



Janvier 2022

Les mobilités piétonnes à Montceau-les-Mines

Diagnostic en marchant n°1



Un rapport rédigé par :

- **Energies Citoyennes Montceau** : une association citoyenne mobilisée et attachée à la ville avec la volonté de la voir se développer.
- **Fondation Hauy** : une association qui contribue au développement de projets au bénéfice de la pleine inclusion des personnes handicapées visuelles dans les sphères sociale et professionnelle.

Pour rappel

Un des engagements de la liste « Énergies Citoyennes » lors des élections municipales de 2020 était ainsi rédigé :

« Apaiser la circulation en centre-ville et dans les quartiers en instaurant de véritable zone 30, des zones de rencontres et des dispositifs de sécurisation, de façon à sécuriser et développer les déplacements à pied et à vélo.

Réaliser, en concertation avec les habitants, un véritable réseau de circulations douces sécurisées, facile d'accès... ».

Loin de renoncer à ce qui n'était pas qu'une simple promesse de campagne, Énergies Citoyennes a décidé de mettre en œuvre concrètement cet engagement en réalisant un premier « *diagnostic en marchant* ».

Celui-ci s'est déroulé mardi 21 décembre et une dizaine de personnes y ont participé.



Réunion de briefing avant le départ

Objectif de la démarche

Le diagnostic en marchant consiste à arpenter un territoire avec différents acteurs (habitants, élus, ...) pour mettre en relief les points faibles et les points forts et ainsi contribuer à l'élaboration de propositions d'amélioration.

Cette méthode participative permet de construire un diagnostic, en s'appuyant sur l'expertise d'usage des citoyens qui au quotidien empruntent les espaces publics de la ville et connaissent de manière précise les difficultés.

Rappel méthodologique

Un travail de ciblage doit permettre d'identifier un quartier et de construire un itinéraire. Il s'agit de relever sur celui-ci toutes les informations correspondant aux quatre thématiques d'une grille d'observation préalablement mise en forme :

- ▶ **L'espace public** : la chaussée, les trottoirs, les places et les espaces de détente.
- ▶ **Les fonctions urbaines** : les commerces, les services publics, les lieux sportifs et de loisirs, les lieux culturels et touristiques, les logements et l'habitat.
- ▶ **La nature en ville** : les espaces verts et la végétalisation.
- ▶ **La circulation** : les transports collectifs, les voitures et deux-roues, le vélo, les piétons, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et les stationnements.

Selon le nombre de participants (idéalement entre 8 et 10), chaque binôme observe spécifiquement une thématique et complète la grille d'observation. Un participant pilote le groupe sur l'itinéraire tandis qu'un autre photographie des images qui illustreront le diagnostic.

Durant le diagnostic, les groupes relèvent les points forts, les points faibles, les éléments à préserver et les pistes d'amélioration éventuelles qu'ils consignent dans la grille d'observation.

La discussion avec des habitants du quartier permet aussi de collecter des informations complémentaires.

Pour réaliser ce travail d'observation l'équipe à utiliser :

- ▶ Un **plan du quartier** et de l'itinéraire à suivre.
- ▶ Une **grille** permettant de consigner les points forts, les points faibles les éléments à préserver et les pistes d'amélioration.
- ▶ Un **mètre** pour mesurer la largeur des voies piétonnes.
- ▶ Un **appareil photo**.
- ▶ Un **fauteuil** pour handicapé.
- ▶ Une **poussette** pour enfant.

Attendus du diagnostic

- ▶ La rédaction d'un **diagnostic du secteur**, à diffuser pour faire du plaidoyer en direction des décideurs locaux.

