

Projet de schéma directeur piétons cycles de la commune de Ramonville Saint-Agne

DOCUMENT DE TRAVAIL (Août 2012)



I. Introduction

Ramonville Sain-Agne est une des villes de l'agglomération Toulousaine où la part des déplacements piétons et cycles est la plus importante. Ces faits sont le reflet d'une politique en faveur des modes doux initiée dès les années 1980 avec les premiers plans de déplacement. De nombreuses autres actions ont été initiées depuis avec notamment l'adoption du premier schéma directeur piétons/cycles dans les années 1990.

Le schéma directeur d'aménagements modes doux (piétons et cycles) prends aujourd'hui toute son importance de par le fait qu'un certain nombre de lois et documents sont venus renforcer la place des vélos et des piétons dans des villes qui ne sont plus uniquement réservées aux voitures.

Au niveau législatif, Toutes les lois relatives aux transports ou à l'urbanisme ont pris en compte les piétons ainsi que les cyclistes, de la Loi LOTI de 1982 à la loi SRU de 2000 en passant par la loi LAURE de 1996.

l'article 20 de cette dernière stipule notamment que « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et des contraintes de la circulation .

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »

En complément des lois, un certains nombres de décrets ont légalisés de nouvelles pratiques et de nouveaux types d'aménagements comme par exemple les double sens cyclables, les tourne à droite aux feux pour les vélos ou encore les zones de rencontre limitées à 20 km/h.

les documents stratégiques de planification que sont les SCoT et les PDU ont également permis d'instaurer une politique commune d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes à l'échelle des agglomérations. Si l'on prends le cas de l'agglomération Toulousaine, la commune de Ramonville est comprise dans le périmètre de transport urbain (PTU) ainsi que dans le SCoT central Toulousain.

En ce qui concerne le PDU, l'objectif majeur en matière de modes doux est la réalisation d'un schéma directeur cyclable d'agglomération. Ce schéma s'appuierait sur quatre volets : infrastructure, stationnement, service vélo et communication. Il a pour but d'uniformiser les différents schémas directeurs communaux et de mener une politique d'aménagements cyclables à l'échelle de l'agglomération.

Les actions du PDU en faveur des modes doux concernent également la piétonisation des centres-ville mais ont aussi pour objectif de produire des chartes sur les modes doux et de réaliser des plans d'accessibilité voiries (PAVE) notamment destinés à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduites.

Au niveau du SCoT, On retrouve la volonté d'inscrire la réalisation de cheminements modes doux dans les PLU des communes. La création de liaisons douces permettant un rabattement sur les lignes de transports en commun est également un enjeu fort.

La communauté d'agglomération du Sicoval a également réalisé un schéma directeur des liaisons cyclable à l'échelle de l'intercommunalité. Ce schéma, actuellement en révision ne prévoit pas d'aménagement de voirie sur la commune puisque Le boulevard François Mitterrand et l'Avenue Latécoère entre métro et canal sont déjà réalisés. Le schéma veut par contre insister sur les aménagements et services annexes comme par exemple la signalisation vélo, des lieux de stationnement et de réparation. C'est sur ces dernières thématique que la commune de Ramonville sera concernée. Le Sicoval vient également de finaliser son schéma du réseau de randonnée. Ce schéma impacte lui aussi peu la commune puisque le réseau de randonnée communal est soit existant soit sera intégré dans le réseau piétonnier urbain.

Des actions ont enfin été menées sur la commune depuis le « plan cadre des déplacements » de 1979. En 1997, le premier schéma directeur d'aménagements piétons cycles a vu le jour et prévoyait la création d'un réseau maillé de cheminements piétonniers et cyclables. Dernière action en date, l'inscription du schéma directeur mode doux dans une fiche action de l'agenda 21 communal constitue une preuve supplémentaire de la volonté de la commune de Ramonville de mener une politique en faveur des modes doux.

L'enjeu actuel est donc de mettre à jour le schéma directeur d'aménagement piétons cycles en tenant compte des réalisations qui ont été effectuées depuis le premier schéma de 1997 mais aussi en privilégiant l'insertion du schéma directeur de Ramonville à l'échelle de l'agglomération Toulousaine : Dans cette optique le schéma directeur modes doux devra être en compatibilité avec les orientations du SCOT et du PDU de l'agglomération Toulousaine.

