

Projet de 2nde ligne de tramway d'Angers Loire Métropole

Observations du Conseil de Développement sur le projet soumis à la concertation

Préambule

Depuis sa création en 2002, le Conseil de Développement¹ a régulièrement contribué à l'élaboration des politiques d'aménagement et de développement conduites par la Communauté d'agglomération (PDU, PLH, PLU, Projet de tramway, SCoT, ...)².

Au cours de ses travaux, s'agissant en particulier de la politique des déplacements, le Conseil de développement n'a jamais varié sur quelques orientations fondamentales dont la priorité à donner aux transports collectifs et aux modes doux alternatifs à la voiture, en lien avec l'organisation du territoire autour de polarités et la densification de l'habitat. Ces orientations sont maintenant définitivement actées dans tous les documents de planification : le SCoT, le PLUi, le PDU, le PLH...

Dans l'avis concernant la 1^{ère} ligne de tramway en 2004 et dans toutes les réflexions se rapportant aux déplacements, le Conseil de développement a en particulier toujours mis en évidence les quelques éléments forts suivants :

- **l'importance de disposer de deux lignes de tramway nord-sud et est-ouest** pour créer l'ossature du réseau général de transports collectifs et lui donner sa cohérence globale ;
- **la nécessité de rechercher la meilleure complémentarité possible entre les tracés de ces 2 lignes ;**
- **l'importance de la gare comme premier pôle d'échange multimodal à l'échelle de l'agglomération** et l'intérêt d'y faire se croiser les deux lignes de tramway pour la meilleure efficacité possible du réseau ;
- **la nécessité de desservir par ce mode de transport efficace, les quartiers et les pôles les plus denses en termes de population et d'emplois**, en n'excluant pas les scénarios de prolongement de lignes ou de création de bifurcations à certaines extrémités pour en améliorer l'efficacité ;
- **l'intérêt du tramway pour l'image et la dynamique des secteurs urbains traversés** et comme support de valorisation de l'espace public...

Aujourd'hui, un projet de 2^{ème} ligne est soumis à la concertation. Il a été présenté au Conseil de développement par Bernard DUPRE, Vice-président en charge des déplacements et des infrastructures de transport d'Angers Loire Métropole le 12 mars dernier³. Le Conseil de développement prend acte qu'il ne s'agit plus de choisir entre deux tracés alternatifs mais d'exprimer un avis sur le nouveau tracé retenu par la Communauté d'agglomération, tracé considéré aujourd'hui comme irréversible.

Le présent document constitue donc un recueil des principales observations formulées à l'occasion de cette réunion, sur ce projet de tracé, destiné à être remis à la Communauté d'agglomération avant la clôture de la concertation.

¹ Le Conseil de développement de la région d'Angers est l'instance permanente de débats et de propositions citoyenne d'Angers Loire Métropole et du Pôle métropolitain Loire Angers

² Contributions en ligne sur www.conseil-dev-loire.angers.fr

³ Cf liste des participants en annexe

1. L'efficacité des lignes B et C

Dans le nouveau projet, il est proposé deux nouvelles lignes en une pour le même coût, ce qui est séduisant et semble même constituer a priori un avantage décisif. Certains membres s'interrogent.

On peut en effet noter un certain nombre d'impacts sur le fonctionnement du réseau avec des effets positifs pour certains mais dissuasifs pour d'autres. L'intérêt du tramway est d'apporter aux usagers la régularité, la rapidité et le confort, une fréquence correcte constituant une condition déterminante pour l'attractivité de ce mode de transport.

1.1. Du point de vue de la desserte du centre-ville

La desserte du centre-ville dont le commerce n'est pas en situation d'expansion, est primordiale. Le Livre blanc de la Chambre de Commerce attire l'attention des pouvoirs publics sur le fait que *"le commerce angevin n'a pas la densité suffisante pour se développer à la fois vers la Maine et vers le boulevard du Maréchal Foch"*. A fortiori, on peut penser qu'il ne pourra pas se développer en même temps dans une 3^{ème} direction, boulevards Ayrault-Carnot qui vont pourtant bénéficier d'une cadence d'un tram toutes les 4 minutes.

