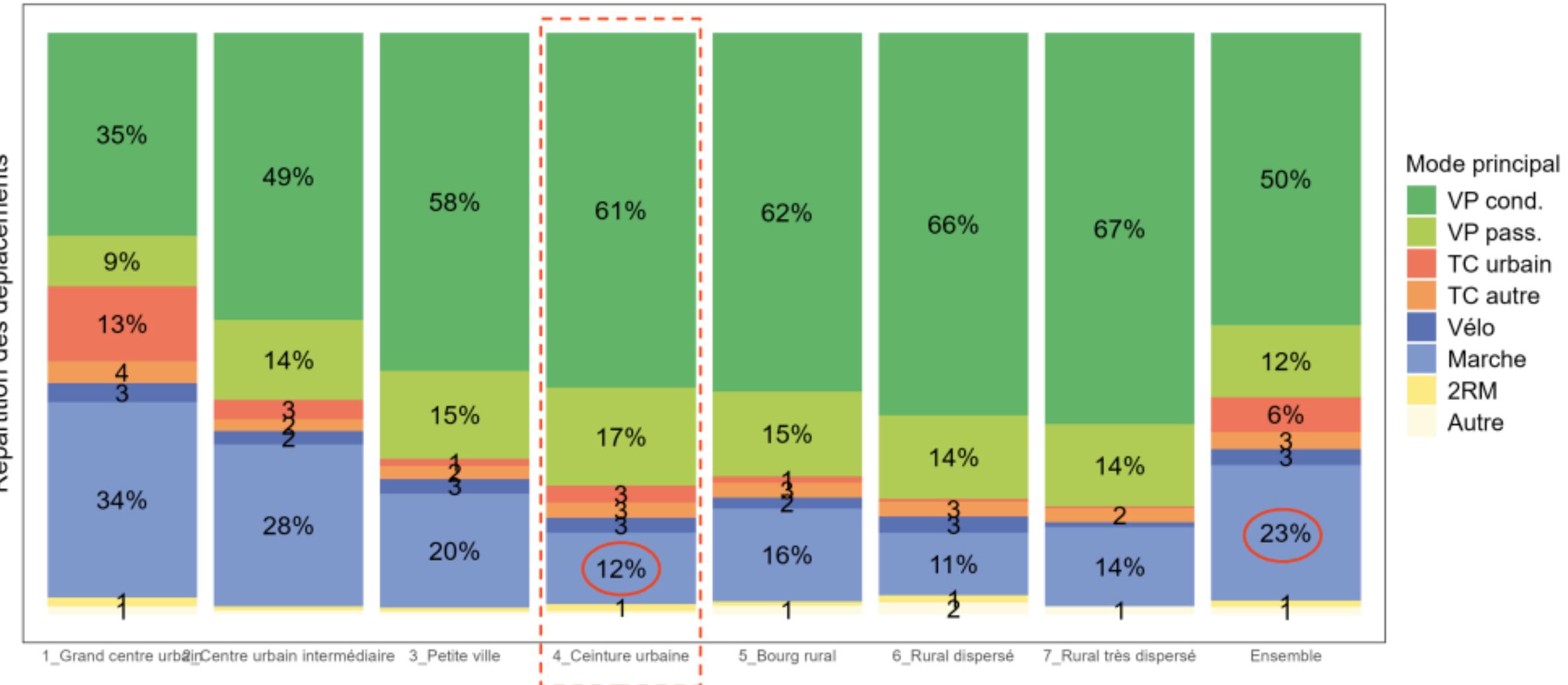


Grille de densité 2025 subdivisée en 7 postes

	Rural à habitat très dispersé (7 236)
	Rural à habitat dispersé (18 288)
	Bourgs ruraux (5 072)
	Ceintures urbaines (1 996)
	Petites villes (947)
	Centres urbains intermédiaires (637)
	Grands centres urbains (699)

