

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND ANGOULEME

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SEANCE DU 15 SEPTEMBRE 2016

Délibération
n° 2016.09.236

BHNS : validation du bilan de la concertation préalable L103-2 du code de l'urbanisme

LE QUINZE SEPTEMBRE 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 : **09 septembre 2016**

Secrétaire de séance : Véronique DE MAILLARD

Membres présents :

Jean-François DAURE, Marie-Hélène PIERRE, Denis DOLIMONT, Fabienne GODICHAUD, Michel GERMANEAU, Jacky BOUCHAUD, Gérard DEZIER, Yannick PERONNET, Bernard CONTAMINE, Anne-Marie BERNAZEAU, Guy ETIENNE, Vincent YOU, François NEBOUT, André BONICHON, Gérard BRUNETEAU, Francis LAURENT, Véronique ARLOT, Danielle BERNARD, Xavier BONNEFONT, Jacky BONNET, Patrick BOURGOIN, Mireille BROISSIER, Sylvie CARRERA, Danielle CHAUDET, Françoise COUTANT, Véronique DE MAILLARD, Armand DEVANNEAUX, Bernard DEVAUTOUR, Jacques DUBREUIL, François ELIE, Annette FEUILLADE-MASSON, Jean-Jacques FOURNIE, Maud FOURRIER, Nicole GUENOLE, Joël GUITTON, Isabelle LAGRANGE, André LANDREAU, Elisabeth LASBUGUES, Bertrand MAGNANON, Annie MARAIS, Annie MARC, Catherine MAZEAU, Daniele MERIGLIER, Marie-Claude MONTEIL, Catherine PEREZ, Jean-Philippe POUSSET, Zahra SEMANE, Jean-Luc VALANTIN, Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU

Ont donné pouvoir :

Stéphane CHAPEAU à Fabienne GODICHAUD, Catherine DEBOEVERE à André LANDREAU, Bernadette FAVE à Patrick BOURGOIN, Martine FRANCOIS-ROUGIER à Véronique DE MAILLARD, Nicole GUIRADO à Annette FEUILLADE-MASSON, Philippe LAVAUD à Catherine PEREZ, Bernard RIVALLEAU à Jacky BOUCHAUD, Philippe VERGNAUD à Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU

Excusé(s) :

Isabelle FOSTAN, Samuel CAZENAVE, Karen DUBOIS, Olivier RIVIERE

Absent(s) :

Stéphane CHAPEAU, Catherine DEBOEVERE, Bernadette FAVE, Martine FRANCOIS-ROUGIER, Nicole GUIRADO, Philippe LAVAUD, Bernard RIVALLEAU, Philippe VERGNAUD

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 SEPTEMBRE 2016

**DELIBERATION
N° 2016.09.236**

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE /
POLITIQUES DE MOBILITÉ

Rapporteur : Monsieur GERMANEAU

**BHNS : VALIDATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE L103-2 DU CODE
DE L'URBANISME**

Dans le cadre des dispositions des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) de GrandAngoulême a été soumis à la concertation préalable selon les modalités fixées par le maître d'ouvrage.

La phase de concertation vise à informer la population sur un projet, favoriser l'expression des habitants, des associations et autres personnes concernées, qu'il s'agisse de détecter les enjeux, de suggérer des orientations, de formuler des avis sur des dispositions envisagées, ou encore d'enrichir le futur projet de transport par le recueil d'avis et d'observations.

Le programme définitif du projet de BHNS de GrandAngoulême a été adopté par délibération n°145 du conseil communautaire du 12 mai 2016.

Par délibération n°150 du conseil communautaire du 12 mai 2016, les modalités de concertation ont été approuvées.

Sur la base du programme voté en conseil communautaire, une période de concertation du public a ensuite été organisée. Elle s'est déroulée du 18 mai au 20 juin 2016.

Durant cette période de concertation réglementaire :

- Des réunions publiques se sont tenues :
 - Le 1^{er} juin 2016 à l'espace Soëlys, à Soyaux
 - Le 7 juin 2016, à l'Espace Franquin, à Angoulême
- Un site internet dédié à l'opération BHNS contenant un formulaire de contact a été mis en ligne le 18 mai 2016 – www.bhns-grandangouleme.fr.
- Des expositions, des dossiers de concertation ainsi que des registres ont été mis en libre-service du public dans chaque mairie de l'agglomération ainsi que dans les locaux de GrandAngoulême.
- Une plaquette de présentation du projet dans l'Actu de mai 2016 (magazine de l'agglomération), accompagnée d'une lettre T à disposition du public pour adresser avis ou commentaire.

L'ensemble des avis et questions du public, les observations laissées dans les registres ainsi que les commentaires enregistrés durant la phase de concertation et les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont partie intégrante du « bilan de concertation L103-2 du code de l'urbanisme » annexé à la présente délibération. Ce bilan montre de façon générale l'accueil favorable du public et encourage GrandAngoulême à poursuivre le projet.

Considérant la délibération n°145 du 12 mai 2016 relative à l'adoption du programme définitif du projet de BHNS en vue des études d'avant-projet ;

Considérant la délibération n°150 du 12 mai 2016 relative à l'adoption des modalités de concertation L 103-2 ;

Considérant la délibération n°170 du 25 juin 2015 relative à l'adaptation du programme de BHNS en vue des études d'avant-projet ;

Vu l'article L103-2 et suivants du code de l'urbanisme et l'article L122-1 du code de l'environnement,

Vu l'avis favorable de la réunion de toutes les commissions du 8 septembre 2016 ;

Je vous propose :

D'APPROUVER le bilan de la concertation préalable et ses annexes, relative à la création d'un Bus à Haut Niveau de service sur le territoire de l'agglomération de GrandAngoulême.

D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à annexer la présente délibération et le bilan de la concertation au dossier d'enquête publique.

DE TRANSMETTRE la présente délibération et le bilan de la concertation à l'ensemble des communes de GrandAngoulême.

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

Certifié exécutoire :	
<u>Reçu à la Préfecture de la Charente le :</u> <u>20 septembre 2016</u>	<u>Affiché le :</u> <u>20 septembre 2016</u>

BILAN DE LA CONCERTATION L.103-2

relative au projet de Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême



18 mai au 20 juin 2016

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	3
2. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE	9
2.1. Les modalités de réalisation du bilan	9
2.2. Le bilan quantitatif.....	9
2.3. La synthèse des expressions du public	11
2.3.1. Les réunions publiques	11
2.3.2. Les autres moyens d'expression	12
2.3.3 Les principales thématiques abordées et les éléments de réponse associés	12
3. CONCLUSION	15
4. ANNEXES	16

1. PREAMBULE

La phase de concertation vise à informer la population sur un projet, favoriser l'expression des habitants, des associations et autres personnes concernées, qu'il s'agisse de détecter les enjeux, de suggérer des orientations, de formuler des avis sur des dispositions envisagées, ou encore d'enrichir le futur projet de transport par le recueil d'avis et d'observations.

Par délibération 2016.05.145 du 12 mai 2016, la Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême a approuvé l'adaptation du programme du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en vue de la réalisation du dossier d'Avant-Projet (AVP). (Annexe 1)

Par délibération n°2016.05.150 en date du 12 mai 2016, la Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême a approuvé les modalités de concertation préalable du projet de BHNS. (Annexe 2)

Le projet de BHNS est donc soumis à un temps de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes avec pour objectif de présenter et soumettre aux avis et suggestions :

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

Pour cela, GrandAngoulême propose plusieurs outils d'information et d'expression. GrandAngoulême organise également des temps d'échanges selon les modalités suivantes :

- **Pour s'informer sur le projet et les modalités de concertation :**
 - Le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr ;
 - Un dossier de concertation disponible en téléchargement sur le site internet, sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques (cf. figure 1) ;
 - Un document d'information distribué au cœur du magazine du Grand Angoulême du mois de mai 2016, disponible en téléchargement sur le site internet et mis à disposition sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques ;
 - Une exposition dans les locaux du Grand Angoulême ainsi que dans les communes de l'agglomération.
- **Pour s'exprimer :**
 - Le formulaire du site internet ;
 - Le coupon lettre T présent dans le document d'information et diffusé dans « l'Actu », le mensuel du Grand Angoulême (cf. figure 2) ;
 - L'adresse postale du Grand Angoulême ;
 - Les registres d'expression destinés à recueillir les observations et remarques du public pendant toute la durée de la phase de concertation. Le public pourra ainsi consigner ses observations et ses remarques dans ces registres mis à disposition à cet effet. Ces registres sont présents au siège du Grand Angoulême, dans les 16 communes de l'agglomération ainsi que lors des réunions publiques.
- **Pour échanger avec le maître d'ouvrage et ses équipes techniques :**
 - Trois réunions publiques (deux à Angoulême et une à Soyaux).



Figure 1 : Page de garde du dossier de concertation du projet de BHNS du Grand Angoulême

UN PROJET AU SERVICE DE VOTRE MOBILITÉ

L'AXE STRUCTURANT DU FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Développées en coordination avec le projet de métropolisation de l'ensemble du réseau, les deux lignes du projet de BHNS du Grand Angoulême profiteront d'un lien efficace avec toutes les lignes de transport en commun de l'agglomération ainsi qu'avec les autres modes (marche, voiture, 2 roues...).

Le projet participera ainsi à construire une desserte optimale de l'ensemble du territoire de l'agglomération d'aujourd'hui et de demain grâce à la construction d'un réseau hiérarchisé autour de 4 niveaux de service :

- ① 2 lignes de BHNS;
- ② Des lignes majeures en direction du cœur d'agglomération;
- ③ Des lignes relais en direction du BHNS;
- ④ Des lignes de proximité.

UNE RÉPONSE AUX ATTENTES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

SN conserve les caractéristiques principales du projet étudié et porté à la concertation en 2013, ce nouveau projet de BHNS apporte évidemment au contexte socio-économique du territoire ainsi qu'aux attentes et besoins de la population grâce à :

- un meilleur accès aux services et aux marchés;
- un aménagement moins impactant en traversée d'agglomération;
- un tracé de référence différent après de nouvelles études de viabilités;
- une intermodalité optimisée notamment autour de la gare LGV;
- une meilleure cohérence entre BHNS et réorganisation du réseau.

Nom: _____ Prénom: _____
 E-mail: _____ Entreprise / Institution: _____
 Adresse: _____ Ville: _____

VOTRE QUESTION OU COMMENTAIRE:

Et après la concertation ?

Un panel des éléments essentiels au résultat final du processus de concertation sont détaillés ci-dessous. Ces éléments sont présentés en forme de bulles, mais sont également explicités dans le document de concertation.

Le bus à haut niveau de service (BHNS) du Grand Angoulême

Le BHNS est une ligne de bus qui dessert l'ensemble du territoire de l'agglomération. Il sera composé de deux lignes principales : Ligne A et Ligne B. Les deux lignes seront complétées par des lignes de relais et de proximité.

Les aménagements et les équipements

Le BHNS sera accompagné d'aménagements et d'équipements pour faciliter son utilisation. Ces aménagements comprennent :

- Façade à façade : voie réservée, aménagement de l'espace public, carrefours prioritaires au BHNS, stations;
- Carrefours prioritaires au BHNS et stations;
- Stations.

Les éléments portés à la concertation

Les éléments portés à la concertation sont les suivants :

- Le site internet du projet (www.bhns-grandangouleme.fr) et le dossier de concertation présentant de façon détaillée les éléments qui sont soumis à l'avis du public, du 18 mai au 20 juin 2016.
- Les cartes et plans qui illustrent les deux lignes et les aménagements proposés sur la carte ci-dessous ; ces cartes sont le résultat du travail et de la comparaison de plusieurs variantes de tracés pour la desserte de l'hôpital de Cénac, en traversée d'agglomération, pour la desserte de la Zone industrielle 3 à l'île d'Espagnac et en traversée de Ruelle-sur-Touvre.
- Le détail des aménagements par secteur et par ligne : choix du niveau d'aménagement, localisation des stations, détails de l'aménagement des carrefours, de l'espace public et des voies...

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE DU GRAND ANGOULÈME

PARTICIPEZ À LA RÉALISATION DU PROJET !

S'INFORMER

- Le site Internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr
- Un dossier de concertation
- Le présent document d'information
- Un exposition dans les mairies de GrandAngoulême

S'EXPRIMER

- Le formulaire du site internet du projet
- Le coupon lettre T ci-après
- L'adresse postale : GrandAngoulême – concertation BHNS – 25 boulevard Besson Bey – CS 12 320 – 16 023 Angoulême Cedex
- Les registres d'expression mis à disposition aux cotés des expositions

ÉCHANGER

3 réunions publiques :

- Le 1er juin 2016 à 18h30 – Pole Soilly, 2 rue Jean-Jacques Rousseau, 16 800 Soyaux
- Le 7 juin 2016 à 18h30 – Hôtel de l'Europe Français, 1 place du Commerce, 16 000 Angoulême
- Le 9 juin 2016 à 18h30 – Ecole d'Art de GrandAngoulême, rue Antoine de Conti, 16 000 Angoulême

Tous les documents supports de la concertation sont à votre disposition sur les lieux d'exposition et à l'accès libre sur le site Internet du projet. Le présent document d'information est également intégré dans un dossier spécial du magazine de GrandAngoulême du mois de mai 2016.

LE CALENDRIER DU PROJET

Septembre 2015	Lancement des études portées de l'avalable et de l'opportunité du projet
12 mai 2016	Validation du programme d'étude et lancement de la phase de concertation
18 mai – 20 juin 2016	Concertation (18h30-20h)
MI 2016	Prise de décision administrative et environnementale
Fin 2016	Validation des études de Projet (PEO)
2017	Prise de décision politique et déclaration d'utilité publique
Fin 2017	Démarrage des travaux
M 2019	Mise en service

LES OBJECTIFS

- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport
- Développer une alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

Transmettez-nous votre avis en complétant et postant gratuitement le coupon réponse ci-dessous.

Pour plus d'informations : www.bhns-grandangouleme.fr

ECO

20 g
Format paysage
16/08/2016

T

GRANDANGOULEME
CONCERTATION BHNS
AUTORISATION 82745
16019 ANGOULEME CEDEX

Figure 2 : Coupon lettre T diffusé lors de la période de concertation

Dans les faits :

- Les dates de la concertation préalable sur le projet de BHNS ont été fixées à compter du 18 mai 2016 jusqu'au 20 juin 2016 ;
- Une exposition de trois panneaux de présentation du projet a été installée dans le hall d'accueil du Grand Angoulême (cf. figure 3), des mairies d'Angoulême et de Nersac et lors des réunions publiques ;
- Une exposition présentant le projet de BHNS sur un panneau a été installée dans le hall d'accueil des mairies de La Couronne, Gond-Pontouvre, Puymoyen, Soyaux, Linars, Fléac, Saint-Yrieix sur Charente, Ruelle-sur-Touvre, Saint-Saturnin, Saint-Michel, L'Isle d'Espagnac et Magnac-sur-Touvre ;
- Deux réunions publiques se sont tenues le 1^{er} juin 2016 à 18h30 à Soyaux (Pôle Soëlys) et le 7 juin 2016 à 18h30 à Angoulême (Espace Franquin), la 3^{ème} réunion publique initialement prévue à l'École d'Art à Angoulême n'a pu être réalisée faute de participants ;
- Des registres ont été mise à la disposition du public au siège du Grand Angoulême, dans les 16 communes de l'agglomération ainsi que lors des deux réunions publiques ;
- Les avis de concertation ont été publiés :
 - Sur le site internet du Grand Angoulême (www.grandangouleme.fr) ;
 - Au sein du magazine « l'Actu » du Grand Angoulême (n°47) diffusé dans toutes les boîtes aux lettres de l'agglomération du Grand Angoulême, 60 000 tirages (cf. figure 6).



Figure 3 : Exposition sur le projet de BHNS dans le hall d'accueil du Grand Angoulême



Figure 4 : Réunion publique du 7 juin 2016 à l'espace Franquin d'Angoulême

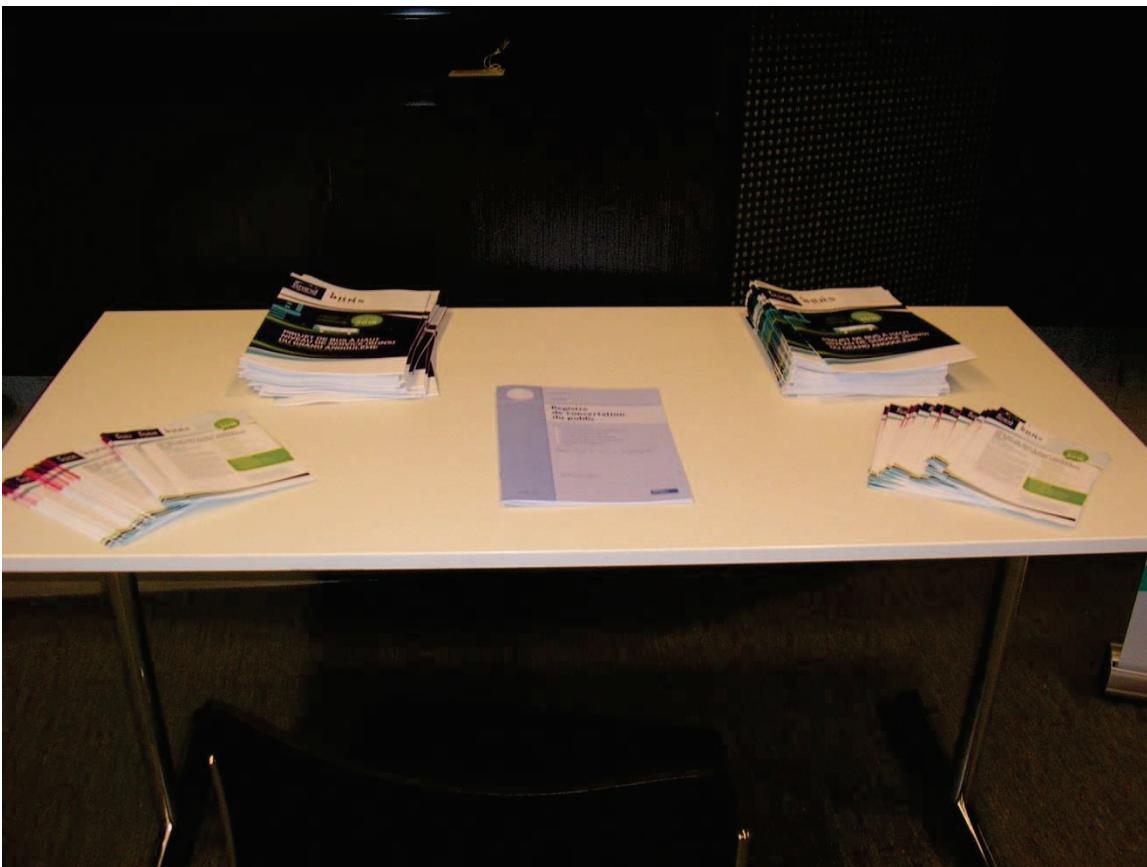


Figure 5 : Registre de concertation et documents d'informations sur le projet de BHNS lors de la réunion publique du 1er juin 2016 au pôle Soëlys à Soyaux



Figure 6 : Page de garde du n°47 du magazine « l'Actu » du Grand Angoulême

2. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

2.1. Les modalités de réalisation du bilan

Au terme de la concertation préalable qui s'est déroulée du 18 mai au 20 juin 2016, GrandAngoulême a rassemblé l'ensemble des avis exprimés (remarques et questions) qu'ils aient été émis lors des réunions publiques, ou inscrits sur les coupons réponses T, ou inscrits sur le registre en ligne accessible depuis le site du projet (www.bhns-grandangouleme.fr) ou dans les registres de la concertation.

A cette approche quantitative s'associe une approche plus qualitative issue des différents outils d'échanges proposés au public et lors des réunions publiques. Qu'elles aient été orales ou écrites, les prises de position des différents acteurs portaient sur de nombreux thèmes parmi lesquels : le tracé des deux lignes de BHNS, les amplitudes horaires de fonctionnement des lignes BHNS, les aspects économiques (coût du projet, financement), les aspects techniques liés aux types de matériel roulant, la réorganisation du réseau de transport en commun, etc.

Ce bilan de concertation a non seulement vocation à établir l'état des lieux des différents avis, propositions, ou interrogations des citoyens, mais aussi à devenir un outil d'aide à la décision pour GrandAngoulême qui ne pourra que s'enrichir des échanges ayant eu lieu.

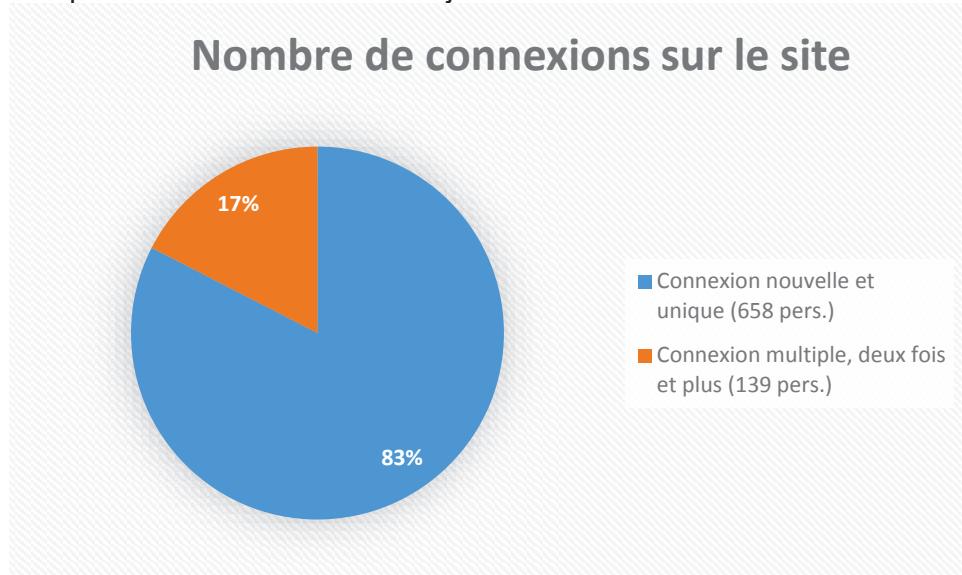
2.2. Le bilan quantitatif

La concertation préalable a mobilisé un nombre réduit de personnes lors des deux réunions publiques organisées à Soyaux et Angoulême. 40 personnes ont assisté aux réunions publiques (cf. figure 7).

Lieu de réunion	Nombre de personnes présentes
Soyaux - Pôle Soëlys	17
Angoulême - Espace Franquin	26
TOTAL	43

Figure 7 : Nombre de participants aux réunions publiques

Le site internet entièrement dédié au projet de BHNS (www.bhns-grandangouleme.fr) a quant à lui mobilisé et a enregistré 797 connexions sur la période de la concertation préalable comprise entre le 18 mai et le 20 juin 2016.



Les habitants ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Au total, 65 expressions diverses ont pu être recueillies, ci-dessous la répartition des expressions par type de canal d'émission.

Outils d'échanges	Nombre d'avis ou questions	Part en %
Registre papier	7	11%
Registre en ligne	8	12%
Coupon réponse T	24	37%
Réunion publique	26	40%
TOTAL	65	100%

2.3. La synthèse des expressions du public

2.3.1. Les réunions publiques

Le choix des lieux des réunions publiques

Deux réunions publiques se sont tenues durant la phase de concertation :

- Le 1^{er} juin 2016 à 18h30 à Soyaux (Pôle Soëlys) ;
- Le 7 juin 2016 à 18h30 à Angoulême (Espace Franquin).

Le choix d'organiser une réunion publique à Soyaux se justifie par le fait que la commune se situe au terminus de la ligne B du BHNS. En outre, ce terminus se place dans le quartier du « Champ de Manœuvre ». Ce quartier a des caractéristiques socio-économiques spécifiques, essentiellement composé par de l'habitat collectif. Il rassemble près de 50% de la population de la commune et concentre une part importante d'une population jeune et non motorisé. De plus, le quartier a fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. L'un des buts du projet de BHNS est de participer à l'ouverture de ce quartier sur le reste de la ville et de l'agglomération. L'organisation de cette réunion au Pôle Soëlys, au cœur du quartier du Champ de Manœuvre se justifie donc pleinement.

La seconde réunion publique a été organisée à Angoulême, à l'espace Franquin. Angoulême constitue la ville centre de l'agglomération du Grand Angoulême représentant plus de 40% de la population. L'espace Franquin se place symboliquement au croisement des deux lignes de BHNS. En outre, l'espace Franquin est situé à proximité immédiate de l'arrêt central du réseau actuel de transport en commun, c'est le nœud d'échange principal du réseau avec le croisement des lignes urbaines et de l'offre en transport interurbaine.

Le déroulement des réunions publiques :

Ces réunions se sont déroulées comme suit :

1. Présentation des éléments relatifs à la création du Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême :

- Principes et modalités de la concertation autour du projet de BHNS ;
- La définition et les atouts d'un BHNS ;
- La place structurante du projet de BNHS dans le cadre du futur réseau de transport en commun du Grand Angoulême ;
- La présentation détaillée des deux lignes de BHNS ainsi que des différents niveaux d'aménagement ;
- Le calendrier du projet de BHNS ;
- Le coût et le financement du projet de BHNS ;

Cf. Annexe 7 : Support de présentation des réunions publiques

2. Echange avec les participants présents dans la salle.

- Questions / Réponses ;
- Remarques et précisions

3. Synthèse des échanges et remerciements

Cf. Annexe 9 : Compte-rendu des réunions publiques

2.3.2. Les autres moyens d'expression

En dehors des réunions publiques organisées durant la période de concertation préalable, les autres moyens d'expression étaient les suivants :

- Les registres de concertation papiers disponibles à l'accueil des 16 mairies membres de l'agglomération, à l'accueil du siège du Grand Angoulême ainsi qu'à l'entrée des salles accueillant les réunions publiques ;
- Les coupons réponses lettre T disponibles à l'accueil des 16 mairies membres de l'agglomération, à l'accueil du siège du Grand Angoulême et à proximité des registres de concertation papiers disposés lors des réunions publiques ;
- Le registre en ligne sur le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr.

2.3.3 Les principales thématiques abordées et les éléments de réponse associés

Thèmes	Registre papier	Registre en ligne	Courrier libre	Coupon T	Total avis	% avis questions
Budget du projet	1	1		1	3	8%
Tracé des lignes	3	2		3	8	21%
Variantes privilégiées					0	0%
Niveaux d'aménagement		2		1	3	8%
Travaux					0	0%
Performance BHNS		1		1	2	5%
Cadre de vie					0	0%
Réorganisation de réseau		1		13	14	36%
Autres	3	1		5	9	23%
Total	4	8	0	24	39	100%

Réorganisation du réseau

Quel avenir pour la ligne 6 actuelle ? Que va devenir le reste du réseau de transport en commun ? La desserte de nouvelles zones du territoire est-elle envisagée dans le cadre des projets, par exemple rejoindre la Zone des Montagnes à Champniers ? Fréquence de passage des nouvelles lignes du réseau « classique » ?

De nombreuses interrogations portent sur le projet de réorganisation du réseau de transport en commun du Grand Angoulême. Ce projet est réalisé en parallèle du projet de BHNS mais pour autant ces deux projets sont intimement liés entre eux.

Le projet de BHNS est un des éléments constitutifs du futur réseau de transport en commun. En effet, dans le cadre de la réorganisation du réseau le principe de hiérarchisation du réseau a été voté par les élus communautaires. Ce principe permet au vu des besoins en mobilité et des comportements associés de définir des axes de transport plus ou moins important et d'y associer une offre de transport répondant de la façon la plus adéquate.

Les deux lignes BHNS, à ce titre, représentent l'ossature du futur réseau, ces lignes BHNS seront accompagnées par une offre de transport adaptée aux spécificités et besoins du territoire :

- **Lignes majeures**, permettant de rejoindre depuis certains centres-bourg le cœur d'agglomération
- **Lignes relais**, permettant en interconnexion avec le BHNS
- **Lignes de proximité**, répondant au besoin de vie du quartier, du hameau en garantissant un maillage fin du territoire

Un premier temps d'échange au travers de 4 réunions publiques a été réalisé courant du mois de février 2016 pour recueillir les besoins en matière de transport de la population. Un second temps d'échange sera organisé courant 2017 pour présenter les premiers éléments de la réorganisation du réseau de transport. Ceux-ci auront été travaillés dans le courant de l'automne 2016 avec des associations, des représentants de la société civile, des chefs d'entreprises, la STGA, et des partenaires institutionnels de l'agglomération.

Tracé de Ligne

Pourquoi ne pas poursuivre la ligne B en direction du Centre Clinical, de Carrefour, du parc de la Jaufertie, le Lycée professionnel Grégoire ? Pourquoi ne pas desservir le quartier de Ma Campagne à Angoulême avec le BHNS ? Pourquoi privilégier la desserte de Linars au détriment des communes de St Yrieix ? du Plan d'eau ? de Nautilus ? de Fléac ? et du Pays Cognacais ?

Les deux tracés de lignes BHNS sont le résultat d'étude mettant en perspective la composition du territoire à travers une approche socio-démographique (population, densité, âge, composition des ménages, taux de motorisation, typologie d'habitat), les pôles générateurs de déplacement (travail, étude, santé, loisirs, commerce, administration, etc.), les projets à venir sur le territoire (Habitat, Culture, Sportif, etc.), les opportunités de desserte.

Dans le cadre de l'Avant-Projet 9 variantes de tracé ont été étudiées afin de garantir la parfaite cohérence entre les besoins du territoire et le tracé des lignes BHNS.

Le projet BHNS n'est pas figé dans le temps, la mise en place d'une seconde phase de déploiement à plus ou moins long terme est envisageable. Cette nouvelle phase pourrait être de différentes natures :

- Prolongement de ligne par exemple la ligne B jusqu'au LP Grégoire de Soyaux ou le cinéma Mégarama.
- Création d'une nouvelle ligne BHNS pour desservir de nouvelle commune avec une offre de transport structurante.

Performance BHNS

A quelle fréquence passera la ligne A ? Quelle sera l'amplitude horaire de fonctionnement des lignes BHNS ? Le nombre de stations est important, en particulier sur la ligne A, cela n'impacte-t-il pas la performance du BHNS ?

La fréquence de passage, l'amplitude horaires de fonctionnement, ces éléments qui constituent l'offre de transport n'ont pas encore été défini dans le cadre du projet de BHNS. Les études en cours de réalisation portent principalement sur :

- Les aménagements du territoire, aménagement urbain, paysagers, traitement des espaces
- Les systèmes (Système d'Aide à l'exploitation et à l'Information Voyageurs et le renouvellement du système billettique)

Par la suite, les éléments de l'offre transport seront discutés avec les élus du Grand Angoulême et l'exploitant du réseau de transport. Au fur et à mesure des avancées des études, toute nouvelle information sera mise en ligne sur le site dédié. Toutes les personnes sont invitées à consulter régulièrement le site internet du projet.

L'implantation des stations sur les tracés du BHNS est le résultat d'une analyse des données de fréquentations actuelles, du potentiel de fréquentation lié aux territoires et aux projets à proximité. A cela s'ajoute une étude sur la structure même de la ligne afin de s'assurer de la cohérence du positionnement des arrêts au vue des distances inter-arrêt et des contraintes d'insertion.

Budget du projet

Le coût du projet est très important, en avons-nous les moyens ? Comment est financé le projet de BHNS ? Rentabilité du projet ?

L'enveloppe globale du projet est de 87 millions d'euro cofinancé par le GrandAngoulême, les employeurs privés et publics du territoire via le Versement Transport, par l'État et l'Europe. Ce budget se décompose de la manière suivante :

- Opération d'aménagement (Études et frais associés, travaux d'aménagement, de voiries, mise en accessibilité) 67,5 M€
- Systèmes (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs - SAEIV, Billettique, vidéosurveillance, gestion de priorité aux feux) 11 M€
- Matériel roulant (autobus) 8,5 M€

Les opérations d'aménagement, les systèmes et le matériel roulant bénéficieront à l'ensemble du réseau de transport en commun.

