

**CONSULTATION VILLE D'ANGERS
PROJET DE QUARTIER 2020-2026
PROPOSITIONS DE RÉPONSES DE PLACE AU VÉLO ANGERS
POUR LE CENTRE-VILLE D'ANGERS**

1/3 Quels sont les atouts et les ressources du quartier sur lesquels il faut agir ?

Du point de vue des aménagements cyclables, le centre-ville d'Angers est plutôt bien loti. Une grande partie du centre-ville est en zone trente et l'espace piétonnier permet une circulation en vélo apaisée en particulier pour les familles. Le vélo y est désormais entré dans les usages des habitants du quartier. Son usage est aujourd'hui accepté par les autres utilisateurs de la voirie.

2/3 Les problèmes du quartier sur lesquels il faut agir ?

Le baromètre de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) de novembre 2019 recense toutefois de nombreux points noirs sur les boulevards encerclant le centre-ville, notamment aux intersections (boulevard du roi René, place Mendès-France, place André Leroy...). Bien que tout récent, l'aménagement du Cœur de Maine ne semble pas avoir conquis les cyclistes. Il est vrai que cet aménagement qui aurait pu s'inscrire dans une extension du plateau piétonnier du centre-ville privilégie de façon outrancière la circulation automobile.

Il reste aussi un grand nombre d'améliorations à apporter à tout ce qui au quotidien facilite la vie des cyclistes : installation de panneaux adaptés (tourne-à-droite, priorité au bénéfice des vélos et non des voitures), traçage de double sens cyclable, installation de stationnement vélo (arceaux) en nombre suffisant, mise en œuvre de revêtements adaptés, entretien régulier de la signalisation au sol.

Enfin, à l'exception des voies vertes vers Bouchemaine, Saint-Barthélemy et désormais vers Avrillé et Écouflant, il est difficile de relier le centre-ville et les différents quartiers périphériques du fait de l'absence de voies vélos dédiés (en site propre) sur les principaux axes.

3/3 Quelles actions concrètes proposez-vous pour votre quartier ?

Dans la perspective annoncée par le PLUi de développer l'usage du vélo tout en réduisant le recours à la voiture individuelle et en application des plans vélo de la ville d'Angers et d'Angers Loire Métropole, Place au vélo propose deux axes de travail à la concertation à engager :

- I - Faire du centre-ville un espace où il est facile de se déplacer en vélo et à pied en toute sécurité,
- II – Développer les déplacements professionnels à vélo.

I - Faire du centre-ville un espace où il est facile de se déplacer en vélo et à pied en toute sécurité

Notre première proposition concerne l'extension du plateau piétonnier du centre-ville. Alors que c'est l'une des clés du recul de la voiture en centre-ville, le **périmètre du plateau piétonnier n'a pas bougé depuis 40 ans**, au temps du premier mandat de Jean Monnier, alors que cette extension était déjà prévue à l'époque. **Nous préconisons de piétonniser l'ensemble du cœur de ville**. Il s'agit de réduire la place de la voiture en ville en apaisant la circulation entre les boulevards Foch, Résistance et Déportation, Carnot, Ayrault, Arago, Arnaud, Général de Gaulle et roi René, en donnant la priorité aux transports en commun, aux piétons et aux modes de déplacement actifs et en limitant l'accès au centre-ville aux seuls véhicules des riverains et des professionnels (artisans, livreurs...), des personnes en situation de handicap et des usagers des parkings. Il convient de réaménager en ce sens le nouveau cœur de Maine. L'extension de ce périmètre pourrait aussi concerner la **rue Bressigny** du boulevard



Décembre 2020

Foch à la rue Chateaugontier, en inversant le sens de circulation du parking Bressigny à la rue Desjardins.

Notre ambition va donc bien au-delà du réaménagement de la place Kennedy, du parvis de la Cathédrale et de la place Imbach, projets insuffisants pour réduire la place de la voiture en ville. L'installation d'un nouveau parking place de l'Académie nous semble également relever d'une époque révolue.

Au-delà de ce nouvel espace piétonnier, nous souhaitons **l'aménagement** autour de **toutes les écoles de zones de rencontres** (zones à 20 km/h où les piétons sont prioritaires). Et, dans les zones 30, il importe de mettre en place des dispositifs permettant un respect réel de cette vitesse pour que piétons et vélos puissent circuler en sécurité. Il convient également de **faire respecter les pistes cyclables par les autres usagers** (stationnements sauvages en sortie d'école ou auprès des marchés). Nous réclamons ainsi depuis plusieurs années une verbalisation régulière des voitures stationnées chaque matin et soir sur la piste cyclable de la rue de la Madeleine devant l'école primaire Alfred Clément.

Enfin pour développer vraiment l'usage du vélo, il faut **s'attacher à tout ce qui au quotidien facilite la vie des cyclistes** : l'installation de panneaux adaptés (tourne-à-droite, priorité au bénéfice des vélos et non des voitures), le traçage de double sens cyclable, l'installation de stationnement vélo (arceaux) en nombre suffisant, la suppression des entraves au cheminement (barrières), la mise en œuvre de revêtements adaptés, l'entretien régulier de la signalisation au sol.

Concernant le **renforcement des lieux de stationnement**, Place au vélo a transmis à la ville en octobre 2019 un document indiquant les lieux où le nombre d'arceaux était insuffisant. Ces demandes restent d'actualité. Elles concernent la gare, la placette Saint-Aubin, la place du Ralliement, la rue Bressigny, la place Lorraine, le Quai, la cale de la Savatte, la place de la Visitation, la place Imbach, le boulevard Foch, l'Institut municipal, l'église Saint-Joseph, le grand marché... Mais la ville devrait s'attacher aussi à que toutes les écoles bénéficient d'un garage à vélos.

S'agissant des **tourne-à-droite ou file-tout-droit**, la ville a récemment étoffé les carrefours équipés. Nous nous en félicitons et demandons leur extension à tous les carrefours à feu où la sécurité le permet.

Conformément à l'article R110-2 du code de la route, **la ville a l'obligation de réaliser des doubles sens cyclables (DSC) dans les zones 30 (décret du 30 juillet 2008) ainsi que dans les zones de rencontre.**

Ce double sens cyclable est donc la règle sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Et **toutes les études réalisées ont démontré que c'était un aménagement sûr**, malgré le fait que cet aménagement est parfois impressionnant dans les rues étroites.

Même si beaucoup de rues angevines sont équipées de DSC, c'est loin d'être une règle systématique. Si l'association Place au vélo admet que, dans le cas de deux rues parallèles, son instauration n'est pas obligatoire, surtout lorsque des bus y circulent (par exemple rue Baudrière et rue Plantagenêt ou rue des Arènes et rue Hanneloup), pour d'autres voies on s'interroge sur la non application de cette règle.



Décembre 2020

Sans être exhaustif, nous pouvons citer : la rue Voltaire (même si nous préférerions qu'elle soit piétonne !), la rue des Lices (entre rue Saint-Aubin et place Michel Debré), la rue du Clon, la rue Fulton (il semble que cela soit prévu), la rue Audusson, la rue Jean Bodin (au moins pour sa partie entre la rue Létanduère et la rue Dupetit-Thouars), la rue Panaget (bien pratique pour rejoindre la rue Desjardins et le palais de justice quand on vient de la rue de Brissac), la rue Saint-Joseph, la rue Daillière, la rue Paul Langevin, la rue Tarin, la place Lorraine, la rue Dacier, la rue Lardin de Musset, la rue de l'Esvière et la rue Kellerman...

Enfin, un moyen de développer l'usage du vélo serait d'installer un **fléchage d'itinéraires vélo avec temps de parcours** ce qui démontrerait tout l'intérêt du vélo en ville, moyen de transport le plus rapide et le plus constant.

II – Développer les déplacements professionnels à vélo

Le développement des modes doux concerne non seulement les déplacements domicile-travail mais aussi les **professionnels utilisant le vélo pour leur travail**. En quelques années le **vélo-cargo** a connu un développement spectaculaire. Angers accueillait en janvier 2019 le congrès fondateur de la fédération des « Boîtes à vélo », entrepreneurs ou livreurs utilisant le vélo-cargo pour leur travail, initiative encouragée par la Chambre de commerce de Maine-et-Loire.

Il convient que la ville soutienne les **livraisons du dernier km par vélo-cargos**, système en plein essor à Angers comme dans de nombreuses autres villes. Et très efficace pour contribuer à « réduire les nuisances » urbaines (pollution, bruit).

La localisation, le dimensionnement et la signalisation des aires de livraison ne doivent pas concerner uniquement camions et camionnettes, mais prendre en compte aussi cette nouvelle logistique non polluante et peu encombrante.