LA MARCHE DANS LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS

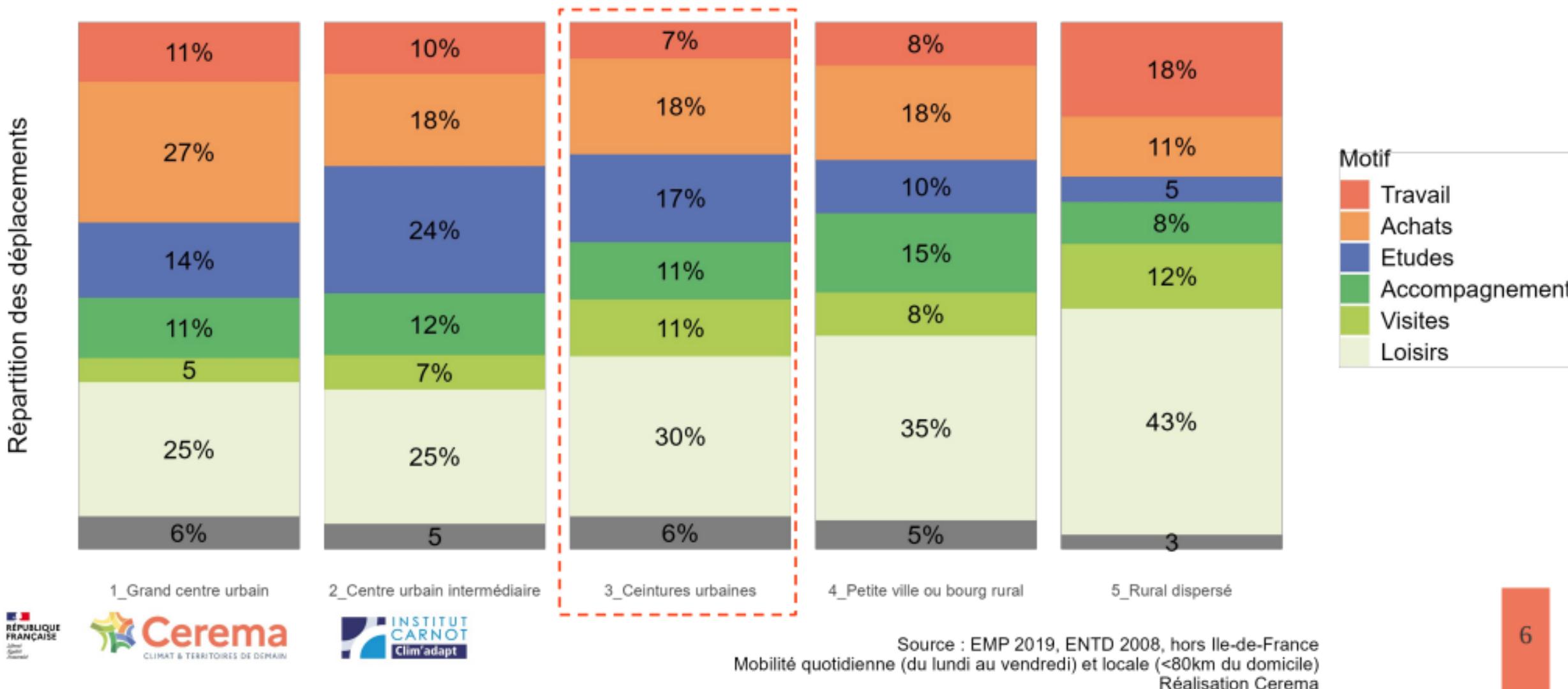
Parts modales en mobilité locale selon la densité de la commune de résidence



Source : EMP 2019,
Mobilité quotidienne (du lundi au vendredi) et locale (<80km du domicile)

