



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

Compte-rendu de la réunion publique du 12 mars 2024 : restitution de la démarche de concertation et de ses apports.

Mardi 12 mars 2024 de 18 à 20 h dans la salle du Conseil municipal de la Mairie.

Pour accueillir les 31 personnes de l'assistance, 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 responsable du service Aménagement et Urbanisme de la Ville de Ramonville,

Julien Calle responsable du service Mobilités au Sicoval

Pierre Guilbot chargé de mission mobilité durable au Sicoval

Franck Mercier, chargé de projets, études amont, Mobilité et Planification, Transports et Territoires au sein du bureau d'études Egis,

Thomas Campardou, chargé de la mise en œuvre de la concertation, directeur de l'agence Campardou.

Cette réunion publique venait en conclusion de la concertation au cours de laquelle trois ateliers ont donné depuis novembre 2023 la parole aux usagers du chemin de Mange Pommes.

Elle a permis aux participants :

- de revenir sur les ateliers et leurs apports

- de découvrir une proposition d'aménagement par sections

Christophe Lubac a précisé en préambule que cette rencontre même conclusive, ne serait « *pas la dernière* ». Il a annoncé un « *retour vers les personnes concernées avant l'automne 2024* ». L'édile a rappelé que la démarche de concertation émanait du « **souhait de la collectivité d'associer riverains et usagers** (non sans citer la méthode déjà pratiquée avec succès sur un chantier avenue Tolosane) **au devenir d'un axe résidentiel sur lequel préserver une qualification initiale tout en permettant aux mobilités douces de s'exprimer (...)** n'oublions pas que cet aménagement relève du plan Vélo du Sicoval ». Enfin, Christophe Lubac a mentionné que le projet devrait se soumettre à différentes étapes administratives obligées avant d'entrer dans sa phase chantier.

Pour Christophe Lubac, les objectifs de la rencontre sont bien : « *la restitution des 3 ateliers ainsi que la présentation d'hypothèses d'aménagement des trois sections du chemin, mises en forme graphiquement et expliquées par techniciens et ingénieurs de la Ville de Ramonville et du Sicoval* ». Christophe Lubac a également soutenu que cet aménagement était destiné à « *répondre à la problématique d'un espace résidentiel qui aujourd'hui irrigue le canal et permet d'accéder à la ferme de Cinquante tous modes confondus ; espace appelé à devenir terrain d'expression des mobilités douces (...)* avec en tête, *l'échéance de l'extension du parking du parc du Canal* ».

Le Maire a remercié les services municipaux et du Sicoval ainsi que les deux bureaux d'études pour avoir *fait équipe* en vue de l'aménagement du chemin de Mange Pommes.

Thomas Campardou a ensuite proposé de revenir sur une démarche *concertative* dotée d'un taux de participation de 85 % lors des trois ateliers* auxquels 50 personnes s'étaient inscrites à chaque fois et en complément desquels 20 contributions par mail ont été ensuite comptabilisées.

**le 8 novembre 2023 (partage du diagnostic/identification d'enjeux forts), le 6 décembre, (proposition d'aménagement et établissement d'une grille d'analyse multicritères), le 16 janvier 2024 (présentation de différents scénarii pour évaluation sur la base de la grille).*

Franck Mercier, chargé de projet d'aménagement au sein du bureau d'études Egis est revenu en un premier temps sur le diagnostic ayant nourri les échanges lors du premier atelier.

« *Le chemin de Mange Pommes est **une voie familière qui dessert près de 200 logements, assure la liaison avec le chemin et la ferme de Cinquante, le canal du Midi et le parc du Canal** mais aussi avec le centre de Ramonville et le boulevard François Mitterrand.*

*L'accès routier au parc de Cinquante par la nouvelle voie du parc du Canal devrait faire la part belle aux piétons et aux cycles désirant rejoindre la nouvelle station de métro du parc du Canal via le chemin de Mange Pommes. Ainsi par ricochet s'opèrerait un **retour vers le caractère résidentiel initial du chemin**. L'étude de mobilité effectuée à l'échelle de la commune montre qu'avec un comptage de 2400 v/jour à l'entrée du chemin de Mange Pommes et de 1100 v/jour en approche du canal, une réelle **attente d'amélioration de la cohabitation entre modes doux et motorisés existe pour cet axe**. Cela ne fait aucun doute, **l'itinéraire est « intéressant » à pied et à vélo vers le Canal et le métro** ».*

