



Cyclamaine
47 rue des Acacias - Le Mans

Stéphane Le Foll, président de Le Mans métropole

Le Mans, le 5 avril 2020

Objet : Recours gracieux à l'encontre de la délibération du Conseil communautaire de Le Mans métropole du 30 janvier 2020 approuvant le PLU communautaire. Demande de retrait de la délibération susvisée. Lettre recommandée avec avis de réception.

Monsieur le président du conseil communautaire,

Nous avons l'honneur de former un recours gracieux visant au retrait, pour illégalité, de la délibération du Conseil communautaire de Le Mans métropole du 30 janvier 2020 approuvant le Plan local d'urbanisme communautaire. Ce document comprend un volet déplacements faisant office de PDU.

La publicité de cette délibération a notamment été assurée par une publication légale dans le Maine libre du 7 février 2020, date qui ouvre un délai légal de deux mois dans lequel ce recours s'inscrit.

Cette délibération nous paraît entachée de plusieurs vices, notamment :

- Le non-respect de l'obligation légale d'assurer le "développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied" (article L1214-2 du Code des transports). En visant une part modale vélo de 2,8% à l'horizon 2030 contre 2% en 2014 (POAM page 13), le PLU est erroné dans son évaluation de l'état initial et, partant, dans ses projections.

D'une part, ce chiffre de 2% est substantiellement sous-évalué. Il provient de l'enquête ménage déplacements réalisée en 2004 (comme indiqué en réponse à notre question lors de l'enquête publique), obsolète en raison de son ancienneté et des très importants travaux réalisés entre temps (construction des deux lignes de tramway). Manifestement consciente de cette limite, Le Mans métropole prétend dans son mémoire en réponse

que “sans actions spécifiques, en se basant sur les données issues de l’analyse croisée des différentes EMD comparables au territoire de Le Mans Métropole, cette part modale n’évoluerait pas.” Les données en question, en annexe 4 du mémoire en réponse, consistent en une sélection d’enquêtes ménages déplacement (EMD). Curieusement, plusieurs enquêtes réalisées dans le même laps de temps, par le même organisme et selon la même méthode ne figurent pas dans cette sélection. Ainsi, dans l’agglomération de Grenoble, la part modale du vélo est passée de 3% en 2002 à 4% en 2010, et de 3 à 5% dans la ville-centre. Dans la métropole de Bordeaux, elle s’établit à 8% en 2017 contre 4% en 2009. Ces deux agglomérations ne sont pas moins comparables à celle du Mans que celles de Nantes et Toulouse, citées dans le tableau.

Affirmer sur cette base que la part modale vélo de 2% en 2004 “n’évoluerait pas” relève donc de la pure conjecture. Plusieurs éléments contemporains de l’élaboration du PLU permettent au contraire de penser que la part modale du vélo a bien évolué sur le territoire de Le Mans métropole entre 2004 et 2014, puis entre 2014 et l’approbation du PLU.

A Tours, agglomération comparable à celle du Mans, l’EMD également ancienne (2008) faisait ressortir une part modale vélo de 3%. Tours et Le Mans ont en commun de s’être dotées d’un tramway depuis leur dernière EMD. Mais à la différence du Mans, Tours a installé des compteurs automatiques qui donnent en temps réel une indication du niveau de pratique cyclable. Ainsi entre septembre 2017 et septembre 2018, le nombre de passages de cyclistes sur les ponts de l’agglomération tourangelle disposant de compteurs automatiques fixes a augmenté de 27%, soit 28 248 passages supplémentaires.

On sait aussi que la pratique cyclable au Mans est supérieure à la moyenne française. Dans une étude publiée le 26 janvier 2017 sur la base des données du recensement 2015, l’Insee écrit qu’à “Angers et au Mans, les actifs utilisent plus le vélo que la moyenne des villes similaires.”

Les ventes de vélo à assistance électrique (VAE) ont atteint 338 000 unités en France en 2018, contre 10 000 en 2007 et 78 000 en 2014. Il s’agit d’une multiplication par 4,3 en quatre ans. Cette technologie élargit le public susceptible de se déplacer à vélo et augmente la longueur des

trajets ainsi envisageables. Dans l'agglomération du Mans, les VAE sont plus facilement disponibles qu'ailleurs, et Le Mans métropole est bien placée pour le savoir, grâce au succès du service de location longue durée proposée dans le cadre d'une DSP. L'offre a été lancée en 2010 et, sous l'effet d'une demande soutenue, le parc a été renforcé de façon continue pour atteindre 440 unités en 2014 et 1 200 en 2019.

La construction de pistes cyclables distinctes et protégées, récente en France, a aussi des effets spectaculaires, comme le prouve le cas de Paris : +54% de passages enregistrés par les compteurs vélo en septembre 2019 par rapport à septembre 2018. Ce critère ne peut pas encore s'appliquer au Mans, où les infrastructures cyclables protégées sont encore rarissimes.

Mais cela nous permet d'affirmer que l'objectif d'une hausse de 48% de la part modale du vélo à l'horizon 2030, pour reprendre les chiffres inscrits au PLU, est très fortement sous-dimensionné.

