

## **CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT A LA REFLEXION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC GARE**

**Conseil de développement  
du Grand Angoulême  
ComAGA  
25 Boulevard Besson Bey  
16023 ANGOULEME Cedex**

**Validé en plénière du 03 décembre 2009 et communiqué au Conseil communautaire du  
10 décembre 2009**

Le Conseil de développement souhaite s'inscrire dans le débat communautaire sur le projet de création d'une zone d'aménagement concerté dans le quartier de la gare sous la forme d'une première contribution. (deux autres contributions seront présentées ultérieurement sous forme de préconisations en matière de transports et d'équipements structurants)

Après un bref rappel du contexte (I) le Conseil de développement souhaite attirer l'attention des élus, sous forme de points d'alerte, sur le projet d'aménagement de la ZAC (II) .

## **I LE CONTEXTE (la compréhension des objectifs du projet par le Conseil de développement)**

Par délibération du 9 juillet 2009 la Communauté d'Agglomération a reconnu l'intérêt communautaire de la Zone d'Aménagement Concerté intégrant la gare d'Angoulême et le quartier de l'Houmeau dans son périmètre (1) ; a proposé, un échancier provisoire de réalisation (2) et un plan de financement prévisionnel de l'opération (3).

### **1 - La définition de l'intérêt communautaire de la ZAC gare**

Le projet a pour ambition de faire de cette ZAC le cœur du territoire de l'agglomération.

La ZAC est présentée comme la porte d'entrée de la ville centre, un espace de transit, un lieu de vie et d'échange qui irriguera l'ensemble du territoire de l'agglomération.

De cette orientation générale le conseil communautaire a dégagé des objectifs en matière d'aménagement de l'espace autour de trois axes de réflexion portant sur les accès (1-1), les transports (1-2) et les services (1-3) :

#### **1-1 Les accès :**

- Désenclaver le quartier de l'Houmeau par la création d'un boulevard urbain depuis le carrefour Denis Papin jusqu'au boulevard Bleu,
- Développer une nouvelle vie le long du fleuve en créant un lien urbain entre le centre ville et le fleuve,
- Permettre la liaison entre le boulevard de Tassigny et le futur parvis ouest par la création d'une passerelle au-dessus des quais,
- Développer l'offre de stationnement par l'agrandissement de parkings existants et la création de nouveaux espaces à l'ouest et au sud de la ZAC.

#### **1-2 Les transports :**

- Organiser les échanges entre les différents modes de transport et désengorger le trafic des véhicules en centre ville par la création d'un pôle d'échange des transports collectifs sur le parvis et de la gare (boulevard de Tassigny),
- Desservir rapidement l'ensemble du territoire de l'agglomération par la création d'un site propre de transport en commun à partir du pôle d'échange,
- Améliorer l'organisation et le cadencement des transports urbains en lien avec le site propre,
- Proposer des modes de transport doux (vélos, véhicules électriques, véhicules en temps partagés) par la création de pôles éco-mobilité sur les parvis Est et Ouest de la gare,
- Organiser le réseau de liaisons douces en lien avec le pôle d'échange,
- Organiser la desserte en taxis à partir des deux parvis,
- Faciliter l'accès des usagers aux modes de transports collectifs par la mise en place d'une billettique unique et d'un système d'information multimodal,

- Améliorer l'accueil des voyageurs (agence SNCF)
  - rénover et agrandir la gare coté Est
  - créer de nouveaux services automatisés d'information et de délivrance de billets coté Ouest.

### 1-3 Les services :

#### - les services à vocation économique :

- Promouvoir la reconversion économique du quartier et concourir à son dynamisme par :
  - La création d'un centre d'affaires (5000 m2)
  - La création d'un espace de conférences et de séminaires (1100 m2)
  - L'implantation d'un centre commercial (14 000m2) et des équipements hôteliers
  - Le développement de l'offre de bureaux (20 000m2) à proximité du pôle d'échange
  - L'étude d'opportunité et de faisabilité d'un centre de télétravail bénéficiant des infrastructures en fibre optique de l'agglomération

#### - les services à vocation culturelle :

- Renforcer l'attractivité et l'animation du quartier par l'implantation sur le site de la ZAC :
  - De la médiathèque d'agglomération comme signe et moteur du changement
  - Des archives départementales (archives administratives, cinématographiques et vestiges archéologiques)

#### - les logements (39 000m2) :

- Contribuer à la mixité sociale et fonctionnelle et à l'animation de la ZAC par l'offre de nouveaux logements à typologies variées

## 2 - Un échéancier provisoire de réalisation des travaux

La délibération du conseil communautaire prévoit un échéancier de réalisation des travaux, complété par les documents diffusés dans le cadre de la concertation :

- Création de la ZAC en décembre 2009
- Lancement de la consultation pour la désignation du maître d'ouvrage au 1<sup>er</sup> trimestre 2010
- Adoption du programme de réalisation de la ZAC : 1<sup>er</sup> semestre 2011
- Construction des logements, activités, commerces entre 2012 et 2016
- Médiathèque (ouverture) 2013
- Pôle d'échange transports collectifs, 2013-2016 et première tranche du site propre.

