angers loire métropole
communauté d'agglomération

CONSEIL DE COMMUNAUTE

SEANCE DU 10 NOVEMBRE 2009

*****

COMPTE RENDU

Papier Recyclé

N°	DOSSIERS	PAGES
1	VOEU RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE *(DEL-2009-262)*	39
	VOIES STRUCTURANTES D'AGGLOMERATION	
2	LIAISON SUD - DEBAT D'ORIENTATIONS *(DEL-2009-263)*	35
	AEROPORT	
3	DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE L'AEROPORT D'ANGERS MARCE - CHOIX DU DELEGATAIRE *(DEL-2009-264)*	40
	TOURISME	
4	DELEGATION DE SERVICE PUBLIC - PROMOTION TOURISTIQUE D'ANGERS LOIRE METROPOLE - CHOIX DU DELEGATAIRE *(DEL-2009-265)*	42
5	DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LE CHATEAU MUSEE DE LA COMMUNICATION - AVENANT N°4 - MODIFICATIONS DES ARTICLES 12 ET 21 ET DES ANNEXES 3, 4, 7, 8 ET 11 *(DEL-2009-266)*	43
	HABITAT ET LOGEMENT	
6	POLITIQUE DE L'HABITAT - ANGERS - ACCUEIL HABITAT ADAPTE - 14 PLACE IMBACH - SUBVENTION AU COMITE DE LIAISON DES HANDICAPES *(DEL-2009-267)*	46
	URBANISME	
7	ELABORATION DU PLU CENTRE - CHOIX DU CABINET POUR L'ANIMATION ET LA COMMUNICATION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION - AUTORISATION DE SIGNATURE DU MARCHE. *(DEL-2009-268)*	47

	EAU ET ASSAINISSEMENT	
8	EAU ET ASSAINISSEMENT : DEVOIEMENT DES RESEAUX D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT DANS LE CADRE DES OPERATIONS DE CONSTRUCTION DE LA 1ERE LIGNE DE TRAMWAY - AVENANT N°2 AUX MARCHES CONCLUS AVEC ANGERS LOIRE METROPOLE ET LA VILLE D'AVRILLE. *(DEL-2009-269)*	49
	ADMINISTRATION GENERALE TRANSPORT	
9	VERSEMENT TRANSPORT - EXONERATION D'ASSOCIATIONS RECONNUES D'UTILITE PUBLIQUE - FONDATION AMIPI BERNARD VENDRE - RECTIFICATIF *(DEL-2009-270)*	50
	Liste des arrêtés Pris en vertu de l'article L.5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales	52

ANGERS LOIRE METROPOLE
Communauté d'agglomération

COMPTE-RENDU DU CONSEIL

***

Séance du 10 novembre 2009

***

L'an deux mille neuf, le 10 novembre à 20 heures, le Conseil de Communauté, convoqué par lettre et à domicile le 04 novembre 2009, s'est réuni à l'Hôtel de communauté d'Angers Loire Métropole, salle du Conseil, à Angers, sous la présidence de Monsieur Jean-Claude ANTONINI, Président, assisté de M. Daniel RAOUL, M. Jean-Louis GASCOIN, M. Marc GOUA, M. André DESPAGNET, M. Daniel LOISEAU, M. Jean-Luc ROTUREAU, Mme Bernadette CAILLARD-HUMEAU, M. Gilles MAHE, M. Frédéric BEATSE, M. Luc BELOT, M. Jean-François JEANNETEAU, Vice-Présidents.

ETAIENT PRESENTS : Mme Marie-Thé TONDUT, M. Pierre VERNOT, M. Bernard WITASSE, Mme Jeannick BODIN, M. Joël BIGOT, M. Philippe BODARD, Mme Anne-Sophie HOCQUET de LAJARTRE, M. Claude GENEVAISE, Vice-Présidents ; M. Max BORDE, Mme Martine BLEGENT, M. Jacques CHAMBRIER, M. Daniel CLEMENT, M. Christian COUVERCELLE, Mme Bernadette COIFFARD, M. Laurent DAMOUR, M. Jean-Claude GASCOIN, M. Jean-Pierre HEBE, M. André MARCHAND, M. Bernard MICHEL, Mme Catherine PINON, M. Joseph SEPTANS, M. Beaudouin AUBRET, Mme Arlette AVRILLON, M. Jean-Claude BACHELOT, M. Bruno BARON, Mme Nedjma BOU-TLELIS, M. Dominique BOUTHERIN, M. Jean-Claude BOYER, M. Eric BRETAULT, Mme Annette BRUYERE, M. Michel CAILLEAU, Mme Silvia CAMARA TOMBINI, M. Emmanuel CAPUS, M. Christian CAZAUBA, M. Jean-Pierre CHAUVELON, Mme Marie-Claude COGNE, M. Philippe DENIS, M. Daniel DIMICOLI, M. Vincent DULONG, M. Laurent GERAULT, Mme Alice GERFAULT, M. Fabrice GIRAUDI, M. Michel HOUDBINE, Mme Caroline HOUSSIN-SALVETAT (départ à 21h20), M. Pierre LAUGERY, M. Gérard LE SOLLIEC, M. Patrice MANGEARD, M. Joël MAUROUX, Mme Michelle MOREAU, M. Jacques MOTTEAU, M. Gérard NUSSMANN, M. Jean-Paul PAVILLON, Mme Marianne PRODHOMME, Mme Jeanne ROBINSON-BEHRE, Mme Renée SOLE, M. Mamadou SYLLA, Mme Olivia TAMBOU, Mme Solange THOMAZEAU, Mme Rose-Marie VERON, Mme Isabelle VERON-JAMIN, Délégués
M. Daniel PASDELOUP, suppléant de M. Dominique SERVANT,
M. Michel VAUGOYEAU, suppléant de M. Dominique DELAUNAY,
Mme Liliane BUTON, suppléante de M. Marcel MAUGEAIS,
Mme Nicole CLEMOT-STRELISKI, suppléante de M. Bruno RICHOU,
M. François MORIN, suppléant de M. Jean-Paul TAGLIONI,

ETAIENT EXCUSES : M. Dominique SERVANT, M. Marc LAFFINEUR, M. Didier ROISNE, Vice-Présidents, M. Dominique DELAUNAY, M. Marcel MAUGEAIS, M. Bruno RICHOU, M. Jean-Paul TAGLIONI, Mme Roselyne BIENVENU, M. Ahmed EL BAHRI, Mme Avril GOMMARD, M. Gilles GROUSSARD, Mme Géraldine GUYON, M. Philippe MARKOWICZ, Mme Sabine OBERTI, Mme Monique RAMOGNINO, Délégués

Les Vice-Présidents et les Délégués dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix, pouvoir écrit de voter en leur nom par application des dispositions de l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales.

M. Marc LAFFINEUR a donné pouvoir à Mme Jeanne ROBINSON-BEHRE
M. Didier ROISNE a donné pouvoir à M. Gérard NUSSMANN
Mme Roselyne BIENVENU a donné pouvoir à Mme Michelle MOREAU
M. Ahmed EL BAHRI a donné pouvoir à Mme Marie-Claude COGNE
Mme Avril GOMMARD a donné pouvoir à Mme Bernadette CAILLARD-HUMEAU
M. Gilles GROUSSARD a donné pouvoir à M. Laurent GERAULT
Mme Géraldine GUYON a donné pouvoir à M. Jean-François JEANNETEAU
Mme Caroline HOUSSIN SALVETAT a donné pouvoir à M. Eric BRETAULT (à partir de 21h20)
M. Philippe MARKOWICZ a donné pouvoir à M. Christian CAZAUBA
Mme Sabine OBERTI a donné pouvoir à M. Gilles MAHE
Mme Monique RAMOGNINO a donné pouvoir à M. Jean-Claude ANTONINI

Le compte rendu de la séance a été affiché à la porte du Centre Administratif le 12 novembre 2009.

SECRETAIRE DE SEANCE - DESIGNATION

M. LE PRESIDENT - Je propose que Mme Nicole CLEMOT-STRELISKI, qui représente la commune de Béhuard, soit notre secrétaire de séance, si elle en est d'accord ? ... Merci.

Mme Nicole CLEMOT STRELISKI est désignée secrétaire de séance.

*

M. LE PRESIDENT - Mes chers collègues,

Dans quelques instants, je vous referai une présentation du dossier qui vient de vous être présenté par Jean-Marc VERCHERE en Conseil privé. Je le dis pour celles et ceux qui étaient absents lors du Conseil privé : cette séance était consacrée à une mise à niveau et à un approfondissement des connaissances de chacune et de chacun d'entre nous afin que tous nous puissions prendre une décision sur des éléments solides et fondés techniquement.

Le débat et le vote se tiendront lors de cette séance publique, comme le veulent les usages démocratiques. Les mêmes usages réservent la parole en séance aux seuls membres titulaires de l'assemblée.

Nous sommes donc loin des fariboles lues ici ou là, sur le "débat confisqué", voire même sur le "chantage et les pressions qui seraient exercés sur les élus". Ce n'est pas le genre de la maison et je compte sur les collègues présents en séance privée pour en témoigner.

Ce point d'ordre étant établi, venons-en à notre ordre du jour.

***

M. LE PRESIDENT - Vous le savez, mes chers collègues, le Conseil Général a renoncé à assurer la maîtrise de la liaison sud comme il s'y était pourtant engagé.

Si je le regrette et si je sais que vous êtes nombreux à regretter cette décision, je ne souhaite pas ce soir polémiquer car je pense que le dossier de la liaison sud a besoin d'ordre et de sérénité. Aussi, la seule chose qui m'animera dans la présentation qui vous sera faite, sera l'intérêt de notre territoire. Trop souvent, on a voulu restreindre la question de la liaison sud à un débat angevino-angevin. Il va bien au-delà et engage toute notre agglomération, je dirais même "toute notre aire urbaine".

Je vous proposerai donc ce soir de remettre de l'ordre dans ce dossier et de procéder avec méthode, comme il se doit pour tout grand projet structurant. Méthodologie technique avec l'approfondissement des études qui permettent de faire un choix. Méthodologie démocratique également avec l'ouverture de la concertation sur un dossier qui en a tant manqué par le passé.

Vous allez le voir dans quelques instants, il vous est proposé de participer à l'élaboration d'une décision empreinte d'équilibre. Autour de la question de liaison sud, nous avons l'opportunité de lancer un débat sur le développement de notre territoire, un débat où nous devrons aller au-delà des divisions. En effet, il n'est pas question pour Angers Loire Métropole d'opposer les Angevins entre eux, suivant qu'ils habitent Bouchemaine, les boulevards sud d'Angers, Sainte-Gemmes, les Ponts-de-Cé ou n'importe quel point de l'agglomération car c'est au fonctionnement même de l'agglomération de tous les Angevins qu'il faut penser.

Il n'est pas question non plus d'opposer le développement des transports en commun avec les voiries de déviation car c'est à un système complet des déplacements qu'il nous faut penser.

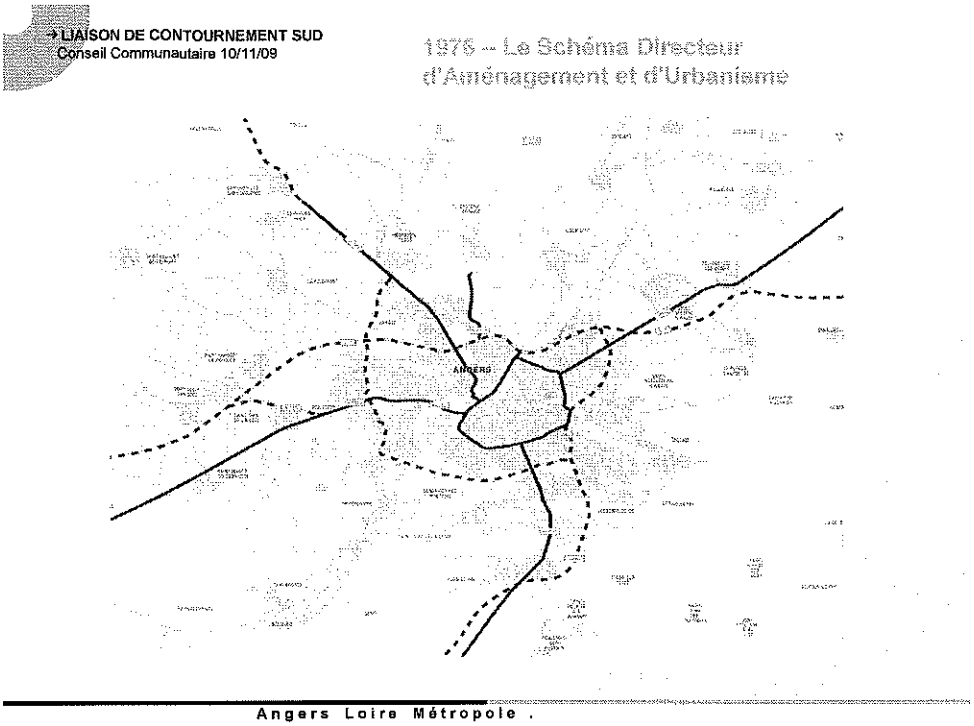
Il n'est pas non plus question d'opposer Angers Loire Métropole et le Conseil Général par le biais de cette délibération car toutes les bonnes volontés doivent se rassembler dans un esprit de partenariat pour le développement de notre territoire.

Enfin, il n'est pas question d'opposer ce qui s'est fait avant avec ce que nous lancerons ce soir car nous ne repartons pas de zéro, contrairement à ce qui a été écrit ici ou là. Nous disposons d'un

certain nombre d'études héritées du Conseil Général, elles mériteront d'être approfondies pour faire un vrai choix le moment venu.

Des discussions que j'ai pu avoir avec les uns et les autres, je sais que vous êtes nombreux dans cette assemblée à aborder cette délibération et au-delà, le dossier de la liaison sud, avec l'esprit grand ouvert. C'est une qualité des élus de notre agglomération dont la capacité d'écoute et d'innovation est réelle, comme nous avons su le montrer sur la fermeture de l'usine de La Roseraie par exemple et la construction de Biopole.

Permettez-moi maintenant d'en venir à la présentation du dossier en débutant par un rappel historique.

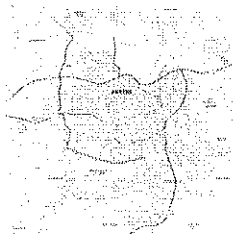


□ D'aucuns pourraient parler de "serpent de mer". Je ne reprendrai pas ce terme à mon compte car l'exemple du contournement nord est là pour nous prouver qu'il ne faut jamais désespérer.

En 1976, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme prévoyait un système de rocades qui figure en pointillés sur la carte et comprenant : une rocade est, un contournement nord (l'A11) et une voie structurante au sud, reliant la route nationale 160 à la route nationale 23 et à l'autoroute A11, avec un ensemble de boulevards à large emprise, un ensemble de radiales et une rocade de protection du centre.

Ces orientations, qui datent donc de 1976, n'ont pas été reprises dans les plans d'occupation des sols de l'époque car la priorité était alors à la réalisation du contournement nord.

1996 – Le Schéma Directeur de la Région angevine



La grande liaison Sud est inscrite.

Les 3 objectifs affirmés du SDRA :

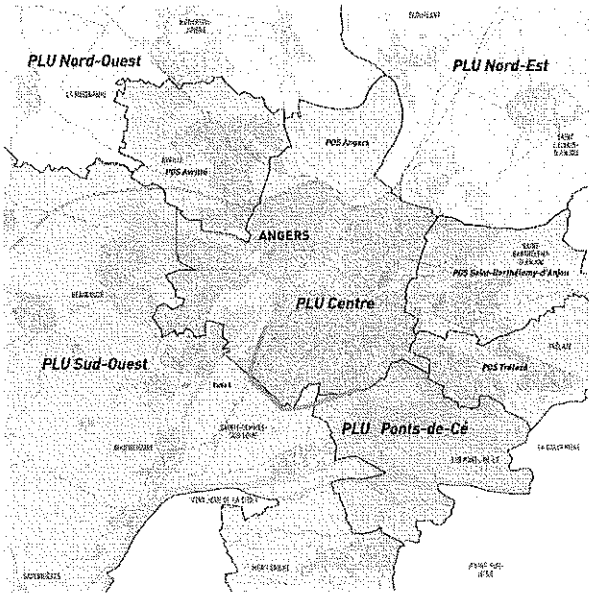
- Une voirie de bouclage de l'agglomération
- Le développement des transports en commun
- La préservation de la plaine horticole de Ste Gemme Sur Loire

□ En 1996, le schéma directeur de la région angevine inscrit le principe d'une grande liaison sud avec trois objectifs affichés :

1. Une voirie de bouclage de l'agglomération,
2. Le développement des transports en commun,
3. La préservation de la plaine horticole de Sainte-Gemmes sur Loire.

Le schéma directeur de région angevine (le SDRA) a été complètement annulé en 1998 par le tribunal administratif, annulation restreinte en appel en 2000 et en 2002, la grande rocade a été annulée, en particulier la nouvelle traversée de la Maine près du pont de Pruniers par un arrêt du Conseil d'État.

→ LIAISON DE CONTOURNEMENT SUD
Conseil Communautaire 10/11/09



Angers Loire Métropole .

□ En 2005, le principe d'une petite liaison sud est inscrite au plan de déplacement urbain d'Angers Loire Métropole adopté à l'unanimité moins six voix par notre assemblée. Cette petite liaison est inscrite aux plans locaux d'urbanisme sud-ouest, centre et des Ponts-de-Cé.

→ LIAISON DE CONTOURNEMENT SUD
Conseil Communautaire 10/11/09

19 octobre 2006 : Signature de l'Accord Cadre entre ALM et le Département du Maine et Loire

Nom de l'opération :	Voie de liaison Sud d'Angers
Montant T.T.C :	160 Millions €
Maîtrise d'ouvrage :	Département
Répartition :	Région : % à définir Département : 50% du reste sur le TTC ALM : 50% du reste sur le TTC
Observation :	Projet lié au déclassement de la voie sur berges Et des boulevards Sud

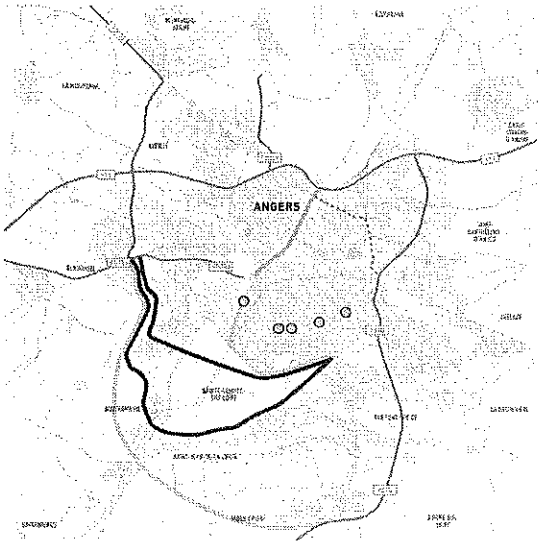
Délibérations décembre 2005 (CG 49) et janvier 2006 (ALM)
Signature accord : octobre 2006

Angers Loire Métropole .

□ La liaison sud fait l'objet, en octobre 2006, d'un accord cadre entre Angers Loire Métropole et le Conseil général de Maine-et-Loire qui en prend la maîtrise d'ouvrage. Parmi les objectifs assignés à la liaison sud, il s'agit de déclasser la voie des berges et les boulevards sud. L'accord cadre porte sur un montant d'opérations de 160 M€.

→ LIAISON DE CONTOURNEMENT SUD
Conseil Communautaire 10/11/09

Les scenarii étudiés par le Conseil Général : 2007/2008/2009



7 Scénarii + 3 variantes du scénario de Petite Liaison Sud

Angers Loire Métropole .

□ Dans ce cadre, le Conseil général a étudié 7 scénarii (que je vais évoquer, nous y reviendrons tout à l'heure) dont un concernant la petite liaison sud qui comportait trois variantes.

- 1er scénario : requalification des voies sur berges sans création de liaison sud

- 2ème scénario : le grand contournement sud depuis Mûrs-Erigné à Bouchemaine, en passant par la Loire au niveau de La Pointe.

- 4ème scénario : la grande liaison sud, selon le tracé du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1976.

- Scénario 5-1 : la petite liaison, selon le tracé du schéma directeur de la région angevine de 1996, au format deux fois deux voies avec échangeurs.

- Scénario 5-2 : la petite liaison, selon le tracé du schéma directeur de région angevine de 1996, au format deux fois deux voies avec échangeurs plus le verrou de la voie des berges.

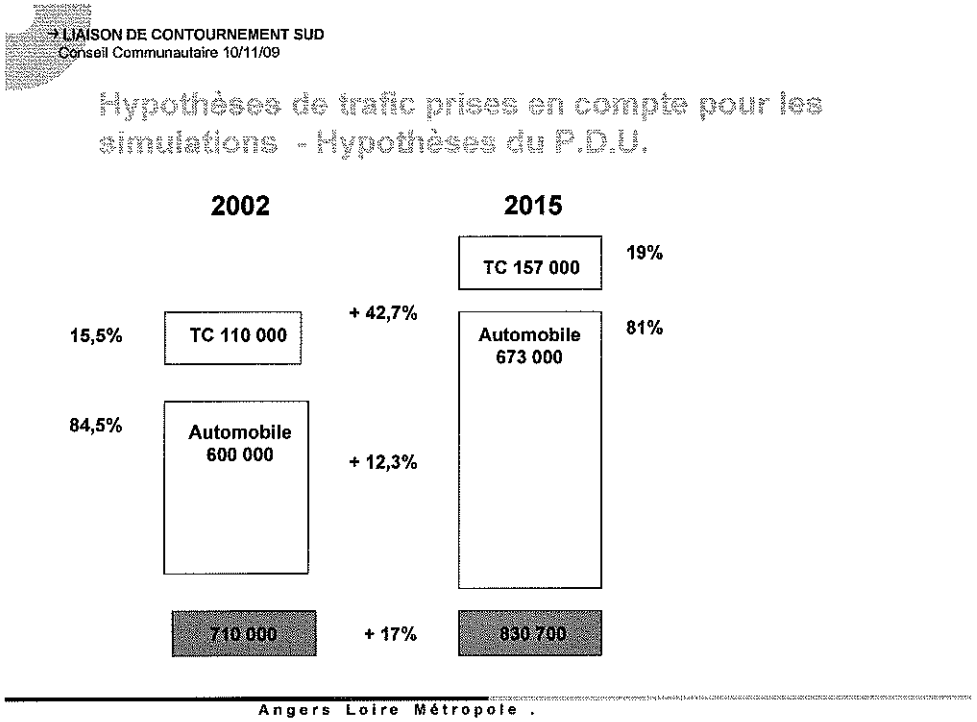
- Scénario 5-3 : la petite liaison, selon le tracé du schéma directeur de région angevine de 1996, au format deux fois deux voies avec échangeurs plus le verrou de la voie des berges, plus le verrou des boulevards sud.

