

La Sauvegarde de l'Anjou



Lettre d'information n°5 - Mai 2012

EDITO

Contribuer au débat

Les 22 juin et 2 juillet se tiendront les dernières réunions publiques sur le projet de liaison sud. Angers Loire Métropole décidera ensuite la poursuite ou non du projet puis, éventuellement, le choix du tracé et la façon de l'inscrire dans le PLU d'agglomération.

La Sauvegarde de l'Anjou présente ici son analyse critique du dossier et propose des alternatives pour penser la mobilité sur notre territoire de façon plus durable.

Yves Lepage
Président

Analyse du dossier technique

La liaison sud : coûteuse et inutile

Depuis de nombreuses années, et sans a priori, la Sauvegarde de l'Anjou pose sur la liaison sud les questions suivantes : est-elle justifiée au regard des besoins de déplacement ? Est-elle en phase avec les enjeux d'aménagement durable de notre territoire ? Est-elle compatible avec la participation de notre territoire à la lutte contre le changement climatique ?

La réponse vient de nous être donnée dans un dossier technique, réalisé par le bureau d'études Arcadis, avec un diagnostic de l'état existant (146 pages) et une comparaison des familles de solutions (260 pages).

La présentation publique du dossier et la synthèse, faites par Angers Loire Métropole, prétendent que l'étude justifie le besoin d'une liaison sud.

Le scénario considéré comme le meilleur serait celui d'une "petite liaison sud" à caractéristiques

autoroutières.

La Sauvegarde de l'Anjou en fait pourtant une toute autre lecture : en effet, malgré ses insuffisances, cette étude donne suffisamment d'éléments pour affirmer que l'utilité de la liaison sud n'est pas démontrée. Ce projet ne résout aucun des problèmes de circulation mis en avant.

Bien plus grave : la liaison sud a des effets pervers qui la rendent incohérente avec les orientations approuvées d'aménagement durable du territoire.

Ce que nous a fait découvrir le dossier de concertation

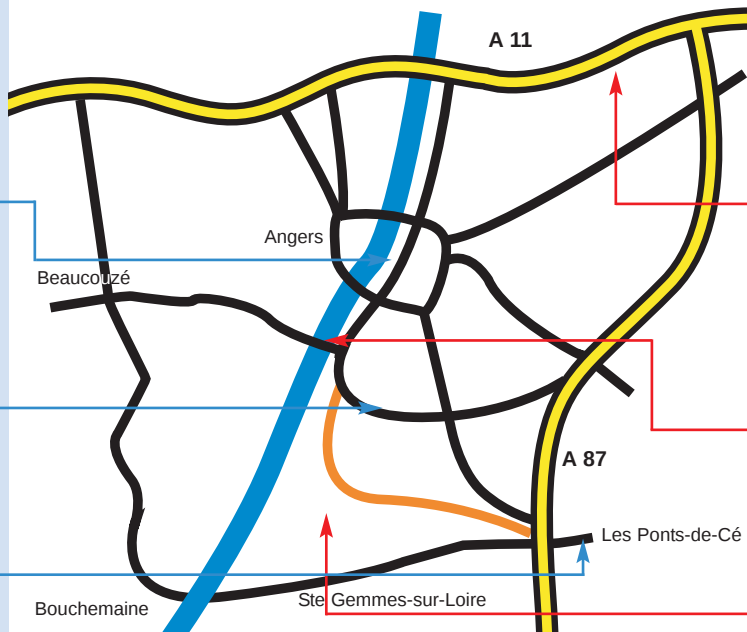
► La liaison sud n'a pas les effets attendus

En cas de reconfiguration des voies sur berge, le trafic ne se reportera pas sur la liaison sud.

Baisse de seulement 1% du trafic sur les boulevards sud.

Pas d'effet signalé sur les problèmes de circulation des Ponts-de-Cé.

On attendait mieux pour un investissement public de près de 200 millions d'euros ! Avec une telle somme, on peut trouver des solutions beaucoup plus efficaces.



► La liaison sud a des effets pervers

Diminution du trafic sur le contournement nord d'Angers, construit pour décharger le trafic d'agglomération.

Embouteillages sur le pont de l'Atlantique, saturé par les voitures qui voudront emprunter la liaison sud.

Destruction d'une activité économique horticole et maraîchère, de 600 emplois permanents et 1000 saisonniers.

Pertes d'usagers des transports en commun, au profit de la voiture.

