



Sommaire :

p.2 : Berges de Maine et liaison sud : doublé gagnant !

p.3 : Code de la rue : Angers, ville pionnière de la limitation à 30km/h

p.4 : Stationnement : une petite révolution en marche

p.5 : Mobilité, citoyenneté et aide sociale : une autre façon de voir

p.6 : Pédibus et pistes cyclables : Angers voit loin !

p.7 : 2^{ème} ligne de tramway : feu vert

p.8 : Les élu-e-s à votre service

L'activité municipale bat son plein depuis le début de cette année 2012 !

Avec le report du projet de liaison Sud, l'adoption du projet d'aménagement des berges de Maine, la refonte de la politique de stationnement et l'adoption du code de la rue : notre équipe poursuit - **avec succès** - le combat qu'elle a engagé il y maintenant 4 ans.

En portant la voix de l'écologie politique au sein de l'équipe municipale d'Angers, nous voulons démontrer qu'il est possible, à l'échelle locale, d'inventer de nouvelles façons de consommer, de travailler, de se déplacer ... et de vivre ensemble.

Cette voie « alternative », nous pensons qu'il est nécessaire de mieux la faire connaître !

Aux militant-e-s et sympathisant-e-s écologistes, d'abord. Mais également aux élu-e-s d'autres collectivités environnantes. Et enfin à tous ceux et celles qui découvriront, je l'espère, notre action en lisant ce document.

Après le temps de l'action, voici donc venu celui de l'explication !

Le premier numéro de cette newsletter trimestrielle sera donc consacré à la « *mobilité* ». Le suivant, à paraître en novembre, au cadre de vie et au logement.

Bonne lecture et très bon été à toutes et à tous !

Gilles Mahé

Adjoint au Maire délégué à l'environnement, à l'énergie, à la propreté des espaces publics et aux espaces verts / Vice Président d'Angers Loire Métropole en charge de la gestion des déchets / Agenda 21

Deux décisions majeures. La première, c'est le lancement du projet d'aménagement des berges de la Maine. La deuxième, c'est le report du projet de Liaison Sud. Deux engagements forts et cruciaux pour l'avenir de notre Ville !

La Ville d'Angers hérite d'un **paradoxe** : elle est construite aux abords de la Maine. Mais les bords du fleuve sont eux-mêmes entaillés d'une 2 fois 2 voies ... qui segmente la Ville et coupe son centre en 2 morceaux : le Centre historique et la Doutre.

Depuis longtemps, ce paradoxe alimente des **questions** : faut-il aménager les voies sur berges en redonnant la priorité aux piétons ? Si oui, la suppression des voies sur berge ne risque-t-elle pas de congestionner la ville ? Faut-il alors construire une rocade routière de contournement au sud de la Ville ?

Autant de questions ... qui ont permis de faire valoir nos idées !

1^{ère} priorité : aménager les voies sur berge

A l'issue d'une concertation publique exemplaire (associant un groupe de 90 angevins), un grand projet de réaménagement verra le jour dès 2013. Baptisé « Rives Nouvelles », ce vaste chantier s'appuiera sur le projet de l'équipe de l'urbaniste François Grether avec un fil conducteur clair : recentrer Angers et les angevins sur son fleuve via l'aménagement de ballades piétonnes et en débarrassant enfin la Ville de sa balafre autoroutière.



Le projet Grether retenu pour les berges de Maine

A l'heure actuelle, ce ne sont pas moins de 51.000 véhicules qui transitent chaque jour par les voies sur berges. L'aménagement des berges permettra de réguler ce flux (en exploitant d'avantage le contournement Nord qui n'accueille « que » 33.000 voitures par jour). Le projet Grether prévoit ainsi de faire disparaître les actuelles voies sur berge et de créer en surface une voirie urbaine qui permettra la circulation de bus à haut niveau de service mais également la déambulation piétonne.

Salué pour son pragmatisme et son audace, les premières réalisations de ce projet verront le jour d'ici fin 2013. Ce projet structurera le développement de la ville pour les 15 prochaines années.

2^{ème} priorité : obtenir le report du projet de liaison sud

Ce premier semestre a également conclu un débat houleux ... depuis 30 ans.

La question : faut-il ou non construire une « Liaison » Sud ? Non, pas tout de suite, répond en substance l'Agglomération. En décidant de reporter ce projet, nous remportons une victoire historique qui récompense un combat de presque 2 décennies !