Autre thématique émergente du diagnostic soulignée par Franck Mercier : le stationnement. Sur le chemin de Mange Pommes figurent 46 places de parking public. L'atelier 1 a souligné une occupation généralement modérée de ces places (de 50 à 70 %) mais repéré aussi **certaines dysfonctionnements et notamment des « pics » de stationnement sauvage (voire de la tension) en approche du Canal surtout le week-end.**

A partir de ces éléments de diagnostic, **les participants de l'atelier 1 avaient identifié des enjeux forts et des améliorations nécessaires.** Dès le début de la concertation il a notamment été déclaré important de :

- créer un paysage résidentiel en entrée de voie,
- sécuriser la liaison vers le chemin des Sables et dans le virage,
- assurer la sécurité des piétons,
- canaliser les flux de circulation,
- circonscrire le stationnement, éviter le stationnement sauvage,
- pouvoir sortir de chez soi en toute sécurité.

Pour répondre avec précision à ces différentes attentes, le maître d'ouvrage a décidé d'identifier **3 séquences d'aménagement où adapter finement les objectifs d'apaisement** par des actions ciblées.

Objectifs pour la séquence 1 « entrée du chemin »

- renforcer les espaces verts existants,
- visualiser l'entrée dans un quartier résidentiel par du marquage au sol
- limiter la vitesse des véhicules à moteur
- veiller à la sécurité des piétons et des cyclistes
- lutter contre le stationnement sauvage

Objectifs pour la séquence 2 « section courante »

- renforcer l'éclairage public
- améliorer le revêtement du sol
- limiter-réduire la vitesse des véhicules à moteur
- sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- améliorer l'accessibilité PMR
- signaler le stationnement

Objectifs pour la séquence 3 « bout du chemin »

- renforcer l'éclairage public
- améliorer le revêtement du sol
- mettre en valeur le patrimoine
- limiter la vitesse des véhicules à moteur
- sécuriser les manœuvres (demi-tours)
- protéger les déplacements des piétons et des cyclistes

- améliorer l'accessibilité PMR
- lutter contre le stationnement sauvage
- gérer le stationnement associé aux péniches

Thomas Campardou précise que **les attendus exprimés lors des ateliers ont permis au maître d'ouvrage d'élaborer les propositions de réponses suivantes**

- conservation des trottoirs et mise en place d'un dispositif empêchant de se garer sur ces derniers ainsi qu'au bout du chemin,
- vitesse limitée à 30 km/h sur la section courante et à 20 km/h au bout du chemin
- prolongement de la piste cyclable de l'entrée du chemin à la rue Ladoumègue avec à cet endroit une traversée pour piétons et cyclistes
- signalement de l'entrée dans le quartier résidentiel à ce même niveau
- marquage fort des intersections avec les rues adjacentes
- pas de mobilier urbain d'assise (facteur de nuisances sonores nocturnes)
- délimitation du stationnement et étude des réels besoins en la matière
- plantation de végétation basse (pour préserver la visibilité) sauf à l'entrée (densifier les arbres) sur les espaces verts existants.

Pour répondre à l'ensemble des attendus en tenant compte des objectifs associés à chaque séquence, différents aménagements sont prévus.

En séquence 1 « entrée du chemin » :

- 1 panneau mentionnant « Impasse sauf pour les vélos / Interdit sauf riverains »,
- 3 plateaux traversants,
- Réduction visuelle de la chaussée à l'entrée de l'impasse Colette Besson,
- Circulation cyclable en site propre jusqu'à l'impasse située 8, chemin de Mange Pommes
- Piétons et cycles séparés des véhicules sur cette portion.