II. Définition et description du schéma directeur

Le schéma directeur d'aménagement piétons cycles a vocation à constituer une annexe de plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Ramonville Saint-Agne.

De ce fait, deux principes renvoyant directement au présent schéma directeur seront inscrits dans le règlement du PLU. L'inscription de ces deux principes traduit la volonté de rendre opposable le plan (annexe 1) inclus dans le schéma directeur. Ces principes sont les suivants :

- Inscriptions, dans la liste des emplacements réservés contenus en annexe du PLU, de tout emplacement qui pourra être utile à la réalisation de futures infrastructures piétonnes ou cyclables
- Si création d'un nouveau quartier ou réalisation d'un projet d'habitat d'envergure, obligation pour le promoteur ou l'aménageur de réaliser des garages à vélo dans les résidences d'habitat collectif et surtout de réaliser des cheminements piétons cycles dans le but de relier la nouvelle zone aménagée au réseau modes doux existant ou en projet.

Ces cheminements devront être en compatibilité avec les liaisons définies sur le plan (annexe 1) du présent schéma et avec le cahier technique (annexe 3) ci-joint avec le schéma directeur.

Ce schéma recense sur un plan (annexe 1) les grandes liaisons piétonnes et cyclables à aménager sur la commune. Y sont également mentionnés les cheminements piétons/cycles existants ainsi que les liaisons avec les communes limitrophes existantes ou à créer.

Le schéma directeur pourra aussi préciser le type d'aménagement à réaliser dans le cadre de la création des itinéraires piétons et cycles au moyen de fiches actions pour chaque itinéraire (annexe 2). Ces précisions d'aménagement n'étant faites qu'à titre informatif, le type d'aménagement à réaliser sera laissé à l'appréciation des services techniques de la commune de Ramonville. Cela implique que les aménagements réalisés à terme pourront être au final parfois différents de ceux qui auront été préconisés dans ce schéma directeur.

Un Cahier technique (annexe 3) sera joint au schéma directeur. Ce document comprendra des préconisations pour les aménagements de nouveaux itinéraires que ce soit au niveau des aménagements de voirie ou encore au niveau du stationnement des cycles ou de la signalisation. Ce cahier technique servira de guide aux services techniques de la commune pour la réalisation des aménagements futurs mais ne constituera en rien en un document opposable.

III. Grands principes d'aménagements

Font référence au terme « aménagements », outre la création des infrastructures en elles-mêmes, le réalisation de stationnements pour les vélos ainsi que la mise en place de la signalisation .

L'objectif premier du schéma directeur piétons et cycles est d'assurer les connexions piétonnes et cyclables entre les différents quartiers et lieux structurants de la commune. Cet objectif sera réalisé au moyen de continuités entre les cheminements existants en créant de nouvelles voiries et/ou en mettant en place une signalisation adaptée

D'autres objectifs importants doivent être pris en compte dans le schéma directeur; ces objectifs sont les suivants:

- Développer les zones 30 et les zones de rencontre pour accorder une plus grande place aux piétons et aux cycles
- Sécuriser les voies empruntées par les modes doux, en particulier aux carrefours et près des écoles
- Mettre en place une signalisation adaptée aux cyclistes et aux piétons pour permettre une bonne accessibilité au réseau mode doux.
- Permettre le rabattement sur les lignes de transports en commun et renforcer l'intermodalité modes doux/TC
- Faciliter le stationnement des vélos et ce sur tout le territoire communal
- Imposer pour toute création de nouveau quartier ou de projet d'habitat d'envergure la réalisation de cheminements doux pour permettre à la nouvelle zone urbanisée d'être reliée au réseau existant

Le schéma doit également permettre d'identifier clairement les grandes liaisons piétonnes et cyclables qui constitueront l'ossature du réseau de cheminements modes doux sur la commune. Ces liaisons, existantes ou en projet, seront définies dans le présent schéma directeur. Elles devront être mises en valeur par des aménagements qualitatifs ainsi que par une signalisation cohérente.

Les double sens cyclable sur les rues à sens unique qui ont été récemment légalisés, devront être pris en compte à l'avenir. Ce type d'aménagement pourra être inclus dans la réalisation d'un itinéraire plus important lorsque cela sera techniquement faisable.

