



Schéma des mobilités de GrandAngoulême

Décembre 2022



Grand
Angoulême

Sommaire

Méthode d'élaboration du schéma	p.4
1 ENJEUX	
6 grands enjeux identifiés	p.8
Le projet d'agglomération de GrandAngoulême et la mobilité	p.10
La démarche Carteclima !	p.11
2 ORIENTATIONS	
Les orientations du schéma des mobilités de GrandAngoulême	p.14
3 LA FEUILLE DE ROUTE	
10 objectifs pour le schéma des mobilités	p.18
Des orientations aux objectifs	p.19
1 Rendre le réseau de transports collectifs plus attractif	p.20
2 Repenser et adapter l'usage de la voiture	p.25
3 Partager la voirie et les espaces publics	p.29
4 Rendre le territoire plus cyclable	p.33
5 Accompagner les changements de comportements	p.35
6 Faciliter la mobilité grâce aux nouveaux outils numériques	p.39
7 Définir et mettre en œuvre une stratégie de logistique	p.42
8 Enclencher un ensemble de mesures sur des secteurs pilotes	p.43
9 Articuler le Schéma des mobilités avec des actions relevant d'autres politiques publiques	p.45
10 Connaître les pratiques de mobilité, évaluer le Schéma des Mobilités	p.47
Déploiement des actions	p.50
Partenariats à engager	p.52
ANNEXE	
Rapport d'étonnement de l'a-urba	p.55

Le Schéma des mobilités est un document cadre politique qui a pour ambition de **fixer la feuille de route de l'Agglomération et de ses partenaires sur les mobilités à horizon 5 ans et 10 ans.**

Il vise à répondre à deux principaux enjeux :
d'une part, **faire émerger une vision globale de la mobilité, dépassant les actions opérationnelles et/ou de court terme**, permettant de coordonner et prioriser les différentes démarches en cours ou à venir ;
d'autre part, compte tenu des caractéristiques du territoire, **proposer des solutions de mobilités adaptées à chaque contexte territorial, notamment des alternatives à l'autosolisme dans les territoires peu denses.**

Il fixe 4 grandes orientations :

- Résoudre les problèmes de mobilités de certains publics ;
- Répondre à l'urgence climatique par une mobilité plus sobre et moins polluante ;
- Relier et rapprocher services et habitants ;
- Offrir des réponses adaptées à la diversité des modes de vie.

La feuille de route s'articule autour de **10 objectifs**, chacun d'entre eux étant décliné en **un programme d'actions à mettre en œuvre ou à pérenniser.**

Le document a été nourri et enrichi par les échanges issus des différentes réunions conduites dans le cadre de la démarche : ateliers avec les communes en décembre 2021 et en septembre-octobre 2022, tables rondes avec les partenaires en septembre 2022, groupes de travail mobilités et comités de pilotage tout au long du projet. Il intègre également une contribution du Conseil de développement.

Le schéma des mobilités s'inscrit pleinement dans notre projet d'agglomération :

- en développant une approche par publics, tournée vers le quotidien vécu par les habitants;
- en cherchant à décarboner la mobilité, par le développement d'alternatives et de nouveaux modes de déplacements ;
- en visant une desserte équilibrée et équitable du territoire par les différents modes de déplacements.

Ce schéma des mobilités constitue par ailleurs le socle sur lequel le **volet Mobilités du PLUI-M** (Plan de Mobilité de GrandAngoulême) sera élaboré au travers du projet carteclima !. La **concertation avec les citoyens sur les mobilités durables** sera engagée dans ce cadre.

MÉTHODE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA

Le schéma s'est construit autour de plusieurs étapes.

Phase 1 : analyse du contexte (juin-septembre 2021) / a'urba

Il s'est agi pendant cette étape de recueillir et prendre connaissance de toutes les données sur la mobilité disponibles et les démarches en cours : schémas, documents de planification, projets, réflexions stratégiques (la liste complète des documents recensés figure en annexes). etc. Cette prise de connaissance s'est notamment faite sur la base des fiches de synthèse produites par le service mobilité de GrandAngoulême.

L'agence d'urbanisme a pris par ailleurs connaissance d'éléments de diagnostic du territoire en lien avec la mobilité (économie, équipements, démographie, ...) à l'aide de l'Atlas 2019 élaboré par GrandAngoulême, et des données actualisées fournies par les services techniques, notamment concernant l'évolution des territoires depuis l'EMD2012 : démographie, projets urbains, équipement structurants...

Cette phase a été complétée par l'entretien avec des acteurs variés connaisseurs de la problématique, fournisseurs de données ou porteurs de projets. Ont ainsi été rencontrés :

- La Société de Transport GrandAngoulême (STGA)
- La direction des routes et de l'aménagement du département de la Charente
- Des associations locales intervenant sur la mobilité: iCamaGA, Mouvibus, Vélocité, Cyclofficine, Fnaut, Association de prévention routière
- La Région Nouvelle-Aquitaine
- Le Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Les acteurs institutionnels et associatifs relatifs aux enjeux sociaux de la mobilité : Département de la Charente, CCAS d'Angoulême et de Soyaux, associations CIDIL et ASPROS

Ces rencontres et l'analyse des documents recueillis ont abouti à un premier bilan présenté aux élus de GrandAngoulême en comité de pilotage en juillet 2021. L'échange avec les élus a permis de partager un socle de connaissances commun, d'affiner certains éléments et d'identifier les principaux enjeux en fonction des publics et des territoires. Un «rapport d'étonnement» a ainsi été rédigé et rendu en septembre 2021. Ce document figure en annexe du Schéma des Mobilités.

Débats en ateliers territoriaux (décembre 2021)

Dans un deuxième temps, l'a-urba a animé 5 ateliers territoriaux pour partager et enrichir les éléments de diagnostic et les enjeux et commencer à bâtir des orientations de la stratégie des mobilités de façon partagée et adaptée aux différents territoires de l'agglomération. Ces ateliers ont permis pour chaque type de territoire d'identifier et hiérarchiser les besoins et les publics cibles concernés : salariés, étudiants, publics vulnérables et précaires, entreprises, administrations et équipements publics...

Le découpage des territoires a été effectué en concertation avec les services de GrandAngoulême : quatre ateliers par quadrants périphériques qui regroupent des communes qui partagent des problématiques péri-urbaines et rurales ; un atelier pour les communes du centre de l'agglomération qui partagent les mêmes problématiques de densité de population, continuité urbaine, concentration d'emplois et services.

Atelier 1 (07/12/21) : Quadrant Nord-Ouest : Asnières-sur-Nouère, Balzac, Fléac, Linars, Marsac, Saint-Saturnin, Trois-Palis, Vindelle,

Atelier 2 (08/12/21) - Quadrant Sud-Ouest : Claix, Mouthiers-Sur-Boëme, Nersac, Plassac-Rouffiac, Rouillet-Saint-Estèphe, Sireuil, Voulgézac

Atelier 3 (09/12/21) - Quadrant Sud-Est : Bouëx, Dignac, Dirac, Garat, Sers, Torsac, Vœuil-et-Giget, Vouzan

Atelier 4 (14/21/21) - Quadrant Nord-Est : Brie, Champniers, Jauldes, Magnac-Sur-Touvre, Mornac, Ruelle-Sur-Touvre, Touvre

Atelier 5 (14/12/21) - Villes du centre de l'agglomération : Angoulême, Gond-Pontouvre, La Couronne, L'Isle d'Espagnac, Puymoyen, Saint Michel, Saint Yrieix sur Charente, Soyaux.

Chaque atelier a été organisé sur une durée d'environ 2h30, en trois temps.

En un premier temps, l'a-urba a présenté les principaux éléments du diagnostic, territorialisés pour le cadran en question et les participants ont été invités à réagir et compléter éventuellement la vision générale sur leurs territoires.

En un deuxième temps, le groupe a été séparé en deux tables rondes. A l'aide de « cartes de solutions » et post-it, les participants à chaque table ont été invités à s'exprimer sur les principaux problèmes à résoudre dans leur commune, dans l'ensemble du cadran ou sur l'ensemble de l'agglomération. Ils ont récapitulé les outils de mobilité qui existent déjà ou qu'ils aimeraient déployer. Et ils se sont projetés sur l'avenir de leurs territoires à moyen et long terme.

En un troisième temps, les animateurs ont résumé pour l'ensemble de l'assemblée les principaux résultats de chaque table ronde.

Phase 2 : Rédaction du rapport final : schéma des mobilités (janvier-juin 2022)

Une première version du schéma des mobilités a été rédigée par l'a-urba à partir des contributions aux ateliers territoriaux.

Elle est organisée en deux parties :

- 1) les grandes orientations
- 2) la feuille de route détaillant les principales actions à mettre en œuvre.

Ces propositions d'action sont accompagnées de certains exemples qui pourraient servir d'inspiration à GrandAngoulême, exemples issus d'un travail de benchmark sur les alternatives à l'autosolisme en milieu peu dense élaboré par l'a-urba (systèmes de transport à la demande, transport solidaire, autopartage, systèmes relatifs au vélo à assistance électrique...).

Cette première version a ensuite été affinée par échanges successifs en mai 2022 :

- réunion de travail avec les élus en charge des mobilités
- comité de pilotage restreint
- groupe de travail mobilités

Une période de recueil de contributions a également été intégrée à la démarche afin de finaliser la rédaction du projet Schéma.

Phase 3 : partage et enrichissement du projet de Schéma des mobilités (juin - décembre 2022)

- Saisine du conseil de développement en juin avec contribution : mi-novembre 2022
- 5 Ateliers territoriaux proposés aux 38 communes en septembre - octobre 2022
- 2 Tables rondes proposées aux acteurs institutionnels en septembre 2022
- Phase de recueil de contributions (communes/ partenaires) : septembre - octobre 2022
- Présentation/partage en Comité de pilotage : mi-octobre 2022
- **Approbation du Schéma des Mobilités en Conseil Communautaire de Décembre 2022**

La mobilité : une multitude d'acteurs et de compétences

	GrandAngoulême	Région Nouvelle-Aquitaine	Département de la Charente	Communes	Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Transports collectifs sur périmètre GrandAngoulême	X _(Möbius)				
Transports collectifs hors périmètre GrandAngoulême		X			
Transport à la demande	X (Opérateurs)		X (Opérateurs)	X (certains CCAS)	
Intermodalité	X	X (pôles d'échanges)			X (Harmonisation billettique et tarifaire, MaaS)
Aménagement et entretien de la voirie	X (voiries communautaires)		X	X	
Aménagements cyclables	X		X	X	
Services vélos	X	(X)			(X)
Covoiturage	X	(X)	X	X	X
Stationnement sur voirie				X	
Conseil en mobilité	X		X		
Actions d'insertion			X	X (certains CCAS)	
P+R / P+	X	(X)		X	

ENJEUX

SIX GRANDS ENJEUX IDENTIFIÉS

1. Des enjeux territoriaux

Les enjeux territoriaux regroupent les questions d'organisation et d'occupation du territoire. GrandAngoulême est une agglomération vallonnée et donc contrainte par une géographie particulière, notamment pour les déplacements par les modes actifs (marche et vélo). C'est aussi un territoire marqué par des niveaux de densité très divers avec des écarts particulièrement importants entre la ville centre et le reste de l'agglomération. L'offre en transport en commun y est donc complexe à mettre en place entre zones denses bénéficiant d'une offre régulière de transports urbains et de larges zones hors de la ville dense desservies par un service de transport à la demande. Celui-ci est néanmoins complexe à comprendre par les usagers à cause d'une offre morcelée entre différents opérateurs

Une incitation à la pratique du vélo a été amorcée par GrandAngoulême. Une offre de prêt de vélo existe et un potentiel de VAE pourrait être développé, néanmoins, le niveau d'ambitions et les objectifs du territoire en matière de mobilité active doivent être clarifiés

2. Des enjeux environnementaux

La mobilité s'inscrit pleinement dans les enjeux environnementaux qui sont au cœur des préoccupations et du débat public actuel. Adapter les pratiques de mobilité permet de répondre à un enjeu climatique et de santé publique qui s'inscrit dans la législation française. Le transport est aujourd'hui une des causes principales de pollution, le territoire de GrandAngoulême doit choisir comment il va influencer sur les modes de déplacement afin de contribuer aux objectifs environnementaux nationaux et européens.

3. Des enjeux comportementaux

Le territoire de GrandAngoulême est peu contraint pour la voiture individuelle. Il est relativement aisé d'y circuler et de s'y stationner, même dans les zones les plus denses. Le report vers les autres modes de transport est donc plus difficile à opérer lorsque la voiture individuelle reste le mode le plus pratique pour se déplacer. De plus, les transports en commun souffrent de l'image véhiculée par la pandémie et n'arrivent pas à retrouver leur fréquentation de 2019, malgré la mise en place du BHNS et du nouveau réseau associé. La pandémie a également modifié les modes de consommation. Pourtant les comportements en matière de mobilité et de consommation ne sont pas en phase avec les exigences climatologiques et environnementales actuelles et il est impératif de les questionner.

4. Des enjeux sociaux

La population de GrandAngoulême est en partie vieillissante ce qui entraîne des enjeux importants notamment dans les zones les moins urbanisées. Alors que les jeunes retraités sont très mobiles, mais se déplacent essentiellement en voiture, les retraités plus âgés font face à la dépendance et aux difficultés de déplacement surtout dans ces zones peu denses. Ces zones rurales sont attractives pour certains ménages plus jeunes, ce qui pose des problèmes d'organisation et d'accompagnement pour les familles. De plus, de nombreuses communes, de la ville centre aux plus rurales, enregistrent un taux de précarité très élevé. La question d'accès aux services publics et à l'emploi se pose pour ces ménages, et ce d'autant plus que l'offre de mobilité y est parfois difficilement compréhensible et/ou accessible.

5. Des enjeux de connaissance des pratiques

La dernière Enquête Déplacements Ville Moyenne de GrandAngoulême date de 2012. Les évolutions depuis 2012 sont méconnues et ce d'autant plus que le réseau de transport en commun a fortement évolué. Quelques données de l'INSEE sur les flux Domicile-travail permettent de se faire une idée sur les origines et destinations de ce type de déplacement, mais une grande part des pratiques notamment concernant les autres motifs restent méconnues. De plus, l'offre de transport en commun s'est restructurée en février 2020, mais la pandémie a empêché d'avoir du recul sur le réseau et les pratiques associées.

6. Des enjeux de gouvernance

Le territoire de GrandAngoulême a engagé de nombreuses réflexions sur différents modes de transport permettant d'avoir des objectifs pour la mobilité à court terme. Néanmoins, aucun document ne permet actuellement de mettre en cohérence l'ensemble de ces démarches qui avancent sans se coordonner suffisamment. Des projets maillent le territoire, mais il s'agit désormais de les interroger et les mettre en cohérence au regard d'ambitions fortes en termes de mobilité.

LE PROJET D'AGGLOMÉRATION DE GRANDANGOULÊME ET LA MOBILITÉ

Le projet d'agglomération «GrandAngoulême vers 2030» a été validé lors du Conseil communautaire de décembre 2021. Ce projet vise à construire un territoire qui sache tout à la fois s'ouvrir au monde et préserver son cadre de vie et son patrimoine, un territoire où les habitants puissent travailler et s'épanouir. Ce projet se décline autour de 3 grands axes :

Un territoire qui répond aux besoins de tous ses habitants et de toutes ses communes

- Développer le numérique au service de tous les habitants du territoire
- Favoriser un égal accès aux services de proximité pour les familles
- Proposer un habitat accessible et adapté
- Promouvoir la politique culturelle, un facteur essentiel à la cohésion
- ... au même titre que la politique sportive
- Mettre en valeur le territoire, à travers son histoire et ses richesses patrimoniales
- Assurer la santé et le bien-être pour tous les habitants
- Développer la cohésion sociale à travers le sentiment d'être citoyen

Un territoire qui s'adapte aux changements climatiques

- Préserver et valoriser la nature, notamment autour de la Charente et de ses affluents
- Développer des productions agricoles de qualité, transformées sur place, respectueuses de l'environnement, dans des logiques de circuits courts et d'alimentation saisonnière
- Développer et mettre en œuvre une stratégie énergétique pour l'agglomération
- Organiser les mobilités décarbonées sur l'ensemble de l'agglomération
- Reconquérir les friches
- Réduire les déchets et l'usage des plastiques non réutilisables

Un territoire qui crée des emplois

- Accompagner l'implantation et le développement d'entreprises innovantes
- Accompagner la création d'emplois d'un monde plus économe en ressources
- Consolider le rôle de l'économie créative et culturelle comme vecteur d'attractivité, pôle d'enseignement supérieur et vivier d'emplois
- Favoriser un autre type de richesses grâce à l'Économie Sociale et Solidaire (ESS)
- Mettre en place des actions transversales au service de l'emploi pour tous
- Accompagner le commerce, une brique essentielle à la vitalité du territoire

**Le schéma des mobilités s'inscrit pleinement dans le projet d'agglomération :
en développant une approche par publics, tournée vers le quotidien vécu par les habitants ;
en cherchant à décarboner la mobilité, par le développement d'alternatives et de nouveaux modes de déplacements ;
en visant une desserte équilibrée et équitable du territoire par les différents modes de déplacements.**

LA DÉMARCHE CARTECLIMA!

La démarche Cartéclima !, lancée en mars 2021 par le Conseil communautaire de GrandAngoulême, regroupe l'élaboration de plusieurs documents stratégiques :

- la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) valant Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET),
- et l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal pour les 38 communes valant Plan de Mobilité (PDM) - anciennement appelé Plan de Déplacements Urbains.

Ces documents font l'objet d'une démarche unique avec un planning commun, pour garantir une cohérence globale des grandes orientations politiques du territoire pour les vingt ans à venir. Il s'agit également de mettre en lien les politiques publiques et de travailler à plusieurs échelles : articuler les niveaux local, régional, national et européen ; réfléchir de manière systémique au développement du territoire, en prenant en compte la neutralité carbone ou encore l'objectif de zéro artificialisation nette à Horizon 2050.

Les objectifs définis dans le Schéma des Mobilités seront repris et approfondis dans le volet «Plan de Mobilité» du PLUi, qui intégrera les principes d'organisation de la mobilité des personnes, les principes d'organisation du transport de marchandises, de stationnement et de partage de l'espace public.

La démarche Cartéclima ! sera aussi l'occasion d'étudier les opportunités pour le territoire de GrandAngoulême de la mise en place des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m), qui s'impose aux EPCI de plus de 150 000 habitants. Cette analyse sera conduite dans le cadre de l'élaboration du PCAET.

Tout au long de la démarche les élus communaux des 38 communes de GrandAngoulême seront associés via les Comités de Pilotage et les Commissions Territorialisées. Les citoyens seront concertés dans le cadre d'ateliers à l'attention du grand public. De plus, le Conseil de Développement de GrandAngoulême a été saisi en septembre 2022, et participera aux côtés des élus communaux aux Comités de pilotage de Cartéclima !

Le planning prévisionnel de la démarche Cartéclima ! prévoit l'approbation du SCoT valant PCAET début 2025 et l'approbation du PLUi valant Plan de Mobilité début 2026.

Cartéclima !
J'écris mon territoire de demain

énergie
consommation
mobilités
habitat
climat

“
Rencontrez
d'autres habitants et
partagez vos besoins
et vos idées pour
préparer
l'avenir du territoire
”

Mercredi 23 novembre
Mercredi 30 novembre

Salle des fêtes de Gond Pontouvre - 18h

Grand
Angoulême

Cartéclima !
J'écris mon territoire de demain

énergie
consommation
mobilités
habitat
climat

“
Rencontrez
d'autres habitants et
partagez vos besoins
et vos idées pour
préparer
l'avenir du territoire
”

Mercredi 23 novembre
Mercredi 30 novembre

Salle des fêtes de Gond Pontouvre - 18h

Grand
Angoulême

ORIENTATIONS

LES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DES MOBILITÉS DE GRANDANGOULÊME

Le diagnostic et les ateliers territoriaux ont permis de mettre en relief les grands enjeux de mobilité sur le territoire de GrandAngoulême. Quatre grandes orientations ont ainsi émergé pour le schéma des mobilités que nous pouvons lire comme quatre grands défis.

