

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
28/01/2014

Dossier complet le
28/01/2014

N° d'enregistrement
F-054-14-C-0009

1. Intitulé du projet

Requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare
d'Angoulême

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6° Infrastructures routières d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres	Requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême sur environ 2 692 mètres linéaires

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

"Voir annexe 4"
4.1

4.2 Objectifs du projet

"Voir annexe 4"

4.2

4.3 Décrivez sommairement le projet 4.3.1 dans sa phase de réalisation

"Voir annexe 4"

4.3

4.3.1

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

"Voir annexe 4"

4.3

4.3.2

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis pour avis à l'Autorité Environnementale dans la situation d'Examen au "cas par cas"

Une concertation avec la Police de l'Eau permettra de déterminer si le projet doit faire l'objet d'un dossier Loi sur l'Eau soumis à Autorisation ou à Déclaration

Un diagnostic devra être mené au titre de l'archéologie préventive au niveau des emprises formant les parvis Est et Ouest de la gare d'Angoulême

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Projet soumis à la procédure d'examen au "cas par cas" en application de l'annexe III de la Directive 85/337/CE et de l'article R.122-2 du code de l'environnement

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
"Voir annexe 4" 4.5	"Voir annexe 4" 4.5

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Rue Charcot
Rue des Lignes
Boulevard du 8 mai 1945
Rue Guy Ragnaud
Rue Jean Didelon
Rue Leclerc Chauvin
Rue Coulomb
Rue Amiral Renaudin
Rue Denis Papin
Avenue Gambetta
Avenue de Lattre de Tassigny
Place de la gare
Impasse Terrier de la Madeleine

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. 00° 09' 41" E Lat. 45° 39' 07" N

Point d'arrivée : Long. 00° 10' 02" E Lat. 45° 39' 34" N

Communes traversées :

Commune d'Angoulême (16000)

Commune du Gond-Pontouvre (16160)

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

Sans objet

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

"Voir annexe 4"

4.8

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

"Voir annexe 5"
5.1

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

"Voir annexe 5"
5.1

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée : "Voir annexe 5" - 5.2

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 5" 5.2

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant : "Voir annexe 6" - 6.1

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	"Voir annexe 6" 6.1

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>"Voir annexe 6" 6.1</p>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Sans être des projets connus au sens du code de l'environnement, la maître d'ouvrage a connaissance de divers projets programmés à proximité de l'opération qui nous concerne :

- réalisation d'une passerelle piétonne permettant de traverser les voies ferrées ;
- réalisation d'aires de stationnement par la SNCF pour accéder à la gare d'Angoulême depuis le secteur Ouest ;
- mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

"Voir annexe 7"

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 1 : Plan de situation du projet au 1/25 000ème
Annexe 2 : Photographies de la zone d'implantation
Annexe 3 : Plan du projet
Annexe 4 : Caractéristiques générales du projet
Annexe 5 : Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée
Annexe 6 : Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine
Annexe 7 : Auto-évaluation

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Angoulême

le,

24.01.2014

Signature

Pour le Président,
Le Vice-Président Délégué




Jean-Claude BESSE

Requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême

Annexes à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact



Maître d'ouvrage

**SPLA Grand
Angoulême
Mobilité
Aménagement**
25 boulevard Besson Bey
16000 ANGOULEME
Tél : 05.45.38.89.22

Mandataire

SOMMAIRE

LISTE DES ABREVIATIONS.....	4
PREAMBULE	5
MAITRE D'OUVRAGE.....	5
MANDATAIRE	5
REDACTEURS	5
ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION.....	6
ANNEXE 2 : PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION	7
ANNEXE 3 : PLAN DU PROJET	11
ANNEXE 4 : CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET	12
ANNEXE 5 : SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'IMPLANTATION ENVISAGEE.....	15
ANNEXE 6 : CARACTERISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE.....	20
ANNEXE 7 : AUTO-EVALUATION	24

LISTE DES ABREVIATIONS

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

GES : Gaz à Effet de Serre

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

LGV SEA : Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique

PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

PPRI : Plan de Prévention du Risque d'Inondation

SPLA GAMA : Société Publique Locale d'Aménagement Grand Angoulême Mobilité Aménagement

SRA : Service Régional de l'Archéologie

ZNIEFF : Zone Naturelle d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

ZRE : Zone de Répartition des Eaux

ZSC : Zone Spéciale de Conservation

PREAMBULE

Le présent document constitue le dossier d'annexes du formulaire CERFA n°14734*02 établi dans le cadre d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact pour le projet de requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême (Charente), conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Ce dossier d'annexes reprend scrupuleusement l'ordre et l'organisation des rubriques du CERFA n°14734*02. Chacune des questions présentées dans ces annexes fait référence et renvoi à la rubrique correspondante du formulaire CERFA précité.

L'objectif de ce document est de fournir les informations qui permettront à l'Autorité Environnementale compétente de décider si la réalisation d'une étude d'impact est nécessaire compte tenue des informations indiquées dans la présente demande.

L'Autorité Environnementale doit avoir une vision suffisamment claire et précise de la localisation, de l'environnement, mais aussi du contenu et de la finalité du projet de requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême afin de juger les risques d'impacts sur l'environnement au regard des critères de l'annexe III de la Directive 85/337/CE.

MAITRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême

Adresse : 25, boulevard Besson Bey
16023 Angoulême

Tél : 05 45 38 60 60

Télécopie : 05 45 38 60 59

Forme juridique : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

APE : 8411Z

SIRET : 241 600 253 00017

Interlocuteurs : Monsieur Patrick COUE
Directeur Général des Services

Monsieur Bernard CHILLET
Directeur du Pôle Aménagement, Mobilité et Développement Durable

Qualité du demandeur :

Nom : Monsieur Philippe LAVAUD

Fonction : Président de la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême

MANDATAIRE

Société Publique Locale d'Aménagement Grand Angoulême Mobilité Aménagement

Adresse : 25, boulevard Besson Bey
16023 Angoulême

Tél : 05 45 38 89 22

Forme juridique : Société Anonyme

APE : 7112B

SIRET : 798 120 671 000 10

Interlocuteur : Monsieur Jean-René CLAIN
Directeur Général Délégué

REDACTEURS

Le présent dossier a été élaboré par la Société Publique Locale d'Aménagement Grand Angoulême Mobilité Aménagement (SPLA GAMA).

La rédaction de ce dossier se base sur les données issues de différents organismes publics tels que la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement (DREAL), le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), l'Observatoire Régionale de l'Environnement, mais aussi des administrations comme la Préfecture de la Charente ou la commune d'Angoulême.

Les données et esquisses du projet ont été réalisées par la SPLA GAMA, mandataire du projet pour le compte du GrandAngoulême.

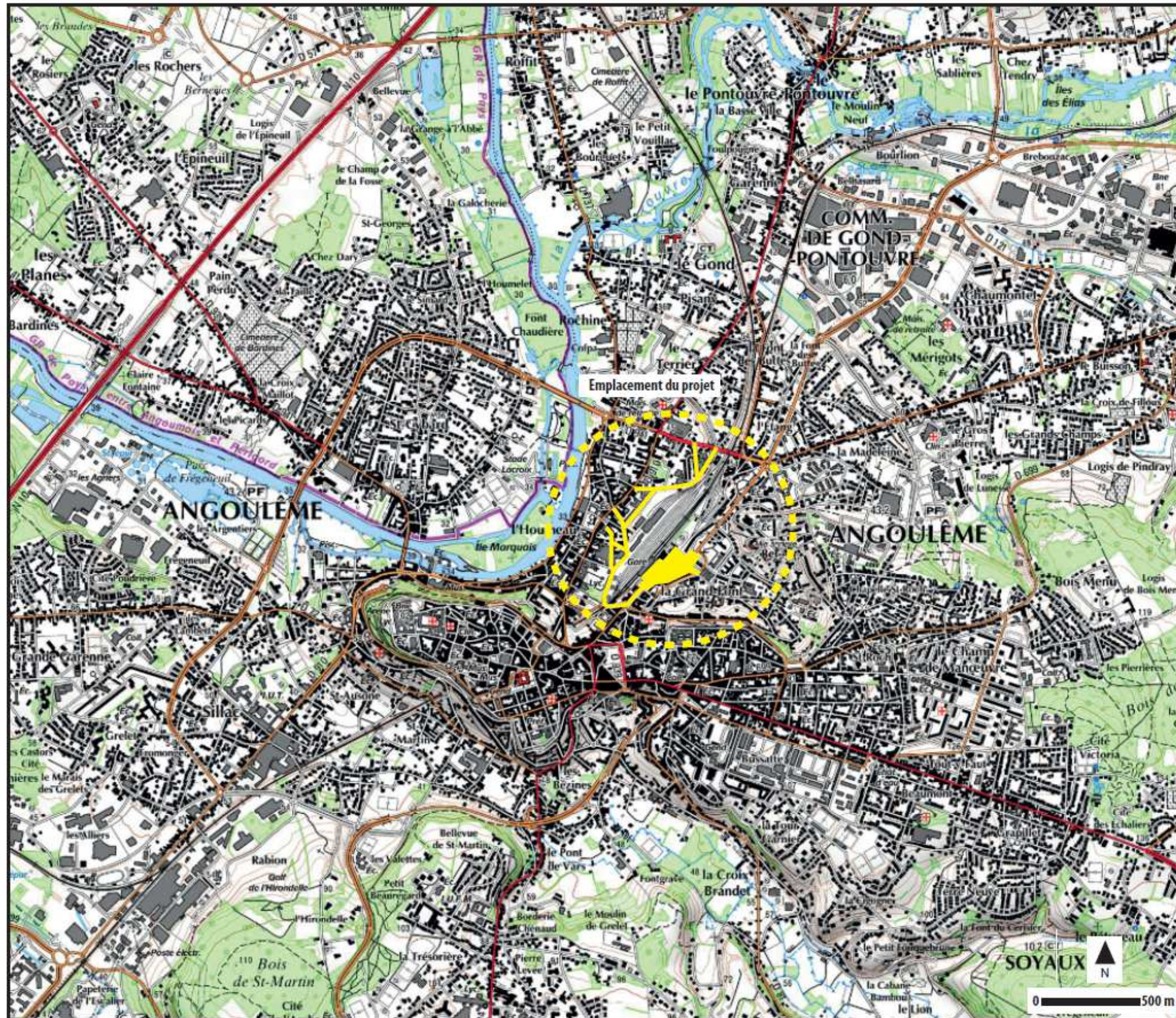
Les personnes ayant contribué à l'élaboration de ce document sont listées ci-dessous :

- Vérification / Validation :
 - Patrick COUE : Directeur Général des Services - GrandAngoulême
 - Bernard CHILLET : Directeur du Pôle Aménagement - GrandAngoulême
 - Jean-René CLAIN : Directeur Général Délégué – SPLA GAMA
 - Rachid LAMRINI : Directeur Technique – SPLA GAMA
- Rédaction générale :
 - Grégory LE GOUE : Chargé de coordination environnementale – SPLA GAMA
- Cartographie générale :
 - Grégory LE GOUE : Chargé de coordination environnementale – SPLA GAMA
 - Martine COURNIL : dessinatrice/projeteuse – SPLA GAMA

ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION

Situation du projet | Echelle : 1/25 000

Source : Géoportail - IGN Scan 25



Réalisation : SPLA GAMA

ANNEXE 2 : PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION

Photographie lointaine (vue oblique)

