

ASSOCIATION DU CAMP DE CESAR

Route de la Roche 49130 Sainte-Gemmes-sur-Loire

www.campdecesar.org

www.gemmoiseries.org

Contribution à l'enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme de Sainte Gemmes-sur-Loire

« 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 ».*

Trois orientations de l'agglomération angevine qui doivent guider le PLU

L'association du Camp de César juge très intéressantes trois 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. Le nord des territoires de Sainte Gemmes-sur-Loire et des Ponts-de-Cé est un espace de créativité pour un projet de développement durable : distances courtes et absence de cours d'eau à traverser, mixité préexistante habitat/activités, possibilité de développer une agriculture périurbaine de services et l'image végétale de l'agglomération, qualité de ses plus beaux paysages. Tous les ingrédients sont réunis d'un pôle sud caractérisé par une haute qualité environnementale. Encore faut-il le préserver.

- ✓ La seconde orientation de l'agglomération est la décision de tirer le meilleur profit de la décision prise par l'Unesco, le 30 novembre 2000, d'inscrire le Val de Loire, notamment dans sa partie angevine, sur la liste du patrimoine mondial. Cette inscription fait obligation à l'Etat d'assurer la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures de ce patrimoine. De plus, « l'entrée des Ponts-de-Cé dans l'agglomération offre également une nouvelle ouverture sur la Loire... ce qui renforce par ricochet le rayonnement d'Angers Agglomération » (journal d'Angers-Agglomération, novembre-décembre 2004).

- ✓ La troisième 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 de Sainte Gemmes-sur-Loire. Elle estime que toute création de voie nouvelle ou infrastructure matérielle liée aux transports doit être mûrement pesée et en conformité avec les trois orientations déterminées par l'agglomération et explicitées ci-dessus.

Un fuseau inscrit sans analyse préalable avantages/inconvénients

Les documents graphiques du projet de PLU comportent un fuseau sur le nord des communes de Sainte Gemmes-sur-Loire et Les Ponts-de-Cé à l'intérieur duquel viendrait s'inscrire la réalisation de la rocade sud si sa construction était décidée.

Ce fuseau a été d'autorité inscrit en février 2004 dans le secteur de Sainte Gemmes-sur-Loire du Plan local d'urbanisme sud-ouest, de par la volonté du Président de l'Agglomération d'Angers.

Celui-ci n'a pas tenu compte des résultats de l'étude réalisée à sa demande sur différentes hypothèses de liaison sud entre Beaucouzé et Les Ponts-de-Cé : les résultats de cette étude ont été présentés aux élus concernés le 8 juillet 2004.

De plus, cette inscription au PLU ignore délibérément une décision de justice du Conseil d'Etat du 22 février 2002.

En effet, la justice s'est déjà prononcé à plusieurs reprises sur le projet de rocade sud traversant le nord de la commune de Sainte Gemmes-sur-Loire, notamment à la demande de l'association du Camp de César qui, dès 1993, l'avait jugé non seulement inutile, mais aussi néfaste. .

- ✓ **8 juillet 1997.** Le Tribunal Administratif de Nantes prononce le sursis à exécution du Schéma Directeur de la Région Angevine incluant le projet de rocade sud. Il s'agit d'une première en France pour un schéma d'urbanisme.
- ✓ **15 avril 1998.** La Cour administrative d'Appel de Nantes confirme le sursis à exécution du Schéma Directeur de la Région Angevine pour les communes de Bouchemaine et Sainte Gemmes-sur-Loire.
- ✓ **5 mai 1998.** Le Tribunal Administratif de Nantes annule sur le fond la délibération du Syndicat Mixte de la Région Angevine adoptant le Schéma Directeur de la Région Angevine.
- ✓ **30 juin 2000:** La Cour administrative d'Appel de Nantes rétablit le Schéma Directeur de la Région Angevine, à l'exception de la grande rocade franchissant la Maine

- ✓ **22 février 2002** : le Conseil d'Etat confirme le jugement de la Cour administrative d'Appel de Nantes.

Ce qui apparaissait le plus scandaleux au regard de l'intérêt général, c'est-à-dire la traversée de la Maine par une voie rapide à hauteur du pont de Pruniers, a été rejeté. Nul, à commencer par ses promoteurs, ne songe plus à remettre sur le métier ce projet déraisonnable au regard de la qualité exceptionnelle du site où il était prévu.

Le jugement du Conseil d'Etat implique que la décision de réaliser ou non la petite rocade reste à prendre au vu d'un bilan avantages/inconvénients.

Un préalable : réaliser un contournement nord efficient

Le problème de traversée de l'agglomération angevine dans le sens est-ouest est le fait de la non réalisation du contournement autoroutier nord.

Avant que des décisions irréversibles ne soient prises, une gestion prudente impose de mesurer les effets futurs du contournement nord d'Angers, achevé en août 2008, afin de se reposer la question de l'utilité d'une rocade sud. C'est ce qu'avait demandé en son temps le préfet Bernard Boucault. Cette mesure préalable des conséquences du contournement nord est d'ailleurs inscrite officiellement dans le Schéma Directeur de la Région Angevine (page 142).

Pour que ce contournement nord soit réellement efficace et la mesure de ces effets plausibles, plusieurs hypothèques doivent être levées.

Il semble que ce soit le cas pour l'utilisation gratuite de l'autoroute, à l'image d'une rocade, grâce au rachat du péage autoroutier de Troussebouc. La prise en charge par les collectivités, et notamment Angers Agglomération, de 5 % (plus de 20 millions d'euros) du coût du contournement Nord devrait permettre aux automobilistes angevins de ne pas acquitter de péage..

Deux autres hypothèques restent suspendues :

- ✓ Une caractéristique majeure d'une rocade doit être sa forte capacité à absorber les flux de circulation. Le maillon de l'autoroute restant à réaliser doit donc passer à 2 fois 3 voies pour

permettre l'écoulement optimum d'un trafic automobile à la fois de transit et de proximité.

- ✓ L'incertitude quant à la réalisation d'un échangeur complet au niveau de Saint Serge doit être levée. Cette infrastructure, à l'étude, est prévue avant 2015 pour éviter un report de trafic en provenance de l'A11 sur la RN 23 dans sa traversée en milieu urbain.

En n'investissant pas sur ces trois points, la collectivité n'inciterait pas l'automobiliste à emprunter le contournement nord. Elle fausserait, en le minimisant, l'impact de la réalisation de ce dernier sur la circulation au sud de l'agglomération. Elle ne ferait pas d'économie car les dépenses qui ne seraient pas effectuées sur le contournement nord seraient reportées sur la rocade sud.

Dans le même temps, rien n'interdirait également d'agir sur les volumes de transit enregistrés au sud de l'agglomération. Le Conseil de Développement a ainsi proposé la création de voies réservées pour les bus sur la D 761 venant de Brissac. Ceci permettrait une circulation fluide de ces transports en commun, actuellement englués dans les embouteillages aux heures de pointe. Les personnes travaillant sur Angers seraient donc enclines à laisser leur automobile vers Brissac et emprunter des bus rapides.

Il est donc important que soient inscrites dans les documents d'urbanisme les dispositions liées au contournement nord d'Angers.

Etre en conformité avec le « projet d'agglomération »

Le PLU doit s'appuyer sur le Schéma directeur de la région angevine, en cohérence avec le projet d'agglomération. Le contenu du "projet d'agglomération" qui donne ses orientations au PDU conforte l'analyse de l'association du Camp de César.

Le "projet d'agglomération" veut conserver trois réseaux biologiques (eau, espaces naturels, espaces de production agricole). Rappelons que le triangle vert de Sainte Gemmes-sur-Loire est le premier secteur horticole français. La petite rocade supprimerait des emplois horticoles qualifiés (il ne s'agit pas d'une plaine betteravière ou céréalière) alors que le projet d'agglomération a posé le principe de conserver la spécificité horticole du triangle entre Loire et Maine. Ces emplois pérennes sont en outre peu

sensibles aux délocalisations, ou fermetures contrairement aux emplois industriels (voir ACT, TRW, Balmain, Packard-Bell...).

La rocade entraînera l'urbanisation du nord et à terme de tout le triangle vert.

