

# Étude prospective sur le fonctionnement et l'accessibilité du Pôle Multimodal de la gare Angers Saint Laud



# Les partenaires

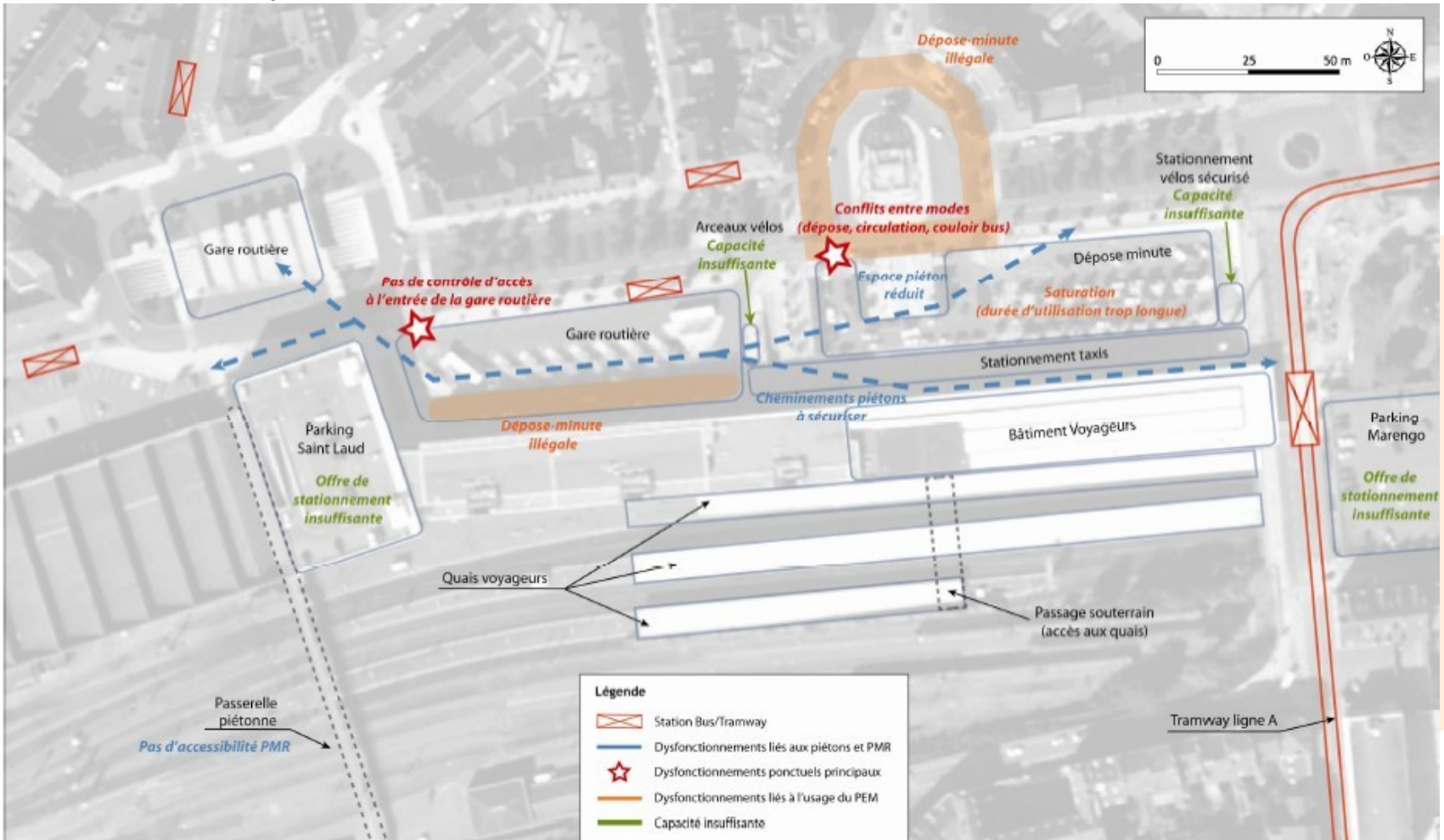
Région, Conseil Général, SNCF, RFF, Ville d'Angers,  
Angers Loire Métropole

## Phasage de l'étude (menée par Ingérop)

- **Phase 1** : diagnostic de l'état actuel (analyse urbaine, accessibilité fonctionnement) et analyse prospective sur l'évolution du secteur (flux et foncier)
- **Phase 2** : élaboration de scénarii d'évolution du PEM
- **Phase 3** : approfondissement du scénario retenu : constitution d'un plan-guide d'actions de mise en œuvre par thème et par horizon de réalisation

