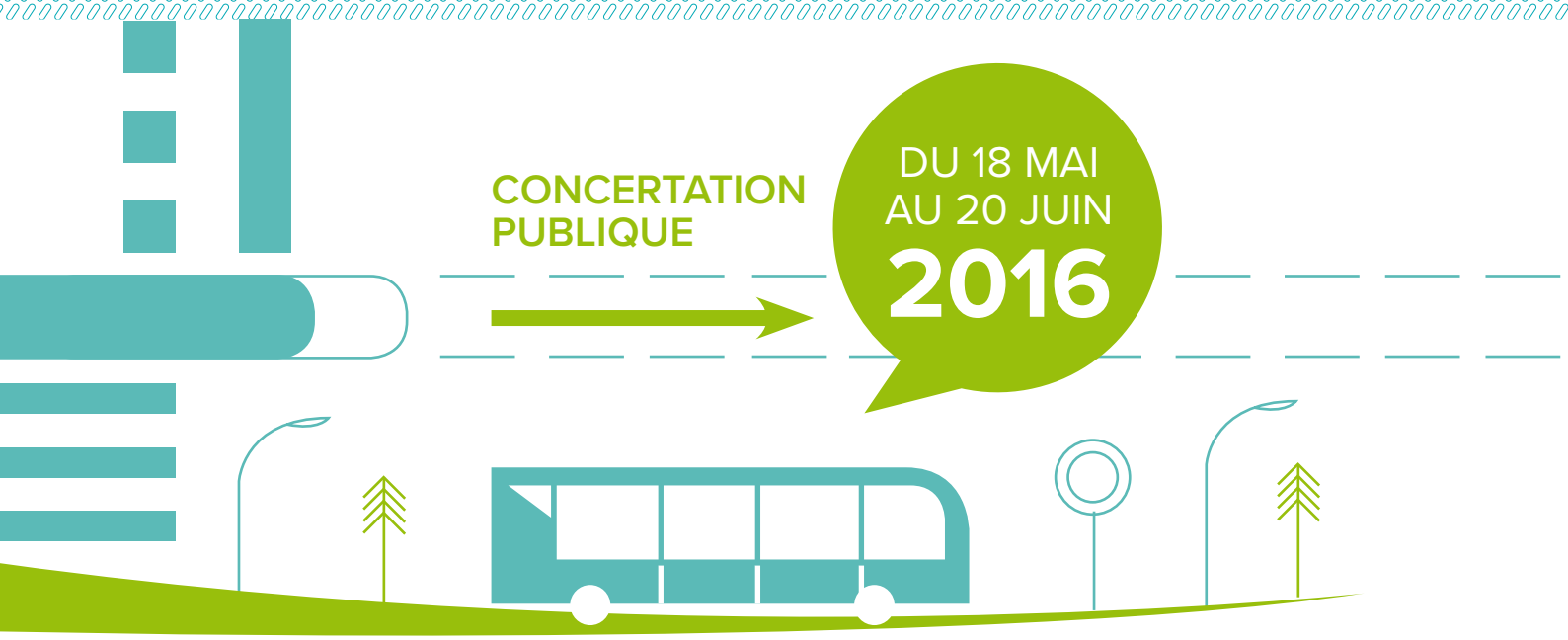
Grand Angoulême

BHNS
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) DU GRAND ANGOULÊME

Dossier de concertation



PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) DU GRAND ANGOULÊME

Dossier de concertation

SOMMAIRE

ÉDITO 5

PRÉAMBULE 7

UN PROJET STRUCTURANT DE LA RÉORGANISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND ANGOULÊME 7
Pourquoi réorganiser le réseau de transport du Grand Angoulême ? 8
Les objectifs de la réorganisation du réseau 9
La structure du futur réseau et la place du projet de Bus à Haut Niveau de Service 9

PARTIE 1 10

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE BHNS 10
Un projet structurant et ambitieux 11
Une réponse aux attentes et enjeux du territoire 12

PARTIE 2 13

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 13
Les aménagements 14
Les équipements 15
Un investissement global de 87 M€ TTC 15

PARTIE 3 16

LES ÉLÉMENTS PORTÉS À LA CONCERTATION 16
Comprendre le processus d'études et ses enjeux 17
Le tracé de référence 18
Le détail des aménagements par secteur et par ligne 24

PARTIE 4 32

LES MODALITÉS DE DIALOGUE 32
Le cadre de la concertation 33
18 mai – 20 juin 2016 : participez à la réalisation du projet 34

Source photo : P. Duvet

ÉDITO

Dès la mise en place du nouvel exécutif en 2014, les élus de GrandAngoulême se sont engagés dans la construction d'un projet d'agglomération visant à favoriser le développement et le rayonnement de notre territoire.

Autour d'une large consultation avec les habitants, les acteurs économiques et les élus, nous avons rapidement construit avec les 16 communes de l'agglomération un projet partagé qui valorise les enjeux structurants intéressant l'avenir de notre agglomération à court et moyen terme.

Adopté par la délibération du 13 novembre 2014, ce projet répond à trois priorités : la mutation économique, la transition énergétique et écologique, l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération dans l'axe Paris-Bordeaux. Il se décline au travers de diverses actions à mettre en œuvre dans les 10 prochaines années parmi lesquelles le développement de la mobilité apparaît comme une priorité.

Afin de renforcer l'usage des transports en commun dans les déplacements quotidiens des habitants et de développer une véritable alternative au tout voiture (aujourd'hui 71 % des déplacements se font en voiture) les élus de GrandAngoulême ont en effet choisi, dans le cadre de ce projet d'agglomération, de procéder à la réorganisation de l'ensemble du réseau de transports en commun, démarche dans laquelle s'inscrit le projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Ce projet de réorganisation du réseau doit aboutir en 2019 et va permettre d'adapter les caractéristiques des lignes et le service proposé aux évolutions passées, actuelles et futures du territoire. Il constituera alors une offre complète, bien dimensionnée et répondant aux besoins de tous. Il va plus particulièrement accompagner l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, événement majeur pour l'avenir de notre territoire, qui bénéficiera désormais d'un lien fort avec Bordeaux et Paris.

Le Bus à Haut Niveau de Service sera l'axe majeur et structurant de ce réseau réorganisé. Grâce à des voies dédiées, une priorité aux carrefours, il offrira un service performant et régulier pour se déplacer au sein de l'agglomération et accéder confortablement aux principaux pôles d'activité du territoire. Il portera ainsi des enjeux forts :

– il constituera la colonne vertébrale du futur réseau de transports en commun des l'agglomération. Ses liens optimisés avec les autres lignes du réseau et avec les autres modes de déplacement favoriseront la performance de l'ensemble du réseau ;
– le travail approfondi d'insertion urbaine dont il bénéficiera participera de l'amélioration du cadre de vie de chacun ;
– il renforcera l'image de l'agglomération dans un souci de performance et de modernité.

Le futur réseau s'adresse à tout le monde ; il répondra aux besoins de mobilité :

– des jeunes en leur apportant liberté de déplacement et autonomie,
– des personnes actives, les salariés et les demandeurs d'emplois,
– des personnes âgées voulant rompre l'isolement.

Il favorisera la mixité sociale par la possibilité donnée à tous les habitants de se rencontrer.

C'est donc dans le cadre de ces engagements que des études du projet de Bus à Haut Niveau de Service ont été entreprises en novembre 2015 en repartant des initiatives précédentes. Une première phase d'études et de concertation a été engagé avec les communes afin de préciser les principales caractéristiques du projet. Celle-ci s'achève par le choix d'un tracé de référence par le conseil communautaire de GrandAngoulême le 12 mai 2016.

Avant la seconde étape du projet de Bus à Haut Niveau de Service, qui consiste à étudier de manière plus fine le programme d'aménagement, celui-ci est désormais soumis, entre le 18 mai et le 20 juin 2016, à l'avis du public dans le cadre d'une concertation qui s'organise au titre des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme, et L.122-1 du code de l'environnement.

Afin que ce temps de dialogue participe à l'amélioration du projet, les élus de GrandAngoulême souhaitent une large participation de tous et invitent chacun à s'informer sur le projet et à s'exprimer sur :

– les caractéristiques du tracé des deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service,
– le détail des aménagements envisagés par secteur et par ligne.

Pour cela, de multiples outils d'information, d'échange et d'expression (*voir page32*) vous sont proposés.

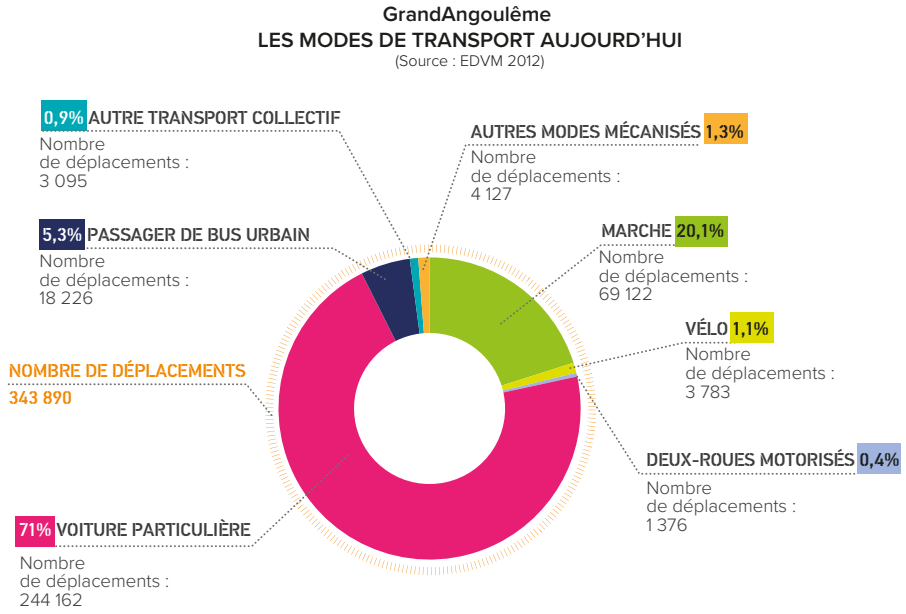
Je souhaite ainsi que chacun puisse s'exprimer librement sur ce projet majeur pour notre territoire !