En février 2004, la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) a rendu public un rapport sur « L'Anjou, pôle végétal européen » dans lequel elle met l'accent sur les nécessaires maintien et développement des productions horticoles. *« Ces superficies destinées à l'agriculture sont soumises à une pression foncière importante. Les risques de développement de l'urbanisation à proximité d'Angers sont réels, au détriment des terres agricoles. De même, la réalisation d'équipement structurants (routes, par exemple) peut limiter les superficies affectées à l'agriculture. Ce constat doit interpeller les décideurs. La consolidation, a fortiori le développement, du pôle végétal angevin ne peuvent pas s'envisager si les superficies qui leur sont nécessaires se réduisent ».*

Le Conseil de développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers a donc proposé *« qu'une charte foncière soit établie entre la communauté d'agglomération, les communautés de communes et les représentants professionnels. Elle serait traduite dans les documents d'urbanisme opposables au tiers (schéma de cohérence territoriale et Plans locaux d'urbanisme) ».*

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,..).

Inimaginable, l'absence d'un contournement Sud pour capter le trafic en transit ? Un certain nombre d'agglomérations n'en disposent pas. Cette infrastructure peut être impossible à tracer comme dans les villes établies en façade maritime, bien sûr. Les exemples de cités au bord d'une voie fluviale sont plus nombreux : Bordeaux, Dijon, Nancy, Poitiers, Chartres, Le Mans..... L'agglomération angevine se trouve dans ce cas de figure et de manière exceptionnelle : un large espace urbanisé de presque 250 000 habitants, bordé au Sud par une zone d'agriculture intensive ou d'espaces naturels protégés, le tout étant longé par le Val de Loire le long duquel se sont installés habitat et activités.

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.

Il ne s'agit pas de faire supporter à la commune de Sainte Gemmes-sur-Loire le report de flux automobiles jugées indésirables par les communes d'Angers et des Pont-de-Cé et le refus de la commune de Bouchemaine d'élargir son pont sur la Maine en vue d'améliorer les conditions de circulation sur le CD 112.

Eviter de faciliter la pénétration de l'automobile en centre-ville

Le désenclavement de la gare d'Angers est un argument avancé par l'Agglomération en faveur de la réalisation de la petite rocade qui donnerait un débouché à la gare

- ✓ vers le sud via la petite rocade allant se rattacher à la rocade est ;
- ✓ vers l'ouest via la promenade de la Baumette, le CD 411 (« route du Centre de Tri ») et le pont de Bouchemaine.

Pour ce qui est du désenclavement par le sud de la gare d'Angers, les données chiffrées manquent pour évaluer l'acuité du problème. Quels sont les pics ? Quelles sont les perspectives de trafic ? A-t-on estimé le flux de voyageurs venus du sud en voiture pour prendre une correspondance à Angers ? Les correspondances entre les trains venant de Cholet et ceux de Paris sont imparfaites. Les usagers de la SNCF habitant à Cholet, Chemillé, etc... sont donc amenés à utiliser leur voiture pour se rendre directement à Angers-Saint Laud et contribuer à la situation d'engorgement.

Aucune analyse ne vient étayer la demande en faveur d'une petite rocade : la gare semble absente des études techniques disponibles...

Quel serait l'intérêt pour Angers-Saint Laud d'avoir une desserte à 2 X 2 voies ? On ne réduira pas la circulation en créant une nouvelle pompe aspirante à automobile au niveau de la gare qui favoriserait l'accès au centre-ville. Quand on ouvre une nouvelle voie rapide, on augmente le trafic, ce qui est en totale contradiction avec le Plan de déplacements urbain dont le principal objectif est de diminuer la circulation automobile et la pollution atmosphérique.

Ce serait aussi l'aveu que le tramway n'a pas rempli son rôle : être une substitution à l'utilisation de la voiture dans l'agglomération sous peine d'asphyxie de la circulation dans les prochaines années.

Le Président de l'Agglomération a déclaré qu'il n'était pas question d'ouvrir de nouvelles entrées aux voitures dans la ville, comme on aurait pu le faire il y a dix ans. C'est vrai au nord : lors du conseil municipal du 31 juin 2003, le maire d'Angers a affirmé que *"l'échangeur de l'A 11 et de la départementale 107 ne devait pas être un aspirateur à voitures, ni une entrée de ville"*. Il ne peut qu'en être de même au sud.