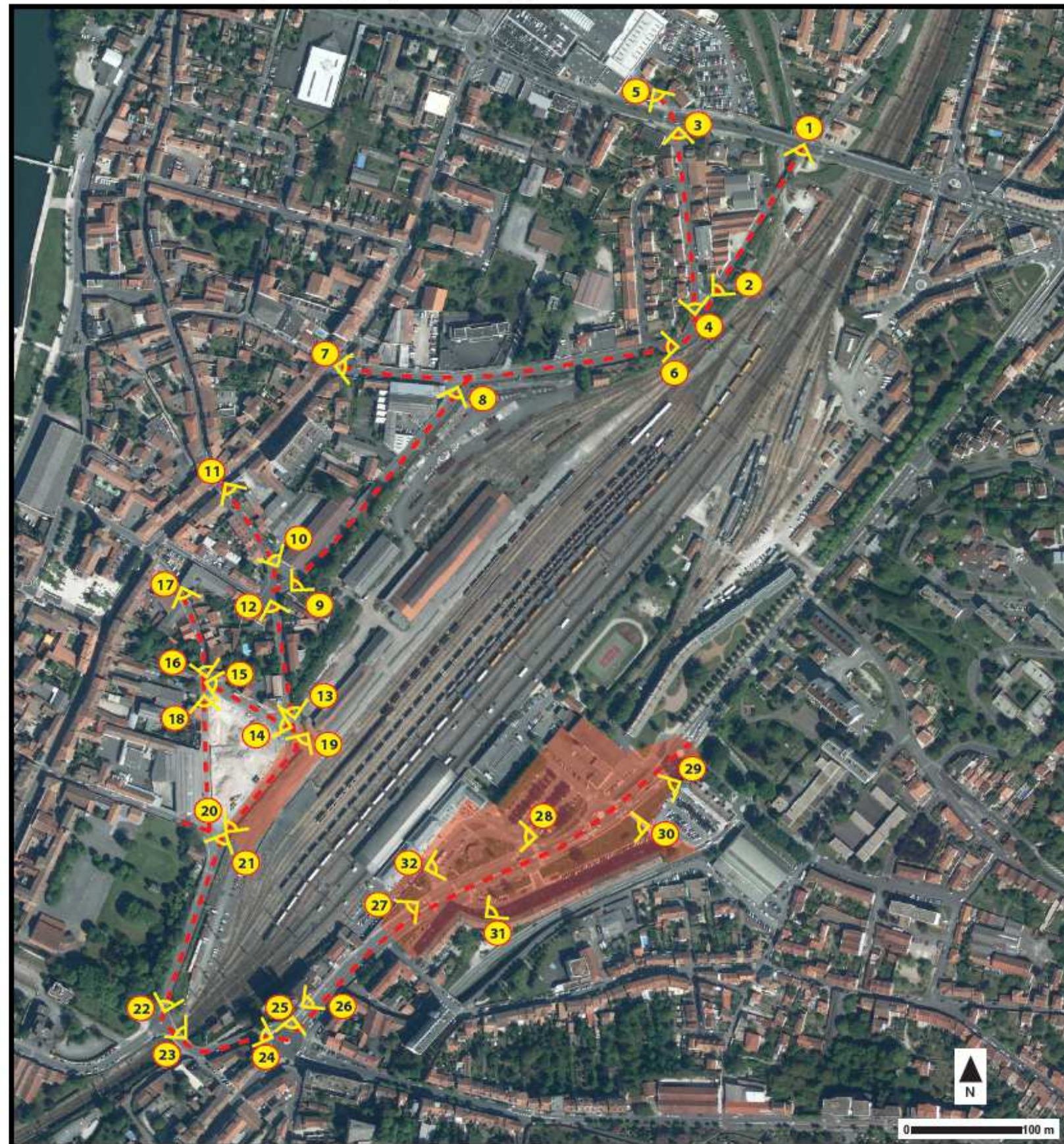
Source : GrandAngoulême, 2005



ANNEXE 2 : PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION

Localisation des photographies rapprochées du site

Source : Géoportail



Réalisation : SPLA GAMA

ANNEXE 2 : PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION

Photographies rapprochées prises le 28 novembre 2013 | Planche 1

Source : GrandAngoulême



Réalisation : SPLA GAMA

ANNEXE 2 : PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION

Photographies rapprochées prises le 28 novembre 2013 | Planche 2

Source : GrandAngoulême



Réalisation : SPLA GAMA

ANNEXE 4 : CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

4.1. Nature du projet

Au stade des études préliminaires, le projet porte sur les opérations suivantes :

- la requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême sur environ 2 692 mètres linéaires ;
- le réaménagement du parvis Est de la gare et de la place de la gare ;
- l'aménagement du parvis Ouest de la gare ;
- la création de 2 parcs de stationnement pour véhicules légers au niveau de la rue Guy Ragnaud et de la rue des Lignes.

La requalification des voiries et des espaces publics :

L'opération consistera en la requalification des voiries du secteur de la gare sur un linéaire de 2 692 mètres environ. Les voies requalifiées auront une largeur de chaussée de 6 mètres et plusieurs carrefours seront aménagés en giratoire afin de faciliter la fluidité de la circulation et diminuer la vitesse des véhicules.

Au droit de la chaussée, des plantations (alignement d'arbres, noues) ainsi que des bandes de stationnement seront également aménagés sur certaines sections de voirie.

Les trottoirs existants seront élargis et permettront de sécuriser les déplacements des piétons et de répondre aux exigences de la réglementation en matière d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des espaces seront également aménagés pour les cyclistes (pistes ou bandes cyclables).

Le réaménagement du parvis Est de la gare et de la place de la gare :

L'actuel parvis Est situé face au bâtiment voyageur de la gare sera entièrement réaménagé en un vaste parvis réservé aux modes doux (piétons et cyclistes).

A proximité de ce parvis, le parc de stationnement existant va être transformé et reconfiguré. Sa capacité va passer de 143 places à 77 places de stationnement réservées à la courte et à la très courte durée. Une aire de dépose minute ainsi qu'une station pour les taxis seront implantées dans la continuité de cette aire de stationnement.

Une gare routière reliée directement à l'avenue Gambetta et à l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny par une voie dédiée desservira le parvis de la gare.

Du côté Est de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, la place de la gare sera également réaménagée. Les emprises piétonnes seront plus larges au pied de l'immeuble et des commerces. Le parc de stationnement existant sera modifié et conservera une capacité quasi-équivalente à la situation actuelle (77 places de stationnement contre 75 places actuellement).

Les piétons et cyclistes pourront transiter de manière plus sécurisée entre le parvis Est et la place de la gare par l'intermédiaire d'une zone de rencontre aménagée au niveau de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

L'aménagement du parvis Ouest de la gare :

Le parvis Ouest de la gare se situera entre la médiathèque « Alpha » et les voies ferrées, au niveau de l'actuelle rue Leclerc Chauvin. D'une largeur d'environ 20 mètres, il sera dédié aux modes doux mais permettra également le passage des bus urbains.

Deux aires de dépose minute seront aménagées de part et d'autre du parvis Ouest.

La création de 2 aires de stationnement pour véhicules légers au niveau de la rue Guy Ragnaud et de la rue des Lignes :

Afin de pourvoir à la baisse du nombre de stationnement le long des rues Guy Ragnaud et Charcot, deux parcs de stationnement seront créés, à savoir :

- au niveau de la rue Guy Ragnaud, sur la parcelle cadastrale AV 33 : aménagement de 27 places de stationnement ;
- au niveau de la rue des Lignes, sur le domaine public : aménagement de 15 places de stationnement.

4.2. Objectifs du projet

Le projet se place dans le contexte de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) en 2017 et plus spécifiquement la desserte de la gare d'Angoulême. Dans ce cadre, la réorganisation spatiale et fonctionnelle du secteur de la gare d'Angoulême représente un enjeu stratégique pour l'agglomération angoumoisine.

Le projet de LGV SEA constitue, pour la communauté d'agglomération du Grand Angoulême, un axe essentiel de développement. C'est pourquoi, le GrandAngoulême prépare les aménagements urbains et de mobilité connexes qui ont pour objectifs de :

- créer un pôle d'échanges multimodal (PEM) dont la finalité est de constituer à la fois une porte d'entrée sur la ville et l'agglomération, un espace de transit et un véritable lieu de vie où se côtoient commerces, services et moyens de transport divers ;
- créer un quartier moderne et ambitieux autour du pôle d'échanges ;
- créer un lien urbain entre le centre historique de l'agglomération et les rives de la Charente, favorisant le développement de nouvelles activités le long du fleuve ;
- inscrire la nouvelle médiathèque « l'Alpha », tête de réseau dans ce quartier ;
- développer un nouveau pôle d'activités économiques en cœur d'agglomération directement accessible depuis la gare et une nouvelle offre de logements.

Au travers de ce réaménagement global du secteur, le projet a pour vocation de donner une véritable identité urbaine et une visibilité au quartier de la gare d'Angoulême. Ce nouveau pôle de centralité de l'agglomération a pour objectif d'être clairement lisible et identifié. Cela passe par une amélioration des moyens d'accès, tant motorisés que piétons ou cyclistes ainsi que par une requalification fonctionnelle et qualitative des espaces publics. Il s'agit également de rééquilibrer et rendre clairement identifiable les différentes fonctions et espaces du quartier.

Par ailleurs, le doublement du nombre de voyageurs de 1,5 million à 3 millions à l'horizon 2022 prévu par la SNCF, conduit le GrandAngoulême à prévoir un double accès à la gare par l'Ouest. En effet, l'accès à la gare en véhicule automobile est très contraint actuellement en raison de l'unique accès existant sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. L'accroissement de la fréquentation de la gare d'Angoulême en lien avec la LGV SEA va favoriser un phénomène de congestion du trafic automobile.

Pour répondre à cet accroissement de la fréquentation du quartier de la gare d'Angoulême suite à la mise en service de la LGV SEA, le développement de nouvelles activités économiques et résidentielles, le GrandAngoulême prévoit l'aménagement des espaces publics et des voiries du secteur de la gare d'Angoulême. Cela va permettre d'assurer la continuité des aménagements du secteur de la gare avec les axes de circulation et le pôle d'échanges multimodal de la gare.

Cela passe notamment par :

- la requalification des voiries irriguant le secteur de la gare, et notamment les voiries permettant d'accéder au secteur Ouest de la gare depuis le boulevard du 8 mai 1945 et depuis le Pont des Fainéants ;
- la requalification des espaces publics associées à ses voiries (aires piétonnes, bande de stationnement, espaces verts paysagers...) ;
- le réaménagement du parvis Est ainsi que de la place de la gare (aires piétonnes, aires de stationnement, espaces verts...) ;
- la création d'un nouveau parvis dans le secteur Ouest de la gare, réservé aux modes doux (piétons et cycles), et permettant de fournir un second accès à la gare et à ses quais.

4.3. Description sommaire du projet

4.3.1. Dans sa phase de réalisation

Le projet consiste en une requalification de voiries, portions de voiries, carrefours et espaces publics, (dont l'aménagement des deux parvis de la gare) indispensable au projet d'aménagement du secteur de la gare d'Angoulême.

Cela concerne :

- la portion de l'avenue de Lattre de Tassigny comprise entre la parcelle AX20 située au n°91 et la parcelle AV 152 située au n°24 ;
- la portion de l'avenue Gambetta comprise entre les parcelles AV 259 au n°123 et la parcelle AW 13 au n°145 ;
- le carrefour entre la rue Denis Papin et la rue de la Rochefoucauld ;
- le carrefour entre la rue Denis Papin et l'avenue Gambetta ;
- la rue Leclerc Chauvin ;
- la rue Amiral Renaudin ;
- la rue Denis Papin ;
- la rue Coulomb ;
- la rue Jean Didelon ;
- la rue Guy Ragnaud ;
- la rue Charcot et le carrefour entre la rue Charcot et le boulevard du 8 mai 1945 ;
- la rue des Lignes et le carrefour entre la rue des Lignes et le boulevard du 8 mai 1945 ;
- la place de la gare et le parc de stationnement de surface sur la place de la gare ;
- la reconfiguration du parvis Est de la gare ;
- la création du parvis Ouest de la gare.

L'impasse Terrier de la Madeleine située sur la commune du Gond-Pontouvre, en limite avec la commune d'Angoulême est également concernée.

Le projet comprendra les réalisations suivantes :

- travaux sur les réseaux secs et humides ;
- travaux de terrassements pour le reprofilage de l'assiette des voiries ;
- travaux de constitution des structures de chaussée et des cheminements doux ;
- travaux de préparation pour les aménagements paysagers (fosse de plantation, noue...) ;
- travaux liés à l'éclairage public (réseaux et points lumineux) ;
- travaux de borduration et de revêtement de la chaussée ;
- travaux de plantation.

La réalisation des travaux sera phasée en différents secteurs :

- parvis Est de la gare depuis l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny jusqu'au carrefour giratoire du pont des Fainéants ;

- parvis Ouest depuis le carrefour giratoire du pont des Fainéants jusqu'au carrefour entre la rue Leclerc Chauvin et la rue Coulomb ;
- un secteur portant sur la rue Jean Didelon et la rue section de la rue Leclerc Chauvin comprise entre la rue de Paris et la rue Coulomb ;
- un secteur portant sur la section de la rue Guy Ragnaud comprise entre la rue de Paris et la rue Jean Didelon ;
- un secteur portant sur la rue Charcot, la rue des Lignes et la section de la rue Guy Ragnaud jusqu'au carrefour avec la rue Jean Didelon ;
- un secteur portant sur la portion concernée du boulevard du 8 mai 1945.

4.3.2. Dans sa phase d'exploitation

Afin d'en améliorer la desserte et de donner plus de lisibilité aux différents accès, le projet d'aménagement permettra en phase d'exploitation d'accéder à la gare d'Angoulême et à son quartier proche par l'intermédiaire d'un second accès.

Ce second accès doit permettre de relier le pôle Ouest de la gare (parvis Ouest de la gare, médiathèque « Alpha », futur pôle d'activité économique de la gare) depuis les voies périphériques (boulevard du 8 mai 1945, carrefour de la Madeleine, rue de Paris). Pour ce faire, les voies en bordure du faisceau ferroviaire (rue Charcot, rue Guy Ragnaud, rue Jean Didelon, rue Leclerc Chauvin et rue Denis Papin tout particulièrement seront requalifiées de façon à ne pas nuire à la qualité de vie des habitants du quartier voisin de l'Houmeau.