Jean-François DAURÉ
Président de GrandAngoulême

PRÉAMBULE

UN PROJET STRUCTURANT DE LA RÉORGANISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND ANGOULÊME

POURQUOI RÉORGANISER LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND ANGOULÊME ?



« S'ADAPTER À UN TERRITOIRE EN PLEINE ÉVOLUTION »

Malgré un maillage fin du territoire, une relative bonne performance et une fréquentation en hausse, la réorganisation du réseau de transport du Grand Angoulême, conçu il y a plus de 20 ans, apparaît indispensable aujourd'hui :

- **Les déplacements au sein de l'agglomération sont très largement réalisés en voiture** *(voir figure ci-dessus)*.
- **L'offre ne répond pas aux besoins de tous les usagers** et apparaît essentiellement adaptée aux scolaires et captifs.
- Selon la perception des habitants, **l'offre manque encore de lisibilité et d'attractivité** (parcours de ligne trop complexe, arrêts différents selon les moments de la journée, arrêts trop nombreux augmentant le temps de parcours et se traduisant comme un frein à l'usage des transports en commun) et **certaines lignes (les 8 et 9) sont plus particulièrement défaillantes.**
- Si l'offre et les usages restent importants à Angoulême **plusieurs communes périphériques souffrent d'une offre qui n'est plus adaptée à la densité du territoire et à l'évolution des pôles d'attractivité.**
- La ville va bénéficier de l'arrivée de la LGV et **l'évolution de la performance du service de transport en commun doit accompagner le nouveau rayonnement de la gare.**

« DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS COLLECTIFS »

Face à ce diagnostic et dans l'objectif de renforcer le droit à la mobilité pour tous en construisant une véritable alternative au tout voiture, **les élus de GrandAngoulême ont fait du développement des transports en commun une priorité du projet d'agglomération.**

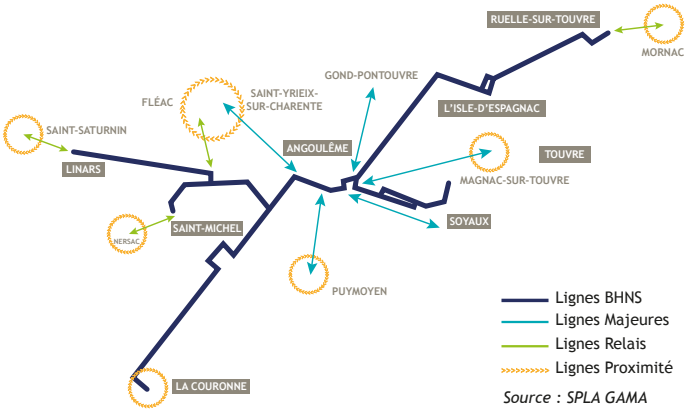
Ils se sont ainsi engagés en novembre 2015 dans le projet de réorganisation du réseau de transport de l'agglomération.

LES OBJECTIFS DE LA RÉORGANISATION DU RÉSEAU

GrandAngoulême s'est fixé pour objectif de reconstruire un réseau de transport en commun qui soit plus performant, moderne, confortable et accessible et donc plus attractif en cherchant à :

- Répondre aux besoins du territoire et à ses évolutions
- Répondre aux évolutions des modes de vie et des nouvelles habitudes de déplacements
- Augmenter la part des transports en commun dans les déplacements quotidiens
- Améliorer l'accès à la gare TGV et aux parcs d'activités
- Renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération
- Favoriser la maîtrise des finances des collectivités en construisant un budget transport à l'équilibre entre ressources et dépenses

REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE
DE LA HIÉRARCHISATION DU FUTUR RÉSEAU



Source : SPLA GAMA

LA STRUCTURE DU FUTUR RÉSEAU ET LA PLACE DU PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Le projet de réorganisation du réseau doit aboutir à la création d'un réseau mieux hiérarchisé, plus efficace et performant, organisé autour de lignes dites relais ayant une fonction de rabattement vers les lignes du BHNS. Les liens avec les autres réseaux (réseau ferré, réseau routier avec les cars interurbains), l'efficacité du réseau lui-même (interconnexion des lignes de transport en commun, arrêts et stations), sa complémentarité avec les autres modes (marche, voiture, 2 roues) seront renforcés.

GrandAngoulême travaille ainsi sur :

- **La création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service, les lignes structurantes du futur réseau.**
- La réorganisation de toutes les autres lignes du réseau de transport en commun dans une cohérence d'ensemble.

4 niveaux de services seront ainsi développés (*voir figure ci-contre*) :

- **2 lignes de BHNS qui constituent l'équipement structurant du futur réseau sur une diagonale qui concentre les principaux équipements et pôles d'attractivité de l'agglomération.**
- **Des lignes majeures en direction du cœur d'agglomération.**
- **Des lignes relais en direction du BHNS.**
- **Des lignes de proximité, répondant aux besoins de la vie locale.**

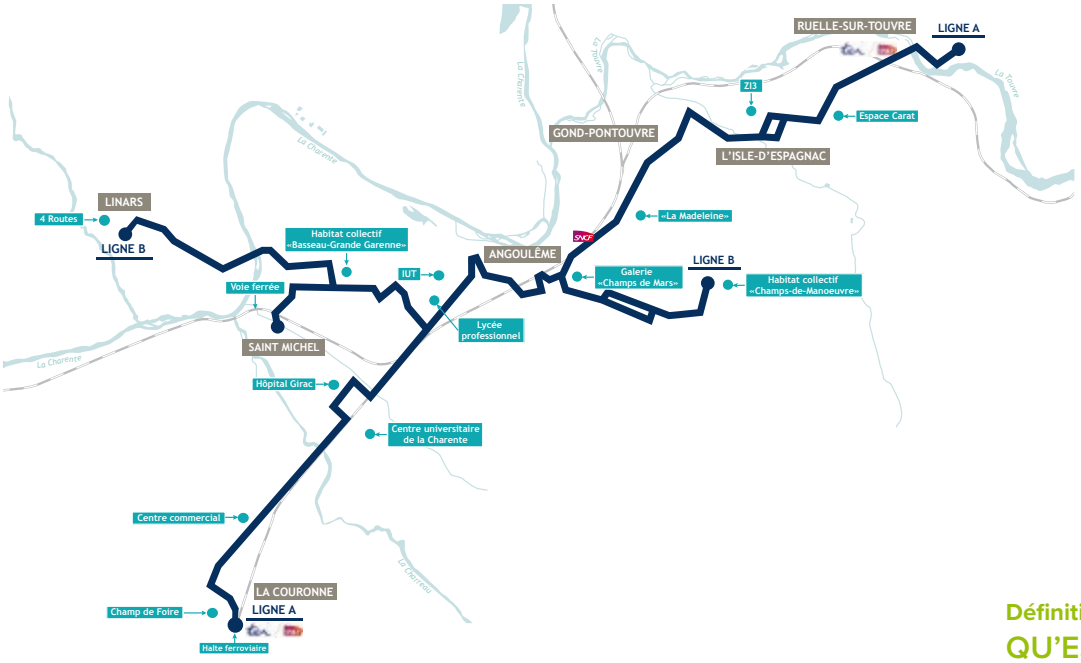
« Les 2 lignes du BHNS seront les lignes structurantes du futur réseau. Celui-ci proposera une offre complète, bien dimensionnée et répondant aux besoins de tous les territoires de l'agglomération au travers d'une parfaite synergie entre les différentes lignes et avec les autres modes de transport. »

PARTIE 1

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE BHNS

UN PROJET STRUCTURANT ET AMBITIEUX

Sur une diagonale qui traverse l'agglomération du sud-ouest au nord-est, les deux lignes du projet de BHNS du Grand Angoulême permettront une meilleure performance du réseau de transport en commun ainsi qu'une liaison rapide et régulière entre les principales communes de l'agglomération, les principaux pôles d'activité et d'emploi, la gare et le centre-ville d'Angoulême.



Le projet de BHNS du Grand Angoulême va :
- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible.
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et des quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport

Au-delà des enjeux de service le projet vise à :
- Développer une réelle alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

Ces objectifs sont arrêtés dans la délibération de GrandAngoulême n°2015.06.170 du 25 juin 2015.

Définition

QU'EST-CE QU'UN BHNS ?

Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service est une ligne de transport accessible, écologique et dont l'amplitude horaire, la régularité et la vitesse permettent d'offrir un niveau de service performant.
Ce type de ligne profite sur une partie ou sur la totalité de son parcours de voies réservées avec la priorité aux carrefours et d'un système d'information voyageur et de billettique moderne.

UNE RÉPONSE AUX ATTENTES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

Le projet de BHNS du Grand Angoulême tient compte des enseignements des démarches d'études et de concertation menées en 2013 et cherche à s'adapter au mieux au contexte économique du territoire ainsi qu'aux attentes et besoins de la population.

Dans ce cadre, s'il conserve la même structure de desserte que le projet étudié en 2013, **plusieurs objectifs du projet ont été optimisés :**

- L'investissement initial a été réduit de 15 millions d'euros (grâce à une réduction des portions en site propre : 6,1 Km aujourd'hui contre 14 km sur le projet de 2013).
- Les études sont guidées par la recherche du meilleur équilibre en traversée d'Angoulême : entre préservation du centre-ville et qualité de desserte.
- Plusieurs variantes de tracés ont été réétudiées, notamment en traversée d'Angoulême afin de définir le tracé de référence du projet.
- Des pistes d'optimisation de l'équilibre socio-économique seront recherchées tout au long des études.
- Le passage par la gare LGV et dans ce cadre le travail sur ses accès et le fonctionnement de l'intermodalité sont une priorité.
- La volonté de trouver une cohérence globale entre BHNS, autres lignes et liaisons haut et bas est renforcée.

