

Contribution à l'enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme Centre d'Angers Loire Métropole

« Son zonage et son règlement doivent préciser les actions à mener dans le cadre du projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Parmi elles, le développement économique, l'environnement, l'équilibre social de l'habitat, les transports, les équipements et les services ».

Tel est l'ambitieux du Plan local d'urbanisme. Il doit s'appuyer sur le Schéma directeur de la région angevine, en cohérence avec les grandes orientations du projet d'agglomération, adopté le 7 avril 2003. Il doit obéir à des objectifs de développement durable.

Ces objectifs trouvent un écho favorable auprès de l'association du Camp de César qui a pour objet *« de protéger le site et le patrimoine des terres et des bâtiments situés dans l'angle formé par l'embouchure de la Maine et de la Loire, particulièrement sur les communes d'Angers et de Sainte Gemmes-sur-Loire, mais également sur toutes les communes limitrophes, notamment Bouchemaine et Les Ponts de Cé ».*

Deux orientations de l'agglomération angevine qui doivent guider le PLU Centre

L'association du Camp de César juge très intéressantes deux orientations adoptées par l'agglomération d'Angers qui doivent donc trouver une expression en matière d'aménagement dans le PLU.

- ✓ La première est la notion de développement durable, une volonté politique claire de l'agglomération d'Angers qui se veut pilote dans ce domaine. Il s'agit d'utiliser l'espace de manière économique et équilibrée car le territoire n'est pas extensible et la réversibilité est rarement possible dans les choix d'aménagement.
- ✓ La seconde orientation, redevable au Plan de déplacements urbains angevin, est la recherche de la réduction du trafic automobile dans le centre-ville, la limitation des déplacements inutiles et les distances des trajets, la promotion de l'usage des modes doux de déplacements, la préservation de la qualité de vie, de l'environnement et des paysages.

L'association du Camp de César a toujours suivi avec une extrême attention la politique de circulation de l'agglomération, ses projets d'infrastructure routière et leurs répercussions éventuelles sur le territoire situé entre Loire et Maine. Elle estime que toute création de voie nouvelle ou infrastructure matérielle liée aux transports doit être mûrement pesée et en conformité avec les deux orientations précédentes.

Les documents graphiques du projet de PLU comportent un fuseau en lisière du secteur de la Roseraie à l'intérieur duquel viendrait s'inscrire la réalisation **d'une rocade sud à ciel ouvert**, si sa construction était décidée. Ce fuseau se retrouve sur les documents graphiques du PLU Sud-Ouest sur le nord des communes de Sainte Gemmes-sur-Loire et des Ponts-de-Cé

1. Une infrastructure inutile et contraire à la loi sur l'air

Notre association a toujours **mis en doute l'utilité** d'une nouvelle voie express au sud d'Angers. Il s'agit d'une fausse rocade car 85 % du trafic est interne à l'agglomération : la Direction des routes du Département a estimé que sur 3 500 véhicules à l'heure empruntant la liaison sud, 2 000 seraient en provenance des boulevards sud. Les mêmes nuisances que celles observées sur ces boulevards sud apparaîtraient. De plus, lorsque la voie des berges sera rétrécie, son trafic se reporterait sur cette nouvelle infrastructure à 2 X 2 voies. Réaliser la liaison sud reviendrait à opérer un transfert de circulation, sans diminuer la circulation automobile et sans impact sur le transport en commun, ce qui est contraire à l'objectif de la loi sur l'air.

2. Une menace pour la santé publique

La Charte de l'environnement de 2004 a été adoptée le 28 Février 2005 par le Parlement et promulguée le 1er Mars 2005 par le Président de la République. Elle stipule notamment :

« *Art. 1^{er}.* - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

« *Art. 2.* - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

.....

« *Art. 6.* - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Les élus de l'agglomération d'Angers ont décidé le départ de l'usine d'incinération implantée à La Roseraie car source de nuisances pour la santé humaine. Alors que la pollution d'origine automobile est plus nocive, on envisage sérieusement le passage d'une 2 X 2 voies dans le voisinage immédiat de ce quartier de 30 000 habitants placé sous les vents dominants et, encore plus près, des 258 pavillons que la Ville d'Angers doit construire au lieu-dit « Les Aupannes », près de Frémur.