Des modifications ponctuelles du schéma de circulation du secteur seront nécessaires :

- la rue Charcot sera mise en double sens de circulation sur l'ensemble de son linéaire. C'est par cette voie que transitera une grande partie des véhicules motorisés voulant se rendre à gare ;
- la rue des Lignes verra son sens de circulation unique modifié. Il s'effectuera dorénavant en direction de la rue Guy Ragnaud et sera réservé aux riverains. Seule une petite portion au départ de la rue Guy Ragnaud sera maintenue à double sens de circulation afin de permettre aux usagers d'accéder au parc de stationnement aménagé ;
- la section de la rue Leclerc Chauvin comprise entre la rue Jean Didelon et la rue de Paris sera mis en sens unique dans le sens Est Ouest ;
- la section de la rue Leclerc Chauvin comprise entre la rue Denis Papin et la rue Coulomb passera en sens unique dans le sens Sud-Nord et ne permettra que le passage des bus urbains dans la mesure où cette voie sera intégrée au espaces publics du parvis Ouest de la gare et constituera donc une zone de rencontre ;
- la section de la rue Amiral Renaudin comprise entre la rue Denis Papin et la rue Coulomb sera mise en double sens afin de contrebalancer la suppression de l'accès des véhicules par la rue Leclerc Chauvin.

Plusieurs carrefours giratoires permettront d'assurer une meilleur fluidité de la circulation au niveau de ces voies.

L'ensemble de la signalétique et des panneaux directionnels depuis les voies rapides, départementales et nationales situées aux portes de l'agglomération, dirigeront prioritairement les véhicules vers l'accès Ouest de la gare.

Coté parvis Est de la gare, les véhicules accéderont à la gare par l'intermédiaire de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. En revanche, les capacités de stationnement seront réduits par rapport à la situation actuelle dans la mesure où les aménagements favoriseront des déplacements doux (piétons et cycles) et l'utilisation des transports en commun (gare routière et voie d'accès dédiée).

Ainsi, le parc de stationnement du parvis Est de la gare sera réaménagé, passant de 143 places à 77 places (dont 2 places PMR) . Il sera réservé à du stationnement courte durée pour favoriser la rotation des véhicules.

Le parc de stationnement de la place de la gare sera également réaménagé. Il conservera un nombre quasi-équivalent de places de stationnement (77 places dont 3 places PMR contre 75 actuellement). Néanmoins, sa réglementation favorisera le stationnement des riverains et des clients des activités commerciales.

Le projet va contribuer à améliorer les conditions d'accès à la gare en assurant une meilleure réparation des flux motorisés mais également en assurant une meilleure lisibilité des différents accès pour les différents modes de

déplacement. L'aménagement plus qualitatif et fonctionnel des espaces publics sera également bénéfique pour les usagers non motorisés notamment sur le plan de la sécurité.

4.4. Les procédures administratives concernant le projet

Se reporter aux rubriques 4.4 et 4.4.1/4.4.2 du formulaire CERFA n°14734°02 accompagnant les annexes.

4.5. Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération

Requalification des voiries :

Voie	Longueur projet (ml)
Rue Charcot	159
Rue des Lignes	175
Rue Guy Ragnaud	336
Rue Jean Didelon	226
Rue Leclerc Chauvin	329
Rue Coulomb	77
Rue Amiral Renaudin	229
Rue Denis Papin	280
Avenue Gambetta	186
Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	273
Boulevard 8 mai 1945	110
Voie TCSP et accès gare routière	312
Total	2 692

Source : SPLA GAMA

Le calcul du linéaire de voirie du projet ne prend pas en considération l'emprise des carrefours giratoires projetés ou existants et conservés qui font l'objet d'un calcul indépendant.

Parvis Est et Ouest de la gare :

- emprise du parvis Est de la gare et de la place de la gare : 30 000 m² environ (voirie et parcs de stationnement inclus) ;
- emprise du parvis Ouest de la gare : 3 700 m² environ.

Carrefours giratoires à créer ou existants :

Carrefour giratoire	Diamètre	Emprise
Angle bd du 8 mai 1945/ rue Charcot	35 mètres	960 m ² environ
Angle rue Didelon/rue Ragnaud	22 mètres	380 m ² environ
Rue Didelon	26 mètres	530 m ² environ
Rue Leclerc Chauvin/ rue Coulomb	28 mètres	615 m ² environ
Rue Papin / rue Leclerc Chauvin	28 mètres	615 m ² environ
Avenue Gambetta	29 mètres	660 m ² environ
Avenue De Lattre de Tassigny	25 mètres	485 m ² environ
Rue Denis Papin/rue Leclerc Chauvin	20 mètres	315 m ² environ

Source : SPLA GAMA

Parcs de stationnement :

Parc de stationnement	Capacité		Emprise
	Initial	Projet	
Parvis de la gare	143	77	2 600 m ² environ
Place de la gare	75	77	1 800 m ² environ
Rue Ragnaud	0	27	670 m ² environ
Rue des Lignes	0	15	190 m ² environ

Source : SPLA GAMA

4.6. Localisation du projet

Se reporter à la rubrique 4.6 du formulaire CERFA n°14734°02 accompagnant les annexes.

4.7. S'agit-il d'une modification / extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Se reporter aux rubriques 4.7 et 4.7.1/4.7.2 du formulaire CERFA n°14734°02 accompagnant les annexes.

4.7. Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Le projet s'inscrit dans un programme de travaux qui a pour but de réaménager et d'améliorer la desserte de la gare d'Angoulême et de son quartier.

L'aménagement du parvis Ouest de la gare et le réaménagement de l'actuel parvis Est sont fonctionnellement liés à la réalisation d'une passerelle réservée aux modes de déplacement non motorisés (piétons et cycles). Cette passerelle permettra d'assurer la liaison entre les deux parvis, desservira directement les différents quais de la gare et permettra également de relier plus directement le quartier de la gare au quartier voisin de l'Houmeau jusqu'aux rives de la Charente.

Par ailleurs, la SNCF envisage la réalisation de 2 parcs de stationnement (d'une capacité respective de 60 et 240 places environ) à proximité du futur parvis Ouest) réservés aux usagers de la gare d'Angoulême. Les usagers pourront ainsi rejoindre la gare et les quais par l'intermédiaire de la passerelle piétonne en transitant par le futur parvis Ouest.

D'autres projets sont envisagés ou à l'étude à proximité de l'opération mais ils ne constituent pas une unité fonctionnelle au sens du code de l'environnement.

ANNEXE 5 : SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'IMPLANTATION ENVISAGEE

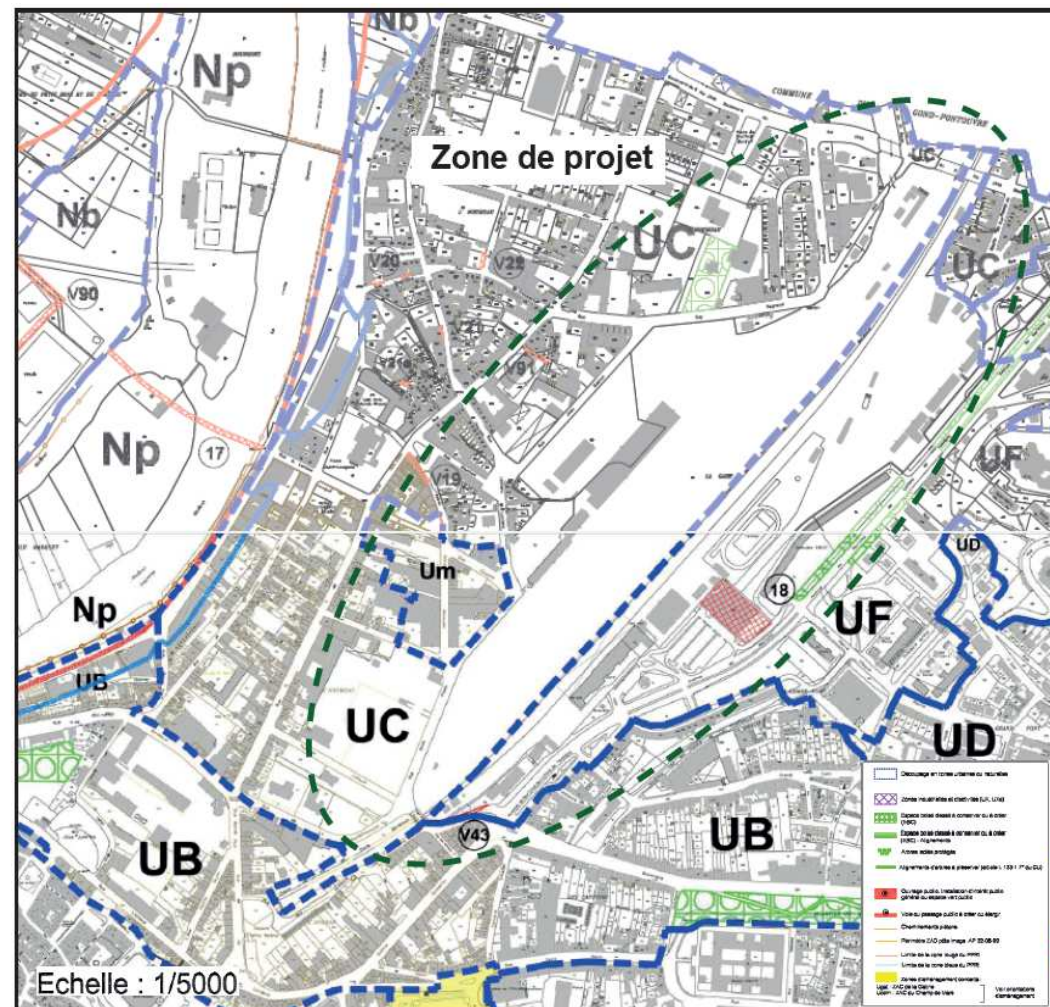
5.1. Occupation des sols

Actuellement, les sols constituant l'emprise du projet sont localisés en site urbain. L'emprise du projet est actuellement occupée par des voiries supports de la circulation automobile et par des aménagements de type aire piétonne ou parc de stationnement. L'emprise du projet est déjà artificialisée et imperméabilisée.

Les espaces situés de part et d'autre du projet sont occupés par des friches en attente de réalisation de constructions, de terrains ferroviaires ou par des bâtiments à usage d'habitation ou d'activité.

Le Plan Local d'Urbanisme d'Angoulême approuvé par délibération du Conseil Municipal le 9 avril 2004. Les zonages du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Angoulême existant au niveau du périmètre du projet sont :

- zone UC : zone urbaine correspondant principalement aux faubourgs anciens ;
- zone UMag : quartiers de Saint Cybard et de l'Hommeau situés de part et d'autres du fleuve Charente, correspondant aux îlots de l'ancien projet de ZAC Magelis ;
- zone UF : zone urbaine périphérique récente comportant principalement des ensembles d'immeubles collectifs, notamment d'habitat social, dans laquelle les constructions de grande hauteur sont édifiées en recul ou à l'alignement du domaine public ;
- zone UB : zone urbaine ancienne, située pour partie à la périphérie immédiate du centre-ville, correspondant à l'urbanisation des glacis du plateau amorcée au 18ème siècle.



Zonage du PLU d'Angoulême au niveau de la zone de projet (Source : commune d'Angoulême)

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune du Gond Pontouvre approuvé par délibération du Conseil Municipal le 10 septembre 2010. Le zonage du PLU de Gond-Pontouvre concerné par le projet est UB. Ce zonage correspond à une zone urbaine dans laquelle les capacités des équipements publics, existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions.

5.2. Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée

Sont détaillés ci-après les principaux enjeux environnementaux qui concernent le projet de façon directe ou indirecte.

Zones Naturelles d'intérêt Ecologiques Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) :

Aucune ZNIEFF de type 1 ou de type 2 ne se situe dans la zone de projet.

En revanche, plusieurs ZNIEFF sont localisés dans un rayon compris entre 200 mètres et 4 kilomètres autour de la zone de projet. Ces ZNIEFF sont identifiées dans le tableau ci-dessous.