1. Résoudre les problèmes de mobilités de certains publics

Il n'y a pas un problème de mobilité commun à l'ensemble des habitants de GrandAngoulême ; les problèmes sont très associés à des types de personnes et types de territoire. Il apparaît ainsi que les actions du schéma des mobilités doivent être déclinées avant tout par publics. Ceux qui ont aujourd'hui le plus besoin de solutions de mobilité sont ceux qui ne peuvent pas facilement se déplacer en automobile.

Publics fragiles

Les personnes qui pour des raisons physiques ou économiques peuvent difficilement se déplacer en automobile sont celles qui sont les plus pénalisées dans leurs déplacements quotidiens, notamment dans les secteurs en dehors du cœur d'agglomération qui sont moins bien desservis par le réseau de transports en commun Möbius. Les personnes âgées ou qui en raison de handicap ne peuvent pas conduire, celles qui pour d'autres raisons ne disposent pas de permis de conduire ou d'automobile (certains bénéficiaires des minimas sociaux par exemple ou des personnes en recherche d'emploi) sont souvent citées lors des ateliers. Le schéma des mobilités doit imaginer des solutions pour répondre aux besoins de

déplacement de ces personnes qui attendent de la collectivité des solutions alternatives à la voiture, ou du moins à la voiture individuelle dont on est propriétaire.

Scolaires et étudiants

Les scolaires font partie du public qui a le plus besoin de solutions de mobilité alternatives à l'automobile pour pouvoir se déplacer de façon autonome. Cela concerne toutes les tranches d'âge, depuis les élèves en école primaire jusqu'aux universitaires en passant par les collégiens ou lycéens. Les solutions à imaginer sont dans chaque cas différentes : aménagements « marchables » et traversées sécurisées aux abords des écoles primaires, aménagements à pied vers les arrêts de car scolaire, pistes cyclables autour des collèges et lycées, services de mobilité partagée autour des sites universitaires...

Salariés des grands pôles d'emploi

Une troisième catégorie qui est apparue comme étant susceptible de bénéficier de politiques spécifiques est celle des salariés de grands pôles d'emploi. Le grand nombre d'individus concernés par des besoins de mobilité sur un même périmètre (une zone d'activités ou plus largement un bassin d'emploi), à des moments très précis et réguliers permet en effet de mener des politiques variées alternatives à l'automobile afin d'améliorer l'organisation

de la mobilité : optimiser les temps d'accès, le confort des salariés et la qualité environnementale des modes utilisés. On peut songer à des modes de déplacement collectifs, à des outils de partage et mutualisation des voitures, ou à des dispositifs de décalage des horaires d'embauche, entre autres.

2. Répondre à l'urgence climatique par une mobilité plus sobre et moins polluante

Le système automobile permet aujourd'hui un accès à l'ensemble du territoire de GrandAngoulême sans problèmes majeurs : les infrastructures routières de bonne qualité couvrent l'ensemble du territoire, la congestion n'est pas très importante, le combustible reste accessible... Cependant, à moyen ou long terme, la très forte dépendance automobile pourrait exacerber certaines nuisances locales ou poser des problèmes systémiques plus globaux.

Tout d'abord, un risque déjà très perceptible est l'impact de la dépendance automobile sur le budget des ménages. Le prix des véhicules neufs n'a cessé d'augmenter en raison des dispositifs techniques rendus nécessaires réglementairement pour des questions de sécurité et de respect de l'environnement. L'évolution des prix des

carburants est également à la hausse et la tendance ne semble pas prête à ralentir pour des raisons structurelles (épuisement des ressources et augmentation de la demande à l'échelle mondiale).

Les effets de cette dépendance se traduisent aussi en nuisances locales ou globales. Localement, il y peut s'agir de situations d'insécurité (de certaines traversées, bords de routes, villages traversés par des flux importants), de nuisances sonores ou de pollution atmosphérique liée aux particules fines émises par les véhicules à combustible fossile. Il peut s'agir aussi des nuisances liées à l'occupation de l'espace : stationnement dans les centres, place prise sur la voirie au détriment des autres modes (marche, vélo, TC). Globalement, le recours massif à l'automobile à combustion augmente nos contributions aux émissions de gaz à effets de serre et épuise nos ressources énergétiques non renouvelables.

Réduire la dépendance automobile signifie imaginer des systèmes soit alternatifs à la voiture, soit qui l'utilisent autrement : en autopartage, en covoiturage, à énergie électrique. La voiture électrique en remplacement de la voiture thermique peut être une piste de travail pour les territoires peu denses afin de réduire les émissions de GES et polluants, mais nécessitera des politiques complémentaires comme une stratégie de déploiement de bornes de recharge électrique et une stratégie de déploiement et soutien des énergies renouvelables...

3. Relier et rapprocher services et habitants

Il ne s'agit pas d'un sujet de mobilité stricto sensu mais plutôt d'un problème plus large d'aménagement du territoire, mais il est revenu dans chacun des ateliers territoriaux sur le schéma des mobilités de Grand Angoulême :

le besoin d'améliorer l'accès aux équipements et services, et tout particulièrement l'accès aux soins. Probablement l'épidémie de Covid19 très présente au moment des ateliers a joué un rôle, mais le problème global de la désertification médicale de certains territoires péri-urbains ou ruraux en France est une réalité.

Dans ce schéma général d'organisation de la mobilité, il est donc précis de mettre en avant le besoin d'articulation des politiques de déplacement avec les politiques d'urbanisme (et notamment avec les documents Scot et PLUi). Il s'agit par exemple de développer certaines polarités du territoire qui centralisent des services (maison de santé, maisons de services publics, centres de culture ou de loisirs, commerces) afin de pouvoir organiser ensuite la mobilité par des modes alternatifs à la voiture autour de ces centralités. L'aménagement du territoire en pôles et la mise en place de politiques de mobilité en accompagnement peut permettre de réduire nombre de kilomètres nécessaires à parcourir en voiture (par les habitants du secteur) pour accéder à certains biens et services.

4. Offrir des réponses adaptées à la diversité des modes de vie

La planification classique des transports en commun est organisée autour des horaires de pointe du matin et du soir. Face à l'élargissement des horaires de travail et leur plus grande souplesse, cette offre n'est pas toujours adaptée. La question se pose aussi pour les horaires des cars scolaires qui ne correspondent pas aux horaires parfois seulement sur une demi-journée des collégiens et lycéens.

Les modes de vie ont également évolué et les programmes d'activité des journées se sont complexifiés. Rarement on fait des itinéraires directs depuis le

logement jusqu'au lieu de travail et inversement ; dans la plupart des cas les déplacements pour des raisons diverses s'enchaînent afin d'optimiser le temps ou les moyens de déplacement : s'arrêter pour faire une course, accompagner ses enfants à l'école dans le trajet vers le bureau, faire un « crochet » sur le retour pour une activité ludique ou sportive... Pour répondre à ces besoins divers et variables d'une journée sur l'autre, les modes de déplacement individuels s'avèrent les plus adaptés. Mais il peut exister des alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, le développement du numérique induit des changements de comportement qu'il faut aussi prendre en compte : nouvelles formes de socialisation, d'achat, de travail... Le télétravail a été accéléré par la crise sanitaire du Covid 19. Certaines entreprises se sont adaptées, ont découvert et adopté de nouveaux outils et il est probable que dans certains secteurs le recours au télétravail ponctuel soit maintenu.

Sans faire du développement du numérique un nouveau paradigme qui changerait complètement tout le système des mobilités actuels (car de nombreux emplois liés aux services et au manuel ne sont pas possibles à distance), c'est une nouvelle donne qu'il faut prendre en compte dans la planification du territoire et des déplacements : quelles adaptations des offres de mobilité ? Quelles nouvelles tarifications pour tenir compte de périodicités de déplacement différentes ? Quelles perspectives de développement de tiers-lieux (lieux de télétravail collectif) en lien avec le déploiement de centralités de services et commerces ? Est-ce que l'accès à de nouvelles offres de services aux citoyens (télémédecine, services administratifs) peut être facilité sur certaines centralités existantes ?

FEUILLE DE ROUTE

10 OBJECTIFS POUR LE SCHÉMA DES MOBILITÉS DE GRANDANGOULÊME

1 **Rendre le réseau de transports collectifs plus attractif**

Après la mise en service du BHNS et d'un réseau restructuré, des améliorations peuvent être apportées en continu afin de convaincre davantage d'usagers de se déplacer en transports collectifs.

2 **Repenser et adapter l'usage de la voiture**

La voiture est aujourd'hui omniprésente dans la vie de beaucoup d'habitants de GrandAngoulême. Ce mode de déplacement, synonyme de liberté mais aussi de nuisances, pourrait être utilisé de manière plus raisonnée grâce à de nombreuses solutions : covoiturage, autopartage, renouvellement du parc de véhicules, politique de stationnement...

3 **Partager la voirie et les espaces publics**

La voirie est aujourd'hui occupée en très grande partie par les voitures, qu'elles soient en stationnement ou en déplacement. Des leviers d'action existent pour mieux partager l'espace public entre les différents modes de transports, apaiser entrées de villes et centres-bourgs, sécuriser l'accès aux arrêts de bus sur les routes de campagne, mais aussi développer et augmenter l'usage des lieux d'intermodalité.

4 **Rendre le territoire plus cyclable**

GrandAngoulême a approuvé son schéma cyclable en 2022. Il s'agit désormais de le mettre en œuvre, en assurant un travail en bonne intelligence avec tous les acteurs du vélo : communes, département, associations... Et d'accompagner les habitants dans un usage de plus en plus quotidien du vélo.

5 **Accompagner les changements de comportements**

Pour une mobilité plus durable, il ne suffit pas de développer les offres en transports : il faut aussi faire changer les habitudes. Une politique de communication adaptée est essentielle; elle peut s'accompagner d'actions plus ciblées envers les entreprises et leurs salariés, les établissements scolaires et d'enseignement supérieur, et d'autres actions d'accompagnement au changement, sur le modèle des «ambassadeurs du tri».

6 **Faciliter la mobilité grâce aux nouveaux outils numériques**

Avec l'émergence du MaaS (Mobility as a service, ou la mobilité comme un service), de nouveaux outils numériques apparaissent, permettant d'accéder plus facilement à l'ensemble des offres de transport sur un territoire donné. Il s'agit ici de préparer l'arrivée de ces services et d'accompagner les habitants dans la prise en main.

7 **Définir et mettre en œuvre une stratégie logistique**

Parfois invisible, souvent considérée comme une nuisance, la logistique est au cœur du fonctionnement de nos villes et de nos vies quotidiennes. Bien qu'étant assurée par une multitude d'acteurs principalement privés, la mobilité des marchandises peut devenir un sujet de premier ordre pour les collectivités locales.

GrandAngoulême a engagé des réflexions partenariales pour mettre en place des actions concrètes répondant aux besoins des habitants et des entreprises, prenant en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques de la logistique.

8 **Enclencher un ensemble de mesures sur des secteurs pilotes**

Prises isolément, de nombreuses mesures du Schéma des Mobilités peuvent sembler relativement modestes : c'est leur mise en place conjointe qui permettra de «faire système» et changer les pratiques de déplacements. Mettre en place un ensemble de ces mesures sur un ou des secteurs pilotes permettrait d'expérimenter des mesures innovantes, tout en servant de démonstrateur pour la suite de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités.

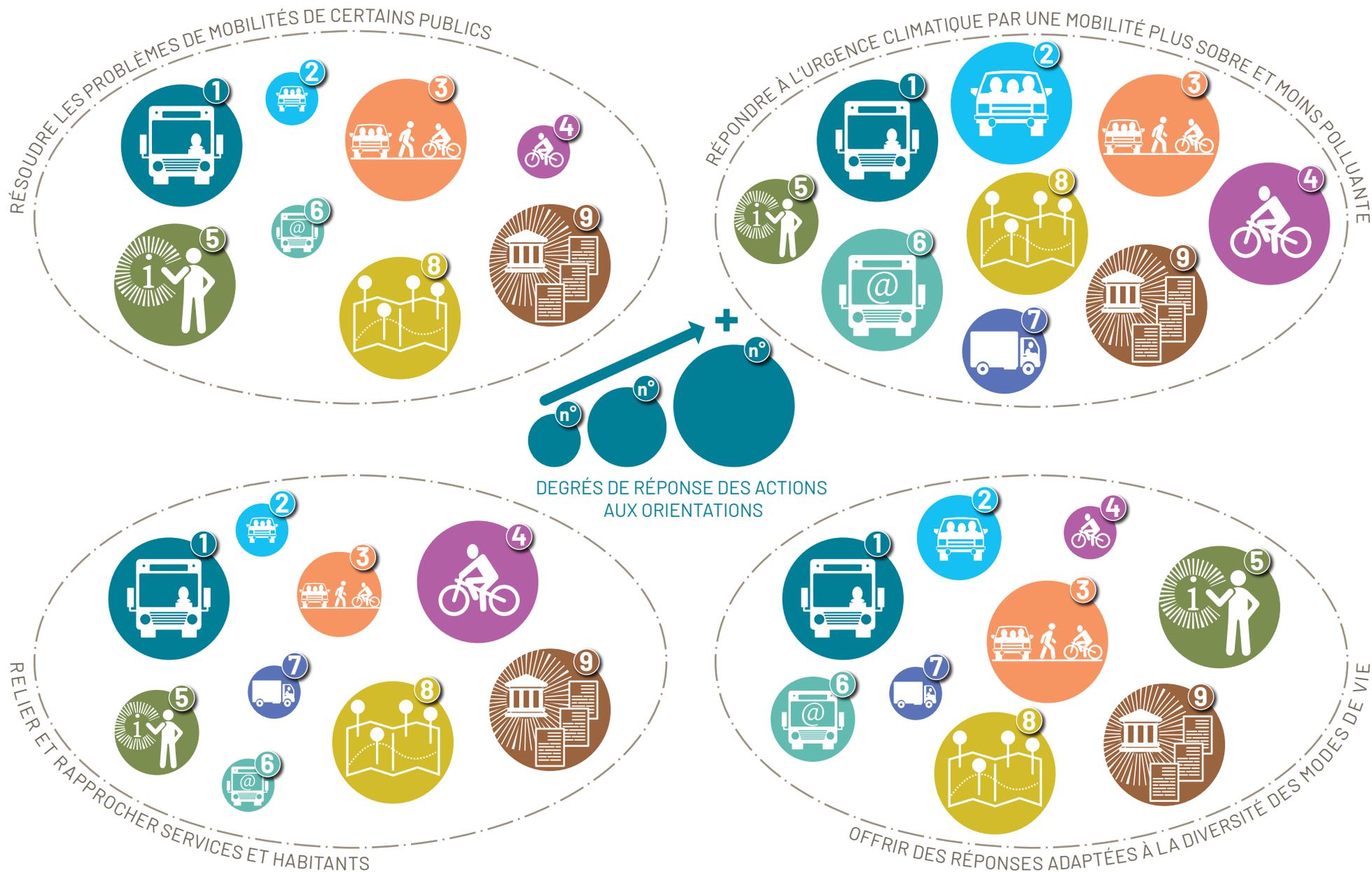
9 **Articuler le Schéma des mobilités avec les actions relevant d'autres politiques publiques**

Agir efficacement sur la mobilité, c'est aller au-delà des seules politiques relatives aux transports et déplacements. Il faut également organiser l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire, en particulier les documents d'urbanisme (SCoT, PLUi), pour mieux coordonner urbanisme et transports ; poursuivre l'équipement numérique des communes, pour permettre de moins se déplacer (accès à distance aux services publics, télémédecine...), ce qui suppose d'accompagner les différents publics dans leur accès à ces outils.

10 **Connaître les pratiques de mobilité, évaluer le Schéma des Mobilités**

Pour faire vivre le Schéma des Mobilités de GrandAngoulême, en assurer la bonne mise en œuvre et en estimer l'efficacité, il importe de mettre en place les structures et processus de suivi et d'évaluation adéquats. Il s'agit donc de réaliser des enquêtes, de définir et suivre des indicateurs qui permettront au besoin d'ajuster le programme d'actions de ce Schéma des Mobilités.

DES ORIENTATIONS AUX OBJECTIFS



1 RENDRE LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIF

Après la mise en service du BHNS et d'un réseau restructuré, des améliorations peuvent être apportées en continu afin de convaincre davantage d'usagers de se déplacer en transports collectifs.

Objectifs

Les débats et ateliers du Schéma des mobilités ont fait émerger un sentiment d'inadéquation entre le fonctionnement des réseaux de transports collectifs et les modes de vie actuels : en particulier, une insuffisante prise en compte des déplacements de proximité dans les communes, des déplacements de périphérie à périphérie en première couronne, et des horaires atypiques ou décalés.

Cependant, les dernières évolutions du réseau Möbius ont été mises en service au moment de la période du Covid ; il est donc nécessaire de donner du temps à ce réseau de fonctionner à plein maturité, et d'observer ses effets sur les pratiques de mobilité. Des actions locales ou ponctuelles peuvent être engagées avant d'envisager une nouvelle refonte plus large du réseau, en recherchant notamment une meilleure compétitivité des temps de parcours en TC par rapport à la voiture, et des solutions pour le passage des bus en centre-ville d'Angoulême, très pénalisant pour la vitesse commerciale et la régularité des lignes.

Actions déjà menées et projets en cours

Réorganisation réseau :

Septembre 2019 - Mise en place d'une hiérarchisation du réseau : BHNS A & B / lignes majeures / lignes relais / transport à la demande (TAD)

BHNS phase 1 :

Mise en service septembre 2019

Transport à la demande (TAD) :

Concertation avec les communes sur l'évolution du réseau et l'amélioration de la visibilité des arrêts

Évolutions futures des offres en TC :

- BHNS phase 2 : 2022-2027 - stations en cœur d'agglomération (5 stations sur le plateau) et aménagements sur des extrémités de lignes
- TAD : interventions sur les points d'arrêts
- Navette centre-ville : étudiée dans le cadre de la restructuration réseau. Objectifs et tracé à définir.

Connaissance des usages :

- Réseau régulier : enquête origines-destinations 2014 ; statistiques de fréquentation (billettique)
- TAD : analyse des réservations (origines - destinations, types d'usagers)

Accessibilité PMR :

Agenda d'Accessibilité Programmé Transport ; Service de transport adapté ; subventionnement de l'association Mouvibus ; partenariat sur la plateforme mobilité insertion du Département

Tarifification :

Tarifification sociale du réseau Möbius (réductions tarifaires de -50 à -75% sur les abonnements)

Tarifification solidaire (quotient familial) du transport scolaire et de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

Réflexions à lancer

Faire évoluer le réseau Möbius (lignes régulières + Transport à la demande) et le réseau scolaire

Sur la base des résultats d'enquêtes origine-destination puis de la nouvelle enquête ménages déplacements, faire évoluer le réseau en adéquation avec les nouvelles habitudes de déplacements

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Financement

Études annuelles «offres» : 50 à 75 000 €HT/an

Enquête Origine - Destination : 100 k€ 2022 ; impact financier sur l'offre à consolider

Renforcer le maillage TC secondaire :

Tester des services « périurbains » et expérimenter le renforcement de services scolaires

Transport scolaire : des adaptations pour éviter le recours au TAD

- Expérimenter des services complémentaires ...
- Engager une réflexion sur l'harmonisation des services scolaires (circuits, tarification...)
- Permettre l'utilisation à tous les publics des lignes de Transports scolaires non urbain de GA qui desservent le périurbain

Transport à la demande (TAD) : une refonte du système (objectifs, principes, périmètres, arrêts)

- Le transport adapté PMR : à intégrer au TAD classique ou à renforcer dans ses spécificités ? à assurer par GrandAngoulême, ou par les CCAS et/ou le secteur associatif ?
- Identifier les publics ciblés par le service : personnes âgées, ménages non motorisés, faibles revenus... et les besoins en déplacements (proximité, accès à Angoulême, aux zones commerciales...).
- Cadrer davantage les publics, horaires et jours où l'usage du TAD est possible
- identifier des niveaux de service :
 - transport de proximité (interne à la commune, ou à un groupe de communes, de hameau à centre-bourg),
 - accès au cœur d'agglomération (rabattement de hameau à ligne de bus)
 - Étudier différents scénarios et expérimenter sur un secteur pilote

- Identifier des points d'arrêt permettant le rabattement en TAD sur le réseau régulier: arrêts « P+ », BHNS, lignes régulières

Calendrier

2023-2024

Financement

Cf. secteurs pilotes (objectif 8) : 200-220 k€ sur 2 ans

Renforcer l'articulation avec les services régionaux ferroviaires et routiers

Travailler à une meilleure coordination des horaires, entre le réseau Möbius, les cars de la Région et les trains TER

Coopérer avec la Région Nouvelle-Aquitaine et le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour que les lignes de transports interurbaines puissent être utilisées par les usagers pour des trajets internes au périmètre de l'Agglomération

Faciliter les correspondances entre les réseaux de transports (Möbius /réseau régional Nouvel Aquitaine / autre réseau de bus) grâce à une carte interopérable qui puisse être validée sur différents services et par des tarifications combinées (exemple : 1 seul tarif pour un trajet Bus+car) : à expérimenter dans le cadre des travaux menés par le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilité (objectif : 2023/2026)

Calendrier

2023-2024

Soutenir les projets de mobilité solidaire

Développer, en complément du transport à la demande zonal classique, ouvert à tous publics, des services de TAD spécifiques permettant de faciliter la mobilité des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus (Transports Solidaires/Transports d'Utilité Sociale)

Calendrier

2023-2024-2025

Financement

Évolution : 150 k€/an

Étudier une évolution vers une tarification sociale des transports

Afin d'adapter la tarification des transports publics aux moyens des usagers, GrandAngoulême étudiera une grille tarifaire basée sur leurs revenus.

Calendrier

2023

Financement

étude 50 k€

Mettre en place une Navette de centre-ville

La mise place d'une navette peut constituer une réponse à plusieurs besoins de déplacements : compléter la desserte du centre-ville d'Angoulême et faire du lien entre les quartiers du plateau, relier les rues commerçantes aux parkings ou encore faciliter les déplacements des personnes âgées.

Calendrier

Lancement 2023

Financement

Achat minibus (600k€) et fonctionnement (150 k€-200k€/an)

Poursuivre la mise en accessibilité des stations bus

La mise en accessibilité du réseau de bus a déjà été engagée : elle vise à rendre les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire à aménager des quais de bus à hauteur de l'entrée des véhicules, et à créer le cas échéant des rampes d'accès aux arrêts depuis le trottoir.

Calendrier

2023-2024-2025

Financement

2,6M€ de travaux

Engager le BHNS phase 2 et la réflexion sur la désaturation des transports collectifs (bus/cars) en centre-ville d'Angoulême

Désaturation du réseau TC en centre-ville (réseau Möbius et cars de la Région) : point de convergence des lignes de bus et de cars entre arrêts Franquin (point de correspondance de toutes les lignes du réseau) ou Cathédrale.

Calendrier

2027-2028

Financement

10M€ de travaux

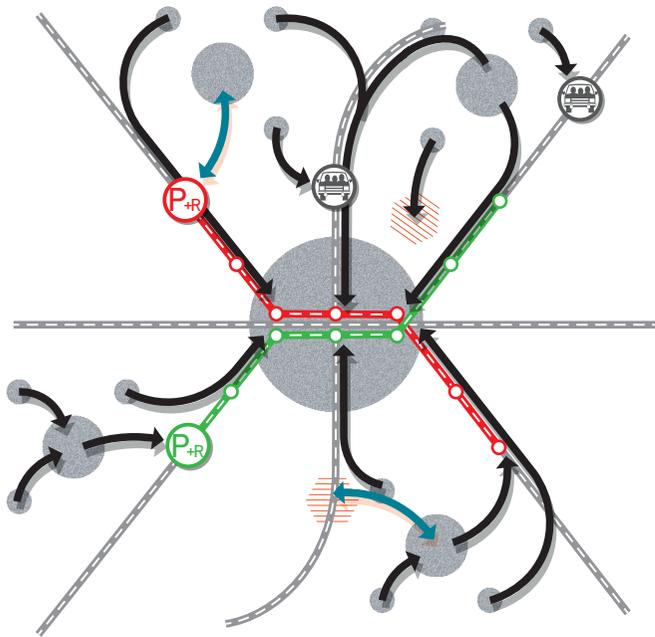
Partenariats à mobiliser

- Concertation à mener avec les acteurs du TAD (association Mouvibus, CCAS des communes)
- Partenariat avec la Région et Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Situation actuelle

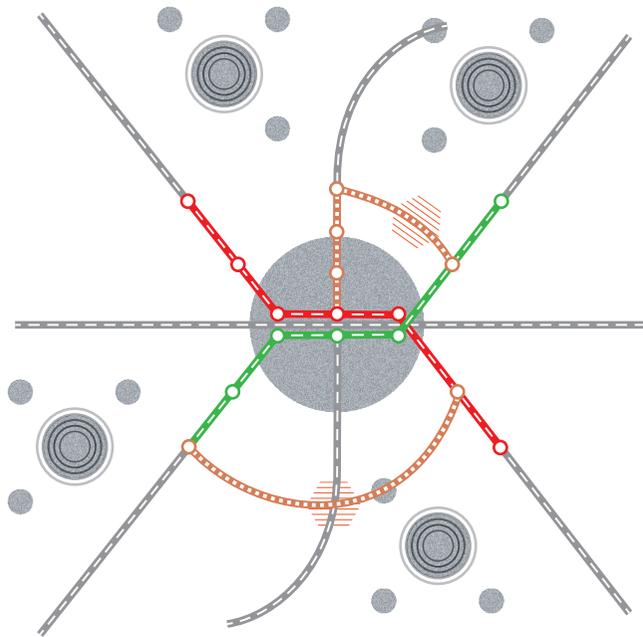
Des déplacements principalement effectués en voiture particulière et des secteurs sans alternatives

Un TAD qui dessert certains bourgs et hameaux; pas de dessertes transversales ; quelques aires de covoiturage et parkings relais



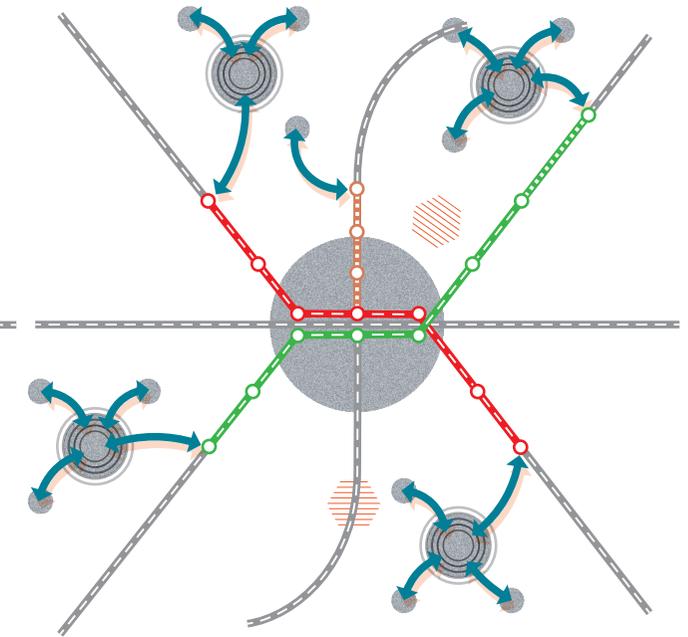
Création de liaisons TC

Compléter le réseau de TC structurant (BHNS) par des lignes de « bus + » permettant des déplacements transversaux et desservant certaines polarités (bourgs, emplois, scolaires...)



Amélioration du système de transport à la demande

Faire en sorte que la plupart des bourgs et hameaux soient couverts par le TAD sur des trajets relativement courts (vers des polarités locales et vers le réseau TC)



Éléments de benchmark

Filo'r - rabattre vers les axes de TC

Les territoires qui l'ont déjà déployé : Métropole Rouen Normandie

Création : 2011

Objectifs :

Desservir le périurbain rouennais

Coûts :

Pour l'utilisateur : 1,70€

Pour l'exploitant : 25€

La Métropole de Rouen a mis en place un réseau de transport à la demande réparti sur 5 zones et couvrant 37 communes.

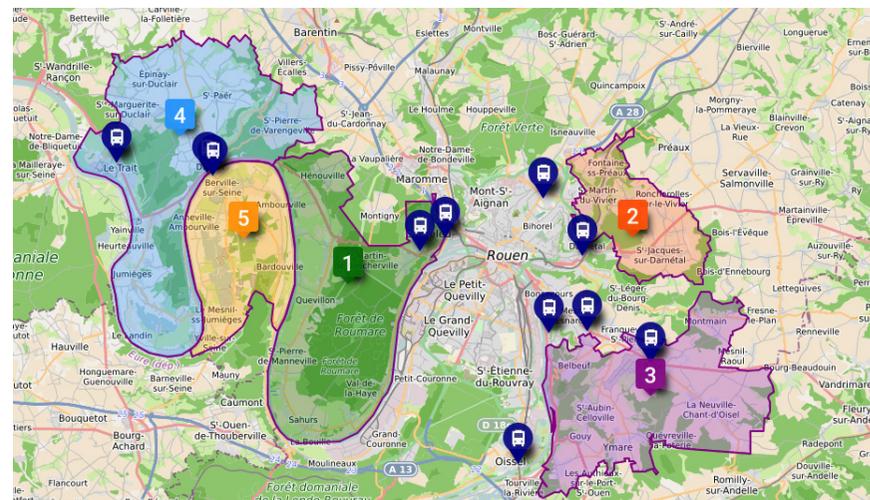
Il dessert des points arrêts internes aux 5 zones et rabat les usagers vers des lieux d'intermodalité (gares, arrêts du BHNS) permettant à l'utilisateur de rejoindre ensuite le centre de la Métropole.

Le service fonctionne du lundi au samedi entre 6h30 et 19h30.

Il permet d'effectuer des trajets à un prix très attractif puisque le coût pour l'utilisateur est le même que celui d'un ticket classique de transport en commun.

Néanmoins, ce fonctionnement présente quelques inconvénients, dont un manque de flexibilité, puisque l'utilisateur doit obligatoirement réserver la veille son trajet et il est parfois difficile de planifier son trajet retour en avance. De plus, le coût pour la collectivité est élevé puisqu'un voyage coûte 25€ à l'exploitant.

En 2016, on comptait 789 voyageurs/jour ouvré et 269 le samedi pour un total de 170 511 voyageurs sur l'année 2016. La flotte compte 29 véhicules desservant 37 communes comptant 50 000 habitants.



Les zones desservies par le réseau Filo'r

Sources : réseau-astuce



Les minibus du réseau Filo'r

2 REPENSER ET ADAPTER L'USAGE DE LA VOITURE

La voiture est aujourd'hui omniprésente dans la vie de beaucoup d'habitants de GrandAngoulême. Ce mode de déplacement, synonyme de liberté mais aussi de nuisances, pourrait être utilisé de manière plus raisonnée grâce à de nombreuses solutions : covoiturage, autopartage, renouvellement du parc de véhicules, politique de stationnement...

Objectifs

Repenser les infrastructures et les services destinés à la circulation automobile afin de faire évoluer les usages pour réduire le volume total de kilomètres parcourus en automobile et les nuisances associées à ce mode.

Le système automobile est aujourd'hui performant sur le territoire de GrandAngoulême parce qu'en automobile on peut accéder partout. Mais il n'est pas efficient si on tient compte du coût global que ce système induit sur la société : coût d'entretien des infrastructures, consommation énergétique, émissions de GES, émissions de polluants atmosphériques dangereux pour la santé, bruit, accidents...

Optimiser le système automobile signifie améliorer son efficacité par un ensemble de mesures qui tendent à optimiser les infrastructures déjà en place tout en diminuant les véhicules en circulation et leurs nuisances :

Actions déjà menées et projets en cours

Covoiturage

GrandAngoulême a réalisé son projet de Schéma des aires de covoiturage en 2019.

Les travaux de NAM sur le MaaS intègrent une «brique» covoiturage : réflexions en cours sur le type de plateforme de mise en relation au sein de l'outil MaaS.

Infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE)

Suite à l'étude menée en 2019, les élus de GrandAngoulême n'ont pas souhaité prendre

la compétence. Cependant plusieurs actions ont été menées :

- Le Syndicat Départemental d'Electricité et de Gaz (SDEG) de Charente s'est engagé dans le déploiement et l'installation de bornes. Il a lancé l'élaboration de son Schéma Directeur des IRVE;
- 8 communes ont pris la compétence, puis transférée au SDEG;

Autopartage

Une expérimentation a été menée sur la période 2012-2016

Réflexions à lancer

Définir une stratégie pour une mobilité automobile décarbonée

Accompagner les communes dans le déploiement d'infrastructure de recharge de véhicules électriques en articulation avec la démarche SDIRVE du SDEG (RH interne GA)

Calendrier
2022-2023

Développer le covoiturage

Développement d'aires de covoiturage en lien avec d'autres services de mobilité (voir fiche Développer des P+), d'applications mobiles de mise en relation (ou centralisation en une application unique des diverses offres), du stationnement réservé, des incitations variées... Expérimenter des « lignes de covoiturage » (voir benchmark).

Engager le schéma des aires (partenariat CD16)

Le Schéma des aires de covoiturage élaboré par GrandAngoulême doit désormais être actualisé et mis en œuvre, en collaboration avec le Département de la Charente.

Calendrier

1 aire en 2022 + 1 aire en 2023 min

Financement
55 k€

Lancer la plateforme Modalis avec outils de mise en relation

Calendrier

2023

Financement

20k€ pour l'outil + rétribution covoitureurs 50 k€?

Étudier l'opportunité de services d'autopartage

Lancer une étude d'opportunité pour le **développement de l'autopartage** : rendre possibles des utilisations ponctuelles de l'automobile au sein d'un éventail de solutions alternatives à l'automobile (voir fiche Rendre les offres de mobilité plus accessibles).

Calendrier

2024?

Financement

30-50k€?

Définir des stratégies de stationnement cohérentes via la démarche Carteclima!

Tendre vers une **stratégie du stationnement comme levier du changement modal** : étudier sur quels secteurs (en raison des enjeux, des nuisances à éviter, des alternatives existantes) il peut être envisagé de mettre en place des dispositifs de gestion et de régulation des places de stationnement et les mesures d'accompagnement. Cette stratégie devra être conçue en lien avec la refonte de la politique de stationnement de la ville centre, engagée en 2022.

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Financement

Démarche globale 1 M€

Étudier l'opportunité d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) via la démarche Carteclima! (volet PCAET)

Introduites par la loi Climat et Résilience pour les agglomérations de plus de 150000 habitants, les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) visent à améliorer la qualité de l'air en réduisant la pollution générée par les véhicules. Il s'agit d'interdire progressivement la circulation des véhicules polluants (sur la base des vignettes Crit'air) dans un périmètre qui doit couvrir au minimum la moitié de la population de l'agglomération. GrandAngoulême n'est, à ce jour, pas concernée par cette obligation; cependant, afin d'anticiper d'éventuelles évolutions de la réglementation et d'agir pour améliorer la qualité de l'air, GrandAngoulême étudiera l'opportunité et les conditions de mise en œuvre d'une ZFE sur son territoire.

Calendrier

2023

Déclinaison par type de territoire

L'ensemble du territoire est concerné par le développement du covoiturage et des infrastructures plus multimodales, même si ces mesures seront sans doute plus efficaces dans les secteurs de première couronne et du cœur d'agglomération.

Les études pour une ZFE et une stratégie de stationnement ne concernent que les secteurs du cœur d'agglomération, là où la mobilité automobile est plus intense et contrainte, là où les nuisances du trafic automobile se font le plus sentir.

Outils à mobiliser

- Le Plan de Mobilité (PDM) du PLU peut contenir des volets spécifiques sur le covoiturage, la politique de stationnement et la stratégie d'accès au cœur d'agglomération.
- Mobiliser les aides aux ménages de l'État pour l'achat de véhicules électriques ?
- Conventionnement ENEDIS/GA pour accompagner les communes sur l'IRVE

Partenariats à mobiliser

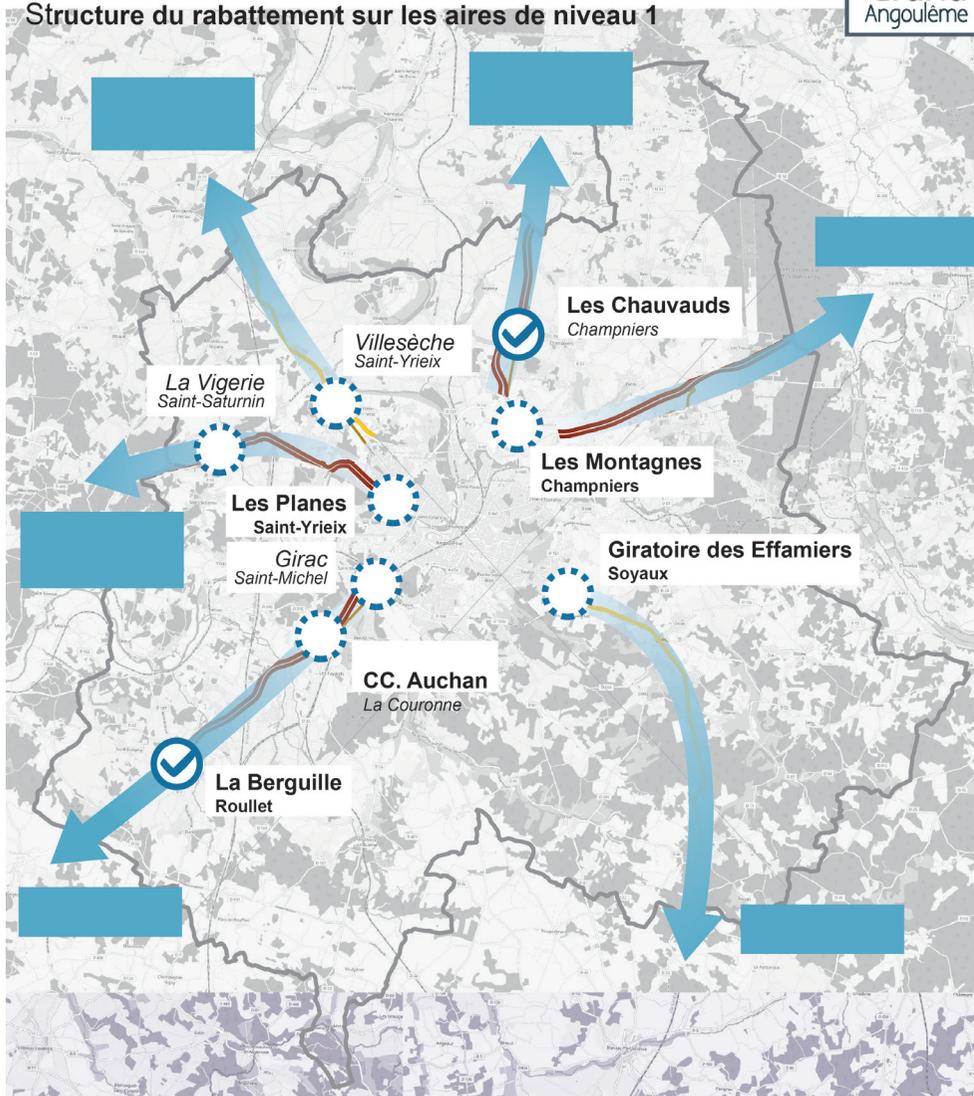
Le développement de cette action suppose une bonne coordination avec :

- Région Nouvelle-Aquitaine (transports interurbains)
- Département de la Charente (aménagement de voies sur les routes départementales et de foncier pour les aires de covoiturage)
- État (si études pour développer le covoiturage le long de la RN10)L
- Communes (gestion du stationnement)
- Syndicat SDEG
- Le déploiement d'outils de mobilité intégrée (incluant les services de covoiturage et d'autopartage) nécessitera la coordination avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités et la STGA.

Définition du schéma cible des aires de covoiturage sur le territoire de GrandAngoulême

Document de travail octobre 2019

Structure du rabattement sur les aires de niveau 1



Axes routiers

- axe structurant
- axe principal
- axe secondaire

Aire de niveau 1

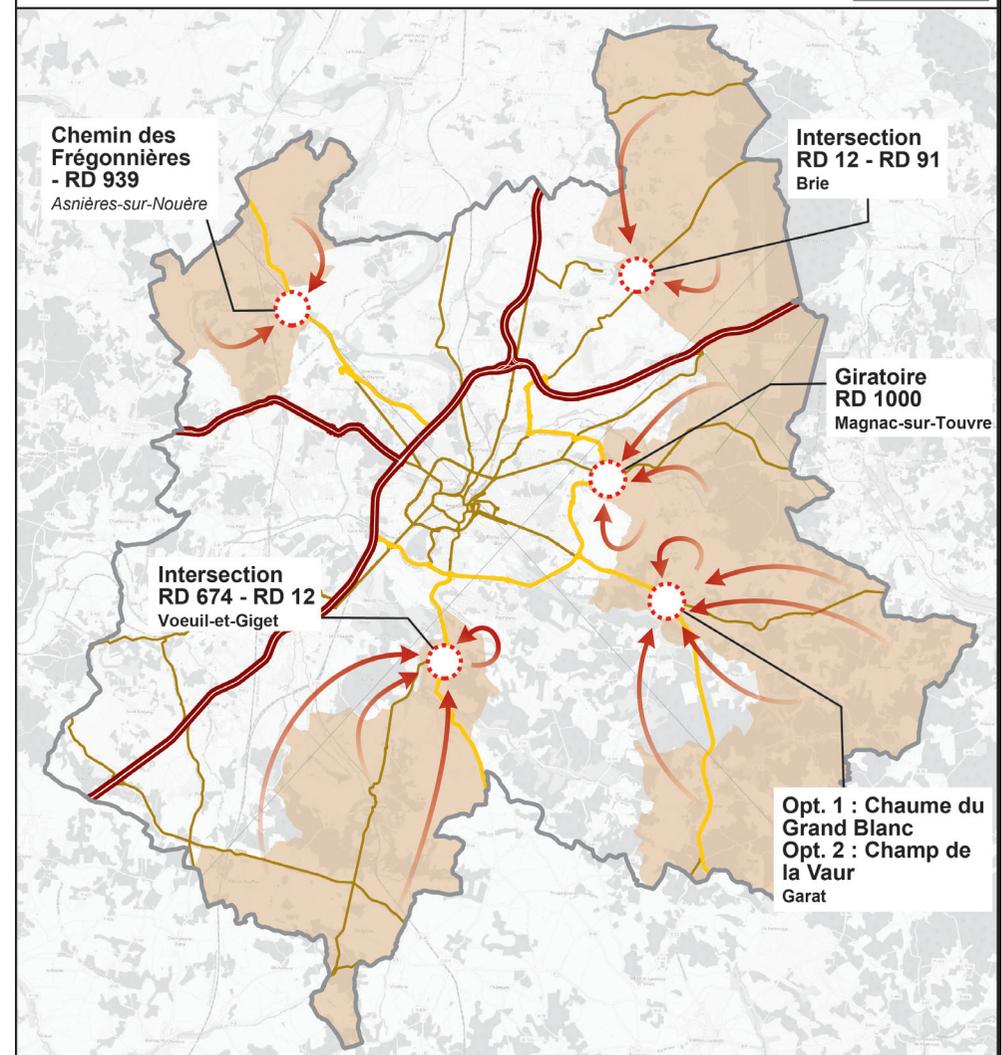
- ✔ aire existante
- aire à créer

→ déplacements de moyennes à longues distances

Définition du schéma cible des aires de covoiturage sur le territoire de GrandAngoulême

Document de travail octobre 2019

Structure du rabattement sur les aires de niveau 2



Axes routiers

- axe structurant
- axe principal
- axe secondaire

Aire de niveau 2

- ✔ aire existante
- aire à créer

→ regroupement de véhicules pour accéder aux emplois et services de l'agglomération

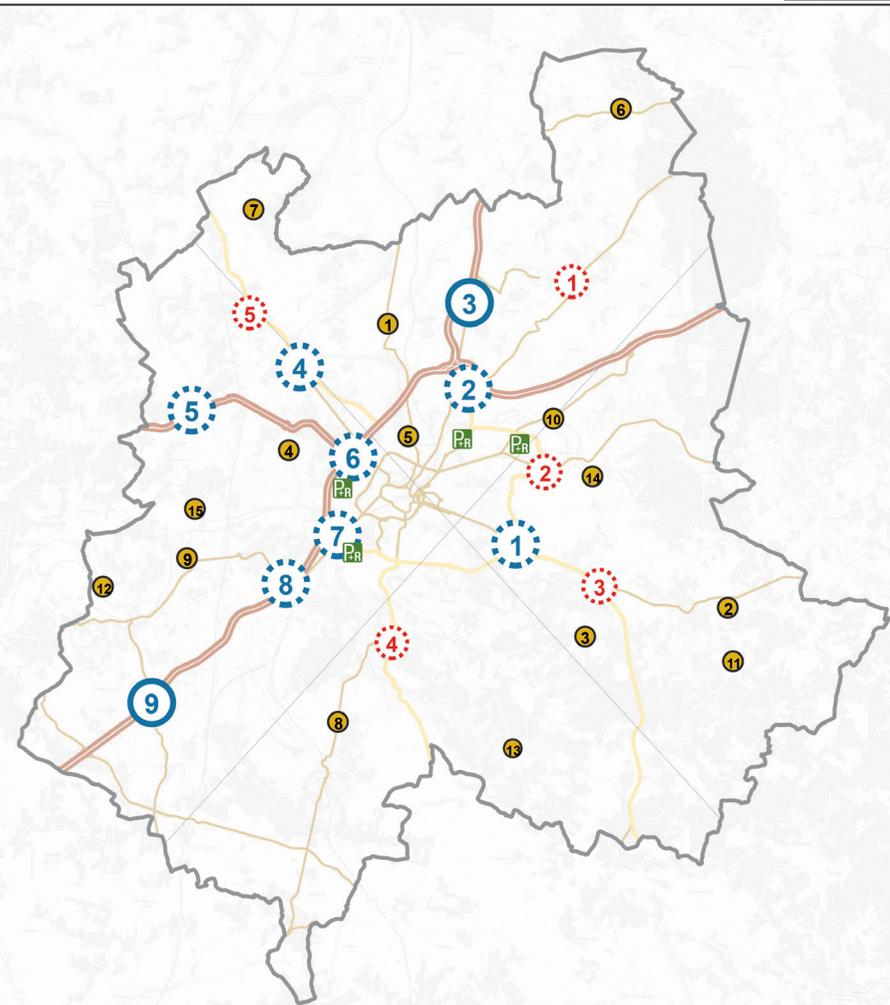
Définition du schéma cible des aires de covoiturage sur le territoire de GrandAngoulême

Document de travail octobre 2019



- Axes routiers**
- axe structurant
 - axe principal
 - axe secondaire
- Aire de covoiturage**
- existante
 - à créer

- Hierarchisation des aires**
- **Aire de niveau 1**
Déplacements de moyennes à longues distances
 - **Aire de niveau 2**
Regroupement de véhicules pour accéder aux emplois et services de l'agglomération
 - **Aire de niveau 3**
Point de covoiturage de proximité
- P.R. **Des parkings-relais mutualisables**



AIRES DE NIVEAU 1	
1 Giratoire des Effamiers Soyaux	6 Les Planes Saint-Yrieix
2 Les Montagnes Champniers	7 Girac Saint-Michel
3 Les Chauvards Champniers	8 CC. Auchan La Berguille
4 Villesèche Saint-Yrieix	9 Roulet
5 La Vigerie Saint-Saturmn	

AIRES DE NIVEAU 2
1 Brie
2 Magnac-sur-Touvre
3 Garat
4 Voeuil-et-Giget
5 Asnières-sur-Nouère

AIRES DE NIVEAU 3	
1 Balzac	9 Nersac
2 Bouèx	10 Ruelle-sur-Touvre
3 Dirac	11 Sers
4 Fléac	12 Sireuil
5 Gond-Pontouvre	13 Torsac
6 Jauldes	14 Touvre
7 Marsac	15 Trois-Palis
8 Mouthiers-sur-Boème	

Un exemple de ligne covoiturage

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) exploite depuis 2020 sous la marque M'covoit-Lignes + un modèle de « covoiturage à haut niveau de service ». Six points d'arrêts ont été aménagés et le système offre une garantie de voyage aux heures de pointe du matin et du soir. Les lignes fonctionnent sur le même principe que les TC. Les conducteurs sont alertés de la présence de covoitureurs par des panneaux lumineux en amont des arrêts ; ils sont indemnisés par le service, sans réservation préalable.

Le service est couplé à une voie réservée au covoiturage le long de l'autoroute A48.



Les trois lignes de covoiturage et leurs arrêts sur l'A48 ©Mcovoit

3 PARTAGER LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

La voirie est aujourd'hui occupée en très grande partie par les voitures, qu'elles soient en stationnement ou en déplacement. Des leviers d'action existent pour mieux partager l'espace public entre les différents modes de transports, apaiser entrées de villes et centres-bourgs, sécuriser l'accès aux arrêts de bus sur les routes de campagne, mais aussi développer et augmenter l'usage des lieux d'intermodalité. Deux grands axes sont proposés dans cette fiche : l'apaisement des espaces publics, et le développement de lieux d'intermodalité autour des parkings relais et des aires de covoiturage.

3.1. Apaiser les espaces publics

Objectifs

Les voiries actuelles de GrandAngoulême sont aujourd'hui principalement aménagées pour l'usage de la voiture. Cela rend difficile l'usage des modes alternatifs à la voiture, crée des nuisances pour les riverains (bruit, trafic, vitesse, pollution) et crée des situations d'insécurité routière (accès aux arrêts de transports collectifs, lieux accidentogènes à vélo, difficultés à traverser à pied...).

D'une manière générale l'apaisement des espaces publics vise à inciter à l'usage de la marche et du vélo, plutôt que de la voiture pour les déplacements de courtes distances.

C'est également l'occasion de penser plus globalement l'aménagement de l'espace public dans les centres-bourgs : lieux de pause pour la convivialité et le repos dans le parcours piéton, végétalisation pour apporter de l'ombre, de la fraîcheur et permettre l'épanouissement de la biodiversité.

Réflexions à lancer

Plusieurs axes de projets peuvent être engagés par les gestionnaires de voiries (communes et Département), en partenariat avec GrandAngoulême :

- l'apaisement des **entrées de villes** de l'agglomération, traversant les communes de première couronne
- une priorisation d'aménagements sur l'**accès aux arrêts de transport** urbain, interurbain et scolaires situés sur des routes hors agglomération (cheminements piétons, aménagements et stationnement cyclables)
- des **actions d'apaisement de centre-bourg** : création et aménagements de zones 30 et zones de rencontre, aménagement d'espaces publics favorisant davantage piétons et cyclistes en traversées de centres-bourgs et centres-villes
- Engager un schéma de **hiérarchisation de la voirie** : une démarche permettant d'identifier la vocation des voies, de mettre en cohérence leur aménagement et leur gestion.
- élaborer une charte des espaces publics, en lien avec le schéma de hiérarchisation, pour coordonner les aménagements entre communes, voire mutualiser certains achats (mobilier, luminaires...) et donner une meilleure lisibilité aux usagers de l'espace public

Actions d'apaisement des centres-bourgs et des voiries pénétrantes

Définir des Orientations sur l'apaisement des centre-bourg et des voiries pénétrantes via la démarche Carteclima!

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Financement

Démarche globale 1 M€

Aménagement des voiries communautaires

Définir un Schéma directeur ZE avec un volet mobilité (partage de la voirie/ stationnement)

Calendrier

2022/2023

Financement

70k€

Outils à mobiliser

Le Schéma Cyclable de GrandAngoulême est l'occasion d'envisager des requalifications plus en profondeur de certains axes stratégiques de l'agglomération.

Fonds de concours vélo de GrandAngoulême et du Département de la Charente

Partenariats à mobiliser

- GrandAngoulême
- Communes
- Département
- Région

3.2. Développer des lieux d'intermodalité

Objectifs

Les parkings relais (ou P+R) et aires de covoiturage actuels sont principalement monofonctionnels : ils sont destinés à rabattre les automobilistes sur le réseau de transports collectifs pour les parkings relais, et à organiser les points de rencontre entre automobilistes pour les aires de covoiturage.

Afin de démultiplier les possibilités de déplacements des habitants et usagers du territoire, il est proposé de compléter ces parkings d'une gamme plus complète d'offres et de services, au sein de «Parkings +» ou «P+».

Pour que ce type de service fonctionne, il est essentiel d'offrir des services de transports performants.

Des parkings déjà existants pourraient être mobilisés, notamment ceux des centres commerciaux, lieux concentrant des offres de services et de la capacité en stationnement.

Actions déjà menées

- Une dizaine de P+R aménagés le long du réseau Möbius au début des années 2010
- 4 parkings relais aménagés dans le cadre du BHNS
- Schéma des aires de covoiturage : ce schéma pourrait servir de base à l'élaboration du réseau de «Parkings +»
- PEM La Couronne en cours de réalisation

Actions à engager

Favoriser l'intermodalité avec le train

Finaliser le pôle d'échanges multimodal Sud Angoumois et la réouverture de la Halte ferroviaire

Calendrier

2023

Financement

8M€, financement GA de 20%

Étudier l'opportunité d'un PEM sur site Barouilhet

Situé à Angoulême en bas du plateau, le site Barouilhet est une friche issue de la démolition d'un ancien garage. Son emplacement est stratégique : il permettrait d'y aménager un lieu dédié à la mobilité : un point de correspondance entre lignes de cars et de bus, permettant notamment d'assurer la liaison entre ville haute et ville basse.

Dans un premier temps, GrandAngoulême réalisera une étude d'opportunité afin d'y envisager toutes les potentialités du site en matière d'organisation des offres en transports.

Calendrier

Étude d'opportunité 2023

Expérimenter un «Parking +» prototype

Les « Parkings + » seraient des lieux pouvant regrouper :

- Du stationnement (rabattement et covoiturage)
- Un arrêt de transports collectifs avec abri
- Du stationnement vélo sécurisé et 2 roues motorisés
- Des vélos en location courte durée
- Des consignes (pour y déposer casque, éclairage vélo, bagages, etc)
- Des consignes relais-colis
- De l'offre commerciale de proximité : dépôt de pain, petite épicerie... s'il n'y a pas de commerces à proximité
- Services aux véhicules en stationnement (voitures et vélos) : entretien, nettoyage, réparation
- Point d'information et de vente des offres en transports présentes

Les P+ peuvent avoir des niveaux d'équipements différents : par exemple, regrouper uniquement une aire de covoiturage complétée de stationnement vélo

Ces parkings, principalement conçus à destination des actifs, permettraient d'offrir davantage de souplesse aux habitants des territoires ruraux et périurbains dans leurs déplacements, et de limiter les distances parcourues en voiture solo. La diversité des offres en transport permet d'avoir à moins se soucier du trajet retour, par exemple en covoiturant à l'aller puis en revenant en bus au parking le soir.

Calendrier

2023-2024

Financement

Cf. action 8 «secteurs pilotes» : 60-100 k€

Déclinaison par type de territoire

Plusieurs localisations peuvent être envisagées pour les parkings «P+» :

- En première couronne : sur les parkings des centralités et/ou le long du BHNS
- En seconde couronne : sur des arrêts de lignes urbaines et interurbaines et des centres-bourgs

Outils à mobiliser

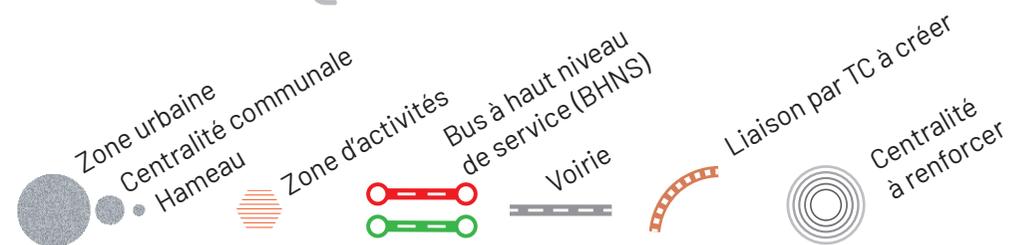
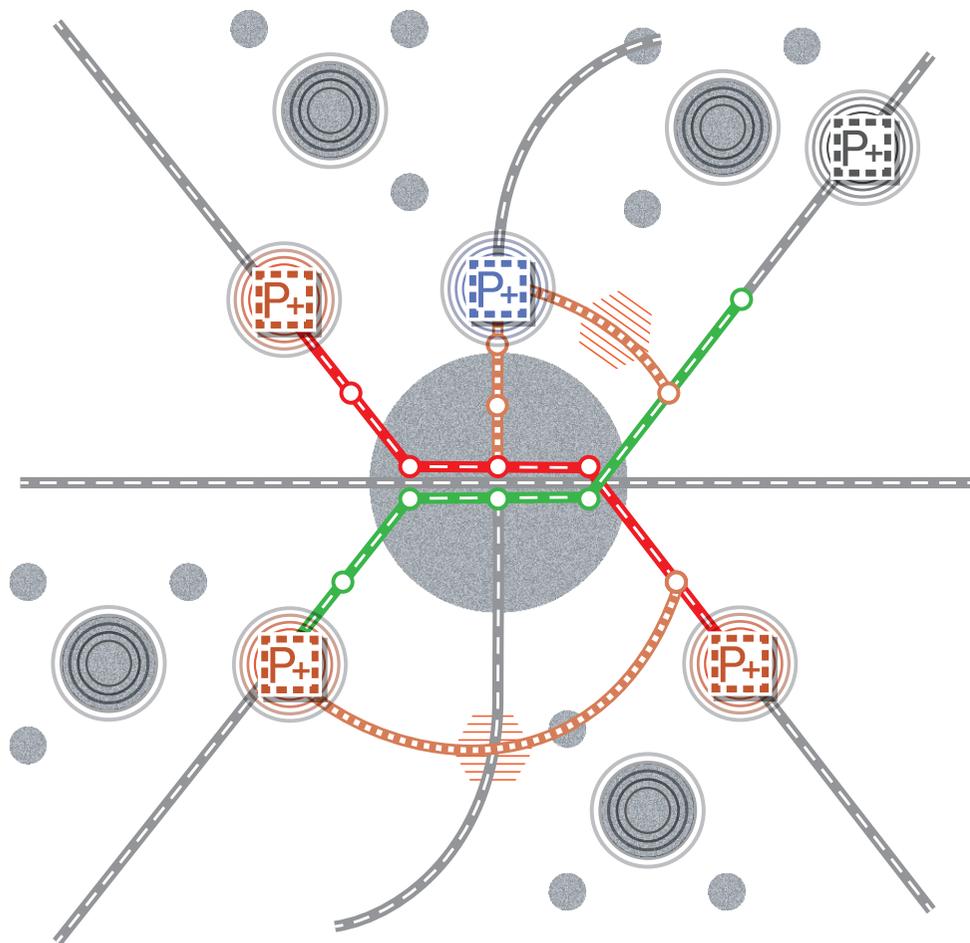
Le PLUi et son volet mobilité devront localiser ces parkings «P+», et de prévoir le cas échéant les emplacements réservés pour le stationnement et les pôles d'échanges et de correspondance (exemple : Site Barouilhet).