En effet, selon la Direction des Routes du Département, une circulation comparable à celle qui emprunterait le futur contournement nord d'Angers serait comptabilisée sur une éventuelle rocade sud. Ce seraient donc entre 30 000 à 40 000 véhicules/jour (voire 50 000) qui, à terme, emprunteraient cette dernière au ras des espaces urbanisés ou dévolus à l'urbanisation future.

3. Un projet contraire aux objectifs du Projet d'agglomération

Sans forcer vraiment le trait, nous pourrions dénoncer l'inscription par le Président d'Angers Loire Métropole d'une infrastructure inconciliable avec le Projet d'Agglomération dont le même Président d'Angers Loire Métropole est par ailleurs le porte-parole fervent et qui se veut un modèle de développement durable.

Le projet d'agglomération a posé le principe de conserver la spécificité horticole du triangle entre Loire et Maine qui participe largement du pôle de compétitivité du végétal spécialisé élevé au rang de pôle à vocation internationale par l'Etat en juillet 2005. La petite rocade supprimerait grand nombre d'emplois horticoles qualifiés .

Le projet d'agglomération plaide aussi pour la protection de l'interpénétration de l'agriculture dans la ville ("*urbanisme végétal*") avec un soin tout particulier apporté aux paysages. Angers se veut la capitale écologique de l'Ouest. **Or, le projet de petite rocade altérerait irrémédiablement l'environnement dans le poumon vert de l'agglomération angevine (parc du Hutreau, butte archéologique de Frémur,..).**

4. Une rocade sud qui ne se situe pas à l'échelle temporelle du PLU

La durée de vie du PLU relève de la compétence des élus. Elle est conditionnée à la durée de vie du Schéma Directeur en vigueur.

Le Président d'Angers Loire Métropole a annoncé que le Schéma directeur actuel allait être remis sur l'ouvrage prochainement et que le

futur SCOT devrait être adopté avant les prochaines élections municipales.

Ce futur SCOT, d'évidence, reprendra le principe de la rocade sud déjà retenu dans les documents d'orientation de 1976 et 1996. L'inscription dans le PLU Centre d'un emplacement réservé à cette fin ne peut s'envisager qu'une fois les effets de la mise en service du contournement nord évalués (Schéma directeur de 1996, rapport de présentation, page 142) et les conclusions des études à venir connues.

Devant les incertitudes qui pèsent sur le choix du tracé et dans un souci de rapport coût/efficacité maximum, il apparaît d'évidence prématuré d'inscrire d'ores et déjà un emplacement réservé pour cette infrastructure.

5. Un tracé discutable pour l'emplacement réservé

Une étude portant sur plusieurs scénarii a été réalisée en 2003 par le Conseil général à la demande de la Communauté d'Agglomération. Elle conclue que le choix du tracé de la rocade sud n'a aucun impact sur la part de marché des transports en communs. Elle démontre que l'effet principal de cette voie express serait de permettre un transfert des flux de circulation des boulevards sud d'Angers vers cette voie nouvelle. Nous sommes loin des objectifs de la loi sur l'air.

Cette étude n'a pas été présentée :

- ✓ aux élus du Sytra (Syndicat des transports de la région angevine), compétent alors en matière de transports en commun,
- ✓ aux élus de la Communauté d'Agglomération ;
- ✓ aux commissaires-enquêteurs lors de l'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbain
- ✓ au public.

C'est néanmoins fort des conclusions de cette étude que le Président d'Angers Loire Métropole a exigé l'inscription d'un emplacement réservé en mars 2004 dès à présent dans les PLU Sud-Ouest et Centre.

Pourtant, le choix retenu pour le tracé de cette infrastructure est celui qui a été le plus vertement critiqué :

- ✓ dans le Dossier de Voirie d'Agglomération adopté par le Conseil de District (devenu depuis Conseil de la Communauté d'Agglomération) le 1^{er} avril 1996,
- ✓ dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Angevine de 1996 (qualifiant le tracé « *d'immense voie rapide à l'américaine générant des nuisances importantes* ») qui n'avait pas retenu ce scénario catastrophe (voir annexe 1).

6. Angers Loire Métropole sans autorité pour maintenir l'emplacement réservé

Le 23 juin 2005, le Conseil général de Maine-et-Loire a inscrit dans son schéma de programmation des routes la rocade sud dont il a accepté la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage de la part d'Angers Loire Métropole.