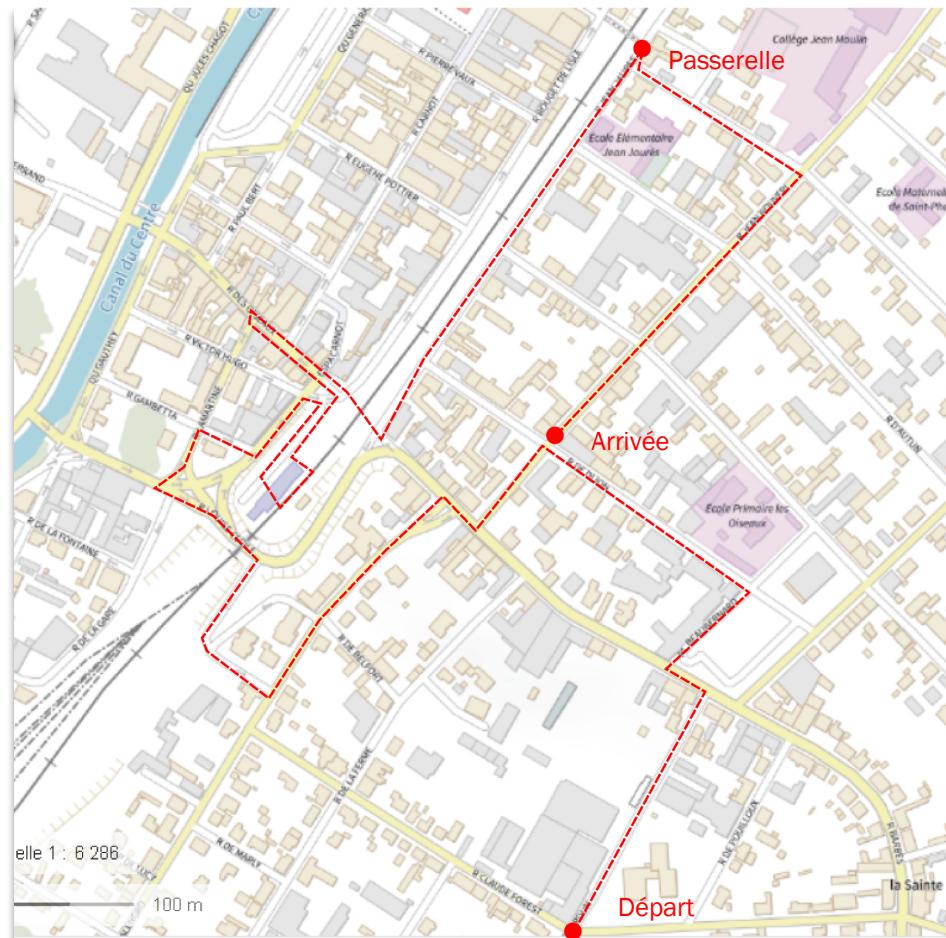
Listing des rues de l'itinéraire

Rue de Verdun
 Place Beaubernard
 Rue de Dijon
 Rue Jean Bouverit
 Avenue Roger Salengro
 Rue de la Condomène
 Rue Louise Cécile
 Rue de la Gare
 Gare SNCF
 Rue des oiseaux
 Rue Jean Jaurès
 Rue de Chalon



Equipe en charge du diagnostic

Itinéraire du diagnostic en marchant n°1



Historiquement Montceau s'est construit par extension du centre ville vers la périphérie, multipliant au fil du temps le nombre de ses quartiers.

La question du lien entre périphérie et centre n'a cessé d'être posée et malgré toutes les étapes d'urbanisation successives, des coupures subsistent encore de nos jours.

Nous avons décidé de nous intéresser, pour ce premier diagnostic, à la liaison qui relie le haut de la ville au centre. Nous entendons par « haut de la ville » les quartiers, Bellevue, Saule Vernois et le secteur de la place Beaubernard.

Depuis la disparition il y a bien longtemps du passage à niveau, « le piéton du haut de la ville » doit choisir entre le pont de la gare, le passage souterrain et la passerelle piéton pour rejoindre le centre, trois voies d'accès que nous avons testé.

Préalablement nous avons également parcourus les rues en amont de la voie ferrée pour en vérifier la « marchabilité ».

Nous nous sommes placés pour cela du point de vue de 4 catégories de piétons distinctes :

- Le piéton valide
- Le piéton à mobilité réduite
- Le piéton non voyant
- Le piéton accompagné de jeune enfant

L'espace

Pour des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer ou avec des poussettes ou déambulateurs, les largeurs des trottoirs doivent être suffisantes pour assurer un passage correct.

On retrouve assez souvent des panneaux ou des poteaux qui empêchent le passage. Même lorsque des travaux récents sont réalisés, ils intègrent assez peu le reprofilage de la voirie et des trottoirs qui permettrait un meilleur partage entre les usagers.

