



Délégation de Maine et Loire :

**FNAUT Pays de la Loire / F. GUIMIER
22 Rue de Bel Air
49000 ANGERS**

Siège régional :
FNAUT Pays de la Loire
8 rue d'Aouvours
44 000 Nantes

*Messieurs les
Commissaire enquêteurs
Enquête publique sur le projet de
tramway angevin*

Projet de tramway sur l'agglomération angevine

Avis de la FNAUT Pays de la Loire

(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – délégation des Pays de la Loire)

Résumé de l'avis :

La FNAUT Pays de la Loire émet un avis favorable au projet de première ligne de tramway sur l'agglomération angevine, en accord avec l'ensemble des arguments développés dans le dossier d'enquête publique.

Nous regrettons cependant la restriction géographique du dossier d'enquête au seul fuseau de cette première ligne, aucun projet "connexe" (hormis les parking relais) n'ayant été adossé au projet soumis à enquête.

Complémentarité avec le réseau de bus, avec le réseau de cars départementaux, fonctions du pôle "gares St Laud", trio tram / vélo / marche à pied à privilégier pour offrir une alternative crédible à la voiture individuelle, en ne laissant à celle-ci que son domaine de pertinence (zones de peuplement dispersés, professions aux horaires décalés, longs trajets sur des axes secondaires,...).

Nous invitons par conséquent les commissaires enquêteurs à prendre en compte les éléments qui suivent, dans l'avis qu'ils auront à rendre.

Nos arguments

La réorganisation du réseau de bus, grande oubliée

Le tramway n'est pas LE futur moyen de transport en commun de l'agglomération angevine. Au vu du dossier d'enquête, nous avons le sentiment que la nécessaire et inévitable réorganisation du réseau de bus, suite à l'arrivée du tramway, est peu traitée, voire éludée dans le dossier d'enquête.

Or, l'intérêt du tramway est, de notre point de vue, indissociable d'une telle réorganisation du réseau de transports en commun de l'agglomération.

De multiples expériences ont été conduites avec succès dans d'autres "villes tramway". Pourquoi ne pas en faire état maintenant ? Pourquoi ne pas avoir intégré le fruit de ces expériences au projet angevin ? C'est regrettable et cela donne d'ailleurs des arguments aux opposants du projet.

Car, en se basant sur les réussites constatées ailleurs, les suggestions ne manquent pas et la transposabilité des expériences acquises pour compléter le réseau de tram "lourd" aurait dû être au minimum étudiée et proposée. On citera pour mémoire les expériences bordelaise (lignes express doublant les lignes du réseau aux heures de pointe), grenobloise (refonte des lignes départementales), rouennaise, nantaise et montferrandaise (lignes de bus en site propre)

Nous proposons donc au commissaires de demander aux porteurs du projet de tramway angevin de préciser leurs positions sur les questions suivantes :

- Y aura-t-il des lignes de bus express ou "dorsales" pour compléter la première ligne de tramway et ne pas donner le sentiment d'un réseau de Transports en commun (TC) à deux vitesses ?
- Quelles seront les amplitudes horaires et fréquences des lignes de bus ? Les mêmes que celle du tram pour toutes les lignes, pour une partie de lignes formant l'ossature principale du futur réseau de TC ? La déclaration d'intention actuelle (redéploiement des km bus "libérés" par le tramway, plus grande amplitude horaire) demeure trop floue, du domaine de la promesse et non de l'engagement.
- Où se feront les connections avec le tramway ? Pour pouvoir juger de la pertinence du projet de tramway, il est essentiel, pour tout habitant "lambda" de notre agglomération, de pouvoir calculer si l'organisation future du réseau de TC lui permettra de se passer de voiture ou pas, et donc emporter son adhésion au projet. Et ce, d'autant plus qu'il n'habite pas à proximité des futures stations de tram. Aujourd'hui, cette analyse n'est pas possible. Le tramway peut donc apparaître comme un empêchement de circuler en voiture (voire en bus ou en vélo !) pour les habitants qui ne se sentent pas concernés par le tracé de la première ligne.

Sud Loire : un territoire absent de la problématique

Pour tout habitant du sud Loire (zone d'habitat en forte croissance), venir sur Angers (zone d'emploi) ne peut se faire actuellement qu'avec une voiture personnelle¹.

Alors que le Conseil de Développement d'Angers Loire Métropole avait alerté les élus sur cette exclusion d'une forte partie de la population en terme d'accessibilité à une offre TC attractive, on constate que, malgré l'orientation nord-sud de la première ligne de tramway, aucune proposition n'a été faite pour doter le sud Loire d'une intermodalité autre que voiture / tramway aux populations concernées.

Compte tenu de la structure du réseau routier, et malgré les encombrements quotidiens du passage sur la Loire, il y a fort à parier que les habitants du sud-Loire ne laisseront pas leur voiture aux portes de la zone urbaine dense pour faire les 2 ou 3 derniers km de leur trajet domicile / travail en bus et/ou tramway, ce qui va à l'encontre des objectifs du projet de tramway et du Plan de Déplacements Urbain (PDU).

Nous proposons que conjointement au projet de tramway, une offre TC périurbaine performante soit mise en œuvre sur le Sud-Loire, sur un premier axe Angers / Doué la Fontaine. Ce type d'offre est certes financièrement délicat à mettre en œuvre (trois collectivités organisatrices de transport à coordonner : Agglomération, Conseil général, Conseil régional), mais techniquement peu coûteux (l'infrastructure routière est disponible immédiatement). Il suppose de prévoir un aménagement des bandes d'arrêt d'urgence de la N 260 / A87 de manière à y autoriser la circulation des cars en cas de bouchon sur la ligne de ponts sur la Loire, où là encore, nous ne serions pas pionniers, d'autres l'ayant mis en œuvre sur d'autres agglomérations.

