3e édition Rencontres nationales de la marche en ville

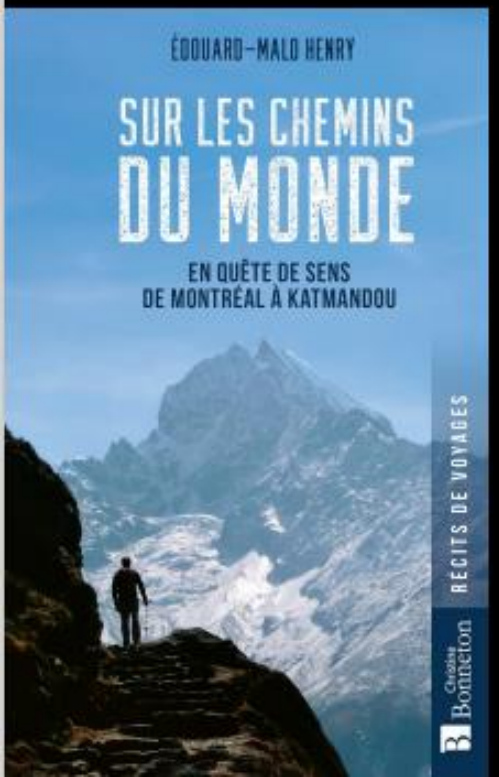
Rennes 25-26 septembre 2025

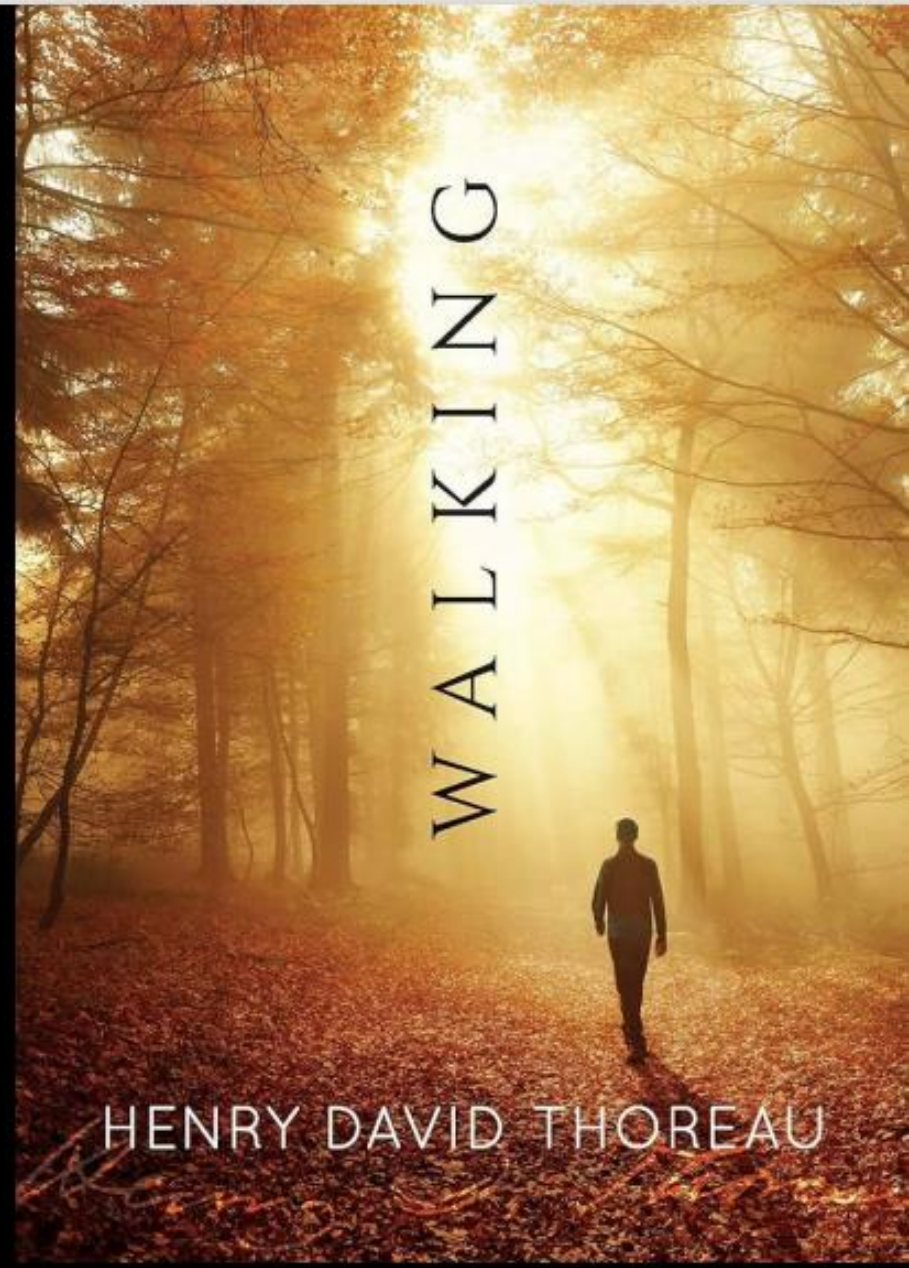
# Marcher dans les périphéries urbaines et les territoires de densité dispersée

