

DEPARTEMENT DE LA CHARENTE
**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
GRANDANGOULEME**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 24 MARS 2022**

**Délibération
n°2022.03.023.B**

**BHNS phase 2 :
approbation du
programme de l'opération
Franquin et de la
convention de transfert
temporaire de maîtrise
d'ouvrage ville
d'Angoulême/GrandAngo
ulême**

LE VINGT QUATRE MARS DEUX MILLE VINGT DEUX à 17 h 30, les membres du Bureau Communautaire se sont réunis au siège de la communauté d'agglomération de GrandAngoulême - 25 boulevard Besson Bey à ANGOULEME suivant la convocation qui a été adressée par Monsieur le Président.

Date d'envoi de la convocation : 18 mars 2022

Secrétaire de Séance : Michel BUISSON

Membres présents : Michel ANDRIEUX, Michel BUISSON, Gérard DESAPHY, Gérard DEZIER, François ELIE, Jean-Jacques FOURNIE, Maud FOURRIER, Bertrand GERARDI, Michel GERMANEAU, Thierry HUREAU, Michaël LAVILLE, Jean-Luc MARTIAL, Pascal MONIER, Isabelle MOUFFLET, François NEBOUT, Yannick PERONNET, Jean REVEREAULT, Gérard ROY, Anne-Marie TERRADE, Hassane ZIAT

Ont donné pouvoir : Eric BIOJOUT à Hassane ZIAT, Xavier BONNEFONT à Michel ANDRIEUX, Hélène GINGAST à Isabelle MOUFFLET, Dominique PEREZ à Michel GERMANEAU, Philippe VERGNAUD à Pascal MONIER, Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU à Gérard DEZIER, Vincent YOU à François ELIE,

BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 24 MARS 2022

**DÉLIBÉRATION
N° 2022.03.023.B**

BHNS

Rapporteur : Monsieur MARTIAL

BHNS PHASE 2 : APPROBATION DU PROGRAMME DE L'OPERATION FRANQUIN ET DE LA CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE VILLE D'ANGOULEME/GRANDANGOULEME

La réalisation du BHNS a été scindée en 2 phases au regard de plusieurs éléments externes à l'opération (intégration de projets connexes, évolutions du programme du projet, réduction du périmètre d'intervention, etc.).

La première phase du BHNS avec le lancement du réseau Möbius a été inaugurée en septembre 2019 et la seconde phase est prévue de 2022 à 2024. Cette seconde phase porte sur des aménagements à réaliser dans la ville centre et sur les terminus des 2 lignes BHNS. Aussi, elle a été décomposée en deux sous-opérations distinctes :

- Phase 2.1 : réalisation des aménagements au niveau des extrémités des lignes BHNS, sur les communes de Soyaux, Saint Michel, La Couronne et Ruelle avec des travaux à programmer sur 2023
- Phase 2.2 : Réalisation des aménagements en centre-ville d'Angoulême avec des travaux à compter de 2022 et sur les années suivantes.

S'agissant de la phase 2.2, les aménagements concernent 5 sites : Place Saint Pierre / Cathédrale (station BHNS et parvis), Franquin (station BHNS et parvis), Champ de Mars, Gambetta et Hôtel de ville (Banque de France).

Concernant le site « Franquin », le projet s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale du centre-ville. En conséquence, la ville d'Angoulême et GrandAngoulême souhaitent travailler conjointement à un aménagement qui intégrera les questions relatives à la mobilité et à la requalification de l'espace public au droit de l'espace Franquin.

Dans cet objectif, la phase d'élaboration du programme de l'opération Franquin a été engagée début 2022 dans l'objectif de travaux à l'automne 2023.

Le programme d'aménagement de l'opération Franquin

Les comités de pilotage relatifs à ce projet, réunis les 5 janvier et 4 février 2022, ont approuvé les 3 grandes priorités suivantes pour cette opération :

- Aménager une entrée de ville en marquant les liaisons vers les rues piétonnes,
- Station BHNS Franquin: améliorer le fonctionnement et sécuriser les échanges.
- Accessibilité et mise en valeur de l'espace Franquin.

Le programme détaillé de l'opération figure en annexe 1 de la présente délibération.

Il définit le périmètre de l'opération ainsi que les grandes composantes du projet en termes de :

- Circulation et stationnement
- Aménagement urbain
- Station BHNS/BUS/Cars
- Equipements.

Pour répondre à l'ensemble de ces contraintes, le plan de circulation pourra être amené à évoluer.

S'agissant de la station BHNS, dite Franquin, l'aménagement de cette station BHNS est de niveau 2 en référence aux niveaux d'aménagement approuvé le 12 mai 2016 par le conseil communautaire (délibération n°2016.05.145)



Pour mémoire, conformément au programme BHNS global, ce niveau d'aménagement comprend globalement :

- l'aménagement des carrefours pour favoriser le passage des bus et optimiser le temps de franchissement (sans priorité) sur certains secteurs déterminés,
- l'aménagement de station composée d'un quai avec une bordure profil chasses roues, un revêtement spécifique et une structure chaussée béton au droit du quai.

Les stations, quel que soit le niveau d'aménagement, répondent aux normes d'accessibilité et sont compatibles avec les dispositions des documents cadre de GrandAngoulême en matière d'accessibilité des transports. Par ailleurs les aménagements réalisés au niveau de ces stations contribuent à faciliter et sécuriser les parcours des vélos et des piétons. S'agissant des équipements en station, ils sont adaptés à la fréquentation attendue.

Estimations financières de l'opération Franquin

Le traitement financier permettant la réalisation de cette opération est à la charge de l'agglomération de GrandAngoulême et de la ville d'Angoulême. Pour l'ensemble du programme d'aménagement, l'enveloppe financière prévisionnelle en dépenses est estimée à 3 003 100 € HT.

Conformément à la délibération 2020.12.436 du 17 décembre 2020, ce cout d'opération sera réparti sur la base suivante :

- 80% soit 2 402 480 € HT à la charge de GrandAngoulême au titre de sa compétence mobilité.
- 20% soit 600 620 € HT à la charge de la ville d'Angoulême.

Le coût détaillé de l'opération figure en annexe 2 de la présente délibération. Ce montant intègre des frais de maîtrise d'ouvrage déléguée, la communauté d'agglomération souhaitant en effet contractualiser un mandat avec la SPL GAMA pour la mise en œuvre de ce projet.

Plan de financement de l'opération Franquin

S'agissant du BHNS, l'opération est financée de manière globale par des fonds Européens ITI sur les systèmes et par l'Etat dans le cadre du Grenelle II. A ce titre, la mention aux financeurs doit être intégrée à l'opération globale Franquin.

L'article L2422-12 du code de la commande publique indique que lorsque la réalisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

La requalification du site Franquin revêtant principalement un caractère lié à l'organisation des mobilités, il est proposé de procéder à un transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage de la ville d'Angoulême, vers l'agglomération du GrandAngoulême pour la réalisation de l'ensemble des aménagements de l'opération dite Franquin.

Dans ce cadre, l'agglomération du GrandAngoulême interviendra comme Maître d'Ouvrage Unique sur le principe que l'entité qui finance la plus grande partie des travaux est désignée comme maître d'ouvrage unique sur l'espace considéré.

Les modalités de ce transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage sont détaillées dans le projet de convention figurant en annexe 3 à la présente délibération.

Calendrier prévisionnel de l'opération Franquin

De manière globale, le comité de pilotage du projet réuni le 4 février 2022 a approuvé le calendrier prévisionnel suivant :

- Esquisse (via Concours de Maitrise d'œuvre) : fin 2022
- AVP : 1er trimestre 2023
- Permis d'Aménager : 1er semestre 2023
- Démarrage des travaux : automne 2023
- Réception travaux : fin 2024.

Je vous propose :

D'APPROUVER le programme d'aménagement de l'opération Franquin dont le détail figure en annexe 1 de la présente délibération ainsi que l'enveloppe financière de ce projet tel que défini en annexe 2 de la présente délibération,

D'APPROUVER le transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage de la ville d'Angoulême à l'agglomération du GrandAngoulême pour la réalisation des aménagements intégrés dans le périmètre de cette opération.

D'AUTORISER Monsieur le président, ou toute personne dûment habilitée, à signer la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage de la ville d'Angoulême à l'agglomération du GrandAngoulême, dont le projet figure en annexe 3 de la présente délibération, ainsi que tous actes afférents à cette convention.

**APRES EN AVOIR DELIBERE
LE BUREAU COMMUNAUTAIRE
A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES
ADOpte LA DELIBERATION PROPOSEE**

Certifié exécutoire	
<u>Reçu à la préfecture de la Charente le :</u> 30 mars 2022	<u>Affiché le :</u> 30 mars 2022



AMENAGEMENT FRANQUIN

**Convention de transfert temporaire de
maîtrise d'ouvrage**

GrandAngoulême
Direction des Ressources - Service commun de la commande publique
25, boulevard Besson Bey – 16023 ANGOULÊME CEDEX
Tél. : 05 45 38 69 84 – Courriel : marche-public@grandangouleme.fr

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

La Commune d'Angoulême, représentée par son Maire, Monsieur Xavier BONNEFONT, agissant en application de la délibération du Conseil municipal n° [] en date du [],

Ci-après désigné « la Ville d'Angoulême » ou « MOAU »

La Communauté d'agglomération du Grand Angoulême, représentée par son Président, Monsieur Xavier BONNEFONT, agissant en application de la délibération du Conseil communautaire n° [] en date du [],

Ci-après désigné « GrandAngoulême »

Ensemble désignées « les Parties ».

SOMMAIRE

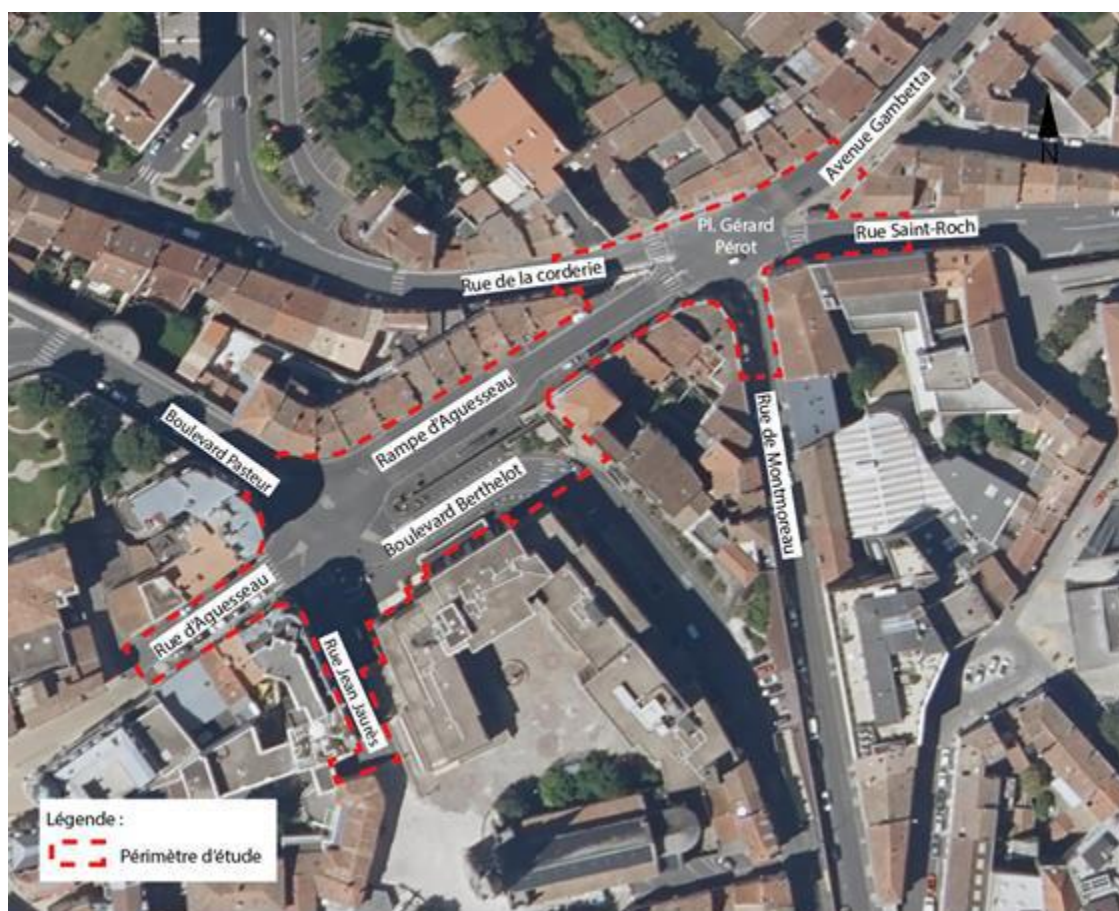
PREAMBULE	4
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION	5
Article 2. RECOURS A LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE.....	5
Article 3. PROGRAMME ET ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE	5
3.1. Programme prévisionnel d'aménagement.....	5
3.2. Enveloppe financière prévisionnelle	6
Article 4. –GESTION DE PROJET ET COMITE DE SUIVI	6
Article 5. ÉTENDUE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE	7
5.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage unique.....	7
5.2. Missions de la maîtrise d'ouvrage unique.....	7
Article 6. DELAIS PREVISIONNELS DE REALISATION DE L'OPERATION	8
Article 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	8
7.1. Assiette de financement	8
7.2. Plan de financement.....	8
7.3. Rémunération de la mission du Maître d'Ouvrage Unique.....	9
7.4. Appels et versements des fonds.....	9
7.5. Réexamen des conditions financières	10
Article 8. RESPECT DES RÈGLEMENTS ET NORMES EN VIGUEUR	10
Article 9. PASSATION ET SUIVI DES MARCHÉS	10
Article 10. EXECUTION DES TRAVAUX.....	11
10.1. Accès au chantier.....	11
10.2. Réception des ouvrages.....	11
10.3. Remise des ouvrages	12
Article 11. ACHEVEMENT DE LA MISSION.....	12
Article 12. RESPONSABILITÉS ET ASSURANCES.....	13
12.1. Responsabilités	13
12.2. Assurances	13
Article 13. ACTIONS EN JUSTICE	13
Article 14. DURÉE DE LA CONVENTION.....	13
Article 15. MODIFICATION OU RÉSILIATION	13
15.1. Modification.....	13
15.2. Résiliation.....	14
Article 16. DOMANIALITES FUTURES	14
Article 17. CONCERTATION ET COMMUNICATION	14

Article 18. TRAITEMENT DES LITIGES	15
Article 19. NOTIFICATIONS ET CONTACTS	15
Annexe n°1 : Programme de l'opération.....	17

PREAMBULE

L'opération « Parvis Franquin » réalisée dans le cadre du projet BHNS s'inscrit au sein d'une réflexion globale d'aménagement du centre-ville et du cœur historique de la ville. En conséquence, la Ville d'Angoulême et GrandAngoulême souhaitent travailler conjointement à un aménagement qui saura conjuguer valorisation patrimoniale, intégration des transports publics et des mobilités afin de répondre aux enjeux de requalification de cette entrée de ville et de l'accessibilité des équipements publics.

Le périmètre d'étude de 6000m² englobe la rampe d'Aguesseau, la place Pérot les rues d'Aguesseau et Jean Jaurès et les amorces du Boulevard Pasteur, Avenue Gambetta, Rue Saint-Roch, Rue de la Corderie et Rue de Montmoreau. Coté Franquin, le périmètre s'étend sur le boulevard Berthelot jusqu'au pied de portes de l'équipement (voir ci-après).



Carte délimitation du périmètre. Source : GAMA

En application des articles L2421-1 à L2421-3 du Code de la commande publique, un programme commun et des enveloppes financières prévisionnelles de l'opération ont été adoptés par délibération du Conseil Municipal n° [...] en date du [...] et par délibération du Conseil communautaire en date du 10 Mars 2022.

En conséquence, par la présente convention, les Parties décident d'organiser, dans le cadre de l'opération d'aménagement de la Place Saint Pierre intégrant une station BHNS à Angoulême :

- la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération ;
- le financement de l'opération.

Article 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir notamment :

- la désignation du maître d'ouvrage unique,
- la consistance des études et des travaux de l'opération à réaliser,
- les modalités d'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique,
- les conditions permettant au maître d'ouvrage unique de réaliser l'opération,
- les modalités d'exécution et de suivi des travaux,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

La consistance de l'opération d'aménagement du site dit Franquin est décrite au sein de l'étude de programmation réalisée par la SPL GAMA et figurant en annexe n°1 à la présente convention, laquelle en fait partie intégrante

Article 2. RECOURS A LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE

Aux termes de l'article L2422-12 du Code de la commande publique :

« Lorsque la réalisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage mentionnés à l'article L. 2411-1 [...], ceux-ci peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme. »

La ville d'Angoulême transfère temporairement à l'agglomération du GrandAngoulême sa maîtrise d'ouvrage pour l'opération objet de la présente convention.

L'agglomération du GrandAngoulême, maître d'ouvrage unique, assure donc la Maîtrise d'Ouvrage de l'ensemble de l'opération.

L'agglomération du GrandAngoulême, en tant que maître d'ouvrage unique, exerce toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définies par le Code de la commande publique.

Les termes de « maître d'ouvrage unique » ou « MOAU » désignent dans la présente l'agglomération du GrandAngoulême.

L'agglomération du GrandAngoulême souscrit toutes les assurances nécessaires dans l'exercice de sa mission.

Le transfert de Maîtrise d'ouvrage prendra fin selon les modalités prévues à l'Article 11 de la présente convention.

La présente convention est consentie à titre personnel et ne peut faire l'objet d'une cession sans l'accord des signataires.

Article 3. PROGRAMME ET ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE

3.1. Programme prévisionnel d'aménagement

Le programme d'aménagement, annexé aux présentes, définit les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de valorisation

patrimoniale, de partage de l'espace public, d'intégration des transports publics et de mobilité active.

Il comprend la conception et la réalisation du programme validé lors des COPIL, dans le périmètre défini au préambule de la présente convention.

3.2. Enveloppe financière prévisionnelle

Le traitement financier permettant la réalisation de cette opération est à la charge de l'agglomération de GrandAngoulême et de la ville d'Angoulême. Pour l'ensemble du programme d'aménagement, l'enveloppe financière prévisionnelle en dépenses est estimée à 3 003 100 € HT.

Conformément à la délibération 2020.12.436 du 17 décembre 2020, le cout d'opération sera réparti sur la base suivante :

- 80% soit 2 402 480 € HT à la charge de GrandAngoulême au titre de sa compétence mobilité dont 100 000 € HT de rémunération de la SPL Gama, dont une partie bénéficiant de financements extérieurs (fonds Européens ITI sur les systèmes et de l'Etat dans le cadre du Grenelle II).
- 20% soit 600 620 € HT à la charge de la ville d'Angoulême, autofinancés, dont 25 000 € HT de rémunération de la SPL Gama.

Des financements complémentaires pourront être recherchés par chacune des parties et intégrés à la présente convention par avenant.

Article 4. –GESTION DE PROJET ET COMITE DE SUIVI

L'Agglomération assure la gestion de projet : à ce titre elle définit et met en place une organisation adéquat : comité technique, instance de concertation, comité de suivi

Le comité de suivi de l'opération objet de la présente convention est constitué des représentants de Grand Angoulême et de la Ville d'Angoulême.

Il est présidé par M. Xavier BONNEFONT, Président du GrandAngoulême, ou son représentant à l'agglomération en y associant un représentant de la Ville Angoulême

Ce comité se réunit si possible mensuellement et en tant que de besoin.

Ce comité a pour objet d'informer les Parties de l'avancement de l'opération afin de leur permettre de s'accorder sur les orientations à prendre en cours de conception et de réalisation, en particulier dans le cas où le MOAU prévoit une modification du programme ou en cas de risque de dépassement du besoin de financement.

Suite à chaque réunion, l'agglomération du GrandAngoulême transmettra aux membres du comité un compte-rendu de l'avancement de l'opération. La Ville d'Angoulême devra faire connaître son accord ou ses observations, dans un délai de quinze (15) jours calendaires après réception de ce compte-rendu.

Toute proposition de décision ayant un impact sur le programme devra faire l'objet d'un accord exprès de la ville d'Angoulême. Le silence observé par la Ville dans un délai de quinze (15) jours vaudra par conséquent refus de la proposition.

La ville d'Angoulême pourra demander à tout moment à l'agglomération du GrandAngoulême la communication de toutes les pièces et contrats concernant la conception et la réalisation de l'opération. La Ville d'Angoulême se réserve la faculté d'effectuer à tout moment les contrôles administratifs et techniques qu'elle estime nécessaire.

Article 5. ÉTENDUE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE UNIQUE

5.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage unique

La maîtrise d'ouvrage unique porte tant sur les études de conception, le lancement du concours de maîtrise d'œuvre que sur la phase réalisation de l'opération.

Le périmètre de maîtrise d'ouvrage unique comprend la réalisation des travaux nécessaires à la réalisation de l'ensemble du site dont le programme est défini en annexe:

5.2. Missions de la maîtrise d'ouvrage unique

L'agglomération du GrandAngoulême exerce la maîtrise d'ouvrage unique, dans le respect des lois et règlements en vigueur, de l'opération dans les conditions décrites ci-après sous réserve de l'obtention des autorisations d'urbanisme et environnementales nécessaires à l'engagement de la réalisation de l'opération.

GrandAngoulême sera seul habilité à signer, déposer et mettre en œuvre les demandes d'autorisation délivrées par les autorités compétentes.

Par la présente convention, la Ville d'Angoulême autorise Grand Angoulême, en tant que de besoin, à déposer les demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation de l'opération.

Les missions prises en charge par le MOAU dans le cadre de l'opération mentionnée ci-dessus consistent, en :

- définition des contions administratives et techniques selon lesquelles les ouvrages seront réalisés,
- l'exécution de toute mission garantissant le bon déroulement de l'opération,
- la communication et concertation sur l'opération, vis-à-vis du grand public mais aussi des riverains ou commerçants situés dans le périmètre des travaux ou impactés par ces derniers et s'il y a lieu, organisation de la concertation publique visée à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme et/ou de l'enquête publique,
- le suivi de la commission d'indemnisation dans le cas où les parties décideraient de mettre en place un dispositif de ce type vis-à-vis des commerçants (mise en place de la commission, organisation des séances, suivi administratif et financier des dossiers...)
- relations avec les concessionnaires (ENEDIS, GRDF, etc.) afin de prévoir en temps opportun, leurs éventuelles interventions (et, le cas échéant, les déplacements de réseaux),
- la gestion (dépôt, signature et mise en œuvre) des autorisations administratives ou des déclarations préalables nécessaires,
- la passation, la signature et l'exécution des marchés de mandat de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de prestations intellectuelles (levés topographiques, diagnostics amiante et HAP voirie, coordination SPS, contrôle technique, etc.), de fourniture (le cas échéant)et de travaux (comprenant notamment la réception des travaux et la levée des réserves le cas échéant, la gestion financière) et des avenants à intervenir, selon ses propres procédures, conformément à la réglementation en vigueur à laquelle il est soumis,

- le règlement des litiges afférents à l'exécution de sa mission jusqu'à l'expiration du délai de garantie de parfait achèvement ou de sa prolongation le cas échéant,
- à l'expiration de la garantie de parfait achèvement ou de sa prolongation le cas échéant, la ville d'Angoulême est subrogée de plein droit dans les droits de maître d'ouvrage unique en ce qui concerne notamment l'exercice des garanties légales. Le MOAU s'engage à inscrire cette subrogation au profit de la ville d'Angoulême dans les contrats de tous les titulaires de marchés,
- après réception des travaux, les parties d'ouvrage à inclure dans le domaine public communautaire leur sont remises par le MOAU.
- Le suivi financier de l'opération incluant les documents nécessaires à GrandAngoulême pour justifier des appels de fond Grenelle II (récapitulatif des dépenses par poste CERTU) et les éléments de réponse nécessaire à l'instruction du dossier par l'Etat à ce titre.

Article 6. DELAIS PREVISIONNELS DE REALISATION DE L'OPERATION

La durée prévisionnelle de l'opération est de vingt-six (26) mois à compter de la conclusion de la présente convention.

Le planning prévisionnel de réalisation des différentes phases d'études est le suivant :

- Esquisse (via Concours de Maitrise d'œuvre) : fin 2022
- AVP : 1er trimestre 2023
- Permis d'Aménager : 1er semestre 2023
- Démarrage des travaux : automne 2023
- Réception travaux : fin 2024.