# Phase 1 : diagnostic et analyse prospective

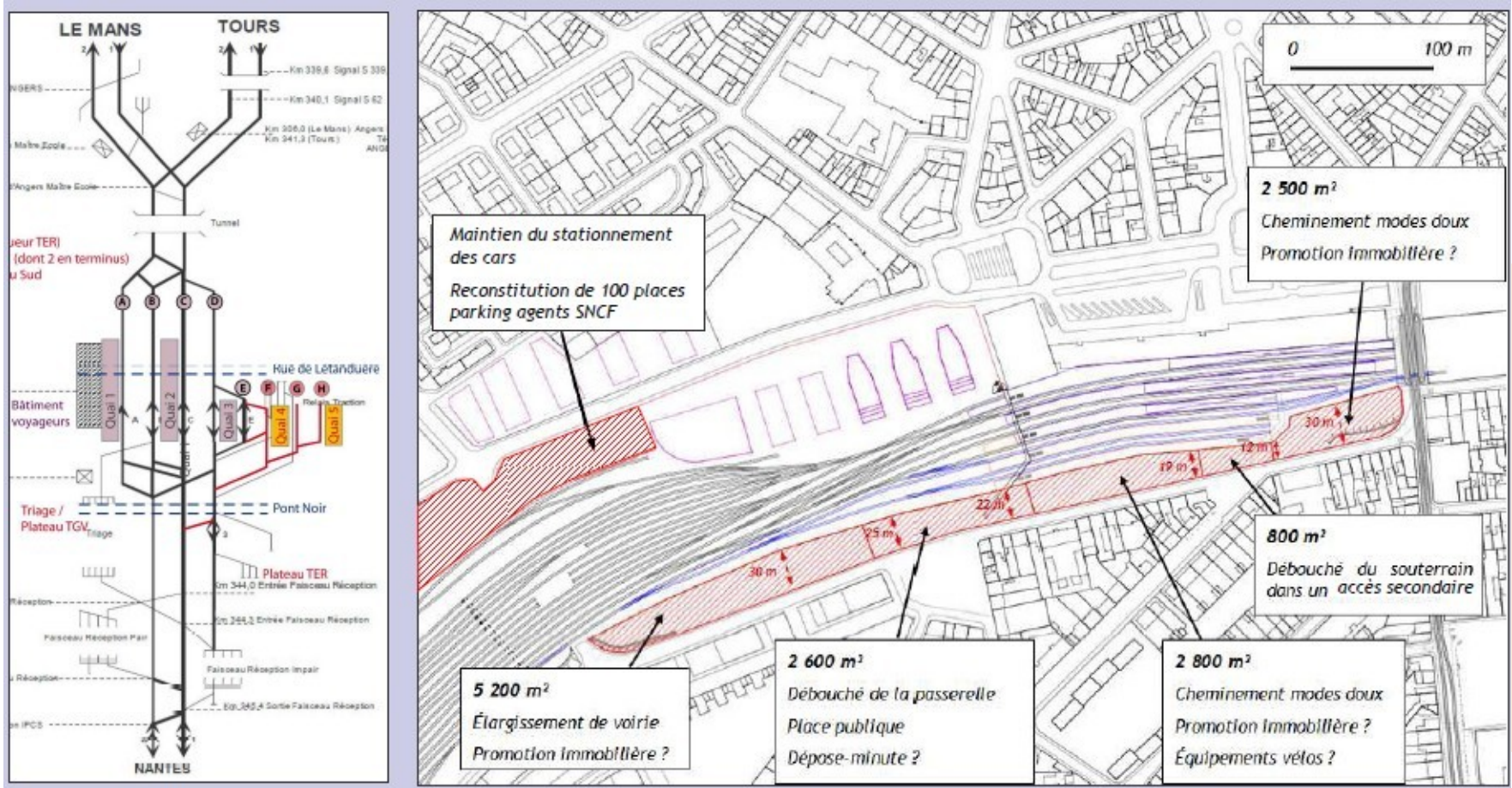
→ Un fonctionnement globalement satisfaisant mais des problèmes récurrents en heure de pointe, qui soulèvent des enjeux d'amélioration liés à la dépose-minute, à la place des modes doux, à l'arrivée de la 2ème ligne de tramway et à l'ouverture du pôle au Sud.





