

Stéphane DUPIN
Président de l'association Gazinet-Cestas Avenir
Chantebois
Gazinet-Cestas

Objet : Lettre n°3/3 Enquête publique Domaine de Lartigue

Cestas le 29 juillet 2023

A l'attention de M le commissaire enquêteur, M Clerguerou

La demande faite par la SNC Domaine de Lartigue pour l'aménagement des lotissements des près de Gartieu et des Pacages de Besson représente plus de 1000 pages et cartes à analyser. Il est regrettable que ce soit fait sans présentation ni concertation. Il est à noter que cette enquête se déroule durant la période estivale non propice à laisser du temps à l'échange réel et sérieux.

Nous allons donc découper notre analyse et de facto nos demandes en 3 temps. Pour cette troisième lettre nous allons nous attacher à présenter nos arguments autour de l'impact sociétal.

L'installation de plus de 300 habitations sur un même lieu engendre forcément des troubles. Il est demandé alors que ceux-ci soient correctement identifiés afin de bien prendre la mesure. En effet ces risques doivent être révélés pour mettre des mesures compensatoires ou préventives. Nous pouvons regrouper ceux-ci sous trois thèmes.

La sécurité des biens et des personnes est le premier pilier. Que ce soit le risque incendie prévu par la loi, la santé des citoyens ou les risques accidentogènes, nous nous devons, et donc la SNC Domaine de Lartigue, de faire attention sur le développement de notre vie.

Le mode de déplacement est le déficit à venir. Comment aujourd'hui nous pouvons évoluer ? Mais qu'est il prévu suite à une installation de plus de 300 familles ? Quelles sont les anticipations prises en charges ou prévues pour la mobilité douce, l'impact routier, l'aménagement des carrefours de circulations ?

Au final la question central est a t-on la capacité d'accueillir plus de 300 familles à cet endroit de la ville ? Il nous faut répondre aux besoins de mixité et cela doit se faire dans l'égalité. Nos écoles, notre capacité de soin, nos loisirs doivent être au minimum de la même qualité dans le futur pour ces nouveaux habitants.

Accorder un permis d'aménager c'est avoir pris la mesure et l'anticipation.

III-1 Sécurisation

Le développement de ce quartier, qui répond à l'enjeu sociétal de la mixité, doit être fait en tenant la pleine mesure des enjeux sécuritaires. La sécurité des biens et des personnes est une base inamovible de notre société. En premier lieu il est important de voir si les conditions promises au SDIS sont tenues, cela concerne la généralité des biens. Ce projet étant situé à quelques mètres d'un collège d'une capacité de 1.100 élèves, il est important de s'assurer que la sécurité de personnes vulnérables a été prise en compte. Enfin le mode de déplacement étant le plus haut risque accidentogène il faut que les conditions soient anticipées afin de le faire tendre vers zéro.

Ce double quartier doit répondre aux obligations légales de luttés contre les incendies. Il est stipulé dans l'autorisation de défrichement :

Document : 19659-les-pacages-de-besson-PA16b-arrete-autorisation-defrichement
P 2 article 2 :

« La création d'une piste périmétrale de 5 m de large en bordure du projet, accessible aux engins de lutte contre les feux de forêt depuis les voiries existantes, »

Nous tenons à signaler que la condition donnée par la préfecture n'est pas remplie.

Document : 19659-les-pacages-de-besson-annexe-1-plan-de-composition-global

Les Pacages de Besson macro lot n°1 il n'y a pas de chemin pompier de 5 m en périmètre coté nord et ouest.

Il devrait y avoir un chemin d'accès pompier de 5 m et une bande de EBC de 20 m comme écrit sur les différents documents. Nous demandons que les engagements soit réalisés et de fait la mise à jour du plan.

Les Pacages de Besson zone Sud. Le chemin d'accès pompier se situe sur le terrain Indivision Ducout/Fabre section AP n°58. Or il est expressément indiqué que le chemin doit être sur le terrain dit Lartigue. Nous demandons donc que ce chemin soit mis sur le terrain Lartigue.

Les Pacages de Besson zone Sud-Ouest nous observons de nouveau un positionnement du chemin d'accès pompier hors terrain Lartigue, Indivision Lartigue/Lasserre section AP n°78. Nous demandons que les conditions imposées par la préfecture soient respectées pour l'obtention du permis d'aménager.

Les Pacages de Besson zone Sud-Est la bande d'accès pompier est notifié comme végétation existante à ne pas enlever. Ce chemin n'est donc pas utilisable. Nous demandons donc qu'un chemin SDIS soit créé.

Les Près de Gartieu, tout le long de l'avenue Salvadore Aliende nous signalons qu'il est notifié la présence d'un mur végétal anti bruit sur le chemin d'accès pompier. Nous demandons que le mur soit bien réalisé comme prévu en protection des habitants et de rajouter le chemin d'accès pompier suivant l'obligation préfectorale.