Le partage de l'espace entre les différents usagers est un enjeu majeur des aménagements urbains.



Trottoir rue de Verdun avec des poteaux électriques qui empêchent le passage



Trottoir étroit à l'intersection de la rue Barbès et de Verdun



Trottoir étroit en contre-bas de la gare

Les aménagements

Pour accéder à la gare depuis le haut de la ville, le franchissement du grand croisement en contre-bas de la gare est très difficile et long. Le monte-charge qui permet de faire la traversée de la voie ferrée n'est pas suffisamment fiable pour qu'une personne « prenne le risque » de l'emprunter.



Le mobilier urbain

L'implantation et le nombre de mobiliers urbains est déterminant pour inciter et sécuriser les déplacements piétons. Un mobilier urbain permet d'embellir la ville et favorise les déplacements actifs.



L'accès aux services

Des accès adaptés existent mais ne sont pas forcément toujours signalés.



La voirie

Les possibilités de passage réservées aux les piétons (passages piétons ou trottoirs partagés) ne sont pas toujours présents ou adaptés sur l'ensemble des voies qui forment les intersections et rendent les franchissements insécurites.



La signalétique

Bien que des signalétiques existent, elles ne sont pas respectés et crée des conflits d'usage préjudiciable aux piétons.



La géographie de la ville est caractérisée par la coupure de la voie ferrée et des ses emprises. Les principales liaisons entre le centre-ville et la partie est de la ville sont localisés sur la carte ci-dessous.



Deux franchissements ont été intégré à l'itinéraire et sont présentés ci-dessous :

Le secteur de la gare :



Un espace automobile qui empiètent la quasi-totalité de la surface



Absence de bande pour malvoyant sur le quai de la gare



Un carrefour auto-routier en contre-bas de la gare

- Franchissement piéton difficile, insécurité et anxiogène
- Vitesse excessive des voitures
- Une gare qui n'est plus vraiment un lieu de sociabilité (absence de commerce, de lieu de rencontres...)
- Un espace urbain très peu qualitatif

La passerelle piétonne



Un accès par escalier



Vue d'ensemble

- Accès réservé aux personnes mobiles et valides
- Un ouvrage inadapté au contexte

A retenir

- L'importance des aménagements de qualité qui embellissent la ville et favorise et sécurise la mobilité active.
- Des mobiliers urbains permettant aux piétons de se reposer
- Un accès aux services publics peu indiqué
- Un partage de la voirie défavorable aux piétons
- Une signalétique pas toujours adapté (panneaux gênants, absence de panneaux indiquant les rampes d'accès...)

Pertinence de la démarche

Si le choix du secteur objet de notre étude peut être discuté, il n'en est pas de même pour la méthode dont nous tenons à affirmer la pertinence.

En premier lieu nous confirmons que l'expertise d'usage fournit une garantie raisonnable pour valider les conclusions auxquelles nous sommes arrivés.

En effet, la diversité des profils qui constituait l'équipe a permis de croiser et donc d'enrichir les perceptions que nous avions de l'environnement.

Il ressort de cette première incursion en milieu urbain qu'il n'y a pas de cohérence d'ensemble dans le plan de circulation dédié aux piétons. Si des éléments de sécurisation existent-ils ne s'inscrivent pas dans un continuum qui permet aux différents piétons cités de circuler sans crainte du haut de la ville vers le centre.

- Ici ce sont des trottoirs non surbaissés qui rendent difficile le franchissement de la chaussée
- Là, c'est un trottoir trop étroit pour le passage d'un landau ou d'un fauteuil roulant
- Là encore c'est le signal sonore destiné aux non-voyants qui ne fonctionne pas
- Enfin c'est un ascenseur hors d'usage qui interdit le franchissement de la voie ferrée et oblige à un contournement aussi long que périlleux pour rejoindre la gare SNCF

Quelle suite donner à notre démarche ?

Nous souhaitons étendre nos investigations à d'autres quartiers périphériques mais également au centre ville proprement dit (entre canal et voie ferrée).

Nous pensons que les questions soulevées méritent d'être partagées avec les élus en charge des questions d'urbanisme et de circulation. C'est pourquoi, le présent document est adressé aux élus municipaux, communautaires et départementaux.