Le Schéma des aires de covoiturage peut servir de base pour localiser une partie de ces Parkings +.

Partenariats à mobiliser

Cette action suppose une bonne coordination avec :

- Région Nouvelle-Aquitaine (transports interurbains)
- Communes (foncier, choix de localisation)
- Département de la Charente (voirie, foncier, aménagements cyclables)
- Plateformes de livraisons : La Poste (Chronopost, Colissimo), Amazon, Relais Colis...



Création de P+ et renforcement des centralités

Renforcer des parkings relais et des aires de covoiturage ainsi que certaines centralités en y agrégeant des services variés

4 RENDRE LE TERRITOIRE PLUS CYCLABLE

GrandAngoulême a approuvé son schéma cyclable en 2022. Il s'agit désormais de le mettre en œuvre, en assurant un travail en bonne intelligence avec tous les acteurs du vélo : communes, département, associations... Et d'accompagner les habitants dans un usage de plus en plus quotidien du vélo

Objectifs

Développer l'usage du vélo sur des trajets de courte et moyenne distance (jusqu'à 10km) en remplacement de la voiture pour diminuer nos consommations énergétiques, émissions de GES, polluants et autres nuisances de l'automobile.

Actions déjà menées

Plusieurs actions ont déjà été menées :

- Schéma cyclable voté en mars 2022
- Primes à l'achat VAE depuis 2020
- Fonds de concours : aides jusqu'à 50% pour les infrastructures et équipements cyclables réalisés par les communes, dans la limite de 100 000 € / commune / an
- 3 compteurs vélos : Flow Vélo - Eurovélo (Isle d'Espagnac), route de Bordeaux, Gare d'Angoulême
- Service de location de vélo de moyenne et longue durée
- 15 boxes vélos déployés le long du réseau de bus y compris dans les P+R

Actions en cours ou à lancer :

Soutenir la création d'itinéraires cyclables

Afin de soutenir la mise en œuvre des itinéraires cyclables identifiés dans le schéma cyclable, GrandAngoulême propose un accompagnement technique et financier auprès des maîtres d'ouvrage réalisant ces itinéraires.

Financement

Fonds de concours aux communes) : 400 k€ 2023 ; solde AP 2024 ; nouvelle enveloppe financière à définir pour 2025 (schéma à 38) ?

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Poursuivre les travaux Val de Charente

Financement

Val de Charente (1,4 M€)

Calendrier

2023-2024

Étudier la faisabilité d'aménagements

Sur les voiries communautaires relevant de sa compétence aménagement (à savoir, dans les zones d'activités économiques), GrandAngoulême étudiera et réalisera les aménagements cyclables figurant au schéma cyclable

Financement

50-100 k€/an

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Pérenniser le dispositif de primes pour l'achat de vélo à assistance électrique

Initialement mis en place de manière temporaire à l'issue des confinements, GrandAngoulême pérennisera en le faisant évoluer ce dispositif plébiscité par les usagers. Un soin particulier sera accordé à l'accès au dispositif des populations les plus fragiles.

Financement

50k€/an

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Tester un Service de Vélos en Libre Service

Réflexion engagée par les agglomérations de l'entente Val de Charente sous l'impulsion de NAM. Système qui serait commun à plusieurs agglomérations et lié au titre de transport ferroviaire.

Financement

Périmètre Val de Charente, 30k€ (GA)

Calendrier

2023-2024

Expérimenter des actions « vélos »

Voir objectif 8, «Secteurs pilotes»

Financement

Cf. action «secteurs pilotes» 60-100 k€

Calendrier

2023-2024

Animer la politique cyclable, accompagner techniquement les communes (guide Aménagement /conseils), impulser une culture vélo, communiquer pour valoriser le vélo

Financement

RH interne GrandAngoulême- poste à pérenniser en 2023

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Évaluer et faire évoluer le service de location Möbius

Évolution du nombre et du type de vélos, évolution de la tarification

Calendrier

2024

Outils à mobiliser

- Schéma cyclable : études opérationnelles pour l'aménagement des itinéraires identifiés dans le schéma cyclable et fonds de concours aux communes GrandAngoulême + plan Charente Vélo + Appel à projets vélos Etat + fonds européens
- Articulation avec les mesures transversales des plans de déplacements scolaires et inter-entreprises ;
- Pour la mise en œuvre, voir les guides techniques récents du Cerema pour une intégration sécurisée et confortable du cycliste

(voir par exemple : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-te-cyclable>)

Partenariats à mobiliser

- Communes
- Conseil Départemental de la Charente (pour les aménagements sur les routes départementales)
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM)
- Grands employeurs : Entreprises, centres commerciaux, hôpitaux, administrations...
- Principaux établissements scolaires

5 ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

Pour une mobilité plus durable, il ne suffit pas de développer les offres en transports : il faut aussi faire changer les habitudes. Une politique de communication adaptée est essentielle ; elle peut s'accompagner d'actions plus ciblées envers les entreprises et leurs salariés, les établissements scolaires et d'enseignement supérieur, et d'autres actions d'accompagnement au changement, sur le modèle des «ambassadeurs du tri».

5.1 Renforcer la communication et l'information sur les solutions de mobilité

Renforcer la communication et l'information sur les solutions de mobilité

- Renforcement des actions de communication événementielle déjà initiées par GrandAngoulême: semaine européenne de la mobilité, forum sport environnement, challenge de la mobilité,...
- Actions de communication sur le vélo : partenariat avec les associations de cyclistes
- Renforcement de l'information et de la communication dans les quartiers en politique de la ville - interventions sur la mobilité et les transports

Calendrier

2023-2024-2025-2026

5.2 Impulser une politique très volontariste de Conseil en mobilité: employeurs, grand public, établissements scolaires....

Objectifs

Développer des démarches de conseil en mobilité qui proposent des actions transversales (plusieurs modes de déplacements, plusieurs types de leviers, plusieurs temporalités) pour faciliter :

- l'accès des salariés aux lieux d'emploi tout en diminuant les émissions de polluants et gaz à effets de serre, ainsi que le trafic routier;
- l'accès des scolaires et étudiants aux lieux d'études de façon autonome et par des modes alternatifs à l'automobile pour diminuer les émissions de polluants, de gaz à effets de serre et le trafic routier.

Principes

Entreprises et principales zones d'emploi

Pour chacune des entreprises et zones étudiées, les mesures seront de nature différente en fonction du contexte et des infrastructures déjà en place. Elles peuvent concerner entre autres :

- **l'accompagnement des démarches de covoiturage**, notamment en mettant en relation les salariés qui peuvent partager un même itinéraire ou en proposant d'autres dispositifs qui encouragent à cette pratique (comme le stationnement facilité pour les covoitureurs);
- **le déploiement de dispositifs d'autopartage** par une flotte de véhicules

d'entreprise qui pourrait être adaptée aux besoins de déplacement en dehors des horaires habituels ;

- **l'encouragement à l'utilisation des transports en commun** : adaptation des fréquences et amplitudes horaires, tarification, mise en place de solutions de connexion entre l'arrêt de TC et le bâtiment de l'entreprise (navette privée inter-entreprise, trottinettes, vélos ou scooters en libre-service avec bornes...);
- **la promotion du vélo** : infrastructures, stationnements, installation de douches et casiers pour les cyclistes, mise en place de systèmes de vélo en location ou en libre-service pour le dernier kilomètre (liaison entre l'entreprise et un arrêt de TC structurant desservant le secteur), etc. ;
- **l'amélioration des accès à pied** aux bâtiments des entreprises, cheminement depuis les arrêts de TC, sécurisation des traversées ;
- **le décalage des horaires** d'entrée et sortie des salariés du même secteur géographique afin d'étaler dans le temps les flux et réduire les épisodes de congestion.

Établissements scolaires et d'enseignement supérieur de l'agglomération : écoles primaires, collèges, lycées, sites universitaires...

Pour chacun de ces établissements les mesures seront de nature différente en fonction du contexte, des infrastructures déjà en place et du type de public. Elles peuvent concerner entre autres :

- **l'amélioration des accès à pied** sur l'ensemble du quartier concerné pour les établissements primaires et depuis/vers les arrêts de TC et car scolaire pour les collèges et lycées;
- **le développement des infrastructures et services pour la promotion du vélo** :
 - multiplication des pistes cyclables sécurisées autour des collèges et lycées en liaison avec les principaux lieux de demande, déploiement de stationnements sécurisés, installation de casiers... Pour aller plus loin on pourrait même imaginer que les établissements mettent à disposition des vélos en prêt aux enfants pour l'année scolaire. Autour des établissements d'enseignement supérieur on peut aussi déployer des systèmes de vélo en location ou en libre-service (en liaison avec des arrêts de TC structurant desservant le secteur). ;
- **l'accompagnement des démarches de covoiturage autour des sites d'enseignement** supérieur, notamment en mettant en relation les étudiants qui peuvent partager un même itinéraire ou en proposant d'autres dispositifs qui encouragent à cette pratique (comme le stationnement facilité pour les covoitureurs);

- **l'adaptation de l'offre de transports en commun** : adaptation des fréquences et amplitudes horaires aux horaires scolaires (voir fiche Adaptation de l'offre de TC), billettique et outils d'information voyageur intégrés pour pouvoir utiliser plusieurs modes en intermodalité (voir fiche Rendre les offres de mobilité plus accessibles);
- **décalage des horaires** de cours de certains établissements par rapport à d'autres pour éviter la saturation des réseaux aux heures de pointe.
- **des campagnes de pédagogie et information** sur la mobilité durable à destination des plus jeunes ; campagnes de formation des enfants et des jeunes à l'usage du vélo et des transports en commun

Actions en cours ou à lancer

Mener une nouvelle stratégie d'accompagnement des employeurs (logique collective en priorité)

Plans de mobilités, appui, conseil, informations, animations...

Calendrier : 2022-2023-2024-2025-2026

Mettre en place des actions auprès des établissements d'enseignement

Plans de mobilités, appui, conseil, informations, animations...

Calendrier : 2023-2024-2025-2026

Expérimenter un Plan de mobilité de « Zone »

Sur une zone d'activité où plusieurs entreprises seraient volontaires, expérimenter l'élaboration puis la mise en place d'un plan d'actions commun

Calendrier : 2023

Étudier la mise en place d'un réseau d'« Ambassadeurs de la mobilité »

Sur l'exemple des « ambassadeurs du tri », mettre en place un réseau de conseil en mobilité au plus près des usagers afin d'informer sur les différentes alternatives à la voiture particulière.

Calendrier : 2023

Accompagner la prise en main des outils numériques

Tous les usagers ne sont pas égaux dans la maîtrise des nouveaux outils numériques. Le rôle de conseil à la mobilité pourra se concrétiser dans l'aide à la prise en main des sites et applications.

Calendrier : 2023-2024-2025-2026.

Calendrier

Un programme d'actions ambitieux sera déployer pour accompagner les changements de comportements, de 2022 à 2026

Financement

Les actions de Conseil en mobilité seront dotées :

- d'un budget de 100 à 125 000€ par an
- de poste(s) dédié(s)

5.3 Renforcer les partenariats en terme de Conseil en mobilité solidaire pour les publics en insertion

Actions en cours et déjà menées

Le Département de la Charente, de par sa compétence relative aux solidarités et à la cohésion territoriale, soutient plusieurs actions de conseil à la mobilité solidaire, regroupées dans la Plateforme Mobilité Insertion. Elle poursuit plusieurs missions :

- Accompagner vers une mobilité plus autonome les personnes fragiles;
- Mettre en réseau les opérateurs porteurs de solutions de mobilité;
- Mettre à disposition des moyens matériels de mobilité accessibles.

Elle se concrétise notamment par de la coordination, de la communication et un soutien financier de structures du monde associatif et de l'économie sociale et solidaire :

- des structures assurant du conseil en mobilité,
- des auto-écoles solidaires,
- des garages solidaires,
- des services de transport solidaire,
- des services de location solidaire de véhicules.

Plusieurs de ces structures interviennent sur le territoire de GrandAngoulême.

GrandAngoulême souhaite poursuivre le travail de coordination et de coopération engagé aux côtés du Département sur son territoire.

Outils à mobiliser

Entreprises

Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, les plans de mobilité employeurs (PDME) sont obligatoires pour toute entreprise de plus de 50 salariés, à défaut d'un accord entreprise-salariés dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO). La collectivité organisatrice des mobilités, ici l'agglomération de GrandAngoulême, peut jouer un rôle clé dans l'accompagnement et l'incitation à l'élaboration de ce genre de documents. L'Ademe peut apporter un soutien technique et financier.

Établissements d'enseignement

Les Plans de Déplacements des Établissements Scolaires (PDES) sont des documents promus par le Grenelle de l'environnement et portés par des établissements scolaires (écoles primaires, collèges et lycées) pour repenser de manière globale la mobilité des enfants. L'ADEME apporte son assistance technique pour l'élaboration de ces plans.

Les plans d'établissement d'enseignement supérieurs et les plans campus inter-établissements (plus rares) sont des documents qui dépendent de l'initiative des établissements et ne sont pas encadrés par la loi.

Saisir l'opportunité de travaux près d'un établissement pour changer durablement les habitudes de déplacements

Partenariats à mobiliser

Cette action suppose une bonne coordination avec :

- CCI, Grands employeurs : Entreprises, centres commerciaux, hôpitaux, administrations...;
- STGA
- Région Nouvelle-Aquitaine (transports interurbains)
- Communes (foncier, choix de localisation)
- Département de la Charente (voirie, foncier, aménagements cyclables)
- Centres d'enseignement supérieur
- Département de la Charente (collèges, routes départementales)
- Région Nouvelle Aquitaine (lycées, transports scolaires et régionaux)
- Communes (gestionnaire des établissements d'enseignement primaire)
- Associations de parents d'élèves
- Associations d'étudiants
- Associations : insertion, mobilité durable

Exemple de plan de mobilité d'établissement d'enseignement supérieur : MobiCampus Lyon

MobiCampus Lyon est un projet de l'Université de Lyon comprenant six écoles du Campus Lyon Ouest Écully : l'École Centrale de Lyon, emlyon business school, l'Institut Paul Bocuse, l'ITECH, le CESI Lyon et ISOstéo Lyon)

En un premier temps (2016-2019), le projet visait à connaître à partir d'une enquête les pratiques et les besoins de déplacement de la communauté universitaire (étudiants, enseignants, chercheurs...). Sous la coordination du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET), les résultats ont permis de mieux comprendre, les modes utilisés, les

rythmes des déplacements, les attentes des différents publics concernés (1).

En un deuxième temps les établissements concernés se sont engagés dans l'élaboration d'un plan de mobilité lancé officiellement lors de la rentrée scolaire de septembre 2019. Il comprend des mesures comme le renforcement de certaines lignes de TC qui desservent le campus (ligne C6 prolongée en septembre 2020), le développement du covoiturage (notamment par la mise en relation conducteur-passager et la réservation de places de stationnement exclusives pour covoitureurs), le renforcement de certains itinéraires cyclistes et piétons et le déploiement d'offre de mobilité partagées (vélos et trottinettes).

DÈS LE 24 AOÛT, LES LIGNES C6 ET C6E VOUS EMMÈNENT SUR LE CAMPUS LYON OUEST ECULLY!

La ligne C6 est prolongée jusqu'au Campus Lyon Ouest Écully et offre une liaison directe avec le quartier de la Part-Dieu.



La ligne C6 dessert le Campus Lyon Ouest Écully toute la journée!



Exemples d'amélioration de l'offre de service du Sytral pour desservir le campus dans le cadre du plan de mobilité (2)

De septembre à juin, la ligne C6E renforce la fréquence de la ligne C6 entre Gare de Vaise et le Campus Lyon Ouest Écully en heure de pointe*.

GARE DE VAISE <-> CAMPUS LYON OUEST ECULLY



GARE DE VAISE <-> GARE PART-DIEU



* de 07h30 à 09h33 au départ de Gare de Vaise, de 18h25 à 19h00 au départ du Campus Lyon Ouest Écully

Plus de confort : plus de bus articulés pour desservir le campus



Une offre attractive les samedis et les dimanches



De mi-juillet à fin août, une offre renforcée même en été



1) Les résultats de l'enquête sont accessibles en ligne : https://www.ec-lyon.fr/sites/default/files/diag_mobicampus_cloe.pdf

2) Plus de détails ici : https://www.ec-lyon.fr/sites/default/files/depliant_desserte_campus_lyon_ouest_-_c6-c6e.pdf

6 FACILITER LA MOBILITÉ GRÂCE AUX NOUVEAUX OUTILS NUMÉRIQUES

Avec l'émergence du MaaS (Mobility as a service, ou la mobilité comme un service), de nouveaux outils numériques apparaissent, permettant d'accéder plus facilement à l'ensemble des offres de transport sur un territoire donné. Il s'agit ici de préparer l'arrivée de ces services et d'accompagner les habitants dans la prise en main.

Objectifs

Le MaaS, « Mobility as a service » ou « la mobilité comme service », consiste pour l'utilisateur à bénéficier d'un service (en général une application numérique) regroupant l'accès à différentes offres de transport, publiques et privées. Ce type de service permet, dans une même interface, de pouvoir :

- s'informer,
- calculer un itinéraire multimodal,
- acheter un titre de transport,
- réserver,
- commander,
- payer,
- s'abonner,
- utiliser les dispositifs embarqués dédiés aux publics malvoyants et malentendants

Ce type de système a vocation à regrouper tous les modes de déplacement, au sein d'une seule et même offre intégrée : transports collectifs urbains et interurbains, covoiturage, autopartage, vélos en libre-service, transport à la demande, taxis...

Le MaaS vise également à fidéliser les usagers aux transports publics en les incitant à s'abonner plutôt qu'à l'achat ponctuel de tickets

Actions en cours ou déjà menées

Mettre en place via Nouvelle Aquitaine Mobilité une plateforme digitale de mobilité intégrée (MaaS)

- Participation à la plateforme Modalis et au M-Ticket (ticket numérique sur mobile)
- Application STGA
- Développement d'un service MaaS par Nouvelle-Aquitaine Mobilités (billettique, information, tarification, achat des titres) sous la marque Modalis : ouverture des données sur l'accessibilité (obligations réglementaires), recherche d'itinéraire tous modes confondus
- Achat en ligne e-boutique Möbius et Modalis
- Achat de titres de transport dématérialisés monomodaux ou multimodaux (TER+bus par ex)
- Mise en relations et réservation de trajets entre covoitureurs
- Location de vélos à assistance électrique...