3. CONCLUSION

Pour cette phase de concertation préalable, GrandAngoulême a mis en œuvre les moyens nécessaires pour informer et recueillir les avis et les remarques de la population sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Toutes les remarques évoquées par le public ont permis de dresser ce présent bilan et de déterminer les choix et les engagements du Grand Angoulême.

GrandAngoulême prendra en compte ce bilan dans l'organisation des futures études et de la concertation qui seront menées en préparation de l'enquête d'utilité publique prévue en 2017. Le bilan de la concertation est mis en ligne sur le site dédié au projet de BHNS (www.bhns-grandangoulême.fr).

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

4. ANNEXES

- **Délibérations du Conseil Communautaire du Grand Angoulême**
 - o Délibération n° 2016.05.145 du 12 mai 2016 portant sur l'Adaptation du programme de l'opération en vue de l'établissement d'un avant-projet.
 - o Délibération n°2016.05.150 du 12 mai 2016 portant sur les modalités de concertation du public en amont de l'enquête publique.
- **Avis d'information annonçant la tenue de la concertation préalable**
 - o Magazine « l'Actu » du Grand Angoulême n°47 (mai – juin 2016)
- **Supports de communication**
 - o Panneaux d'exposition
 - o Brochure de concertation
 - o Plaquette de concertation
 - o Diaporama projeté lors des réunions publiques
- **Copie des articles de presse portant sur la concertation préalable**
 - o Article de la Charente Libre du 3 juin 2016
- **Compte rendu des réunions publiques**

Annexe 1 : Délibération n° 2016.05.145 du 12 mai 2016 portant sur l'Adaptation du programme de l'opération en vue de l'établissement d'un avant-projet.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND ANGOULEME

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

Délibération
n° 2016.05.145

BHNS - Adaptation du programme de l'opération en vue de l'établissement d'un avant-projet

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 BROISSIER, 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 POUSET, 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° 2016.05.145**

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE /
POLITIQUES DE MOBILITÉ

Rapporteur : Monsieur GERMANEAU

**BHNS - ADAPTATION DU PROGRAMME DE L'OPERATION EN VUE DE
L'ETABLISSEMENT D'UN AVANT-PROJET**

Dans le cadre de la définition du programme du projet de Bus à haut niveau de service et compte tenu des engagements pris par délibération n° 170 du 25 juin 2015, GrandAngoulême a mené des études complémentaires afin d'identifier le tracé qui garantit le meilleur service rendu aux habitants du territoire.

Les objectifs du projet de Bus à haut niveau de service restent inchangés à ceux définis par délibération n° 130 du 11 juillet 2013 relative à la validation du programme à la suite de la concertation préalable. Ils sont repris en annexe 1 de la présente délibération.

En terme de besoins de desserte, ils restent les mêmes que ceux exprimés par l'agglomération dans la délibération n° 170 du 25 juin 2015 relative à l'adaptation du programme de l'opération en vue des études d'avant-projet. Le BHNS profitera d'un lien efficace avec le reste du réseau de transport en commun pour favoriser une desserte optimale de l'ensemble du territoire communautaire d'aujourd'hui et de demain.

Trois niveaux d'aménagement accompagnent les deux lignes du projet de BHNS selon les principes arrêtés par délibération n° 170 du 25 juin 2015 :

- Niveau 1 : traitement intégral de l'emprise de la voie de façade à façade.
- 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 des stations.

Ces éléments sont repris en annexe 2 de la présente délibération.

Le BHNS circulera donc en site propre sur 6,1 km 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. Ils sont repris sous forme de carte en annexe 3 de la présente délibération.

Considérant la délibération n° 170 du 25 juin 2015 qui précise l'enveloppe budgétaire du projet à hauteur de 87 millions d'euros, il est à présent nécessaire d'établir le tracé définitif du tracé du projet de BHNS pour les parties qui nécessitaient des études de définition complémentaires en vue d'établir l'avant-projet et pour garantir l'objectif d'une mise en service du nouveau réseau de transport en commun, dans lequel le BHNS s'inscrit, à l'été 2019.

Compte tenu des études de définition complémentaires menées conjointement avec les communes concernées à savoir Angoulême, Ruelle-sur-Touvre et L'Isle d'Espagnac ainsi qu'avec le centre hospitalier d'Angoulême et compte tenu des réunions publiques qui se sont tenues en février 2016 lors desquelles le BHNS était évoqué dans le cadre de la restructuration du réseau de transports en commun, le tracé du BHNS peut être défini plus précisément.

En complément de ce qui a déjà été validé par le conseil communautaire du 25 juin 2015 à savoir :

- La création de deux lignes de BHNS (ligne A sur 18 kms de La Couronne à Ruelle en passant par Angoulême et L'Isle d'Espagnac et ligne B sur 12,5 kms de Saint-Michel et Linars à Soyaux/quartier Champ de manœuvre en passant par le centre-ville d'Angoulême) et de stations.
- L'aménagement de 4 parkings-relais connexes (ligne A au niveau du giratoire de Girac, dans la ZI n° 3 au niveau du carrefour Maréchal Juin/Maryse Bastié, au niveau du giratoire de l'espace Carat ; ligne B au niveau de l'échangeur avec la RN10).
- Le renouvellement des systèmes nécessaires à la bonne exploitation du réseau et des lignes BHNS : système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV) de billettique, système de gestion et de régulation des feux pour une gestion optimisée des flux de circulation et des priorités bus, système de vidéo-surveillance pour les parkings-relais et les bus.
- L'acquisition de matériel roulant de taille « standard » dédié aux 2 lignes BHNS.

Le tracé de la ligne A desservira au plus près le centre hospitalier d'Angoulême, en passant dans l'enceinte de l'établissement avec un niveau d'aménagement de façade à façade. Cette solution offre des perspectives de desserte et de développement économique d'une partie du territoire non valorisée à ce jour bien que située entre RN10 et voie de chemin de fer, le long de la RD910.

Sur Angoulême, le BHNS desservira le centre-ville en passant par le plateau. En effet, un passage en haut du plateau est justifié au regard d'une politique de mobilité qui vise à desservir le plus grand nombre d'usagers potentiels et les générateurs de mobilité majeurs.

L'étude de critères socio-économiques communs aux scénarii de tracés haut et bas de plateau a démontré que le tracé haut de plateau cumule à la fois un maximum de populations, d'emplois et de scolaires desservis. Le BHNS empruntera donc les rues suivantes sans aménagement impactant la traversée du plateau c'est-à-dire que seules les stations et certains carrefours seront aménagés :

- Avenue du Président Wilson
- Rempart Desaix
- Avenue Clemenceau / Pl. Bouillaud
- Avenue des Maréchaux / Rue Général Leclerc
- Place de l'Hôtel de ville
- Rue de l'Arsenal
- Avenue du Général de Gaulle
- Place des Halles
- Boulevard Pasteur
- Rampe d'Aguesseau
- Avenue Gambetta
- Avenue De Lattre de Tassigny
- Avenue Maréchal Juin

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'échange 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.

Conformément à l'engagement pris dans le projet d'agglomération 2015-2025, GrandAngoulême étudiera la faisabilité d'une prise en charge par le versement transport des travaux d'aménagement du carrefour Barrouilhet, dès lors que le projet répond à l'enjeu de favoriser les transports en commun et l'intermodalité.

Par ailleurs, concernant la desserte de la zone industrielle n° 3 (ZI 3) sur la commune de L'Isle d'Espagnac, deux alternatives ont été étudiées : soit une liaison entre le CIFOP et l'espace Carat par les voies de la ZI 3 (Boulevard Allende) soit une liaison par le carrefour de la maison d'Ardoise.

Après analyse détaillée, une troisième solution répondant plus globalement aux objectifs attendus est retenue : le tracé du BHNS empruntera la rue de la Quintinie dans un sens et la rue des Plantiers dans l'autre sens (voir plan annexé à la présente délibération). Le niveau d'aménagement sera l'implantation de station et l'amélioration des carrefours. Il tiendra compte de la possibilité d'élargissement de la rue de la Quintinie après consultation des entreprises riveraines.

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.

Enfin, sur Ruelle-sur-Touvre, le tracé du BHNS pour rejoindre la cité scolaire empruntera l'avenue du Président Wilson et le cimetière avec la création d'une liaison piétonne envisagée entre l'hôtel de ville et l'arrêt le plus proche. Cet itinéraire garantit une meilleure régularité des bus en évitant les secteurs congestionnés en heure de pointe, permet d'éviter de dissocier la desserte en fonction des sens de circulation des voies empruntées et induit une meilleure lisibilité de l'offre de service du BHNS. Le niveau d'aménagement de cette portion de tracé est l'implantation de stations et l'aménagement de carrefours stratégiques qui seront étudiés dans le cadre de l'avant-projet.

Le tracé de la ligne B assure la desserte du quartier de Basseau-Grande Garenne comme prévu initialement depuis Saint-Michel et Linars ainsi que la desserte du quartier Champ de Manœuvre à Soyaux en passant par le centre-ville d'Angoulême. Le BHNS empruntera les rues suivantes sur Angoulême sans aménagement impactant la circulation c'est-à-dire que seules les stations et certains carrefours seront aménagés :

- Avenue du Président Wilson
- Rempart Desaix
- Avenue Clemenceau / Pl. Bouillaud
- Avenue des Maréchaux / Rue Général Leclerc
- Rue de l'Arsenal
- Place de l'Hôtel de ville

- Avenue du Général de Gaulle
- Place des Halles
- Boulevard Pasteur
- Rampe d'Aguesseau
- Rue Saint Roch
- Rue Poincaré
- Boulevard de Bury
- Rue de Périgueux
- Boulevard Allende
- Boulevard Liédot

Certains carrefours seront repris afin de permettre une circulation fluide tout en permettant au bus de rester prioritaire. Le niveau d'aménagement sera défini lors des études d'avant-projet.

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 concours. Des critères d'éligibilité seront définis à l'occasion de la création de ce dispositif d'accompagnement.

Considérant la délibération n° 170 du 25 juin 2015 relative l'adaptation du programme de BHNS en vue des études d'avant-projet ;

Vu l'avis favorable de la réunion de toutes les commissions du 28 avril 2016,

Je vous propose :

DE VALIDER le programme définitif du projet de Bus à Haut Niveau de Service,

D'INSCRIRE à l'étude de réorganisation du réseau de transport en commun le principe de rechercher un nouveau nœud d'échange entre bus urbain et interurbain et la prise en compte des besoins de desserte du bas de plateau d'Angoulême et de la rue de la République à L'Isle d'Espagnac,

DE METTRE EN PLACE un dispositif d'accompagnement financier pour favoriser les liaisons dédiées aux modes doux entre certains quartiers et le BHNS dont les critères d'éligibilité seront définis à l'occasion de sa création.

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

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

PROJET BHNS – DEFINITION DU PROGRAMME DEFINITIF EN VUE DE L'ETABLISSEMENT DE L'AVANT-PROJET – ANNEXE 1

Les objectifs du projet de BHNS du GrandAngoulême sont les suivants :

- Renforcer l'usage des transports collectifs ;
- S'intégrer dans une stratégie de développement urbain harmonieux et global anticipant et intégrant l'arrivée de la LGV SEA, via des dessertes en transport public performantes, économiques et écologiques entre le cœur d'agglomération et les communes du GrandAngoulême ;
- Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et les modes doux ;
- Assurer des dessertes de qualité des grands équipements, notamment les établissements de formation et les pôles d'emploi ;
- Prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville ;
- Présenter une faisabilité financière à long terme, tant en investissement qu'en exploitation, en fonction des ressources financières du GrandAngoulême et plus particulièrement du budget annexe « Transports en commun ».

PROJET BHNS – DEFINITION DU PROGRAMME DEFINITIF EN VUE DE L’ETABLISSEMENT DE L’AVANT-PROJET – ANNEXE 2

Les niveaux d’aménagement retenus pour favoriser le passage du BHNS sur les voiries

Niveau 1 : Traitement de façade à façade comprenant :

- la création de site propre réservé aux bus,
- l’aménagement de l’espace public de façade à façade (chaussée, trottoir, éclairage, plantations) avec effacement des réseaux d’électricité et de communication,
- l’aménagement des carrefours pour donner la priorité à la ligne de Bus à Haut Niveau de Service,
- l’aménagement des stations composé d’un quai avec une bordure profil chasses roues, un revêtement spécifique et une structure chaussée béton au droit du quai.

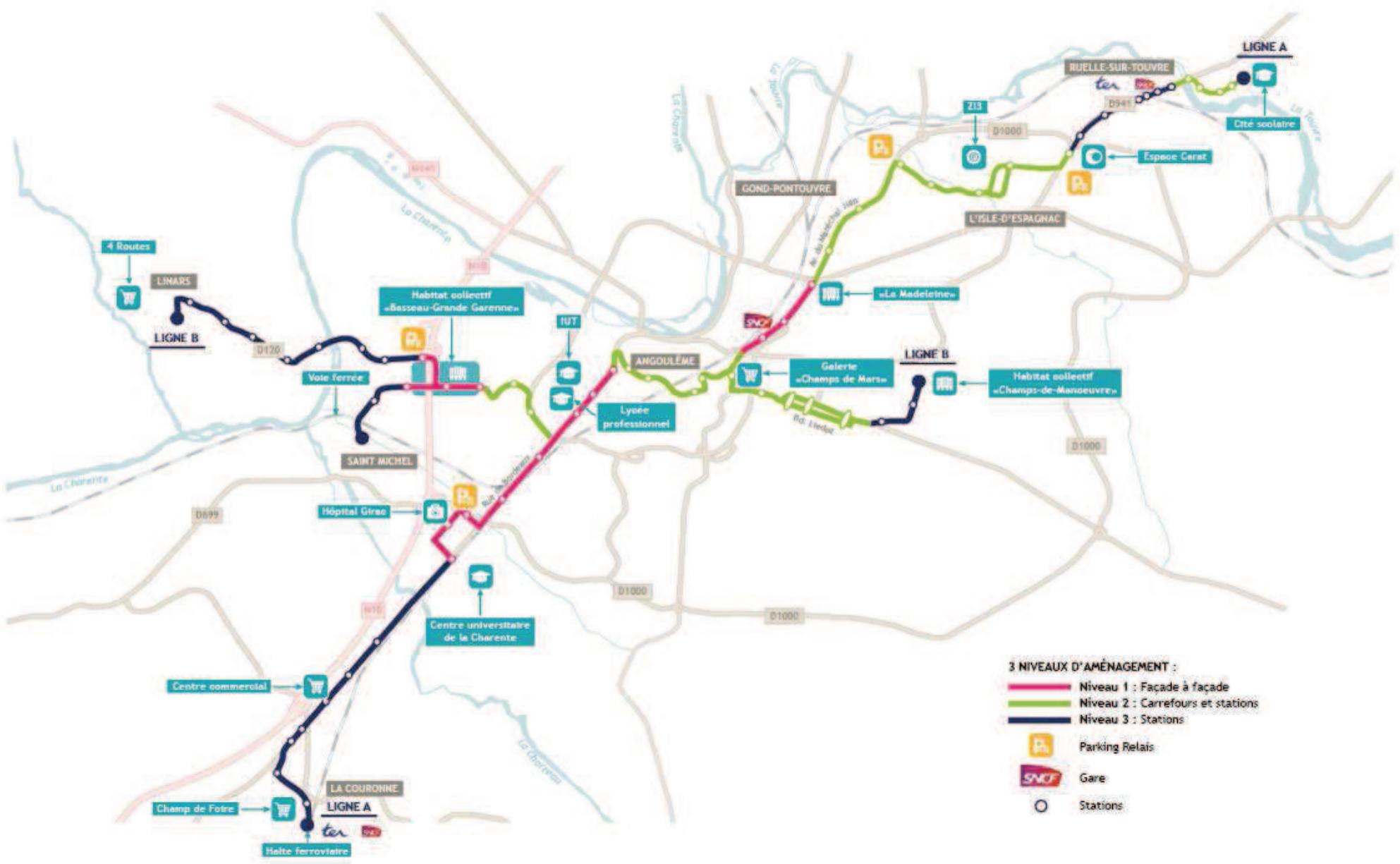
Niveau 2 : Traitement des carrefours et stations comprenant :

- l’aménagement des carrefours pour favoriser le passage des bus et optimiser le temps de franchissement (sans priorité),
- l’aménagement des stations composé d’un quai avec une bordure profil chasses roues, un revêtement spécifique et une structure chaussée béton au droit du quai.

Niveau 3 : Traitement des stations comprenant :

- l’aménagement des stations composé d’un quai avec une bordure profil chasses roues, un revêtement spécifique et une structure chaussée béton au droit du quai.

Carte des niveaux d'aménagement retenus pour favoriser le passage du BHNS sur les voiries dont les 5.5 km de site propre intégrale en cœur d'agglomération (en rose sur la carte)



Annexe 2 : Délibération n°2016.05.150 du 12 mai 2016 portant sur les modalités de concertation du public en amont de l'enquête publique.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND ANGOULEME

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

Délibération
n° 2016.05.150

BHNS - Modalités de
concertation du
public en amont de
l'enquête publique

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 BROISSIER, 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 POUSET, 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° 2016.05.150**

AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE /
POLITIQUES DE MOBILITÉ

Rapporteur : Monsieur GERMANEAU

**BHNS - MODALITES DE CONCERTATION DU PUBLIC EN AMONT DE L'ENQUETE
PUBLIQUE**

Faisant suite à l'adoption du programme définitif du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et compte-tenu des niveaux d'aménagement qui accompagneront l'insertion du BHNS dans son environnement, défini par la délibération n° 170 du 25 juin 2015, GrandAngoulême souhaite faire participer les habitants de l'agglomération dès la phase de conception des projets qui les concernent.

Dans le cadre des dispositions des articles L.103-2 L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement, le projet peut être soumis à la concertation préalable selon les modalités fixées par le maître d'ouvrage.

Le projet de BHNS sera donc soumis à un temps de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes entre le 18 mai et le 20 juin 2016 avec pour objectif de présenter et soumettre aux avis et suggestions

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

Les modalités envisagées pour cette concertation sont les suivantes :

- Pour informer sur le projet et les modalités de concertation :
 - o Le site Internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr
 - o 1 dossier de concertation
 - o 1 document d'information
 - o 1 exposition dans les locaux de GrandAngoulême et dans les communes de l'agglomération qui le souhaiteront
- Pour s'exprimer
 - o Le formulaire du site Internet du projet
 - o L'adresse postale de GrandAngoulême
 - o Les registres d'expression mis à disposition dans les locaux de GrandAngoulême et dans chaque commune de l'agglomération
- Pour échanger avec le maître d'ouvrage et ses équipes techniques
 - o Des réunions publiques

À l'issue de cette concertation, un bilan sera présenté en conseil communautaire afin de permettre de lancer les études de maîtrise d'œuvre pour définir plus précisément le projet.

Considérant la délibération n° 145 du 12 mai 2016 relative à l'adoption du programme définitif du projet de BHNS en vue des études d'avant-projet ;

Considérant la délibération n°2015.06.170 du 25 juin 2015 relative l'adaptation du programme de BHNS en vue des études d'avant-projet ;

Vu l'avis favorable de la réunion de toutes les commissions du 28 avril 2016,

Je vous propose :

D'APPROUVER les modalités de la concertation publique préalable qui sera organisée sur le projet de BHNS entre le 18 mai et le 20 juin 2016.

D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer tous documents afférents à ce dossier.

**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>	<u>Affiché le :</u>
17 mai 2016	17 mai 2016

Annexe 3 : Magazine « l'Actu » du Grand Angoulême n°47 (mai – juin 2016)

A photograph of a young woman with short brown hair and blue eyes, smiling at the camera. She is wearing a light-colored trench coat over a patterned scarf. Her hands are gripping a silver metal handrail in a public transport setting. Other passengers are visible in the background.

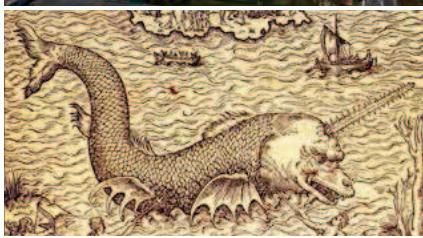
Magazine - Mai/juin 2016 - n°47



l'actu

BUS À HAUT NIVEAU
DE SERVICE :
DÉCOUVREZ
LE TRACÉ
PARTICIPEZ
AU PROJET

l'actu



GrandAngoulême l'actu - n° 47 mai-juin 2016
Magazine de GrandAngoulême
25, bd Besson-Bey - 16023 Angoulême Cedex
Tél. : 05 45 38 60 60 - Fax : 05 45 38 60 59
contact@grandangouleme.fr

www.grandangouleme.fr
Directeur de la publication : Jean-François Dauré
Directeur de la rédaction : Aurélien Tricot

Responsable éditorial : William Denizet

Rédaction : Pascale Morin, Sylvie Baré

Photographies/Illustrations : service communication de GrandAngoulême - Carole Richard, William Denizet, fotolia

Mise en page, prépresse : Ludwine Venel

Distribution : Adrexo

Impression : Médiaprint

Imprimé à 63 500 exemplaires sur papier PEFC

Encre d'origine végétale

ISSN : 2266-5382

Tous droits de reproduction réservés

P4

L'actu en brèves

Carte été Nautilus et STGA reconduit en 2016, le championnat Handisport à Nautilus, retour sur les premières rencontres de la participation citoyenne, retrouvez toutes les infos en bref

P5

L'actu les enjeux

Retour sur le budget 2016, la charte Pinel adaptée aux spécificités du territoire

P6

Ma future aggro

Le 1^{er} janvier 2017 verra naître une nouvelle grande agglomération qui regroupera Braconne & Charente, Charente Boème Charraud, GrandAngoulême et Vallée de l'Échelle

P7 à 10

L'actu dossier

BHNS : découvrez les nouveaux objectifs du projet de Bus à Haut Niveau de service et participez à la concertation

P11

L'actu de l'environnement

Les corbeilles propreté, un nouvel outil de tri pour une meilleure protection de l'environnement, consignes relatives aux lingettes

P12 & 13

L'actu des communes

L'agenda des communes recense pour vous les rendez-vous à ne pas manquer dans les 16 communes

P14

L'actu de l'économie

Sensearth et ITECA : deux exemples d'associations d'entreprise pour l'innovation

P15

L'actu culture

Projet Thévet, expositions et portes ouvertes de l'école d'art

P16 & p17

l'Actu coups de cœur de l'Alpha et loisirs

Il y en a pour tous les goûts et tous les âges à l'Alpha.

Les bibliothécaires partagent leurs coups de cœur

P18 & p19

Agenda des équipements de l'agglomération

Nautilus, école d'arts, conservatoire, l'Alpha... découvrez les événements qu'ils ont préparé pour vous

SE DÉPLACER AUTREMENT

Les nouveautés de Mobili'cycle

Fort de son succès public, le service de location de vélo de GrandAngoulême voit évoluer son offre pour donner toujours plus de satisfaction :

- Location de vélo à assistance électrique pliable, idéal pour la continuité de ses déplacements en bus ;
- Des locations de 1 à 6 mois ;
- Des accessoires supplémentaires : sacoches, sièges bébés, remorques...
- Possibilité de souscrire à une garantie vol, casse et assistance.

Mobili'cycle est un mode de déplacement urbain au tarif attractif, avec une réduction pour les détenteurs de mobili'carte, les étudiants et les salariés d'un établissement engagé dans un plan de déplacement urbain (PDE). Pour les déplacements domicile-travail, l'employeur peut participer à hauteur de 50%.



Le challenge de la mobilité

En 2016, première édition charentaise du Challenge de la Mobilité !

Marche, vélo, bus, train, covoiturage ... le 22 septembre 2016, laissez votre voiture se reposer, essayez un autre mode de déplacement pour venir travailler.



Pour participer le 22 septembre : inscrivez votre établissement et motiver vos collègues !

Contact GrandAngoulême : Célinda Ribeyre : 05 45 93 08 26

Un avenir prometteur



L'année 2017 sera une année de nouveautés et d'évolutions après la réforme territoriale de cette année 2016.

La nouvelle région, notre nouvelle agglomération en son cœur, le désenclavement grâce à la LGV, nous placent désormais comme territoire stratégique au plan régional et national. D'ailleurs, cette centralité est reconnue tant par la région que par des administrations d'Etat et certains groupes industriels qui choisissent notre Agglomération pour se réunir.

En 2017, nous allons connaître de nouvelles mutations.

D'une part, notre Agglomération va évoluer puisqu'elle va en former une nouvelle avec Braconne Charente, Charente Boème Charraud et Vallée de l'Échelle. De seize communes, nous passerons bientôt à trente-huit.

D'autre part, notre territoire va se rapprocher de Bordeaux et de Paris par la LGV dont nous avons déjà négocié les arrêts au bénéfice de la desserte de notre gare territoriale.

L'avenir est donc prometteur pour notre territoire, pour son rayonnement, son développement, son image, bref son attractivité.

Alors que pendant longtemps, nous avions un sentiment de relégation et d'isolement, nous sommes désormais au cœur d'une des régions les plus importantes d'Europe.

Mais la géographie n'a jamais été un atout à elle seule, il nous faut donc à présent travailler afin que cette opportunité devienne une véritable chance.

C'est pourquoi il est essentiel que tous les élus(e)s, toutes les collectivités de Charente, au-delà de leur identité politique, travaillent main dans la main afin de réunir leurs idées autour d'un projet de développement et d'attractivité qui nous permette de tirer le meilleur bénéfice de notre situation géographique.

C'est ainsi que toutes ces mutations seront positives pour notre territoire. Le travail a d'ailleurs déjà commencé. Nos collectivités s'associent au monde de l'entreprise pour raisonner en territoire uni et former ainsi une communauté au service du développement économique et de l'emploi.

Jean-François Dauré
Président de GrandAngoulême

MA FUTURE AGGLOMERATION

Le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République [dite loi NOTR] ouvre une nouvelle page de notre histoire et conduit les territoires à se rassembler.

Dès lors, les élus et techniciens de nos 4 communautés (la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême et les Communautés de communes Braonne & Charente, Charente Boème Charraud et Vallée de l'Échelle) ont décidé de travailler ensemble pour ne faire plus qu'une au 1er janvier 2017.

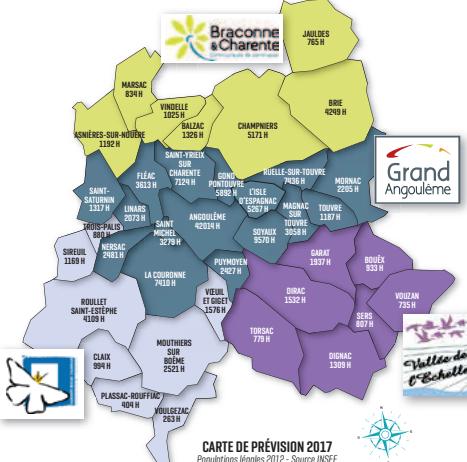
En renforçant sa taille et son rôle, en mettant en valeur les richesses et complémentarités de nos territoires ruraux, semi-urbains et urbains, notre nouvelle communauté d'agglomération rayonnera au sein de la grande région ALPC dont elle sera le centre géographique.

Nous entendons vos besoins d'être tenu[e]s informé[e]s sur les politiques publiques communautaires. Aussi, il est essentiel de vous présenter, de vous détailler, ce changement de périmètre et de compétences qui touche votre quotidien [ramassage des ordures ménagères, assainissement, développement économique, équipements culturels et sportifs, aménagement des centre-bourgs, enfance-jeunesse, services de proximité à la population,...].

Ces prochains mois, nous vous ferons part des avancées des travaux et réflexions menés autour de ce projet de fusion, par vos élus communautaires et municipaux accompagnés des techniciens des collectivités.

En tant que citoyen(ne)s de cette nouvelle agglomération, vous pourrez, vous aussi, vous exprimer lors d'un forum dédié à la participation citoyenne car les enjeux, les priorités et l'attractivité de notre futur territoire doivent être partagés collectivement.

Au travers d'une échelle du temps, voici les principales étapes à franchir ensemble pour co-construire notre future agglomération.



	COMMUNES	HABITANTS
Braonne & Charente	7	14 562
Charente Boème Charraud	8	11 916
GrandAngoulême	16	106 353
Vallée de l'Échelle	7	8 032
NOUVELLE AGGLOMERATION	38	140 863

Les présidents des 4 communautés actuelles

Jean-Claude COURARI
BRACONNÉ & CHARENTE

Jean RÉVÉREAUT
CHARENTE BOÈME CHARRAUD

Jean-François DAURÉ
GRANDANGOULÈME

Michel ANDRIEUX
VALLÉE DE L'ÉCHELLE



Projet de Bus à Haut Niveau de Service de GrandAngoulême

Participez à la réalisation du projet !

Après une validation du programme du Bus à Haut Niveau de Service par le conseil communautaire le 12 mai 2016, les aménagements proposés sont soumis entre le 18 mai et le 20 juin 2016 à l'avis du public dans le cadre d'une concertation qui s'organise au titre des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement.

Le BHNS de GrandAngoulême sera la colonne vertébrale du futur réseau de transport en commun de l'agglomération. Il répond à la volonté de GrandAngoulême d'adapter l'offre de transport aux évolutions du territoire et de développer ainsi une véritable alternative au tout voiture.

Conformément au projet d'agglomération, ses nouveaux objectifs ont été confirmés en juin 2015 (voir page 10). GrandAngoulême a ensuite engagé une première phase d'étude et de concertation avec les communes qui a permis de préciser ses principales caractéristiques : objectifs fonctionnels, tracé des lignes, localisation des stations, niveau d'aménagement par tronçons...

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

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

Pour ce faire, GrandAngoulême propose divers outils d'information et d'expression (voir ci-contre).



S'informer

- Le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr
- Un dossier de concertation
- Le présent document d'information
- Une exposition dans les mairies de GrandAngoulême

S'exprimer

- Le formulaire du site internet du projet
- Le coupon lettre T ci-après
- L'adresse postale : GrandAngoulême – concertation BHNS – 25 boulevard Besson Bey – CS 12 320 – 16 023 Angoulême Cedex
- Les registres d'expression mis à disposition aux côtés des expositions

Échanger

3 réunions publiques :

- Le 1er juin 2016 à 18h30 – Pôle Soëlys, 2 rue Jean Jacques Rousseau, 16 800 Soyaux
- Le 7 juin 2016 à 18h30 – Espace Franquin, 1 boulevard Berthelot, 16 000 Angoulême
- Le 9 juin 2016 à 18h30 – École d'Art de GrandAngoulême, rue Antoine de Conflans, 16 000 Angoulême

Tous les documents supports de la concertation sont à votre disposition sur les lieux d'exposition et à l'accueil des réunions publiques. Ils peuvent également être téléchargés sur le site internet du projet. Le présent document d'information est également intégré dans un dossier spécial du magazine de GrandAngoulême du mois de mai 2016.

l'actu

dossier

Les aménagements et les équipements

2 lignes

Ligne A : 18 km, La Couronne – Ruelle-sur-Touvre
 Ligne B : 12,5 km, Saint-Michel – Linars – Soyaux

3 niveaux d'aménagement

- 1. Façade à façade : voie réservée, aménagement de l'espace public, carrefours prioritaires au BHNS, stations
- 2. Carrefours prioritaires au BHNS et stations
- 3. Stations

65 stations

PR 4 Parking Relais (avec vidéosurveillance)

Un nouveau système d'information voyageur et de vente de billets

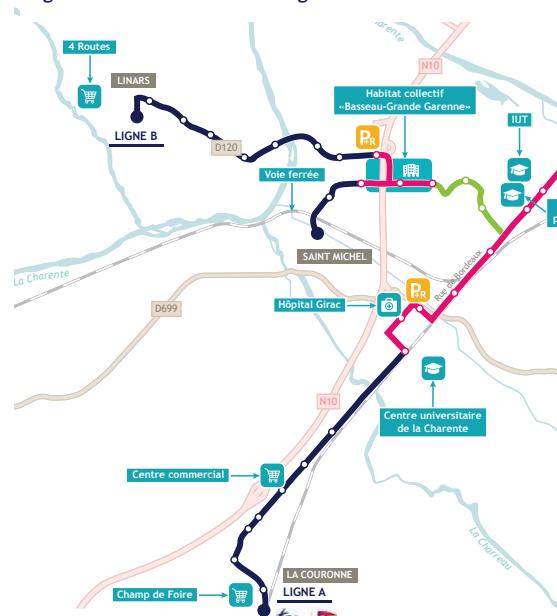
L'installation d'un système de gestion des priorités aux feux rouges pour le BHNS

L'acquisition de 25 nouveaux bus respectueux de l'environnement pour l'ensemble du réseau

Un investissement de Grandangoulême de 87 Millions d'Euros cofinancé par les employeurs privés et publics, l'Etat et l'Europe

L'essentiel sur le projet

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



Les éléments portés à la concertation

Le site internet du projet (bhns-grandangouleme.fr) et le dossier de concertation présentent de façon détaillée les éléments qui sont soumis à l'avis du public entre le 18 mai et le 20 juin 2016 :

- Les caractéristiques des tracés des deux lignes présentés sur la carte ci-dessus : ces tracés sont le résultat de l'analyse et de la comparaison de plusieurs variantes de tracés pour la desserte de l'hôpital de Girac, en traversée d'Angoulême, pour la desserte de la Zone industrielle 3 à l'Isle d'Espagnac et en traversée de Ruelle-sur-Touvre.
- Le détail des aménagements par secteur et par ligne : choix du niveau d'aménagement, localisation des stations, détails de l'aménagement des carrefours, de l'espace public et des voiries.

