

**Étude mobilité du cœur de ville de Mont-de-Marsan**  
**Compte rendu des ateliers participatifs du 19 octobre 2021**

UNE ÉTUDE MOBILITÉ.....	1
DES ATELIERS PARTICIPATIFS .....	1
UNE VILLE POUR LES MOBILITÉS DOUCES.....	1
UN AMÉNAGEMENT DE LA PLACE PANCAUT :.....	2
LA RUE GAMBETTA APAISÉE.....	3

### **UNE ÉTUDE MOBILITÉ**

La ville de Mont-de-Marsan a décidé le lancement d'une étude portant sur la mobilité, les déplacements et le stationnement dans le centre-ville. Cette étude vient en complément des différents projets de rénovation de l'habitat, d'aménagement de voirie, mais aussi d'espaces publics qui modifieront les cheminements actuels et impacteront fortement les divers modes de déplacements.

Les aménagements à venir demandent de fait une cohérence dans les projets afin de garantir des conditions de mobilités efficaces et satisfaisantes pour l'ensemble des usagers. Cette étude « mobilité et déplacements » en centre-ville a pour but d'orienter les décisions de la collectivité pour établir des projets d'aménagement aux différents îlots du centre-ville, la voirie, et l'organisation des divers modes de déplacements. Différents temps participatifs viennent ponctuer cette étude :

- En phase diagnostic avec deux jours d'immersion, de rencontres et d'entretiens auprès des usagers du centre ville ;
- En phase de définition des scénarios avec un temps d'ateliers de concertation ;
- En phase d'expérimentation afin d'illustrer in situ le scénario envisagé.

### **DES ATELIERS PARTICIPATIFS**

Une soirée d'ateliers participatifs a été organisée le 19 octobre 2021 dans l'objectif de réunir les différents usagers du centre ville de Mont-de-Marsan afin- de leur partager une première lecture de la mobilité du centre-ville de Mont de Marsan effectuée dans le cadre du diagnostic technique et sensible (comptage, entretiens,immersion, concertation...),- de compléter le diagnostic par leur expériences, et construire ensemble des pistes de projets d'aménagements afin de faire émerger des premiers scénarios. Une quarantaine de personnes se sont déplacées, des cyclistes ou des personnes à mobilité réduite ou malvoyantes, quelques Saint-Pierrois et des habitants de longues dates du centre-ville et amoureux de leur ville. En pointant du doigt, aux côtés des élus et des techniciens de la ville, les problèmes que vivent quotidiennement les participants, nous avons pu faire émerger des pistes de réflexion qui permettront de bâtir des propositions d'aménagements que nous proposerons à la discussion des habitants en phase d'expérimentations.

### **UNE VILLE POUR LES MOBILITÉS DOUCES**

Le centre-ville de Mont-de-Marsan est à taille humaine: tout peut s'y faire à pied ou à vélo, car il n'y a pas de dénivelé. Le modèle idéal de la ville "du quart d'heure" de Morena qui propose tous les services essentiels à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo s'y

