

LES FICHES « RÉALISATIONS DES ÉLU/ES MUNICIPAUX » DE LA FEVE

ANGERS

Angers r ?invente les mobilités urbaines

PAR VINCENT DULONG,

ADJOINT AU MAIRE DÉLÉGUÉ AUX DÉPLACEMENTS, À LA MOBILITÉ ET À LA VOIRIE



D'ici fin 2014, la vitesse sera limitée à 30km/h dans 90% des rues de la ville d'Angers.

Dans un contexte où la place de la voiture reste à beaucoup d'égards prépondérante, cette mesure a pourtant été prise en accord avec les habitant/es.

Adossé à une politique volontariste en matière de transports collectifs et de déplacements doux, c'est un important travail de concertation et de sensibilisation qui a pu être mené.

Objectif: passer de la « ville voiture » à la « ville douce » en soutenant une véritable révolution comportementale !

L'APPROCHE ÉCOLOGISTE : 3 PRIORITÉS.

① Lutter contre le « tout routier ». La construction d'une ceinture autoroutière autour de la ville a longtemps figuré au rang des priorités défendues par les maires de ville et des communes de l'Agglomération. En obtenant en 2012 l'abandon de cette rocade, les écologistes ont obtenu une première victoire !

② Offrir des alternatives crédibles à la voiture. Comment s'étonner de la popularité de la voiture lorsqu'aucune alternative crédible n'est proposée aux habitant/es ? C'est pour répondre à cette nécessité que les élus écologistes ont soutenu la construction d'une ligne de

tramway (35 000 passagers par jour). Ils ont également défendu l'extension du réseau des pistes cyclables avec 150 km prévus pour la fin 2013, soit un linéaire multiplié par 2 depuis 2008. Ils ont aussi favorisé l'émergence de plusieurs expérimentations sur des solutions de mobilité innovantes. C'est par exemple le cas des péibus, grâce auxquels des enfants peuvent désormais rejoindre l'école en bénéficiant de l'accompagnement de quelques parents « référents ».

L'engagement semble porter ses fruits puisqu'à Angers, aujourd'hui, 30 % des déplacements réalisés dans la ville se font aujourd'hui à pied.

③ Inciter les habitant/es à revoir leurs propres habitudes de déplacement. L'usage de la voiture n'est pas toujours

raisonné. Aussi, pour dissuader les Angevins d'y avoir systématiquement recours, mais également pour soutenir les modes de déplacement « doux », le 3^e pilier de la politique de la Ville s'est naturellement orienté vers la généralisation de la limitation à 30 km/h dans les rues.

Vincent Dulong, Adjoint au maire délégué aux déplacements, à la mobilité et à la voirie : « *Elaborée en étroite concertation avec les habitant/es, testée dans deux quartiers pilotes, puis étendue, courant 2013, à l'ensemble des quartiers de la Ville, cette démarche – adossée à un « Code de la Rue » spécifique - est une réussite ! Elle fait désormais partie des actions innovantes dont peut se prévaloir la ville : Angers est ainsi la première grande ville de France à avoir généralisé la limitation à 30 km/h !* »