LA MARCHE DANS LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS

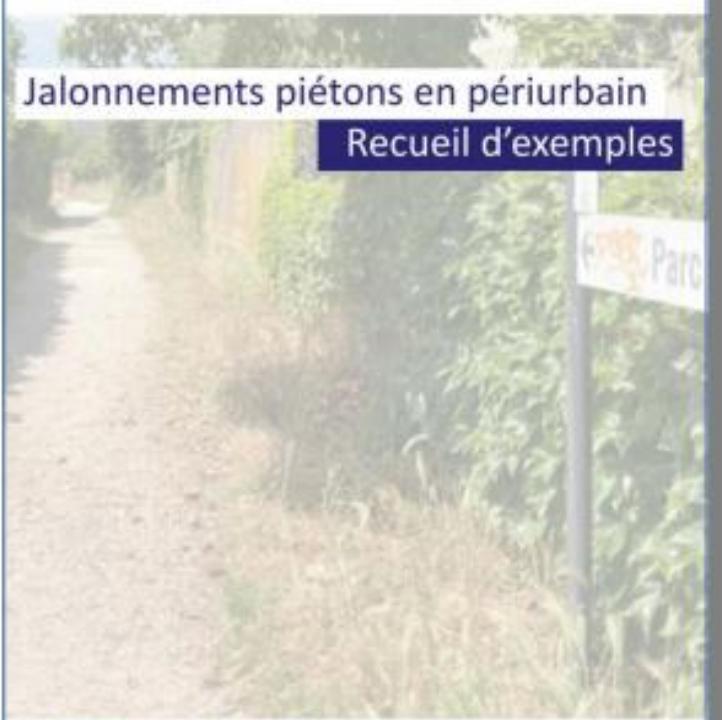
Répartition des déplacements à pied
en mobilité locale selon le motif et la densité à destination



QUELQUES PISTES

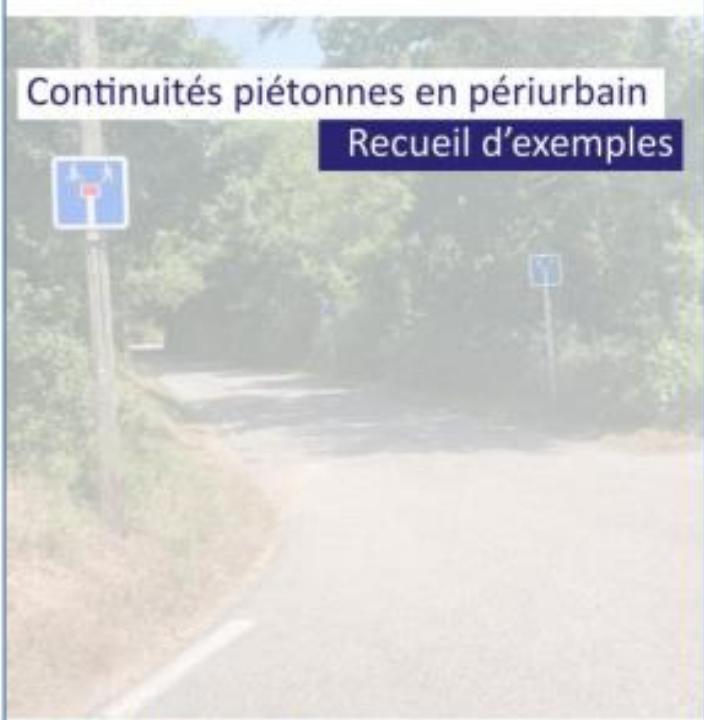
PROGRAMME ID-MARCHE

 
Jalonnements piétons en périurbain
Recueil d'exemples



Mobilités piétonnes | Mars 2024

 
Continuités piétonnes en périurbain
Recueil d'exemples



Mobilités piétonnes | Mars 2024

 
Services aux piétons en périurbain
Recueil d'exemples



Mobilités piétonnes | Mars 2024

> AGIR SUR LES RACCOURCIS PIÉTONS



C13d



> JALONNER LES PARCOURS PIÉTONS

mairie

10 min

centre historique

8 min



> RENDRE LES ESPACES PUBLICS AGRÉABLES



MERCI !



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/584812/mobilites-du-quotidien-comprendre-les-annees-2010-2020-pour-mieux-apprehender-demain>



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-596034>



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-pietons-espaces-periurbains-enjeux-constraintes>

The screenshot shows the Cerema website's homepage with a sidebar for 'Actualités'. The main content area displays a news item about pedestrian mobility, featuring a large image of a modern pedestrian shelter and a detailed description of its features.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilites-pietonnes-communaute-echanger-developpement-marche>

Jérôme MONNET

Professeur, Univ. Eiffel

Laboratoire Ville-Mobilité-Transport

École d'urbanisme de Paris

L'action des communes et EPCI de France en faveur de la marche

Enquête du groupe Mobilités urbaine piédestres (Labex Futurs urbains) en partenariat avec (ex-) **Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables** (maintenant Réseau Vélo & Marche):