applique facilement. Mont-de-Marsan possède un réseau cyclable intéressant avec notamment certaines pistes agréables en site propre. De plus, le centre-ville contient des éléments attractifs d'usages et de paysages : le marché, les différents commerces, les trois rivières et leurs berges, le Parc Jean Rameau, la place St Roch, la place Pitrac... Par contre, les trottoirs sont en mauvais état, voire parfois inexistant, et la cohabitation entre voitures et vélos est difficile notamment : rue Pierre Lisse, rue Cherche midi, rue Lalanne, rue St-Jean d'Août, rue Batelière et rue Bosquet. Les feux rouges sont parfois trop rapides et mal cadencés. Les différents équipements ne sont pas forcément bien reliés entre eux, l'accès au parc Jean Rameau et à la Gare n'est pas forcément aisé ou confortable. De plus, les aménagements à prendre en compte pour les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes sont quasiment inexistant, voire très vétustes (bandes podotactiles, voix aux feux rouges, potelets déplacés après la fête de la Madeleine...). Souvent, les commerçants débordent sur les trottoirs et gênent la circulation de tous. Côté cycle, les discontinuités des pistes et le manque de signalétiques sont parfois très dangereux. La circulation dans le centre-ville est souvent compliquée et il manque un axe sécurisé Nord Sud. De plus, très souvent, des véhicules s'y garent... Il est à déplorer également le manque de stationnement privé dans certaines résidences. Plusieurs opportunités pourraient permettre à Mont-de-Marsan de se distinguer comme ville marchable. Par exemple : en construisant un cheminement ou même une boucle, cohérente et sécurisée qui traverserait toute la ville en passant par la gare, les arènes, la place St Roch, le musée et le parc Jean Rameau et qui pourrait permettre de multiplier l'attraction des statues. Ou encore en développant les potentiels touristiques (des arènes ou de statues) et marchables du centre-ville... Ou déjà en améliorant l'état général des trottoirs et en apaisant la circulation automobile. De plus les nouveaux projets comme l'îlot Laulom doivent être pensés dans cette logique et certains participants souhaitent être concertés. Comme d'autres villes cyclables, Mont-de Marsan pourrait travailler sur des pistes cyclables colorées, des indications plus claires, des aménagements spécifiques : comme sur l'avenue Victor Hugo, à la sortie de la gare, à proximité du Lycée Despiau, au rond-point d'Alingsas ou de reconnecter le centre-ville à la voie verte... Les participants aux ateliers ont également exprimé la volonté d'éviter de construire des nouveaux équipements sans les accès cycles (comme le collège de Cassaigne prochainement transformé en îlots de logements). Cependant, ces nouveaux aménagements doivent être fait sans nuisance pour les riverains à travers les nouveaux usages qu'ils pourraient générer. Il s'agit également d'être attentif aux piétons au regard de la place croissante faite aux cyclistes.

Trois éléments structurants :

- des voiries et trottoirs en bon état, même dans les petites rues
- des pistes cyclables continues du Nord au sud et du sud au nord
- Connecter les lieux attractifs du centre ville par des cheminements piétons

### **UN AMÉNAGEMENT DE LA PLACE PANCAUT :**

La place Pancaut est un des lieux-clés du centre-ville de Mont-de-Marsan. Déjà par sa taille qui fait d'elle, une des plus grandes places de la ville, mais aussi par son nombre de places de stationnements proches des commerces, bars et restaurants du centre-ville. Située à proximité des berges, et bientôt reliée aux Arènes avec le projet de l'îlot Laulom, elle est également très fréquentée lors des Fêtes de la Madeleine où elle accueille des manèges. C'est un endroit où il y a beaucoup de circulation, mais celle-ci reste fluide. Nombreux sont

ceux qui s'y garent, pour une courte ou longue durée, d'autant plus que deux heures de stationnement sont offertes. Malgré des trottoirs larges récemment refaits, la place Pancaut n'a aucun aménagement cyclable, rendant donc sa traversée à vélo dangereuse. Le positionnement des passages piétons n'offre pas une bonne visibilité des piétons pour les automobilistes, d'autant plus que les voitures semblent circuler trop vite. Beaucoup se plaignent d'une trop grande circulation, en partie causée par les doubles voies de circulation de chaque côté de la place. Esthétiquement parlant, les habitants sont unanimes, la place Pancaut n'est pas attractive. Elle est trop minérale et goudronnée, et manque cruellement de verdure. Le peu de végétation déjà présent passe inaperçu. Stratégique de par sa taille, sa fréquentation, son emplacement central et sa proximité avec les berges, la place Pancaut nécessite aujourd'hui d'être réaménagée afin de pouvoir exploiter tout son potentiel.

### **SCÉNARIO :**

Couper la place en deux, dans le sens de la longueur. Le côté Ouest est dédié aux mobilités douces avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle, et tout un parvis piéton avec beaucoup de végétation. Ici on supprime toutes les places de stationnement qui se trouvent le long des bâtiments ouest et aussi la rangée de gauche de l'allée centrale.