Le calendrier du projet

- Septembre 2015 Lancement des études (études de faisabilité complémentaires)
- 12 mai 2016 Validation du programme définitif et lancement des études d'Avant-Projet (AVP)
- 18 mai – 20 juin 2016 Concertation L103-2
- Mi 2016 Validation des études d'Avant Projet (AVP)
- Fin 2016 Validation des études de Projet (PRO)
- 2017 Enquête publique et déclaration d'utilité publique
- Fin 2017 Démarrage des travaux
- Mi 2019 Mise en service

Les objectifs

- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport
- Développer une réelle alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

Transmettez-nous votre avis en complétant et postant gratuitement le coupon-réponse ci-dessous.

Pour plus d'information : www.bhns-grandangouleme.fr



ECO

20 g
Valable jusqu'au
16/08/2016



GRANDANGOULÈME
CONCERTATION BHNS
AUTORISATION 82745
16019 ANGOULÈME CEDEX

Annexe 4 : Panneaux d'exposition

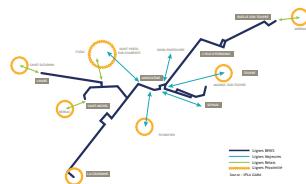
CONCERTATION



LE PROJET DE BHNS DU GRAND ANGOULÈME

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême sera l'équipement structurant du futur réseau de transport en commun de l'agglomération.

REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE
DE LA HIÉRARCHISATION DU FUTUR RÉSEAU



Développées en coordination avec le projet de réorganisation du réseau, démarche initiée dans l'objectif de construire une véritable alternative au tout voiture, ses deux lignes profiteront d'un lien efficace avec l'ensemble du réseau pour favoriser une desserte optimale de tout le territoire de l'agglomération selon 4 niveaux de service.

- 1 2 lignes de BHNS
- 2 Des lignes majeures en direction du cœur d'agglomération
- 3 Des lignes relais en direction du BHNS
- 4 Des lignes de proximité

/UN PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Après une première phase d'étude (voir calendrier ci-dessous), le projet est soumis à l'avis du public au cours d'une concertation qui s'organise au titre des articles L103-2, L103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L122-1 du code de l'environnement. Elle se déroule du 18 mai au 20 juin 2016.

Chacun est invité à s'exprimer sur :

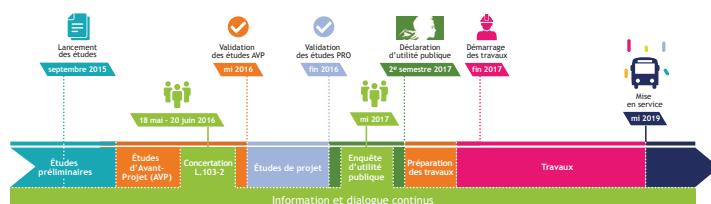
- les caractéristiques du tracé des deux lignes de BHNS ;
- le détail des aménagements par secteur et par ligne.

/LES OBJECTIFS

Cet équipement profitera de voies dédiées, de priorités aux carrefours et d'une fréquence de passage régulière pour :

- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et des quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport
- Développer une réelle alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

UN OBJECTIF DE MISE EN SERVICE MI 2019



Pour plus d'informations : www.bhns-grandangouleme.fr



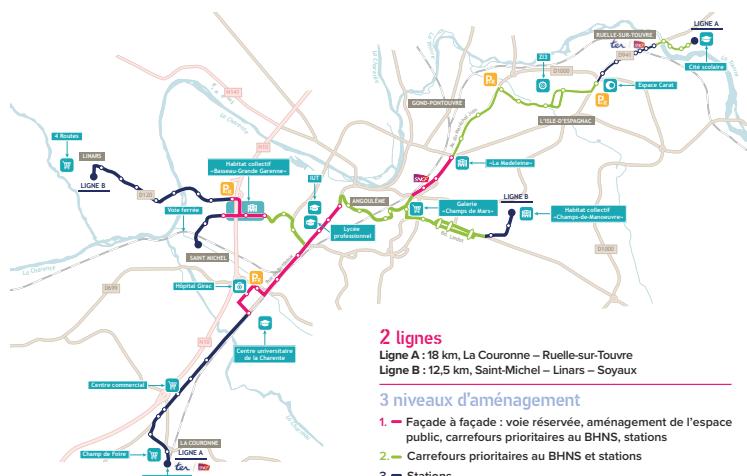
CONCERTATION



LES CARACTÉRISTIQUES DES DEUX LIGNES

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

/LES AMÉNAGEMENTS ET LES ÉQUIPEMENTS



2 lignes

Ligne A : 18 km, La Couronne – Ruelle-sur-Touvre
Ligne B : 12,5 km, Saint-Michel – Linars – Soyaux

3 niveaux d'aménagement

1. — Façade à façade : voie réservée, aménagement de l'espace public, carrefours prioritaires au BHNS, stations
2. — Carrefours prioritaires au BHNS et stations
3. — Stations

65 stations

4 Parking Relais (avec vidéosurveillance)

Un nouveau système d'information voyageur et de vente de billets

L'installation d'un système de gestion des priorités aux feux rouges pour le BHNS

L'acquisition de 25 nouveaux bus respectueux de l'environnement pour l'ensemble du réseau

UN INVESTISSEMENT DE GRANDANGOULEME

de 87 Millions d'Euros cofinancé par les employeurs privés et publics, l'Etat et l'Europe



Pour plus d'informations : www.bhns-grandangouleme.fr



CONCERTATION



DU 18 MAI
AU 20 JUIN
2016

PARTICIPEZ À LA RÉALISATION DU PROJET*



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

- 3 réunions publiques :

LE 1^{er} JUIN
2016
À 18H30

PÔLE SOËLYS,
2 rue Jean Jacques
Rousseau,
16 800 SOUAUX

LE 7 JUIN
2016
À 18H30

ESPACE FRANQUIN,
1 boulevard Berthelot,
16 000 ANGOULÈME

LE 9 JUIN
2016
À 18H30

ÉCOLE D'ART DE
GRANDANGOULÈME,
rue Antoine de Conflans,
16 000 ANGOULÈME



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

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



POUR S'EXPRIMER

- Le formulaire du site internet du projet
- Le coupon lettre T du document d'information
- L'adresse postale :
GrandAngoulême – concertation BHNS – 25 boulevard Besson Bey –
CS 12 320 – 16 023 ANGOULÈME CEDEX
- Les registres d'expression mis à disposition aux côtés des expositions

/ET APRÈS LA CONCERTATION ?

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

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



Pour plus d'informations : www.bhns-grandangouleme.fr

*La présente concertation s'organise au titre des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme et L1022-1 du code de l'environnement.

CONCERTATION



Du 18 mai au 20 juin 2016, le projet est soumis à l'avis du public au cours d'une concertation qui s'organise au titre des articles L.103-2, L.103-3 et R.103-1 du code de l'urbanisme et L.122-1 du code de l'environnement.

Chacun est invité à s'exprimer sur :

- Les caractéristiques du tracé des deux lignes de BHNS.
- Le détail des aménagements par secteur et par ligne.

S'INFORMER

- Le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr
- Un dossier de concertation
- Un présent document d'information
- Une exposition dans les mairies de GrandAngoulême

S'EXPRIMER

- Le formulaire du site internet du projet
- Le coupon lettre T du document d'information
- L'adresse postale : GrandAngoulême – concertation BHNS – 25 boulevard Besson Bey – CS 12 320 – 16 023 Angoulême Cedex
- Les registres d'expression mis à disposition aux côtés des expositions

ÉCHANGER

3 réunions publiques :

- Le 1^{er} juin 2016 à 18h30 – Pôle Soiliy, 2 rue Jean Jacques Rousseau, 16 800 Soyaux
- Le 7 juin 2016 à 18h30 – Espace Franquin, 1 boulevard Berthelot, 16 000 Angoulême
- Le 9 juin 2016 à 18h30 – École d'Art de GrandAngoulême, rue Antoine de Conflans, 16 000 Angoulême

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DU GRAND ANGOULÊME

PARTICIEZ
À LA RÉALISATION
DU PROJET

DU 18 MAI
AU 20 JUIN
2016

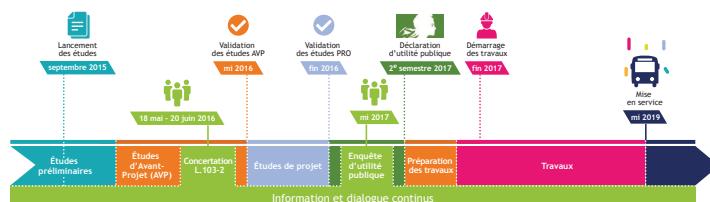
/UN PROJET AU SERVICE DE VOTRE MOBILITÉ

Développées en coordination avec le projet de réorganisation du réseau, démarche initiée dans l'objectif de construire une véritable alternative au tout voiture, les deux lignes du BHNS du Grand Angoulême soutiendront la performance du réseau et permettront une desserte optimale de tout le territoire de l'agglomération grâce à 4 niveaux de service :

- 1 2 lignes de BHNS
- 2 Des lignes majeures en direction du cœur d'agglomération
- 3 Des lignes relais en direction du BHNS
- 4 Des lignes de proximité



UN OBJECTIF DE MISE EN SERVICE MI 2019



Pour plus d'informations : www.bhns-grandangouleme.fr



Annexe 5 : Brochure de concertation



CONCERTATION
PUBLIQUE

DU 18 MAI
AU 20 JUIN
2016



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

Dossier de concertation



CONCERTATION
PUBLIQUE

DU 18 MAI
AU 20 JUIN
2016

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

Dossier de concertation



SOMMAIRE

ÉDITO

5

PRÉAMBULE

7

UN PROJET STRUCTURANT DE LA RÉORGANISATION

DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND ANGOULÈME

7

Pourquoi réorganiser le réseau de transport du Grand Angoulême ?

8

Les objectifs de la réorganisation du réseau

9

La structure du futur réseau et la place du projet de Bus à Haut Niveau de Service

9

PARTIE 1

10

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE BHNS.....

10

Un projet structurant et ambitieux.....

11

Une réponse aux attentes et enjeux du territoire

12

PARTIE 2

13

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

13

Les aménagements

14

Les équipements

15

Un investissement global de 87 M€ TTC

15

PARTIE 3

16

LES ÉLÉMENTS PORTÉS À LA CONCERTATION

16

Comprendre le processus d'études et ses enjeux

17

Le tracé de référence.....

18

Le détail des aménagements par secteur et par ligne

24

PARTIE 4

32

LES MODALITÉS DE DIALOGUE

32

Le cadre de la concertation.....

33

18 mai – 20 juin 2016 : participez à la réalisation du projet.....

34



Source photo : P. Duvet

ÉDITO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

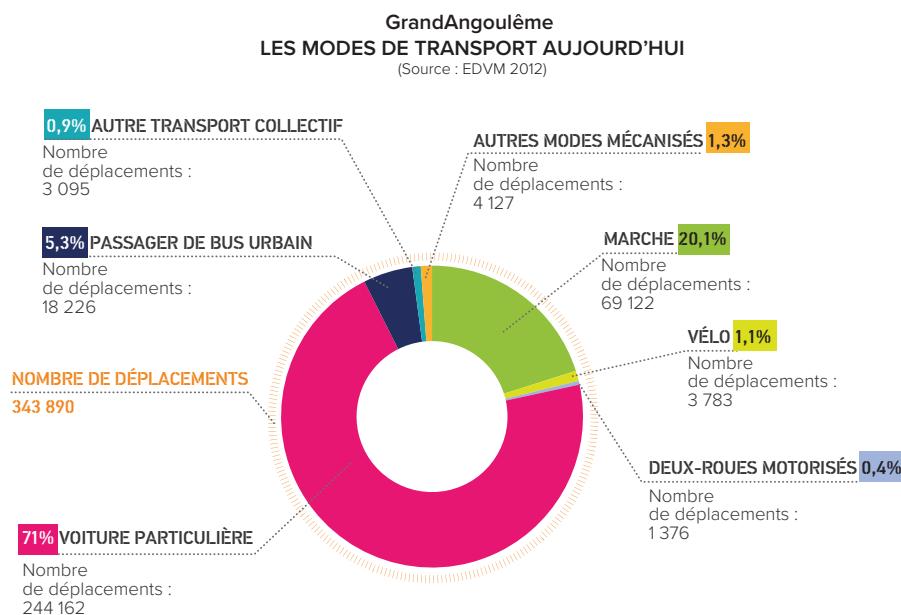
*Jean-François DAURÉ
Président de GrandAngoulême*



PRÉAMBULE

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

POURQUOI RÉORGANISER LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND ANGOULÊME ?



« S'ADAPTER À UN TERRITOIRE EN PLEINE ÉVOLUTION »

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

- **Les déplacements au sein de l'agglomération sont très largement réalisés en voiture** (*voir figure ci-dessus*).
 - **L'offre ne répond pas aux besoins de tous les usagers** et apparaît essentiellement adaptée aux scolaires et captifs.
 - Selon la perception des habitants, **l'offre manque encore de lisibilité et d'attractivité** (parcours de ligne trop complexe, arrêts différents selon les moments de la journée, arrêts trop nombreux augmentant le temps de parcours et se traduisant comme un frein à l'usage des transports en commun) et **certaines lignes (les 8 et 9) sont plus particulièrement défaillantes.**

- Si l'offre et les usages restent importants à Angoulême **plusieurs communes périphériques souffrent d'une offre qui n'est plus adaptée à la densité du territoire et à l'évolution des pôles d'attractivité.**
 - La ville va bénéficier de l'arrivée de la LGV et **l'évolution de la performance du service de transport en commun doit accompagner le nouveau rayonnement de la gare.**

« DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS COLLECTIFS »

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

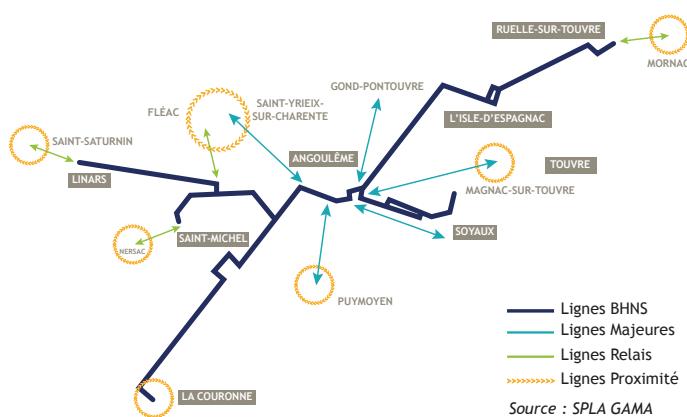
Ils se sont ainsi engagés en novembre 2015 dans le projet de réorganisation du réseau de transport de l'agglomération.

LES OBJECTIFS DE LA RÉORGANISATION DU RÉSEAU

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

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

REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE
DE LA HIÉRARCHISATION DU FUTUR RÉSEAU



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

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

GrandAngoulême travaille ainsi sur :

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

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

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

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

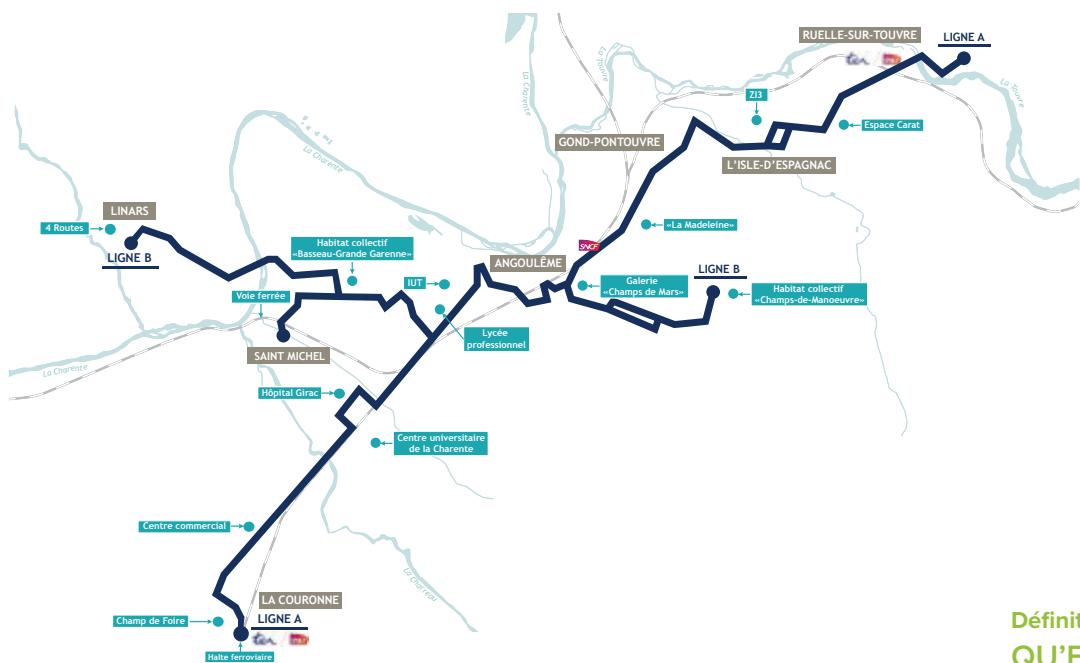
PARTIE 1

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE BHNS



UN PROJET STRUCTURANT ET AMBITIEUX

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



Le projet de BHNS du Grand Angoulême va :

- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible.
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et des quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport

Au-delà des enjeux de service le projet vise à :

- Développer une réelle alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

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

Définition QU'EST-CE QU'UN BHNS ?

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



UNE RÉPONSE AUX ATTENTES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

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

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

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



PARTIE 2

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

LES AMÉNAGEMENTS

Le projet de Bus à Haut niveau de Service du Grand Angoulême prévoit la création de 2 lignes. Il implique :

- des travaux d'aménagement de l'espace public et des voiries;
- le renouvellement de certains équipements d'exploitation du réseau.

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



2 LIGNES, 65 STATIONS ET 4 PARKINGS-RELAIS

LA LIGNE A

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

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

LA LIGNE B

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

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



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

LES ÉQUIPEMENTS

Pour son fonctionnement, le BHNS nécessite le renouvellement :

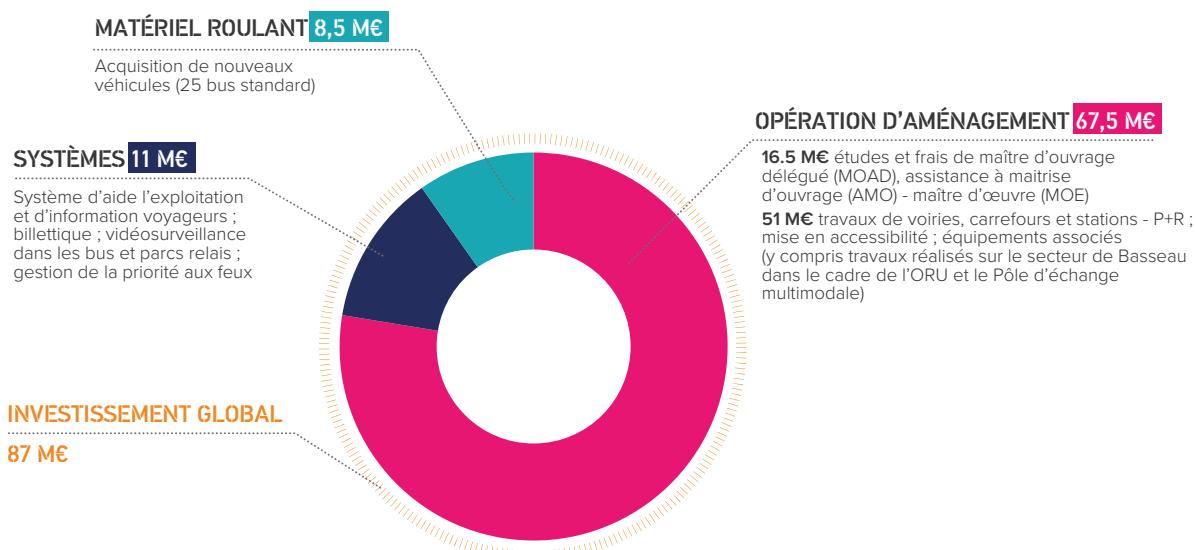
- du système automatique de vente de billets et d'information voyageur;
- du système de gestion des priorités aux feux rouges pour le BHNS.

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



UN INVESTISSEMENT DE GRANDANGOULÊME

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



PARTIE 3

LES ÉLÉMENTS PORTÉS À LA CONCERTATION



COMPRENDRE LE PROCESSUS D'ÉTUDES ET SES ENJEUX

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

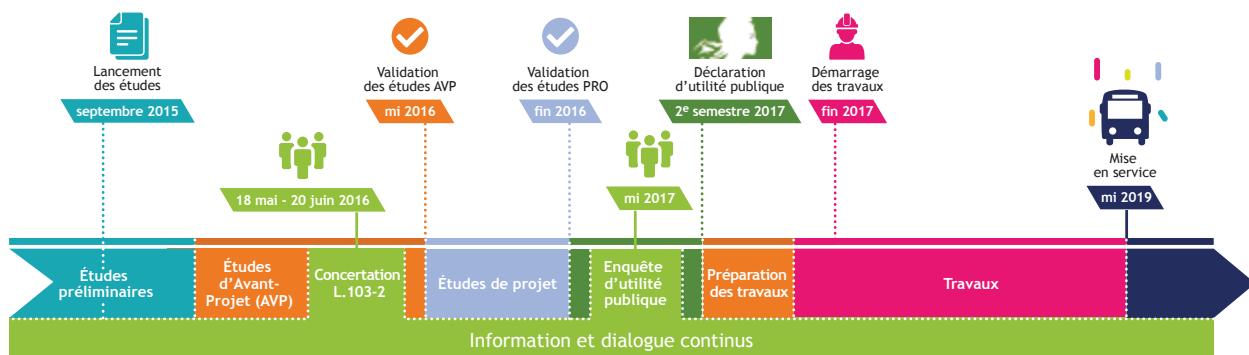
En s'appuyant sur les études préliminaires menées en 2013, la 1^{re} étape a permis de préciser les objectifs fonctionnels du projet et de définir un tracé de référence. Celui-ci a été confirmé par le conseil communautaire de GrandAngoulême **le 12 mai 2016** lors de la décision sur le programme qui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

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

Chacun est invité à s'exprimer sur :

- Les caractéristiques du tracé des deux lignes de BHNS.
- Le détail des aménagements par secteur et par ligne.

Ces éléments sont présentés dans les pages suivantes.

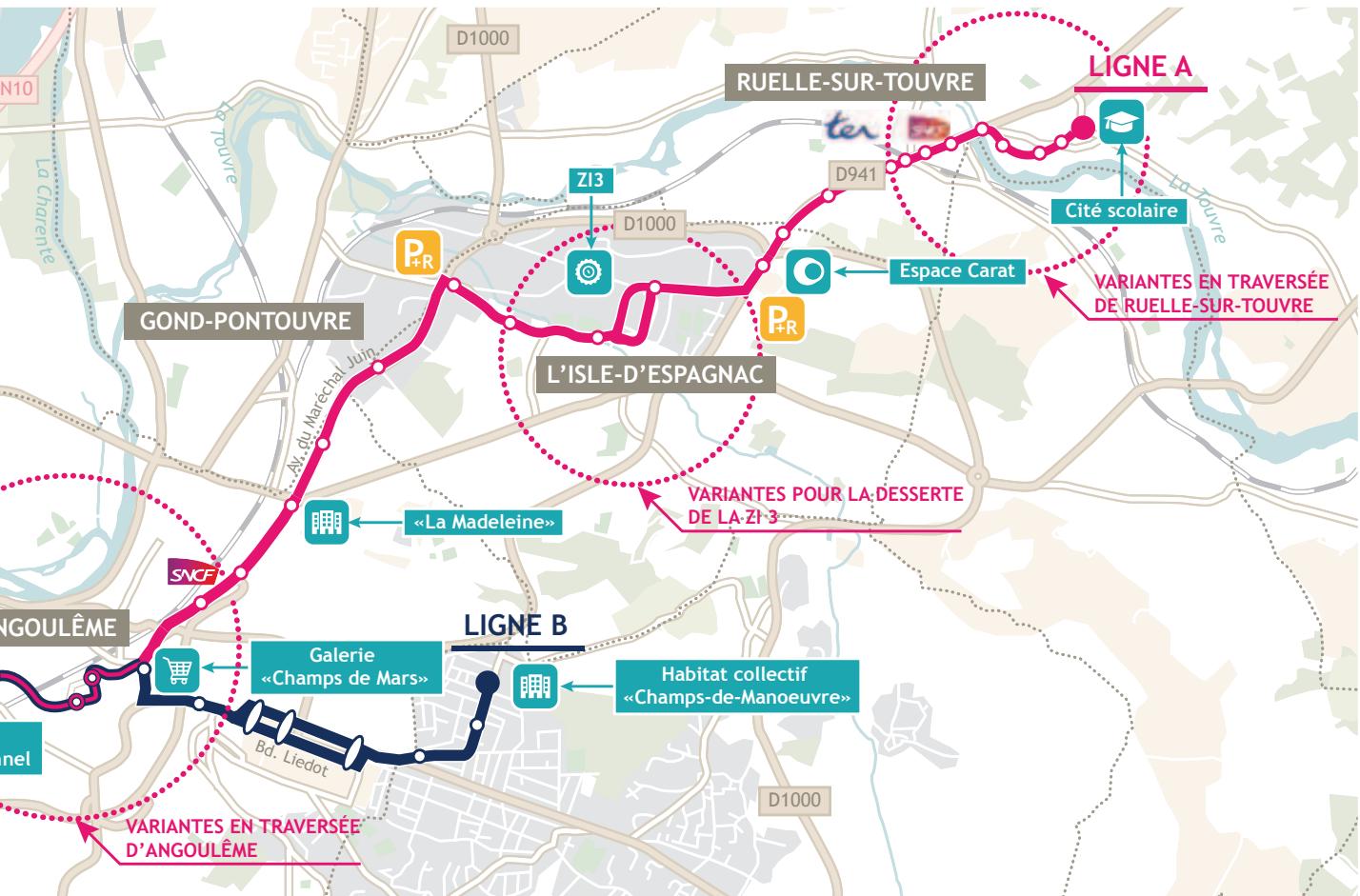


LE TRACÉ DE RÉFÉRENCE

PRÉSENTATION

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





9 VARIANTES ÉTUDIÉES

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

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

Les variantes ont été comparées selon 5 critères :

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

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

LA COMPARAISON DES VARIANTES DE TRACÉ

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



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

Legend:
■ favorable
■ contraignante
■ défavorable

► 2 solutions étudiées

- **Variante 1 :** La desserte de l'entrée sud, des urgences, de la pépinière d'entreprises au droit de l'hôpital et du parking-relais.
- **Variante 2 :** la desserte exclusive des urgences et du parking-relais.

► La desserte de plusieurs points privilégiée

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

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

Les variantes de tracé pour la desserte de la ZI 3

➤ 2 solutions étudiées

- **Variante 1** : passage par le quartier de Maison d'Ardoise.
- **Variante 2** : passage par la ZI 3, via le boulevard Allende.

➤ Une solution intermédiaire privilégiée

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

Elle consiste à séparer une partie de tracé aller et retour comme l'indique la carte ci-contre.

- Elle a l'avantage d'améliorer la solution 1.
- Elle dessert plus d'emplois.
- Elle ne nécessiterait pas ou peu d'acquisition et n'impacte pas les stationnements existants.

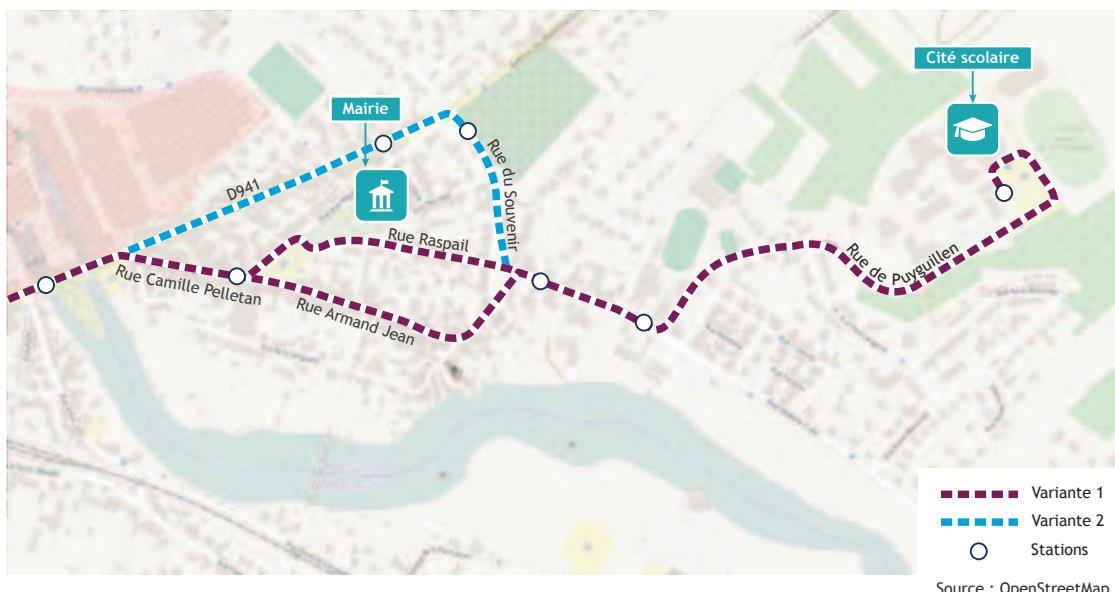


	Variante 1	Variante 2
Infrastructure / insertion	favorable	favorable
Exploitation	favorable	constrainede
Les contraintes environnementales	favorable	constrainede
Coût de réalisation	défavorable	favorable
Coût d'exploitation	favorable	constrainede
Risques liés aux procédures administratives	constrainede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

Legend :
■ favorable
■ contrainte
■ défavorable



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



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

Legend :
█ favorable
█ contraignante
█ défavorable

► 2 solutions étudiées

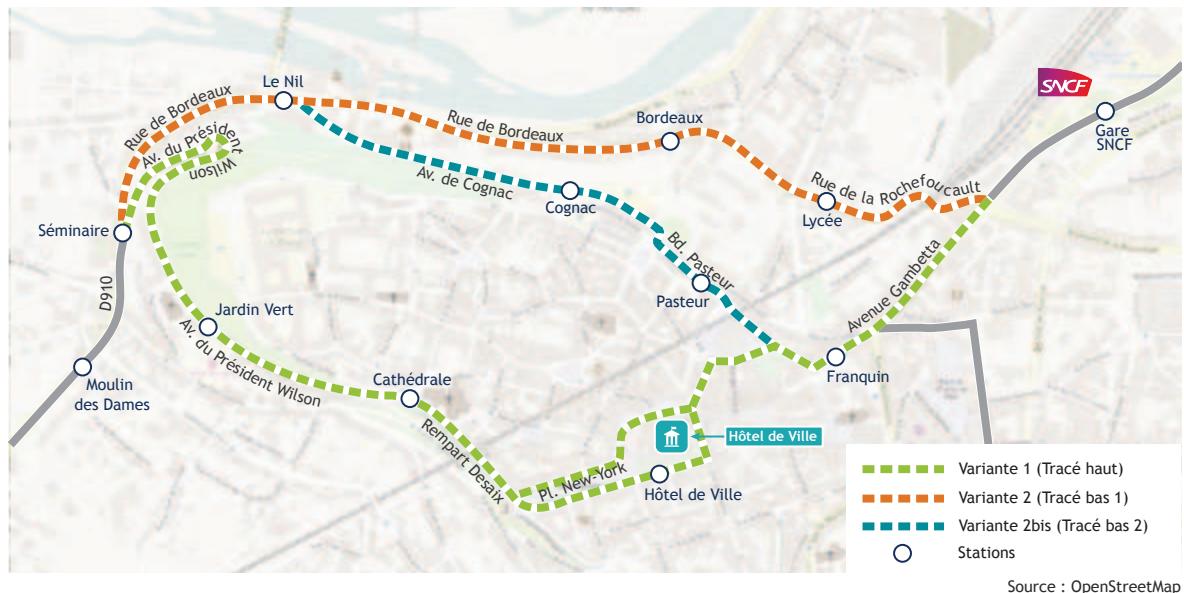
- **Variante 1 :** passage par le centre ville.
- **Variante 2 :** contournement du centre-ville par l'avenue Wilson.

