



OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

relatives au projet d'aménagement d'une piste cyclable communautaire entre le domaine universitaire et la limite de la commune avec Cestas

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de mai 2006

FscqP-2006-040

1. Sur le principe du projet :

Il convient de souligner d'abord la qualité du rapport de présentation et des solutions préconisées ainsi que la prise en considération de plusieurs de nos propositions faites sur ce projet lors de la concertation de 2001. Cette concertation sert de base à nos demandes.

L'aménagement d'une piste cyclable entre le domaine universitaire et la limite de la commune avec Cestas prenant la forme d'une piste bidirectionnelle en site propre

- le long de la rocade entre le domaine universitaire et la voie SNCF
- puis en bordure de la voie ferrée Bordeaux - Irun entre la rocade et la limite de commune avec Cestas

ayant l'objectif d'offrir aux cyclistes des conditions de déplacements *rapides, faciles* et en toute *sécurité* est une condition essentielle pour **encourager l'usage du vélo** notamment pour les jeunes élèves et étudiants en alternative crédible à l'emprunt de moyens mécanisés. Ce sera une application du **Plan des Déplacements Urbains** qui vise à un *rééquilibrage* entre les différents modes de déplacements *au profit des modes « doux »*.

En outre cet **axe structurant** va constituer non seulement un élément important du *réseau inter - quartiers* de Pessac dans le cadre de son schéma directeur deux-roues (tout en permettant un vrai **maillage communautaire**) mais encore une *liaison intercommunale majeure* participant au *désenclavement du Campus universitaire* et à une mise en *réseau des espaces verts* de l'agglomération. Les relations possibles avec les réseaux cyclables (présents ou à venir) extra - communautaires et départementaux ajoutent encore à l'intérêt de cette liaison.

Enfin en combinant son caractère **multifonctionnel** (utilitaire et loisirs), **social** (contacts et convivialité), **économique** (économie d'énergie et effets positifs sur la santé...) et **environnemental** (cadre du projet, mise en réseau d'espaces verts...) cet équipement permet, au plein sens du terme, de *communiquer plus*, *communiquer mieux* et *communiquer durablement*. D'où la nécessité d'une réalisation aussi rapide que possible dans les conditions particulières indiquées ci-après :

2. Sur le tracé du projet :

Le tracé est dans l'ensemble **simple, cohérent et lisible à l'exception de son départ au niveau du domaine universitaire sur le quartier de Saïge**. En effet compte tenu de :

- **l'encombrement** relatif de **l'allée Reyraud** qui fait la liaison entre le quartier de Saïge et le domaine universitaire avec ses cheminements cyclable et piétonnier en principe indépendants mais utilisés, de fait, de manière indifférenciée par ces deux catégories d'usagers ;
- la **traversée** « en baïonnette » du **petit bois de Saïge** (qui dessert directement plus de 5000 personnes vivant pour la plupart dans de grands ensembles) en le coupant en deux genres *confusion*

(bois actuellement **clos** côté rocade traversé par un axe structurant en principe en site propre), *risques* pour les enfants notamment et en conséquence pour les cyclistes eux-mêmes, *coupe d'arbres....*

-

d'une **solution alternative** plus *courte*, plus *simple*, plus *lisible* et plus *cohérente* avec l'ensemble du projet, mais également *sans coupe d'arbres, sans amputation ni scission* du bois de Saige ;

il conviendrait donc de ***faire débiter la piste au niveau de l'entrée de cette allée*** c'est-à-dire au niveau du Village 4 (près de la borne incendie) pour longer la bute qui vient d'être réalisée en protection phonique. Cette solution déjà préconisée lors de la concertation de 2001, est également *soutenue par le comité de quartier de Saige*.

En outre, cette solution permet une meilleure cohérence du maillage intercommunal en offrant la possibilité de connecter directement la piste à celle qui devrait rejoindre, par le contournement du village 4, la passerelle demandée au dessus de la rocade en direction de Gradignan au niveau du bois de Laburthe.

En revanche, *c'est à juste titre* qu'une ***proposition alternative faite par quelques habitants de la résidence du Pontet*** consistant notamment à faire passer cette piste par l'avenue du Pontet plutôt que de longer leur copropriété, *n'a pas été retenue*. En effet son examen attentif, devant les intéressés le mardi 9 mai dans une réunion organisée à l'initiative du comité de quartier CCLAPS, a fait ressortir que ces personnes sont favorables à la piste cyclable... ailleurs et les éléments négatifs suivants :

-

Tracé beaucoup *plus long et inadapté* pour un axe structurant;

-

Moins simple et donc *moins lisible* ;

-

Pas cohérent avec l'ensemble de ce tronçon qui longe la rocade ;

-

Couplage avec une voirie donc *plus bruyante, plus polluante...*

-

Cadre totalement urbain et non arboré ;

-

Les emprises disponibles sont souvent insuffisantes, ce qui nécessiterait des *alignements* ;

-

Le raccordement se réalise sur des voies qui vont supporter le **tramway** en 3^{ème} phase donc avec peu ou pas d'espace disponible pour d'autres équipements.

