



Projet Cinq Quartiers - Angoulins
COMPTE-RENDU DE L'ATELIER N°2
MOBILITES ET DEPLACEMENTS

Mercredi 10 novembre 2021 à 19h – Salle de l'Europe



Élus :

Ville d'Angoulins :

- Jean-Pierre NIVET, Maire d'Angoulins
- Denis MARECHAL, 1er adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, des espaces publics, des mobilités et du patrimoine bâti

La Rochelle Agglomération :

- Jean-Philippe PLEZ, 2^{ème} adjoint chargé du secteur Centre / État Civil / Formalités / Accès aux droits

EQUIPE PROJET :

La Rochelle Agglomération :

- Gwenaël STENOÛ, Chef de projet, Pole Développement Urbain, Direction Stratégique Foncière & Projets Urbains

3F Immobilière Atlantic Aménagement :

- Frédéric BERGOEING, Responsable Pôle Développement

Vinci Immobilier :

- Matthieu BARBET, Responsable de Programmes

Maîtres d'œuvre :

- Bertrand POURRIER, ABP Architectes
- Stéphane POURRIER, TGTFP Architectes

Ethikurbaine :

- Charlotte MODIANO

NEORAMA :

- Amandine DAMINATO, Cheffe de projet
- Marlène BARRY, Consultante

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 25 participants, dont 5 non-inscrits.

DEROULE :

Amandine DAMINATO ouvre la séance et présente le déroulé de l'atelier :

- Éléments de définitions et de cadrage sur les typologies de logements
- Focus du jour les grands enseignements de l'étude de circulation
- Perspectives mobilités
- Temps participatif et restitution
- Clôture

Le sujet des mobilités est un thème important dans le cycle de concertation, l'objectif de cet atelier est d'émettre des recommandations aux promoteurs en se projetant sur des fourchettes de logement. Autour de ces projections, les participants seront invités à imaginer les futures mobilités et les modes de déplacements.

PRESENTATION :

1 - Éléments de définitions et de cadrage

A l'échelle de l'agglomération :

- Éléments démographiques de cadrage :
 - L'agglomération est un territoire attractif
 - Les biens sont rares
 - Le rythme de croissance des logements est insuffisant pour répondre à la demande
 - Certaines populations ne trouvent pas de biens à leur portée (famille monoparentale, jeunes actifs, séniors, ...)
- Les enjeux territoriaux à l'échelle de l'agglomération :
 - Mieux répartir l'offre de logement sur le territoire, en termes de prix, de type, de forme et de taille
 - Diversifier l'offre d'habitat vers du logement locatif intermédiaire et favoriser l'accès abordable à la propriété pour garder les familles avec enfants sur le territoire
 - Concentrer les efforts en production d'habitat social sur les communes déficitaires en regard de la loi SRU

A l'échelle de la commune d'Angoulins :

- Éléments démographiques de cadrage :
 - Une commune attractive avec une grande qualité de vie
 - Une taille des ménages diminuant
- L'enjeu territorial à l'échelle de la commune d'Angoulins :
 - Un besoin en matière de logements diversifiés afin d'attirer de nouveaux publics

Éléments de cadrage sur la typologie de logements :

Les typologies de logement : définitions

- Logement individuel
- Logement individuel groupé
- Logement collectif
- Accession libre
- Locatif social
- Accession abordable (PSLA)

Des tailles de logements adaptés à différentes cibles :

- Des logements T1/T2 pour les salariés, les couples de jeunes actifs et les retraités
- Des logements T3 pour les familles monoparentales ou les primo-accédants.
- Des logements de grande taille, familiaux (T4 et T5) pour les familles et secondo-accédants.

La surface plancher de 10 000m² dédiée au projet sera répartie de la façon suivante : 60% par Immobilière Atlantic Aménagement et 40% par Vinci.

2 - Présentation de l'étude de circulation

L'étude présentée a été réalisée en juillet 2019 par l'agence SCE Aménagement & Environnement, pour le compte de l'Immobilière Atlantic Aménagement.

L'étude met en exergue un diagnostic des circulations routières et identifie les éléments structurants de la circulation à l'échelle du quartier et de la ville.