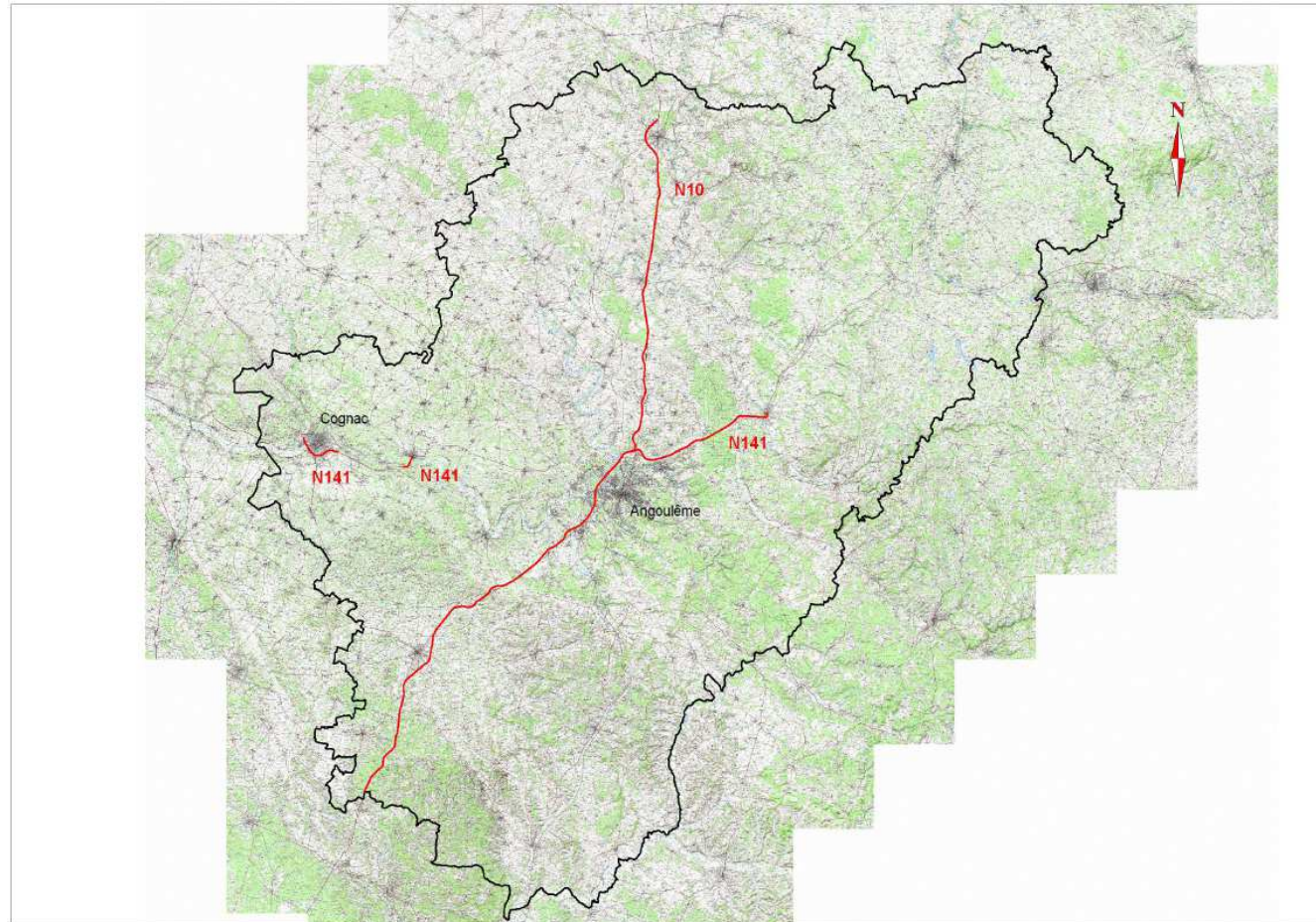
ZNIEFF	Nom de la zone	Code de la zone	Distance du projet
Type 2	Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents	540120111	0,2 km à l'Ouest
Type 1	Ile de Elias	540007585	2 km au Nord-Ouest
Type 1	Bois de Saint Martin	540003096	2 km au Sud-Ouest
Type 2	Vallées calcaires périangoumoises	540007614	2 km au Sud-Ouest
Type 1	Vallée de l'Anguienne	540003213	2,6 km au Sud-Ouest
Type 1	Chaumes de la Tourette	540007314	3,4 km au Sud-Ouest
Type 1	Enteroches	540120037	3,75 km à l'Est
Type 1	Brandes de Soyaux	540006879	4 km au Sud-est

ZNIEFF de type 1 et 2 à proximité de la zone de projet (Source : DREAL Poitou-Charentes)

Les données et fiches descriptives de ces ZNIEFF sont consultables sur le site de la DREAL Poitou-Charentes : <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/znief-de-charente-a1431.html>

Plan de Prévention du bruit :

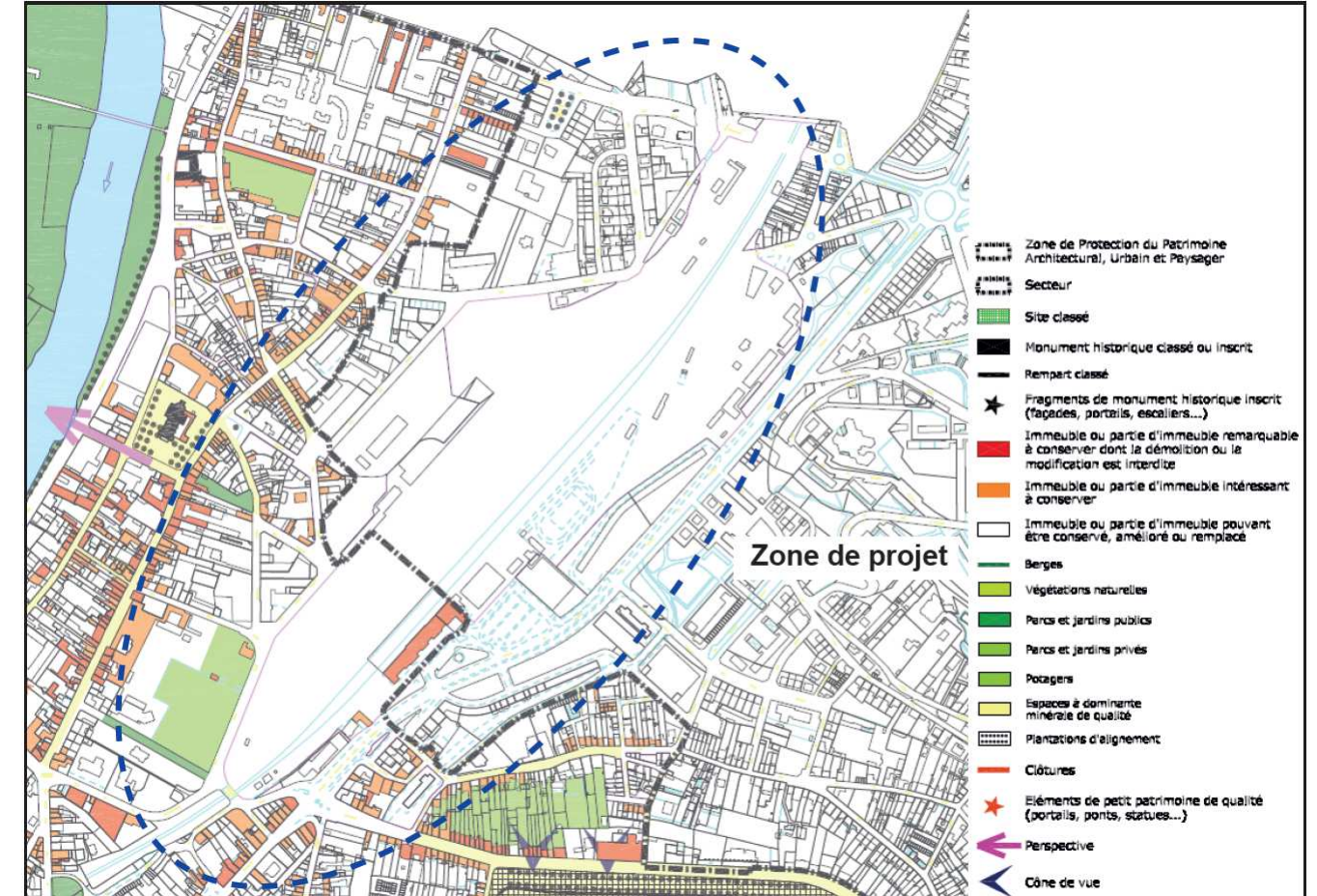
Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement(PPBE) de l'Etat dans le département de la Charente est actuellement en cours d'élaboration. Il a été porté à la consultation du public entre le 21 octobre 2013 et le 20 décembre 2013. La RN10 qui traverse les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre est concernée par le PPBE.



Réseau routier couvert par le PPBE (Source : PPBE de l'Etat en Charente)

Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) :

La commune d'Angoulême à créer une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP par délibération du 2 juin 2006. La ZPPAUP a ainsi été définie par arrêté du 9 avril 2010, en application de l'article L.642-1 du code du patrimoine. La zone de projet est partiellement intercepté par la ZPPAUP.

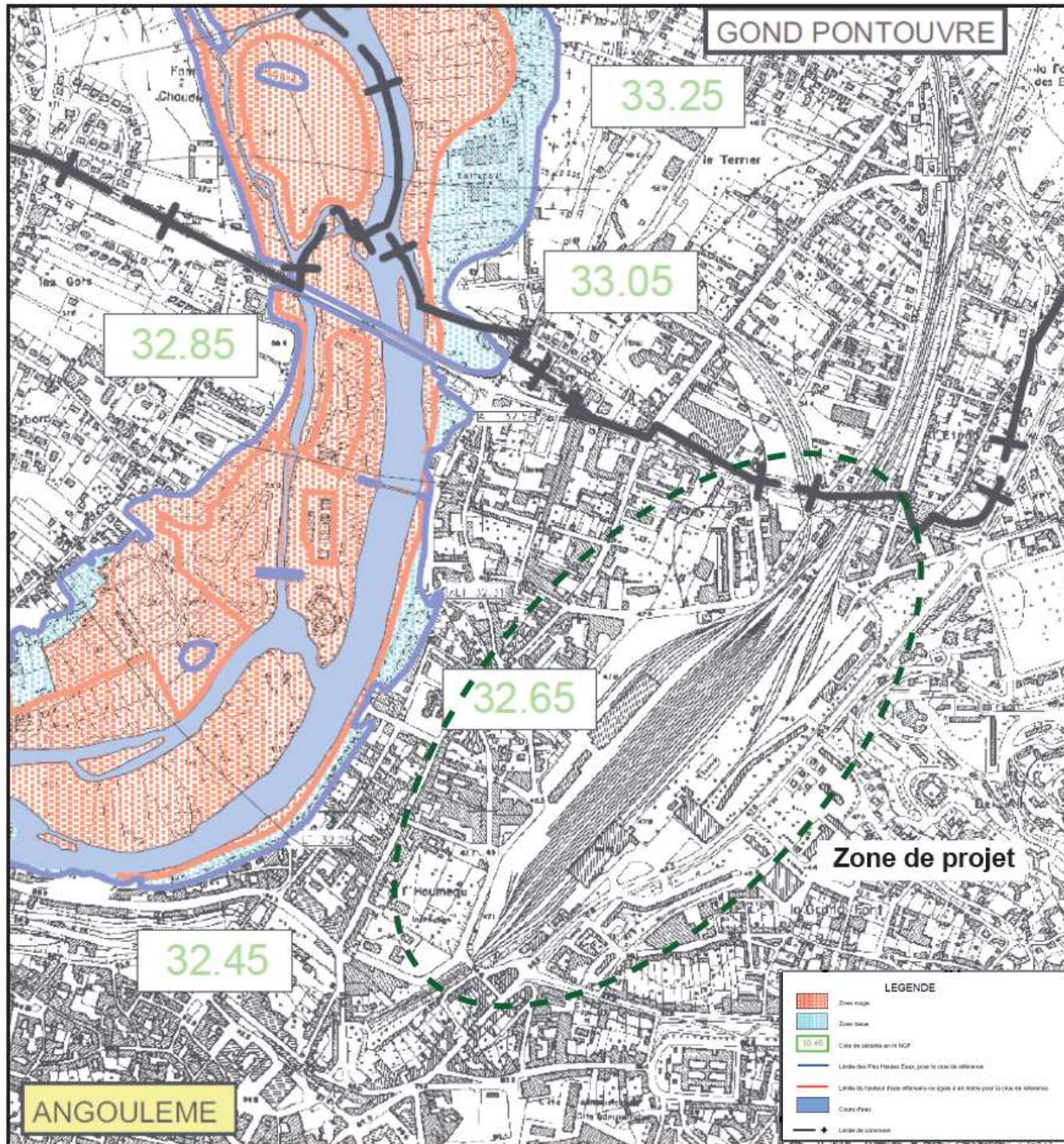


Périmètre de la ZPPAUP au niveau de la zone de projet (Source : commune d'Angoulême)

Plan de Prévention contre le Risque Inondation (PPRI) :

Les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre sont dotées d'un Plan de Prévention contre le Risque Inondation (PPRI), approuvé le 31/08/2000.

La zone de projet ne présente pas de risque prévisible vis à vis de l'inondation conformément au PPRI en vigueur.