Cette proposition ne peut donc être, après analyse, raisonnablement accueillie car elle dénature l'ensemble du projet avec de plus une faisabilité très réduite.

Bien entendu nous soutenons, *avec le comité de quartier CCLAPS*, les **solutions compensatoires** adaptées et, *si possible, négociées*, sur les points où le projet peut affecter cette copropriété sur la base du principe de la juste compensation avec un résultat **gagnant/gagnant** compatible avec l'intérêt général des habitants :

-

Juste indemnisation des acquisitions foncières et des éléments à reconstituer le cas échéant ;

-

Réalisation et (ou) déplacement d'une *clôture de séparation* ;

-

Réalisation d'une *haie d'arbustes à feuillage persistant* genre laurier palme et, si possible, *plantation de petits arbres en alignement* ;

-

Les préconisations précédentes permettent de conserver aux habitants la *vue « végétale »* actuelle et leur *sentiment de sécurité*.

3. Sur l'équipement et l'environnement de la piste :

Notre fédération insiste sur *l'aménagement paysager* et surtout sur *l'éclairage de cette piste*.

- ***Aménagement paysager :***

Ce sera un des points forts de cet équipement qui devra être arboré au maximum (arbres, arbustes, haies en bordure ; mise en valeur des espaces verts traversés...)

- ***Éclairage :***L'éclairage est un facteur majeur de sécurité. Ce traitement à égalité avec les autres infrastructures de déplacements sera la marque de l'intérêt réel porté aux cheminements cyclables en site propre. L'usage sera nécessairement limité sans cet équipement (notamment pour les enfants et les étudiantes...) : il convient de rappeler l'évidence que la durée du jour est limitée en hiver ! Si la contrainte financière du projet impose de différer cet équipement il conviendrait cependant de faire passer les fourreaux indispensables à sa réalisation ultérieure.

- ***Giratoire d'accès :***

Les *micro - giratoires* comme ceux réalisés sur la piste de Bougnard semblent une bonne solution pour traiter les accès, sorties et intersections. Ces giratoires peuvent en outre recevoir la *signalétique* nécessaire.

4. Sur le maillage du réseau avec cette piste :

Parmi les connexions possibles proposées avec le projet de piste, notre fédération et les quartiers concernés insistent sur les suivantes considérées comme prioritaires :

- ***La liaison avec le quartier de France par passage inférieur,*** sur le tronçon longeant la voie ferrée Bordeaux Irun, dans le *prolongement de la rue Jean Meyraud* au parc de Jozereau qui rejoint d'autres équipements cyclables via le parc de Cazalet tout en assurant une *liaison sécurisée entre espaces verts* de part et d'autre de la voie ferrée. Ce passage inférieur est inscrit au PLU *avec le soutien du syndicat de quartier de France*.

- ***Le prolongement de la piste de rocade*** en longeant celle-ci de la voie ferrée à la route d'Arcachon pour rejoindre notamment l'autre côté de la rocade déjà aménagé et se raccorder enfin à la piste existante de Monbalon qui elle même rejoint le fil de l'eau du Peugue et le Parc du Bourgailh. *Le comité de quartier du Monteil* est directement intéressé par ce prolongement.

- ***La continuité hors CUB (Cestas) :*** pour assurer la *continuité du réseau* et sa *cohérence* il est nécessaire d'associer la ville de Cestas et le Conseil Général à cet équipement qui a une incidence sur « l'aire métropolitaine » en rejoignant la piste Salvador Allende. En outre il serait utile d'aboutir à une réalisation au moins concomitante ou mieux, dès que possible, sachant que le tronçon de raccordement sur Pessac est déjà réalisé.

Récapitulation de nos principales demandes sur ce projet :

Au départ du domaine universitaire sur le quartier de Saige rendre la piste indépendante de l'allée Reyraud en longeant le bois de Saige :

- Assurer *l'éclairage* de cette piste ;

- ***Programmer rapidement les connexions*** à cette piste avec le *passage inférieur* du quartier de France, le *prolongement vers le Parc du Bourgailh* par le quartier du Monteil et la *continuité vers Cestas* (piste Salvador Allende).

Dominique Lestynek

Président de la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac