

CONCERTATION POUR L'AMENAGEMENT DU CHEMIN DE MANGE POMMES - ATELIER 2

6 décembre 2023



CONCERTATION POUR L'AMENAGEMENT DU CHEMIN DE MANGE POMMES - ATELIER 2

RAPPEL DES INVARIANTS

- le projet s'inscrit dans le schéma directeur cyclable du Sicoval (2023-2032) et dans le schéma directeur Mobilités de la Ville de Ramonville, aujourd'hui validés
- sa réalisation est actée à horizon 2025-2026 en concomitance avec la voie nouvelle desservant la ZAC du Canal et la fermeture du pont de Mange-Pommes aux véhicules motorisés
- sa visée est de créer un espace apaisé à l'intérieur duquel la circulation des véhicules motorisés et le stationnement seront réservés aux riverains
- la concertation obéit à des règles qui permettent de rechercher le consensus, les décisions revenant in fine aux élus
- le cadre budgétaire du projet est contraint

Les principaux apports de l'atelier 1

- **Un enjeu d'aménagements qualitatifs et adaptés aux deux extrémités du chemin :**
 - L'entrée du chemin : aménagement paysager (marquer visuellement l'entrée dans un espace apaisé) et sécuritaire (casser d'emblée la vitesse et sécuriser le virage)
 - Les abords du pont : rendre impossible tout stationnement, réserver les accès aux services publics et aux riverains, traitement qualitatif des containers, tout en garantissant l'accès au chemin de halage
- **Stationnement :**
 - Les chicanes : à maintenir ou pas en prenant en compte les avantages (casser la vitesse) et les inconvénients (dégradation des véhicules, inopérantes si non utilisées, gêne pour vélos et piétons)
 - La signalétique pour orienter vers le parking Garcia Llorca
 - L'aménagement des entrées-sorties cochères pour éviter le stationnement sauvage
- **Insertion des différents modes :**
 - Importance des revêtements (visuel, texture) pour la lisibilité des itinéraires
 - Sécurité piétonne à prendre en compte fortement
 - La stricte limitation de vitesse (pour tous modes) : incitation, effets visuels, pédagogie
- **Redéfinition de l'espace public**
 - Création de zones de convivialité
 - Mobilier urbain, éclairage, revêtements
 - Enjeu de végétalisation (haute ou basse, publique ou privée)

3 séquences d'aménagement identifiées



Les objectifs et le déroulement de l'atelier 2

L'objectif est d'établir une liste de critères d'analyse et de les hiérarchiser, afin de les appliquer lors de l'atelier 3 aux scénarios qui seront présentés.

- 1) Rappel des « règles du jeu » des ateliers
- 2) Présentations de principes / solutions possibles d'aménagement
- 3) Travail par petits groupes pour définir et hiérarchiser des critères d'analyse pour chaque séquence, selon les différentes thématiques : sécurité, stationnement, qualité paysagère

Principes / solutions possibles d'aménagement

L'entrée du chemin



Marquer l'entrée dans le quartier résidentiel par une réduction des vitesses automobiles / aménager l'espace vert, espace de convivialité

Principes / solutions possibles d'aménagement

L'entrée du chemin

Exemples d'aménagement d'entrée en zone 30



Plateau traversant / vélorue

Rétrécissement de la
chaussée

+ Revêtements, marquage d'animation, ...

Principes / solutions possibles d'aménagement

Le bout du chemin



L'aménagement d'une section en zone de rencontre entre le hameau de M-P et le pont
/ l'implantation de bornes rétractables au niveau du pont

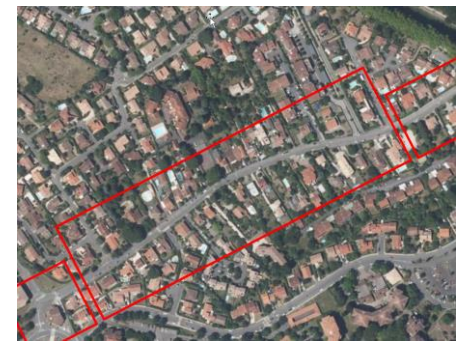
Principes / solutions possibles d'aménagement

