



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

### **Compte-rendu de l'atelier n°2 : la hiérarchisation des critères d'aménagement**

Mercredi 6 décembre 2023 de 18h à 20 h dans la salle du Conseil municipal de la Mairie

Ce deuxième atelier sur les trois que compte la concertation pour l'aménagement du Chemin de Mange-Pommes, a réuni 42 personnes ; son objectif voulu par la Ville de Ramonville et le Sicoval, maîtres d'ouvrage, était de **recueillir les critères prioritaires pour l'aménagement des trois séquences identifiées lors du premier atelier : l'entrée, la section courante et le bout du chemin.**

Le premier atelier, de « partage du diagnostic » s'était tenu le 8 novembre, en présence de 43 participants.

Le troisième et dernier atelier aura lieu le 16 janvier 2024.

Après avoir accueilli et remercié le public de sa venue, Christophe Lubac, maire, a rappelé les règles et les objectifs de cette concertation autour d'un aménagement inscrit à la fois dans le Plan de Mobilités de Ramonville et dans le Plan Vélo du SICOVAL (2023-2032), un projet en concomitance avec la création d'une voie nouvelle de desserte de l'extension du Parc Technologique du Canal ainsi qu'avec la fermeture du pont de Mange-Pommes à la circulation des véhicules motorisés (sauf riverains et services d'urgence).

Christophe Lubac a ensuite cédé la parole à Thomas Campardou, chargé de la mise en œuvre de la concertation par le bureau d'études Egis, pour la synthèse des apports du premier atelier, puis à Franck Mercier chargé de projet d'aménagement au sein du bureau d'études Egis, pour la présentation de plusieurs solutions possibles d'aménagement.

En seconde partie de soirée, le public a tour à tour rejoint les trois tables de travail dédiées aux trois sections du chemin de Mange-Pommes afin de définir et de hiérarchiser des critères d'analyse pour

l'aménagement de chacune de ces sections, animées par les techniciennes et techniciens de la Ville, du Sicoval et d'Egis.

Ce 6 décembre étaient présents :

- **Christophe Lubac**, Maire de Ramonville 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,
- **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.

*Georges Brondino, Conseiller municipal délégué au cadre de vie, à l'entretien et à la sécurité des bâtiments communaux a été excusé par Christophe Lubac.*

Le maire de Ramonville a mentionné la plus-value annoncée du projet d'aménagement du Chemin de Mange-Pommes : « *d'un point de vue général, retrouver de l'apaisement, assurer la bonne entente entre les différents modes de circulation et, en particulier faire en sorte que les visiteurs et promeneurs qui utilisent la voiture se rendent de préférence à la ferme des Cinquante par la voie d'accès au parc du Canal* ».

Il a exposé la vocation de la réunion-atelier du jour : « *la découverte en images des différents aménagements envisageables* » tout en précisant « *qu'aucun aménagement n'était à ce jour retenu par les maîtres d'ouvrages (...) aujourd'hui le bureau d'études va vous montrer ce qui appartient au domaine du possible* ».

Thomas Campardou a averti les personnes présentes qu'elles pouvaient retrouver la teneur de l'atelier précédent en lisant le compte-rendu disponible sur le site internet de la ville.

Il a ensuite synthétisé les éléments issus de cet atelier du 8 novembre pour avancer en connaissance de cause dans la démarche de concertation. Ces éléments regroupent plusieurs volontés :

- aménager les deux extrémités du chemin,
- améliorer le stationnement,
- faire cohabiter les différents modes de déplacement,
- apporter de la convivialité dans cet espace public qu'est le Chemin de Mange-Pommes.

Thomas Campardou précisera notamment que les participants ont souhaité « marquer visuellement l'entrée dans un univers apaisé tout au début du chemin de Mange-Pommes par un aménagement paysager » mais aussi « casser d'emblée la vitesse et sécuriser le virage de départ », « restreindre ou supprimer la possibilité de se garer aux abords du pont et réserver l'accès aux services publics et aux riverains en garantissant celui vers le chemin de halage ».

Côté stationnement, inconvénients et avantages des chicanes et autres poteaux seront à examiner, de la signalétique vers le parking Garcia Pablo Neruda à envisager (ainsi que l'aménagement des entrées-sorties cochères) afin d'éviter le stationnement sauvage.