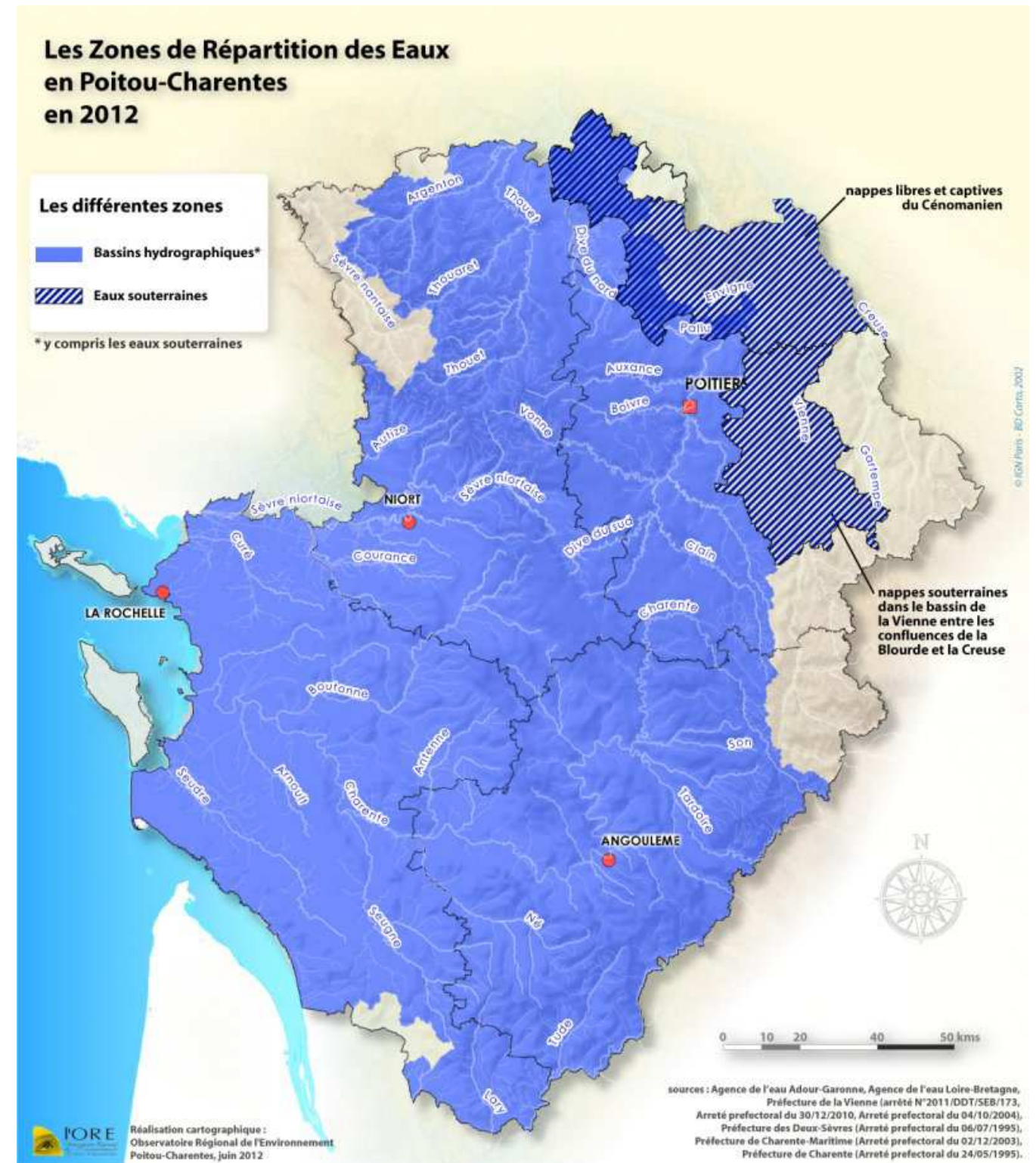


Zonage réglementaire du PPRI au niveau de la zone de projet (Source : Préfecture de la Charente)

Zone de Répartition des Eaux :

Les Zones de Répartition des Eaux (ZRE) sont des zones où est constatée une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins. Elles sont définies afin de faciliter la conciliation des intérêts des différents utilisateurs de l'eau.

Les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre se situent au sein d'une ZRE qui concerne les bassins hydrographiques et les eaux souterraines.



Zones de Répartition des Eaux en Poitou-Charentes (Source : Observatoire Régional de l'Environnement)

Périmètre de protection rapproché d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine :

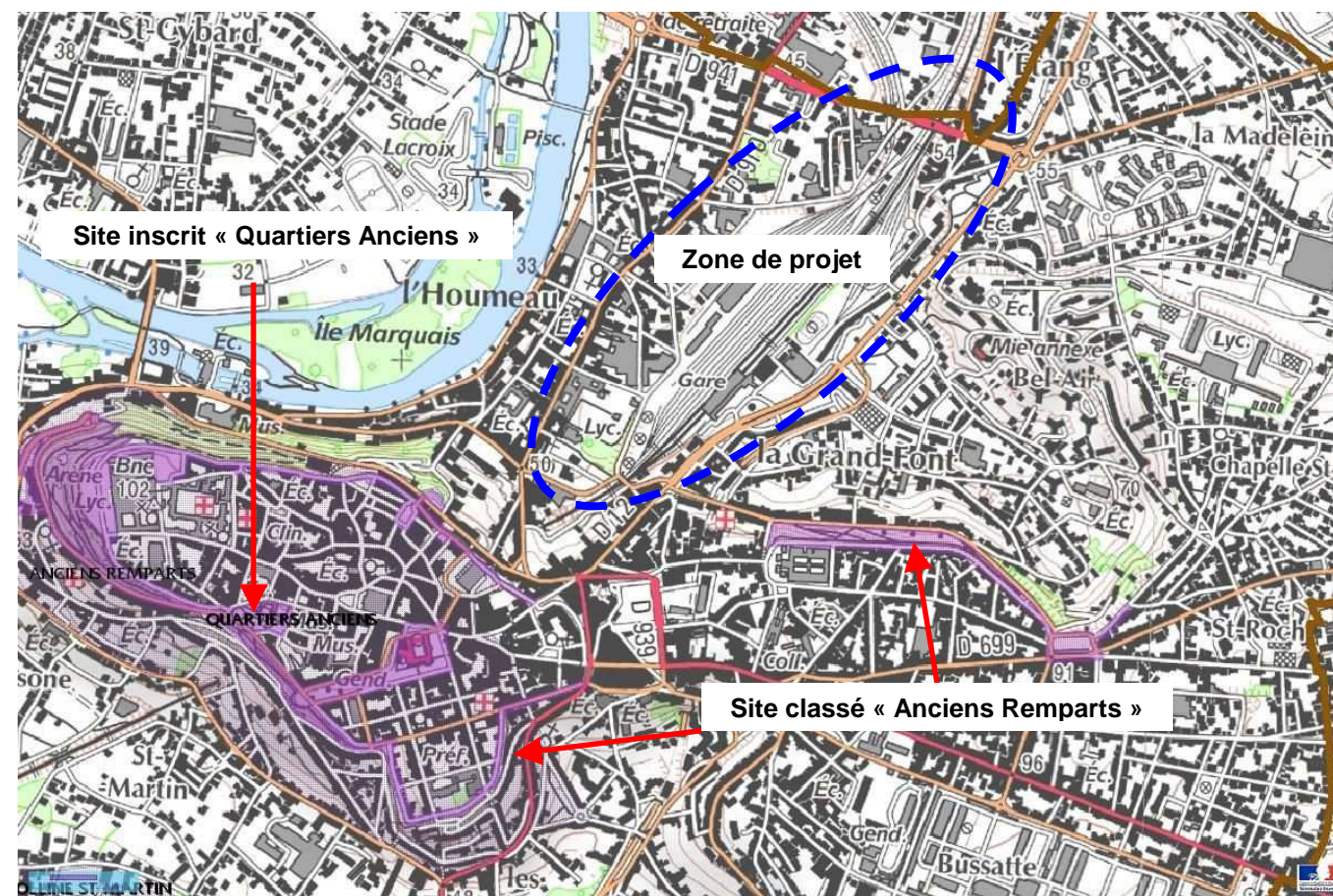
Les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre sont concernées par le périmètre de protection rapproché du captage de Coulonge situé en Charente-Maritime. Ce captage, qui exploite les eaux de surface, est utilisé pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération de La Rochelle et a fait l'objet d'un arrêté de DUP le 31 décembre 1976. Il concerne tout le bassin hydrographique de la Charente en amont du barrage de Saint-Savinien, limité au départements de la Charente et de la Charente-Maritime.

Site inscrit ou classé :

Aucun site naturel inscrit ou classé ne se situe au sein de la zone de projet.

En revanche, il existe des sites inscrits et classés à proximité, à savoir :

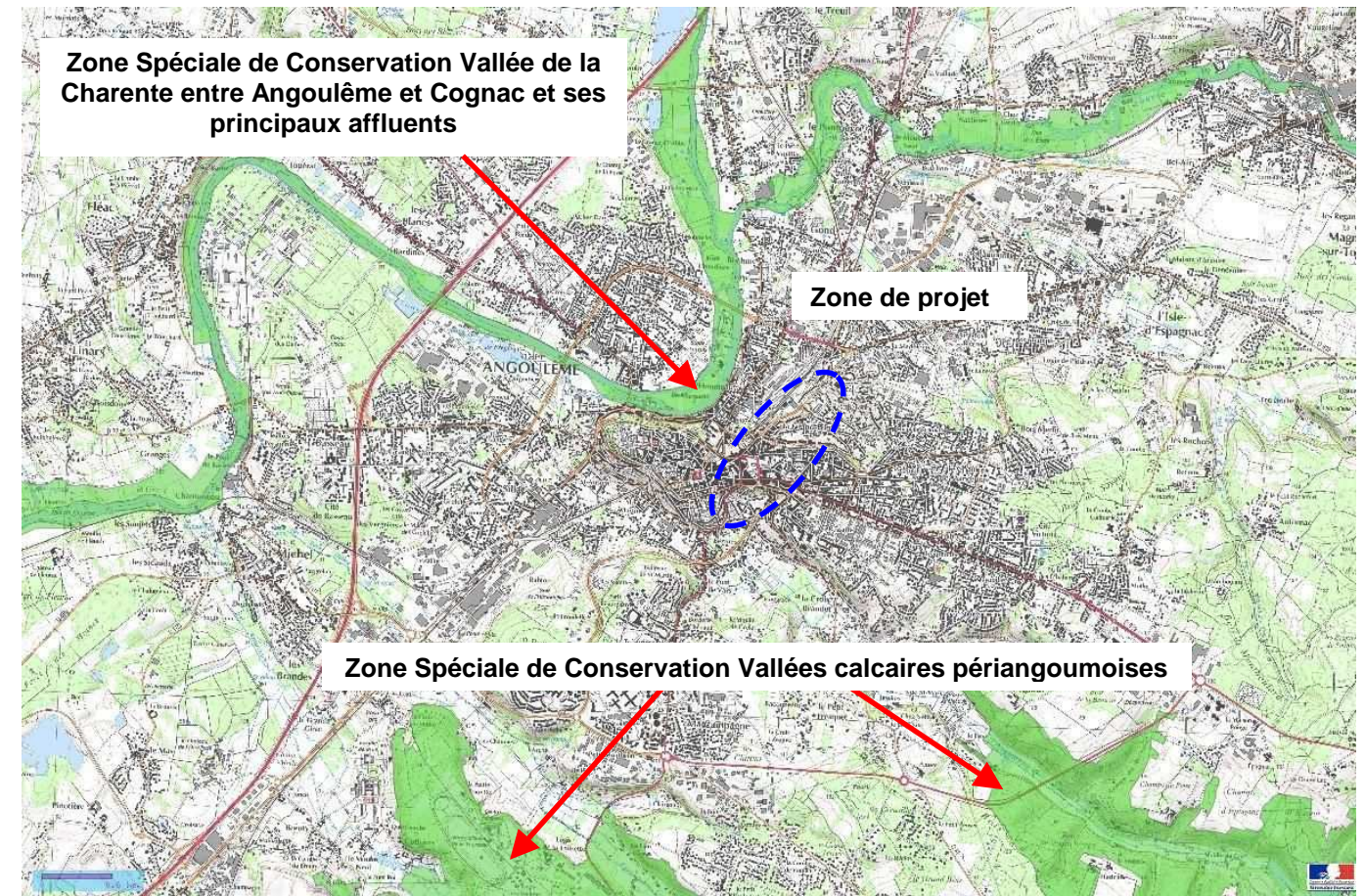
- le site classé « Anciens remparts », dans sa partie la plus proche, est situé à environ 230 mètres au Sud-est de la zone de projet ;
- le site inscrit « Quartiers anciens », dans sa partie la plus proche, est situé à environ 400 mètres à l'Ouest de la zone de projet.



Site Natura 2000 :

Deux sites Natura 2000 sont localisés à proximité du projet, à savoir :

- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) FR5402009 Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents à environ 200 mètres à l'Ouest de la zone de projet (Directive « Habitats ») ;
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) FR5400413 Vallées calcaires périangoumoises à environ 3,5 km au Sud-Ouest de la zone de projet (Directive « Habitats »).