L'hyper centre-ville dont le centre de gravité se situe aujourd'hui place du Ralliement, ne sera donc desservi que par la ligne C 'Belle Beille - La Roseraie' avec une fréquence de 8 minutes aux heures de pointe et de 12 minutes voire plus aux heures creuses. Certes, les lignes A et B desserviront respectivement le bd Foch au sud et la place Molière au nord, aux frontières de cet hyper centre-ville avec de bonnes fréquences. Mais les études de l'AURA sur les comportements des usagers montrent que la topographie s'avère fortement dissuasive dans le fonctionnement des flux piétonniers reliant le nord et le sud. On a ainsi toujours pu observer que l'attractivité commerciale s'arrêtait au niveau haut de la rue Baudrière, le centre commercial *Fleur d'Eau* ou la place de la République n'ayant jamais vraiment permis de compenser ce handicap dû au relief.

⇒ Interrogations de certains membres

La desserte de l'hyper centre-ville avec une seule ligne toutes les 8 minutes sera-telle suffisante pour maintenir une bonne attractivité ?

⇒ Proposition d'un membre du Conseil

« Pour compenser cette faiblesse sans déstructurer le système proposé, on pourra envisager la desserte du Ralliement par une partie des trams de la ligne A (ou au moins le rendre possible pour sauvegarder l'avenir), en remontant parallèlement la fréquence de desserte. Mais ceci demande alors de restituer le branchement rue Thiers/rue de la Roë que le projet prévoit actuellement de supprimer, et de dédoubler la nouvelle station Molière. Cette adaptation permettrait aussi de créer un croisement de lignes, qui est un service en soi, dans la meilleure position en bas du centre-ville, alors qu'il est actuellement décalé boulevard Ayrault. »

1.2. Du point de vue de la desserte des quartiers et de la gare

Dans le schéma de fonctionnement du tramway, avec la création des lignes B et C, on peut observer qu'il y aura des distorsions dans la qualité du service proposé aux quartiers desservis. Les tronçons Belle-Beille/Place Molière et la Roseraie/Bd Foch, où le potentiel d'usagers est le plus élevé (au moins six à huit mois dans l'année pour Belle-Beille) seront desservis par deux lignes avec des fréquences de **4 mn** aux heures de pointe. Même aux heures creuses, cette fréquence qui engendrera un coût d'exploitation plus élevé, restera relativement avantageuse.

En revanche, les usagers d'Avrillé et des Hauts de St-Aubin sur la ligne A où la fréquence est actuellement de 6 mn, ainsi que ceux de Monplaisir sur la ligne B, verront celle-ci passer à **8 mn** aux heures de pointe et beaucoup plus en heures creuses. De surcroît, les habitants de Monplaisir ne pourront plus rejoindre directement l'hyper centre-ville au Ralliement, ni la gare sans un changement place Molière ou place Mendès-France. Ce choix limite, par voie de conséquence, le rôle du pôle d'échange multimodal de la gare.

⇒ **Interrogations de certains membres**

N'est-il pas possible d'optimiser ce fonctionnement pour établir une offre mieux équilibrée entre tous les quartiers desservis et améliorer l'efficacité du réseau ?