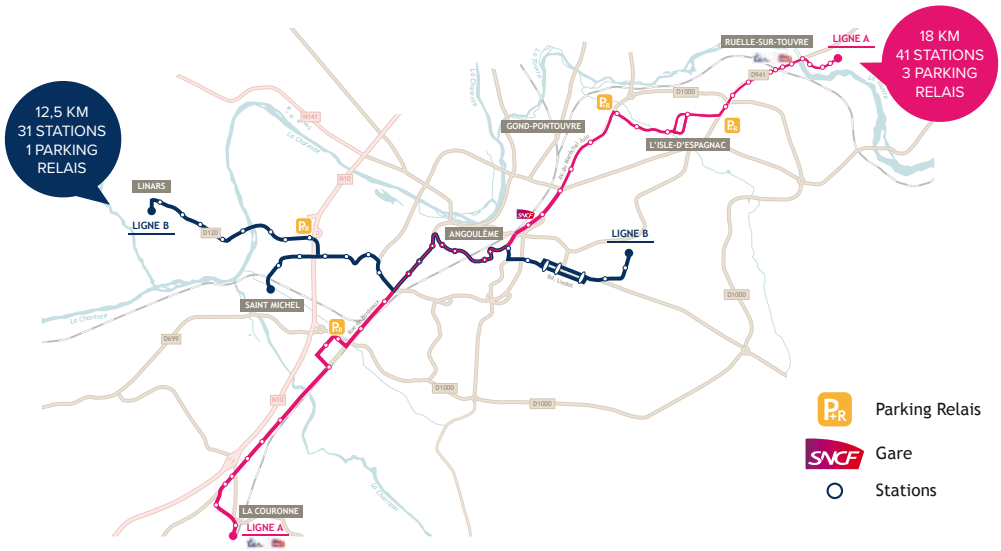
PARTIE 2

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

LES AMÉNAGEMENTS

Le projet de Bus à Haut niveau de Service du Grand Angoulême prévoit la création de 2 lignes. Il implique :
– **des travaux d'aménagement de l'espace public et des voiries ;**
– **le renouvellement de certains équipements d'exploitation du réseau.**

Le tracé de référence présenté ci-contre est le résultat de la comparaison de 9 variantes de tracé. Il a **été confirmé le 12 mai 2016** par le conseil communautaire de GrandAngoulême suite à une concertation avec les communes.



2 LIGNES, 65 STATIONS ET 4 PARKINGS-RELAIS

LA LIGNE A

De la Couronne à Ruelle-sur-Touvre en passant par Angoulême, cette ligne sera longue de 18 km, comportera 41 stations et 3 parking-relais (hôpital de Girac, P+R Nord, espace Carat) et desservira :

– le pôle multimodal de la Couronne (gare TER) ;
– la zone commerciale de la Couronne ;
– le site universitaire ;
– le centre hospitalier de Girac ;
– les zones d'activités dont le futur techno parc ;
– toutes les activités de la route de Bordeaux dont l'IUT ;
– le centre-ville d'Angoulême ;
– les établissements scolaires de la route de Bordeaux ;
– « le Pôle d'échanges multimodal » de la gare d'Angoulême ;
– la Zone Industrielle 3 ;
– et l'espace Carat ;
– …

LA LIGNE B

De Saint-Michel et Linars à Soyaux en passant par Angoulême, cette ligne sera longue de 12,5 km, comportera 31 stations, 1 parking-relais (P+R 3 Chênes) et desservira :

– les quartiers de Basseau et Grande Garenne ;
– les mêmes établissements sur le tracé commun à la ligne A sur la commune d'Angoulême au niveau de la route de Bordeaux ;
– mais aussi vers l'Est la cité Administrative, la sécurité sociale et le quartier du Champ de manœuvre ;
– …

À noter : *les deux lignes du BHNS reprennent globalement le tracé des deux lignes principales du réseau actuel : les lignes 1 et 6. Elles comprennent un tracé commun en traversée d'Angoulême.*

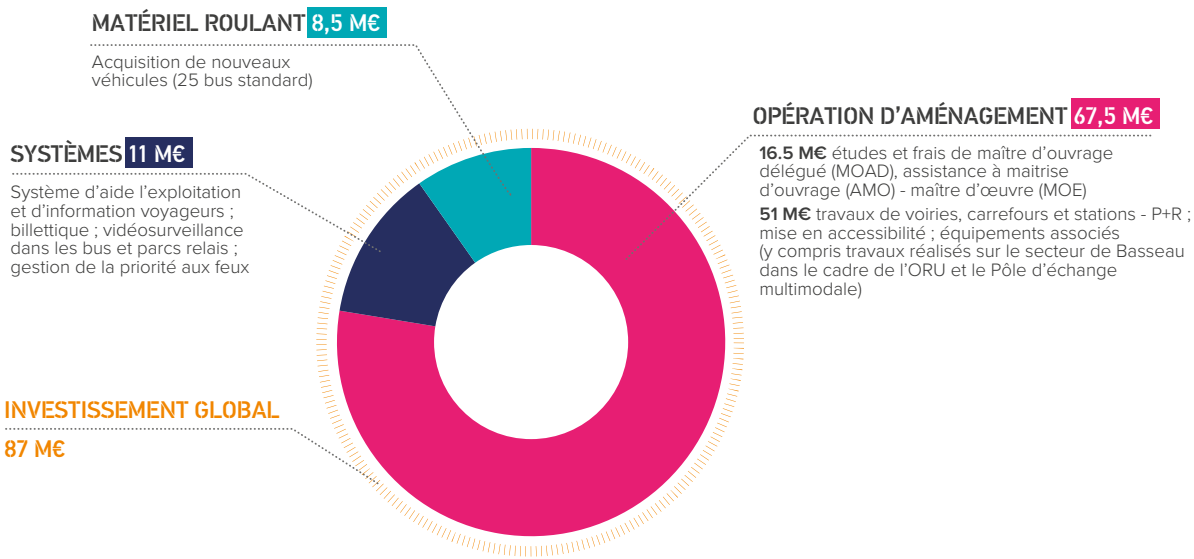
LES ÉQUIPEMENTS

Pour son fonctionnement, le BHNS nécessite le renouvellement :
- du système automatique de vente de billets et d'information voyageur ;
- du système de gestion des priorités aux feux rouges pour le BHNS.

Le projet conduira également au renouvellement du matériel roulant avec l'acquisition de 25 nouveaux bus qui circuleront sur l'ensemble du réseau.

UN INVESTISSEMENT DE GRANDANGOULÊME

DE 87 M€ TTC COFINANCÉ PAR LES EMPLOYEURS PRIVÉS ET PUBLICS, L'ÉTAT ET L'EUROPE



PARTIE 3

LES ÉLÉMENTS PORTÉS À LA CONCERTATION

COMPRENDRE LE PROCESSUS D'ÉTUDES ET SES ENJEUX

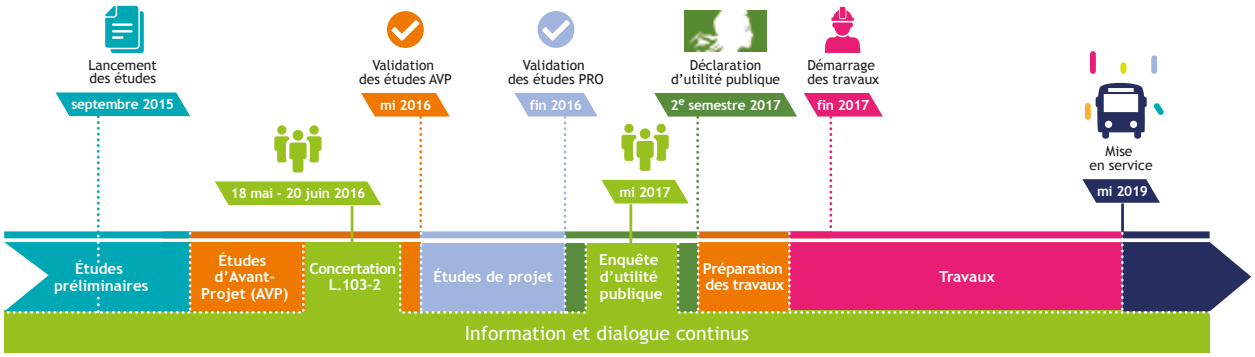
Les études du projet de Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême s'organisent en 3 étapes (études préliminaires, études d'Avant-Projet, études de projet) qui doivent permettre de définir progressivement les caractéristiques du projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique au cours du 2e semestre 2017.

En s'appuyant sur les études préliminaires menées en 2013, la 1ère étape a permis de préciser les objectifs fonctionnels du projet et de définir un tracé de référence. Celui-ci a été confirmé par le conseil communautaire de GrandAngoulême **le 12 mai 2016** lors de la décision sur le programme qui sera étudié lors des études d'Avant-Projet.

Avant d'étudier plus en détail le projet au cours de la seconde étape d'étude (études d'Avant-Projet), celui-ci est soumis à l'avis du public au cours d'un processus de concertation qui s'organise au titre des articles L103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement. Cette démarche qui se déroule du 18 mai au 20 juin 2016 est l'objet du présent document.