► Le passage par le centre-ville privilégié

La solution 2 est préférée car :

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

Les variantes de tracé en traversée d'Angoulême



3 solutions étudiées

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

La desserte du plateau privilégiée

La variante 1 est préférée car :

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

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

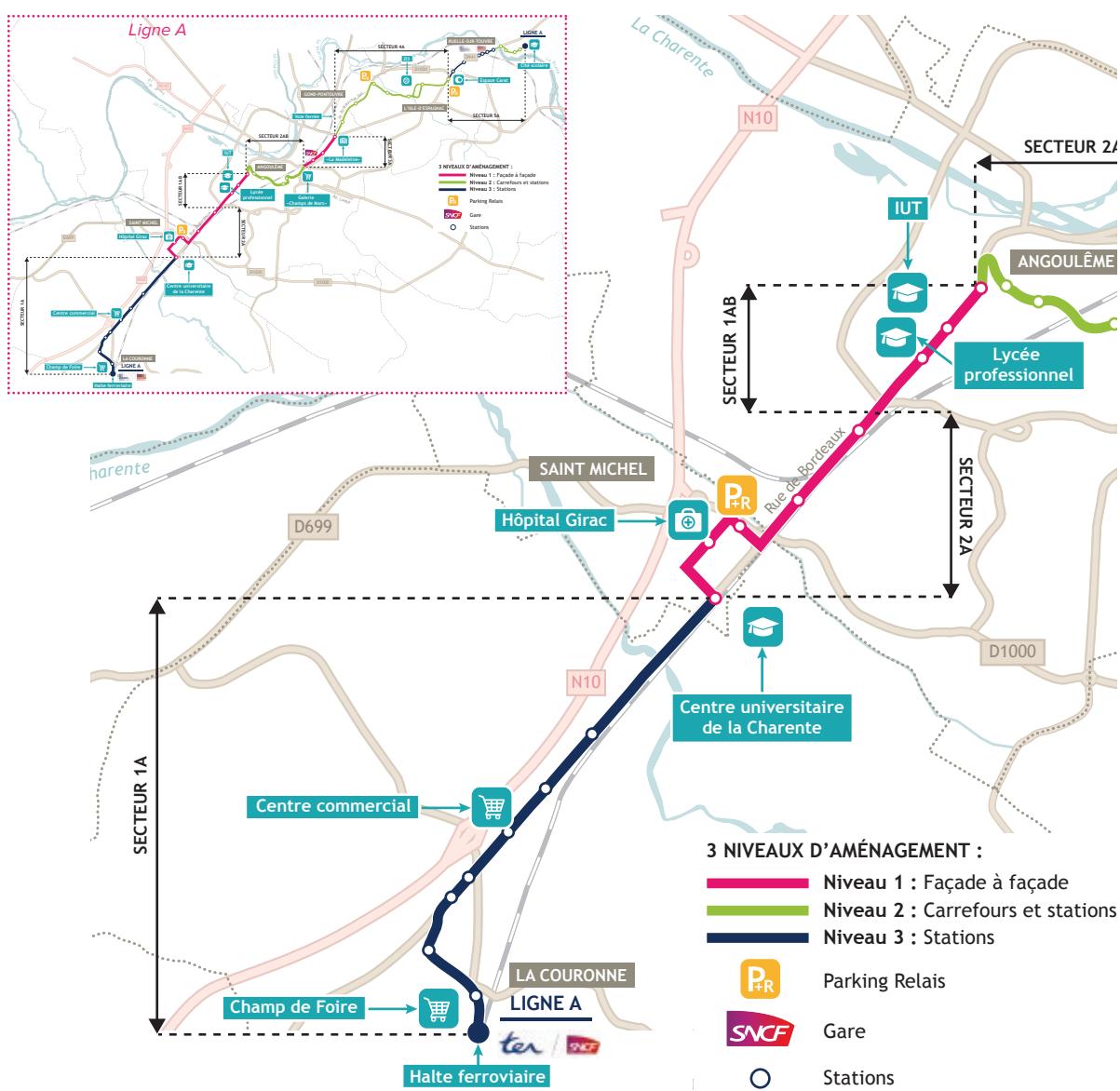
■ favorable
■ contraignante
■ défavorable

LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS PAR SECTEUR ET PAR LIGNE

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

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

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



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

SECTEUR 1A

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

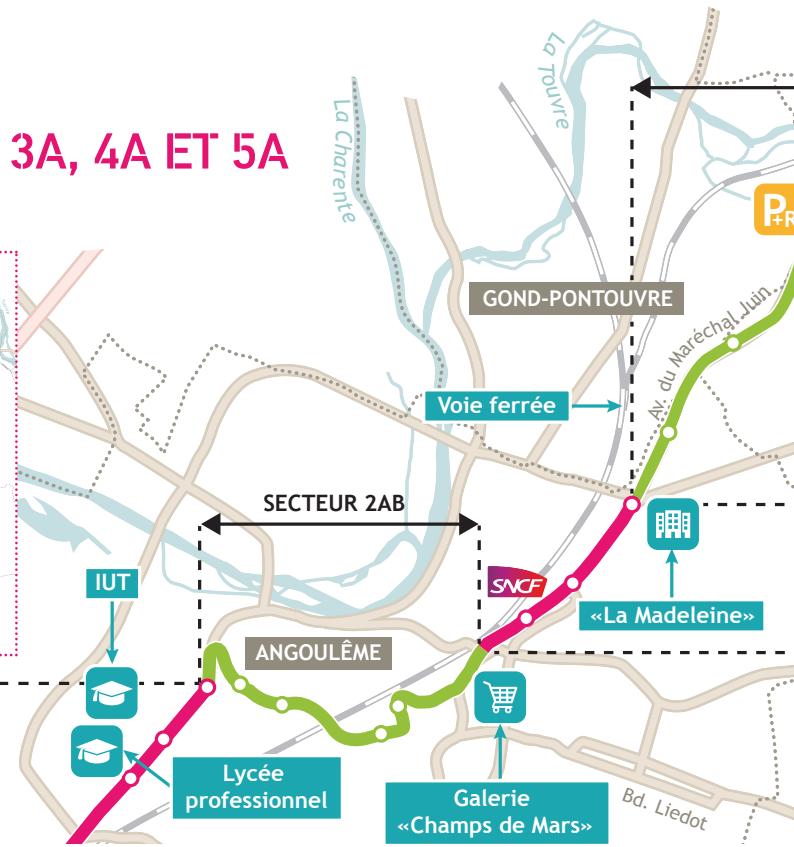
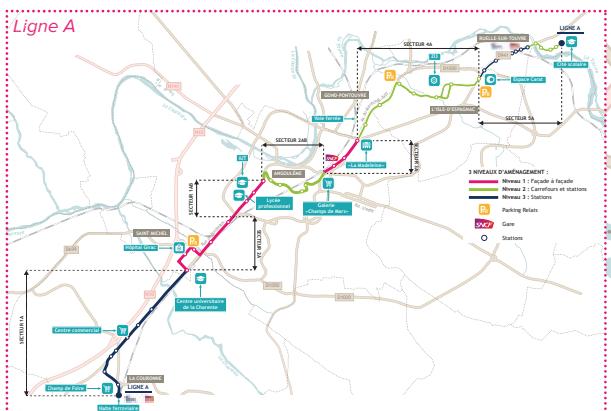
SECTEUR 2A

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

SECTEUR 1AB

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

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

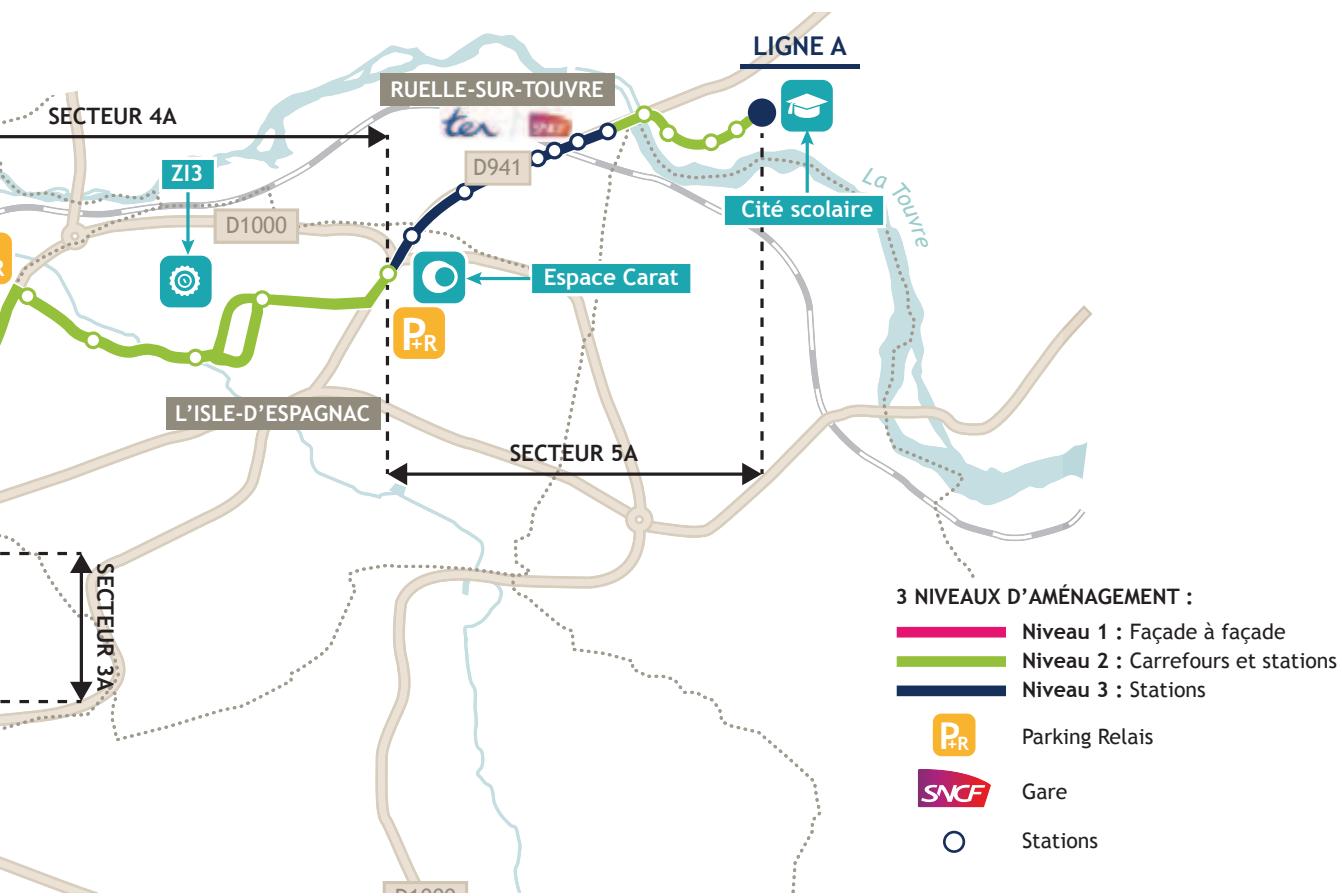


SECTEUR 2AB

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
2,4 km d'aménagement des carrefours et stations : <ul style="list-style-type: none"> aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle; Place des Halles – Bd Pasteur; Bd Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd Berthelot; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta; Av. Gambetta – Rue de la République – Rue Denis Papin – Av. de Lattre de Tassigny. 	Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, de la cathédrale, du musée, du jardin vert et du théâtre national.	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

SECTEUR 3A

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
1 km d'aménagement en « façade à façade » déjà réalisé.	Création de 3 stations pour la desserte de la Gare SNCF, de zones d'habitation, de commerces et des archives départementales.	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'accès à la gare SNCF en transport en commun et préparer l'arrivée de la LGV autour d'une intermodalité optimisée grâce à l'aménagement d'un véritable Pôle d'Échange Multimodal.



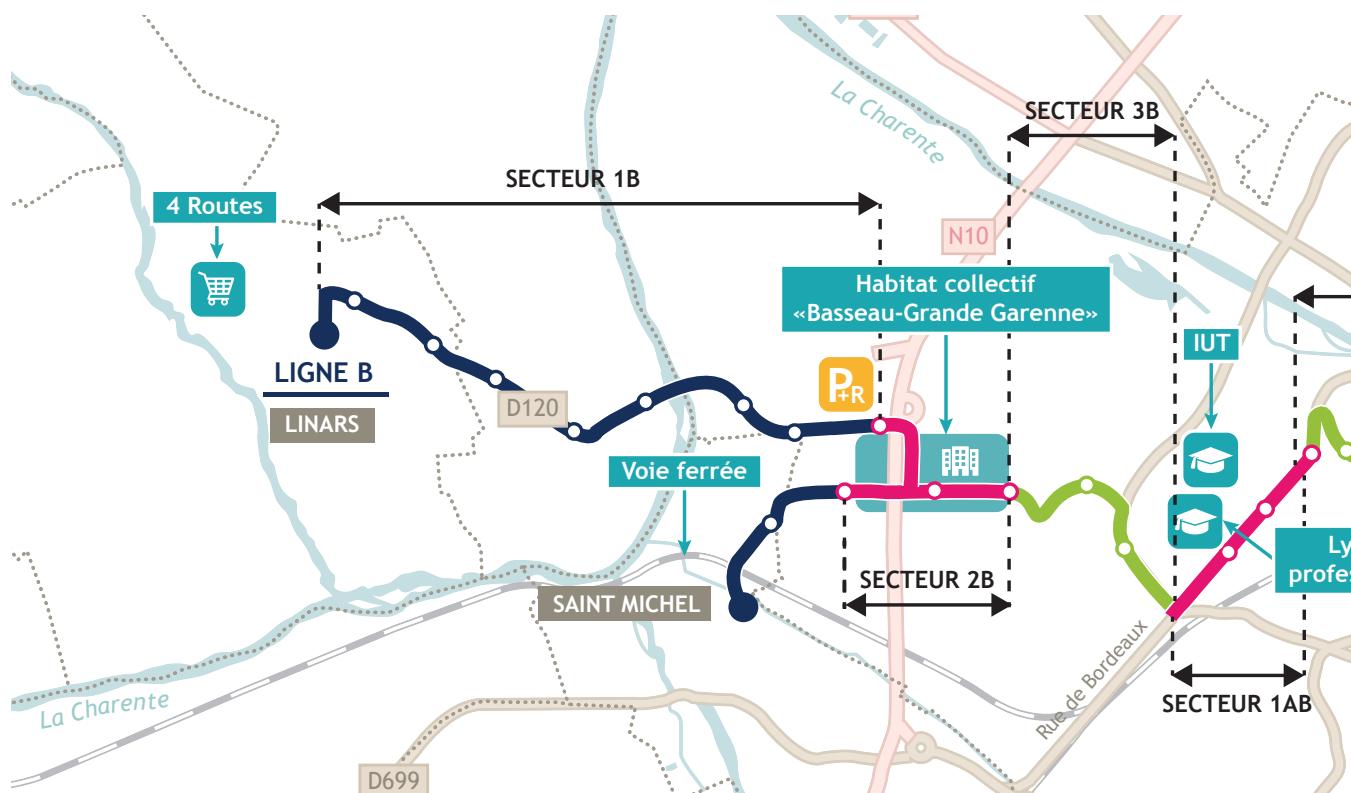
SECTEUR 4A

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>4,7 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> aménagement de 9 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Av. du Maréchal Juin – Rue des Pièces à l'Etang; Av. du Maréchal Juin – Av. des 7 Moines de Tibehirine; Av. du Maréchal Juin – Rue Calmette; Av. du Maréchal Juin – Rte de l'Isle d'Espagnac – Rue Victor Hugo; Rue Victor Hugo – Rue Maryse Bastié; Rue Victor Hugo – Rue de la Quintinie; Rue de la Quintinie – Rue des Plantiers; Rue des Plantiers – Bd Salvador Allende; Rue de la Quintinie - Bd Salvador Allende; création d'un giratoire à l'intersection de l'avenue Mermoz et de l'avenue Allende au sein de la ZI 3; perçage du giratoire à l'intersection de la D1000 et de l'avenue Mermoz. 	<p>Création de 7 stations pour la desserte : d'entreprises, d'habitations, du Cifop, de commerces, de la médecine du travail, de l'espace Carat et d'équipements sportifs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'utilisation des transports en commun pour les salariés des entreprises de la ZI 3 et du CIFOP. Améliorer la desserte de l'espace Carat.

SECTEUR 5A

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>3,2 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> aménagement de 2 carrefours à fort potentiel de trafic (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Wilson – Lagrange et Cimetière Souvenir. 	<p>Création de 11 stations pour la desserte : de zones d'habitats, de commerces, de la médiathèque de MédiaPorte, de la cité scolaire de Puyguillien, de la mairie de Ruelle-sur-Touvre, de la maison de santé et du complexe sportif de Puyguillien et du cimetière de la Croix Rompue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la desserte de la cité scolaire.

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

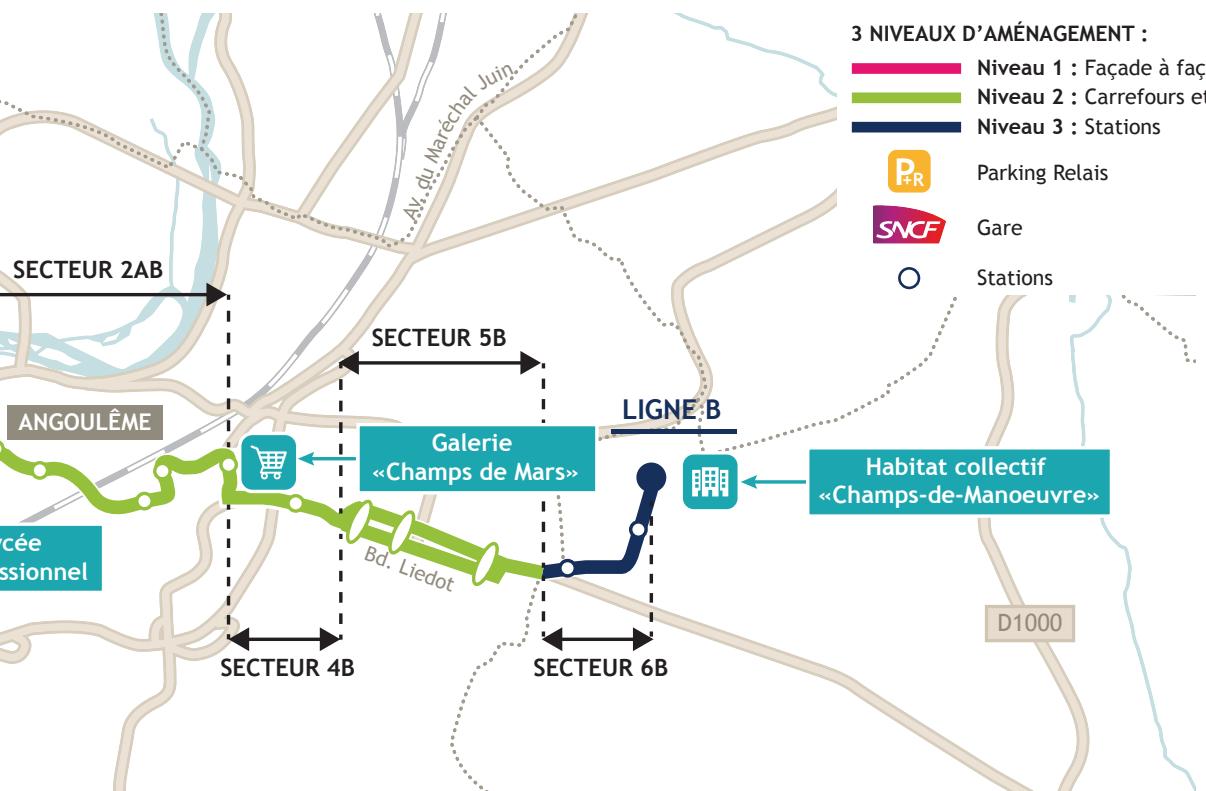


SECTEUR 1B

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

SECTEUR 2B

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
1,4 km d'aménagement en «façade à façade». Plusieurs aménagements déjà réalisés : – aménagement d'une voie réservée au BHNS rue Louise de Marillac; – aménagement de 2 giratoires avec perçage d'une voie dédiée en leur centre : au carrefour de l'échangeur N10 et la rue de Basseau, au carrefour de la rue Paul Veille et de la rue de Basseau.	Création de 4 stations pour la desserte : des quartiers de Basseau et la Grande-Garenne, des écoles et du collège Michel Pallet, de l'école d'art, de la future bibliothèque, des commerces, du centre social, de la mairie annexe de la Grande-Garenne.	<ul style="list-style-type: none"> – Accompagner le renouvellement urbain et le développement de l'activité économique du secteur. – Désenclaver, grâce à un service de transports en commun performant, un secteur qui constitue une des principales portes d'entrée du territoire.



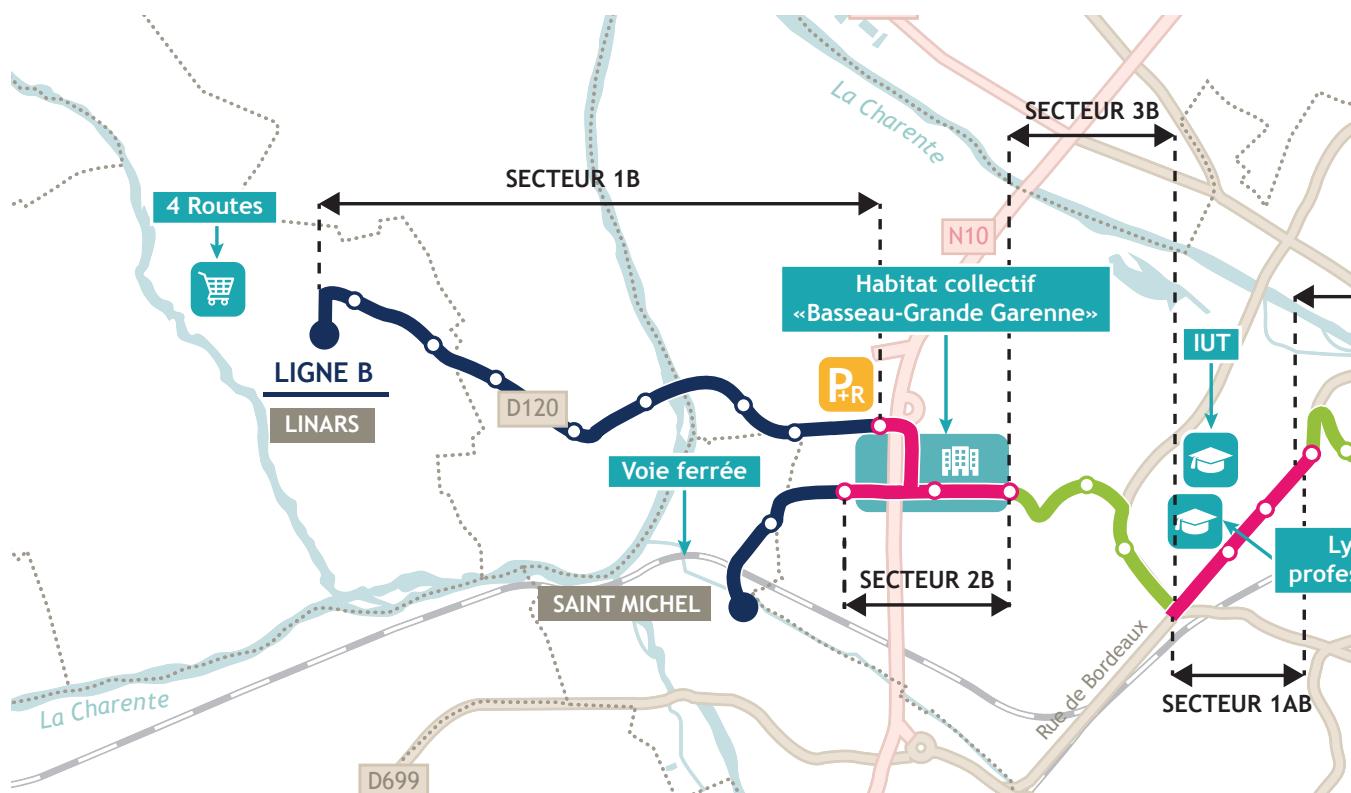
SECTEUR 3B

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>1,1 km avec aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> aménagement du giratoire situé à l'intersection du Bd. D'Aquitaine – de la rue Alphonse Aulard – et du Bd. Jean XXIII : création d'un couloir d'approche pour faciliter l'insertion du bus dans la circulation, implantation de la station au cœur du giratoire. réaménagement de la station Schweitzer pour un meilleur accostage du véhicule ainsi qu'une meilleure accessibilité pour les usagers. 	<p>Création de 2 stations pour la desserte du quartier de la Grande-Garenne, de l'hôpital de jour, de l'IUT d'Angoulême, de la résidence universitaire de Sillac et du groupe scolaire Cézanne Renoir.</p>	<p>Desserte d'une zone d'habitation dense et aux équipements nombreux.</p>

SECTEUR 1AB

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>1,2 km d'aménagement en «façade à façade».</p> <p>2 enjeux spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> aménagement du giratoire d'Aquitaine : perçage en son centre pour faciliter l'insertion du BHNS et garantir la traversée de cette zone au trafic important. (Cet aménagement bénéficie aux deux lignes de BHNS); niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : voir enjeux spécifiques. 	<p>Création de 3 stations pour la desserte de l'IUT d'Angoulême, du lycée professionnel Sillac, des commerces, des habitations et des entreprises (Leroy Somer notamment).</p>	<p>Choix du niveau d'aménagement de la route de Bordeaux :</p> <p>Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).</p>

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

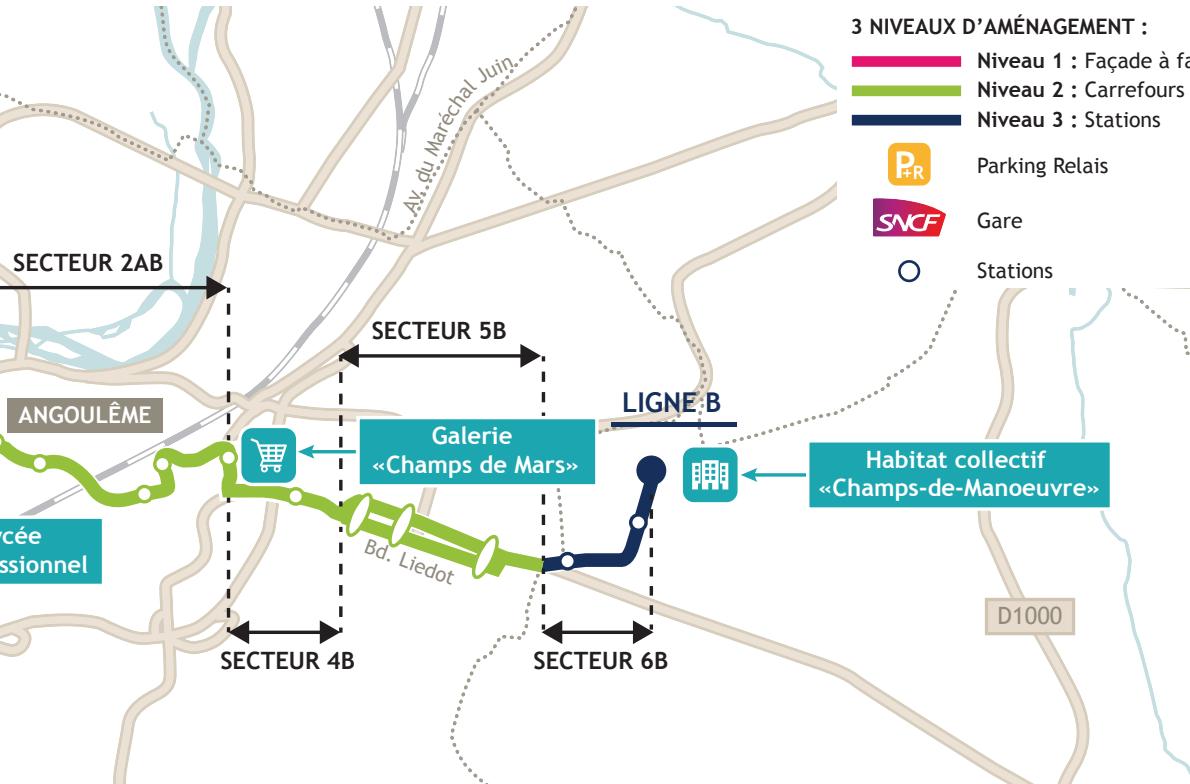


SECTEUR 2AB

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
2,4 km d'aménagement des carrefours et stations : <ul style="list-style-type: none"> aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle; Place des Halles – Bd. Pasteur; Bd. Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd. Berthelot; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta. 	Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, des établissements scolaires, de la cathédrale, du musée, du jardin vert du théâtre national.	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

SECTEUR 4B

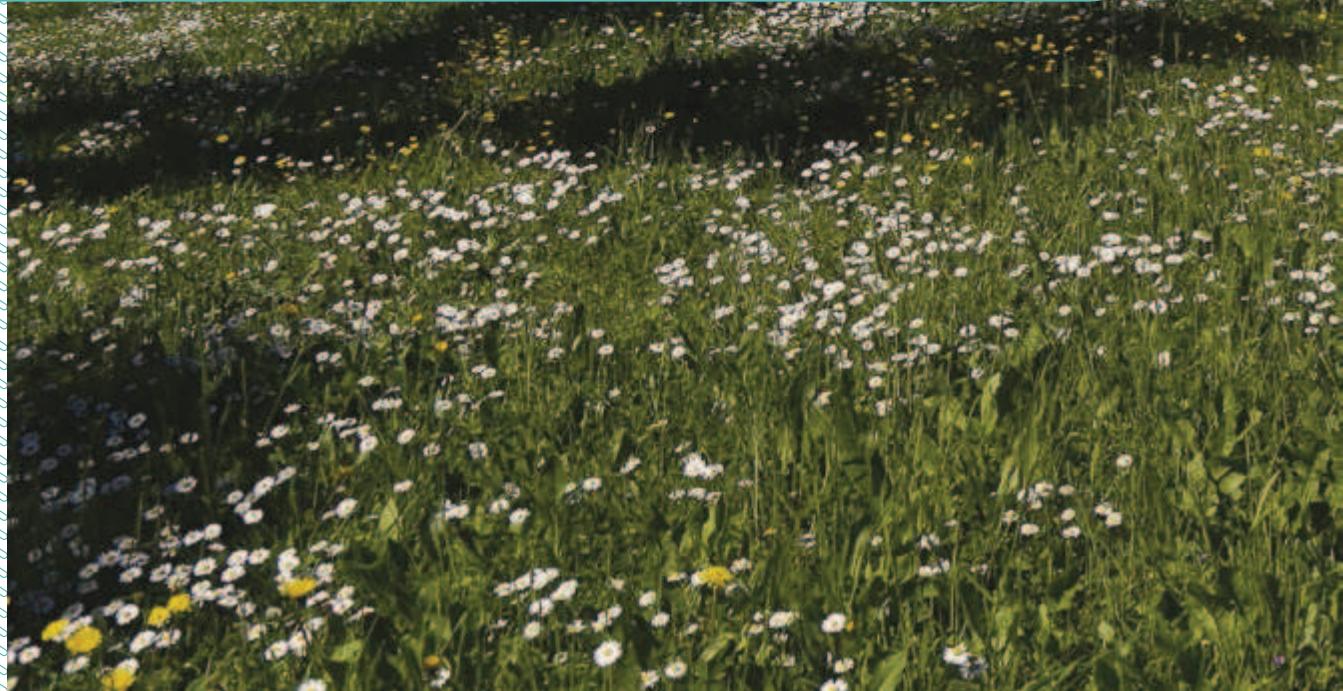
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
0,8 km d'aménagement des carrefours et stations : <ul style="list-style-type: none"> aménagement de 4 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Rue St Roch – Rue Raymond Poincaré; Rue Raymond Poincaré – Bd. de Bury – Bd. Winston Churchill; Bd. de Bury – Rue du Dr Duroseille; Bd. de Bury – Rue de la Tourgarnier – Bd. Salvador Allende. 	Création de 2 stations pour la desserte de la sécurité sociale, du centre commercial et des commerces du Champ de Mars et de la cité administrative.	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la desserte de commerces et équipements majeurs de l'agglomération. Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. Maintenir une offre de stationnement répondant aux usages.



