



LIAISON SUD D'ANGERS

Dossier des objectifs et caractéristiques essentielles
rendant public le projet

Les objectifs du projet de liaison sud et les caractéristiques essentielles.

Le contexte et les objectifs du projet de liaison sud

Comme bon nombre de villes Françaises, l'agglomération Angevine connaît des disfonctionnements en matière de déplacements : hausse du trafic routier, régression de la part modale des transports collectifs. L'étude du Plan de Déplacements Urbains a mis en exergue les conflits d'usage notamment sur les boulevards urbains qui entraînent des congestions néfastes aux moments d'échanges départementaux comme au bon fonctionnement des transports en commun et du cadre de vie.

Il existe deux types de contraintes, sources de dysfonctionnements qui caractérisent le réseau actuel :

- L'agglomération est traversée jusque dans son cœur par les trafics de transit et d'échanges. Cette donnée est liée au double rôle joué par la voie sur berge (support du trafic autoroutier et pénétrante assurant l'accès rapide au centre-ville), ainsi qu'aux caractéristiques offertes par les deux anneaux constitués des boulevards urbains de liaison inter-quartiers.
- Les fortes coupures naturelles ont entraîné une concentration des échanges entre les deux rives de la Maine, sur une longueur de 4km.

Le Contournement Nord d'Angers et l'aménagement des échangeurs doivent permettre d'absorber le trafic de transit Nord, mais une grande partie des flux vers le Sud de l'agglomération nécessitera une réponse appropriée.

De fait, le projet de Liaison Sud vient ainsi compléter une véritable rocade constituée par ailleurs du Contournement Nord d'Angers de la Rcade Est de l'A11 et de la RD 106.

C'est dans ce cadre que le Conseil Général de Maine et Loire a décidé le 23 juin 2005 d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'une liaison routière à 2x2 voies entre le pont de l'Atlantique (RN 23) et la rocade Est d'Angers, en limite des Ponts-de-Cé. Ce projet concerne les communes d'Angers, Saint-Gemmes-sur-Loire et Les Ponts-de-Cé.

La liaison sud est par ailleurs une des pièces maîtresses de la politique de déplacement de l'agglomération d'Angers Loire Métropole, définie dans le Plan de Déplacements urbains approuvé le 17 mars 2005.

En ce sens, la réalisation de la liaison sud paraît indispensable afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- Permettre l'écoulement, avec un bon niveau de service, des mouvements d'échanges départementaux et périurbains sur l'agglomération.
- Permettre, en allégeant les trafics sur les boulevards urbains, le développement des transports en commun, la réduction des nuisances et l'amélioration de la sécurité.
- Assurer une desserte satisfaisante des grandes zones d'activités industrielles ou commerciales de l'agglomération.

Au-delà de ces objectifs principaux, plusieurs effets positifs peuvent être soulignés à propos de la liaison sud, à savoir :

- En matière de transports :
 - Assurer les transits locaux et les échanges économiques avec un niveau de service adapté.
- En matière de socio-économie :
 - Préserver l'activité agricole et végétale, vecteur économique phare,
 - Améliorer le cadre de vie des Angevins et permettre le renouvellement des zones urbaines denses en soulageant les boulevards urbains du trafic de transit.
- En matière d'environnement :
 - Limiter les nuisances et pollution automobiles dans les centre-villes ainsi que les impacts des nouvelles infrastructures,
 - Préserver l'environnement et le patrimoine architectural, vecteur touristique de l'Anjou,
 - Participer à la réduction du trafic routier dans le centre-ville.

Pour atteindre ces objectifs, la liaison sud doit capter les trafics routiers de transit local qui empruntent actuellement les boulevards sud d'Angers et répondre au besoin créé par la diminution de capacité des voies sur berges.

Pourquoi la liaison sud plutôt que d'autres scénarios de contournement ?

Schéma Directeur de l'Agglomération Angevine

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Angevine analysait, à l'époque, sept variantes de tracé du projet de grande liaison Sud en plus du projet aujourd'hui dénommé liaison Sud.

Les premières analyses réalisées dans le cadre de l'élaboration du Schéma par la DDE de Maine et Loire ont porté sur les différents tracés de la grande liaison Sud. Cette liaison au sud d'Angers devait, dans tous les cas de figure, relier la RN 260 sur les Ponts-de-Cé à l'échangeur de la Croix de Lorraine sur Beaucouzé, permettant ainsi de décharger l'échangeur RN23 - RD106 et 102 du trafic de transit venant du sud et à destination de l'ouest.