Cette incohérence est renforcée par le lancement d'un plan vélo consistant en une étude sur le futur réseau cyclable et une phase optionnelle de travaux. Le conseil communautaire a approuvé ce plan le 7 novembre 2019, donc entre l'arrêt de projet et l'adoption du PLU. Un investissement sérieux produirait des effets de beaucoup supérieurs, bien plus vite, que la hausse de l'usage du vélo envisagée dans le PLU.

L'horizon du PLU est aussi très loin de correspondre à l'objectif national de 9% de part modale vélo en 2024, soit un triplement en 6 ans. Cela représente un taux de croissance annuel moyen de plus de 20%, contre à peine 2,5% dans la trajectoire du PLU.

- Le non-respect de l'obligation légale de "réduction du trafic automobile", un des objectifs obligatoires d'un PDU (article L1214-2 du Code des transports). Le scénario du POAM envisage une hausse du nombre de déplacements en voiture à l'horizon 2030.

Le PLU prévoit plusieurs investissements visant à augmenter la capacité de la voirie pour les véhicules motorisés, comme l'aménagement de "2x2 voies" et le réaménagement pour "fluidification" de certaines intersections (actions 1 et 4 du POAM). Ce type d'actions destinées à faciliter la circulation motorisée favorise une augmentation du trafic automobile.

L'action 1 envisage aussi la "gratuité des échangeurs 9 de l'A11 et 23 l'A28" et la programme pour la période 2019-2024, sans la moindre indication de coût pour la collectivité, sans étude d'impact sur l'augmentation du trafic automobile (en nombre de déplacements comme en kilométrage) ainsi que sur les émissions supplémentaires de gaz à effet de serre et de polluants qui en découleraient.

- L'absence d'action sur le stationnement automobile, en contradiction avec le SCoT et avec le PLU lui-même.

La fiche action 17 développe en détails les effets à attendre de l'élargissement de la zone réglementée à 2 440 places supplémentaires dans le centre-ville du Mans. Mais l'action correspondante inscrite au PLU n'est qu'une "réflexion" à mener sur la période 2025-2030. Cela compromet aussi, dans la même fiche, l'action "Favoriser l'usage des parcs souterrains pour le stationnement de longue durée" qui dépend de la "raréfaction des places en voirie pour favoriser l'utilisation des parkings publics".

Soit cet élargissement est programmé et sa réalisation aura des effets ; soit il ne l'est pas, n'aura aucun effet et n'a pas à être abordé dans une fiche action du PLU.

De même dans la fiche 18, l'action "tendre vers une estimation des besoins en stationnement en fonction du contexte" est tout aussi ineffective.

Cette absence d'action est en contradiction avec la formulation du thème 6, "S'appuyer sur le stationnement pour favoriser le report modal". S'appuyer sur une "réflexion" n'aura aucune conséquence. Or les actions 17 et 18 sont classées en impact "fort".

Cette absence d'action met aussi le PLU en infraction avec le SCoT du Pays du Mans, dont le DOO affirme que "la communauté urbaine, au travers (...) de la réglementation/tarifification du stationnement sur voirie, conduit une véritable mutation de la politique de stationnement sur l'agglomération".

- Une contradiction interne entre les objectifs d'une "ville des proximités" et de densification, d'une part, et d'autre part l'extension de l'urbanisation. Le PLU prévoit des constructions sur 508 ha, dont 309 à destination résidentielle, avec une densité moyenne de seulement 21,5 logements à l'hectare (à comparer avec environ 50 logements / ha pour les quartiers de mancelles).

L'étalement urbain accroît le recours aux modes de transports motorisés individuels. La longueur des déplacements dissuade en effet l'usage des modes actifs et la faible densité empêche une couverture satisfaisante par les transports en commun.

Ce choix a donc des conséquences directes sur l'augmentation et non la "réduction de l'usage de l'automobile" et sur l'impossibilité d'assurer le "développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied", en infraction avec l'article L1214-2 du Code des transports.

C'est pourquoi nous vous prions de bien vouloir réexaminer le PLU communautaire et revenir sur la décision qui a été prise. L'équilibre général de ce texte a été fixé il y a plusieurs années, à une époque où une grande partie de la

population comme des responsables politiques n'avait pas pris la mesure de l'ampleur et de l'urgence des changements nécessaires pour limiter le réchauffement climatique.

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités (AOM), Le Mans métropole pourra élaborer un plan de mobilité à partir du 1er janvier 2021. Ce dispositif introduit par la loi LOM succède au PDU (nouveaux articles L1214-1 et suivants du Code des transports). L'élaboration d'un document séparé pour les transports remplacerait avantageusement un simple volet transports dans un document principalement consacré à l'urbanisme, en réservant à chacun de ces sujets hautement importants toute l'attention qu'ils méritent.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette demande, nous vous prions de croire, monsieur le président de Le Mans métropole, en l'assurance de nos salutations distinguées.

Pour Cyclamaine,
Catherine Tardieu, co-présidente