

# **ASSOCIATION DU CAMP DE CESAR**

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

[www.campdecesar.org](http://www.campdecesar.org)

[www.gemmoiseries.org](http://www.gemmoiseries.org)

## **Contribution à l'enquête publique sur le Plan Local d'Urbanisme des Ponts-de-Cé**

*« 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.
- ✓ 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.
- ✓ 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 emplacement réservé sur le nord de la commune des Ponts-de-Cé à l'intérieur duquel viendrait s'inscrire la réalisation de la rocade sud si sa construction était décidée. La majeure partie de cette infrastructure est prévue sur le nord du territoire de Sainte Gemmes-sur-Loire et sur le sud de celui d'Angers.

Ce fuseau a été d'autorité inscrit en février 2004 par le 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, notamment à la demande de l'association du Camp de César qui, dès 1993, l'avait jugé non seulement inutile, mais aussi néfaste.

Le dernier jugement en date, celui 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.

Lors de l'établissement du projet de contournement sud, il était prévu un passage de 5.000 véhicules/heure sur sa partie est (du raccordement au boulevard De Lattre de Tassigny à l'intersection avec la petite rocade) et de 3.300 véhicules/heure sur la partie franchissant la Maine, objet de l'annulation par le Conseil d'Etat. Ainsi le trafic représenté par ces 3.300 véhicules/heure se reporterait-t-il en majeure partie sur le pont de l'Atlantique. Il s'ajouterait au trafic initialement prévu sur la petite rocade et provoquerait une saturation de ce pont, point faible du réseau, comme cela a été clairement exposé par les techniciens en charge de l'étude du Dossier de Voirie d'Agglomération. Une remise en cause de ce projet de petite rocade est donc d'une absolue nécessité.

### **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 poser 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).

Paradoxalement, tous les documents et plans édités par la Ville d'Angers et par l'Angers Loire métropole annoncent et présentent la rocade sud comme une réalisation certaine.

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

Il ne semble pas que ce soit encore 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. Mais la société Cofiroute semble s'y opposer.

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). 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.

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) ».*

### **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.

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 et auditive**

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.

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 situé sous les vents dominants.

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.

Le projet de liaison sud ne tient aucun compte des bandes de propagation du bruit car l'emplacement réservé enserre au plus près l'habitat existant. La largeur de ces bandes serait de 300 mètres de part et d'autre de la voie. Le projet est donc incompatible avec l'urbanisation existante, prochaine ou prévisible au regard des espaces potentiellement affectables par le bruit de la voie envisagée.

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.

## **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 dans les proportions de la part de trafic lié à la circulation 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 du végétal spécialisé Anjou-Loire de rang international.

## **En conclusion**

Des incertitudes pèsent sur le choix du tracé, voire sa légitimité. Le rapport coût/efficacité maximum, doit être calculé. Il est donc prématuré d'inscrire d'ores et déjà un emplacement réservé pour cette la 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 donc l'honneur de demander aux membres de la commission d'enquête du PLU des Ponts-de-Cé 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. Elle demande qu'il soit tenu compte de la Charte de l'Environnement adoptée le 28 Février 2005. En conséquence, tout projet de rocade 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.

Le vendredi 8 avril 2006

## ANNEXE

**Association du Camp de César**  
Route de la Roche  
49130 Sainte Gemmes-sur-Loire  
E-mail : [a.ratour@unimedia.fr](mailto: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.