SECTEUR 5B		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
2,1 km d'aménagement des carrefours et stations : – aménagement de 7 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) Bd Salvador Allende – Bd Alsace Lorraine – Bd Liédot; Bd Alsace Lorraine – Rue de Périgueux; Bd Liédot – Rue René Chabasse; Rue de Périgueux – Rue René Chabasse; Bd Liédot – Bd de Chanzy; Rue de Périgueux – Bd de Chanzy; Bd Liédot – Rue de Périgueux.	Création de 3 stations pour la desserte : de la caserne militaire et de zones d'habitations.	– Organiser la desserte de zones à forte densité de population et caserne militaire. – Faciliter l'accès au cœur de ville par la porte d'entrée Est du territoire grâce à une bonne insertion du bus dans la circulation.
SECTEUR 6B		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
0,5 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	Création de 3 stations pour la desserte du cœur de quartier du Champ de Manœuvres, du Centre Social, Culturel et Sportif et de commerces.	Mise en accessibilité des stations et organiser le désenclavement d'un secteur générateur de trafic important : zones à forte densité de population.

PARTIE 4

LES MODALITÉS DE DIALOGUE



LE CADRE DE LA CONCERTATION

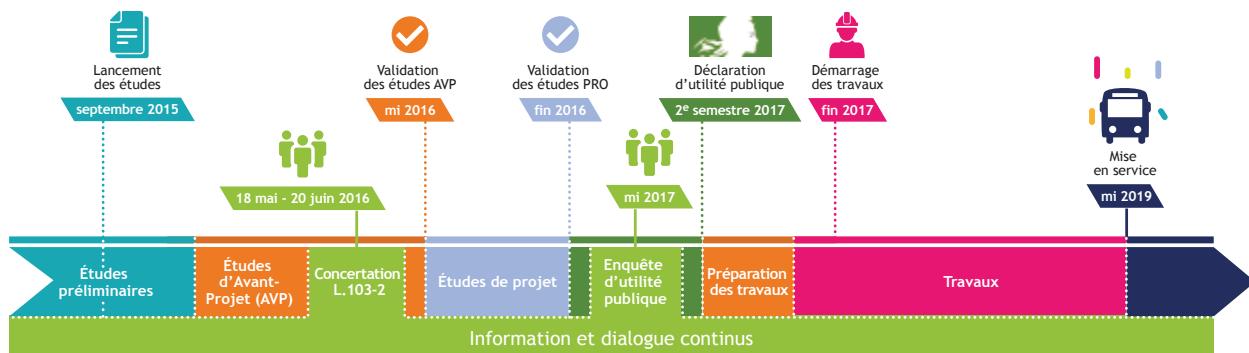
UN PROJET SOUMIS À UN DIALOGUE CONTINU RYTHMÉ PAR DEUX TEMPS DE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

POUR S'EXPRIMER

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

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

3 RÉUNIONS PUBLIQUES :

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



LES QUESTIONS DE LA CONCERTATION

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

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

Et après la concertation ?

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

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

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



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
GRAND ANGOULÈME

25 Boulevard Besson Bey, 16 000 Angoulême
Tél. : 05 45 38 60 60
Mail : contact@grandangouleme.fr/

www.bhns-grandangouleme.fr/

Grand
Angoulême

BHNS
BUS À HAUT
NIVEAU DE
SERVICE



Annexe 6 : Plaquette de concertation

UN PROJET AU SERVICE DE VOTRE MOBILITÉ

L'AXE STRUCTURANT DU FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Développées en coordination avec le projet de réorganisation de l'ensemble du réseau, les deux lignes du projet de BHNS du Grand Angoulême profiteront d'un lien efficace avec toutes les lignes de transport en commun de l'agglomération ainsi qu'avec les autres modes (marche, voiture, 2 roues...).

Le projet participera ainsi à construire une desserte optimale de l'ensemble du territoire de l'agglomération d'aujourd'hui et de demain grâce à la construction d'un réseau hiérarchisé autour de 4 niveaux de service :

- 1 2 lignes de BHNS;
- 2 Des lignes majeures en direction du cœur d'agglomération;
- 3 Des lignes relais en direction du BHNS;
- 4 Des lignes de proximité.

UNE RÉPONSE AUX ATTENTES ET ENJEUX DU TERRITOIRE

S'il conserve les caractéristiques principales du projet étudié et porté à la concertation en 2013, ce nouveau projet de BHNS s'adapte davantage au contexte socio-économique du territoire ainsi qu'aux attentes et besoins de la population grâce à :

- un investissement réduit de 15 millions d'euros;
- un aménagement moins impactant en traversée d'Angoulême;
- un tracé de référence défini après de nouvelles études de variantes;
- une intermodalité optimisée notamment autour de la gare LGV;
- une meilleure cohérence entre BHNS et réorganisation du réseau.

Nom..... Prénom.....
E-mail..... Entreprise / Institution.....
Adresse.....
Code postale..... Ville.....

VOTRE QUESTION OU COMMENTAIRE.....
.....
.....

Et après la concertation ?

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

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

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

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION
DU GRAND ANGOULEME
25 Boulevard Besson Bey,
CS 12 320 – 16 023 Angoulême Cedex

Tél. : 05 45 38 60 60
Site web : <http://www.grandangouleme.fr/>
Mail : contact@grandangouleme.fr



DU 18 MAI
AU 20 JUIN
2016

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE DU GRAND ANGOULEME

PARTICIPEZ À LA RÉALISATION DU PROJET !

Le Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême sera la colonne vertébrale du futur réseau de transport en commun de l'agglomération. Il répond à la volonté de GrandAngoulême d'adapter l'offre de transport aux évolutions du territoire et de développer ainsi une véritable alternative au tout voiture.

Conformément au projet d'agglomération, ses nouveaux objectifs ont été confirmés en juin 2015 (voir dernière page). GrandAngoulême a ensuite engagé une première phase d'étude et de concertation avec les communes qui a permis de préciser ses principales caractéristiques : objectifs fonctionnels, tracé des lignes, localisation des stations, niveau d'aménagement par tronçons...

Après une validation du programme du BHNS par le conseil communautaire le 12 mai 2016, les aménagements proposés sont soumis entre le 18 mai et le 20 juin 2016 à l'avis du public dans le cadre d'une concertation qui s'organise au titre des articles L103-2, L103-3 et R103-1 du code de l'urbanisme et L122-1 du code de l'environnement.

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

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

Pour ce faire, GrandAngoulême propose divers outils d'information et d'expression (voir ci-contre).

S'INFORMER

- Le site internet du projet : www.bhns-grandangouleme.fr
- Un dossier de concertation
- Le présent document d'information
- Un exposition dans les mairies de GrandAngoulême

S'EXPRIMER

- Le formulaire du site internet du projet
- Le coupon lettre T ci-après
- L'adresse postale : GrandAngoulême – concertation BHNS – 25 boulevard Besson Bey – CS 12 320 – 16 023 Angoulême Cedex
- Les registres d'expression mis à disposition aux côtés des expositions

ÉCHANGER

3 réunions publiques :

- **Le 1^{er} juin 2016 à 18h30** – Pôle Soëlys, 2 rue Jean Jacques Rousseau, 16 800 Soyaux
- **Le 7 juin 2016 à 18h30** – Espace Franquin, 1 boulevard Berthelot, 16 000 Angoulême
- **Le 9 juin 2016 à 18h30** – École d'Art de GrandAngoulême, rue Antoine de Conflans, 16 000 Angoulême

Tous les documents supports de la concertation sont à votre disposition sur les lieux d'exposition et à l'accueil des réunions publiques. Ils peuvent également être téléchargés sur le site internet du projet. Le présent document d'information est également intégré dans un dossier spécial du magazine de GrandAngoulême du mois de mai 2016.

L'ESSENTIEL SUR LE PROJET

LES AMÉNAGEMENTS ET LES ÉQUIPEMENTS

2 lignes

Ligne A : 18 km, La Couronne – Ruelle-sur-Touvre
 Ligne B : 12,5 km, Saint-Michel – Linars – Soyaux

3 niveaux d'aménagement

1. Façade à façade : voie réservée, aménagement de l'espace public, carrefours prioritaires au BHNS, stations
2. Carrefours prioritaires au BHNS et stations
3. Stations

65 stations

PerRemote 4 Parking Relais (avec vidéosurveillance)

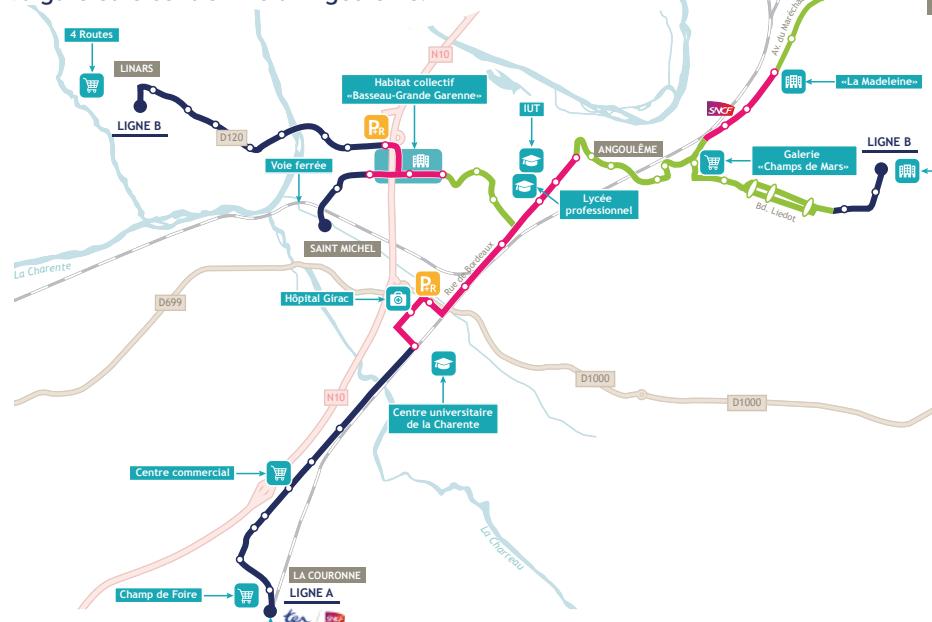
Un nouveau système d'information voyageur et de vente de billets

L'installation d'un système de gestion des priorités aux feux rouges pour le BHNS

L'acquisition de 25 nouveaux bus respectueux de l'environnement pour l'ensemble du réseau

UN INVESTISSEMENT DE GRANDANGOULÈME de 87 Millions d'Euros cofinancé par les employeurs privés et publics, l'État et l'Europe

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



LES ÉLÉMENS PORTÉS À LA CONCERTATION

Le site internet du projet (bhns-grandangouleme.fr) et le dossier de concertation présentent de façon détaillée les éléments qui sont soumis à l'avis du public entre le 18 mai et le 20 juin 2016 :

- Les caractéristiques des tracés des deux lignes présentés sur la carte ci-dessus : ces tracés sont le résultat de l'analyse et de la comparaison de plusieurs variantes de tracés pour la desserte de l'hôpital de Girac, en traversée d'Angoulême, pour la desserte de la Zone industrielle 3 à l'île d'Espagnac et en traversée de Ruelle-sur-Touvre.
- Le détail des aménagements par secteur et par ligne : choix du niveau d'aménagement, localisation des stations, détails de l'aménagement des carrefours, de l'espace public et des voiries...

LE CALENDRIER DU PROJET

- Septembre 2015 Lancement des études (études de faisabilité complémentaires)
- 12 mai 2016 Validation du programme définitif et lancement des études d'Avant-Projet (AVP)
- 18 mai – 20 juin 2016 Concertation L103-2
- Mi 2016 Validation des études d'Avant Projet (AVP)
- Fin 2016 Validation des études de Projet (PRO)
- 2017 Enquête publique et déclaration d'utilité publique
- Fin 2017 Démarrage des travaux
- Mi 2019 Mise en service

LES OBJECTIFS

- Offrir un service performant, régulier, confortable et accessible
- Assurer une desserte optimale des principaux équipements et quartiers de l'agglomération
- Favoriser une meilleure articulation entre les différents modes de transport
- Développer une réelle alternative à la voiture
- Répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement
- Moderniser l'image du territoire et améliorer son cadre de vie

Transmettez-nous votre avis en complétant et postant gratuitement le coupon-réponse ci-dessous.

Pour plus d'information : www.bhns-grandangouleme.fr



ECO

20 g
Valable jusqu'au
16/08/2016

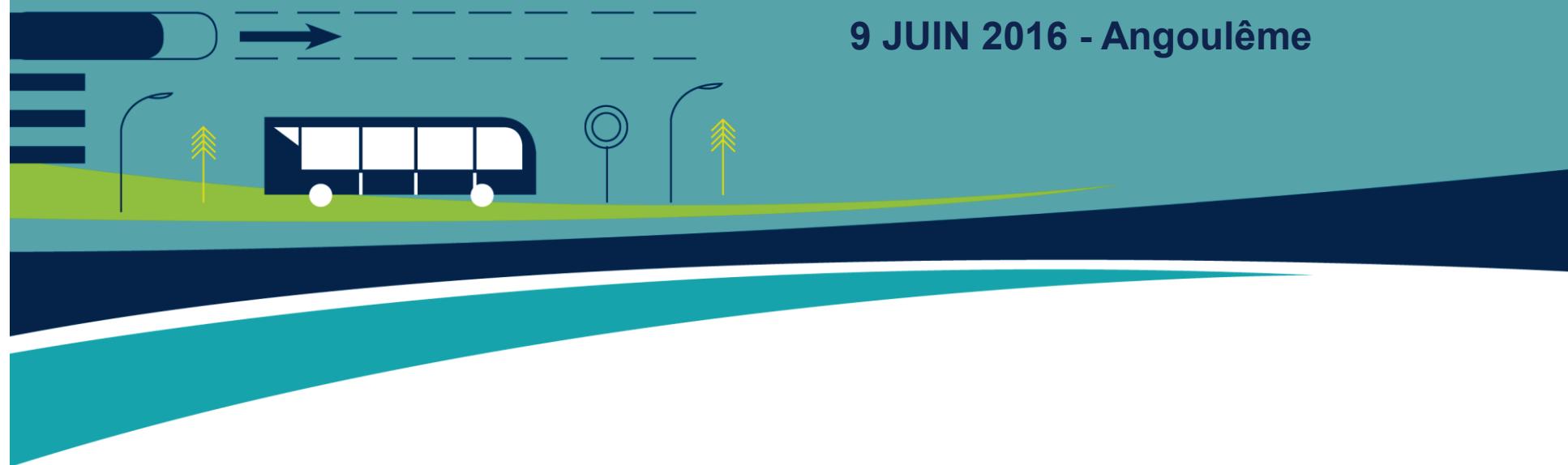


GRANDANGOULÈME
CONCERTATION BHNS
AUTORISATION 82745
16019 ANGOULÈME CEDEX

Annexe 7 : Diaporama projeté lors des réunions publiques



RÉUNION PUBLIQUE



9 JUIN 2016 - Angoulême

PRÉSENTATION DE LA TRIBUNE



INTRODUCTION DE MICHEL GERMANEAU VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE ET DES POLITIQUES DE MOBILITÉS DE GRANDANGOULÊME



BERTRAND MAGNANON
PRÉSIDENT GRAND ANGOULÊME
MOBILITÉ AMÉNAGEMENT – MAÎTRE
D'OUVRAGE DÉLÉGUÉ

**LA CONCERTATION
RÉGLEMENTAIRE (L103-2)
DU 18 MAI AU 20 JUIN 2016**





LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

Le conseil communautaire de GrandAngoulême a décidé le 12 mai 2016 de soumettre à l'avis du public, **les résultats des études réalisées depuis l'été 2015 sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).**

Ouvert à tous, ce moment d'échanges doit permettre de **présenter :**

- **les caractéristiques du tracé de référence des deux lignes de BHNS ;**
- **les aménagements, par secteur et par ligne, et leurs enjeux.**

Et recueillir les avis et suggestions de la population.



LES SUITES DE LA CONCERTATION

GrandAngoulême dressera un bilan exhaustif de la participation du public qui sera :

- présenté en conseil communautaire en septembre 2016 ;
- transmis officiellement aux 16 communes de l'agglomération ;
- rendu public sur le site internet du projet ;
- pris en compte dans l'organisation des études et de la concertation continue qui seront menées ;
- annexé au dossier d'enquête publique.

UN PROJET STRUCTURANT DU FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORTS DU GRAND ANGOULÊME



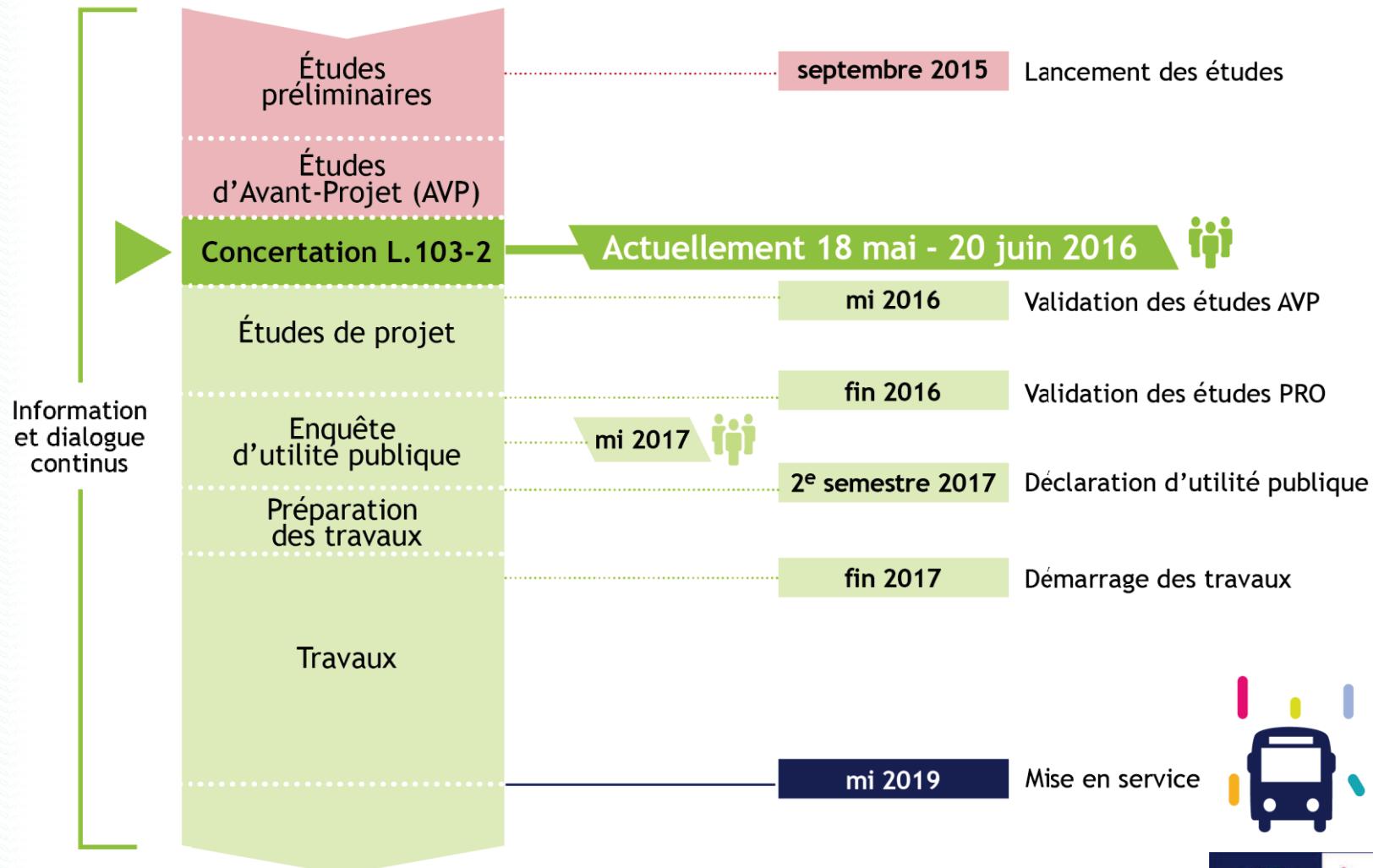


QUELS SONT LES ATOOTS D'UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ?

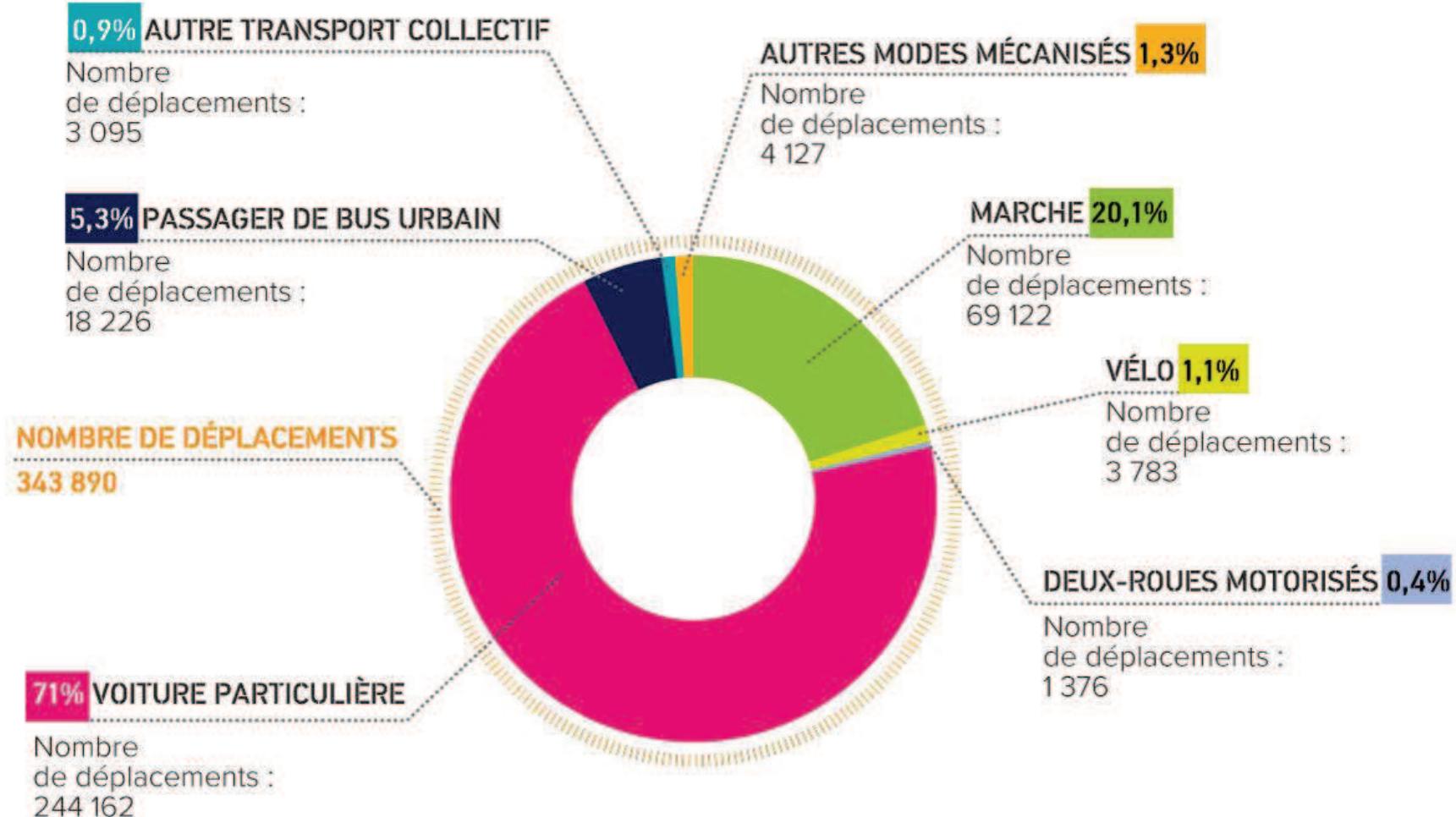


- **un service performant aux niveaux de l'amplitude, la régularité et la vitesse commerciale ;**
- **un meilleur confort à bord et en station ;**
- **une meilleure accessibilité pour tous ;**
- **des voies réservées (sur tout ou partie) ;**
- **la priorité aux carrefours ou aux feux tricolores ;**
- **une information voyageur simple et lisible, un système automatique de vente de billets ;**
- **un système de vidéosurveillance dans les bus et les parkings-relais.**

LE CALENDRIER DU PROJET



LES MODES DE DÉPLACEMENTS DU GRAND ANGOULÊME AUJOURD'HUI



GrandAngoulême
LES MODES DE TRANSPORT AUJOURD'HUI
(Source : EDVM 2012)

L'ORGANISATION DU FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORTS DU GRAND ANGOULÊME

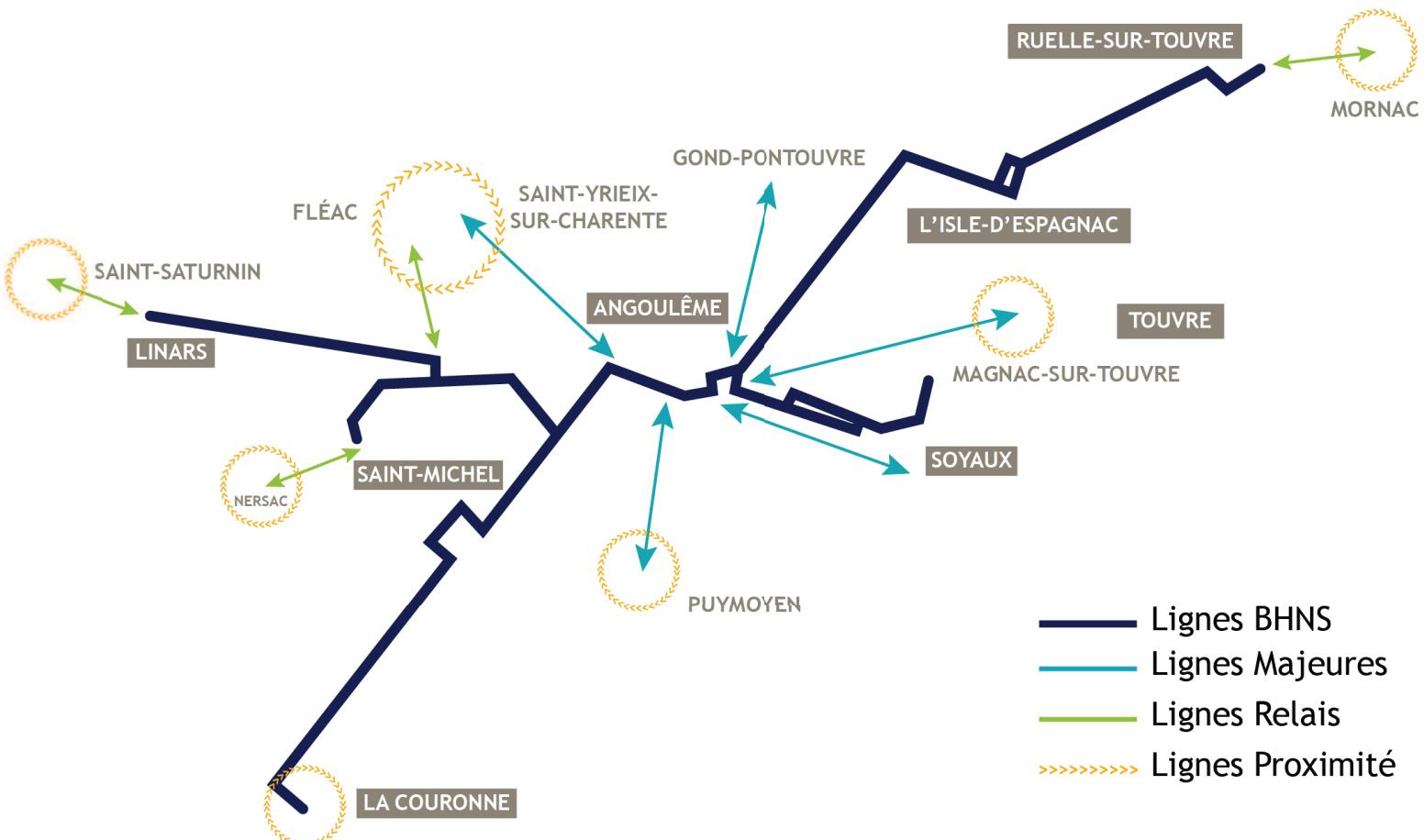
Ses objectifs :

- S'adapter à un territoire en pleine évolution ;
- Donner la priorité aux transports collectifs grâce à un nouveau réseau cohérent ;
- Améliorer l'accès à la gare TGV et aux parcs d'activité ;
- Renforcer l'attractivité du cœur de l'agglomération ;
- Assurer la maîtrise des finances par un investissement mesuré.

Pour cela, GrandAngoulême travaille sur :

- La création de deux lignes de BHNS ;
- La réorganisation de toutes les autres lignes du réseau de transport en commun dans une cohérence d'ensemble.

LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU FUTUR RÉSEAU

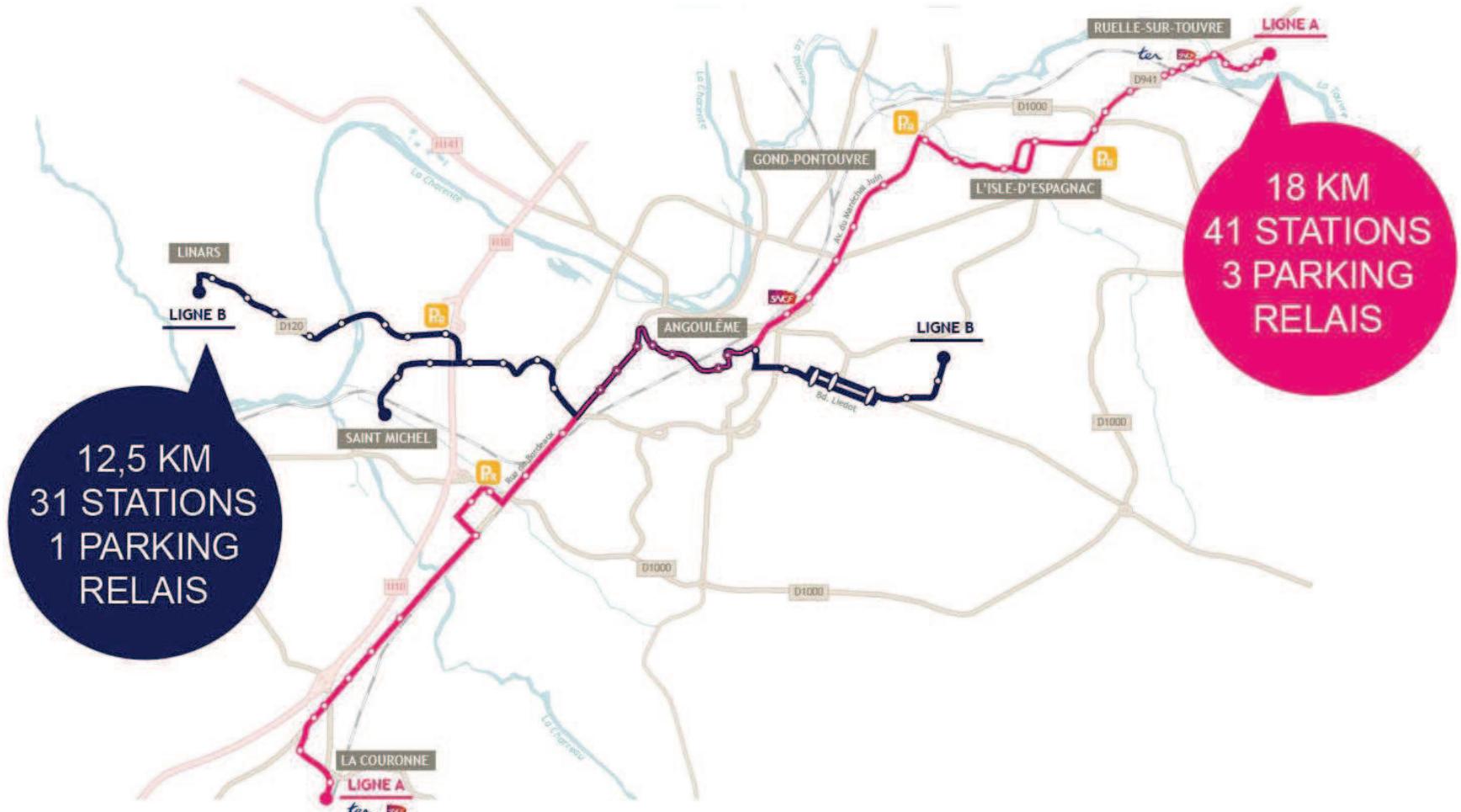


Source : SPLA GAMA

LE PROJET DE BHNS, COLONNE VERTÉBRALE DU FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORTS



DEUX LIGNES DE BHNS POUR ORGANISER LE FUTUR RÉSEAU



! LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

- Sur 6,1 km, aménagement de l'espace public de façade à façade ;
- Sur 12,8 km, aménagement des carrefours pour favoriser le passage des bus et optimiser le temps de franchissement sans priorité ;
- 65 stations aménagées et mises aux normes d'accessibilité
- Acquisition de 25 autobus standards.



COÛT ET FINANCEMENT



LE BUDGET DU PROJET

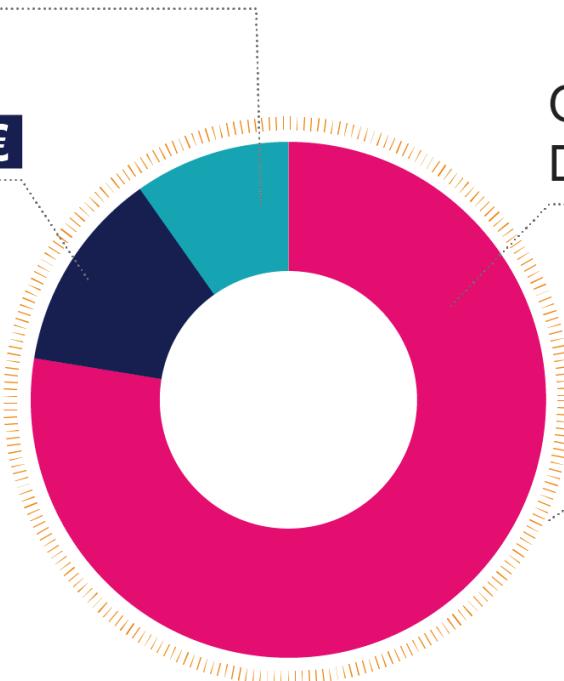
Le projet de BHNS du Grand Angoulême représente un investissement global de 87 millions d'euros TTC, cofinancé par les employeurs privés et publics, l'Etat et l'Europe.

MATÉRIEL ROULANT **8,5 M€**

SYSTÈMES **11 M€**

OPÉRATION
D'AMÉNAGEMENT **67,5 M€**

INVESTISSEMENT
GLOBAL
87 M€



LE TRACÉ À L'ÉTUDE





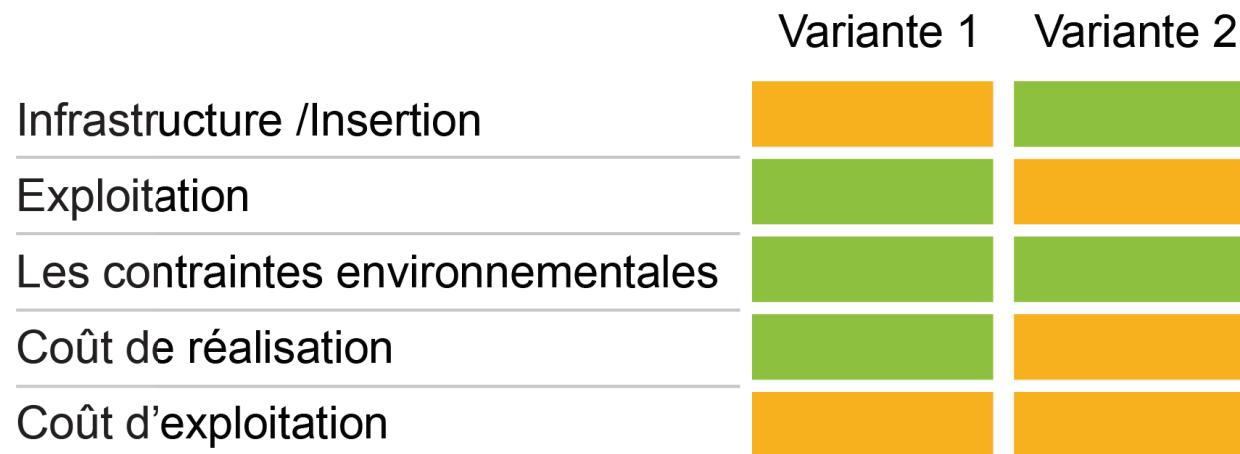
UN PROJET OPTIMISÉ DEPUIS 2014

- Un investissement initial réduit de 15 millions d'euros ;
- La recherche du meilleur équilibre en traversée d'Angoulême tout au long des études ;
- La recherche d'un équilibre socio-économique ;
- Une priorité : l'intermodalité avec la gare TGV ;
- Une volonté : trouver et renforcer la cohérence globale entre le BHNS, les autres lignes urbaines et interurbaines et les liaisons haut et bas ;
- Plusieurs variantes de tracés réétudiées.

LA MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES VARIANTES

Une analyse multicritères basée sur :

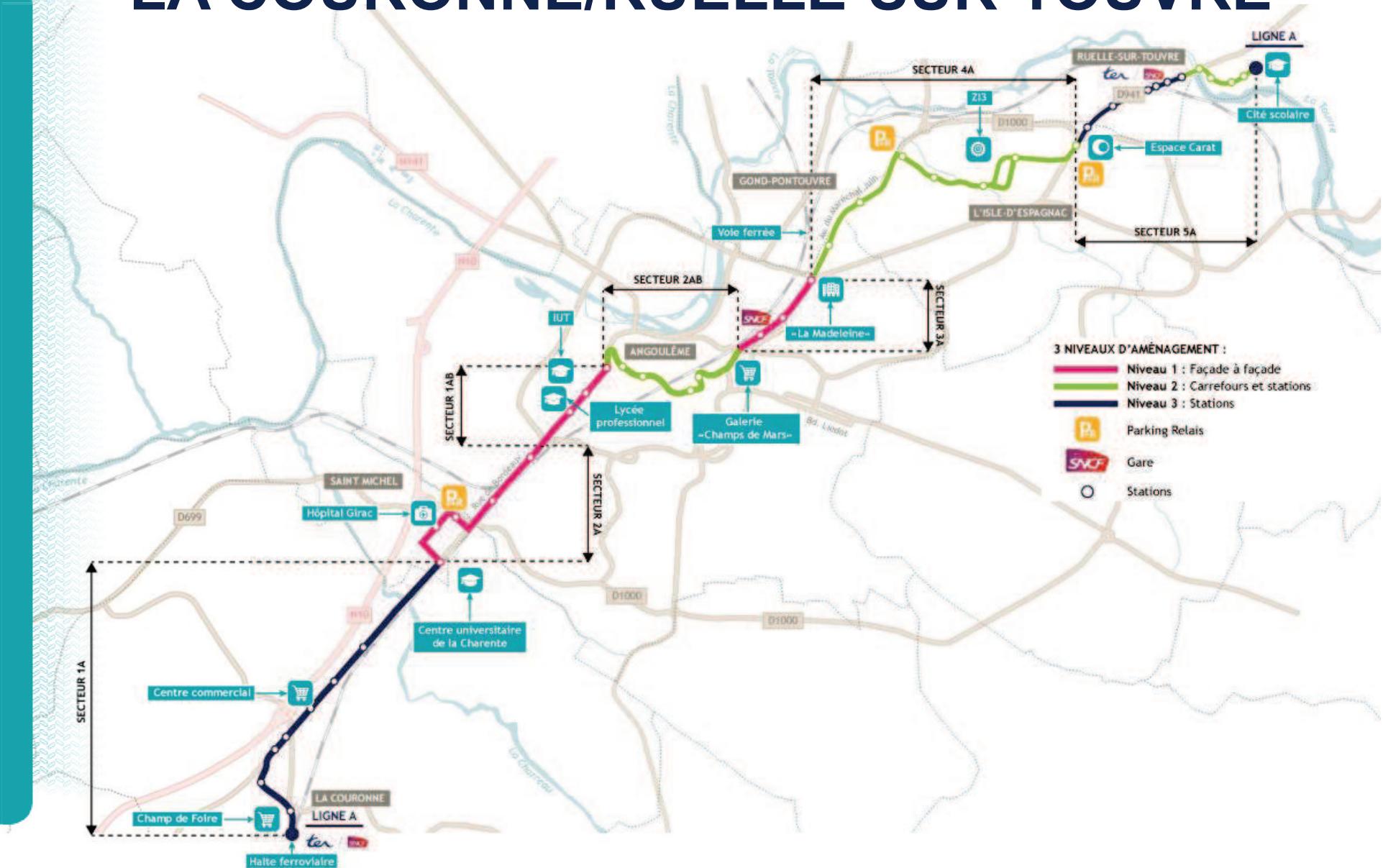
- Les caractéristiques et les enjeux d'insertion : longueur totale du trajet, principes d'insertion, points de difficulté ;
- Les enjeux d'exploitation : attractivité, performance, confort des usagers ;
- Les contraintes environnementales : les contraintes liées au stationnement ; l'importance des travaux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



LA LIGNE A DU BHNS DU GRAND ANGOULÊME



LA LIGNE A DU BHNS : LA COURONNE/RUELLE-SUR-TOUVRE



LA VARIANTE RUELLE-SUR-TOUVRE

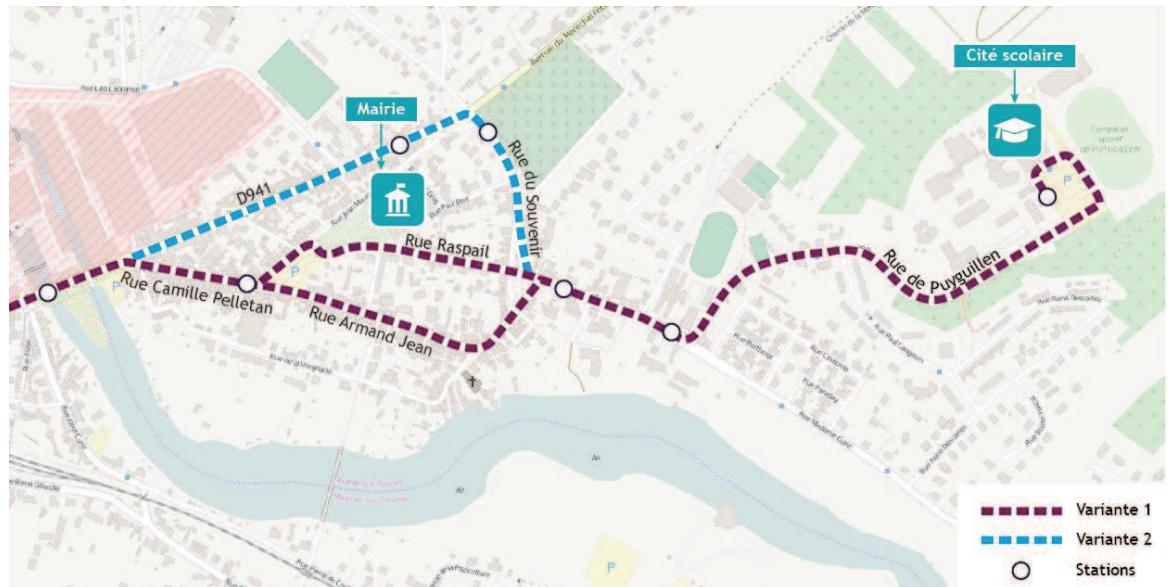
2 solutions étudiées

Variante 1 : passage par le centre ville

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

→ Le contournement du centre-ville privilégié (variante 2)

- Bonne desserte de la mairie ;
 - Passage à proximité du complexe sportif ;
 - Meilleure régularité ;
 - Meilleure lisibilité de la ligne.



LA VARIANTE ZI3

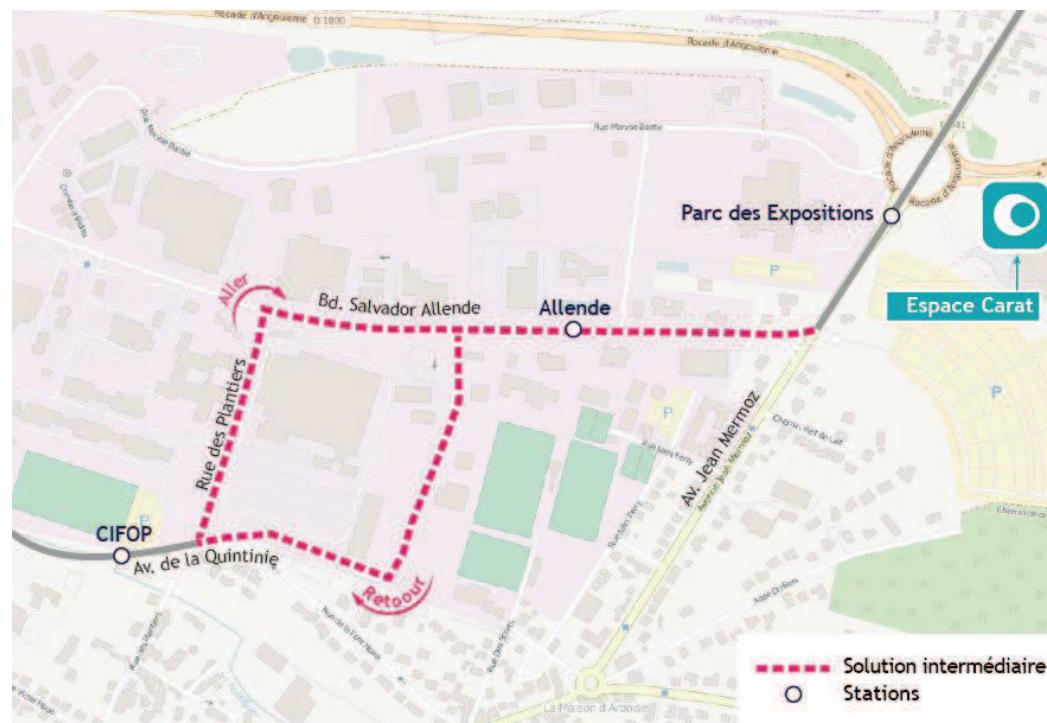
2 solutions étudiées

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

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

→ **Une solution intermédiaire privilégiée qui :**

- sépare une partie de tracé aller et retour;
- dessert plus d'emplois;
- ne nécessiterait pas ou peu d'acquisition
- n'impacte pas les stationnements existants;
- Sera complétée par une offre structurante desservant l'Av. de la République à l'Isle d'Espagnac.



LA VARIANTE GIRAC

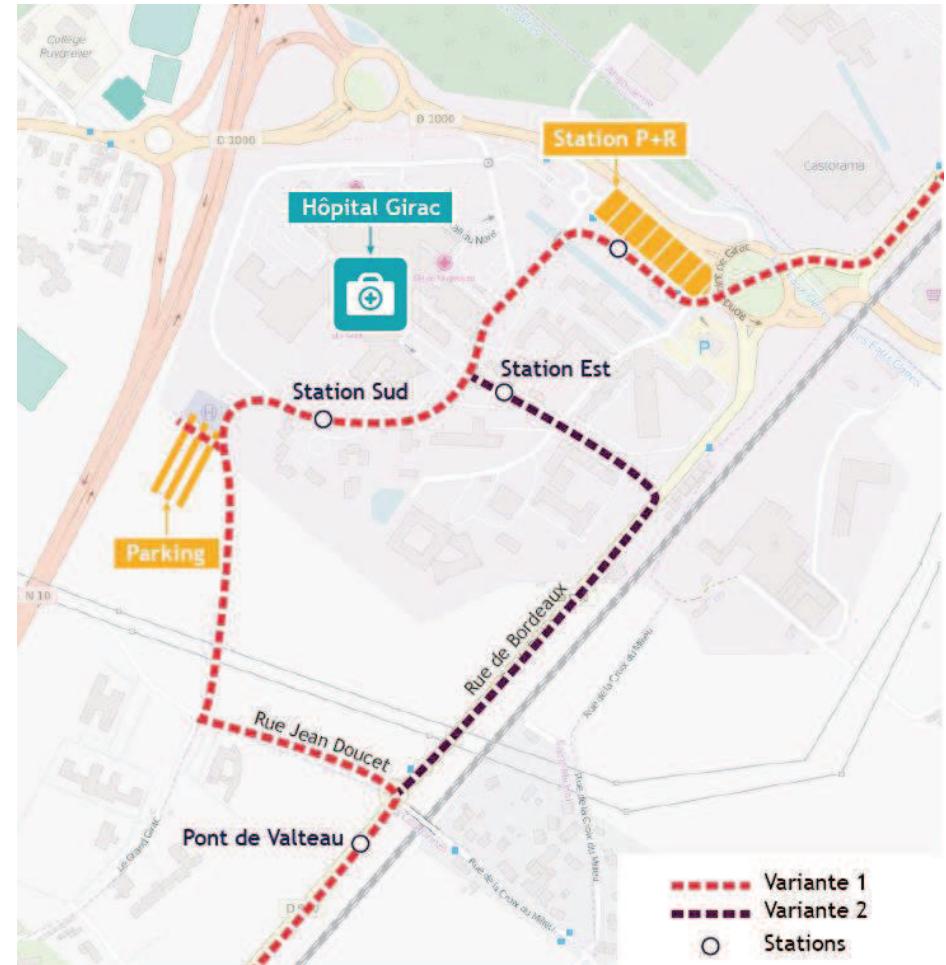
2 solutions étudiées

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

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

→ La desserte de plusieurs points privilégiée (variante 1)

- **Une réponse aux besoins des salariés, des usagers et des visiteurs ;**
- **Une desserte à proximité immédiate de l'entrée principale de l'hôpital ;**
- **Un nouvel accès à l'hôpital par le sud ;**
- **Une meilleure régularité de l'offre transport ;**



LA VARIANTE ANGOULÊME

3 solutions étudiées

Variante 1 : desserte du plateau via l'Avenue du Président Wilson

Variantes 2 et 2bis : passage par la route de Bordeaux (pas de desserte du centre-ville) ou l'avenue de Cognac



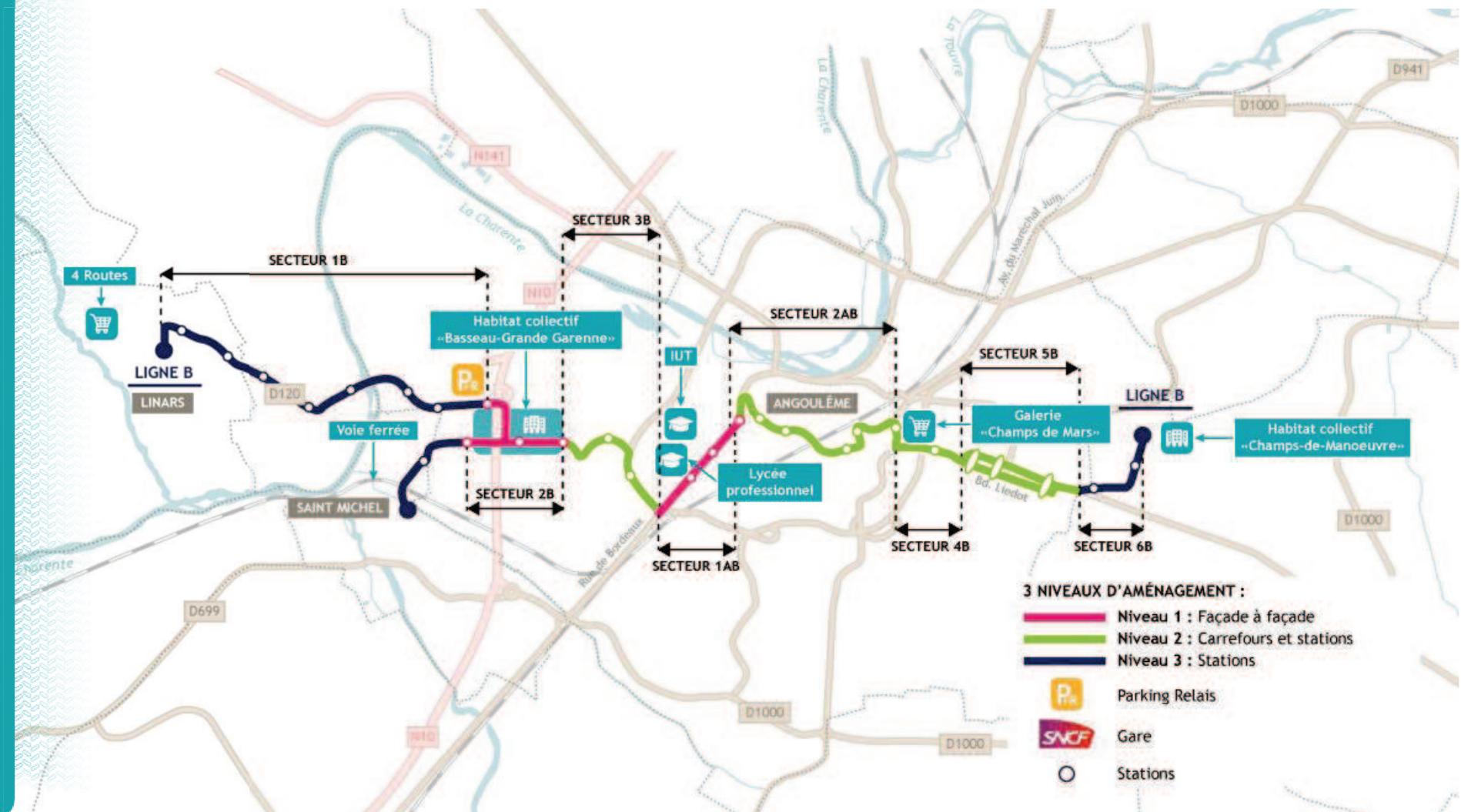
→ La desserte du plateau privilégiée (variante 1) :

- Potentiel de fréquentation plus important pour les lignes de BHNS ;
- Pas d'acquisition et peu d'impact sur les stationnements existants ;
- Desserte du bas de plateau par les lignes modifiées dans le cadre de la réorganisation du réseau.

LA LIGNE B DU BHNS DU GRAND ANGOULÊME



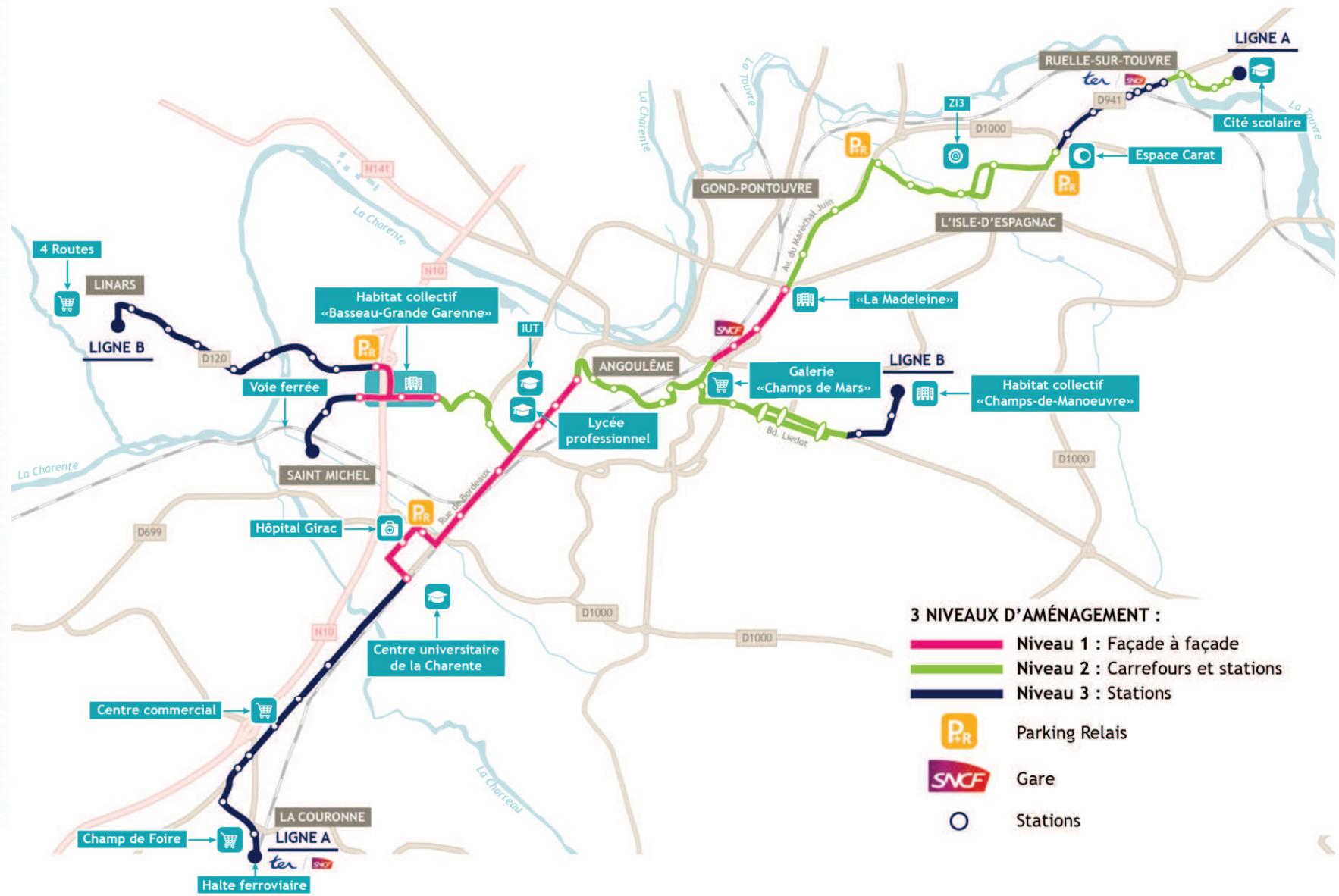
LA LIGNE B DU BHNS : SAINT-MICHEL/SOYAUX ET LINARS/SOYAUX



ECHANGES AVEC LA SALLE



LES AMÉNAGEMENTS DES LIGNES A ET B





S'INFORMER SUR LE PROJET ET LES MODALITÉS

- Le site internet du projet www.bhns-grandangouleme.fr ;
- Le dossier de concertation ;
- La plaquette d'information ;
- L'exposition dans les 16 mairies de GrandAngoulême.

S'EXPRIMER

- Le formulaire du site internet ;
- Le coupon T de la plaquette d'information ;
- L'adresse postale ;
- Les registres d'expression en mairie.