L'insertion harmonieuse des différents modes de déplacement est associée à la question des revêtements de sol et à la lisibilité des itinéraires, avec une préoccupation forte sur le sujet de la sécurité piétonne. Enfin, pour apporter à ce court itinéraire la convivialité qui semble lui faire défaut, végétalisation et installation de mobilier urbain ont été plusieurs fois évoquées.

Pendant cette première partie de réunion, dite « plénière », précédant les ateliers, plusieurs personnes sont intervenues afin d'exprimer des avis et/ou de poser des questions.

Sur le compte-rendu du 1<sup>er</sup> atelier, un participant mentionne avoir lu deux informations qu'il estime contradictoires :

- dans la rubrique des « problèmes identifiés » (thématique intégration paysagère) est mentionnée « *une voie globalement trop étroite pour la cohabitation des usages piéton, automobile, vélo avec l'offre de stationnement,* »
- dans la rubrique de « ce qui fonctionne bien » (thématique sécurité des déplacements), il est fait état de « *largeurs des voies de circulation automobile confortables.* »

En réponse, Christophe Lubac garantit la recherche d'éléments de précision et rappelle l'un des grands principes de sécurité routière : « *plus vous réduisez le champ visuel de l'automobiliste, plus vous l'incitez à ralentir* ».

Pour éclaircissement de ce participant, après recherche nous pouvons dire : cette remarque sur la largeur de la voie automobile signifiait que la voie était jugée « *suffisamment confortable* » et donc que l'interlocuteur « *n'attendait pas d'agrandissement de l'espace dédié à ce moyen de transport* ».

Une personne demande à ce que soit définie la notion de piste cyclable, notamment par opposition à celle d'une bande cyclable. Pierre Guilbot rappelle : « *une piste cyclable est séparée de la chaussée (...) et sur le chemin de Mange-Pommes, il est certain qu'on ne pourra pas en aménager une sauf à supprimer l'ensemble des places de stationnement* ». Un autre intervenant s'exprime sous forme de souhait : « *je serai content quand tous les enfants iront à l'école en sécurité* ».

Thomas Campardou revient sur l'objectif de l'atelier 2 : « *déterminer ce qui est le plus important sur chaque séquence (...) établir une liste de critères d'analyse, les hiérarchiser afin de les appliquer, lors de l'atelier 3, aux scénarios présentés* »

Avant que l'assistance ne se répartisse aux trois tables de travail dédiées aux trois séquences étudiées (entrée, section courante et bout du chemin), Maïa Gaudoneix et Franck Mercier présentent **les contextes associés à ces trois secteurs et les solutions possibles d'aménagement**. Cette présentation donnera lieu à des échanges avec le public, en amont de la partie atelier à proprement parler.

Maïa Gaudoneix annonce que l'aménagement sera réalisé à horizon 2025-2026 en parallèle avec la livraison de la voie nouvelle d'accès au parc technologique du Canal, avec la limitation de la circulation sur le pont de Mange-Pommes aux seuls véhicules des riverains et d'urgence ainsi qu'avec l'accessibilité au parking de la ferme des Cinquante par la zone d'activité. Dès lors, la projection sur le nouvel aménagement - toutes sections confondues - doit s'opérer au regard du flux de circulation

associé aux riverains essentiellement. « *Les paramètres vont changer* » déclare d'ailleurs un autre participant.

### **Le contexte et les solutions possibles pour l'entrée du chemin**

Il s'agit ici de marquer la qualité résidentielle de l'espace dans lequel on pénètre en indiquant la réduction de la vitesse dès la sortie du giratoire Salvador Allende, en rendant le lieu plus convivial, en le végétalisant. Pour cela, deux solutions sont proposées : créer un plateau traversant, un principe de vélorue ou bien un effet de porte avec rétrécissement de la chaussée, les deux solutions prévoyant un marquage net des usages au niveau du revêtement de sol.

Un participant s'interroge : « *Y-aura-t-il au début du chemin, un panneau signalant qu'il est fermé à son extrémité, qu'il est une impasse du type « circulation interdite sauf riverains » ?* »

Maïa Gaudoneix répond affirmativement « *On n'aura le droit de franchir le pont en voiture qu'en tant que riverain ou véhicules de services et d'urgence* ».