- Scénario 5-4 : la petite liaison, selon le tracé du schéma directeur de région angevine de 1996, au format deux fois deux voies et avec des carrefours à niveau, plus le verrou de la voie sur berges, plus le verrou des boulevards sud.

- Scénario 6 : aménagement des boulevards sud avec trémies aux carrefours. Cela veut dire que le boulevard serait maintenu dans son tracé actuel et que l'on créerait des trémies pour éviter les carrefours mais aussi le passage du tramway qui va arriver en 2011, lequel sera un passage du tramway toutes les trois minutes.

- Scénario 7 : développement du maillage des transports en commun en site propre, sans liaison sud.

Là, je viens de reprendre les 7 scénarii qui ont été étudiés, avec leurs variantes, par le Conseil général.



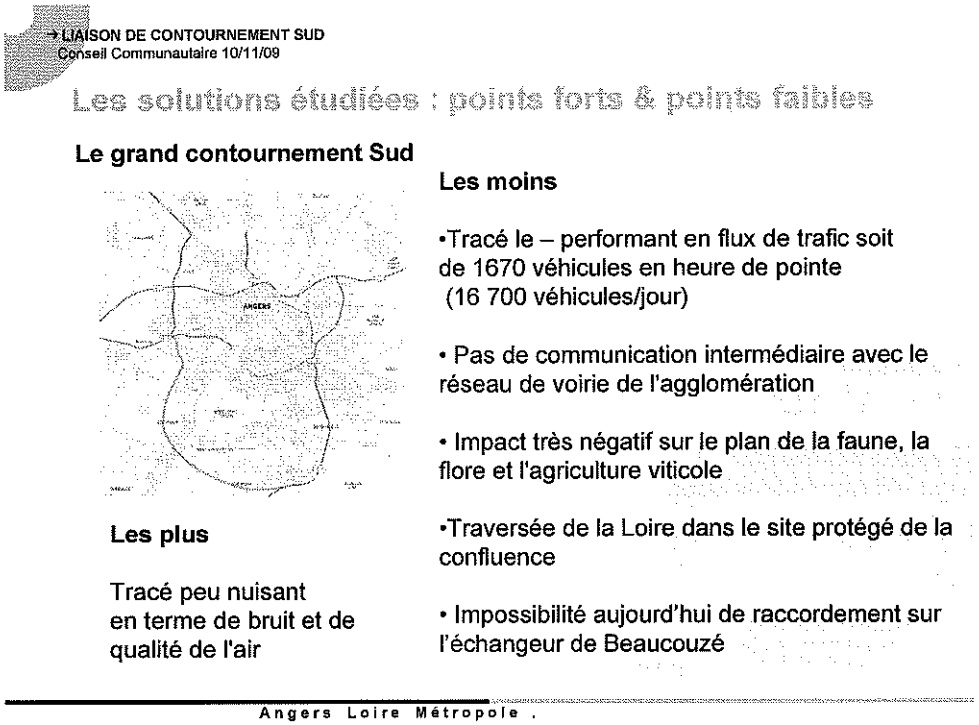
Les études reposent sur des hypothèses de trafic du plan de déplacement urbain qui anticipe une hausse de 17 % des déplacements dans l'agglomération, tous modes confondus, de 2002 à 2015. Pourquoi ? Parce qu'effectivement, les prévisions d'augmentation de population dans l'agglomération nous amène à ce résultat.

Cette hausse se répartit ainsi (et nous avons voulu volontairement minorer le déplacement en automobile en augmentant la part de déplacement en transports collectifs) :

- 12,3 % de déplacements en automobile, ce qui ferait passer sa part, dans le total de nos déplacements, de 84,5 % à 81 % sur la période. Je vous rappelle qu'on calcule en parts modales, c'est-à-dire que l'on calcule la part que tient la voiture qui est indépendante de la circulation, c'est la part de la circulation qui est prise par le mode voiture, par le mode piéton, par le mode vélo, etc., y compris le mode transports collectifs bien sûr.

- Nous avons fait le pari, dans nos études, que l'augmentation des déplacements en transports collectifs serait de 42,7 %, ce qui ferait passer leur part dans le total de nos déplacements, de 15,5 % à 19 % sur la période. Donc, une augmentation de 4,5 %, pendant que la part de la voiture diminuait de 3,5 % aussi.

Etudions maintenant les avantages et inconvénients de chacun des scénarii en les classant par catégorie.



□ Tout d'abord, celui que l'on appelle "le grand contournement sud", scénario n° 2 des études du Conseil général, celui qui passe le plus loin à partir de Mûrs-Erigné.

Les plus :

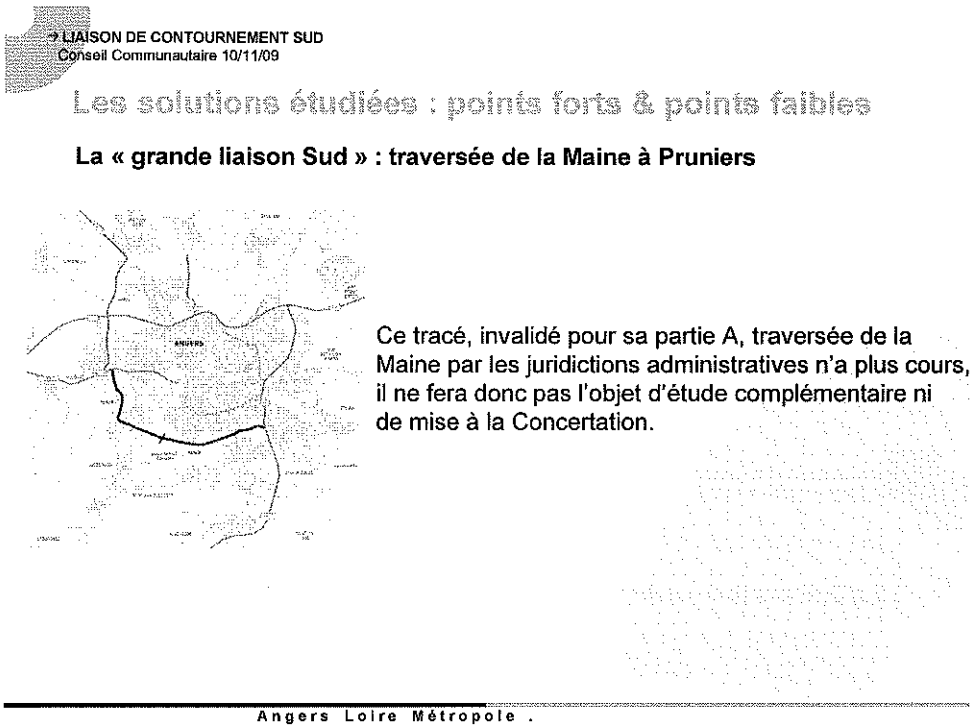
- c'est un tracé peu nuisant en termes de bruit et de qualité de l'air.

Les moins :

- c'est le tracé le moins performant en flux de trafic, soit de 1670 véhicules en heure de pointe (16.700 véhicules/jour). Je précise que les calculs ont été faits avec des modèles mathématiques qui ont révélé ici et dans d'autres endroits, leur exactitude pratiquement optimale. Ces modèles mathématiques tournent et sont vérifiés.
- Pas de communication intermédiaire avec le réseau de voirie de l'agglomération.
- Impact très négatif sur le plan de la faune, la flore et l'agriculture viticole.
- Traversée de la Loire dans le site protégé de la confluence, ce qui est un problème majeur. C'est un site qui est très protégé.
- Enfin, impossibilité aujourd'hui de raccordement sur l'échangeur de Beaucouzé.

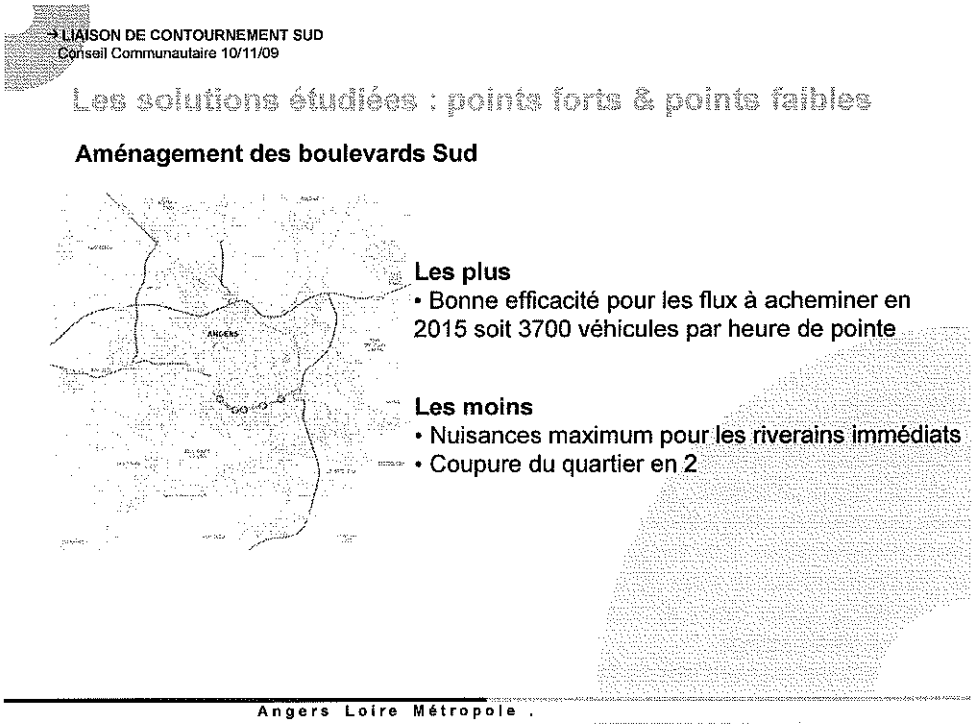
Compte tenu des difficultés, compte tenu du fait qu'il faudrait sans doute prévoir des ponts ou des viaducs qui soient au-dessus des zones humides, compte tenu du fait qu'il impacte fortement soit le

régime viticole du côté de Savennières, soit sur le plan environnemental, voire peut-être les deux, compte tenu du prix exorbitant qu'il entraînerait, je vous proposerai de ne pas retenir plus tard ce scénario, mais bien sûr on pourra le faire.



□ Ensuite, le scénario "grandes liaisons sud avec un nouveau franchissement de la Maine à Pruniers".

Ce tracé qui a été invalidé pour sa partie A (traversée de la Maine) par les juridictions administratives, dont le Conseil d'État, n'a plus cours. Il ne fera donc pas l'objet d'études complémentaires ni de mise en concertation.



□ Scénario priorisant l'aménagement des boulevards sud avec la mise en place des trémies.

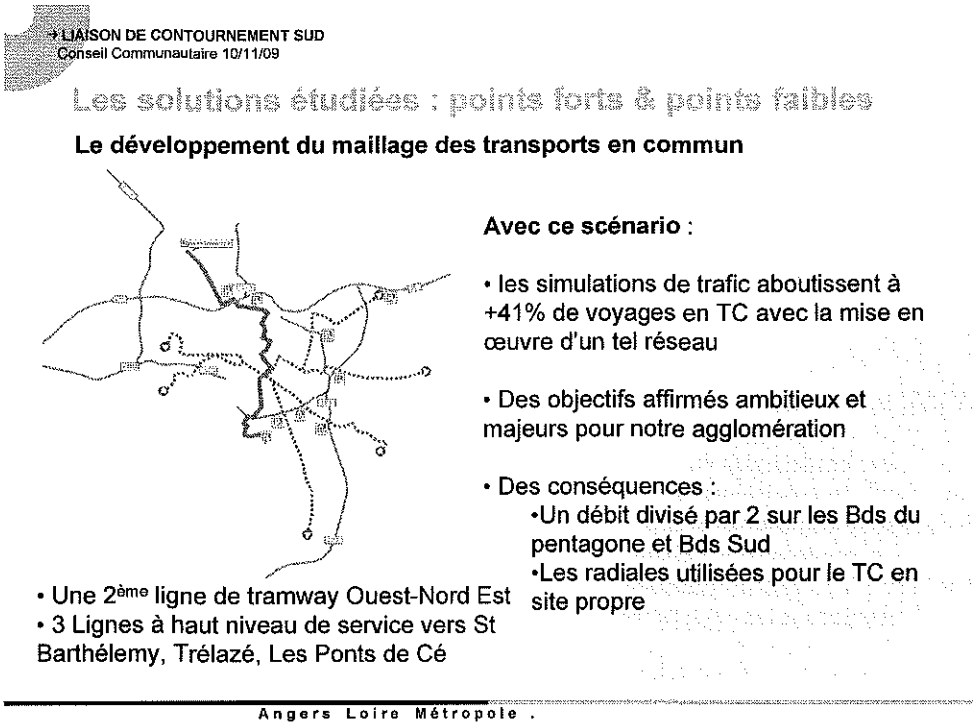
Les plus :

- Bonne efficacité pour les flux à acheminer en 2015 et au-delà, soit 3700 véhicules par heure de pointe (37.000 véhicules/jour).

Les moins :

- Nuisance maximum pour les riverains immédiats qui ne bénéficient d'aucune possibilité de protection phonique, ni même de protection au niveau des pollutions diverses d'immédiateté.
- Le quartier est coupé en deux, ce qui est important car c'est un quartier extrêmement dense et l'on ne pourra pas faire des échangeurs à chaque trémie et à chaque passage.

Toutefois, je vous proposerai de le retenir pour la concertation.



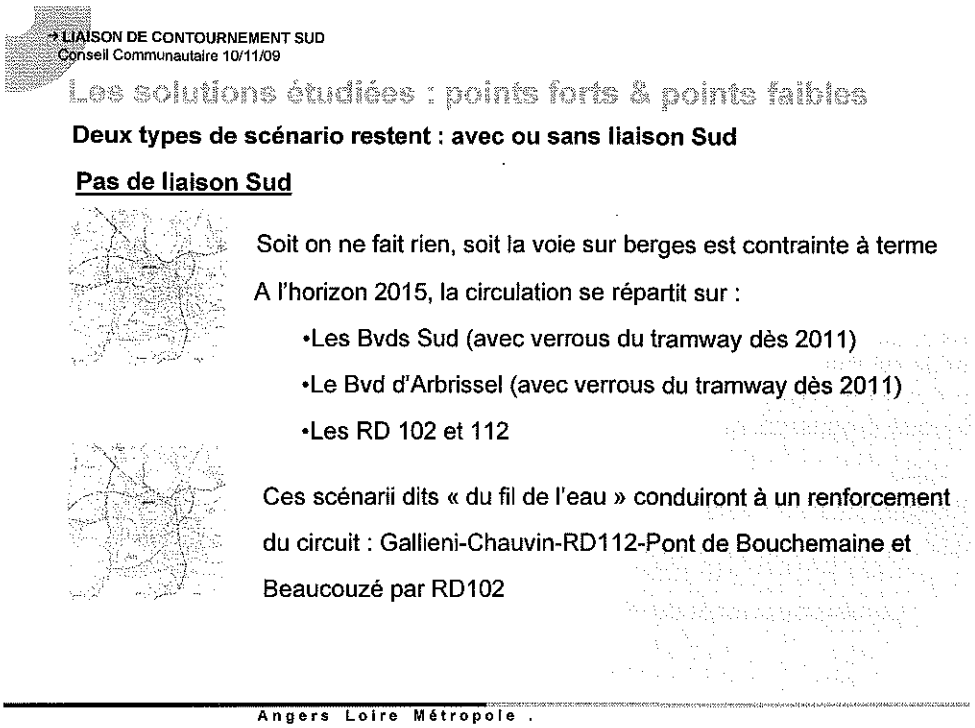
□ S'agissant du scénario n° 7 : le développement du maillage par les transports en commun.

Celui-ci comprend une deuxième ligne de tramway ouest/nord-est, trois lignes à haut niveau de service vers Saint-Barthélemy, Trélazé, les Ponts-de-Cé.

Les simulations de trafic aboutissent à + 41 % de voyages en transports en commun avec la mise en œuvre d'un tel réseau, mais seulement 3,5 % de report de l'automobile sur les transports en commun.

Des objectifs affirmés ambitieux et majeurs pour notre agglomération, avec des conséquences : un débit divisé par deux sur les boulevards du pentagone et les boulevards sud, et les radiales utilisées pour le transport commun en site propre.

Je tiens à préciser que si la deuxième ligne de tramway n'était pas possible dans un délai raisonnable, il est évident que l'on pourrait mettre en place un transport en commun en site propre sur le tracé de cette ligne de tramway ouest/nord-est, qui serait bien évidemment moins cher.



□ S'agissant du scénario sans liaison sud, soit on ne fait rien, soit la voie sur berges est contrainte à terme.

À l'horizon 2015, la circulation se répartit sur :

- les boulevards sud, sachant qu'il existe le verrou du tramway dès 2011 puisque le tramway traversera le boulevard sud toutes les 3 minutes grosso modo et à ce moment-là, cela correspondra à réduire la capacité du boulevard sud à une voie.
- Le boulevard d'Arbrissel, qui est déjà limité par les travaux mais avec le verrou du tramway, dès 2011, il y aura un passage deux fois deux voies à deux passages de deux fois une voie.
- Resteront les routes départementales 102 et 112.

J'ai dit tout à l'heure qu'il y avait deux hypothèses : soit on ne fait rien, soit la voie sur berges est contrainte à terme.

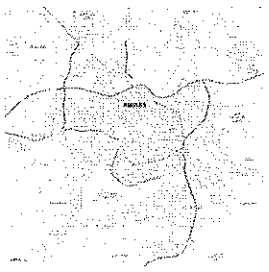
Si on ne fait rien, les scénarii dits "du fil de l'eau" (et j'ai des mots plus démonstratifs que cela mais je les garderai pour moi, ce soir) conduiront à un renforcement du circuit Pont de Bouchemaine – RD 112 – rue de l'Amiral Chauvin et Boulevard Gallieni. Sur l'autre côté de la Maine, ce sera Bouchemaine et Beaucouzé par la RD 102. C'est un scénario qui implose un certain nombre de difficultés, qu'il y ait verrou ou non sur les boulevards sud, parce que c'est un scénario de non choix, c'est en quelque sorte un scénario subi.

J'ai parlé de verrou sur le boulevard sud, s'il y avait une volonté de récupérer la rivière, comme cela a été exprimé par le Conseil municipal d'Angers, à terme plus ou moins important, il y aurait une contrainte supplémentaire qui aggraverait encore la circulation sur le 102, 112 et vers les Ponts-de-Cé ou inversement.

Les solutions étudiées : points forts & points faibles

Deux types de scénario restent : avec ou sans liaison Sud

Création d'une liaison Sud



Les plus de ce tracé :
- il permet de capter le plus de trafic car il est le + proche de la zone agglomérée et est connecté avec le réseau d'agglo soit 3700 à 4700 véhicules/h de pointe
- il permet la meilleure baisse du trafic sur les autres voies urbaines (Bvds Sud, RD112, RD102)
- il assure une alternative au trafic de la traversée des Ponts de Cé, de Ste Gemmes et de Bouchemaine
- il termine l'anneau de voirie de l'agglomération
- il garantit la desserte d'un chapelet de parkings relais
- il assure une barrière entre l'urbanisation d'Angers et la plaine horticole de Ste Gemmes

Les moins de ce tracé :
- la création d'une nouvelle voirie est consommatrice d'espace
- ce tracé génère des nuisances sonores de proximité
- des habitants seraient touchés par des expropriations

□ S'agissant des scénarii prévoyant la création d'une petite liaison sud, il convient, là encore, de mesurer les avantages et les inconvénients.

Les plus de ce tracé :

- Il permet de capter le plus de trafic car il est le plus proche de la zone agglomérée et est connecté avec le réseau d'agglomération, ce qu'il veut dire qu'il peut accueillir et capter entre 3700 à 4700 véhicules par heure de pointe.
- Il permet la meilleure baisse du trafic sur les voies urbaines que sont les boulevards sud, route départementale 112 et route départementale 102.
- Il assure une alternative au trafic de la traversée des Ponts-de-Cé, de Sainte-Gemmes et de Bouchemaine,
- Il termine l'anneau de voirie de l'agglomération
- Et, ce qui est important, il garantit la desserte d'un chapelet de parkings relais. Si je dis cela c'est parce que le scénario 7, celui des transports en commun, que nous avons envisagé tout à l'heure, doit servir de socle. J'y reviendrai.
- Enfin, il peut (je dis "il peut" à la suite des questions qui ont été posées tout à l'heure pendant le Conseil privé) assurer une barrière entre l'urbanisation d'Angers la plaine horticole de Sainte Gemmes, si nous le décidons ainsi.

Les moins de ce tracé :

- La création d'une nouvelle voirie est consommatrice d'espaces.
- Ce tracé génère des nuisances sonores de proximité.
- Enfin, et c'est très important, des habitants seraient touchés par des expropriations ou pire, ils pourraient rester à proximité sans être expropriés ce qui est la forme la plus "sadique" du droit foncier.

Voilà retracé rapidement le panorama des études dont nous disposons à cette heure.

□ Par les objectifs et les enjeux auxquels nous aurons à répondre au travers de ce questionnement sur notre politique de déplacement, je souhaiterais globaliser la question. Il ne s'agit pas seulement de se poser la question de savoir si l'on fait ou non une liaison sud, mais de quel système de déplacement nous voulons demain sur Angers Loire Métropole.

Les réponses sont de plusieurs ordres.

- Il y a d'abord tout ce qui concerne notre politique d'aménagement et de compacité au travers de la démarche des polarités qui doit permettre d'apporter des réponses ou de créer des opportunités pour une autre organisation de nos déplacements. Je vous rappelle que nous avons décidé de faire des polarités, justement pour éviter le système "tout radial" vers la ville centre.

- Il y a ensuite notre politique ambitieuse de développement des transports en commun avec notamment l'arrivée prochaine de la première ligne de tramway.

- Il y a enfin la politique d'infrastructures routières avec une véritable hiérarchisation des voiries.