# Phase 1 : diagnostic et analyse prospective

➔ la nécessité de maintenir des possibilités de création de nouveaux quais (une étude d'exploitation ferroviaire doit être lancée en parallèle par SNCF/ RFF)



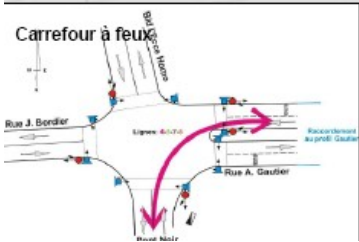
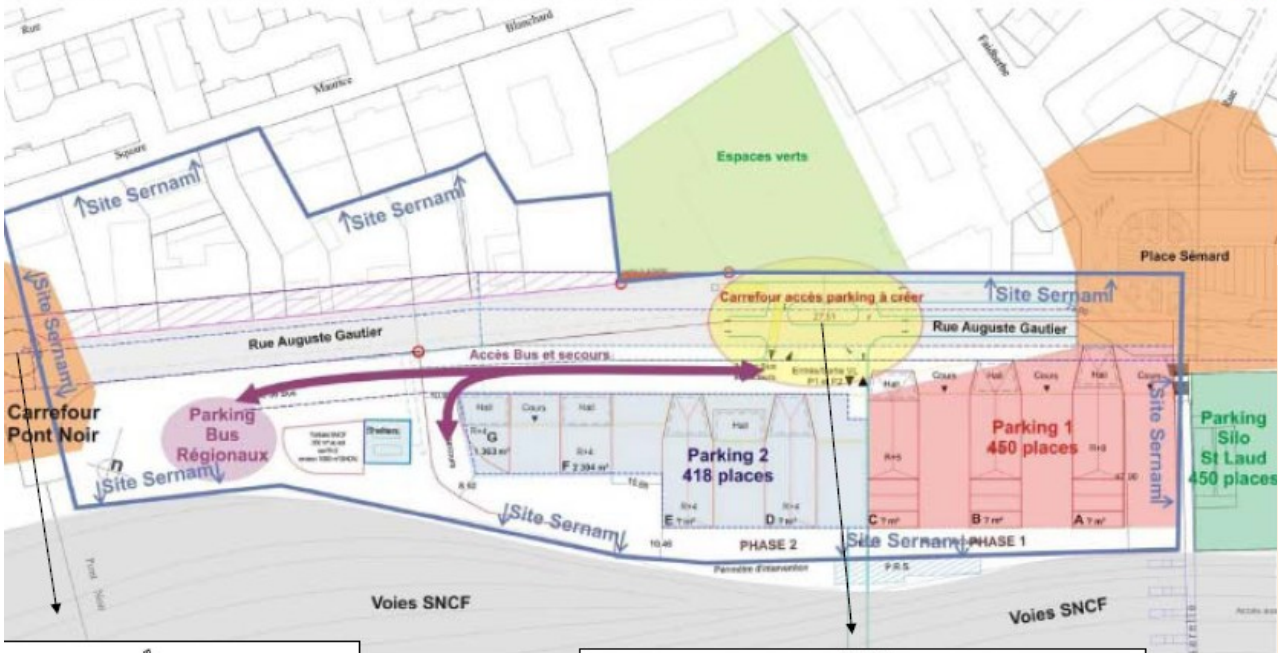
# La ZAC Gare +





