

Pièce C – Notice explicative

1. CONTEXTE DU PROJET

1.1. La Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême

La Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême est un établissement public de coopération intercommunale regroupant aujourd'hui 16 communes : Angoulême, La Couronne, Fléac Gond-Pontouvre, L'Isle-d'Espagnac, Linars Magnac-sur-Touvre, Mornac, Nersac, Puymoyen, Ruelle-sur-Touvre, Saint-Michel, Saint-Saturnin, Saint-Yrieix-sur-Charente, Soyaux et Touvre.

Sa population, d'après le recensement de 2013¹, s'établit à 106 143 habitants. Sa superficie est de 193 km². Angoulême est la commune la plus peuplée, avec 41 970 habitants, soit 39,5 % de la population du GrandAngoulême.

Les missions exercées par la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême concernent notamment :

- Environnement : l'assainissement des eaux usées et pluviales, la gestion de l'eau potable, la collecte et le traitement des déchets ménagers, la sensibilisation de la population à l'environnement ;
- Économie : aide et conseil aux entreprises, aménagement et gestion des parcs d'activités, tourisme ;
- Cadre de vie : aide financière à la voirie de l'agglomération, aménagement, l'entretien et la gestion du Plan d'Eau de la Grande Prairie, réseau câblé, schéma de l'internet à haut débit, transports urbains
- Équipements structurants : entretien des équipements et des structures à dimension culturelles et ludiques.

LES COMMUNES DU GRAND ANGOULEME



Source : CA GrandAngoulême

Au 1^{er} janvier 2017, la structure intercommunale rassemblera 38 communes suite au schéma départemental de coopération intercommunale de la Charente.

1.2. La politique de la Communauté d'Agglomération en matière de transport

La Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême et les communes membres se sont engagées dans l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Le PLUi est un document d'urbanisme opérationnel qui porte sur le territoire de plusieurs communes et permet la mise en cohérence de politiques publiques territoriales et la prise en compte du fonctionnement des territoires qui dépasse généralement largement le cadre communal. Dans le cadre de cette démarche, le volet déplacement correspond à un axe de réflexion et de travail, puisque le futur PLUi tiendra lieu de Plan de Déplacements Urbains (PDU). Les enjeux en matière de déplacements y seront définis à l'échelle de l'agglomération.

La Communauté d'agglomération ne dispose pas à ce jour d'un PDU approuvé. Ce plan est un document stratégique et programmatique définissant les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, et vise à assurer un équilibre entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement et de la santé, tout en coordonnant l'usage de tous les modes de déplacements, et notamment ceux les moins polluants.

Le projet d'agglomération du GrandAngoulême 2015-2025 a été construit après une large consultation des habitants, des acteurs socio-économiques et des élus du territoire du GrandAngoulême, et définit les grandes orientations pour développer le territoire pour les 10 prochaines années.

En termes de mobilité, ce projet d'agglomération a fixé, pour rappel, les objectifs suivants :

- La construction d'un service de qualité sur l'ensemble du réseau, à un coût maîtrisé et soutenable ;
- La préservation des spécificités du centre-ville d'Angoulême et la mise en place d'une desserte de transport public efficace en faveur de ce secteur urbain particulier et de l'ensemble des communes de l'agglomération ;
- La forte volonté de trouver une cohérence globale entre les différents modes de transport en commun et les besoins de la population.

Les objectifs visent ainsi le renforcement des transports en commun, en complémentarité avec les autres modes de déplacement et en cohérence avec la densification de l'urbanisation de l'agglomération angoumoisine. Ce renforcement est basé en particuliers sur :

- **La création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service**, lignes structurantes de ce futur réseau, sur une diagonale concentrant les principaux équipements et pôles d'attractivité de l'agglomération ;
- **La réorganisation de toutes les autres lignes du réseau dans une cohérence d'ensemble** (lignes majeurs en direction du cœur de l'agglomération, lignes relais et lignes de proximité). Cette réorganisation a pour objet à l'échéance 2019 d'adapter les caractéristiques des lignes et le service proposé aux évolutions attendues du territoire.

