Demandes de l'association *Villeneuvois à vélo* quant aux rétablissements des voies de communication interceptées par la Ligne à Grande Vitesse en Lot-et-Garonne



VILLENEUVOIS
À VÉLO

Juin 2024.

Voie verte entre Casteljaloux et Mont-de-Marsan

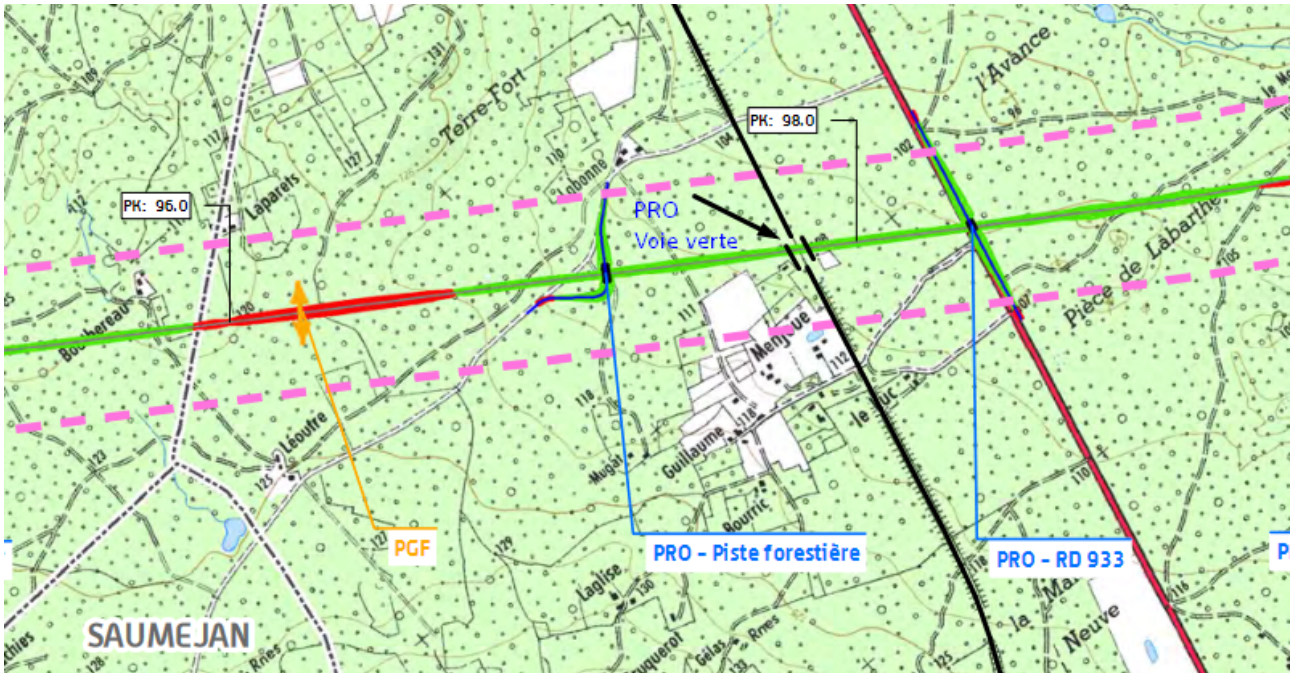
La voie ferrée n°642 000 de Marmande à Mont-de-Marsan a été déclassée et fermée durant la seconde moitié du XX^{e} siècle entre Casteljaloux et Roquefort. Le tronçon entre Marmande et Casteljaloux n'a lui été que très récemment fermé à la circulation ferroviaire, et converti entre 2017 et 2023 en voie verte, dite *So Vélo*, axe structurant figurant dans le schéma régional des véloroutes de Nouvelle-Aquitaine.

Cette voie verte relie aujourd'hui Marmande à Casteljaloux et le Center Parks de Pindères. Ce premier tronçon réalisé, la Communauté de Communes de Casteljaloux souhaite désormais prolonger cette voie verte jusqu'à Houillès puis jusque dans les Landes. Cette prolongation figure également dans le **schéma régional des véloroutes et voies vertes** du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, jusqu'à Roquefort, en suivant les emprises ferroviaires de cette ancienne ligne, pour la réalisation également inscrite au schéma d'une liaison transversale de Mimizan à Casteljaloux, via Roquefort.

Ainsi, **l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée doit être préservé à l'intersection entre cette ancienne ligne et le faisceau de la LGV, au sud de Pompogne**. Si un pont-route est prévu à quelques centaines de mètres pour une piste DFCI, il serait dommage de ne pas préserver la continuité de l'ex-emprise ferroviaire, réalisée en partie en remblais comme stipulé sur le plan général des travaux joint au dossier d'enquête publique. En effet, la continuité de la voie verte pourrait ne pas être réalisable en raison des parcelles non-forestières du lieu-dit Menjoue.

Ainsi, **nous demandons la réalisation d'un passage dénivelé** (pont-rail, pont-route ou plus vraisemblablement tunnel dans le remblai de LGV) **dans la continuité de l'emprise ferroviaire de l'ancienne ligne de Marmande à Mont-de-Marsan**, nécessaire à la réalisation de cette voie verte inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Un tunnel situé dans le remblai de la LGV pourrait être limité à 2,3 m de hauteur, ne contenant que des piétons et cyclistes, afin de passer dans le remblai sans grand surcoût financier.

À défaut d'un pont-rail dans l'immédiate continuité de la ligne, le pont-route de la piste forestière devra être adapté à la circulation de cyclistes (piste en enrobé et non en terre battue ou en stabilisé), et une voie verte devra être réalisée parallèlement à la LGV, dans l'immédiat contre-bas de la LGV, reliant le pont-route à l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire de Marmande à Casteljaloux.