Article 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

7.1. Assiette de financement

S'agissant de la station Franquin, le coût de l'opération s'établit donc à 3 003 100,00 € HT.

Le financement se décompose comme suit :

Coût de l'opération - Montants HT	GrandAngoulême	Ville d'Angoulême	Bilan
Travaux d'infrastructure/Equipements	1 123 000,00	377 000,00	1 500 000
travaux superstructure Parking Franquin	385 000,00		385 000
Taux de tolerance, aleas et etudes de sols	240 000,00	60 000,00	300 000
Etudes de maitrise d'œuvre (12%)	212 480,00	53 120,00	265 600
Contrôleur Technique/SPS	16 000,00	4 000,00	20 000
Etudes diverses complémentaires	40 000,00	10 000,00	50 000
Remuneration jury	4 000,00	1 000,00	5 000
Remunération candidats /concours	30 000,00	7 500,00	37 500
Frais de publicite/ de communication	4 000,00	1 000,00	5 000
Total HT	2 054 480,00	513 620,00	2 568 100,00
Revision de prix (previsions)	168 000,00	42 000,00	210 000
Frais propres MOA (taxes/ aleas modification programme 1 % des travaux 22 k€ /refere preventif 40 k€...)	80 000,00	20 000,00	100 000
Sous Total hors MOAD	2 302 480,00	575 620,00	2 878 100,00
Remuneration MOAD	100 000,00	25 000,00	125 000
Total avec MOAD	2 402 480,00	600 620,00	3 003 100,00

7.2. Plan de financement

La ville d'Angoulême s'engage à rembourser intégralement l'agglomération du GrandAngoulême les montants mentionnés à l'article 7.1 précédent.

L'agglomération s'engage à transmettre à la Ville chaque année avant le 30 novembre (transmission par Gama à la ville avant le 15/11) les éléments relatifs à la prévision budgétaire N+1.

7.3. Rémunération de la mission du Maître d'Ouvrage Unique

L'agglomération ne percevra pas de rémunération pour ces missions de maîtrise d'ouvrage unique qu'elle effectuera à titre gratuit.

7.4. Appels et versements des fonds

GrandAngoulême procèdera auprès de la ville aux demandes de remboursement aux conditions suivantes :

- périodicité trimestrielle (15 mars, 15 juin, 15 septembre et 15 décembre de chaque année) ;
- transmission d'un relevé de factures établies au nom de « *Agglomération du GranAngoulême agissant au nom et pour le compte de la ville d'Angoulême* », accompagné de la copie des factures et de l'attestation du comptable en certifiant le paiement. Cet état fera apparaître le montant HT, le montant de la TVA, et le montant TTC ;
- dans la limite de trois mois après réception des travaux, l'agglomération transmettra un relevé détaillé des dépenses totales comptabilisées pour l'opération au nom et pour le compte de la ville, faisant apparaître le solde des dépenses restant à rembourser accompagné de la copie des factures et de l'attestation du comptable en certifiant le paiement. L'Agglomération attestera, en complément de la facture, la conformité des travaux réalisés. La Ville versera le solde dû, diminué d'une retenue de 5 % du montant HT total des travaux correspondant à la retenue de garantie. Si les remboursements déjà effectués dépassent 95 % du montant HT total, un reversement sera effectué par GrandAngoulême à la Ville ;
- un dernier versement interviendra après expiration de la garantie de parfait achèvement. Son montant sera de 5 % du montant HT de l'opération à la charge de la ville d'Angoulême. GrandAngoulême transmettra à l'appui de sa demande de versement du solde le relevé détaillé des dépenses totales comptabilisées pour l'opération au nom et pour le compte de la ville d'Angoulême, faisant apparaître le montant HT, le montant de la TVA, et le montant TTC, ainsi qu'une copie du courrier qui aura été adressé à la ville afin de spécifier la date d'expiration de la garantie de parfait achèvement et la levée des réserves, la transmission des DOE et DIUO et la réception des reprises des désordres éventuels réalisés en application de cette garantie.

Le cumul des fonds appelés ne pourra excéder le montant maximal à la charge de la ville tel que défini supra.

Pour permettre un suivi comptable et fiscal (TVA), les différents dossiers de travaux réalisés devront identifier clairement le coût de réalisation des ouvrages sur le périmètre relevant de chacun des deux maîtres d'ouvrage identifiés dans la présente convention.

De même, les titulaires du marché devront établir des factures distinctes par maître d'ouvrage en fonction du périmètre des travaux leur relevant, les ouvrages destinés à revenir dans les actifs de la Ville d'Angoulême comportant, outre les prescriptions légales, la mention « *Au nom et pour le compte de la ville d'Angoulême* ». Le MOAU s'assure d'inscrire cette obligation dans chacun des marchés concourant à la réalisation de l'opération.

Ainsi, la part du projet confiée par la Ville à GrandAngoulême au titre de la délégation temporaire de maîtrise d'ouvrage devra apparaître distinctement dans le coût estimatif de réalisation.

7.5. Réexamen des conditions financières

Toute modification éventuelle de la présente convention devra s'effectuer par avenant, particulièrement lorsque les montants mentionnés à l'article 7.1 doivent être réévalués.

Un avenant d'actualisation des montants constituant l'assiette des dépenses pourra avoir lieu aux stades suivants :

- Réception des offres suite aux concours de maîtrise d'œuvre,
- Résultats des consultations liées aux travaux,
- Clôture de l'opération.

Article 8. RESPECT DES RÈGLEMENTS ET NORMES EN VIGUEUR

Le GrandAngoulême s'engage à respecter et faire respecter par les prestataires titulaires des marchés conclus pour la mise en œuvre de la présente convention, l'ensemble des règlements et normes en vigueur.

Article 9. PASSATION ET SUIVI DES MARCHÉS

Le GrandAngoulême assure la préparation, la passation, l'exécution et le règlement financier des marchés et assure notamment à cet effet :

- le lancement et le suivi des consultations,
- le choix du (ou des) attributaire(s) selon les modalités et délégations de fonction qui lui sont propres (commission d'appel d'offres ou autre commission d'attribution, décision de l'exécutif, etc.),
- la gestion du marché de mandat de maîtrise d'ouvrage à conclure avec la SPL GAMA bénéficiant de l'exception « in house » en application de l'art. L2511-1 du Code de la commande publique,
- la gestion des marchés de maîtrise d'œuvre (MOE, OPC) et de services (CSPS, CT, levés topographiques, etc.), de fourniture et de travaux et, le cas échéant, des avenants à intervenir,
- le règlement financier des prestataires,
- les opérations préalables à la réception des ouvrages et leur réception,
- le suivi des réserves soulevées lors de la réception,
- la notification des décomptes généraux et des opérations de solde des marchés,
- la gestion des réclamations jusqu'à la fin du délai de garantie de parfait achèvement ou, le cas échéant, de sa prolongation.

Pour permettre un suivi comptable et fiscal (TVA), les différents dossiers de travaux remis dans le cadre de la présente convention devront identifier clairement le coût de réalisation des ouvrages sur le périmètre relevant de chacun des deux maîtres d'ouvrage identifiés dans le préambule de la présente convention.

De même, les titulaires du marché devront établir des factures distinctes par maîtres d'ouvrage en fonction du périmètre des travaux leur relevant, les factures concernant les ouvrages destinés à revenir dans les actifs de la Ville d'Angoulême comportant, outre les prescriptions

légales (cf. annexe II du Code général des impôts, article 242 nonies A), la mention « *Au nom et pour le compte de la ville d'Angoulême* ».

Article 10. EXECUTION DES TRAVAUX

Le maître d'ouvrage unique assure la direction de la réalisation des ouvrages relevant de la présente convention et veille à son bon déroulement.

10.1. Accès au chantier

Ville d'Angoulême est autorisé à accéder au chantier, sous réserve d'en informer préalablement le MOAU dans un délai raisonnable préalablement à la visite envisagée.

Lors de ces visites, Ville d'Angoulême s'abstient de donner des instructions aux titulaires des marchés. Les dites instructions ne pourront être formulées qu'auprès du MOAU.

10.2. Réception des ouvrages

Les réceptions d'ouvrages seront organisées par le GrandAngoulême selon les modalités suivantes :

Lors des opérations préalables à la réception (OPR) prévue à l'article 41.2 du CCAG Travaux, la Ville d'Angoulême organisera une visite des ouvrages à réceptionner à laquelle sera obligatoirement conviée GrandAngoulême. La Ville d'Angoulême s'engage à envoyer ladite invitation dans un délai minimum de huit (8) jours avant la date des OPR. Les observations soulevées par GrandAngoulême lors de la visite seront, le cas échéant, consignées dans un constat contradictoire daté et signé par les parties, lequel sera transmis par le MOAU aux titulaires des marchés.

Le GrandAngoulême transmettra par courrier recommandé avec A/R ses propositions à la Ville en ce qui concerne la décision de réception. Cette dernière fera connaître son avis à GrandAngoulême, par écrit, dans les 10 jours suivant la réception desdites propositions. Tout avis défavorable à la décision de réception sera accompagné d'une note explicative justifiant cet avis négatif.

Le défaut d'avis de la ville d'Angoulême dans ce délai vaudra accord tacite sur les propositions de GrandAngoulême.

GrandAngoulême établira ensuite la décision de réception, avec ou sans réserves, ou de refus et la notifiera aux titulaires des marchés. Copie en sera notifiée à la ville.

La réception des ouvrages et l'avis favorable de la ville à cette réception, emportent le transfert de la garde des ouvrages relevant de sa compétence, tels que précisés à l'Article 16 de la présente convention. GrandAngoulême en sera libérée.

GrandAngoulême sera alors exclusivement responsable de la gestion des éléments de l'ouvrage construit relevant de sa compétence.

Nonobstant la remise de l'ouvrage à la ville, les missions du MOAU se poursuivent jusqu'à l'expiration du délai de garantie de parfait achèvement ou, le cas échéant, de sa reconduction. Aussi, le MOAU assure notamment le suivi de l'intégralité de la levée des réserves constatées lors de la réception et la procédure de solde financier des marchés passés pour la réalisation de la présente opération.

La mission de maître d'ouvrage unique prend fin à l'expiration des périodes de garantie de parfait achèvement et après reprise des désordres éventuels couverts par cette garantie.

A cet effet, après avis du comité de pilotage, GrandAngoulême adresse un courrier à la ville spécifiant la date d'expiration du délai de garantie de parfait achèvement et la réception des reprises des désordres éventuels réalisées en application de cette garantie. Ce courrier entérine, par conséquent, l'achèvement du transfert de maîtrise d'ouvrage.

A l'expiration du délai de garantie de parfait achèvement, la ville se trouve subrogée dans les droits et actions de GrandAngoulême en ce qui concerne notamment l'exercice des garanties légales (notamment la garantie décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du Code civil). Jusqu'à l'expiration de cette période de garantie de parfait achèvement, GrandAngoulême demeure seule habilitée à exercer les actions et recours sur le fondement des garanties légales et contractuelles auprès des titulaires concernés.

10.3. Remise des ouvrages

Après achèvement des travaux et avis favorable de la Ville d'Angoulême à la réception des ouvrages, le MOAU remet à la ville les aménagements relevant de sa compétence, tels que décrits à l'Article 16, dans les conditions décrites ci-après.

La remise interviendra à la demande de GrandAngoulême et fera l'objet d'un procès-verbal de remise dressé contradictoirement entre le MOAU et la ville d'Angoulême.

Lorsque la ville émet des réserves, GrandAngoulême s'engage à les traiter dans les plus brefs délais. Toutefois, si la ville estime les réserves bloquantes, c'est-à-dire rendant impossible l'exploitation de l'ouvrage, elle peut refuser, sur avis motivé, la remise de l'ouvrage. Dans une telle situation, GrandAngoulême conservera la garde de l'ouvrage tant que la remise de ce dernier n'aura pas dûment été acceptée par la ville.

La mise en service se fera dès la remise des ouvrages.

La remise de l'ouvrage à la Ville d'Angoulême par le maître d'ouvrage unique doit impérativement être accompagnée de la remise, par support papier et informatisé, des documents suivants :

- la copie des marchés,
- le dossier des ouvrages exécutés (DOE),
- les avis et attestations du contrôleur technique,
- le dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage (DIUO),
- les procès-verbaux des opérations préalables à la réception (OPR),
- le procès-verbal de réception des ouvrages.

Article 11. ACHEVEMENT DE LA MISSION

La mission de maître d'ouvrage unique de GrandAngoulême prend fin par le quitus délivré à la ville au plus tard trois mois après la fin de la garantie de parfait achèvement, ou par la résiliation de la convention dans les conditions fixées à l'article 15.2.

Le quitus sera délivré, après exécution complète des missions et notamment la réception des ouvrages, la levée des réserves de réception, la transmission du bilan financier général, la remise de l'ouvrage, et après l'expiration du délai de garantie de parfait achèvement (1 an) ou de sa prolongation, le cas échéant.

Article 12. RESPONSABILITÉS ET ASSURANCES

12.1. Responsabilités

En cas de faute commise dans le cadre de ses missions définies dans la présente convention, le MOAU supporte les conséquences pécuniaires des dommages corporels, matériels ou immatériels qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution de l'opération faisant l'objet de la présente convention, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants,
- aux biens, installations, personnels de la ville Angoulême,
- aux tiers.

Le MOAU peut, partiellement ou totalement, se voir décharger de sa responsabilité en cas de faute commise par un tiers, de faute commise par la partie cocontractante ou si le dommage est, en tout ou partie, imputable à un cas de force majeure.

GrandAngoulême s'engage à garantir ville d'Angoulême ou ses cocontractants de tout action ou réclamation qui pourrait être exercée contre elle par des tiers du fait des dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute ne puisse être imputée à la ville ou ses cocontractants, seraient le résultat de l'opération réalisées dans le cadre de la présente convention, tels que, par exemple, des nuisances ou dommages imputables au chantier.

12.2. Assurances

GrandAngoulême en tant que MOAU fait son affaire de la souscription éventuelle des polices d'assurance couvrant les risques mis à sa charge au titre de la présente convention.

Article 13. ACTIONS EN JUSTICE

Le MOAU exerce toutes les actions en justice liées à la présente opération, y compris celles qui sont liées aux réclamations d'entreprises, jusqu'à leur règlement, quand bien même ce dernier interviendrait postérieurement à la remise de l'ouvrage.

Toutefois, à l'issue du délai de garantie de parfait achèvement ou de sa prolongation, auquel sont soumises les entreprises titulaires des marchés de travaux, et dans l'hypothèse où le(s) contentieux ne serai(en)t définitivement pas réglé(s), la Ville d'Angoulême sera subrogé de plein droit dans les droits du maître d'ouvrage unique.

Ladite subrogation devra être mentionnée dans les contrats de tous les titulaires des marchés passés dans le cadre de la présente opération s'agissant du périmètre de maîtrise d'ouvrage confié par la ville d'Angoulême.

Article 14. DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires. Elle prend fin après remise de l'ensemble de l'ouvrage et délivrance du quitus par la ville d'Angoulême dans les conditions fixées à l'Article 11 de la présente convention.

Article 15. MODIFICATION OU RÉSILIATION

15.1. Modification

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

15.2. Résiliation

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de soixante jours (60) suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure, si cette dernière est restée infructueuse.

En cas de résiliation, il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par GrandAngoulême dans le cadre des missions de maîtrise d'ouvrage unique que la ville d'Angoulême lui a confiées. Ce constat fait l'objet d'un procès-verbal qui précise en outre les mesures que les parties doivent prendre pour assurer la conservation et la sécurité des prestations exécutées, voire une remise en état initial des installations par la GrandAngoulême.

Par ailleurs, le MOAU se réserve la faculté de mettre fin à la mission de maîtrise d'ouvrage unique sur le projet, en cas de :

- non obtention du financement de l'opération et nécessaire à l'achèvement de l'opération,
- non obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'opération,
- modification substantielle du programme de l'opération,
- manquement grave de l'une des parties à ses obligations au titre de la présente convention.

Dans ce cas, il est procédé le cas échéant à un constat contradictoire, comme indiqué dans le paragraphe précédent. La ville d'Angoulême s'engage à rembourser, sur la base d'un relevé de dépense final, les dépenses engagées par le MOAU jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Article 16. DOMANIALITES FUTURES

La domanialité des aménagements à l'issue des travaux est répartie de la manière suivante :

GrandAngoulême est propriétaire des éléments suivants :

- Appuis ischiatiques
- Bancs
- Borne d'information
- Abris
- Corbeilles associées à l'abri

La Ville d'Angoulême est propriétaire de tout le reste. Grand Angoulême exercera la police de conservation de la voirie sur l'emprise de la station, tel que prévu dans la délibération n° 2016.05.147 de son conseil communautaire.

Article 17. CONCERTATION ET COMMUNICATION

GrandAngoulême et la Ville se chargent de la communication et de la concertation globale avec les riverains et les administrés, y compris sur les aménagements BHNS.

Lors des travaux, pour permettre une gestion efficiente des services de transports publics, une démarche d'information spécifique sera mise en place en concertation avec la ville.

Toute communication relative aux travaux ou prestations qui font l'objet de la présente convention devra être concertée entre les parties. Chacune des deux parties s'engage donc à informer préalablement l'autre partie, pour avis, de toute action de communication institutionnelle qui sera réalisée sur l'opération.

Le logo des parties et le logo des financeurs de l'opération (y compris programme global BHNS) devront figurer obligatoirement sur chaque outil de communication institutionnelle et il devra être de la même taille que les logos des autres partenaires du projet.

Les parties seront pleinement associées aux événements d'inauguration ou de mise en service des ouvrages ainsi réalisés.

Article 18. TRAITEMENT DES LITIGES

Le droit applicable dans le cadre de la présente convention est le Droit français.

Les parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elle à l'occasion de l'exécution de la présente convention. En effet, aucune des parties ne peut soumettre au tribunal administratif compétent ce différend avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre des parties de ses droits de recours.

A défaut d'accord amiable tous les litiges auxquels pourraient donner l'exécution de la présente convention relèvent du ressort du tribunal administratif compétent.

Article 19. NOTIFICATIONS ET CONTACTS

Toute notification faite par l'une des parties à l'autre pour les besoins de la présente convention sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou en recommandé avec A/R ou courrier électronique à :

- Pour la Ville d'Angoulême,
Monsieur le Maire
1, place de l'Hôtel de Ville – CS 42216
16022 ANGOULEME CEDEX
Courriel : angouleme@mairie-angouleme.fr

- Pour GrandAngoulême,
Monsieur le Président
25, boulevard Besson Bey
16023 ANGOULEME CEDEX
Courriel : dtm@grandangouleme.fr

Fait à Angoulême en deux exemplaires originaux, le

Pour la Ville d'Angoulême

Pour la Communauté d'Agglomération du
Grand Angoulême

Annexe n°1 : Programme de l'opération



Grand Angoulême • Mobilité • Aménagement

Etude de requalification du secteur Franquin



Programme février. 2022



Table des matières

1	INTRODUCTION :	3
2	ENJEUX REGLEMENTAIRES ET PATRIMONIAUX :	4
2.1	PSMV.....	4
2.1.1	Orientation d'Aménagement Thématiques concernant les espaces libres	5
2.1.2	Fonctionnement urbain actuel et proposition d'orientation d'aménagement PSMV.....	6
2.2	LE PATRIMOINE	10
3	ENJEUX D'USAGES DU SITE :	13
3.1	L'entrée de Ville :	13
3.2	Les différentes activités :	14
3.2.1	Les Commerces :	14
3.2.2	L'ESPACE FRANQUIN :	15
3.2.3	L'ancien CCAS	19
3.3	Mobilité :	20
3.3.1	Transports en commun : Pôle d'échanges Bus/Car	20
3.3.2	Comptage GAMA Nombre de passages bus STGA - Janvier 2021	20
3.3.3	Comptage STGA – Nombre de montées - Septembre 2021	20
3.3.4	La station Franquin.....	21
3.3.5	Circulation.....	23
3.3.6	Stationnement.....	25
3.3.7	Mobilités actives	30
4	ETUDES 2017 ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
5	ENJEUX	32
6	ANNEXES :	33
6.1	Annexe n°1 : Espace à maintenir non bâti ; Réglementation PSMV	33
6.2	Annexe n°2 : OAP thématique / Une nouvelle offre de stationnement de proximité :	34
6.3	Annexe n°3 : OAP 3 l'aménagement des espaces publics	40
6.4	Annexe n°4 : Réglementation partie PLUi.....	47
6.5	Annexe n°5 : Comptage STGA nombre d'utilisateurs journaliers - Mars 2021 (23 jours scolaire)	49
6.6	Annexe n°6 traversées piétonnes :	50
6.7	Annexe n°7 : Projet d'aménagement – Jan.2017	52
6.9	Annexe n° 8 : fonctionnement des Ronds-Points 'Franquin et Eperon'	56
6.9.1	Giratoire de l'Eperon - Place Pérot :	56
6.9.2	Giratoire de Franquin :	61

1 INTRODUCTION :

Dans le cadre de la poursuite des aménagements stations BHNS-phase 2, le programme ci-dessous de l'aménagement de l'espace Franquin, reprend toutes les données d'entrée et a pour but le lancement de la consultation du MOE.

Le périmètre d'étude traitera de la place Gérard pérot (Eperon) jusqu'au rond-point situé au-dessus de la station Franquin. (Voir figure 01)

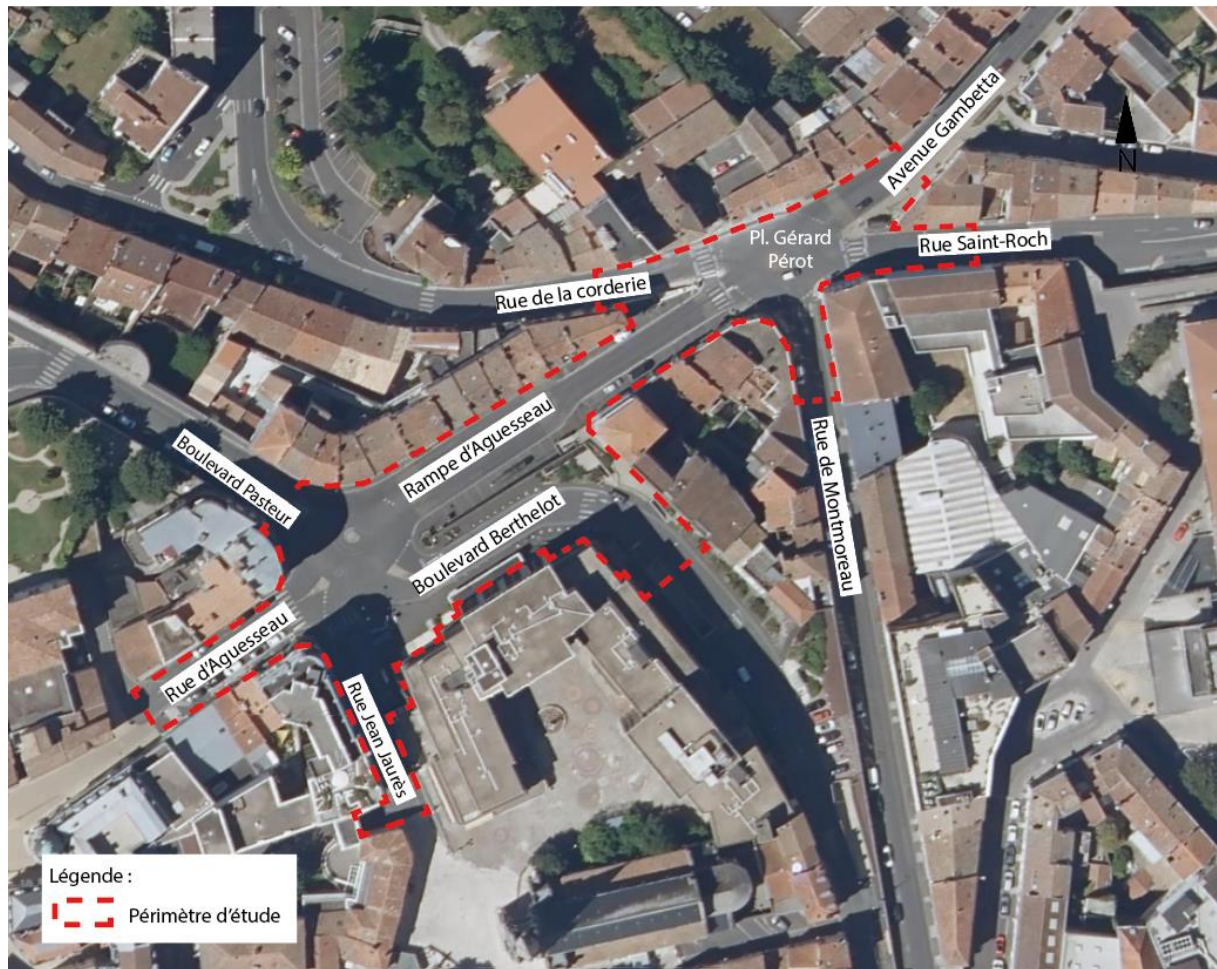


Figure 1 : périmètre d'étude. Source : GAMA.