Parmi les objectifs que nous devons nous fixer, je retiens :

- la poursuite du développement de l'agglomération et la mise en œuvre d'un anneau de voiries,

- la préservation et l'irrigation de la zone de développement économique horticole de la plaine de Sainte-Gemmes,

- la prise en compte des scénarii les moins impactant pour le territoire sur le plan environnemental,

- la baisse des flux de circulation aux Ponts-de-Cé, à Sainte-Gemmes sur Loire, à Bouchemaine,

- la possibilité pour les poids lourds mais pas seulement car il faut faire la différence entre le transit pur tel que aller d'Ancenis jusqu'à Cholet par exemple, et le transit d'agglomération qui consiste à passer de Beaucouzé aux Ponts-de-Cé, par exemple. Par ailleurs, il y a des poids lourds qui ne sont pas en transit pur, mais qui fournissent les matières nécessaires pour la vie des 300.000 habitants de notre agglomération et au-delà, aux 400.000 habitants de notre aire urbaine qui va jusqu'à 20-25 km du centre d'Angers. Il ne faut pas qu'il y ait de rupture de charge ou de difficultés. S'ils ne peuvent pas pénétrer au centre, nous devrons trouver des systèmes sans coût supérieur et insupportable, pour qu'ils continuent à alimenter l'agglomération.

Au vu de ces éléments, je vous propose ce soir de ne pas choisir un scénario plutôt qu'un autre. Néanmoins, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je crois que l'un d'entre eux mérite d'être abandonné tout de suite. Je veux bien sûr parler du scénario 4, celui de la grande liaison sud qui a été annulée par le Conseil d'État. Il serait absurde et déraisonnable de s'entêter. En revanche, il semble indispensable d'ouvrir la concertation pour les autres solutions.

Comme je vous le disais, il nous faut avoir une vision globale des déplacements, une vision qui articule les déplacements en transports collectifs et déplacements automobiles. Le scénario 7, celui qui prévoit le développement des transports en commun, doit servir de socle à nos études. Cela veut dire qu'en tout état de cause, il doit toujours être retenu.

Aussi, contrairement à ce que j'ai dit tout à l'heure pour le grand contournement, je vous propose d'ouvrir la concertation pour les scénarii suivants dont certains articulent plusieurs visions :

— Solution 2 : le grand contournement sud qui va de Mûrs-Erigné jusqu'à Beaucouzé.

— Solution 6 : l'aménagement routier des boulevards sud par des aménagements de type trémies et échangeurs.

— Solution 7 : le développement du maillage des transports en commun sans liaison sud. C'est le cas où resteraient les voiries existantes c'est-à-dire le boulevard sud et le boulevard d'Arbrissel qui seraient diminués de deux voies chacune et aussi, le RD 102 et le RD 112.

— Solution 5 : le développement du maillage des transports en commun avec la création d'une liaison sud au fuseau du schéma routier angevin.

De toute façon, l'heure de la décision n'est pas venue car nous manquons actuellement d'un certain nombre d'études pour pouvoir à la fois concerter convenablement avec tous les éléments et prendre une décision sérieuse et fondée.

□ Il nous manque notamment :

- Une étude carbone des solutions 5, comparée avec la famille de solution où l'on ne construit pas de liaison sud.

- Une étude "origines/destinations" (on demande aux gens d'où ils viennent et où ils vont sur les trajets qui nous concernent), une étude cordon (c'est-à-dire ceux qui franchissent les limites larges de l'endroit que nous étudions particulièrement aujourd'hui) et nous devons faire aussi un suivi de l'évolution des flux depuis l'ouverture du contournement nord.

- Restent aussi un certain nombre de finalisations des études inachevées par le Département pour nous permettre d'avoir une meilleure vision des choses. Ces études inachevées sont plus précises. Ce sont des études sur les débits, le tracé, des éléments supplémentaires qui peuvent être ajoutés. Bref, il y a un certain nombre d'études qui d'ores et déjà, semblent nécessaires et d'autres qui seront sans doute nécessaires au fur et à mesure que nous avancerons.

- Enfin, il manque aussi des études du trafic recalées après les études origines/destinations en cours et dans le cadre de ce que nous avons promis de faire, c'est-à-dire l'évaluation du plan des déplacements urbains que nous avons voté et que nous devons évalué en 2010 pour voir s'il répond réellement aux questions que nous nous posons.

□ C'est pour cela que le document d'orientation que vous avez reçu, comprend deux hypothèses :

- Hypothèse 1 : Angers Loire Métropole prend dès maintenant la maîtrise d'ouvrage.

Dès lors, Angers Loire Métropole peut :

- Mettre à la concertation les études menées jusqu'alors qui deviennent les nôtres à partir du moment où nous avons pris la maîtrise d'ouvrage. Tant que nous n'avons pas la maîtrise d'ouvrage, ces études restent celles du Département.

- Solliciter à nouveau et dès maintenant, la Commission nationale du débat public. Cette commission a été créée par la loi pour permettre une concertation et un débat public objectif ou du moins serein, où toutes les parties sont respectées sans que ce soit biaisé, pour les grands ouvrages d'urbanisme ou de voirie. Cette commission intervient de droit au-delà de 300 M€ d'ouvrages mais qui peut être demandé pour des ouvrages variant entre 150 et 300 M€. Par exemple, c'est celle qui a été retenue pour le pont de Millau. Je vous propose donc de solliciter à nouveau et dès maintenant la Commission nationale du débat public qui donnera les consignes, la manière, les conseils, pour organiser une concertation objective.

- Je vous demande aussi, dans cette hypothèse 1, de mener les études complémentaires et enrichir la concertation sur les familles de solutions, sans attendre.

- Hypothèse 2 : il s'agit de lier les études complémentaires à la procédure d'évaluation 2010 du plan de déplacement urbain et à la réécriture de son action n°6 qui prévoyait effectivement un contournement sud.

Moi, j'annonce la couleur tout de suite. Je vous rappelle que ce que je vous propose ce soir, c'est de ne pas décider ce que nous allons décider dans l'avenir mais de mettre à la concertation les études menées jusqu'alors, de commander les études nécessaires qui me semblent indispensables pour avancer et faire un vrai choix le moment venu.

Je souhaite aussi ce soir que notre assemblée s'exprime avant que je vous propose une délibération qui reprendrait l'ensemble des décisions à prendre en fonction de ce que nous nous serons dit.

Voilà ce que je voulais vous dire en introduction au débat de ce soir. Je passe la parole à ceux qui veulent la prendre. Gilles MAHE ?

Gilles MAHE – Merci M. le Président.

Le nombre de personnes présentes souligne à quel point ce dossier est important pour l'ensemble de notre agglomération et de nos concitoyens.

Je dirai en préambule que je voterai l'ensemble des orientations proposées à notre vote ce soir et je vais en donner les explications.

Tout d'abord, dans ce qui a été interprété comme étant une divergence au sein de l'équipe majoritaire de la ville d'Angers, je me dois effectivement d'apporter un certain nombre d'explications. Ces explications ont été, sont et seront encore, que, en tant qu'élu vert, je me suis toujours opposé à une solution de type rocade, ouvrage autoroutier. En effet, alors qu'il était encore en phase d'études de projets, l'expression du Conseil Général a été, à l'occasion d'une réunion publique, la présentation comme mono solution à l'ensemble des problèmes de déplacement au sud de l'agglomération, un projet de type rocade sur le faisceau de la petite liaison sud à vocation autoroutière. C'est une position que je conserve et une proposition contre laquelle je m'exprimerai toujours.

Je ne suis donc pas d'accord avec cette proposition en raison de ses caractéristiques, d'une part et d'autre part, parce qu'il était et il ne représentait qu'une seule et unique solution. Or, nous venons de voir qu'il y a plusieurs scénarii et propositions pour répondre aux problématiques de déplacement du sud et pas seulement du sud, on l'a vu, puisque cela concerne l'ensemble des déplacements à l'échelle de notre agglomération.

Vous ne serez pas surpris que, par rapport aux scénarii qui nous ont été proposés ce soir, le scénario 7 confortant un objectif de renforcement et de réponse en termes de mise en place de transports en commun, est un scénario que je partage dans ses grandes lignes.

Je souhaite qu'au niveau de notre agglomération, et vous l'avez dit dans votre introduction, M. le Président, cela reste effectivement le socle sur lequel on doit discuter et que véritablement, dans les décisions qui seront les nôtres demain et après-demain, c'est-à-dire dans le terme du mandat, nous actions un certain nombre d'orientations allant dans ce sens.

2011 sera l'ouverture de la première ligne de tramway. Très bien. Eh bien, d'ici la fin du mandat, actons le faisceau du tracé de la deuxième ligne de tramway, actons aussi le faisceau de lignes, notamment celles qui ont été proposées par le Conseil Général et peut-être que des études nous permettront d'affiner d'autres lignes possibles afin de permettre la mise en place de transports en commun, proposant ainsi auprès de nos populations une alternative à l'utilisation de l'automobile !

En tant qu'écologiste, je pense qu'il nous faut aujourd'hui entrer dans une phase de transition écologique. Je pense que nos modes de consommation et de déplacement vont muter de manière extrêmement importante dans les années à venir, surtout lorsqu'on est là dans des raisonnements de 10, 20 à 30 ans. Les mutations vont être profondes. Il nous faut les anticiper et je pense qu'à travers l'affirmation de notre Collectivité de miser sur une réponse en termes de transports en commun, nous allons dans le sens de cette mutation écologique.

Mais de la même manière qu'une mono réponse en termes de déplacement qui ne s'exprime que par des propositions de voiries, une mono réponse en termes de mise en place de transports en commun ne pourra suffire non plus à l'ensemble des problématiques qui vont se poser pour nos concitoyens. C'est la raison pour laquelle, je le répète, il nous faut mettre à l'étude plusieurs propositions. Alors, liaisons, créations de nouvelles voiries sur le faisceau sud ? C'est une hypothèse. Je souhaite qu'elle soit étudiée mais vous ne serez pas surpris que j'écarte complètement le format autoroutier. En revanche, je souhaite entre autres, qu'un format deux fois une voie soit étudié lui aussi et nous permette d'avoir une visibilité.

Il est dit aussi dans la formulation des scénarios qu'il peut se concevoir sans création de liaison du tout. Mais il nous a été démontré par les études du Conseil général que le scénario sans proposition de création de nouvelles voiries, ferait jouer *de facto* aux actuelles voiries existantes ce rôle de contournement. Cela doit être apprécié, appréhendé et partagé par tous, élus, riverains et bien sûr,

citoyens de la collectivité. Effectivement, nous avons aussi une démarche volontariste à l'échelle de notre agglomération, de part ce réseau de transports en commun et pour créer les verrous boulevard sud, boulevard d'Arbrissel. De même, nous avons fait le choix au niveau de notre agglomération d'aller vers une reconquête des voies des berges. Lorsque l'on a parlé de "réappropriation de la Maine", on a parlé aussi de réduire la voirie actuelle en une deux fois une voie.

On créera encore de nouveaux verrous et si l'on veut véritablement que cette politique de transports en commun se mette en place, cela veut dire, comme il a été dit aussi, que des voiries seront immobilisées pour en permettre le passage.

Ce sont donc tous ces éléments-là qu'il faut prendre en compte et sur lesquels, en tant qu'élu, je prends mes responsabilités. Je souhaite que l'ensemble des scénarii soit étudié en n'écartant ni un mode ni un autre mode.

Merci.

M. LE PRESIDENT – Anne-Sophie de HOCQUET DE LAJARTRE ?

Anne-Sophie HOCQUET de LAJARTRE – Merci M. le Président.

Effectivement, la commune de Bouchemaine est bien impactée par un certain nombre de scénarii qui sont proposés.

Je vous remercie d'abandonner le scénario qui avait été annulé par le Conseil d'État. Effectivement, il ne servait pas à grand-chose de le reprendre.

En revanche, un deuxième scénario reste soumis à la concertation dans la proposition que vous faites, c'est celui du grand contournement sud qui, de fait, impacte très fortement la commune de Bouchemaine ainsi que celle de Savennières. De ce point de vue là, il me semble que le soumettre à la concertation, nous obligerait à l'inscrire dans le schéma de cohérence territoriale puisque le temps de concertation sera plus long que les discussions sur le schéma de cohérence territoriale. Or, compte tenu des points faibles de ce scénario que vous avez évoqués vous-même, de l'impact environnemental extrêmement dommageable sur les communes de Savennières et de Bouchemaine, sur tout ce site bientôt classé de la confluence mais également par l'UNESCO, patrimoine mondial de l'humanité, et qu'il endommagerait définitivement des zones agricoles et viticoles de Savennières et de Bouchemaine notamment, que nous voulons protéger de façon très forte dans le schéma de cohérence territoriale, il me semblerait logique de ne pas continuer la concertation sur ce scénario 2.

Voilà quelle est la première proposition que je vous fais.

M. LE PRESIDENT – Permettez-moi d'y répondre d'emblée avant de vous redonner la parole.

Vous avez vu tout à l'heure que, dans un premier temps, je vous ai dit qu'il ne me semblait pas raisonnable d'envisager un grand contournement sud. Il se trouve que des études faites récemment dans le cadre du schéma de déplacement de la région, ont jugé quasiment impossibles les franchissements de la Loire entre Saumur et Ancenis grosso modo, pour des raisons, entre autres, de zones inondables trop importantes qui obligent à faire de grands viaducs.

Ceci dit, en l'occurrence, c'est une vision théorique. On peut l'inscrire. La soumettre à la concertation, c'est aussi pouvoir expliquer aux gens ce qu'il en est et ne pas leur donner le sentiment que l'on confisque quelque chose. Je pense que ce scénario n'a aucune chance d'aboutir, il ne peut pas être retenu mais je souhaite quand même qu'il soit évoqué lors de la concertation et ce n'est pas le fait qu'il soit inscrit au SCoT qui changera les choses.

En tout cas, mes chers collègues, je m'en remettrai à vous. Je poserai la question particulièrement sur ce dossier : souhaitez-vous qu'on évite la concertation sur ce scénario ? Je suis très respectueux de ce que vous déciderez. Je vous donne simplement mon sentiment.

Cela étant dit, je vous redonne la parole.

Anne-Sophie HOCQUET de LAJARTRE – Si je peux me permettre, il y aura quand même quelques contradictions avec la philosophie globale du SCoT ! Mais je m'arrêterai là pour cette question.

En revanche, je voudrais aussi m'exprimer sur la petite liaison sud et les propositions faites ce soir. En préambule et comme mon collègue Gilles MAHE, je voterai effectivement pour l'ensemble des propositions que vous nous avez présentées.

Néanmoins, je voudrais intervenir en tant que Maire de Bouchemaine mais aussi en tant que vice-présidente de l'agglomération, chargée de l'insertion par l'activité économique dont le public cible est particulièrement concerné par les transports collectifs, compte tenu de sa fragilité économique l'empêchant de bénéficier de véhicules automobiles la plupart du temps.

Je souhaite donc affirmer, comme vous le faites, notre attachement au développement volontariste des transports collectifs dans les années à venir avec :

- des lignes plus rapides à certaines heures de la journée pour les travailleurs soit par le biais de lignes dédiées, soit par des correspondances effectives ; par exemple pour Bouchemaine, entre la ligne 6 et la future ligne 11.

- Des lignes performantes ou des correspondances organisées pour toutes les communes de la première couronne.

- Un maillage sud-nord et est-ouest à réaliser dans les dix ans à venir, sans obligatoirement passer par la construction d'une deuxième ligne de tram, sachant que celle-ci est, pour nous, prioritaire sur l'éventualité d'une liaison sud dont nous ne sommes pas encore convaincus qu'elle est absolument nécessaire. En effet, le pétrole est de plus en plus cher, ce qui va entraîner des difficultés économiques encore plus prégnantes pour les plus fragiles.

D'autre part, on assiste aujourd'hui, et Gilles MAHE y faisait référence, à un changement de comportement et dans la mesure où l'on pourrait offrir aux Angevins de l'agglomération des transports collectifs plus rapides, cela leur permettrait également de s'inscrire dans la démarche de l'utilisation des transports collectifs. À titre d'exemple, sur un sondage qui avait été fait sur les habitants de Bouchemaine, il y a quelques années, 80 % des habitants nous disaient qu'ils prendraient les transports collectifs si cela leur permettait d'aller rapidement sur leur lieu de travail. Donc, cela est un fait à acter également.

Par ailleurs, je souhaiterais que soit inscrite, à un moment ou à un autre du mandat, la possibilité, pour éviter des thromboses que vous avez évoquées tout au long des présentations, de jouer sur les décalages horaires, notamment dans les écoles, les collèges, les lycées et les universités, par la mise en place d'un dialogue sociétal sur le sujet au niveau du Pays, Angers Loire Métropole, plus les représentants des Communautés de communes, plus l'Inspection d'Académie, plus l'Université.

Pour Bouchemaine, après une étude assez conséquente des flux de circulation et de l'impact que pourrait avoir la liaison sud, nous ne sommes pas convaincus au jour d'aujourd'hui, de l'argument consistant à dire que s'il n'y a pas de liaison sud, il y aura automatiquement report de la circulation sur Bouchemaine. En fait, nous pensons que liaison sud ou non, il y aura augmentation du trafic et il ne sera pas plus important sans la liaison sud, si nous n'avons pas une politique encore plus volontariste que celle qui est prévue dans le domaine des transports collectifs.

Pour autant et comme je vous l'indiquais en début de mon intervention, si nous nous trompons, nous ne voulons pas entraîner les Bouchemainois dans un choix que nous aurions à regretter. C'est pour cela que nous voterons pour la maîtrise d'ouvrage à Angers Loire Métropole afin de commander les études complémentaires dont nous avons aujourd'hui besoin.

Merci.

M. LE PRESIDENT – Merci, Anne-Sophie HOCQUET DE LA JARTRE.

Je passe la parole à M. Philippe DENIS, élu de Trélazé.

Philippe DENIS – Merci M. le Président.

D'abord, pour dire que je n'ai pas de souci pour polémiquer avec le Conseil Général qui s'est débarrassé un peu facilement d'un sujet difficile pour toute la population de l'agglomération angevine et au-delà, sous des prétextes pour le moins fallacieux. Je considère qu'en politique, il faut avoir un peu de courage, aller au bout de ses opinions et des dossiers pour lesquels on a été élu. Maintenant, nous sommes amenés, nous, Angers Loire Métropole, à gérer cette question puisque certains s'en débarrassent.

Deuxièmement, le Conseil privé qui vient d'avoir lieu était très utile. Il n'a pas suscité de débat en amont et a permis un éclairage. Ce faisant, je réponds à votre interrogation, à votre sollicitation. En effet, il était très utile que nous ayons ce Conseil privé qui permet d'y voir un peu plus clair.

Troisièmement, pour ma part, cela me permet de réaffirmer la nécessité d'un contournement sud, pour plusieurs raisons. D'abord, il me semble que nous avons à répondre à la question des objectifs que nous fixons à ce contournement. S'agit-il de gérer les flux de la ville d'Angers ou s'agit-il de permettre l'aménagement du territoire pour les décennies à venir ? Parce que c'est bien de cela qu'il s'agit. On n'est pas sur des petites questions là, on a besoin de voir à très long terme. Ou encore, s'agit-il des deux questions ? Et je crois qu'au fond, on est sur les deux questions.

Dans ce contexte, il me semble que votre proposition de poursuivre la concertation en lien maximum avec les associations et la population, me paraît la meilleure chose qui soit. Proposer tous les scénarii possibles et imaginables parce qu'aujourd'hui, les réponses sont complexes, mais en lien avec la population, voilà qui me semble être une démarche positive et qui nous permettra, à terme, de répondre aux questions qui nous sont posées.

En tout cas, nous serons certainement amenés à croiser diverses options. Par exemple, vous disiez M. le Président que la solution 7, celle qui consiste à développer les transports en commun, était incontournable. Il me semble que nous ne pouvons que partager cet avis. Je viens d'entendre Madame la Maire de Bouchemaine indiquer que beaucoup de population est intéressée par les transports en commun. Moi, j'ajouterai qu'il y a une condition *sine qua non* au développement des transports en commun, c'est la souplesse, d'une part et les tarifs, d'autre part. Les travailleurs utiliseront les transports en commun, si les tarifs le permettent. Ce sont des questions qui sont donc devant nous.

S'agissant de la concertation et des différentes options qui si j'entends bien, ont été travaillées par le Conseil Général et qui nous sont présentées aujourd'hui, je m'autorise à penser qu'elles peuvent être retravaillées et approfondies puisque vraisemblablement la concertation a été limitée. En tout cas quand j'entends les associations qui n'ont pas trouvé motif de satisfaction dans les différentes options proposées, j'ai quand même le sentiment que la concertation n'a pas été à son maximum. Donc, je pense qu'effectivement, il y a besoin de poursuivre la concertation. D'autant qu'il y a une option qui fait débat, et les associations l'ont montré, c'est l'option 5 qui a été évoquée tout à l'heure et qui, vraisemblablement, renverrait de la circulation sur les voies sur berges qu'on veut se réapproprier ce qui créerait des difficultés.

Je pense que nous avons devant nous un sujet extrêmement important. Vous avez dit vouloir porter l'ensemble des questions. Je crois qu'il faut que le débat public soit le maximum et que la concertation soit la plus large possible.

Pour ma part, je retiens l'option du grand contournement, le plus au sud. Je souhaite qu'elle soit mise en débat et que nous ne répondions pas par avance aux questions qui sont posées. Il faut permettre à l'ensemble de l'agglomération de se développer en tenant évidemment compte des déplacements et en respectant les citoyens de notre agglomération.

M. LE PRESIDENT – Merci, M. DENIS.

Monsieur Joël BIGOT, Maire des Ponts-de-Cé ?

Joël BIGOT – Merci M. le Président.

J'interviens en tant que Maire des Ponts-de-Cé, une ville assez impactée par ce projet. Ce que je vais dire ici m'engage en tant que maire mais engage aussi mon Conseil municipal unanime qui, le 25 mai dernier, a réaffirmé la nécessité d'un contournement sud. Pour nous, il s'agit d'organiser les déplacements et d'organiser le territoire. Cette exigence doit être rappelée et ce, pour au moins trois raisons.