Comme prévu, sur les demandes préfectorales, nous voyons l'installation de 2x3 bornes lutte contre les incendies sur les deux terrains. En revanche nous notons que celles-ci sont installées autour des terrains à bâtir. Nous considérons que le promoteur néglige la sécurité des logements sociaux. Nous demandons la ré organisation du placement des bornes à incendies afin de respecter la sécurité de tous de manière égalité comme le prévoit notre constitution.

Dans le cadre de la sécurisation incendie, le projet ne respecte pas les engagements obligatoires de la préfecture. Il est alors logique que cette demande de permis d'aménager soit refusé puisqu'elle ne remplit pas les conditions légales.

La sécurité des personnes ne doit pas être négligée, notamment des habitants historiques. Le bruit est plus qu'une nuisance il est prouvé depuis plusieurs décennies qu'il a un impact direct sur notre santé. Le bruit excessif peut perturber le sommeil et entraîner des difficultés d'endormissement, des réveils nocturnes fréquents et un sommeil de mauvaise qualité. Cela peut conduire à la fatigue, à l'irritabilité et à des problèmes de concentration pendant la journée.

- Problèmes de stress et d'anxiété : L'exposition continue au bruit peut déclencher des réactions de stress et d'anxiété. Le bruit constant, en particulier s'il est fort ou imprévisible, peut provoquer une activation constante de notre système de réponse au stress, ce qui peut avoir des effets néfastes sur notre santé mentale et émotionnelle.
- Problèmes cardiovasculaires : Des études ont montré que l'exposition chronique au bruit peut augmenter le risque de maladies cardiovasculaires telles que l'hypertension artérielle, les maladies cardiaques et les accidents vasculaires cérébraux. Le bruit peut perturber le fonctionnement du système cardiovasculaire en augmentant la pression artérielle et le rythme cardiaque.
- Troubles de la concentration et des performances cognitives : Les nuisances sonores peuvent entraîner des difficultés de concentration, de mémorisation et de résolution de problèmes. Il peut être difficile de se concentrer sur des tâches importantes ou de maintenir un niveau élevé de productivité dans des environnements bruyants.

- Problèmes de santé auditive : Une exposition prolongée à des niveaux élevés de bruit peut endommager l'ouïe et entraîner une perte auditive permanente. Les bruits forts soudains, tels que les explosions ou les détonations, peuvent également causer des traumatismes aigus de l'ouïe. Il est donc important de minimiser l'exposition aux nuisances sonores lorsque cela est possible. Cela peut être réalisé en utilisant des protections auditives dans des environnements bruyants, en aménageant les espaces pour réduire le bruit, en limitant l'utilisation de dispositifs émettant du bruit excessif et en favorisant des environnements calmes et paisibles.

Au niveau du projet Lartigue nous constatons depuis le défrichage une nuisance sonore impactant notre qualité de vie. Il est prévu la construction d'un merlon le long de la zone Les près de Gartieu Salvadore Aliende. Il nous semble que c'est insuffisant puisque cela ne protégera finalement que ces habitations du désordre de cette avenue. Il est important de noter que la principale nuisance provient de l'autoroute.

Au niveau de la demande de permis d'aménager nous rejetons les chiffres utilisés par le cabinet d'étude.

Document : 2_Etude-impact-CESTAS-20230124_modifs_PA

Page 79 chapitre 1.4.4 trafic routier

Tableau 27 : Comptages routiers à proximité du projet (Source : CG33)

Ces chiffres datent de 2016, il a été demandé par le commissaire enquêteur précédent, M Hugue Morizot d'utiliser des données récentes et non pas obsolètes.

Nous notifions l'absence de données pour 2017 sur l'A63. Cela nous interroge, nous avons assisté sur ces 6 derniers mois à l'enquête publique de concertation prévue pour l'élargissement de l'A63 en présence de M le Maire, nous avons eu accès à l'ensemble des données qui ne correspondent pas à celles retenues par l'aménageur.

De fait, l'augmentation du trafic autoroutier et routier connexe ne va que augmenter dans les années futures. L'A63 en s'élargissant favorisera l'utilisation de voies de délestage, comme il est prévu avec l'avenue Salvadore Aliende.

Afin d'atténuer les nuisances sonores les mesures retenues sont plus qu'insuffisantes.

Il faudrait le positionnement d'un mur anti bruit le long de l'autoroute pour protéger les habitants des autres quartiers où la nuisance était absorbé par la forêt. Ce mur étant nécessaire suite à l'installation de ces habitations la prise en charge doit se faire par la SNC Domaine de Lartigue.