Le projet de l'espace Franquin sera la porte d'entrée du centre-ville par le BHNS depuis la Gare, il est en lien direct avec le secteur piétonnier du centre-ville : la place Saint-Martial et la rue Hergé.

Une mise en valeur de l'espace est donc nécessaire, elle permettra l'attractivité du territoire ainsi que l'amélioration du cadre de vie et de la perception qu'auront les usagers.

Le projet prévu s'appuiera sur les éléments déjà existants tout en révélant les atouts du contexte culturel, urbain et patrimonial.

Le périmètre mesure environ 6000 m².

Le périmètre d'étude comprend :

- La rampe d'Aguesseau
- Le boulevard Berthelot (partie devant espace Franquin)
- Les Amorce des rues : Saint-Roch, avenue Gambetta, rue de la Corderie et rue de Montmoreau.
- L'amorce du Boulevard Pasteur (partie en limite du périmètre classé)
- Place Gérard Pérot
- La rue d'Aguesseau.

Le projet devra permettre la connexion entre l'espace Franquin et les espaces piétonniers, par le traitement de la rue Jean Jaurès et de la rue d'Aguesseau.

2 ENJEUX REGLEMENTAIRES ET PATRIMONIAUX :

2.1 PSMV

Le périmètre d'étude est concerné par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

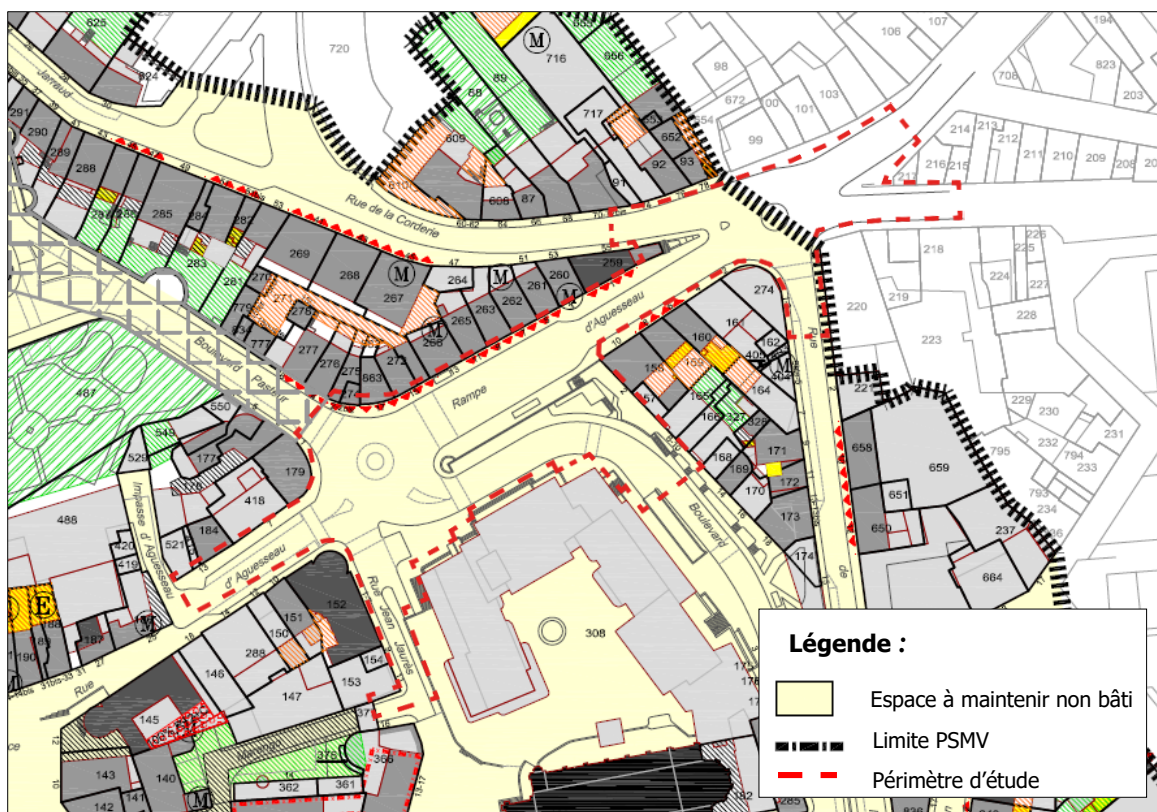


Figure 2 : Extrait carte règlement graphique. Source : PSMV.

- La réglementation du PSMV interdit toute nouvelle construction sur le périmètre d'étude- (voir annexe n°1)

2.1.1 Orientation d'Aménagement Thématiques concernant les espaces libres

1- Une nouvelle offre de stationnement de proximité :

- Le stationnement doit être anticipé, mesurés et adaptés.
- L'aspect qualitatif de l'aménagement doit être particulièrement pris en compte (verdissement, perméabilité des sols, qualité des matériaux, intégration de la signalétique...) (voir annexe n°2)

2- L'aménagement des espaces publics :

- La typologie des voies et espaces publics doit prendre en compte l'époque dominante du tracé, ainsi que les usages actuels. (Voir annexe n°3)

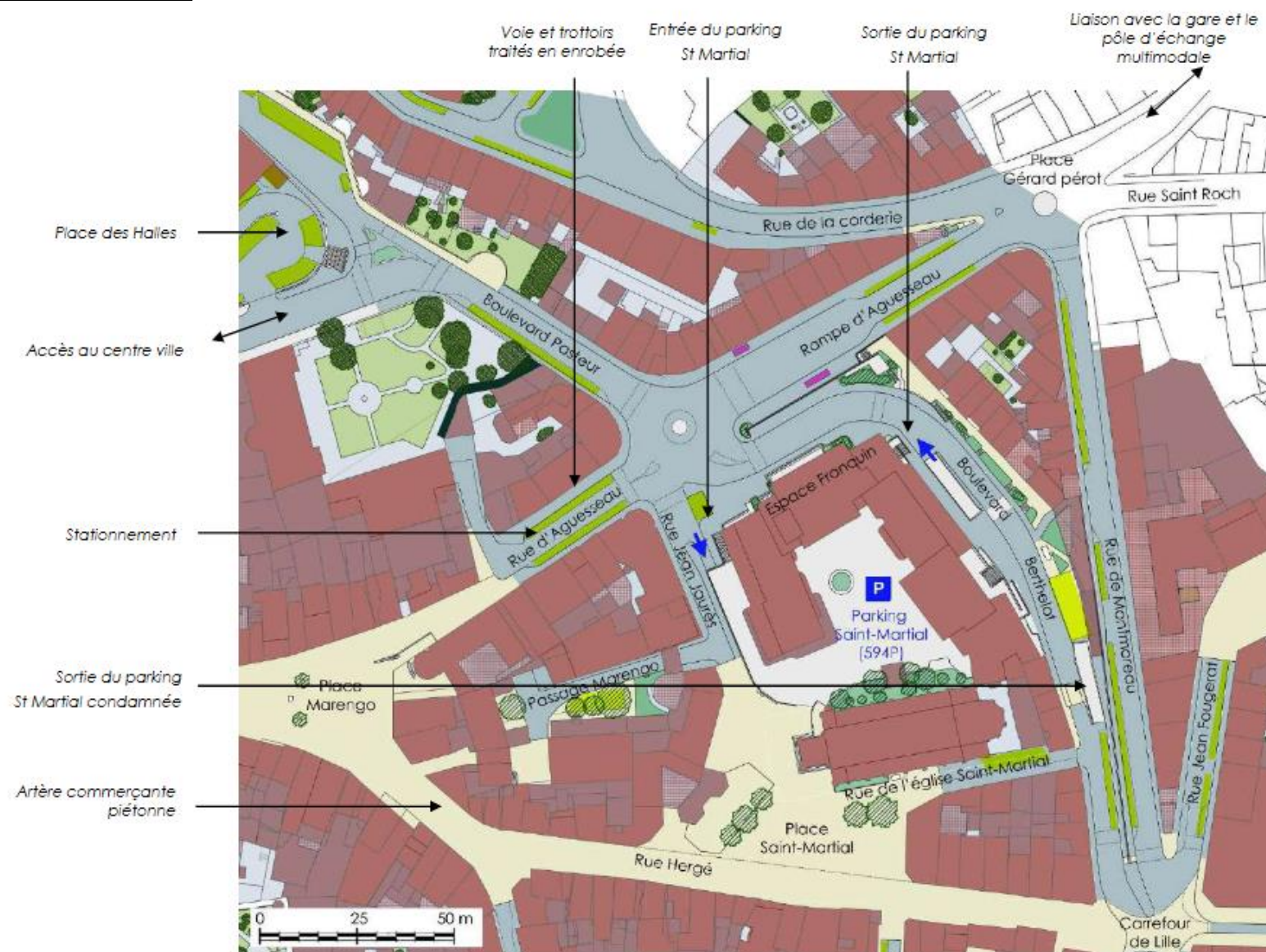
Pas d'OAP Localisée.

Nota : Le périmètre est en limite également du périmètre du PLUi. Pour la réglementation concernant le PLUi (Voir annexe n°4).

2.1.2 Fonctionnement urbain actuel et proposition d'orientation d'aménagement PSMV.

PSMV – fichier espaces publics.

Fonctionnement urbain actuel



Organisation et fonctionnement urbain actuels

Orientation d'aménagement PSMV



Schéma illustratif des principes et orientations d'aménagement

3. PROPOSITIONS ET ORIENTATIONS

Pour le réaménagement de la place Saint-Martial et des abords de l'espace Franquin ont doit s'attacher à répondre aux objectifs suivants :

- **Affirmer, par un traitement à caractère urbain, l'entrée dans le centre ancien**, depuis le carrefour situé à l'est de la rampe d'Aguesseau (rues de la Corderie et Montmoreau).
- **Favoriser l'instauration d'une circulation apaisée.**
- **Assurer la fluidité et le confort des déplacements piétons.**
- **Etirer le plateau piéton** jusqu'au carrefour ouest de la rampe d'Aguesseau.
- **Profiter des aménagements liés au BHNS** pour annihiler le caractère « routier » des lieux et favoriser la mise en valeur du patrimoine et des composantes identitaires de la ville.
- **Simplifier et homogénéiser les traitements des sols** avec le souci d'une meilleure lecture des déplacements et des orientations pour le visiteur.
- **Améliorer la signalétique.**

Ces objectifs induisent un projet intégrant :

- Un aménagement le plus simple et le plus uniforme possible, intégrant la rampe d'Aguesseau, les deux carrefours la délimitant et le « parvis » de l'espace Franquin.
- La réduction des emprises viaires dédiés à la circulation des véhicules, en particulier au BHNS, tout en prenant en compte les contraintes sécuritaires.
- La semi-piétonisation des rues d'Aguesseau, Jean Jaurès et de l'impasse Marengo, avec un traitement s'inscrivant dans la continuité de celui du plateau piéton.
- L'aménagement de trottoirs par un traitement uniforme, confortable pour le piéton, dans le but d'assurer la fluidité des déplacements. Il convient en particulier de gérer les déclivités (ex : quais d'arrêt BHNS sur une même planimétrie et chaussée encaissée en rive des quais)
- L'intégration des ouvrages techniques, du mobilier urbain, des dispositifs de récolte des ordures ménagères et de la signalétique, en tenant compte du paysage urbain (choix des emplacements ne nuisant pas aux bâtiments d'intérêt patrimonial et aux vues majeures par exemple).
- La mise en valeur des têtes d'ilot et des aménagements accompagnant ces lieux particuliers et emblématiques d'Angoulême (prise en compte de l'implantation de la signalétique et des matériaux).
- L'amélioration de l'accès piéton à l'espace Franquin, intégrant la réduction de l'impact visuel du mur de soutènement, par la création par exemple, d'emmarchement permettant de supprimer le mur garde-corps et donc de rabaisser sa hauteur.
- La réaliser des plantations nouvelles (ex : arbres isolés, plantes grimpantes guidées par des structures adaptées ...)

La topographie de la rampe d'Aguesseau permet d'accrocher un regard des horizons extérieurs lointains, une percée visuelle a été repérée dans le PSMV. (Voir figure 3)

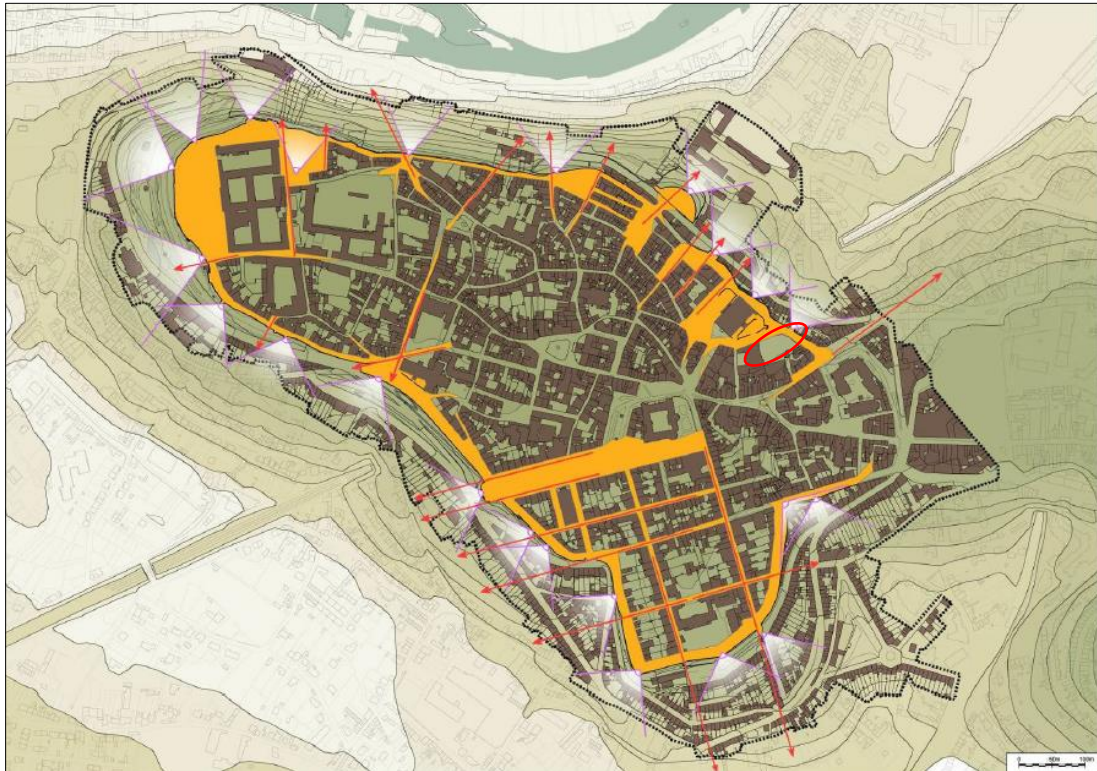


Figure 3 : Porosités et échappées visuelles depuis le plateau
Source : PSMV Rapport de présentation diagnostic P 48

2.2 LE PATRIMOINE

La place Saint-Martial et les abords de l'espace Franquin se situent à l'emplacement de l'ancien faubourg Saint-Martial qui a été intégré à la ville lors de la réalisation de la troisième enceinte (a) vers 1275 à l'est de la cité. Au XVII^e siècle une autre fortification avec trois demi-lunes (b) est construite en avant de cette enceinte pour renforcer la protection de la ville. (Voir figure ci-contre)

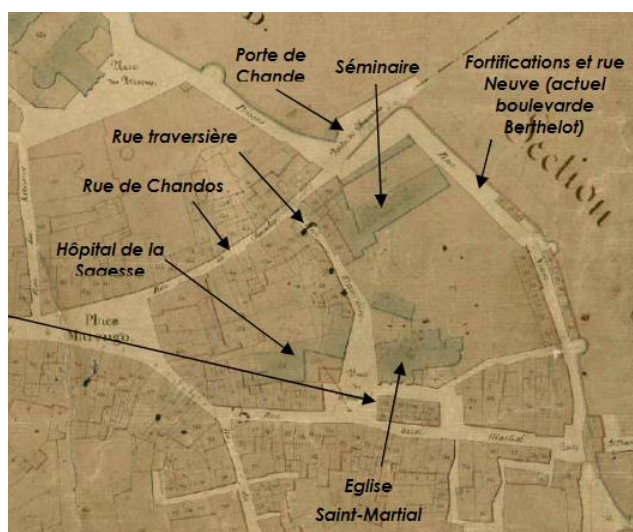


Extrait du plan reconstitué d'Angoulême vers
1650 d'après la topographie historique de la ville,
Jean George, 1898

« En 1666, la ville se dote d'un séminaire (d) destiné à la formation des futurs prêtres. D'abord simple maison agrémentée d'un jardin au nord du cimetière de l'église Saint-Martial. L'évêque François de Péricard achète en 1689 deux maisons jouxtant le jardin pour y construire à la place un nouveau bâtiment qu'il lègue au séminaire. En 1704 les bâtiments agrandis sont confiés aux Lazariste qui en assurent la direction. En 1774, un troisième niveau, en mansarde est ajouté au bâtiment. L'entrée se faisait face à la porte de Chande. De nouveau abandonné en 1791, les bâtiments sont vendus en 1792, puis ré-ouvert en 1817, et considérablement agrandis en 1843. En 1919, le séminaire est déplacé au Grand Carmel. Les bâtiments accueillent alors la maison du Peuple (de 1909 à 1945) puis la sécurité sociale jusqu'en 1969. Parallèlement à l'évolution du tissu bâti, dès 1833, d'importants travaux ont été entrepris pour élargir la rue Neuve (actuel boulevard Berthelot) sur les anciens fossés de l'enceinte. Dans les années 1960, le petit rempart près de la rampe d'Aguesseau est restauré et un escalier reliant cette rampe au boulevard Berthelot est réalisé. En 1977, l'espace Franquin et un parking souterrain sont construits à l'emplacement de l'ancien séminaire. » PSMV - Fichier espaces publics – Fiche N°9 : P58.



Extrait du plan Cheneaud - 1843



Cadastré de 1825. Source : PSMV Fiche 09. P59



Figure 4 : Repérage des immeubles remarquables
Source : GAMA



Figure 5 : Repérage des immeubles remarquables -plan-
Source : GAMA

Éléments retenus au programme :

- **La mise en avant du patrimoine bâti** à l'entrée de la rue d'Aguesseau, permettant l'accès vers les rues piétonnes (voir figures 4 et 5)
- **La mise en avant de l'entrée du site classé** via le boulevard Pasteur
- Le projet devra être compatible avec l'orientation d'aménagement des espaces publics du PSMV.

3 ENJEUX D'USAGES DU SITE :

La fréquentation de la station est élevée, elle draine la clientèle du centre-ville et des nombreux équipements qui y sont présents. Les usages présents sur site sont :

3.1 L'entrée de Ville :

La Station Franquin dispose d'une situation stratégique, elle est ;

- La porte d'entrée du centre-ville par la voie piétonne et par le BHNS depuis la gare,
- En lien direct avec le secteur piétonnier : la place St Martial et la rue Hergé. (Voir figure ci-dessous)

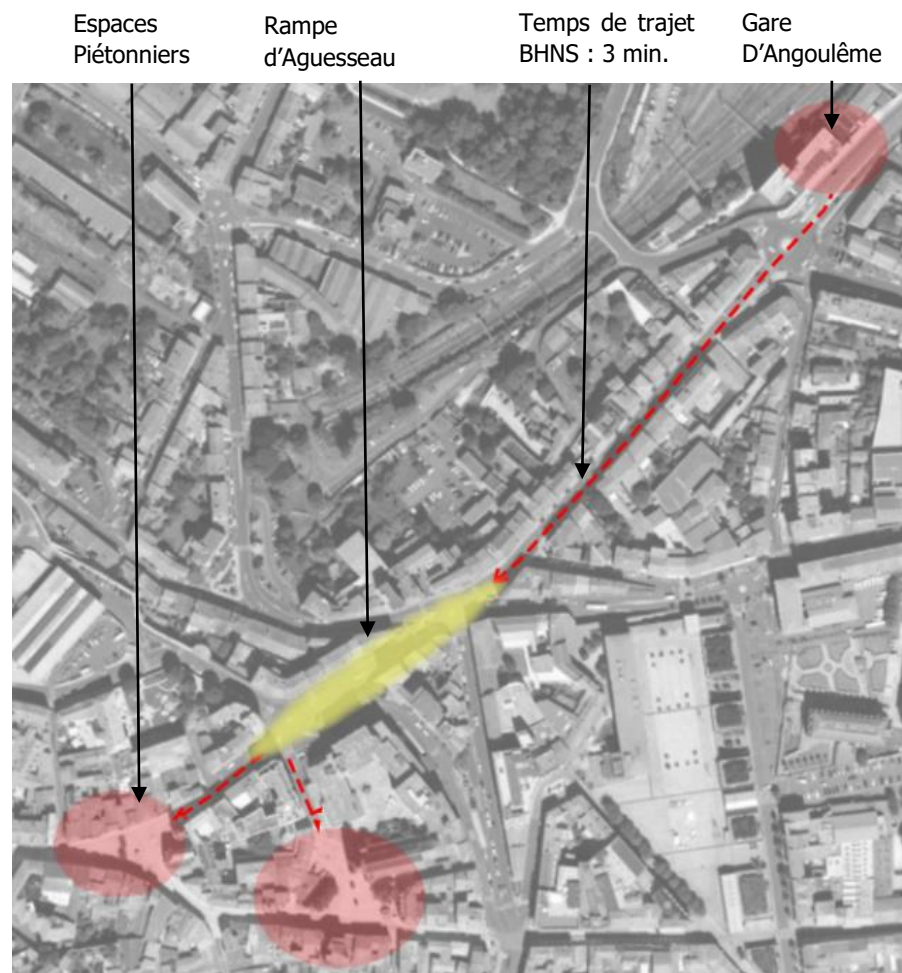


Figure 6 : Emplacement stratégique espace Franquin. Source : GAMA

Éléments retenus au programme :

- Aménager les deux ronds-points comme des espaces de convivialité, l'aménagement **cherchera à retrouver la notion de place.**
- L'accès au centre-ville doit être marqué depuis la place Gérard Pérot par un revêtement adapté.