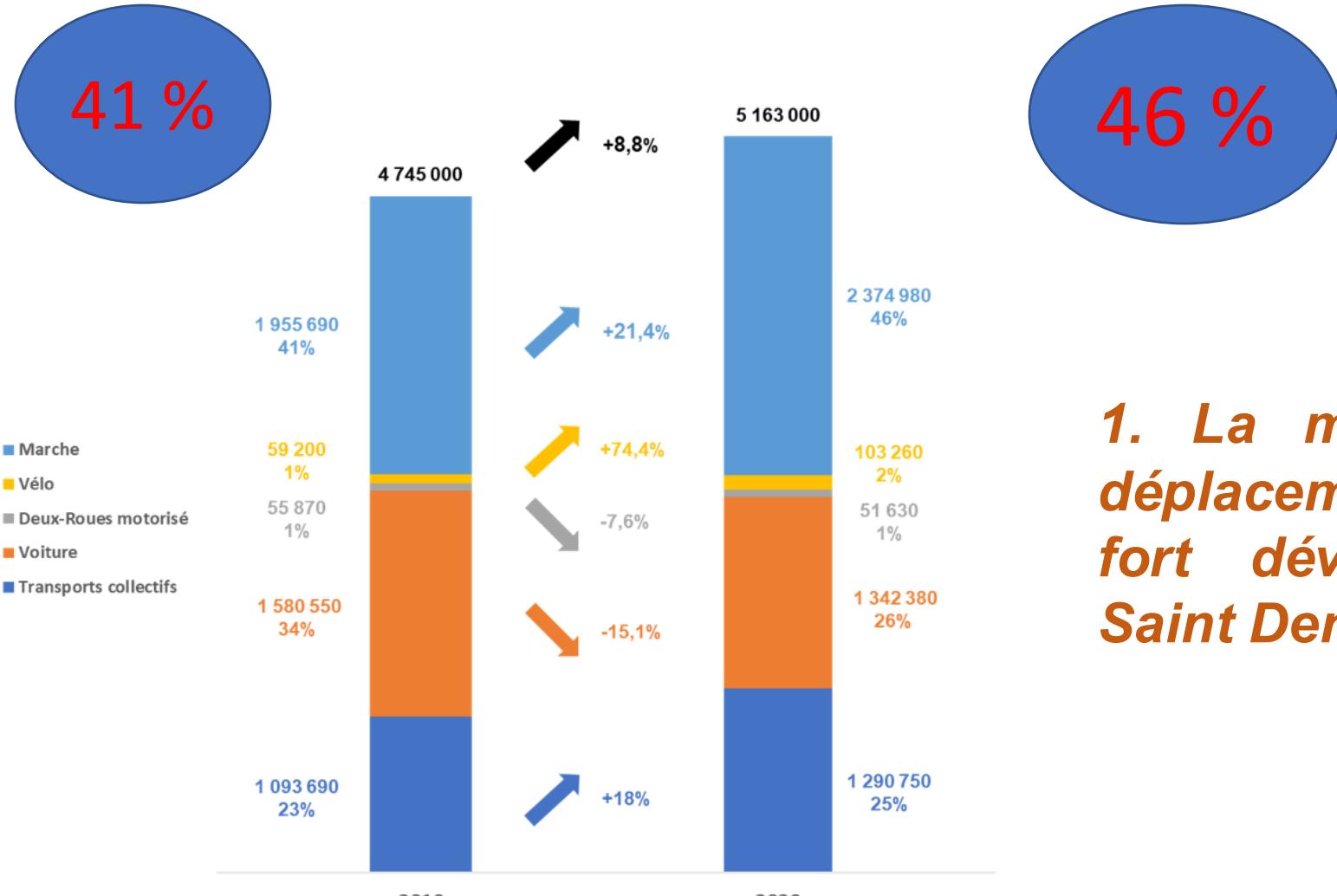
- Beaucoup de collectivités, beaucoup d'actions ponctuelles favorables à la marche, mais beaucoup de dispersion qui en réduit l'impact
- Sélection de résultats qui donnent à penser:
 - **Enfants et accès aux écoles** → **enjeu pour organiser un système d'acteurs adhoc** (Éducation, associations, services municipaux de voirie et de police...)
 - **Randonnée** → **idem multiveau: services voirie, espaces verts, tourisme** (commune, EPCI, département)
 - **Aménagement spécifiques de voirie étendus au-delà de leur conception initiale:**
 - **Zone de rencontre;** faiblement standardisée; extension centre → périphérie;
 - **Voie verte;** extension rural → urbain; de + en + hétérogène (trottoirs);

