

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DU GRAND ANGOULEME**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 12 MAI 2016**

Délibération
n° 2016.05.144

**Délibération cadre en
lien avec le projet de
bus à haut niveau de
service**

LE DOUZE MAI DEUX MILLE SEIZE à 17h30, les membres du conseil communautaire se sont réunis au siège de la communauté d'agglomération du Grand Angoulême - 25 boulevard Besson Bey à ANGOULEME suivant la convocation qui leur a été adressée par Monsieur le Président.

Date d'envoi de la convocation : **04 mai 2016**

Secrétaire de séance : Bernard CONTAMINE

Membres présents :

Jean-François DAURE, Marie-Hélène PIERRE, Denis DOLIMONT, Fabienne GODICHAUD, Michel GERMANEAU, Jacky BOUCHAUD, Isabelle FOSTAN, Gérard DEZIER, Yannick PERONNET, Bernard CONTAMINE, Anne-Marie BERNAZEAU, Jacques PERSYN, Guy ETIENNE, Vincent YOU, André BONICHON, Gérard BRUNETEAU, Véronique ARLOT, Danielle BERNARD, Xavier BONNEFONT, Jacky BONNET, Patrick BOURGOIN, Mireille BROSSIER, Danielle CHAUVET, Françoise COUTANT, Véronique DE MAILLARD, Catherine DEBOEVERE, Armand DEVANNEAUX, Bernard DEVAUTOUR, Karen DUBOIS, Jacques DUBREUIL, François ELIE, Bernadette FAVE, Annette FEUILLADE-MASSON, Jean-Jacques FOURNIE, Maud FOURRIER, Nicole GUENOLE, Isabelle LAGRANGE, André LANDREAU, Elisabeth LASBUGUES, Philippe LAVAUD, Bertrand MAGNANON, Annie MARAIS, Annie MARC, Daniele MERIGLIER, Marie-Claude MONTEIL, Catherine PEREZ, Jean-Philippe POUSSET, Bernard RIVALLEAU, Olivier RIVIERE, Zahra SEMANE, Jean-Luc VALANTIN, Philippe VERGNAUD, Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU

Ont donné pouvoir :

François NEBOUT à Catherine DEBOEVERE, Sylvie CARRERA à Anne-Marie BERNAZEAU, Samuel CAZENAVE à Xavier BONNEFONT, Stéphane CHAPEAU à Fabienne GODICHAUD, Martine FRANCOIS-ROUGIER à Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU, Joël GUITTON à Vincent YOU, Catherine MAZEAU à Bernard CONTAMINE

Excusé(s) :

Nicole GUIRADO

Absent(s) :

François NEBOUT, Sylvie CARRERA, Samuel CAZENAVE, Stéphane CHAPEAU, Martine FRANCOIS-ROUGIER, Joël GUITTON, Catherine MAZEAU

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 12 MAI 2016

**DELIBERATION
N° 2016.05.144**

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE /
POLITIQUES DE MOBILITÉ

Rapporteur : **Monsieur DAURE**

DELIBERATION CADRE EN LIEN AVEC LE PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Le GrandAngoulême d'aujourd'hui et de demain a cette grande opportunité d'être idéalement situé dans le cadre de la grande Région Aquitaine Limousin Poitou Charentes.

- Alors que notre territoire stagne démographiquement, que le nombre de logements vacants est très important notamment au centre-ville d'Angoulême, que le nombre de chômeurs est au-dessus de la moyenne nationale, alors que nous constatons au quotidien la fermeture de commerces des centres urbains, que les espaces publics se dégradent et ne correspondent plus aux aspirations de nos habitants
- Que le réseau de transports en commun n'est plus adapté au comportement des habitants en matière de mobilité
- Que les modes doux sont quasi inexistants

il est de notre devoir d'impulser des politiques qui doivent être de véritables leviers pour le développement économique urbain, social et environnemental de notre territoire.

L'arrivée de la LGV en juillet 2017 permettra de relier Paris en 1h40 et Bordeaux en 35 mn grâce aux grilles horaires âprement négociées en faveur de la Charente. Cette infrastructure ne sera un facteur de développement :

- d'une part qu'à la seule condition que nous donnions des signes tangibles d'aménagement capable d'accueillir et de rendre attractif notre territoire,
- et d'autre part que l'ensemble des modes de déplacement partagés et doux incluent également une réflexion particulière sur le covoiturage.

