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

Compte-rendu de la réunion publique du 9 octobre 2024 : présentation du plan d'aménagement avant-projet (AVP).

Mercredi 9 octobre 2024 de 18h30 à 20 h dans la salle du Conseil municipal de la Mairie.

Pour accueillir les 38 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,

Pauline Larrieu, Directrice de Cabinet

Laura Savoye, Responsable voirie et domaine public de la Ville de Ramonville

Maïa Gaudoneix, Responsable du service Aménagement et Urbanisme de la Ville de Ramonville,

Pierre Guilbot, Chargé de mission mobilité durable au Sicoval

Guillaume Trevisiol, Chef du service Voirie et Infrastructures au Sicoval

Cette réunion publique venait en complément de la réunion publique du 12 mars 2024 et 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 découvrir le plan d'aménagement avant-projet dessiné en réponse au cahier des charges établi lors des précédentes étapes de concertation.

M. le Maire, Christophe Lubac, a rappelé en préambule la **démarche de concertation engagée à l'automne 2023** qui a permis de travailler un **projet répondant au mieux aux besoins exprimés par les usagers**. Il a présenté les enjeux pour ce projet d'aménagement relevant du plan vélo du Sicoval visant à **sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes**, et à articuler sa réalisation avec la livraison de la nouvelle voie de desserte du parc de 50 de la ZAC Parc du Canal.

M. Lubac précise que la commune a tenu ses engagements et a mis en œuvre les actions demandées à court terme pour améliorer la situation dans l'attente de la réalisation du projet : installation d'un radar pédagogique, marquage au sol des traversées à l'entrée du chemin, signalisation du parking Pablo Neruda. D'autres actions sont programmées à courte échéance : marquage pour rétrécir visuellement l'entrée du chemin au niveau de l'impasse Colette Besson, en préfiguration de l'aménagement définitif, et plantations d'arbres au niveau de l'espace vert.

Mme Gaudoneix présente le **plan avant-projet par séquence**, en rappelant au préalable **les principes et le programme retenus** suite aux ateliers de concertation menés.

Séquence « Entrée du chemin »

- Panneau « voie en impasse sauf vélos » pour signifier l'entrée dans une rue de desserte locale
- 3 plateaux traversants successifs et réduction de la largeur de chaussée au niveau du virage de l'impasse Colette Besson pour réduire les vitesses
- Inversion de la piste cyclable et du trottoir existant au niveau de l'accès au rond-point
- Présence de bordures de défense tout le long des trottoirs et de la piste cyclable pour empêcher le stationnement sauvage
- Plateau traversant au croisement avec la rue Ladoumègue : fin de la piste cyclable en site propre

Séquence « Section courante »

- Les vélos circulent sur la chaussée, les trottoirs sont larges pour le confort des piétons
- Le stationnement, contraint par les multiples accès aux parcelles privatives et la visibilité à préserver pour les sorties des riverains, répond aux besoins des riverains mais pas des visiteurs
- Stationnement sur chaussée en chicane (5 zones de passage à vue), matérialisé avec des îlots galets pour permettre l'alternat même sans véhicule stationné
- Création d'une courbe à la sortie du plateau Ladoumègue pour faire ralentir les véhicules
- Logos verts vélos au niveau des intersections pour sensibiliser sur la traversée
- Bordures de défense le long des trottoirs pour empêcher le stationnement sauvage
- Dès que la largeur le permet, de la végétation basse est prévue

Séquence « Bout du chemin »

- Aménagement zone de rencontre limitée à 20km/h, le trafic sera très réduit sur cette séquence en impasse pour les voitures
- Pour répondre aux demandes issues de la concertation : préservation des trottoirs pour sécuriser les circulations piétonnes et maintien du stationnement public
- Réduction de la largeur de chaussée
- Création d'une écluse avec priorité aux véhicules qui sortent du bout du chemin
- Contrôle d'accès au niveau du pont
- Zone en pavé pour matérialiser le changement de séquence et forcer à la réduction des vitesses