¹ Population légale au 1^{er} janvier 2016

1.3. Historique du projet

Un projet de lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP²) avait fait l'objet d'études techniques de faisabilité et d'études préliminaires entre 2010 et 2012. La Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême avait soumis ensuite en 2013 ce projet à concertation préalable consistant en :

- La réorganisation des lignes du réseau de transport en commun urbain ;
- La création de deux lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

La figure ci-dessous présente le tracé et les aménagements prévus au niveau des lignes TCSP envisagées dans le cadre de ce projet.

Ce projet n'a cependant pas été mené à son terme.

TRACE DES DEUX LIGNES DE TCSP DU PROJET INITIAL -2013



Source : CA GrandAngoulême

Le volet mobilité du projet d'agglomération 2015-2025 du GrandAngoulême établi en novembre 2014 vise, comme il a été dit précédemment le renforcement de l'usage des transports en commun et intègre, en particulier pour cela, la création de deux lignes structurantes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Les objectifs établis pour le projet de BHNS lors de l'adoption du projet d'agglomération ont été confirmés par délibération du Conseil communautaire en juin 2015 (Cf. Chapitre 2 Enjeux et objectifs du projet ci-après). Se sont organisées ensuite, sur cette base, les différentes étapes qui ont permis de définir progressivement les caractéristiques du projet qui est présenté à l'enquête, et en particulier les études techniques (études préliminaires et d'avant-projet). Ces études se sont appuyées notamment pour préciser les objectifs fonctionnels du projet, le tracé de référence, la localisation des stations et le niveau d'aménagement par tronçons, sur les premières études et la concertation menées en 2013 dans le cadre du projet initial.

1.4. Les réalisations majeures en termes de mobilité et déplacements sur l'agglomération

La mise en service en 2017 de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux et la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal au niveau de la gare d'Angoulême sont des réalisations majeures qui vont modifier et influencer de manière profonde la mobilité et les habitudes de déplacements au niveau de l'agglomération.

1.4.1. Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux en 2017

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux (« LGV SEA Tours-Bordeaux ») consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Tours et Bordeaux (302 km entre Monts au Sud de Tours et Ambarès-et-Lagrave au Nord de Bordeaux, pour y faire circuler des trains à grande vitesse (TGV) à 300 km/h. La ligne vient en prolongement de la « LGV Paris-Courtalain-Tours », mise en service en 1989 dans le cadre du projet « TGV Atlantique ».

Ce projet s'inscrit dans un schéma global d'aménagement du territoire et de développement du réseau ferré national issu des décisions du Grenelle de l'Environnement. Il découle également de la nécessité de rééquilibrer la qualité de l'offre de transport et plus particulièrement celle du réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse en direction du Sud-Ouest de la France et aussi de l'Europe, vers l'Espagne et le Portugal.

Il est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau qui a désigné le groupement d'entreprises LISEA comme concessionnaire pour une durée de 50 ans. Le contrat de concession porte sur le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de la ligne. Il représente un investissement total de 7,8 milliards d'Euros.

Le projet est réalisé en deux phases, une phase relative au tronçon s'étendant du Nord d'Angoulême à Bordeaux, et la seconde relative au tronçon s'étendant de Tours au Nord d'Angoulême. La mise en service est prévue en juillet 2017.

Les principaux objectifs de la LGV SEA Tours-Bordeaux sont de :

- Améliorer l'attractivité économique des territoires desservis grâce à une réduction significative des temps de parcours (gain de temps global de transport de près d'une heure sur le trajet Paris-Bordeaux) ;
- Constituer un maillon de l'axe transeuropéen reliant, par la façade atlantique, les régions du Nord de l'Europe avec le Sud-Ouest de la France et la péninsule ibérique ;
- Libérer de la capacité sur la ligne existante pour les trains de voyageurs régionaux et les trains de marchandises évitant ainsi la saturation progressive de l'itinéraire ;
- Eviter la saturation du réseau ferroviaire existant.