Les résultats de l'étude sont à placer dans un contexte spécifique : elle a été réalisée avant le COVID et la crise sanitaire, les habitudes de circulations et de déplacements ont pu être modifiées depuis 2019.

L'étude présente un intérêt car elle dégage de grandes tendances, comme l'identification de points névralgiques autour du rond-point donnant accès à la zone d'activités commerciales, et confirme le diagnostic d'usage formulé par les participants lors de la balade et de l'atelier n°1.

Le représentant du bureau d'études SCE n'a pas pu être présent ce soir, pour des raisons de santé. Les questions des participants seront transmises au bureau après l'atelier, afin que des réponses soient apportées.

Bertrand POURRIER précise les pistes de réflexion ouvertes à la lecture de l'étude :

- L'identification des remontées de file
- Les impacts du quartier et de sa population sur le système routier
- Les pistes pour réadapter le système et éviter l'accroissement des difficultés de circulation : revoir les croisements, avoir des points de double file, voir ce qui est acceptable en termes de temps d'attente.

La logique sera de trouver un juste équilibre dans le dimensionnement du réseau routier qui va irriguer le quartier et la ville, en lien avec l'agglomération de La Rochelle, qui est l'autorité compétente sur cette question.

Questions et remarques (*Les questions sans réponse seront reportées dans le bilan de la concertation pour le suivi*) :

Question - Sur quelle période l'étude a-t-elle été réalisée ?

Réponse : l'étude et le comptage ont été réalisés sur une semaine complète en mai 2019.

Remarques - Sur la présentation des résultats pour la journée du vendredi :

- Le vendredi n'est pas un jour nécessairement représentatif de l'état et de la densité de circulation, il y a beaucoup de monde toute la semaine
- Beaucoup de personnes ne travaillent pas le vendredi, les résultats sont faussés de ce fait

Réponse : la question de la pertinence du choix d'un jour précis, le vendredi, et d'une tranche horaire, sera transmise au bureau d'études.

Remarque – Certaines rues dont la rue du Moulin de la Pierre, ne sont pas adaptées à la circulation. Un participant dit avoir recensé 150 passages de voitures (en double sens) en une heure.

Question - Quand on parle de désordre créé, si le projet induit la construction de 50 ou de 100 logements, le niveau de désordre ne sera pas le même. Quel sera le nombre de logements ?

Réponse : le nombre de logements n'est pas défini à ce jour, la fin de la concertation devrait permettre d'aboutir à une fourchette.

Question – Au vu des difficultés de circulation existantes et face à l'accroissement de la population à prévoir, quelles solutions seront déployées ? Logiquement, des études devraient déjà avoir été lancées par la CDA.

Réponse : la Commune et le Conseil départemental travaillent ensemble sur cette problématique. La réalisation de l'échangeur nord est étudiée avec une forte implication de la Municipalité.

On constate d'ores-et-déjà des dysfonctionnements, hors du projet des 5 quartiers. Le projet ne va pas bouleverser le problème de circulation car celui-ci est déjà existant, mais il va permettre de renforcer l'intérêt et la pertinence de l'investissement public en matière d'équipements et d'infrastructures.

La création de l'échangeur nécessite de lourds investissements financiers, des procédures juridiques, et une étude environnementale.

Question – Quand sera-t-il livré ? (*un calendrier type sera présenté en atelier n°3*)

Remarque – Un décisionnaire du Conseil départemental devrait être présent pour pouvoir apporter plus d'informations sur le délai de livraison de l'échangeur et les réflexions en cours pour apporter des solutions au problème de congestion routière.

Réponse : La problématique de la circulation au sein du village qui impacte pour partie le projet 5 Quartiers dépasse les objectifs de cette concertation. Toutefois, les informations demandées seront données lors des prochaines réunions concernant le projet (livraison à horizon 2026 – 2028 probablement).

