



Angers le 14 décembre 2022

Monsieur Jean Marc Verchère  
Président d'Angers Loire Métropole  
83 Rue du Mail - BP 80011  
49 020 Angers Cedex 02

Monsieur le Président,

Le Conseil Communautaire d'Angers Loire Métropole a voté la déclaration de l'urgence climatique. Son objectif est d'atteindre la neutralité carbone en 2050. A l'heure du dernier rapport, alarmant, du GIEC, cet objectif est essentiel. Nous l'approuvons pleinement.

La mobilité est la principale source d'émission de GES et le premier poste de consommation d'énergie, loin devant les secteurs résidentiel, tertiaire, agricole. Cela ne cesse de s'aggraver, alors que se multiplient les impacts négatifs d'une place exagérée donnée aux déplacements automobiles. La politique de mobilité durable de l'agglomération d'Angers doit effectuer son virage climatique, avec un changement radical de stratégie et des priorités affirmées, comme l'avancé déjà le Conseil de Développement dans sa contribution « Déplacements et mobilités » de 2019.

Nous souhaitons vous faire part de nos propositions en ce sens.

### **Transports en commun**

L'effet positif du tramway va s'amplifier avec l'ouverture des nouvelles lignes, nous nous en réjouissons.

Toutefois nous regrettons que l'efficacité première de la circulation automobile reste au cœur de l'organisation de l'espace urbain. La circulation des voitures en cœur de ville est favorisée par des voies d'accès rapides ou prioritaires au centre ; par de nombreux parcs de stationnement attractifs en cœur d'agglomération ; par des routes entre quartiers dédiées à une circulation automobile fluide. Nous affirmons qu'il faut arrêter tout investissement favorisant les voitures, sinon il restera impossible d'inverser les tendances observées, limitant de fait les mobilités alternatives. Les objectifs affichés dans les planifications officielles resteront inatteignables.

Cette priorité de l'espace urbain dévolue aux déplacements automobiles rend le parcours des transports en commun souvent moins performant et plus coûteux que celui de la voiture. Il faut au contraire rendre le système de transport en commun plus attractif que la voiture individuelle. Pour cela, l'investissement consenti pour les lignes de tramway mériterait une meilleure valorisation et une plus grande articulation avec les autres modes de transport en commun (bus et lignes ferroviaires), en favorisant un meilleur cadencement, l'intermodalité horaire et physique et en adoptant une tarification véritablement incitative.

Nous proposons notamment un renforcement des lignes et des équipements en site propre (busway, lignes de train assurant une desserte péri-urbaine...). Des expérimentations ambitieuses pourraient être mises en place lors du lancement du nouveau réseau de transports en commun, afin de favoriser leur fluidité et régularité. A titre d'exemple, un système plus performant que la seule priorité des bus au redémarrage de la circulation dans les carrefours à feux devrait être recherché par le programme Ville connectée.

### **Privilégier les modes actifs :**

Cette organisation routière de l'espace urbain défavorise également les alternatives aux déplacements motorisés. Le déploiement des modes actifs est freiné par l'absence de plan d'ensemble des aménagements cyclistes et piétons à programmer. La sécurisation des voies cyclables et zones 30 s'opère actuellement dans une logique d'opportunité des travaux de voirie, sans vision globale à notre connaissance.

L'espace public doit clairement prioriser les usages doux, piétons et cyclistes compris et de ce fait le plan vélo doit revoir ses objectifs avec une approche plus transversale des déplacements sur l'ensemble de l'agglomération et un plan de financement spécifique. Une concertation véritable avec tous les acteurs concernés est de ce point de vue nécessaire. De même un vaste nouveau plan de piétonnisation du cœur de ville devrait être imaginé, comme l'avait aussi proposé Place au Vélo dans son Manifeste pour les élections municipales.

Aujourd'hui, l'absence de priorité donnée aux modes actifs et le cumul de plusieurs fonctions de circulation et de stationnement dans le traitement récent de l'avenue Patton ou du carrefour Dunant-Allonneau à Angers conduisent à confiner les usages piétons et vélos dans des couloirs dissuasifs et discontinus tout en réduisant excessivement l'espace végétalisé. Cette concurrence de fait entre les modes conduit à l'exclusion des usagers les plus fragiles, à cause de leur âge (enfants, personnes âgées) ou de leurs difficultés physiques, ces personnes ne se sentant pas en sécurité lors de leurs déplacements à vélo.

Il faut effectuer des choix lisibles par tous ... et diminuer l'espace réservé à la voiture individuelle.

Pour faciliter cette évolution, la ville de demain doit être à hauteur d'enfant et favoriser « la ville des courtes distances » ce qui implique plus d'espaces de proximité. Le vélo est, en cela, un mode de déplacement de proximité, si lui sont assurés des itinéraires efficaces, continus et sûrs. Une accélération de la réalisation du plan vélo offrirait ainsi de vraies alternatives (travail sur les dessertes intercommunales, continuité entre quartiers, stationnement sécurisé...). Il ne peut être raisonnablement envisagé de retarder l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés structurants comme entre Bouchemaine et Angers, ou Mûrs-Erigné, Les-Ponts-de-Cé et Angers ou Trélazé et Angers. Votre signature du courrier adressé par 12 métropoles et la FUB à la Première Ministre le 30 novembre dernier montre que vous avez bien inscrit ce mode de déplacement à l'agenda de l'agglomération ; néanmoins le financement de réseaux express vélo exprimé dans ce courrier n'est qu'un des volets permettant d'accélérer le report modal. Le vélo n'apporte que des solutions, que ce soit en termes d'attractivité et d'expérience de la ville ou en termes de santé publique, à la fois sur la réduction des polluants et sur les capacités physiologiques de ses usagers.