# L'îlot Gare - Sernam

Etude aménagement & accessibilité : synthèse



# Le pôle Gare +

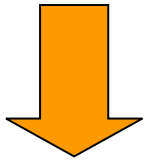




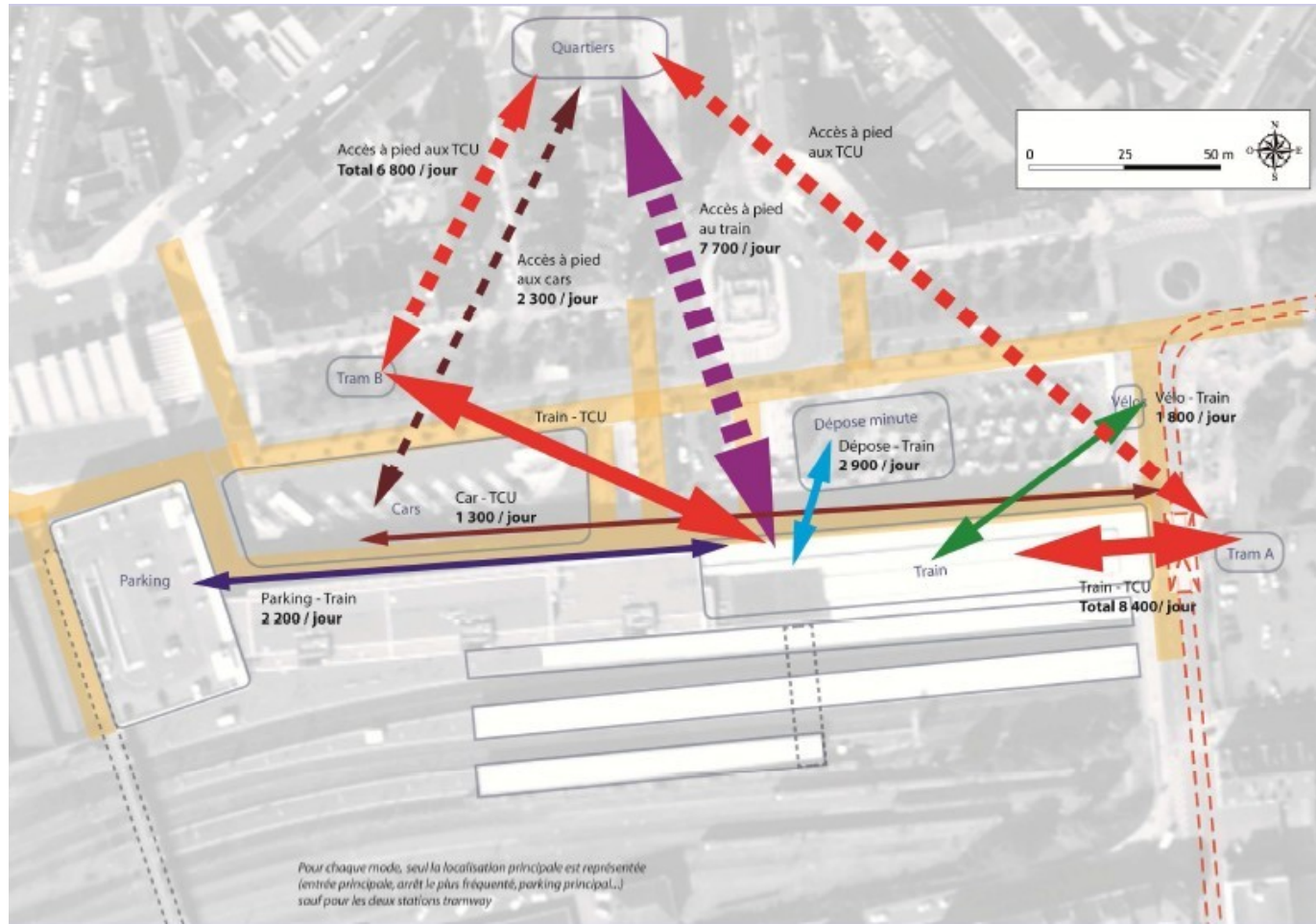
# Phase 1 : diagnostic et analyse prospective

→ une accessibilité aisée au Sud et à l'Ouest, plus contraignante au Nord et à l'Est, et qui d'une manière générale, présente des risques de saturation avec l'augmentation des flux tout mode en lien avec le pôle