Les données et fiches descriptives de ces sites Natura 2000 sont consultables sur le site de la DREAL Poitou-Charentes : <http://www.poitou-charentes.developpement-durable.gouv.fr/natura-2000-r146.html>

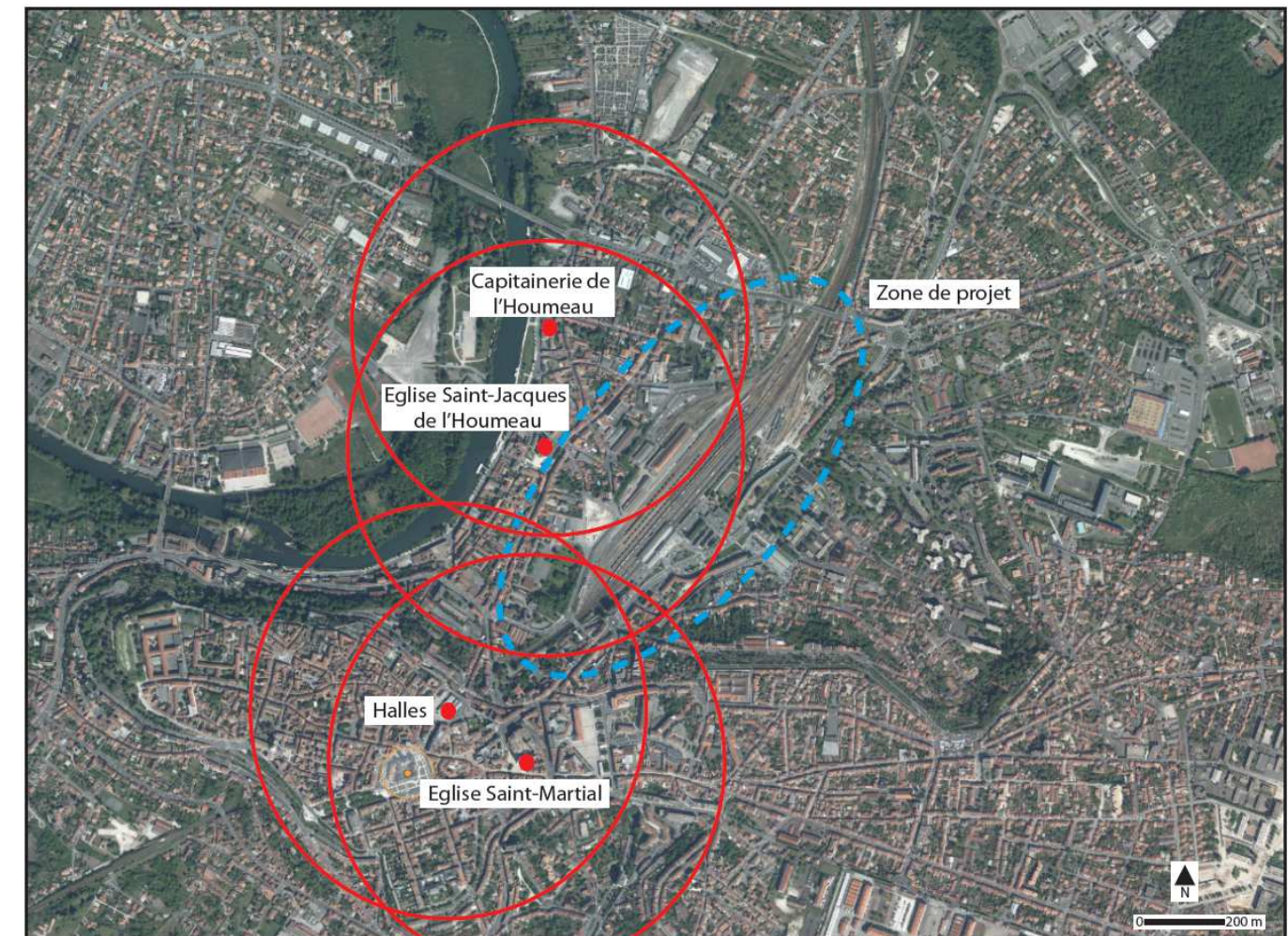
Monuments historiques :

La commune d'Angoulême abrite 37 monuments historiques (classés ou inscrits). La majorité de ces monuments se situent sur le Plateau d'Angoulême, cœur historique de la ville, ainsi que dans les faubourgs de l'Houmeau.

Quatre monuments historiques se situent à proximité de la zone de projet :

- l'église Saint-jacques de l'Houmeau, inscrit monument historique le 19 septembre 2001 ;
- la capitainerie du port de l'Houmeau, inscrit monument historique le 10 septembre 1985 ;
- les halles, inscrit monument historique le 2 mars 1993 ;
- l'église Saint Martial, inscrit monument historique le 19 septembre 2001.

Le périmètre de protection de chacun de ces quatre monuments historiques inscrits intercepte partiellement la zone de projet.



Localisation des monuments historiques à proximité de la zone de projet (Source : DRAC)



Site Natura 2000 « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents »
(Source : Réseau Natura 2000)



Site Natura 2000 « Vallées calcaires périangoumoises » (Source : Réseau Natura 2000)

ANNEXE 6 : CARACTERISTIQUES DE L'IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

6.1. Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Ressources :

Engendre-il des prélèvements d'eau ?

Aucun prélèvement d'eau n'est prévu dans le cadre du projet, tant au niveau des masses d'eaux superficielles que des masses d'eaux souterraines.

Impliquera-t-il des drainages ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?

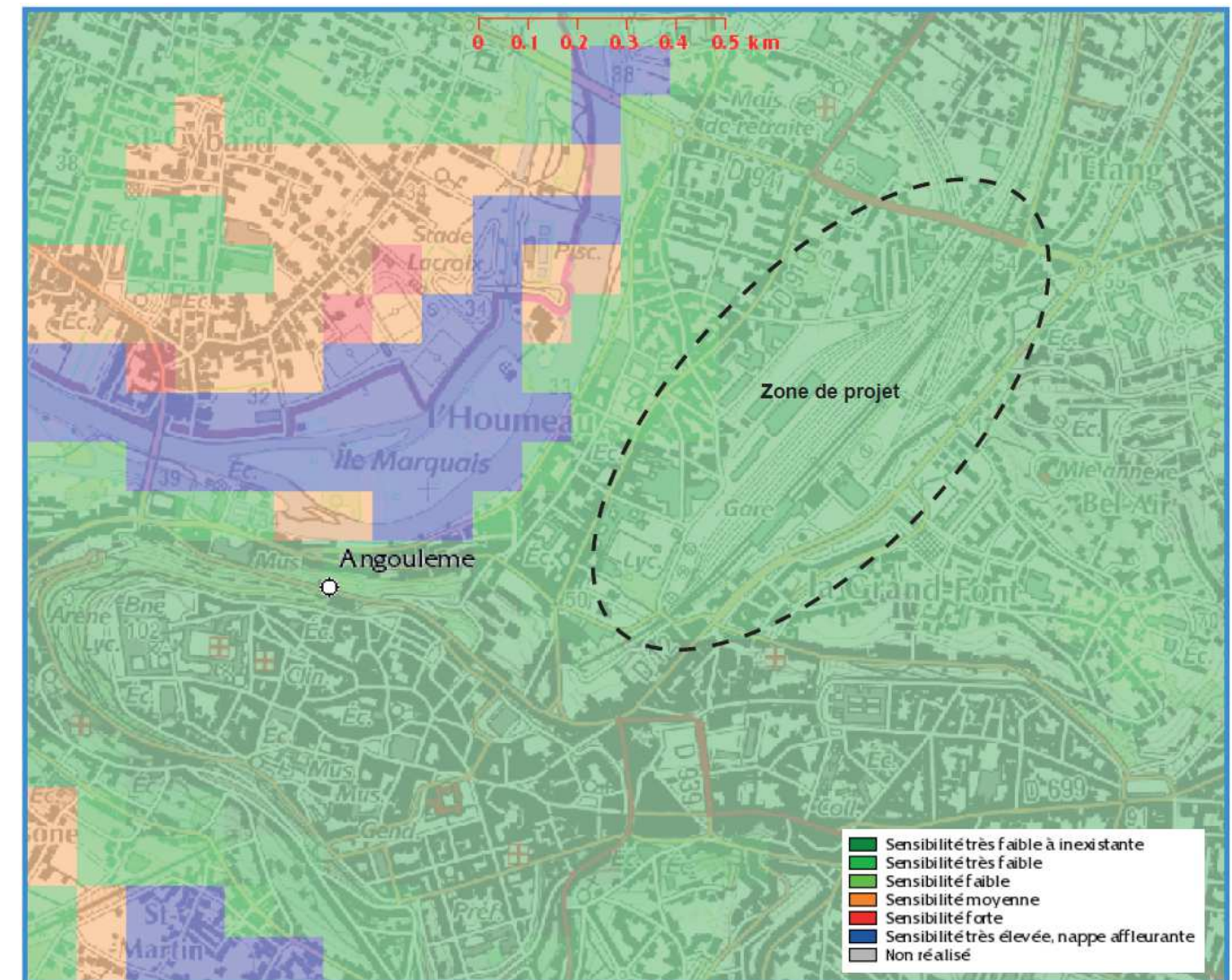
Les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre, cadre dans lequel le présent projet s'inscrit sont concernées par la présence de 3 masses d'eau souterraines, à savoir :

- calcaires, grès et sables de l'infra cénomanien / cénomanien libre (FRFG076) ;
- calcaires du jurassique moyen et supérieur captif (FRFG080) ;
- sables, grès, calcaires et dolomies de l'infra-toarcien.

Ere stratigraphique	Masse d'eaux souterraines	Code	Type	Etat hydraulique	Superficie
Crétacé supérieur	Calcaires, grès et sable de l'infra-cénomanien/ Céomanien libre	FRFG076	Dominante sédimentaire non alluviale	Libre	937 km ²
Jurassique moyen et inférieur	Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif	FRFG080	Dominante sédimentaire non alluviale	Captif	40 096 km ²
Jurassique inférieur	Sables, grès, calcaires et dolomies de l'infra-toarcien	FRFG078	Dominante sédimentaire non alluviale	Majoritairement captif	24 931 km ²

Caractéristiques des masses d'eaux souterraines (Source : Agence de l'Eau Adour-Garonne)

La cartographie des remontées de nappes réalisée par le BRGM (carte ci-contre) indique également un sensibilité très faible de la zone de projet au risque de remontée de nappe phréatique.



Sensibilité de la nappe phréatique au niveau de la zone de projet (Source : BRGM)

Le projet ne prévoit pas de réaliser des affouillements conséquents dans la mesure où il s'agit d'une requalification des voiries et des espaces publics déjà existants. Ils ne seront pas en mesure d'atteindre l'une des masses d'eau souterraines se trouvant sous le projet.

Est-il excédentaire en matériaux ?

Compte tenu de la nature du projet (requalification de voiries déjà existante, réaménagement d'espaces publics), le bilan en quantité de matériaux devrait être équilibré. Les déblais et remblais seront réutilisés au maximum dans le cadre de l'opération.

Néanmoins, dans le cas où il resterait d'éventuels matériaux inutilisés, ceux-ci ne seront pas laissés à l'abandon sur le site et seront évacués par des filières adaptées.

Est-il déficitaire en matériaux ?

Le projet consiste en la requalification d'un réseau de voiries existantes ainsi que le réaménagement d'espaces publics (aires piétonnes, parcs de stationnement...).

La chaussée existante et les espaces attenants (trottoirs, stationnements...) seront refaits à neuf. Dans ce cadre, toute ou partie des remblais et déblais seront utilisés. Néanmoins, un nouvel enrobé sera produit pour la chaussée. Du sable et du béton seront également produits et mis en place dans le cadre de l'opération.

Par ailleurs, la mise en place de nouveaux espaces verts (plantation et noues) impliquera l'apport de terres végétales.

Milieu naturel :

Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuité écologiques ?

Le projet de requalification des voiries et du réaménagement des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême se situe en zone urbaine. Il ne contribue pas à une dégradation ou à une destruction de la faune, de la flore ou d'un habitat naturel dans la mesure où il ne porte que sur des espaces déjà artificialisés.

En outre, compte tenu de la configuration urbaine du projet, celui-ci ne participe pas à la rupture de la trame verte et bleue ou de toute autre continuité écologique.

Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du formulaire CERFA n°14734°02 ?

Le projet ne se situe pas au sein d'une zone de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel. Il se situe à proximité du site Natura 2000 « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents » situé à environ 200 mètres à l'Ouest du projet. Néanmoins, le projet n'aura pas d'incidences sur ce périmètre.

En effet, seuls les rejets d'eaux pluviales et de voiries pourraient avoir un impact négatif sur le milieu naturel que représente le fleuve Charente. Cependant, ces eaux potentiellement souillées seront collectées par le réseau d'assainissement séparatif d'eaux pluviales déjà existant et prenant en compte l'ensemble du projet. Avant un rejet dans la Charente, ces eaux souillées par diverses pollutions chroniques feront l'objet d'un traitement par l'intermédiaire d'un dégrilleur, déboureur et séparateur d'hydrocarbures situé au niveau du Boulevard Besson Bey, à l'intersection avec la rue André Lamaud.

Par ailleurs, des noues favoriseront l'infiltration des eaux pluviales et agiront comme filtre naturel avant que les eaux ne parviennent à la nappe phréatique.

Engendre-il de la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?

Le projet se situe en zone urbaine et porte sur des espaces déjà artificialisés (voiries et espaces publics. Il n'engendre donc pas une consommation supplémentaire d'espaces naturels ou agricoles.

Risques et nuisances :

Est-il concerné par des risques technologiques ?

La zone de projet est concernée par le risque de transports de matières dangereuses en raison de la proximité immédiate de la gare d'Angoulême.