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

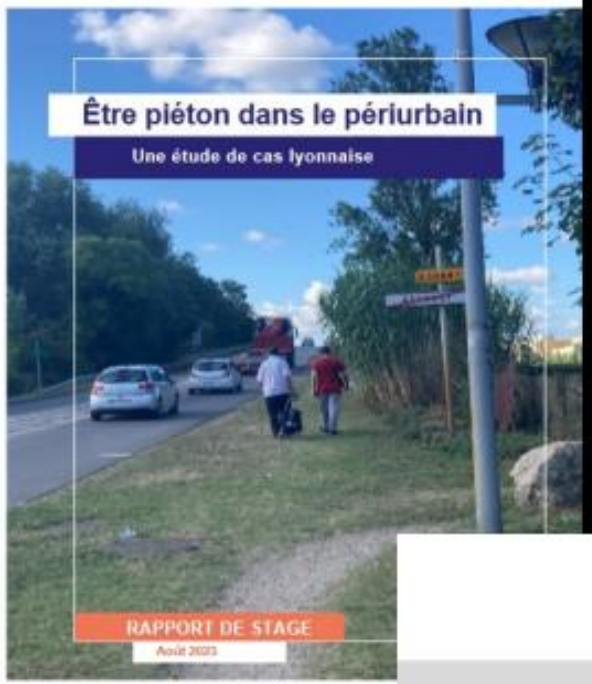
**Faire rimer proximité, bas carbone et densité de qualité : seule la ville dense et mixte est marchable**