La première a trait aux difficultés actuelles de transport sur la ville des Ponts-de-Cé. Le réseau routier est insuffisant pour écouler le trafic urbain et de transit. Notre ville est la seule à supporter, par deux ponts, l'accès sud d'Angers. C'est une contrainte majeure et actuellement, même les transports collectifs traversant la ville, ne peuvent pas le faire de manière satisfaisante. J'ai observé, M. le Président, que vous avez présenté un scénario avec des transports en site propre pour aller jusqu'à Mûrs-Erigné. Dans le scénario que vous proposez, si je ne me trompe pas, vous faites passer les bus sur ce que nous appelons, nous, "la rocade" qui est l'autoroute, parce qu'effectivement, c'est le seul secteur qui va à peu près vite pour traverser notre ville. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de voyageurs. Donc, il me paraît difficile de mettre un transport en site propre sur ce secteur. Autrement dit, il faudra, un jour ou l'autre, aussi concevoir un troisième pont pour franchir la Loire, permettre l'accès à la ville d'Angers.

Deuxième raison pour laquelle nous sommes favorables à un contournement sud, l'accroissement du trafic qui va résulter de l'ouverture de zones d'activités sur le secteur de Moulin Marcille avec l'ouverture, dès le 24 novembre, d'OXILANE, DECATHLON et d'ATOLL à Beaucouzé dans un an. Tout cela va générer un surcroît de trafic à partir d'une zone de chalandise, qui est estimé à partir de 80 km d'Angers. Il y aura donc un trafic venant de tout le département qui empruntera les ponts et qui transitera pour aller d'un secteur à un autre.

La troisième raison, c'est l'ouverture de la ligne de tramway. On s'en félicite bien entendu parce que l'on n'est pas insensible non plus aux évolutions de la société et au fait que les transports en commun doivent être développés (je vais en parler). Le terminus de cette ligne de tramway qui est proche des Ponts-de-Cé puisqu'il va se situer au niveau de l'ancienne usine d'incinération, va déporter le trafic automobile à la périphérie sud d'Angers, rendant la circulation difficile sur des secteurs comme le carrefour du Haras ou les radiales d'Angers qui sont déjà "thrombosés". Pour ma part, je ne veux pas que les artères urbaines Gallieni, Amiral Chauvin, pour lesquelles nous venons d'aménager des pistes cyclables, soient demain des voies de transit ou de cabotage.

Il est important également de réaffirmer que l'offre de transport public, particulièrement dans ma ville qui, en aménageant une zone de 90 hectares, les Hauts de Loire, au nord, en limite d'Angers, aura besoin de l'extension du tramway ou de transports en commun en site propre. Réaffirmer cette nécessité aujourd'hui d'un contournement sud, c'est refuser le *statu quo* qui, à notre sens, serait la pire des solutions. On ne peut pas sacrifier une commune. Ne rien faire, c'est prendre la responsabilité de couper les Ponts-de-Cé en deux, avec un boulevard qui séparera durablement le nord et le sud de la commune. C'est le contraire d'un développement urbain harmonieux. Il s'agit d'anticiper l'avenir.

Par ailleurs, M. le Président, je pense qu'il est nécessaire de compléter les études sur les flux de circulation et déterminer le type d'ouvrage qui sera le plus adapté pour organiser le plus rationnellement les déplacements de demain. Nous n'avons pas de préjugés sur le tracé ni sur le type d'ouvrage qui doit être réalisé.

Je conclurai, M. le Président, en disant que nous voterons les orientations que vous proposez parce qu'elles permettent des choix, une concertation, un débat au terme duquel chacun prendra ses responsabilités.

M. LE PRESIDENT – Merci, M. BIGOT.

Je passe la parole à Philippe BODARD, maire de Mûrs-Erigné.

Philippe BODARD – Monsieur le Président, chers collègues,

Tout d'abord, M. le Président, permettez-moi de saluer votre courage car effectivement vous vous attelez à une tâche fondamentale d'utilité profondément publique, mais qui ne va pas être facile ! On a entendu ou lu un certain nombre d'avis partagés qui sont tous louables et l'on sait que quand il s'agit de réfléchir sur de telles infrastructures, il y aura des gens qui seront contents du résultat et d'autres qui seront profondément déçus.

Deuxièmement, permettez-moi aussi de vous redire ma position et mon contentement ce soir puisque nous avions, tous les deux, lors de la réunion au Conseil Général où le Président Christophe BECHU nous avait annoncé son renoncement, dit qu'il n'était pas possible de prendre des décisions sans de nouvelles études. Vous nous les proposez ce soir et en ce sens, je ne peux que vous apporter mon soutien et vous dire que, personnellement, je ne pourrai pas prendre position sur un tel sujet si on n'affine pas les choses au maximum.

Troisièmement, et je rejoindrai Gilles MAHE et Anne-Sophie HOCQUET DE LAJARTRE sur le scénario 7 en disant que nous sommes sans doute à un tournant. Certains ont dit que la rocade sud était un peu un "serpent de mer" qui se promenait sur l'histoire du territoire depuis 50 ans ; moi, je pensais 30 ans. En tous les cas, depuis que je suis élu sur le Maine-et-Loire, c'est-à-dire depuis 1992, j'entends parler de cette rocade sud sans voir les décisions tomber. Et si nous sommes à un tournant, c'est l'occasion véritable d'affirmer politiquement, fermement, notre volonté en termes de politique de transports. J'en parlais avec des étudiants que j'ai fait plancher sur ce problème de rocade et une étudiante en master 2 qui vient de Nantes me disait aujourd'hui : "Par rapport à Nantes où j'ai laissé ma voiture parce qu'il y a des sens uniques partout, il est trop facile de voyager en voiture dans Angers". Je crois qu'elle a raison. Actuellement, la politique de circulation dans la ville d'Angers n'est pas assez repoussante pour l'utilisateur de la voiture, en dehors des travaux pour le tramway bien sûr ! Je ne voulais pas parler de ce phénomène tout à fait ponctuel car vous savez ce qu'il en est.

Les transports collectifs en site propre digne de ce nom vont être obligatoires mais je ne crois pas non plus que nous répondrons à notre problématique de transports en ne gérant cela qu'au niveau de l'agglomération. Il serait trop facile de laisser le Conseil général de côté et de ne pas travailler avec lui notamment à une grande réflexion sur les transports en commun au niveau départemental. Je voudrais ici m'adresser au Président du pays pour lui dire que dans le cadre du SCoT, et je crois qu'il y a déjà des pistes de réflexion là-dessus, les polarités, y compris hors agglomération d'Angers, doivent rentrer dans un système de transports en commun qui fasse qu'effectivement, du plus loin possible on laisse tomber la voiture. Cela concerne les troisième, quatrième, voire cinquième couronnes. Nous ne gagnerons pas ce pari des transports sur l'agglomération, si nous ne réfléchissons pas au niveau du pays et si nous ne savons pas dépasser les frontières de l'agglomération. Cela veut dire, mes chers amis, que dans le cadre du SCoT, nous devons non seulement réfléchir mais penser de plus en plus loin et faire attention au maximum à ce que nous allons proposer. Un SCoT ne peut pas être comme d'autres schémas directeurs, la juxtaposition de zones pour l'habitat, de zones pour l'économie et voir ensuite comment on fera pour les irriguer. Il faut qu'à chaque fois qu'on envisage des projets d'aménagement du territoire, nous envisagions la circulation et surtout les transports dans le respect de nos concitoyens.

Quelles que soient les solutions retenues, il faut qu'on ait avant tout en tête (et c'est pour ça que je ne parlerai pas de "scénario", ni celui de Mûrs-Erigné ou d'ailleurs) l'épanouissement des concitoyens sur le territoire dont on a la charge, qui sont aujourd'hui attaqués par le bruit, les pollutions, par le stress aussi dans leurs déplacements. Donc, je pense qu'il faut faire en sorte que sur notre territoire, nous écartions au maximum la voiture des lieux de vie pour donner une sérénité et une atmosphère qui soient dignes d'un épanouissement le plus humain possible sur les territoires dont on a la charge. Voilà ce que je voudrais dire en conclusion et ce sera ma seule ligne de réflexion dans les débats que nous aurons pour l'avenir.

M. LE PRESIDENT – Merci, M. BODARD.

Bernadette CAILLARD-HUMEAU, vice-présidente et première adjointe d'Angers ?

Bernadette CAILLARD-HUMEAU – Monsieur le Président, est-ce que je peux passer un peu plus tard puisqu'en qualité de vice-présidente des transports justement, je suis en train de relever tous ceux qui sont pour le renforcement des transports en commun. Cela me réjouit mais j'attends encore d'autres interventions pour répondre sur ce point.

M. LE PRESIDENT – D'accord.

Pierre VERNOT ?

Pierre VERNOT – Merci M. le Président.

Je vais essayer d'être très synthétique par rapport à tout ce qui a été déjà dit.

Tout d'abord, je suis bien entendu favorable à la proposition de prise de maîtrise d'ouvrage et d'études complémentaires.

Contrairement à certains, j'ai une idée de la solution à laquelle je souhaite arriver. Je ne vais pas trop la détailler, mais je vais quand même vous donner des indications.

Premièrement, en matière de méthode de travail, je souhaite que l'on trouve une manière d'avoir des groupes de travail qui soient ouverts aux représentants des associations. Quelle que soit l'importance des désaccords qu'on ait avec les associations qui s'expriment ce soir et qui se sont exprimées depuis des années sur cette future rocade, je pense qu'il est important de les écouter et d'apporter des réponses détaillées aux arguments posés par ces associations. Cela me paraît important. En tant qu'élu, on ne peut prendre une décision qu'en ayant une vision complète du problème et les associations apportent un éclairage différent du nôtre mais qu'on se doit de prendre en compte. Je souhaiterais donc qu'on trouve un moyen, peut-être en les invitant à certaines commissions Transports – Déplacements - Mobilités, mais je pense qu'il faut qu'on trouve un lieu de concertation régulière avec ces associations.

Deuxièmement, je pense que l'évolution de la société va vers un développement des transports en commun. Je crois que si on libère de l'espace sur les boulevards sud (boulevard Bédier, etc.), cela peut être l'occasion d'y mettre des voies réservées aux bus là où l'on a une densité de population maximum. Voilà pourquoi je suis favorable à une liaison sud qui soit hors agglomération. Je pense qu'au SCoT, il faudra au minimum réserver une deux fois deux voies, même si dans un premier temps on réalise une deux fois une voie. C'est à cette condition que l'on pourra, sur la zone fortement habitée, sortir les voitures de la ville pour les mettre sur une voie où il y a peu de riverains, ne pas ajouter de population à proximité de cette future rocade sud. Cela veut dire que cette liaison routière doit rester en zone horticole mais ne doit pas servir de support à une extension de l'urbanisation.

M. LE PRESIDENT – Excusez-moi, vous avez dit "hors agglomération", est-ce que vous voulez dire "hors contexte urbain" ?

Pierre VERNOT – Hors zone urbanisée !

M. LE PRESIDENT – C'est mieux de le préciser.

Pierre VERNOT – Je rectifie : pour moi, quand je pense "agglomération", c'est au sens code de la route, c'est la zone 50 km/heure !

Dernier point : il est important de bien dimensionner et de réserver au SCoT des parkings relais tout à fait conséquents pour éviter les difficultés qu'on a avec la première ligne de tramway et qu'on puisse réellement proposer des changements de support modal sur tout ces parkings relais qui seront le long de cette future rocade sud.

Pour moi, une liaison routière qui sort les véhicules de la ville, je suis désolé mais cela s'appelle encore une "rocade" !

M. LE PRESIDENT – Excusez-moi, mais je précise que je ne mets pas aux voix ce soir tel ou tel mode de contournement sud. Je répète et je le répèterai encore si nécessaire, qu'il s'agit d'abord de décider de prendre la maîtrise d'ouvrage, puis de mettre à la concertation les études menées jusqu'alors avec éventuellement des compléments rapides à faire, de solliciter à nouveau et dès maintenant la Commission nationale des débats publics pour que le débat soit aussi serein que possible et aussi complet que vous le souhaitez, et enfin, de mener sans tarder toutes les études complémentaires nécessaires pour enrichir la concertation sur les familles de solutions. Je pense que la concertation a manqué jusqu'à présent avec le maître d'ouvrage. Cela veut dire qu'il faut d'ores et déjà mettre ce que l'on sait déjà à la concertation, plus des études qui pourront être nécessaires dans l'avenir. Il n'est donc pas question ce soir de choisir le type de scénario que l'on va décider. Chacun peut avoir son opinion mais actuellement, c'est la prise de maîtrise d'ouvrage, l'étude des scénarii, examens complémentaires, débats et concertation. Je ne voulais pas qu'il y ait d'équivoque sur ce point.

Laurent DAMOUR, maire de Sainte-Gemmes-sur-Loire ?

Laurent DAMOUR – Permettez-moi, M. le Président, d'exprimer la position de Sainte-Gemmes-sur-Loire qui pourrait être impactée d'une façon importante.

Nous considérons que ce projet dit "du contournement sud d'Angers" manque de lisibilité à ce jour, compte tenu des différentes prises de position à caractère politique et celles légitimées par la défense d'intérêts particuliers de certaines communes riveraines.

À ce jour, personne n'est en mesure de démontrer formellement quelle pourrait être l'utilité d'un tel équipement puisque l'origine des flux de circulation à traiter n'est pas véritablement établie. S'agira-t-il d'une voie intra agglomération ou de contournement ?

Nous souhaitons donc que la notion d'aménagement du territoire soit au centre de cette réflexion, au moment où nous sommes en train d'élaborer notre SCoT et ce, pour les décennies à venir.

Ce que nous voulons faire de nos territoires, l'avenir de la zone horticole de Sainte-Gemmes-sur-Loire avec ses 700 emplois directs, de notre cadre de vie, est pour nous primordial.

Mieux qu'une voie de circulation qui serait, pour certains, un rempart à l'urbanisation, il existe des outils comme les zones agricoles protégées, pour maintenir la production agricole.

Une approche complète analysant en profondeur les motivations et conséquences d'un tel ouvrage et ce, à tous niveaux (sociaux, environnementaux et économiques) est donc indispensable avant toute prise de décision.

Nous ne sommes plus au temps où l'on peut consommer de l'espace avec pour principale justification de répondre à l'augmentation du flux de circulation.

Un tel ouvrage, quel qu'il soit, serait de surcroît coûteux compte tenu des équipements comme des protections qui seraient indispensables à mettre en place. D'ailleurs, les moyens financiers seront-ils au rendez-vous ?

Monsieur le Président, vous avez souhaité que soient modernisés et développés les transports en commun, première ligne de tramway, demain peut-être une deuxième ligne ou des itinéraires de busway. Il faut bien trouver des solutions au service de l'ensemble des habitants de l'agglomération. Cela va dans le sens de l'histoire, je pense. Pourquoi d'ailleurs ne pas attendre que tout ce réseau de transports en commun ne soit opérationnel et d'en connaître les incidences sur les comportements, avant de se lancer sur le projet à proprement parler d'un éventuel contournement sud ?

Vous nous proposez que tous les scénarii, y compris la solution 2, soient mis à la concertation et que des études complémentaires soient faites. Je l'affirme : étudier, concerter, ne veut pas dire adopter un scénario par anticipation. Nous ne souhaitons pas ce soir signer un chèque en blanc.

Dans ces conditions, nous pouvons vous suivre, M. le Président, sur cette proposition où toutes les hypothèses seraient mises sur la table, sans exclusivité, et ce, dans le cadre d'une véritable concertation.

Merci.

M. LE PRESIDENT – Merci. Je vous garantis que toutes les hypothèses seront mises à la concertation. Je ferai peut-être une proposition tout à l'heure qui ira dans votre sens.

Monsieur Jean-François JEANNETEAU ?

Jean-François JEANNETEAU – Monsieur le Président, chers collègues,

Je vais simplement, si vous le permettez, vous relire quelques passages d'un document du SMRA (SYNDICAT MIXTE DE LA REGION ANGEVINE) rédigé le 14 septembre 1994, un document qui remonte donc à quinze ans.

En préambule, il est écrit : *"La liaison sud constitue un enjeu essentiel pour la circulation interne dans l'agglomération à l'horizon des dix ou vingt prochaines années. Le fait pour le projet du schéma directeur de rappeler cette nécessité et de la proposer, a soulevé émotions, protestations, contestations et suscité de nombreuses interventions pressantes auprès des responsables et des élus du SMRA."* Je vois donc qu'il n'y a rien de nouveau et que les choses se répètent finalement assez facilement !

Un deuxième paragraphe porte sur la nécessité d'une liaison sud dans l'agglomération. Il commence ainsi : *"Pour cerner les besoins à venir en matière de déplacement, des études très approfondies ont été réalisées par les Services de l'État dans le cadre du dossier de voirie d'agglomération. Celles-ci font entrevoir, dans l'hypothèse d'un simple maintien du réseau actuel, des perspectives très inquiétantes pour la circulation en 2010."* Chacun peut apprécier la véracité de ce propos. Moi-même, en tant que Bartholoméen, je ne peux que constater l'exactitude des prévisions en observant, sur la rocade est, le matin et le soir, ces nombreux bouchons et la paralysie parfois complète de cette artère. Et il m'arrive de m'interroger sur ce qui se passerait aujourd'hui si les élus de l'époque n'avaient pas eu le courage de la réaliser ! Mais il est bien connu que toutes les bonnes routes sont celles qui sont chez les autres !

Un peu plus loin, toujours un autre passage qui concerne bien sûr cette liaison sud : *"Si l'agglomération angevine a pu longtemps différer ce bouclage* (je rappelle qu'on est en 1994 !) *grâce à l'efficacité de la voie sur berges, elle ne pourra à terme en faire l'économie."* Or, si j'ai bien compris, le scénario actuel serait de réduire très sensiblement la fluidité sur les voies sur berges. Quid de cette liaison sud dans ce cas-là ?

Un peu plus loin encore : *"Au vu des études et des simulations effectuées par les Services de l'État, il serait irresponsable de ne pas prévoir aujourd'hui* (toujours en 1994) *cette liaison. Remettre à plus tard le traitement des difficultés, serait une faute grave d'imprévoyance qui placerait nos successeurs devant des obstacles insurmontables."* Eh bien, j'espère que dans quinze ans, ne sera pas la situation où l'on est aujourd'hui !

Enfin, pour terminer, une dernière phrase : *"Le dossier de la liaison sud constitue bien un enjeu essentiel pour l'avenir, un enjeu que nous n'avons pas le droit d'ignorer et d'escamoter."* Et une phrase en conclusion : *"Le pire serait de ne rien décider."*

Chers collègues, M. le Président, je le redis : j'espère que nos successeurs de l'époque ou parmi les plus jeunes d'entre vous qui seront encore sur les fauteuils de cette assemblée, n'auront pas à faire le même constat, le pire serait de ne rien décider.

Aussi, je pense, M. le Président, que vous avez compris que je voterai les orientations proposées mais en souhaitant et même en insistant, que les travaux et les études complémentaires que tout le monde trouve tout à fait nécessaires, ne durent pas trop longtemps parce que ce serait en fait, ne rien faire.

M. LE PRESIDENT – Je vais quand même vous donner une réponse maintenant à cette question qui me semble essentielle effectivement.. Je ne suis pas en train de prendre le problème du

contournement sud comme une balle que l'on envoie dans l'espace en espérant qu'elle ne retombera pas. Il est clair que nous sommes une assemblée responsable et que si nous demandons des études, c'est pour qu'à un moment donné, nous nous jugions suffisamment éclairés pour prendre une décision. Il fait partie de la noblesse et de la charge des élus de prendre leurs responsabilités, qu'ils soient populaires ou impopulaires, qu'ils soient dans le vrai ou qu'ils se trompent. Une fois bien informés, nous devons considérer qu'il n'est plus temps d'attendre et prendre une décision. Je n'ai pas l'intention de vous dicter quoi que ce soit. Je vous demande ce soir de prendre une décision pour pouvoir aller plus loin, mais pas jusqu'à l'éternité ! Si les populations nous ont fait l'honneur de nous élire, c'est pour prendre des décisions mais bien sûr en s'entourant de la concertation, des études et de tous les avis possibles, mais à un moment, nous devrons trancher. Je partage votre sentiment, M. JEANNETEAU, c'est effectivement notre rôle et notre devoir.

Frédéric BEATSE ?

Frédéric BEATSE - Merci M. le Président.

En introduction, je voudrais me féliciter de ce débat et noter que l'abandon de la maîtrise d'ouvrage par une Collectivité a conduit au fait peut-être qu'enfin, le débat de la qualité de celui de ce soir ait pu avoir lieu de manière transparente et démocratique. C'est un point positif pour le projet et pour notre Collectivité d'avoir un débat de cette qualité ce soir, qui s'ouvre et nous mette effectivement nous, élus, en capacité d'exercer nos responsabilités, d'évaluer et de décider de se mettre dans cette perspective au service de l'intérêt général de notre agglomération mais aussi dans le souci, et il me paraît important, d'enfin trancher sur cette question. En effet, au-delà de nos décisions, des documents de 1994 ou d'autres périodes qui ont animé les débats au sein de notre territoire, c'est aussi l'urgence d'apporter une réponse à celles et ceux qui sont inquiets ou attentifs ou qui espèrent sur une décision au niveau de ce contournement sud. La dynamique qui est engagée aujourd'hui nous met dans cette direction et je voudrais dire deux mots par rapport à notre territoire et ce qui implique d'avancer dans le sens de ce qui nous est préconisé.

D'abord, par rapport à des choses qui ont pu être dites ou qui se disent, nous sommes résolument tournés vers une priorité aux transports en commun. Ce n'est pas une spéculation. Ce n'est pas quelque chose sur laquelle nous allons faire la preuve puisque, et cela a été l'objet de critiques parfois importantes, mais je vous rappelle que le gros investissement de ce mandat, celui que l'Agglomération n'a jamais porté de manière aussi forte, c'est bien évidemment la première ligne de tramway. La preuve de l'engagement résolu dans les transports en commun existe, nous l'avons donnée. Aujourd'hui, nous voyons que dans le maillage supplémentaire, dans les perspectives qui sont données, nous nous engageons résolument (cela fait partie des hypothèses) dans la voie de la continuité dans cette direction.