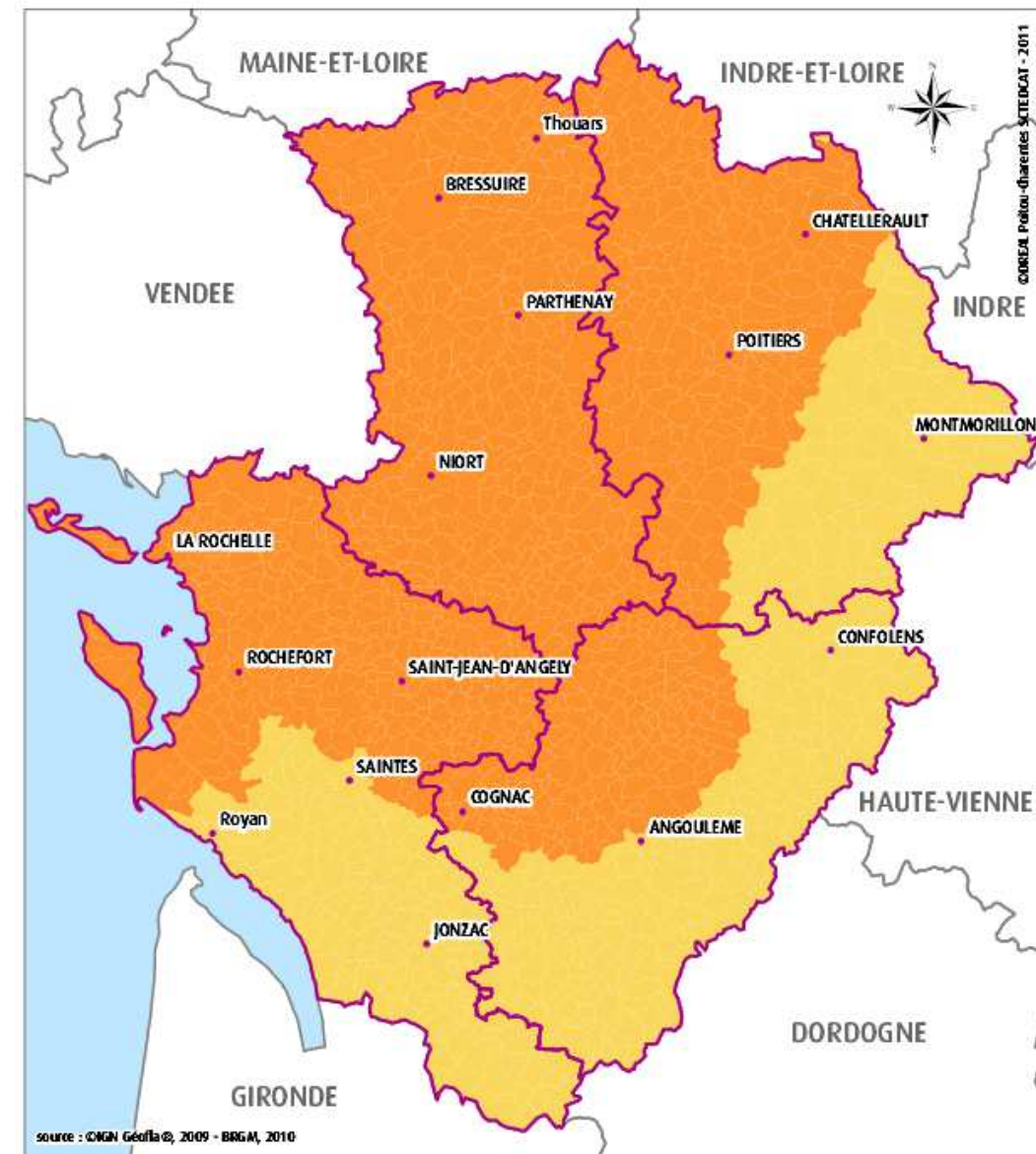
La gare d'Angoulême constitue la plus importante gare du département de la Charente. Bien que des trains de marchandises puissent y stationner, cette gare n'est pas une gare de triage. Les principales matières dangereuses transportées par voie ferrée sont des produits chimiques et des produits pétroliers.

Est-il concerné par des risques naturels ?

Les principaux risques naturels recensés sur les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre sont :

- le risque d'inondation : les communes d'Angoulême et du Gond-pontouvre sont dotées d'un Plan de Prévention contre le Risque Inondation (PPRI) approuvé le 31 août 2000 ;
- le risque mouvement de terrain : il s'agit ici de la sensibilité à l'aléa retrait/gonflement des argiles ;
- le risque sismique : la commune d'Angoulême est concernée par un risque sismique de niveau 2 (faible) et la commune du Gond-Pontouvre par un risque sismique de niveau 3 (modéré).

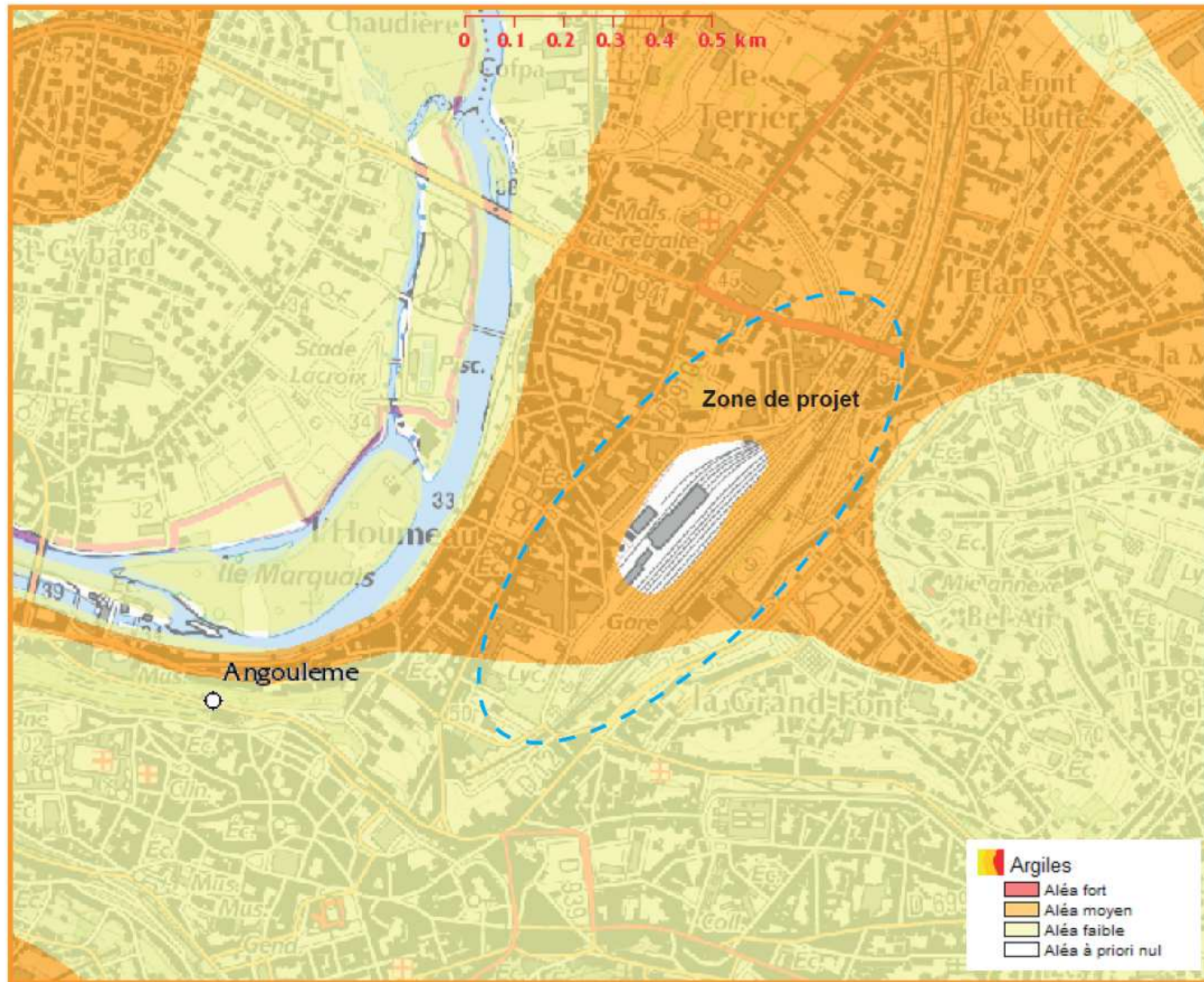
La zone de projet n'est pas concernée par le risque d'inondation qui concerne les rives de la Charente. En revanche elle est concernée majoritairement par un risque sismique faible (niveau 2) et minoritairement modéré (niveau 3). En outre, la majorité de la zone de projet est classée en aléa moyen pour la sensibilité relative à l'aléa retrait/gonflement des argiles. Seul l'extrême Sud-Est de la zone de projet est classée en aléa faible.



Décret du 22 octobre 2010
■ Commune en risque sismique faible (2)
■ Commune en risque sismique modéré (3)

0 5 10 20
km

Zonage sismique en région Poitou-Charentes (Source : DREAL Poitou-Charentes)



Sensibilité de la zone de projet à l'aléa retrait/gonflement des argiles (Source : BRGM)

Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?

La commune d'Angoulême dispose de 16 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sur son territoire. Aucune n'est classée SEVESO et aucune ne se trouve dans ou à proximité de la zone de projet.

La commune du Gond-Pontouvre dispose de 8 ICPE sur son territoire, donc aucune classée SEVESO. Aucune de ces ICPE ne se situe dans ou à proximité de la zone de projet.

Commodité du voisinage :

Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?

Les sources de bruit émanant du projets seront différentes selon que l'on se trouve en phase de chantier ou en phase d'exploitation :

- en phase de chantier, les émissions sonores seront issues essentiellement de la circulation des engins de chantier ainsi que des travaux de terrassement. La ou les entreprises en charge des travaux organisera son chantier de façon à respecter la législation en vigueur et à réduire au maximum les nuisances sonores (adaptation des matériels et modes opératoires, mise en place de protection vis à vis des riverains...);

- en phase d'exploitation, les émissions sonores seront liées à la circulation des véhicules motorisés. Les émissions sonores seront plus importantes dans le secteur Ouest du quartier de la gare qu'elles le sont actuellement dans la mesure où les rues Charcot, Guy Ragnaud, Jean Didelon et Leclerc Chauvin constitueront les principales voies d'accès pour les véhicules motorisés à la gare. Cela permettra de rendre le trafic routier plus fluide pour l'ensemble du secteur de la gare, notamment au niveau de l'actuel parvis Est, permettant ainsi de diminuer l'intensité sonore liée aux véhicules. En outre, le développement des transports en commun, des modes doux ainsi que des espaces plus larges favorisera un report du trafic automobile vers ces modes de transports et de déplacement.

Les nuisances sonores pouvant concerner et impacter le projet sont liées essentiellement au bruit des infrastructures ferroviaires. La mise en service de la LGV SEA à partir de 2017 n'apportera pas un supplément de nuisances sonores par rapport à la situation actuelle. En effet, le nombre de TGV qui desserviront la gare d'Angoulême sera identique (23 TGV). De même les TGV ne s'arrêtant pas à Angoulême ne transiteront plus par la gare mais continueront leur chemin en poursuivant leur route par l'intermédiaire de la LGV reliant Paris à Bordeaux et contournant Angoulême.

Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?

Les seules odeurs présentes sont celles qui sont classiquement discernable en milieu urbain. En outre, en phase d'exploitation du projet, les odeurs liées aux émissions des véhicules motorisés seront moins importantes dans la mesure où le trafic sera plus fluide.

Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?

Les travaux liés au projet seront susceptibles d'engendrer des vibrations. Ces éléments seront à reconfirmer en fonction de la nature des sols (propagation potentielle) et la proximité du bâti.

Tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, le projet pourra être soumis aux vibrations issues du trafic ferroviaire lié à la présence des voies ferrées et de la gare.

Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?

Le projet engendrera des émissions lumineuses tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

En phase travaux, les émissions lumineuses seront dues aux déplacements des engins de chantier ou aux éventuels projecteurs qui éclaireront le chantier si celui-ci se passe en phase nocturne.

En phase d'exploitation, les sources de lumière présentes seront liées à l'éclairage public des voies ainsi qu'à l'éclairage des véhicules motorisés.

La zone de projet étant en zone urbanisée, elle est concernée par les émissions lumineuses du voisinage (éclairage public, routes, bâtiments...).

Pollutions :

Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?

Il convient de distinguer les rejets atmosphériques en phase chantier des rejets atmosphériques en phase d'exploitation du projet.

En phase de chantier, les rejets atmosphériques porteront sur le trafic des engins de chantier ainsi que sur les poussières liées aux travaux de terrassement. Il s'agit de rejets ponctuelles qui cesseront à l'issue de la fin des travaux.

En phase d'exploitation du projet, les rejets atmosphériques seront dus aux véhicules motorisés qui utiliseront les voies de circulation et les parcs de stationnement. Néanmoins, le projet doit contribuer à améliorer la fluidité de la circulation par la restructuration et la requalification du réseau viaire du quartier de la gare.

Le trafic routier, plus fluide, permettra une diminution de la pollution atmosphérique par l'évitement du phénomène « d'arrêt/redémarrage », et par conséquent une amélioration de la qualité de l'aire et donc de la santé humaine. En outre, le développement des transports en commun ainsi que des espaces dédiés aux modes doux (aires piétonnes plus larges, création de bandes cyclables...) favorisera le report d'une partie des flux motorisés vers ces autres moyens de déplacement.

Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?

Les rejets hydrauliques concernés par le projet sont le ruissellement des eaux pluviales. Actuellement, les eaux pluviales ruisselant sur la chaussée sont collectées par le réseau d'assainissement séparatif d'eaux pluviales représenté ici par la Vimière puis rejetées dans la Charente.