Chacun est invité à s'exprimer sur :
- **Les caractéristiques du tracé des deux lignes de BHNS.**
- **Le détail des aménagements par secteur et par ligne.**

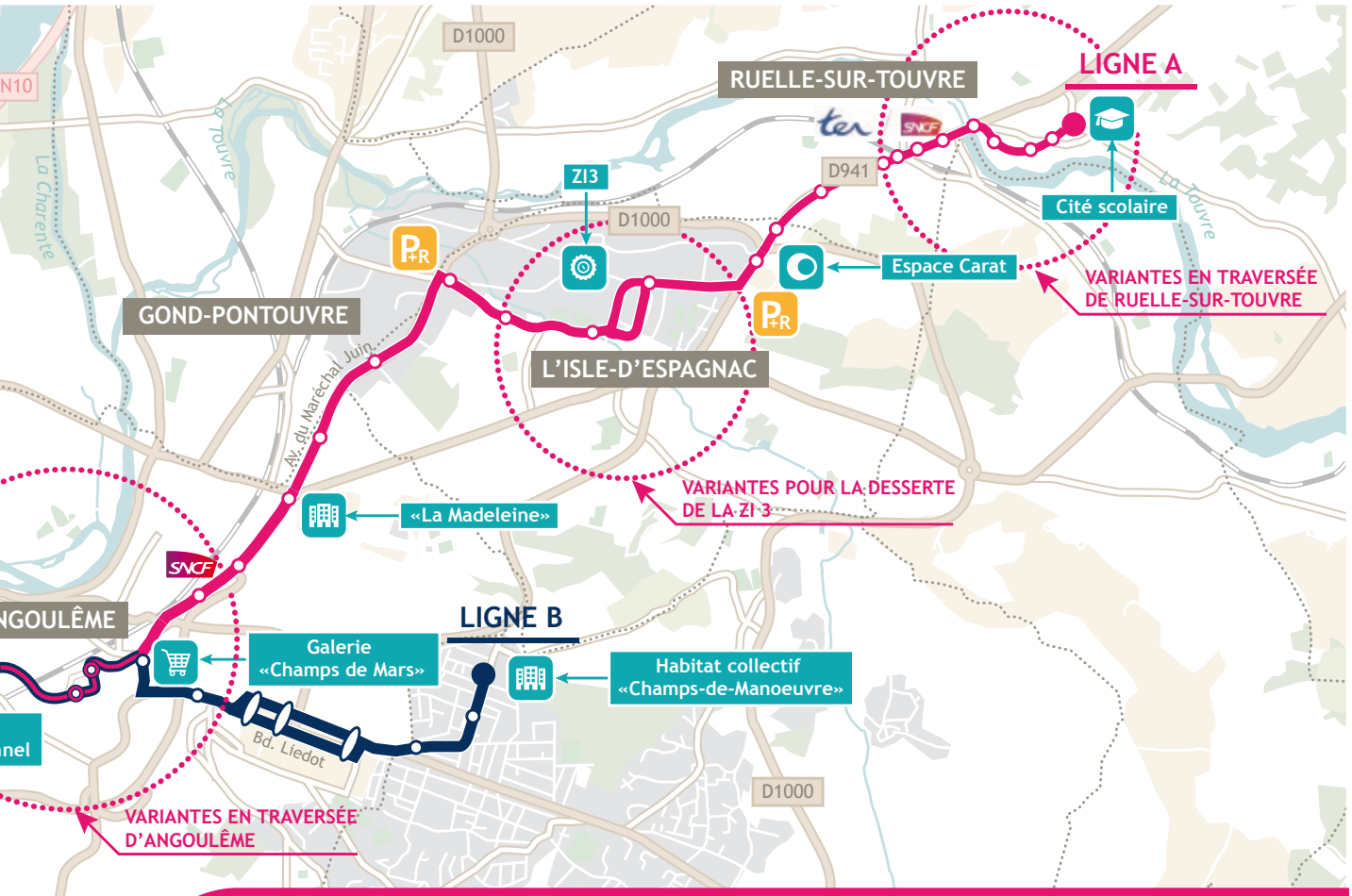
Ces éléments sont présentés dans les pages suivantes.



LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

PRÉSENTATION

Le tracé présenté sur la carte ci-dessous constitue le tracé de référence du projet. Il présente le meilleur équilibre entre qualité de desserte, enjeux d'insertion, enjeux d'exploitation et coûts d'investissement. Il a été confirmé le **12 mai 2016** par le conseil communautaire de GrandAngoulême lors du choix du programme du projet qui sera étudié lors des études d'Avant-Projet.



9 VARIANTES ÉTUDIÉES

Pour définir les caractéristiques du tracé de référence, le GrandAngoulême a étudié, comparé et présenté aux communes concernées 9 variantes de tracé réparties sur 4 secteurs :

- 2 variantes pour la desserte de l'hôpital de Girac ;
- 2 variantes pour la desserte de la ZI 3 à L'Isle d'Espagnac ;
- 2 variantes en traversée de Ruelle-sur-Touvre ;
- 3 variantes en traversée d'Angoulême.

Les variantes ont été comparées selon 5 critères :

- Les caractéristiques et les enjeux d'insertion : longueur totale du trajet, principes d'insertion, points de difficulté.
- Les enjeux d'exploitation : attractivité, performance, confort des usagers.
- Les contraintes environnementales : les contraintes liées au stationnement, l'importance des travaux de réseaux, les surfaces d'intervention.
- Les coûts de réalisation.
- Les coûts d'insertion.

Le résultat de cette comparaison est présenté dans le détail ci-après.

LA COMPARAISON DES VARIANTES DE TRACÉ

Les variantes de tracé pour la desserte de l'hôpital de Girac

Source : OpenStreetMap

	Variante 1	Variante 2
Infrastructure / insertion		
Exploitation		
Les contraintes environnementales liées au CHR		
Les potentialités de requalification urbaine		
Coût de réalisation		
Coût d'exploitation		

favorable
contraignante
défavorable

↘ 2 solutions étudiées

– **Variante 1 :** La desserte de l'entrée sud, des urgences, de la pépinière d'entreprises au droit de l'hôpital et du parking-relais.

– **Variante 2 :** la desserte exclusive des urgences et du parking-relais.

↘ La desserte de plusieurs points privilégiée

La variante 1 qui traverse complètement le site de l'hôpital est préférée car elle permet :

– De répondre aux besoins des salariés, des usagers et des visiteurs.
– D'organiser une desserte à proximité immédiate de l'entrée principale de l'hôpital.
– La création d'un nouvel accès à l'hôpital par le sud.
– La valorisation économique d'une partie du territoire au sud de l'hôpital.
– Une meilleure régularité de l'offre transport.

Les variantes de tracé pour la desserte de la ZI 3

↘ 2 solutions étudiées

– **Variante 1 :** passage par le quartier de Maison d'Ardoise.

– **Variante 2 :** passage par la ZI 3, via le boulevard Allende.

↘ Une solution intermédiaire privilégiée

Étant donné qu'aucune solution ne s'est dégagée nettement d'un point de vue technique (*voir le tableau ci-contre*), le choix du tracé a impliqué la proposition d'une solution intermédiaire (voir ci-dessous) qui a finalement été privilégiée.

Elle consiste à séparer une partie de tracé aller et retour comme l'indique la carte ci-contre.
– Elle a l'avantage d'améliorer la solution 1.
– Elle dessert plus d'emplois.
– Elle ne nécessiterait pas ou peu d'acquisition et n'impacte pas les stationnements existants.

Source : OpenStreetMap

	Variante 1	Variante 2
Infrastructure / insertion		
Exploitation		
Les contraintes environnementales		
Coût de réalisation		
Coût d'exploitation		
Risques liés aux procédures administratives		

favorable
contraignante
défavorable

Source : OpenStreetMap

Les variantes de tracé en traversée de Ruelle-sur-Touvre

	Variante 1	Variante 2
Infrastructure / insertion	contraignante	favorable
Exploitation	favorable	contraignante
Les contraintes environnementales	favorable	favorable
Coût de réalisation	favorable	contraignante
Coût d'exploitation	contraignante	contraignante

favorable
contraignante
défavorable

↘ 2 solutions étudiées

– **Variante 1 :** passage par le centre ville.

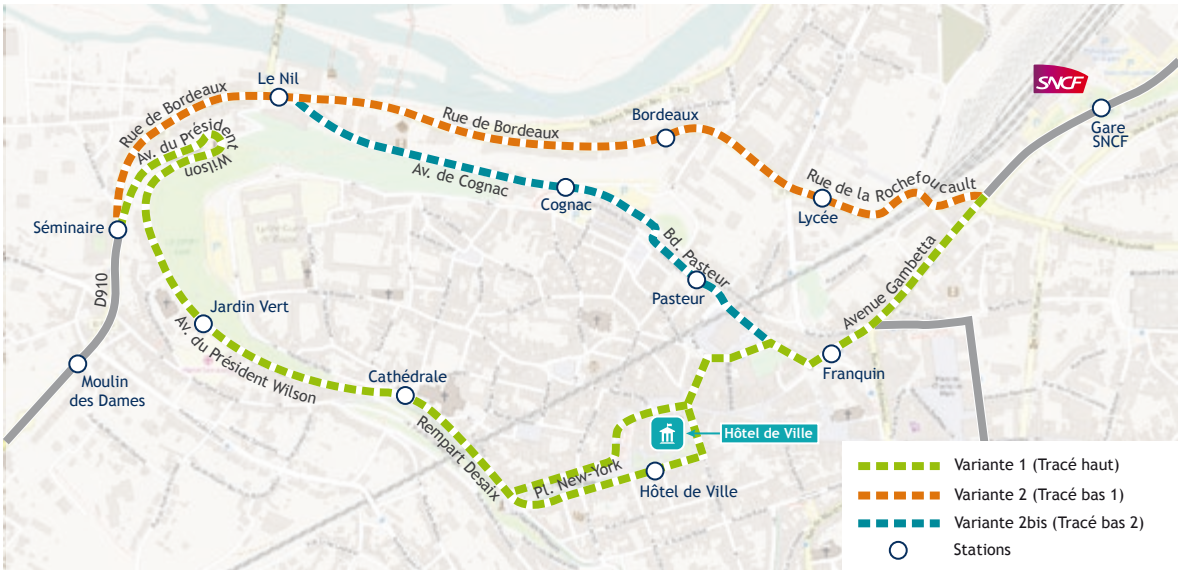
– **Variante 2 :** contournement du centre-ville par l'avenue Wilson.

↘ Le passage par le centre-ville privilégié

La solution 2 est préférée car :

– Elle permet une bonne desserte de la mairie. (*Néanmoins, celle-ci devra s'accompagner de la création d'une liaison piétonne sur parcelle*).
– Le passage à proximité du complexe sportif offre un potentiel d'usagers.
– Elle offre la garantie d'une meilleure régularité en évitant les secteurs congestionnés en heure de pointe.
– L'absence de dissociation du tracé induit une meilleure lisibilité de la ligne.

Les variantes de tracé en traversée d'Angoulême



Source : OpenStreetMap

↘ 3 solutions étudiées

- **Variante 1 :** desserte du plateau via l'Avenue du Président Wilson.
- **Variantes 2 et 2bis :** passage par la route de Bordeaux (pas de desserte du centre-ville) ou l'avenue de Cognac.