## 3 - Un plan de financement prévisionnel

Les dépenses du programme ne sont pas chiffrées mais seront liées notamment aux reconstitutions ferroviaires, à l'acquisition de terrains, aux travaux d'aménagement de voirie et de construction d'équipement (passerelle, gare routière, parvis, parking...).

Les recettes escomptées seront de trois nature :

- les recettes commerciales induites par la vente du foncier
  - logement, commerces, bureaux ...
- les participations et subventions publiques et privées
- l'équilibre financier étant assuré par la ComAGA.

## II POINTS D'ALERTE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT SUR LES ENJEUX DE LA ZAC GARE

*Pour le Conseil de développement, les véritables enjeux de l'aménagement de la ZAC gare portent sur :*

**Les infrastructures d'accès au site (infrastructures routières, ferroviaires, piétonnières) et l'organisation des transports collectifs d'une part (1) et sur l'implantation de services structurants d'autre part (2).**

**Les réflexions du conseil de développement ne s'arrêtent pas aux limites des compétences de l'agglomération.**

### 1 - les infrastructures d'accès

#### - 1-1 les infrastructures routières et ferroviaires :

##### 1-1-1 Observations

Si les aménagements d'accès routier au territoire de la ZAC Gare semblent suffisants, on peut néanmoins s'interroger sur leur capacité à désengorger rapidement les flux de voyageurs. Le dimensionnement de l'avenue de Lattre qui dessert la gare côté Est et le projet de desserte prévue à l'Ouest (création d'un boulevard depuis le carrefour Denis Papin jusqu'au boulevard Bleu) vont-ils suffire à drainer les flux de circulation ? Quel va être l'impact sur la circulation sur le boulevard Bleu ?

Le projet d'implantation de la passerelle excentrée par rapport aux quais répond-il à l'attente des usagers de la gare ?

Les infrastructures ferroviaires actuelles seront-elles suffisantes pour répondre aux besoins d'exploitation futurs ?

L'acquisition des parcelles de terrains appartenant à RFF et le retrait des installations (quais, voies, réseaux d'électrification) n'est-il pas de nature à obérer la capacité d'extension de la gare actuelle et le développement du territoire dans l'avenir ?

##### 1-1-2 Points d'alerte

#### - sur les infrastructures ferroviaires

L'amélioration de l'offre de transport ferroviaire semble impérative comme alternative à la voiture et incitatrice à l'usage des transports collectifs. La desserte d'Angoulême par les TER doit faire partie des priorités.

Elle nécessite de s'interroger dès à présent sur le dimensionnement des infrastructures internes à la gare (nombre de voies et aménagement des quais accueillant les TER).

A ce sujet, le Conseil de développement exprime son inquiétude sur le projet de suppression d'une partie des infrastructures ferroviaires au bénéfice du projet urbanistique. Il estime que cette orientation doit faire l'objet d'un examen en profondeur avant toute prise de décision définitive et irrémédiable.

Il préconise de se rapprocher de RFF pour avoir connaissance du schéma d'exploitation de la gare à l'horizon 2015-2025. L'efficacité de ce dernier dépendra de la connaissance des perspectives d'évolution du trafic TER et FRET notamment et des volontés politiques territoriales et étatiques affichées en la matière.

## - sur les infrastructures routières et piétonnières

Le Conseil de développement estime que le maintien du tunnel de la Gatine est indispensable pour assurer la régulation du trafic et désengorger la gare. Une réflexion est à mener sur l'aménagement de l'espace en sortie de tunnel face à la gare.

La création d'une voie dans le prolongement de la rue A Lamaud pour rejoindre la rue Coulomb ouvrirait l'accès vers la médiathèque, le fleuve et la gare.

Enfin, concernant la passerelle, le Conseil de Développement estime que l'implantation projetée ne répond pas aux besoins des usagers. Il propose une implantation qui réponde à deux exigences :

- Faciliter l'accès des usagers à partir des quais, notamment des personnes à mobilité réduite.
- Préserver des accès piétonniers par l'Ouest et par l'Est de la gare.

Il suggère de solliciter une étude technique d'implantation en milieu de quai auprès de RFF.

## 1-2 les infrastructures et l'organisation des transports collectifs

### 1-2-1 Observations

Plusieurs facteurs risquent de densifier la circulation et le stationnement des véhicules dans le quartier et rendre l'environnement insupportable pour les riverains et les usagers :

- l'arrivée de la LGV, le développement du trafic TER, le renouvellement du quartier, les nouvelles activités présentes dans la zone, la création d'un pôle de transport multimodal, l'afflux d'usagers internes et externes au département qui ne disposent pas d'accès à une offre de transports collectifs...

- Dans ces conditions, comment éviter l'arrivée massive de véhicules dans le quartier, déjà saturé à certaines heures ?
- Comment rendre attractifs les transports collectifs ?
- Comment faciliter l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture ?
- Comment assurer la complémentarité des différents modes de transports urbains interurbains, avec quelle gouvernance ?
- Quelles infrastructures pertinentes en matière de transports urbains peuvent être envisagées pour répondre aux futurs besoins de déplacement, tramway, busway et autres modes de transports en site propre ?
- Comment mettre en cohérence les décisions en matière de financement, de fonctionnement, et d'investissement entre les différentes autorités organisatrices de transport, Etat, Région, Département, Agglomération ?