20 000 déplacements journaliers aujourd'hui



33 000 déplacements journaliers à l'horizon 2020





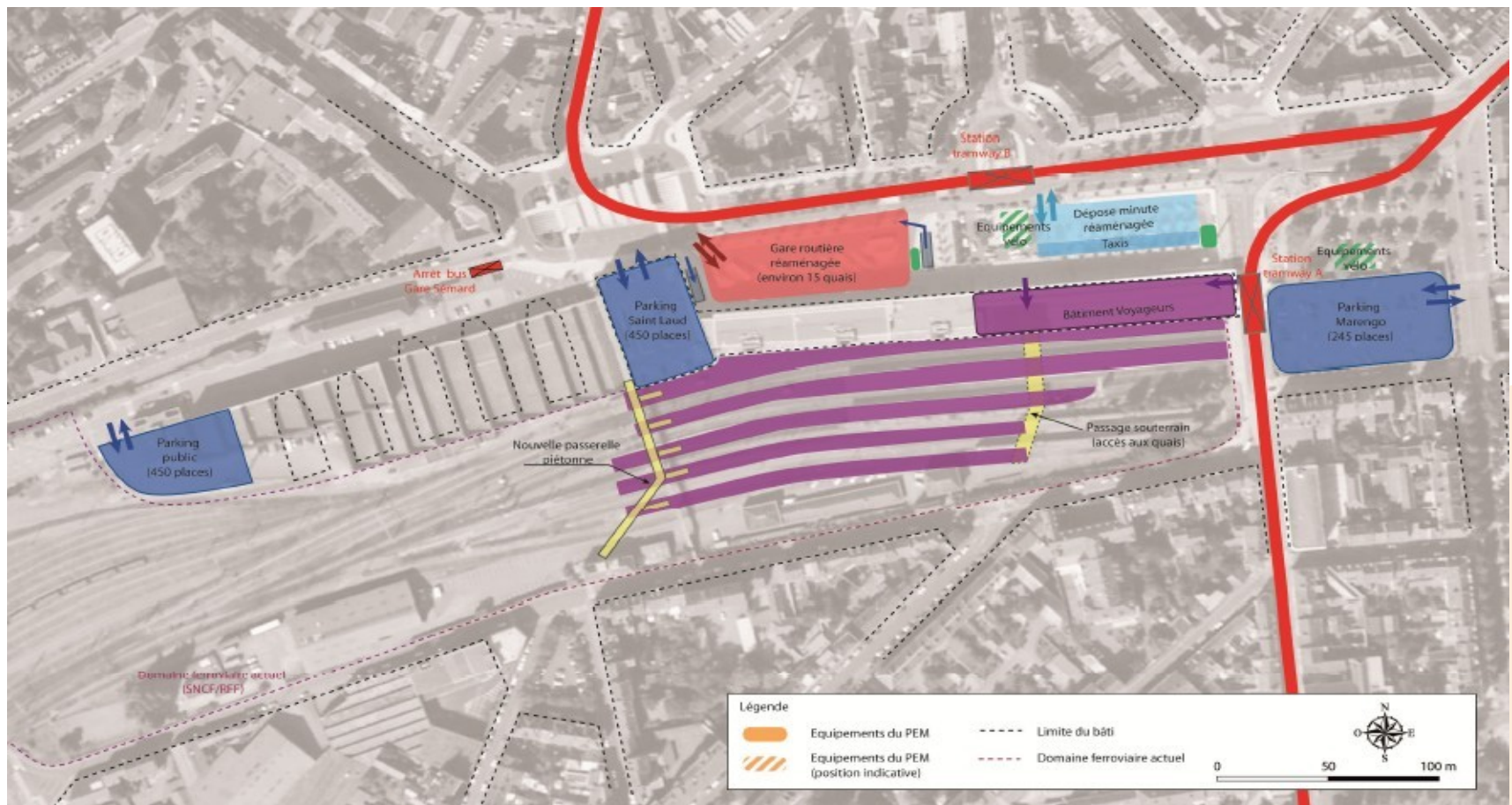
## Phase 2 : Scénarii d'évolution

### → Le contexte à prendre en compte pour chaque scénario :

- Le PDU et ses orientations en matière d'intermodalité
- Projets urbains à venir Gare+ et Sernam :
- Tramway ligne B :
- l'accessibilité et les déplacements sur le quartier notamment avec l'arrivée de la 1ère ligne de tramway et de la 2ème ligne à terme
  
- Ces éléments de contexte doivent être considérés pour évaluer les besoins du PEM :
  - en accessibilité
  - en services et équipements (stationnement, signalétique, ...)

# Phase 2 : Scénarii d'évolution

## → Scénario n°1 : Une avenue multimodale



- maintien dépose-minute au Nord ;
- réaménagement gare routière ;
- Station tramway face au parvis
- Equipements vélos au Nord

- Av. Papin = axe structurant pour l'accès à la gare et pour les liaisons inter-quartiers
- Nécessité d'un plan de circulation préservant les quartiers du transit inter-quartier ;