Pour **Vincent Dulong**, adjoint au Maire délégué à la voirie et aux déplacements : « *cette décision est historique ! Le report du projet de liaison Sud conforte ce que nous savons : ce n'est pas en augmentant les capacités routières que nous limiterons les embouteillages. C'est plutôt en optimisant les capacités routières existantes que nous dégagerons les marges financières permettant de développer des alternatives au tout voiture* ».

Une analyse qui va dans le sens de la décision également prise par l'agglomération de donner la priorité à la construction d'une 2^{ème} ligne de Tramway (au détriment de la liaison Sud).

La Ville d'Angers sera la 1^{ère} grande ville de France à généraliser la limitation à 30km/h en Ville. Une démarche de bon sens, qui permettra de sécuriser l'espace public, de soutenir les modes doux de déplacement ... mais également de lancer une véritable réflexion sur l'espace public avec les habitants !



Expérimentée depuis plusieurs mois dans 2 quartiers pilotes (Saint Serge - Ney - Chalouère et Madeleine - Justice - Saint Léonard), la démarche « **code de la rue** » n'en est qu'à ses prémises. Et pourtant elle offre déjà des perspectives intéressantes !

Voici un bref descriptif de la méthode, des objectifs et des enjeux de cette démarche.

La priorité : associer tous les habitants à une réflexion sur l'occupation de l'espace public

Impliquer les citoyens dans les décisions publiques et questionner les notions de responsabilité individuelle et collective : tels sont les objectifs de la démarche 100% participative engagée depuis 1 an avec les habitants de 2 quartiers « pilotes ».

Dans ces 2 quartiers, la **méthode a consisté à** identifier, avec les habitants volontaires les voies susceptibles d'être limitées à 30km/h, puis à soumettre ces recommandations à l'ensemble des habitants par l'intermédiaire d'une enquête publique.

Et les premières conclusions sont positives ! L'expérimentation démontre que les Angevins sont réceptifs (et demandeurs) d'une Ville à « 30km/h » ... pour peu qu'ils soient dès le départ associés à la réflexion (circulation, voies prioritaires, etc.)

Le premier objectif de cette démarche reste d'améliorer la sécurité

Réduire les risques d'accident entre les voitures et les habitants les plus « fragiles » (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite), le code de la rue répond à un enjeu « sécurité » parfaitement cohérent ... et naturel.

Mais les enjeux de cette démarche sont également de réinventer la mobilité en milieu urbain

A Angers, la mise en place du «code de la rue » s'inscrit dans le cadre d'une réflexion plus globale sur la mobilité. Le code de la rue complète ainsi la révision complète de la politique de stationnement (voir page suivante). Et la mise en place d'un schéma de mobilité piétonne est à l'étude ...

L'objectif de ces 3 démarches : créer des solutions « douces » de transport (marche, vélo) et réellement alternatives à la voiture afin de construire une autre mobilité et démontrer, au passage, qu'une liaison sud n'est pas nécessaire pour développer autrement le territoire !

A la rentrée, un forum « code de la rue » sera donc organisé (22 septembre 2012). Il permettra de généraliser la démarche à tous les quartiers (en dupliquant la méthode utilisée dans les 2 quartiers pilotes). Un second forum sera organisé en avril 2013. Il permettra de travailler au volet comportemental de la démarche.

*« Sans conteste, l'espace public est à la fois le reflet de notre société, mais également le zoom « grossissant » de ses travers » affirme **Vincent Dulong**, Adjoint au Maire délégué à la Voirie et aux déplacements. « D'ailleurs pour approfondir cette réflexion, un doctorant a récemment été recruté par la Ville. Il assurera le suivi d'un panel d'habitants volontaires pour déterminer les facteurs de réussite ou de blocage de la démarche « code de la rue », tant sur le plan des aménagements que sur les aspects comportementaux »*

Proposée par notre équipe en juin dernier, la révision de la politique de stationnement est... sensible. Un vrai dossier politique (au sens de l'organisation de la Cité) qui aura permis de faire valoir la nécessité de tout remettre à plat.

Inchangés depuis 1998, les tarifs de stationnement sont un levier essentiel (et méconnu) des politiques de mobilité. Payer son parking,



c'est effectivement faire le choix de payer un mode de déplacement plutôt qu'un autre (qu'il soit gratuit comme la marche ou le vélo, ou payant, comme le Tramway ou les transports en commun). C'est donc ... faire un choix économique quotidien et raisonné. L'objectif de la récente révision des tarifs de stationnement est de modifier les paramètres de cette équation individuelle pour favoriser les transports doux et réinventer la mobilité urbaine !