↘ La desserte du plateau privilégiée

La variante 1 est préférée car :

- Le plateau constitue un pôle générateur et émetteur de déplacements majeur sur le territoire et offre ainsi un potentiel de fréquentation important pour les lignes de BHNS. Ce passage par le centre-ville améliore donc nettement le bilan socio-économique du projet.
- Il permet une insertion du BHNS sans points durs particuliers et favorise ainsi la maîtrise des coûts d'investissement grâce à un projet techniquement peu complexe.
- Elle ne nécessite pas d'acquisition et n'impacte pas les stationnements existants.

	Variante 1	Variante 2	Variante 2bis
Infrastructure / insertion			
Exploitation			
Impacts de l'insertion			
Coût de réalisation			
Coût d'exploitation			
Risques liés aux procédures administratives			

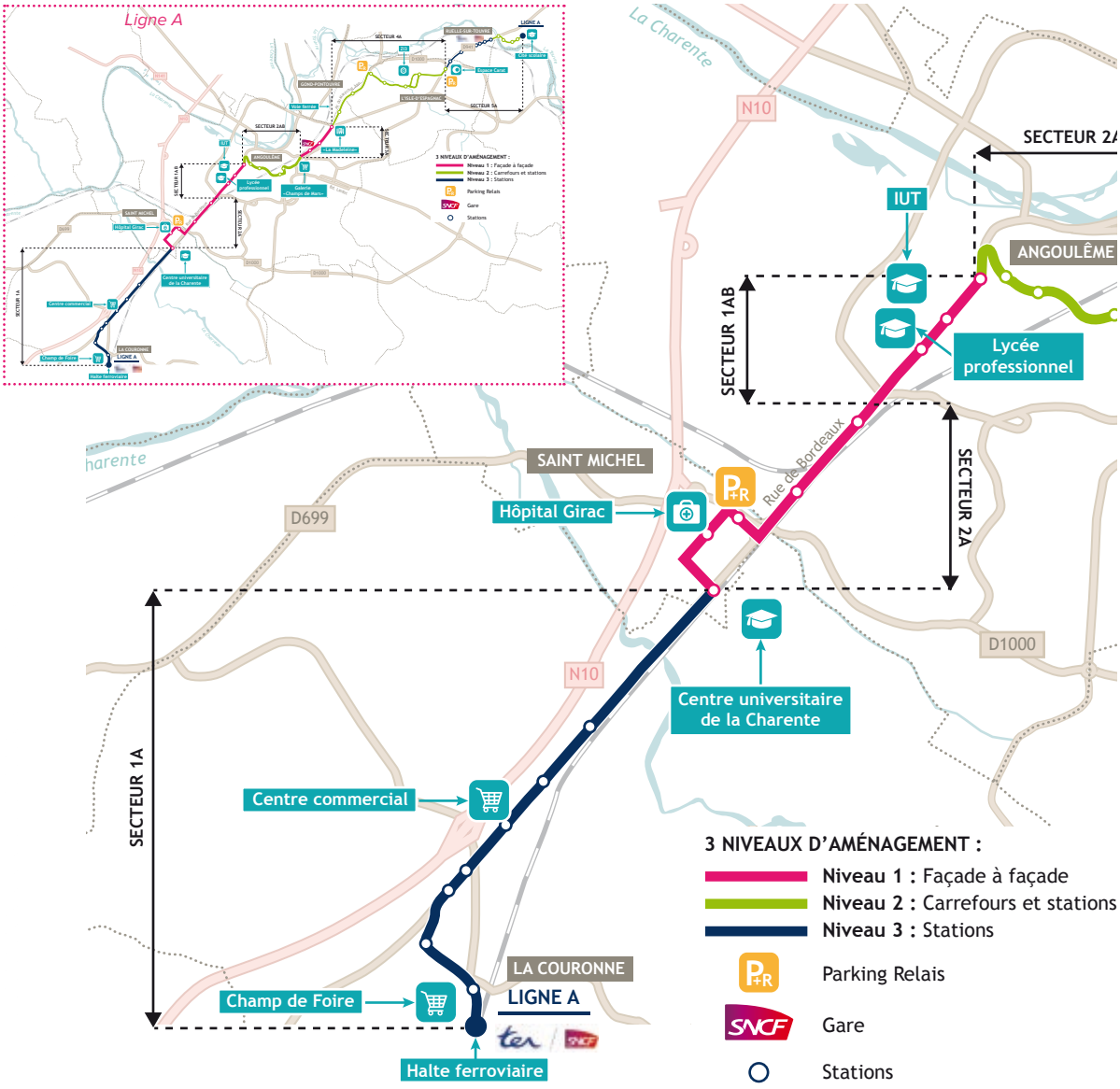
favorable
contraignante
défavorable

LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS PAR SECTEUR ET PAR LIGNE

Les cartes et les tableaux suivants (*p.22-27*) présentent, pour chaque ligne et par secteur, le détail des aménagements et leurs enjeux : choix du niveau d'aménagement, localisation des stations, enjeux d'aménagement des carrefours, de l'espace public et des voiries...

Les deux lignes du projet de BHNS du Grand Angoulême comporteront, selon les tronçons, 3 niveaux d'aménagement pour comptabiliser au total :

- **6,1 km d'aménagement complet en façade à façade ;**
- **12,8 km d'aménagement des seuls carrefours et stations ;**
- **10,1 km d'aménagement unique des stations.**



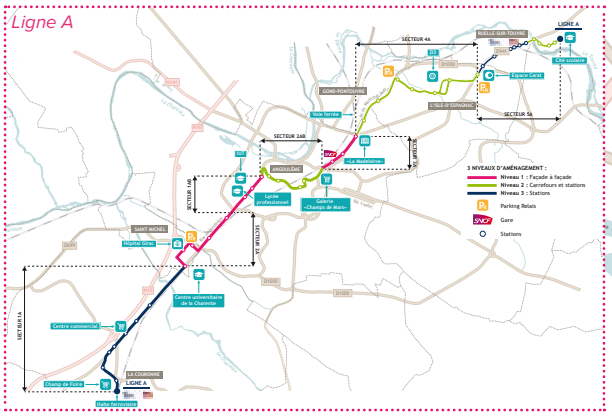
LIGNE A - PARTIE OUEST : SECTEURS 1A, 2A ET 1AB

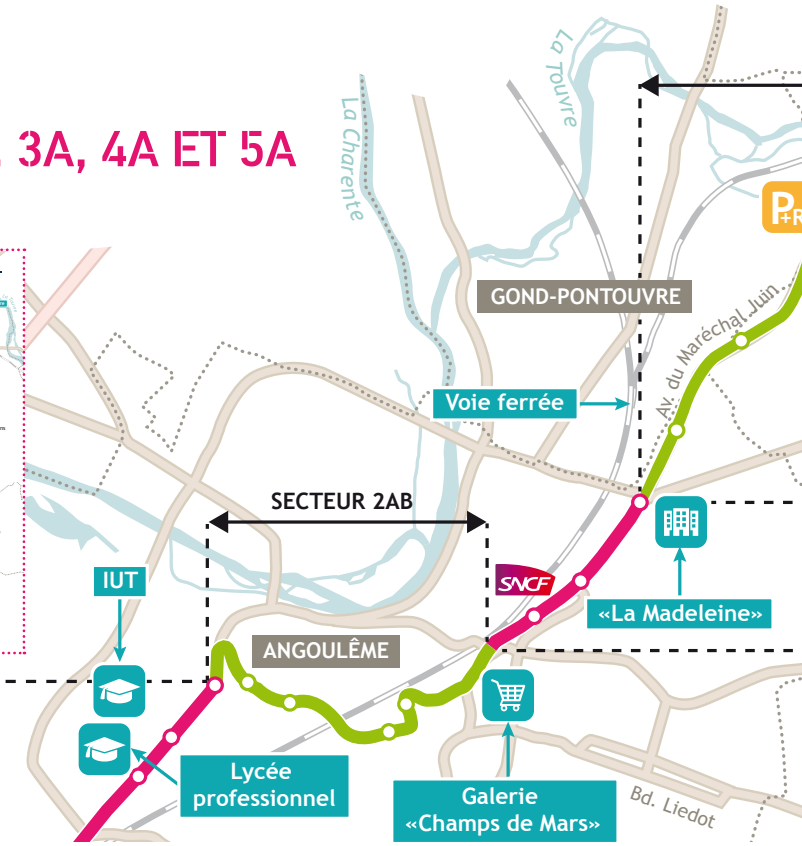
SECTEUR 1A		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
3,7 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	Création de 8 stations pour la desserte du Centre commercial Auchan, de la zone commerciale Chantemerle, de commerces de proximité, d'habitations, de la mairie et de la gare TER de la Couronne.	Mise en accessibilité des stations et desserte du centre-bourg de La Couronne et les zones commerciales.

SECTEUR 2A		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
2,5 km d'aménagement en « façade à façade ». Aménagements et enjeux spécifiques : – perçage du giratoire Girac en son centre pour faciliter la circulation du BHNS dans le secteur le plus fréquenté de l'agglomération ; – création d'un parking-relais à proximité de la RN10 pour limiter le nombre de véhicules en centre-ville.	Création de 5 stations pour la desserte de l'hôpital, des commerces, d'habitations, d'entreprises, de la pépinière d'entreprise, de l'Université, du centre d'Alcoologie de la Charente.	La desserte de l'hôpital : – passage à intérieur du Centre Hospitalier pour faciliter l'accès à l'hôpital et favoriser l'utilisation des transports en commun ; – création d'une voie nouvelle derrière l'hôpital en vue du développement économique de la pépinière d'entreprises et pour faciliter la circulation à l'approche du giratoire. Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).

SECTEUR 1AB		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
1,2 km d'aménagement en « façade à façade ». 2 enjeux spécifiques : – aménagement du giratoire d'Aquitaine : perçage en son centre pour faciliter l'insertion du BHNS et garantir la traversée de cette zone au trafic important. (Cet aménagement bénéficie aux deux lignes de BHNS) ; – niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : voir enjeux spécifiques.	Création de 3 stations pour la desserte de l'IUT d'Angoulême, du lycée professionnel Sillac, des commerces, des habitations et des entreprises (Leroy Somer notamment).	Choix du niveau d'aménagement de la route de Bordeaux : Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).