² TCSP : mode de transport (métro, BHNS, etc.) qui circule, sur la majorité de son parcours, sur une voie qui lui est exclusivement réservée.

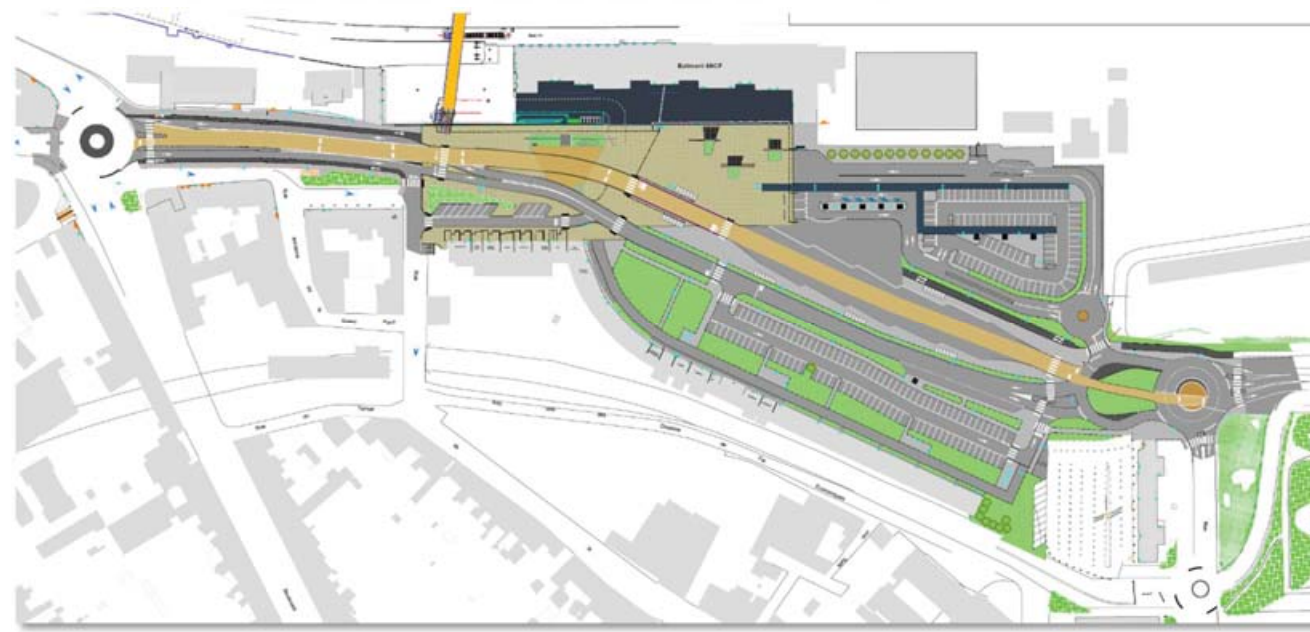
La mise en service de la ligne se traduira par une proximité accrue du territoire de l'Angoumois vis-à-vis de l'agglomération bordelaise et de la capitale, lui offrant ainsi une potentialité de développement lié au nouveau positionnement que prendra l'agglomération angoumoisine, en favorisant en particulier les échanges économiques et l'implantation de nouveaux résidents. **Cette ligne constitue ainsi un enjeu majeur pour le développement de l'Angoumois, et plus largement du territoire charentais.**

1.4.2. Création d'un Pôle d'Echanges Multimodal à la gare d'Angoulême

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse d'Angoulême à partir de juillet 2017 placera Angoulême à 1H45 de Paris et 35 minutes de Bordeaux et modifiera le statut de la gare, qui devrait voir ainsi transiter 3 millions de voyageurs à l'horizon 2022 et devenir ainsi un nœud du réseau ferroviaire dans ce secteur de la région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes.

Pour répondre aux besoins et aux évolutions qui découleront de la mise en service de la LGV, la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême a engagé depuis 2012 avec l'ensemble des partenaires concernés une vaste opération centrée sur la réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal de la gare d'Angoulême (PEM).