### **Le contexte et les solutions possibles pour la section courante du chemin (entre la rue J. Ladoumègue et le hameau de Mange-Pommes)**

Franck Mercier présente 4 solutions pour cette section :

1. **La piste cyclable bidirectionnelle** sur la chaussée avec séparation des flux : assez inconfortable pour les piétons et laissant peu d'espace au stationnement
2. **La rue cyclable ou vélorue** : en zone 30 avec chicanes de croisement, ralentisseurs, cohabitation cyclistes / vélos sur la chaussée et stationnement possible, confortable pour les piétons
3. **La Chaussée à Voie Centrale Banalisée** ou Chaucidou en zone 30 ou 50 km/h : les bandes de rives permettent d'identifier un espace pour les modes actifs, mais elles peuvent être circulées par les véhicules motorisés (croisement de 2 véhicules) ; plus compliquée si la circulation automobile est importante, demande une bonne visibilité, difficilement compatible avec le stationnement
4. **La zone de rencontre**, en zone 20 km/h et sans séparation des flux : avec marquage du stationnement au sol, plaçant tous les modes au même niveau, pouvant intégrer du mobilier urbain et alterner les matériaux mais soumise à des contraintes techniques dues aux réseaux souterrains si des plantations sont projetées

### **Le contexte et les solutions possibles pour le bout du chemin**

L'aménagement de cette partie comporte moins de circulation qu'ailleurs sur le chemin de Mange-Pommes et peu ou pas de stationnement, mais des fonctionnalités diverses à gérer : demi-tours notamment. La création d'une zone de rencontre est envisagée entre le hameau et le pont de Mange-Pommes avec implantation de bornes rétractables réduisant l'accès aux riverains au niveau du pont. « *Ici tout pourrait être mis au même niveau et sortir des codes habituels. Nous pouvons profiter d'un espace assez large pour créer un espace apaisé près du Canal, avec du mobilier urbain* » explique Franck Mercier. Pierre Guilbot du Sicoval précise que le bord du Canal du Midi est classé patrimoine mondial de l'UNESCO ce qui peut constituer une contrainte en soi. Il poursuit « *sur cette séquence du chemin au moins, la limitation à 20 km/h est visée. L'aménagement doit contribuer à réduire la vitesse pour tous, y compris celle des vélos* ». Un participant décrit « *des panneaux de signalisation repérés dans le*

*nord-est de la France figurant un piéton beaucoup plus grand que le vélo, lui-même plus grand que la voiture ».*

*« Faut-il installer des bornes rétractables au niveau du chemin de halage ? » se demande un participant, « comment feront les habitants des péniches ? » Un autre participant lui répond que « le parking Pablo Neruda se trouve à proximité ». Une personne rappelle que « la circulation des vélos sur la rive droite du chemin de halage (utilisée pour rejoindre le complexe scientifique de Ranguel) est dense » et suggère « d'aménager la rive gauche, de Port Sud au collège Malraux (accessible par le chemin des Sables). Ainsi les deux rives seraient en piste cyclable » il se demande « que fait le comité d'aménagement des berges du Canal ? ». Ce à quoi Laura Savoye répond : « il s'agit du comité des usagers des ponts et des berges, pas du comité d'aménagement. Le propos est la viabilisation et non l'aménagement de ce secteur (...) par ailleurs, le chemin de contre halage n'est pas autorisé à la circulation des vélos par les Voies Navigables de France ».*

#### Verbatims

« La sécurité des enfants, c'est la priorité des priorités ! »

« Et si on proposait aux riverains du chemin de Mange-Pommes de planter plus d'arbres chez eux ? »



« Au bout du chemin, tout est déjà vert, pas besoin de végétaliser »

« Mettons en valeur le pont de Mange-Pommes, il fait partie de notre patrimoine »

# L'atelier et ses 3 tables de travail

## 1. Table sur l'entrée du chemin, séquence 1



Pour cette séquence, la notion de qualité du paysage paraît très importante aux yeux des participants, particulièrement sur le volet végétalisation. La notion de sécurité se révèle essentielle surtout pour garantir la protection des personnes à pied et à vélo. Signalétique et éclairage ne sont pas ici des priorités. En matière de stationnement, les enjeux semblent se résumer à la lutte contre le parking sauvage. Ni la quantité de l'offre ni sa signalisation ne représentent un sujet, sauf pour un cabinet médical.