Ensuite, par rapport à la place de la voiture. On a parlé du plan de circulation de la ville d'Angers. Rassurez-vous ou plutôt inquiétez-vous (Bernadette CAILLARD HUMEAU pourra en dire un mot) car bien évidemment cette perspective implique déjà et le sera demain, un recul de la place de la voiture dans les villes. Elle nous implique aussi en termes de réflexion, comme le collègue des Ponts-de-Cé l'a dit en ce qui concerne son avenue qui coupe sa commune, mais comme on peut le dire effectivement aussi pour les boulevards sud. Tout à l'heure, le Maire de Mûrs-Erigné parlait des lieux de vie fréquentés. Je n'en connais pas d'autres aussi fréquentés avec une telle intensité d'équipements publics, de populations, que ceux autour des boulevards sud. La perspective annoncée dans ce document de les ramener à deux fois une voie, la perspective dans la présentation qui a été faite de les apaiser et de dévier la circulation, me paraît tout à fait satisfaisante. Je pense que cela s'intègre bien à la fois dans notre volonté affirmée à multiples reprises de conforter les relations entre l'ouest et le sud de l'agglomération et en tant qu'élu qui connaît ce secteur de près, de parachever l'action qui a été menée dans ce quartier sud d'Angers. L'arrivée du tramway, vous le savez, et une opération de rénovation du quartier de plus de 160 M€, illustrent la nécessité affirmée de le rattacher à la ville comme priorité et le fait de surmonter l'obstacle de ces boulevards sud le rattachera encore plus à la ville.

Enfin, un mot sur la concertation parce que cette concertation, j'ai pu le dire dans une autre instance, nous l'avons toujours demandée avec certains collègues. Nous l'avons même appliquée puisque l'un des seuls lieux de véritable débat organisé avec des habitants, a été au sein du Conseil consultatif de quartier de La Roseraie à la demande du Maire d'Angers notamment, une réunion ouverte à tous qui a permis une discussion sur ce projet, il y a quelques mois. Donc, les choses avaient été engagées. Le

Conseil consultatif de quartier avait même désigné deux représentants qui n'ont été réunis qu'une seule fois par le Département. Donc, je pense que nous avons donné à chaque fois nos demandes de concertation forte et le projet qui nous est proposé me semble aller dans cette bonne direction et j'y serai particulièrement attentif.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Bernadette CAILLARD-HUMEAU ?

Bernadette CAILLARD-HUMEAU – Merci M. le Président.

Dans l'absolu, qui peut être en faveur d'une nouvelle infrastructure routière, générateur de pollutions, dans le cadre du Grenelle de l'environnement qui retoque un certain nombre de réalisations, 13 ans après la loi Lepage qui demandait l'établissement des plans de déplacement urbain pour limiter l'usage de la voiture en ville ? C'est pourquoi, j'ai toujours demandé, en tant que conseillère municipale, en tant que responsable du groupe politique des centristes et maintenant, en tant que vice-présidente des transports, d'avoir des études complémentaires et là, ce sera en tant que donneur d'ordre avec vous, M. le Président. C'est un préalable. En prenant cette maîtrise d'ouvrage, nous devenons véritablement les responsables de l'avenir. Cela nous en donne la possibilité et nous permet d'arriver à une décision pleinement documentée et pleinement responsable. On ne peut que s'en féliciter après ces péripéties.

Pourquoi la liaison sud est possiblement nécessaire ? Il ne s'agit pas d'un nouvel anneau (je crois que l'on arrive au bout de ce système), mais d'une partie manquante du dernier anneau qui a plusieurs objectifs : d'une part, le report du trafic de transit et d'autre part, le report du trafic sur Bouchemaine, sur les Ponts-de-Cé et sur Angers. À Angers, comme on l'a expliqué au tout début, nous sortons du système de radiales pour arriver à un système de circulation automobile concentrique. C'est donc une question d'organisation de l'espace. Plus largement, je dirai que c'est une question d'organisation de l'aménagement.

Ce qui me semble important ce soir, en tant que vice-présidente chargée des transports, c'est de placer la liaison sud comme un des éléments de la politique globale des déplacements que nous voulons mettre en place. Effectivement, avec le tramway, et ce sera évident à l'été 2011, nous mettons en place une politique qui n'est pas sectorielle mais qui doit être cohérente et qui se décline avec de multiples facettes. La liaison sud rentre finalement dans ces facettes. Mais c'est d'abord le développement des transports en commun avec la mise en place du tramway, la mise en place de lignes principales et, à l'avenir, des bus à haut niveau de service ; et ça, je crois que tout le monde est en train d'en prendre conscience et de le souhaiter. C'est d'être en cohérence avec une politique de stationnement. C'est de mettre en place enfin une politique de déplacement modal à vélo ; on a encore une marge de manœuvre énorme à la fois sur la ville d'Angers et aussi sur l'agglomération, sur toutes les communes. C'est la prise en compte, l'incitation, l'accompagnement des plans de déplacement d'établissements scolaires ou d'entreprises. Ce sont aussi des choix de voirie, comme certains l'ont souligné. Sans oublier des campagnes de sensibilisation aussi parce que le changement de comportement, c'est sans doute ce qu'il y a de plus difficile à mettre en œuvre ; il est extrêmement difficile d'arriver à faire lâcher la voiture. Bref, c'est une multitude d'éléments qui ne doivent pas se contredire mais qui forment un ensemble, une politique sur laquelle nous devons mettre le turbo.

Tous ces éléments vont rentrer dans la concertation et, à ce titre, faire une saisine auprès de la Commission nationale du débat public est une chance et une preuve d'ouverture. Cela va nous permettre d'explorer l'ensemble, d'analyser les pour, les contre et les pourquoi. Je tiens particulièrement à ce que l'on associe effectivement l'ensemble de la population, c'est très important, cela fait partie de notre rôle d'élus.

Je dirai pour terminer que j'ai écouté une dizaine d'interventions. Tout le monde a insisté et s'est reconnu dans le fait qu'il fallait vraiment augmenter la part des transports en commun, des transports collectifs et mettre l'accent sur ce point. On a un calendrier. Avec le débat qui va se mettre en place, la décision va peut-être mettre entre un et deux ans. Mais si elle arrive positivement à la décision d'une liaison sud, le démarrage ne sera pas avant 2015. Donc, on a tout le temps pour mettre en place une politique encore plus ambitieuse de transports collectifs. L'un d'entre vous disait que l'on est sans doute à un tournant sociétal, moi aussi, je le crois. Ce que nous souhaitons avec ce développement

parallèle et important du transport collectif, implique un choix financier et ça, vous en êtes tous bien convaincus. Ce choix financier doit nous amener à reconsidérer nos choix budgétaires parce que l'on ne fait qu'avec ce que l'on a.

Merci M. le Président.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Je passe la parole à Marc GOUA.

Marc GOUA – Merci, Président.

Tout d'abord, je voudrais me féliciter du débat de ce soir, encore que je regrette que le Conseil Général nous ait refilé le bébé. J'étais de ceux qui pensaient qu'il fallait leur laisser, mais j'ai été convaincu par le Président sur le fait que si l'on voulait avancer, il fallait effectivement en prendre la maîtrise d'ouvrage.

Sans vouloir être à contre-courant de ce qui a été dit, je rappelle quand même que la vie de nos concitoyens, c'est effectivement la qualité de l'environnement mais c'est aussi l'attractivité des territoires, le travail, les équipements. Je veux bien qu'on soit dans un cocon, qu'on soit à part de tout le monde, mais je crains que nos jeunes s'en aillent pour ceux qui le peuvent, ceux qui seront les plus diplômés, et que les autres, ceux de nos quartiers... parce que parler des quartiers, c'est bien ; parler des jeunes en difficulté, c'est bien mais il faut y aller. Il faut y aller la nuit, il ne faut pas y aller le jour en passant comme ça, en faisant youppie et un double saut périlleux !

Moi, je souscris bien évidemment aux études complémentaires. D'ailleurs, à ce propos, je vais faire un peu de "provoc", mais vous savez qu'aujourd'hui, l'automobile représente 12 % de l'emploi en France. Nous sommes le seul pays à avoir 12 % de gens qui travaillent dans l'automobile ! Moi, je veux bien qu'on la tue rapidement, mais n'oublions pas que l'automobile plus le bâtiment que certains vilipendent aussi, c'est un quart de la main d'œuvre de notre pays, soit 25 % de l'emploi ! Alors, peut-être que les industriels vont se planter, mais je crois que dans deux ans, les premiers véhicules propres, les véhicules électriques, vont sortir. D'ailleurs, RENAULT a fait un choix absolument radical en ce sens, j'espère qu'il ne se trompe pas ! Les autres passent à l'hybride mais, lui, passe directement à l'électrique et normalement, il va y avoir une transformation complète. J'ai lu dans certains documents qu'effectivement, il faut du transport en commun pour les gens qui n'ont pas d'argent, les pauvres qui ne peuvent pas se payer de voiture alors que les autres pourraient s'en acheter. Cela m'a un peu irrité. J'espèrerais, moi, que tout le monde puisse effectivement accéder à un transport autonome quand il veut partir en vacances.

Ceci étant, il est vrai qu'il faut renforcer les transports en commun mais pour qu'ils marchent, tout le monde l'a dit, il faut qu'ils puissent joindre assez rapidement les lieux parce qu'autrement c'est rédhibitoire, qu'ils soient confortables et qu'ils soient sécurisés ce qui est aussi un autre problème.

Il est bien évident que ce que vous nous proposez ce soir, M. le Président, c'est-à-dire une ouverture sur des hypothèses dont une que vous avez écartée parce qu'effectivement elle n'est pas possible, avec des éléments complémentaires, me paraît marqué au coin du bon sens. Mais pour reprendre ce qu'à dit tout à l'heure mon camarade Jean-François JEANNETEAU, il ne faudrait pas qu'on attende encore trop longtemps.

Vous disiez, Président, que la grandeur du politique, c'est de faire des choix à un moment donné. Je ne voudrais pas comparer la rocade sud à des choses.... mais le 18 juin 1940, si on avait fait un référendum !... En 1982, quand BADINTER a proposé de supprimer la peine de mort, s'il y avait eu un référendum, cela n'aurait pas été voté. Donc, à un moment, il faut effectivement se concerter, examiner les avantages et les inconvénients, puis il faut décider. Quelle est l'agglomération de 250.000 habitants dans laquelle il n'y a pas des boulevards de ceinture aujourd'hui ? Citez-m'en une !

Donc, faisons attention. Pas le "tout bagnole"... d'ailleurs je crois qu'avec la première ligne de tramway, vous le disiez, Président, la circulation à Angers sera pire encore après les travaux qu'aujourd'hui, peut-être pas pire mais pratiquement autant, et que cela dissuadera... Je transportais

tout à l'heure le Sénateur (on faisait du covoiturage) et je lui disais : "Ça donne envie de ne plus venir en voiture en ville !". Donc, vous voyez que les buts sont atteints.

Monsieur le Président, votre démarche me satisfait et bien évidemment nous voterons pour.

M. LE PRESIDENT – Daniel RAOUL ?

Daniel RAOUL – Merci M. le Président.

Je voudrais revenir en particulier sur l'intervention de notre collègue BODARD, le Maire de Mûrs-Erigné concernant l'organisation globale qui devra se retrouver à l'intérieur du ScoT. Je le dis aussi à Jean-Louis GASCOIN qui est en charge de l'élaboration du SCoT. C'est vrai qu'on a prévu dans la préparation de ce document, des liaisons rapides entre les pôles de ce pays. Nous avons une chance extraordinaire car il est relativement rare que le syndicat mixte, en l'occurrence le nôtre, celui de la région angevine en charge d'élaborer le ScoT, soit égal à l'aire urbaine de l'INSEE, à deux communes près que l'on rencontrera bientôt d'ailleurs, M. le Président. Cela nous permet d'avoir une vision globale sur ce bassin de vie et voir comment, à terme, nos habitants pourront s'approprier les transports collectifs, entre autres. Cela a été évoqué de part et d'autre, notamment dans le plaidoyer de Bernadette CAILLARD-HUMEAU mais je ne suis pas persuadé que ce soit la seule solution aux problèmes de la circulation à l'intérieur et des échanges intra pays.

Deuxième remarque : si je devais retenir parmi les propositions de loi qui vont nous arriver dans la réforme des collectivités territoriales une seule proposition (j'en ai déjà parlé avec le Président), c'est la possibilité d'instaurer un pôle métropolitain comme espace de coopération entre les différents établissements publics ayant comme vocation d'avoir des axes de concertation sur le développement économique pour les transports et pour l'aménagement de l'espace. C'est à peu près le seul côté positif que je vois à cette réforme, mais c'est un autre débat que je ne vais pas entamer ici. En tous les cas, cette notion de pôle métropolitain correspond à votre intervention et je crois que c'est aussi une des demandes de nos collègues. On ne doit pas raisonner seulement agglomération concernant ces études. Il faut raisonner bassin de vie et voir comment les habitants, qu'ils soient dans la deuxième ou troisième couronne, se déplacent, comment ils vivent, comment ils vont se faire soigner, comment les enfants vont faire leurs études, où vont-ils, etc. C'est bien la notion de bassin de vie et d'aire urbaine au sens INSEE qu'il faudra bien prendre en compte.

Pour conclure, je dirai que c'est tout à l'honneur de notre assemblée d'avoir le courage de prendre cette maîtrise d'ouvrage ce soir, face à un déficit ou à un lâchage en cours d'étude d'une autre assemblée. Je trouve que c'est tout à fait courageux. Pour reprendre l'intervention de notre collègue Jean-François JEANNETEAU tout à l'heure et une phrase du Président : en 1994, des études avait été faites et avaient abouti à une conclusion. Il n'empêche que nous en sommes encore là, quinze ans après. Vous avez dit, M. le Président, qu'il n'est pas question de mettre sur orbite ce problème. Il s'agira bien, à terme, d'avoir le courage de décider et pour ce faire, comme vous le proposez, d'avoir des études complémentaires. Je dois dire que cette proposition me plaît tout à fait et en tout cas, me paraît courageuse par rapport à d'autres assemblées qui se défilent. Merci.

M. LE PRESIDENT – Madame Jeanne ROBINSON-BEHRE, je vous passe la parole.

Jeanne ROBINSON-BEHRE – Merci M. le Président.

Mes chers collègues,

Tout d'abord, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Marc LAFFINEUR, retenu à l'Assemblée nationale.

Le dossier de liaison sud, objet de ce débat d'orientations, est un projet qui engage l'avenir de notre agglomération et qui mérite une lecture dans le temps.

Vous avez évoqué, à plusieurs reprises, l'histoire des déplacements autour d'Angers et plus particulièrement le contournement nord qui a marqué l'histoire d'Avrillé au cours des trente dernières

années et qui aurait, si la couverture de la tranchée couverte n'avait pas été obtenue, coupé la ville en deux. Donc, je comprends aussi les craintes et inquiétudes exprimées par le Maire des Ponts-de-Cé. La mise en réflexion de cette nouvelle liaison nécessite donc que nous puissions non seulement prendre en considération l'ensemble des éléments, mais plus largement, que nous puissions appréhender au mieux l'évolution des modes de transports. Vous évoquiez tout à l'heure des simulations formulées lors de l'élaboration du PDU. Force est aujourd'hui de constater que les mentalités évoluent, que les habitudes de nos concitoyens changent et qu'il convient d'encourager toutes ces nouvelles pratiques liées notamment au covoiturage et aux transports en commun.

À quelques mois, même s'ils sont encore longs, de la mise en service du tramway, ne faut-il pas se donner le temps de regarder, d'étudier comment les Angevins vont s'approprier ce nouveau mode de transport et nous donner des éléments fiables, dépassant les simples hypothèses de travail, sur le report des trajets en voiture, sur les transports en commun notamment ? Rien ne serait pire, en effet, que d'engager durablement et fortement nos finances, sans être totalement certain que le flux soit suffisant. En effet, différents montants sont évoqués mais l'accord cadre évoque le montant de 160 M€ qui, dans le contexte contraint des finances de notre Communauté d'agglomération, apparaît impossible à absorber.

Notre agglomération mène actuellement des réflexions sur le SCoT qui devra intégrer ces réflexions afin de ne pas gager l'avenir et de poursuivre notre vision des déplacements en transports en commun avec la mise en place de transports en commun en site propre, transports d'avenir permettant également de préserver les terres horticoles et du végétal spécialisé si chères à VEGEPOLYS.

Monsieur le Président, loin de ne vouloir rien faire, il s'agit, d'après nous, de faire au mieux pour les prochaines décennies, en prenant en compte et étudiant l'ensemble de ces données nouvelles liées à l'aménagement du territoire, en se donnant le temps de prendre en compte la place que vont occuper ces nouveaux déplacements dans les modes de vie et ces changements de comportements, en se donnant donc le temps de réaliser les études nécessaires.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT – Merci, Madame.

Jean-Luc ROTUREAU ?

Jean-Luc ROTUREAU - Merci M. le Président. .

Bien évidemment, je voterai ces propositions qui me semblent à la fois équilibrées, volontaristes et responsables.

Beaucoup de choses ont été dites, je vais résumer ma pensée. Il a été dit qu'il ne fallait pas rejeter notre responsabilité en tant qu'aménageurs du territoire et Jean-François JEANNETEAU, en relisant ce qui a été écrit en 1994, l'a bien rappelé. On ne peut pas repousser sans cesse des décisions et celles-ci sont importantes. Madame Jeanne ROBINSON-BEHRE vient de rappeler l'histoire du contournement nord et même si c'était bien différent, il y a aussi des similitudes.

Pourtant, on aurait plein de raisons de ne rien faire. Je vais dire des choses qui choquent peut-être, mais qui peuvent parfois être dans les esprits. Actuellement, il y a un certain nombre de réformes, réforme des collectivités, réforme de leur financement avec notamment la suppression de la taxe professionnelle. Tout cela peut nous inquiéter et inquiète réellement. Chacun d'entre nous se demande de quoi demain sera fait et quels choix nous pourrons faire. On ne se posera peut-être même pas la question entre la liaison sud, les transports en commun, il y aura peut-être des choix plus douloureux ? Je n'en sais rien. En tout cas, les réformes annoncées ou l'incertitude sur l'avenir de nos collectivités ne peuvent pas être un prétexte à ne rien faire.

Deuxièmement, nous entrons aussi dans des années électorales. Il y a des scrutins en 2010, 2011 et 2012. Pour autant, notre rôle ici, en intercommunalité, est bien de prendre nos responsabilités et non pas de se laisser embarquer, les uns ou les autres de quelque côté qu'on soit d'ailleurs, par des enjeux qui seraient différents de l'intérêt pour la population en termes d'aménagement.

Troisièmement, craindre la population ou le débat public, ne peut pas non plus être un moteur. Je regrette qu'à ce titre-là, le Conseil Général ait botté en touche, comme nous l'avons dit à plusieurs. En début de session du Conseil Général (ce n'était pas le débat proprement dit mais l'introduction du débat sur la liaison sud, le matin) un député de la majorité départementale (c'est dommage qu'il n'ait pas pu rester l'après-midi) a dit qu'il voyait un intérêt départemental à cette liaison. Je crois qu'effectivement, il faut approfondir cette question. On a probablement trois types de flux à analyser sur la liaison sud : les flux qui vont en ville, plutôt vers le centre-ville, les flux intra agglomération, d'un point de l'agglomération à l'autre, et les flux extra agglomération. Tous ces flux touchent à la fois des individus et des entreprises. Je crois que l'on n'a pas encore assez travaillé cette question de l'analyse de ces flux, ce que cela veut dire en termes de développement de notre territoire.

Actuellement, on travaille sur le SCoT, cela a été rappelé. Je pense qu'avant toute chose, on doit bien affirmer un projet de territoire à l'échelle du SCoT, un projet d'agglomération et un projet urbain puisque aujourd'hui, nous sommes tous concernés par de l'urbain. C'est à partir de ces analyses que l'on doit évaluer cet ensemble de nécessités de contournement et bien sûr, la question des déplacements. En effet, à l'heure où l'on travaille le SCoT, la question des polarités, la question du développement économique, la question de l'habitat, des commerces, des équipements publics, tout cela est lié. Il s'agit donc bien de mettre en jeu notre projet urbain, d'évaluer comment demain les populations vont vivre (Marc GOUA l'a rappelé à sa façon) et comment le développement économique va se poursuivre dans l'agglomération. Aujourd'hui, l'attractivité économique de notre agglomération se fait plus vite que le développement de l'habitat. Cela veut dire qu'à travers des outils comme le PLH, on essaye de rattraper notre retard sur l'habitat. Nous avons choisi (et on va tout faire pour obtenir ces résultats) de construire 25.000 logements dans les dix ans à venir. Cette construction de logements, qu'on soit à peu près ou autour du chiffre, va de toute façon amener de nouveaux flux. Moi, je crois fortement à cette nécessité d'une liaison sud. Je crois fortement à un développement de notre territoire. Il ne faut pas que notre territoire soit asphyxié parce que s'il l'était demain, c'est le développement économique qui est en cause mais c'est aussi évidemment des questions qui se reposeront sur l'habitat et on ne pourra plus envisager les choses de la même manière.

En conclusion, je voudrais simplement rappeler que s'il y a un calendrier qui doit être clair, c'est bien celui de la concertation et celui de la décision. Moi, je ne vois pas la concertation avec la population comme un risque. Au contraire, c'est une chance ! Vraiment, M. le Président, autant je souscris à cette proposition équilibrée de ce soir, autant je souhaite que le calendrier de la concertation et le calendrier de la décision soient bien clairs. Merci.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Madame Nedjma BOU-TLELIS ?

Nedjma BOU-TLELIS – Merci M. le Président.

Tout à l'heure, on a nous a présenté un dossier technique. Ne connaissant pas le dossier, j'ai donc pu découvrir cette question de la liaison sud. Cela fait bientôt quatre heures que nous en débattons, ce qui m'amène à poser trois questions fondamentales.

Premièrement, on parle de liaison sud. Depuis trente ans, on débat sur ce point. On parle d'enjeux, d'hypothèses, de scénarii, de solutions... Mais moi qui n'étais là ni en 1976 ni en 1994, je me pose la question : concrètement, à quels besoins et à qui répond cette liaison sud ?

Deuxièmement, on a beaucoup parlé technique, on a beaucoup parlé aménagement. Je voudrais savoir ce soir quel est l'impact social et économique. Combien de personnes risque-t-on d'exproprier ? Combien d'entreprises ou d'exploitations agricoles risque-t-on de toucher ? C'est aussi une question qui me paraît importante au regard de la crise économique.

Enfin, troisièmement, on parle de liaison sud, de contournement sud. J'entends les réponses des uns et des autres. Toutes sont respectables. En revanche, je me demande quelle vision nous avons, nous, pour ce territoire du sud en termes d'aménagement, de développement économique, d'habitation.

Je réserve donc ma décision ce soir en fonction des trois réponses que j'aurai.