3- Perspectives mobilités

➤ Mobilités douces, éléments de contexte

Des enjeux très larges autour de la mobilité douce :

- Environnement (climat, énergie, pollution, qualité de vie et bruit)
- Économique (vulnérabilité des ménages, compétitivité des entreprises, coûts indirects liés à la santé)
- Social (accès pour tous à l'emploi, aux services et aux équipements)

Des engagements à l'échelle locale :

- Le dispositif « La Rochelle Territoire Zéro Carbone »

L'objectif fixé : bilan zéro carbone en 2040

- Le PLUI qui intègre le Programme d'Orientation et d'Action, document structurant en matière de déplacements et de mobilité

Les objectifs de parts modales fixées par le PLUI pour 2030 :

- 14% vélo (VS 7% en 2021)
- 30% marche à pied (VS 26,5% en 2021)
- 6,5% transports collectifs (VS 5% en 2021)
- 10,5% voiture passager (VS 9% en 2021)
- 34,5% voiture conducteur (VS 50,5% en 2021)
- 3% deux-roues motorisées (VS 1% en 2021)
- 1,5% autre mode (VS 1% en 2021)

Des actions en cours sur le territoire en lien avec la mobilité douce : exemple de l'opération « Place au vélo dans toute l'agglomération », qui prévoit 230 kilomètres d'aménagements cyclables en 2018, avec l'aménagement d'un axe côtier qui reliera Angoulins à La Rochelle.

L'écomobilité, une dimension incontournable des écoquartiers : des engagements dédiés à la mobilité douce



Quelques axes de réflexions :

- Rationaliser les déplacements
- Inciter aux mobilités actives
- Prévoir des dispositifs variés
- Garantir des solutions de mobilités pour tous les usages
- Sensibiliser

➤ L'offre de mobilités actuelle sur le secteur

L'offre mobilités :

- L'offre train : une halte TER vers Rochefort/Saintes et La Rochelle
NB : le trajet en train est couvert par la carte d'abonnement bus "Yélo" entre Chatellaillon et la ville de La Rochelle.
- L'offre vélo : 3 stations "Yélo" (vélos et VAE en libre-service) et 1 vélo parc (stationnement vélo mutualisé et sécurisé)
- Absence d'offre autopartage (véhicule en libre-service)

Les atouts et contraintes du site :

Atouts :

- Proximité avec le centre-ville (650 m environ)
- Proximité avec la zone commerciale (900 m environ)
- Maternelle et école primaire à proximité (700 m environ)
- Proximité avec la gare (1,2 km)
- Topographie plane
- Présence de voie cyclable à proximité et projets à venir

Contraintes :

- Absence de borne de vélo libre-service ou parc vélo
- Absence de Yélobus
- Arrêt de transport en commun éloigné, non visible
- Av Chatellaillon passante et limitée à 70km créant un sentiment d'insécurité
- Absence de trottoir le long de l'avenue
- Manque de signalétique

Questions et remarques (dans l'ordre) :

Remarque – Sur le mode de déplacement automobile :

- Quand on va faire nos courses pour une semaine, c'est impossible de ne pas prendre la voiture
- La voiture contribue au maintien à domicile des seniors

Remarque – Il faut arrêter de culpabiliser les habitants sur la question des modes de déplacements

Remarque – Sur les aspects concrets du projet et la fourchette de logements :

- Un participant exprime son sentiment « d'enfumage » et demande plus d'informations liées au projet
- Un participant indique : « Nous n'avons pas de plan, pas de fourchette de logements, d'idées sur la disposition des bâtiments, tout semble flou »

Réponse : Nous travaillons à ce stade le projet sur un plan macro ; ensuite, on implémentera les tracés (par exemple, le maillage de la desserte du territoire), c'est la matrice urbaine.

Remarque – Un participant a la sensation que la méthodologie « fonctionne à l'envers », il suggère de régler les problèmes existant avant d'implanter le projet.

Remarque – Il n'y a pas suffisamment de lignes de bus, quand on veut se déplacer sur le territoire, hors de l'agglomération, il n'y a pas de transports en commun. Une réelle problématique existe autour du manque de liaisons/connexions de bus, le temps de déplacement est démultiplié si on prend les transports en commun au lieu de la voiture.