3.2 Les différentes activités :

3.2.1 Les Commerces :

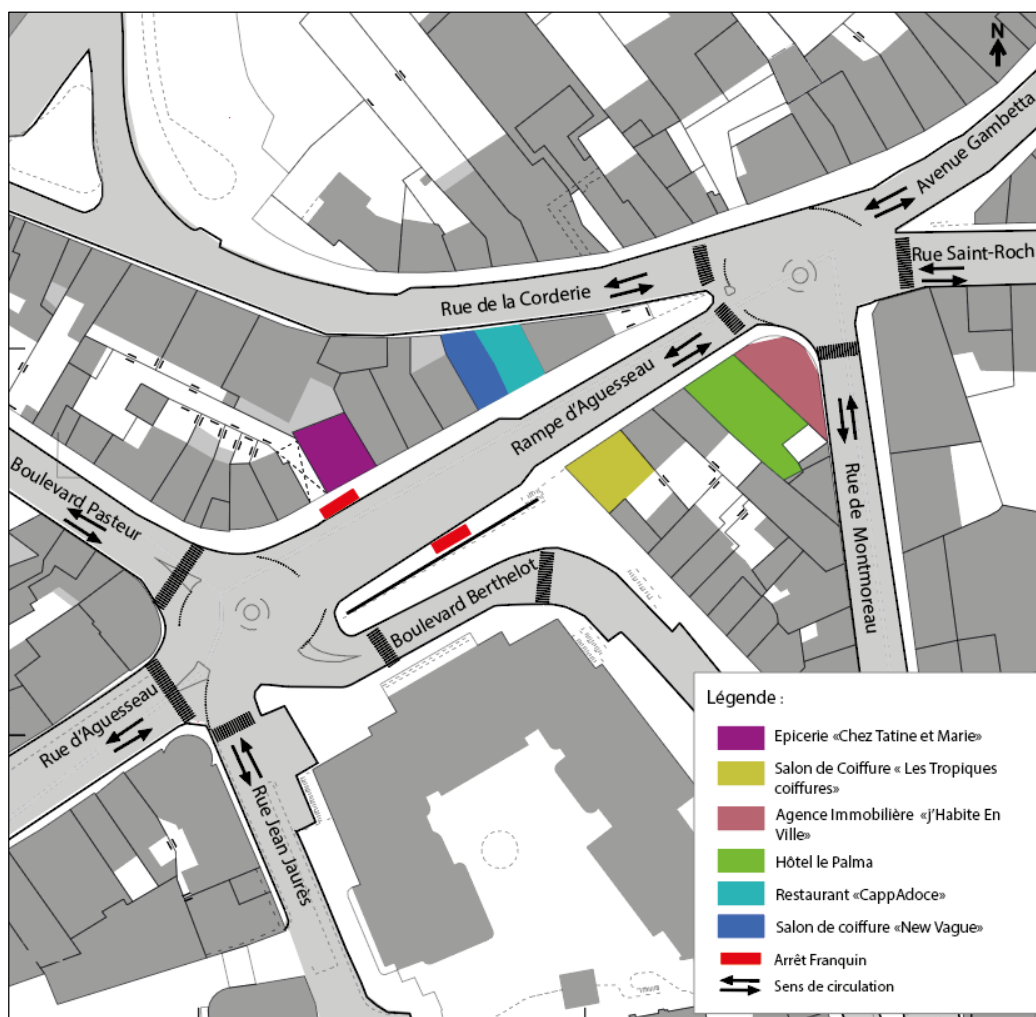


Figure 7 : Carte des activités tertiaire Rampe d'Aguesseau. Source : GAMA

Les commerces sont présents de part et d'autre de la rampe d'Aguesseau (voir figure 8 et 9)



Figure 8 : Repérage des commerces présents sur le site (sens centre-ville)



Figure 9 : Repérage des commerces (sens gare.)

3.2.2 L'ESPACE FRANQUIN :

Dans les années 1970, Angoulême a été choisi pour être « ville moyenne pilote », parmi les aménagements effectués : la piétonisation de certaines rues, l'aménagement d'aires de stationnement et la création de l'espace Franquin - équipement socio-culturel anciennement nommé centre Saint-Martial (voir figure 10)



Figure 10 : Espace Franquin. Source : Gama

C'est un projet d'ensemble regroupant, lieu de travail, équipement culturel et habitat collectif.

Aujourd'hui l'espace Franquin est dédié à la culture sous toutes ses formes et à l'évènementiel. Il propose tout au long de l'année des spectacles, des concerts, des pièces de théâtre, des conférences, des expositions, des forums...

Aujourd'hui le bâtiment a deux accès aux publics : boulevard berthelot et place saint-martial et deux accès techniques : un au niveau de la sortie du parking et un au niveau de l'entrée du parking, Place Franquin. L'unique accès PMR se fait par le monte-charge de l'accès technique Avenue Berthelot.

Éléments retenus au programme :

- Rendre l'espace Franquin accessible aux PMR, coté Avenue Berthelot en rehaussant l'aménagement pour supprimer les quatre marches extérieures et en créant un parvis à l'espace.
- Ouvrir l'espace public pour améliorer la visibilité de l'espace Franquin, en atténuant la présence du mur.

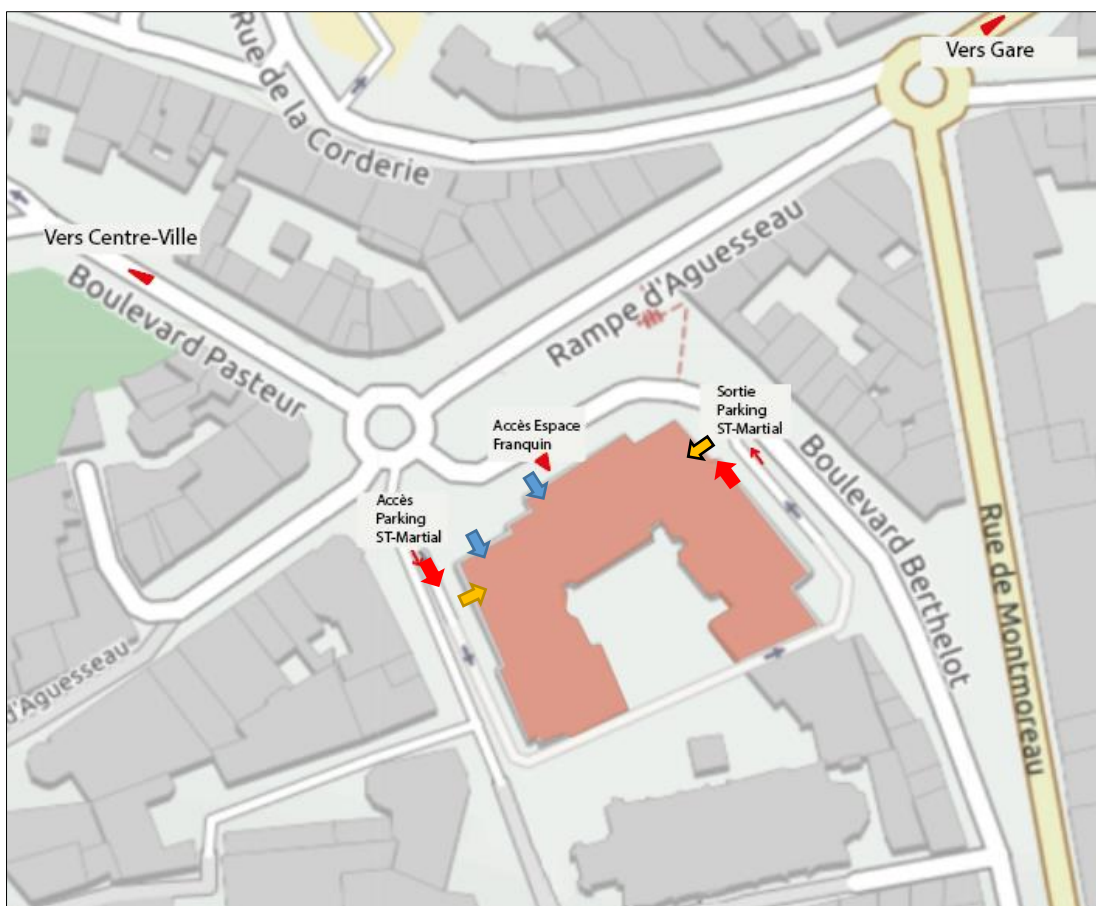


Figure 11 : Carte Localisation de l'Espace Franquin et des accès du parking St-Martial situé au-dessous de l'équipement. Source : GAMA

Légende :

- ➡ Accès publics
- ➡ Accès techniques
- ➡ Accès techniques et PMR
- ➡ Accès et sortie parking



Figure 12 : Parvis Franquin. Source : Gama

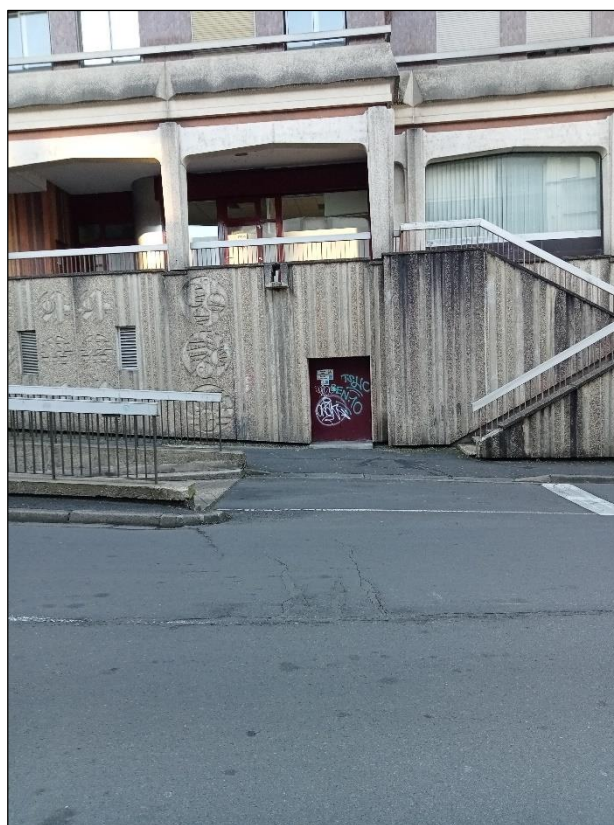


Figure 13 : Accès technique et le seul accès PMR pour l'espace Franquin. Source : Gama



Figure 14 : Accès aux habitations de l'immeuble Franquin. Source : Gama

3.2.3 L'ancien CCAS



Figure 15 : Immeuble ancien CCAS. Source : Gama

Le projet devra rendre l'immeuble du CCAS accessible aux PMR, côté rue Jean Jaurès en rehaussant l'aménagement pour supprimer les marches extérieures. (Voir figure ci-contre)



Figure 16 : marches accès CCAS. Source : Gama

Éléments retenus au programme :

Le projet devra permettre la mise aux normes PMR de l'entrée et donc **la mise à niveau de L'espace public.**

Afin de d'ouvrir l'espace public, le mur du parking présent séparant la rampe d'Aguesseau du parvis de l'espace Franquin sera traité.

3.3 Mobilités :

3.3.1 Transports en commun : Pôle d'échanges Bus/Car

La Station Franquin est desservie par le réseau möbius de GA et par le réseau Interurbain de Nouvelle Aquitaine. Véritable nœud du réseau, la Station Franquin est la station la plus fréquentée du réseau möbius.

3.3.2 Comptage GAMA Nombre de passages bus möbius - Janvier 2021

La station Franquin a été desservie par environ 800 passages de bus (service commercial), répartis sur 15 lignes (ligne NAU et S1 n'étaient pas en service lors de l'étude terrain), le 26 janvier 2021.

Pendant les heures de pointes, entre 7 h et 9 h – 16 h et 18h le nombre de passage des deux côtés a été de 265 passages, soit la répartition suivante :

- **Sens direction centre-ville** : 70 passages en heure de pointe du matin et 60 passages en heure de pointe du soir.
- **Sens direction gare** : 69 passages en heure de pointe du matin et 66 passages en heure de pointe du soir.

3.3.3 Comptage STGA – Nombre de montées - Septembre 2021

Le nombre de montées était en moyenne par jour scolaire : 1 986 personnes/jour. (Voir annexe N°05)

- **Sens montant** : 1 132
- **Sens descendant** : 854

Comptage GAMA Cars Interurbains Région Nouvelle Aquitaine

15 lignes du réseau Régional desservent la station, ce qui représente environ 70 cars dans chaque sens. (2 autres lignes passent devant l'espace Franquin sans desservir la station)

Lignes möbius de la station Franquin :

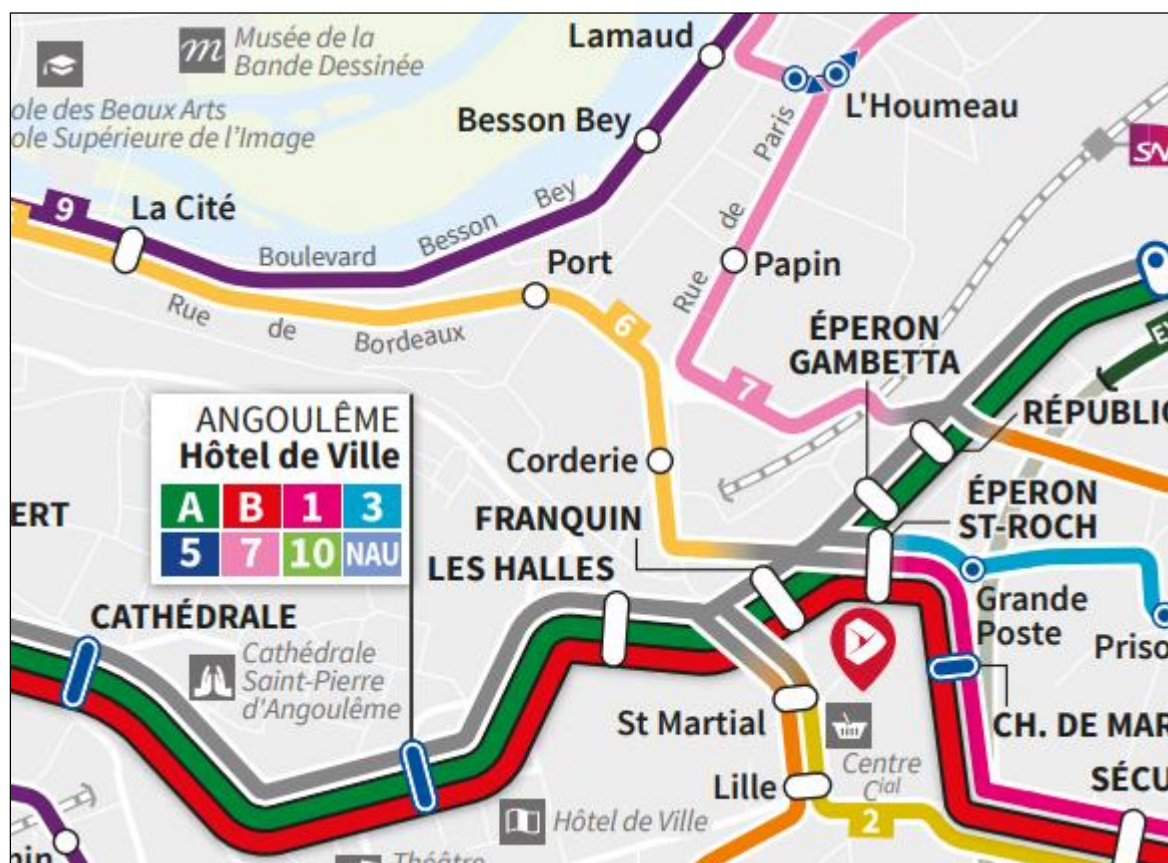


Figure 17 : Immeuble ancien CCAS. Source : STGA

Les lignes STGA qui desservent la station Franquin sont : 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 7 ; 10 ; 56 ; 59 ; 60 ; 65 ; 69 ; 70 ; A ; B ; NAU et S1.

Les lignes 4 et 2 desservent la station Franquin et la station de Lille en passant par le boulevard Berthelot, en horaires de pointes, les bus de la ligne 04 sont des autobus articulés.

3.3.4 La station Franquin

La fréquentation de la station Franquin aujourd'hui est très élevée, elle draine les usagers du centre-ville et des nombreux équipements qui y sont présents. Elle est aussi une station d'échange imposant aux usagers des temps d'attente.

La largeur du trottoir importante d'un côté – 3,5m sens gare - et très réduite de l'autre -1.4m sens centre-ville. Les dimensions de l'arrêt de bus installé sur le trottoir sens centre-ville ne sont pas adaptées à la fréquentation aux heures de pointe.

Les zones d'attentes ne sont pas séparées des zones de cheminement.

Aux heures de pointes, la station Franquin n'est pas une destination mais un lieu de correspondance. Ainsi, le matin et le soir, des centaines d'usagers, notamment scolaires, changent de bus ou de cars pour rejoindre leurs destinations. Aux heures de pointes, notamment dans le sens montant, la file de bus et de cars en attente s'allonge rue Gambetta.

- 15 lignes de bus STGA desservent la station Franquin, ce qui représente environ 400 passages de bus dans chaque sens par jour. (En moyenne 1700 validations de montée par jour)
- 15 lignes du réseau régional desservent la station, ce qui représente environ 70 cars dans chaque sens. (2 autres lignes passent devant l'espace Franquin sans desservir la station)
- Voir annexe 05 pour le comptage STGA



Figure 18 : repérage de la station Franquin

La station Franquin est entre deux nœuds stratégiques, desservant d'un côté l'hyper centre d'Angoulême et de l'autre ; la gare d'Angoulême, l'Isle d'Espagnac, Soyaux...

3.3.5 Circulation

La circulation automobile est forte au niveau des rond-point Franquin et Eperon, le projet a pour but également de limiter la circulation automobile afin d'assurer la priorité aux piétons.

Le périmètre d'étude sera en zone apaisée 30km/h

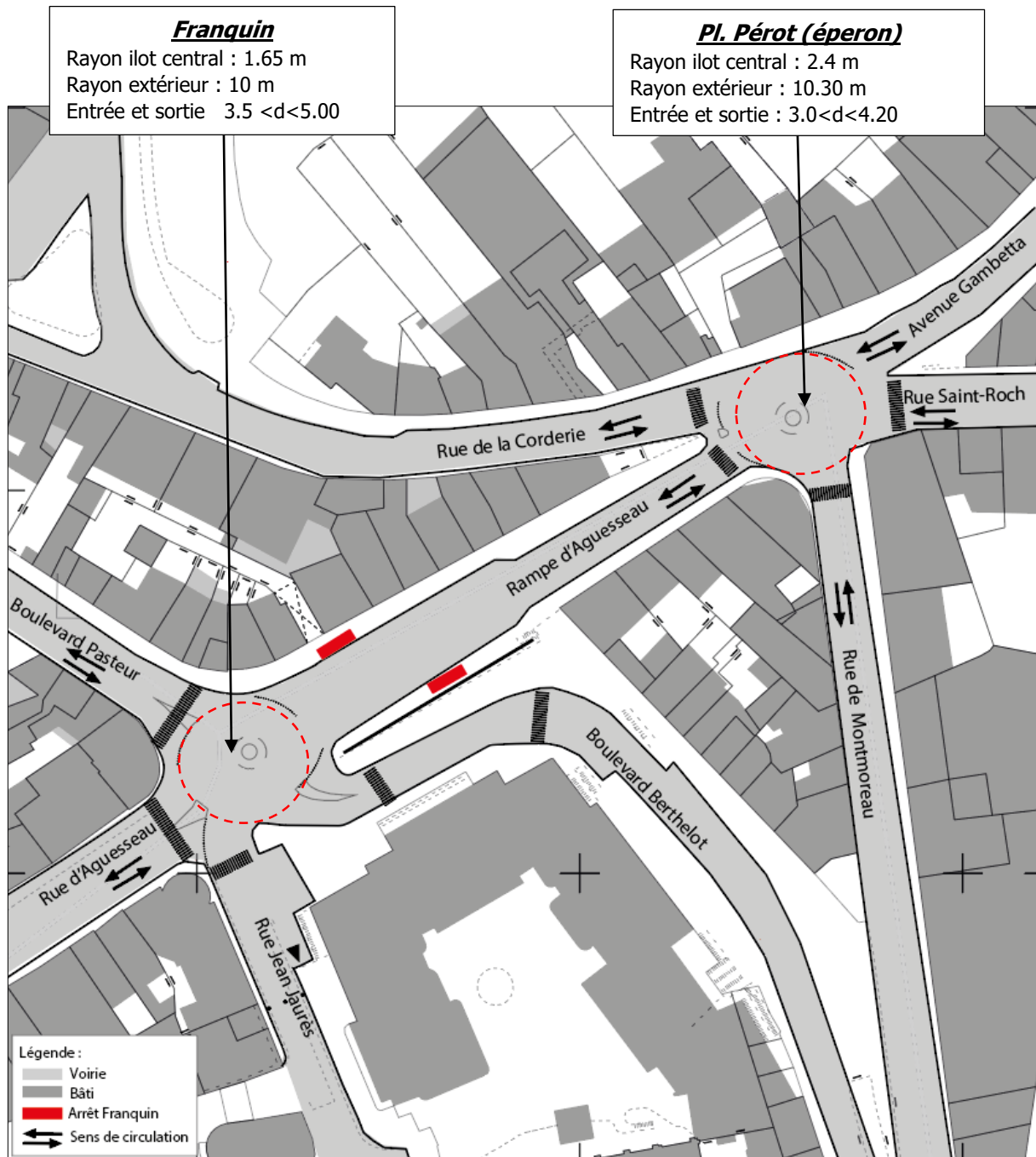


Figure 19 : carte sens de circulation et emplacement abribus

La circulation automobile rencontre un afflux de voiture en période de pointes, soit entre 7 et 9h, 16 et 18h.

Comptage Pl. PEROT - Ville d'Angoulême, 12 octobre 2021.

En période de pointe du matin (HPM) entre 07h00 à 09h00, on observe un total de 2 701 passages réparti comme suit :

- Véhicules légers : 2 243
- Poids lourds : 14
- Transports collectifs : 201
- Deux-roues à moteur : 57
- Vélos : 37

En période de pointe du soir (HPS) entre 16h30 à 18h30, on constate un total de 3 418 passages réparti comme suit :

- Véhicules légers : 2 965
- Poids lourds : 08
- Transports collectifs : 194
- Deux-roues à moteur : 122
- Vélos : 40

Comptage Pl. PEROT - Grand Angoulême, 12 octobre 2021.



VL						
05:30 à 22:00						
	D1	D2	D3	D4	D5	
O1	52	278	1670	1403	268	3671
O2	726	58	174	2097	1202	4257
O3	1450	327	34	442	1263	3516
O4	953	1341	280	39	666	3279
O5	95	329	357	461	9	1251
	3276	2333	2515	4442	3408	15974

TV						
05:30 à 22:00						
	D1	D2	D3	D4	D5	totaux
O1	52	282	1689	1558	271	3852
O2	728	58	200	2441	1213	4640
O3	1466	361	34	443	1266	3570
O4	1119	1652	281	39	669	3760
O5	97	332	362	465	9	1265
totaux	3462	2685	2566	4946	3428	17087

Au total environ 17 000 véhicules (Tous Véhicules – TV) passent en journée par la place Pérot, dont environ 16 000 véhicules légers (VL).

Le flux le plus important est d'environ 5 000 véhicules (Tous Véhicules – TV) par jour, sens montant rampe d'Aguesseau (D4).

Le nombre de véhicule de Transport en Commun (service commercial et Haut-Le-Pied) est de 1 025.

Comptage Rond-Point de Franquin - Grand Angoulême, 12 octobre 2021.



VL						
05:30 à 22:00						
	D1	D2	D3	D4	D5	
O1	2	366	200	5	4	577
O2	29	110	3936	136	184	4395
O3	39	2624	52	64	152	2931
O4	6	171	77	0	7	261
O5	0	12	4	0	0	16
	76	3283	4269	205	347	8180

TV						
05:30 à 22:00						
	D1	D2	D3	D4	D5	totaux
O1	3	455	217	5	4	684
O2	121	116	4352	137	184	4910
O3	48	3032	60	64	152	3356
O4	6	171	77	0	7	261
O5	0	12	4	0	0	16
totaux	178	3786	4710	206	347	9227

Au total plus de 9 000 véhicules (Tous Véhicules – TV) passent en journée par le rond-point de Franquin dont environ 8 000 véhicules légers (VL).

Le flux le plus important est d'environ 5 000 véhicules (Tous Véhicules – TV) par jour à destination du centre-ville (D3).

Le nombre de véhicule de Transport en Commun (service commercial et Haut-Le-Pied) est de 993.

La ville d'Angoulême réalise actuellement une étude de circulation sur le secteur « bas du plateau », sur les quartiers au nord de celui-ci et qui a pour but la simplification de la circulation du plateau.

La place Pérot fait partie des secteurs étudiés. L'étude sera mise à disposition du MOE, tout comme les comptages directionnels réalisés en octobre 2021.

3.3.6 Stationnement

3.3.6.1 Stationnement de Surface

Etat des lieux stationnement de la rampe d'Aguesseau :

- Les places empêchent la visibilité des commerces (étroitesse d'accès aux commerces)
- Stationnement proche du rond-point,
- Partage de voirie encadré,
- Présence de 7 places de stationnement, situées en bas de la rampe d'Aguesseau.



Figure 20 : repérage places de stationnement et de devantures commerciales

Éléments retenus au programme :

Réaffirmer à travers le projet d'aménagement l'identité culturelle des lieux tout en favorisant l'activité commerciale.

Les places de stationnement rue d'Aguesseau (10) et Rampe d'Aguesseau (7) sont à supprimer.

L'aménagement devra prendre en compte les besoins pour les livraisons et les stationnements nécessaires aux activités événementielles de l'espace Franquin.

Conserver le stationnement du convoyeur de fond devant le distributeur automatique de billet de la caisse d'épargne.