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

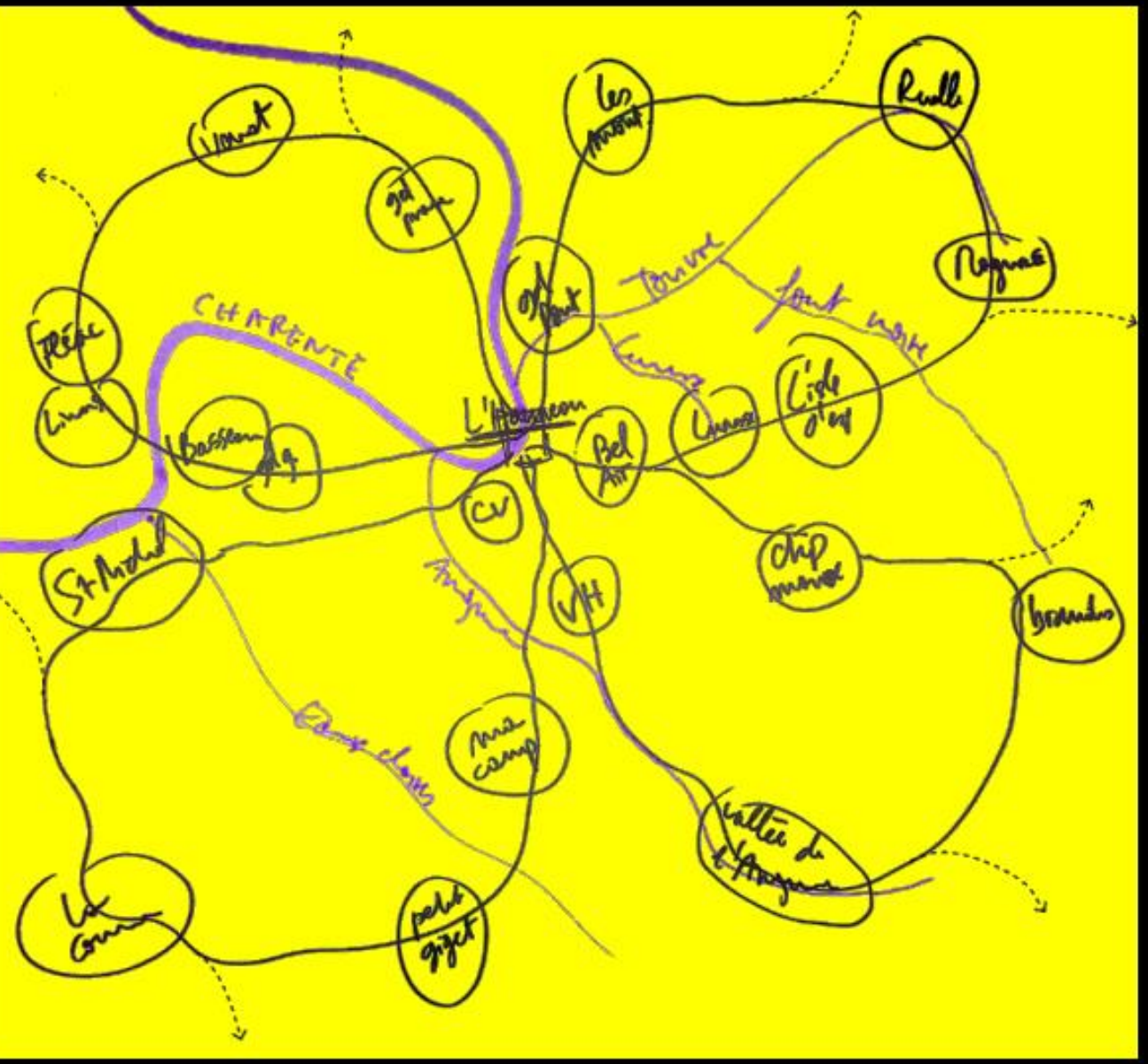
- Ville-centre : très forte densité (centre-ville historique, faubourgs, grands collectifs...)
- Banlieue : forte densité (faubourgs, grands ensembles, pavillonnaire...)
- Périurbain : densité moyenne à faible (pavillonnaire, petit collectif...)
- Rural : très faible densité ( terres agricoles et espaces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

