



Concertation pour l'aménagement du Chemin de Mange-Pommes à Ramonville Saint-Agne

Compte-rendu de l'atelier n°3 : présentation et analyse des esquisses de scénario préférentiel en s'appuyant sur les critères établis lors de l'atelier 2

Mardi 16 janvier 2024 de 18 à 20 h dans la salle du Conseil municipal de la Mairie et éléments reçus par mail

Ce troisième et dernier atelier de concertation pour l'aménagement du Chemin de Mange-Pommes a réuni 41 personnes ayant pour la plupart déjà assisté aux deux premiers ateliers ; l'objectif de la Ville de Ramonville et du Sicoval, maîtres d'ouvrage de ce projet était de :

- **présenter aux participants des esquisses d'aménagement,**
- **leur proposer de les commenter et de les évaluer à partir des critères qu'ils avaient notifiés comme prioritaires lors de l'atelier 2.**

Après accueil et vœux à l'assistance pour 2024, Christophe Lubac, maire de la ville a placé la rencontre dans la lignée des deux précédents ateliers (8 novembre et 6 décembre 2023) mais aussi dans la perspective de la réunion publique de restitution de l'ensemble de la concertation, annoncée pour le 12 mars prochain :

« Différentes options d'aménagement vont vous être présentées, pour les trois sections identifiées sur le chemin de Mange-Pommes : l'entrée, la section courante et le bout du chemin. A vous de nous dire ce soir si ces options vous paraissent répondre aux critères que vous avez définis comme prioritaires en matière de qualité paysagère, de sécurité, de stationnement (...) je rappelle qu'aussi bien le Sicoval que nous, Mairie de Ramonville, avons des obligations réglementaires, notamment en matière de stationnement ».

Christophe Lubac a précisé qu'entre l'atelier de ce soir et la réunion publique de restitution du 12 mars, les élus prévoient de « *se réunir à plusieurs reprises afin de prendre en compte les commentaires des citoyens sur les premières esquisses d'aménagement* ». Il a également averti : « *le travail des élus consiste à proposer in fine le meilleur des aménagements possibles, mais il ne faut pas espérer qu'il fasse consensus à 100 %* ». Il s'est engagé à « *proposer les principes d'aménagement qui correspondront le mieux aux attentes exprimées* ».

Thomas Campardou, chargé de la mise en œuvre de la concertation par le bureau d'études Egis, a ensuite exposé la manière dont allait se dérouler cet atelier, non sans avoir rappelé que les participants à la précédente rencontre avaient permis d'établir la grille d'analyse des propositions qui allaient être faites ce soir.

« Des grilles d'analyse par séquence sont affichées dans la salle. Après avoir pris connaissance des esquisses proposées sous forme de plans aux trois tables traitant des trois parties du Chemin de Mange-pommes - entrée, section courante, bout du chemin - vous allez pouvoir les annoter en mode ludique, à l'aide de pastilles ; les propositions répondent-elles totalement, partiellement ou pas du tout aux critères établis ? Trois couleurs pour le dire : vert, orange, rouge ».

Thomas Campardou soulignera : « *Vous nous avez dit énormément de choses depuis le début de la concertation, toutes ne figurent pas dans le projet montré ce soir. On aura l'occasion de vous solliciter de nouveau, au fur et à mesure de l'évolution du travail. Aujourd'hui, on ne vous demande pas de choisir entre deux scénarios ; juste de nous aider en nous faisant part de vos propositions en matière d'aménagement paysager, de sécurité, de stationnement. Au final ce sont les élus qui choisissent ; après vous avoir écoutés bien évidemment* ».

La mention des avis par collage de gommettes sera complétée par la possibilité de communiquer via une adresse mail dédiée sur le site internet de la ville, durant toute la semaine suivant cet atelier du mardi 16 janvier.

Avant la présentation des plans, Maïa Gaudoneix, responsable du service Aménagement et Urbanisme de la Ville de Ramonville a rappelé plusieurs objectifs ressortis de l'étape de diagnostic : « *donner à l'entrée du Chemin de Mange-Pommes l'identité d'une entrée de quartier résidentiel : voitures ralenties, impression de convivialité, aménagement d'espaces verts ... faire du bout du chemin une vraie zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h), mettre en valeur ce site patrimonial (à partir du hameau de Mange-Pommes), veiller à la sécurité des piétons, cyclistes et des PMR sur toute la section courante et notamment sécuriser les traversées) éclairer ce tronçon, lutter contre le stationnement sauvage d'un bout à l'autre du chemin* ».