Premier enjeu de cette démarche : **dégager de l'espace en voirie dans le centre ville**

Jusqu'à présent, il pouvait être moins coûteux pour un résidant du centre ville d'Angers de stationner sur voirie plutôt que dans un parking couvert. Conséquence : une saturation des rues et des trottoirs ... et une sous utilisation des parkings du centre ville. Premier objectif donc, de la politique de stationnement : dissuader les résidants du centre ville de stationner sur voirie, en fixant le tarif des forfaits de stationnement dans les parkings en ouvrage à un coût inférieur à celui de l'abonnement sur voirie et en offrant des facilités complémentaires de stationnement en parking.

Deuxième enjeu : **offrir une alternative à la voiture**

Deuxième constat : jusqu'à présent, il pouvait être moins coûteux pour un salarié d'aller sur son lieu de travail en voiture qu'en transport en commun. La raison : le coût des abonnements en parking est particulièrement avantageux ... et parfois moins élevé qu'un abonnement mensuel au réseau de transport en commun Irigo.

Deuxième objectif, donc, de la politique de stationnement : s'assurer que le coût des abonnements en parking proposés aux « pendulaires » soit – progressivement – plus élevé que celui des transports en commun. Une démarche de bon sens ... indispensable à l'optimisation du réseau de transports en commun. Les contrats passés (ou prochainement passés) avec les exploitants de parking couverts seront revus en ce sens.

3^{ème} enjeu : renforcer l'attractivité commerciale du centre Ville

Soumis à la concurrence des grandes surfaces et la spécialisation croissante des zones commerciales, les commerces du centre ville d'Angers traversent une passe délicate. Cette démarche les aidera ! En dissuadant les « résidants » de stationner dans les rues, ce sont désormais 4 à 500 places de stationnement en voirie qui seront directement accessibles aux personnes qui viennent faire leurs courses.

4^{ème} enjeu : expérimenter de nouvelles solutions de stationnement

Au-delà de l'exercice (subtil) d'optimisation des flux, la politique de stationnement permettra de tester des dispositifs innovants, à l'image des parkings « petits rouleurs ».

Le principe : plus la voiture reste longtemps dans le parking, plus la réduction offerte à l'automobiliste sur l'abonnement classique est intéressante (jusque moins 40%). Une formule qui a déjà été testée avec succès dans d'autres collectivités ... et qui permet tout à la fois de dégager de l'espace dans les rues, de réduire les émissions carbone (en incitant à moins utiliser la voiture) et de favoriser les transports en commun.

La finalité générale de la politique de stationnement : réorganiser les flux pour optimiser l'espace !

Créer des alternatives à la voiture, c'est le rôle de la Mairie. Mais c'est également le sens de la démarche « ADN » (Alternatives de Déplacements Nouvelles) engagée avec plusieurs habitants du quartier du Lac de Maine. Une démarche qui pourrait faire des émules dans d'autres quartiers !

Pour **Marianne Prodhomme**, adjointe au Maire déléguée au quartier du Lac de Maine : « au départ, il y a un constat : le quartier du Lac de Maine est très étalé. Historiquement conçu pour le « tout voiture », ce quartier compte de nombreux parcs et espaces verts, mais il hérite aussi d'un maillage de transport en commun moins dense qu'ailleurs. Les habitants sont donc très attachés à leur cadre de vie ... mais s'interrogent sur l'impact de la voiture individuelle ».

« De ce constat sont nées des questions : quelles sont les habitudes de déplacement des habitants ? Comment offrir des solutions alternatives de déplacement ? »

C'est pour répondre à ces 2 questions qu'un travail participatif a été engagé depuis l'année dernière avec les habitants du quartier. Objectifs :

- Recenser les besoins de déplacements des habitants du quartier
- Répertoire les solutions actuellement mises en place par les entreprises pour le transport « domicile – travail » de leurs salariés
- Croiser ces données avec les solutions de transports en communs proposées aux citoyens

A terme, cette démarche offre donc deux perspectives : d'abord, évaluer la qualité (fréquence, desserte, etc.) des transports en communs. Ensuite, élaborer avec les entreprises, les salariés et les habitants, des solutions innovantes (covoiturage, et pourquoi pas « voiturobus », en s'inspirant du modèle des pédibus, cf. page suivante)

« Les premiers résultats seront connus à l'automne 2012 » conclut Marianne.