MERCI

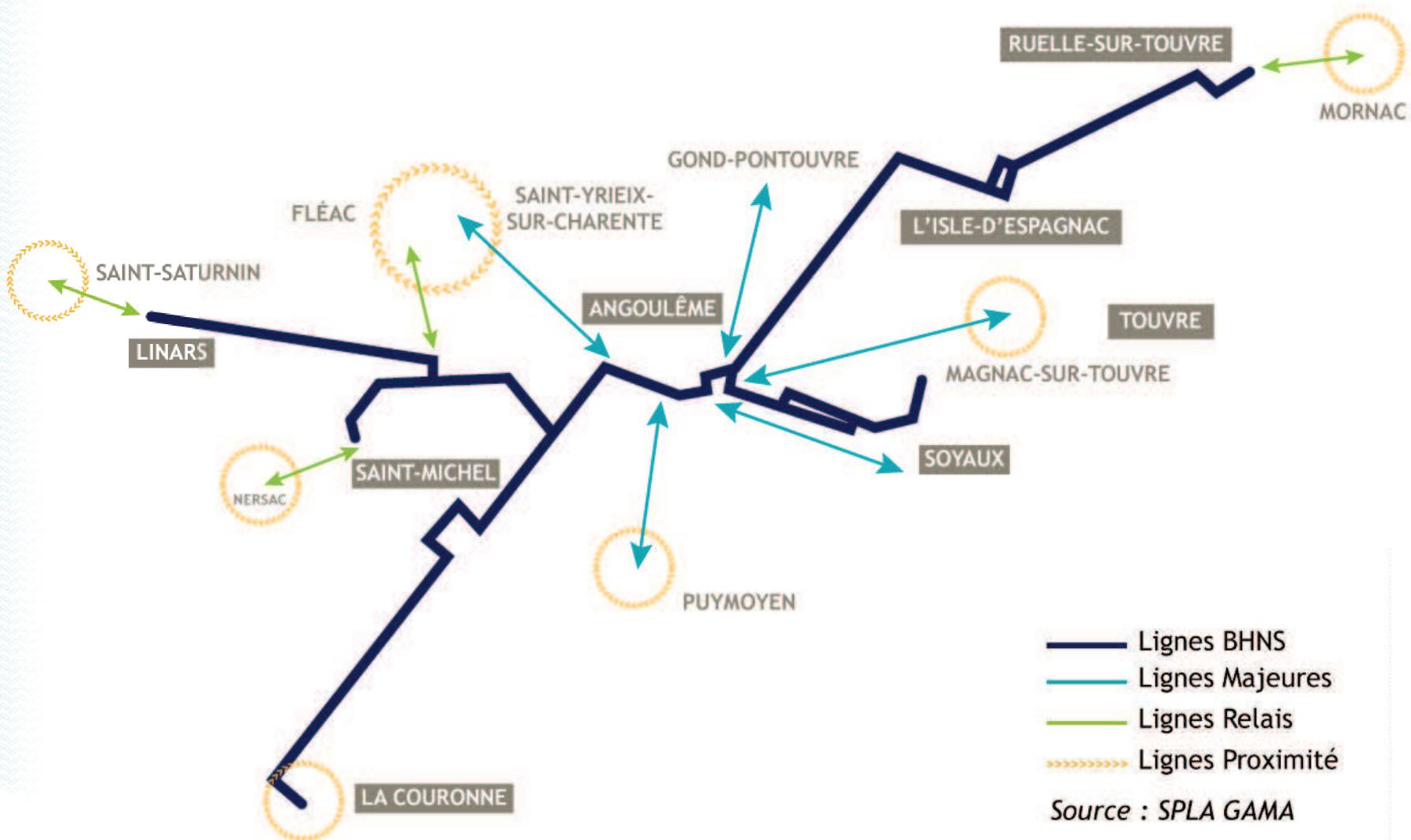
de votre attention



BIBLIOTHÈQUE



PRINCIPES DU NOUVEAU RÉSEAU À TERME



UN RESEAU CONNECTE



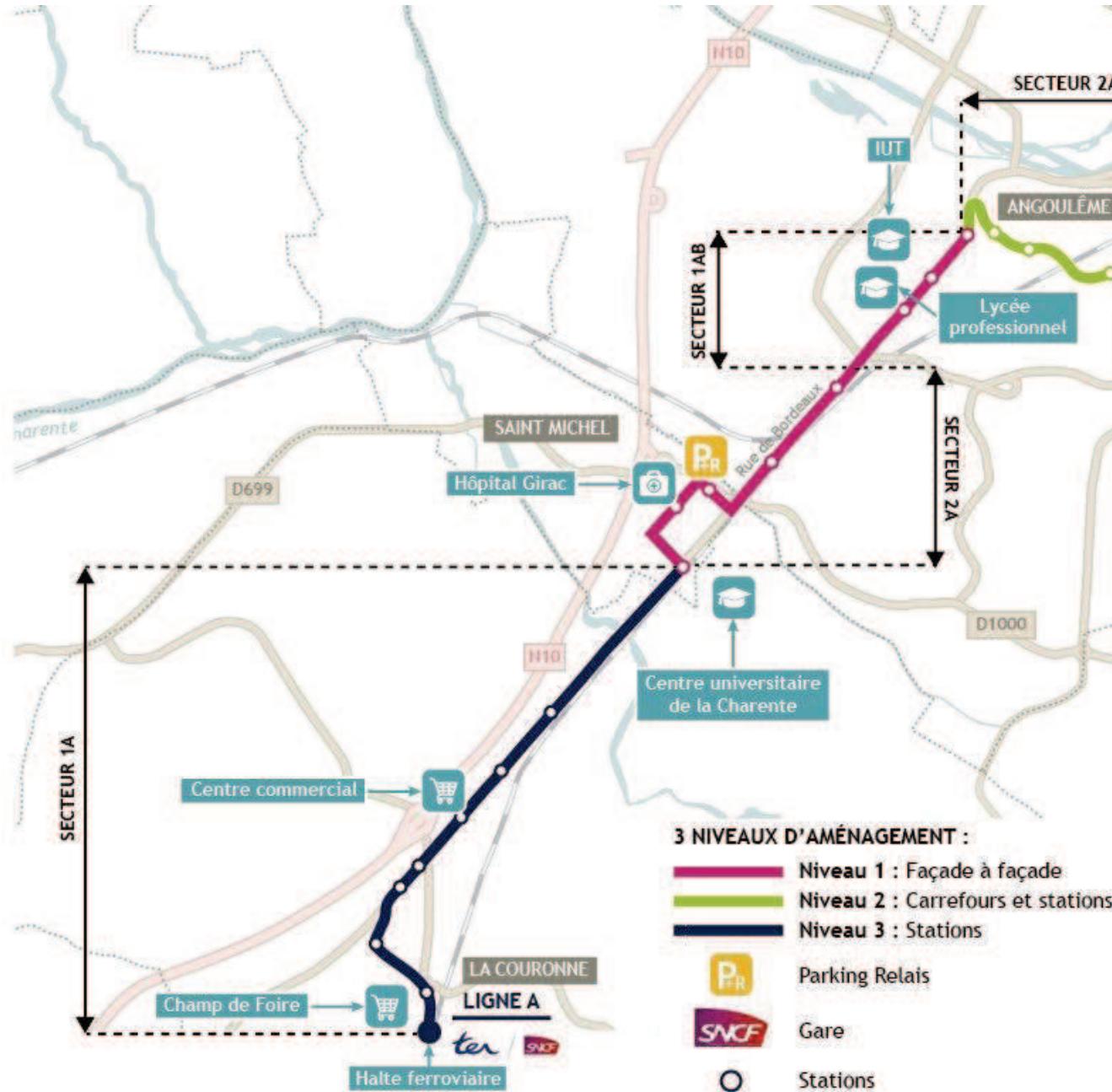
CHIFFRES CLÉS DU PROJET

- 2 lignes de BHNS sur 30 km ;
- 65 stations aménagées et mises aux normes d'accessibilité ;
- 4 parkings relais ;
- 25 nouveaux bus en circulation ;
- 2019 : mise en service prévisionnelle

LE DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS



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



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

SECTEUR 1A		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
3,7 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	Création de 8 stations pour la desserte du Centre commercial Auchan, de la zone commerciale Chantemerle, de commerces de proximité, d'habitations, de la mairie et de la gare TER de la Couronne.	Mise en accessibilité des stations et desserte du centre-bourg de La Couronne et les zones commerciales.
SECTEUR 2A		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
2,5 km d'aménagement en « façade à façade ». Aménagements et enjeux spécifiques : – perçage du giratoire Girac en son centre pour faciliter la circulation du BHNS dans le secteur le plus fréquenté de l'agglomération; – création d'un parking-relais à proximité de la RN10 pour limiter le nombre de véhicules en centre-ville.	Création de 5 stations pour la desserte de l'hôpital, des commerces, d'habitats, d'entreprises, de la pépinière d'entreprise, de l'Université, du centre d'Alcoologie de la Charente.	<p>La desserte de l'hôpital :</p> <ul style="list-style-type: none"> – passage à l'intérieur du Centre Hospitalier pour faciliter l'accès à l'hôpital et favoriser l'utilisation des transports en commun; – création d'une voie nouvelle derrière l'hôpital en vue du développement économique de la pépinière d'entreprises et pour faciliter la circulation à l'approche du giratoire. <p>Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).</p>
SECTEUR 1AB		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
1,2 km d'aménagement en « façade à façade ». 2 enjeux spécifiques : – aménagement du giratoire d'Aquitaine : perçage en son centre pour faciliter l'insertion du BHNS et garantir la traversée de cette zone au trafic important. (Cet aménagement bénéficie aux deux lignes de BHNS); – niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : voir enjeux spécifiques.	Création de 3 stations pour la desserte de l'IUT d'Angoulême, du lycée professionnel Sillac, des commerces, des habitations et des entreprises (Leroy Somer notamment).	<p>Choix du niveau d'aménagement de la route de Bordeaux :</p> <p>Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).</p>

LIGNE A - PARTIE EST : SECTEURS 2AB ET 3A

3 NIVEAUX D'AMÉNAGEMENT :

- Niveau 1 : Façade à façade
- Niveau 2 : Carrefours et stations
- Niveau 3 : Stations



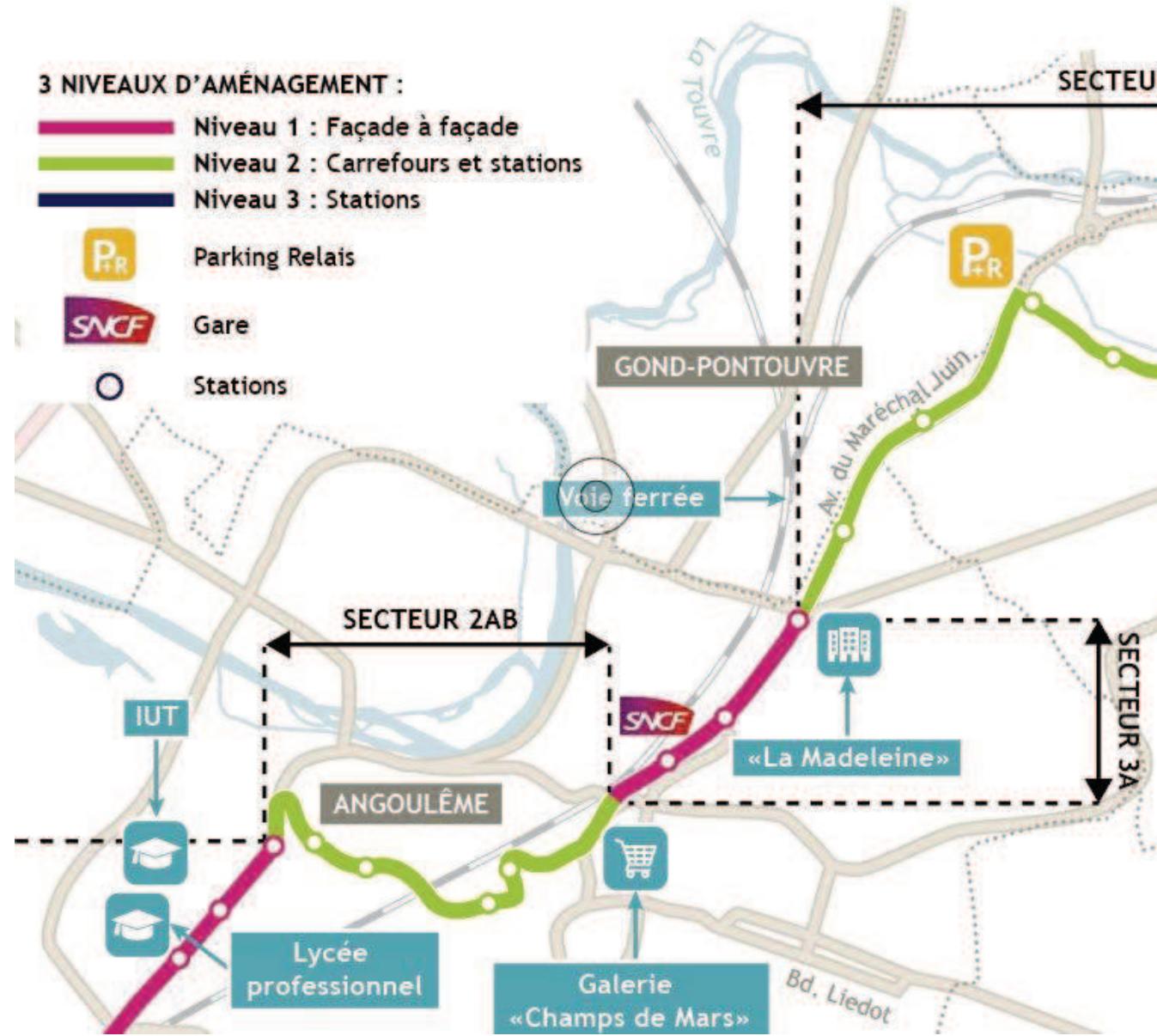
Parking Relais



Gare



Stations



LIGNE A - PARTIE EST : SECTEURS 2AB ET 3A

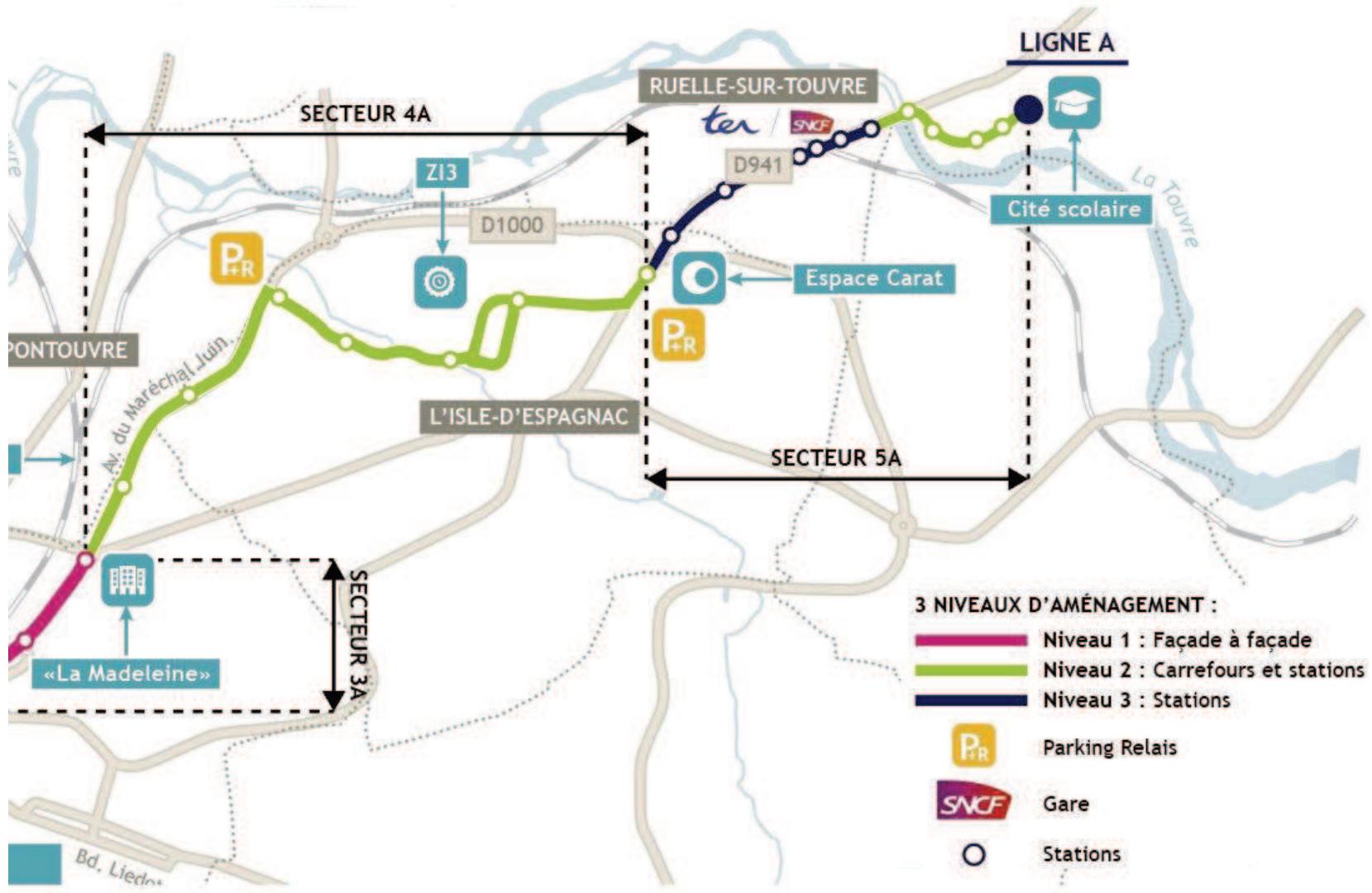
SECTEUR 2AB

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>2,4 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle; Place des Halles – Bd Pasteur; Bd Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd Berthelot; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta; Av. Gambetta – Rue de la République – Rue Denis Papin – Av. de Lattre de Tassigny. 	<p>Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, de la cathédrale, du musée, du jardin vert et du théâtre national.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

SECTEUR 3A

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>1 km d'aménagement en « façade à façade » déjà réalisé.</p>	<p>Création de 3 stations pour la desserte de la Gare SNCF, de zones d'habitation, de commerces et des archives départementales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'accès à la gare SNCF en transport en commun et préparer l'arrivée de la LGV autour d'une intermodalité optimisée grâce à l'aménagement d'un véritable Pôle d'Echange Multimodal.

LIGNE A - PARTIE EST : SECTEURS 4A ET 5A

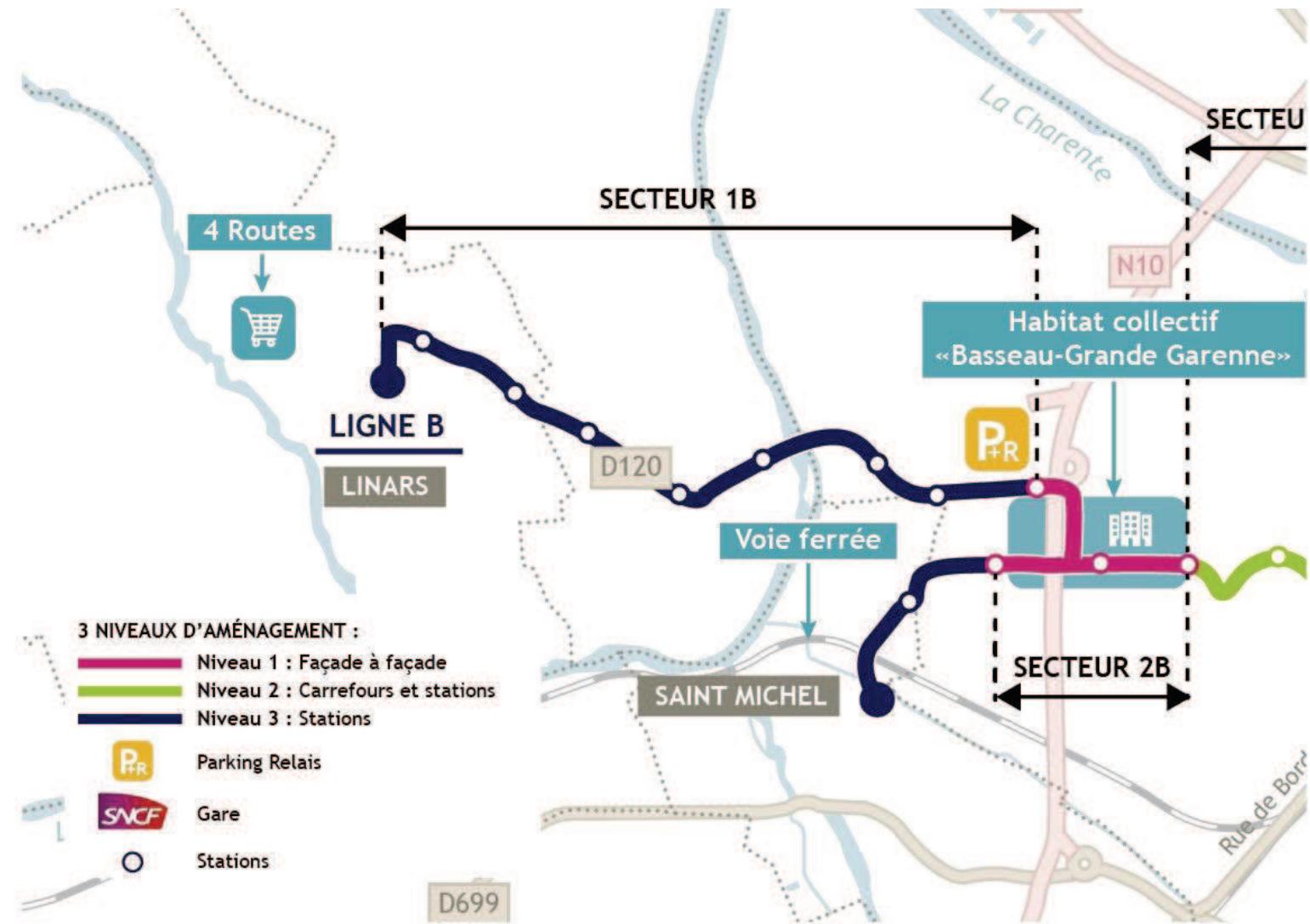


LIGNE A - PARTIE EST : SECTEURS 4A ET 5A

SECTEUR 4A		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>4,7 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 9 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Av. du Maréchal Juin – Rue des Plèces à l'Etang; Av. du Maréchal Juin – Av. des 7 Molines de Tibehirine; Av. du Maréchal Juin – Rue Calmette; Av. du Maréchal Juin – Rte de l'Isle d'Espagnac – Rue Victor Hugo; Rue Victor Hugo – Rue Maryse Bastié; Rue Victor Hugo – Rue de la Quintinie; Rue de la Quintinie – Rue des Plantiers; Rue des Plantiers – Bd Salvador Allende; Rue de la Quintinie - Bd Salvador Allende; – création d'un giratoire à l'intersection de l'avenue Mermoz et de l'avenue Allende au sein de la ZI 3; – percage du giratoire à l'intersection de la D1000 et de l'avenue Mermoz. 	<p>Création de 7 stations pour la desserte : d'entreprises, d'habitations, du Cifop, de commerces, de la médecine du travail, de l'espace Carat et d'équipements sportifs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Favoriser l'utilisation des transports en commun pour les salariés des entreprises de la ZI 3 et du CIFOP. – Améliorer la desserte de l'espace Carat.

SECTEUR 5A		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>3,2 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 2 carrefours à fort potentiel de trafic (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Wilson – Lagrange et Cimetière Souvenir; 	<p>Création de 11 stations pour la desserte : de zones d'habitats, de commerces, de la médiathèque de MédiaPorte, de la cité scolaire de Puyguillien, de la mairie de Ruelle-sur-Touvre, de la maison de santé et du complexe sportif de Puyguillien et du cimetière de la Croix Rompue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser la desserte de la cité scolaire.

LIGNE B - PARTIE OUEST : SECTEURS 1B ET 2B



LIGNE B - PARTIE OUEST : SECTEURS 1B ET 2B

SECTEUR 1B

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

SECTEUR 2B

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
1,4 km d'aménagement en «façade à façade». Plusieurs aménagements déjà réalisés : – aménagement d'une voie réservée au BHNS rue Louise de Marillac; – aménagement de 2 giratoires avec percage d'une voie dédiée en leur centre : au carrefour de l'échangeur N10 et la rue de Basseau, au carrefour de la rue Paul Velle et de la rue de Basseau.	Création de 4 stations pour la desserte : des quartiers de Basseau et la Grande-Garenne, des écoles et du collège Michel Pallet, de l'école d'art, de la future bibliothèque, des commerces, du centre social, de la mairie annexe de la Grande-Garenne.	<ul style="list-style-type: none">– Accompagner le renouvellement urbain et le développement de l'activité économique du secteur.– Désenclaver, grâce à un service de transports en commun performant, un secteur qui constitue une des principales portes d'entrée du territoire.

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

3 NIVEAUX D'AMÉNAGEMENT :

- Niveau 1 : Façade à façade
- Niveau 2 : Carrefours et stations
- Niveau 3 : Stations



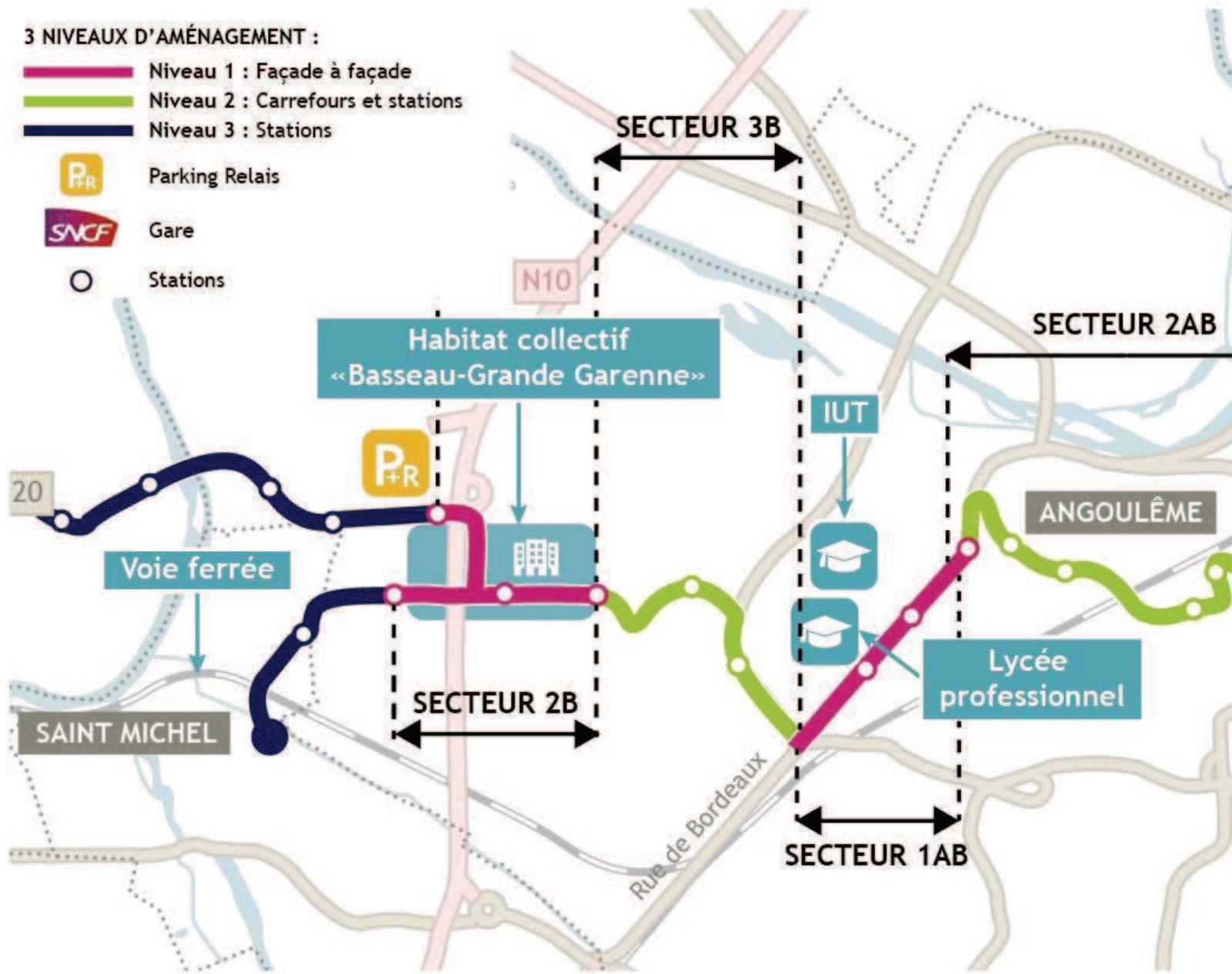
Parking Relais



Gare



Stations



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

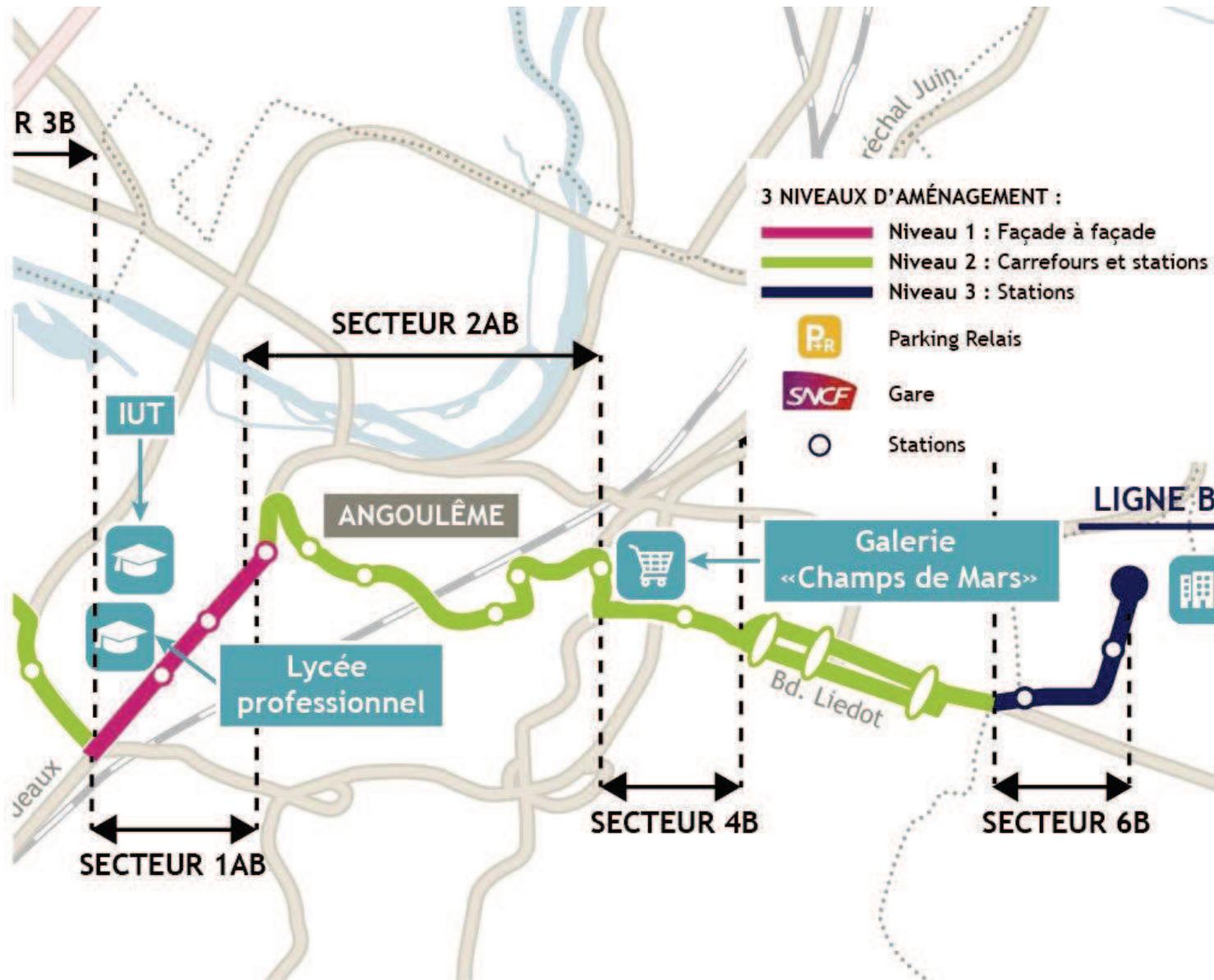
SECTEUR 3B

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>1,1 km avec aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement du giratoire situé à l'intersection du Bd. D'Aquitaine – de la rue Alphonse Aulard – et du Bd. Jean XXIII : création d'un couloir d'approche pour faciliter l'insertion du bus dans la circulation, implantation de la station au cœur du giratoire. – réaménagement de la station Schweitzer pour un meilleur accostage du véhicule ainsi qu'une meilleure accessibilité pour les usagers. 	<p>Création de 2 stations pour la desserte du quartier de la Grande-Garenne, de l'hôpital de jour, de l'IUT d'Angoulême, de la résidence universitaire de Sillac et du groupe scolaire Cézanne Renoir.</p>	<p>Desserte d'une zone d'habitation dense et aux équipements nombreux.</p>

SECTEUR 1AB

Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>1,2 km d'aménagement en «façade à façade».</p> <p>2 enjeux spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement du giratoire d'Aquitaine : percage en son centre pour faciliter l'insertion du BHNS et garantir la traversée de cette zone au trafic important. (Cet aménagement bénéficie aux deux lignes de BHNS); – niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : voir enjeux spécifiques. 	<p>Création de 3 stations pour la desserte de l'IUT d'Angoulême, du lycée professionnel Sillac, des commerces, des habitations et des entreprises (Leroy Somer notamment).</p>	<p>Choix du niveau d'aménagement de la route de Bordeaux :</p> <p>Le niveau d'aménagement de la route de Bordeaux en question : préservation de sa fonction d'axe routier pénétrant ou mutation en véritable boulevard urbain avec meilleur partage entre l'espace public et les différents modes sur l'ensemble du linéaire (vélo, voiture, stationnement, voie bus, piétons, espaces verts, etc.).</p>