## **1-2-2 Points d'alerte**

### **- sur le contenu et l'organisation de l'offre de transport**

Le Conseil de développement préconise de :

- Structurer les flux en rendant plus attractifs les transports collectifs par une réflexion sur la fréquence, la régularité, le coût pour l'utilisateur et l'amplitude des modes de déplacement,
- Promouvoir les modes de transports collectifs, notamment en site propre

### **- sur les aménagements**

- Penser les aménagements en mode doux, en particulier du point de vue du piéton et privilégier les moyens de liaisons rapides, constantes et faciles d'accès entre le Nil et le centre historique, et entre la gare et le centre ville par funiculaire, escalator etc....
- Créer un bateau-bus entre l'écluse de Touherat ,le Port L'Houmeau (CIBDI) et Chalonne
- Utiliser les anciennes voies désaffectées de la gare, voie de la Marine (Circuit du petit Mairat) et aménager une ligne de transport desservant la gare à partir d'un parking relais situé sur des terrains en friche à proximité du pont de Rochine (rond point St Antoine)

### **- sur la gouvernance des transports**

Le Conseil de développement insiste sur l'importance d'une réflexion partagée avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport sur le territoire pour fonder une nouvelle gouvernance du service public de transport :

- A l'échelon régional, intégrer la modernisation des transports dans le contrat de projet Etat/ Région.
- A l'échelon local créer une structure juridique ( type syndicat mixte ou SPL) compétente en matière d'aménagement, d'organisation, de gestion, de financement du service public des transports urbains et interurbains associant l'ensemble des autorités concernées.

Enfin, si les enjeux en matière d'accès et de transport nécessitent une réflexion interne au périmètre de la ZAC gare la réflexion doit être élargie au-delà, en lien avec les ZAC périphériques d'une part et d'autre part avec le centre historique et le Plateau d'Angoulême.

## 2 - l'implantation d'activités et de services structurants

### 2-1 Observations

Si le projet fait la part belle aux implantations à vocation économique et culturelle celles revêtant un caractère social et de vie collective semblent avoir été oubliées, alors qu'elles seront décisives pour faire de ce quartier un espace vivant. Enfin, il conviendrait de ne pas négliger l'attractivité du fleuve Charente et de son patrimoine naturel et historique.

#### 2-1-2 les aménagements à vocation culturelle

Le projet prévoit d'installer les **archives départementales dans cette zone**. On peut s'interroger sur la pertinence de la présence des archives comme élément structurant de ce quartier, en particulier dans les proportions proposées ?

Par ailleurs, cette option n'apparaît pas en lien avec le pôle multimodal voisin, de surcroît elle ne semble pas être un atout pour le dynamisme du quartier encore moins pour l'image de l'agglomération.

#### 2-1-3 les aménagements à vocation économique

Un questionnement identique se pose au regard de l'implantation d'un centre commercial de 14000 m<sup>2</sup>.

Il apparaît comme un risque d'accroissement sensible du trafic des véhicules particuliers et des camions d'approvisionnement sur le boulevard Bleu (boulevard du 8 mai 45) déjà très chargé à certaines heures et sur une zone qui devrait faire la part belle aux transports en commun. Dans ces conditions, ne serait-il pas plus judicieux d'envisager la création d'une structure commerciale de proximité de moindre capacité ?

#### 2-1-4 les aménagements à vocation sociale

Au-delà du projet urbain économique et multimodal, rien ne semble être prévu en ce qui concerne une **approche « sociale » du projet**, c'est-à-dire une offre de services pour la population en transit, ou travaillant sur ce futur cœur d'agglomération ou qui, viendrait y chercher un service particulier.

### 2-2 Points d'alerte

Si le projet consiste à faire de cet espace le cœur de l'agglomération, il ne peut se concevoir sans proposer aux usagers et aux habitants un accueil multiservices.

De ce point de vue le Conseil de développement estime que les aménagements doivent prioritairement prendre en compte les besoins des personnes qui vont transiter dans cet espace (pas seulement en TGV). Ils doivent également servir les populations qui vont y vivre et y travailler, les salariés, les étudiants (penser à la proximité du pôle image) et aux besoins multiples en matière de restauration, d'hébergement, d'accueil de la petite enfance, d'information, d'échanges.

L'installation d'un **pôle associatif** dans des locaux mutualisés pour y mener des activités et animations diverses à caractère social, syndical, **culturel et de services** (emploi-formation, droit, familles, jeunesse, tourisme, accueil/promotion des festivals....) aujourd'hui disséminées dans le territoire, devrait faire partie des objectifs d'aménagement de ce quartier.

De même, une part de 10% du parc immobilier prévu devrait être dévolue au logement étudiant qui fait cruellement défaut dans l'agglomération et la création d'un « campus » intégrant l'auberge de jeunesse – pourrait aussi trouver sa place et son utilité dans cet espace..