PLAN DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL – PARVIS EST



Source: Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême

Le pôle d'échanges multimodal de la gare intègre les aménagements suivants :

- **Le parvis Est de la gare d'Angoulême**, face à l'actuelle gare d'Angoulême : l'aménagement a été réalisé durant toute l'année 2015. Cet espace est dédié aux piétons et aux cycles et desservi, et au niveau duquel sont associées une dépose minute et une station pour les taxis ;
- **Parvis Ouest de la gare d'Angoulême**, face à la médiathèque du GrandAngoulême, « l'Alpha ». Cet espace sera dédié aux piétons et aux cycles et desservi par les transports en commun, et à proximité

la création de stationnements de courtes et longues durées. Le planning de réalisation du parvis Ouest sera réalisé en fonction de celui de la passerelle ;

- **La passerelle piétonne** d'une longueur de 144 mètres reliant les parvis Est et Ouest : La réalisation de la passerelle, initialement prévue en 2016 est reportée. Le chantier dépend du planning de libération des emprises SNCF par SNCF Réseau.

Les enjeux de l'opération sont de :

- Adapter la gare aux trafics à venir ;
- Faciliter l'utilisation de plusieurs moyens de transport et rendre performant les déplacements en transport en commun (intermodalité) ;
- Intégrer la gare dans un projet urbain global.

Il s'agit pour la collectivité de saisir l'opportunité de développement liée à la desserte LGV et du positionnement stratégique d'Angoulême entre Paris et Bordeaux pour dynamiser l'attractivité économique et sociale et la capacité d'innovation du territoire du GrandAngoulême.

1.5. Concept du BHNS

Un **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** est une ligne de transport en commun accessible à tous, dont l'amplitude horaire, la régularité et la vitesse permettent d'offrir un niveau de service performant :

- Un bus plus régulier et plus rapide grâce à la réalisation d'aménagements spécifiques (en partie en site propre et priorité aux carrefours) ;
- Un bus plus fréquent : 10 minutes aux heures de pointes, 15 minutes aux heures creuses et une permanence de l'offre durant les vacances scolaires ;
- Un bus plus confortable et plus accessible, en particulier aux personnes à mobilité réduite, grâce au traitement des stations et au réaménagement de la chaussée.

Ce type de lignes profite sur une partie ou sur la totalité de leurs parcours de voies réservées avec la priorité aux carrefours et d'un système d'information voyageur et de billettique moderne.

Pour atteindre les objectifs de haut niveau de service, les tracés des deux lignes envisagées par la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême ont été analysés finement. Des solutions spécifiques ont été imaginées pour favoriser la progression du BHNS dans le trafic :

- Couloirs et sites propres (bidirectionnels, unidirectionnels) ;
- Réaménagements de carrefours, afin de garantir la priorité au BHNS à son approche ;
- Mise en place de dispositifs de priorité aux feux ;
- Mise en ligne et en accessibilité systématique des stations ;
- Réalisation de stations apaisées, afin de maintenir les véhicules derrière le BHNS pour faciliter leurs progressions et garantir la sécurité des piétons et cyclistes ;
- Déplacement des stations.

Les aménagements contribueront à faciliter et sécuriser les parcours des vélos et des piétons (bandes cyclables, élargissement de trottoirs, passages piétons, etc...). Le projet comprend le traitement des espaces publics, en lien avec le caractère urbain ou périurbain des espaces traversés sur l'ensemble des parcours.

2. ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Dans ce contexte, le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'est en effet imposé dans la stratégie globale de déplacement du territoire communautaire. Il vise notamment à favoriser l'utilisation des transports en commun par la mise en œuvre de liaisons rapides assurées par des Bus à Haut Niveau de Service (fréquence, régularité, ponctualité, système d'information, accessibilité aux personnes à mobilité réduite) circulant sur des voies adaptées à leurs fonctionnements et par la création de parkings-relais.