Encore une fois, on trouve une forte végétalisation de la place en ajoutant des arbres, du gazon,... On en profite pour ajouter du mobilier urbain (bancs, fontaines, aires de jeux) et on y amène un peu de patrimoine culturelle lié à la ville avec d'autres statues qui viennent décorer la place.

On garde le côté Est de la place pour la voiture en ne faisant qu'une seule voie de circulation en sens unique. On garde quelques places de stationnements nécessaires pour la commissariat de police et autres, sur le côté Est de la place et aussi le long du parvis créé (anciennement à la droite de l'allée centrale)

À ce moment-là se pose la problématique des sens de circulation. On se rend compte qu'il est difficile d'organiser les sens de circulation car elles dépendent des modifications qu'on apportera à la rue Gambetta. Il y a néanmoins la volonté de créer une boucle en sens unique qui ne nous expulse pas du centre-ville (ce qui est le cas aujourd'hui).

Dans la proposition d'aménagement de la place, les participants prennent en compte la création du futur Ilôt Laulom, auquel on pourra venir se raccorder pour en faire une continuité et ainsi venir se raccorder aux berges.

Un point d'interrogation reste encore concernant les manèges qui s'installent sur la place Pancaut durant les fêtes de la Madeleine. Ceux-ci n'ont pas été pris en compte dans l'aménagement mais ils ne constituent pas une grande inquiétude. Quelques personnes ont suggérés de les déplacer sur d'autres rues larges de la ville (Boulevard Ferdinand de Candau)

### **LA RUE GAMBETTA APAISÉE**

La rue Gambetta est un axe majeur pour les véhicules qui viennent du Sud. Les larges trottoirs récemment aménagés laissent la place aux piétons et marquent la volonté municipale d'améliorer son attractivité commerciale et touristique, notamment avec la future installation des Nouvelles Galeries. Toutefois, les participants notent que malgré l'étroitesse de la voirie, les véhicules circulent trop vite (pas de dos d'âne) et les piétons se sentent en danger pour la traverser (manque de passages piétons). Par ailleurs, les voitures et notamment les livreurs se garent sur le trottoir et ne facilitent pas la circulation des piétons. Enfin, cet axe ne permet pas une cohabitation entre piétons, vélos et voitures. En effet, la

voirie étroite empêche vélos et trottinettes de circuler en sens opposé, les incitant ainsi à monter sur le trottoir ce qui met les piétons en danger. Les participants ainsi que les personnes rencontrées sur le terrain ont, de manière unanime, évoqué le souhait de faire de la rue Gambetta une rue piétonne. Ils considèrent cette rue comme peu agréable pour s'y promener (large place aux stationnements, trop de voitures, trop vite), sans verdure. « Il y fait très chaud l'été ! ». Axe central commercial, débouchant sur les lieux attractifs et touristiques, elle semble naturellement vouée à devenir piétonne en détournant la circulation des véhicules. Les participants ont évoqué le souhait de réaliser une expérimentation de piétonnisation sur une parcelle de la rue Gambetta, tester les changements de circulation et l'appropriation des espaces par les voitures, vélos et piétons, avant de déployer un aménagement plus conséquent. « Faut-il vraiment piétonniser à partir de la place Jean Jaurès ? ». Ainsi cette expérimentation a été proposée entre la rue Bastiat et la rue des Cordeliers, avec l'inversement des sens de circulation dans ces deux rues. La partie piétonne devra être mise en lumière par des signalétiques ludiques au sol, de la végétalisation, des expérimentations de protection solaire de la rue, du mobilier urbain, une présence des « statues de la ville », et des bornes de contrôle d'accès au site pour livreurs. Enfin, les participants se sont attardés sur la place du Général Leclerc, très peu attractive et « sous-utilisée », et on souhaité y développer, en continuité avec l'expérimentation piétonne, des aménagements et jeux pour les jeunes et adolescents, structures peu présentes actuellement dans le centre-ville de Mont-de Marsan.

MERCI :

...à tous les participants de l'atelier, aux habitants et commerces qui ont pris le temps de répondre à nos questions lors de notre immersion sur le territoire, aux élus et techniciens de la ville qui accompagnent l'étude.