

Entretien avec Pawel Lepkovski, directeur du Conseil
d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de la Charente.

Entretien Anh-Gaëlle Truong

Angoulême

renoue avec la Charente

Pawel Lepkovski est directeur du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) de la Charente. Il nous décrit les enjeux de développement urbain d'Angoulême axés sur la réappropriation du fleuve tout en pointant la nécessité de penser l'urbanisme à plus grande échelle.

L'Actualité. – Angoulême a longtemps tourné le dos à son fleuve et semble aujourd'hui vouloir le retrouver.

Pawel Lepkovski. – Effectivement. Angoulême est d'abord une ville promontoire construite au-dessus de la Charente et autour de laquelle se sont développés progressivement des faubourgs en ville basse : Saint-Ausone, puis Saint-Cybard et L'Houmeau. La ville est ainsi devenue bipolaire. La ville haute concentrait la noblesse et l'administration tandis que tous les échanges commerciaux se passaient en bas, à L'Houmeau, point à partir duquel la Charente devenait navigable.

Les gens et les marchandises affluaient de tout l'arrière-pays pour descendre le fleuve. Les canons fabriqués à Ruelle ainsi que les bois pour la construction des bateaux étaient ainsi acheminés vers l'arsenal de Rochefort.

Tous les produits de l'industrie papetière descendaient la Charente.

Dans l'autre sens, les marchandises venues du Nouveau Monde remontaient vers Angoulême. Cette séparation entre les deux parties de la ville était accentuée par le fait que jusqu'à

la construction de la rue Gambetta, aucune voie de communication ne les reliait. En haut, vivaient les catholiques, en bas les huguenots. Pour toutes ces raisons, ville haute et ville basse se sont toujours regardées en chiens de faïence. Et c'est resté ancré dans la tête des gens. Aujourd'hui, L'Houmeau n'est plus un port, le quartier n'a plus de commerce et la communication reste difficile entre la ville et le fleuve. On a même l'impression que la Charente ne fait pas partie de la ville.

Le projet urbain d'Angoulême est donc de se réapproprier le fleuve. Les chais Magelis, la passerelle, la Cité de la bande dessinée mais aussi la Coulée verte participent de cette ambition. Et, maintenant le raccordement du fleuve au quartier de la gare est à l'ordre du jour. L'espace en friche entre L'Houmeau et la gare va être entièrement aménagé. La nouvelle médiathèque implantée, on va reconstruire la passerelle, qui avait été bombardée pendant la guerre, reliant le parvis de la gare et ce nouveau quartier. L'Houmeau va être investi, la place Saint-Jacques aménagée et la perméabilité au-dessus des voies de chemin de fer étudiée avec une ouverture sur le fleuve. À cela s'ajoute le projet de gare multimodale : TGV, TER, car, bus, taxis, vélos. Il faut maintenant trouver la colonne vertébrale à travers l'agglomération pour venir rapidement à ce pôle. En effet, ce serait absurde de mettre 45 mn pour atteindre la gare et seulement 35 mn pour ensuite rallier Bordeaux. Il faut une bonne synchronisation pour que ça fonctionne bien. Les urbanistes tablent sur ce quartier d'affaires pour redynamiser l'agglomération.

On a l'impression que l'urbanisme a tiré certaines leçons des erreurs passées.

Aujourd'hui, on pense à grande échelle avant de s'attaquer à un maillon. Le problème principal du déve-



loppement passé est d'avoir construit sans avoir une vision large, sans contextualiser. Les aménagements de la place des Halles et du Champ de Mars ont manqué de cette vision. En créant une circulation autour du marché couvert, on a isolé cet espace et rien ne s'y passe alors que c'est un formidable belvédère. Quant au Champ de Mars, il a été conçu comme une unité foncière isolée qui ne tient pas compte de la vie qui préexistait autour. Les bars et les restaurants d'un côté ont souffert de cet aménagement.

Les schémas de cohérence territoriale (Scot), qui fixent les règles du jeu en termes de transport, d'habitat et d'urbanisme, méritent d'être réfléchis à l'échelle des communautés de communes. Par exemple, chaque commune de la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême (Comaga) a fait sa propre super zone commerciale. On peut s'interroger si elles sont bien placées et nécessaires. Quel est leur impact sur le commerce du centre-ville ? N'ont-elles pas généré des trafics importants et inutiles ? Le bon sens nous impose de favoriser la mixité sociale comme spatiale : on a séparé et spécialisé les espaces et on n'en finit pas de circuler pour aller d'un endroit à l'autre.

des parcelles. D'abord, les documents d'urbanisme contrôlés par l'Etat s'attachent à réduire ces zones mangeuses d'espaces. Les impératifs d'économie d'énergie pourront aussi aider : les bâtiments bizarres en W ou en L ne sont pas issus d'une conception énergétique et prennent de la place. En concevant des bâtiments plus compacts, nous pourrions les installer sur des parcelles plus petites. D'autant que les prix augmentent, incitant les gens à acheter moins de terrain. Mais, pour l'instant, en Charente où il y a encore de la place, les gens vont continuer à s'éloigner de leur travail pour habiter en zone périurbaine. Il faudrait d'ailleurs augmenter les dessertes en TER. Et, à mon avis, le retour à la ville sera amorcé par les «bobos». ■

Population aggro : 104 637
 Population ville centre : 45 686
 Superficie : 170 km²
 Densité : 615,8 hab/km²
 Nombre de communes : 15
 Président : Philippe Lavaud

Angoulême vue de la Voie de l'Europe, le profil type d'une ville promontoire.



Claude Panquet

Et l'urbanisme mériterait même parfois d'être pensé à l'échelle départementale, au-delà des Scot, pour être plus cohérent. En effet, Angoulême est aussi confrontée à la question du renouvellement urbain. Une deuxième et une troisième couronne sont en train de s'étaler autour de l'agglomération. Les gens s'installent jusqu'à Mansle pour travailler à Angoulême en pensant, à tort, qu'ils y gagnent financièrement et en qualité de vie.

On mange trop d'espace et le coût des aménagements en voiries, réseaux, transports est énorme pour les communes. Tous les dix ans, en France, la surface d'un département se transforme en zone urbaine.

Mais plusieurs éléments vont contribuer à la réduction

LE CONSEIL D'ARCHITECTURE, D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT

Les CAUE ont pour mission de promouvoir la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement. Ils apportent assistance et conseil aux collectivités locales. «Nous sommes systématiquement consultés pour participer à l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, aux cartes communales et aux chartes paysagères. Nous accompagnons la création des zones de protection du patrimoine dans des villes comme

La Rochefoucauld ou Villebois-Lavalette. Nous intervenons aussi dans l'architecture des bâtiments et des espaces publics pour orienter les élus dans des problématiques complexes.»

Moins connu pour cette mission, le CAUE est aussi à la disposition des particuliers, pour les renseigner dans tout domaine ayant trait à l'acte de bâtir, rénover ou agrandir. «Les particuliers ne pensent pas tout de suite à nous sauf en cas de crise. Mais notre idée est d'intervenir dans les lotissements qui ne sont pas toujours bien conçus et mal configurés.»