Investir de nouveau sur des aménagements routiers dans une agglomération où les autres modes de déplacements sont encore des parents pauvres n'est pas un choix d'avenir.

L'étude se base sur des niveaux actuels de circulation automobile inexacts. Elle estime aussi de façon erronée les futures prévisions de trafic. Les dégâts collatéraux sont immenses. Il n'y a pas de bénéfices utiles qui les contrebalancent. Il convient de mieux utiliser l'argent public en appréhendant autrement la mobilité des habitants du Pays d'Angers. La Sauvegarde de l'Anjou propose que soient étudiées des alternatives au "tout voiture".

■ Modéliser les trafics : éléments de méthode

1° Pour construire le modèle mathématique, il faut connaître les demandes de déplacements des habitants de l'agglomération et des environs. Cela se fait à l'aide d'une enquête auprès des ménages.

2° Il faut répartir ces déplacements sur les différents itinéraires possibles, en fonction des capacités et des caractéristiques des voies existantes.

3° On vérifie que le modèle fonctionne, en le testant avec les trafics connus.

4° On choisit des pourcentages d'accroissement du trafic pour les années futures.

5° On répartit, grâce au modèle, ces trafics estimés sur les différents itinéraires. On peut rajouter les nouvelles infrastructures projetées. Cela permet de comparer les différentes solutions envisagées.

Dans l'étude présentée :

- les demandes de déplacements sont obsolètes car trop anciennes ;
- le modèle n'est pas testé avec les trafics 2010 réellement mesurés ;
- les % d'accroissement du trafic ne sont plus d'actualité.

Le résultat ne peut être que fantaisiste. Et, comme par hasard, les chiffres sont choisis pour aller dans le sens de la construction d'une liaison sud.

■ Des trafics actuels surestimés

Un exemple significatif : sur l'avenue Galliéni (RD 4), aux Ponts-de-Cé, le trafic pris en compte n'est pas en phase avec les diverses mesures effectuées.

Le document d'étude fait état d'un trafic de 15 400 véhicules par jour, avec un accroissement de 36 % en 2 ans. In vraisemblable !

En réalité, comme pour toutes les routes départementales, le trafic est resté stable entre 2007 et 2010. Le trafic mesuré par le Conseil Général se maintient autour de 12 500 véhicules par jour. Le comptage d'Angers Loire Métropole sur cet axe routier est de l'ordre de 10000 véhicules par jour.

Un modèle mathématique pour prévoir les trafics

Des trafics "trafiqués" ?

Le modèle mathématique donne des résultats erronés car il est bâti sur des données inexactes et sur des hypothèses obsolètes.

► Des données inexactes

L'étude est basée sur un modèle mathématique permettant de faire des prévisions de trafic sur l'agglomération à partir des données actuelles. Ce modèle permet de tester les influences des différents aménagements envisagés.

Les prévisions d'évolution du trafic se réfèrent aux trafics mesurés en 2010 dans l'agglomération. Or les chiffres pris en compte dans l'étude sont inexacts.

Nous avons relevé de nombreuses erreurs : en divers endroits de l'agglomération, les trafics 2010 sont surestimés. Ils ne sont pas cohérents avec ceux figurant dans d'autres documents provenant de l'agglomération, des communes ou du Conseil général. Sur certains axes routiers au sud ouest d'Angers, les différences sont de 30% à 40% par rapport aux comptages annuels du Conseil Général.

► Une modélisation basée sur des enquêtes périmées

La modélisation des trafics est basée sur deux enquêtes : l'une auprès des automobilistes et l'autre auprès des ménages. Mais l'une date de 23 ans et l'autre de 14 ans. Il y a eu, ces dernières années, des aménagements importants de nature à changer les pratiques de mobilité dans l'agglomération : contournement nord, tramway, nouveau réseau de bus, modification des plans de circulation et équipements cyclables.

Un bilan doit être réalisé lorsque les effets de ces aménagements seront un peu stabilisés. Des comptages sont prévus pour mesurer

les nouveaux flux de circulation. Une enquête a été organisée auprès des ménages jusqu'en février 2012 : ses résultats permettront d'appréhender les modifications de comportement des usagers, induites par ces nouvelles offres de transports.

Pour être pertinente, la modélisation aurait dû intégrer ces nouveaux éléments. La Sauvegarde de l'Anjou demande donc la poursuite de la concertation afin qu'elle puisse s'appuyer sur ces données actualisées.