Les comparaisons des différentes options de passage ont conduit à un choix entre deux scénarios :

- Le scénario 2, qui s'insère au nord du pont de Bouchemaine,
- Le scénario 3 qui franchit la Maine et s'inscrit entre les quartiers du Val de Maine et de Pruniers. Ce scénario correspond en fait au plus près à celui qu'avait envisagé le SDAU de 1976. Il fut choisi au terme des études comparatives. Il répondait à l'ensemble des objectifs poursuivis et devait s'insérer dans l'espace traversé avec le maximum de discrétion.

Les 7 scénarios de la grande liaison sud



Source : SDRA, Angers Loire Métropole, 1996

Le SDRA proposait au final la réalisation d'une rocade sud, qui permettait de franchir la Maine entre Angers et le pont de Bouchemaine, pour réduire le trafic ouest-sud en transit via le centre de l'agglomération et, par conséquent, de rendre plus fluide la circulation sur les différents ponts de franchissement de la Maine. Cette proposition a été annulée par le Conseil d'Etat, le 1^{er} février 2002, confortant la position de la cour administrative de Nantes, car qualifiant ce projet comme « une atteinte excessive à une zone naturelle sensible ».

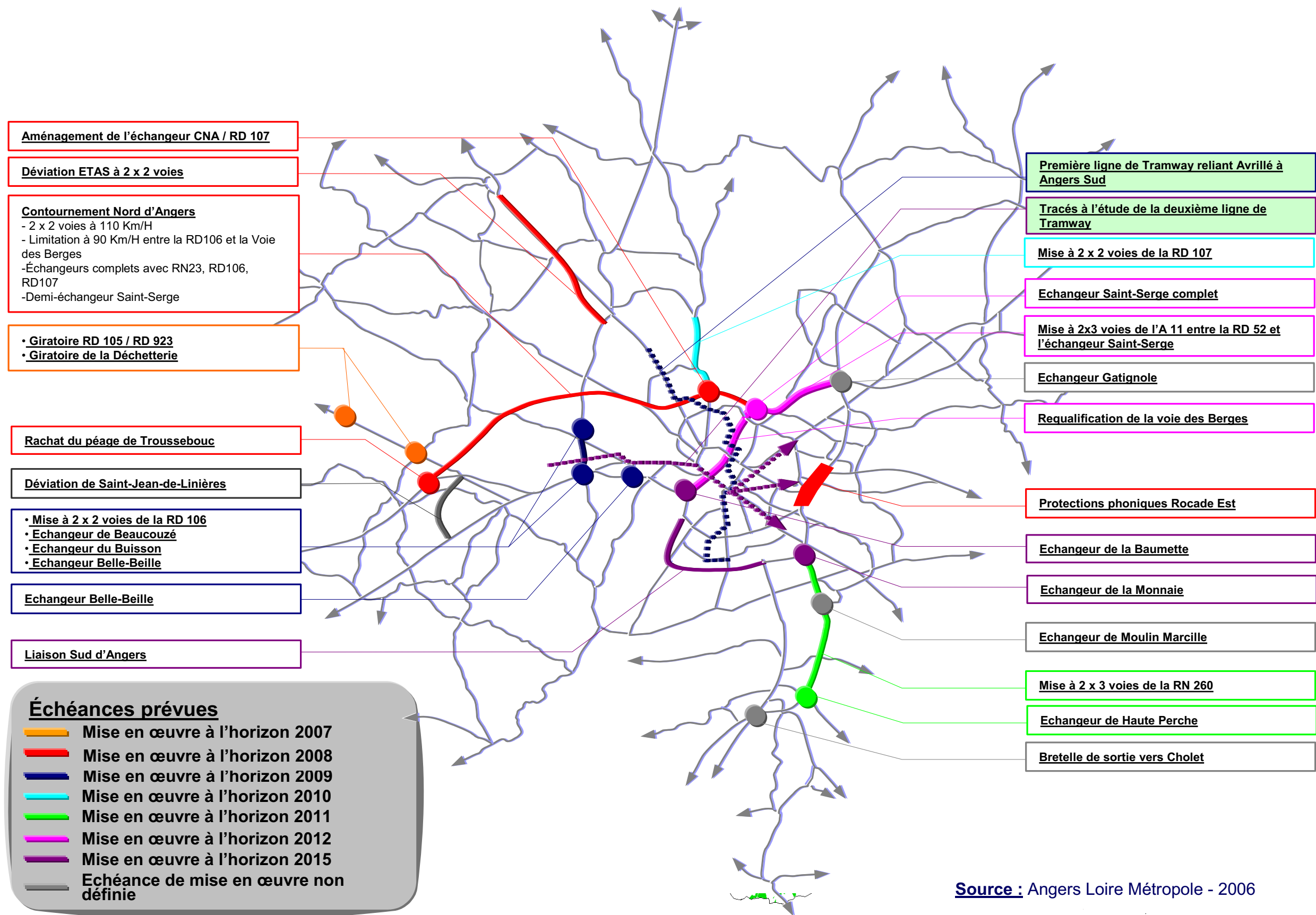
La petite liaison sud reste elle inscrite au schéma directeur.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

L'agglomération a approuvé le 17 mars 2005 son PDU réalisant des études de déplacement (cordon, ménage, modélisation) en partenariat avec l'Etat et le Département. Le PDU a donné les orientations en matière de répartition modale des déplacements, la liaison sud faisant partie des projets routiers nécessaires au dispositif.