LIGNE B - PARTIE EST : SECTEURS 2AB ET 4B

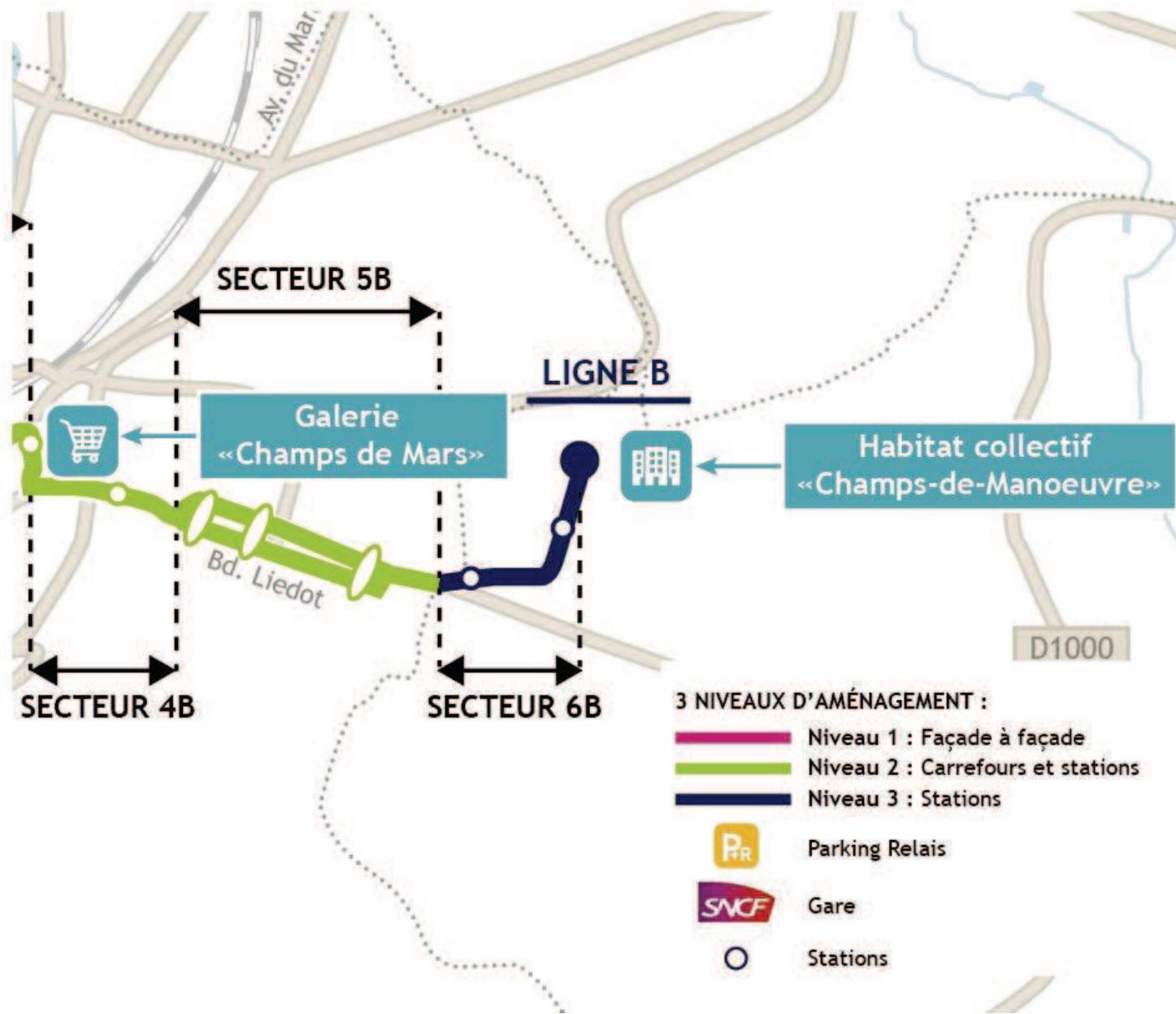


LIGNE B - PARTIE EST : SECTEURS 2AB ET 4B

SECTEUR 2AB		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>2,4 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 8 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) pour assurer la priorité au BHNS : Av. Wilson – Av. Verdun; Rempart Desaix – Av. Georges Clémenceau; Rempart Desaix – Av. des Maréchaux; Rue du Général Leclerc – Rue de l'Arsenal; Rue de l'Arsenal – Place de l'Hôtel de Ville – Av. du Général de Gaulle; Rue du Chat – Av. du Général de Gaulle; Place des Halles – Bd. Pasteur; Bd. Pasteur – Rampe d'Aguesseau – Bd. Berthelot; Rampe d'Aguesseau – Rue de Montmoreau – Rue St Roch – Rue de la Corderie – Av. Gambetta. 	<p>Création de 4 stations pour la desserte : des Halles, de l'Espace Franquin, des habitations, de l'Hôtel de Ville, des établissements scolaires, des administrations, des établissements scolaires, de la cathédrale, du musée, du Jardin vert du théâtre national.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser la desserte : d'équipements majeurs, de zones à forte densité de population et de sites d'intérêt sur le plan touristique. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Assurer une parfaite insertion du projet sans impacts sur le territoire.

SECTEUR 4B		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>0,8 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 4 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) : Rue St Roch – Rue Raymond Poincaré; Rue Raymond Poincaré – Bd. de Bury – Bd. Winston Churchill; Bd. de Bury – Rue du Dr Duroselle; Bd. de Bury – Rue de la Tourgarnier – Bd. Salvador Allende. 	<p>Création de 2 stations pour la desserte de la sécurité sociale, du centre commercial et des commerces du Champ de Mars et de la cité administrative.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser la desserte de commerces et équipements majeurs de l'agglomération. – Soutenir la redynamisation du cœur d'agglomération. – Faciliter la circulation du bus dans une zone à fort trafic. – Maintenir une offre de stationnement répondant aux usages.

LIGNE B - PARTIE EST : SECTEURS 5B ET 6B



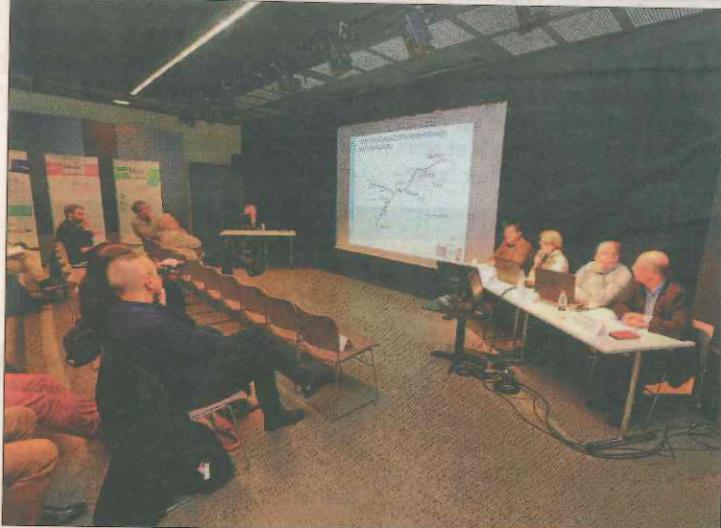
LIGNE B - PARTIE EST : SECTEURS 5B ET 6B

SECTEUR 5B		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
<p>2,1 km d'aménagement des carrefours et stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – aménagement de 7 carrefours (couloir d'approche dédié au BHNS ou simple feu de signalisation) Bd Salvador Allende – Bd Alsace Lorraine – Bd Liédot; Bd Alsace Lorraine – Rue de Périgueux; Bd Liédot – Rue René Chabasse; Rue de Périgueux – Rue René Chabasse; Bd Liédot – Bd de Chanzy; Rue de Périgueux – Bd de Chanzy; Bd Liédot – Rue de Périgueux. 	<p>Création de 3 stations pour la desserte : de la caserne militaire et de zones d'habitations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser la desserte de zones à forte densité de population et caserne militaire. – Faciliter l'accès au cœur de ville par la porte d'entrée Est du territoire grâce à une bonne insertion du bus dans la circulation.
SECTEUR 6B		
Aménagement de la voirie	Stations	Enjeux spécifiques
0,5 km sans aménagement spécifique des voies et de l'espace public.	<p>Création de 3 stations pour la desserte du cœur de quartier du Champ de Manoeuvres, du Centre Social, Culturel et Sportif et de commerces.</p>	Mise en accessibilité des stations et organiser le désenclavement d'un secteur générateur de trafic important : zones à forte densité de population.

Annexe 8 : Article de la Charente Libre du 3 juin 2016

■ TRANSPORTS

A Soyaux, le BHNS démarre très tranquillement



La première présentation publique du futur réseau de bus à haut niveau de service n'a pas vraiment fait recette mercredi soir à Soyaux.

Photo Renaud Joubert

Après l'abandon du projet Mobilix, Michel Germaneau, le vice-président de l'agglo en charge de l'aménagement durable du territoire et des politiques de mobilités, a repris son bâton de pèlerin. Cette fois, c'est pour présenter aux habitants le projet de BHNS (Bus à haut niveau de service), à l'occasion de trois réunions publiques dont la première a eu lieu mercredi en fin de journée au centre culturel Soëlys à Soyaux.

Cette première présentation n'a pas franchement mobilisé: une vingtaine de personnes étaient présentes, parmi lesquelles des élus de Soyaux, d'Angoulême et des membres du conseil de développement durable.

Flanqué notamment de Bertrand Magnan, le président de la Société publique locale d'aménagement (SPLA) qui porte ce projet estimé à 87 millions d'euros et programmé pour une mise en service mi-2019, Michel Germaneau et sa directrice de service Tatian Jombart ont répondu aux ques-

tions et remarques de la salle. «Non, le BHNS ne couvrira pas les 38 communes de la nouvelle agglo», répond Monsieur BHNS. «Aller jusqu'à Voulgézac, on ne peut pas avec des bus urbains sans ceinture de sécurité.» «Ce qui guide le tracé des deux lignes? C'est le potentiel de clients captifs: établissements scolaires, les centres d'activité commerciale ou les entreprises, comme dans la traversée de la ZI n°3», insiste Bertrand Magnan.

Quant au financement des 87 millions, «une partie sera assurée par le versement transport des entreprises du territoire, des subventions, notamment de l'Europe pour l'achat des bus, d'autres aides de l'UE, et des subventions d'autres collectivités parmi lesquelles le Conseil départemental», précise Tatiana Jombart.

Le prochain arrêt du BHNS est fixé mardi 7 juin à 18h30 à l'Espace Franquin, avant le troisième et dernier rendez-vous, le jeudi 9 juin, toujours à 18h30 à l'école d'art à Basseau.



Annexe 9 : Compte rendu des réunions publiques



Réunions publiques

Soyaux le 1^{er} juin 2016 et Angoulême le 7 juin 2016



COMPTE RENDU

Indice	Date	Statut
A	13 juin 2016	Création

Rédigé	Vérifié	Validé
Grégory LE GOUE	Florian DELAMARE	Stéphane DISTINGUIN Florian DELAMARE

Ce compte rendu relate les échanges ayant eu lieu dans le cadre de la concertation réglementaire L103-2 propre au projet de Bus à Haut Niveau de Service du Grand Angoulême.

Les réunions se sont déroulées :

- **Réunion 1 :**
 - Lieu : pôle Soëlys à Soyaux
 - Date et horaire : 1^{er} juin à 18h30
 - Nombre de participants présents dans la salle : 17 personnes
- **Réunion 2 :**
 - Lieu : espace Franquin à Angoulême
 - Date et horaire : 7 juin à 18h30
 - Nombre de participants présents dans la salle : 26 personnes

La tribune des réunions publiques est composée des personnes suivantes :

- Michel Germaneau, Vice-Président du Grand Angoulême en charge de l'aménagement durable du territoire et des politiques de mobilités ;
- Bertrand Magnanon, PDG de la Société Publique Locale d'Aménagement Grand Angoulême Mobilités Aménagement (SPLA GAMA - Maître d'ouvrage délégué) ;
- Tatiana Jombart, directrice des mobilités et du développement durable du Grand Angoulême ;
- Florian Delamare, Chef de projet BHNS (SPLA GAMA, Maître d'ouvrage délégué).

Ainsi que de M. Jean-François DAURÉ, Président du Grand Angoulême, présent lors de la réunion à l'Espace Franquin d'Angoulême.

La réunion publique est organisée en trois temps :

- Présentation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) (support de présentation en annexe du présent compte-rendu) ;
- Echanges avec les participants présents dans la salle ;
- Synthèse des échanges.

Présentation du projet de BHNS :

Les éléments suivants ont été présentés au public :

- Les principes et modalités de la concertation autour du projet ;
- La définition et les atouts d'un BHNS ;
- La place structurante du projet de BHNS dans le futur réseau de transport en commun du Grand Angoulême ;
- La présentation détaillée des deux lignes de BHNS ainsi que des différents niveaux d'aménagement ;
- Le calendrier du projet de BHNS ;
- Le coût et le financement du projet de BHNS.

Les questions et remarques formulées par thématique :

Le tracé du BHNS :

Question :

« Pourquoi avoir privilégié un tracé en diagonale au niveau de la ligne A (Ruelle-sur-Touvre / La Couronne) ? »

Réponse :

Le tracé des deux lignes de BHNS obéit à des impératifs socio-économiques. Il est lié au potentiel du nombre d'usagers.

L'objectif est de favoriser un report modal depuis la voiture vers les transports en commun.

L'objectif est également de capter (au travers du tracé) le maximum d'usagers « captifs », c'est-à-dire ceux qui ne disposent pas de moyens de locomotion. Il faut favoriser la mobilité des habitants.

Le matériel roulant (bus) utilisé :

Question :

« 25 bus seront achetés pour le projet de BHNS : quel sera le matériel utilisé ? Est-ce que ce seront des bus hybrides ou bien des bus standards comme ce qui sont utilisés actuellement par la STGA ? »

Réponse :

En ce qui concerne le matériel roulant utilisé, c'est-à-dire les bus, les études sont actuellement en cours avec notamment la réalisation d'une estimation des gains entre des bus hybrides et des bus classiques (en termes d'entretien et de consommation de carburant notamment).

De plus, l'engagement du Grand Angoulême en matière de transition énergétique permettra de bénéficier de crédits européens sur l'achat de bus ayant de faibles émissions en dioxyde de carbone. On va donc sans doute s'orienter vers autre chose que des bus diesel traditionnels.

Question :

Comment va se passer l'amortissement et le renouvellement du matériel (bus) ?

Réponse :

Dans le cadre du projet de BHNS, il faut des bus accessibles pour les PMR et le parc actuel comporte des bus anciens non adaptés. La transformation d'un bus pour assurer son

accessibilité représente un investissement de 20 000 €. Pour des bus ayant de forts kilométrages (plus de 600 000 km), l'investissement portant sur la transformation ne se justifie pas. Il convient d'investir dans un matériel neuf et adapté.

Les amplitudes de fonctionnement et les gains de temps :

Question :

Quelles seront les amplitudes horaires et/ou hebdomadaires du BHNS ? »

Réponse :

A ce stade du projet, il n'est pas possible d'apporter des éléments précis en termes d'amplitudes horaires ou hebdomadaires. Il faut des hypothèses et prendre en compte l'ensemble du réseau de transport en commun, pas uniquement le projet de BHNS. Des études sont actuellement en cours sur ce sujet.

Le réseau de transport en commun doit tendre vers une homogénéisation des fréquences des lignes en semaine et le week-end mais aussi entre les périodes scolaires et de vacances.

Question :

« Quel sera le gain de temps pour l'usager avec le futur BHNS (exemple entre Ruelle-sur-Touvre et La Couronne) ? »

Réponse :

Le gain de temps a été estimé à 10 minutes minimum entre La Couronne et Ruelle-sur-Touvre.

Question :

« Quels seront les bénéfices aux usagers du BHNS, notamment en termes de fréquence des bus et d'amplitude horaire ? »

Réponse :

La fréquence n'est pas encore déterminée, elle sera déterminée par l'enveloppe financière du projet. Les études s'accordent à un bus toutes les 10 minutes sur les deux lignes de BHNS.

L'objectif est aussi de se passer des carnets d'horaires sur les deux lignes de BHNS car toutes les 10 minutes il y aura un bus dans la mesure où le temps de parcours des bus sera assuré.

Concernant l'amplitude horaire, seront pris en compte les premiers et les dernières grandes lignes desservant la gare d'Angoulême, mais aussi les horaires des prises de poste mais aussi les horaires des sorties de poste des travailleurs (5h30/6h et 21h/21h30 en raison de l'évolution des conditions de travail.)

Remarque :

« Le nombre de passage des bus est différent entre les périodes scolaires et les périodes de vacances scolaires. De plus, hors période scolaire, il y a moins de bus, ils sont bondés et il y a des retards.

Réponse à la remarque formulée :

La différence qu'il existe entre les périodes scolaires et les périodes de vacances sont des données d'entrées qui seront pris en compte dans le cadre de la réorganisation du réseau de transports en commun de l'agglomération. En termes de service, il est évident que ce n'est pas satisfaisant pour les usagers.

Cet écart de service existant entre les périodes scolaires et les périodes de vacances scolaires vient de la loi de décentralisation et plus particulièrement de la réduction de la participation du Département aux frais de transport. GrandAngoulême a réorganisé le réseau avec la somme dont il disposait et à du diminuer l'offre en période de vacances scolaires ;

Aujourd'hui, dans la volonté d'avoir une offre plus lisible, c'est un élément qu'il va falloir résoudre. Le fait de faire plus d'allers/retours constituera une des solutions.

L'avenir de la station « Franquin » en tant que station principale du réseau de bus**Question :**

« La station Franquin » est au cœur du réseau de transport en commun du Grand Angoulême. Cette station est surchargée. Aussi, cette station sera-t-elle le point central du futur BHNS ? »

Réponse :

Nous sommes au croisement des deux lignes de BHNS et ce nœud de croisement est stratégique. Cette station doit donc être au plus près de ce nœud stratégique pour assurer une lisibilité aux usagers.

Pour ce faire, il faut de l'espace pour accueillir de nombreux bus tout en limitant les nuisances aux autres véhicules. En outre, les contraintes techniques sont aussi importantes pour la mise en place des quais de cette station majeure.

Toutes les solutions sont actuellement en cours d'études. A ce stade rien n'est encore décidé. Le meilleur choix sera effectué.

Remarque formulée par un élu de la ville d'Angoulême présent dans l'assistance :

La ville d'Angoulême souhaite le déplacement de la station « Franquin » car elle est trop proche du carrefour de l'Eperon et de la place Perrot. Cela engendre le blocage du flux de la circulation routière.

Cette station est également fortement dégradée et son accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est difficile en raison de la topographie des lieux.

Enfin, la future rénovation de l'Espace Franquin va apporter des contraintes urbaines incompatibles avec le maintien de cette station à cet emplacement.

Le coût du projet et son financement :

Question :

« Où en sommes-nous au niveau du financement du projet de BHNS ?»

Réponse :

Le financement du projet de BHNS passe par le versement transport financé par les entreprises du territoire. Il y a également les subventions du Grenelle de l'Environnement, les financements de l'Europe (pour l'acquisition des bus et les aménagements), les financements liés à un programme européen pour les territoires urbains ainsi que les aides du Conseil Départemental de la Charente. Le projet de BHNS dispose d'un très bon niveau de subventions.

Question :

Le coût du projet de BHNS est évalué à 85 millions d'euros. Quel sera l'impact sur le coût des abonnements et des tickets pour les usagers ?

Réponse :

Il n'est pas prévu que le projet génère un impact sur le coût des abonnements. Le budget transport en commun est un budget annexe qui doit se suffire à lui-même. Le projet sera financé par le biais du versement transport qui est un impôt dont 45% de cette somme est versée par les administrations.

En ce qui concerne les tickets de bus, le tarif ne sera pas modifié. En revanche, la volonté affichée est de favoriser l'achat de ticket par carnet chez les dépositaires plutôt que par les usagers directement lors de la montée dans les bus. Cela permet à l'usager de payer son voyage moins cher que s'il prend un ticket à l'unité dans un bus.

Les parkings relais :

Question :

« Pourquoi n'y a-t-il pas de parking relais à la périphérie Est du tracé du projet de BNHS ? »

Réponse :

La pertinence d'un équipement tel qu'un parking relais réside dans son emplacement géographique. L'extrême Est du tracé du BHNS (ligne B – Soyaux Champ de Mancœuvre) est située trop au cœur de l'agglomération pour justifier de l'implantation d'un parking-relais à cet endroit. A l'avenir, si le tracé du BHNS est prolongé plus à l'Est en direction du parc de la Jaufertie, la question de la mise en place d'un parking relais se posera.

Le développement des parkings relais pourra également se faire au niveau des parkings des grandes surfaces commerciales qui auront un intérêt à proposer ce type de service.

Enfin, en dehors du projet de BHNS, le reste du réseau de transport en commun pourra prévoir également des parkings relais.

La place du vélo :

Question :

« Comment va s'organiser l'intermodalité entre le futur BNHS et le vélo ? »

« Le schéma cyclable du Grand Angoulême est-il pris en compte dans le cadre du projet de BHNS ? »

« La rue de Basseau sur la commune d'Angoulême sera-t-elle remise en état pour la pratique du vélo ? »

Réponse :

Le projet de BHNS va favoriser au maximum l'insertion de pistes cyclables. Dès que cela est techniquement possible, des pistes cyclables seront créées. Ce sera par exemple le cas au niveau de la rue de Bordeaux.

Par ailleurs, l'aménagement de pistes cyclables ne concernera pas uniquement le tracé du futur BHNS, mais concernera également des axes parallèles comme par exemple le boulevard de Chanzy à Angoulême.

Enfin, des mesures seront prises pour que le développement de la pratique du vélo se fasse de façon complémentaire avec l'offre en transport en commun. En cela, le développement et le succès de « Mobili'Cycle » en est une parfaite illustration.

Question :

Le projet de BNHS va-t-il conduire à une densification du nombre de pistes cyclables sur Angoulême ?

Réponse :

La réorganisation de réseau prend en compte le schéma directeur cyclable de l'agglomération. Le travail se fait en concertation avec les associations (notamment Vélocité) mais aussi avec les élus des communes.

Les pistes cyclables ne seront pas forcément au niveau des lignes de transport en commun mais seront sur des axes parallèles qui permettront de desservir les zones commerciales et les zones d'emploi.

Remarque formulée par un élu de la ville d'Angoulême présent dans l'assistance :

Des pistes cyclables seront privilégiées au niveau de la route de Bordeaux. Cela se fera au détriment de quelques places de stationnement qui seront compensées par la création de poches de stationnement.

Ce projet va, route de Bordeaux, intégrer une piste cyclable dans les deux sens de circulation car c'est techniquement possible et parce que cela respecte l'enveloppe financière du projet.

La place du tunnel de la Gâtine dans le cadre du projet de BHNS et de la réorganisation du réseau de transport en commun

Question :

« Comment va s'inclure le tunnel de la Gâtine dans le cadre du projet de BHNS et des autres projets mentionnés ? »

Réponse :

Le tunnel de la Gâtine est une voie prioritaire sur l'agglomération du Grand Angoulême. GrandAngoulême a fait faire une étude technique par la STGA pour faire passer une ligne de bus dans le tunnel de la Gâtine et obtenu la validation du ministère des transports afin de pouvoir utiliser le versement transport.

Les travaux de rénovation du tunnel de la Gâtine sont estimés à 15 millions d'euros et GrandAngoulême s'est engagé à participer à hauteur de 7,5 millions d'euros dans le cadre du fonds de concours.

C'est une aberration que ce tunnel relève de la seule compétence de la ville d'Angoulême. Seulement deux ouvrages de ce type sont dans ce cas en France.

Par ailleurs, le tunnel de la gâtine est utilisé par des usagers bien au-delà des limites de la ville d'Angoulême ou même de l'agglomération. A ce titre, l'ensemble des parties prenantes doivent participer à son financement.

Remarque formulée par un élu de la ville d'Angoulême présent dans l'assistance :

L'ancien projet de BHNS n'avait pas intégré cet axe majeur (le tunnel de la Gâtine) en termes de rénovation. Quand on réfléchit sur un programme de rénovation du réseau des

transports en commun, on réfléchit sur l'ensemble des transports en commun, sinon on déséquilibre le territoire sur un axe pourtant majeur.

Le tunnel de la Gâtine fermé, ce sont 14 000 véhicules/jour dans les deux sens qui se reporteraient, au moins pour 1/3 au niveau du centre-ville d'Angoulême.

Des calculs ont été effectués sur l'impact du coût d'exploitation pour la STGA dans le cas où le tunnel de la Gâtine fermerait. Cet impact est sérieux.

La solution technique est trouvée mais la question du financement n'est pas encore arrêtée. Si la ville d'Angoulême assure sa part en tant que maître d'ouvrage, si GrandAngoulême participe largement au financement, d'autres collectivités doivent également prendre part au financement de la rénovation du tunnel de la Gâtine. Le financement seul de la ville d'Angoulême et du Grand Angoulême est impossible pour un équipement dont l'utilité dépasse les frontières de l'agglomération d'Angoulême.

Question :

« En cas de fermeture du tunnel de la Gâtine pour travaux, cela aura un impact sur le fonctionnement du réseau de la STGA. En effet, le report des véhicules au niveau du centre-ville d'Angoulême aura un impact sur la régularité du BHNS, cela, d'autant plus que le BHNS ne sera pas en site propre au niveau du centre-ville d'Angoulême. Aussi, avez-vous un calendrier vis-à-vis des travaux ? Est-il possible que cela se déroule sur une année scolaire afin que la STGA puisse adapter ses horaires ? »

Réponse :

Actuellement, la ville d'Angoulême a jusqu'au 30 juin 2016 pour déposer un dossier auprès de la CNESOR (Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers). Sinon, le 1^{er} octobre 2016 le tunnel est fermé. Le dossier technique est prêt. Il reste à faire le montage financier. Une fois que le montage financier est accepté par cet organisme, les travaux peuvent se faire de deux manières :

- Soit cela dure peu de temps (8 à 9 mois) et dans ce cas on ferme complètement le tunnel ;
- Soit cela dure plus longtemps et l'on fonctionne avec un alternat.

En outre, le fait que la STGA demande un étalement des travaux sur une année scolaire s'explique par le fait que les nouveaux horaires sont mis en place au mois de septembre.

La mise en service du BHNS ainsi que de la restructuration du réseau de transport sont prévus pour mi-2019. Aujourd'hui, nous sommes dans les temps pour que le tunnel de la Gâtine soit apte à la circulation lors de la mise en service du nouveau réseau.

Remarque formulée par un élu de la ville d'Angoulême présent dans l'assistance :

Le dossier technique est prêt. Il reste à affiner le gros du dossier, c'est-à-dire le financement.

Une fois le passage devant la CNESOR effectué et une fois l'autorisation de poursuivre l'exploitation du tunnel de la Gâtine accordé par cet organisme, les travaux peuvent commencer relativement vite. Il faudra se caler sur les impacts sur le réseau de transport pour choisir la meilleure option possible (travaux courts ou travaux longs). On travaillera main dans la main avec GrandAngoulême par rapport à cela.

La place du BHNS dans la future agglomération à 38 communes :

Question :

« Quel est l'avenir du BHNS dans le futur GrandAngoulême à 38 communes ? »

Réponse :

Le réseau de transport urbain du Grand Angoulême n'a pas vocation à desservir l'ensemble des 38 communes de la future grande agglomération. Il faudra trouver des complémentarités avec les autres réseaux de transport en commun comme par exemple le réseau de transport en commun du Conseil Départemental de la Charente.

La desserte des grandes manifestations présentes sur le territoire :

Question :

Existe-t-il des pistes pour desservir les grandes manifestations du territoire ? »

Réponse :

Les grandes manifestations présentes sur le territoire du Grand Angoulême (exemple : festival de la Bande Dessinée, festival du film Francophone) font déjà l'objet de dessertes spécifiques par le réseau de transport en commun. Cela sera poursuivi à l'avenir

La place du BHNS dans le développement d'Angoulême et de son agglomération :

Question :

« Une ville moyenne comme Angoulême doit-elle reproduire le schéma des grandes métropoles ? »

Réponse :

Il n'y a pas un syndrome de la métropole. Le projet de BHNS du Grand Angoulême est un projet raisonnable, qui n'est pas surdimensionné. Il est peu onéreux au kilomètre et bénéficie d'un bon niveau de subventions.

Par ailleurs, il faut s'avoir s'inspirer des modèles de développement dans les grandes métropoles en appliquant ce qui fonctionne à l'échelle d'une agglomération comme Angoulême.

Enfin, le réseau actuel de transport en commun de l'agglomération d'Angoulême ne correspond plus aux besoins et usages actuels. L'évolution du comportement des usagers passe par une modernisation du réseau.

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

Question :

« Quelles sont les interactions bus/cheminements pour les PMR ? »

Réponse :

L'accessibilité pour les PMR (en ce qui concerne les nouveaux aménagements) se fait dans le cadre et le respect de la réglementation en vigueur.

Concernant l'accessibilité du projet de BHNS pour les PMR, cela passe également par la mise en valeur des bus et par l'achat d'un nouveau matériel plus adapté.

Enfin, l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ne dépend pas uniquement du projet de BHNS.

La réorganisation du réseau de transport en commun de l'agglomération :

Question :

« A quoi va correspondre l'offre structurante de l'avenue de la république à l'Isle d'Espagnac ? »

Réponse :

A proximité de la ligne de BHNS passant au niveau de la ZI n°3, les habitants de l'avenue de la République à l'Isle d'Espagnac bénéficieront d'une ligne de transport en commun structurante qui doit s'intégrer au projet de réorganisation du réseau des transports en commun du Grand Angoulême.

Ces études sont en cours et ne sont pas encore abouties. Elles le seront en 2017.

En tout état de cause, ces lignes structurantes s'appuieront sur les deux lignes de BHNS qui constituent la colonne vertébrale du réseau de transport en commun du Grand Angoulême.

L'intermodalité

Remarque formulée par un élu de la ville d'Angoulême présent dans l'assistance :

La géographie des villes a été transformée par la voiture. Depuis la fin des années 20, on a assisté à un remplacement des transports en commun au profit de la voiture.

Il faut se réjouir que le projet soit présenté comme un projet d'intermodalité. L'enjeu étant de limiter l'étalement urbain et cela passe par le développement du covoiturage de courte distance. Il se peut qu'à l'avenir, les lignes de rabattement de transport en commun seront des trajet en covoiturage de courte distance.

Aujourd’hui, l’enjeu est le covoiturage courte distance. 60% des déplacements sont réalisés par une personne seule en voiture. L’enjeu est donc de remplir les voitures. Il faut donc articuler ce projet de transport en commun avec le covoiturage de courte distance.

Les thèmes annexes au projet de BHNS

La future desserte TGV de la gare d’Angoulême

Question :

« Quel est le nombre d’arrêts TGV au niveau de la gare d’Angoulême ? »

Réponse :

Avant la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), la gare d’Angoulême est desservie chaque jour par 23 TGV (11 en direction de Paris et 12 en provenance de Paris).

Lors du lancement des négociations pour la desserte d’Angoulême par la nouvelle LGV avec la SNCF (en 2009), cette dernière proposait 7 arrêts de TGV en gare d’Angoulême. Cela n’était pas acceptable pour le territoire.

A l’issu des négociations, en 2016, un accord a été trouvé avec la SNCF pour une desserte composée de 21 arrêts quotidiens.

Synthèse des échanges :

Les thèmes abordés lors des échanges sont les suivants :

- Le vélo ;
- Les parkings-relais ;
- Les amplitudes horaires ;
- La vision globale en offre de transport (report modal) ;
- L’évolution de l’offre en transport en commun en lien avec l’évolution du périmètre et le futur du territoire ;
- Le tracé des deux lignes de BHNS ;
- La question du financement du BHNS.