Calendrier

2023 :

- Recherche d'itinéraires
- Achat de titres de transport
- Mise en relations covoitureurs

Location de vélos à assistance électrique

Financement

55 k€/an pour le fonctionnement du syndicat ; 20k€ min. forfait pour l'outil

Engager une refonte des sites internet STGA et GrandAngoulême

Calendrier

2024

Engager une réflexion pour mettre en place d'applications de mobilité citoyenne

Incitation à la mobilité décarbonée en échange de bons d'achat dans les commerces locaux

Calendrier

2024-2025

Partenariats à mobiliser

Pilotage : Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Partenariats : GrandAngoulême / STGA / Région Nouvelle-Aquitaine / SNCF / Mouvibus / artisans taxis / opérateurs d'engins personnels de déplacement en libre service

Éléments de benchmark

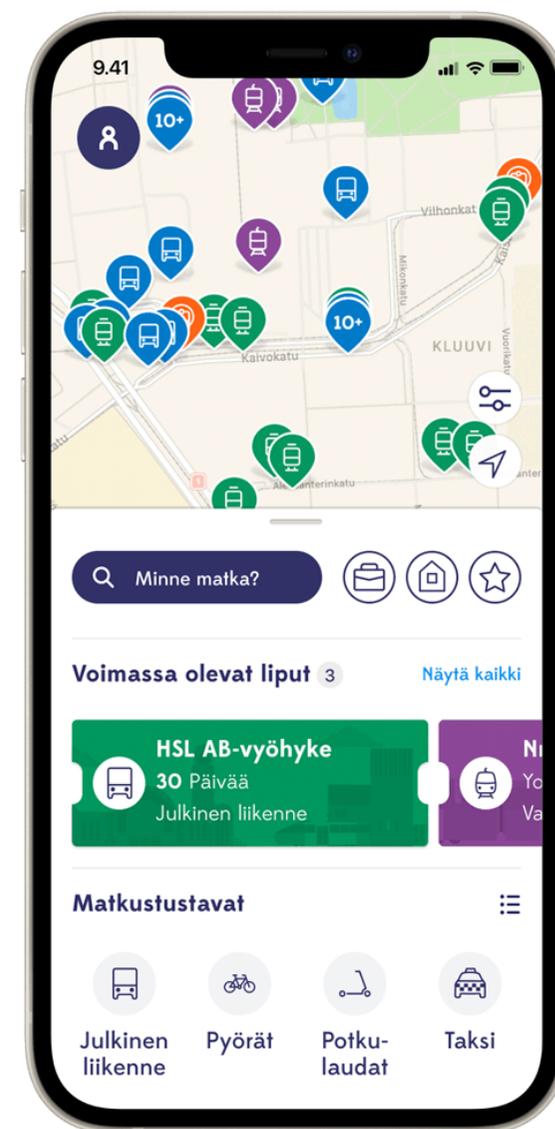
Application de Maas Whim - Hlesinki

L'application Whim, Helsinki (Finlande), conjugue Transports publics, taxi, vélos et trottinettes en libre-service, voitures en autopartage.

Elle est issue d'une collaboration entre l'agglomération de Helsinki et la start-up Maas Global

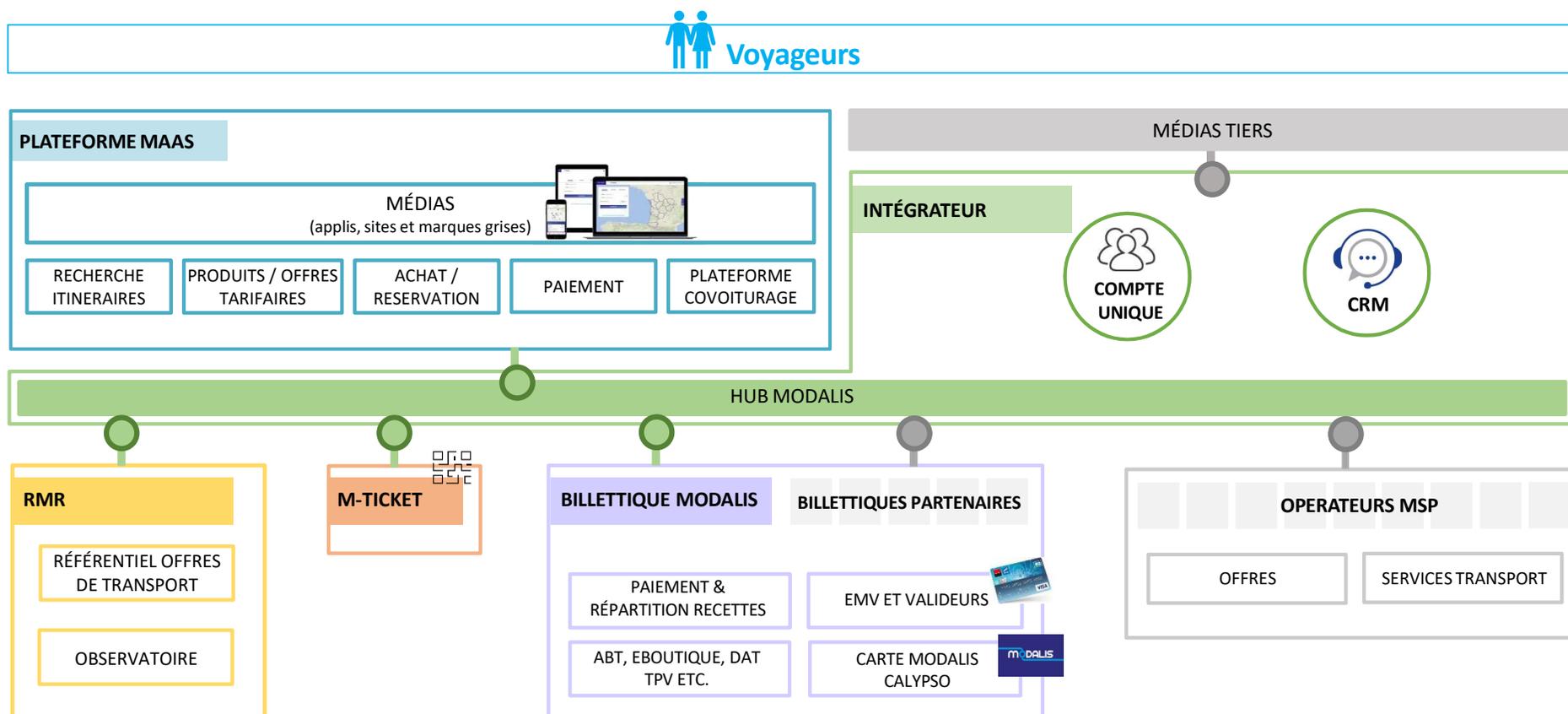
Le service propose plusieurs formules d'abonnement et de paiement à la course, combinant tout ou partie des offres en présence à Helsinki.

Cette application a, depuis, été déployée dans d'autres agglomérations européennes



Capture d'écran de l'application Whim

VISION SIMPLIFIÉE DU SYSTÈME MOBILITÉ INTÉGRÉE



7 DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE LOGISTIQUE

Parfois invisible, souvent considérée comme une nuisance, la logistique est au cœur du fonctionnement de nos villes et de nos vies quotidiennes: l'essor du e-commerce l'a montré au cours de la pandémie de Covid-19. Bien qu'étant assurée par une multitude d'acteurs principalement privés, la mobilité des biens et des marchandises peut, comme la mobilité des personnes, devenir un sujet de premier ordre pour les collectivités locales.

GrandAngoulême a engagé des réflexions partenariales en ce sens, en vue de mettre en place des actions concrètes pour mieux répondre aux besoins des habitants et des entreprises, en prenant en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques de cette activité.

Objectifs

GrandAngoulême s'est engagée dans la démarche InterLud, programme coordonné par le CEREMA, visant à élaborer une charte intercommunale de logistique urbaine durable, signée par les acteurs économiques.

Il s'agit de répondre à plusieurs enjeux : environnementaux (pollution, nuisances, congestion...), sociaux (conflits d'usage de l'espace public, conditions de travail des professionnels de la logistique, partage de la voirie, réglementation...) et économiques (attractivité économique et commerciale, vitalité du centre-ville, valorisation des métiers...).

Actions en cours et à engager

Mise en place d'un groupe de travail associant :

- organisations interprofessionnelles
- fédérations et confédérations sectorielles
- chambres consulaires
- énergéticiens (Enedis, GRDF)
- collectivités

Le diagnostic a permis d'identifier des enjeux portant sur

- l'accueil des véhicules sur l'espace public : maillage des aires de livraison, régulation des usages sur la zone piétonne...
- les besoins en mobilité et en stationnement des artisans*
- la transition énergétique vers des véhicules plus propres
- la lisibilité de la réglementation des livraisons, en particulier dans la zone piétonne

Élaborer une charte relative à la logistique urbaine avec les acteurs économiques de GrandAngoulême

Démarche nationale InTerLud en partenariat avec le Cerema et Logistic Low Carbon

Calendrier

Fin 2022

Financement

78 k€

Définir une stratégie sur la logistique via le projet carteclima!

Le volet «mobilité» du PLUi comprendra une stratégie logistique, aux côtés des autres actions portant sur la mobilité.

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Financement

Démarche globale : 1 M€

8 ENCLENCHER UN ENSEMBLE DE MESURES SUR DES SECTEURS PILOTES

Prises isolément, de nombreuses mesures du Schéma des Mobilités peuvent sembler relativement modestes : c'est leur mise en place conjointe qui permettra de « faire système » et changer les pratiques de déplacements. Mettre en place un ensemble de ces mesures sur un ou des secteurs pilotes permettrait d'expérimenter des mesures innovantes, tout en servant de démonstrateur pour la suite de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités.

Objectifs

De nombreuses actions préconisées dans ce schéma des mobilités ne seront efficaces que si elles sont menées ensemble : le développement d'infrastructures et de services de covoiturage doit être pensée avec la création des P+ ; le développement des infrastructures et services cyclables, en lien avec les plans de déplacements des établissements scolaires et d'enseignement supérieur, etc.

C'est pourquoi, il est proposé comme une des méthodes de mise en œuvre du schéma d'identifier des territoires pilotes sur lesquels plusieurs actions seront menées en parallèle afin d'améliorer leur efficacité ; avant d'être déclinées sur d'autres territoires.

Principes d'action

Identifier un territoire du centre de l'agglomération et un autre territoire de deuxième ou troisième couronne pouvant faire l'objet d'une première mise en œuvre de tout un ensemble de mesures. Les territoires seront choisis de telle sorte que les actions qui y seront menées puissent avoir des effets à l'échelle globale et locale. Le « territoire pilote » est moins un « périmètre » qu'un ensemble de « lieux » sur lesquels intervenir (pôles, axes, secteurs géographiques) pour résoudre des problématiques particulières. Expérimenter la mise en place d'une ligne de périphérie à périphérie, permettant la desserte de zones d'emploi depuis les communes de première couronne

Exemples d'expérimentations

Exemple d'intervention en centre d'agglomération :

Améliorer la mobilité liée à un établissement scolaire collège ou lycée.

Les actions autour de ce territoire pilote d'application seraient variées :

- Lancer un plan de mobilité de l'établissement scolaire ;
- Créer de nouvelles infrastructures cyclables sécurisées sur l'aire d'influence du centre d'enseignement ;
- Mettre en place d'autres services liés aux déplacements à vélo : stationnement vélo sécurisé, mise à disposition de casiers, systèmes de vélos en prêt ou en location pour les élèves...;
- Évaluer la possibilité d'améliorer le service de TC desservant le secteur : itinéraires, fréquences, amplitudes horaires ;
- Améliorer et sécuriser les cheminements à pied vers l'ensemble des arrêts des lignes de TC ou transports scolaires desservant l'établissement, notamment sur les territoires périurbains ;
- S'il existe une ligne de TC structurant (BHNS) desservant le centre, réaménager un ou plusieurs points d'arrêt dans les territoires périphériques, dans l'esprit des P+ ;
- Mener des campagnes de communication et sensibilisation auprès des parents d'élèves pour encourager à des déplacements autrement qu'en voiture

Exemple d'intervention en 2ème ou 3ème couronne :

améliorer la mobilité et l'accès aux équipements et services autour d'une centralité périphérique.

Dans la centralité identifiée renforcer les commerces et services existants :

- démarches de renouvellement de centre bourg ;
- accompagnement à la mise en place de services ou commerces itinérants ;
- accompagnement à la mise en place de services innovants liés au numérique (spot de télémedecine lié à une pharmacie ; spot de consultation administrative en ligne lié à une mairie...)

Faciliter les modes d'accès à cette centralité par tous modes de déplacement :

- stationnement automobile,
- pistes cyclables sécurisées sur un périmètre à déterminer,
- amélioration de l'offre de TC ou de TC à la demande desservant ce pôle depuis les bourgs proches,
- mise en place de cheminements piétons sécurisés.

Faciliter les connexions entre cette centralité et le cœur de l'agglomération :

- par l'organisation de rabattements vers les arrêts les plus proches des lignes de TC structurants, selon l'esprit des P+
- par la mise en place d'un ensemble de mesures pour encourager au covoiturage : stationnement et services réservés aux covoitureurs aux arrêts P+, voies réservées de covoiturage sur certains secteurs en accès au cœur d'agglomération, développement d'outils de mise en relation, campagnes de communication et sensibilisation.

Méthode

Identifier des secteurs pilotes

Groupe de communes, zone d'activité, groupe d'établissements scolaires...), les projets à engager et la méthodologie de mise en œuvre/évaluation

Calendrier

2022-2023

Financement

RH interne GA

Mettre en place des expérimentations

Calendrier

2023-2024

Financement

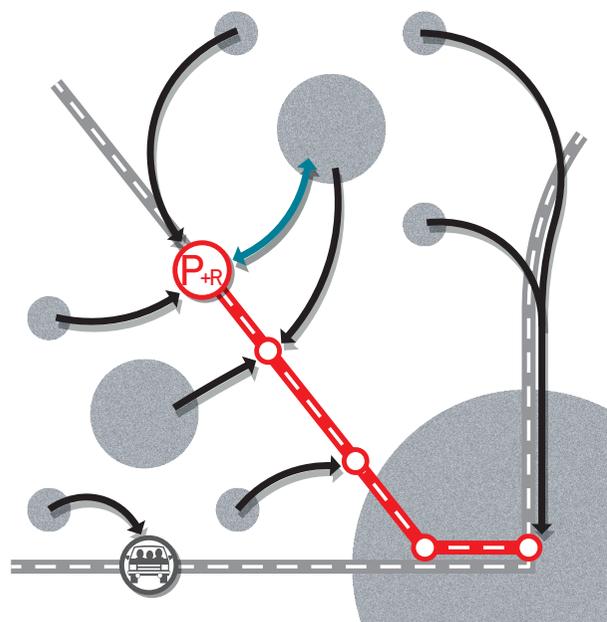
Équipement/Travaux : 100-125 k€/an + budgets 1/3/4

Évaluer les expérimentations

Au cours de l'expérimentation (1 à 3 ans) : observer / mesurer / ajuster / communiquer

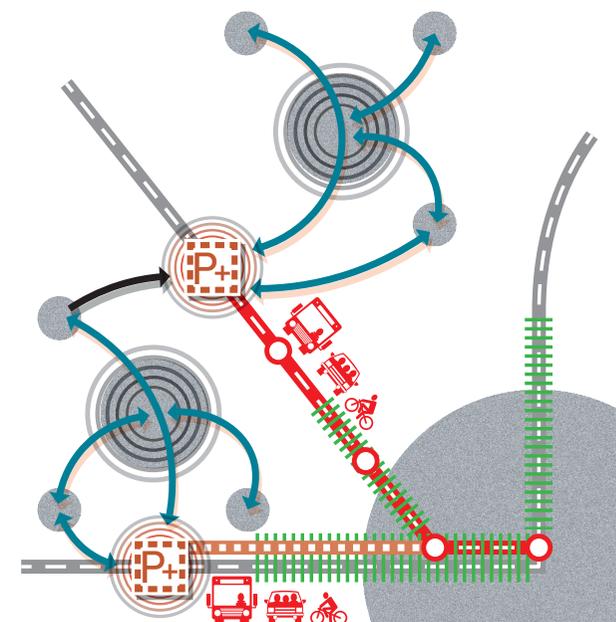
Situation actuelle

Des déplacements principalement effectués en voiture particulière et des secteurs sans alternatives; du rabattement en voiture organisé uniquement sur le BHNS ; des voiries routières générant des nuisances dans les communes traversées



Expérimentation sur un territoire-pilote

Mise en place d'un ou plusieurs «P+»; renforcement d'une ligne de bus complémentaire au BHNS ; test d'un système de TAD optimisé ; aménagements de voirie provisoires ou définitifs pour apaiser la voie et la rendre plus multimodale...



9 ARTICULER LE SCHÉMA DES MOBILITÉS AVEC LES ACTIONS RELEVANT D'AUTRES POLITIQUES PUBLIQUES

Agir efficacement sur la mobilité, c'est aller au-delà des politiques relatives aux transports et déplacements. Il faut également organiser l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire, en particulier les documents d'urbanisme (SCoT, PLUi), pour mieux coordonner urbanisme et transports ; poursuivre l'équipement numérique des communes, pour permettre de moins se déplacer (accès à distance aux services publics, télémédecine...), ce qui suppose d'accompagner les différents publics dans leur accès à ces outils.

Objectifs

Pour que la politique de mobilité de GrandAngoulême réussisse dans ses objectifs, il faut que tout un ensemble d'autres politiques soient menées en articulation avec celle-ci : aménagement, urbanisme, habitat, numérique, développement économique...

Projets et études en cours

- Élaboration du PLUi et du SCoT - démarche Carteclima!
- Référencement des projets urbains
- Création des observatoires
- Étude d'opportunité d'une Zone à Faible Émissions mobilité (ZFE-m)

Réflexions à lancer et politiques à (re)penser avec les enjeux de mobilité

Élaborer un Plan de Mobilité (ex PDU) via le projet carteclima!

Au sein d'une vision globale de la mobilité, élaborer une politique multimodale d'accès au cœur d'agglomération : transports collectifs, vélo, stationnement, plan de circulation, itinéraires piétons, espaces publics...

Financement

Démarche globale : 1 M€/ RH interne GA

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Intégrer les enjeux de mobilité en transversalité dans le projet carteclima!

Développer des polarités de service dans le territoire

Encourager par plusieurs leviers à la concentration sur certains pôles du territoire d'un ensemble de services, d'équipements, de commerces afin d'y faciliter l'accès sur des distances relativement courtes et de réduire ainsi les kilomètres parcourus en voiture :

- Mener des actions spécifiques dans les centres-bourgs ou centres-villes pour accompagner le renouvellement du bâti et l'utilisation des locaux vacants ;
- Utiliser les polarités commerciales ou de services déjà existantes (une boulangerie qui marche bien, une pharmacie, une mairie, une école, un centre commercial) pour y greffer des services supplémentaires : un spot de télémédecine, un service délocalisé de l'administration de l'agglomération, un point de vente de producteurs locaux...
- Mettre en place des dispositifs spécifiques pour encourager l'établissement de professionnels de santé dans ces polarités ;
- Proposer des commerces ou services itinérants (voir benchmark)
- Faciliter les modes d'accès à ces polarités par tous les modes de déplacement : stationnement automobile, pistes cyclables sécurisées, arrêts de TC (ou de TC à la demande : voir fiche Mieux organiser l'offre de TC), cheminements piétons sécurisés.

Mener une stratégie de déploiement des infrastructures et services du numérique au service des habitants et de la « dé-mobilité »

Tel qu'indiqué dans le projet d'agglomération GrandAngoulême, vers 2030 le numérique est en train de devenir le support quotidien des habitants de toutes classes d'âge pour les services, les commerces, les loisirs... Les déplacements du quotidien vont évoluer au fur et à mesure que ces pratiques se développent : le télétravail peut remplacer certains trajets-domicile-travail, les tiers lieux en tant que lieux de télétravail ou d'accès à des services numériques peuvent centraliser certains déplacements, l'organisation de la livraison des achats en ligne peut être repensée également autour de micro-centralités pour diminuer le nombre de trajets porte-à-porte...

Orienter le développement de l'emploi et de l'habitat dans les secteurs couverts par des offres de mobilité alternatives à l'automobile

Concentrer le développement des nouvelles zones urbanisées autour de centralités relativement denses où une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle existe ou peut être possible. Réinvestir le bâti existant et densifier les centres.