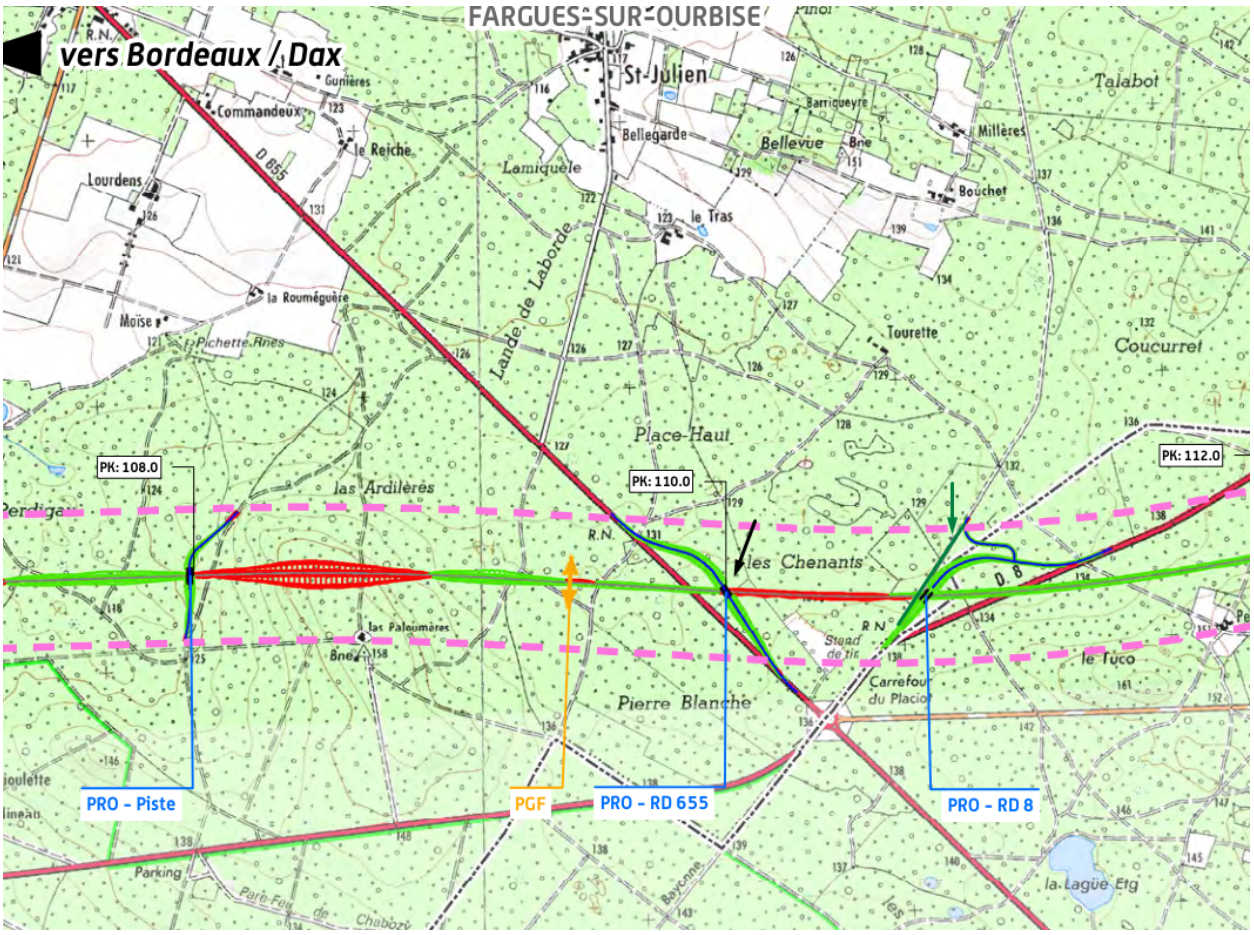
Piste cyclable entre Fargues-sur-Ourbise et Barbaste

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Nouvelle-Aquitaine prévoit la réalisation d'un itinéraire cyclable de liaison entre la SO vélo et l'EuroVélo 3, reliant Casteljaloux à Barbaste et Lavardac, via Fargues-sur-Ourbise. Cet itinéraire a été repris dans le schéma vélo du Plan Routes et Déplacements du Quotidien, du Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

Si aucun tracé n'est actuellement à l'étude pour cette piste cyclable, le projet GPSO doit tenir compte de cette éventualité afin d'éviter des surcoûts pour le concepteur de ce futur axe cyclotouristique régional. À défaut de tracé exact, il est clair, à la vue des plans, que cet axe cyclable reliera Fargues-sur-Ourbise à Pompiey. Nous vous proposons ainsi deux choix :

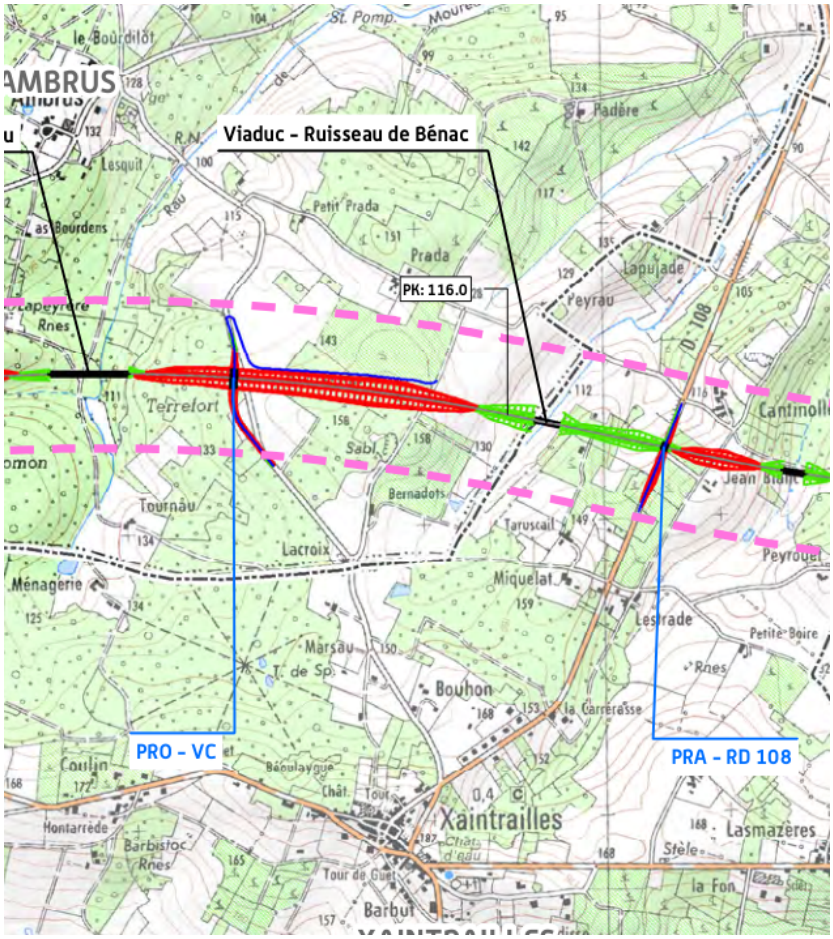
- l'élargissement du pont-route sur la RD 655 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton GBA (**cf. flèche noire**) ;

- l'élargissement du pont-route sur la RD 8 et de ses rétablissements, afin d'y inclure la largeur pour deux voies automobiles + une voie verte de 3 m de large, séparée par des bordures ou une glissière béton — cette voie verte pouvant être amorcée depuis la *piste de Bayonne* dont le rétablissement routier se fait sur la RD 8, tandis que la piste pourrait se poursuivre avec une élévation plus importante jusqu'au pont-route **(cf. flèche verte)**.