► Des prévisions de trafics exagérées

Pour estimer les accroissements de trafic, le bureau d'étude a appliqué des normes nationales aujourd'hui dépassées. Les niveaux des prévisions ne correspondent pas aux réalités constatées sur le plan national comme local.

Il n'est pas raisonnable de prévoir une augmentation de 20% pour les 10 prochaines années, alors qu'on observe une nette décelération, depuis 10 ans, en France, en Maine et Loire et dans l'agglomération d'Angers.

Entre 2001 et 2010, l'augmentation a été limitée à +5,3% sur les voiries urbaines. Et le trafic stagne depuis 2005.

L'augmentation de + 9%, entre 2021 et 2040, prévue par le dossier technique, n'est pas mieux fondée.

Au contraire de ce qu'affirme ce dossier, rien ne permet d'affirmer aujourd'hui que le trafic va arriver à saturation dans les 10 ou 20 prochaines années.

L'utilité de la liaison sud n'est donc pas démontrée. ●



Des critères de choix contestables

Le dossier donne un poids démesuré aux quelques minutes gagnées en voiture. Il sous-estime le prix à payer en dégâts économiques, sociaux et environnementaux.

► Un investissement non rentable

Le dossier technique tente d'éclairer la décision des élus en traduisant, en termes monétaires, les coûts et avantages de la liaison sud : cette justification économique et sociale se trouve aux pages 171 et suivantes de l'étude "Comparaison des familles de solutions". Elle se révèle malheureusement sommaire et partielle, avec des critères de choix fort discutables. Ainsi la minute gagnée par l'utilisateur de la voiture, grâce à une fluidification du trafic, est sur-évaluée, de manière excessive. Cela devient le critère principal justifiant l'aménagement de la liaison sud, au mépris des autres conséquences, dont les plus négatives ne sont même pas comptabilisées.

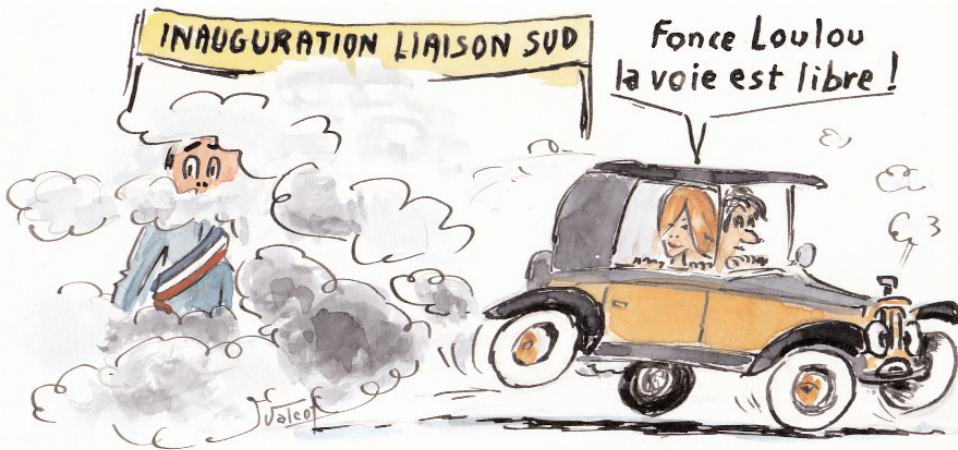
pervers mal évalués par l'étude Arcadis.

Par exemple :

- Elle va entraîner la diminution du trafic sur le contournement nord d'Angers. Ce n'était pas un effet recherché. Il est contradictoire avec les fonctions attendues de cette autoroute et allège indûment les charges de son concessionnaire privé.

- Elle va attirer un afflux supplémentaire de voitures dans l'agglomération. L'étude montre que le pont de l'Atlantique sera saturé, car il devient l'accès principal de la liaison sud

- Elle va accroître excessivement la pollution de l'air et les nuisances sonores pour les quartiers riverains de la Roseraie ou du Lac de Maine. Pour les projets d'urbanisation, l'autorité envi-



Prenons quelques exemples : le dossier compte comme avantage que certains usagers actuels des transports en commun reprendront leur voiture pour se déplacer : ils vont gagner du temps, le trafic étant devenu plus fluide.

En revanche les dépenses supplémentaires, qu'ils devront consentir, ne sont pas comptées. Un déplacement en voiture coûte pourtant plus cher à l'utilisateur que le même en transports en commun.