La future place de la voiture en ville

Le discours tenu nous semble timoré sur la place à donner à la voiture individuelle en ville. Y-a-t-il réelle volonté d'appliquer la loi sur l'air ? Le dossier de nous convainc pas sur ce sujet.

Le tramway ne semble présent que pour limiter l'augmentation du flot automobile en proportion d'un trafic total lui même en hausse, ce qui est le reflet d'un manque manifeste d'ambition pour une ville qui se veut à la pointe des démarche "agenda 21".

De plus, compte tenu du coût annoncé, on attendrait du tramway qu'il soit l'un des leviers d'une politique plus volontariste sur ce point, utilisé conjointement avec d'autres leviers (marche, vélo, urbanisme visant à réduire la nécessité de déplacement) et non une fin en soi. Les phrases comme "le tramway sera l'occasion de..." sont à proscrire de notre point de vue. Le tramway est un outil au service d'un projet global d'amélioration du système de déplacements.

Nous préférerions voir écrit "le tramway sera l'un des leviers essentiels d'une nouvelle politique des déplacements en ville.

¹ Aucune liaison ferrée sur le Sud et le Sud Est de l'agglomération, la voie ferrée Angers – Poitiers n'ayant jamais été remise en service après des destructions de la seconde guerre mondiale. Seuls les populations proche de Chemillé, Chalonnes et Cholet ont accès à une offre TER centrée sur Angers (offre d'ailleurs performante)

La station "gares", pôle intermodal

La première ligne de tramway angevin passe près de la gare SNCF qui, dès la fin de l'été, accueillera officiellement la gare routière dans sa configuration définitive. Cette décision, excellente, aurait pu générer un projet d'amélioration de l'intermodalité sur le site St Laud.

Côté bus, nous ne savons pas à l'heure actuelle quelles lignes convergeront vers la gare. Y aura-t-il une desserte directe entre la gare et le campus de Belle Beille, évitant l'hypercentre ? (comme les bus ne passeront plus Place du Ralliement, il faudra bien qu'ils passent ailleurs) S'ils contournent le centre ville par l'Est (Palais des congrès) l'offre vers Belle Beille sera diminuée en qualité et désastreuse sur le plan de la communication faisant état d'un réseau de TC amélioré.

Les vélos pourront-ils converger vers la gare sans obstacle supplémentaire (la ligne de tramway), alors que la voie ferrée constitue déjà une coupure urbaine majeure, de par l'espacement des ponts la franchissant. A ce titre, le pont de Létanduère est symptomatique d'éléments négatifs apparaissant au fil du dossier, quand on consulte les plans de masse : s'il est interdit aux vélos venant des quartiers Sud-Ouest de la gare, cela obligera à un détour par l'avenue Turpin de Crissé (avec le délicat carrefour Bel Air / Contades), voire un détour encore plus grand si la Rue de Bel Air n'est pas autorisée au contresens cyclable). Avec, à la clé un risque de vélos sur les trottoirs, mal vécu par certains piétons.

Nous recommandons par conséquent l'élaboration d'un plan local de circulations sur le quartier gare, visant à favoriser au maximum les modes doux et transports publics au détriment de la voiture individuelle, forcément très présente dans ce secteur.

Seule une politique très volontariste permettra d'éviter l'engorgement automobile du secteur gare aux heures de pointe. Sans cela, qu'il y ait un tramway ou pas, notre gare perdra de son attractivité et ce phénomène incitera certains à réclamer une gare TGV en dehors d'Angers, ce qui pourrait être très nuisible à terme au développement de notre agglomération.²

La seconde ligne de tramway

Compte tenu du temps déjà consacré au projet de tramway angevin, il est regrettable qu'au moment de cette enquête publique, il ne soit pas décidé du ou des tracés possibles d'une seconde ligne.

Comment juger de la pertinence du réseau de TC des 30 prochaines années sans en avoir la logique globale ? Suivant le tracé de la seconde ligne, certaines décisions concernant la ligne 1 pourraient s'avérer malhabiles, ou au contraire pertinentes alors qu'elles font l'objet de polémiques actuellement.

En tout état de cause, nous profitons de cette enquête publique pour réaffirmer notre position sur cette seconde ligne. Il est nécessaire qu'elle desserve la gare SNCF, premier pôle d'échanges de l'agglomération, afin d'éviter de reproduire les erreurs d'autres réseaux, qui doivent aujourd'hui mettre des bus en circulation entre la gare et la station de

² On rappellera l'opposition des élus du Mans au contournement TGV du Mans, car ils n'obtiennent actuellement aucune garantie de desserte du Mans une fois cet ouvrage réalisé.

correspondance des autres lignes de tramway en centre ville (exemple proche de nous : Nantes)

Au delà de la gare, la desserte de Trélazé doit, de notre point de vue, être basée sur une offre combinée de bus (lignes renforcées et mise en site propre partiel) et TER, en réouvrant la gare de Trélazé, à reconstruire dans un secteur à urbaniser.

De facto, le tracé de la ligne 2, depuis la gare, doit filer vers le centre ville et le Palais de congrès. Il reste alors à définir si au-delà, la ligne doit continuer sur le quartier Monplaisir ou St Barthélémy d'Anjou, voire les deux, par un système de fourche (ligne en Y), comme au Mans.

FNAUT Maine et Loire - 28 juin 2006