Surlargeur sur le pont-rail de la RD 108 à Xaintrailles

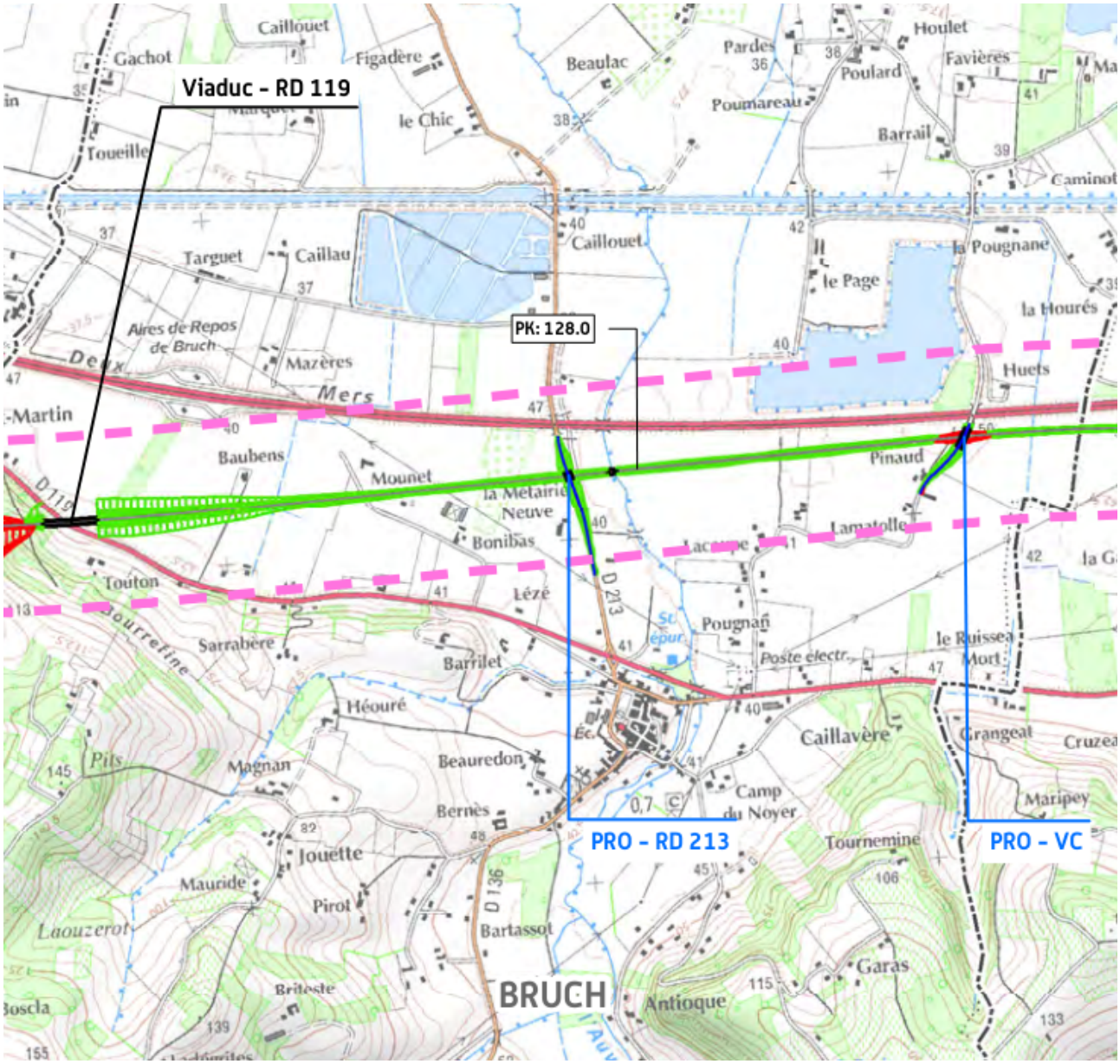
La RD 108 est l'axe départemental unique pour relier Xaintrailles à Buzet-sur-Baïse et le canal latéral à la Garonne. Si aucun projet d'infrastructure cyclable n'est prévu à court terme, il est toutefois demandé que le pont-rail réalisé pour passer au-dessus de cette RD, contienne une surlargeur de 4 mètres en prévision de la réalisation ultérieure d'une voie verte parallèle à la RD 108.





Piste cyclable de Bruch au Canal latéral à la Garonne

Le schéma cyclable d'Albret Communauté et le plan vélo du Plan Routes & Déplacements du Quotidien, porté par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne, prévoit expressément la réalisation d'une piste cyclable entre Bruch et le canal latéral à la Garonne. Si le tracé exact n'a pas été défini, il ne peut qu'emprunter l'itinéraire de la RD 213, ou de la voie communale dite « route du Lac Bleu ». L'un de deux ponts-route devra être adapté en conséquence, avec une surlargeur permettant le passage d'une voie verte.

