

Concertation sur la Liaison Sud d'Angers

Position de la Sauvegarde de l'Anjou

exprimée dans le cadre de l'atelier du 5 mars 2012

La Sauvegarde de l'Anjou n'a pas d'a priori sur la liaison sud d'Angers, mais interroge depuis de nombreuses années sa justification au regard des enjeux d'aménagement durable de notre territoire et de sa participation à la lutte contre le changement climatique.

A la lumière du dossier Arcadis et de l'explicitation développée lors des ateliers techniques de concertation, elle estime pour la première fois que l'utilité de la liaison sud n'est pas démontrée et que d'autres solutions sont à rechercher pour répondre aux besoins de déplacement sur le Pays d'Angers.

La liaison routière au Sud d'Angers n'est pas un investissement d'avenir ...

Au vu du dossier Arcadis, aujourd'hui, la circulation automobile sur l'agglomération d'Angers ne pose pas de problème majeur. Elle n'en posera pas dans les 10 prochaines années.

Au delà, à l'horizon 2040, la liaison envisagée au sud d'Angers est un investissement inutile, car la circulation automobile, qui stagne depuis quelques temps, devrait diminuer dans les prochaines années.

Des trafics actuels surestimés

Les niveaux de circulation actuels dans l'agglomération, pris en compte pour les prévisions, sont en contradiction avec les comptages réels. En 2008, le trafic routier a baissé d'environ 1,5 % et, en 2010, il est revenu au niveau de celui enregistré en 2007.

Les niveaux de trafic en divers endroits de l'Agglomération jusqu' en 2010 (p.28 du document technique) apparaissent **surestimés et non cohérents** avec ceux figurant dans d'autres documents provenant de l'agglomération, des communes ou du Conseil général.

Pour prendre un exemple significatif, le trafic mesuré par le Conseil Général sur l'avenue Galliéni (RD 4), aux Ponts-de-Cé, stagne depuis 2007 autour de 12 500 véhicules par jour. Le comptage d'Angers Loire métropole sur le même axe routier est de l'ordre de 10 000 véhicules par jour. Le document d'étude fait état d'un trafic de 15 400 véhicules par jour, ce qui n'est pas en phase avec les diverses mesures effectuées.

Des prévisions de trafics irréalistes

Les niveaux des prévisions ne sont pas réalistes. Il n'est pas raisonnable de prévoir une augmentation de +19,5 % entre 2011 et 2020 et de + 9% entre 2021 et 2040, alors qu'on constate, en France, entre 2001 et 2010, une augmentation limitée à +5,3% sur les voiries urbaines.

La norme nationale de prévision du trafic, à laquelle se réfèrent les techniciens, est déjà ancienne et visiblement obsolète.

La modélisation des trafics est basée sur des enquêtes (cordon ou ménage) datant l'une de 23 ans et l'autre de 14 ans. **Il aurait été plus opérationnel de prendre en compte les résultats de la nouvelle enquête ménage en cours**, qui intégrera les effets du contournement nord d'Angers ainsi que ceux liés à la mise en service du tramway et du nouveau réseau de bus, ce qui induit de nouveaux schémas de circulation.

Depuis 2000, en France, **la circulation automobile a tendance à stagner, alors que le parc automobile continue de croître**. Il s'agit d'une tendance lourde : depuis une dizaine d'années, le transport terrestre de voyageurs est déconnecté de la croissance économique et de la démographie.

Ce constat national (rapport transport n°3 d'avril 2009 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) est confirmé dans les comptages de trafic sur les routes départementales du Maine-et-Loire, et en particulier sur les axes sud de l'agglomération.

Cette évolution résulte notamment de la hausse du prix du pétrole, du changement des comportements, du vieillissement de la population et des limitations de vitesse. Ce phénomène va se poursuivre et s'amplifier avec les poursuites inéluctables de la hausse du prix du pétrole et du vieillissement de la population.

Les investissements d'avenir doivent accompagner cette tendance, au lieu de favoriser la circulation automobile.

Les techniciens indiquent qu'une partie de l'accroissement récent de la circulation dans l'agglomération est due à l'étalement urbain. Les jeunes ménages sont allés s'établir en dehors de l'agglomération. Et, selon eux, cela devrait se poursuivre car les usagers ne changent pas facilement de comportement.