Le BHNS sera l'axe majeur et structurant de l'ensemble du réseau de transport en commun. Grâce à des voies dédiées sur une partie du linéaire, 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 de 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 ;
- Il contribuera au report modal, favorisant ainsi la réduction des nuisances induites par la circulation routière ;
- Il participera à l'amélioration du cadre de vie des habitants par la qualité de son insertion dans l'environnement urbain et périurbain et favorisera le désenclavement de quartiers et centres-bourgs. Son parti d'aménagement a été défini en tenant compte du patrimoine bâti et paysager traversé ;
- Il renforcera l'image de l'agglomération autour des notions de performance et de modernité.

La définition du projet de BHNS du GrandAngoulême a tenu compte des enseignements des démarches d'études et de concertation menées depuis 2013, en cherchant à s'adapter au mieux au contexte économique du territoire, ainsi qu'aux attentes et besoins de la population. Une concertation sur le projet de BHNS a notamment été organisée du 18 mai au 20 juin 2016, 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 de répondre aux enjeux du territoire communautaire en terme de mobilité, les objectifs du projet de BHNS du GrandAngoulême sont ainsi de :

- **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 ;**
- **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 ont été fixés dans la délibération de la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême n°2015.06.170 du 25 juin 2015.

3. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

3.1. Présentation des tracés

C'est autour de ces enjeux et objectifs que GrandAngoulême a engagé en septembre 2015 les études du projet de Bus à Haut Niveau de Service. Ces études ont notamment été guidées par :

- La recherche du meilleur équilibre, en particulier entre préservation du centre-ville d'Angoulême et qualité de desserte ;
- La nécessité de définir le tracé de référence du projet le plus adapté ;
- La priorité du passage par la gare d'Angoulême, en vue d'y assurer le fonctionnement de l'intermodalité ;
- La volonté de trouver une cohérence globale entre le BHNS et les autres lignes du réseau.

Ainsi à l'issue de ces études, l'itinéraire retenu le 12 mai 2016 par le Conseil Communautaire du GrandAngoulême lors du choix du programme du projet de BHNS s'étend sur les territoires de huit communes membres de la Communauté d'Agglomération (Ruelle-sur-Touvre, Isle-d'Espagnac, Angoulême, Saint-Michel, Linars, Fléac, La Couronne et Soyaux) et consiste en deux lignes :

- **Une ligne orientée Nord-Est / Sud-Ouest s'étendant de Ruelle-sur-Touvre à La Couronne : 18 km, 38 stations et 3 parking relais ;**
- **Une ligne orientée Est / Ouest s'étendant entre Soyaux et Linars/Saint-Michel : 12,5 km, 31 stations et 1 parking relais.**

Le tracé des deux lignes, présenté notamment en préalable du plan général des travaux ci-après, est commun au cœur du centre-ville d'Angoulême (zone de plateau et rue de Bordeaux à Angoulême). Au total, ce tracé commun représente 3,6 km. Les deux lignes projetées reprennent globalement le tracé des lignes principales du réseau actuel : lignes 1 et 6 notamment.

3.2. Niveaux d'aménagement

Les aménagements projetés ne seront pas uniformes tout au long des itinéraires. Trois niveaux d'aménagement sont en effet envisagés :

- **Niveau 1 d'aménagement : aménagement des espaces publics de façade à façade (6,1 km) ;**
- **Niveau 2 d'aménagement : aménagement des principaux carrefours et de stations (12,8 km) ;**
- **Niveau 3 d'aménagement : aménagement de stations (10,1 km).**

Les stations, quel que soit le niveau d'aménagement, répondent aux normes d'accessibilité et sont compatibles avec les dispositions du Schéma Directeur d'Accessibilité du GrandAngoulême, approuvé le 5 février 2009. Les aménagements ont été présentés en commission d'accessibilité le 10 juin 2016 et l'Agenda d'Accessibilité Programmé (ADAP) a été approuvé par le Conseil Communautaire le 6 octobre 2016.