Permettre à chacun de se déplacer : c'est l'objectif des actions également engagées par la Ville au côté des acteurs de l'aide sociale (CCAS – Centre Communale d'Action Sociale). L'enjeu : favoriser la mobilité mais également l'insertion des plus jeunes.

Pour **Bruno Baron** Conseiller Municipal délégué aux Solidarités et à la politique de la Ville : « ne pas pouvoir se déplacer aujourd'hui, c'est menacer son insertion professionnelle. La très large panoplie de services offerts par la Ville d'Angers confirme que la question de la mobilité est très étroitement liée à celle de l'insertion sociale ! »

Pour lui, aucun doute : « La première priorité - en plus du développement et de l'accès aux transports public - c'est d'aider les jeunes qui en ont besoin à passer leur permis de conduire ».

Depuis 2008, le dispositif d'aide mis en place par la Mairie rencontre un franc succès. Il permet aux jeunes, sous certaines conditions, de bénéficier d'une aide financière de la Ville (et des autres collectivités impliquées dans le dispositif) pour passer leur permis de conduire.

« Mais permettre à chacun de se déplacer, c'est aussi donner l'envie – et les moyens – aux angevins de ... faire du vélo ! », complète Bruno.

Lancé en 2004, le service de location de Vélo longue durée (vélo cités) rencontre un succès grandissant. En 2011, ce sont plus de 3.000 vélos qui ont été mis à disposition des habitants. Au total, ce sont plus de 20.000 personnes qui en ont bénéficié depuis 2004.

Pour aller plus loin, et toucher les populations les plus éloignées du dispositif, la Ville a également décidé d'associer les Foyers de Jeunes Travailleur (FJT) à la location des vélos à l'intention des jeunes travailleurs. « Un choix de bon sens » pour Bruno Baron... qui permettra de faciliter les démarches des jeunes travailleurs et d'élargir le nombre de bénéficiaires du dispositif !

Avec 140km de pistes cyclables, le vélo est plébiscité par les Angevins. Autre aspect de cette démarche de mobilité « douce » : le réseau Pédibus permet également aux jeunes angevins de prendre ensemble le chemin de l'école ... à pied !

« Des contresens cyclables, aux couloirs de Bus-Vélo, en passant par les arceaux de stationnement et, bien sur, par les pistes



cyclables elles mêmes : les leviers dont dispose la Ville pour favoriser l'usage du vélo sont multiples » explique **Romain Laveau**, Conseiller Municipal délégué aux déplacements et à l'environnement.

Au cœur de l'action engagée par les élu-e-s : la volonté d'inscrire Angers parmi les villes les plus « cyclistes de France ».

Toutes les enquêtes le démontrent : la part des déplacements faits en Vélo est directement proportionnelle au nombre de kilomètres de pistes cyclables disponibles. Angers ne déroge pas à la règle : avec 140km d'aménagements cyclables prévus pour fin 2013 (contre moins de 80 en 2008), Angers reste – pour l'instant – dans la moyenne des villes de sa strate ... alors que la réceptivité des habitants au vélo est pourtant l'une des plus élevée de France.

« C'est pour répondre à ce paradoxe que nous allons mettre tous nos moyens au service du développement des bandes cyclables. Moins chères que les pistes cyclables, ces « bandes » permettront un bon maillage du territoire. Par ailleurs nous poursuivrons jusque 2014 les aménagements classiques : développement des contresens cyclables, des arceaux de stationnement, etc. ».

Pour Romain, aucun doute : le vélo a de beaux jours devant lui à Angers !

« Pour aller plus loin, nous travaillons sur la sécurisation des carrefours grâce à la généralisation des sas permettant aux vélos de partir devant les autres véhicules. Aujourd'hui 36 carrefours sont déjà équipés de feux pour un départ anticipé des cyclistes. Nous souhaitons étendre ce dispositif en y intégrant la possibilité du tourne à droite permanent ». A suivre ... donc !

42 minutes : c'est le temps que consacrent en moyenne les Européens pour conduire leurs enfants à l'école. Choquant ? Oui si l'on considère que le trajet du domicile à l'école est généralement inférieur à 1 km.



C'est pour lutter contre cette absurdité que se sont progressivement mis en place le réseau des pédibus.

Le principe est très simple : sur le modèle d'un car de ramassage scolaire, le Pédibus suit à pied un parcours déterminé selon des horaires précis ; il comporte ainsi plusieurs arrêts marqués au moyen de panneaux indiquant les horaires de « ramassage » et auxquels attendent les enfants. Accompagnés par des parents volontaires, les enfants se rendent alors en toute sécurité à l'école et le Pédibus se renforce au fur et à mesure du parcours et des quartiers traversés.