Un emplacement réservé est inscrit aux Plans Locaux d'Urbanisme approuvés le 7 juillet 2005 pour le PLU Sud -Ouest et le 11 mai 2006 pour le PLU Centre.

Le projet de liaison sud et les autres projets du Plan de Déplacements Urbains



Source : Angers Loire Métropole - 2006

Les alternatives

Des études de faisabilité et ébauches de variantes de tracé ont donc été réalisées en concertation avec Angers Loire Métropole.

Des prévisions de trafic ont été établies par le Conseil Général, sur la base de l'outil de modélisation multimodale développé par la DDE dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération. Ces tests ont porté sur les différents scénarios suivants :

- Aucune infrastructure,
- Aménagement d'une ligne de tramway Murs Erigné-Beaucouzé
- Maillage complet de TCSP
- Grand contournement
- Rociade traversant la Maine reprenant le scénario 3 du SDRA mais débouchant non plus sur l'échangeur de la Croix de Lorraine à Beaucouzé mais sur l'échangeur de Beaucouzé et la RD106, bouclant ainsi le système de rocade,
- Aménagement des RD102 et 112 reprenant les scénarios 4 et 5 du SDRA mais débouchant également sur l'échangeur de Beaucouzé et la RD106,
- Liaison sud, dénommée petite liaison Sud dans le SDRA.

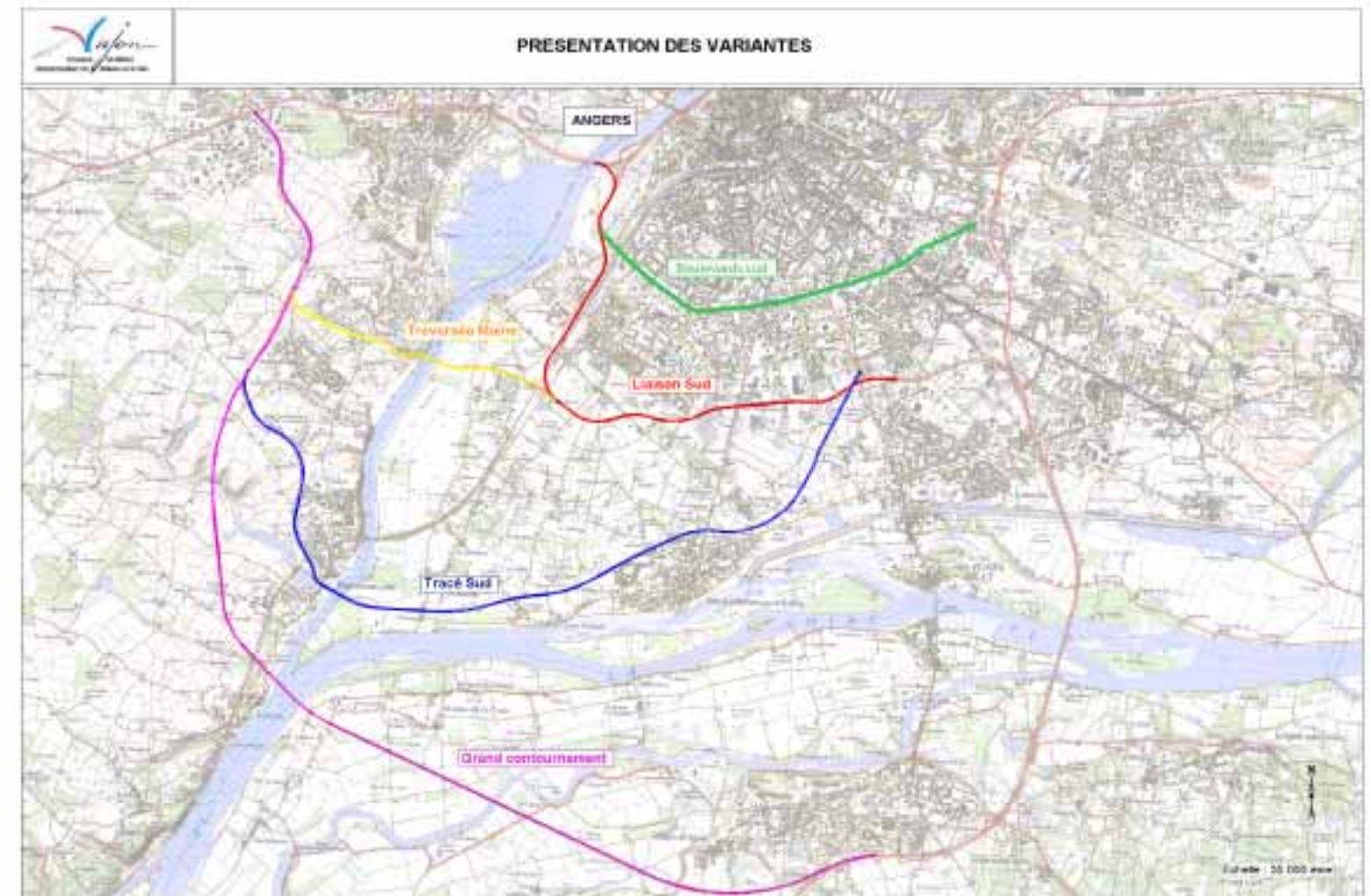
Les perspectives en terme de niveaux de trafic ont démontré un faible intérêt des tracés les plus éloignés de l'agglomération. L'accroissement des distances parcourues rend ces itinéraires peu attractifs, y compris dans les variantes dimensionnées à 2 x 2 voies et autorisant des vitesses de 110 km/h.

