

6 **Mobilités**

# Le plan de déplacement et de stationnement

Engagée en faveur d'une ville accessible et durable, la municipalité a lancé au printemps 2022 un plan de déplacement et de stationnement dont l'objectif est d'améliorer et transformer la mobilité au sein de la commune et d'assurer le confort et la qualité de vie à ses habitant·es.

**CONCERTATION  
TOUT AU LONG DU PROJET**

De mars 2022 à janvier 2023 :

- Groupe projet mairie, élu·es et partenaires institutionnels (Sicoval, Conseil départemental, Tisséo) : 10 réunions.
- Instances citoyennes et associations (conseils de quartier, assemblée citoyenne, conseil des jeunes, association 2 Pieds 2 Roues) : 10 réunions de travail/ateliers.
- Ramonvillois·es et usagers : 392 contributeurs au questionnaire.

La concertation va se poursuivre dans les prochains mois pour finaliser le projet et élaborer les fiches actions.

**MOBILITÉ  
DES HABITANT·ES**  
(source EMD 2013)**60 %**USAGE MAJORITAIRE  
DE LA VOITURE**20 %**POUR SE DÉPLACER  
DANS L'AGGLO**33 %**POUR SE DÉPLACER  
À RAMONVILLE**2,2 %**DES MOYENS  
DE DÉPLACEMENT

Afin de définir les mesures à mettre en œuvre sur les questions de mobilités, la mairie a mandaté le bureau d'études EGIS Villes & Transports pour réaliser un état des lieux, proposer une stratégie multimodale de déplacement et faire émerger des propositions d'actions.

## Le diagnostic

Réalisé entre avril et septembre 2022, le diagnostic (lire encadré ci-dessous) issu de la concertation a permis de faire un état des lieux et de mener une réflexion dès le départ avec tous les acteurs sur les usages actuels et la mobilité de demain.

À Ramonville, l'enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2013 révèle un usage majoritaire de la voiture (60 %), des transports en commun bien utilisés en échange avec le reste de l'agglo (20 %), des déplacements à pied importants en interne (33 %), et un faible usage du vélo (2,2 %).

Cependant, en 2018, la part du vélo dans les déplacements domicile-travail représentait environ 8 % des déplacements (données de l'Insee de 2018), et ce chiffre a encore certainement augmenté ces dernières années. Les transports en commun se développent également au détriment de la voiture.



## Interview Divine Nsimba

**Élue déléguée à la mobilité durable et aux transports**

« La dépendance à l'automobile reste encore importante sur de nombreux territoires, mais il est de notre responsabilité de faire évoluer le comportement des usagers dans leurs déplacements et d'accompagner la transition vers d'autres modes de transport plus doux. À Ramonville, il y a plusieurs enjeux autour de la mobilité : réduire les impacts climatiques et de santé publique (pollution atmosphérique, bruit) liés à l'utilisation de la voiture, faciliter les déplacements individuels et collectifs du quotidien et apaiser la circulation automobile sur certaines zones pour préserver notre cadre de vie tout en facilitant l'accès aux équipements et commerces. Nous avons travaillé sur ce projet Mobilités de manière collective, avec les instances participatives et les usagers, pour répondre au mieux aux attentes et développer une mobilité en phase avec les enjeux d'aujourd'hui et de demain ».

**LE DIAGNOSTIC EST BASÉ SUR****DES DONNÉES CHIFFRÉES**

- **les études antérieures** : enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2013 réalisée tous les 10 ans (enquête 2022-2023 en cours) ; données de l'Insee de 2018 sur les déplacements domicile-travail ; comptages routiers du Sicoval ;
- **une campagne de comptages des flux** de circulation réalisée spécifiquement dans le cadre de l'étude, en avril 2022 ;

**DES DONNÉES QUALITATIVES ISSUES DE L'EXPERTISE D'USAGE**

- **une large concertation** avec les acteurs (lire encadré p. 6) ;
- **une analyse des modes de déplacement** des usagers via un questionnaire Mobilités réalisé en septembre 2022 (392 contributions).

### Des liaisons piétons/cycles à améliorer

Le réseau des pistes cyclables et cheminements doux est présent sur les principaux axes nord-sud (canal du Midi, bd F. Mitterrand, av. Tolosane, av. de l'Aéropostale). Cependant, l'accessibilité cyclable et piétonne est parfois rendue difficile du fait de discontinuités ou d'absence d'aménagements.

### Le vélo

Le constat issu de la concertation révèle que les pistes cyclables séparées de la voie de circulation automobile sont largement plébiscitées par les usagers qui ont un sentiment d'insécurité sur les bandes cyclables lié à la cohabitation avec les voitures (vitesse, conflits d'usage). Ce sentiment est d'autant plus fort pour les enfants à vélo. Le stationnement vélo est à renforcer.

### Les cheminements doux

76 % des répondants jugent les conditions de déplacement à pied satisfaisantes, même si certains itinéraires sont insuffisamment ombragés ou souffrent de l'étroitesse des trottoirs ou du stationnement gênant de véhicules.

#### UN CONSTAT PARTAGÉ

Les instances participatives et l'association 2 Pieds 2 Roues partagent ce constat et relèvent quelques difficultés en termes de points de sécurité à améliorer notamment aux abords des écoles et au niveau de certaines traversées (métro, bd F. Mitterrand, av. de l'Aéropostale, etc.). Pour le vélo, le réseau existant n'est pas toujours très lisible ni bien entretenu et certaines liaisons font actuellement défaut (métro/université, Port Sud, chemin de Négret).