- Proposition d'une stratégie piétonne nommée :

Un pas de plus en Seine-Saint-Denis



A. PREMIÈRE PARTIE / LES ENJEUX DE LA MARCHE EN SEINE-SAINT-DENIS



1. La marche : un mode de déplacement contraint mais en fort développement en Seine Saint Denis.



2.Les enjeux de la marche croisent de multiples politiques publiques:

➤ La mobilité

La marche est au centre des mobilités et de l'intermodalité. Pour les courtes distances (< 3km), elle permet de désaturer les transports publics, et limite l'usage des modes motorisés.

➤ L'animation urbaine

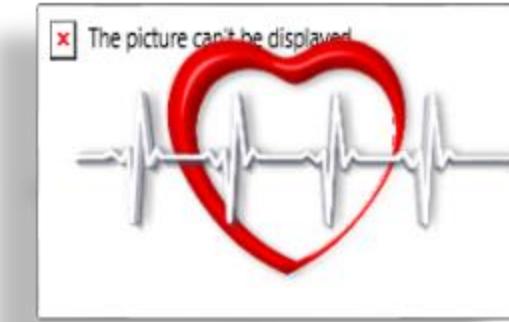
Le piéton participe à l'animation et au dynamisme des centres-villes et renforce les relations sociales. Avec un bilan carbone nul, il participe à la lutte contre le réchauffement climatique.

➤ La résilience

La marche par son empreinte carbone nul est résiliente. Avec un bilan carbone nul, il participe à la lutte contre le réchauffement climatique.

➤ la santé publique

La marche est une activité physique accessible à tous. 30 mn de marche permet de lutter contre l'obésité, les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers, l'anxiété ou de dépression.



3. Les enjeux des public spécifiques:

1. Les personnes en situation de handicap



2. Les déplacements et le genre



3. La mobilité des seniors



4. Les enfants dans la rue

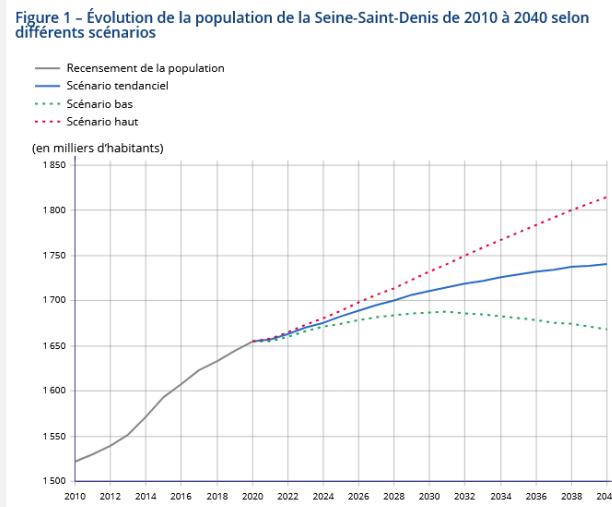


4. Des besoins qui vont encore augmenter à court terme :

a. L'évolution démographique

En 2040, la population de la Seine-Saint-Denis sera comprise entre 1,67 et 1,82 M/hab

Cette progression est notable pour les personnes de 75 ans ou plus :
➤ 84 000 en 2019 ; 5 % pop de la population totale
➤ 145 000 en 2040 ; 8 % population totale
➤ soit une progression globale de 73 %.



b. L'arrivée du Grand Paris Express



L'arrivée du réseau du Grand Paris Express va augmenter les besoins de rabattement piéton vers les gares. Le dimensionnement des espaces publics dans et autour des pôles-gares doit être en capacité d'absorber ces flux et que l'accessibilité y soit garantie. La végétalisation, les fontaines, les possibilités de s'asseoir en extérieur sont des qualités attendues par les usager-es.