Les projections de trafic à l'horizon 2015, sans aménagement de la liaison sud montrent un accroissement des saturations sur l'agglomération et notamment sur les boulevards sud (Bd. Bédier et d'Arbrissel).

Les solutions de type transports en commun ne remplacent pas un aménagement routier, n'attirant qu'une très faible partie des usagers de la route.

La mise en service de l'A11 étant un événement structurant en matière de trafic routier sur l'agglomération, le Conseil général a indiqué que les hypothèses conduisant à la nécessité de réaliser le projet de liaison sud, seront vérifiées 6 mois après la mise en service de l'A11.

Au vu des études et des modélisations de trafic, il apparaît qu'un scénario de liaison sud proche d'Angers soit le plus pertinent.



La concertation prévue

Le Conseil Général de Maine-et-Loire souhaite poursuivre la conduite du projet de liaison sud d'Angers par la mise en œuvre d'une concertation selon les modalités suivantes :

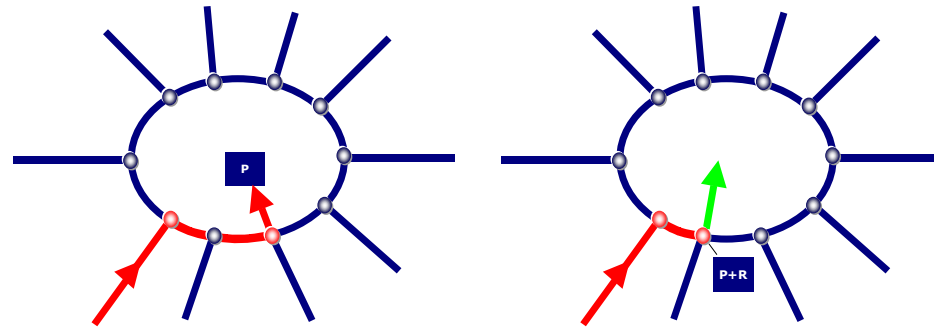
- Mise en place d'un journal d'information spécifique et insertion dans les bulletins communaux, dans "Angers Loire Métropole magazine" et dans "Maine et Loire magazine" aux différents stades d'avancement.
- Organisation de réunions publiques par communes suivies d'une exposition avec mise place d'un registre d'observations, aux différentes étapes du processus d'étude.
- Création d'un site internet spécifique d'information sur le projet avec un lien sur l'internet du Conseil général et de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole.

Les enjeux du projet

Les enjeux en matière de transports

Le bouclage du périmètre urbain par des voies rapides est reconnu, dans la plupart des grandes villes comme un facteur positif à deux points de vue :

- Détournement du trafic de transit,
- Aiguillage du trafic local, dans le but de retarder au maximum son entrée dans le périmètre intérieur, voire dans certains cas l'annuler grâce à la combinaison parking – transports en commun.



La liaison sud répond à plusieurs objectifs définis dans le cadre du Schéma Directeur :

- désengorger les radiales urbaines et les boulevards sud, pour réduire les nuisances, améliorer la sécurité, développer les transports collectifs.
- améliorer les conditions d'échange entre l'Ouest (rive droite de la Maine) et le Sud de l'agglomération (rive gauche).

La fréquentation prévisionnelle de cette rocade Sud serait de l'ordre de 50 000 véhicules par jour . Pour l'essentiel, ce trafic serait constitué de flux locaux ou d'échange avec l'agglomération. Les flux de transit de longue distance les plus importants en volume seraient absorbés par le contournement nord de l'agglomération assurant la continuité de l'A11.