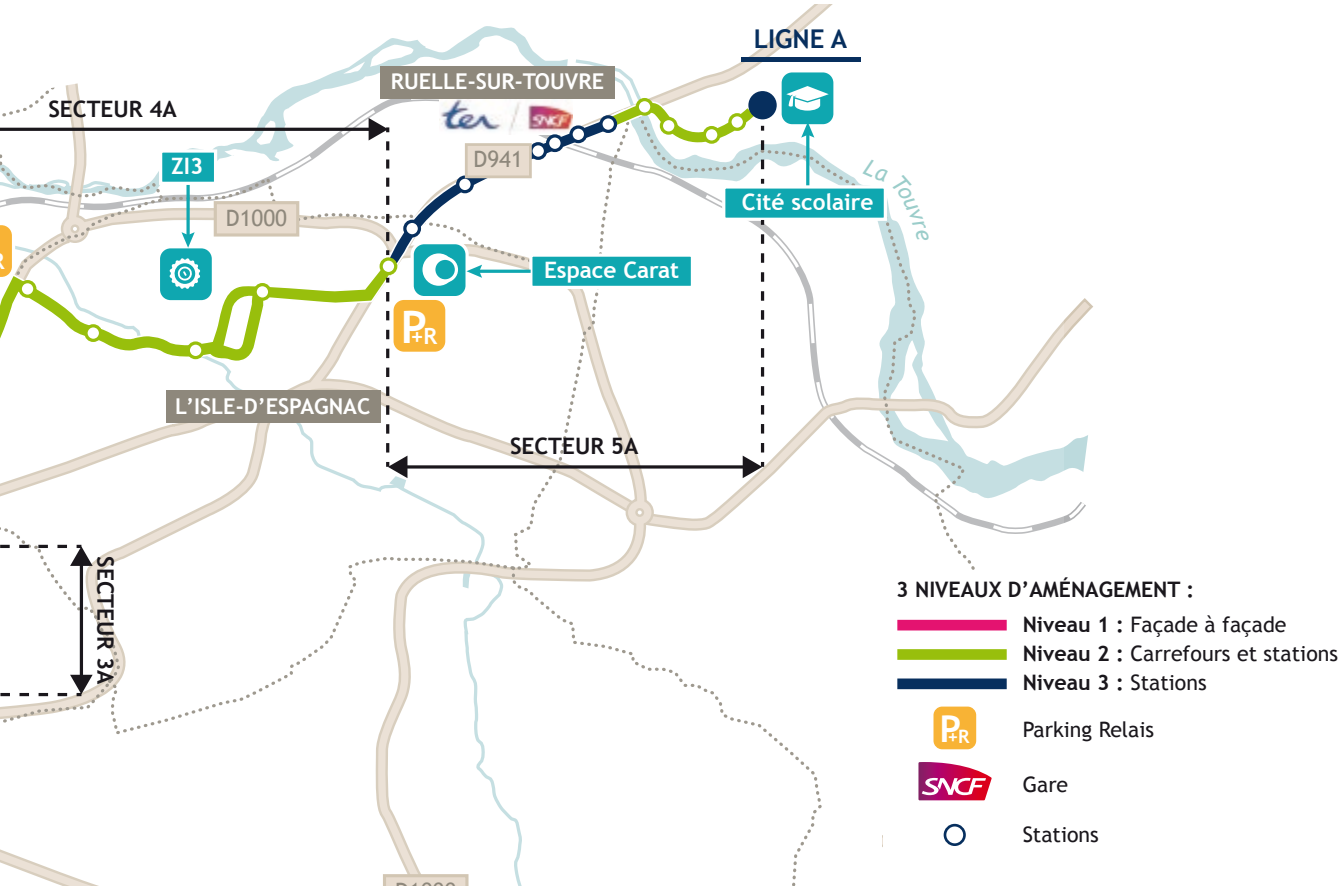
LIGNE A - PARTIE EST : SECTEURS 2AB, 3A, 4A ET 5A





SECTEUR 2AB		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
2,4 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle; Place des Halles – Bd Pasteur; Bd Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd Berthelot; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta; Av. Gambetta – Rue de la République – Rue Denis Papin – Av. de Lattre de Tassigny.	Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, de la cathédrale, du musée, du jardin vert et du théâtre national.	– Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

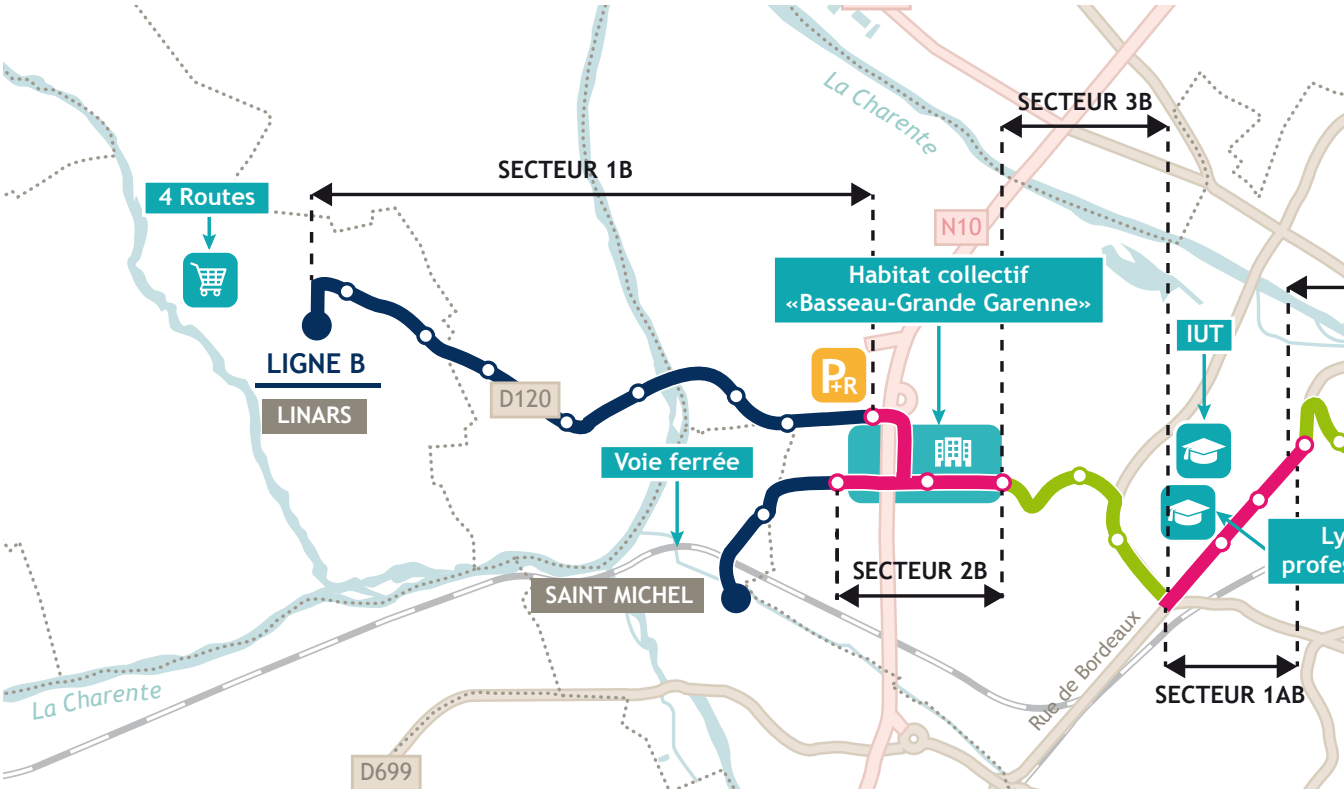
SECTEUR 3A		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
1 km d'aménagement en « façade à façade » déjà réalisé.	Création de 3 stations pour la desserte de la Gare SNCF, de zones d'habitation, de commerces et des archives départementales.	– Favoriser l'accès à la gare SNCF en transport en commun et préparer l'arrivée de la LGV autour d'une intermodalité optimisée grâce à l'aménagement d'un véritable Pôle d'Échange Multimodal.



SECTEUR 4A		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
4,7 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 9 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Av. du Maréchal Juin – Rue des Pièces à l'Étang ; Av. du Maréchal Juin – Av. des 7 Moines de Tibehirine ; Av. du Maréchal Juin – Rue Calmette ; Av. du Maréchal Juin – Rte de l'Isle d'Espagnac – Rue Victor Hugo ; Rue Victor Hugo – Rue Maryse Bastié ; Rue Victor Hugo – Rue de la Quintinie ; Rue de la Quintinie – Rue des Plantiers ; Rue des Plantiers – Bd Salvador Allende ; Rue de la Quintinie - Bd Salvador Allende. – création d'un giratoire à l'intersection de l'avenue Mermoz et de l'avenue Allende au sein de la ZI 3 ; – perçage du giratoire à l'intersection de la D1000 et de l'avenue Mermoz.	Création de 7 stations pour la desserte : d'entreprises, d'habitations, du Cifop, de commerces, de la médecine du travail, de l'espace Carat et d'équipements sportifs.	– Favoriser l'utilisation des transports en commun pour les salariés des entreprises de la ZI 3 et du CIFOP. – Améliorer la desserte de l'espace Carat.