B. SECONDE PARTIE / POUR UNE STRATÉGIE MARCHE « UN PAS DE PLUS EN SEINE-SAINT-DENIS »

1. Encadrer, Évaluer, Prioriser.

a. Encadrer

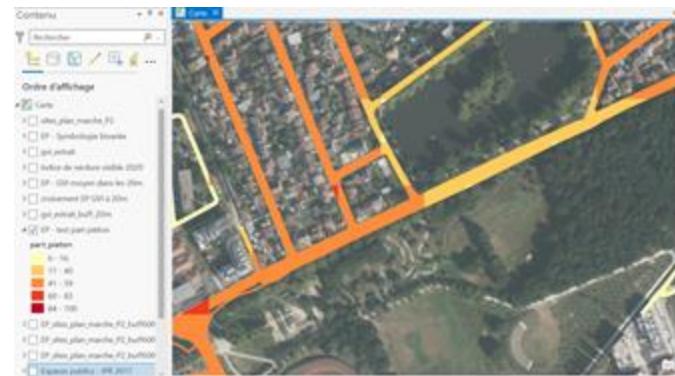
Notion de « Penser Piéton·ne » :

Cette notion peut se résumer en quelques objectifs-clés qui doivent être pris en compte dans la conception des projets d'aménagements pour que les cheminements soient :



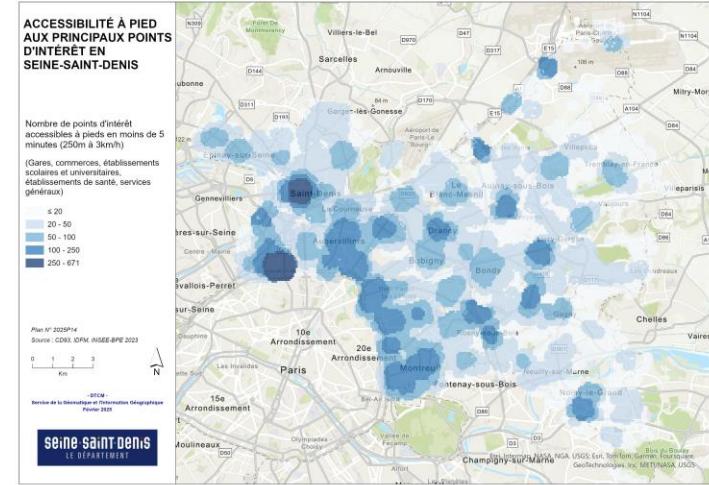
- **Clair**
- **Commode**
- **Convivial**
- **Connecté**
- **Confortable**

b. Évaluer



La création d'un indice de marchabilité vient s'ajouter à la hiérarchisation du réseau piéton pour avoir une lecture plus précise de la vulnérabilité des zones identifiées afin d'orienter les interventions possibles. L'indice de marchabilité, disponible sur tout le territoire, permet une visualisation de ce qui est disponible de l'espace utile au marcheur. Elle s'exprime par le rapport entre l'espace marchable sur l'espace public total.

c. Prioriser



La voirie départementale représente 345 km de voirie et le double de trottoir. La priorisation du réseau piéton permet de rechercher une efficacité des investissements.

Cette priorisation doit se construire en fonction de l'intensité des flux piétons existants (cf carte ci-dessous sur le nombre de points d'intérêts accessibles à pied qui traduit le taux de fréquentation piétonne de la voirie...)

2. Réparer, Préparer, Innover

a. Réparer et améliorer l'existant dans le cadre des travaux programmés

Il s'agit de tirer parti de chaque intervention, même légère, sur l'espace public pour améliorer le confort du piéton.