Plus récemment, le projet s'intègre dans la politique globale de déplacement définie par le PDU approuvé par Angers Loire Métropole en 2005. Le contournement sud d'Angers vise à faciliter les déplacements. Il permettra donc :

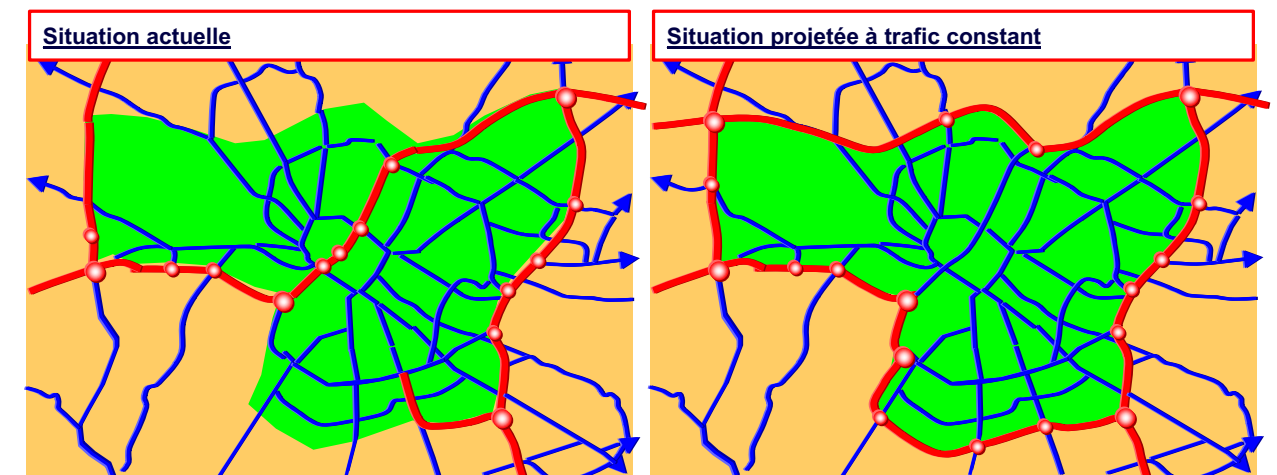
- De favoriser les échanges entre l'ouest et le sud de l'agglomération et d'assurer la qualité de liaison des transits départementaux hors des parties agglomérées.
- de permettre une requalification des boulevards urbains notamment des boulevards sud, du quartier de la Roseraie et de l'accès TCSP ainsi que de la prise en compte du souhait des communes de St Gemmes sur Loire, des Ponts de Cé et de réduire le trafic de transit au travers de leurs parties agglomérées.
- de prendre en compte les échanges économiques et notamment le développement des zones au nord-ouest (le Buisson à Beaucouzé....)

La liaison sud complétera un anneau de rocade formé par ailleurs par l'A11, la rocade Est et le RD106, anneau à l'intérieur duquel l'agglomération développera les transports en commun (TCSP, ...). L'opération, s'intégrant donc dans une problématique multimodale, doit être accompagnée par la création d'échanges de qualité avec les parkings-relais, avec la gare, et avec les pénétrantes à la ville à faible débit.

Le projet de liaison sud aura donc un impact important en terme de diminution de trafic, d'amélioration de l'accessibilité et des temps de parcours, et d'amélioration des conditions de circulation sur une grande partie de l'agglomération angevine.

Les modélisations de trafic montrent, à trafic constant, que les bénéfices attendus du système de rocade sur le périmètre urbain intra-rocade en terme de distances parcourues et de temps passés cumulés sont réalisés sans impact négatif à l'échelle de l'agglomération :

- En intra-rocade (périmètre en vert sur la figure ci-dessous), le cumul des distances parcourues et des temps passés par les automobiles diminue très fortement (respectivement - 23 % et - 11 %),
- A l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, ces indicateurs restent relativement stables (+ 3 % de distances parcourues mais - 3 % de temps passés en circulation).



Les enjeux socio-économiques

L'évolution d'un tissu économique est dépendant de deux facteurs :

- le gain d'accessibilité, qui dépend de l'ampleur et de la nature des opérations et du positionnement des échangeurs
- le potentiel de développement, et à la densité du tissu économique desservi.

Une liaison routière peut augmenter l'enclavement quand elle occasionne une coupure avec peu de sorties. L'une des principales vocations du projet de liaison sud porte sur la desserte locale ; plusieurs points d'échanges sont prévus, permettant le maintien du niveau de communication locale.

En terme de développement local, les arguments pèsent plutôt dans un sens favorable au projet.