M. LE PRESIDENT – Ma réponse va être très simple.

Quels besoins de liaison sud ? Un certain nombre d'études prouvent qu'il y a besoin de cette liaison sud en fonction des flux de circulation, en fonction des trafics qui peuvent être constatés, en fonction des nécessités de se déplacer qui est une des libertés essentielles, et en fonction des possibilités données.

Combien de personnes sont concernées ? Je pense que c'est toute l'agglomération qui est concernée. Réellement, on ne peut pas considérer l'agglomération autrement que comme un tissu, un tissu social, urbain et complexe qui est tel que si l'on touche ici, ça bouge là. On le sait tous, ça ! C'est l'effet de l'aile de papillon que vous connaissez bien et qui est une chose essentielle. On peut appréhender les effets pervers, on peut estimer, on ne peut jamais les connaître complètement. Regardez ce qui s'est passé sur un fleuve que l'on connaît bien qui est la Loire : malgré tous les essais qui ont été faits après des études très complexes, on n'a jamais eu le résultat qu'on espérait. Par contre, quelque chose qui serait maintenant impossible, tel que le lac de Maine qui a été creusé, est devenu une richesse écologique et environnementale extraordinaire. On ne pouvait pas le savoir.

Enfin, quelle vision avons-nous de l'avenir ? Je pense que chacun d'entre nous doit avoir sa vision. Comme vous le disiez très justement, c'est une vision respectable et à respecter.

Ce que je vous proposerai ce soir, ce n'est pas de choisir entre des hypothèses. Je vous proposerai de retenir les hypothèses que je vous ai présentées tout à l'heure, de faire les études complémentaires dont celles que vous évoquiez au niveau de la largeur, du nombre de personnes impactées, etc., que l'on n'a pas ainsi que d'autres choses. Moi, je ne sais pas exactement quelles sont les quantités de terre déjà achetées sur un trajet. Je connais globalement la subvention de la Région qui peut être attribuée dans le cadre des études notamment, mais dans le cadre des acquisitions, je ne sais pas du tout combien il a été dépensé. Ce sont donc des études qui sont indispensables, mais on ne peut les faire que si l'on a la maîtrise d'ouvrage et c'est ce que je vous propose ce soir.

Monsieur CHAMBRIER ?

Jacques CHAMBRIER – Merci M. le Président.

Je m'exprime au nom du Conseil municipal de Savennières puisque nous avons eu le temps de délibérer sur cette question.

Beaucoup de choses ont déjà été dites, dans lesquelles nous nous reconnaissons bien sûr : l'importance affirmée par le SCoT de la multi polarités pour réduire les déplacements ; l'importance des transports en commun ; ce que vous avez proposé, M. le Président, c'est-à-dire cette concertation, le fait de ne pas avoir peur du dialogue, peur des associations, comme le rappelait aussi Pierre VERNOT ; l'idée de la Commission nationale du débat public, des études complémentaires, etc. Je n'y reviens pas. Nous sommes d'accord et je pense qu'il y a un large consensus dans l'assemblée sur tout cela.

Par contre, il me semble qu'il y a trois points sur lesquels on pourrait aller plus loin.

Premièrement, il me semble inutile d'étudier certains scénarios. Là, je rejoins complètement le Maire de Bouchemaine. La liaison sud avec franchissement de la Loire, site de la confluence perturbé, ZPPAUP de Savennières, etc., n'a aucun sens ! Plus personne aujourd'hui n'oserait approuver une telle décision et aucun organisme ne la laisserait passer. Donc, c'est du temps perdu d'étudier cela, me semble-t-il.

De même, je crois que c'est du temps perdu d'étudier une des hypothèses qu'a présentée M. Jean-Marc VERCHERE tout à l'heure, qui est de faire cinq trémies sur les boulevards sud. Après ce qu'a dit M. Frédéric BEATSE, cela n'a pas de sens ! C'est temps perdu !

Ne perdons pas de temps sur de tels scénarii. Je pense qu'il vaut mieux labourer profond que ratisser large. Donc, labourons profond en étudiant des vrais sujets. Les vrais sujets, c'est peut-être des

carrefours sur les boulevards sud, mais des carrefours à niveau qui ne coupent pas le quartier en deux. Et encore, même là, je suis un peu sceptique !

Quant à la liaison sud, on sait qu'il y a trois scénarii possibles. Il y a le scénario deux fois deux voies dont on sait qu'il aura une capacité de 47.000 véhicules par jour s'il y a des échangeurs ; il y en a un à deux fois deux voies avec des carrefours à niveau dont on dit que ce sera 37.000 véhicules par jour, et puis il y a deux fois une voie dont on dit que ce sera 28.000 véhicules par jour. Je pense que de toute façon, s'il y a une liaison sud, ce sera une de ces trois solutions. Cela ne sert à rien de s'embarrasser à étudier d'autres sujets qui sont vraiment de la pure spéculation intellectuelle !

Deuxième point sur lequel on peut aller plus loin, et là, je rejoins Jean-Luc ROTUREAU : la liaison sud est une liaison intercommunale. Ce n'est pas le problème d'Angers Loire Métropole, seule. C'est le problème de la Région et celui du Conseil général. J'aimerais donc qu'il soit clair que les engagements de la Région et du Conseil général soient réaffirmés sur la route et sur les transports en commun qui, eux aussi, desservent les échanges entre plusieurs communautés et donc, qui sont aussi intercommunaux. L'intercommunalité, ce n'est pas uniquement les routes, c'est aussi les transports en commun. Moi, je pense qu'il faut interpeller les autres structures sur ce point.

Enfin, troisièmement, et c'est la condition que je mettrai pour soutenir votre proposition : qu'il soit bien clair qu'on mène une étude concomitante du transport en commun et de la liaison sud car pour moi, il ne faut en rien dissocier les deux dossiers. Gilles MAHE l'a dit, Philippe BODARD l'a repris, il faut absolument que ces deux dossiers soient menés en commun. Cela veut dire concrètement qu'il faut prévoir le tracé de la deuxième ligne de tramway. Il ne faut pas que ce soit une vague spéculation, "un jour, il y aura une deuxième ligne de tramway", mais dire plutôt : "effectivement, il y aura une deuxième ligne et elle passera par tel et tel endroits". C'est à ce moment-là qu'on pourra dire quel effet cela a sur les flux. De même, il faut définir où passeront les fameux couloirs parce qu'alors, on saura quel carrefour va être perturbé, quel flux de circulation va être transformé, etc. On ne peut pas étudier la liaison sud, si l'on n'a pas un plan précis de développement des transports en commun et si ce n'est pas à nouveau une pure spéculation.

Je terminerai en disant que c'est aussi un plan de financement. On l'a rappelé, la liaison sud, c'était 160 M€ au moment où elle a été conçue. C'est 200 M€ aujourd'hui, surtout si l'on veut faire des efforts de préservation de l'environnement. Quant à la deuxième ligne de tramway et les bus en site propre, c'est entre 300 à 350 M€. Donc, cela fait 500 M€. Certes, tout ne sera pas à la charge de l'Agglo. Je pense qu'une bonne partie doit être à la charge du Conseil général, une bonne partie à la charge de la Région, mais il en restera une bonne partie à la charge de l'Agglo. Il faut donc aussi que le projet contienne un plan de financement. Ce n'est pas seulement une étude technique de faisabilité qu'il faut faire faire, c'est une étude économique pour voir à quelle échéance de temps, l'Agglo a les moyens de cette politique.

Merci.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Je vais me permettre d'intervenir sur un point très précis : dans votre question, vous interpellez, de manière fort judicieuse, le Département et la Région.

Moi, j'ai simplement entendu la prise de position du Département : il se dégage de la maîtrise d'ouvrage mais il maintient, *a priori*, son financement pour 50 % des travaux et des études. Sur le plan départemental des transports en commun, le Département ne donne aucune subvention pour le tramway. Je voudrais bien savoir par quel miracle cela va changer ! Enfin, il fait les routes départementales puisque effectivement, c'est son rôle, sa responsabilité et sa compétence.

La Région, quant à elle, a décidé, dans le cadre de sa politique depuis six ans, de ne plus subventionner les routes, sauf celles qui rentrent dans le contrat de projets État-Région et de plus, dans certains cas, pour poursuivre ce qui avait été commencé dans un département qui était particulièrement sinistré au point de vue des routes, qui était la Mayenne. Par contre, la compétence régionale s'est exercée de deux manières : premièrement, en aidant les tramways de la région avec une subvention de 1 M€/km et deuxièmement, en faisant ce qui est le complément multimodal important des liaisons interurbaines, en créant des capacités en TER beaucoup plus importantes. À ce sujet, je voudrais rappeler à l'assemblée qui ne l'a pas oublié sans doute, que dans le cadre du

développement de l'étoile ferroviaire d'Angers, la Région a décidé de créer une halte ferroviaire à la limite de Trélazé et de Saint-Barthélemy, afin d' anticiper sur des constructions et des afflux de populations futures. Cette halte permettra, en dehors des TER qui arriveront et qui s'y arrêteront, d'envisager à terme une navette ferroviaire qui circulera entre cette gare et la Maître Ecole à Angers, d'une part, et la gare Saint-Laud, d'autre part. Quant à l'Agglomération, elle aura aussi à se pencher sur cette question parce que la Région favorisera mais ne paiera pas l'intégralité de la navette. En tout cas, il est sûr et certain que l'étoile ferroviaire d'Angers rentre dans le cadre des études de la Région. Certaines études sont faites pour que, dans le cadre de l'agrandissement de la voie de chemin de fer entre Nantes et Angers, on puisse utiliser les voies de chemin de fer qui existent sur le sud aussi bien que dans d'autres endroits.

Voilà ce que je voulais vous dire, mais je vous demande de ne pas conditionner votre vote sur la prise de responsabilité que nous vous demandons en prenant la maîtrise d'ouvrage pour être effectivement en mesure de faire toutes les études nécessaires.

Monsieur Fabrice GIRAUDI ?

Fabrice GIRAUDI – Ah, la voiture ! La voiture est un bonheur individuel mais un fléau collectif. Pour autant, on ne peut pas laisser l'agglomération se scléroser, c'est impossible. Nous devons voir l'agglomération à 20 ans, à 30 ans, être visionnaires. L'agglomération a besoin d'être désengorgée dès aujourd'hui mais surtout, dans l'avenir. On ne peut pas le faire sans tenir compte des contraintes humaines (on a parlé d'expropriations), des contraintes économiques (on a parlé des entreprises, notamment des entreprises maraîchères, etc.) et environnementales.

En tant qu'élu PRG, je voterai donc l'ensemble des propositions afin de faire un maximum de scénarios, que tout soit étudié pour trouver le plus de solutions possibles et le moins de contraintes.

Nous devons faire un choix. J'ai entendu certains collègues élus dire qu'il est urgent d'attendre. Moi, je crois au contraire qu'il est extrêmement important d'agir aujourd'hui et qu'il est trop tard pour attendre.

Nous aurons des choix difficiles à faire, dans l'intérêt de tous et en décevant certains, nous le savons. Il n'y aura pas de solution miracle. Il y a des scénarios, il est important de les combiner. On voit qu'il faut combiner le transport collectif, le transport individuel en vélo, ou autres. On ne peut pas éviter de faire un contournement rapide avec des projets comme ATOLL. Mais surtout, évitons de faire ce que certaines agglomérations ont fait, c'est-à-dire ne rien faire et se retrouver avec 10.000 camions par jour qui passent dans l'agglomération.

Pour autant, et j'en finirai là, nous devons absolument, et j'insiste, nous devons absolument être pédagogue auprès de la population, auprès des Angevins, auprès de l'ensemble des gens qui vivent dans l'agglomération pour expliquer clairement, une fois qu'on aura des études précises que l'on va voter ce soir, pourquoi nous, élus, nous ferons ces choix. C'est très important ! Ne faisons pas un Maastricht de cette réflexion, quelque chose d'incompréhensible pour la population. Rendons des scénarios exploitables et compréhensibles, et choisissons ensemble, nous, élus, mais dans l'intérêt collectif.

Merci.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Mes chers collègues, je vais donner la parole à Bruno BARON, mais je crois que les interventions qui ont été nombreuses, intéressantes et lourdes de sens, nous ont suffisamment éclairés, je pense, sur la délibération que je vais vous présenter. Cela fait déjà 4 heures un quart que nous sommes en "conclave". Je ne sais pas si la fumée blanche va sortir, mais je vous demanderai volontiers de ne pas prolonger trop longtemps encore le débat.

Monsieur Bruno BARON, et après Mme Nedjma BOU-TLELIS pour une petite précision afin de pouvoir voter !

Bruno BARON – Je ne ferai pas un Maastricht de ce débat. Par contre, je me demande si finalement ce débat n'est pas une opportunité pour nous. De nature optimiste, j'aurais envie de dire que c'est à nous de transformer ce problème en opportunité, même si l'exercice est et sera difficile puisque nous avons à faire face à des problèmes d'aujourd'hui et en même temps, à anticiper et faire preuve de prospective pour les quinze ans à venir. De mon point de vue, nous sommes dans une phase de transition vers un nouveau modèle de développement, certains l'ont déjà dit, et je pense que nous avons à anticiper. Pour ma part, j'appuierai fortement vers ce nouveau modèle.

Une opportunité, disais-je, pour nous permettre de prolonger la mise en œuvre de l'approche globale que nous avons (on a évoqué l'enjeu du projet de territoire par rapport au ScoT), approche globale avec ses différentes dimensions. Dimension environnementale : ce sont des questions énergétiques qui sont posées derrière les questions de transport et on a élaboré dernièrement le Plan Climat ; ce sont aussi les réflexions sur Copenhague. Dimension économique avec l'emploi : comment faciliter l'emploi par les transports ? Je partage la question de l'accès, des tarifs et des horaires souples. Dimension sociale également notamment par rapport aux transports en commun qui, pour moi, sont un moyen de travailler sur la mobilité mais aussi de lutter contre l'inégalité homme/femme. On sait que 60 % des utilisateurs des transports en commun sont des femmes. Cette approche globale est, à mon avis, un enjeu culturel avec des pratiques nouvelles, de la concertation. En tout cas, pour ma part, c'est mon approche systémique que j'appelle "écologie politique".

Sur ce projet, j'aurais envie de donner des garanties ou en tout cas, d'en souhaiter notamment par rapport à l'urbanisation. En termes de limite par rapport à la zone horticole, il a été évoqué l'idée d'une zone agricole protégée. Je pense que c'est une très bonne idée de manière à sanctuariser cet espace.

En même temps, au niveau des garanties, ne refaisons pas ce que l'on a fait avec un autre modèle, il y a 40 ans ; je pense aux deux fois deux voies. À nous d'être audacieux et ambitieux pour inventer des réponses avec notre grille de lecture actuelle.

Le souhait que j'aurais peut-être et je pose la question : qu'est-ce que l'on peut faire rapidement ? Qu'est-ce qu'on peut anticiper ? Là, on réfléchit à 15 ans, mais est-ce qu'il n'y aurait pas des choses à mettre en œuvre rapidement ? Je pense aux questions des transports en commun par rapport aux communes des Ponts-de-Cé, de Bouchemaine et autres. Est-ce qu'il n'y a pas à réfléchir pour mettre en place, avant la fin du mandat, des actions qui répondent à des besoins par rapport à des questions que se posent les habitants ? Cela veut dire : un calendrier (déjà on y travaille dans d'autres domaines) mais également un budget (cela a déjà été évoqué).

Pour conclure, je dirai simplement : profitons de cette réflexion pour continuer à traduire dans les actes notre philosophie de développement durable parce qu'après tout, c'est celle qui nous guide. En tout cas, c'est celle que j'ai envie d'avoir, qui nous permet de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre ceux des générations à venir. Imaginons des possibles à partir de cette grille de lecture. Donc, d'accord pour les études, d'accord pour la concertation, d'accord pour le "7 + 5" avec, pour ma part, cette vigilance quant à cette approche du développement durable et puis, d'accord pour faire un choix aussi qui nous ramène à nos responsabilités d'élus dans le cadre de l'intérêt général.

M. LE PRESIDENT – Merci.

Madame Nedjma BOU-TLELIS ?

Nedjma BOU-TLELIS – Qui dit études, dit cahier des charges. Est-ce que dans le cahier des charges, on peut être très précis sur l'évaluation de l'impact social et économique et sur la vision sur ce territoire du sud ?

M. LE PRESIDENT – C'est noté. Je ne peux pas vous répondre ce soir de quelle manière ce sera précis mais ce sera une question qui sera posée bien évidemment.

Je vais faire une synthèse, si vous le permettez.

Vous avez tous souligné l'importance de la circulation sur le sud de l'agglomération.

Je regrette et je le maintiens, la décision unilatérale du Département. Mais je note avec intérêt qu'il s'engage à payer à 50 % et je lui demande de renouveler cet engagement, sur le projet que nous aurons arrêté.

Je vous propose une délibération qui rappelle effectivement la nécessité des transports en commun comme socle.

***

Dossier N° 2

Délibération n°: DEL-2009-263

VOIES STRUCTURANTES D'AGGLOMERATION

DEPLACEMENTS - LIAISON SUD - MAITRISE D'OUVRAGE

Rapporteur : M. Jean-Claude ANTONINI
Le Conseil Général de Maine et Loire a décidé, par délibération du 26 octobre dernier :

- d'abandonner la maîtrise d'ouvrage de la voie de la Liaison Sud,
- de retirer cette opération des opérations à maîtrise d'ouvrage départementale, inscrite dans le Schéma Routier Départemental 2006/2020, en confirmant cependant son accompagnement financier à hauteur de 50% du coût

Cette situation nouvelle, que nous regrettons mais dont nous prenons acte conduit l'agglomération à reprendre la gestion du dossier lourd des infrastructures routières du Sud de la Métropole Angevine.

Le débat d'orientations que nous venons de mener sur le sujet met en exergue notre volonté partagée d'anticiper les évolutions des déplacements des Angevins et de tout mettre en œuvre pour :

- doter notre Agglomération d'un réseau de transports collectifs performant s'appuyant tout à la fois sur la première ligne de tramway ouverte en 2011, sur un deuxième axe Ouest, Nord, Est, du même type et sur des ½ lignes à haut niveau de service, notamment, vers les Communes de l'Est et du Sud,

- et réaliser au Sud d'Angers, un maillage viaire complétant l'anneau de contournement de l'agglomération, permettant un désengorgement des deux ceintures de boulevards existantes, et un allègement de la circulation sur les radiales vouées aux sites propres de transports en commun et desservant les parkings relais à créer.

Des études complémentaires restent à faire et la concertation sur les solutions encore en lice, doit être menée.

Pour ce faire, et en cohérence avec les objectifs énumérés dans le rapport de présentation soumis au débat, je vous invite :

- A déclarer l'intérêt communautaire pour le projet de Liaison Sud et à en assumer la maîtrise d'ouvrage,
- A m'autoriser, quelque soit le snénario, à lancer les études complémentaires permettant d'éclairer nos choix et d'alimenter la concertation :
  . Etude carbone et solutions comparées
  . Etudes cordon et origine-destination
  . Finalisation de certaines études du Conseil Général
  . Etudes de trafic complémentaires avec infléchissement de certaines hypothèses et modulation de vitesses.
  ...
- A ouvrir une concertation exemplaire et globale sur ce projet en saisissant en vertu de l'article
  L 121.8 II du Code de l'Environnement, la Commission Nationale du Débat Public,

- A demander au Conseil Général de confirmer sa participation financière dès lors que le projet aura été arrêté par Angers Loire Métropole.

M. LE PRESIDENT – Je suis désolé Mme le Maire de Bouchemaine, je ne retire pas de la concertation le grand contournement sud. Je ne retire pas non plus l'aménagement semi autoroutier des boulevards sud. Je pense que s'ils sont jugés inaptes, ils sortiront rapidement de la discussion. Je ne veux pas les évacuer ce soir, je veux qu'ils soient évacués ensuite. La seule chose que l'on peut évacuer, c'est celle qui a été condamnée par le Conseil d'État. Là, vraiment, ce serait aller dans le mur pour le plaisir ! Mais, Mme le Maire, je suis persuadé qu'elle ne sera pas retenue et qu'elle ne sera pas inscrite au SCoT.

Anne-Sophie HOCQUET de LAJARTRE – Je suis d'accord pour ne pas le retirer de la concertation mais je souhaiterais quand même très fermement que la discussion sur l'inscription ou non dans le SCoT de ce grand contournement sud ait lieu dans le cadre du ScoT. Cela me paraît essentiel.

M. LE PRESIDENT – De toute façon, c'est une discussion que l'on aura dans un autre domaine sur le SCoT.

Je vous propose donc de déclarer l'intérêt communautaire pour le projet de liaison sud, puisqu'il s'appelle ainsi, et d'en assumer la maîtrise d'ouvrage.

Je vous demande de m'autoriser : à lancer des études complémentaires permettant d'éclairer nos choix et d'alimenter la concertation (j'en cite un certain nombre dans la délibération), à ouvrir une consultation exemplaire et globale sur ce projet en saisissant, en vertu de l'article L121-8-2 du code de l'environnement, la Commission nationale de débat public et enfin, à demander au Conseil général de Maine-et-Loire de confirmer sa participation financière dès lors que le projet aura été arrêté par Angers Loire Métropole.

Tout cela est affiché derrière moi. Avec un tel débat, je ne pouvais pas vous proposer, *a priori,* une version définitive. Vous avez reçu un document qui comportait cette version-là.

Je vous propose de choisir pour la maîtrise d'ouvrage parce que le financement des études sera maintenu avec le Conseil général, que nous pourrons bénéficier des études qui ont été faites par le Conseil général et les exploiter pour la concertation et ensuite, que l'on pourra continuer ainsi.

Monsieur Daniel DIMICOLI ?

Daniel DIMICOLI – Etant entendu, M. le Président, que l'on intègre bien les quatre solutions qui sont mentionnées dans votre document ?

M. LE PRESIDENT – Bien sûr ! Plus d'autres éventuellement.

Madame ROBINSON-BEHRE ?

Jeanne ROBINSON-BEHRE – Moi, c'est le dernier alinéa de la délibération qui, j'avoue, m'interroge. Est-ce que l'on ne pourrait pas demander au Conseil Général de confirmer "son engagement à nos côtés" plutôt que "sa participation financière" ? Je rappelle que la participation financière du Conseil Général était sur l'accord cadre. Aujourd'hui, si l'on choisit une proposition à 600 M€, je considère que ce serait un vœu pieu qu'il ne serait pas très honnête de mettre à la connaissance de nos concitoyens.