La Vimière est un collecteur pluvial canalisé qui traverse la commune d'Angoulême depuis le quartier de Grand Fond situé à l'est du projet jusqu'à la Charente, en passant sous les voies SNCF. Elle draine un bassin versant urbanisé de 200 hectares environ, présentant des pentes importantes de l'ordre de 3%. La Vimière est un collecteur pluvial strict qui ne doit pas recevoir d'effluents industriels bruts, ni de surverse de réseaux unitaires.

Avant le rejet dans la Charente, le traitement des eaux pluviales souillées et chargée de divers polluants est assuré par l'intermédiaire d'un dégrilleur, déboureur et séparateur d'hydrocarbures situé au niveau du Boulevard Besson à proximité de la zone du projet.

Le projet consiste en la requalification des voiries déjà existantes et le réaménagement d'espaces publics. Il n'y aura donc pas de modification de la configuration du réseau de collecte des eaux pluviales.

De même, les débits ruisselés seront moins importants suite à la réalisation du projet dans la mesure où l'emprise de certaines voies de circulation seront réduites pour atteindre un gabarit de 6 mètres. Des noues paysagères inexistantes jusqu'alors seront créées en lieu et place de surfaces précédemment urbanisées. Ces noues permettront d'infiltrer et de traiter une partie des eaux pluviales ruisselées, diminuant les débits rejetés dans le réseau d'assainissement des eaux pluviales.

Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?

D'après le ministère de l'équipement, un chantier de travaux publics, tel que celui mené dans le cadre du présent projet, génère différents types de déchets dans les répartitions suivantes :

- déchets inertes (béton, terre, enrobé...) : 93% ;
- déchets industriels banals (métaux, bois, verre, pneus, emballage...) : 4% ;
- déchets industriels spéciaux (hydrocarbures, solvants, boues, décantations...) : 3%.

Les déchets de chantiers seront stockés et traités selon la filière adaptée. L'entreprise en charge des travaux devra mettre en place les moyens appropriés pour recueillir et traiter les eaux usées de chantier.

En phase d'exploitation, les véhicules fréquentant les voies de circulation émettront un certain nombre d'effluents chargés de divers hydrocarbures. Ces polluants seront lessivés par les eaux de voiries et transiteront dans le réseau d'assainissement séparatif des eaux pluviales. Avant rejet dans le milieu naturel, ces eaux seront traitées et décontaminées par l'intermédiaire d'un dégrilleur, déboureur et séparateur d'hydrocarbures. De fait, ces effluents n'auront pas d'impact sur le milieu naturel.

Patrimoine/Cadre de vie/Population :

Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?

Une partie de l'emprise du projet se situe au sein de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de la commune d'Angoulême. De même, il existe de nombreuses covisibilités depuis la zone du projet en direction du Plateau d'Angoulême et inversement.

Cependant, le projet ne contribue pas à la destruction du patrimoine architectural. Aucun bâtiment portant un intérêt patrimonial ou culturel ne sera détruit dans le cadre des travaux de requalification des voiries et le réaménagement des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême.

Au contraire, de par sa nature, le projet va mettre en valeur le patrimoine architectural du secteur de la gare par une véritable amélioration qualitative des voies et des espaces publics (réalisation de plantations, de noues paysagères...) par rapport à la situation existante. Cela aura également un impact positif sur le Plateau d'Angoulême par le biais de la covisibilité.

En outre, préalablement au lancement de la phase de travaux, une demande de prescription au titre de l'archéologie préventive sera envoyée afin que le Service Régional de l'Archéologie (SRA) ainsi que la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) puissent juger de l'opportunité de mener une campagne de fouilles préventives au niveau de l'emprise de la zone de projet.

Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements) ?

Le projet se situe en milieu urbain dense. De fait, il n'apporte aucune modification directe ou indirecte aux activités agricoles ou sylvicoles.

En revanche, il produit bien des effets sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire de la commune et de l'agglomération d'Angoulême.

A l'échelle du quartier de la gare, tout d'abord, le projet vise à une meilleure hiérarchisation et affectation de l'espace public. En requalifiant les voies de desserte, les aires piétonnes, les zones de rencontre, les bandes cyclables, les stationnements, les espaces verts et paysagers, le projet assurera la mixité des modes de déplacement et facilitera la mobilité.

Ensuite, à une échelle plus large, le projet vise à améliorer les accès au secteur de la gare pour l'ensemble des habitants de l'agglomération d'Angoulême et à désengorger les voies de circulation.

6.2. Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Se reporter à la rubrique 6.2 du formulaire CERFA n°14734°02 accompagnant les annexes.

6.3. Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontalière ?

Se reporter à la rubrique 6.3 du formulaire CERFA n°14734°02 accompagnant les annexes.

ANNEXE 7 : AUTO-EVALUATION

1. Présentation succincte du projet

Le projet de requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême de la Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême s'inscrit dans le cadre du réaménagement de ce quartier en lien avec la mise en service de la Ligne à Grand Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) en 2017.

Il comprend :

- la requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême sur un linéaire d'environ 2 692 mètres ;
- le réaménagement du parvis Est de la gare et de la place de la gare ;
- l'aménagement du parvis Ouest de la gare ;
- la création de 2 aires de stationnement pour véhicules légers au niveau de la rue Guy Ragnaud et de la rue des Lignes.

2. Eléments importants du projet

La requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême ont pour objectif d'améliorer la desserte du quartier dans la perspective de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique en 2017.

Afin de garantir une meilleure desserte du secteur et de rendre la circulation plus fluide, le trafic des véhicules motorisés sera en grande partie redirigés vers le nouveau parvis Ouest de la gare qui constituera un nouvelle accès à la gare d'Angoulême. Cela permettra de désengorger les accès au parvis Est qui sont régulièrement saturés. En outre, une place plus grande sera réservée aux moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports en communs, vélos...

L'amélioration des espaces publics avec la création d'aires piétonnes plus larges sécurisera les déplacements des modes doux (piétons et cyclistes).

3. Etat initial simplifié de la zone d'étude

Thématique	Enjeux identifiés	Niveaux d'enjeux
Climat	Pas d'enjeu particulier.	Faible
Géologie	La zone de projet est soumise à l'aléa retrait/gonflement des argiles.	Moyen
Eaux souterraines	La zone de projet est concernée par le périmètre de protection rapprochée du captage d'eau potable de Coulonge dont l'emprise concerne la totalité du département de la Charente. Les terrains concernés par le projet n'accueillent pas de ressource en eau souterraine valorisée pour l'eau potable. Pas de remontée de nappe observée sur le site.	Moyen

Thématique	Enjeux identifiés	Niveaux d'enjeux
Eaux superficielles	La zone de projet se situe à environ 200 mètres du fleuve Charente. Les eaux de ruissellement pluviales issues des espaces publics et des voiries sont collectés par le réseau d'assainissement séparatif d'eaux pluviales et traitées avant rejet dans la Charente.	Moyen
Milieus naturels	La zone de projet est située en dehors des périmètres d'inventaire et/ou de protection. Les espaces concernés sont situés en zone urbaine et sont déjà imperméabilisés.	Faible
Milieus humains	La zone de projet traverse : - des habitats collectifs ; - des espaces publics ; - des friches et anciens bâtiments industriels ; - des équipements publics ; - des commerces.	Moyen
Qualité et cadre de vie Sécurité	L'ambiance sonore est actuellement influencée par les circulations au niveau des avenues et boulevard longeant la zone de projet : - boulevard du 8 mai 1945 ; - avenue de Latre de Tassigny ; - avenue Gambetta. L'actuel parvis Est de la gare est saturé par le trafic des véhicules. Les espaces publics sont mal identifiés et les emprises dédiées aux cheminements doux mal dimensionnés.	Fort

4. Effets prévisionnels du projet en phase chantier

Thématiques	Impacts prévisibles en phase chantier	Mesures d'évitement et de réduction envisagées	Niveau d'impact
Climat	Emissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation d'engins de chantier fonctionnant avec des carburants fossiles.	Favoriser les matériaux recyclés. Utilisation d'engins de chantier récents et régulièrement entretenus.	Non significatif
Géologie Stabilité des terrains	Les travaux nécessiteront des opérations de terrassement. Consommation de matériaux pour la réalisation de la structure de chaussée et les bordures.	Réutilisation des matériaux de déconstruction in situ. Favoriser l'utilisation de matériaux de recyclage. (déchets du BTP notamment).	Nul
Ressource en eaux souterraines	Pas de nappe souterraine interceptée par le projet. Pas de mise en place de pompage.	Gestion des eaux pluviales en phase chantier.	Nul
Eaux superficielles	Aucun cours d'eau ne passe au sein de la zone de projet. Les eaux rejetées dans la Charente sont préalablement traitées.	Gestion des eaux pluviales en phase chantier.	Nul
Milieux naturels	Sans objet.	Sans objet.	Nul
Milieux humains	Impacts temporaires	Sans objet.	Non significatif
Qualité et cadre de vie	Impacts temporaires	Sans objet.	Non significatif

5. Effets prévisionnels en phase d'exploitation

Thématiques	Impacts prévisibles en phase d'exploitation	Mesures d'évitement et de réduction envisagées	Niveau d'impact
Climat	Le trafic routier sera plus important au niveau du secteur Ouest de la gare.	L'amélioration des conditions de circulation rendra le trafic plus fluide, limitant ainsi le phénomène de congestion, très pourvoyeur en GES.	Positif
Géologie Stabilité des terrains	Pas d'impact prévisionnel en phase d'exploitation.	Sans objet.	Nul

Thématiques	Impacts prévisibles en phase d'exploitation	Mesures d'évitement et de réduction envisagées	Niveau d'impact
Ressource en eaux souterraines	Pas d'impact prévisionnel en phase d'exploitation.	Sans objet.	Nul
Eaux superficielles	Sans objet.	Les eaux pluviales de la voirie seront collectées par le réseau d'assainissement séparatif d'eaux pluviales ou infiltrées par les noues mises en place dans le cadre du projet.	Positif
Milieux naturels	Sans objet	Sans objet	Nul
Milieux humains	Sans objet	Le projet constitue une mesure en lui-même.	Positif
Qualité et cadre de vie	Le trafic routier augmentera sensiblement dans le secteur Ouest de la gare par rapport à la situation actuelle et permettra de désengorger l'actuel parvis Est de la gare.	L'amélioration de la voirie, des conditions de circulation et d'accès permettra de limiter les nuisances sonores en rendant plus fluide le trafic routier.	Positif

6. Conclusion

Le projet va contribuer à améliorer les conditions de la circulation des véhicules au secteur de la gare d'Angoulême par :

- la création d'un nouveau parvis Ouest permettant d'éviter la saturation du parvis Est de la gare actuellement existant ;
- l'adaptation ou la modification du gabarit des voiries, des sens de circulation ainsi que par la création de nouveaux carrefours giratoires permettant d'accéder aux parvis Ouest de la gare mais favorisant également l'irrigation de l'ensemble du quartier de la gare.

Cela permettra donc de fluidifier le trafic motorisé qui sera amené à augmenter en lien avec la hausse de la fréquentation de la gare suite à la mise en service de la LGV SEA à partir de 2017. Le risque d'accident s'en trouvera diminué.

Le trafic routier, plus fluide permettra une diminution de la pollution atmosphérique par l'évitement du phénomène « d'arrêt/redémarrage », et par conséquent une amélioration de la qualité de l'aire et donc de la santé humaine.

La sécurité des usagers des modes doux de déplacement sera aussi grandement augmentée par la création de nouveaux trottoirs plus larges et d'aires piétonnes. Cela leur permettra de ne plus avoir à se déporter sur la voie et donc de diminuer le risque d'accident. En outre, les trottoirs et aires piétonnes aménagées ou réaménagés seront accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Par ailleurs, le projet aura un impact très limité sur l'imperméabilisation des sols dans la mesure où cela consiste à requalifier et réaménager de l'espace urbain déjà occupé par de la voirie ou des espaces publics (aires piétonnes...). En outre, le projet aura des impacts positifs sur l'infiltration des eaux de ruissellement avec la mise en place de noues.

Ainsi, au vu :

- de l'amélioration des conditions de circulation pour tous les usagers (véhicules et modes doux) par la fluidification du trafic et favorisant ainsi l'amélioration de la qualité de l'air du secteur et donc de la santé humaine ;
- des incitations favorisant les modes de déplacement non polluant (vélo, marche à pied, transport en commun) par l'aménagement d'infrastructures dédiées ;
- de l'amélioration de la desserte et des conditions de desserte de ce secteur stratégique et hautement fréquenté de l'agglomération angoumoisine ;
- de l'amélioration de la sécurité des différents usagers (piétons, automobilistes, passagers de transport en commun) par la requalification des voies de circulation, des stationnements, des trottoirs et des aires piétonnes ;
- du caractère fortement artificialisé et imperméabilisé du périmètre du projet avant travaux ;
- de la création de nouveaux espaces verts par l'intermédiaire de plantations d'alignements d'arbres en bordure de voirie ainsi que de la mise en place d'un système de noues paysagères permettant une meilleure infiltration des eaux de ruissellement ;
- de la plus-value esthétique et qualitative qu'apportera le projet au cadre urbain de ce secteur.

Le GrandAngoulême estime que le projet de requalification des voiries et des espaces publics du secteur de la gare d'Angoulême situé sur les communes d'Angoulême et du Gond-Pontouvre peut être dispensé d'étude d'impact.