Le développement des zones 30 et des zones de rencontre est une priorité. Ces zones pourront être créées aux abords des lieux de passage (commerces, établissements scolaires...) mais aussi dans les quartiers résidentiels pour y limiter le trafic automobile. Elle permettront d'apaiser la circulation automobile et surtout d'accorder une plus grande place aux piétons et aux cyclistes sur la voie publique. Le développement de ce type d'aménagement est encouragé notamment dans les endroits où il ne serait pas possible de créer des infrastructures cyclables ou piétonnes mais qui participeraient malgré tout à la continuité d'un itinéraire modes doux (exemple : Avenue Latécoère entre la Rue du Moulin et la Rue Voltaire, trop étroite pour réaliser des aménagements cyclables ou piétons mais qui fait partie de l'itinéraire N°5). La création de ces zones n'empêchera tout de même pas la réalisation d'aménagements cyclables et piétonniers lorsque cela sera faisable et nécessaire.

Les aménagements accompagnant la création de zones 30 et de zones de rencontre pouvant différer, ils seront précisés dans le cahier technique (annexe 3) joint au schéma directeur.

Les tourne à droite aux feux pour les cycles devront eux aussi être inclus dans les futures réflexions d'aménagements

Des modifications pourront être apportées au réseau modes doux existant s'il s'avère que cela est nécessaire, en particulier pour améliorer la sécurité des usagers qui empruntent ces voies.

Des stationnements vélos devront être installés à proximité des zones de commerces et de services, des crèches et établissements scolaires, des équipements culturels et sportifs ainsi que des squares, places et autres aires de jeux si cela n'est pas déjà le cas. Leur implantation devra également être prise en compte lors de la création de nouveaux quartiers ou lors de la réalisation d'un projet d'habitat de grande ampleur.

Une signalisation dédiée aux vélos ainsi qu'aux piétons devra être mise en place à l'échelle de la commune. Cette signalisation pourra être sous forme de panneaux d'indication ainsi que sous forme de marquage au sol.

Les panneaux de signalisation devront indiquer en priorité les quartiers de la commune mais aussi les zones ou les équipements structurants comme par exemple les commerces, services municipaux, zones de loisirs... L'accent sera également mis sur les liaisons avec les communes limitrophes.

Enfin, tout projet de création ou de réfection de voirie devra prendre en compte les orientations définies dans le présent schéma directeur en conformité avec l'article 20 de la loi LAURE de 1996.

IV. Contenu sommaire du schéma

Le schéma directeur d'aménagements modes doux met en lumière sept liaisons majeures Nord/Sud et six liaisons Est/Ouest. Ces axes, qui sont détaillés ci-après, sont totalement ou pour partie réalisés.

La réalisation de ces treize liaisons est primordiale pour que la commune dispose de l'ossature de son réseau modes doux. Une fois réalisés, ces grands axes permettront de desservir la plupart des quartiers et des équipements structurants de la commune.

En complément de ces treize artères majeures, un certain nombre d'autres projets à échelle plus locale devront être réalisés. Ces différents projets participent, pour la plupart d'entre eux, à la déserte intérieure des différents quartiers de Ramonville Saint-Agne. Ils viseront notamment à assurer des continuités piétonnes entre les cheminements existants.

Tous les projets sont recensés sur le plan (annexe 1) qui accompagne le présent schéma directeur.

Les Liaisons structurantes Nord/Sud sont les suivantes :

- Le Canal du midi qui permet de relier la commune avec Toulouse et le Lauragais → itinéraire 1
- Le Boulevard François Mitterrand et son prolongement vers le métro et vers la LMSE → itinéraire 2
- liaison depuis la LMSE et le métro vers le centre-ville via la rue des Cigognes, la rue des Pinsons, la place Marnac et l'avenue d'Occitanie → itinéraire 3
- l'avenue Tolosane, épine dorsale Nord/Sud de la commune → itinéraire 4
- L'avenue Latécoère qui permet de relier les coteaux avec l'université Paul Sabatier → itinéraire 5
- Liaison entre les coteaux Nord et Sud via l'avenue de l'Aéropostale et l'avenue Germaine Tillion → itinéraire 6
- Liaison à travers le parc technologique du canal depuis le canal jusqu'à la ferme de cinquante → itinéraire 7