 Concertation Chemin de Mange-Pommes Atelier n°2 : définition des critères d'évaluation 		
Section 1 : L'ENTREE DU CHEMIN		
Critères par thématiques	+ / - important	Observations
<b>La qualité paysagère</b>		
Végétalisation	+++	Au niveau des espaces verts existants
Revêtement de sol / marquage au sol	+++	Pour marquer l'entrée. Pas de pavés pour les vélos et les PMR
Mobilier urbain	+/-	Intéressant pour les collégiens qui utilisent déjà l'espace à l'entrée du chemin des Sables. Vigilance sur les nuisances sonores que cela peut générer (bancs). Privilégier l'espace vert le plus au sud ?
<b>La sécurité des déplacements</b>		
Limitation de vitesse	+++	A marquer visuellement, pas de visibilité dans le virage, les autos roulent très vite sur Allende et ne ralentissent pas une fois sur le chemin de Mange-Pommes. Limiter à 20 km/h dès l'entrée du chemin ? Faire un plateau large pour sécuriser tous les mouvements des cyclistes et piétons (Sables / Mange Pommes / Prévert) ?
Sécurité des piétons	+++	notamment au niveau des 2 passages piétons existants
Sécurité des cyclistes	+++	traversées cyclistes et liaisons vers ch des Sables, très empruntées par les collégiens.
Accessibilité PMR	++	qualité des trottoirs, revêtements et texture adaptés notamment pour les mal voyants
Signalétique	++	Un panneau interdiction sauf riverains et / ou impasse (sauf vélos)
Eclairage public	+	Pour sécuriser les modes doux, notamment en hiver
<b>Le stationnement</b>		
Lutte contre le stationnement sauvage	++	Empêcher le stationnement sauvage observé derrière la pharmacie
Nombre de places	-	Objectif 0 places Question du stationnement pour le cabinet de Kiné Stationnement disponible sur le giratoire Allende

## 2. Table sur la section courante, séquence 2

Sur la partie dite « section courante », les participants sont attachés à préserver la qualité du paysage en végétalisant, mais pas au détriment du stationnement, ni de la sécurité. Il y a eu débat sur l'importance à accorder à la végétalisation. L'éclairage permanent est jugé nécessaire tout le long de cette partie, on le souhaite plutôt vers le sol et sans rupture de continuité.



Ici, la sécurité des déplacements est un objectif prioritaire avec préconisation notamment de limiter la vitesse aussi pour les vélos et de rendre visibles les aménagements au sol. L'accessibilité PMR est mentionnée comme impérative. On demande de limiter la hauteur de trottoir. Pour traiter la question du stationnement, certains conseillent d'enquêter sur les besoins existants sur cette séquence afin d'y répondre par l'augmentation ou non du nombre de places. Le mobilier urbain n'est pas considéré comme sujet d'importance bien que l'on admette sa capacité à renforcer la convivialité.

 Concertation Chemin de Mange-Pommes Atelier n°2 : définition des critères d'évaluation 		
Section 2 : LA SECTION COURANTE		
Critères par thématiques	+ / - important	Observations
<b>La qualité paysagère</b>		
Végétalisation	+	Intéressant mais pas au détriment de la sécurité. Ombrager pour être plus agréable
Eclairage public	++	A orienter vers le sol. Sans rupture.
Revêtement de sol	++	Tenir compte des mal voyants, des PMR, attention aux revêtements glissants. Privilégier les tons clairs.
Mobilier urbain	-	Pas nécessaire. Lieux de convivialité pas nécessaires sur cette séquence.
<b>La sécurité des déplacements</b>		
Limitation de vitesse	+++	Matérialiser les croisements quand c'est possible.
Sécurité des piétons	+++	Veiller à la sécurité des enfants (accès aux écoles) aménager de grands trottoirs
Sécurité des cyclistes	+++	Modérer aussi la vitesse des cyclistes
Accessibilité PMR	+++	Sécuriser les traversées piétonnes Elle peut profiter à tous, y compris aux poussettes
Accès riverains	++	Veiller à la visibilité, limiter les hauteurs de trottoirs (passages bateaux)
<b>Le stationnement</b>		
Lutte contre le stationnement sauvage	++	Inciter à stationner à Garcia Llorca
Nombre de places		Idem à aujourd'hui ou plus- en fonction des besoins, le soir, en semaine. Faire une enquête pour déterminer s'il on peut réduire le nombre de places.
Signalisation des stationnements	++	Rendre attractif le parking côté Parc technologique du Canal Réserver le stationnement aux riverains, apposer une interdiction sauf riverains ou le panneau impasse sauf piétons vélos

