

Angers figure en troisième position (dans la catégorie des villes de 100 000 à 200 000 habitants) du Baromètre des villes cyclables présenté hier à Lyon, à l'occasion du 18<sup>e</sup> congrès de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Une vaste enquête qui a enregistré plus de 113 000 réponses au niveau national et 1 520 retours au niveau local. Il s'agit de « la plus grande enquête jamais menée en France auprès des usagers du vélo, et la deuxième d'Europe », selon la FUB.

Angers figure donc en troisième position derrière Grenoble (première) et Dijon. Cette présence sur le podium en fait-elle pour autant une ville modèle ? Pas si sûr. Les cyclistes qui ont participé à l'enquête mettent certes en avant beaucoup d'atouts, mais ils soulignent encore de nombreux points noirs (lire ci-dessous). « Nous, on prend cette troisième place simplement comme un encouragement et pas comme une récompense », soulignent de concert les responsables de l'association Place au vélo, Françoise Coste et Jean-Michel Trotignon.

## « Faire reculer la part de la voiture dans les transports »

**BERNARD DUPRÉ.** Adjoint en charge des Transports et des déplacements

Pour Bernard Dupré, conseiller délégué aux Transports et aux déplacements, ce résultat est « une surprise agréable », dit-il, tout en reconnaissant que la communication de la ville sur le sujet n'a pas été « très bruyante ». L'élu rappelle toutefois les efforts entrepris par la municipalité en faveur des déplacements doux : la mise à disposition des vélos gratuitement pendant un an (Vélocité), la mise en place d'une subvention d'acquisition de vélos à assistance électrique (environ 800 vélos



Angers, hier. Au pied du château, l'un des carrefours les plus redoutés des cyclistes. Mais du changement est prévu.

Photo CC - Laurent COMÈS

concernés, dispositif stoppé au profit de l'État qui doit prendre le relais), l'arrivée des Pony bikes « qui donnent de la souplesse à l'utilisation du vélo et qui ne coûtent rien à la collectivité ». Il n'empêche, Place au Vélo, comme les personnes interrogées dans l'enquête, pointe la discontinuité des pistes cyclables. Sur ce sujet, l'élu reconnaît volontiers qu'il « y a un effort à faire ». Et vante le dialogue noué depuis plusieurs années avec Place au vélo. « Cela nous permet d'avoir des éléments pour bâtir le Plan vélo que nous souhaitons pouvoir présenter d'ici la fin de cette année 2018 », indique M. Dupré. Les objectifs de ce plan sont clairs : mettre en place « une grande étoile cyclable dans

l'agglomération ; mieux former les cyclistes, en particulier les jeunes. Nous souhaitons, au niveau de l'agglomération, faire reculer la part de la voiture dans les transports, de 60 à 52 % pour, dans le même temps, voir la part du vélo passer de 3,1 à 5 % en 2027 ». Insuffisant, répond Françoise Coste, qui compare cet objectif aux 15 % affichés par l'agglomération grenobloise. « Il faut réduire le nombre de voitures. » Jean-Michel Trotignon d'enfoncer le clou : « Nous ne voulons pas d'engagements qui ne coûtent que de la peinture sur les sols, il faut aller au-delà et Angers aime encore trop la voiture. Il suffit de voir la dernière campagne dont le message est : « Stationner en ville c'est facile ».

Bernard Dupré reconnaît qu'il faudra parfois renoncer en cause le nombre de places de stationnement des voitures en surface pour mieux faire passer les vélos ; qu'il faudra encore aussi améliorer les cheminements piétonniers en centre-ville. Mais de là à moins en faire pour attirer les voitures en ville ? « J'assume complètement la décision de la première heure de stationnement gratuite. Il faut comprendre que l'on a voulu impérativement défendre le commerce du centre-ville. Il va en effet falloir voir comment on peut travailler maintenant pour établir plus de cohérence sur les politiques de mobilité. Si demain on freine trop l'accès des Angevins en voiture en ville, ils finiront par

ne pas y venir du tout. Il y a un juste équilibre à trouver. »

## 2

### OPÉRATEURS DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Les vélos en libre service sont arrivés en ville en octobre dernier. Pony Bike est le seul opérateur. Un deuxième pourrait arriver en ville. Bernard Dupré le souhaite. « Ce serait meilleur pour la permanence de l'offre. Nous sommes en tout cas sollicités par d'autres opérateurs. »

## LA SOLUTION

### Tourne à droite sécurisé

La ville a trouvé la solution pour sécuriser les tourne-à-droite : mettre en place des traversées cyclables le long des passages piétons, plutôt que de traverser au milieu de la circulation automobile. « Nous devons gérer cela progressivement sur l'ensemble de la ville. »

Au pied du château, la situation sera réglée avec les travaux en cours dans le cadre de Cœur de Maine. Quant au Roi-René, aucun calendrier n'est annoncé.

Le carrefour Pasteur-Montaigne va quant à lui être sécurisé dans le cadre des travaux liés au tramway. De même le carrefour près de Grand Maine (Ramon/Doyenné) sera sécurisé dans les prochains mois, tout comme la continuité cyclable après Victor-Chatenay vers le Parc-expo.

# Les principaux résultats du Baromètre

## Les points forts

Le principal bon point attribué à Angers par les cyclistes concerne la facilité à trouver un endroit pour faire réparer son vélo (lire CO de lundi dernier). Deuxième point positif, le nombre de rues à sens unique ouvertes à double sens pour les cyclistes. La facilité de louer un vélo pour quelques heures arrive en troisième position des points forts. L'arrivée récente des Pony bikes n'y est sans doute pas pour rien. Enfin, les répondants mettent en avant, toujours dans les points positifs, le fait que les conflits avec les piétons soient rares, qu'il est facile de stationner son vélo, notamment près de la gare et des transports en commun. Enfin, les efforts faits par la Ville sont soulignés.

## Les points faibles

Les cyclistes sont comme les automobilistes : ils détestent les travaux et regrettent le manque de solutions alternatives pour circuler dans de

bonnes conditions. Les vols de deux roues sont trop nombreux dans la ville : de même que les stationnements sur les pistes cyclables. Plus qu'un point faible, un point noir, celui du franchissement de certains carrefours (lire ci-contre).

## Les points noirs

Le secteur allant du carrefour du Haras au pont de la Basse-Chaine (boulevards du Roi-René et Charles-de-Gaulle) est cité 173 fois soit plus de 15 % des répondants. Deux carrefours sont largement pointés : celui de la statue du Roi-René et celui du bas du château. Autres points noirs pour les cyclistes du quotidien, les grands axes, où la vitesse est limitée à 50 km/h et où dans la majorité des cas aucun aménagement cyclable n'est réalisé. Enfin, les principales pénétrantes de la ville soient un frein à la pratique cyclable, notamment pour les liaisons avec les autres communes de l'agglomération.

## Les points difficiles

Les carrefours et les ponts. Pour les carrefours, les cyclistes pointent la difficulté de tourner à gauche notamment en l'absence de sas aux feux (25 citations) mais aussi aux stops et la coupure de la piste ou bande cyclable par les véhicules motorisés qui tournent à droite (16 citations). Sur beaucoup de ponts, la difficulté est d'avoir souvent à circuler dans le flux piéton.

## La cohabitation

Les double-sens de la rue Bressigny et Boisnet sont jugés dangereux. De nombreux répondants se sentent en insécurité dans les couloirs de bus, comme sur les zones de cohabitation avec le tram.

## Les propositions

Près de 80 % des répondants souhaitent un réseau cyclable complet et sans coupure et plus de la moitié des itinéraires directs et rapides. Parmi les priorités des cyclistes : la



La cohabitation peut faire peur.

Photo CD - Laurent COMBET

réduction du trafic motorisé (1/3 des répondants), l'entretien des aménagements (près de 40 %) et la modération de la vitesse des véhicules motorisés (18 %).

Enfin, la demande de stationnement sécurisé est élevée (30 %) et 20 % des répondants demandent plus de communication autour du vélo.