



Grand Angoulême, ZAC de la gare : consensus général autour des deux parvis

vendredi 20 septembre 2013, par [Niels](#)

Alors que la LGV desservira Angoulême à partir de 2017 l'unique réunion publique dans le cadre de la consultation sur le pôle d'échange multi-modal (PEM) de la Gare d'Angoulême s'est tenue le 16 septembre. On y a peu parlé économie.

Après une présentation rapide du projet et de ses caractéristiques, Michel Germaneau, 9e vice-président de Grand Angoulême (finances/programmation, aménagement du territoire, équipements structurants) rassure en promettant « *un bilan public de la phase de concertation qui intégrera toutes les remarques* ».

Doublement du trafic voyageurs

L'enjeu en termes d'aménagement du territoire, est de faire d'Angoulême « l'étoile ferroviaire » Sud de Poitou-Charentes. Une part dominante du trafic se faisant aujourd'hui sur l'axe Nord-Sud, il s'agit de tirer un peu vers l'Est le carrefour ferroviaire majeur qu'est actuellement Saintes. En usant pour cela du renforcement de l'offre Nord/Sud comme levier d'attractivité. L'ambition affichée est de faire d'Angoulême une gare à 3 millions de passagers annuels, contre 1,5 million aujourd'hui. Le projet de PEM vise donc à faire grandir la gare, en la dotant au passage d'une capacité de gestion et d'optimisation des flux intermodaux (qualifiée aujourd'hui d'inexistante à catastrophique).



Il va donc falloir ouvrir et grandir. Car, « à ce jour, 57 trains desservent Angoulême, dont 37 TGV, dont 23 à destination ou en provenance de Paris » rappelle Rachid Brahmi, technicien de Grand Angoulême en charge du dossier. Urbanistiquement, le plus révolutionnaire consiste en la création du parvis Ouest, côté quartier de L'Houmeau, inexistant à ce jour, et par l'agrandissement et « l'adoucissement » du parvis Est actuel, lequel verra sa surface triplée, et déroulera un axe piétons/vélos allant de la sortie de la gare aux commerces situés en face, lesquels seront valorisés en étant totalement intégrés (alors qu'ils sont aujourd'hui isolés de la gare par la présence de l'avenue du Mal de Lattre-de-Tassigny, axe routier majeur).

La gare actuelle va donc être profondément ouverte par un nouvel axe Est-Ouest, qui existait d'ailleurs jusqu'à la deuxième guerre mondiale. « *Aujourd'hui, la gare est totalement fermée d'un côté, il faut pour la quitter circuler à travers d'innombrables voies de circulation : parking et voiries. La lisibilité est très médiocre, les touristes se demandent toujours où aller pour trouver le centre-ville...* » rappelle le technicien. Le nouvel axe va permettre de mieux connecter les quartiers situés à chacune de ses extrémités : L'Houmeau côté fleuve (avec notamment la création concomitante de l'Alpha, future médiathèque symbole du mandat Lavaud) et La Grand Font, en face mais caché de la gare actuelle.

Nouvel accès Ouest

Le Pôle d'échange multi-modaux regroupera près de 10 moyens de transports. Il sera de facture classique avec tout ce que ce genre d'infrastructures impose : cheminements doux, interconnexion des réseaux, dépose-minute, stationnements, accès et desserte... Sur ce dernier point, un changement de carte routière est à prévoir dans le quartier de L'Houmeau, afin d'aménager des entrées-sorties au futur parvis Ouest. Il s'agira de créer un « U » constitué des rues Jean-Charcot, Guy-Ragnaud et de Paris (dans sa section nord, jusqu'à la rue Troussset).



Alors que les travaux débutent en ce mois d'octobre avec la destruction de « L'Araignée », le bâtiment de l'Office de tourisme, le débat lors de la réunion publique a été consensuel, surtout animé par des préoccupations anglées riverains ou citoyens. Hormis les artisans taxi, soucieux de savoir s'il n'était pas envisageable de prévoir une station de taxis sur le futur nouveau parvis Ouest, pas d'interventions d'acteurs économiques.

Dès la seconde question du public, le débat sur la gare externe à Angoulême a montré qu'il était plus que toujours vivant. Au partisan d'une gare à Asnières, Linars ou ailleurs, Philippe Lavaud a affiché la convention pluriannuelle de desserte signée avec RFF, présentée par le président d'agglomération comme une « assurance ». L' élu a en outre rappelé que la SNCF injectait 5,2 millions d'euros d'investissement dans sa gare angoumoisine, et RFF 2,7 millions dans ses quais, ce qui est pour lui le gage que la desserte promise de 23 TGV réguliers ne s'amenuiserait pas de sitôt. « *Il ne faut pas se leurrer, la fréquence des dessertes sera d'autant plus facilement défendable à l'avenir que l'accessibilité de la gare sera de haut niveau* » a-t-il ajouté avec une vision de « *la zone de chalandise de la gare d'Angoulême qui va de la Charente-Maritime à la Haute-Vienne en comptant Dordogne et Gironde* ».

Les autres questions ont surtout relevé de détails grand public (lire ci-dessous). Il est à noter que la création de zone de bâti commercial et tertiaire est en germe à terme autour de la gare côté L'Houmeau, même si rien de précis ne semble encore chiffré à ce stade. La concertation publique sur le PEM s'achèvera le 27 septembre.

Niels Goumy

Extraits du débat public :

Rien n'est prévu pour articuler la gare avec l'aérodrome de Brie-Champniers reconnaît « tout à fait franchement » Philippe Lavaud.

A une travailleuse pendulaire faisant remarquer qu'à ce jour il n'y a pas d'offre STGA (bus) à l'heure du premier et du dernier train à la gare, Philippe Lavaud promet que Mobilix permettra de résoudre cette incongruité manifeste : « *Le site propre apportera toute la ponctualité requise, mais aussi le cadencement nécessaire, c'est vraiment un enjeu crucial* ».

Les accès aux quais se feront par 5 ascenseurs, sans escaliers. Un point de débat car les ascenseurs « défluidifient » les flux passagers et peuvent tomber en panne. Les élus mettent en avant le choix d'ascenseurs de très grand volume, notamment permettant d'embarquer plusieurs vélos et piétons. Autre demande forte, les abris et aubettes sur les quais, au-delà des zones couvertes par la marquise de la gare (quais 2 et 3 essentiellement) : rien n'est prévu à ce stade et les élus ont promis de faire remonter ce point auprès de SNCF et RFF.

A la question d'une possibilité d'aménagement urbain des flux par codes couleur, il a été répondu que les finitions et détails de l'aménagement ne sont pas encore figés à ce stade. De même, le public fit remarquer qu'avec 20 places, le parking à vélos prévu était sans doute sous-dimensionné.

Sur le futur parvis Ouest : Le quai de chargement militaire, d'intérêt national, est maintenu : la passerelle piétonne passera au-dessus et un accès réservé à l'Armée sera aménagé. La grande halle du fret SNCF (au Nord, hors du périmètre d'aménagement de la ZAC) sera maintenue et l'activité fret développée (suite à la libération de fuseaux par la LGV). Le parking réservé au personnel SNCF sera maintenu.

Précieuses minutes...

Liaison Angoulême /	Temps de parcours actuel	Temps de parcours futur	Gain
Paris	2h05	1h40	25-27 min
Poitiers	44 min	35 min	7 - 8 min
Bordeaux	52 min	35 min	18-19 min
Tours	1h32	1h05	25-27 min