Franck Mercier, chargé de projet d'aménagement au sein du bureau d'études Egis, assura ensuite la présentation des deux solutions possibles d'aménagement matérialisées pour l'instant au stade des esquisses (vues en plan et coupes de principe) en collaboration avec les services voirie du Sicoval.

Ces deux solutions appelées « Aménagement zone 30 » et « Aménagement zone de rencontre » se distinguent par les limitations de vitesse mais pas seulement.

La première préconise **une vitesse partout limitée à 30 km/ sauf dans la section « bout du chemin »** où celle-ci serait réduite à 20 km/h.

La seconde si elle **interdit de rouler à plus de 20 km/h** de l'entrée au bout du chemin, se caractérise aussi par l'absence de différence de niveaux au sol, **toutes les circulations cohabitent et priorité étant ouvertement donnée aux piétons.**

Ce 16 janvier étaient présents :

- **Christophe Lubac**, Maire de Ramonville et Vice-Président du Sicoval, en charge des transports, des déplacements et des mobilités actives,
- **Georges Brondino**, Conseiller municipal délégué au cadre de vie, à l'entretien et à la sécurité des bâtiments communaux,
- **Divine Nsimba**, Conseillère municipale déléguée aux mobilités durables et aux transports, membre du Conseil communautaire,
- **Maïa Gaudoneix et Laura Savoye** respectivement responsables des services Aménagement et Urbanisme et Voirie et Travaux de la Ville de Ramonville,
- **Julien Calle**, responsable du service Mobilités, **Jean-Paul Larriu**, chargé de secteur voirie et **Pierre Guilbot**, chargé de mission mobilité durable, tous trois techniciens du Sicoval, **Franck Mercier**, chargé de projet d'aménagement au sein du bureau d'études Egis, **Thomas Campardou**, chargé de la mise en œuvre de la concertation, directeur de l'agence Campardou et **Danièle Decorse**, sa collaboratrice.

1. Description « Aménagement zone 30 »

La métamorphose de l'entrée du chemin de Mange-Pommes s'opère de la même façon dans les deux propositions : elle comporte la construction d'un muret en plus de la plantation de végétation pour rétrécir le virage, et éviter la circulation des cycles sur le trottoir, un plateau ralentisseur en résine, une signalisation de la catégorie « impasse », une protection systématique des traversées des cycles et des piétons, une traversée cyclable vers l'impasse Colette Besson.

La section courante en zone 30 est une *vélo rue* de 5 m de large où le vélo est prioritaire sur les voitures qui circulent une à une à une avec des zones spécifiques de croisement. Des chicanes sont matérialisées par des fosses plantées ou des îlots de galets. Des places de stationnement sont prévues avec le souci de préserver la visibilité. Les trottoirs sont de largeur généreuse quand l'emprise le permet, et à bordure haute pour éviter le stationnement sauvage. Tout le reste de l'espace est dédié aux piétons.

Dans les deux options, le bout du chemin devient une « zone de rencontre » sans différence de niveau, uniquement une alternance de revêtement au sol et une bande de circulation libre de tout obstacle. Les piétons y ont priorité sur les vélos qui y ont eux-mêmes priorité sur les voitures. Des bornes rétractables permettent de contrôler l'accès au pont de Mange-Pommes qui, lorsqu'il sera remis en état permettra la collecte de déchets du côté du parc du Canal et la suppression des containers provisoires.

2. Description « Aménagement zone de rencontre »

Dans cette configuration, le chemin doit être mis à niveau sur toute sa longueur. Une harmonisation voire un rehaussement de la voirie, la libération des contraintes dues aux réseaux souterrains sont nécessaires ; sans aucun trottoir, les piétons ont priorité partout, des chicanes identifient les points de croisement pour les voitures, chacun circule où il le souhaite, sans prévalence d'un mode sur un autre. L'installation de mobilier urbain est possible car l'espace de circulation est aussi un espace de convivialité.