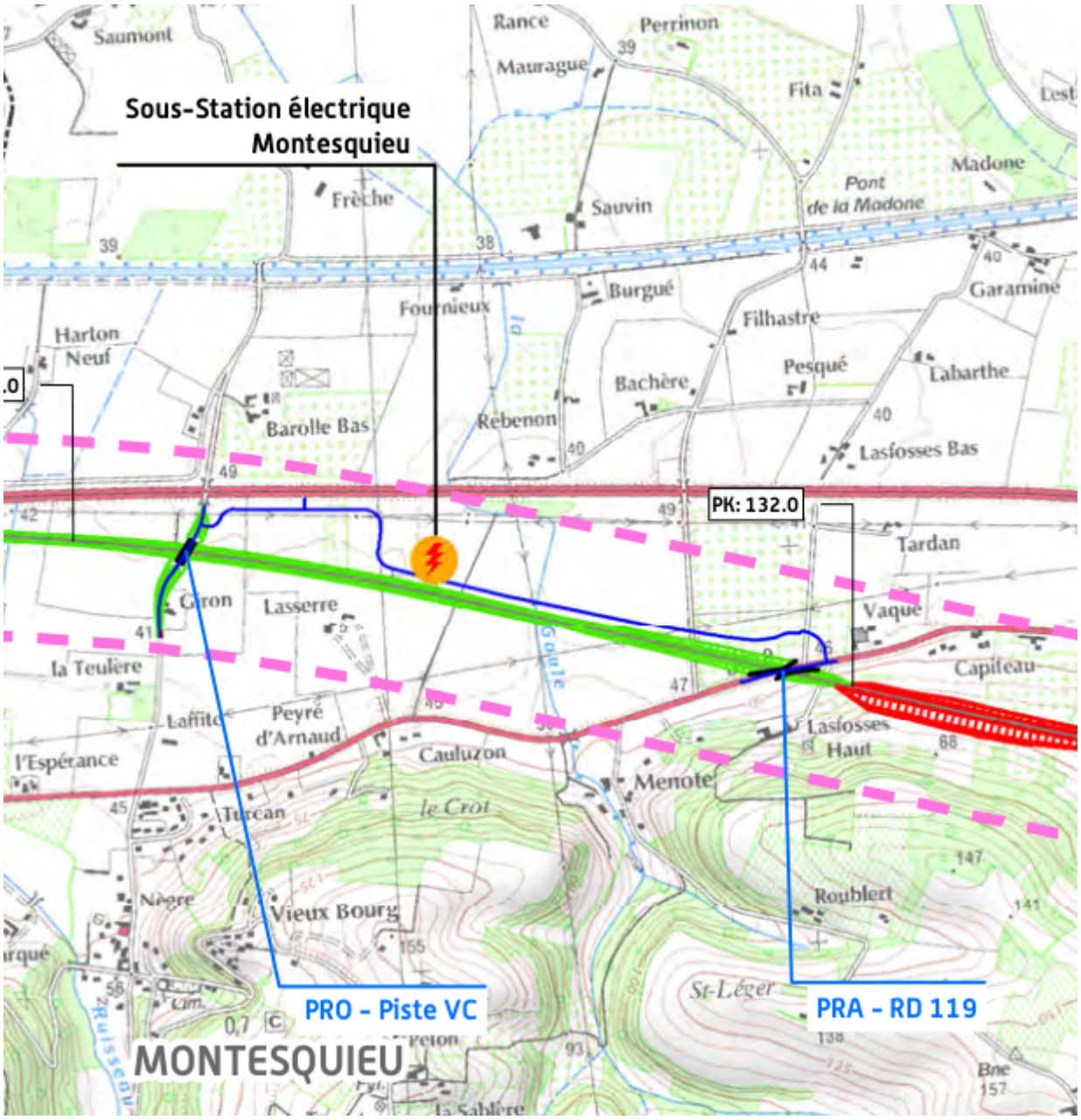


Route de la sous-station de Montesquieu, à ne pas fermer aux piétons et cyclistes

Une nouvelle voirie sera créée le long de la LGV à Montesquieu, afin de rétablir une voie communale et de desservir la sous-station électrique Montesquieu.

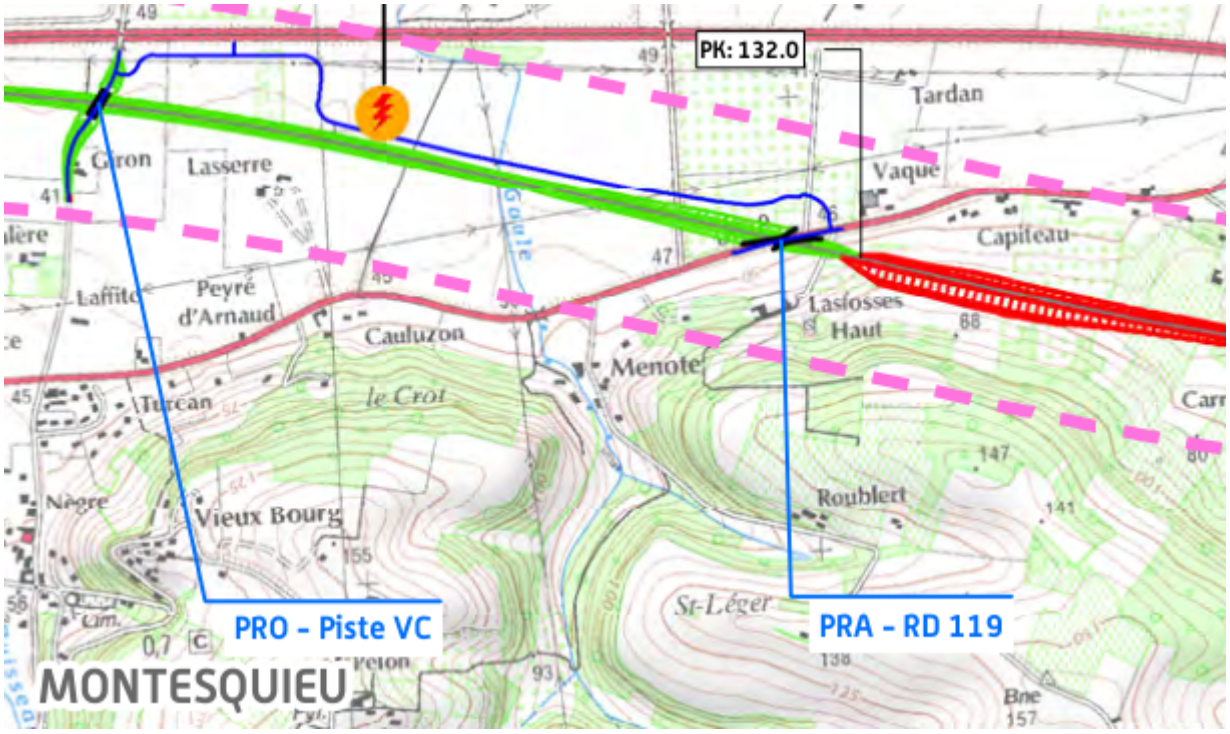
Nous demandons à ce que la voirie créée pour desservir la sous-station de Montesquieu ne soit pas fermée à l'aide d'une barrière totale, mais a minima de demi-barrières, ou avec un passage de 2 m permettant la circulation de piétons et cyclistes. En effet, cette voie nouvelle pourra servir d'itinéraire de contournement en cas de fermeture de la piste cyclable du canal latéral à la Garonne, ce qui arrive épisodiquement en cas de travaux de rénovation. Cette piste permettra ainsi d'éviter la circulation cyclable sur la trop circulée RD 119.