Il faudrait limiter le bruit du roulement. Nous demandons le regoudronage des routes le long de ces deux quartiers par un revêtement anti bruit. En effet les nuisances seront augmentées par le nombre de voitures supplémentaires, la prise en charge doit se faire par la SNC Domaine de Lartigue.

Nous demandons que les façades du collège Cantelande le long de l'Avenue Salvadore Aliende soient équipées d'une double paroi anti-bruit afin de respecter la tranquillité due pour les études, la prise en charge doit se faire par la SNC Domaine de Lartigue.

Pour autant il est à noter que l'impact le plus fort sur la santé reste la qualité de l'air, point que le dossier de l'aménageur traite de manière plus que légère. On peut s'interroger que l'étude prenne des données obsolètes et non représentatives.

Comment peu t-on justifier ce projet en bordure d'autoroute sur :

- Données issues sur la station de mesure de Léognan (au milieu des vignes) située à plus de 5 km de l'A65 (même pas l'A63)
- Données répertoriées entre 2012 et 2017

- **Pas de prise de considération des alertes ATMO indiquant un indice rouge sur 2021 et 2022**

Nous avons une population considéré comme vulnérable à cette endroit là :

- **Les collégiens (- de 15 ans)**
- **Les habitants de + de 65 ans (Démographie de Cestas plus de 28 % de la population a plus de 65 ans stat Insee)**

III-2 Déplacement

Ce projet représente une mise en danger des habitants de Gazinet et plus précisément du collège. En effet nous venons de détruire environ 15 ha de forêt qui absorbe le CO₂ et ce promoteur veut installer un quartier d'environ 450 voitures.

Le volume moyen de CO₂ dégagé par un groupe de 450 voitures sur un même quartier dépend de plusieurs facteurs, tels que le type de voitures, le modèle, l'âge, l'efficacité énergétique et le comportement de conduite des conducteurs. Néanmoins, je peux vous donner une estimation générale basée sur des données courantes.

En moyenne, une voiture émet environ 2,3 kg de CO₂ par litre d'essence consommé. Cependant, cette valeur peut varier en fonction du type de carburant utilisé (essence, diesel, électricité, etc.) et des émissions spécifiques du véhicule.

Pour simplifier, supposons que les 450 voitures utilisent toutes de l'essence et consomment en moyenne 8 litres pour le trajet aller-retour dans le quartier sur une semaine. (0,40 L pour un trajet simple jour)

Ainsi, le volume moyen de CO₂ émis pour chaque voiture pour les trajets aller-retour serait d'environ 18,4 kg (2,3 kg/L x 8 L). En multipliant ce chiffre par le nombre de voitures (450), on obtient une estimation du volume total de CO₂ émis par les 450 voitures, qui serait d'environ 8 280 kg (18,4 kg x 450) par semaine.

Si on convertit sur 47 semaines on obtient, pour enlever les congés payés, on obtient au minimum 389,16 tonnes de CO₂ par an.

Il est important de noter que cette estimation est approximative et peut varier considérablement en fonction des facteurs mentionnés précédemment. De plus, cette estimation ne tient pas compte des autres polluants atmosphériques émis par les voitures, tels que les oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines.

Dans le même temps nous allons passer en déficit d'absorption carbone.

Le volume moyen d'absorption de dioxyde de carbone (CO₂) par une forêt dépend de plusieurs facteurs, tels que le type d'arbres, leur âge, leur état de santé, les conditions climatiques locales, etc.

Cependant, il est généralement admis qu'un hectare de forêt de pins matures peut absorber en moyenne entre 5 et 20 tonnes de CO₂ par an. Le projet Lartigue est une forêt de 14,5 hectares de pins, on peut estimer que cette forêt pourrait absorber entre 72,5 et 290 tonnes de CO₂ par an.

Il convient de noter que ces chiffres sont des estimations approximatives et peuvent varier en fonction des conditions spécifiques de la forêt et de son environnement. De plus, ces chiffres représentent généralement l'absorption nette de CO₂ après avoir pris en compte les émissions de CO₂ dues à la décomposition de la matière organique dans la forêt et d'autres facteurs.

Au final nous avons une émission de 389,16 tonnes via les véhicules, nous avons un déficit d'absorption de 181,25 tonnes (valeur médiane) par la disparition de la forêt. Cela fait donc un cumul annuel de 570,41 tonnes CO₂ an émis à coté d'un collège.

Nous demandons la construction d'un piège à carbone, au niveau du collège de Cantelande, d'une capacité d'absorption minimum de 570,41 tonnes de CO₂/an, financée par la SNC Domaine de Lartigue. La santé de nos enfants n'a pas de prix.

Nous tenons à attirer votre attention sur la lecture du document « Mieux Agir La planification écologique » Synthèse du plan Juillet 2023.