Besoins exprimés par les commerçants :

Les livraisons pour la majorité des commerces se font par des services de livraisons types DHL, TNT.... Les horaires de livraisons sont plus généralement le matin, entre 09h et 10h.

L'hôtel - le Palma- situé à l'angle de la rampe d'Aguesseau reçoit des livraisons de croissants ainsi que l'intervention de l'entreprise de nettoyage tous les matins de 7h à 8h, les camions de livraison et de nettoyage se garent sur la rampe d'Aguesseau.

3.3.6.2 Parking souterrain :

Le parking Saint-Martial dispose de 600 places et de 590 abonnées, son accessibilité ne perturbe pas la circulation du rond-point et ne demande pas de longues minutes d'attentes. De plus, le parking est doté d'une situation stratégique, à la jonction du centre-ville avec la rue piétonne, les halles et la proximité de la gare.

On note également la présence de trois places de stationnement à l'entrée (ancienne bornes électrique)



Figure 21 : Entrée Parking Saint-Martial

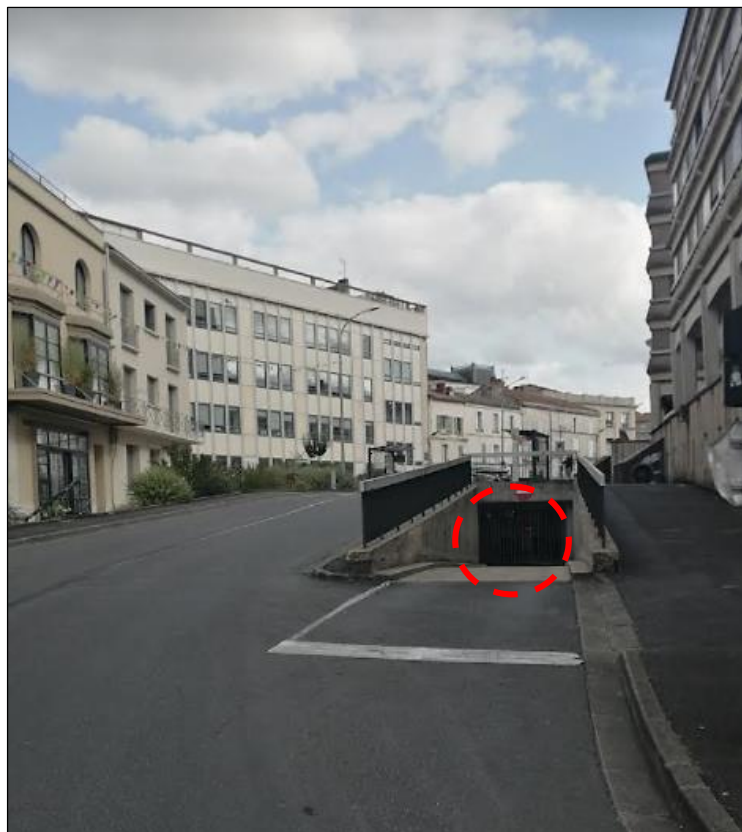


Figure 22 : Sortie Parking Saint-Martial

Taux d'usage du parking – données 2019 :

Le taux d'usage des deux entrées : 69.4% pour l'entrée J. Jaurès (coté Franquin) / 30.6% pour l'entrée Montmoreau.

Le taux de rotation du parking et occupation lors des plus grosses manifestations :

Environ 61 000 passages horaires et environ 97 000 passages d'abonnés soit environ 158 000 entrées et 158 000 sorties pour l'année, ce qui représente environ 316 000 passages E/S, soit environ 866 entrées et sorties par jour.

Dans ces chiffres les différentes manifestations représentent :

- Pour la BD (24 au 27 février 2019) : seulement 300 passages horaires (on constate pour cette manifestation peu de rotation... les usagers restent tout le week-end).
- Pour le FFA (23 au 25 Aout 2019) : environ 1200 passages horaires.
- Pour le CDR (13 au 15 septembre 2019) : environ 2600 passages horaires.



Figure 23 : limite parking Saint-Martial et traits de coupes
Source : GAMA

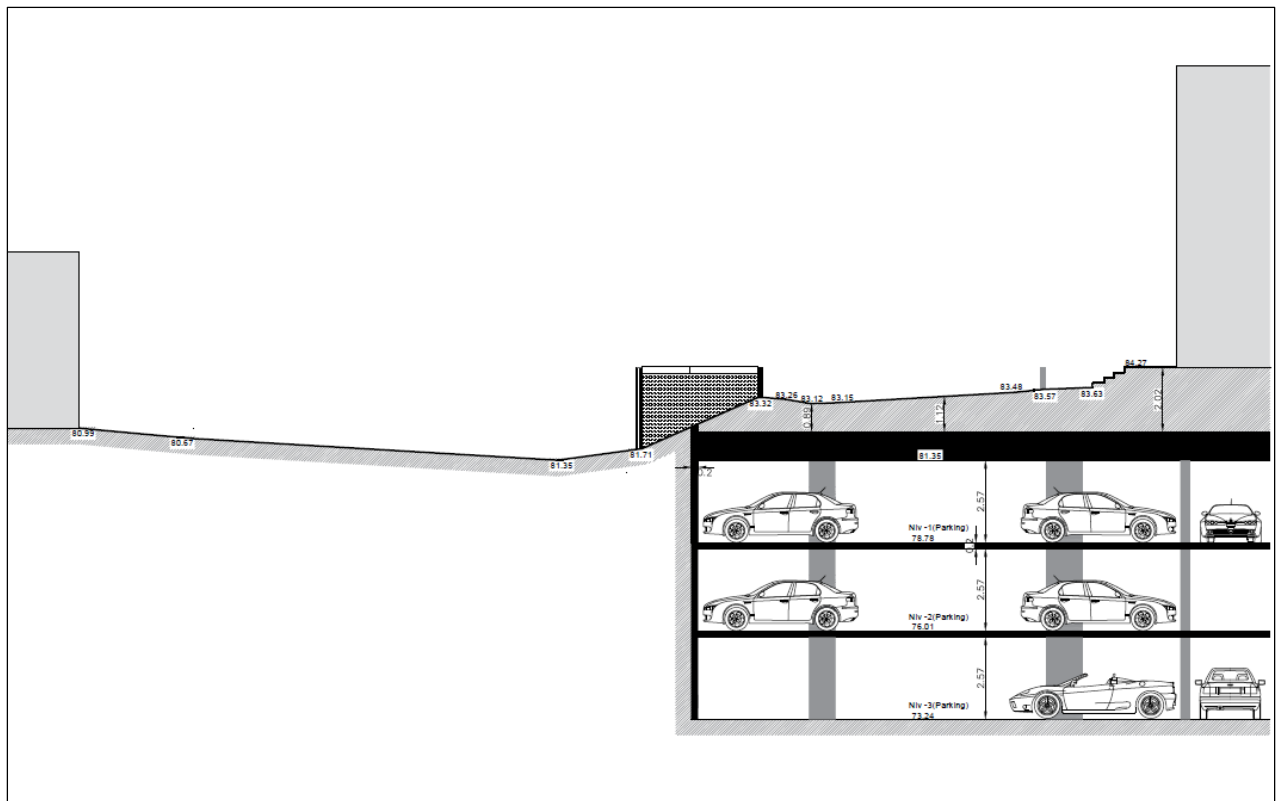


Figure 24 : Coupe AA
Source : GAMA

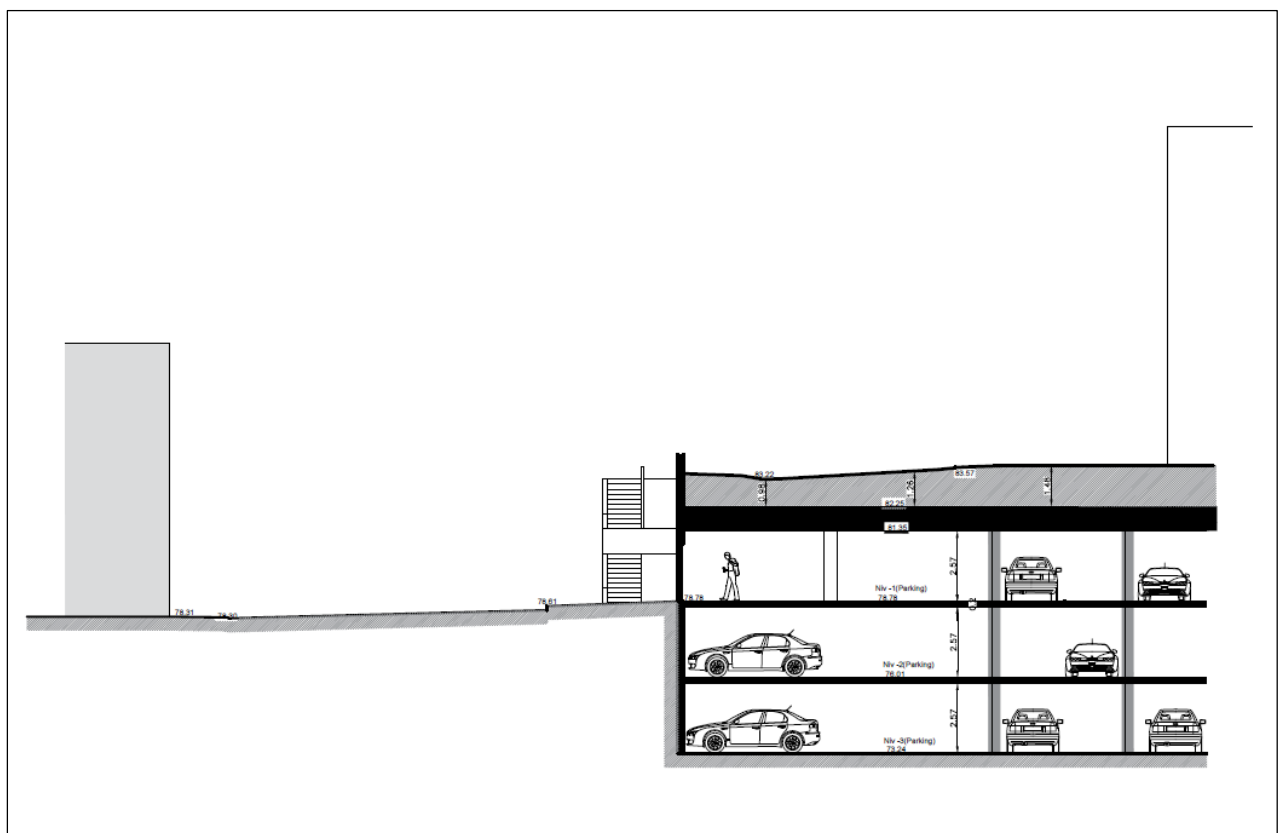


Figure 25 : Coupe BB
Source : GAMA

La différence de niveaux entre la chaussée (boulevard Berthelot) et la dalle du parking varie entre 0,9 et 1,5 m.

Éléments retenus au programme :

La situation stratégique de la station Franquin (proximité du centre-ville, présence de parking sous-terrain...) favorise la présence de flux automobile, ce flux est régulé par la présence de deux ronds-points.

L'aménagement devra prendre en **compte la régulation de la vitesse entre les deux ronds-points, elle ne doit pas dépasser 30km/h.**

L'enjeu serait de **permettre une meilleure cohabitation entre bus et voitures à la rampe d'Aguesseau.**

3.3.7 Mobilités actives



Figure 26 : repérage espaces piétonnier
Source : GAMA

Voir annexe n°06 pour les traversées piétonnes.

Le schéma cyclable d'agglomération est en cours d'actualisation, il sera remis à l'équipe de MOE.

On n'a pas relevé une utilisation forte de la rampe d'Aguesseau par les cyclistes.

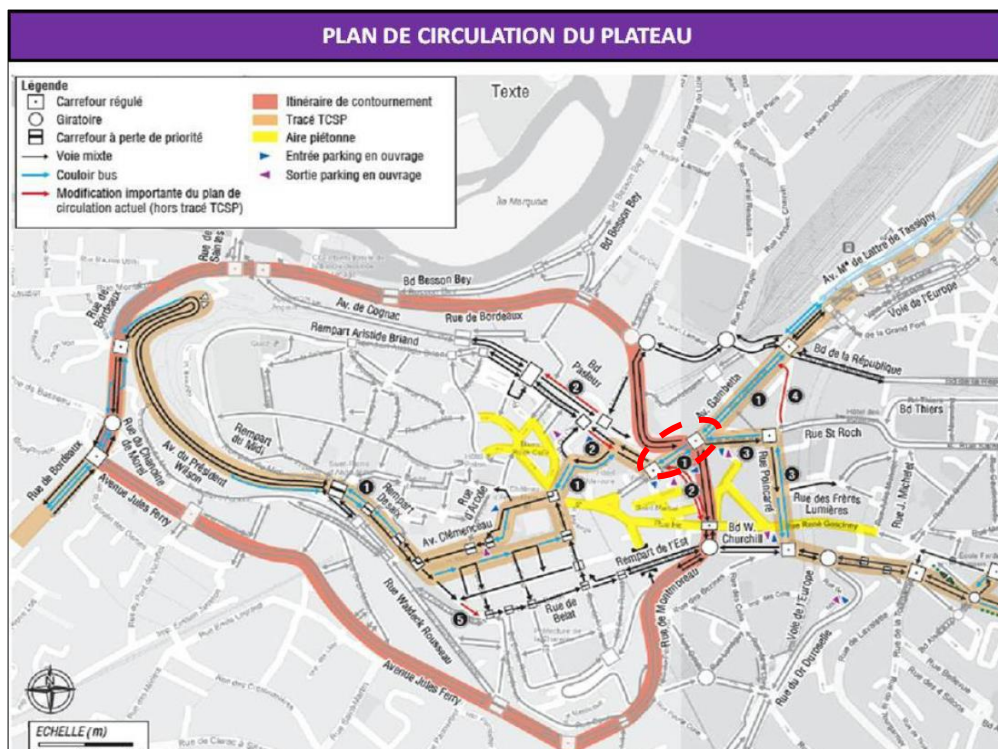


Figure 28 : Plan de circulation du plateau
Source : GAMA

Le plateau concentre des enjeux spécifiques en termes de mobilité et d'accessibilité ; important flux de transit en centre-ville, concentration de l'offre commerciale, valeur patrimoniale et attractivité touristique.

4 AMENAGEMENT VALIDE DE LA STATION (ETUDE 2017)

- Station avec quais d'environ 38 m de long
- Arrêt en pleine voie dans le sens descendant
- Voie d'évitement en sens montant
- Quais bus devant trottoir en sens descendant, laissant un recul pour un éventuel emmarchement.
- Un diagnostic archéologique préventif a été réalisé au sein du périmètre. La DRAC souhaite connaître plus précisément le projet pour voir si un suivi de travaux ou des fouilles conservatoires sont nécessaires. Le projet sera à communiquer au stade de l'Avant Projet.

- Voir annexe 06 pour le projet d'aménagement 2017.

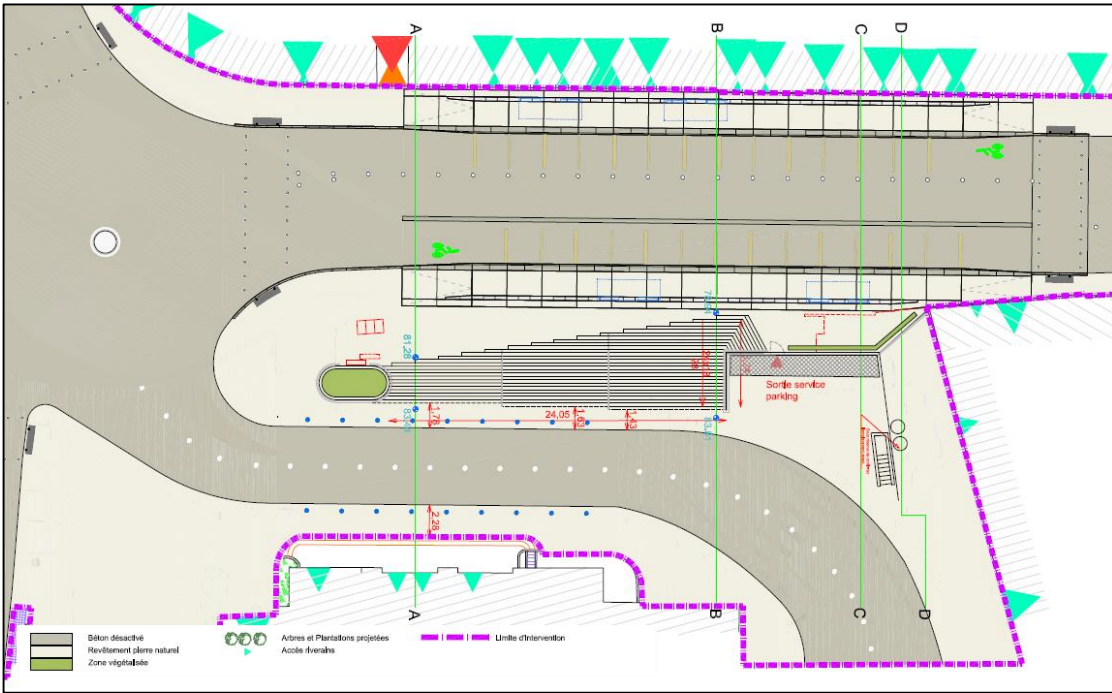


Figure 29 : La création d'un escalier et d'un belvédère en modifiant la structure du parking.
Source : GAMA

Les caractéristiques validées au programme sont :

- Le principe d'aménagement :
 - Sens descendant : Voie partagée Transport en commun / tous véhicules ;
 - Sens montant : Composé d'une voie bus et d'une voie d'évitement pour les autres modes.
- Les quais pour les usagers sont d'une longueur d'environ **38 ml en vis-à-vis** pouvant accueillir à quai deux autobus articulés avec une **hauteur de bordure de 18 cm** ;
- Les matériaux et mobiliers employés sont identiques aux autres stations BHNS :
 - **Pierre naturelle** pour le quai ;
 - Traitement de la **plateforme bus en béton désactivé** ;
 - **Mobilier de station** (abri voyageur, banc, appuis ischiatiques, corbeille, BIV sous abris)

5 ENJEUX

Priorité n°1 : Aménager une entrée de ville en marquant les liaisons vers les rues piétonnes

Priorité n°2 : La station Franquin : améliorer le fonctionnement et sécuriser le pôle d'échanges.

Priorité n°3 : Accessibilité et mise en valeur de l'espace Franquin

6 ANNEXES :

6.1 Annexe n°1 : Espace à maintenir non bâti ; Réglementation PSMV

« Ces espaces correspondent à la trame urbaine (avenues, rues, places...), constituant un patrimoine à maintenir et à mettre en valeur. Ils doivent être aménagés dans les conditions définies dans le règlement et les « orientations d'aménagement et de programmation » générales et particulières ». Leur constructibilité est limitée aux éléments techniques nécessaires à leurs usages. (PSMV P19)

« Les espaces libres à aménager doivent faire l'objet d'un projet visant à définir le revêtement de sol (nature du matériau, dessin et mise en œuvre), ainsi que les types et implantation des éléments de mobilier urbain, d'éclairage et de végétation.

L'aménagement doit être conçu en vue de réduire au maximum l'implantation de mobilier de défense (Borne, potelet, chasse-roue...)

Les aménagements nouveaux doivent prendre en compte le déplacement des personnes à mobilité réduite, s'attacher à assurer la fluidité des déplacements piétons (pente, hauteur d'embranchement, bifurcation...) et les intégrer dans la composition de l'espace.

Dans l'ensemble des espaces libres, en particulier pour les circulations douces, seront privilégiés les pavés, dalles, bordures de pierre, les bétons désactivés, les sols stabilisés, les résines perméables de teintes claires, ... » PSMV P 100

6.2 Annexe n°2 : OAP thématique / Une nouvelle offre de stationnement de proximité :

OAP THEMATIKES CONCERNANT LES ESPACE LIBRES 1. UNE NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT DE PROXIMITE

1. UNE NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT DE PROXIMITE

Le but de cette orientation d'aménagement consiste à apporter des réponses aux besoins en termes de stationnement de proximité sur le plateau, mis en lumière dans le diagnostic. Avec la circulation, la gestion du stationnement est un des thèmes majeurs des réflexions sur l'aménagement du territoire et sur la vie locale. Il s'agit de proposer des solutions de stationnement appropriées aux résidents du plateau mais aussi pour les accès aux services, aux commerces ou aux festivités d'Angoulême. Cette offre potentielle, qui reste limitée, s'inscrit dans une démarche plus globale concernant les mobilités, prenant en compte les transports en commun, et en particulier l'arrivée prochaine du BHNS.

1.1. PRINCIPES GENERAUX

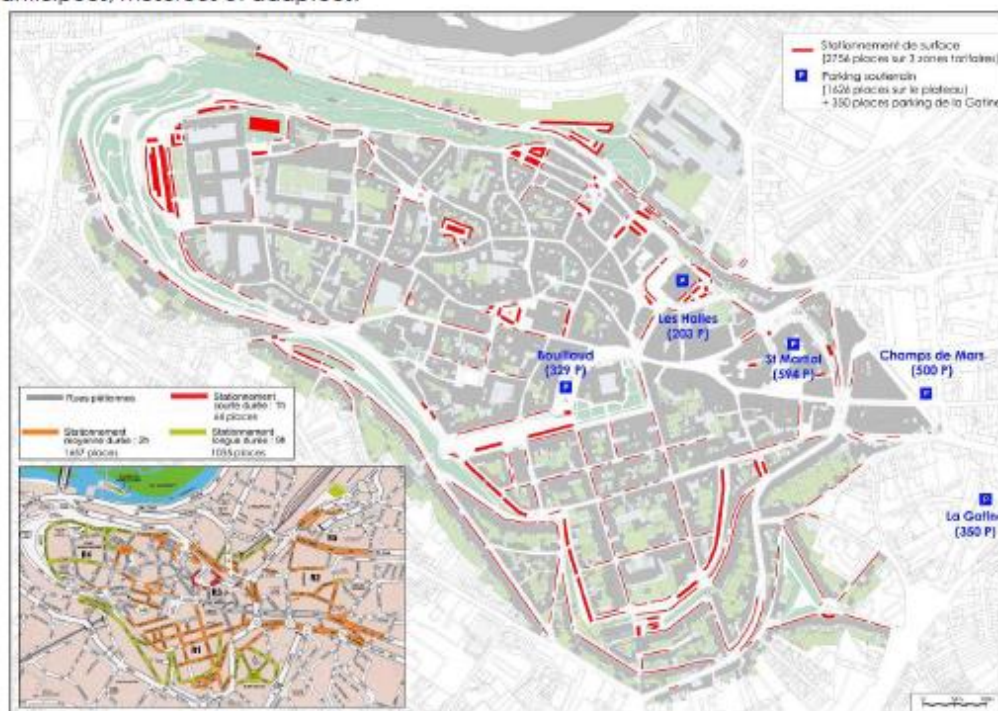
1.1.1. CONSTAT

Ce plan situe en rouge les zones de stationnement aérien et localise en bleu les parkings souterrains. Sur le plateau il existe 2756 places sur voirie réparties en trois zones tarifaires et 1626 places en parking souterrain, sans prendre en compte le parking de la Gatine de 350 places, situé légèrement en contrebas du plateau.

Dans le centre ancien les places de stationnement se situent en majorité le long des remparts et des places qui le bordent. Au sein du tissu médiéval le parking Vauban et la place Francis Louvel constituent les seules poches de stationnement proches du cœur de ville. L'offre de stationnement au sein du centre ancien et où l'habitat reste dense apparaît déficitaire.

Les parkings en ouvrages sont d'importants réservoirs de stationnement et constituent un fort potentiel pour libérer la voirie du stationnement en surface. Des améliorations concernant leur fonctionnement et leur qualité sont toutefois à envisager, comme par exemple, favoriser le partage du stationnement entre les résidents la nuit et le stationnement liés aux services et activités le jour.

Par ailleurs, les nouvelles offres en matière de transport comme le BHNS risquent de modifier les comportements. Les modalités d'accès au centre-ville et donc au stationnement doivent être anticipées, mesurées et adaptées.



1.1.2. PRECONISATIONS GENERALES

L'une des pistes retenue afin d'améliorer l'offre de stationnement a consisté à rechercher des sites pouvant potentiellement être réaménagés pour accueillir du stationnement, en particulier résidentiel.