⇒ **Proposition d'un membre du Conseil**

« La proposition d'une ligne directe Gare/Monplaisir aux heures de pointes (par exemple 6H – 8H30 et 17H - 19H) se justifie par l'importante demande de déplacements sur ce trajet, actuellement satisfaite par les bus et la voiture. Cette ligne pourrait bénéficier de l'aiguillage déjà présent en limite Rue Haras/Avenue Denis Papin. Mais cela implique de créer un branchement boulevard Saint Michel/boulevard Maréchal Foch, qui n'existe pas dans le projet. Ce dossier demanderait aussi la progression vers une billettique tram/train qu'il nous paraît utile de promouvoir rapidement. »

2. Le passage du tramway par l'axe Carnot/Ayrault

En dehors des difficultés temporaires liées aux travaux mais qu'il ne faut pas sous-estimer au regard de leurs conséquences sur les activités commerciales du secteur, le passage du tramway par l'axe Carnot/Ayrault va impacter le plan général de circulation du centre-ville et même celui de l'agglomération, en lien avec les grandes fonctions que ce boulevard assure aujourd'hui :

- la liaison d'un secteur important du centre-ville avec la voie des berges ;
- le franchissement de la Maine dans la continuité du pont de la Haute-Chaîne et qu'il faut essayer de maintenir à son meilleur niveau possible même si on peut souhaiter le report du maximum de ces flux sur les ponts autoroutiers. Ces besoins de franchissement dans le centre d'Angers risquent en effet de continuer à augmenter inexorablement en lien avec le développement continu de l'aire urbaine, leur report au-delà des basses-vallées à l'est et à l'ouest s'avérant très hypothétique ;
- la desserte du CHU en provenance du sud et de l'est de l'agglomération ;
- la desserte de l'hyper centre-ville et du quartier St-Serge par l'intermédiaire des échanges aménagés aux différents carrefours...

Pour assurer toutes ces fonctions de manière satisfaisante, cet axe comprend aujourd'hui dans chaque sens : deux voies de circulation pour les voitures, une voie dédiée aux bus et aux deux-roues utilisable par les ambulances, de nombreux tourne-à-gauche avec des voies de stockage plus ou moins importantes pour la desserte riveraine.

Le passage du tramway va profondément modifier le profil en travers de ce boulevard sur le tronçon situé entre la place Mitterrand et la place Mendès-France.

Les plans indicatifs d'aménagements présentés dans le dossier indiquent qu'une bande cyclable sera aménagée mais que la voie spécialisée pour les bus sera supprimée. A l'exception de la place Mitterrand, les tourne-à-gauche pour la desserte de l'hyper centre et de St Serge seront eux aussi soit supprimés, soit au mieux éventuellement maintenus sur l'une des deux voies réservées aux voitures en même temps que les flux continus, dispositif qui aura évidemment pour effet de réduire fortement la capacité d'écoulement des voitures sur la voie concernée et sur l'ensemble de l'axe.

Ce qui a été possible sur le Bd Foch pour la ligne A avec le report sur d'autres axes des flux parasites de transit, ne le sera pas dans le cas présent.

On peut donc craindre que ce boulevard soit fortement encombré en particulier aux heures de pointe. La circulation des bus dans la circulation générale ne permettra certainement pas la même efficacité, ni surtout la même régularité qu'aujourd'hui. De même, l'accessibilité des ambulances au CHU sera elle aussi moins bien assurée.

⇒ **Interrogations de certains membres**

Ce choix d'aménagement n'est-il pas en contradiction avec la priorité à donner aux transports collectifs (8 % de part modale aujourd'hui, 11 % en 2027) ? Quels sont les palliatifs possibles pour remédier aux inconvénients décrits ci-dessus?

3. La desserte du Campus de Belle-Beille

La desserte du Campus et ses 9 000 usagers potentiels était incontournable pour cette 2^{ème} ligne. Elle sera assurée par cette ligne B du tramway. Cette desserte est prévue par la rue Lakanal avec une station prévue devant la Maison de la Technopole. L'essentiel des étudiants se situent sur la rue Lavoisier (facultés de lettres, de sciences, IUT, ESSCA, ...).

⇒ **Interrogations de certains membres**

Le flux des étudiants qui devront remonter la rue Lavoisier et traverser les voies de circulation réservées aux voitures sur la rue Lakanal pour rejoindre la station centrale ne risquent-ils pas de générer des difficultés de circulation aux heures de pointe voire des risques d'accidents piétons/voitures ?