C'est un mauvais calcul. Prolonger cette tendance dans les 10 ou 20 prochaines années revient à nier les orientations fortes du SCoT qui vient d'être approuvé. Par ailleurs, les nécessités économiques risquent de précipiter les choses.

L'évolution des niveaux de circulation dans les 40 dernières années s'est faite dans un contexte de prix faible des carburants. A chaque crise pétrolière, les niveaux de circulation ont stagné ou diminué. Nous nous installons durablement dans un contexte de carburant beaucoup plus cher, apparu alors que nous étions en période de crise mais qui devrait se confirmer s'il y a une reprise de la croissance mondiale. Cette dernière s'accompagnera en effet d'un accroissement de la demande en carburants, dans un contexte de production limitée.

Le premier ministre François Fillon, a affirmé, en avril 2011 devant les députés, que nous avons atteint le pic de production en matière de pétrole et que la production mondiale ne pouvait maintenant que décroître. Cela est confirmé par l'Agence internationale de l'énergie, et bon nombre d'experts, dont les pétroliers. Cela provoquera une augmentation du prix des carburants, et donc une diminution des niveaux de circulation automobile.

Le nombre de familles implantées en 2ème ou 3ème couronne, et les besoins de déplacements automobiles, devraient diminuer à l'avenir, compte tenu :

- de l'accroissement dissuasif du prix des carburants, de nature à stopper "l'étalement urbain" et à inciter les jeunes ménages à se rapprocher des sites d'emplois et de services ;
- du recentrage de la construction sur Angers et la première couronne, que l'on constate déjà, grâce à d'importants programmes de logements prévus pour les 20 prochaines années, notamment sur les plateaux de la Mayenne et des Capucins ;
- de la politique d'aménagement de pôles secondaires prévue par le SCoT le pays d'Angers, afin de réduire les besoins globaux en déplacements. Ces pôles, regroupant habitats, emplois et services, seront reliés à Angers par des transports en commun.

Les prévisions de trafic sont en conséquence erronées. Il n'est pas utile de prévoir une voirie supplémentaire pour favoriser la circulation automobile dans le secteur sud ouest de l'agglomération.

Un dimensionnement basé sur la seule heure de pointe de trafic du soir

Si l'on ne fait rien, aucun investissement, pas même dans les transports en commun, et avec les hypothèses très favorables à la voiture retenues par les techniciens, la voirie de l'agglomération ne sera cependant pas saturée en 2020 et commencerait à l'être en 2040, à l'heure de pointe du soir.

Est-il raisonnable de dimensionner une infrastructure urbaine pour le niveau de circulation de l'heure de pointe du soir ? Cela signifie que pendant tout le reste de la journée, les voiries seront excédentaires. Est-ce un bon placement, un investissement rentable au regard des autres besoins de l'agglomération ?

... elle est en contradiction avec les orientations des politiques publiques ...

Les orientations politiques et économiques de la France et de l'Europe sont plutôt tournées vers :

- La lutte contre l'effet de serre, avec la réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre, dont 33% proviennent, en France, des transports.
- L'adaptation à la raréfaction des ressources naturelles non renouvelables, notamment des ressources énergétiques : le pétrole représente 44 % des consommations d'énergie en France. Il convient donc de s'organiser pour économiser cette ressource noble, et donc de réduire la consommation de carburant pour les véhicules ;
- Les actions destinées à faire baisser le trafic de véhicules et à favoriser les transports fer ou les transports en commun ;
- Les actions pour favoriser le covoiturage ;
- La diminution du trafic urbain ;
- Le développement du vélo et des autres modes actifs, notamment avec des liaisons douces ;
- Le renverser de la tendance à l'étalement urbain pour rassembler l'habitat et les activités économiques dans les grandes métropoles.

Les politiques affichées par le pays et l'agglomération d'Angers vont dans le même sens. Cela se traduit dans :

- Le plan de déplacement urbain dont les orientations visent à diminuer le trafic automobile.
- Le plan climat énergie territorial qui se fixe comme objectif une diminution de 20% des gaz à effet de serre en 2020, avec la nécessité d'une réduction de la dépendance aux consommations d'hydrocarbures.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale qui se donne pour objectif de diminuer la demande en déplacements en rapprochant l'habitat de l'emploi et des services ;
- Enfin, comme l'exprime très justement le dossier technique, en termes de santé publique, il convient de réduire les niveaux de pollution en réduisant les émissions à la source, afin d'éviter 20 % des hospitalisations et un tiers des décès, dus à la pollution atmosphérique.