En séquence 2 « section courante » :

- aménagement zone 30 avec des zones de croisement et des zones d'alternat (passages « à vue » avec une seule voie de circulation pour les voitures) afin de réduire la vitesse des véhicules motorisés,
- circulation des vélos sur la chaussée avec les voitures qui restent prioritaires (vélorue),
- trottoirs larges pour le confort des piétons,
- places de stationnement selon les besoins des riverains,
- visibilité garantie pour les sorties riveraines,
- neutralisation du stationnement gênant.

NB : des contraintes pour la mise en œuvre de ces aménagements doivent être considérées :

Les nombreux accès riverains et le manque de visibilité dans les courbes du chemin sont de nature à limiter les possibilités de passage à vue en écluse.

Les sorties riveraines doivent bénéficier d'un angle de visibilité suffisant pour garantir la sécurité ce qui peut limiter le nombre de places de stationnement.

Se dessine la nécessité de réaliser une enquête afin d'évaluer le besoin objectif en stationnement et d'étudier le nombre de places possibles selon différentes variables (largeur de chaussée notamment).

En **séquence 3 « bout du chemin »** :

- zone 20 avec la préservation de trottoirs pour sécuriser les circulations piétonnes (pas de mise à niveau de la chaussée)
- chaussée de largeur réduite (4,50 m),
- marquage de l'entrée de cette séquence pour un ralentissement important des voitures
- visibilité garantie depuis la rue Paul Riquet,
- contrôle d'accès en amont du pont et du chemin de halage (l'accès à la rue Riquet reste possible),
- circulation des vélos sur la chaussée avec les voitures, qui restent prioritaires (vélorue), en continuité avec la section courante,
- trottoirs larges pour le confort des piétons,
- neutralisation du stationnement gênant, notamment sur le trottoir et zone de retournement,
- pas de mobilier urbain d'assise.

Pour améliorer la sécurité, certains souhaits seront mis en œuvre si possible avant l'été :

- **installation d'un radar pédagogique pour faire respecter la limitation à 30 km/h,**
- **marquage de la traversée derrière la pharmacie,**
- **signalisation du parking Pablo Neruda au niveau du rond-point Allende, à l'entrée de la rue Jacques Prévert.**

Puis, dans un second temps :

- **plantation d'arbres dans l'espace vert de l'entrée du chemin.**

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Sur le STATIONNEMENT

Les opinions autour de cette thématique fusent immédiatement, montrant qu'elle n'a rien de marginal.

Une personne fait part de son inquiétude : *« il faut garder des places de stationnement au bout du chemin »* Elle n'est pas la seule dans ce cas. Une autre estime que *« les gens ont pour habitude de se garer au bout du chemin depuis des années, il va être difficile de changer leurs habitudes. Si vous interdisez le bout du chemin, ils se gareront en amont (...) de plus, où iront les médecins, les infirmières ? »*

Christophe Lubac répond qu'une étude devra être menée afin de *« quantifier les places utiles, d'objectiver les besoins, aujourd'hui sur le chemin de Mange Pommes, chaque habitation dispose de sa place. Le risque si on augmente le nombre de ces places est qu'elles deviennent des aspirateurs à voitures, notamment pour les véhicules des promeneurs »*.

« Le stationnement, il faut l'interdire à certains endroits seulement ».

« On a tous dans le quartier suffisamment de place pour nous garer sur nos propres terrains ».

« J'habite rue Paul Riquet et le parking est plein, des véhicules s'y garent pour de longues durées »

« Le problème du chemin de contre halage est bien particulier. Nous, riverains, cohabitons avec les péniches, leurs habitants et aussi leurs visiteurs. Comment ne pas comprendre les cas particuliers, par exemple les femmes qui vivent en péniche, rentrent du travail tard le soir et cherchent une place pour se garer à cet endroit ? »

« De plus en plus de personnes stationnent au bord du chemin de halage ; il n'existe pas trop de solutions. Cet usage suit les endroits où les bateaux amarrent et s'installent le plus souvent. Il y a une corrélation entre la prédilection pour certains endroits de la part des bateaux et le stationnement de voitures associé, est-ce pareil côté Port-Sud ? »

« Les personnes ne pourront plus se garer sur le chemin de contre halage à cause de barrières ? »

Christophe Lubac signale que la Ville gère le chemin de contre halage depuis 2012 côté Port Sud et depuis 2023 côté Toulouse. Il argumente : *« certes une péniche est une habitation particulière à proximité de laquelle on doit aussi pouvoir se garer. Mais je pense aussi que c'est une double aberration, écologique et patrimoniale de se garer sur ce chemin. L'idée serait plutôt de créer des poches de stationnement proches. Nous sommes dans un secteur classé au Patrimoine mondial de l'Unesco (...) quand vous habitez au Mont Saint-Michel, vous n'êtes pas autorisés à percer des trous pour passer des câbles ... »* CQFD.