## **L'intermodalité**

Le caractère métropolitain du territoire d'Angers Loire Métropole implique un rôle très important des échanges intermodaux. Le pôle d'échange des gares est essentiel et une meilleure articulation entre les politiques régionale, départementale et locale devrait être prioritaire.

Les échanges entre Angers et les communes extérieures constituent une problématique majeure, avec peu d'offres alternatives à la voiture. Cela nécessite des lignes express de transport en commun entre les polarités extérieures définies comme structurantes dans le projet de territoire et le cœur de la ville d'Angers. La rentabilité ne doit pas être jugée sur les comptes de l'exploitant, mais bien sur l'effet positif global pour l'économie du territoire angevin et de ses usagers.

Pour privilégier des accès aisés aux centres d'attraction du territoire, une relecture des points d'entrée et d'intermodalité en ville est à faire pour les transformer en lieux pivots du changement intermodal, notamment pour le quartier Saint Serge qui possède des atouts indéniables sur ce sujet, comme l'écrivait déjà la Sauvegarde de l'Anjou dans son avis sur le PLUi<sup>1</sup>

L'intermodalité concerne également le transport des marchandises et la mise en place d'un schéma logistique permettant une desserte du dernier kilomètre plus efficace et moins polluante.

## **Le stationnement**

La politique de stationnement actuelle est toujours couplée avec l'idée de vitalité et d'attractivité commerciale. Pourtant, de nombreuses villes parviennent à développer une dynamique commerciale sans offrir autant de facilité pour le stationnement automobile. La politique de stationnement est un levier puissant pour faire changer les comportements, en favorisant par exemple la rotation des places de parking et la suppression des transits parasites, comme le préconisait déjà le Conseil de Développement dans son avis sur le Plan de Déplacements Urbains 2004-2015.

Il est nécessaire de diminuer l'offre de stationnement en cœur d'agglomération et de supprimer le stationnement gratuit : celui de la première heure dans les parkings ou celui de la place de la Rochefoucault, place historique qui mériterait une réflexion stratégique d'ensemble. Cela pourrait s'accompagner d'autres mesures visant à développer la fréquentation des commerces, des services et activités en cœur de ville.

Dans les quartiers, le PLUi limite le stationnement automobile des résidents en fonction de la proximité du tramway. Cette politique pourrait être étendue si d'autres transports en commun avaient un caractère plus structurant. D'autres alternatives existent sous forme de parkings mutualisés hors de l'espace public ou de stations d'autopartage en dehors du centre-ville.

Le projet de parking public en ouvrage face au château est présenté comme nécessaire à l'attractivité touristique de la ville, ce qui reste à justifier. Nous estimons que ce projet est risqué pour une véritable stratégie de mobilité durable : en offrant plus de places de stationnement que celles qui sont supprimées par l'aménagement des places Kennedy et de l'Académie, projet ambitieux que nous approuvons par ailleurs, ce nouvel ouvrage risque de constituer un véritable aspirateur à voitures, dans un des secteurs les plus saturés de l'agglomération.

---

<sup>1</sup><https://www.sauvegarde-anjou.org/notre-avis-sur-le-plui-dangers-loire-metropole-approuve-le-13-septembre-2021/>

Aussi nous vous demandons instamment de surseoir à son aménagement tant qu'une étude d'impact sérieuse n'aura pas été réalisée, avec des résultats débattus dans le cadre d'un débat plus global sur la politique de mobilité durable de notre territoire.

Nous savons désormais que nous n'allons pas assez vite pour modifier nos modes de vie afin de réduire fortement nos impacts sur le climat et l'environnement, sans oublier l'accumulation des impasses socio-économiques des déplacements automobiles.

Notre territoire a besoin d'une véritable inversion des priorités dans sa politique des mobilités. Nous vous demandons de saisir le Conseil de Développement afin qu'il puisse mettre à jour ses contributions sur le sujet, en intégrant les données nouvelles : résultats de l'enquête mobilité des ménages, augmentation des coûts de l'énergie, nouveaux modes de vie comme le télétravail ou solutions de mobilités partagées, etc. Cette contribution viserait à organiser un débat constructif entre les territoires et avec toute la population afin d'identifier ensemble les leviers des changements de comportement massifs.

Il est urgent d'agir collectivement pour réduire la dépendance automobile afin de gagner en qualité de vie et de respecter les limites des écosystèmes.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations très distinguées.

Les Co-Présidents de Place au Vélo

Pour la Sauvegarde de l'Anjou

Françoise Coste



Nicolas Marty



Copies envoyées à :

Les collectivités territoriales membres du Pays Loire Angers

M. le Président du Conseil de Développement du Pays Loire Angers

DDT du Maine-et-Loire

DREAL des Pays de Loire