Avis exprimés aux trois tables

1. Entrée du chemin, séquence 1

A cette table, les participants font tout d'abord remarquer que les plans présentés ce soir sont trop « techniques » : difficile de comprendre les différentes propositions ; des croquis et images en perspective aideraient à mieux se projeter.

Est tout d'abord exprimée comme impérative la nécessité de qualifier le chemin de Mange-Pommes en « résidentiel » par un panneau de signalisation annonçant une zone de rencontre *dès la pharmacie ou la rue Ladoumègue* ; signalétique et/ou rétrécissement sont demandés. D'un point de vue général, l'élargissement de la chaussée à 5,50 m (pour éviter le « coup de portière ») avec 2,20 m dédiés au stationnement et 3 m à la circulation est un souhait partagé par plusieurs personnes qui font aussi état de l'inutilité de trottoirs, si larges à l'entrée du chemin. Certains recommandent de prolonger la piste cyclable jusqu'à la rue Ladoumègue voire jusqu'au niveau de la zone piétonne. On rappelle la présence de collégiens à vélo en même temps qu'un trafic important. L'attitude d'automobilistes ignorant le stop au niveau du tourne-à-gauche dans cette même rue est dénoncée, avec préconisation de traiter ce point précis de bifurcation. Des traversées cyclables sécurisées du cheminement piéton seraient les bienvenues devant les numéros 8, 10 et 12. A court terme (avant l'été) on sollicite : l'installation d'un radar pédagogique en entrée de chemin et de panneaux de signalisation du parking Pablo Neruda à l'entrée de la rue Jacques Prévert.

2. Section courante, séquence 2

Ici, les remarques critiques portent essentiellement sur le scénario dit « Zone 20 » parce qu'il ne permet pas la sécurité des piétons, n'est pas adaptable au guidage des mal-voyants et présente un gros risque de stationnement sauvage.

Les participants déplorent la dangerosité des automobilistes qui coupent les virages notamment aux intersections entre le chemin de Mange-Pommes et les rues adjacentes.

3. Bout du chemin, séquence 3

Cette portion du projet focalise les craintes sur de nombreuses thématiques et en particulier celle de l'abaissement de la vitesse synonyme de partage équilibré de la rue par tous. La cohabitation des différents usagers ne peut être sûre qu'à la condition d'un ralentissement légiféré, d'autant plus impératif dans la dernière partie du chemin.

Les trottoirs sont perçus comme sécurisants, notamment pour les sorties riveraines, en effet, les conflits entre les véhicules de particuliers et les cyclistes ne sont pas rares.

Des éléments isolés notent cependant qu'un abaissement de la vitesse leur ferait perdre du temps pour se rendre à leur travail.

Face à l'hypothèse d'une zone de rencontre entre le hameau de Mange-Pommes et le bout du chemin, les interrogations fusent : on va se retrouver avec un report du stationnement dans les rues adjacentes, les infirmières ne pourront pas se garer, si l'on installe du mobilier urbain les nuisances nocturnes vont s'amplifier ...

Echanges lors de l'atelier

« Au début du chemin, on a des trottoirs larges mais peu fréquentés. A-t-on compté les piétons ? Ne pourrait-on utiliser cet espace pour les vélos ? »

Maïa Gaudoneix répond qu'il existe une piste cyclable à l'entrée du chemin et témoigne qu'à vélo, venant du rond-point Allende, elle traverse en sécurité pour rejoindre le chemin des Sables. Le vélo est en site propre en entrée du chemin. On peut rouler à cet endroit ou sur la chaussée.

« Il faudrait intégrer à la réflexion les voies qui débouchent sur ce chemin au niveau de l'ensemble du quartier. L'aménagement du chemin va changer la configuration alentour ».

« Personnellement j'ai peur que la rue Paul Valéry ne devienne un parking »

Maïa Gaudoneix note que le projet porte sur le Chemin de Mange-Pommes, qu'il est prévu de travailler les transitions ensuite.

« De qui dépend la décision de limiter la vitesse à 20 ou à 30 km/h ? »

Maïa Gaudoneix rappelle que ces limitations sont fixées par arrêté municipal.

« Au niveau budgétaire, des choix ont-ils été faits ? A-t-on des fourchettes de financement » ?

Maïa Gaudoneix précise que tant qu'un projet n'est pas défini, on ne peut savoir quel sera son coût, il doit respecter de nombreuses normes dont celles du CEREMA et donc est susceptible de nécessiter des travaux plus ou moins coûteux pour y répondre.

On peut juste affirmer qu'entre les deux propositions, celle en zone de rencontre d'un bout à l'autre du chemin s'annonce plus coûteuse parce qu'elle demande de remettre la totalité du sol à niveau.

Plus largement, ce projet, jugé prioritaire pour favoriser les modes actifs dans l'intercommunalité voit une part importante de son financement compris dans l'enveloppe budgétaire associée au plan Vélo du Sicoval. Le financement se situe donc aux deux échelles de l'intercommunalité et de la Ville de Ramonville. Aujourd'hui nous ne pouvons réfléchir que globalement, en termes de coût du mètre linéaire de voirie, une réflexion à affiner au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Nous mettrons évidemment tout en œuvre pour mobiliser plusieurs subventions : auprès de l'Etat, de la Région Occitanie, du Département de la Haute-Garonne.

« Les travaux d'aménagement du chemin de Mange-Pommes se feront-ils avant ou après le réaménagement prévu du rond-point Allende ? »

Maïa Gaudoneix conclut que les travaux ne seront pas concomitants. Il n'y a à ce jour pas de projet d'aménagement du rond-point Allende, seulement des orientations issues de l'étude mobilités. Il s'agira d'un projet très coûteux, qui pourra être mis en œuvre dans le long terme. Le projet d'aménagement du Chemin de Mange-Pommes, lui, est bien programmé et entrera dans sa phase travaux d'ici trois ou quatre ans. De nouveaux échanges avec la population se tiendront d'ici là pour préciser le projet avant sa mise en œuvre. Les trois ateliers auront permis de valider un parti d'aménagement en amont.

Sur la méthode proposée pour cet atelier, avec évaluation des propositions par critère en utilisant des gommettes, il semble qu'elle n'ait pas été bien comprise faute d'explications suffisantes, et aussi en raison de la complexité de la grille présentée. Il sera tenu compte de ce constat pour une interprétation des contributions la plus fidèle possible.

En complément de cet atelier, la Ville de Ramonville et le Sicoval, maîtres d'ouvrage ont prolongé la possibilité de s'exprimer durant une semaine, par mail.

Synthèse

Les propositions découvertes par les participants lors de l'atelier sont jugées globalement en phase avec leurs exigences de sécurité et de meilleure cohabitation des modes ainsi qu'avec la qualité du vivre ensemble qu'ils attendent entre riverains et visiteurs.

A quelques nuances près néanmoins.

Une redéfinition de l'espace de circulation pas évident au premier abord

Le consensus existe concernant l'entrée du chemin, qui doit être plus sécurisée pour les vélos et les piétons, avec volonté de bien marquer les passages dédiés, en plusieurs points à côté de la pharmacie.

La végétalisation de l'entrée du chemin est également perçue comme une bonne idée qui apportera ombre et fraîcheur.

En revanche, voir disparaître les trottoirs et les places de parking (surtout en bas du chemin), n'enthousiasme pas.

Le projet de voie partagée notamment, est loin de faire l'unanimité. La primauté donnée aux piétons, l'effacement des véhicules motorisés ne semble pas chose si facilement concevable.

« La sécurité est primordiale. En ce sens, pour le milieu du chemin, l'idée d'une vélorue (proposition 1) est très bonne mais un chemin de rencontre (proposition 2) serait une erreur. Il est impératif, sur une telle longueur de protéger un espace réservé aux piétons » (...) « L'absence de trottoir me semble terriblement dangereuse ; quand je vais sortir de chez moi je risque de me retrouver avec un vélo sur le capot de la voiture, sans trottoir pour permettre une distance de visibilité et donc de sécurité » (...) le fait qu'il n'y ait plus de places de stationnement est problématique. Les personnels de santé ou les gens qui viennent aider ou rendre visite devront se garer bien plus loin »

« Nous préférons une limitation de la vitesse à 30 km/h sur la totalité du chemin et non une zone d'échange à 20 km/h dangereuse à la fois pour les usagers (piétons, vélo etc...) mais aussi pour les riverains en voiture. Le chemin de Mange-Pommes est un site résidentiel où se croisent des personnes âgées, mais aussi des familles avec enfants et de plus en plus d'actifs. (...)