Par ailleurs, on ne compte ni les diminutions de clientèles du service public de transport, ni les augmentations de pollutions de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre provoquées par ce retour à l'usage de la voiture.

Les destructions de patrimoine, ou la disparition de surfaces agricoles, ne sont pas plus incluses dans l'évaluation monétaire des coûts de la liaison sud !

Il n'est donc pas démontré que la construction d'une liaison routière au sud d'Angers apporte un bénéfice global à la collectivité, à la hauteur de l'investissement effectué.

► Les effets pervers du scénario privilégié

Si est confirmé le choix de la "petite liaison sud", celle-ci a, comme les autres, des effets

environnementaux a récemment souligné les risques de nuisances sonores, non étudiés par les Ponts de Cé pour l'aménagement du futur quartier des Hauts de Loire.

- Elle va fragiliser le triangle vert au sud d'Angers (voir ci-contre).

► La voiture : un mode de déplacement de plus en plus onéreux

La voiture est un mode de transport onéreux : son coût moyen était estimé, en 2010, à 5400 € par an, tout compris, pour une petite voiture citadine. L'augmentation rapide et inexorable du prix des carburants fait croître ce coût. Cela devient un handicap pour les ménages à faibles revenus. La dépendance automobile (personnes ne pouvant accéder aux services ou à leur lieu de travail qu'en voiture) devient un problème économique et social que les politiques publiques doivent prévenir.

Il faut favoriser les autres modes de transports, et investir dans l'avenir, plutôt que de favoriser, de nouveau, la circulation automobile. Cela fait partie des objectifs prioritaires des politiques nationales et locales sur les déplacements, exprimés depuis plusieurs années. ●

■ La petite liaison sud fragilisera l'évolution du triangle vert au sud d'Angers

L'étude souligne que le triangle vert est fragile car sous forte pression : "la pérennité d'un pôle horticole et maraîcher d'importance majeure risque d'être une nouvelle fois privée des surfaces de développement qui lui sont nécessaires" (p. 129 du diagnostic).

Il s'agit d'une zone horticole et de pépinières d'excellence. Elle participe à l'image de l'Anjou au niveau national et international et permet l'emploi de 600 permanents et 1000 saisonniers. L'espace (60ha) directement consommé par l'infrastructure et les incidences du tracé sur les redéploiements des entreprises et leurs inter-actions peuvent fragiliser définitivement ce secteur. L'incertitude que fait peser ce projet depuis des années est aussi un frein aux investissements des entreprises actuelles. Cet espace agricole périurbain possède des sols de qualité remarquable et un réseau d'irrigation, deux atouts essentiels pour permettre le maintien d'une activité agricole et son évolution vers des modes de production plus durables.

Il est en effet probable que l'accroissement prévisible du prix des engrais à base de pétrole contribuera à réduire les intrants et à renforcer les liens de l'agriculture avec leur territoire. Les sols de qualité constitueront alors un capital naturel inestimable qu'il convient de préserver.

Sa proximité de la ville est aussi un atout si certaines évolutions souhaitables vers une agriculture de proximité se confirment : circuits courts de commercialisation, cueillettes sur exploitation, installation de maraîchages biologiques, fourniture locale des cantines scolaire et restaurants d'entreprises, jardins familiaux.

■ Et vous, qu'en pensez-vous ? Consultez le dossier de concertation !

www.angersloiremetropole.fr/projets-et-compétences/domaines-d'intervention/déplacements/la-liaison-sud/concertation

Une autre mobilité est possible : quelques propositions de la Sauvegarde de l'Anjou

Arrêter de tout miser sur les investissements routiers. Réserver des budgets pour financer d'autres modes de déplacements, plus porteurs d'avenir.

► Construire une stratégie de mobilité durable à l'échelle du Pays

Comme le souligne le Conseil Développement, organe consultatif de l'agglomération et du pays d'Angers, lieu de dialogue et de propositions de la société civile : "Il y a une cruelle absence d'alternative crédible à la voiture, pour la majorité des 300 000 Angevins du Pays Loire Angers". Or 95% du trafic est généré par ces mêmes habitants. Ces déplacements de proximité sont une chance pour bâtir une politique de mobilité durable cohérente, favorisant l'accessibilité de la ville par d'autres modes là où ils sont pertinents : la marche à pied pour un trajet d'un kilomètre, le vélo ou le roller pour des distances de moins de trois kilomètres, les transports en commun pour les trajets entre 1 et 10 km et plus s'il s'agit de modes ferroviaires...