L'aménagement devrait permettre de favoriser les conditions d'accessibilité (faciliter les déplacements, intensifier les échanges). Ces effets pourront contribuer à assurer la pérennité des activités déjà existantes, mais également exercer un pouvoir d'attraction sur de nouvelles entreprises.

Le projet devrait induire plusieurs grands types d'effets :

- démographie-logement :
 - amélioration de l'accessibilité des zones urbanisées, facilitant les mobilités (domicile-travail, domicile-études, chalandises commerciales)
 - nouvelles dynamiques d'urbanisation
- emploi : amélioration de l'accessibilité à l'emploi
- activités économiques
- fonctionnement des transports collectifs.

Les enjeux environnementaux

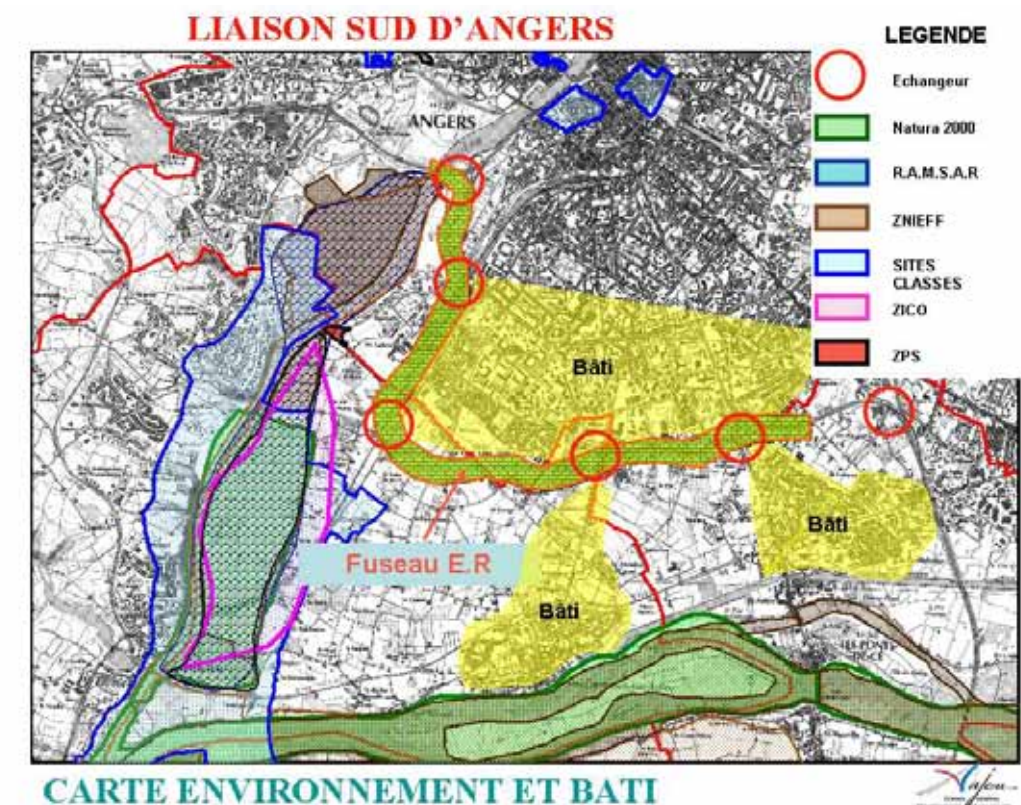
Le projet de liaison sud évitera les contraintes environnementales les plus fortes, à savoir :

- Natura 2000,
- ZNIEFF,
- Zones inondables.

Des enjeux forts devront être pris en compte

- la zone horticole,
- l'habitat,
- le cadre de vie.

