

L'échangeur

La lettre de l'Association du Camp de César

N° 9. mars 2010

Double langage autour de la rocade sud

Le 10 novembre 2009, Angers Loire métropole a repris à son compte la maîtrise d'ouvrage du projet de rocade sud, abandonné en septembre par le Conseil général. L'agglo a décidé de lancer les études complémentaires (carbone, suivi des flux, origine-destination, finalisation des études inachevées par le département...). Ses élus se sont mis d'accord pour étudier les différents scénarios de liaison sud (incluant en particulier le scénario "absence de rocade" en utilisant le CD102, le CD112 et d'Arbrissel si l'offre de transports collectifs, en particulier, s'avère suffisante pour répondre aux besoins.

L'agglo va également lancer la concertation publique. Pour cela, des consignes et des conseils seront demandés à la Commission Nationale du Débat Public. Cette instance est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement ou d'équipement à forts enjeux socio-économiques, d'environnement ou d'aménagement du territoire. Concertation ? Curieusement, dans le Journal de l'Agglo de décembre 2009, il est précisé que la Commission Nationale du débat public veillera à ce que le public soit informé, depuis les études préliminaires « *jusqu'à la clôture de l'enquête publique et la livraison de l'ouvrage* ». Double langage : on consultera... après avoir pris la décision de faire.

L'agglo a-t-elle encore les moyens d'ambitions pour le moins controversées ?

Dernier point, Angers Loire métropole demandera au Conseil général de confirmer sa participation financière (50 % selon un accord-cadre de 2006). Car les finances de l'agglomération ne sont pas au mieux. « *La dette va exploser* » assurait André Despagnet, son trésorier le 11 février : plus de 374 millions d'euros fin 2010. Il faudra faire des choix. Le projet de rocade sud à 200 millions d'euros est-il une priorité ? Marc Laffineur, député-maire d'Avrillé, juge qu'il est urgent d'attendre pour coller au mieux aux évolutions des comportements des usagers que l'on sent "évoluer avec la crise énergétique et la prise de conscience sur le réchauffement climatique. "Cela nous paierait deux tiers d'une nouvelle ligne de tramway". La maire de Bouchemaine a déclaré qu'elle n'est pas "favorable à une liaison sud". Elle préfère "qu'on place de l'argent dans les transports collectifs".

Les finances, il en faudra aussi pour développer une offre complète de transports en commun dans l'agglomération. Le débat sur le projet de rocade Sud du 10 novembre s'est en effet révélé être un véritable plébiscite en faveur des transports en commun avec le projet de lignes de bus super rapides (bus-way) en site propre. Un deuxième ligne de tramway viendrait compléter cette offre. Mais les 250 millions d'euros nécessaires manquent à l'appel.

Alain Ratour
Président de l'association du Camp de César

Site : www.campdecesar.org et www.gemmoiseries.org

E-mail : a.ratour@unimedia.fr Tel : 06 73 23 54 61

Actus rocade sud

Voies sur berges, Plan de déplacements urbains d'Angers, Plan Climat Energie Territorial, SCOT du Pays Loire Angers : le projet de rocade sud est encore pris en compte dans ces réflexions et travaux sur les déplacements dans l'agglomération d'Angers. Derniers refuges d'un projet des plus contestables et de plus en plus contesté ?

Une rocade sud pour reconquérir les voies sur berges

Le Maire d'Angers qui ne veut plus entendre parler que de « rives de la Maine » lie le projet de rocade sud à la reconquête des voies sur berges. Trois équipes d'architectes européens seront choisies en mars. Les projets seront élaborés au second semestre. Le projet définitif sera choisi en février ou en mars 2011. Et la voie rapide actuelle, que deviendrait-elle ? L'urbaniste Christophe Lesort, chargé de mission du projet, s'exprimait dans la presse quotidienne le 14 décembre dernier « *Une deux fois une voie, c'est effectivement la préférence du maire* » (celui-ci voudrait combler les trémies et réaliser un boulevard urbain sous forme d'une 2X1 voie avec ronds-points, passages piétons). *Il est essentiel de débarasser le centre-ville de toute la circulation de transit. ... Contrairement à ce qu'on pense, on fait passer davantage de véhicules sur un axe où la circulation est limitée à 50 km/h ou 70 km/h que sur une voie rapide* ». La vitesse sur les voies sur berges est déjà limitée à 70 km/h. Le futur boulevard des rives de la Maine, même limité à 50 km/h, pourrait donc « écluser » autant de circulation qu'aujourd'hui. Alors pourquoi le maire d'Angers déclare-t-il que la libération des voies sur berges est impossible si la rocade sud n'est pas réalisée en même temps pour soulager le trafic futur des voies sur berges ?