Les hypothèses prises dans l'étude préalable de la liaison sud d'Angers viennent contredire ces orientations.

Sa construction serait de nature à les contrecarrer.

... elle met en danger une activité économique horticole à vocation européenne de 600 emplois permanents et de 1 000 emplois saisonniers ...

Les projets de réservation de terrains à vocation agricole nuisent à la visibilité de maintien et de développement de la profession horticole de ce secteur.

Il s'agit d'une zone horticole et de pépinières d'excellence, d'importance nationale et internationale, qui participe à l'image de l'Anjou. Elle fait déjà l'objet de pressions foncières, avec l'extension de l'urbanisation qui rend difficile les redéploiements des entreprises et leurs inter-actions.

La question doit se poser : est ce que les emprises de la future liaison routière et les obstacles qu'elles vont constituer entre les entreprises ne vont pas définitivement condamner l'activité horticole dans ce petit bassin ?

La réponse de la Chambre d'Agriculture est claire : « *si on descend en dessous du seuil des 500 hectares encore disponibles, entre Ste Gemmes et les Ponts-de-Cé, pour l'horticulture, on va détruire très rapidement la zone* ». Or l'emprise de la future voie et de ses annexes est estimée à 60 hectares.

Par ailleurs, « *la variante 102-112 cloisonne l'espace et condamne ce secteur où on recense plus de 300 emplois.* »

Le SCoT flèche cette zone comme un site d'excellence notamment dans le végétal spécialisé. Face à toutes ces menaces, la mise en place d'une zone agricole protégée est justifiée, comme nous l'avions demandé dans notre déposition à l'enquête publique SCoT.

Même si actuellement les cultures sont majoritairement hors sol, la qualité remarquable des sols de cette plaine doit être préservée pour l'avenir. Il est en effet probable qu'un retour vers une agriculture avec moins d'intrants devra accompagner l'accroissement prévisible des prix des engrais à base de pétrole : les sols de qualité constitueront alors un capital naturel inestimable qu'il convient de préserver. Leur proximité de la ville est un atout permettant de maintenir les emplois et activités qui portent concrètement l'image de la Ville du Végétal et de développer une agriculture péri-urbaine de qualité (circuits courts, installation de maraîchages biologiques, etc).

... alors que l'étude technique n'en démontre pas l'utilité ...

Un investissement non rentable

L'évaluation socio-économique a pour objectif d'éclairer la décision des élus en traduisant, en termes monétaires, les coûts et avantages des projets.

Même si on se place dans l'hypothèse erronée des prévisions de trafic adoptées par les techniciens, l'investissement d'environ 170 millions d'€ sur une liaison routière au sud d'Angers n'est pas rentable. Son taux de rentabilité marginal est en réalité très inférieur à 1. Cela signifie que la collectivité ne retire pas de bénéfice global, économique et social, à la hauteur de l'investissement effectué. Il pourrait même s'avérer négatif si tous les paramètres étaient bien intégrés.

Cette évaluation cherche à démontrer que la petite liaison sud est la meilleure solution, en utilisant des règles anciennes et dépassées. Elle est basée sur une instruction cadre de 1998 qui ne tient pas compte des évolutions sociologiques des 10 dernières années. Elle donne un poids immense au temps gagné par les usagers des automobiles en valorisant l'heure passée en voiture à 1,5 fois le SMIC.

En revanche, l'évaluation économique ne valorise pas, par exemple :

- la perte d'usagers des transports en commun, induite par la petite liaison sud ;
- les dépenses supplémentaires de transport pour ces anciens usagers des transports en commun, le déplacement en voiture étant plus onéreux ;
- l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre et celle des pollutions de l'air, provoquées par ce retour à l'usage de la voiture ;
- les destructions de patrimoine ou de l'outil de travail agricole que provoque la petite liaison sud ;
- les pertes d'emplois par destruction des entreprises horticoles ou de l'ensemble de la zone agricole déjà fragilisée par l'urbanisation ;
- etc.