Ces sites sont majoritairement situés à l'ouest, ce qui permet de rééquilibrer l'offre, comme l'indique la carte suivante. Le report des rayons de 300 mètres autour de chaque parking (en bleu pour l'existant, en rouge pour les sites proposés) permet d'évaluer la distance entre un point de la ville et un parking.

Quatre emplacements ont été identifiés sur le plateau pour répondre à des besoins résidentiels et commerciaux. Il s'agit des sites suivants :

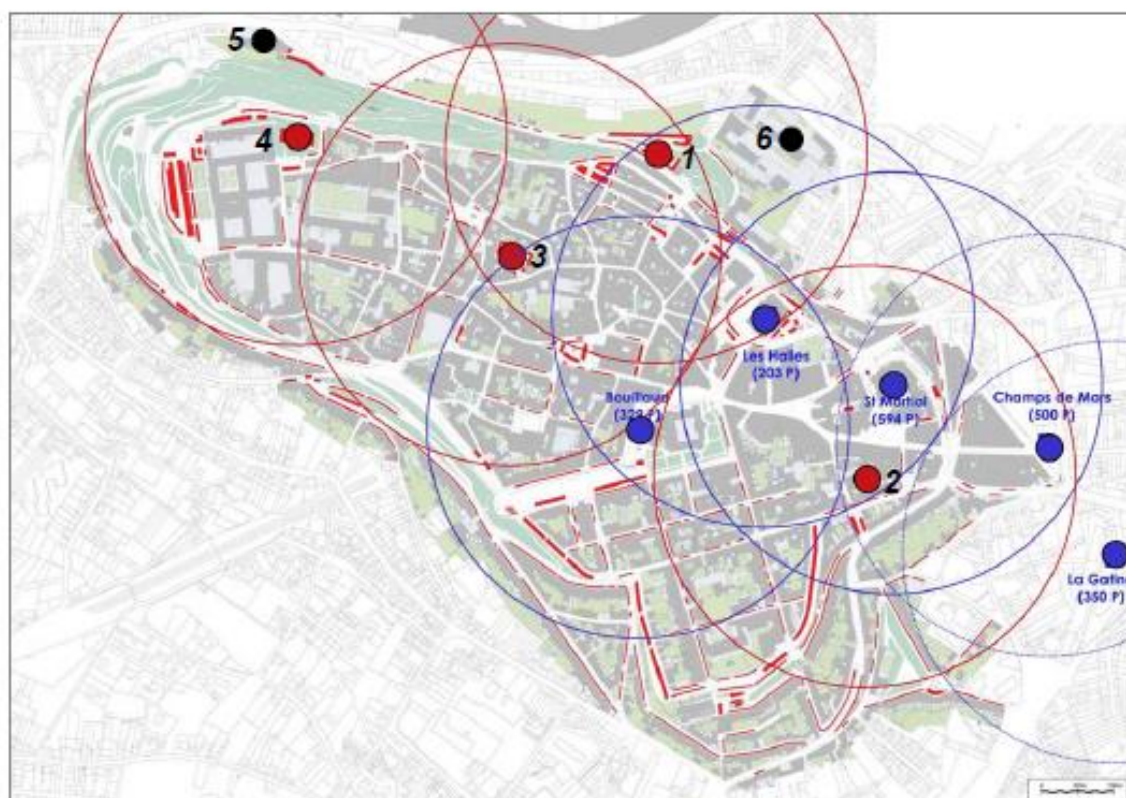
- . au nord, l'actuel parking de l'avenue de Cognac (1)
- . au sud-est, le cœur d'îlot rue Hergé/rue Fanfrelin/Rempart de l'Est/rue du Sauvage (2)
- . au centre, l'actuel parking Vauban (3)
- . à l'ouest, la place du Petit Beaulieu (4)

Deux autres sites ne sont pas traités dans la présente OAP, car ils sont situés contrebas du plateau, donc moins accessibles au centre-ville sans moyens mécaniques. Il s'agit :

- . au nord-est, de l'ancien emprise Engie (5)
- . au nord-ouest, de l'entrée du plateau par l'avenue de Cognac (ancienne friche Barrouillet (6))

Avec les propositions présentées dans les OAP sectorisées suivantes, il est possible de créer environ 600 places supplémentaires sur le plateau.

L'aspect qualitatif des aménagements doit être particulièrement pris en compte (verdissement, perméabilité des sols, qualité des matériaux, intégration de la signalétique....



OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACE LIBRES
1. UNE NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT DE PROXIMITE

1.2. REFERENCES : EXEMPLES DE TRAITEMENTS QUALITATIFS

1.2.1. TRAITEMENT DES SOLS

Références à Angoulême : parkings avec des matériaux perméables, favorisant l'infiltration des eaux pluviales



Place de Beaulieu : allée pavés de grès, places de stationnement revêtement sablé



Parking du restaurant Saint-Gelais : allée revêtement sablé stabilisé et places de stationnement encailloutées

Références à dominante pierre à joint perméables



OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACE LIBRES
1. UNE NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT DE PROXIMITE

Références mixant revêtements modulaires ou coulés avec forte présence de végétation ou de revêtements minéraux perméables



1.2.2. TRAITEMENT VEGETALISE DES PAROIES VERTICALES

Principe de parkings en élévation, ouverts sur l'extérieur, avec différents types de structures permettant la végétalisation des parois.



OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACE LIBRES
1. UNE NOUVELLE OFFRE DE STATIONNEMENT DE PROXIMITE

1.2.3. OMBRIERES

Ombrières de type pergolas végétalisées ou avec un traitement ajouré et différents types de matériaux : lattes de bois, métal découpé au laser,...



6.3 Annexe n°3 : OAP 3 l'aménagement des espaces publics

OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACES LIBRES 3. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

3. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Cette orientation d'aménagement a pour objectif d'assurer la cohérence de l'ensemble des espaces publics en fonction de leur typologie et de leurs usages. Elle doit également prendre en compte la gestion du partage de l'espace entre différents types et modes de déplacement (voitures, deux roues, transports en commun, piétons...) et d'usages (courant, festifs...).

Nota : se référer également à la « Charte pour un traitement qualitatif des espaces publics », Ville d'Angoulême, décembre 2011.

3.1 CONSTAT

3.1.1. CONSTATS CONCERNANT LES ESPACES MINERALISES

Voir également dans le rapport de présentation les diagnostics, chapitre D : « Le contexte urbain et paysage : organisation et fonctionnement du plateau ».

Les espaces publics du plateau résultent de l'évolution urbaine, dont les tracés constituent l'un des éléments les plus prégnants.

La typologie des voies et espaces publics doit prendre en compte l'époque dominante du tracé, ainsi que les usages actuels.

Dans ce cadre, six catégories de voies ont été retenues (voir cartes suivantes). Cette typologie sert de base aux orientations d'aménagement.

On distingue :

Les voies du centre historique (en rouge) qui correspondent majoritairement au réseau médiéval contraint par le développement intramuros.

Dans le labyrinthe des rues ressort un axe historique structurant (rue de Beaulieu, la rue des Postes, prolongé par la rue Hergé). Il s'appuie sans doute sur le tracé d'une voie antique, constituant encore aujourd'hui l'artère principale de l'hyper-centre.

A l'exception notable des rues des Postes et de Beaulieu, la majorité des voies présente un profil sans bordures ni trottoirs, elles sont pavées avec un caniveau pouvant être central ou latéral. Les matériaux utilisés sont cependant assez hétérogènes (pavés de granit de différentes provenances, de calcaire ou de béton, de type « Napoléon » (20x20), rectangulaires ou carrés, bombés ou non, posés à 45°, parallèles aux façades ou en écaillé...).

La trame viaire du quartier de la Préfecture (en parme) constitue un ensemble homogène dont le tracé remonte à la fin du XVIII^e siècle. L'aménagement du quartier ne sera toutefois terminé que dans le courant du XIX^e siècle.

Les voies sont rectilignes, elles possèdent des trottoirs délimités par des bordures et des caniveaux latéraux traités par quelques rangs de gros pavés de calcaire. Les trottoirs eux-mêmes étaient revêtus de pavés calcaires posés à 45° ou à 90° (disposition sans doute XIX^e). La chaussée, à l'origine encailloutée et sablée, a ensuite été pavée (en particulier pour les rues dans lesquelles circulaient les tramways), puis recouverte d'enrobé. Aujourd'hui, le principe des trottoirs est maintenu mais les aménagements ont été, dans de nombreux cas, appauvris par l'emploi de matériaux inadaptés (bordures et caniveaux béton, enrobé ou pavés béton sur les trottoirs, marquage routier...).

Le quartier Saint-Martial et les abords de l'espace Franklin

Voir également dans le fichier espaces publics : « Place Saint-Martial et abords de l'espace Franklin »

Issue de profondes modifications suite à la démolition des fortifications du faubourg Saint-Martial et du Séminaire, puis à la construction de l'espace Franklin, et par ailleurs, entrée principale de la ville par le nord, ces espaces sont exclusivement dédiés à la circulation des véhicules et à la gestion du stationnement. Ils sont dégradés et peu valorisés, en particulier sur les arrières (façades aveugles, commerces fermés, accès au parking souterrain peu attrayantes, équipements techniques, mobilier de facture différente...).

La multiplicité des matériaux de sol et des dessins de calepinage, la vétusté de certains revêtements et la complexité d'agencement de l'espace le dévalorisent fortement.

Les espaces constituant le site classé des remparts (voir délimitation dans l'OAP précédente : « Patrimoine paysager et valorisation de la trame verte »)

. Le tour des remparts (en jaune) est une promenade historique, aménagée lors de l'arasement des remparts au XVIII^e siècle, elle est ponctuée de petites places et de dilatations. S'étirant sur près de trois kilomètres, elle constitue un formidable belvédère sur les alentours. En contraste avec les rues étroites et sinueuses du Vieil-Angoulême elle est accompagnée sur de longs tronçons par des alignements arborés.

La promenade est aujourd'hui peu valorisée, marquée par l'omniprésence de la voiture (voirie et stationnement). Les trottoirs sont généralement peu praticable, voire inexistant. On constate une hétérogénéité de matériaux (enrobé, trottoirs pavés de pierre ou de béton, stabilisé, accotements enherbés...) et une dégradation de la voirie (en enrobé).

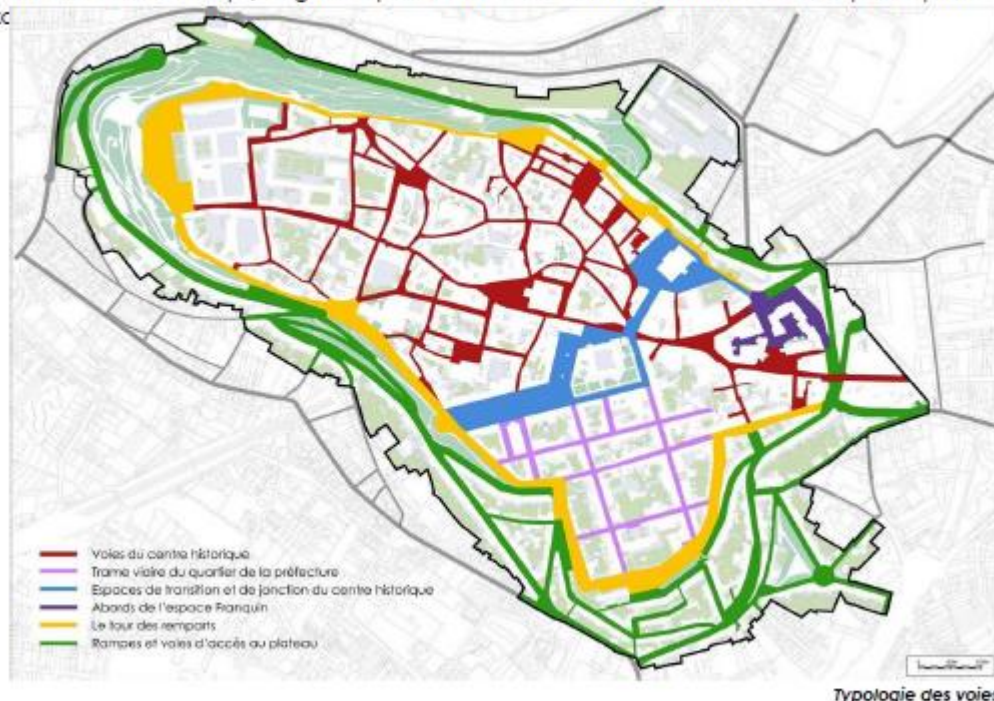
. L'espace de transition et de jonction du centre historique (en bleu) Voir également dans les OAP : « Place de l'Hôtel de ville, place Bouillaud, square J Kennedy et place de New-York »

A l'emplacement de la première enceinte de la ville, cet espace charnière a fait l'objet au fil des siècles, de nombreuses modifications en relation avec l'évolution du tissu urbain (suppression des fortifications, création d'une promenade à la place de la terrasse du Parc sous le nom de place d'Artois vers 1775 (actuelle place de New-York), percement de voies (ex : avenue du Général de Gaulle), démolition d'îlots bâtis à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e.

Les places et les voies de cet espace public supportent un trafic important et concentrent les principaux flux de circulation et de transports en commun, dont le futur BHNS. L'aménagement de la voirie (traitée en enrobé) est dicté par des préoccupations avant tout fonctionnelles, circulatoires et sécuritaires. Le traitement des trottoirs et des places est très hétérogènes.

. Les rampes et les voies d'accès au plateau (en vert) ont été aménagées depuis la fin du XVIII^e siècle et durant tout le XIX^e, afin de désenclaver le plateau et de permettre à la ville de s'étendre hors les murs, en particulier sur les pentes moins abruptes des coteaux sud, sous forme de lotissements. Les aménagements sont complétés par un réseau d'escaliers et de sentes piétonnes participant à la qualité urbaine de ces lieux à forte valeur patrimoniale, perceptibles depuis les lointains mais aussi depuis les remparts qui les surplombent.

Leur aménagement est similaire à celui des rues du quartier de la Préfecture et à l'instar de celui-ci, ils ont été au fil du temps, dégradés par des interventions à caractère routier et par la présence exc





Localisation des différents traitements de sol (minéral) sur l'espace

3.1.1. CONSTATS CONCERNANT LES PLANTATIONS SUR L'ESPACE PUBLIC

Voir également dans le rapport de présentation les diagnostics, chapitre D : « Le contexte urbain et paysage : organisation et fonctionnement du plateau ».

Les plantations sur l'espace public s'insèrent dans le maillage de la trame verte et participent à la composition des espaces libres, à l'identité des différents ensembles urbains et à la silhouette de la ville. Elles constituent également des points de repère et des motifs paysagers assurant l'animation des rues et leur identification.

Par ailleurs, la végétation sur l'espace public permet d'atténuer les îlots de chaleurs urbains en abaissant la température des surfaces minérales et l'air ambiant par les effets d'ombrage et d'évapotranspiration. Elle permet l'absorption du dioxyde de carbone, la filtration de particules fines et constitue des biotopes pour la faune.

La végétation, variée dans les essences, se décline sous différentes formes. Les différents milieux et structures végétales rencontrés sur l'espace public sont les suivants :

- . Les espaces verts et les parcs publics agrémentés de plantations aux strates variées.
- . Les alignements d'arbres agrémentant les places et le tour des remparts.
- . Les arbres isolés ponctuant l'espace public.
- . Les plantes grimpantes qui parent les clôtures, les tonnelles, les pergolas et quelques façades.
- . Les plantes rudérales qui croissent dans les parois calcaires du socle de la ville ou les interstices présents le long des remparts et des murs de soutènement peu entretenus.

Dans la gestion du patrimoine végétal, certaines pratiques tendent à nuire au développement des espèces ou peuvent porter atteinte au paysage urbain. Il s'agit par exemple :

- . De la taille identique des massifs arbustifs sur les talus du contrefort ou de la rotonde, qui ne prend pas en compte les ramifications et la silhouette naturelle liés à chaque essence.
- . Des tailles drastiques qui portent atteinte à la silhouette mais aussi à la durée de vie des arbres.
- . Du manque de protection des arbres dans les zones de stationnement et lors des manifestations festives.
- . De l'emploi de matériaux coulés (béton, enrobé) autour des troncs d'arbre et du collet.

OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACES LIBRES

3. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

- . Du manque d'entretien des murs de fortification ou de soutènement.
- . Du choix des essences et des emplacements qui parfois, sont en contradiction avec les intentions paysagères souhaités (arbres persistants dans l'axe d'un point de vue par exemple).

Aujourd'hui, si les demandes d'espaces verts sont prégnantes, les plantations sur l'espace public doivent s'appuyer sur l'évolution urbaine et prendre en compte l'identité propre à chaque espace. Ainsi, même dans les espaces à caractère minéral dominant, le végétal peut, par touches très discrètes et en pleine terre, trouver sa place.

3.2. PRECONISATIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

NOTA : Sont soumis à permis d'aménager :

Au titre de l'article R.421-20 du code de l'urbanisme : la création d'un espace publics, les affouillements et exhaussements du sol si hauteur ou profondeur supérieure à 2 mètres et superficie supérieure ou égale à 100m².

Au titre de l'article R.421-21 : la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante.

Sont soumis à déclaration préalable :

Au titre de l'article R.421-24 : les modifications des voies ou espaces publics et les plantations qui sont effectuées sur ces voies ou espaces, à l'exception des travaux d'entretien ou de réparations ordinaires et des travaux imposés par les réglementations applicables en matière de sécurité.

3.2.1. PRECONISATIONS CONCERNANT LES ESPACES MINERALISES

GERER L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DANS UNE DEMARCHE GLOBALE

L'aménagement de l'espace public doit favoriser une vision globale de l'espace, en appréhendant le territoire sous ses multiples aspects (sociaux, techniques, qualitatifs et fonctionnels), en évitant les approches partielles et dissociées (déplacement, stationnement, mobilier urbain, place de l'arbre, politique commerciale, politique touristique...) qui aboutissent à des prescriptions et des propositions fragmentaires dissociées d'un projet global.

Les travaux d'entretien courant sur l'espace public, non soumis à permis d'aménager, doivent permettre une remise en état et le cas échéant, l'amélioration du traitement des sols et des espaces verts. Il s'agit essentiellement de travaux concernant la réfection des sols à l'identique et les travaux concernant les réseaux.

Dans l'optique d'affirmer les caractéristiques identitaires du plateau et de ses différents ensembles urbains, l'aménagement de l'espace public doit s'appuyer sur les axes suivants.

METTRE EN VALEUR L'ENSEMBLE DES ESPACES PUBLICS

- . En tenant compte de leur typologie, base d'une écriture architecturale spécifique.
- . En révélant et en mettant en valeur les espaces et les édifices emblématiques du centre historique.
- . En requalifiant les espaces et les éléments qui nuisent à la bonne lecture de la ville.
- . En favorisant le maintien et le développement de la trame verte et de la biodiversité, en continuité avec les espaces (naturels ou bâtis) périphériques.

Dans ce cadre, doivent être pris en compte :

- . la stratification et l'histoire de la ville,
- . Les spécificités du site classé du tour des remparts, devant être considéré comme le fil conducteur de l'aménagement d'une promenade urbaine
- . la définition des ambiances en fonction du contexte urbain, de la situation des édifices et des éléments paysagers patrimoniaux,
- . la présence du végétal et en particulier des continuités existantes,
- . la nature des limites qui englobent l'espace libre, les accès, les porosités,
- . les matériaux, le mobilier et l'influence de la lumière,
- . la topographie des lieux et les nivellements des sols.

ASSURER UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE, EN PRIVILEGIANT LE PIETON

- . En hiérarchisant les voies en fonction de leurs usages.
- . En favorisant la fluidité des déplacements, en particulier en privilégiant les modes de circulation douce.
- . En tenant compte des usages et des contraintes qu'ils induisent (passage de transports en commun, manifestations festives...) tout en répondant aux attentes des habitants et des usagers.
- . En gérant le stationnement aérien dans le but en particulier, de privilégier les déplacements piétons.

PROPOSER DES AMENAGEMENTS QUALITATIFS, S'INSCRIVANT DANS UNE REFLEXION GLOBALE DE PROJET

1. Traitement des voies

Les sols de l'espace public doivent être le plus homogène possible, adaptés à leur typologie et à leurs usages.

. Les **voies du centre historique** à caractère médiéval ont vocation à être traitées sans trottoirs avec un fil d'eau central ou deux fils d'eau latéraux qui soulignent le tracé des façades. Elles seront préférentiellement pavées dans le Viel-Angoulême.

De manière générale l'usage du calcaire ou des chainettes de pavés blancs délimitant une chaussée traitée en pavés granit doit servir de référence.

. Dans le **quartier de la Préfecture**, la voie constituée de trottoirs pavés en modules calcaire posés à 45°, de bordures calcaire, de caniveaux constitués de quelques rangs de gros pavés de calcaire ou de granit et d'une chaussée en enrobé doit servir de référence.

Le traitement des voies de l'espace de transition et de jonction du centre historique, est en grande partie conditionné par les aménagements liés au BHNS. Dans un souci d'homogénéité l'aménagement de la place Bouillaud doit s'harmoniser avec celui de la place de l'Hôtel-de-Ville (matériaux, tonalité...). La place de New-York doit conserver un revêtement de grave stabilisé calcaire.

. Dans le **quartier Saint-Martial et aux abords de l'espace Franquin**, le traitement de la rue Hergé (plateau traité en dalles béton avec agrégats fin ocre) peut servir de référence. Toutefois, l'aménagement de ces espaces est également conditionné par ceux liés au BHNS (place de l'Eperon).

. Pour les **rampes et les voies d'accès au plateau**, le profil avec chaussée et trottoirs en enrobé avec marquage des seuils par des tapis de pavés calcaires posés à 45°, des bordures calcaire ou béton doit constituer une référence.

. Pour le **tour des remparts** l'aménagement doit respecter les principes suivants : chaussée en enrobé, trottoir côté rempart constitué d'une bordure calcaire et d'un revêtement de grave stabilisé calcaire ; trottoir côté ville constitué d'une bordure et d'un pavage calcaire (pierre naturelle au pavé ou éventuellement pierre reconstituée).

Sur certains tronçons étroits, le trottoir pourra être abaissé au niveau de la chaussée tout en conservant les revêtements décrits ci-dessus (bordure calcaire noyée).

2. Mobilier et la signalisation

Afin de libérer au maximum l'espace public tout en assurant les fonctions portées par le mobilier et la signalétique, les préconisations suivantes sont à respecter :

. Une ligne de mobilier et de signalétique doit être définie pour l'ensemble du plateau (modèles, teintes...), avec un souci de réduction de la palette, de qualité, de facilité d'entretien et de remplacement.

. L'emplacement des éléments de mobilier et de signalétique doit être étudié au cas par cas, de façon à ne pas occulter des vues et perspectives d'intérêt (vers un élément ponctuel ou un panorama par exemple).

. Le regroupement des éléments de mobilier et de signalétique est préconisé.

Pour la signalisation horizontale sur la chaussée, le marquage au sol sur les surfaces en enrobé est admis dans la mesure où il est limité au strict minimum nécessaire et sécuritaire. Pour les espaces pavés le marquage sera réalisé avec des clous ou des pavés de teinte contrastée.

3. Mise en lumière

La mise en lumière doit s'inscrire dans un plan lumière couvrant l'ensemble du PSMV ou des quartiers homogènes. Elle doit en particulier, permettre :

- . La prise en compte des différentes échelles de perception (vision rapprochée, vue lointaines) et la hiérarchisation d'éléments patrimoniaux. Du fait de la situation géographique du plateau, les vues sur la silhouette de la ville (mise en scène des remparts et des grands édifices qui se détachent au-dessus du velum général de la ville) doivent être particulièrement prises en compte dans la conception du plan lumière.
- . L'aspect fonctionnel en tenant compte des usages des différents espaces (éclairage à l'échelle du piéton, de l'automobiliste dans un milieu urbain dense, du vélo...)
- . L'accompagnement d'itinéraires de découvertes patrimoniales (voies d'accès traditionnelles à partir des portes, espaces emblématiques).

Dans ce cadre, doivent être pris en compte :

- . La consommation, l'entretien et le remplacement des luminaires, dans une optique durable.
- . La dissimulation des éléments techniques sur l'espace public et les façades (câbles et boîtiers).
- . La gestion de la pollution lumineuse pour les riverains, la faune et la flore.
- . Le contrôle de l'éclairage individuelles (devantures de magasins) afin d'éviter une « concurrence » avec le plan lumière.