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) d'Angers : copie à revoir

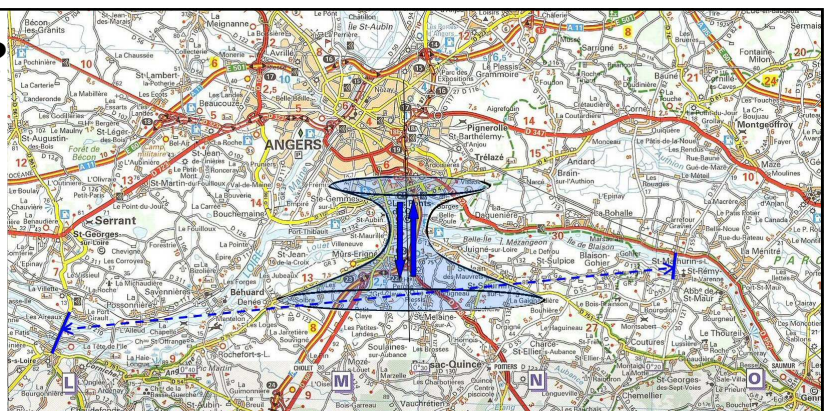
Les réponses en terme de déplacements et d'équipements doivent être données dans le Plan de Déplacements Urbain d'Angers. Cette année, le PDU d'Angers qui a 5 ans devra être réévalué. C'est la loi. L'association du Camp de César estime que le PDU ne doit pas être simplement réévalué, mais totalement revu. « *Il a été conçu pour fonctionner avec un anneau complet de rocades, dont une rocade sud, et deux lignes de tramway. Il doit intégrer aussi la volonté du président d'Angers Loire métropole de requalifier les voies sur berges, l'échangeur complet au niveau de Carrefour Saint Serge qui doit être ouvert en 2013 et la mise en place d'un péage sur le contournement nord qui n'était pas prévu, le projet récent de réouverture d'une voie ferrée entre Angers et Trélazé. Par ailleurs, le renforcement des zones commerciales sur Beaucouzé (Atoll) et sur Les Ponts-de-Cé (Decathlon, Oxlane) implique celui de liaisons routières* ».

La réflexion sur les transports collectifs devrait être étendue à un périmètre des transports urbains couvrant tout le bassin de vie angevin (et non la seule agglomération) pour répondre aux besoins de déplacements domicile-lieu de travail. 90 communes dont au moins 40 % des actifs viennent travailler dans une commune de l'agglomération d'Angers seraient concernées.

Un 3ème pont sur la Loire ?

« *Le réseau est insuffisant. L'accès au sud d'Angers ne passe que par deux ponts* » (Joël Bigot, maire des Ponts de Cé, conseil communautaire du 10 novembre 2009)

**L'entonnoir des PONTS DE CE
seul lieu de franchissement de la Loire
entre les Ponts de Chalonnes-sur-Loire
et de Saint Mathurin**



Le Plan Climat Energie Territorial

« il s'agit de considérer le développement d'infrastructures routières lourdes en tant que levier pour faciliter le déploiement de stratégies territoriales visant à réduire l'utilisation de la voiture particulière ». En langage clair, une nouvelle 2 X2 voies dissuaderait les Angevins de prendre le volant. Cherchez la logique de cette proposition tirée des premiers travaux du Plan Climat Energie Territorial lancé par Angers Loire Métropole et la Ville d'Angers en octobre. L'objectif du PCET est pourtant de réduire de 20 % en dix ans les émissions locales de gaz à effet de serre. Le projet de rocade sud a été évoqué au chapitre des déplacements. Certains « y perçoivent une opportunité pour créer un axe de communication périphérique permettant d'assurer du lien sur le territoire. Le développement d'infrastructures d'accès aux transports en commun autour de la rocade (du type parkings relais) pourrait par exemple permettre d'alléger la charge en véhicules individuels en centre agglomération ». Pas très logique : si la rocade était réalisée, sa situation au plus près de la Roseraie encouragerait les automobilistes à se rendre directement au centre-ville très proche et ne pas le laisser leur véhicule sur un parking-relais pour prendre le tramway.

Le SCOT du Pays Loire Angers

Le projet de rocade sud figurait sur les documents graphiques de l'ancien Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU 1971) et du Schéma directeur de la Région angevine (SDRA 1996). Rien d'étonnant à ce qu'il soit inscrit dans les documents de son successeur, le SCOT du Pays Loire Angers qui est en chantier. Un Schéma de cohérence territoriale (SCOT) doit organiser le développement du territoire à long terme et fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière, notamment, de déplacement à l'horizon 2020. Le SCOT du Pays Loire Angers a été lancé fin 2005. Ses objectifs sont notamment de préserver le capital foncier, naturel et agricole des 66 communes concernées, d'aménager mieux en consommant moins d'espace, de valoriser l'environnement et le cadre de vie. Ses conclusions seront contenues dans un DOG (Document d'orientations générales) qui devrait être adopté fin 2010 début 2011. Il donnera des prescriptions réglementaires. Il donnera des orientations de l'organisation de l'espace. Ce sera un document opposable. Les PLU seront remis en chantier après le SCOT. Ils devront lui être compatibles.