C'est ce que l'agglomération a commencé à faire par la réalisation du Pôle d'échanges multimodal Est et de L'Alpha, et bientôt du Pôle d'échanges multimodal Ouest en coordination avec les aménagements des îlots Renaudin et Didelon, et des aménagements des espaces publics de L'Houmeau. Ces aménagements sont sources de travaux importants injectés dans l'économie locale qui en a fortement besoin dans le contexte actuel.

Le projet de BHNS que nous vous présentons est générateur de travaux d'un montant de près de 50 M€ pris sur le versement transport acquitté par les employeurs publics et privés de l'agglomération. Il s'inscrit dans cette dynamique, car au-delà de l'enjeu de transport, il permettra de fixer et conforter les centralités urbaines existantes, de lutter contre l'étalement urbain et d'améliorer le cadre de vie sur le territoire.

Les transports en commun ont besoin d'une ville dense et dynamique pour obtenir une fréquentation importante, et la ville dense a besoin des transports en commun, d'une gestion du stationnement ambitieuse, d'une réglementation des livraisons adaptées, et des espaces publics attractifs et de qualité pour les modes doux, pour parvenir à une urbanité dynamique et apaisée et desservir les quelques 14 000 emplois du centre-ville.

Le BHNS est également un outil de restructuration du réseau de transports urbains afin que l'ensemble des communes bénéficie de cette infrastructure grâce à des liaisons plus rapides entre les centres bourgs et le cœur d'agglomération, il crédibilisera ce mode de transport complémentaire des autres modes de déplacement du fait des aménagements d'échanges multimodaux prévus.

Le BHNS n'est donc que la première étape d'un travail plus vaste intégrant la totalité du territoire et permettant de définir l'architecture de notre futur réseau de transport en commun et des objectifs d'inter modalité déjà intégrés au sein du SCoT dans le schéma des mobilités présentés aux élus du Syndicat Mixte de l'Angoumois.

De même le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal -HD en cours d'élaboration au sein du GrandAngoulême sera un document de planification déterminant pour les années à venir notamment en termes de politique de logement à l'instar du Programme Local de l'Habitat 2014-2020 et de politique de déplacement selon les préconisations arrêtées par le conseil communautaire du 11 avril 2013.

Aussi GrandAngoulême sera fort de la proximité entre ses habitants et de la diversité des outils de mobilité qui seront mis à disposition de tous ses habitants.

A ce titre, l'ensemble des modes de déplacement doit être organisé pour permettre à chaque habitant de pouvoir rejoindre son lieu de vie et lieu de travail ou d'études et le cœur de l'agglomération dans des délais optimisés.

Le PLUI-HD sera le cadre principal de cette ambition. Il posera les orientations d'aménagements et de programmation qui devront permettre un véritable maillage du territoire. Les employeurs publics et privés qui financent principalement les politiques de déplacement par le VT qui est essentiellement dédié à l'amélioration des transports en commun, doivent pouvoir proposer à leurs salariés des modes de transport adaptés à un territoire qui porte une volonté de proximité. Les lycéens et étudiants doivent pouvoir bénéficier de trajets rapides. Les personnes seules ou les habitants des zones rurales les plus éloignés doivent pouvoir trouver un réseau de co-voiturage, un réseau actif de transports en commun performant ou des solutions ciblées qui évitent l'exclusion.

En accord avec le SCOT, voté par l'ensemble des élus du territoire de l'agglomération de 2017, qui fait de la mobilité le pilier du développement urbain, le PLUI-HD devra trouver des réponses efficaces et diversifiées pour que le développement de l'agglomération implique une recherche constante de solutions innovantes. Les choix qui seront posés devront respecter notre territoire et son patrimoine et permettre un équilibre économique qui ne concentre pas ses engagements budgétaires sur des investissements qui oublient des pans entiers de la population.

Les lois Grenelle 1 et 2, en prolongement de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, incitent à une plus grande articulation entre urbanisme et transport, notamment en milieu urbain où elles lient densité et niveau de desserte.