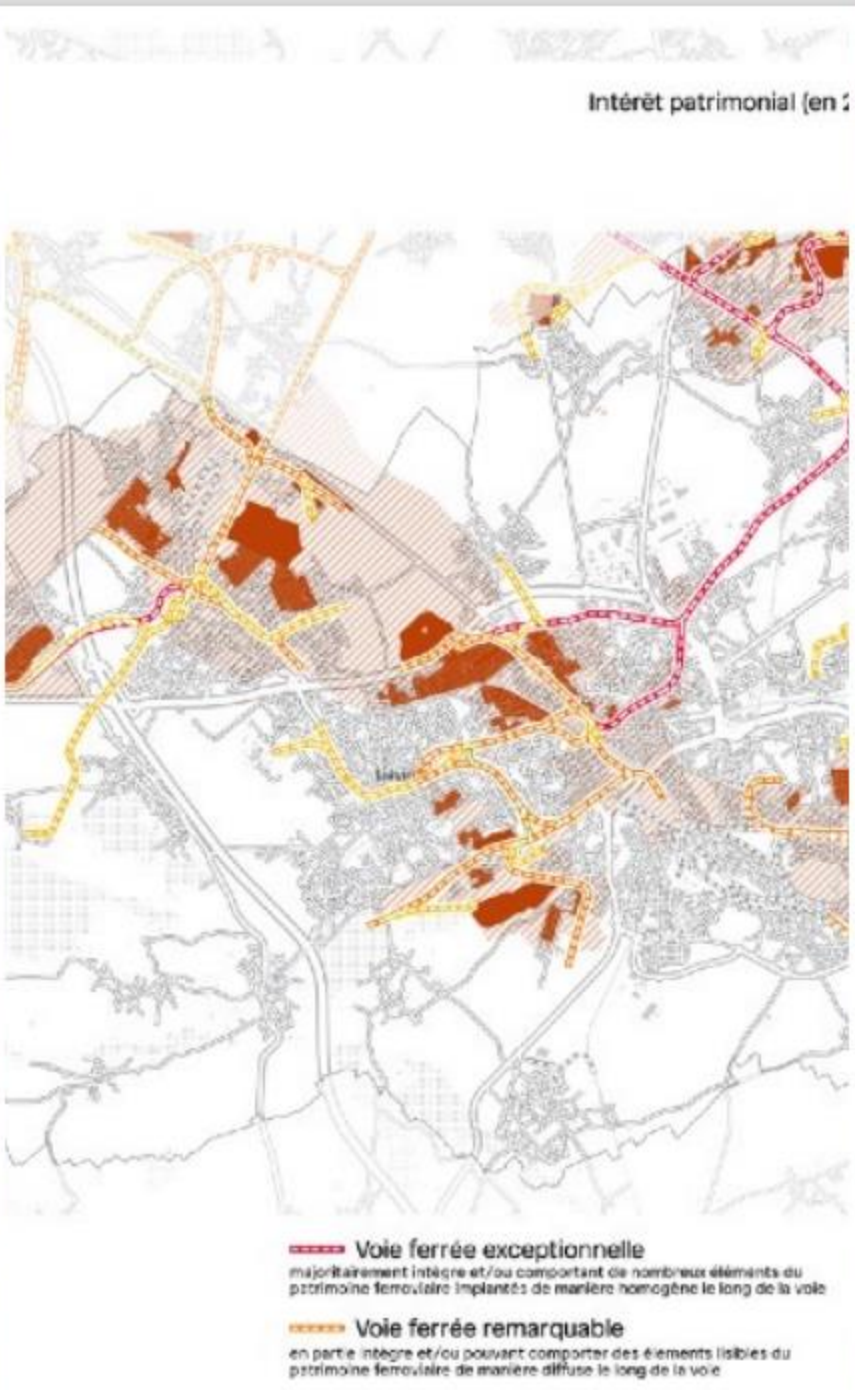
## réinventer nos villes

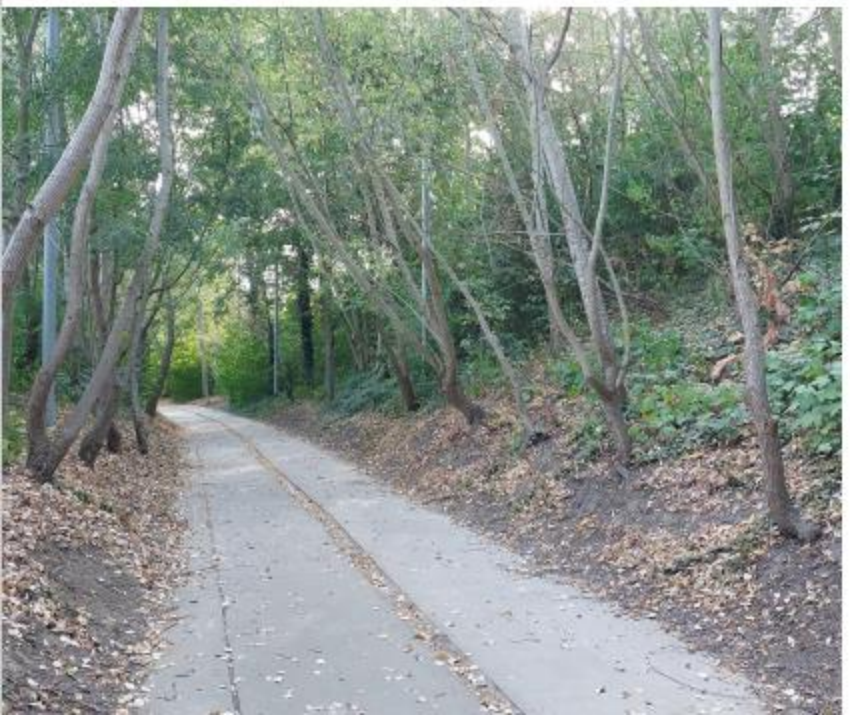
urbanisme, culture, tourisme,
écologie, éducation, citoyenneté…