Par ailleurs, elle pourra également servir pour des déplacements locaux, vers le Conservatoire Végétal Régional d'Aquitaine.



Surlargeur sur le pont-rail sur la RD 119 à Montesquieu

La RD 119 dispose en tout point d'une surlargeur, qui pourrait un jour être utilisée pour la création d'une voie verte parallèle à la route. Le pont-rail créé sur la RD 119 devra conserver cette surlargeur, par une augmentation de la portée du pont-rail, afin de ne pas créer un point noir, bloquant la création d'une voie verte parallèle à la route.

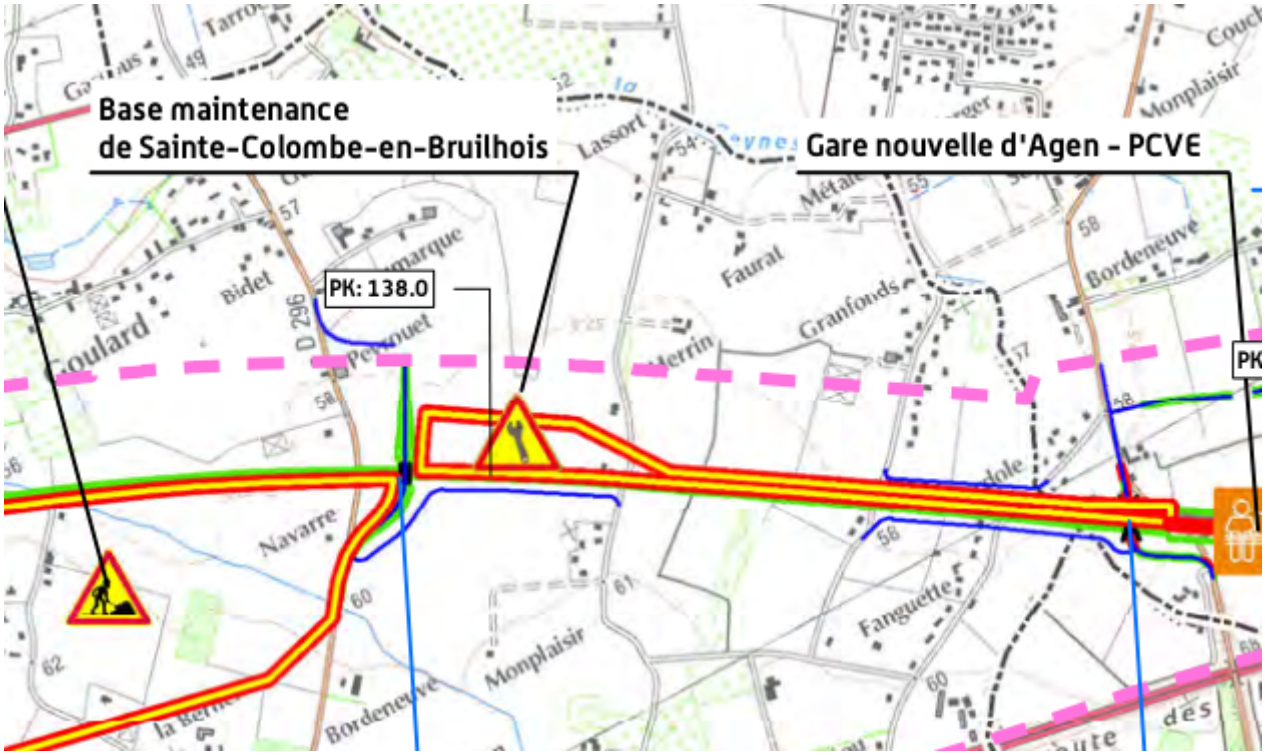




Réalisation d'une piste cyclable et d'un giratoire à la hollandaise sur le Technopole Agen Garonne, près de la base maintenance de Sainte-Colombe-en-Bruilhois

La base maintenance de Sainte-Colombe-en-Bruilhois se situe sur le site du Technopôle Agen Garonne (TAG), réalisé depuis l'enquête publique. Ce Technopôle est un élément économique important de l'Agglomération d'Agen. Sa réalisation s'est faite avec des voiries comprenant chacune une piste cyclable parallèle aux voiries.

Les plans issus de l'enquête publique prévoient une déviation de la RD 296, sur un axe qui est relié à un giratoire réalisé par l'Agglomération d'Agen, à travers un pont-route. **Il est plus que nécessaire que ce rétablissement, et le pont-route, soient réalisés avec la piste cyclable existante.**





Le giratoire pourrait être traité avec un giratoire à la hollandaise, donnant la priorité aux cyclistes, en suivant le guide de conception du CEREMA « Rendre sa voirie cyclable ». Un exemple est le giratoire Mendès France, à Mérignac.



Priorité aux cyclistes sur le giratoire Pierre Mendès France, à Mérignac.



Le giratoire au nord du rétablissement de la RD 296, vu en direction de la LGV.

Gare d'Agen TGV et rétablissements

Le périmètre de la gare TGV d'Agen mérite un traitement à part entière, notamment car les rétablissements depuis l'enquête publique ont évolué, avec la réalisation du pont de Camélat et de la rocade ouest d'Agen (le long du parc d'attractions Walygator), qui deviendra bientôt RN 21.

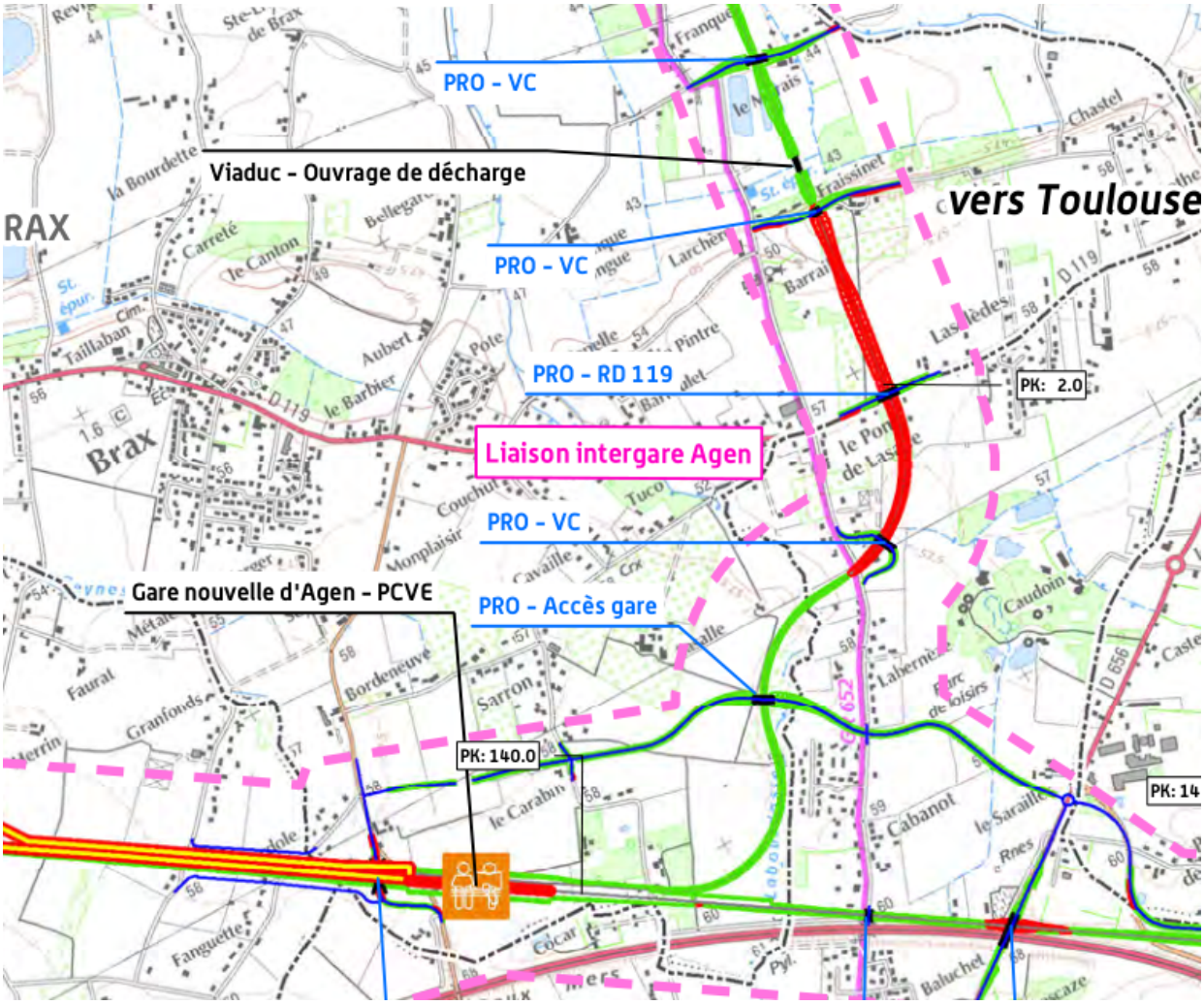
À défaut de détails sur les nouveaux plans, nous rappelons les grands principes de nos demandes :

- **toutes** les nouvelles voiries créées doivent disposer d'une infrastructure cyclable, qui peut être une voie verte (articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement, le besoin étant clairement avéré). Nous recommandons, vus les flux attendus, une voie verte de 3,5 mètres de large pour accéder à la gare LGV.

- Les rétablissements de la rue de la Plaine (Roquefort) et le pont-route prévu doivent prévoir des aménagements cyclables, conformément à l'article L 228-2 du Code de l'Environnement.

- Le pont-route sur la RD 119 doit absolument contenir une surlargeur de 4 m permettant le passage d'une piste cyclable permettant de relier Brax à Agen.

- Le pont-rail sur la RD 292 et le pont-route sur la RD 656 revêtissent une importance stratégique pour le développement du vélo en Agenais, et doivent prévoir une surlargeur pour une piste cyclable à venir, et ce même si les ponts autoroutiers ne la contiennent pas.



Par ailleurs, l'Agence GPSO peut profiter de la réalisation de cette gare Agen TGV proche du centre-ville afin d'en faire une **réelle gare cyclable,** avec des objectifs ambitieux d'intermodalité TGV + vélo, grâce à l'élaboration par l'Agglomération d'Agen d'un réseau cyclable performant jusqu'à la gare TGV.

Pour cela, la gare TGV d'Agen devra prévoir du stationnement vélo massif (250 places abritées, éclairées, sécurisées) qui restera dans tous les cas bien moindre en emprise foncière que le stationnement automobile. Cette vélostation pourra contenir des services pour les cyclistes : borne d'auto-réparation, pompe à vélo… Des exemples récents réalisés par Gares & Connexions sont le stationnement vélo de la gare Paris Gare de Lyon. Le travail d'ingénierie pourra s'appuyer sur les recommandations du *Guide du stationnement vélo en gare*, réalisé par le Collectif Vélo Île-de-France, Paris en Selle, MDB, la FUB et l'ADMA.

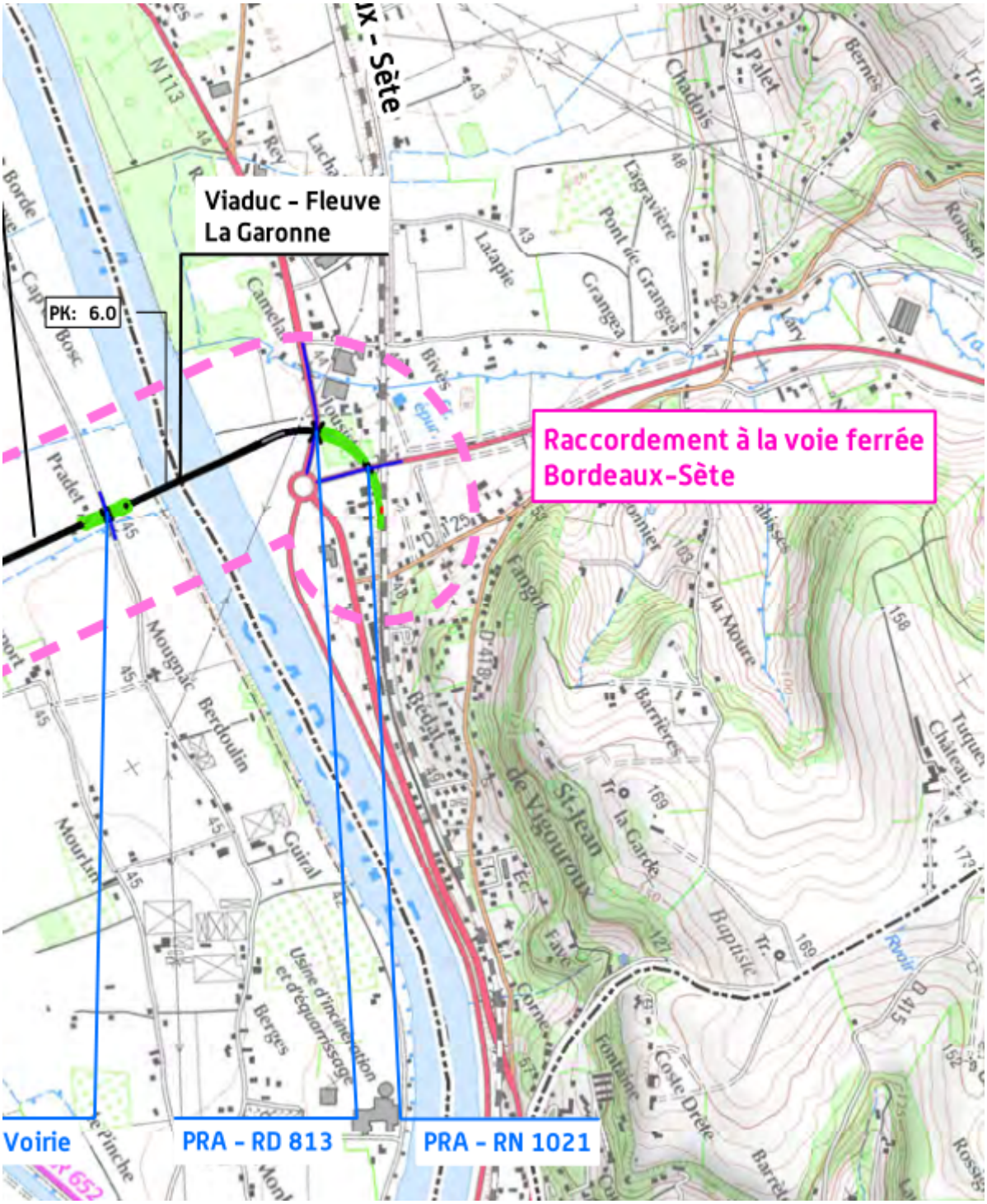
Un traitement soigné devra être donné aux accès cyclables vers la gare TGV.

Le même raisonnement s'applique à la future gare TGV de Montauban.



Liaison intergare d'Agen

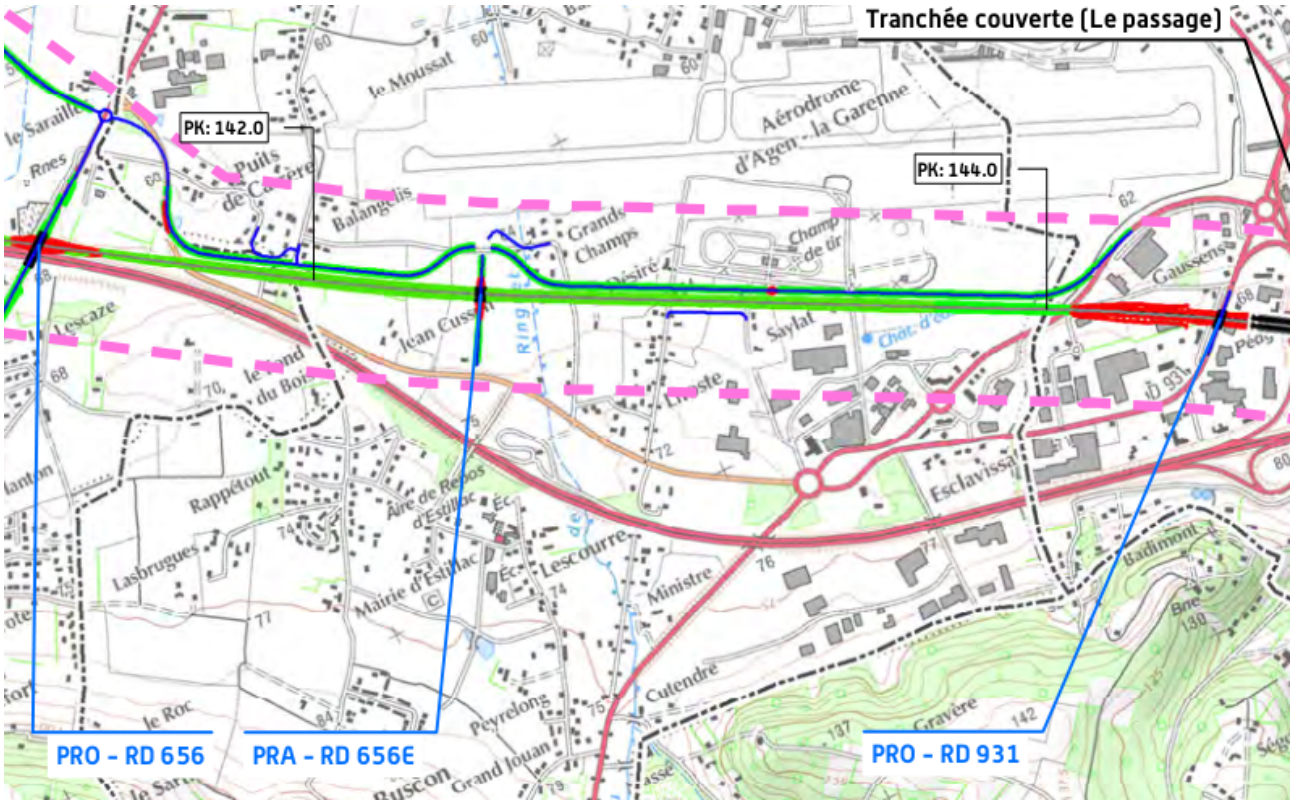
Le pont-rail sur la RD 813, en rive droite de Garonne, doit contenir une surlargeur de 4 mètres permettant la réalisation d'une piste cyclable jusqu'à Colayrac-saint-Cirq, prévue par l'Agglomération d'Agen avec le transfert des voies sur berge et la réalisation d'infrastructures cyclables dessus.