ANGERS RÉINVENTE LES MOBILITÉS URBAINES

Quelques conseils pour la mise en œuvre du Code de la Rue

- **Mobiliser les habitant/es par l'intermédiaire d'un vaste programme de concertation.** À Angers, l'élaboration du « Code de la Rue » et la hiérarchisation des voies limitées à 30 dans les quartiers aura nécessité la tenue de 75 réunions et la contribution de près de 1 200 personnes. La concertation a lieu dans les dix quartiers de la ville. Les conseils de quartier ont développé leurs propres méthodes de travail (recueil d'enquêtes, travail sur carte...).
 - **La première phase a été celle de la hiérarchisation des voies à 20, 30 ou 50 km/h selon le profil de la rue:** modes de transports, respect du code de la route, fonctionnalités.
 - **La deuxième phase implique des aménagements complémentaires sur des points plus sensibles à traiter,** tels que la requalification de certaines voies ou la reprise des abords de certaines écoles, etc.
 - **La troisième phase à venir permettra de creuser le volet comportemental de la démarche,** en insistant sur les notions de responsabilité individuelle et de civisme.
 - **Comprendre leurs habitudes de déplacement.** Dès le départ, et en lien avec l'implication et la participation citoyenne : le lancement du Code de la Rue s'est accompagné d'une étude « comportementale » assurée par un doctorant. Son objectif est de comprendre les freins et les leviers permettant de réduire la vitesse en ville et mieux appréhender les enjeux permettant de réconcilier les Angevins et Angevines avec leur espace public de proximité.
 - **Surmonter les freins.** La majorité des habitant/es adhère à l'esprit de la démarche (notamment aux abords des écoles, pour d'évidentes raisons de sécurité). Ils perçoivent en revanche une difficulté à respecter la limitation (sur certains axes, notamment les plus fréquentés). Pour que la démarche soit acceptée, il faut donc veiller à garantir la légitimité des décisions prises.
 - **Faire valoir les bénéfices.** Réduction du nombre d'accidents mortels, lien social, limitation des nuisances sonores : « c'est à l'expérience du « réel » que les habitant/es prennent conscience des bénéfices de la démarche de limitation à 30 km/h » souligne Vincent Dulong.
 - **Inscrire la démarche dans une perspective plus large.** À Angers, le déploiement du Code de la Rue s'est accompagné d'une refonte complète de la politique de stationnement. Cela a permis de dégager de l'espace sur voirie au profit des autres modes de déplacements.

si j'étais Maire

Vincent Dulong : « Le Code de la Rue n'est que la partie la plus visible de « l'iceberg ». Pour aller plus loin, j'approfondirais donc la politique actuellement menée autour de trois priorités :

- ① Se réapproprier l'espace public pour le pacifier et le rendre plus convivial. Mettre en place un schéma de mobilité piétonne afin d'offrir aux Angevins la possibilité de déambuler, sans entrave (!), dans toutes les rues de la ville. Cela pourrait passer par une limitation de l'emprise du mobilier urbain (panneaux publicitaires, potelets, signalisation) et en améliorant sa qualité (arbres, bosquets...). Pour y arriver il faudra passer par un encadrement du stationnement sur voirie. Une optimisation des parkings souterrains et terrestres permettra d'offrir des espaces à la voiture tout en améliorant l'espace de vie dédié aux piétons.
 - ② Faire évoluer la voirie pour favoriser les modes de déplacements alternatifs. La circulation des vélos doit être favorisée par la création de pistes structurantes et une meilleure sécurisation des carrefours. Le réseau de bus doit pouvoir s'appuyer sur davantage de voies réservées pour améliorer l'efficacité, notamment en heure de pointe.
 - ③ Renforcer les moyens alloués aux solutions de mobilité innovantes comme AutoCité, qui permet de louer des voitures pour de très courtes durées. Elargir l'offre de prêt de vélos moyenne durée (15 jours à 1 an) en passant le parc VéloCité de 3000 à 4000 vélos. »



Vincent DULONG
ADJOINT AU MAIRE DÉLÉGUÉ AUX DÉPLACEMENTS,
À LA MOBILITÉ ET À LA VOIRIE
Vincent.Dulong@ville.angers.fr

Aller plus loin

Sur le site de la ville d'Angers :

[http://www.angers.fr/actualites/detail/index.html
?tx_ttnews%5Btt_news%5D=5615&chash=32b0e107a1cc8154ca9cefb97194a04](http://www.angers.fr/actualites/detail/index.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=5615&chash=32b0e107a1cc8154ca9cefb97194a04)

Graphics: www.no.mysite.com

Publié par la FEVE en juin 2013 ★ Responsable de la publication : Jean-François CARON, président de la FEVE ★ Responsable de la rédaction : Arnault COSTILHES, directeur ★ Coordination : Catherine Candelier, Catherine HERVIEU et Ronan Dantec, membres du bureau de la FEVE & Marco Di Giusto, chargé de mission.

Imprimé sur papier recyclé

La FEVE ★ 247, rue du Faubourg Saint Martin 75010 Paris ★ TEL: 01 53 19 53 16 ★ SITE: lafeve.fr ★ MEL: info@lafeve.fr



la formation des élu/es est assurée par le Cedis
www.cedis-formation.org