Les Rouets
Rouet
Nagnac
Réal
Bassens
St Antoine
CV
VH
Bel Air
Lunes
Tour vue
Tour vue
Carry-le-Rouet
Mas camp
Vallée de l'Arbois
Pelus Sijet
La Couronne

GR®2013
SALON-de PROVENCE
Pélissanne
Grans
Lançon
Miramas Provence
St-Chamas
La-Fare les-Oliviers
AIX-EN-PROVENCE
Velaux
Istres
Berre l'Etang
Rognac
Vitrolles
Etang de Berre
St-Mitre les-Remparts
Beaurecueil
Meyreuil
Gardanne
Gabriès
Fos-sur-Mer
Marignane
Martigues
Port-de-Bouc
St-Victoret
Mimet
St-Savournin
St Zacharie
Cadolive
Peypin
Auriol
Plan-d'Aups Ste-Baume
Châteauneuf Lès-Martigues
Allauch
Carry-le-Rouet
La Penne-sur Huveaune
Cuges-les-Pins
AUBAGNE
MARSEILLE
MER MEDITERRANEE

Site minier du 11/19
LOOS-EN-GOHELLE
Stade Bollaert-Delelis
Louvre-Lens
LENS CENTRE
ici
Parc de la Glissoire
LIÉVIN
AVION
1000 m
2000 m
Véloroute - Voie verte
Patrimoine mondial
Office de tourisme
Gare SNCF
Panorama à 360°
1
Le Louvre-Lens.
The Louvre-Lens.
2
Entrée de la fosse 9 en 1936.
Entrance to Pit 9 in 1936.
3
Au cœur de la centralité,
un arc vert regroupe plusieurs
équipements structurants.


Intérêt patrimonial (en
Voie ferrée exceptionnelle
majoritairement intègre et/ou comportant de nombreux éléments du
patrimoine ferroviaire implantés de manière homogène le long de la voie
Voie ferrée remarquable
en partie intègre et/ou pouvant comporter des éléments lisibles du
patrimoine ferroviaire de manière diffuse le long de la voie



# Tracer des itinéraires

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

Itinéraire Braden - Keradennec
sur la commune de Quimper

Itinéraire Kermoysan - Kerdrezec
sur la commune de Quimper

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 vieillissant qui effraie des les 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'a 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 inexistante
- passages piéton sur les bretelles de la départementale, insécurité
- proximité des voitures et vitesse perçue comme élevée
- pollution et volume sonore élevé qualifiés de "gênants"
- 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 panneaux et enseignes

## Rive gauche

Topographie : plat

### Que retenir ?

Durée totale : 30 min
Distance totale : 2,4 km
Topographie : pente relativement douce

**A aménager en priorité :**
> tronçon rive gauche (insécurité/danger)

**Éléments remarquables valorisables**
> vue sur manoir, vue du pont, tunnel (art?), sentiers alternatifs
> permettraient de marcher par envie et non par contrainte

INSTITUT Géo architecture
QUIMPER BRETAGNE OCCIDENTALE
KEMPER BREIZH IZEL

# Itinéraire n°3 : Braden - Kéradennec

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

**État 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

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

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 ne 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

**Rédaction du cahier des charges de maîtrise d'œuvre**

Tronçon n°7
Entrée dans le quartier de Kermoysan
Tronçon n°6
La piste cyclable
Quartier Kermoysan
"Sentier" au niveau du ruisseau
Tronçon n°5
Le "Tunnel"
Partie rive droite
Tronçon n°4
Du pont au tunnel
Tronçon n°3
Le pont de Poulguinan
Tronçon n°2
Sortie du parking jusqu'au pont de Poulguinan
Tronçon n°1
Le parking du centre commercial
Centre commercial Carrefour
Partie rive gauche
Nord

# 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…

« 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* ».

في حينا مرحبا بكم
LA GRANDE TRAVERSEE D'EMILE AU FORT
TU VOIS LES ETOILES?

12 Rue du Bourg
PROFIL UTILISATEUR

Où
suis-je?

ACCES RESERVE
AUX PIETONS

GR
LES SUPER BALADES
À PIED