Substituer ainsi une partie des déplacements automobiles réduirait considérablement les pollutions sonores et aériennes, les émissions de GES comme les consommations de carburants. Les habitants bénéficieraient également d'une réduction de leur budget voiture, sans compter les bénéfices prouvés pour la santé pour les adeptes des modes doux ...

Il ne s'agit pas de bannir la voiture de la ville, mais d'en faire un meilleur usage, afin de permettre une vraie complémentarité des autres modes.

Une stratégie politique cohérente pour organiser autrement la mobilité à l'échelle du Pays Loire Angers doit enfin être co-construite avec tous les acteurs. La Sauvegarde de l'Anjou demande la constitution rapide du comité de suivi attendu sur

Passer en moyenne de 1,2 à 1,5 personnes par voiture, en heure de pointe, résoudrait les problèmes de circulation dans l'agglomération

ce sujet depuis 2005 : il faut enrichir, hiérarchiser et mettre en œuvre les multiples propositions émises lors de l'élaboration du PDU (Plan de Déplacements Urbains).

► Une desserte en tramway attractive pour l'accès sud d'Angers

L'évolution des trafics au Sud Est de l'agglomération peut également être modifiée par la structuration d'une offre en transport en commun performant. Plutôt que la longue prolongation sud de la ligne du tramway envisagée par l'étude Arcadis, une fourche du tramway, plus rapide et donc plus attractive, pourrait être aménagée. Elle rejoindrait la ligne A rue de Strasbourg et desservirait le quartier

Orgemont, le centre de formation des apprentis de la CCI, la Clinique de l'Anjou, voire le futur quartier des Hauts-de-Loire sur la commune des Ponts-de-Cé. Cette proposition avait vu sa pertinence reconnue par Angers Loire Métropole dès 2004, lors des travaux du Conseil de Développement sur le tramway. La Sauvegarde de l'Anjou demande qu'elle soit mise à l'étude.

► Une ville apaisée pour mieux concilier les mobilités

La minute gagnée ne peut plus être le principal critère de choix de nos investissements. Au contraire, la diminution organisée de la vitesse automobile, rend plus efficace l'usage des infrastructures existantes. Elle améliore la fluidité du trafic (à vitesse réduite, une voirie peut accueillir plus de voitures). Elle fait baisser la pollution de l'air et les nuisances sonores. Elle réduit les émissions de gaz à effet de serre, leur réduction de 20% en 2020 étant un objectif fixé par les Plans Climat, local et national. Elle a aussi pour avantage d'améliorer significativement la sécurité routière et la compétitivité des autres modes du point de vue du temps de déplacement...

La véritable complémentarité des modes de déplacements est conditionnée par l'apaisement des circulations et par la réalisation d'aménagements, d'un coût beaucoup plus modeste qu'une liaison sud. Ils permettraient d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes...) et de mieux partager l'espace public entre véhicules motorisés et les autres modes de déplacements. Il est ainsi indéniable qu'un développement des déplacements cyclistes entre les Ponts-de-Cé et Angers est freiné par le caractère extrêmement dangereux des voiries reliant les deux communes. D'autres aménagements de voiries pourraient permettre une autre répartition des flux entre les véhicules individuels et les nombreux camions qui desservent la zone industrielle entre Ste Gemmes sur Loire et les Ponts-de-Cé. **L'abandon de la liaison sud peut permettre l'émergence de projets pertinents de voiries au service d'une approche globale et durable des déplacements.** ●

Adhérez à la Sauvegarde de l'Anjou

Je sousigné,

Nom.....

Prénom.....

Demeurant.....

à.....

Code postal :

Courriel :

solicite mon adhésion dans le collège des membres individuels.

A ce titre, j'accepte de soutenir les activités de la Sauvegarde de l'Anjou dont les buts sont définis par l'article 2.1 de ses statuts. J'ai pris note de la cotisation annuelle de 10 €.

Je fais un don supplémentaire de : ... €

Date et signature :

Envoyez ce formulaire et votre cotisation de 10€ à La Sauvegarde de l'Anjou : 14 rue Lionnaise, 49100 Angers

Conformément à la loi Informatique et liberté du 6 janvier 1978, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant.