



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

Compte-rendu de l'atelier n°1 : le partage du diagnostic

Mercredi 8 novembre 2023 de 18 à 20h dans la salle du Conseil municipal de la Mairie

Le Plan de Mobilités de la Ville de Ramonville vient être adopté et comprend l'aménagement du Chemin de Mange-Pommes « *pour en faire une voie apaisée et confortable adaptée à tous ses usagers et aux différents modes de transport* ». L'aménagement de ce chemin est également inscrit au Plan Vélo du SICOVAL, pour une réalisation à l'horizon 2025-2026.

La Ville de Ramonville et le Sicoval, maîtres d'ouvrage, ont souhaité faire précéder cet aménagement d'une concertation, concrétisée à partir de ce 8 novembre en un premier atelier thématique auquel 43 personnes, pour la plupart des riverains et/ou représentants d'associations ont participé, sur inscription.

Deux autres rencontres de ce type suivront, les 6 décembre 2023 et 16 janvier 2024, avant une réunion publique de restitution prévue en février-mars 2024.

Ce 8 novembre, étaient présents pour animer l'atelier :

- **Christophe Lubac**, Maire et Vice-Président du Sicoval, en charge des transports, des déplacements et des mobilités actives,
- **Divine Nsimba**, Conseillère municipale déléguée aux mobilités durables et aux transports, membre du Conseil communautaire,
- **Georges Brondino**, Conseiller municipal délégué au cadre de vie, à l'entretien et à la sécurité des bâtiments communaux,
- **Maïa Gaudoneix et Laura Savoye**, techniciennes de la ville de Ramonville, respectivement responsables des pôles aménagement durable / urbanisme et voirie/travaux,

- **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.

La soirée s'est déroulée en trois temps : l'accueil des participants et, sous forme plénière, la présentation du contexte du projet et de cette concertation par Christophe Lubac, l'exposé du diagnostic technique effectué sur le Chemin de Mange-Pommes et ses proches alentours par Franck Mercier, puis la participation du public à trois tables de travail supervisées par des personnes-ressources de la Ville, du Sicoval et d'Egis sur les thèmes de la sécurité et des déplacements, de l'aménagement paysager et du stationnement.

Après avoir qualifié le projet d'*Arlésienne* pour la collectivité, Christophe Lubac a précisé que cette dernière avait choisi de « *repartir de la feuille blanche* » pour notamment, *associer cet aménagement avec le chantier d'extension du Parc du Canal (livraison de la nouvelle voie prévue à horizon 2025-2026)* ». A ses yeux, l'aménagement du chemin de Mange-Pommes doit permettre de revenir à « *ce qu'il aurait dû être* ». Christophe Lubac souligne que cet axe circulant est devenu conflictuel entre piétons, cycles, véhicules motorisés : « *il faut mieux le partager (...) le rendre en quelque sorte aux riverains, qu'il ne soit plus réduit à être un moyen d'accéder en voiture à la ferme des Cinquante cet accès automobile se fera d'ailleurs désormais par le parking Garcia Llorca au sud et par l'extension du Parc du Canal au nord-est (...) Le chemin de Mange-Pommes n'est pas un garage à voitures !* » Et d'ajouter que la fermeture du pont aux véhicules motorisés (hormis pour les riverains du chemin de halage) va réduire la circulation du chemin de Mange-Pommes et faciliter la cohabitation des différents modes de déplacement.

Le maire n'a pas manqué de mentionner que le Plan Vélo (2023-2032) du Sicoval consacrait 30 millions d'euros à la réalisation d'aménagements cyclables, et notamment sur l'axe partant de Vigoulet-Auzil à Ramonville-Saint-Agne, en passant par les avenues de Suisse et du 8 mai 1945 et le Chemin de Mange-Pommes, pour accéder au Parc du Canal.

Il a ensuite annoncé le contenu de la feuille de route à l'issue du partage du diagnostic de ce 8 novembre, rencontre qui « *permet de prendre note des attentes des personnes concernées sur les thématiques de la sécurité, de l'aménagement paysager et du stationnement sur le chemin de Mange-Pommes* ». Le 6 décembre prochain, des esquisses de différents scénarii seront proposées, avant qu'un scénario préférentiel ne soit dévoilé en janvier 2024. Une réunion publique de restitution de la concertation et de ses apports est prévue au printemps 2024.

Thomas Campardou, chargé de l'organisation de la concertation par le bureau d'études Egis a rappelé l'objectif de ce tout premier atelier : « *apporter votre sentiment, votre constat, votre analyse, que vous soyez riverain ou usager, afin que les équipes de travail prennent en compte les points que vous estimez importants, les sources de danger, les éléments à améliorer, en termes de sécurité, d'aménagement paysager, de stationnement* ».

Enfin pour clôturer cette partie plénière, Franck Mercier, ingénieur du cabinet d'études Egis, a présenté le diagnostic technique réalisé, qui sera enrichi du résultat des échanges de ce soir. « *Le Chemin de Mange-Pommes, à la fois en lien avec le centre-ville et le Canal, irriguant un quartier*

important avec de nombreuses rues adjacentes, est un aménagement vieillissant. En première approche, on peut y remarquer des rambardes abîmées, des trottoirs dégradés, une chaussée usée. Plus près du Canal, les trottoirs sont étroits. Toujours en première partie du chemin le comptage de véhicules fait état de 2500 passages par jour, se réduisant à 1000 par jour vers la seconde partie du chemin ». Franck Mercier mentionne lui aussi la difficulté à faire coexister l'ensemble des modes de déplacement. Si aujourd'hui, la desserte en transports en commun (bus 82, Linéo 6 et navette communale) est correcte, il faut, selon l'ingénieur, prendre en compte le schéma urbain redessiné autour de la nouvelle station de métro Parc du Canal.

A l'issue de ces présentations, les participants ont pu formuler quelques premières remarques qui illustrent les problématiques rencontrées sur le Chemin de Mange-Pommes :

« J'habite près du pont de Mange-Pommes, je peux vous dire que les gens ne respectent pas le stationnement autorisé, ni la limitation de vitesse, ils roulent comme des fous vers la ferme des Cinquante, j'avais demandé des poteaux pour interdire l'accès au stationnement devant chez moi mais j'ai même dû changer mon portail dégradé par ces automobilistes ».

« On parle des personnes qui vont à la ferme des Cinquante mais le stationnement anarchique et la vitesse excessive sont aussi le fait de promeneurs Ramonvillois ou non (...) notamment, les gens qui viennent pour marcher devraient se garer plus en amont ! »

« La fermeture du pont de Mange-Pommes aux véhicules motorisés apaiserait le chemin qui a un profil trop routier aujourd'hui. Je précise que le pont a déjà été fermé pour des travaux et cela ne posait aucune difficulté ».

« Il y a vraiment un problème de largeur et de qualité de la voie (avec trous et bosses) sans assez de trottoirs. Rappelons que dans le secteur, il n'existe pas de commerces de proximité, on est obligé d'utiliser la voiture. »

« Ici c'est le Tour de France et même la loi de la jungle, les vélos foncent et je peux vous dire qu'à 30 km/h ils peuvent faire mal aux piétons. Les incivilités des cyclistes sont insupportables quand on sait que le rendez-vous des collégiens est devant la pharmacie au début du chemin, on craint pour eux ».

« Et si on introduisait un aspect « social » à cet axe, avec des bancs, des espaces de rencontre ? »

Ce à quoi Christophe Lubac a répondu : *« Je vais être politiquement incorrect : si on veut résoudre la problématique associée aux personnes qui vont à la ferme des Cinquante en voiture, idéalement, il ne faudrait plus du tout permettre de stationner sur le chemin de Mange-Pommes. Bien entendu, n'en déduisez pas que le maire veut supprimer le stationnement sur le chemin, mais cette réflexion illustre la difficulté à faire cohabiter tous les usages sur cet espace ».*

L'atelier et ses 3 tables de travail

1. Table sur l'aménagement du chemin et son intégration paysagère

Synthèse du référent de table

Les participants ont eu parfois des difficultés à se cantonner au travail de diagnostic sans être tentés de faire des propositions d'aménagement en tant que telles.