Pont-rail sur la RD 656 E, et rétablissements

La LGV va intercepter la RD 656 E, qu'elle va recréer à l'aide de rétablissements importants le long de la LGV, et d'un pont-rail sur la RD 656 E. De plus, des aménagements cyclables existent déjà partiellement le long de la RD 656 E

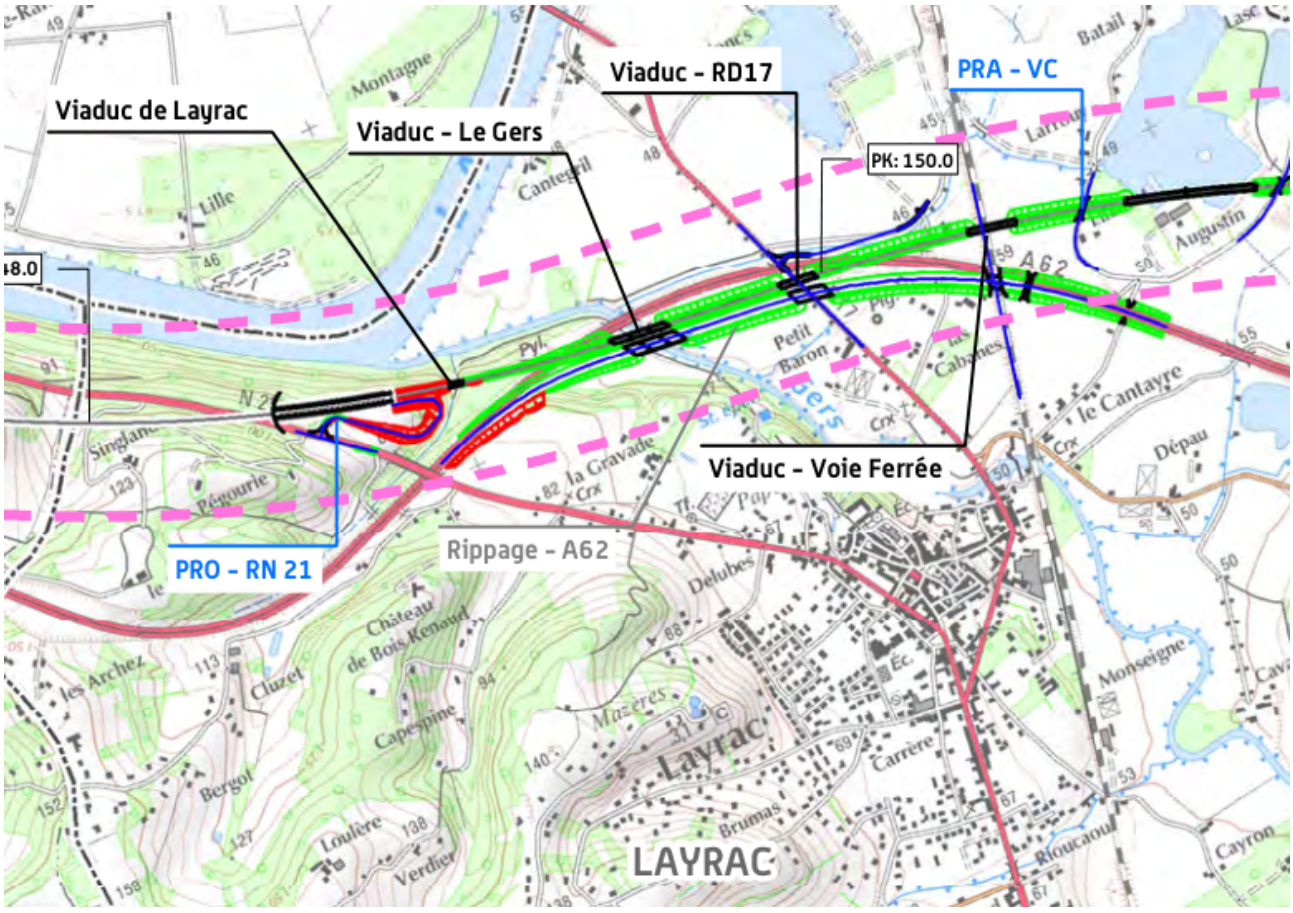
Tous ces rétablissements mènent à l'Agropole d'Agen, et sont d'une importance stratégique pour les déplacements domicile – travail. **Tous ces rétablissements, ainsi que le pont-rail, doivent être munis d'une voie verte de 4 mètres permettant les déplacements quotidiens,** sans discontinuité, conformément aux dispositions des articles L 228-2 et L 228-3 du Code de l'Environnement.



Aménagements autour de Layrac

À Layrac, le projet GPSO prévoit une reconstruction partielle de l'autoroute A 62 pour conserver l'autoroute au sud du projet LGV. Ce réaménagement massif est une opportunité unique de **reconstruire les ponts** autoroutier et ferroviaire à un garabit permettant la réalisation d'aménagements cyclables, afin d'anticiper sur la réalisation d'un axe cyclable structurant entre Agen et Layrac, tel que prévu dans le schéma départemental du plan routes et déplacements du quotidien du Conseil départemental de Lot-et-Garonne.

Ainsi, **les viaducs réalisés sur la RD 17, à la fois pour l'autoroute A 62 et pour la LGV, doivent tous deux prévoir une surlargeur de 5 mètres** (3 m de voie verte + 2 m d'espace tampon végétalisé) pour le passage d'une future voie verte. Cette surlargeur est essentielle pour cet axe cyclable, afin d'éviter d'être une discontinuité forte de l'axe Agen – Layrac.





Surlargeur sur le pont-route sur la RD 114 à Caudecoste

La LGV va intercepter trois axes importants vers Caudecoste : la RD 308, la route communale de Saint-Nicolas, et la RD 114. Seules les deux départementales seront rétablies, alors que le trafic cyclable emprunte plus la route communale, qui possède un moindre trafic. La RD 114 deviendrait alors le seul axe permettant de rejoindre Caudecoste depuis le canal latéral à la Garonne.

En prévision de la réalisation d'un aménagement cyclable le long de la RD 114, **une surlargeur de 3,5 m** (3 mètres de voie verte + bordure et glissière) devra être prévue sur le pont-route de la RD 114, au nord de Caudecoste. Par ailleurs, il serait bon d'anticiper et de **réaliser cette voie verte**, le long de la RD 114 reconstruite, sur le talus prévu. Cette voie verte sera alors temporairement discontinue, mais cela permet de sécuriser tout de même piétons et cyclistes, dans l'attente de la réalisation complète de l'itinéraire par le Conseil départemental de Lot-et-Garonne ou la mairie de Caudecoste.