Page 39 vous trouverez un tableau de synthèse récapitulant les objectifs gouvernementaux :

Mieux se déplacer 35 M de tonnes

Mieux préserver 25 M de tonnes

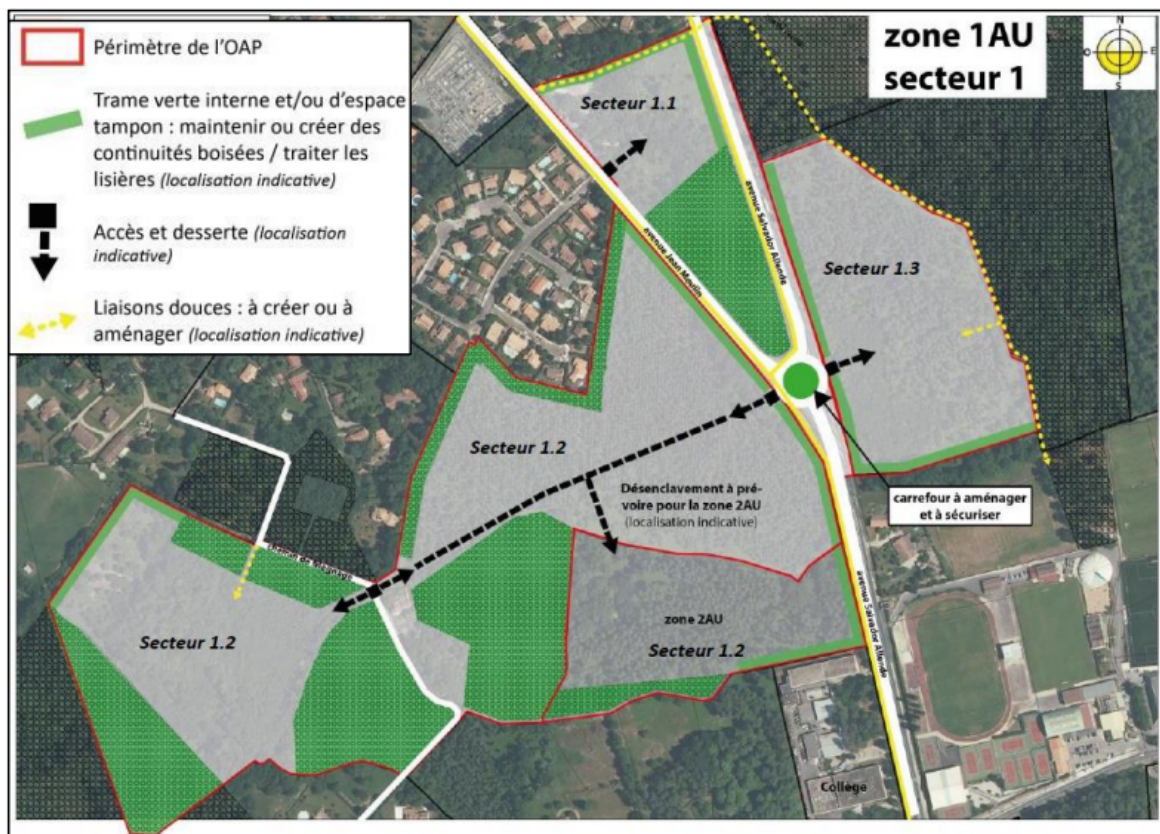
Cet objectif est sur 7 ans.

Ce quartier émettra 3.993 tonnes de CO₂, il va à l'encontre des objectifs nationaux.

En dernier lieu il est important de prévoir comment anticiper et donc envisager les risques d'accidents sur ce lieu de passage. En effet nous avons une circulation piétonne et cycliste le long de l'avenue de Verdun, et un aménagement de rond-point.

Pour clore ce chapitre autour de la sécurité, il est important d'anticiper les risques sur ce lieu de passage. L'avenue S.Allende présente une circulation importante avec une vitesse actuellement limitée à 70. Il faut garder en tête qu'en plus des véhicules supplémentaires mentionnés précédemment s'ajouteront des circulations piétonne et cycliste. Seul un aménagement de rond-point est clairement notifié (car obligatoire). Il est noté à sécuriser mais aucun détail n'est donné. La présentation est plus que succincte, l'étude survolée, les impacts ignorés.