- Zone en résine avant le pont pour marquer le contrôle d'accès
- Retournement des véhicules pris en compte dans le plan (camions OM, secours, incendie)
- Bordures de défense pour empêcher le stationnement sauvage

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

- **SUR LE STATIONNEMENT**

Des **questions individuelles** sont exprimées, sur le besoin d'une **place handicapée** ou la nécessité **d'empêcher le stationnement sauvage au niveau d'accès**. Le Maire invite les participants à se rapprocher des services pour leur en faire part en fin de réunion afin de voir comment leurs demandes pourraient être prises en compte.

Concernant **l'évaluation du besoin en places de stationnement** pour les riverains, une habitante demande comment ont été comptabilisées les 33 places. Les 23 places proposées dans le plan avant-projet lui paraissent insuffisantes pour répondre au besoin, risquant de provoquer des conflits entre voisins et porter atteinte au bien vivre ensemble.

Mme Gaudoneix rappelle les **éléments produits lors du diagnostic** : 46 places existantes, un taux d'occupation de 50 à 70%. Lors des ateliers, un riverain a réalisé des comptages en soirée la semaine et le week-end, et a compté à chaque fois **33 véhicules stationnés**. Au vu des horaires de comptage (21h30 et 23h), ce nombre de véhicules stationnés est considéré comme correspondant au besoin pour répondre au stationnement résidentiel. De plus, comme cela a été soulevé lors des ateliers, certains riverains ont la **possibilité de stationner leur véhicule sur leur parcelle.**

Une participante demande si les **péniches** auront un **droit d'accès au niveau des bornes** qui seront installées avant le pont de Mange-Pommes.

M. le Maire rappelle que le **canal du midi** est un bien de l'Etat, **classé patrimoine mondial UNESCO** et qu'il est **strictement interdit de circuler sur le chemin de contre-halage**. Il faudra trouver des poches de stationnement public à différents endroits le long du canal. Il précise que la commune a repris en gestion les berges depuis 2022.

La personne précise que le **stationnement de la rue Paul Riquet** est déjà utilisé par des bateliers **et est occupé en totalité tous les soirs**.

Enfin, deux problèmes sont signalés au bout du chemin :

- un problème de **stationnement sauvage au niveau des accès riverains** (3 accès contigus) empêchant parfois les riverains de sortir de chez eux. L'aménagement du chemin doit pouvoir répondre à cette problématique.
- le stationnement sauvage empêche souvent la balayeuse de passer. Le projet prévoit des **bordures de défense** sur les trottoirs qui constituent un dispositif efficace contre le stationnement sauvage.

- **SUR LA SÉCURITE**

Un participant s'inquiète de savoir si la **visibilité sera préservée en sortant de la rue Paul Riquet**. Aujourd'hui des plots en plastique ont été positionnés pour empêcher le stationnement.

Mme Gaudoneix précise que cette **demande** avait bien été **remontée lors des ateliers** et le plan AVP prévoit une zone de **végétation basse avec bordures anti-stationnement** à cet endroit.

Sur la section courante, une personne demande si les ralentisseurs actuels sont supprimés dans le projet. M. Brondino, élu délégué, confirme, et indique que ce sont les **chicanes** qui permettent le **ralentissement de la circulation automobile**.

Un participant s'interroge sur la manière sont les **cyclistes** qui arrivent depuis le pont pourront **s'insérer dans la piste cyclable** prévue à partir de la rue Jules Ladoumègue. Il note aussi la dangerosité des bordures de défenses anti-stationnement pour les vélos. Enfin il demande si les cyclistes seront obligés d'emprunter la piste cyclable ou s'ils pourront rester sur la chaussée.

A ce sujet, M. le Maire précise que l'aménagement prévoit un **plateau surélevé** pour faire ralentir les voitures, les cycles étant déjà à hauteur, et il confirme qu'en **zone 30** les **cyclistes sont toujours autorisés à circuler sur la chaussée**.