3.2.2. PRECONISATIONS CONCERNANT LES PLANTATIONS SUR L'ESPACE PUBLIC

Les plantations doivent s'inscrire dans l'aménagement global de l'espace public préconisé ci-dessus. Elles doivent favoriser la mise en valeur des bâtiments et des espaces et doivent tenir compte de l'identité des lieux. Dans ce cadre, il convient d'assurer la juste place du végétal et d'adapter les essences et leurs modes de gestion en fonction du milieu. Les axes suivants doivent être poursuivis.

COMPOSER AVEC LES PLANTATIONS

Afin d'intégrer au mieux les plantations dans l'espace publics, il est nécessaire :

- . De choisir la localisation et le type de plantation le plus en amont possible, lors de la conception des aménagements urbains, dans un souci de composition et d'échelle à maturité.
- . De favoriser une mise en valeur qualitative de l'espace, dans le choix de la localisation : cadrage d'une perspective, ou d'une ouverture majeure sur le grand territoire, point de focalisation, « événement » dans les espaces densément bâtis...
- . De prendre en compte les vues sur les édifices majeurs, les séquences urbaines et paysagères.
- . D'inscrire les plantations dans l'espace public sans porter atteinte au fonctionnement urbain (déplacement du piéton, voie d'accès sécuritaire...).
- . De compléter ou restituer des compositions ayant été dégradées : place de New-York, place du Petit Beaulieu, certaines sections de la promenade des remparts...
- . De favoriser des méthodes douces pour l'élagage et la taille et adaptées à chaque espèce.

CHOISIR LES PLANTATIONS

Outre l'intégration dans le site (voir ci-dessus), dans le choix des plantations ; on doit tenir compte :

- . Du développement du sujet à l'âge adulte (hauteur, l'envergure), essentiel pour les plantations proches des façades.
- . Du caractère persistant ou non, des périodes de floraison, des teintes et de la densité du feuillage.
- . De l'adaptation des essences à leur futur environnement (exposition au vent et au soleil, température, sol et substrat en place, hydrométrie).

GERER ET ENTREtenir LES PLANTATIONS

Afin d'assurer la longévité des plantations existantes, lors des aménagements et des travaux sur l'espace public, les précautions suivantes doivent être prises :

- . Ne pas modifier le relief du sol (remblai ou déblai) et ne pas imperméabiliser les sols dans la zone située sous la couronne.

OAP THEMATIQUES CONCERNANT LES ESPACES LIBRES
3. L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

- . Lors de travaux ou d'évènements festifs, assurer une « protection rapprochée » du tronc des arbres par l'installation d'un corset de planche par exemple.
- . Interdire le dépôt de matériaux ou produits nocifs à proximité des troncs.

Pour les plantations nouvelles d'arbres, les préconisations suivantes sont à respecter :

- . Réaliser des fosses de plantations avec un volume suffisant ($\geq 6 \text{ m}^3$). La structure physique des sols doit être équilibrée et adaptée aux essences (ex : mise en place d'un mélange terre pierre avec des proportions en sable $< 80\%$, en limon $< 75\%$ et en argile $< 30\%$). Les sols doivent être riches en matière organique, doivent comporter une aération et être perméable en surface afin de favoriser la circulation de l'air et de l'eau. Un drain d'irrigation peut être recommandé.
- . Prévoir une protection autour des troncs et du collet (canisse de roseau, natte de bambou, toile de jute) afin de les protéger contre les chocs (tondeuses et de roto fil), mais également de permettre leur acclimatation avec l'environnement (position de l'ensoleillement sur les troncs et taux de luminosité souvent différents de ceux présents en pépinières).
- . Assurer la stabilité des arbres jusqu'au développement racinaire et éviter un pliage éventuel (pose de tuteurs recommandée).
- . Assurer un suivi renforcé des jeunes arbres pendant 3 ans (arrosage, suivi des tuteurs afin que les liens d'attache n'entraînent pas de blessures sur les troncs, désherbage manuel et si nécessaire des tailles de formation).

6.4 Annexe n°4 : Réglementation partie PLUi



Figure : Carte règlement graphique - Source : PLUi

Légende :

	Linéaire commercial « ouvert » où le changement de destination des commerces et locaux où s'effectue une
	Orientation d'aménagement et de programmation thématique « Commerces et centralités »
	Limite de zonage PLUi

➤ **OAP Thématique "Commerce et centralité" :**

L'objectif de l'OAP est de rapprocher le commerce de l'habitat et de limiter les flux de véhicules particuliers et de promouvoir un développement minimisant la consommation foncière.

Pour le centre-ville d'Angoulême, l'objectif est de ;

- Conforter les fonctions commerciales non alimentaires et alimentaires en évitant la duplication d'offre avec les pôles de périphérie.
- Conforter les fonctions de proximité dans une mixité commerce/services.
- Définir un périmètre de centralité.

Source : OAP Commerce P04.

A. LES OBJECTIFS POUR L'ORGANISATION DU COMMERCE

La présente orientation d'aménagement et de programmation dédiée aux commerces est conçue pour cultiver sept objectifs stratégiques :

- / **Revitaliser & densifier les centres-bourgs pour proposer un commerce de proximité attractif.** Il s'agit de fixer une ambition forte, d'orienter le développement du commerce de proximité vers les centralités qu'elles soient rurales (centres-bourgs) ou urbaines (pôles de quartier).
- / **Renforcer l'attractivité du centre-ville d'Angoulême** avec une ambition forte d'affirmer un positionnement commercial majeur pour le cœur d'agglomération autour de leviers qualitatifs (la singularité), et en anticipant l'apparition d'espaces de mutation.
- / **Privilégier un développement par densification pour prévenir le risque de friches** qui met au centre de la réflexion l'économie de foncier et la volonté de construire le commerce en capitalisant sur les possibilités de densification des zones existantes.
- / **Rechercher une cohérence des implantations commerciales avec l'armature urbaine du territoire** avec la volonté d'organiser clairement les rapports centralités / périphérie et en évitant les implantations de commerce pensées dans une seule logique de captation des flux routiers. Il s'agira d'éviter les implantations hors des espaces dédiés aux commerces en particulier sur les zones d'activités économiques.
- / **Améliorer le confort des espaces commerciaux et la mixité de fonction** par une montée en qualité des espaces commerciaux sur le plan urbain (cheminements, enchantement...) et sur le volet services. Il est souligné que le confort passe aussi par une stratégie de proposer aux habitants des mixités de fonction commerces/loisirs en périphérie et commerces/services en centralité.
- / **Faire évoluer l'offre en fixant comme élément d'appréciation la recherche de diversité et non la croissance quantitative des surfaces afin de promouvoir un développement orienté vers la différenciation** qui permette d'élargir le rayonnement de l'agglomération.

Source : OAP Thématique - Commerce. P02

➤ **Pas d'OAP Sectorielle.**

6.5 Annexe n°5 : Comptage STGA nombre d'utilisateurs journaliers - Mars 2021 (23 jours scolaire)

Nombre de Opération	Étiquettes de colonnes																									
	⊕ 00	⊕ 01	⊕ 02	⊕ 03	⊕ 04	⊕ 05	⊕ 06	⊕ 07	⊕ 08	⊕ 09	⊕ 10	⊕ 11	⊕ 12	⊕ 13	⊕ 14	⊕ 15	⊕ 16	⊕ 17	⊕ 18	⊕ 19	⊕ 20	⊕ 21	⊕ 22	⊕ 23	Total général	
Étiquettes de lignes																										
Franquin 18701	2	3	6	9	1	130	2718	1604	847	707	847	1201	1113	972	1091	1832	1865	1107	289	62	14	3	4		16427	
Franquin 18702		6		3	6	274	3891	2241	1271	1109	1067	1653	1592	1438	1736	2756	2911	1671	307	126	8		7		24073	
Total général	2	9	6	3	9	7	404	6609	3845	2118	1816	1914	2854	2705	2410	2827	4588	4776	2778	596	188	22	3	11		40500

6.6 Annexe n°6 traversées piétonnes :

Trois situations de passages (les plus fréquentes) ont été repérées dans la figure ci-dessous.

A noter que toutes les traversées ne sont pas régulées ; manque de signalisation et de marquage au sol.

La distance de passage est de **12** mètres.



Situations traversées piétonnes - Source : GAMA

Situation 01 : « piéton visible » :

Bien que visible pour les conducteurs, le piéton traverse dangereusement sur l'ensemble de la chaussée : manque de marquage indiquant la priorité.

Situation 02 : « groupes de piétons traversent en diagonale » :

La traversée en diagonale est une pratique courante par les usagers du transport en commun de la station Franquin, le manque de repère permettant le passage induit à des traversées pas perpendiculaire à la chaussée.

Situation 03 : « piéton cachée au moment de traverser » :

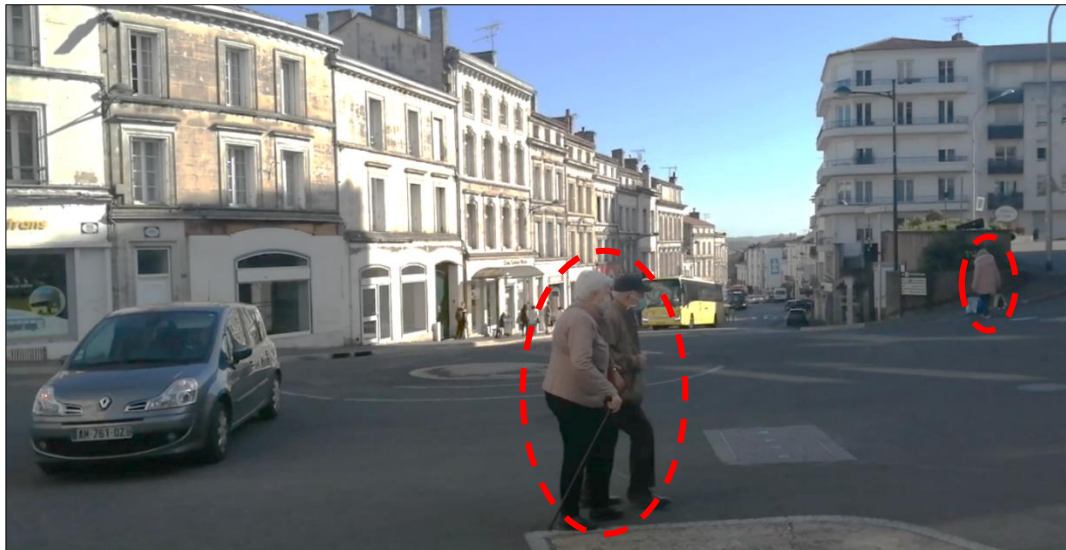
La personne traverse masquée par le bus, la zone n'est pas dégagée et engendre un fort risque d'accident dû au manque de visibilité.

Traversées giratoires Eperon et Franquin :

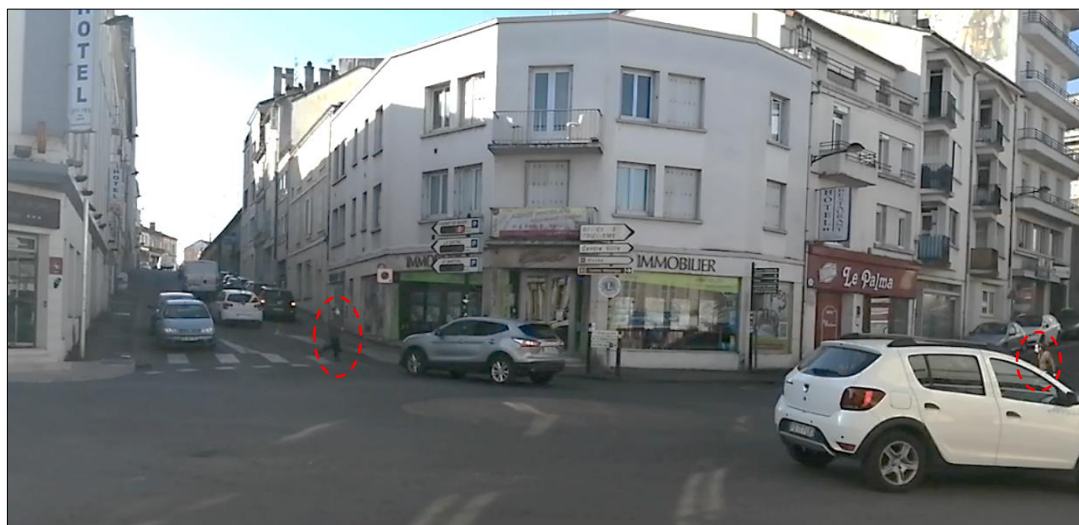
Les passages piétons sont respectés par les passants et les automobilistes ;

Pas de risque relevé de traversées piétonnes.

Les passages piétons ne sont pas adaptés au PMR (manque de rampe de franchissement de trottoir)



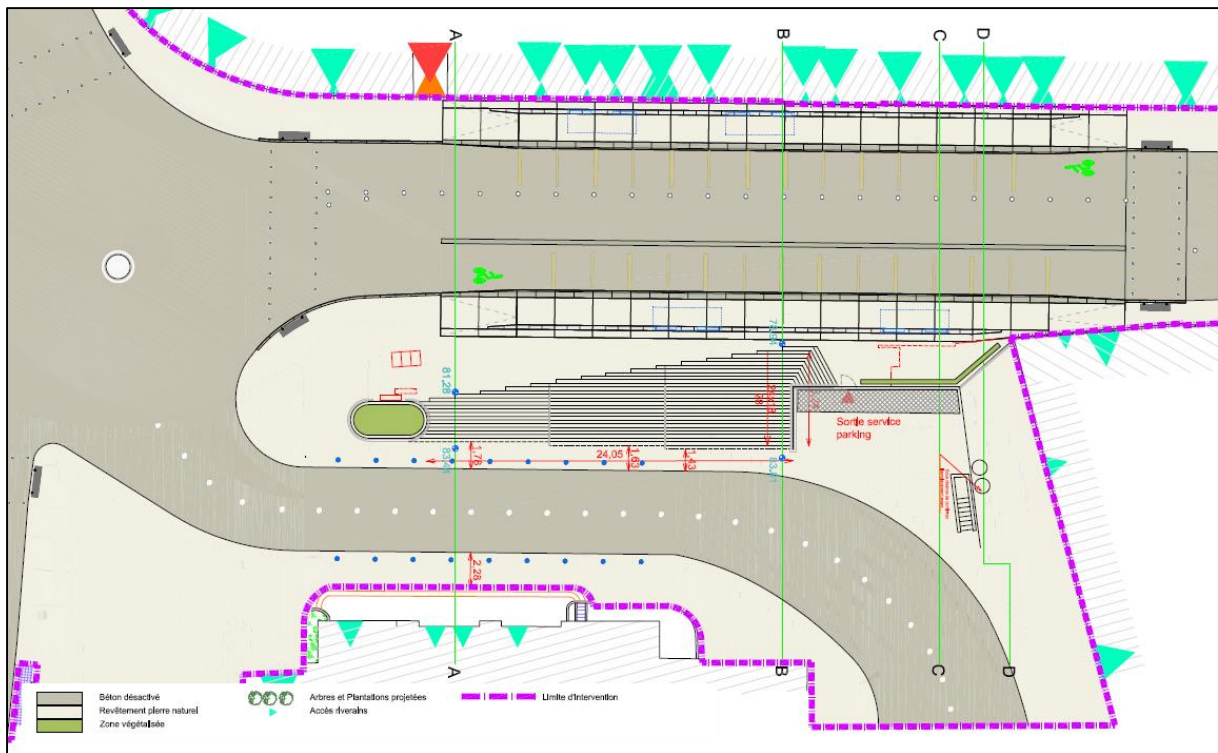
Traversées piétonnes Franquin- Source : GAMA



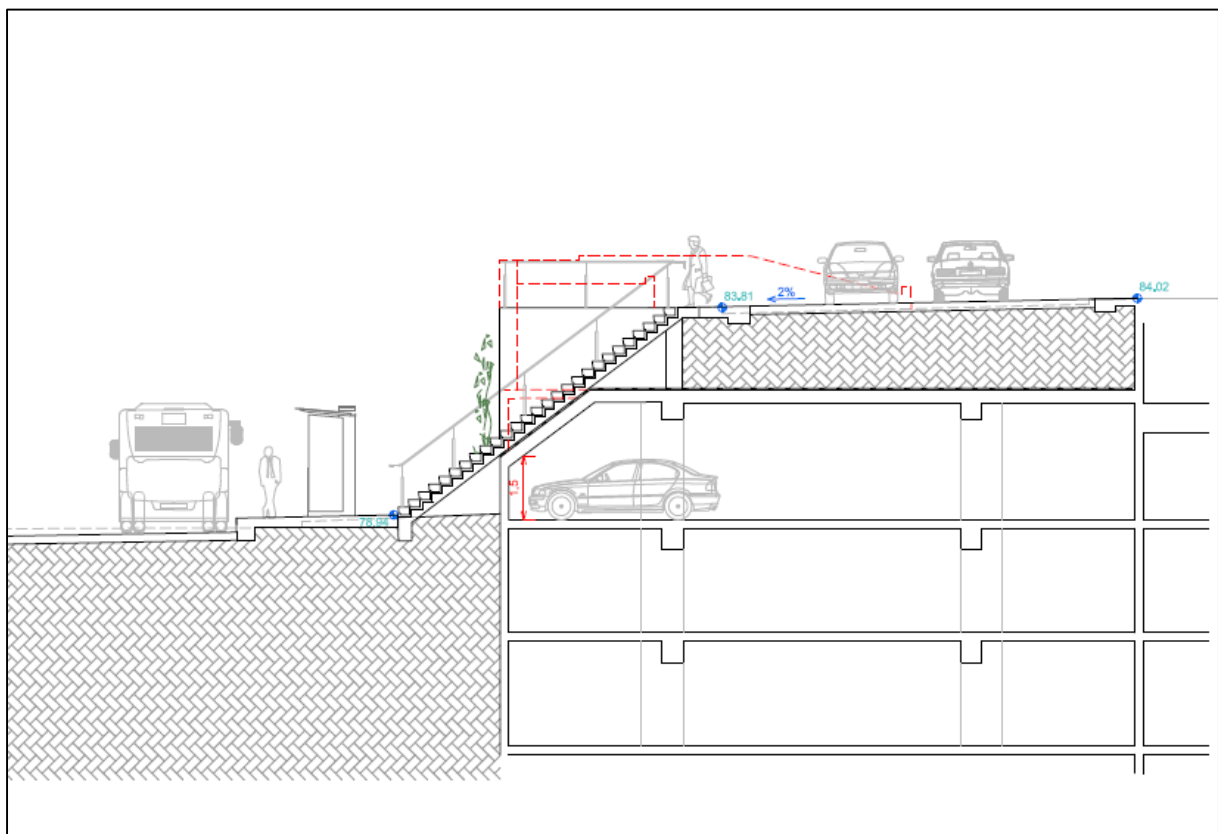
Traversées piétonnes place Pérot -éperon - Source : GAMA

6.7 Annexe n°7 : Projet d'aménagement – Jan.2017

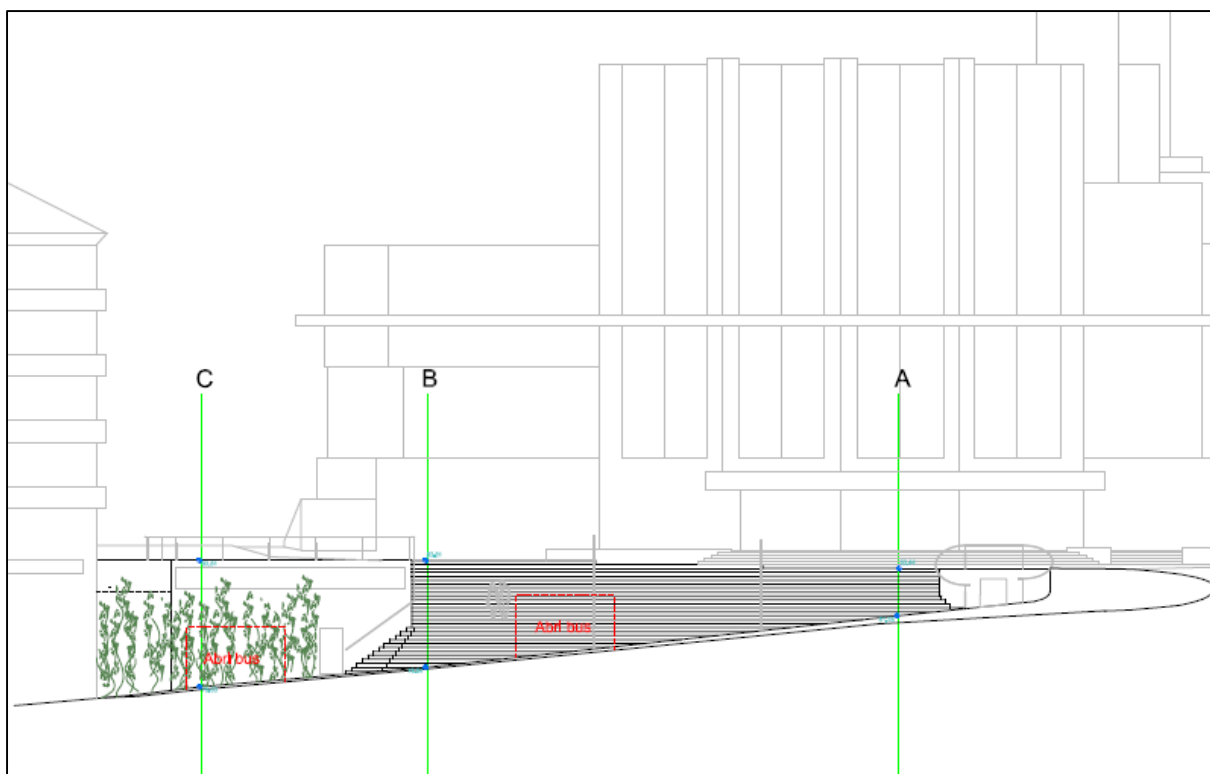
SOLUTION 1 : Création d'un escalier et d'un belvédère en modifiant la structure du parking.



Plan projet solution 1



Coupe projet solution 1

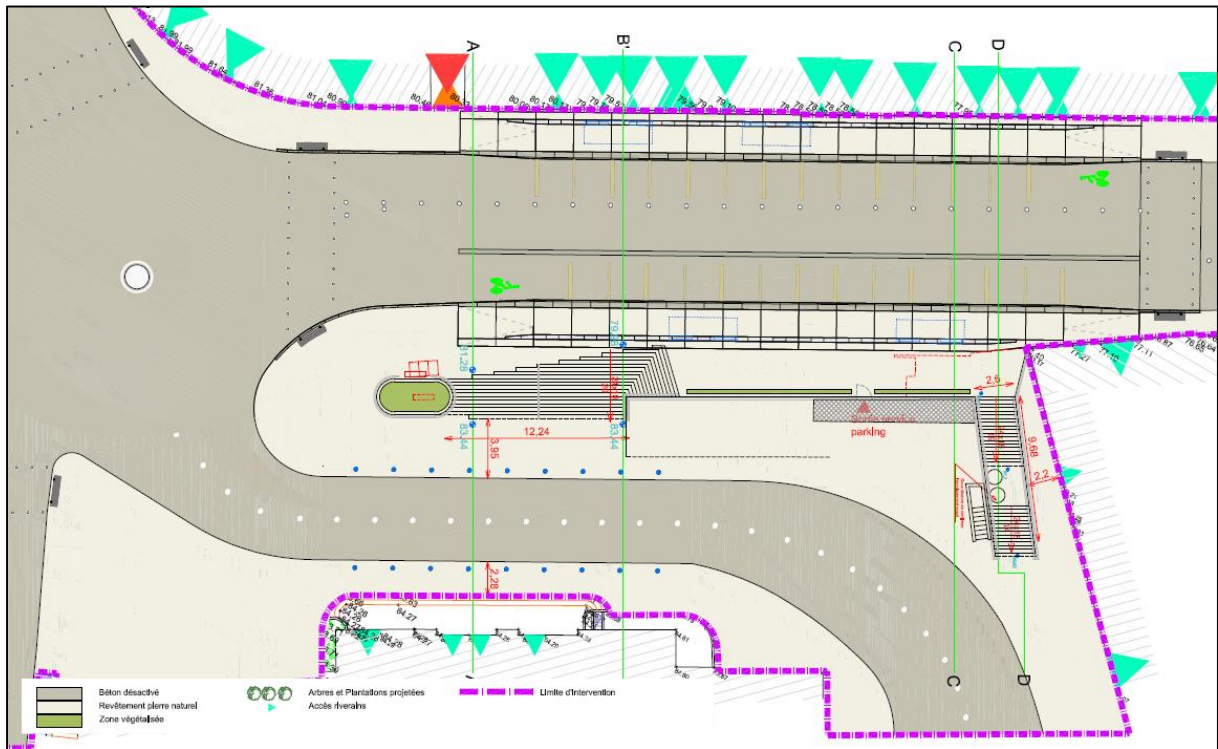


Elévation projet solution 1



Image d'insertion projet solution 1.