M. LE PRESIDENT – Je ne vois pas pourquoi on déciderait d'un contournement sud qui pourrait coûter 600 M€. Nous aussi, nous sommes suffisamment respectueux des 50 % qui vont être les

nôtres, pour avoir intérêt à ce que ce soit le moins cher possible. Je maintiens donc la proposition qui est faite de demander au Conseil général de tenir ses engagements sur le plan des 50 %, *a minima.*

Laurent GERAULT ?

Laurent GERAULT – J'interviens après le débat uniquement sur la proposition de faire appel à la Commission nationale de débat public, qui n'apparaissait pas en tant que telle dans la délibération que vous nous avez proposée, en tout cas je ne l'ai pas vue. Donc, je trouvais utile d'écouter.

Dans l'esprit de ce que vous proposez ce soir, je voudrais simplement attirer votre attention, M. le Président, sur le fait que lors d'un projet de mise à deux fois deux voies de la RD 177, entre Rennes et Redon, ladite Commission a refusé d'organiser le débat public au motif que cela n'avait d'intérêt qu'au niveau de l'agglomération, voire intra départemental. Il fallait que cela ait un intérêt interdépartemental, voire régional, voire national. Je le dis au passage parce que dans le dossier qu'on aura à déposer, il faudra insister sur ce point. C'est une délibération du 3 mars 2004.

Surtout, M. le Président, au cas où cette Commission nous le refuserait comme on l'a vu dans le passé, je souhaiterais que l'on puisse prendre l'engagement de suivre la procédure de cette Commission à l'échelle départementale. Sachant que l'on a deux mois pour interpeller la Commission et qu'elle a deux mois pour répondre, cela nous emmène à mars 2010. Donc, laissons-nous la possibilité, en cas de refus, de lancer cette concertation car tout l'intérêt du débat que vous avez lancé ce soir, c'est de permettre que l'ensemble de la population s'approprie tous les considérants et pas uniquement à l'échelle intra muros.

M. LE PRESIDENT – J'ai dit une bêtise tout à l'heure : dans le dossier que vous avez reçu, il était écrit "*De solliciter à nouveau (*je vais vous expliquer pourquoi) *et dès maintenant, la Commission nationale du débat public afin qu'elle soit amenée à redélibérer pour déterminer ou recommander les modalités de la concertation.*" Effectivement, elle avait été saisie par le Conseil général en son temps. Elle avait refusé de se saisir de l'ensemble du dossier mais elle avait recommandé un mode de concertation.

Laurent GERAULT – Cela ne change rien à ce que je viens de dire, M. le Président !

M. LE PRESIDENT – Cela ne change rien, mais je voulais simplement remettre les choses en place. Je ne dissimulais rien !

Laurent GERAULT – J'attends votre réponse quand même !

M. LE PRESIDENT – Ma réponse, c'est que nous allons faire une concertation. Quand la Commission nous aura répondu, on choisira à ce moment-là et on sera dans l'axe de la concertation absolue.

Monsieur DENIS ?

Philippe DENIS – Et puis, on peut faire confiance aux associations et à nos concitoyens pour se mêler de ce débat-là. Donc, ne nous inquiétons pas !

Laurent GERAULT – Les associations ont déjà interpellé la Commission. Ils ont déjà eu une réponse qui était malheureusement dans un sens négatif. Je pense qu'il faut savoir anticiper, si l'on veut avancer. Je n'ai pas voulu parler des questions de délai, mais c'est un vrai sujet et un certain nombre de personnes l'ont évoqué. La question du délai est une vraie préoccupation et si l'on veut avancer, il faut aussi qu'on se fixe des dates car sinon, on risque d'aller de refus en refus !

M. LE PRESIDENT – Je suis d'accord mais ce soir, je suis incapable de vous dire quelles sont les normes qui sont retenues par la Commission de débat public. Tout ce que je sais, c'est qu'elle est

parfaitement adaptée pour le faire. Moi, je vous répondrai plutôt positivement mais nous aurons à décider ensemble le mode de concertation.

Monsieur le Sénateur ?

Daniel RAOUL – La Commission peut très bien refuser, mais nous préconiser une méthode.

M. LE PRESIDENT – Et bien sûr, on suivra cette méthode si elle nous la préconise et dans le cas contraire, on verra la méthode qui serait la mieux et qui a été utilisée ailleurs.

Monsieur BOUTHERIN ?

Dominique BOUTHERIN – Je suis un peu troublé par le libellé de la première affirmation : *"Déclarer l'intérêt communautaire pour le projet de liaison sud".* Je pense que ce libellé ne prend pas en compte la totalité des scénarios qui sont proposés puisqu'il y en a un qui consiste à ne pas la faire.

M. LE PRESIDENT – Non, Monsieur, ce n'est pas ça du tout ! Quand on dit "un projet de liaison sud", cela veut dire "le projet qui comporte tous les scénarii, y compris ne pas faire de liaison sud".

Dominique BOUTHERIN – Vous allez dans le sens de ce que j'allais vous proposer, M. le Président, et j'en suis heureux... Je peux m'exprimer quand même ?

M. LE PRESIDENT – Ecoutez, pas d'énervement...

Dominique BOUTHERIN – Non, mais je n'aime pas qu'on hoche de la tête, comme ça, quand je parle ! Chacun a le droit de s'exprimer de la même façon. Je n'ai pas fait de remarque quand vous avez parlé, tout à l'heure...

M. LE PRESIDENT – Je faisais allusion à une ancienne histoire !

Dominique BOUTHERIN – Donc, le projet de liaison sud, tous scénarii confondus ?

M. LE PRESIDENT – Je veux bien que vous le mettiez ou...

Dominique BOUTHERIN – La précision est importante !

M. LE PRESIDENT – *"Quel que soit le scénario".* Voilà !

Par contre, mes chers collègues, on a tous bien conscience que l'on ne renvoie pas ça dans dix ans ! Il faut que nous fassions tous nos efforts pour faire en sorte que nous prenions, dans des délais raisonnables compte tenu de la concertation, une décision. Ce n'est pas un chèque en blanc que je vous demande, ni sans limite de temps. C'est une décision qui nous engage.

Je crois que tout le monde est suffisamment éclairé. Je vous demande de vous prononcer sur les termes de la délibération qui vous a été proposée, y compris avec la correction de M. BOUTHERIN :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-263 est adoptée à l'unanimité.

C'est un vrai succès démocratique !

Applaudissements

***

Dossier N° 1

VOEU RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Rapporteur : M. Jean-Claude ANTONINI

Le Conseil de Communauté,

Du 7 au 19 décembre prochain, les Etats se réuniront à Copenhague pour déterminer la suite qui sera donnée au protocole de Kyoto.

Nous nous sommes engagés à réduire nos émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 20% d'ici 2020.

La traduction en actes a commencé courant octobre, au Grand Théâtre d'Angers, avec notamment le lancement du processus d'élaboration du **Plan Climat-Energie** de l'Agglomération d'Angers.

Nombreuses sont les actions vertueuses qui déjà contribuent à la lutte contre le changement climatique, depuis notre politique de mobilité et de déplacements jusqu'à l'amélioration de l'efficacité énergétique de nos bâtiments.

Le rôle des collectivités locales doit être clairement reconnu dans le texte qui sera finalisé à Copenhague en décembre 2009.

C'est ce message que nous portons à travers l'Association des Maires des Grandes Villes de France, comme ce fut le cas en juin dernier lors du sommet mondial des collectivités locales sur le changement climatique (déjà à Copenhague) ou encore, le 9 octobre dernier à Bangkok.

Depuis 1990, les actions menées volontairement par les autorités locales des pays développés (comme des pays en voie de développement) ont prouvé que des réductions importantes d'émission de gaz à effet de serre pouvaient être enregistrées dans la construction, les transports, la gestion des déchets, l'énergie et la planification urbaine.

Il est crucial que la négociation internationale qui approche se traduise par des engagements forts, notamment de la part des pays industrialisés, qui ont une responsabilité historique et dont les émissions doivent impérativement décroître de 80% d'ici 2050.

Cette exigence, aujourd'hui vitale pour la planète, est accompagnée d'une forte mobilisation qui se traduit par de nombreuses initiatives dont l'appel lancé par une douzaine d'associations et d'Organisations Non Gouvernementales (ONG) françaises, regroupées au sein du collectif **« Copenhague 2009 ».**

Les élus d'Angers Loire Métropole souscrivent à l'idée de sensibiliser les dirigeants et les leaders mondiaux aux impératifs climatiques pour lesquels le sommet de Copenhague peut apparaître comme un tournant historique.

Considérant le protocole de Kyoto,
Considérant l'association des Maires des grandes Villes de France,
Considérant le collectif « Copenhague 2009 ».

Le Conseil de communauté émet le vœu :

-que la communauté d'agglomération Angers Loire Métropole devienne officiellement signataire de cet appel en vue de peser sur des accords de haut niveau à Copenhague en décembre prochain. (http://www.copenhague-2009.com/)

M. LE PRESIDENT – Je vais aller à Copenhague au titre de l'Association des Maires des Grandes Villes de France. Je souhaiterais que le vœu que vous avez reçu soit voté. Pourquoi ? Parce que je crois que l'un des grands dangers (et on en a discuté longuement ce soir) est le réchauffement climatique. Je vous propose donc d'adopter le vœu qui a été présenté par l'Association des Maires de Grandes Villes de France.

Y a-t-il des interventions ? ...

Je le soumets à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-262 est adoptée à l'unanimité.

***

Dossier N° 3

Délibération n°: DEL-2009-264

AEROPORT

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE L'AEROPORT D'ANGERS MARCE - CHOIX DU DELEGATAIRE

Rapporteur : M. Daniel LOISEAU

Le Conseil de Communauté,

Le Conseil Communautaire a décidé par délibération en date du 12 février 2009 de recourir à une gestion déléguée du service public de l'aérodrome d'Angers-Marcé et autorisé le Président de la Communauté d'Agglomération à lancer la procédure de passation de la délégation de service public.

La D.S.P. envisagée est dite « aux risques et périls de l'exploitant », ce dernier s'engage en effet sur un montant de contribution d'exploitation demandée à la collectivité quel que soit l'évolution de ses charges et de ses produits. Ce mécanisme devrait avoir pour effet de stabiliser la participation d'Angers Loire Métropole en fonctionnement.

Le cahier des charges a par ailleurs prévu un scénario central avec une piste de 1 800 m et un scénario optionnel avec une piste rallongée à 2 100 m de manière à ce que les candidats s'engagent sur des montants de contribution si la collectivité décidait de cet investissement au cours des huit ans de la D.S.P.

Deux entreprises se sont portées candidates : KEOLIS et SNC LAVALIN.

Après négociation, l'offre de l'entreprise KEOLIS ressort comme la proposition la plus proche des attentes de la Communauté d'Agglomération pour les motifs suivants :

- Adéquation globale de l'offre proposée par KEOLIS avec les attentes exprimées par Angers Loire Métropole dans le document de consultation et pendant les négociations ;
- Présentation d'actions de gestion de la plate-forme démontrant une très bonne connaissance de l'exploitation aéroportuaire ;

- Analyse pertinente du potentiel de développement du trafic de l'aéroport en adéquation avec les attentes d'Angers Loire Métropole (prévision d'ouverture d'une liaison régulière dès 2010) ;
- Diversification des cibles de développement de l'activité amenant une plus grande robustesse de l'offre ;
- Engagement de participation aux aides financières pour les ouvertures de lignes ;
- Programme pertinent d'actions marketing et de communication visant à augmenter le trafic en adéquation avec les objectifs visés ;
- Parfaite connaissance des acteurs du marché (compagnies aériennes, tours opérateurs) prouvée par la gestion passée du candidat de plusieurs aéroports en France ;
- Offre la moins coûteuse en termes de contribution pour sujétions de service public demandée ;
- Engagement fort de la société à ne pas remettre en cause ses propositions financières en cas de faible implication de la collectivité dans les domaines des investissements de capacité et des aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes ;
- Mécanisme de partage des bénéfices associant l'Agglomération et revu lors des négociations à l'avantage d'Angers Loire Métropole ;
- Compréhension des enjeux liés à la sécurité et à la sûreté ;
- Engagement qualité en phase avec les attentes exprimées dans le dossier de consultation et engagements du candidat à les respecter au travers de la mise en place d'un mécanisme de sanction.

Sur le plan financier, et pour le scénario 1 800 m, le montant de la contribution d'exploitation se présente comme suit :

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
KEOLIS	480 000	480 000	430 000	400 000	400 000	390 000	360 000	340 000	**3 280 000**

La collectivité gardera à sa charge les investissements de capacité, les impôts (TP, TF) et une partie des aides au démarrage le cas échéant. Il s'agit donc d'une économie de prés de 20% par an dés 2010 par rapport à l'ancienne DSP soit près de 200 000 € si on y ajoute les gains de TVA liés au mode de DSP retenu. Pour les investissements et en moyenne, la charge pourrait être maintenue à son niveau actuel soit près de 400 000 € par an.

Vu le Code général des collectivités territoriales et ses articles L.1411-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'avis du Comité technique paritaire du 4 décembre 2008,
Vu la délibération du 12 février 2009 décidant du principe de déléguer la gestion du service public de l'aérodrome d'Angers-Marcé,
Vu le procès-verbal de la Commission des services publics locaux réunie le 31 août 2009,
Vu le rapport du Président proposant de retenir l'offre de la société KEOLIS,

Considérant les offres remises par les sociétés KEOLIS et SNC LAVALLAIN,
Considérant que la proposition de la société KEOLIS réunit à la fois des critères de qualité de gestion de la plate-forme aéroportuaire et de maîtrise financière avec une diminution de la contribution nette de la collectivité,

DELIBERE

- Approuve le choix de confier la gestion et l'exploitation de l'aérodrome d'Angers-Marcé à la société KEOLIS ;

- Autorise le Président ou son représentant à signer la convention de délégation du service public de la gestion et de l'exploitation de l'aérodrome d'Angers-Marcé.

M. LE PRESIDENT - Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets cette délibération à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-264 est adoptée à l'unanimité.

***

Dossier N° 4

Délibération n°: DEL-2009-265

TOURISME

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC - PROMOTION TOURISTIQUE D'ANGERS LOIRE METROPOLE - CHOIX DU DELEGATAIRE

Rapporteur : M. Daniel LOISEAU

Le Conseil de Communauté,

Après avoir recueilli les avis du comité technique paritaire et de la commission consultative des services publics locaux, vous avez décidé, le 16 février 2009, de lancer la procédure de délégation de service public pour la promotion et la commercialisation touristiques d'Angers Loire Métropole.

La durée de ce contrat s'étendra du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2013.

Seule la société d'économie mixte locale Angers Loire Tourisme s'est portée candidate à cette délégation de service public. Les caractéristiques du contrat et le résultat des négociations menées avec cette société vous sont présentés dans le rapport de synthèse qui vous a été adressé le 23 octobre 2009.

La commission de délégation de service public, dans sa séance du 31 août 2009, a rendu son avis, en application des dispositions de l'article L1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Il ressort des négociations que la proposition formulée par la SEML Angers Loire Tourisme répond aux attentes d'Angers Loire Métropole traduites dans le Schéma Directeur du Tourisme.

Il vous est demandé conformément à l'article L 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales, de vous prononcer sur le choix du délégataire et le contrat de délégation.

Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, articles L 1411-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu l'avis de la commission des délégations de service public en date du 31 août 2009,
Vu l'avis de la commission Développement et innovations Economiques - Emploi du 28 octobre 2009.

Considérant qu'Angers Loire Métropole exerce la compétence de promotion et commercialisation touristiques ;

Considérant la décision d'Angers Loire Métropole d'engager une procédure de délégation de service public par délibération en date du 12 février 2009 ;

Considérant qu'un seul candidat, la SEML Angers Loire Tourisme, a répondu à l'appel à candidature lancé par Angers Loire Métropole ;

Considérant l'avis rendu par la commission des délégations de service public le 31 août 2009 ;

Considérant les négociations intervenues entre Angers Loire Métropole et le seul candidat, la SEML Angers Loire Tourisme, qui ont permis d'aboutir à la rédaction du contrat de délégation de service public joint à cette délibération.

DELIBERE

Approuve le choix de la société Angers Loire Tourisme comme délégataire de service public pour la promotion et la commercialisation touristiques d'Angers Loire Métropole,

Approuve le contrat négocié entre Angers Loire Métropole et la SEML Angers Loire Tourisme pour la période du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2013, la contribution forfaitaire a été fixée à hauteur de

320 000 € pour 2010.

Autorise le Président ou son représentant à signer la convention de délégation de service public et toutes pièces s'y rapportant.

*

Dossier N° 5

Délibération n°: DEL-2009-266

TOURISME

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LE CHATEAU MUSEE DE LA COMMUNICATION - AVENANT N°4 - MODIFICATIONS DES ARTICLES 12 ET 21 ET DES ANNEXES 3, 4, 7, 8 ET 11

Rapporteur : M. Daniel LOISEAU

Le Conseil de Communauté,

Angers Loire Métropole a confié par délégation de service public l'exploitation du château musée de la communication et de l'orangerie à la SEML Angers Loire Tourisme pour la période 2007-2011. Ce contrat faisait suite à un premier signé entre les mêmes partenaires pour la période 2002-2006.

L'analyse de la fréquentation depuis 2002 permet de constater que malgré la refonte complète de la scénographie en 2004 qui a permis à l'époque de parvenir au chiffre record de 14 536 entrées (+33% par rapport à 2004), la fréquentation du musée stagne avec 13 210 visiteurs en 2006, 14 024 visiteurs en 2007 et 12 604 visiteurs (-10% par rapport à 2007) en 2008. Ce nombre d'entrées ne permet pas d'envisager à court ou moyen terme d'atteindre le petit équilibre.

Dans le contexte économique actuel peu favorable, Angers Loire Métropole comme un certain nombre de collectivités territoriales s'est engagée dans une politique de réduction de ses dépenses. C'est dans ce cadre, qu' Angers Loire Métropole a demandé à son délégataire la SEML Angers Loire Tourisme de faire des propositions pour réduire le montant de la contribution forfaitaire qui lui est allouée tout en maintenant un niveau de service acceptable.

La SEML Angers Loire Tourisme a ainsi proposé de réduire sa contribution forfaitaire qui est en 2009 fixée à 226 000 € à hauteur de 168 000 €. La baisse de la contribution forfaitaire s'explique essentiellement par :

- la baisse du nombre d'équivalents temps plein qui passe de 3 ETP à 2,54 ETP ;
- l'absence future de recours au personnel intérimaire ;
- la réduction de l'amplitude d'ouverture du musée hors saison ;
- la refonte des programmes d'animation et de promotion qui passent de 60 000 € à 30 000 €.

Parallèlement, Angers Loire Métropole affectera une subvention d'équipement d'un montant maximum de 10 000 € TTC en substitution des 35 000 € initialement prévus dans le contrat de DSP.

Dans le détail, les articles modifiés dont les suivants :

⇨ **L'article 12 - Investissement et travaux de gros entretien**
Cet avenant modifie le montant maximal de la subvention d'équipements qui passe de 35 000 € TTC à 10 000 € TTC.

⇨ **L'article 21 – Contribution versée par Angers Loire Métropole**

- **Article 21.1 – Montant de la contribution forfaitaire**

Cet avenant modifie le montant de la contribution forfaitaire annuelle de base (valeur 2007) qui passe de 222 000 € à 168 000 €. L'article 21.1 renvoie à l'annexe 11 qui va être également modifiée.

- **Article 21.2 – Modalités de règlement de la contribution**

Cet avenant modifie l'intégralité du contenu de l'article du contrat initial qui est désormais remplacé par le texte ci-dessous :
« Angers Loire Métropole versera la contribution forfaitaire au délégataire en quatre fois, en février (31,9%), mai (22,7%), août (22 ,7%) et novembre (22,7%). Pour 2010, Angers Loire Métropole versera au délégataire 54 000 € en février, 38 000 € en mai, 38 000 € en août et 38 000 € en novembre. »

- **Article 21.3 - Indexation de la contribution forfaitaire**

La contribution forfaitaire sera revalorisée à hauteur de 1,5 % chaque année à partir du 1er janvier 2011. Ce taux fixe se substitue à la formule d'actualisation définie dans le contrat actuel.

⇨ **L'annexe 3 – Programme pluriannuel d'animation**
L'article 1.2.1 – « Un programme pluriannuel d'animation » renvoie vers l'annexe 3 qui précise la nature du programme d'animations dont le montant est fixé à hauteur de 30 000 € TTC dans le compte d'exploitation (cf annexe 11).
Cet avenant modifie le montant financier affecté aux actions d'animation qui passe de 30 000 € à 17 600 €.

⇨ **L'annexe 4 – Programme pluriannuel de promotion/communication**
L'article 1.2.2 – « Un programme pluriannuel de promotion et de communication » renvoie vers l'annexe 4. Le programme qui figure dans cette annexe indique un montant d'actions de 30 000 € TTC.
Cet avenant modifie le montant financier pour les actions de promotion/ communication qui passe de 30 000 € à 12 400 €.

⇨ **L'annexe 7 – Horaires d'ouverture du musée au public**
L'article 8 – « Horaires d'ouverture » renvoie vers l'annexe 7.
Cet avenant fixe les nouvelles règles d'ouverture au public du musée. La haute saison est désormais fixée entre le 1er avril et le 31 août alors qu'initialement, elle était définie entre le 1er avril et le 30 septembre. En basse saison, le musée sera ouvert 5 jours par semaine en septembre et pendant les vacances solaires de la zone A alors qu'auparavant, le musée était ouvert 7 jours sur 7 en septembre et pendant les congés scolaires toutes zones confondues.

Haute saison :
1er avril au 31 Août : ouverture 7 jours sur 7

Fermeture le lundi en avril et mai (sauf pour groupes sur réservation)

Basse saison :
1er Septembre au 31 Mars :
- En septembre et pendant les vacances scolaires de la zone A, ouverture 5 jours par semaine,
- Hors de ces périodes, ouverture les week-ends (sauf samedi matin)
- Musée ouvert pour les groupes sur demande.

Fermeture en janvier pour les individuels et groupes.
Fermetures exceptionnelles : 11 novembre, 1er mai, 24 et 25 Décembre ; 31 décembre et 1er Janvier

Les horaires d'ouverture sont maintenus à l'identique.