Les conventions en cours d'élaboration avec l'Etablissement Public Foncier en lien avec ce projet sont des outils efficaces qui permettront de reconquérir les logements vacants et les cases commerciales abandonnées des centres villes et plus particulièrement celui de la ville d'Angoulême afin de redynamiser la démographie et l'activité commerciale.

Ce renforcement de la centralité de notre agglomération est indispensable au rayonnement économique et touristique de l'ensemble de notre territoire.

A ce titre le conseil communautaire du 25 mars 2016 a délibéré à l'unanimité pour s'engager auprès de la ville d'Angoulême à participer financièrement par le Versement Transport aux travaux de mise aux normes du tunnel de la Gâtine à hauteur de 50% du cout supporté hors subvention par le maître d'ouvrage qu'est la ville d'Angoulême.

Dans un souci de cohérence d'aménagement urbain avec le passage d'un BHNS au centre-ville, de la requalification du quartier de la gare et de L'Houmeau, et du lien que nous devons opérer avec le fleuve Charente, il est important de compléter nos ambitions d'aménagement par des engagements sur des opérations phares.

On citera :

- Le carrefour dit « Barrouilhet » dont l'état actuel n'est pas digne d'une entrée de ville d'autant plus qu'il est situé au pied des remparts, élément remarquable d'architecture urbaine, et au cœur du quartier économique du pôle image et qui demain sera un passage important de lignes majeures de transport en commun dont celle qui irriguera l'axe Pôle Image - Gare.

Aussi, il vous sera proposé de délibérer sur une « *autorisation d'engagement* » de 2 000 000 € sur le budget Transport en Commun financée par le VT.

- L'axe Pôle Image - Gare en cohérence avec les aménagements portés par la ville qui nécessite une véritable requalification urbaine indispensable à l'amélioration de l'image de la centralité de notre agglomération.
- Les berges du fleuve afin d'utiliser son fort potentiel imaginaire et identitaire pour améliorer l'image de l'agglomération par des aménagements de qualité et en faire un élément d'attractivité touristique majeur.
Aussi conformément à la volonté de faciliter l'attractivité de notre territoire, centre de la nouvelle région, et de valoriser le fleuve Charente, GrandAngoulême et la ville d'Angoulême s'engagent également et concomitamment dès le mois de juin 2016, dans le cadre d'une étude programmatique d'aménagement des berges du fleuve. Celle-ci permettra de définir et partager chacun dans ses compétences respectives d'une part le périmètre et le projet d'aménagement répondant à une attractivité touristique et à une requalification des espaces publics, d'autre part d'en définir les temporalités. Cette étude sera menée sous maîtrise d'ouvrage de la ville d'Angoulême avec un cofinancement à 50% de l'agglomération. Les résultats de cette étude devraient être susceptibles d'enclencher une première phase de travaux avec la ville d'Angoulême dès 2017.

Egalement sur l'ensemble de son tracé, le projet de BHNS doit dans le cadre de son intégration dans l'espace urbain être accompagné par des aménagements complémentaires sur les modes doux ; ces aménagements concernent entre autres les communes de l'Isle d'Espagnac, La Couronne et Ruelle-sur-Touvre.

Aujourd'hui, il vous est proposé d'engager l'agglomération dans la mise en œuvre ou la participation aux projets suivants dans le cadre d'un équilibre financier entre territoires urbains et ruraux :

- Le BHNS (I).
- La réhabilitation de l'axe carrefour Barrouilhet – berges de la Charente, le long du boulevard Besson Bey (II).
- Les liaisons douces (III).

I – Le projet de bus à haut niveau de service

A – Le programme définitif du BHNS

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est **le projet qui répond pleinement à l'enjeu de rayonnement du territoire** en impulsant une modernisation de l'ensemble du réseau de transports urbains à l'horizon 2019 en étant adapté aux besoins de mobilités des personnes se rendant sur l'agglomération.

Le projet prévoyant la construction de 2 lignes, de 65 stations et 4 parcs-relais a fait l'objet depuis l'été **2015 d'études complémentaires afin de déterminer le tracé le mieux adapté aux enjeux du territoire dans l'enveloppe budgétaire arrêtée en juin 2015 et selon 3 niveaux d'aménagement définis également en juin dernier :**

- 9 variantes de tracé sur 4 secteurs ont été étudiées, comparées et présentées aux communes concernées et au centre hospitalier d'Angoulême :
- 2 variantes pour la desserte de l'Hôpital Girac,
- 2 variantes pour la desserte de la ZI 3 sur L'Isle-d'Espagnac,

- 2 variantes en traversée de Ruelle-sur-Touvre,
- 3 variantes en traversée d'Angoulême.