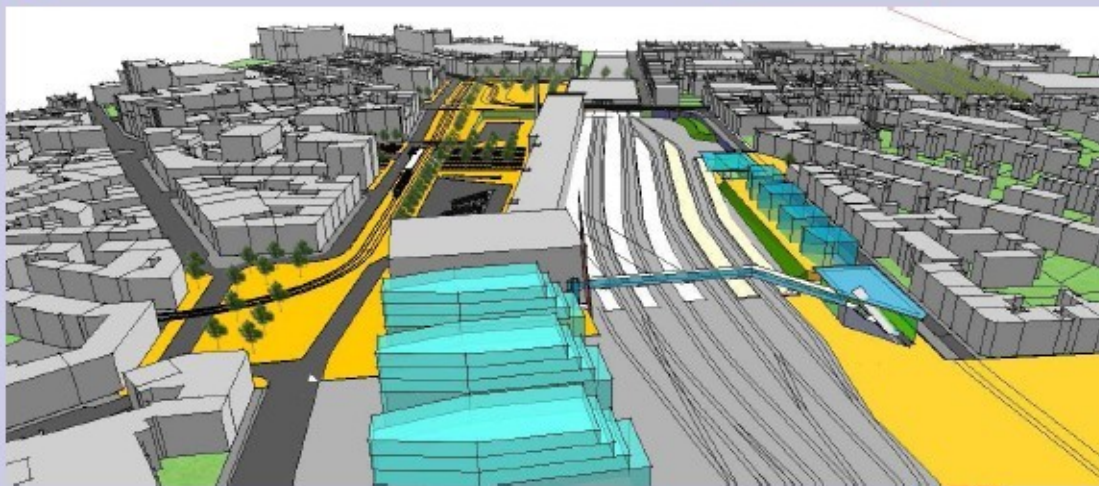


## Phase 2 : Scénarii d'évolution

### → Scénario n°1 : Une avenue multimodale

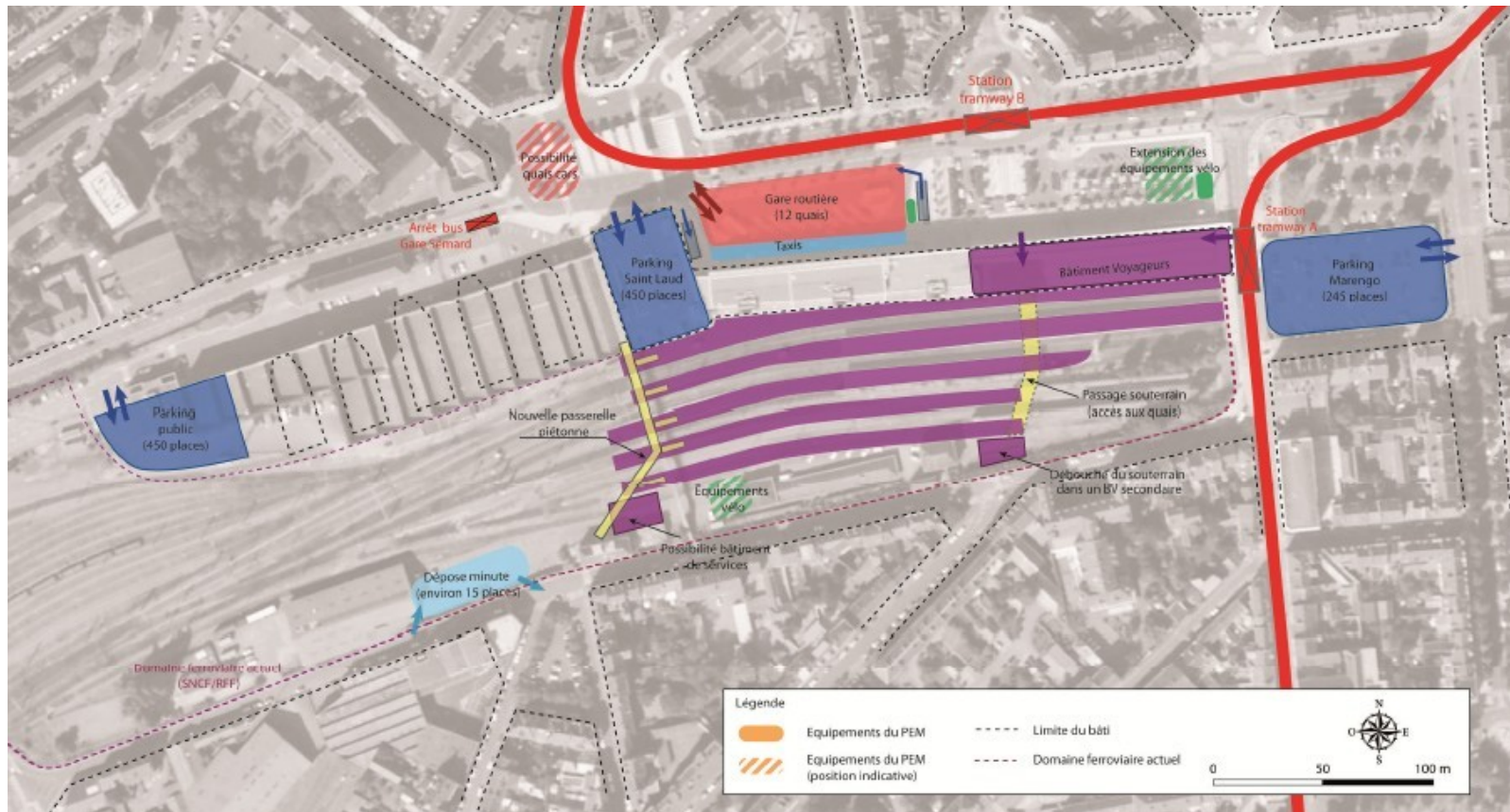
#### Espaces publics et urbanisme

- Élément structurant majeur : « Avenue multimodale plantée »
- Mise en valeur de l'axe de l'avenue, appuyé par le tramway B
- Séparation des fonctions de l'avenue et des places successives qu'elle permet de desservir (gare, Marengo)
- Aménagements côté Sud assez indépendants de la gare



## Phase 2 : Scénarii d'évolution

### → Scénario n°2 : Une « vraie » place devant la gare :



- dépose-minute déplacé du parvis et réparti entre les 3 faces du pôle (utilisation des parkings St Laud 1 et Marengo)
- réaménagement gare routière ;
- Station tramway face au parvis
- Équipements vélos Nord et Sud

- Accès VP éclatés entre les 3 faces du pôle (Ouest, Sud et Est)
- Av. Papin : gestion par sens unique « tête-bêche » pour limiter le transit inter-quartier, fonction assurée par les axes Poirel/Chanzy/Blancheraie