Le Président du Conseil général entend avoir la responsabilité politique de l'opération. Il ne reprend pas les études faites par Angers Loire Métropole et veut se faire sa propre idée grâce à ses propres travaux. Ainsi le Conseil général ne reprend pas à son compte le fuseau inscrit sur les Plans locaux d'urbanisme. Et son Président a confirmé que, selon les dispositions du Schéma directeur de la région angevine en vigueur, la décision de faire ou non la liaison sud sera prise au vu des effets du contournement nord d'Angers (mis en service en août 2008) sur la circulation au sud.

En conclusion

Des incertitudes pèsent sur le choix du tracé, voire sa légitimité. Le rapport coût/efficacité maximum, doit être calculé en tenant compte que cette rocade devra être enterrée. Il est donc prématuré d'inscrire d'ores et déjà un emplacement réservé pour cette X rocade Sud qui n'est pas à l'échelle de temps de l'actuel PLU, mais du suivant qui sera construit à la suite du futur SCOT.

A terme, c'est au sud de la Loire qu'il faut imaginer un véritable contournement sud reliant entre eux les autoroutes A11, A 85 et A 87. C'est la conclusion des commissaires-enquêteurs qui ont mené l'enquête publique du PDU : « *Une grande rocade contournant les agglomérations semble inéluctable* ».

L'association du Camp de César a l'honneur de demander aux membres de la commission d'enquête du PLU Centre d'Angers Loire Métropole de prendre en compte l'ensemble de ses observations dans ses recommandations et de formuler **trois réserves** qui conditionneront son avis favorable.

1. Elle demande que soit reconsidérés les choix délibérés en faveur des projets d'infrastructures routières, notamment le principe d'un contournement complet et d'une pénétrante gare, en les confrontant aux objectifs légaux de réduction du trafic automobile et de la pollution induite.
2. L'association du Camp de César demande également que les choix cités plus haut, notamment le principe d'un contournement complet et d'une pénétrante gare, soient également confrontés aux objectifs du projet d'agglomération en matière de développement de l'activité horticole et protection du milieu naturel.
3. L'association du Camp de César demande qu'il soit tenu compte de la Charte de l'Environnement adoptée le 28 Février 2005 et qu'en conséquence tout projet de Rociade Sud devra prévoir son enfouissement sur toute sa longueur afin de protéger l'importante population du Sud-Ouest d'Angers et en particulier de la Roseraie de toutes les pollutions atmosphériques et acoustiques, ainsi que cela est en cours de réalisation pour l'A 11 dans la traversée d'Avrillé.

ANNEXE 1

Le fuseau de rocade Sud, inscrit dans le PLU sud-ouest et le PLU Centre reprend le scénario 7 des tracés de liaison Sud envisagés dans le Schéma directeur de la région angevine. Il consiste à envisager le doublement du 4^{ème} pont et à élargir la liaison Ouest.

Voici en quels termes ce scénario est repoussé dans le SDRA (page 142) :

« Cette solution soulève de grandes difficultés :

- ✓ elle va concentrer sur une même infrastructure des niveaux et des natures de trafic qui rendront son exploitation extrêmement difficile et dangereuse ;
- ✓ elle entraînera inévitablement un surcroît de trafic sur la voie sur berge, en traversée de la ville ;
- ✓ l'élargissement de la liaison Ouest suppose la reprise de tous les ouvrages existants : ponts, bretelles, mais aussi merlon et paysagement de cette entrée qui jusqu'alors mettait en scène la ville sous un angle particulièrement valorisant Cet élargissement va transformer celle-ci en immense voie rapide à l'américaine (2 fois 4 voies) et générer des nuisances importantes dans un espace fortement urbanisé de part et d'autre ;
- ✓ l'échangeur entre la voie sur berge, la liaison Ouest et la rocade Sud entraînerait une colonisation par des voies routières de la plus grande partie des espaces de sport de la Baumette. L'ensemble du secteur devrait d'ailleurs être remblayé pour éviter la mise hors service en cas d'inondation et ponctuellement plus fortement encore pour permettre la mise en place des échangeurs avec le cloisonnement des espaces et les nuisances phoniques que cela implique ;
- ✓ La réalisation des travaux ne serait pas sans entraîner de grandes perturbations de la circulation et de l'économie locale pendant toute leur durée.

L'ensemble de ces difficultés conduit donc à écarter ce scénario à l'époque au profit du scénario franchissant la Maine au niveau du pont de Pruniers et passant entre les quartiers du Val de Maine et de Pruniers.

C'est cependant ce scénario catastrophe qui est repris dans le PLU Centre en 2005.