### Une offre de transport en commun satisfaisante

Ramonville dispose d'un bon maillage en termes de transports en commun avec la desserte des bus Tisséo (linéo 6, navette métro-parc du canal, lignes 81, 82, 56, 54 et 112), le métro ligne B et la navette municipale. 73 % des personnes ayant répondu au questionnaire Mobilités jugent la desserte satisfaisante ou très satisfaisante. Un résultat à nuancer d'après les réponses du questionnaire par l'insuffisance de la fré-

quence du Linéo 6, de l'offre en soirée, de la desserte des coteaux et de la connexion du métro à la ville. Le fonctionnement de la navette est également à améliorer.

### Un usage majoritaire de la voiture

Le réseau routier de la commune est dominé par des axes structurants nord-sud et en moindre mesure d'est en ouest qui traversent la commune. Les portes d'entrée au nord concentrent les flux, notamment en heures de pointe sur l'av. P.G. Latécoère (19 500 véhicules/jour/sens) et le bd F. Mitterrand (10 000 véhicules/jour/sens). Le trafic est bien plus modéré sur l'av. Tolosane avec 5 000 véhicules/jour/sens et 1 500 sur l'av. Occitanie.

Le pourcentage de ménage avec 2 voitures diminue de près de 4 points entre 2013 et 2018 avec 30 % en 2018 (source Insee).

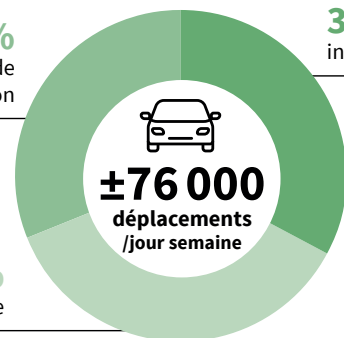
L'accès routier à Ramonville depuis les autres communes est satisfaisant à 75 % et les conditions de circulation intra-muros le sont à 61 % selon les répondants du questionnaire Mobilités.

Les conseils de quartier soulèvent la problématique de la vitesse élevée et de la cohabitation entre voitures et modes doux sur certains secteurs de la commune (av. de Suisse, av. des Croisés, rue des Pinsons, abords des écoles); sujet qui sera travaillé dans le plan d'actions.

### Un stationnement satisfaisant

70 % des répondants au questionnaire Mobilités l'estiment satisfaisant: bonne offre de stationnement, présence de zones bleues, un bon taux d'occupation, bien que fort autour de la place Marnac et souvent saturé sur le noyau des commerces av. Tolosane. Du stationnement illicite est constaté, principalement autour du métro, av. des Crêtes, sur le secteur av. d'Occitanie et av. E. Zola.

31 %  
avec le reste de  
l'agglomération



33 %  
intra Ramonville

36 %  
avec Toulouse

Source EMD 2013

**76 %**

**DES RÉPONDANTS JUGENT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT À PIED SATISFAISANTES**

Le vélo permet d'accéder au métro en moins de 15 minutes de tous les quartiers de la ville (hormis tout en haut des coteaux), aux principaux équipements publics, commerces et aux espaces verts, notamment les berges du canal.

**34 %**

**DE MÉNAGES AVEC 2 VOITURES EN 2013 CONTRE 30 % EN 2018**

**70 %**

**DES RÉPONDANTS JUGENT LE STATIONNEMENT POUR LES VOITURES SATISFAISANT**

# Les orientations stratégiques

De ce diagnostic, la commune a tiré des orientations stratégiques afin de répondre aux attentes des habitant·es et autres usagers en matière de mobilité, de sécurité des déplacements et d'amélioration du cadre de vie.

De ces orientations vont découler dans les prochains mois les principes d'aménagement et des propositions chiffrées.

### LE RÉSEAU TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS

**Renforcer les 4 corridors nord-sud :** axes cyclables structurants dans les 3 quartiers (Coteaux, Plaine, Canal) et canal du Midi.

**Renforcer les axes transversaux structurants :**

- de l'av. de Suisse au parc technologique du Canal ;
- de l'av. Latécoère au métro Université ;
- de l'université au parc technologique du Canal ;
- une navette communale pour les liaisons entre plaine des sports, centre-ville et coteaux.

**Créer un centre-ville cyclable :**

- un axe nord-sud (Occitanie, Marnac, Pompidou) parallèle au bd. F. Mitterrand ;
- un axe est-ouest (pont Zuera, Marnac, rue des Sanguinettes) ;
- une boucle cyclable dans le centre-ville donnant accès à la plaine des sports, les avenues. du 8 mai, F. Mitterrand et Tolosane.

**Valoriser des espaces stratégiques :**

améliorer l'accessibilité au carrefour du métro, sur J. Jaurès/Karben et au rond-point S. Allende.

### LE RÉSEAU AUTOMOBILE

**Gestion du trafic de transit :** privilégier les axes externes comme le bd. F. Mitterrand avec un recentrage des flux sur le giratoire de la ZA sud depuis le chemin d'Auzeville en privilégiant la rue L. Braille.

**Accès au centre-ville :** améliorer la lisibilité des accès pour mieux valoriser les espaces publics :

- depuis l'av. Tolosane : accès privilégié au centre-ville par la rue des Berges, avec en appui les rues du Bac et des Pastourelles ;
- depuis le bd. F. Mitterrand : l'accès pourrait se faire uniquement par le carrefour Karben.