La délibération qui vous est proposée est l'**aboutissement de ces temps d'échanges. Elle doit permettre de poursuivre et de finaliser les études plus approfondies d'avant-projet (AVP) et, en parallèle, de mener à bien la réflexion sur la réorganisation du réseau de transport en commun dont le BHNS constitue l'épine dorsale.**

Le BHNS circulera donc en site propre sur 6,1km de son tracé situé dans le cœur d'agglomération en dehors duquel seules des stations et des carrefours seront traités afin d'assurer son insertion dans la circulation.

Chaque variante a fait l'objet d'une analyse comparée selon 5 critères :

- la caractéristique et les enjeux d'insertion : longueur totale du trajet, principe d'insertion dans l'espace urbain, points de difficultés.
- les enjeux d'exploitabilité : attractivité du service rendu, performance confort des usagers.
- les contraintes environnementales : liées au stationnement, aux travaux de réseaux, les surfaces d'intervention.
- les coûts de réalisation.
- les coûts d'insertion.

Il s'agissait également de garantir la rentabilité socio-économique du projet dont l'objectif est de desservir un maximum de population, d'emplois, d'équipements et de pôles générateurs de mobilité.

Sont donc privilégiés :

Un passage par la traversée complète du site de l'Hôpital :

- pour répondre aux besoins des salariés, des usagers et des visiteurs,
- pour permettre une desserte à proximité immédiate de l'entrée principale de l'établissement,
- pour créer un nouvel accès à l'hôpital par le sud,
- pour favoriser la valorisation économique des terrains au sud du site,
- pour une meilleure régularité de l'offre de transport.

Un passage par la ZI 3 via le boulevard Allende, avec un sens aller par la rue des Plantiers et un retour par la rue de la Quintinie, ce qui permet :

- une meilleure desserte des emplois,
- des temps de parcours performants,
- ne nécessiterait pas d'acquisition foncière.

Afin de répondre à l'enjeu de desserte de la rue de la République, il fera partie intégrante de l'étude de réorganisation du réseau avec la mise en place d'une offre de service de type ligne majeure qui sera adaptée aux caractéristiques des pôles générateurs existants et des communes à desservir en amont et en aval de la commune situées en dehors du tracé du BHNS.

Une traversée de Ruelle-sur-Touvre par le centre-ville, ce qui permet :

- de conserver une bonne desserte de la mairie (après création d'une liaison piétonne),
- la desserte du site de la Porte, du complexe sportif, de la médiathèque et de la maison de santé,
- la garantie d'une meilleure régularité en heure de pointe,
- une meilleure lisibilité de l'offre de transport en évitant la dissociation du tracé.

Un passage en traversée d'Angoulême par le plateau

- il constitue un pôle générateur et émetteur de déplacement majeur du territoire, et représente un potentiel de fréquentation important pour la rentabilité du projet (9 000 habitants / 14 000 emplois / 4 000 scolaires),

- il permet une insertion du BHNS sans point dur ce qui favorise la maîtrise des coûts d'investissement,
- il n'impacte pas ou très peu le stationnement et ne nécessite pas d'acquisition foncière. A ce titre une attention particulière sera portée à la reconstitution des places supprimées par le passage du BHNS et l'aménagement des stations et carrefour sur le secteur de l'Hôtel de Ville à Franquin.

La station « Franquin » devra faire l'objet d'une étude pour être déplacée au niveau de l'avenue du Général de Gaulle ainsi nouvellement dénommée « Les Halles ». Une attention particulière sera portée à l'aménagement des stations « Saint Pierre » et « Les Halles » qui seront traitées de manière à libérer autant que possible la circulation lors de l'attente des bus en station. La station « Saint Pierre » prendra en compte les questions de sécurité et viendra s'accorder avec le projet de réaménagement du parvis de la cathédrale réalisé par la ville d'Angoulême.