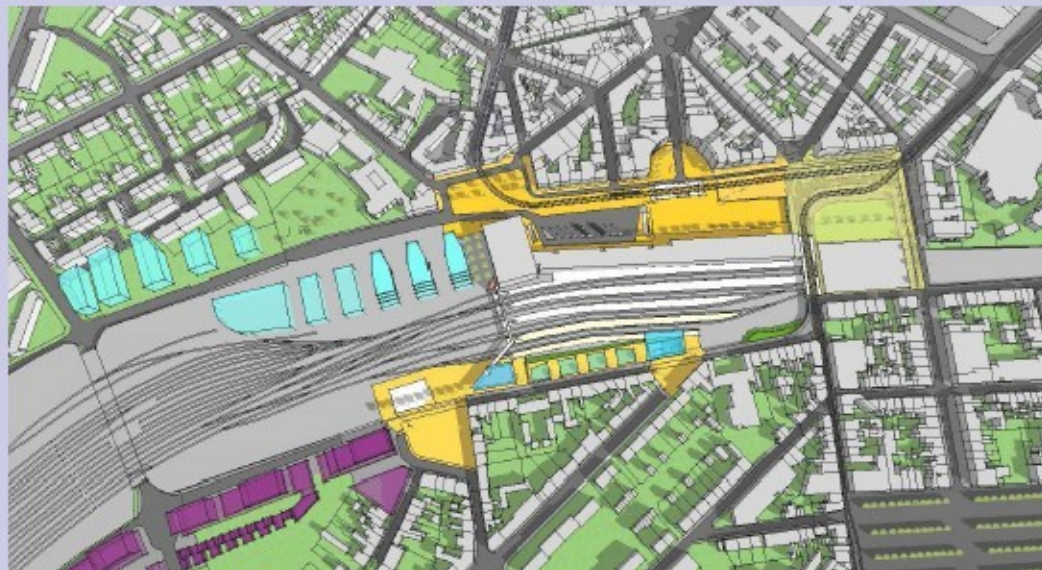


## Phase 2 : Scénarii d'évolution

### → Scénario n°2 : Une « vraie » place devant la gare :

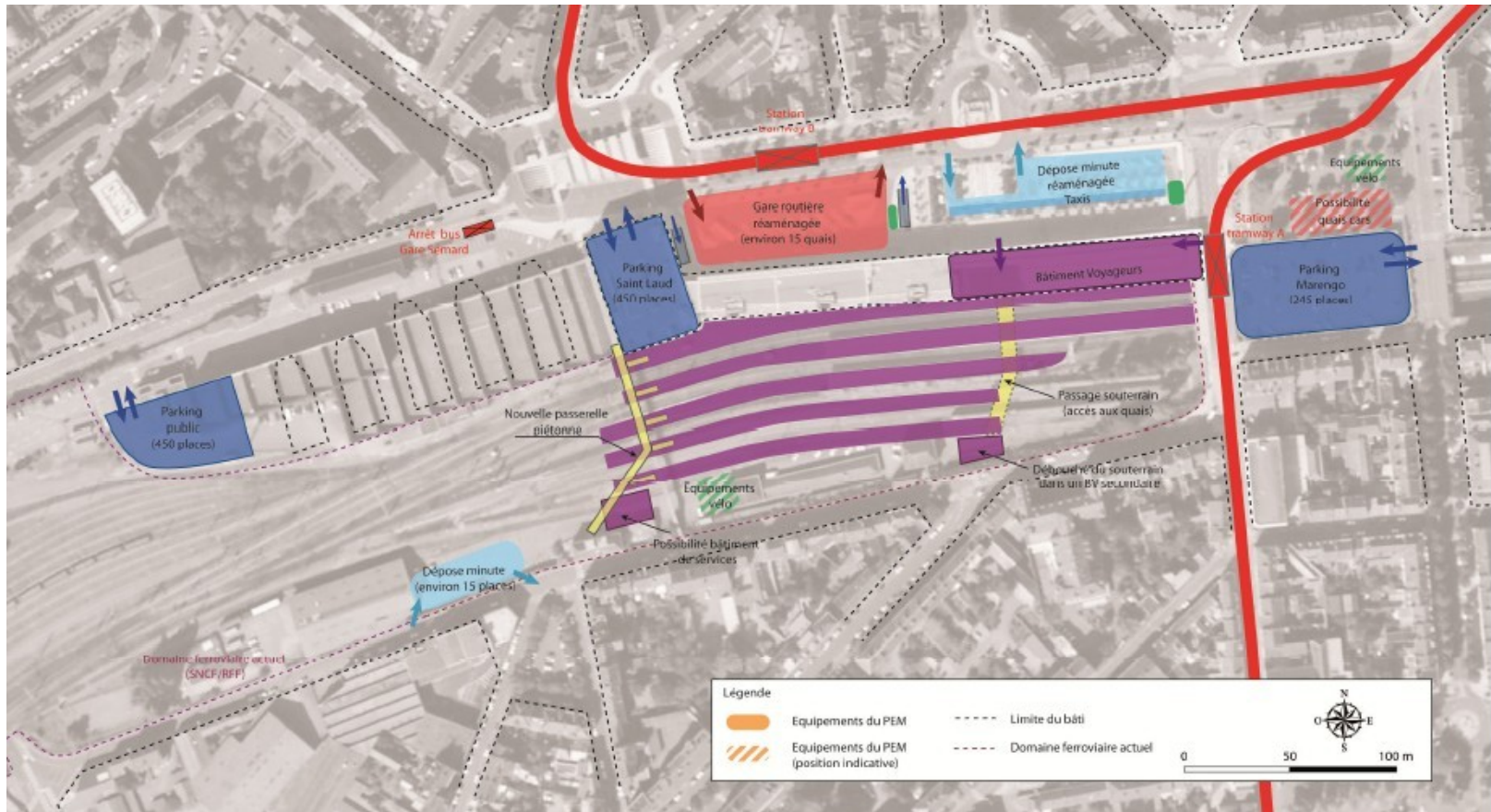
#### Espaces publics et urbanisme

- Création d'une place de grande envergure au nord : unité spatiale entre la Place Marengo et l'actuel PEM
- Dimension 440m x 70m : une des plus grandes places d'Angers
- Larges trottoirs sur l'Av. Papin, intégrée à la place urbaine
  - Liaison Place haute – parvis
  - Site de l'ancienne dépose-minute : un peu enclavé
- Côté Sud : Requalification de la Rue Fulton en tirant parti d'une bande de foncier mutable, éventuellement bordée d'un front bâti



# Phase 2 : Scénarii d'évolution

## → Scénario 3 : Nœuds intermodaux



- Dépose minute Sud et Nord
- réaménagement gare routière ;
- Station tramway au droit de la gare routière
- Équipements vélos Sud et place Marengo

- Accès VP éclatés entre les 3 faces du pôle (Ouest, Sud et Est) mais maintien d'un itinéraire continu Av. Papin
- Liberté de circulation tout mode avec gestion de conflits par des « zones de rencontres »



## Phase 2 : Scénarii d'évolution

### → Scénario 3 : Nœuds intermodaux

#### Espaces publics et urbanisme

- Réseau d'espaces publics intermodaux composant un chapelet autour de la gare
- Structuration de l'espace : Place perpendiculaire à l'Av. Papin
- Interventions concentrées : Place Sémard, Place de la Gare, Place Marengo, Rue Fulton
- Traitement en zone 30, en zone de rencontre ou en plateau
- Nécessite une « pression » des flux piétons pour fonctionner