- Opérations de réparations , transformation des lignes de désir observées en traversées piétonnes
- Prise en compte de la vitesse des piéton·nes les plus fragiles dans la gestion des feux
- Mettre en place du jalonnement piéton



b. Préparer l'avenir en intégrant le « Penser-Piéton » dans l'élaboration des grands projets

: BBM; T1, TZen3, T8 sud, ASVT ...



c. Innover, expérimenter

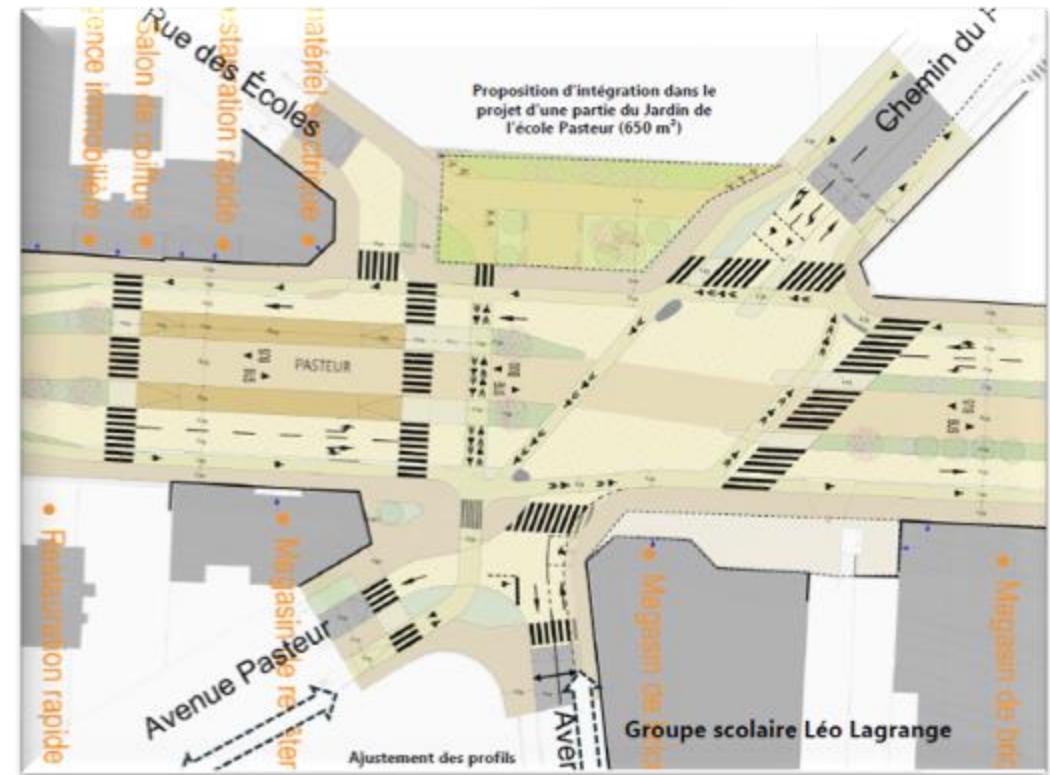


Exemple d'aménagement d'un carrefour en faveur des piétons autour du projet de Tzen 3

Carrefour actuel



projet



Compactage de la traversée sud, respect des
lignes de désirs ...

❖ identifier les convergences nécessaires avec les villes.

Le mobilier urbain

Le mobilier urbain répond à un besoin, à un service pour tous les usagers de l'espace public, la parfaite adéquation du mobilier urbain avec son environnement assure au piéton une déambulation sécurisée sur des espaces publics qui lui permet de se reposer, de s'orienter, de se protéger .

Outre les services qu'il doit apporter aux usagers, le mobilier urbain sera perçu soit comme un marqueur de la qualité de l'espace public, soit comme un obstacle sur son cheminement. La pertinence du nombre, de l'efficience et de l'implantation du mobilier urbain participe à la construction d'un espace lisible, organisé et accessible. Dans le cas contraire, il devient une gêne, un obstacle ou une barrière.

Mobilier de pause et de repos



Fontaine



Toilettes publiques



Jalonnement piéton



3. Communiquer

Un pas de plus en Seine Saint-Denis



Plusieurs axes de communication peuvent se déployer dans le cadre de la Stratégie Marche qui s'inscrivent également dans le déploiement d'autres politiques départementales (sur la Santé notamment) :

- **Promouvoir la marche** partout où cela est possible
- **Engager des campagnes de communication** sur les différentes échelles de collectivités
- **Coordonner des événements festifs ponctuels**
- **Organisation de balades urbaines avec le CAUE 93** valorisant des itinéraires remarquables du point de vue paysager et patrimonial

Un pas de plus en Seine Saint-Denis



Je vous remercie de votre attention