La cohabitation entre riverains et promeneurs doit se faire en bonne intelligence. On incrimine souvent les automobilistes mais il est important de signaler aux vélos, trottinettes et autres engins à 2 roues les leçons de bonne conduite ».

Nous sommes conscients que nous devons tous faire des efforts pour notre planète mais nous ne pouvons pas nous priver de véhicule. Les actifs n'habitent pas forcément à proximité de leur lieu de travail et l'option des transports en commun est parfois compliquée.... Difficile aussi de ne pas utiliser notre voiture pour aller faire des courses (pas assez de commerces de proximité dans cette zone d'habitation) et avec les activités nombreuses des enfants, les parents sont souvent sollicités ».) « Il faut maintenir les places de stationnement sur tout le chemin. Et même créer 3 ou 4 places sur le bas du chemin à l'angle de la rue Paul Riquet en remplacement du bloc de béton et des poteaux ».

« Si vous supprimez trop de stationnements, les voitures vont se garer dans les rues adjacentes notamment Paul Riquet et Paul Valéry, ces petites rues tranquilles deviendront de véritables boulevards notamment les week-ends, les gens se gareront sur les trottoirs ... ».

« Il faut maintenir ou augmenter le nombre de places de stationnement pour les riverains, leurs familles ou amis ».

« Sans les trottoirs, les piétons, les jeunes enfants qui sont de la même hauteur qu'une voiture ou bien les poussettes et les personnes à mobilité réduite pourront longer les bordures des riverains et ces derniers auront encore plus de difficulté à sortir de chez eux. Des accidents pourraient se produire.

De plus, il y aura des problèmes techniques lors de forts épisodes pluvieux. Comment les eaux vont pouvoir s'évacuer ? Avec le ruissellement nous avons peur que certains jardins ne soient inondés ».

« Le trottoir est une sécurité pour les piétons, ne le supprimez pas ! »

Pour assurer la sérénité dès le début de l'axe, certains proposent : *« Pourrait-on mettre tout simplement des panneaux "Sens interdit SAUF riverains » ou « Voie sans Issue » à hauteur de la pharmacie afin de limiter la quantité de véhicules tout le long du chemin » ?*

Une inquiétude se porte sur les différents types de revêtements et les différentes couleurs pour signaler et délimiter les zones. *« Nous espérons que ces revêtements ne seront pas trop bruyants pour les riverains et que les panneaux ou les effets visuels resteront cohérents et en harmonie ».*

Le bout du chemin doit s'améliorer mais pas devenir un espace convivial à part entière

Imaginer le bout du chemin en zone partagée ou de rencontre semble comporter des conséquences très négatives aux yeux de plusieurs émetteurs des mails : *« Le bout du chemin est une impasse, pas un lieu de convivialité Il faut éviter les attroupements de fêtards à cet endroit, surtout au printemps ou en été quand les fêtes vont bon train à la Ferme des 50. Nous ne voulons ni de bruits intempestifs ni de déchets laissés sur place ».*

Pour certains, il faut simplement être réaliste : *« les sorties de véhicules sur Mange Pommes sont difficiles dans cette zone de bout de chemin et souvent effectuées en marche arrière. On constate un flux de véhicules encore trop important aujourd'hui malgré l'interdiction du pont au 3.5 tonnes ».*

« A cet endroit, pourquoi ne pas proposer une version 20 km/h il faut penser aussi au passage des camions poubelles et ne pas oublier que leur gabarit est plus important que celui d'une voiture ».

D'autres plaident pour une tranquillité que les projets envisagés semblent menacer et affirment : *« le chemin de Mange-Pommes doit être refait à l'identique, avec la même esthétique en gardant les parts existantes de trottoir, de stationnement, de voie pour voitures, sans ajouter de piste ou bande cyclable car nous sommes dans un quartier pavillonnaire, résidentiel même ».* On a pu entendre à plusieurs reprises la marque d'attachement à la

configuration du chemin tel qu'il se présente aujourd'hui : « *Je souhaite que les travaux reprennent à l'identique le chemin dans son aspect actuel* ».

Les projets, selon certains, profiteraient plutôt aux personnes de passage qu'aux riverains : « *Je suis totalement contre la qualification en zone partagée de la partie bout du chemin. Pourquoi distinguer le bout du chemin de la partie centrale ? Le bout du chemin n'a pas à être plus accueillant ou apaisant, l'espace de loisir est après le pont, pas avant. Avec la zone de retournement le fait que ce soit un espace partagé peut poser des problèmes, il vaut mieux bien faire apparaître les différents espaces piétons (trottoir) et voiture vélo (route).*

Il est indispensable que cela reste une zone de passage. Il ne faut pas mettre du mobilier urbain ou des bancs qui inviteraient les gens à rester là. Le soir il y a souvent une population qui peut poser problème (jeunes qui font la fête jusque très tard, qui sont parfois en état d'ébriété et très bruyants). Cela représente des risques, tel le trafic de drogue apparu il y a quelques années (...) »

« *Du mobilier urbain pourrait être mis en place après le pont de Mange-Pommes et vers le skate-park* ».

« *Le bout du chemin en espace partagé ayant un coup plus élevé dans sa réalisation, ne vaut-il pas mieux mettre cet argent dans des dispositifs types radar pédagogique ou signalisation bien plus importante en début de rue ?* »

Analyse critique in extenso des plans proposés le 16 janvier, envoyée par un participant

« *Les équipements plot béton devant le pylône électrique et les bornes plastiques sur trottoir sont supprimés dans les propositions d'aménagement du bout du chemin. Ces équipements ont pour but de garantir la visibilité sur le pont et le chemin de Mange Pommes pour les résidents et usagers de la rue Paul Riquet (impasse). La rue Paul Riquet se trouve en contre bas par rapport au chemin ce qui implique un accès difficile et dangereux vers celui-ci. Ces équipements ont été mis en place par le service technique de la mairie à la suite de dizaines de stationnements gênants à côté du pylône et sur le trottoir de droite (sortie de la rue Paul Riquet).*

Syndic du Clos du Halage à cette époque, je suis intervenu personnellement pour éviter ces stationnements sauvages. La tâche fut difficile et les réponses des contrevenants systématiquement les mêmes : le parking de la ferme est complet, le parking Allende est trop éloigné.

Je précise que durant cette période la police municipale ou la gendarmerie ne sont jamais intervenus pour régulariser cette situation anormale. Je suis donc convaincu que ces incivilités se renouvelleront si les équipements sont supprimés ou ne sont pas remplacés, le marquage de stationnement interdit est loin d'être dissuasif (pour preuve le stationnement sur la rue Paul Riquet toujours source de conflit). Les demi-tours sont souvent effectués dans la rue Paul Riquet. Cette rue est la propriété de la mairie qui donc pleinement responsable, à ce titre, de la sécurité des usagers ».

Remarques et questions annexes

« Les horaires du bus 82 ne sont pas assez larges. L'attente entre 2 passages est trop longue. Il y a un manque certain de fluidité pour rejoindre le métro ».

« Le parking relais de Ramonville est trop petit compte tenu du trafic, y-a-t-il un parking prévu à proximité de la ZAC ».

« Le chemin de contre halage est très fréquenté par des voitures et camionnettes, des véhicules y stationnent, 2 péniches viennent de s'installer près du pont, l'aspect esthétique de leurs aménagements est discutable, l'accès aux berges se restreint. Comment cela va-t-il évoluer ? Cela est-il compatible avec les projets présentés » ?

« L'accès au chemin de contre halage sera-t-il fermé aux véhicules avec la mise en place de bornes ? Quelles seront les conséquences au niveau du stationnement » ?

Un panneau "Parking" devrait être mis en place au début de la rue Jacques Prévert pour inciter les gens à venir se garer sur le parking de Port Sud puis à emprunter le chemin de halage pour se rendre au bord du Canal et/ou à la Ferme des 50. Si les gens veulent trouver le calme et la verdure, c'est qu'ils peuvent et qu'ils veulent en toute logique marcher un minimum » !

« Pour l'entretien du chemin, je propose que les bosses en largeur suite à des travaux de réseaux soient aplanies plus précisément entre le n°22 et n°30 du chemin ainsi que la mise à niveau des plaques de bouches d'égout ».

A l'issue de ce troisième atelier, rendez-vous est donné en date du 12 mars dans cette même salle pour la réunion publique de restitution des apports des participants à la concertation et de présentation du scénario préférentiel d'aménagement.