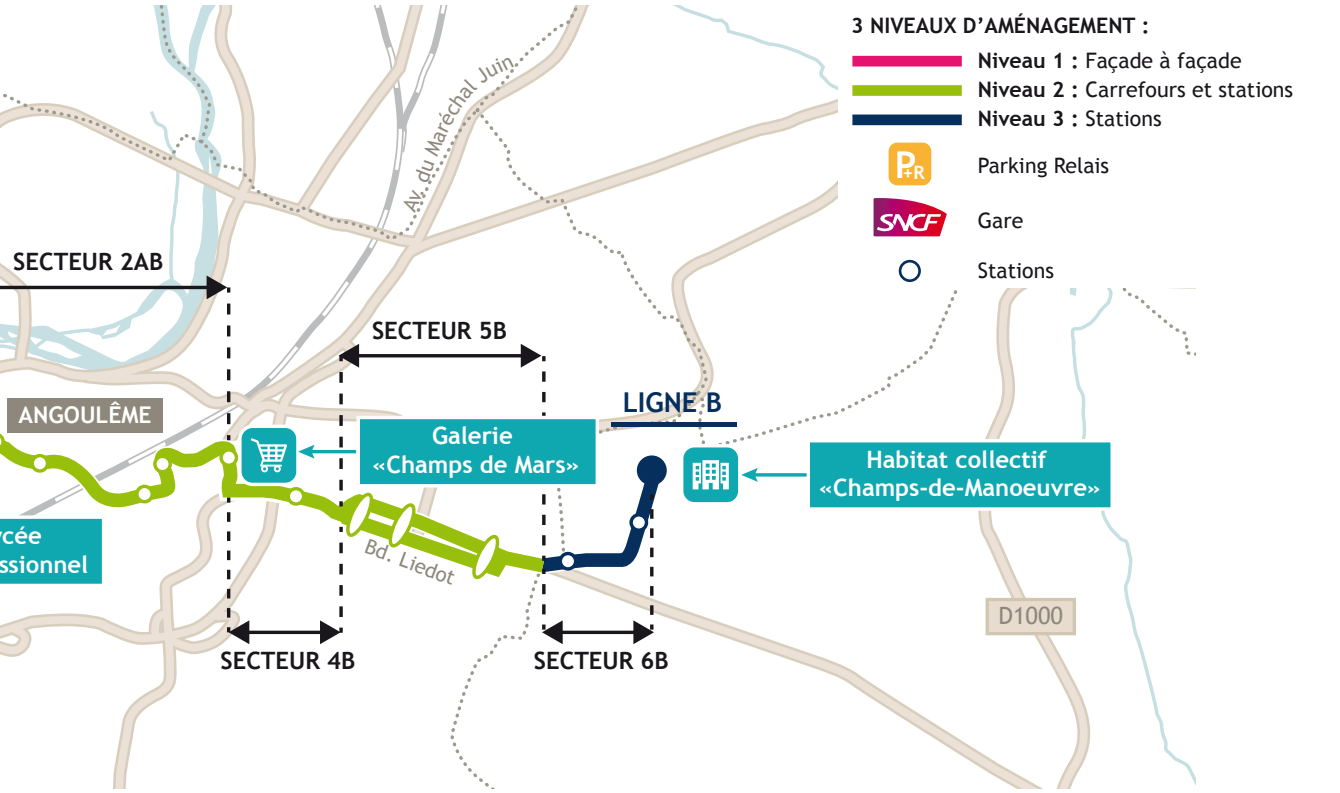
SECTEUR 5A		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
3,2 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 2 carrefours à fort potentiel de trafic (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Wilson – Lagrange et Cimetière Souvenir.	Création de 11 stations pour la desserte : de zones d'habitations, de commerces, de la médiathèque de MédiaPorte, de la cité scolaire de Puyguillien, de la mairie de Ruelle-sur-Touvre, de la maison de santé et du complexe sportif de Puyguillien et du cimetière de la Croix Rompue.	– Organiser la desserte de la cité scolaire.

LIGNE B - PARTIE OUEST : SECTEURS 1B, 2B, 3B ET 1AB



SECTEUR 1B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
4,1 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	Création de 10 stations pour la desserte des communes de Linars et Saint-Michel (habitations et commerces).	Mise en accessibilité des stations et desserte des centre-bourgs.

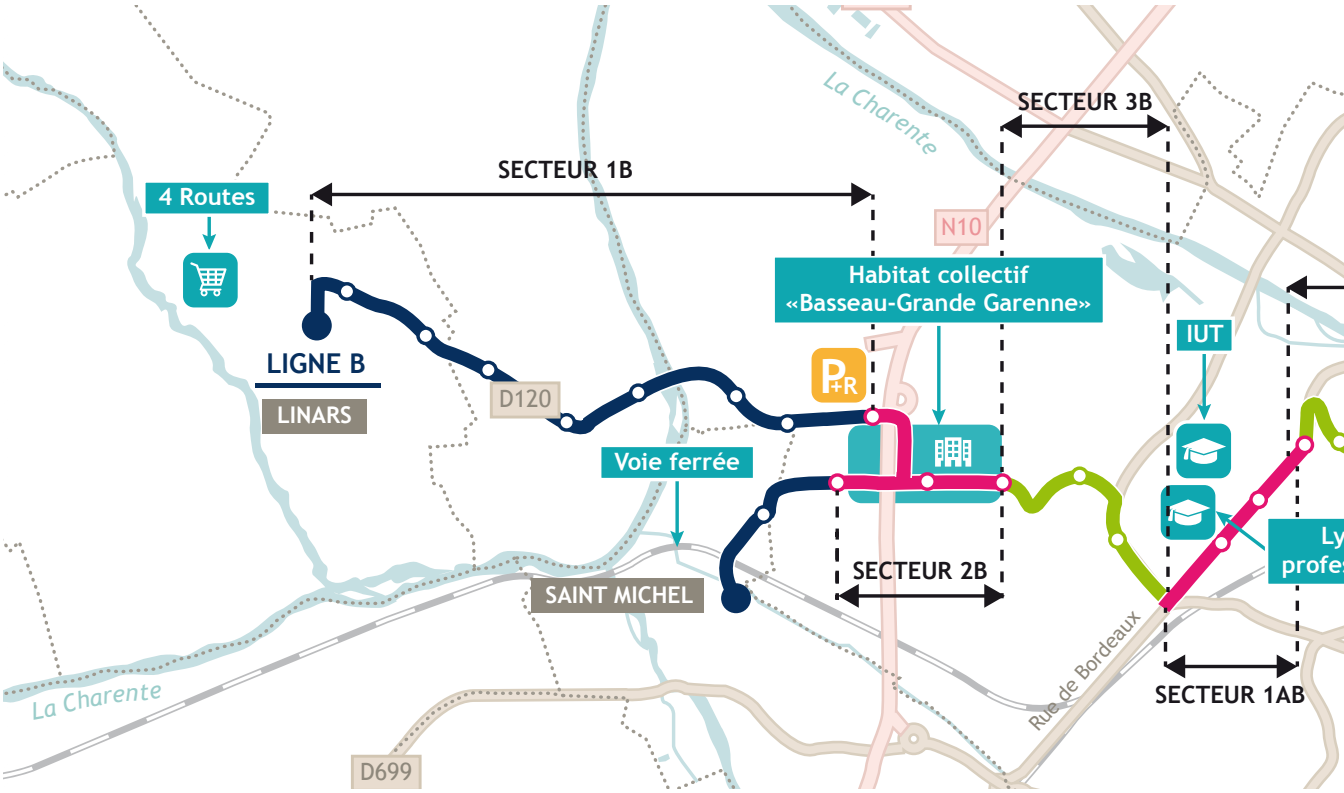
SECTEUR 2B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
1,4 km d'aménagement en «façade à façade». Plusieurs aménagements déjà réalisés : – aménagement d'une voie réservée au BHNS rue Louise de Marillac ; – aménagement de 2 giratoires avec perçage d'une voie dédiée en leur centre : au carrefour de l'échangeur N10 et la rue de Basseau, au carrefour de la rue Paul Veille et de la rue de Basseau.	Création de 4 stations pour la desserte : des quartiers de Basseau et la Grande-Garenne, des écoles et du collège Michel Pallet, de l'école d'art, de la future bibliothèque, des commerces, du centre social, de la mairie annexe de la Grande-Garenne.	– Accompagner le renouvellement urbain et le développement de l'activité économique du secteur. – Désenclaver, grâce à un service de transports en commun performant, un secteur qui constitue une des principales portes d'entrée du territoire.



SECTEUR 3B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
1,1 km avec aménagement des carrefours et stations : – aménagement du giratoire situé à l'intersection du Bd. D'Aquitaine – de la rue Alphonse Aulard – et du Bd. Jean XXIII : création d'un couloir d'approche pour faciliter l'insertion du bus dans la circulation, implantation de la station au cœur du giratoire. – réaménagement de la station Schweitzer pour un meilleur accostage du véhicule ainsi qu'une meilleure accessibilité pour les usagers.	Création de 2 stations pour la desserte du quartier de la Grande-Garenne, de l'hôpital de jour, de l'IUT d'Angoulême, de la résidence universitaire de Sillac et du groupe scolaire Cézanne Renoir.	Desserte d'une zone d'habitation dense et aux équipements nombreux.