Le Plan Local d'Urbanisme Centre

Le PLU Centre a été annulé en avril 2009 par le tribunal administratif de Nantes sur un recours de La Sauvegarde de l'Anjou. Cette décision a supprimé la partie de l'emplacement réservé pour la rocade sud qui se trouvait sur ce PLU (descente vers la Baumette et le pont de l'Atlantique notamment, passage à proximité du Champs de l'Aire et partie du Chemin des Trois Paroisses). Le PLU n'a pas été annulé pour cause de rocade sud. Mais l'une des raisons soulevées par les juges du tribunal administratif de Nantes est que ce projet « jouxte une zone densément peuplée, le quartier de la Roseraie » ; qu'il traverse des espaces boisés, dont « un site archéologique d'une valeur patrimoniale rappelée par le préfet en 2005 » (argument jamais vraiment repris jusque là), qu'aucune information n'a été fournie par l'agglomération sur « les incidences que pourrait comporter la mise en oeuvre de ce projet », et notamment sur l'environnement. Le lancement des travaux du PLU Centre nouvelle version a eu lieu le 5 mars.

www.campdecesar.org

E-mail : a.ratour@unimedia.fr Tel : 06 73 23 54 61

ASSOCIATION DU CAMP DE CÉSAR

pour la protection de l'environnement

L'hiver a été dur, sale temps pour les rocades



Bordeaux : priorité aux transports en commun

Pour le préfet de Gironde, la Ligne à Grande Vitesse (LGV) est une "*priorité absolue*" et les 430 km de voies ferrées aquitaines doivent trouver leur fuseau pour une Déclaration d'Utilité Publique pour 2012. Il a insisté sur le fait que le Grenelle de l'Environnement était axé sur le développement du ferroviaire : Trains à Grande Vitesse, TER et fret. Concernant le contournement routier de l'agglomération bordelaise, il a répondu : « *Très clairement, ce dossier ne ressortira pas. La décision a été prise. Il n'est pas question de la remettre en cause.* » Et d'ajouter qu'il fallait aujourd'hui "*raisonner à 20 ans*" : la priorité est le développement des transports en commun sur Bordeaux (TGV, tramway et tram-train) et l'Etat serait prêt à aider financièrement pour ces projets. Il faut tout faire pour "*limiter les déplacements individuels*". Pour le Préfet, "*c'est la priorité pour gagner le pari du développement durable*".

Le Conseil d'Etat retoque le grand contournement ouest de Strasbourg

Début 2008, le ministère du développement durable avait donné son feu vert au projet de grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg, un projet vieux de plus de quarante ans. Deux ans plus tard, le rapporteur public du Conseil d'Etat a proposé d'annuler la déclaration d'utilité publique. Et comme les conclusions du rapporteur sont très généralement suivies par le Conseil d'Etat, voilà désormais le projet extrêmement fragilisé pour ne pas dire définitivement abandonné. Le projet, d'une longueur d'environ 24 kilomètres, comportait la réalisation de quatre échangeurs, d'une tranchée couverte et d'un viaduc, d'équipements de services du type stations services et aires de repos pour les automobilistes. Les associations environnementales estiment que le projet du GCO contrevient aux engagements du Grenelle de l'environnement. Lors de son discours de clôture du Grenelle, le 25 octobre 2007, le président de la République avait décidé que « *la priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports* ». Le chef de l'État n'a certes pas retenu le principe d'un moratoire sur les autoroutes réclamé par les écologistes, mais avait prévenu : "*Les décisions non écologiques devront être motivées et justifiées comme dernier recours.*"

Un sérieux coup de frein pour la rocade de Dijon

Le 2 février, la Cour administrative d'appel de Lyon a suspendu les travaux de la future rocade de Dijon au titre de la protection de l'eau. Le préfet de la Côte d'Or a fait la même chose le 18 février. La Cour fondait sa décision sur des difficultés qui n'ont pas été levées. Le remblai, prévu dans le lit majeur de l'Ouche, doit être compensé par une zone de décaissement (pour limiter les risques d'inondation) qui, à ce jour, n'a pas été identifiée. « *Le tracé de la LINO menace en aval des périmètres de protection du champ de captage alimentant en eau potable une partie non négligeable de l'agglomération dijonnaise (20%)* ». Une nouvelle enquête publique devra être menée, avant que le préfet ne produise une nouvelle autorisation au titre de la protection de l'eau. La procédure devrait prendre 9 mois.

La poursuite de notre combat contre la rocade sud a un coût.

Pour être plus forts, soyons encore plus nombreux

Si vous n'êtes pas adhérent et que vous souhaitez le devenir, faites-nous retour de ce bulletin d'adhésion dûment complété.

Association du Camp de César

Chez Alain RATOUR Route de la Roche , 49130 SAINTE GEMMES-SUR-LOIRE

Nom / Prénom.....

Adresse.....

Tel : E-Mail :

Souhaite (ré)adhérer à l'Association du Camp de César

Je joins le montant de ma cotisation pour l'année 2009 : 12 € par adhérent; 24 € pour un couple.

Cotisation de soutien à partir de 15 € par adhérent

Signature :