⇒ **Proposition d'un membre du Conseil**

N'est-il pas envisageable de décaler la station de tramway sur la rue Lavoisier ?

4. La desserte de Gare+

Avec quelque 100 000m² de SHON à réaliser, Gare+ constituera pour un certain temps le 1^{er} pôle de développement d'Angers Loire Métropole et représentera la principale vitrine du territoire pour attirer les emplois tertiaires de haut niveau et pour proposer une nouvelle offre résidentielle à proximité de la gare TGV. Le choix de ne pas desservir directement ce quartier par le tramway interroge donc.

Dans une approche visant à réduire l'usage de la voiture et à renforcer l'attractivité de cette zone et dès lors que la ligne B ne passe pas par la gare, l'offre de transport collectif existante semble insuffisante pour assurer l'accessibilité des milliers de salariés et de résidents de ce nouveau quartier.

⇒ **Proposition de quelques membres**

Envisager rapidement de nouvelles améliorations du réseau de transport collectif pour la desserte de ce pôle.

5. La structuration du reste du territoire par des lignes de bus rapides

Au-delà de cette nouvelle ligne de tramway, les membres du Conseil de développement porteront une attention particulière au Plan de Déplacements Urbains (PDU) lorsqu'il lui sera soumis ainsi qu'au Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) dans son ensemble.

En effet, afin d'atteindre les objectifs fixés de parts modales⁴ que les membres du Conseil de développement partagent, le PDU et le PLUi devront adopter des objectifs ambitieux en termes de structuration du territoire en lignes de bus rapides entre les quartiers d'Angers non desservis par le tramway et le centre-ville et la gare et également, entre les polarités de l'agglomération et le centre-ville/gare.

⁴ - Transports Collectifs de 8 % à 11 % d'ici 2027

- Vélo : de 3 à 5 %

- Piéton de 26 à 30 %

- Auto : de 60 à 52 %

Annexe – Liste des participants à la réunion de présentation du projet de 2nde ligne de tramway le 12/03/2015

Elu :

Bernard DUPRE Vice-président d'Angers Loire Métropole en charge des déplacements et infrastructures de transports

Assisté de : Marie-Pierre TRICHET, Directrice de la Mission Tramway et Mouhamadou DIALLO, Ingénieur

Membres du Conseil de développement

Louis-Marie RIVIERE	Président du Conseil de développement
François AUTRET	Personne qualifiée
Alain AVRIL	CFTC
Jean-Pierre BENARD	IRESA
Jean BEZIER	Maisons Familiales Rurales
François BLONDEAU	Espace Air Passion
Renaud BONNEL	Centre des Jeunes Dirigeants
Jean-Paul BRACHET	Fédération des Œuvres Laïques 49
Jean-François CAILLAT	CHU
André CHARBONNIER	Chambre d'agriculture
Sylvain CHARPENTIER	Maison de la Loire
Philippe COUPRIE	CGPME
Olivier d'AMBRIERES	Membre associé
Anita DOMAIN	CGPME
Jean-Paul FRADIN	Personne qualifiée
Annie GASNIER	FCPE
Gabriel HALLIGON	Office de Tourisme Brissac Loire Aubance
Jacques IZZO	Automobile Club de l'Ouest
Joël JANNETEAU	FNARS
Sophie JONVILLE	LPO
Alain LASSERRE	Sauvegarde de l'Anjou
Anne LE BOUIL	Asso. de protection du site et de l'environnement de la basse vallée du Loir
Alain LEBOUC	Membre associé
Arnaud LEMARQUAND	INRA
Alain MERLAUD	COBATY Anjou
Christian PIHET	Personne qualifiée
Michel PINEAU	PEEP
Jean PRESSELIN	Jardin de Cocagne
Denis REYMOND	ESA
Christian ROBLEDO	Université d'Angers
Yumi FUJII-VINCENT	ESA (représente P. VINCENT)
Bernard VINSONNEAU	CFTC