Extrait 1_RNT_EI_CESTAS_20230124_modifs_PA-1.pdf, page 9

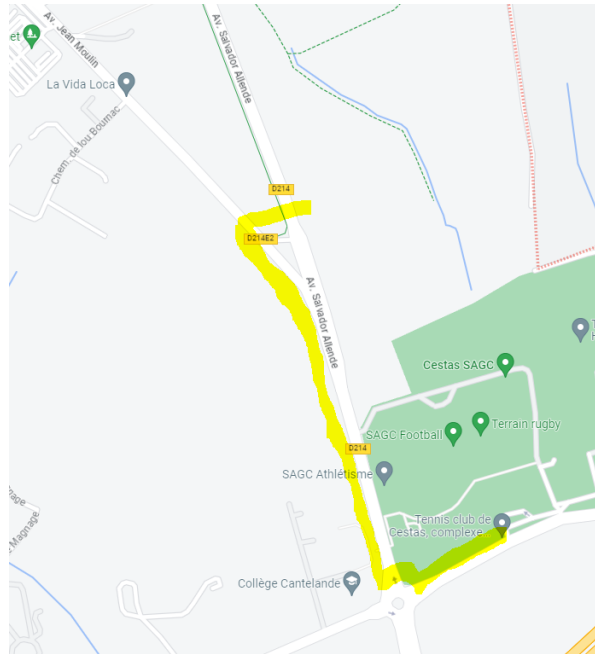


En y regardant de plus près, on note des incohérences, des risques et globalement des aménagements sans plan précis, ni planification de travaux et surtout sans engagements.

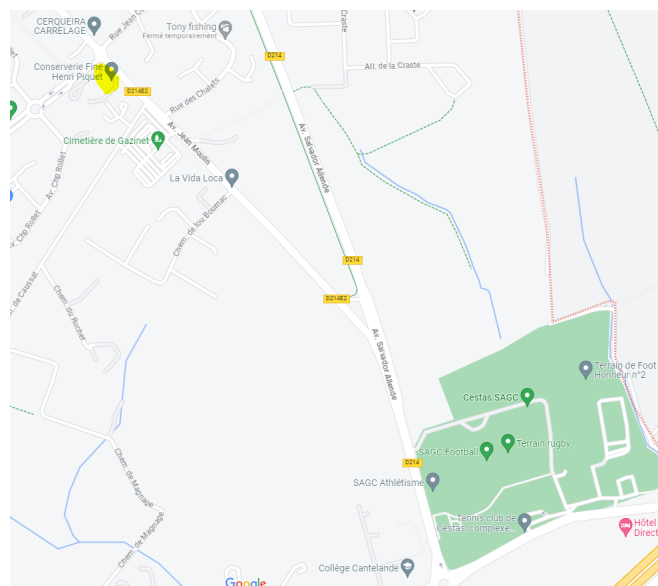
Incohérentes car certaines liaisons douces passent en pleine forêt et comme souvent à Cestas, s'arrêtent sans autres possibilité d'atteindre leur objectif. Il suffit de voir le long du secteur 1.3 la piste

qui s'arrête en pleine forêt. Connaissant le lieu en question, peut-être utilisable par des VTTistes chevronnés mais certainement pas pour des poussettes et des familles. L'objectif étant de rejoindre le complexe sportif du Bouzet et notamment la piscine, il n'est pas atteignable pour tous.

Il sera donc nécessaire pour ces personnes de rejoindre la piste cyclable existante et pour se faire (dessiné en jaune sur le plan ci-dessous), traverser l'avenue Salvatore Allende puis l'av. Jean moulin, atteindre la piste cyclable, descendre jusqu'au rond-point du collège, retraverser les voies et remonter jusqu'au Bouzet en passant par le trottoir des piétons non aménagé, sans signalétique finissant sur un trottoir sans bateau, juste à la sortie du parking voiture.



Nombreux seront ceux qui chercheront le chemin le plus direct et le plus rapide, c'est-à-dire directement sur l'axe routier s'évitant ainsi détours et traversées de voies. De l'autre côté du projet d'aménagement (secteur 1.2) les usagers ne sont guère mieux accompagnés puisque la piste cyclable s'arrête (au niveau de la conserverie Henri Piquet en jaune sur le plan ci-dessus) sans autre solution que de partagé avec les automobilistes une rue très fréquentée : av. Jean Moulin