Afin de conserver un fonctionnement optimal du carrefour de la Place Perrot, une optimisation de la circulation sera recherchée par une diminution des flux de véhicules y compris du nombre de bus urbains et interurbains. La fonction de nœud d'échanges entre bus urbains et interurbains sera revue dans le cadre de la restructuration du réseau de transport en commun dont les premiers résultats seront connus à l'automne 2016 afin d'optimiser le pôle d'échanges multimodal de la gare, et l'étude de sites complémentaires potentiels.

Pour répondre à l'enjeu de desserte du bas de plateau, celui-ci fera partie intégrante de l'étude de réorganisation du réseau avec la mise en place d'une offre de service de type ligne majeure qui sera adaptée aux caractéristiques des pôles générateurs existants puis des projets à venir.

Afin de répondre à l'enjeu de relier le BHNS à certains quartiers par des liaisons douces, GrandAngoulême souhaite accompagner les communes qui engageraient la création de voies piétonnes - cycles, comme La Couronne pour relier le centre universitaire, L'Isle d'Espagnac pour relier la Maison d'Ardoise, ou Ruelle-sur-Touvre pour relier le secteur de la mairie, en mettant en place un fonds de concours. Des critères d'éligibilité seront définis à l'occasion de la création de ce dispositif d'accompagnement.

Outre le fait que le projet de BHNS impactera définitivement le système de mobilité de l'agglomération, il se traduira par des travaux qui participeront à la vitalité des entreprises du BTP, un renouvellement de l'attractivité du cœur d'agglomération au niveau du logement et du commerce, de la lutte contre l'exclusion sociale.

B – Un transfert de compétences, encadré par l'intérêt communautaire

Le projet communautaire de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) nécessite la réalisation de travaux d'aménagement de voirie pour favoriser l'insertion du bus dans la circulation et garantir sa performance. Ces aménagements de voirie sont de deux natures :

- o des travaux de voirie proprement dits selon 3 niveaux :
 - Niveau 1 : traitement intégral de l'emprise de la voie et les aménagements de l'espace public de façade à façade sur le tracé du site propre
 - Niveau 2 : traitement ponctuel de l'emprise de la voie sur certains carrefours et à l'emplacement des stations
 - Niveau 3 : traitement ponctuel de la voie par l'implantation uniquement de stations.
- o la création de parcs de stationnement : création de 4 parcs-relais positionnés aux carrefours du tracé et des routes de contournement d'agglomération pour inciter les personnes extérieures au territoire d'agglomération à se stationner en entrée de territoire pour rejoindre le cœur d'agglomération en transport en commun.

Afin de permettre à GrandAngoulême d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements de voirie et de ne pas faire supporter aux communes concernées tout ou partie du coût financier afférent, il est proposé que la communauté se voit transférer la compétence optionnelle suivante :

« Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire » (article L5216-5-II 1° du CGCT)

Le transfert de compétence est décidé par délibérations concordantes du conseil communautaire et des conseils municipaux.¹

À compter de la notification à chaque commune membre de la délibération du conseil communautaire, le conseil municipal dispose d'un délai de trois mois pour se prononcer sur le transfert proposé. A défaut de délibération dans ce délai, sa décision est réputée favorable.

Le transfert de compétence est prononcé par arrêté du représentant de l'État dans le département.

Le transfert de la compétence entraîne le transfert automatique des maires au Président de la communauté des pouvoirs de police spéciale suivants :

- police de la circulation et du stationnement qui s'exerce sur l'ensemble des voies du domaine public routier communal et intercommunal à l'intérieur de l'agglomération, ainsi que sur les routes nationales et départementales à l'intérieur de l'agglomération ;
- police de la délivrance des autorisations de stationnement sur la voie publique aux exploitants de taxis.

Toutefois, dans un délai de 6 mois à compter du transfert de compétence, un ou plusieurs maires peuvent s'opposer au transfert de ces pouvoirs de police (article L5211-9-2 III du CGCT).

Dans ce cas, dans un délai de 6 mois à compter de la réception de la 1^{ère} opposition, le président de la Communauté peut renoncer à ce que les pouvoirs de police spéciale lui soient transférés.

Par ailleurs, l'exercice de la compétence « Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire » est subordonné à la reconnaissance de son intérêt communautaire.