Dans les faits, la gare Saint Laud ne se trouve pas loin du dégagement que représente la promenade de la Baumette. L'automobiliste venu de la voie rapide vers Cholet bénéficie de la présence d'une bretelle « Angers Centre » qui débouche au niveau du boulevard d'Arbrissel et permet ainsi de gagner la promenade de la Baumette. Les inconvénients du parcours sont connus : une succession de feux tricolores sur le boulevard et le caractère inachevé de ce dernier.

S'il existe un « problème » rencontré par la gare, c'est bien celui des conditions de circulation devant l'immeuble des arrivées et départs et autour du rond-point, tout particulièrement le vendredi soir et le dimanche soir.

Une solution serait la réalisation d'un second accès à la gare vers le sud comme à Nantes. La réalisation de parkings et de passages souterrains permettrait de décongestionner l'unique accès actuel.

Le spectre de la menace sanitaire

Le Comité d'orientation du Plan national santé Environnement, présenté le 12 février 2004 au premier Ministre, conclue que les conséquences sanitaires, à court et à long termes, de l'exposition aux polluants de l'air doivent être considérées comme un domaine prioritaire pour l'action publique. Deux rapports scientifiques postérieurs de très peu s'en font volontairement l'écho. Ils émanent des experts de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale (AFSSE).

Le premier situe les enjeux en termes de santé publique. Ce sont les particules fines (PM 2,5) qui constituent l'indicateur d'exposition au long cours à la pollution de l'air urbain choisi dans ce premier rapport. La pollution atmosphérique, liée en grande partie aux rejets polluants des

voitures, serait responsable chaque année de la mort de 6 500 (fourchette basse) à 9 500 (fourchette haute) par cancer du poumon et , surtout, maladie cardio-respiratoire. Ces chiffres sont rapportés aux plus de 15 millions de personnes âgées de 30 ans et plus dans 76 unités urbaines. Angers contribue pour 125 000 habitants (12 communes) à ce total., soit 0,81 % de l'ensemble « aggloméré » national. Les décès liés seraient donc en théorie de 52 à 77 par an.

Certains diront que le niveau de pollution sur des voisinages de périphériques de grandes métropoles est plus important que dans une agglo comme Angers. Mais pourquoi alors, le champ d'étude de l'AFSSE ne s'est-il pas limité à ces grandes métropoles ? C'est bien que le problème est général à partir d'un certain niveau de concentration. Les auteurs du rapport écrivent d'ailleurs (p. 59) « *qu'une gestion des risques qui ne viserait qu'à éviter les dépassements de seuils réglementaires n'aurait qu'un impact marginal en termes de bénéfices sur la santé publique...Et encore (p. 67) : « Malgré de faibles niveaux de pollution particulière dans nos villes aujourd'hui, les données scientifiques actuelles donnent à considérer cette pollution comme étant encore à l'origine d'un nombre de décès attribuables important, en particulier pour des causes de mortalité spécifiques* ».

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 (voir plus haut), on envisage sérieusement le passage d'une 2 X 2 voies dans le voisinage immédiat de ce quartier de 30 000 habitants et, encore plus près, des 258 pavillons que la Ville d'Angers doit construire au lieu-dit « Les Aupannes », près de Frémur.

En effet, au regard des éléments chiffrés communiqués par la Direction des Routes du Département au conseil municipal de Sainte Gemmes-sur-Loire, c'est une circulation comparable à celle qui emprunterait le futur contournement nord d'Angers qui serait comptabilisée sur une éventuelle rocade sud. Ce seraient donc entre 30 000 à 40 000 véhicules/jour qui, à terme, emprunterait cette dernière au ras des espaces urbanisés ou dévolus à l'urbanisation future.