Les principaux enjeux environnementaux de la liaison sud d'Angers



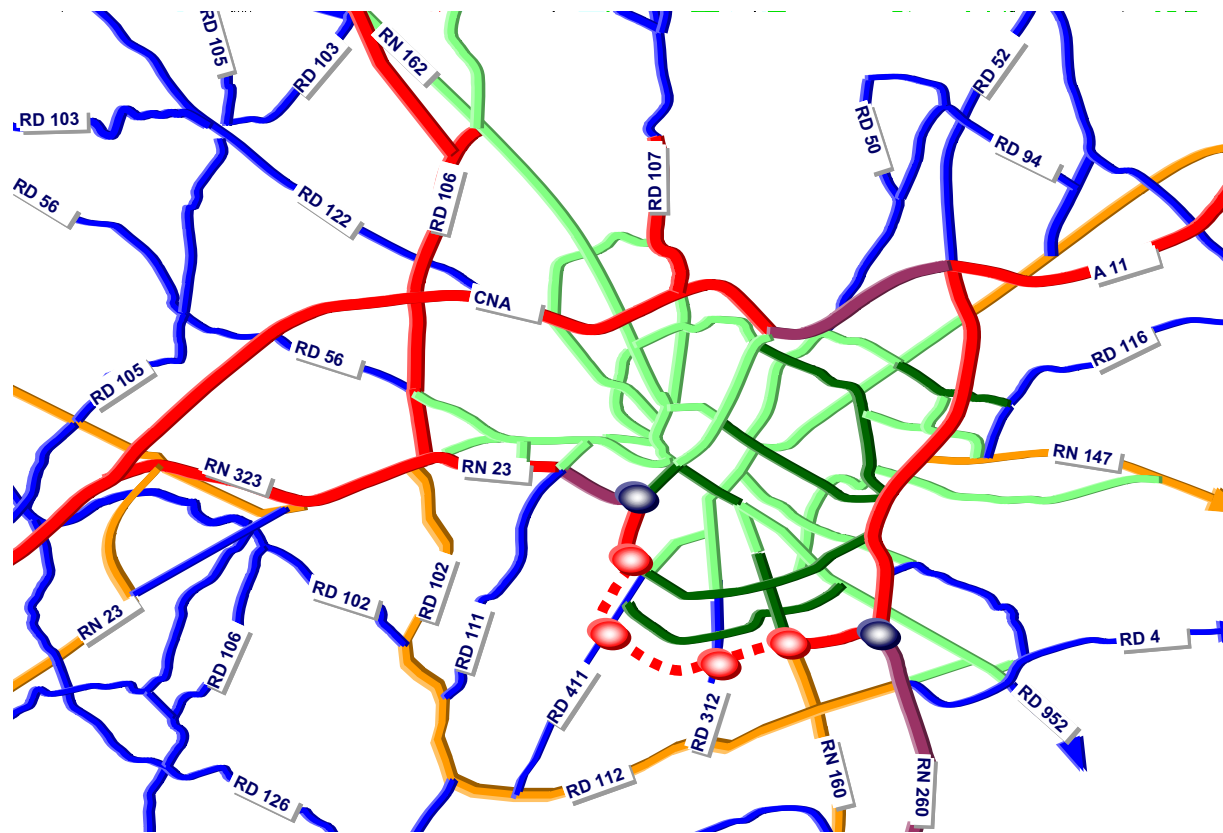
Source : Conseil Général du Maine et Loire

Le fuseau du projet

Selon le Conseil Général de Maine-et-Loire, l'aménagement doit être réalisé au plus près de la zone urbaine dense.

Dimensionnement

La liaison sud d'Angers consiste en la création d'une infrastructure routière dimensionnée à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés venant compléter l'anneau de rocade autour de l'agglomération d'Angers sur une longueur d'environ 6 kilomètres. L'objectif de mise en service est l'année 2015.



Source : Angers Loire Métropole

--- Le projet de liaison sud, maillon manquant de l'anneau de rocade d'Angers

Points d'échange

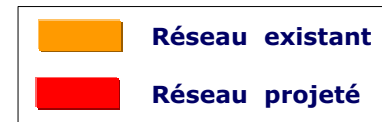
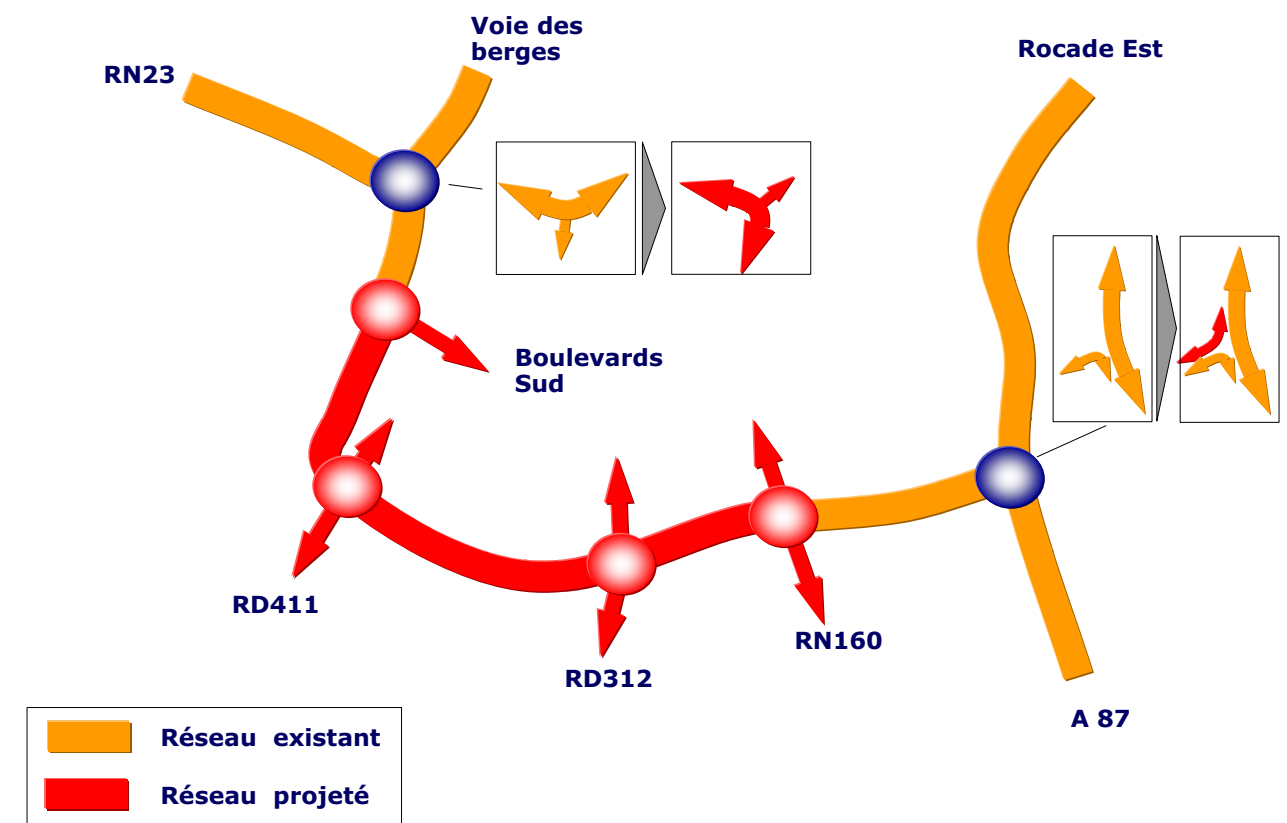
Le tracé envisagé comporte 4 points d'échange dénivelés (en rouge sur le plan ci-dessous) avec le réseau structurant de l'agglomération à savoir d'est en ouest :