Absence d'effet démontré sur les problèmes soulevés par les riverains des voies actuelles

Au vu du dossier technique, une rocade sud aurait un effet très minime sur la baisse de trafic pour les boulevards Sud : il est calculé une baisse de seulement 1% par rapport à la situation actuelle !

La modélisation des trafics démontre qu'une rocade Sud entraînerait principalement un délestage du contournement Nord d'Angers. Le trafic sur la pénétrante Ouest (RD 323) et sur le pont de l'Atlantique serait en limite de saturation. Cette solution nécessiterait le réaménagement de l'échangeur de la Baumette avec un risque d'augmentation de la circulation sur les boulevards Sud.

La requalification des voies sur berges aurait, d'après les techniciens, un impact très limité sur le volume des flux vers la rocade Sud. Elle aurait pour conséquence une saturation diffuse de la voirie urbaine d'Angers, sur les deux rives. Elle devrait aussi être accompagnée du réaménagement de l'échangeur de la Baumette évoqué précédemment, avec les mêmes conséquences.

Enfin, l'étude ne donne aucune indication quant aux effets de la petite liaison sud sur les problèmes de circulation des Ponts-de-Cé (avenue Galliéni ...).

Il apparaît à l'analyse de ce dossier technique que le choix, a priori, de la rocade Sud est une erreur. La démonstration de son utilité, à échéance de 2020 ou de 2040, n'est pas faite. Elle ne répond pas aux attentes de la collectivité (bd Sud d'Angers, traversée des Ponts-de-Cé, substitution au réaménagement des voies des berges). Au contraire, dans les flux de circulation Est-Ouest du Pays, elle constitue une alternative au contournement Nord d'Angers, préjudiciable à l'apaisement de la circulation au Sud.

Des solutions plus simples et moins coûteuses doivent être recherchées pour répondre à ces attentes.

... il convient de trouver des solutions plus opérationnelles pour les futurs déplacements dans l'agglomération et le pays d'Angers.

Il n'y a pas d'approche globale des déplacements à l'échelle du pays Loire Angers.

Jusqu'à ce jour, le choix politique a été de se limiter aux transports en commun faisables dans l'agglomération et de régler le reste avec la voiture.

Il faut modéliser les déplacements au delà de la 1ère couronne d'Angers et penser à un **plan de déplacement de Pays. Ce plan doit accompagner la mise en oeuvre du SCoT, comme l'a souligné récemment le Conseil de Développement (suivi-évaluation de la contribution « la concordance des temps ») : « Il y a une cruelle absence d'alternative crédible à la voiture, pour la majorité des 300000 Angevins du Pays Loire Angers. »**

Pour ne parler que l'un des moyens à activer, le co-voiturage, le Conseil de Développement souligne ainsi son intérêt : « Il faut sortir de la seule information faite par le conseil général et mettre en œuvre des initiatives pour favoriser le co-voiturage. ». Passer en moyenne de 1,2 à 1,5 personnes par voiture, en heure de pointe, résoudrait les problèmes de circulation dans l'agglomération.

D'autres pistes de solutions ont été expérimentées avec succès dans d'autres agglomérations françaises. Elles méritent d'être étudiées, comme par exemple le transport à la demande, l'aménagement de liaisons douces telles que pistes cyclables sécurisées... Un rapport du conseil d'analyse stratégique (CAS) vient d'être consacré à cette problématique ("Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux", février 2012) qui doit être approfondie localement.

Par ailleurs, il est nécessaire d'aménager une liaison de transport en commun à haut niveau de service, type branche du tramway, reliant efficacement le centre d'Angers et les Ponts-de-Cé (tracé passant par le boulevard de Strasbourg, les quartiers Bon Repos et Orgemont, la clinique de l'Anjou, le futur quartier d'habitation des Hauts de Loire, La Chesnaie, Oxlane ...). Une pré-étude d'un tel projet avait été examinée par les services de l'agglomération, sur proposition du Conseil de Développement, au printemps 2004.

Les problèmes éventuels de circulation dans l'agglomération d'Angers trouveront leur solution dans une vision globale des besoins en déplacement du Pays d'Angers, et à des coûts financiers, économiques et sociaux bien inférieurs à ceux d'une liaison routière supplémentaire au sud ouest d'Angers.

La liaison routière au sud d'Angers n'est pas une solution d'avenir.