⇨ **L'annexe 8 – Liste du personnel en place**
L'article 10 – « Personnel de l'exploitation » renvoie vers l'annexe 8. Le tableau des effectifs qui figure dans cette annexe indique l'affectation de 3 équivalents temps plein pour l'exploitation du musée de la communication.
Cet avenant modifie le nombre d'équivalents temps plein qui est désormais fixé à 2,54.

⇨ **L'annexe 11 – Compte d'exploitation prévisionnel et contribution forfaitaire**
L'article 21 – « Contribution » versée par Angers Loire Métropole renvoie à l'annexe 11.
Cet avenant acte le nouveau compte d'exploitation présenté par le délégataire pour 2010 et 2011.

Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la délibération du Conseil de Communauté d'Angers Loire Métropole en date du 14 décembre 2006 approuvant le contrat de délégation de service public signé entre Angers Loire Métropole et la SEML Angers Loire Tourisme pour l'exploitation du château musée de la Communication de Pignerolle pendant la période 2007-2011,
Vu les délibérations du Conseil Communautaire d'Angers Loire Métropole en date du 17 janvier 2008 pour les avenants au contrat de délégation de service public initial n°1 et n°2 ainsi que la délibération en date du 11 décembre 2008 pour l'avenant au contrat de délégation de service public initial n°3,
Vu l'avis de la commission Développement et Innovations Economiques – Emploi en date du 28 octobre 2009.

Considérant que l'analyse de la fréquentation depuis 2002 permet de constater que malgré la refonte complète de la scénographie en 2004, la fréquentation du musée stagne et a même significativement régressé entre 2007 et 2008 pour atteindre le niveau de 12 604 visiteurs (-10% par rapport à 2007),

Considérant que le nombre d'entrées ne permet pas d'envisager à court ou moyen terme d'atteindre le petit équilibre et qu'Angers Loire Métropole ne peut envisager en l'état actuel des choses de diminuer sa contribution forfaitaire,

Considérant que dans le contexte économique actuel peu favorable, Angers Loire Métropole comme un certain nombre de collectivités territoriales s'est engagée dans une politique de réduction de ses dépenses,

Considérant que suite à la demande d'Angers Loire Métropole, le délégataire Angers Loire Tourisme a fait des propositions pour réduire le montant de la contribution forfaitaire qui lui est allouée tout en maintenant un niveau de service acceptable,

Considérant qu'Angers Loire Métropole accepte la proposition d'Angers Loire Tourisme qui consiste à baisser le montant de la contribution forfaitaire de 226 000 € en 2009 à 168 000 € en 2010, ce qui est possible si Angers Loire Tourisme réduit l'amplitude d'ouverture du musée hors saison, affecte 2,54 équivalents temps plein au lieu de 3 ETP actuellement, s'engage à ne plus recourir à du personnel intérimaire, et enfin réduit de l'ordre de 50% les budgets alloués aux programmes d'animation et de promotion,

Considérant la nécessité de modifier en conséquence par un quatrième avenant au contrat de délégation de service public initial les articles 12/ Investissements et 21/ Contribution forfaitaire ainsi

que les annexes 3/ Programme d'animation, 4/ Programme de promotion, 7/ Horaires d'ouverture, 8/ Liste du personnel en place et 11/ Compte d'exploitation

DELIBERE

Accepte les modifications apportées au contrat de délégation de service public signé entre Angers Loire Métropole et Angers Loire Tourisme pour l'exploitation du château musée de la communication et de l'orangerie à la SEML Angers Loire Tourisme pour la période 2007-2011,

Décide qu'elles seront applicables au 1er janvier 2010,

Autorise le Président ou son représentant à signer l'avenant n°4 au contrat de délégation de service public pour l'exploitation du château musée de la communication.

M. LE PRESIDENT – Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets ces délibérations à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

Les délibérations n° 2009-265 et n°2009-266 sont adoptées à l'unanimité.
Jacques MOTTEAU n'a pas participé au vote.

***

Dossier N° 6

Délibération n°: DEL-2009-267

HABITAT ET LOGEMENT

POLITIQUE DE L'HABITAT - ANGERS - ACCUEIL HABITAT ADAPTE - 14 PLACE IMBACH - SUBVENTION AU COMITE DE LIAISON DES HANDICAPES

Rapporteur : M. Marc GOUA

Le Conseil de Communauté,

La loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances a été votée le 11 février 2005. Elle institue, entre autre, l'obligation du droit au logement accessible et adapté et la mise en place d'une commission communale pour l'accessibilité qui doit être en mesure de recenser l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

C'est pourquoi Angers Loire Métropole a souhaité s'associer à la Ville d'Angers et aux bailleurs sociaux pour confier au Comité de liaison des Handicapés la mission expérimentable de mise en place et la gestion d'un accueil unique garantissant la prise en compte de la demande en matière de logements adaptés aux besoins des personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie : l'Accueil habitat adapté.

Ce nouveau service est entré en phase de validation active vis-à-vis du public en juillet 2009.

Ses missions ont été définies comme suit :

- Assurer le recensement des demandes des personnes handicapées ou en perte d'autonomie,
- Assurer la coordination des offres de logements adaptés proposés par les bailleurs sociaux,
- Etre un relais d'informations sur le logement adapté auprès des personnes handicapées et auprès des partenaires,
- Créer et alimenter une observation sur l'offre et la demande des logements adaptés.

Dans le cadre de son activité le Comité de Liaison des Handicapés pourra solliciter l'accueil logement d'Angers Loire Métropole pour son expertise et l'enregistrement des données des demandeurs sur le fichier départemental du logement locatif social.

Le Comité de liaison des Handicapés a saisi la communauté d'agglomération pour solliciter l'attribution d'une subvention qui lui permettra de mener à bien ses missions dans la période d'expérimentation de l'Accueil habitat adapté soit pendant deux années 2009 et 2010.

Pour pouvoir prétendre au versement de la subvention le Comité de Liaison des Handicapés s'engage à présenter un rapport d'activités chaque fin d'année.

Une convention de partenariat entre Angers Loire Métropole et l'association Comité de Liaison des Handicapés précise les engagements des deux parties.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant la demande de subvention présentée par l'Association Comité de Liaison des Handicapés représentée par Monsieur Jean Rossignol, Président du Comité de Liaison des Handicapés,

DELIBERE

Approuve la convention à intervenir avec l'Association Comité de Liaison des Handicapés,

Autorise le Président ou son représentant à signer la dite convention,

Attribue à l'Association Comité de Liaison des Handicapés une subvention d'un montant de 12 000 € dont le versement sera réparti sur les deux exercices 2009 et 2010 à raison de 6 000 € par an sur présentation des justificatifs d'activités prévus à la convention,

Impute la dépense sur les crédits correspondants inscrits au budget principal de l'exercice 2009 et 2010, chapitre 20 article 2042.

M. LE PRESIDENT - Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets cette délibération à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-267 est adoptée à l'unanimité.

***

Dossier N° 7

Délibération n°: DEL-2009-268

URBANISME

ELABORATION DU PLU CENTRE - CHOIX DU CABINET POUR L'ANIMATION ET LA COMMUNICATION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION - AUTORISATION DE SIGNATURE DU MARCHE.

Rapporteur : M. Jean-Luc ROTUREAU

Le Conseil de Communauté,

La relance de l'élaboration du PLU Centre a démarré par une première rencontre avec les associations au cours de laquelle notre agglomération s'est engagée à organiser une concertation très approfondie sur le projet urbain et sa déclinaison dans le PLU.

Cette concertation génère un travail spécifique d'animation et d'accompagnement de la démarche, travail qui ne peut être assuré par l'équipe d'urbanistes dédiée au PLU Centre.

Une consultation de cabinets spécialisés a donc été organisée sur la base d'un cahier des charges qui prévoit :
- une 1ère tranche ferme de définition de la stratégie et du programme global de mobilisation de concertation et de communication;
- une 2ème phase de mise en œuvre d'actions de mobilisation : conférences, ateliers, visites, expositions...;
- une 3ème phase plus territorialisée d'ateliers de travail urbains.

- 17 cabinets ont retiré un dossier.
- 10 cabinets ont déposé une candidature.
- Après analyse, 7 cabinets ont été admis à présenter une offre.
- 4 cabinets ont remis une offre : SEMAPHORE, CAMINNO, MINEA et PARMENION.

Après analyse des offres et audition des 4 cabinets, la Commission d'appel d'offres a retenu l'offre de CAMINNO pour un marché arrêté à la somme de 64 250 € HT pour la phase 1 et dont le montant estimé des phases suivantes est de 400 000 € HT.

Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu le Code des Marchés Publics,

Considérant la nécessité de lancer la démarche de concertation dans les meilleurs délais

DELIBERE

Autorise Monsieur le Président d'Angers Loire Métropole ou son représentant à signer ledit marché d'animation et de communication de la démarche de concertation du PLU Centre avec la société CAMINNO. Pour les montants indiqués ci-dessus.

Impute la dépense sur les crédits inscrits au budget principal de l'exercice 2010 et suivants, chapitre 20 article 202 820.

M. LE PRESIDENT - Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets cette délibération à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ?

4 Abstentions : Emmanuel CAPUS, Marie-Claude COGNE, Ahmed EL BAHRI, Daniel DIMICOLI

La délibération n° 2009-268 est adoptée à la majorité.

***

Dossier N° 8

Délibération n°: DEL-2009-269

EAU ET ASSAINISSEMENT

EAU ET ASSAINISSEMENT : DEVOIEMENT DES RESEAUX D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT DANS LE CADRE DES OPERATIONS DE CONSTRUCTION DE LA 1ERE LIGNE DE TRAMWAY - AVENANT N°2 AUX MARCHES CONCLUS AVEC ANGERS LOIRE METROPOLE ET LA VILLE D'AVRILLE.

Rapporteur : M. Bernard WITASSE

Le Conseil de Communauté,

Par délibération du 14 février 2008, le Conseil de Communauté a autorisé le représentant d'Angers Loire Métropole à signer les marchés de travaux liés aux opérations de déplacement/renouvellement des réseaux d'eau potable, d'assainissement et eaux pluviales, dans le cadre de la réalisation de la première ligne de tramway, et suite à la consultation lancée par le groupement de commande constitué des villes d'Angers, Avrillé et d'Angers Loire Métropole.

Les prestations à réaliser sur le territoire de la commune d'Avrillé ont été attribuées à l'entreprise Luc DURAND, pour un montant de 2 492 550,70 €H.T. (part ALM 805 932,30€H.T. – marché 08 EA 029).

Par sa délibération DEL-2009-208, le conseil communautaire a porté le montant du marché de l'entreprise à 2 508 627,51 €H.T., la part ALM étant de 963 866,71 €H.T. (l'avenant N°1 représentant une augmentation globale du montant du marché de + 18 076.81€ HT, soit + 0.64%).

Cet avenant avait pour objet la prise en compte de la modification de l'implantation des réseaux, avec une augmentation importante du linéaire des branchements à réaliser et des tranchées séparées entre l'eau et l'assainissement. Il intégrait les économies réalisées par l'optimisation des réseaux d'eau pluviale.

L'avenant N°2 soumis à votre approbation a pour objet d'adapter les montants du marché aux prestations réellement exécutées et d'en finaliser les montants.

Il a pour objet :

- pour Angers Loire Métropole, la prise en compte des surlageurs de tranchées et des terrassements en secteurs encombrés, générés principalement par la mise à jour et le ripage de réseaux existant et devant être conservés pendant notre phase d'intervention,

- Pour Avrillé, la prise en compte de prestations demandées par le Maître d'ouvrage (reprise d'enrobés, réalisation de branchements supplémentaires).

→ Pour ALM, le coût global du marché est porté à 1 028 866,71 €H.T.

→ Pour AVRILLE, le montant des travaux est arrêté à 1 574 572,80 €H.T.

Soit pour l'ensemble de la consultation (ALM + Avrillé) un montant global de 2 603 439,51 €H.T. pour un montant initial de travaux de 2 492 550,70 € H.T., soit une augmentation de 4,45% du montant initial.

<u>En résumé</u> :

➔ Montant initial du marché global :	2 492 550.70 €HT.	
➔ Montant global après Avenant N°1 :	2 508 627.51 €HT.	→ + 18 076.81 €HT soit : + 0.64%
➔ Montant global après Avenant N°2 :	**2 603 439.51 €HT.**	→ + 110 888.31€HT soit : **+ 4.45%**

Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,

Considérant les opérations de dévoiement des réseaux d'eau potable et d'eaux usées engagées dans le cadre de la construction de la première ligne de tramway sur les villes d'Angers et d'Avrillé,

Considérant l'attribution par délibération DEL-2008-92 du 14 février 2008 du marché portant sur le lot 1 de la consultation à l'entreprise Luc Durand,

Considérant l'autorisation de signature de l'avenant N°1 prise par délibération DEL-2009-208 du 9 juillet 2009, permettant de prendre en compte les plus et moins-values constatées sur les travaux réalisés pour l'ensemble des réseaux humides, ainsi que les contraintes techniques ayant entraîné des modifications de projet impliquant une augmentation des quantitatifs prévus aux marchés,

Considérant la nécessité d'autoriser la signature d'un avenant N°2 permettant de prendre en compte les plus-values sur les travaux réalisés avant réception sur la commune d'Avrillé,

Considérant que le montant cumulé des avenants induit une augmentation du montant initial du marché
de + 4.45%,

DELIBERE

Approuve le projet d'avenant N°2 aux marchés 08EA029 et 08TRAM04 présentés ci-dessus,

Autorise sa signature par le représentant d'Angers Loire Métropole, coordonnateur du groupement de commande,

Impute les crédits correspondants aux chapitres 23 des budgets annexes Eau et Assainissement sur l'exercice 2009 et suivants.

M. LE PRESIDENT - Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets cette délibération à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-269 est adoptée à l'unanimité.

***

Dossier N° 9

Délibération n°: DEL-2009-270

ADMINISTRATION GENERALE TRANSPORT

VERSEMENT TRANSPORT - EXONERATION D'ASSOCIATIONS RECONNUES D'UTILITE PUBLIQUE - FONDATION AMIPI BERNARD VENDRE - RECTIFICATIF

Rapporteur : Mme Bernadette CAILLARD-HUMEAU

Le Conseil de Communauté,

La loi du 11 juillet 1973 a donné aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, la possibilité d'instituer un versement à la charge des employeurs, destiné au financement des transports en commun. Ce versement transport est dû par toutes les entreprises ou organismes employant plus de

neuf salariés et qui n'assurent pas eux-mêmes à titre gratuit le transport ou l'hébergement de leurs salariés.

Cette règle de portée générale, accepte cependant une exception en ce qui concerne les fondations ou associations reconnues d'utilité publique, sans but lucratif et à caractère social, qui peuvent être totalement exonérées. Ces trois conditions ont été précisées depuis par la jurisprudence qui a notamment considéré qu'elles devaient être cumulatives.

La fondation AMIPI - Bernard VENDRE - 16 avenue du Maréchal Foch à CHOLET, qui cotise à l'URSSAF d'Angers pour son site d'Angers/Beaucouzé, a demandé à bénéficier de ces dispositions. D'ailleurs une précédente délibération du Conseil de Communauté lui a accordé l'exonération à compter du 1er octobre 2009.

Toutefois, nous disposons aujourd'hui d'informations complémentaires qui nous conduisent à proposer l'exonération de cette Fondation pour l'ensemble de l'année 2009.
En effet, la demande de la Fondation AMIPI date de décembre 2008 et il n'existe aucun délai légal en matière d'instruction des dossiers d'exonération. Cependant, l'URSSAF de Maine-et-Loire nous indique qu'elle peut procéder en direct à des régularisations de cotisations sur l'ensemble d'une année, ce qui est généralement accordé pour ce type de dossier.

Aussi, afin de faciliter le traitement ultérieur de cette demande d'exonération, il est proposé l'exonération de la taxe versement transport pour la Fondation AMIPI pour l'ensemble de l'année 2009 et pour les 4 années suivantes.

Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5211-1 et suivants,
Vu le Code Général des collectivités territoriales, article L 5216-1 et suivants,
Vu les statuts d'Angers Loire Métropole,
Vu la loi 73.640 du 11 juillet 1973, instituant le versement obligatoire au profit des transports en commun,
Vu la délibération du 15 décembre 2004 fixant le taux du Versement Transport sur le périmètre des Transports Urbains d'Angers Loire Métropole,
Vu le décret du 9 mars 2005 reconnaissant la fondation AMIPI – Bernard Vendre d'utilité publique,
Vu la délibération du 9 juillet 2009 concernant l'exonération partielle de la Fondation AMIPI.

Considérant les statuts de la fondation AMIPI – Bernard Vendre du 27 octobre 2004,
Considérant l'activité à caractère social et à but non lucratif de la fondation AMIPI – Bernard Vendre,
Considérant que certains établissements reconnus d'utilité publique, sans but lucratif et à caractère social peuvent bénéficier, à ce titre, d'une exonération de versement transports,
Considérant que la Fondation AMIPI - Bernard VENDRE répond à ces critères,
Considérant que la demande date de décembre 2008 et des délais de traitement,
Considérant la possibilité de l'URSSAF de régulariser en direct les cotisations de la Fondation,

DELIBERE

Annule la délibération n°2009-222 du 9 juillet 2009 pour une exonération de ladite fondation à compter du 1er octobre 2009

Autorise l'exonération de la fondation précitée, du règlement de la taxe de versement transport pour l'ensemble de l'année 2009 et pour les 4 années suivantes,

M. LE PRESIDENT - Y a-t-il des interventions ? ...

Je soumets cette délibération à votre approbation :

- Y a-t-il des oppositions ? ...
- Y a-t-il des abstentions ? ...

La délibération n° 2009-270 est adoptée à l'unanimité.

***

M. LE PRESIDENT – Vous avez reçu la liste des arrêtés que j'ai pris en vertu de l'article L.5211-10 du Code général des Collectivités territoriales. Je vous demande de m'en donner acte.

N°	OBJET	DATE DE L'ARRETE
	URBANISME	
2009-140	Déconsignation de la somme de 1 797,75 € concernant le contentieux avec Mme COLIN pour la préemption de son bien sis au Plessis-Grammoire, rue de Beaulieu, au lieudit « les Dimetières », cadastrée ZI n°149 d'une superficie de 2397 m², ayant abouti à la signature d'un acte notarié régularisant la vente de son bien à Angers Loire Métropole au prix de 13 183,50 €	**12/10/2009**
2009-141	Déconsignation de la somme de 3 118,80 € concernant le contentieux avec Mme COLIN pour la préemption de son bien sis au Plessis-Grammoire, rue de Beaulieu, au lieudit "Les Dimetières", cadastrée section ZI n°144 d'une superficie de 5198 m² ayant abouti à la signature d'un acte notarié régularisant la vente de son bien à Angers Loire métropole au prix de 28 589 €	**12/10/2009**
	AEROPORT	
2009-134	Convention avec le centre de Perfectionnement de Voltige Aérienne relative à la mise à disposition du domaine public aéroportuaire aux activités aéronautiques installées sur le site et notamment à celles relatives à la pratique d'un sport aérien.	**01/10/2009**
2009-135	Convention avec l'Association Sportive de Vol à Voile relative à la mise à disposition du domaine public aéroportuaire aux activités aéronautiques installées sur le site et notamment à celles relatives à la pratique d'un sport aérien.	**01/10/2009**
2009-136	Convention avec l'Aéroclub Angers Marcé relative à la mise à disposition du domaine public aéroportuaire aux activités aéronautiques installées sur le site et notamment à celles relatives à la pratique d'une sport aérien.	**01/10/2009**
	AMENAGEMENT	
2009-137	Convention d'occupation précaire pour une durée de 3 ans du Domaine Public avec la Société OUISTITI d'un parking naturel pour une redevance de 2 000 € par an	**17/09/2009**
	DEVELOPPEMENT DURABLE	
2009-142	Attribution de subvention à M. Serge PROQUOT dans le cadre des aides pour le développement du solaire thermique	**15/10/2009**

	DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	
2009-138	Avenant au bail commercial avec la société des Ardoisières d'Angers pour l'abattement provisoire d'un montant de 18 000 € HT du montant du loyer annuel sur 12 mois à compter du 1er juillet 2009, et remboursable sur les 24 mois suivants, soit du 1er juillet 2010 au 30 juin 2012	**12/10/2009**
2009-139	Convention de gestion avec la commune de Soucelles fixant les modalités de mise en réserve pour une maison située sur la commune de Soucelles, sise 48 avenue Pierre Mendès France, cadastrée section B n°1082 d'une superficie de 976 m²	**30/06/2009**
2009-143	Bail d'habitation avec Mlle GILBERT Charlotte pour un appartement d'une superficie de 26m² situé sis "la Fauvelaie" sur la commune de Saint Sylvain d'Anjou pour un loyer mensuel de 250 euros auquel s'ajoute 20 euros de charge	**15/10/2009**
2009-144	Droit de préemption urbain sur une cave lot n°2 d'une superficie de 628 m² sur la commune d'Angers rue Louis Romain appartenant à la SCI "Le Palazzo" pour un montant de 100 €	**15/10/2009**
2009-145	Droit de préemption urbain sur la moitié indivise d'un escalier sur la commune d'Angers rue Louis Romain appartenant à Mme Lelievre Elisabeth épouse Vaillant pour un montant de 100 €	**15/10/2009**
2009-146	Droit de préemption urbain sur un appartement lot n°30 sur la commune d'Angers rue Louis Romain appartenant à Mme Lelievre Elisabeth épouse Vaillant pour un montant de 360 000 €	**15/10/2009**
2009-147	Convention d'autorisation de démolition d'un bâtiment à usage d'atelier sis sur une parcelle de terrain sur la commune du Plessis-Grammoire, 20bis rue des Meuniers, cadastré section AC n°114 d'une superficie totale de 3 809 m²	**20/10/2009**
2009-148	Délégation de droit de préemption urbain à la commune de Saint-Sylvain-d'Anjou pour une maison d'habitation sise 1 rue Edouard Chesnier, édifiée sur la parcelle cadastrée section AK n°212 d'une superficie de 761 m² appartenant aux Consorts PLANCHENAULT	**20/10/2009**

Le Conseil communautaire prend acte.

M. LE PRESIDENT - Mesdames et Messieurs, mes chers collègues, je crois que nous pouvons être fiers du débat que nous avons eu et de l'image qu'a donnée à la population et à l'extérieur, le politique ce soir. Merci.

Applaudissements

***

La séance est levée à 22 heures 42

***

La secrétaire de séance

Nicole CLEMOT-STRELISKI

Le Président

Jean-Claude ANTONINI