Financement

Démarche globale : 1 M€/ RH interne GA

Calendrier

2023-2024-2025-2026

Définir la stratégie de verdissement de la flotte GA intégrant le parc bus

Poursuivre le remplacement de la flotte de véhicules: en 2022, un tiers de la flotte est hybride (26 bus acquis dans le cadre du BHNS, puis 10 bus hybrides acquis dans le cadre du programme TEPCV)

Financement

50 k€ AMO

Calendrier

2023

Déclinaison par type de territoire

Cœur d'agglomération et première couronne

De nombreuses polarités existent déjà. L'enjeu sur ces territoires est d'identifier celles qui par leur positionnement et caractéristiques pourraient être renforcées avec de nouveaux services et consolidées en y améliorant les accès.

Deuxième et troisième couronne

Dans les espaces plus ruraux de l'agglomération, le choix de « nouvelles polarités » peut se faire à partir de lieux existants qui ne constituent pas aujourd'hui de véritables « pôles », mais qui peuvent le devenir en y rajoutant des commerces ou services : à proximité d'une école, d'une mairie, d'un seul commerce qui fonctionne déjà...

Le déploiement d'infrastructures numériques de haut débit et de tiers lieux peut être un vrai atout pour l'attractivité de ces territoires.

Outils à mobiliser

- SCOT
- PLU et orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Appel à projets de l'État (petites villes de demain comme exemple)?
- PLH
- Politique de la Ville
- Schéma directeur GrandAngoulême : économie, commerces, numérique, etc...
- AAP Etat / Europe sur le verdissement de la flotte

Partenariats à mobiliser

Pour développer les polarités sur le territoire il faudra une bonne coordination avec :

- Commerçants
- Communes
- STGA (pour le réaménagement des accès en TC aux pôles)
- Département (si aménagements sur les routes départementales à prévoir)
- ARS (pour l'accompagnement des démarches nécessaires à l'installation de professionnels de santé)

Pour développer les infrastructures et services numériques :
Opérateurs du secteur numérique ?

10 CONNAÎTRE LES PRATIQUES DE MOBILITÉ, ÉVALUER LE SCHÉMA DES MOBILITÉS

Pour faire vivre le Schéma des Mobilités de GrandAngoulême, en assurer la bonne mise en œuvre et en estimer l'efficacité, il importe de mettre en place les structures et processus de suivi et d'évaluation adéquats. Il s'agit donc de réaliser des enquêtes, de définir et suivre des indicateurs qui permettront au besoin d'ajuster le programme d'actions de ce Schéma des Mobilités.

Méthodologie proposée

Plusieurs procédures peuvent être mises en place pour assurer le suivi et l'évaluation du Schéma :

- La mise en place de critères d'évaluation avant chaque expérimentation.
- La création d'un observatoire des déplacements.
- La mise en place d'un comité de suivi du Schéma des Mobilités
- L'amélioration de la coordination des structures impliquées dans l'organisation des déplacements et des transports, qui pourraient être associées au comité de suivi : Région, Département, Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Enquêtes à programmer

Afin de suivre les pratiques des habitants, plusieurs enquêtes complémentaires entre elles doivent être menées :

Réaliser une Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2) et des enquêtes annuelles

Calendrier

EMC2 : 2022-2023

Autres enquêtes : 2022-2023-2024-2025-2026

Financement

EMC2 : 200k€

Autres enquêtes : 50k€/an

Faire vivre un Observatoire de la mobilité et contribuer aux Observatoires transversaux

Des indicateurs sur la mobilité seront suivis dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité: trafic routier, usage du vélo, covoiturage, offre et usage du réseau Möbius... Ils permettront d'observer l'évolution des offres et des pratiques de mobilité, et de suivre la mise en œuvre du Schéma.

Cette démarche de suivi d'indicateurs sur la mobilité s'intègre dans un ensemble plus large d'Observatoires multi-thématiques sur le territoire de GrandAngoulême.

Calendrier

2022-2023-2024-2025-2026

Financement

RH interne GA

Approfondir les modalités de mise en œuvre/concertation/évaluations du Schéma des mobilités

Calendrier

2022-2023-2024-2025-2026

Financement

RH interne GA

DÉPLOIEMENT ET PARTENARIATS

DÉPLOIEMENT DES ACTIONS

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1 Rendre le réseau de transports collectifs plus attractif								
Faire évoluer le réseau Möbius et le réseau scolaire		■	■	■	■	■		
Renforcer le maillage TC secondaire		■		■	■	■		
Renforcer l'articulation avec les services régionaux ferroviaires et routiers				■				
Soutenir les projets de mobilité solidaire				■				
Étudier une évolution vers une tarification sociale des transports			■	■				
Mettre en place une navette de centre-ville			■	■				
Poursuivre la mise en accessibilité des stations bus		■	■	■				
Engager le BHNS Phase 2 et la réflexion sur la désaturation des TC en centre-ville d'Angoulême		■				■	■	
2 Repenser et adapter l'usage de la voiture								
Définir une stratégie pour une mobilité automobile décarbonée	■	■						
Développer le covoiturage			■					
Étudier l'opportunité de services d'autopartage		■	■	■	■			
Définir des stratégies de stationnement cohérentes via la démarche Carteclima!		■		■	■			
Étudier l'opportunité d'une ZFE								
3 Partager la voirie et les espaces publics								
Actions d'apaisement des centres-bourgs et des voiries pénétrantes		■	■	■	■			
Aménagement des voiries communautaires	■	■						
Favoriser l'intermodalité avec le train								
Étudier l'opportunité d'un PEM sur le site Barouilhet			■					
Expérimenter un «Parking +» prototype			■					
4 Rendre le territoire plus cyclable								
Soutenir la création d'itinéraires cyclables		■	■	■	■			
Poursuivre les travaux Val de Charente				■	■			
Étudier la faisabilité d'aménagements				■	■			
Pérenniser le dispositif de primes pour l'achat de vélos à assistance électrique				■	■			
Tester un service de vélos en libre service				■	■			
Expérimenter des actions «vélos»				■	■			
Animer la politique cyclable, accompagner techniquement les communes, impulser une culture vélo, communiquer				■	■			
Évaluer et faire évoluer le service de location Möbius				■	■			

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
5 Accompagner les changements de comportements								
Renforcer la communication et l'information sur les solutions de mobilité								
Mettre en place une stratégie d'accompagnement des employeurs								
Mettre en place des actions auprès des établissements d'enseignement								
Expérimenter un plan de mobilité de «zone»								
Étudier la mise en place d'un réseau d'ambassadeurs de la mobilité								
Accompagner la prise en main des outils numériques								
6 Faciliter la mobilité grâce aux nouveaux outils numériques								
Mettre en place une plateforme digitale de mobilité intégrée								
Engager une refonte des sites internet STGA et GrandAngoulême								
Engager une réflexion pour mettre en place des applications de mobilité citoyenne								
7 Définir et mettre en œuvre une stratégie de logistique								
Élaborer une charte relative à la logistique urbaine avec les acteurs économiques de GrandAngoulême								
Définir une stratégie sur la logistique via le projet Carteclima!								
8 Enclencher une ensemble de mesures sur des secteurs pilotes								
Identifier des secteurs pilotes								
Mettre en place des expérimentations								
Évaluer les expérimentations								
9 Articuler le schéma des mobilités avec les actions relevant d'autres politiques publiques								
Élaborer un Plan de Mobilité (ex-PDU) via le projet Carteclima!								
Intégrer les enjeux de mobilité en transversalité dans le projet Carteclima!								
Définir la stratégie de verdissement de la flotte GA intégrant le parc bus								
9 Articuler le schéma des mobilités avec les actions relevant d'autres politiques publiques								
Réaliser une enquête certifiée Cerema (EMC2) et des enquêtes annuelles								
Faire vivre un Observatoire de la mobilité et contribuer aux observatoires transversaux								
Approfondir les modalités de mise en œuvre / concertation / évaluations du Schéma des mobilités								

PARTENARIATS À ENGAGER

	GrandAngoulême acteur unique	GrandAngoulême pilote, partenariats à engager	GrandAngoulême acteur avec pilote externe	Actions pilotées et mises en œuvre par d'autres acteurs
1 Rendre le réseau de transports collectifs plus attractif				
Faire évoluer le réseau Möbius et le réseau scolaire	X	Région		
Renforcer le maillage TC secondaire		Région, CCAS, associations		
Renforcer l'articulation avec les services régionaux ferroviaires et routiers		Région, NAM		
Soutenir les projets de mobilité solidaire		Région, CCAS, associations, Département		
Étudier une évolution vers une tarification sociale des transports				
Mettre en place une navette de centre-ville		Ville d'Angoulême		
Poursuivre la mise en accessibilité des stations bus		Communes, Département		
Engager le BHNS Phase 2 et la réflexion sur la désaturation des TC en centre-ville d'Angoulême		Région, Ville d'Angoulême		
2 Repenser et adapter l'usage de la voiture				
Définir une stratégie pour une mobilité automobile décarbonée	X	Communes, SDEG		
Développer le covoiturage		Communes, Département, NAM, entreprises		
Étudier l'opportunité de services d'autopartage				
Définir des stratégies de stationnement cohérentes via la démarche Carteclima!		Communes		
Étudier l'opportunité d'une ZFE		Etat, Département, Communes		
3 Partager la voirie et les espaces publics				
Actions d'apaisement des centres-bourgs et des voiries pénétrantes	X	Communes	Etat, Département, Communes	Etat, Département, Communes
Aménagement des voiries communautaires		Communes		
Favoriser l'intermodalité avec le train		Région, NAM	Région, NAM	
Étudier l'opportunité d'un PEM sur le site Barouilhet				
Expérimenter un «Parking +» prototype		Communes, Département		

	GrandAngoulême acteur unique	GrandAngoulême pilote partenariats à engager	GrandAngoulême acteur avec pilote externe	Actions pilotées et mises en œuvre par d'autres acteurs
4 Rendre le territoire plus cyclable				
Soutenir la création d'itinéraires cyclables		Communes	Val de Charente	
Poursuivre les travaux Val de Charente				
Étudier la faisabilité d'aménagements	X			
Pérenniser le dispositif de primes pour l'achat de vélos à assistance électrique	X			
Tester un service de vélos en libre service		Val de Charente, NAM		
Expérimenter des actions «vélos»	X			
Animer la politique cyclable, accompagner techniquement les communes, impulser une culture vélo, communiquer	X			
Évaluer et faire évoluer le service de location Möbius	X			
5 Accompagner les changements de comportements				
Renforcer la communication et l'information sur les solutions de mobilité	X			
Mettre en place une stratégie d'accompagnement des employeurs		Entreprises		
Mettre en place des actions auprès des établissements d'enseignement		Etablissement d'enseignement, communes		
Expérimenter un plan de mobilité de «zone»		Entreprises, CCI		
Étudier la mise en place d'un réseau d'ambassadeurs de la mobilité	X			
Accompagner la prise en main des outils numériques	X			
6 Faciliter la mobilité grâce aux nouveaux outils numériques				
Mettre en place une plateforme digitale de mobilité intégrée			NAM	
Engager une refonte des sites internet STGA et GrandAngoulême	X			
Engager une réflexion pour mettre en place des applications de mobilité citoyenne			Associations, commerces...	
7 Définir et mettre en œuvre une stratégie de logistique				
Élaborer une charte relative à la logistique urbaine avec les acteurs économiques de GrandAngoulême		CCI, CMA, Cerema		
Définir une stratégie sur la logistique via le projet Carteclima!		Communes, CCI, CMA		
8 Enclencher une ensemble de mesures sur des secteurs pilotes				
Identifier des secteurs pilotes		Communes		
Mettre en place des expérimentations		Communes, Département		
Évaluer les expérimentations	X			
9 Articuler le schéma des mobilités avec les actions relevant d'autres politiques publiques				
Élaborer un Plan de Mobilité (ex-PDU) via le projet Carteclima!	X			
Intégrer les enjeux de mobilité en transversalité dans le projet Carteclima!		Communes		
Définir la stratégie de verdissement de la flotte GA intégrant le parc bus	X			

ANNEXE : RAPPORT D'ÉTONNEMENT DE L'A-URBA

De juin à septembre 2021, l'a-urba a analysé et rassemblé les études, documents, démarches préexistant à l'élaboration du Schéma des Mobilités de GrandAngoulême. Sur la base de ces éléments et de rencontres avec les acteurs du territoire, l'agence a élaboré son «rapport d'étonnement», présenté dans les pages qui suivent, qui a nourri l'élaboration du Schéma. Il ne constitue pas un diagnostic à proprement parler, mais une première lecture des enjeux du territoire en matière de mobilité et d'articulation avec les autres politiques publiques.

SIX GRANDS ENJEUX IDENTIFIÉS

1 Des enjeux territoriaux

Les enjeux territoriaux regroupent les questions d'organisation et d'occupation du territoire. GrandAngoulême est une agglomération vallonnée et donc contrainte par une géographie particulière, notamment pour les déplacements pour les déplacements par les modes actifs (marche et vélo). C'est aussi un territoire marqué par des niveaux de densité très divers avec des écarts particulièrement importants entre la ville centre et le reste de l'agglomération. L'offre en transport en commun y est donc complexe à mettre en place entre zones denses bénéficiant d'une offre régulière de transports urbains et de larges zones hors de la ville dense desservies par un service de transport à la demande. Celui-ci est néanmoins complexe à comprendre par les usagers à cause d'une offre morcelée entre différents opérateurs. Une incitation à la pratique du vélo a été amorcée par GrandAngoulême. Une offre de prêt de vélo existe et un potentiel de VAE pourrait être développé, néanmoins, le niveau d'ambitions et les objectifs du territoire en matière de mobilité active doivent être clarifiés.

2 Des enjeux environnementaux

La mobilité s'inscrit pleinement dans les enjeux environnementaux qui sont au cœur des préoccupations et du débat public actuel. Adapter les pratiques de mobilité permet de répondre à un enjeu climatique et de santé publique qui s'inscrit dans la législation française. Le transport est aujourd'hui une des causes principales de pollution, le territoire de GrandAngoulême doit choisir comment il va influencer sur les modes de déplacement afin

de contribuer aux objectifs environnementaux nationaux et européens.

3 Des enjeux comportementaux

Le territoire de GrandAngoulême est peu contraint pour la voiture individuelle. Il est relativement aisé d'y circuler et de s'y stationner, même dans les zones les plus denses. Le report vers les autres modes de transport est donc plus difficile à opérer lorsque la voiture individuelle reste le mode le plus pratique pour se déplacer. De plus, les transports en commun souffrent de l'image véhiculée par la pandémie et n'arrivent pas à retrouver leur fréquentation de 2019, malgré la mise en place du BHNS et du nouveau réseau associé. La pandémie a également modifié les modes de consommation. Pourtant les comportements en matière de mobilité et de consommation ne sont pas en phase avec les exigences climatologiques et environnementales actuelles et il est impératif de les questionner.

4 Des enjeux sociaux

La population de GrandAngoulême est en partie vieillissante ce qui entraîne des enjeux importants notamment dans les zones les moins urbanisées. Alors que les jeunes retraités sont très mobiles, mais se déplacent essentiellement en voiture, les retraités plus âgés font face à la dépendance et aux difficultés de déplacement surtout dans ces zones peu denses. Ces zones rurales sont attractives pour certains ménages plus jeunes, ce qui pose des problèmes d'organisation et d'accompagnement pour les familles. De plus, de nombreuses communes, de la ville

centre aux plus rurales, enregistrent un taux de précarité très élevé. La question d'accès aux services publics et à l'emploi se pose pour ces ménages, et ce d'autant plus que l'offre de mobilité y est parfois difficilement compréhensible et/ou accessible.

5 Des enjeux de connaissance des pratiques

La dernière Enquête Déplacements Ville Moyenne de GrandAngoulême date de 2012. Les évolutions depuis 2012 sont méconnues et ce d'autant plus que le réseau de transport en commun a fortement évolué. Quelques données de l'INSEE sur les flux Domicile-travail permettent de se faire une idée sur les origines et destinations de ce type de déplacement, mais une grande part des pratiques notamment concernant les autres motifs restent méconnues. De plus, l'offre de transport en commun s'est restructurée en février 2020, mais la pandémie a empêché d'avoir du recul sur le réseau et les pratiques associées.

6 Des enjeux de gouvernance

Le territoire de GrandAngoulême a engagé de nombreuses réflexions sur différents modes de transport permettant d'avoir des objectifs pour la mobilité à court terme. Néanmoins, aucun document ne permet actuellement de mettre en cohérence l'ensemble de ces démarches qui avancent sans se coordonner suffisamment. Des projets maillent le territoire, mais il s'agit désormais de les interroger au regard d'ambitions fortes en termes de mobilité.

1 Enjeux territoriaux

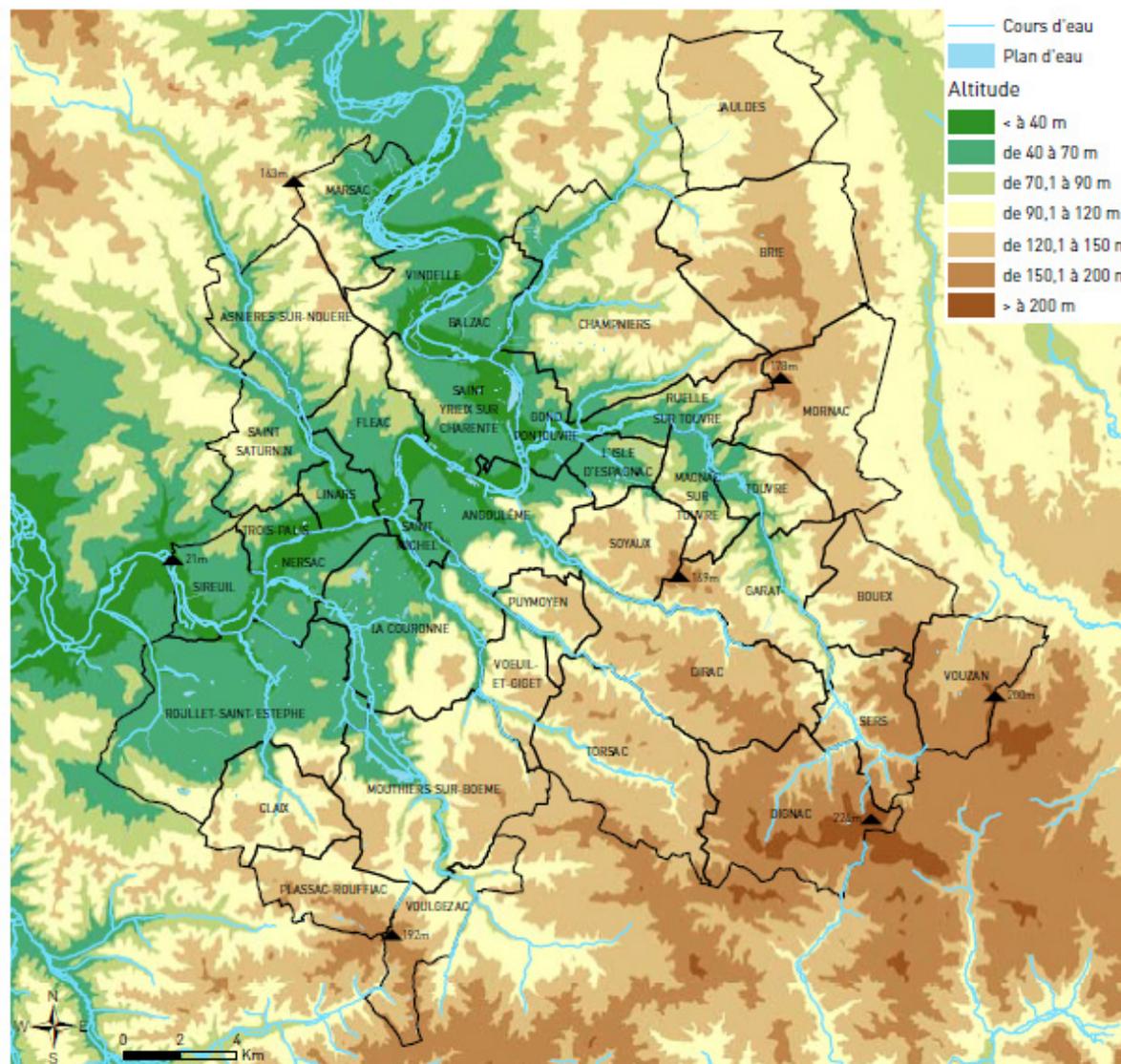
1.1 Une topographie particulière

Le territoire de GrandAngoulême connaît des différences de relief relativement importantes. Alors que le point le plus bas se situe sur la commune de Sireuil, au bord de la Charente, le point le plus haut culmine à 224 mètres, sur la commune de Dignac. Le territoire est marqué par la vallée de la Charente et de certains cours d'eau qui viennent découper le plateau.