- Avenue de Lattre de Tassigny dans le prolongement de la RN160,
- Avenue Maurice Tardat dans le prolongement de la RD312,
- Route de l'Hermitage (RD411),
- Boulevard Charles Baranger sur l'anneau des boulevards Sud d'Angers.

En outre, le projet suppose également la refonte de deux systèmes d'échange existants à ses extrémités Est et Ouest (en bleu sur le plan ci-dessous), à savoir :

- L'échangeur de la Monnaie à l'Est qui devra autoriser, à terme, les mouvements Ouest <-> Nord entre la liaison Sud et la rocade Est. Pour ce faire, l'échangeur actuel sera complété par deux nouvelles bretelles,
- L'échangeur de la Baumette à l'Ouest devra, quant à lui, faire l'objet d'une refonte complète. L'actuelle continuité à 2 x 2 voies de la RN23 vers la voie des berges au Nord sera supprimée et restituée en direction du projet de liaison Sud.

Détail des points d'échange envisagés



Source : Conseil Général

Le coût de l'aménagement

Le tracé actuellement envisagé en frange urbaine de l'agglomération présente, en première estimation, un coût global de 160 millions d'euros.

Le détail des investissements chiffrés par le Conseil Général de Maine-et-Loire figure dans le tableau de synthèse ci-dessous.

Liaison sud d'Angers - Estimation sommaire (source APS)

	Longueur	Nature des travaux	Montant travaux (M. Euros TTC)
<i>Raccordement RN23</i>	600 m	<ul style="list-style-type: none"> • 400 m section courante 2x2 voies neuve • 200 m restructuration section existante • restructuration échangeur • remblais 	8,8
<i>La Baumette</i>	600 m	<ul style="list-style-type: none"> • 600 m section courante 2x2 voies neuve • échangeur giratoire • raccordements à LA Baumette 	17,5
<i>La Baumette – Route de Bouchemaine (RD411)</i>	1 600 m	Ouvrages et rétablissements : <ul style="list-style-type: none"> - franchissement des voies ferrées Angers-Nantes - soutènements - échangeur route de Bouchemaine 	35,5
<i>Route de Bouchemaine – RD 312</i>	2 200 m	<ul style="list-style-type: none"> • Rétablissements et franchissements • Echangeur route de Saint Gemmes • Protections phoniques 	23,5
<i>RD 312 – Carrefour mignon (RN160)</i>	1 600	<ul style="list-style-type: none"> • Echangeur dénivelé de raccordement • Rétablissement de voies de desserte et franchissement • Soutènements et protections phoniques 	27,8
<i>Echangeur de la Monnaie(rocade Est d'Angers</i>		<ul style="list-style-type: none"> • 4 ouvrages • voies de liaison 	13,6
<i>Acquisitions foncières</i>			30,0
Montant TTC de l'opération			156,7, arrondi à 160,0 M Euros