Des inquiétudes se sont exprimées sur les lignes électriques aériennes ainsi que sur les réseaux d'eaux pluviales et d'eau potable. Les techniciens présents ont précisé que l'enfouissement des lignes électriques aériennes et la réfection du réseau pluvial sont des travaux qu'il est prévu d'intégrer au projet d'aménagement.

Le souhait de plantation d'arbres (et pourquoi pas des pommiers à l'entrée de la rue ?) est exprimé, bien que l'ambiance végétale existante soit assez riche, notamment grâce aux nombreux espaces végétaux sur les parcelles privées. La plantation d'arbres pourrait être intéressante, notamment pour apporter plus d'ombrage et de fraîcheur côté sud de l'axe. Il est cependant demandé de rester vigilant à ce que des plantations ne gênent pas la visibilité en sortie des différents domiciles et la prise en compte de la question de l'entretien des végétaux par la collectivité.

Certains participants s'inquiètent de la vitesse, notamment en entrée du chemin où se regroupent les élèves du collège, et pensent à la création de chicanes supplémentaires pour réduire ce danger. Pour eux, il faudrait montrer dès l'entrée du chemin que l'on se trouve dans un quartier résidentiel grâce à des aménagements paysagers et des revêtements ou marquages adaptés.

L'éclairage public comme la gestion des containers semblent problématiques. Le premier est jugé trop élevé, trop puissant, les seconds, gênent tout le monde et surtout les cyclistes au niveau du pont et génèrent des dépôts sauvages. Plus généralement, les cyclistes et les piétons attendent l'amélioration du revêtement du sol, selon eux, la chaussée comprend trop de « rustines ».

Éléments exprimés par les participants lors de l'atelier thématique sur table

Ce qui fonctionne bien :

- ✓ Une ambiance végétale liée aux jardins privés
- ✓ Un espace vert à l'entrée du chemin, lieu de convivialité à conforter

Quels sont les problèmes identifiés ?

- ✓ Une voie globalement trop étroite pour la cohabitation des usages piéton, automobile et vélo, à cumuler avec de l'offre de stationnement. Sur une largeur de rue à 10-12 m, 2x1,5m pour les pistes cyclables ; 2x1,5m pour les trottoirs font qu'il reste 4m pour tout le reste, y compris le stationnement
- ✓ Les réseaux aériens
- ✓ L'éclairage public soit trop haut soit trop puissant soit ... en panne (lampadaires)
- ✓ La sécurité en approche du Canal
- ✓ L'emplacement des compteurs

- ✓ Le positionnement des poteaux anti-stationnement, souvent gênants pour piétons et cyclistes
- ✓ Le manque de végétation dans l'espace public (manque d'ombre, îlots de chaleur)

Où existe-t-il le plus de problèmes ?

- ✓ En entrée du chemin : manque de végétation, aménager l'espace vert où attendent les collégiens, casser la perspective visuelle pour diminuer la vitesse, marquer l'entrée dans un quartier résidentiel
- ✓ En approche du Canal (mauvais éclairage)
- ✓ Au pied du pont (emplacement des poubelles)

Des remarques et des propositions

- ✓ Il faudrait mettre rue et trottoir au même niveau
- ✓ Cette voie de circulation apaisée pourrait devenir un lieu de vie et d'échanges (espace de convivialité)
- ✓ Pourquoi ne pas aménager le chemin en « vélorue » ?
- ✓ Ne pas oublier l'accès au chemin de halage, dans ses deux parties avant le pont pour accès aux péniches et après pour rejoindre des maisons
- ✓ Installer de l'éclairage économe pour l'environnement et doux pour les espèces nocturnes (sans détecteur de présence de ce fait, ou avec variateur de lumière et détecteur)
- ✓ Choisir un revêtement de sol confortable, sans rainures, différencié par ses couleurs et matières pour les piétons et les cyclistes. Eviter les plaques d'égouts rectangulaires
- ✓ Planter des arbres est une bonne idée, notamment côté sud du chemin, mais il y a peut-être un manque d'espace et il faudra penser à l'entretien
- ✓ Pourquoi ne pas créer des platebandes de gazon si la largeur de trottoir le permet ? Cela donnerait un aspect végétalisé au sol (prendre l'exemple de rues pavillonnaires à Castanet).
- ✓ Prévoir des poubelles dans la rue (mobiliers urbains) et des emplacements pour les containers qui ne gênent pas les piétons et cyclistes
- ✓ Attention à l'impact sur la rue Jacques Prévert (notamment la hausse du trafic)

2. Table sur la sécurité des déplacements

Synthèse du référent de table

Ressort ici le réel problème de la cohabitation des différents modes de déplacement : voitures, piétons et vélos ne sont pas en harmonie. Pourtant chacun admet que le chemin doit profiter à tous. Mais les riverains automobilistes se plaignent du manque de visibilité en sortie de domicile, ils ne voient ni n'entendent arriver les vélos. Les piétons se désolent du manque de passage pour traverser sereinement et de l'étroitesse des trottoirs notamment pour les PMR et les poussettes. Ils critiquent l'effet d'obstacle des mâts d'éclairage, se demandent si les chicanes et les ralentisseurs le long de l'axe ont un réel effet de sécurisation.

Les cyclistes (surtout en entrée du chemin) déplorent le manque de visibilité en sortie de virage et la mauvaise qualité du revêtement au sol. Dans cette partie haute le chemin supporte le plus de flux, notamment de vélos allant vers le Canal et le chemin des Sables. Certains se demandent pourquoi la vitesse n'est jamais contrôlée et évoquent l'installation d'un radar pédagogique.

Ce qui fonctionne bien :

- ✓ Le marquage du stationnement en chicanes et les ralentisseurs permettent de réduire les vitesses des véhicules motorisés
- ✓ Les largeurs des voies de circulation automobiles sont confortables
- ✓ Les trottoirs existants sont globalement conformes aux normes d'accessibilité sauf sur la partie la plus proche du Canal

Quels sont les problèmes ?

- ✓ Des trottoirs peu confortables par endroits, ponctuellement trop étroits notamment près du Canal, ainsi que des passages piétons trop rares et mal protégés
- ✓ Des personnes à vélo sur les trottoirs qui créent du danger vis-à-vis des piétons et passent très près des sorties cochères (peu de visibilité)
- ✓ Un manque de visibilité sur les trottoirs à cause de la végétation débordant des propriétés privées
- ✓ Un manque global de visibilité des aménagements et un gros manque de délimitation des espaces dédiés aux voitures/aux vélos
- ✓ Des vitesses parfois excessives des véhicules motorisés, malgré une amélioration constatée avec la mise en place de ralentisseurs et du stationnement en chicanes
- ✓ Les poubelles sur les trottoirs plusieurs fois par semaine

Où existe-t-il le plus de problèmes ?

- ✓ Derrière la pharmacie (entrée du chemin) et sur la partie haute du chemin (chaussée large : vitesses des véhicules motorisés plus élevées)
- ✓ Le chemin trop étroit à partir du numéro 31 et jusqu'au pont, ce qui rend la séparation des aménagements plus compliquée
- ✓ Dos d'âne dangereux au numéro 20

Des remarques et des propositions

- ✓ Matérialiser les chicanes par des bordures afin que les véhicules en circulation ralentissent en l'absence de véhicules stationnés
- ✓ Ajouter des ralentisseurs au niveau des passages piétons
- ✓ Ne pas créer de piste cyclable, la rue est trop étroite
- ✓ Réduire la largeur de la chaussée pour faire baisser la vitesse
- ✓ Ne pas fermer la circulation à l'entrée du chemin, barrière ou bornes sont trop contraignantes.
- ✓ Installer un radar pédagogique
- ✓ Prendre en compte les nombreux écoliers et collégiens à pied et à vélo, notamment côté pharmacie et passage piétons vers rue J. Prévert
- ✓ Prendre en compte les usagers les plus vulnérables pour traiter les questions de sécurité : enfants et PMR notamment
- ✓ Prévoir des alternatives claires pour accéder au parc de Cinquante le week-end (bus 82 ne circule actuellement pas le dimanche, baliser l'accès aux autres espaces de stationnement...)

3. Table sur le stationnement

Synthèse du référent de table

Un consensus se dessine sur le défaut de signalisation des parkings existants à destination des usagers du parc. Les avis divergent sur le stationnement en chicane existant : il permet de ralentir les vitesses mais nécessite des aménagements pour protéger les véhicules stationnés. Un aménagement en « dur » est préconisé. Certains participants constatent que les habitats collectifs et l'AMAP (livraisons) préemptent le stationnement public disponible sur le chemin.

La densification de la fréquentation le week-end est soulignée (accès au skate-park, au parc des Cinquante), générant du stationnement sauvage.

Ce qui fonctionne bien :

- ✓ Trottoirs en général libres pour la circulation des piétons
- ✓ En semaine places en nombre suffisant (voire supérieures au besoin), pas de pression du stationnement

Quels sont les problèmes ?

- ✓ Stationnement anarchique (devant entrées privatives et à proximité du pont)
- ✓ Défaut de signalisation des parkings, envahissement le week-end, places vides en journées, occupées le soir
- ✓ Chicane estimées inconfortables même si elles poussent à ralentir
- ✓ Problèmes de visibilité en sortie de propriétés
- ✓ Utilité aléatoire des chicanes qui ne sont pas opérantes quand aucun véhicule n'est stationné. Certains véhicules subissent des dégradations (rétroviseurs cassés)
- ✓ Le stationnement à proximité immédiate des passages piétons empêche la visibilité

Où existe-t-il le plus de problèmes ?

- ✓ Pour les riverains, devant chez eux quand des véhicules sont stationnés devant leurs accès
- ✓ Pour les piétons, pour contourner des voitures stationnées sur les parcelles privées et qui dépassent sur les trottoirs
- ✓ Stationnement sauvage près du pont et de la pharmacie
- ✓ Problème ponctuel au numéro 12 (habitat collectif) lié à des livraisons
- ✓ Au numéro 26, une place de stationnement mal positionnée entrave une continuité piétonne
- ✓ Stationnement sauvage au numéro 63
- ✓ Défaut de signalisation du parking Garcia Llorca
- ✓ Stationnements trop proches de traversées piétonnes et hors des emplacements dédiés
- ✓ Difficultés pour rejoindre le pont de Mange-Pommes depuis le parking Garcia Llorca pour les piétons à cause des containers à ordures et du manque d'éclairage
- ✓ Rue Ladoumègue, la chicane marquée par le stationnement force les véhicules à se déporter sur la voie opposée, ce qui rend dangereuse l'insertion depuis la rue Ladoumègue
- ✓ Au niveau des ralentisseurs, les véhicules peuvent facilement stationner sur les trottoirs

Des remarques et des propositions

- ✓ Depuis le marquage au sol du stationnement en 2006, la vitesse a été réduite et on voit moins de voitures sur le trottoir
- ✓ On pourrait inciter les voitures de passage à se garer rue Jacques Prévert (parking Garcia Llorca)
- ✓ Inciter les riverains à stationner sur leur parcelle (espace privé), réajuster le stationnement public à la baisse selon les besoins
- ✓ On pourrait créer un sens interdit « sauf riverains »
- ✓ Penser à créer des aménagements « en dur » pour matérialiser les chicanes et places de stationnement
- ✓ Attention, la coupure du pont à la circulation peut générer du stationnement gênant sur la portion désormais en impasse du chemin
- ✓ Rendre les places nominatives vers le pont de Mange-Pommes

NB : Cette dernière demande apparaît contraire à la loi sur l'occupation du domaine public qui par définition appartient à tous :

Selon l'article L.2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques, il est impossible de privatiser un endroit public ; en effet, nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public ou l'utiliser dans les limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. Le titre mentionné peut être accordé pour occuper ou utiliser une dépendance du domaine privé d'une personne publique par anticipation à l'incorporation de cette dépendance dans le domaine public, lorsque l'occupation ou l'utilisation projetée le justifie. Dans ce cas, le titre fixe le délai dans lequel l'incorporation doit se produire, lequel ne peut être supérieur à six mois.