La définition de l'intérêt communautaire constituera la ligne de partage entre les interventions confiées à la Communauté et les attributions conservées par les communes.

Ceci étant précisé, la définition de l'intérêt communautaire pourrait être établie sur la base des critères suivants :

Au titre de la compétence "création ou aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire:

les voiries, portions de voirie, carrefours et stations situés sur le tracé du projet de BHNS, nécessaires à la mise en service d'un bus à haut niveau de service.

¹ Une majorité qualifiée de communes doit y être favorable : Soit deux tiers des communes représentant la moitié de la population totale concernée ou la moitié des communes représentant deux tiers de la population totale, avec, de plus, l'accord obligatoire de la commune dont la population est la plus nombreuse, si celle-ci est supérieure à un quart de la population totale de l'EPCI

En application de ces critères, seraient reconnus d'intérêt communautaire

- **les voies publiques** majoritairement en site propre suivantes :
 - o Sur la commune d'Angoulême
 - ✓ de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny qui va du giratoire Madeleine non compris jusqu'au giratoire non compris (traité dans le PEM) avec la rue Pierre Sémard,
 - ✓ rue de Bordeaux : du carrefour avec l'avenue du Président Wilson jusqu'au carrefour giratoire de Girac (rond-point non compris)
 - o Sur la commune de Saint-Michel
 - ✓ du carrefour giratoire de Girac (rond-point non compris) jusqu'au carrefour du pont de Valteau, avec la création d'une voie communautaire entre l'hôpital de Girac et la rue Jean Doucet.
- **les carrefours** nécessitant un aménagement permettant de favoriser le passage des bus et optimiser le temps de franchissement du bus situés sur le tracé du BHNS
- **toutes les stations** situées sur le tracé du BHNS.

Plus précisément, seraient reconnus d'intérêt communautaire les éléments suivants des voiries, portions de voirie, carrefours et stations susmentionnés,

- La chaussée, dans la totalité de sa structure de façade à façade y compris les talus lorsque ceux-ci sont nécessaires au soutien ou à la protection de la chaussée ;
- Les trottoirs, accotements et fossés ;
- Les murs de soutènement, clôtures et murets ;
- Le sous-sol de voies publiques ;
- Les arbres et espaces verts ;
- Les ouvrages d'évacuation des eaux de ruissellement de la chaussée ;
- Les installations implantées dans l'emprise des voies publiques : les bornes, les panneaux de signalisation (marquage verticaux), les pylônes et les candélabres liés à l'éclairage public et les appareils de signalisation verticale, les terre-pleins centraux de la chaussée formant des îlots directionnels de sécurité, les terre-pleins centraux, les carrefours, les ronds-points ou encore les espaces situés au centre d'un carrefour, les espaces verts et plantations d'embellissement ;
- Les ouvrages d'art, définis comme étant des structures permettant à la voie de franchir un obstacle naturel ou non mais aussi les édifices qui permettent de soutenir un remblai inférieur ou supérieur ;
- Les marquages horizontaux (passages piétons, marquage stationnement...)
- Les feux de signalisation et matériels associés (armoires, boucles, priorités bus) ;
- Les pistes cyclables ;
- Les mobiliers urbains.

Seraient expressément exclus de l'intérêt communautaire les ouvrages suivants :

- les réseaux électriques ;
 - les réseaux d'éclairage public,
 - les réseaux de télécommunications, aériens ou souterrains,
 - les réseaux de gaz.
- **au titre de la compétence « création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire » :**

Les parcs-relais (dits P+R) liés au projet de BHNS permettant d'inciter le transfert modal de la voiture particulière vers le transport en commun.

En application de ces critères, seraient reconnus d'intérêt communautaire

- le parc-relais des Trois Chênes, situé sur la commune d'Angoulême,
- le parc-relais de Girac, situé sur la commune de Saint-Michel,
- le parc-relais Nord situé sur la commune de L'Isle-d'Espagnac
- le parc-relais du Parc Expo, situé sur la commune de L'Isle-d'Espagnac,

La reconnaissance de l'intérêt communautaire de la compétence, telle que précisée ci-dessus, (voies, stations, carrefours, parcs de stationnement) entraînera notamment l'application des principes suivants :

- la mise à la disposition de plein droit au profit de la communauté des biens meubles et immeubles utilisés, à la date de ce transfert, pour l'exercice de la compétence.
- Les parties concernées et la CLECT (la commission locale d'évaluation des charges transférées) devront procéder à l'évaluation des charges transférées en vue d'impacter le plus justement et durablement possible l'attribution de compensation de chaque commune concernée.