Le bout du chemin

Exemples d'aménagement zone de rencontre



SOLUTION 1 : Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée

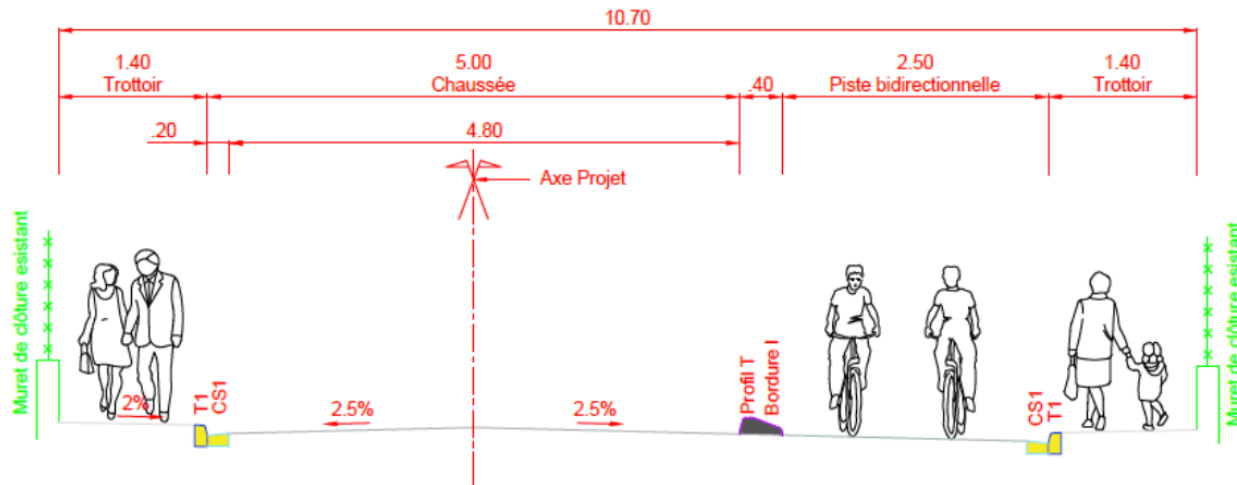


CIRCULATION APAISEE

Profil en travers type sur Zone 30 -
(limité à 30 km/h)

Section courante

Echelle 1/50



Piste bidir =
2,30m sur la
section la plus
réduite

- Une solution qui sépare les flux
- Peu de confort pour les piétons
- Peu de stationnement possible a priori

Peu de marges de
manœuvre pour aménager
le stationnement

SOLUTION 2 : Rue cyclable ou vélorue – aménagement zone 30

Passages en écluse pour ralentir les vitesses des automobiles



Signalisation d'entrée de zone 30 complétée par marquage



SOLUTION 2 : Rue cyclable ou vélorue – aménagement zone 30

Vélorue avec double sens de circulation



SOLUTION 2 : Rue cyclable ou vélorue – aménagement zone 30

Chicanes ou zones de croisement avec stationnement



- Une solution confortable pour les piétons
- Cyclistes sur chaussée avec les voitures
- Du stationnement possible, formalisé

SOLUTION 3 : CVCB – Chaussée à Voie Centrale Banalisée ou chaucidou



- Vitesse 50 km/h
- Difficilement compatible avec le stationnement
- Nécessite une bonne covisibilité

SOLUTION 4 : A niveau







- Une solution qui ne sépare pas les flux
- Du stationnement marqué au sol
- Contrainte technique des réseaux pour des plantations

SYNTHESE DES SOLUTIONS PRESENTEES

Solutions	Premiers éléments d'analyse
Solution 1 piste cyclable bidirectionnelle	<ul style="list-style-type: none">- Une solution qui sépare les flux- Peu de confort pour les piétons- Peu de stationnement possible a priori
Solution 2 rue cyclable ou vélorue	<ul style="list-style-type: none">- Une solution confortable pour les piétons- Cyclistes sur chaussée avec les voitures- Du stationnement possible, formalisé
Solution 3 CVCB (Chaucidou)	<ul style="list-style-type: none">- Vitesse 50 km/h- Difficilement compatible avec le stationnement- Nécessite une bonne covisibilité
Solution 4 A niveau	<ul style="list-style-type: none">- Une solution qui ne sépare pas les flux- Du stationnement marqué au sol- Contrainte technique des réseaux pour des plantations

TABLEAU D'AIDE A LA DECISION DU CEREMA

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2 000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
 50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

GRILLE D'ANALYSE POUR L'AMENAGEMENT DU CHEMIN DE MANGE POMMES

C'est l'objet de notre atelier de ce soir.

Concertation Chemin de Mange-Pommes
Atelier n°2 - définition des critères d'évaluation

Section 1 - L'ENTREE DU CHEMIN

La qualité paysagère + / - important Observations

Végétalisation
Éclairage public
Gestion des conteneurs
Revêtement de sol
Mobilier urbain
...

La sécurité des déplacements

Limitation de vitesse
Sécurité des piétons
Sécurité des cyclistes
Accessibilité PMR
Accès riverains
...

Le stationnement

Lutte contre le stationnement sauvage
Nombre de places
Signalisation des stationnements
...

06/12/2023

Section 2 - LA SECTION COURANTE

La qualité paysagère + / - important Observations

Végétalisation
Éclairage public
Gestion des conteneurs
Revêtement de sol
Mobilier urbain
...

La sécurité des déplacements

Limitation de vitesse
Sécurité des piétons
Sécurité des cyclistes
Accessibilité PMR
Accès riverains
...

Le stationnement

Lutte contre le stationnement sauvage
Nombre de places
Signalisation des stationnements
...

06/12/2023

Section 3 - LE SOUTI DU CHEMIN

La qualité paysagère + / - important Observations

Végétalisation
Éclairage public
Gestion des conteneurs
Revêtement de sol
Mobilier urbain
...

La sécurité des déplacements

Limitation de vitesse
Sécurité des piétons
Sécurité des cyclistes
Accessibilité PMR
Accès riverains
...

Le stationnement

Lutte contre le stationnement sauvage
Nombre de places
Signalisation des stationnements
...

06/12/2023

3 TABLES – PAR SECTION DU CHEMIN