### 3. Table sur le bout du chemin, séquence 3

Sur cette troisième et dernière séquence, la qualité paysagère se révèle prégnante au niveau du revêtement du sol, de l'éclairage public et de la mise en valeur du patrimoine existant. Côté sécurité, celle des piétons préoccupe encore plus que celle des cyclistes, les deux modes doux étant considérés comme menacés par la vitesse des voitures si celle-ci n'est pas strictement limitée. La sécurisation des manœuvres automobile est aussi souhaitée. Le stationnement constitue aussi un enjeu important à cet endroit du chemin, toujours par rapport à la lutte contre le stationnement sauvage mais également en lien avec la signalisation et étendue de l'offre, à améliorer notamment par un accès clair au parking Pablo Neruda.

Un participant interroge : pourquoi ne pas envisager une zone de rencontre dès l'entrée du chemin, après le virage, au niveau de la rue Ladoumègue ?

		Concertation Chemin de Mange-Pommes Atelier n°2 : définition des critères d'évaluation		
Section 3 : LE BOUT DU CHEMIN				
Critères par thématiques		+ / - important	Observations	
<b>La qualité paysagère</b>				
Végétalisation	-	Zone déjà riche en biodiversité avec trame verte : travailler la continuité. Secteur déjà vert. Signaler que le Parc de 50 commence à partir des bornes		
Eclairage public	+	Eclairage existant suffisant pour les cyclistes, mais à renforcer pour les mal voyants. Prévoir un éclairage différent du reste du chemin, plus bas et à détection de présence. Ne pas trop éclairer : chemin de contre halage non éclairé et faune nocturne très présente		
Gestion des containers	++	Ne pas laisser les actuels containers de collecte Questionnement sur lieu de collecte pour les riverains du chemin de halage		
Revêtement de sol	++	Eviter les revêtements glissants pour les piétons et cyclistes Vigilance sur la création d'îlots de chaleur (enrobés sombres), privilégier revêtements clairs. Colorations franches fonctionnent bien, mais à n'utiliser qu'en amont des bornes (pas près du canal)		
Mobilier urbain	+/-	Pas d'intérêt de mettre du mobilier (bancs) car espace restreint Eventuellement de l'autre côté des bornes, proche du pont (zone de rdv des marcheurs)		
Mise en valeur du patrimoine	++	Pont Mange-Pommes : bel ouvrage, mal valorisé pour l'instant		
<b>La sécurité des déplacements</b>				
Limitation de vitesse	+++	Zone de rencontre : bonne idée Sécuriser les piétons.		
Sécurité des piétons	+++	Prioriser les piétons (poussettes...). Bien indiquer leur présence, leur dédier un espace. Augmentation du flux des piétons sur ce secteur : attention aux conflits avec les cyclistes Sécuriser les talus à côté du pont (risque de chute important car pas d'éclairage public)		
Sécurité des cyclistes	+	Sécuriser les cyclistes, prévoir un marquage ludique et pédagogique Cyclistes roulent vite alors que ce secteur est emprunté par les jeunes à pied (pour rejoindre école / collège)		
Accessibilité PMR	+++	Tenir compte des personnes mal-voyantes et faciliter le guidage		
Accès riverains	+	Garantir que les accès riverains soient libres de tout obstacles (stationnement sauvage,...)		
Sécuriser les manœuvres	+++	Limiter les demi-tours au bout du chemin (signalisation de l'impasse en amont) Comment traiter la période de transition et éduquer les automobilistes ? Bien signaler l'espace de retournement : essentiel pour ne pas générer de conflits		
Contrôle d'accès	+	Questionnement sur le contrôle d'accès (comment gérer les accès pour les visiteurs/livraisons des maisons du chemin de Halage ou Boulbènes)		
<b>Le stationnement</b>				
Lutte contre le stationnement sauvage	+++	Prévoir l'accompagnement de la période de transition (habitudes...) Limiter le stationnement sauvage Présence de voitures ventouses rue Riquet déjà constatée		
Nombre de places	+/-	Important de conserver des places pour riverains et d'éviter le report de stationnement sur rues connexes Limiter le nombre de places au minimum Eviter le stationnement sur le chemin de contre halage Comment gérer le stationnement des habitants des péniches ?		
Signalisation des stationnements	++	Prévoir la réfection chemin contre halage (entre MP et Port-Sud) : faciliter report du stationnement sur Parking Neruda		