Christophe Lubac ajoute que ce chemin ne fait pas partie du plan Vélo du Sicoval.

« Pourra-t-on signaler aussi le parking Pablo Neruda depuis le côté Ferme de Cinquante ? »

« Quand il pleut, le sol de terre du chemin de halage entre le pont de Mange Pommes et le parking Neruda devient très boueux et donc désagréable à pratiquer après avoir garé son véhicule ou en le récupérant (...) De Pablo Neruda jusqu'à la ferme de Cinquante, il y a 100 m de distance sur de la terre ; des copeaux de bois ou un asséchant quelconque seraient bienvenus et éviteraient surtout que par temps de pluie les visiteurs de la ferme ne préfèrent se garer sur le chemin de Mange Pommes plus au sec ... »

« Si on met un panneau « Interdit sauf aux riverains », les visiteurs de la ferme ne passeront plus par le chemin de Mange Pommes »

Christophe Lubac indique que ce dispositif pourra être mis en place lorsque le pont du même nom sera de son côté fermé aux voitures.

« L'espace à dédier à de nouveaux stationnements doit être pris sur la rue et non sur les trottoirs. Sont-ils suffisamment hauts pour empêcher les voitures de s'y garer ? Car soyons clairs les automobilistes le font spontanément ! »

« Sur la section courante (du numéro 8 au bout du chemin) il va falloir quantifier les besoins en stationnement des riverains ».

« Attention, la ferme de Cinquante reçoit beaucoup de visiteurs ne venant ni de Ramonville ni de Toulouse à qui leur GPS indique l'itinéraire par le chemin de Mange Pommes. Ces visiteurs pensent naturellement à se garer sur le chemin lui-même alors qu'il existe un parking près de la salle des fêtes ».

Christophe Lubac constate également que *« le recours à des itinéraires conseillés sur les GPS crée un phénomène de flux automobile dans des petites rues où il n'était pas aussi important au préalable (...) ce qui va changer c'est qu'à la suite de son réaménagement, le chemin de Mange Pommes ne sera plus référencé par les GPS »*

Sur la SECURITE

Une sécurité renforcée apparaît comme un apport incontournable de l'aménagement.

« La priorité, ce sont les gamins à pied, à vélo ... »

« Il serait intéressant d'installer aussi un radar pédagogique aussi au milieu de la section courante »

Christophe Lubac avertit qu'un délai d'au moins 4 mois est nécessaire à l'installation d'un radar pédagogique.

Concernant la séquence 3 certains expriment des inquiétudes sur la sécurité des piétons sur les trottoirs et demandent des dispositifs empêchant de stationner sur ces derniers : bornes rétractables, hautes bordures ...

Pour Maïa Gaudoneix, le choix de la simplicité serait celui de bordures hautes mais sous réserve de vérification technique.

Pierre Guilbot précise que des « bateaux » devant les entrées riveraines sont envisageables mais avertit des obstacles que représentent pour piétons et cyclistes les rehausses de bordures dites « de défense » qui sont aux yeux d'un participants aussi un problème pour piétons et poussettes.

« Sur le plan du bout du chemin, vous avez montré des écluses avec 4,50 m de largeur en tout et des cyclistes passant à droite. Mais y-aura-t-il toujours la place pour voitures et vélos ? Certains cyclistes déboulent à 30 km/h ... »

Maïa Gaudoneix rappelle que la vitesse sera limitée à 20 km/h en ce point du chemin et que dans la nouvelle configuration, le nombre de voitures diminuera de fait (pont fermé aux véhicules à moteur).