La majorité requise pour la reconnaissance de l'intérêt communautaire est fixée au 2/3 de l'effectif total du conseil.

Il est précisé que la gouvernance du projet BHNS dans sa phase opérationnelle sera assurée par un comité de pilotage présidé par le Président de GrandAngoulême, regroupant les élus de GrandAngoulême et les élus des communes « impactées » par les travaux. Ce comité de pilotage s'appuiera sur un comité technique présidé par le vice-président de GrandAngoulême en charge de l'aménagement durable du territoire et des politiques de mobilités, et constitué des élus des communes concernées, du DGS et du DGA de GrandAngoulême et des DGS des communes concernées, ainsi que de la SPLA Gama, en tant que maître d'ouvrage délégué de GrandAngoulême. Ces deux organes de gouvernance assureront autant que nécessaire les consultations et concertations spécifiques avec les communes les plus « impactées » par les travaux, et particulièrement sur le tracé du BHNS sur le Plateau d'Angoulême compte tenu des multiples contraintes spécifiques (espaces protégés, sécurité des abords d'équipements publics, maintien de l'accès aux services et commerces, implantation de structures sur l'espace public à l'occasion des manifestations et festivals, ...)

II - La réhabilitation de l'axe carrefour Barrouilhet – berges de la Charente, le long du boulevard Besson Bey

L'ambition développée autour de la gare et des ilots Didelon et Renaudin doit être poursuivie et renforcée au travers de la politique de mobilité comme outil majeur de développement territorial du cœur de l'agglomération, et particulièrement de l'axe Girac-Gare : le devenir de ce secteur doit répondre aux enjeux du schéma de cohérente territoriale de l'Angoumois, du schéma de cohérence et de programmation urbaine de la ville-centre, du PLH communautaire, par la mise en valeur de ces atouts.

Le positionnement de la rue de Bordeaux est stratégique comme lien majeur entre les différents pôles économiques et la gare, et comme marqueur d'entrée de ville. A ce titre le passage d'une ligne de transport en commun de type majeure identifiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de transports urbains, nécessitera de repenser le secteur dit « Barrouilhet » afin de prioriser le passage de bus. La liaison ville basse-ville haute devra faire l'objet ultérieurement d'une étude spécifique transport justifiant cet investissement éventuel.

Ces travaux de réaménagement du dit secteur seront cofinancés par GrandAngoulême dans le cadre d'une autorisation d'engagement de 2 000 000 € sur le budget Transport en commun donc financée par le Versement Transport. A l'instar des fonds de concours, l'autorisation d'engagement ne pourra excéder la part du financement assurée, hors subventions, par le bénéficiaire de ladite autorisation.

En tout état de cause, la participation de GrandAngoulême sera plafonnée à 2 millions d'euros.

Sachant que ces travaux concernent un secteur stratégique de circulation de l'agglomération, il sera nécessaire de coordonner ceux-ci avec les travaux liés au BHNS et au tunnel de la Gâtine.

III – La réalisation de liaisons douces

Il convient de favoriser le développement des liaisons douces qui pourraient être réalisées par les communes autour du tracé du BHNS.

A cet effet, GrandAngoulême pourrait accompagner dans ce domaine entre autres les communes de l'Isle d'Espagnac, de La Couronne et de Ruelle-sur-Touvre et voter une autorisation d'engagement à hauteur de 200 000 €.

Je vous propose donc :

D'APPROUVER l'engagement de l'agglomération dans la mise en œuvre ou la participation aux projets suivants dans le cadre d'un équilibre financier entre territoires urbains et ruraux :

- Le Bus à haut niveau de service
- La réhabilitation de l'axe carrefour Barrouilhet – Berges de La Charente, le long du boulevard Besson Bey
- Les liaisons douces.

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

Certifié exécutoire :	
<u>Reçu à la Préfecture de la Charente le :</u> 18 mai 2016	<u>Affiché le :</u> 18 mai 2016