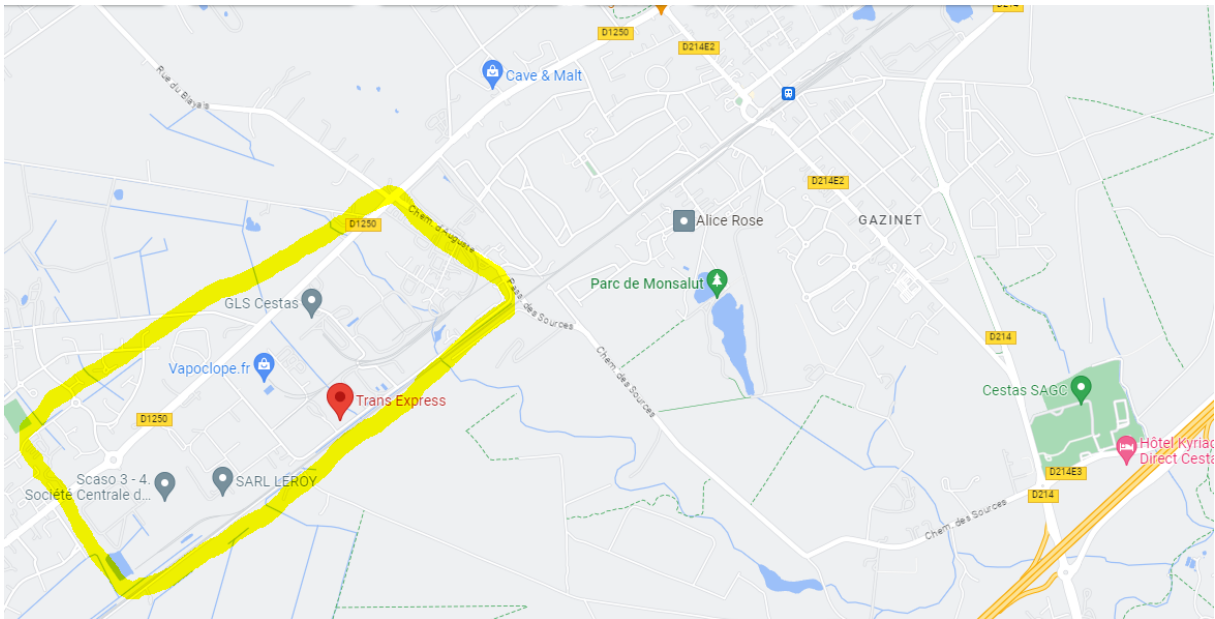


Cette piste cyclable ne va ni autre centre de Gazinet, ni au parc de Monsalut et l'autre piste le long de l'av. S.Allende ne rejoint pas non plus le réseau étoffé des pistes cyclables de Pessac.

Face à des constats aussi alarmants, espérer que les mobilités douces seront une partie de la solution de la baisse du trafic et donc de la pollution nous semble illusoire.

Et forcément quand les aménagements ne suivent pas, ces usagers particulièrement fragiles dans le trafic routier sont aux premières loges des dangers et des accidents.

Pour finir, cette route est l'accès le plus direct des zones industrielles et artisanales d'Auguste et de Toctoucau (en jaune sur le plan ci-dessous), le long de la RD 1250. Les camions sont nombreux et les chiffres de 2016 et 2017 ne font pas mention (contrairement aux autres axes) de la quantité de camion sur l'av. Salvadore Allende. Ces poids lourds restent encore très nombreux sur cet axe, l'interdiction de circuler au profit de la sortie autoroute de Pierroton serait à mettre en place. Hélas cet impact a été ignoré et aucune mesure n'est proposée.



Une mesure qui irait dans le sens de la réduction de la pollution de l'air, des nuisances sonores et de la détérioration et le désengorgement d'une départementale déjà saturée.

La sécurité a été totalement négligée et ce chapitre démontre encore une fois que cette demande d'aménagement est inacceptable. Que ce soit la sécurité des biens ou des personnes, on ne peut pas négliger

Il est impératif de mettre en place des mesures de prévention et de protection. Ces mesures garantissent la sécurité des résidents en cas d'urgence et réduisent les risques de propagation du feu.

De plus, la sécurité des personnes liée aux déplacements et à la pollution doit être prise en compte. Il est essentiel de prévoir des infrastructures de transport sûres, telles que des trottoirs aménagés aux personnes en mobilité réduite, des passages pour piétons sécurisés et des pistes cyclables adéquates.

Cela favorise la mobilité des résidents tout en minimisant les risques d'accidents. En outre, la réduction de la pollution, notamment par la mise en place de mesures visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, contribue à la préservation de la santé et du bien-être des habitants.

En intégrant ces aspects de sécurité incendie et de sécurité des personnes liés aux déplacements et à la pollution dans la planification et la mise en œuvre de ce projet d'aménagement, il est possible de créer un environnement résidentiel sûr et sain. Cela favorise une meilleure qualité de vie pour les résidents, tout en garantissant leur protection et en préservant l'environnement local. Ainsi, il est essentiel de mettre en œuvre ces mesures de sécurité de manière rigoureuse afin de créer un lotissement qui répond aux normes de sécurité les plus élevées, tout en offrant un cadre de vie agréable et serein pour tous ses habitants.

Sans ces éléments de sécurité fondamentale un permis d'aménager est irrecevable.

III-3 Capacité d'accueil

Accueillir des nouveaux logements ne se limite pas à 4 murs et un toit, une commune se doit d'offrir une qualité de service acceptable et suffisamment dimensionnée. Elle ne doit pas, en plus, dégrader le quotidien des habitants présents et négliger le bien être de ceux en devenir.

Les impacts n'ont pas été identifiés, pire, le projet est vu uniquement comme un bénéfice aux services existants. Ce constat naïf implique qu'aucune mesure n'est anticipée, ni aucun projet proposé.