Ce projet a en effet changé de fonction par rapport à celle qui lui était assignée dans le dossier de voirie d'agglomération de 1995. Il ne peut se justifier par un délestage du trafic de transit qui ne représente que 15% du trafic global. Il aura de fait la fonction de relier les accès sud à la ville (A 87 venant de Cholet, RN 160 venant des Ponts-de-Cé, D 761 venant

de Brissac) aux accès ouest (A 11 et RN 23 venant de Nantes) via l'échangeur de la Baumette, en enserrant au plus près les quartiers sud de la ville d'Angers qui sont pourtant appelés à s'étendre à l'avenir.

La Direction des routes du Département a même 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.

Une autre utilisation possible de l'argent public

Contrairement à ce qu'imposent les textes, le coût d'une rocade sud n'est pas chiffré dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

Qui paiera ?

Pas l'Etat : il n'interviendrait pas pour un projet qui ne serait pas d'envergure nationale. Sa situation financière délicate l'incite plutôt à se désengager et, de toute façon, il n'envisage une liaison rapide qu'au sud de la Loire. Son ultime participation concernera le doublement du pont sur la Loire au sud de l'agglomération.

Pas le Conseil régional car cela ne rentre pas dans ses compétences (son budget transports est essentiellement consacré au ferroviaire, à l'amélioration des routes nationales et départementales et, depuis 2004, au soutien aux projets de transports en commun en site propre).

Le Conseil général, étant maître d'ouvrage, pourrait contribuer au coût de réalisation de la rocade sud, mais à hauteur de 15 %, par exemple, ce qui représente la part du trafic de transit prévue.

Reste surtout l'Agglomération pour les 85 % correspondant au trafic interne de ses propres administrés. L'Agglomération a dangereusement chargé la barque financière avec le projet de tramway, les aménagements de l'usine d'incinération de la Roseraie, la réalisation d'une nouvelle usine

à Saint Barthélemy d'Anjou, l'aéroport d'Angers-Marcé, l'usine des eaux....

Au-delà de l'interrogation sur l'identité des bailleurs de fonds pour la réalisation d'une rocade sud, il serait plus judicieux de consacrer cette somme à investir dans le développement des transports en commun, dans l'esprit du Plan de Déplacements Urbains, et, au-delà, dans le devenir économique de l'agglomération.

Un environnement favorable à la création et à la reprise d'entreprises doit être conforté. Les pôles d'excellence doivent être soutenus, tout particulièrement le pôle végétal, objet de l'attention des responsables politiques locaux (dernier exemple en date, le vœu émis le 11 octobre 2004 par la Communauté d'agglomération d'y voir s'implanter l'Agence de la santé des végétaux). Bien que numéro un français sur certains segments (semences), le pôle végétal doit surmonter certaines faiblesses, notamment sur le plan de la recherche. La concurrence est là : Toulouse a investi 50 millions d'euros dans son pôle végétal.

En conclusion

L'association du Camp de César a l'honneur de demander aux membres de la commission d'enquête du PLU de Sainte Gemmes-sur-Loire de prendre en compte l'ensemble de ses observations dans ses recommandations et de formuler **deux 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.

Le mardi 15 février 2005

ANNEXE

Association du Camp de César

Route de la Roche

49130 Sainte Gemmes-sur-Loire

E-mail : a.ratour@unimedia.fr

Site : <http://www.campdecesar.org>

Objet de l'association

L'association du Camp de César a pour objet :

1) 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.

L'association se réserve le droit d'intervenir sur tous les projets, mis en oeuvre dans les communes environnantes, qui peuvent toucher le site défini ci-dessus.

2) à cet effet, d'avoir le souci constant de s'informer et d'informer ses adhérents de tous les projets concernant le patrimoine et l'environnement de cette aire géographique, conçus par les Pouvoirs Publics, les Collectivités Locales, les Administrations, les personnes physiques ou morales.

3) de promouvoir toute initiative, toute action susceptible d'améliorer la mise en valeur de ce patrimoine géographique, historique, culturel, immobilier, économique et social dans une perspective de bien commun de la Cité et de la Campagne Angevine.

4) d'assurer la représentation et la défense de ses adhérents auprès des Pouvoirs Publics, des Collectivités Locales, de toutes les Administrations et des Personnes physiques ou morales, à l'occasion de toutes les études, de l'élaboration et de la mise en oeuvre de tout avant-projet, projet, plan d'urbanisme dans les territoires retenus à l'alinéa 1.