« Qu'est-ce qui est prévu pour les manœuvres des bus allant à la ferme de Cinquante ? »

Christophe Lubac répond que les bus devront « faire le grand tour » et en profite pour revenir sur un élément d'information d'ordre général : *« tout flux n'étant pas un flux de desserte des du chemin de Mange Pommes et du chemin de halage, sera déporté vers le parking du parc du Canal ».*

« Avez-vous demandé leur avis aux pompiers ? Ils ont un regard pertinent ; VNF (Voies Navigables de France) aussi : de quel niveau de renforcement aura besoin le pont de Mange Pommes pour être emprunté sans risque par des véhicules lourds ? »

« Il y a 20 ans, les pompiers sont passés par derrière le chemin et non par la pharmacie et ont été bloqués pour venir chez moi ».

Sur le PAYSAGE

Ici les remarques se font plus discrètes. Comme si l'essentiel se trouvait ailleurs.

« Je suis étonnée que vous n'évoquiez d'intégration paysagère que pour l'entrée du chemin. Quid de la partie centrale de ce point de vue ? »

Maïa Gaudoneix rappelle que « *la section courante bénéficie d'une « ambiance » déjà très végétalisée grâce aux abondantes plantations des parcelles privées que l'on s'attachera à compléter en tenant compte des contraintes existant au niveau du sous-sol* ».

Une riveraine témoigne de sa mauvaise expérience après des travaux sur le réseau d'eau devant chez elle : « *aujourd'hui je n'entre chez moi avec ma voiture qu'à la condition de poser des planches sur un fossé non remblayé par les services* ».

Christophe Lubac cite l'aménagement de la rue Tolosane (au départ espace privé) qui s'est bien déroulé même si on a pu craindre des conflits d'accès. « *Les projets gagnent à intégrer une démarche de concertation sur le long terme y compris en phase chantier avec une gestion globale et un dialogue avec les entreprises* ».

Un participant demande à connaître le calendrier de l'opération (phases de travaux).

Christophe Lubac avertit que les interventions sur les différents réseaux d'électricité, de téléphonie, et sur la fibre prendront chacune un certain délai. « *Ce qui ne se voit pas dans un chantier où le terrain est ancien est souvent cher et prend du temps (...) Sachant que la coordination avec la SPL ENOVA (aménageur de la ZAC Parc du Canal) pour la fermeture du chemin et l'enfouissement des réseaux prendra un an, puis les travaux à proprement parler un an de plus, l'opération pourrait être terminée dans 3 ans ; avec démarrage de la partie technique cet automne* ».

Christophe Lubac indique que la Ville est déjà intervenue sur le réseau d'assainissement (eaux usées) et d'eau potable, mais pas sur le pluvial.

Georges Brondino note que « *quels que soient les réseaux sur lesquels on travaille, le réseau du gaz doit toujours être vérifié en parallèle* ».

Aussi entendu ...

« *On ne sait comment réagiront les gens qui aujourd'hui traversent le pont et ne pourront plus le faire. Qui sait si certains voudront garder leurs habitudes ?*

Est-ce que l'on pourrait envisager de creuser un passage sous le canal ou de mettre en place une navette (petit transbordeur ?) depuis le port de plaisance menant vers le parc de Cinquante ? (...) il faut bien avoir conscience que la ferme de Cinquante et le secteur alentour, prisés, sont référencés dans le Petit Futé, le guide du Routard et à l'Office de Tourisme de Toulouse ».

A ce propos Christophe Lubac confirme avoir eu des propositions de transports originaux, notamment par bateau. Il réitère sa « *réserve sur le fait que la puissance publique ne saurait porter un projet de navette fluviale sans justification économique pour le territoire. Même si capter le public du métro vers Ramonville de cette manière ne manquerait pas d'attrait* ».

Plus généralement, un participant tient à souligner qu'il a fortement apprécié la démarche de la concertation. Après avoir été sceptique, il se dit notamment très satisfait des propositions faisant suite au 3ème atelier.

En conclusion le maire remercie les participants ainsi que les équipes techniques du Sicoval au service du projet. Il donne rendez-vous à l'automne 2024 pour une nouvelle rencontre.