Actuellement l'école maternelle est saturée, les classes sont divisées pour tenter de respecter les quotas maximums. Pendant cette année 2022-23 les effectifs étaient de 26 PS, 28 MS et 25GS.

Je citerai un article : [Maternelle, primaire : la France est l'un des pays où le nombre d'élèves par classe est le plus élevé parmi les pays riches – Centre d'observation de la société \(observationsociete.fr\)](https://observationsociete.fr)

La France est l'un des pays riches où l'on compte le plus d'élèves par enseignant, qu'il s'agisse de l'école maternelle comme de l'élémentaire. Avec près de 14 enfants par enseignant et personnel spécialisé en moyenne, la France est très loin derrière les autres pays comparables pour les élèves de trois à cinq ans, selon les données de l'OCDE pour 2020. À l'école élémentaire, la situation est similaire. Avec 18 élèves par enseignant, la France est très au-dessus de la plupart des pays, souvent entre 12 et 15 élèves. Nous sommes seulement dépassés par le Royaume-Uni. Et encore, la taille moyenne des classes peut masquer des disparités importantes selon les écoles : un tiers des classes de maternelle françaises ont plus de 25 élèves, certaines beaucoup plus.

Notre retard demeure considérable. En profitant de la baisse des naissances enregistrée depuis 2015, la France aurait pu investir dans ce domaine, pas uniquement dans les écoles de l'éducation prioritaire. Le nombre d'enfants par enseignant joue un rôle sur la qualité des apprentissages et peut constituer l'une des explications de notre mauvaise position dans les évaluations internationales du niveau scolaire ou des lacunes dans certaines disciplines, comme l'orthographe. Ce nombre joue aussi, on l'oublie assez souvent, sur les conditions de vie en classe (le bruit, la chaleur, la promiscuité et la sécurité) au quotidien de ces très jeunes enfants qui passent une grande partie de leur temps à l'école.

Ils vivent plus de 20 heures par semaine, parfois à 30, voire à 35, dans des salles de classe mesurant entre 52 m² et 63 m² selon la norme définie par l'Éducation nationale. Ce qui serait jugé inacceptable pour des adultes au travail, l'est finalement pour les plus petits.

2 Évolution du nombre d'élèves par classe selon le niveau

	REP+				REP				Public hors EP			
	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021	2015	2017	2019	2021
Petite section	23,3	23,0	22,9	22,2	23,4	23,1	22,8	22,2	24,8	24,5	24,3	23,4
Moyenne section	23,6	23,4	23,2	22,3	23,7	23,5	23,1	22,2	25,1	24,7	24,5	23,5
Grande section	23,6	23,4	22,1	15,1	23,7	23,4	22,7	18,6	25,0	24,6	24,2	22,9
CP	21,7	13,1	12,6	12,5	21,8	20,7	12,7	12,5	22,5	22,3	22,0	21,4
CE1	22,6	21,4	12,8	12,6	22,7	22,3	13,2	12,8	23,3	23,3	23,0	22,4
CE2	22,9	22,4	21,5	21,2	23,1	22,8	21,5	20,9	24,0	23,8	23,7	23,1
CM1	23,0	22,6	21,8	21,6	23,3	23,0	22,0	21,4	24,3	24,1	24,0	23,5
CM2	23,1	22,5	22,0	21,8	23,4	23,0	22,1	21,7	24,4	24,3	24,2	23,7
Total	22,9	20,7	18,6	17,5	23,0	22,6	18,8	18,0	24,1	23,9	23,7	22,9

Champ : France métropolitaine + DROM, écoles publiques, hors élèves ULIS.

Source : DEPP, bases Diapre 2015 à 2021.

Réf. : Note d'Information, n° 22.02. DEPP

Dans un pays en retard, Cestas fait figure de lanterne rouge. Jusqu'où la municipalité est capable de fermer les yeux sur le bien être des plus jeunes ? Ce sujet régulièrement en alerte par des parents d'élèves s'est vu répondre qu'à une autre époque il y avait 4 classes dans cette école. La classe en question est maintenant la bibliothèque et pourrait être supprimée pour répondre au besoin du nombre élevé de petits élèves. Cette même bibliothèque qui sert de salle de repose en raison d'un dortoir sous dimensionné. En moyenne section la sieste est supprimée faute de place dans l'unique dortoir, la bibliothèque est donc investie pour un temps calme de repos et de lecture. La supprimer va à l'encontre du respect des cycles naturels de récupération des enfants en bas âge.

Des relevés de température ont été fait l'été dernier des pics de chaleur ont été enregistrés jusqu'à 30°C, dans un environnement surpeuplé d'enfant de 3-5ans. Aucuns travaux ne sont envisagés, aucune anticipation d'une solution ou d'un plan à plus long terme établi. La réponse apportée est que le bâtiment a été réalisé par un architecte connu et qu'il n'est pas possible de le modifier à loisir.