SOLUTION 2 : Création de deux escaliers et d'un belvédère sans modifier la structure du parking



Plan projet solution 2

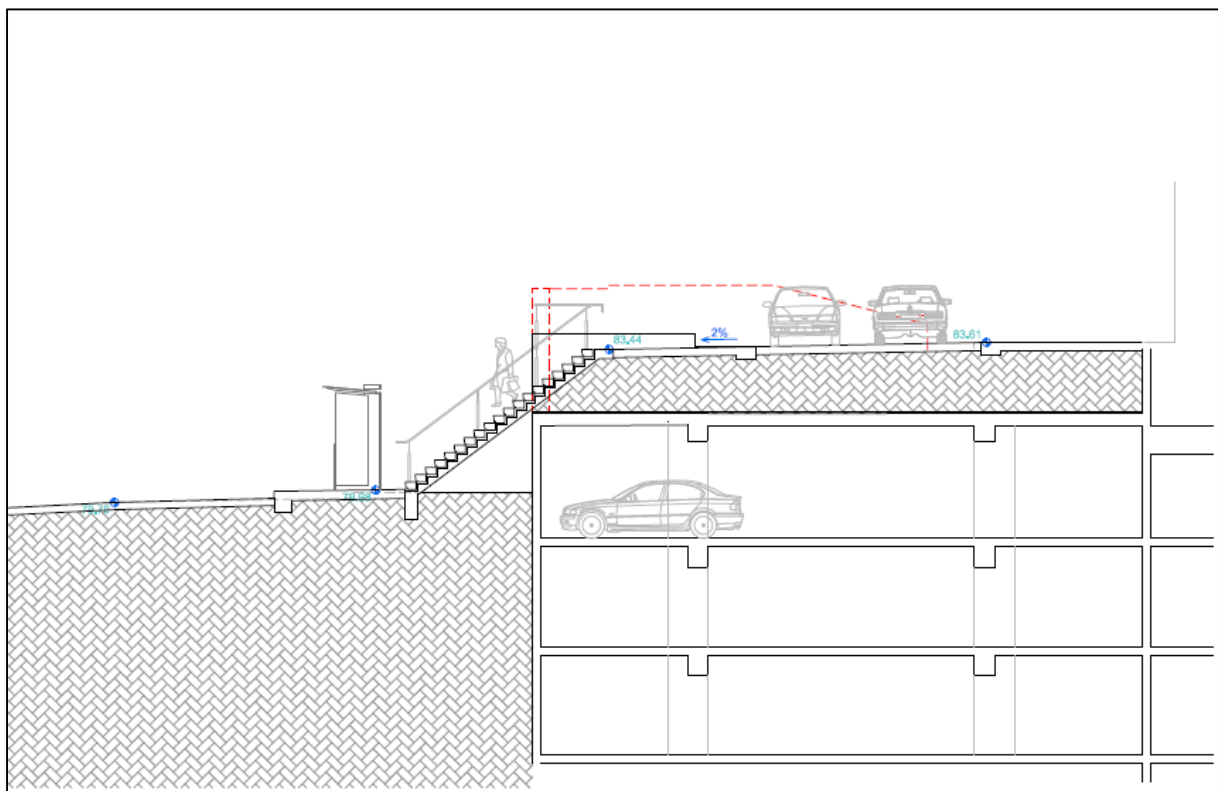
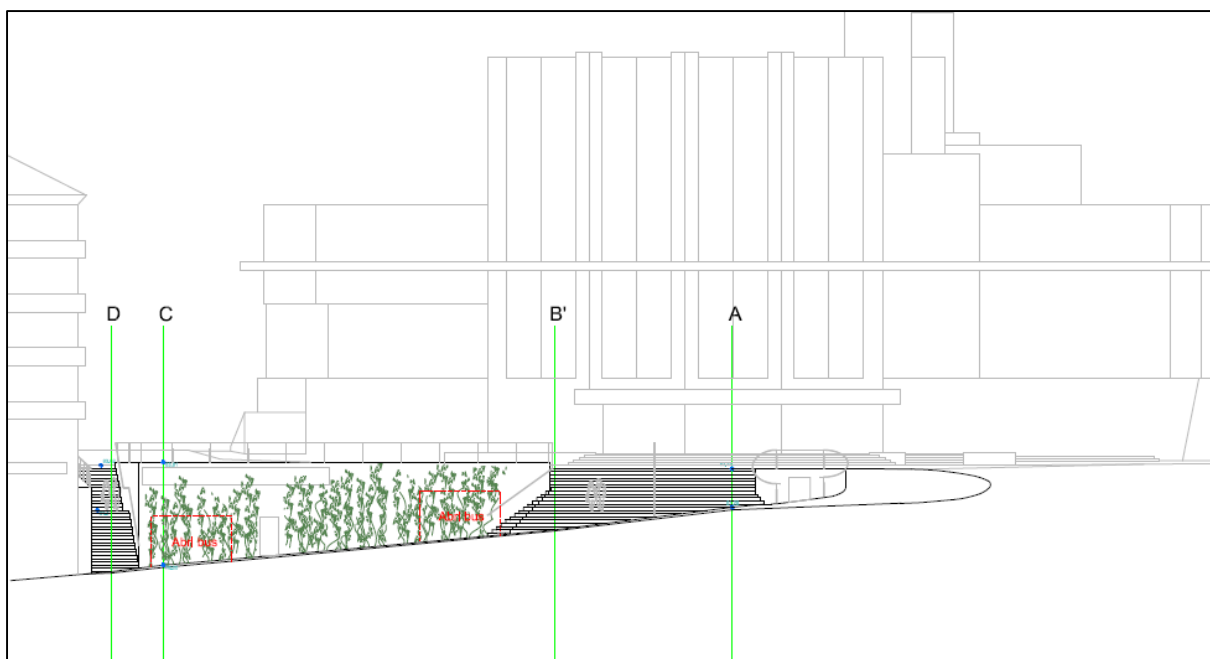


Image d'insertion projet solution 2



Elévation projet solution 2



Image d'insertion projet solution 2.

IMPACT TRAVAUX SUR LE PARKING

SOLUTION 1

Un seul escalier avec modification structure parking

- Perte d'exploitation de 17 places de stationnement le temps du chantier entre 3 et 5 mois.
- Modification du réseau de protection incendie (sprinkler) pouvant nécessiter des autorisations administratives dont les délais sont incompressibles.
- Modification gaine de ventilation avec un risque de neutralisation partielle du parking et/ou des sujétions d'interventions (travaux de nuit...)

SOLUTION 2

Deux escaliers sans modification structure parking

- Modification gaine de ventilation avec un risque de neutralisation partielle du parking et/ou des sujétions d'interventions (travaux de nuit...)



6.9 Annexe n° 8 : fonctionnement des Ronds-Points 'Franquin et Eperon''

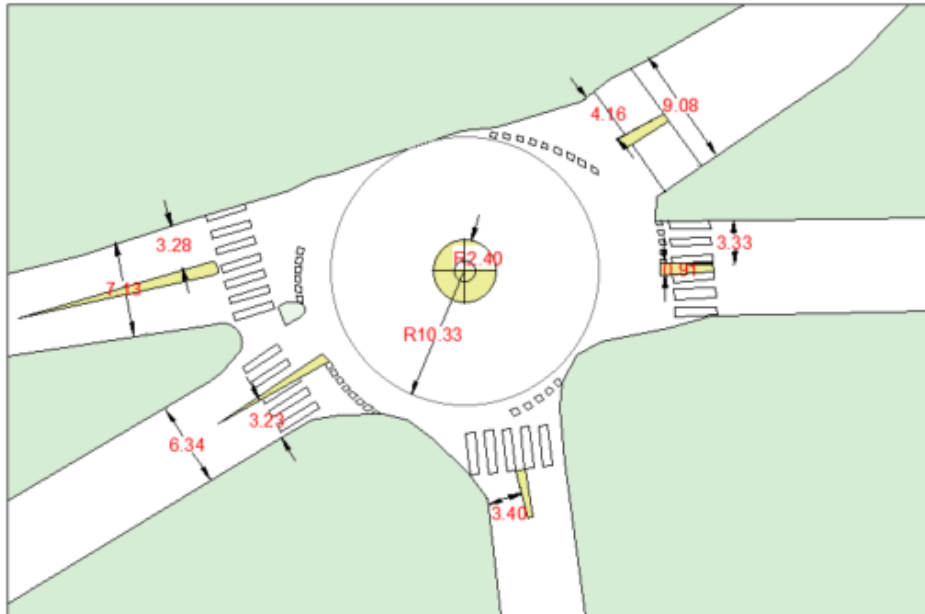
Les deux ronds-points présentent aujourd'hui d'énormes avantages en termes de fluidité de la circulation, ils imposent une réduction de la vitesse automobile. Cependant, la circulation automobile au sein des ronds-points n'est pas très régulée ce qui engendre ; des perturbations des horaires des lignes de bus

L'étude du fonctionnement des deux mini-giratoires a pour but de faire ressortir les caractéristiques de la circulation ; sécurité, lisibilité, contraintes... Ainsi que les enjeux permettant leurs améliorations.

6.9.1 Giratoire de l'Eperon - Place Pérot :

Le rond-point de l'éperon est un point de rencontre de plusieurs axes importants de la ville ; entrée et sortie de ville par les rues : Montmoreau, la rampe d'Aguesseau, la rue Saint-Roch Ainsi que l'axe de liaison avec le secteur de la gare depuis l'avenue Gambetta.

Aménagement :



Carte dimensionnement Giratoire Eperon. Source : GAMA

Caractéristiques de l'aménagement :

- Le giratoire de l'Eperon dispose de cinq branchements, les branches sont dotées d'une seule voie par sens, d'une largeur moyenne d'entrée et de sortie de 03 mètres séparés par des ilots séparateurs.
- Le giratoire est compact (Rayon de 10 mètres)
- Aucune piste cyclable
- Etroitesse des espaces piétons aux alentours,
- Présence d'arrêt de bus en limite du giratoire, manque de visibilité dû aux différents dénivelés des branchements.
- Manque de signalétique et de marquage au sol.

Trottoir étroit

Présence
d'abribus

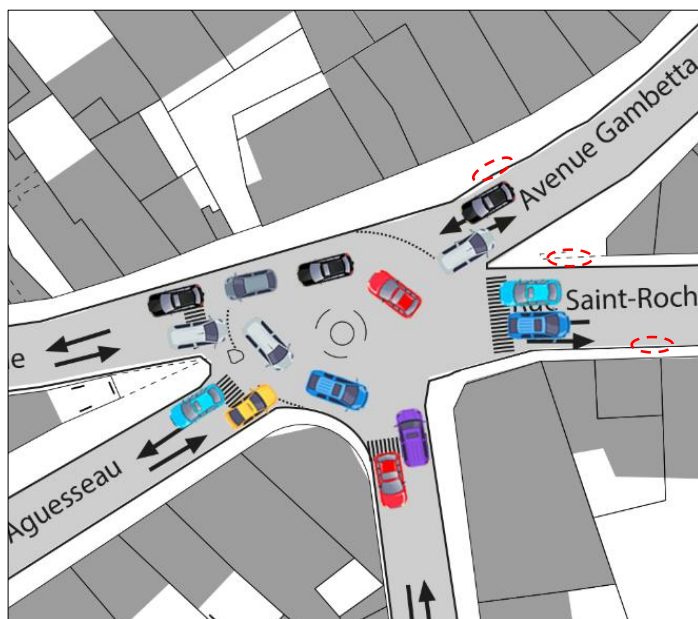
Ilot central
franchissable

Difficulté d'accès
au branchement



Giratoire Eperon. Source : GAMA

Circulation automobile :



- La circulation automobile au sein du giratoire est saturée en heure de pointe.
- Le rond-point ne permet pas une circulation sur deux voies. (Voir figure ci-contre)
- Trafic automobile non maîtrisé

Illustration circulation automobile - Eperon-
Source : GAMA

Arrêt Eperon Gambetta

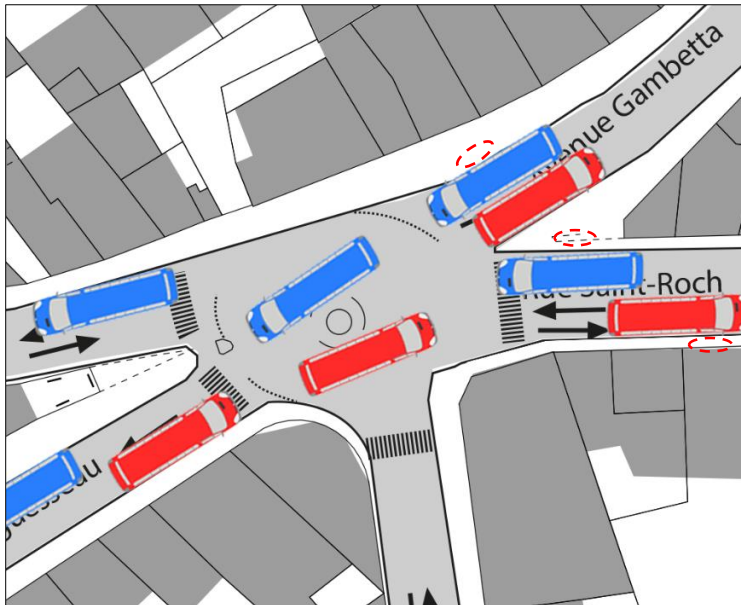
Arrêt Eperon Saint-Roch



Circulation éperon- Source : GAMA

Situé sur un nœud stratégique, le giratoire de l'Eperon permet une fluidité de circulation importante dans les différentes branches. Le trafic est plus important entre la gare et la rampe d'Aguesseau.

Le transport en commun :



- La Proximité des points d'arrêts de bus St-Roch et Gambetta impose un temps d'attente aux automobilistes, ce qui perturbe la fluidité du trafic routier.
- Les transports en commun se voient parfois bloqués par le nombre important de voiture empruntant le giratoire perturbant ainsi la régularité des horaires de bus.
- Les deux arrêts -Saint-Roch et éperon Gambetta- seront supprimés

Illustration circulation TC Eperon- Source : GAMA

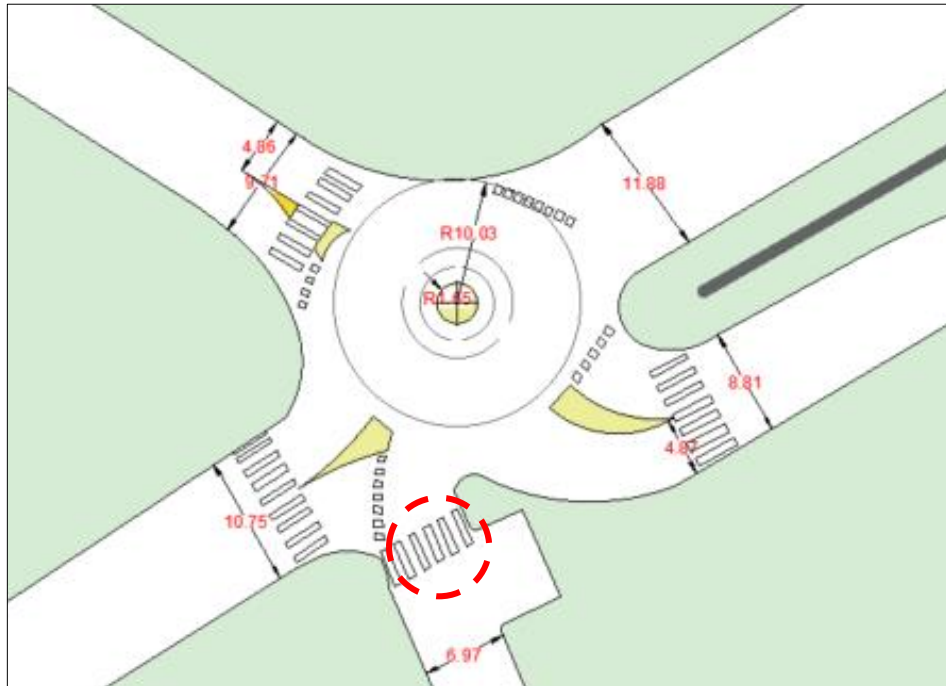


Bus traversant PI Pérot - Source : GAMA

6.9.2 Giratoire de Franquin :

Le giratoire de Franquin permet aux usagers d'accéder au centre-ville par les rues ; rue d'Aguesseau et le Boulevard Pasteur. Le secteur Franquin est la porte d'entrée du centre-ville, il est en lien direct avec la rue piétonne depuis la rue Jean Jaurès.

Aménagement :



Carte dimensionnement Giratoire Franquin. Source : GAMA

Caractéristiques de l'aménagement :

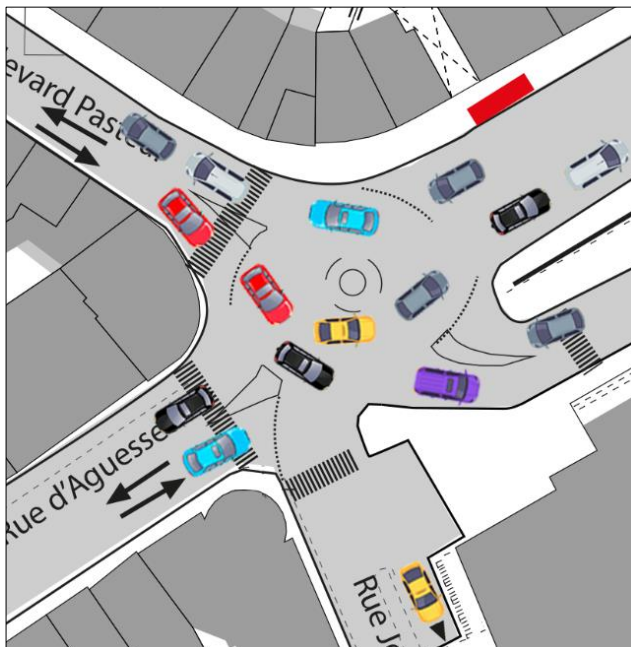
- Le giratoire de Franquin dispose de cinq branchements ; quatre branches dotées d'une seule voie par sens, d'une largeur moyenne d'entrée et de sortie de 03 mètres séparés par des îlots séparateurs, la cinquième branche est une voie à sens unique, elle permet uniquement l'accès au parking Saint-Martial.
- Le giratoire est compact (Rayon de 10 mètres)
- Aucune piste cyclable
- Manque de signalétique et de marquage au sol

Ilot central
Franchissable Trottoir étroit



Giratoire Franquin. Source : GAMA

Circulation automobile :



- La circulation automobile au sein du giratoire est régulée.
- Le rond-point ne permet pas une circulation sur deux voies, néanmoins sur le côté rue d'Aguesseau le rayon est légèrement plus grand et permettant le passage de deux voitures présentant ainsi des situations conflictuelles (voir figure ci-dessous)
- Giratoire situé en dénivelé.
- L'accès vers la rue d'Aguesseau est utilisé uniquement par les riverains et les commerçants car mène vers une impasse (voir figure impasse rue d'Aguesseau ci-dessous)

Illustration circulation automobile – Franquin.
Source : GAMA

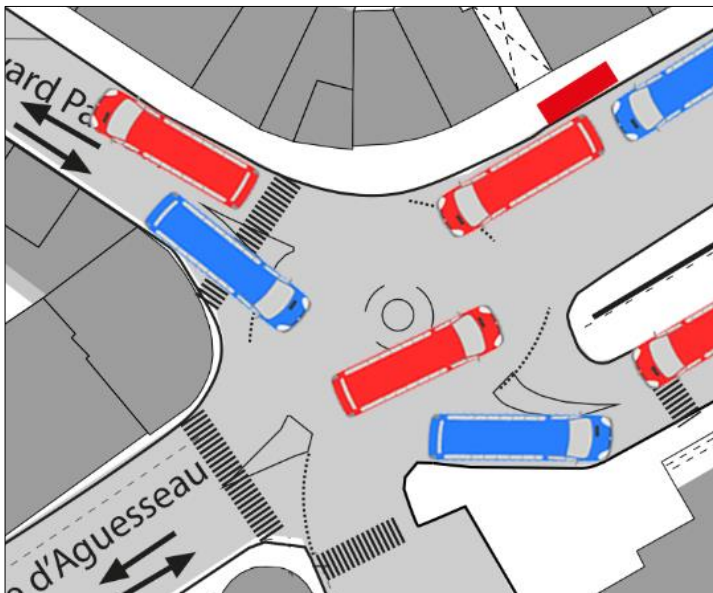


Circulation Franquin - Source : GAMA



Impasse rue d'Aguesseau - Source : GAMA

Le transport en commun :



- Pas de conflit entre TC et véhicule individuel.
- Bonne lisibilité
- Vitesse réduite.

Illustration circulation Franquin- Source : GAMA



Autobus articulé traversant le rond-point Franquin - Source : GAMA

Enjeux :

- Revoir le traitement de l'aménagement afin de favoriser une bonne lisibilité.
- Assurer plus de sécurité aux piétons
- Maitriser le flux automobile.
- Prendre en compte les deux-roues motorisées dans l'aménagement.
- Inciter les automobilistes à adopter une vitesse d'approche compatible avec l'aménagement.
- Avoir une pré-signalisation visible et lisible (simple, cohérente et placée de façon bien perçue)
- Assurer une bonne perception à l'approche du giratoire.
- Favoriser une simplicité dans l'aménagement.
- Avoir une réflexion globale portant également sur l'aménagement prévu de réseau cyclable.
- Améliorer l'éclairage, le travail sur un projet d'éclairage permettant de rendre le piéton plus visible.
- Améliorer les zones sensibles : zone de traversée sans visibilité, trottoirs étroits ...



Sortie parking Hôtel Mercure - Source: GAMA



FICHE FINANCIERE OPERATION

Station Franquin, Rampe d'Aguesseau, Angoulême

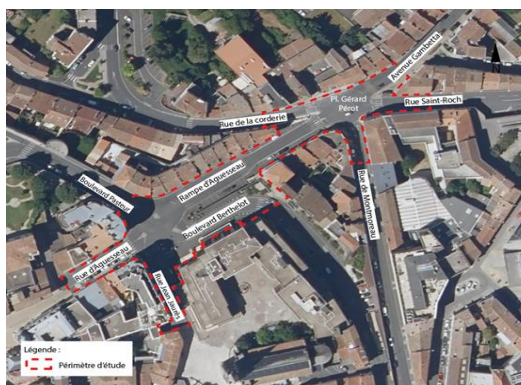
Maitre d'ouvrage

GrandAngoulême

Localisation

Angoulême

Périmètre de l'operation



Coût de l'operation - Montants HT	GrandAngoulême	Ville d'Angoulême	Bilan
Travaux d'infrastructure/Equipements	1 123 000,00	377 000,00	1 500 000
travaux superstructure Parking Franquin	385 000,00		385 000
Taux de tolerance, aleas et etudes de sols	240 000,00	60 000,00	300 000
Etudes de maitrise d'œuvre (12%)	212 480,00	53 120,00	265 600
Contrôleur Technique/SPS	16 000,00	4 000,00	20 000
Etudes diverses complémentaires	40 000,00	10 000,00	50 000
Remuneration jury	4 000,00	1 000,00	5 000
Remunération candidats /concours	30 000,00	7 500,00	37 500
Frais de publicite/ de communication	4 000,00	1 000,00	5 000
Total HT	2 054 480,00	513 620,00	2 568 100,00
Revision de prix (previsions)	168 000,00	42 000,00	210 000
Frais propres MOA (taxes/ aleas modification programme 1 % des travaux 22 k€ /refere preventif 40 k€...)	80 000,00	20 000,00	100 000
Sous Total hors MOAD	2 302 480,00	575 620,00	2 878 100,00
Remuneration MOAD	100 000,00	25 000,00	125 000
Total avec MOAD	2 402 480,00	600 620,00	3 003 100,00