Les liaisons Est/Ouest sont les suivantes :

- Liaison entre les coteaux sud et la ferme de Cinquante via le boulevard de Suisse, l'avenue de 8 mai 1945, le mail Georges Bassens et enfin le pont de Mange-pommes → itinéraire 8
- Liaison entre les hauts de Ramonville et le centre ville via l'avenue de Gleyze-Vieille, la rue de l'église et les différentes artères de la cité Rose (Hirondelles, Pouciquot, Pâquerettes, Cigogne) → itinéraire 9
- Liaison entre le centre ville et le cœur du parc du canal où sera située la future station de métro → itinéraire 10
- Liaison entre Les coteaux sud et le boulevard François Mitterrand via Le chemin de Soule, le futur quartier Maragon Floralties, l'avenue des croisés et la rue du bac → itinéraire 11
- Liaison au nord de Ramonville le long de l'avenue Latécoère → itinéraire 12
- Liaison entre Coteau Sud et la zone sportive via le quartier de Soule et Port Sud → itinéraire 13

Ces liaisons structurantes permettront de relier efficacement les quatre grands secteurs qui ont été identifiés sur la commune et qui centralisent la majorité des activités et des habitants

- le secteur nord qui comprend notamment la cité rose et le vieux Saint-Agne, participe à la liaison avec Toulouse (université Paul Sabatier, Lycée Bellevue...) et avec la ligne B du Métro à la station de Ramonville
- le secteur central autour de la place Marnac concentre services et commerces et permet de rejoindre le canal du midi ainsi que les équipements sportifs situés de l'autre côté du boulevard François Mitterrand
- le secteur Sud sert quant à lui de lien entre le quartier de Port Sud et le reste de la ville, c'est également par ce secteur que l'on peut accéder à la ferme des cinquante
- Le secteur des Coteaux qui comprend tous les quartiers des hauts de Ramonville : il permet de relier le haut de Ramonville avec la partie basse de la commune, cette zone a pris de l'importance ces dernières années avec la création du quartier des coteaux nord et de la zone de coteaux sud.

Le plan des liaisons douces (annexe 1) est séparé en deux cartes : une pour le réseau cyclable et une autre pour le réseau piétonnier.

Dans ce plan, on retrouve le réseau existant, le réseau à créer mais aussi les endroits sur le réseau existant où il serait utile d'apporter des améliorations.

la légende de la carte des liaisons cyclables est la suivante :

- En noir, les cheminements existants
- Les points noirs signalent des endroits sur le réseau existant où des améliorations sont nécessaires
- En rouge, les liaisons majeures à créer en priorité
- En bleu, les liaisons complémentaires à créer
- Les flèches bleues représentent les connexions avec le réseau modes doux des communes limitrophes
- Les étoiles rouges correspondent aux stationnements vélos existants

La légende de la carte des liaisons piétonnes est la suivante:

- En vert, le réseau piétonnier existant accessible aux vélos de ville
- En rouge, le réseau piétonnier existant qui n'est pas accessible aux vélos de ville
- En noir, le réseau à créer
- Entouré par des ellipses violettes, les zones où une continuité piétonne doit être trouvée.

V. Mise en œuvre du schéma directeur

Une fois que le schéma directeur d'aménagement piétons/cycles aura été approuvé suite à une délibération du conseil municipal, il devra être mis en œuvre selon un calendrier qui n'est pas encore défini .

Si certaines liaisons sont déjà prévues dans le cadre d'aménagements de nouveaux quartiers ou de création d'infrastructure de transport, leur date de réalisation n'est toutefois pas encore connue à ce jour (2012)

Un certain nombre d'autres projets pourront quant à eux être inclus dans les programmes pluri-annuels de réfection de voirie, notamment les projets de bandes cyclables sur voirie existante.

Le cahier technique (annexe 3) ainsi que les fiches itinéraires (annexe2) permettent déjà de donner une idée des futurs aménagements qui seront réalisés sur chaque voirie. Toutefois, comme il a déjà été précisé précédemment, les préconisations faites dans ce schéma ne seront pas opposable, à l'inverse du tracé des futures liaisons. Ce sera donc aux services techniques de Ramonville d'étudier toutes les possibilités d'aménagement, en accord avec le cahier technique (anexe3) ci-joint, et de décider de la nature des réalisations.