Remarque – Même si on se déplace à vélo, il faut prévoir du stationnement. Ne pas confondre stationnement et circulation.

Question – Connaissez-vous le pourcentage de personnes qui vont travailler à La Rochelle depuis Angoulins via un autre moyen de déplacement que le vélo ? *(pas de réponse apportée lors de cet atelier)*

Question – Quel est le pourcentage de personnes qui se déplacent en vélo et qui n'ont pas de voiture ? Le vélo est un mode de déplacement secondaire *(pas de réponse apportée lors de cet atelier)*.

Question – A Marennnes, il y a en moyenne 2,6 voitures par logement, qu'il faut multiplier par le nombre de logements. Quel sera le nombre de places par logements dans le projet ? *(pas de réponse apportée lors de cet atelier)*

Question – Votre option est-elle d'éviter les voies traversantes sur la parcelle ?

Réponse : En effet, l'objectif est d'éviter de créer du désordre et de préserver la maille verte, comme celle qui existe sur l'allée Camille Claudel par exemple.

Question – Comment les élus vont-ils intervenir dans la décision ? Quel est le planning du projet ?

Réponse : Le travail mené autour du projet est multipartite (la commune, la commission urbanisme, la CDA et les habitants) et les échanges sont permanents. Avant tout, la méthodologie a vocation à prendre en compte la parole des habitants,

que l'on veut laisser s'exprimer via le cycle de concertation. C'est sur la base de ce qui sera exprimé que les plans seront dessinés.

Concernant la délivrance du permis de construire, elle appartient au Maire.

La méthodologie est sûrement imparfaite, mais elle a le mérite de donner la parole aux habitants. La démarche est sincère, sinon la concertation ne servirait à rien.

Question – Quand est-ce que l'on construit quelque chose ensemble ? D'ici janvier et la restitution de la concertation, rien ne sera construit.

Réponse : la construction commencera après la concertation. Il faut une cohérence entre ce quartier et tous les autres. La municipalité fera valoir son point de vue aux porteurs de projets. Les ateliers ont pour but de recenser les attentes, les préoccupations, les inquiétudes des habitants. A la fin de la concertation, il y aura un temps de rebouclage et de restitution.

A ce stade, il n'y a pas de plan, pas d'esquisse. Pour mémoire, la parcelle est un terrain privé vendu à un porteur de projet privé. L'opérateur privé aurait pu faire ce qu'il voulait sur son territoire. Malgré ces données d'entrée, chacun est libre de s'exprimer. La mairie a sélectionné un porteur de projet qui proposait une méthodologie basée sur la concertation.

Des solutions seront proposées à la fin, et les participants pourront réagir.

Question – Combien d'habitants allons-nous accueillir ? Pouvons-nous avoir une fourchette ?

Réponse : on ne raisonne pas en termes d'habitants, c'est sur la base de ce que les participants expriment durant ces ateliers que le cahier des charges sera écrit.

Le but est qu'en janvier prochain on puisse lire ce que les habitants veulent et ne veulent pas pour le quartier, ceci permettra de gagner du temps sur le plan d'occupation du sol.

Le Conseil Municipal va écouter les propositions et les étudier. A ce stade, il étudie déjà les possibilités d'accompagner l'arrivée du lotissement sur les aspects infrastructures routières, associatives et scolaires. L'objectif est de participer au développement de l'habitat de la ville, tout en respectant le cadre de vie.

Question – Combien de temps va durer la construction ?

Réponse : on ne sait pas exactement à ce stade. Pour référence, la construction d'une trentaine de maisons se fait en moyenne entre 12 et 18 mois.

CLOTURE :

Amandine DAMINATO remercie l'ensemble des participants pour leur présence, elle les invite à déposer leur liste de "Ce que je veux " et "Ce que je ne veux pas " sur le thème des mobilités sur le site dédié au projet : <https://www.projetcinqquartiersangoulins.com/>

L'équipe projet va réfléchir à une solution de substitution pour la réalisation de l'atelier qui n'a pas pu se tenir ce soir, en raison de la densité des échanges.

La présentation power point sera mise en ligne et mise à disposition en mairie.