Il compare cet aménagement au plateau existant devant l'école Angela Davis et auquel une piste cyclable est connectée.

La **piste cyclable** constitue un **itinéraire très sécurisé pour les usagers les plus vulnérables** : enfants, collégiens, personnes âgées.

Concernant les bordures de défense, un autre dispositif plus adapté pourra être étudié, avec le risque qu'il soit peut-être moins efficace pour empêcher le stationnement sur la piste.

Une habitante s'interroge sur **l'amélioration apportée sur la section courante** s'il n'y a plus de stationnement, ni de de piste cyclable.

M. Brondino indique qu'il y a bien du **stationnement aménagé** sur la chaussée sur cette section, qui crée des **passages « à vue ».** Les **îlots galets** permettent de garantir le système de passage « à vue » même en l'absence de véhicule stationné. M. Guilbot précise que les **vélos circulent sur la chaussée** où la **circulation automobile est ralentie** par le stationnement sur chaussée et les zone d'alternat ainsi créées.

Une personne demande si à **l'entrée du chemin** tout est à niveau, **comment sont sécurisées les circulations piétonnes.**

M. Trevisiol répond que l'aménagement proposé prévoit **trois plateaux traversants successifs** pour ralentir les véhicules, la rue ne sera pas à niveau.

- **SUR LE PAYSAGE**

Sur la séquence bout du chemin, une participante s'interroge sur le **principe de zone de rencontre** : si la rue n'est pas mise à niveau, comment est marquée la différence avec la zone 30 ? Elle pose également la question de la **désimperméabilisation des sols**.

Mme Savoye précise que la zone de rencontre est matérialisée **par l'écluse à l'entrée, le rétrécissement de la chaussée** et des **revêtements différents sur chaussée** pour contraster avec la séquence précédente.

M. le Maire rappelle que la proposition de départ était une rue tout à niveau, ce qui est l'idéal pour mettre les voitures en situation d'insécurité. Lors des ateliers de concertation, et des contributions qui ont suivies, **la demande a été forte pour maintenir des trottoirs et du stationnement sur cette séquence**.

Sur le sujet de la désimperméabilisation, les services rappellent qu'au vu de la **présence de nombreux réseaux** en sous-sol, la plantation d'arbres n'est pas envisageable. Des espaces plantés avec de la **végétation basse** sont proposés dans le plan AVP. En phase projet (PRO) – étape technique suivante – la possibilité d'aménager des **places de stationnement en revêtement perméable ou semi-perméable** sera étudiée, en particulier au bout du chemin. L'aménagement de ce type de places est plus coûteux, la structure étant plus complexe.

Une personne demande si **l'enfouissement de toutes les lignes électriques** est bien prévu.

M. Brondino indique que **c'est bien le cas**, y compris les poteaux situés sur les parcelles privatives. Cela représente un travail important et le Maire indique que le calendrier des concessionnaires ne peut pas être maîtrisé par la mairie.

- **CALENDRIER**

Le planning de réalisation est le suivant :

- Fin 2024 : finalisation du plan avant-projet (AVP)
- 2025 : chiffrage du projet 2025, dessin du plan projet (PRO)
- Ces travaux sont liés au calendrier de l'extension du parc du Canal, et de la nouvelle voie de desserte du parc de 50 par la ZAC à l'horizon 2026
- Avant l'aménagement du chemin : enfouissement des réseaux aériens, travaux de réparations ponctuelles sur le réseau d'eaux usées

- **BUDGET**

Le chemin de Mange Pommes représente un linéaire de 650 mètres linéaires, le coût de son aménagement est estimé autour de 1 million d'euros. Des financements du Sicoval sont prévus via le plan vélo et d'autres subventions seront sollicitées (Etat, Région, Département).

En conclusion, M. le Maire invite les personnes ayant des questions individuelles à se rapprocher des services, et remercie les participants.