Les crèches sont débordées, c'est quasiment impossible de profiter de ce service sur la commune, le nombre de place étant des plus limité. Seules 3 crèches collectives sont en activité sur la commune pour un accueil total de 56 enfants. Dans ces conditions, il faut s'éloigner pour bénéficier d'un service de garde collective, ajouter des trajets et du temps de voiture pour les plus petits et leurs parents. Impossible d'envisager une mobilité douce dans ces conditions.

Et voici l'état des lieux actuel, voici l'environnement sain et accueillant que l'on veut proposer à ces nouveaux arrivants.

Quelques travaux sont réalisés, comme par exemple, en juillet, la rénovation de la cantine centrale. Une intervention imposée sans offrir de solution autre aux parents (ayant leur enfant au centre de loisir périscolaire sur cette période) que de fournir eux-mêmes sandwiches et gouters froids aux enfants et ce pendant 3 semaines.

Ces travaux ne sont que des rustines sur des installations datées et vétustes, des pansements qui ne cachent plus la fracture. Le scolaire n'est définitivement pas dans les priorités de la mairie et ne l'a jamais été.

Les services de santé sont tout aussi malmenés, il n'y a, à ce jour, aucun pédiatre sur Cestas. Les consultations de ceux de Pessac demandent 10 jours d'attente avant d'avoir un rendez-vous. Ces données ne datent pas de 2014 ou 2016, mais bien d'une réalité très actuelle, un quotidien compliqué pour les habitants.

Devant un tel constat, il est évident que les impacts n'ont pas été identifiés, pire, ignorés ainsi le projet est présenté uniquement comme un bénéfice aux services existants. Ce constat naïf implique qu'aucune mesure n'est anticipée, ni aucun projet proposé. Face à l'absence complète de mesure des impacts et d'aménagement des services dans ce permis, nous demandons à ce que ces éléments soient étudiés quantifiés et ajoutés au dossier.

Conclusion.

En reprenant les trois thèmes, sécurisation, déplacement, accueil, nous pouvons nous apercevoir que l'anticipation n'est pas au rendez-vous.

Il est primordial d'analyser le passé, de prendre conscience de l'état actuel, est d'anticiper le futur. Aujourd'hui nous sommes au pied du mur et donc contraint de rattraper le retard imposé par l'objectif fixé par la loi ALUR. Mais pour autant cela ne doit être fait comme c'est proposé, le dossier devrait être établi de manière prédictive et nous démontrer qu'il s'intègre dans le développement futur de notre commune.

A ce jour les anticipations sont inexistantes :

Sécurisation des biens, la piste périmétrale du SDIS comme demandé par la préfecture n'est pas respectée

Sécurisation des personnes, l'impact de la disparition de 14,5 ha de forêt et l'arrivée de plus de 1000 véhicules jours n'est pas pris en compte

Sécurisation des nuisances, les données servant l'étude ne reflète pas la réalité du moment et l'anticipation de la disparition de la forêt n'est pas pris en compte pour les solutions proposées

Mobilité des personnes, cela est juste traité comme un constat, la seule mesure est la création d'un rond point

Mobilité des personnes, les présentations des possibilités sont aussi qu'un constat en parti erroné, la piste cyclable n'existe pas et le trottoir avenue Jean Moulin est impraticable

Accueil des enfants, l'école du Parc est en capacité dépassée donc incapable d'accueillir de nouvelles familles, l'école Jean Moulin a été désactivée et ne pourra plus être utilisable puisque transformée en Logements Locatifs Sociaux

Accueil périscolaire, nous n'avons plus d'accueil généralisé, chaque école devenant lieu d'accueil local. Nous pouvons donc corrélés cela à la capacité scolaire

Accueil loisir, nos clubs de sport sont en parti saturés, certaines pratiques ne sont plus accessibles faute de capacité

Suite à ces constats il serait plus juste de démontrer quels sont les moyens mis en oeuvre pour augmenter nos capacités. Rien n'étant proposé nous ne pouvons que conclure l'incapacité d'accueillir sereinement 350 familles supplémentaires.

Nous demandons qu'une étude prédictive soit réalisée et présentée à l'ensemble des habitants de Gazinet afin de lever les doutes et incertitudes de nos constats.

Nous demandons donc que ce permis d'aménager soit en l'état refusé, et qu'il soit de nouveau présenté ultérieurement.

Nous vous remercions d'accorder une attention particulière aux manques de prédictivité de l'étude et aux constats de l'état capacitaire actuel, Nous vous présentons nos respects,

Stéphane DUPIN, président de l'association Gazinet-Cestas Avenir