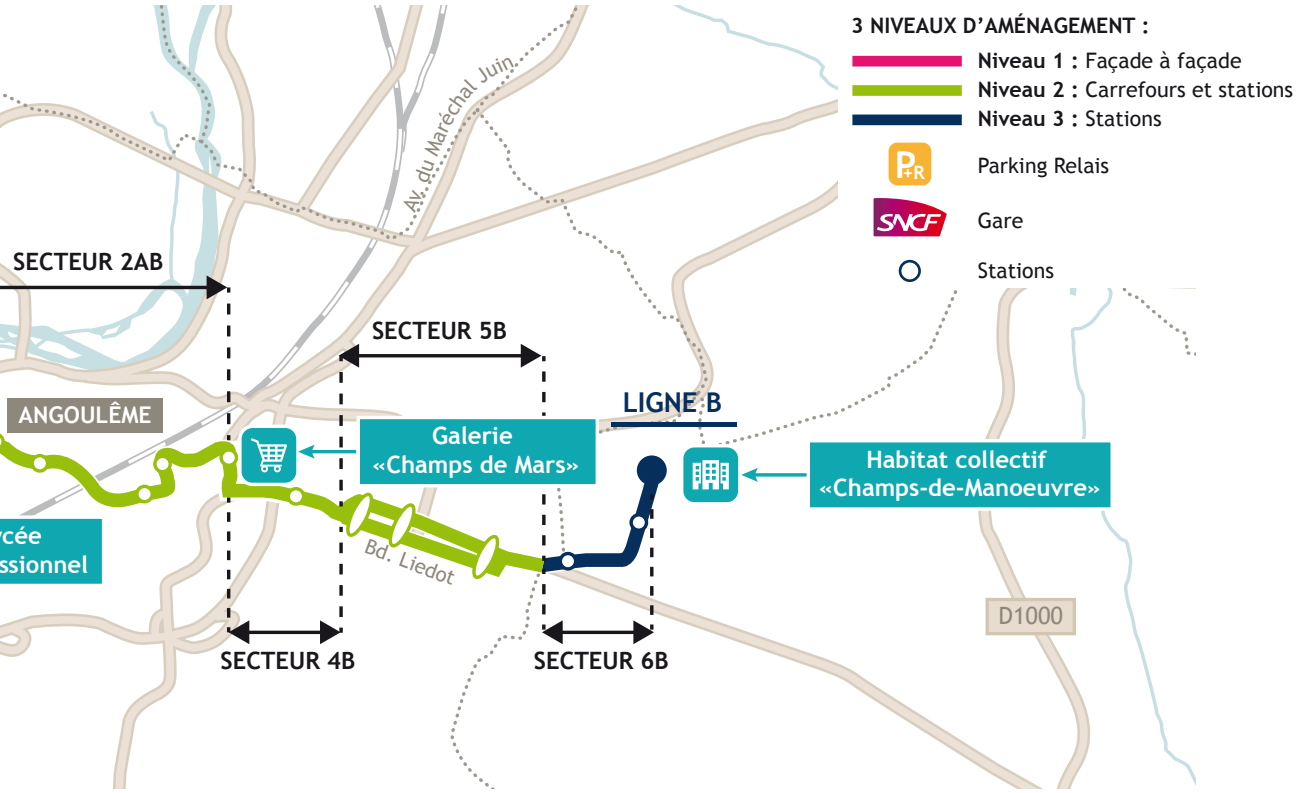
SECTEUR 1AB		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
1,2 km d'aménagement en « façade à façade ». 2 enjeux spécifiques : – aménagement du giratoire d'Aquitaine : perçage en son centre pour faciliter l'insertion du BHNS et garantir la traversée de cette zone au trafic important. (Cet aménagement bénéficie aux deux lignes de BHNS) ; – niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : voir enjeux spécifiques.	Création de 3 stations pour la desserte de l'IUT d'Angoulême, du lycée professionnel Sillac, des commerces, des habitations et des entreprises (Leroy Somer notamment).	Choix du niveau d'aménagement de la route de Bordeaux : Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).

LIGNE B - PARTIE EST : SECTEURS 2AB, 4B, 5B ET 6AB



SECTEUR 2AB		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
2,4 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun ; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau ; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux ; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal ; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle ; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle ; Place des Halles – Bd. Pasteur ; Bd. Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd. Berthelot ; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta.	Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, des établissements scolaires, de la cathédrale, du musée, du jardin vert du théâtre national.	– Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

SECTEUR 4B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
0,8 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 4 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Rue St Roch – Rue Raymond Poincarré ; Rue Raymond Poincarré – Bd. de Bury – Bd. Winston Churchill ; Bd. de Bury – Rue du Dr Duroselle ; Bd. de Bury – Rue de la Tourgarnier – Bd. Salvador Allende.	Création de 2 stations pour la desserte de la sécurité sociale, du centre commercial et des commerces du Champ de Mars et de la cité administrative.	– Organiser la desserte de commerces et équipements majeurs de l'agglomération. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Maintenir une offre de stationnement répondant aux usages.



SECTEUR 5B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
2,1 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 7 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) Bd Salvador Allende – Bd Alsace Lorraine – Bd Liédot ; Bd Alsace Lorraine – Rue de Périgueux ; Bd Liédot – Rue René Chabasse ; Rue de Périgueux – Rue René Chabasse ; Bd Liédot – Bd de Chanzy ; Rue de Périgueux – Bd de Chanzy ; Bd Liédot – Rue de Périgueux.	Création de 3 stations pour la desserte : de la caserne militaire et de zones d'habitations.	– Organiser la desserte de zones à forte densité de population et caserne militaire. – Faciliter l'accès au cœur de ville par la porte d'entrée Est du territoire grâce à une bonne insertion du bus dans la circulation.

SECTEUR 6B		
Aménagement de la voirie	**Stations**	**Enjeux spécifiques**
0,5 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	Création de 3 stations pour la desserte du cœur de quartier du Champ de Manœuvres, du Centre Social, Culturel et Sportif et de commerces.	Mise en accessibilité des stations et organiser le désenclavement d'un secteur générateur de trafic important : zones à forte densité de population.

PARTIE 4

LES MODALITÉS DE DIALOGUE

LE CADRE DE LA CONCERTATION

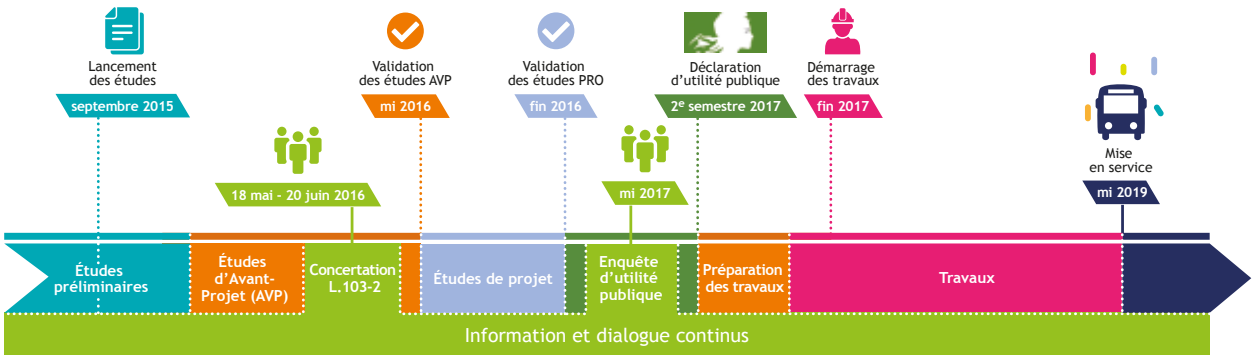
UN PROJET SOUMIS À UN DIALOGUE CONTINU RYTHMÉ PAR DEUX TEMPS DE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Dans sa délibération qui fixe les objectifs du nouveau projet de BHNS (*délibération n°2015.06.170 du 25 juin 2015*), le conseil communautaire du GrandAngoulême – conformément à son engagement à faire davantage participer les habitants à la conception des projets qui les concernent – s'est engagé à organiser une consultation citoyenne tout au long des études du projet, ceci en coordination avec la démarche de restructuration du réseau et en impliquant les 16 communes de l'agglomération.

Cette démarche de dialogue continu est rythmée par des temps forts de concertation réglementaire :

– La concertation au titre des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement, objet du présent dossier, et qui s'organise entre le 18 mai et le 20 juin 2016.
– L'enquête publique qui devrait s'organiser au cours du 2e semestre 2017.

Selon ces principes, le planning d'études et de concertation est le suivant :



18 MAI – 20 JUIN 2016 : PARTICIPEZ À LA RÉALISATION DU PROJET

Après une présentation en conseil communautaire le 12 mai 2016, GrandAngoulême soumet les premiers résultats d'études du projet à l'avis du public dans le cadre d'une concertation qui s'organise au titre des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement.

Ouverte à tous, cette concertation doit permettre de présenter et soumettre aux avis et suggestions :

- les caractéristiques du tracé des deux lignes de BHNS ;
- le détail des aménagements par secteur et par ligne.

Pour cela, GrandAngoulême propose divers outils d'information et d'expression et organise des temps d'échanges selon le dispositif suivant :

POUR S'INFORMER SUR LE PROJET ET LES MODALITÉS DE CONCERTATION

- **Le site internet du projet :** www.bhns-grandangouleme.fr
- **Le présent dossier de concertation** disponible en téléchargement sur le site internet, sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques.
- **Un document d'information** distribué au cœur du magazine de GrandAngoulême du mois de mai 2016, disponible en téléchargement sur le site internet et mis à votre disposition sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques.
- **Une exposition** dans les mairies de GrandAngoulême.

POUR S'EXPRIMER

- **Le formulaire du site internet.**
- **Le coupon lettre T** présent dans le document d'information et diffusé dans l'Actu, le mensuel de GrandAngoulême.
- **L'adresse postale :**
  GrandAngoulême
  Concertation BHNS
  25 boulevard Besson Bey
  CS 12 320
  16 023 Angoulême Cedex
- **Les registres d'expression** mis à disposition aux côtés des expositions.

POUR ÉCHANGER AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET SES ÉQUIPES TECHNIQUES

3 RÉUNIONS PUBLIQUES :

- **le 1er juin 2016 à 18h30**
  pôle Soëlys,
  2 rue Jean-Jacques Rousseau
  16 800 SOYAUX
- **le 7 juin 2016 à 18h30**
  Espace Franquin,
  1 boulevard Berthelot,
  16 000 ANGOULÊME
- **le 9 juin 2016 à 18h30**
  École d'Art de GrandAngoulême,
  rue Antoine de Conflans,
  16 000 ANGOULÊME

LES QUESTIONS DE LA CONCERTATION

La démarche de concertation objet du présent document est ouverte à tous et vise à recueillir vos avis sur :

- Les caractéristiques du tracé de référence.
- Le détail des aménagements de chaque tronçon de ligne et leurs enjeux : choix du niveau d'aménagement, localisation des stations, enjeux d'aménagement des carrefours.

Et après la concertation ?

GrandAngoulême dressera un bilan exhaustif de la participation et des expressions recueillies auprès du public. Il sera présenté en Conseil communautaire, transmis officiellement aux 16 communes de l'agglomération et rendu public sur le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr.

GrandAngoulême prendra en compte ce bilan dans l'organisation des études et de la concertation qui seront menées en préparation de l'enquête d'utilité publique prévue en 2017.

La mise en service du projet est prévue pour mi-2019.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION GRAND ANGOULÊME
25 Boulevard Besson Bey, 16 000 Angoulême
Tél. : 05 45 38 60 60
Mail : contact@grandangouleme.fr/

www.bhns-grandangouleme.fr/

Grand Angoulême

BHNS
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

UNION EUROPÉENNE