Créé en Australie, le Pédibus fonctionne sur la base du volontariat.

« A Angers, cette démarche fonctionne bien » commente **Jamila Delmotte**, Adjointe au Maire déléguée au quartier Deux-Croix - Banchais - Grand Pigeon.

« Testé depuis bientôt 3 ans sur l'ensemble de la ville, le réseau des pédibus se renforce d'années en années. Une démarche évidemment saine pour l'environnement, mais aussi pour la santé des enfants et ... pour l'emploi du temps des parents » sourit-elle !

A savoir : en complément des lignes existantes, les parents qui souhaitent créer de nouvelles lignes peuvent en faire la demande ... et faciliter ainsi la vie quotidienne des autres parents qui habitent leur quartier

C'est acquis : le report du projet de Liaison Sud entérine la construction d'une 2^{ème} ligne de Tramway. Avec plus de 30.000 passagers quotidien, la réussite de la première ligne offre des perspectives intéressantes à ce deuxième tracé, dont les extrémités devrait rejoindre Beaucouzé et relier le quartier de 2 croix Banchais, la gare et passer par Belle Beille.

« C'est une très bonne nouvelle pour tous les écologistes mais surtout pour tous les angevins » se réjouit **Gilles Mahé**, Vice Président d'Angers Loire Métropole et adjoint au Maire d'Angers délégué à l'Environnement.

« En défendant le report du projet de liaison Sud et en confirmant le lancement d'étude pour la construction de la 2^{ème} ligne de Tramway, nous faisons le choix d'améliorer le cadre de vie de tous les angevins » explique-t-il.

Adopté en juin 2010 par le conseil d'agglomération, le tracé de la 2^{ème} ligne de tramway (voir le tracé provisoire ci-dessous) reliera Beaucouzé / Belle Beille à Monplaisir / Parc Expo.

Membre du Comité de Pilotage du projet, **Jamila Delmotte** est enthousiaste : « c'est une nouvelle page qui s'ouvre pour la Ville, avec le désenclavement de tout un pan de la Ville, allant de Belle Beille à Monplaisir en passant par le quartier 2 croix banchais ».

Tracé de la seconde ligne de tramway



Version temporaire du tracé de la 2^{ème} ligne

AGENDA :

- 22 au 24 août : journées d'été EELV à la Faculté de droit de Poitiers
- 22 septembre : forum citoyen « code de la rue » à Angers (Lieu non déterminé)
- Septembre et octobre 2012 : assemblées annuelles de quartier à Angers (dates en ligne sur www.angers.fr)

Qui sommes-nous ?

Les élu-e-s EELV de la Ville d'Angers



Gilles Mahé

Adjoint au Maire délégué à l'environnement, à l'énergie, à la propreté des espaces publics et aux espaces verts
Vice Président d'Angers Loire Métropole en charge de la gestion des déchets / Agenda 21

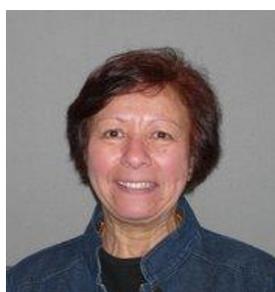


Bruno Baron

Conseiller municipal délégué aux solidarités et à la politique de la Ville
Délégué communautaire

Vincent Dulong

Adjoint au maire délégué à la voirie et aux déplacements, délégué au quartier St-Serge - Ney – Chalouère
Président de la SOCLOVA (bailleur social)



Jamila Delmotte

Adjointe au Maire déléguée au quartier Deux-Croix - Banchais - Grand Pigeon



Marianne Prodhomme

Adjointe au Maire déléguée au quartier du Lac de Maine
Déléguée communautaire



Romain Laveau

Conseiller municipal délégué aux déplacements et à l'environnement
Délégué communautaire

Vous souhaitez nous contacter ?

Notre action vous intéresse ? Vous souhaitez vous associer à notre projet politique ?

1 - N'hésitez pas à joindre les responsables du Groupe Local EELV de l'agglomération angevine :

Nicolas Gouon : nicolas.gouon@gmail.com

Philippe Landreau : cecile.landreau@sfr.fr

2 - Pour nous contacter vous pouvez également joindre notre collaborateur à la Mairie d'Angers : eric.boespflug@ville.angers.fr (ou 02 41 05 40 34).

3 - L'actualité municipale EELV est par ailleurs accessible sur : <http://elus-angers.eelv.fr>