L'agglomération est donc marquée par des dénivelés importants qui peuvent constituer un obstacle à la pratique de modes actifs.

Ces questions de géographie doivent être prises en compte sur la question des modes actifs et du vélo tout particulièrement et les solutions de mobilité doivent s'adapter à cette topographie particulière.

CARTE PHYSIQUE DE GRANDANGOULÊME



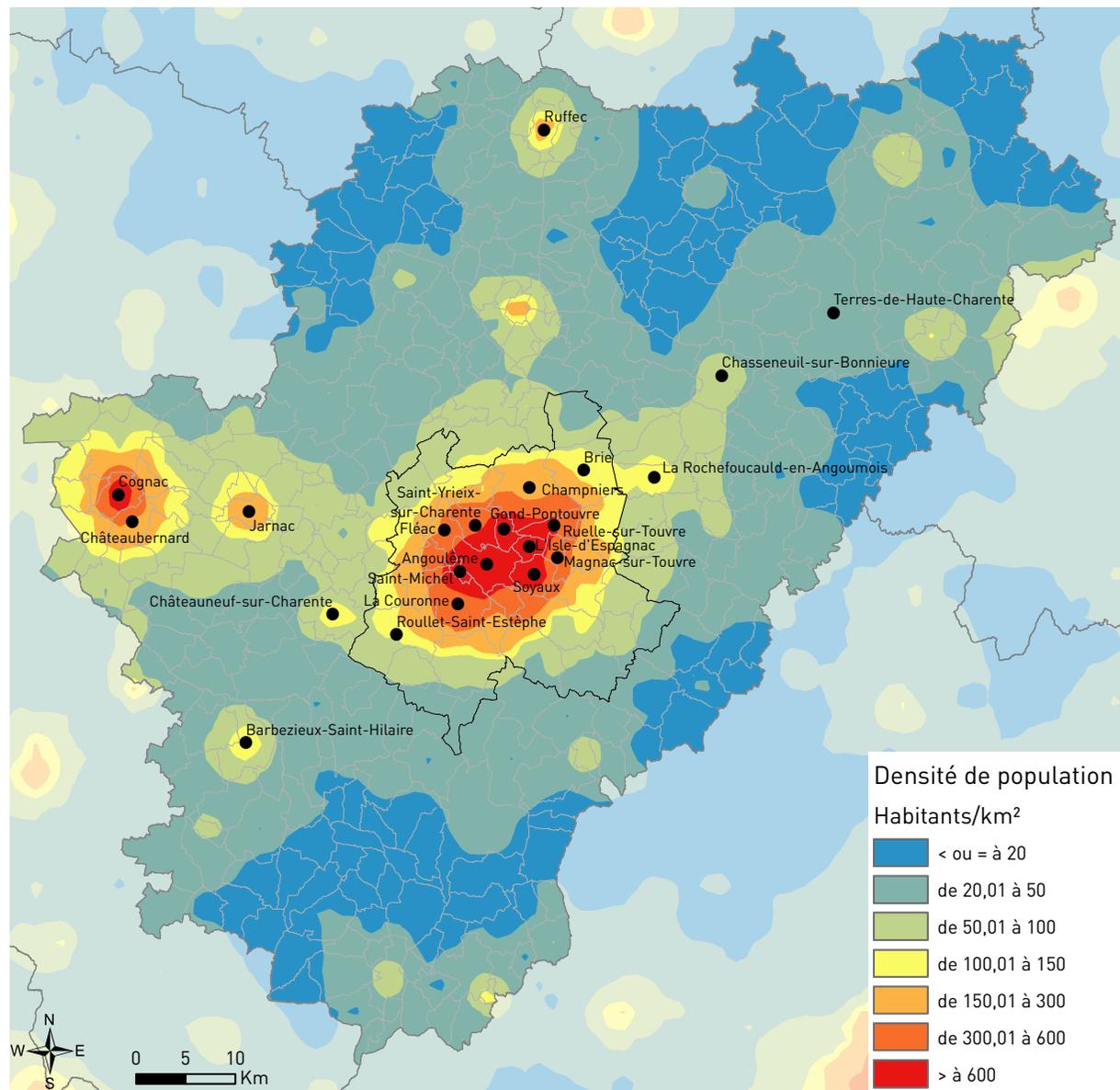
Carte issue de l'Atlas de GrandAngoulême 2019

1.2 Une diversité de densités importante

On trouve des écarts de densité particulièrement importants entre la ville centre et le reste de l'agglomération. Angoulême possède la plus forte densité de population avec 1920 habitants par km² devant Saint-Michel (1322 hab/km²) et l'Isle-d'Espagnac (927 hab/km²). La densité de population diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre et se réduit presque de moitié d'une couronne à l'autre. En seconde couronne, la densité moyenne est de 114,5 habitants/km² à l'image de Champniers ou Brie (124 hab/km²). En troisième couronne, la densité de population s'établit, en moyenne, à 66 habitants par km², ce qui est une valeur proche de celle de la Charente (59,4 hab/km²) ou de la Nouvelle-Aquitaine (70 hab/km²). La commune avec la densité de population la plus faible est Voulgézac avec 19 habitants par km².

Ces disparités de densité se traduisent par des fonctionnements du territoire très différents. Alors qu'Angoulême et les communes de première couronne ont un fonctionnement très urbain, des problématiques plus rurales apparaissent dès lors que l'on s'éloigne de l'hypercentre.

Pour autant, malgré des différences marquées, ces territoires doivent coopérer et fonctionner ensemble, notamment depuis que GrandAngoulême réunit 38 communes. Par ailleurs le territoire des communes rurales de l'agglomération est organisé entre un bourg central et de nombreux hameaux, ce qui complexifie l'organisation des déplacements de proximité et les rend difficilement captables par les transports collectifs. Ces différences de fonctionnement devront être prises en compte au sein du schéma des mobilités.



Carte issue de l'Atlas de GrandAngoulême 2019

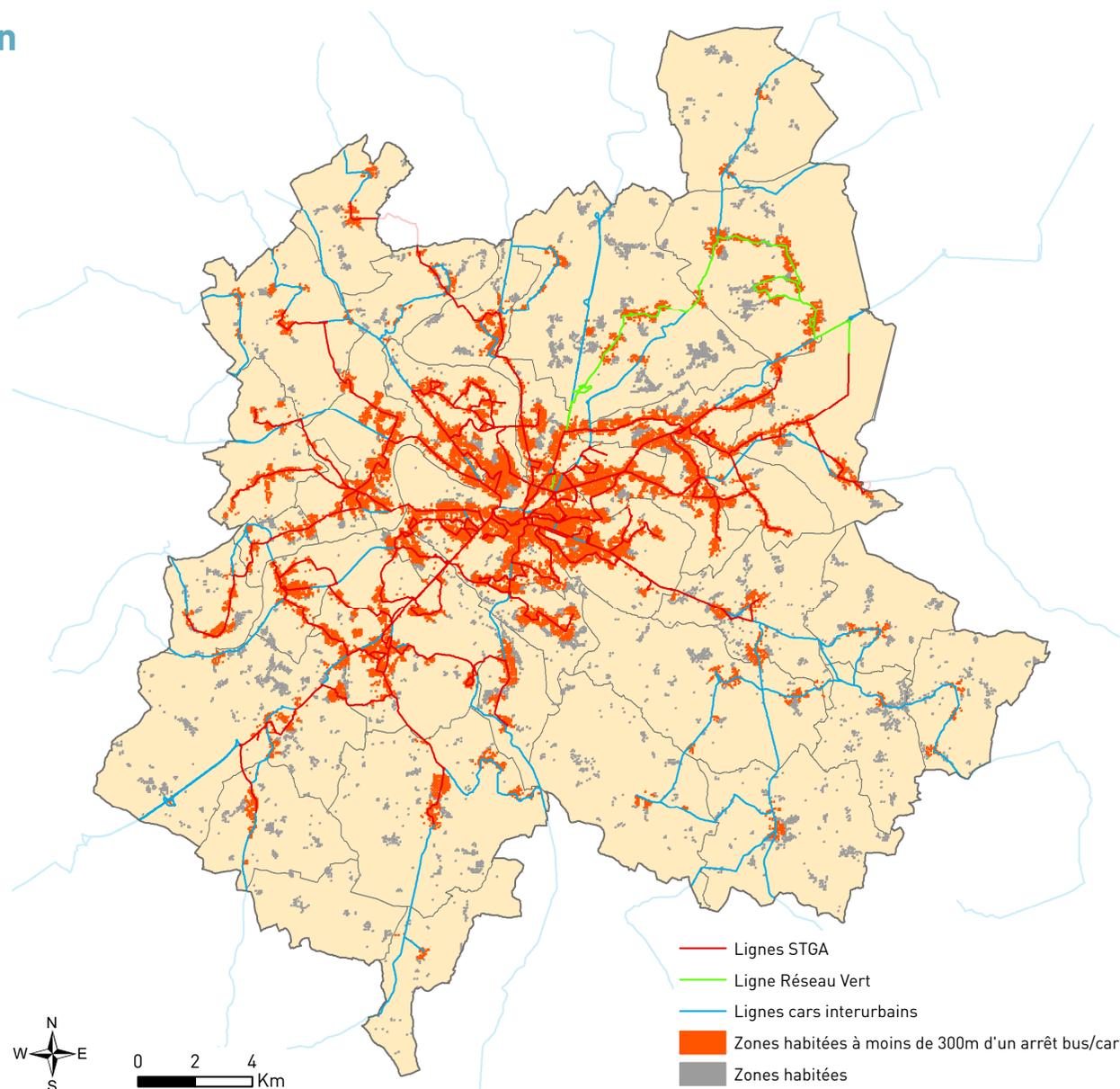
1.3 Des niveaux de desserte différents en fonction des territoires

Les zones les plus denses du cœur d'agglomération bénéficient d'une desserte en transport en commun urbaine régulière assurée par le réseau Möbius. La quasi-totalité des zones habitées des communes de la ville-centre et certaines de première couronne comme Soyaux, ou l'Isle-d'Espagnac sont situées à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport en commun.

En revanche, dès lors que l'on s'éloigne des zones les plus denses, de larges zones du territoire ne sont pas desservies par des services réguliers.

Il s'agit des zones les moins denses de deuxième et troisième couronne constituées de nombreux hameaux. Néanmoins, ces communes bénéficient d'un réseau spécifique de transport à la demande, mais dont le fonctionnement reste peu lisible pour l'utilisateur (cf. p.12). Certaines se situent également sur le trajet des cars de la Région Nouvelle-Aquitaine, ce qui permet de bénéficier d'une offre régulière bien que sa fréquence soit moins importante que celle du réseau urbain.

Néanmoins, l'articulation entre le réseau Möbius, celui des cars de la Région, le Ter et les services de TAD est encore peu identifiée.



Carte issue de l'Atlas de GrandAngoulême 2019

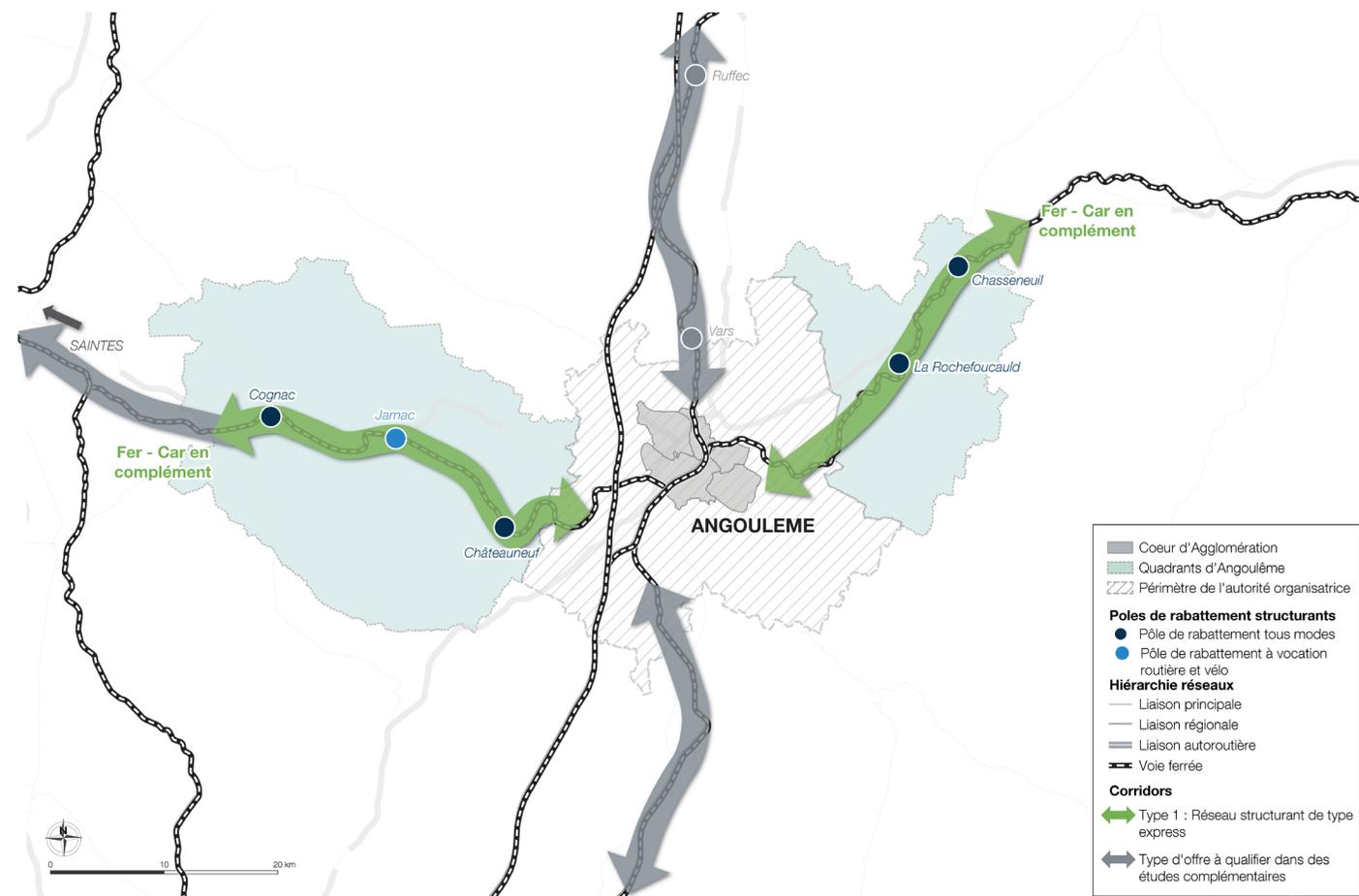
Afin d'articuler ces offres de transport à plusieurs échelles, le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilité mène une étude multimodale à horizon 2025 visant à faire émerger un réseau simplifié, lisible et attractif.

Les travaux ont débuté en 2019 et s'organisent par bassins. L'objectif est d'acquies une connaissance des territoires et de leurs enjeux, de dresser un panorama des offres de mobilité et des déplacements, et d'anticiper les besoins de mobilité à horizon 2025-2030.

À l'aide de cartes de flux des déplacements domicile-travail, des corridors de déplacements sont identifiés ainsi que des zones de rabattement. L'objectif de cette démarche est d'identifier les corridors de déplacement les plus importants afin d'y implanter, à terme, des transports en commun performants.

Enfin, une harmonisation des offres et une billettique multimodale permettront de faciliter et encourager l'intermodalité.

De grands corridors ont été identifiés autour de l'agglomération d'Angoulême : depuis Cognac et Chasseneuil d'est en ouest et depuis Ruffec au Nord et le long de la voie ferrée au Sud.



1.4 L'offre de BHNS

Le BHNS a été mis en service en service en 2019.

En février 2020, le réseau urbain Möbius a été restructuré afin de se réorganiser autour des deux nouvelles lignes de BHNS.

Le service de BHNS est encore nouveau et son aménagement est parfois difficilement compréhensible. Le fonctionnement des feux, aux giratoires, surprend les automobilistes, les carrefours sont parfois difficiles à traverser pour les conducteurs des cars, notamment en raison de la mauvaise coordination des feux.

Le réseau semble encore perfectible dans sa compréhension et son aménagement.

Les discontinuités des couloirs bus nuisent à l'efficacité du service ainsi que les nombreux et divers aménagements des giratoires.

Des parkings relais maillent le réseau de BHNS mais sont peu utilisés pour rejoindre le réseau. Ils sont généralement détournés de leur vocation première et utilisés comme simples parkings afin de rejoindre des lieux à proximité tels que l'hôpital.



Exemple de discontinuité des couloirs de BHNS. Source : GoogleMaps



Exemple de différences d'aménagements aux ronds-points. Sur la première image, le BHNS doit rejoindre la voie classique pour emprunter le giratoire tandis que sur la deuxième, le giratoire est percé pour pouvoir laisser le passage aux bus. Source : GoogleMaps

1.5 Une offre atypique de transport à la demande (TAD)

Les communes peu denses de l'agglomération de GrandAngoulême bénéficient de plusieurs offres de TAD. Si cette offre permet de compléter les services de transport réguliers, elle reste peu lisible et compréhensible pour les usagers du fait de son éclatement et de sa multiplicité. Au total, on compte trois services de transport à la demande opérant sur l'agglomération. Deux dépendent du réseau Möbius et un troisième est géré par l'association Mouvibus.

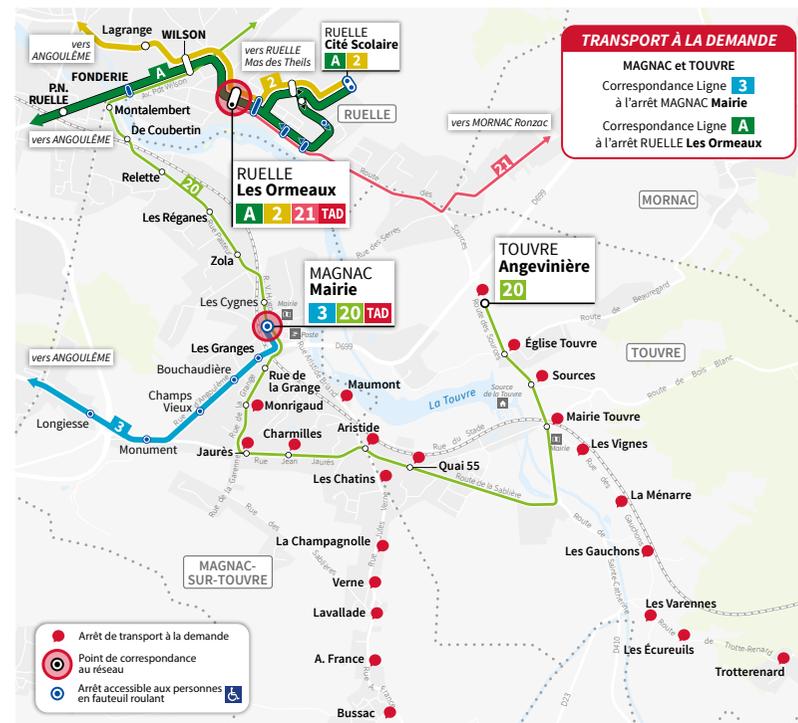
Les transports à la demande de Möbius fonctionnent d'arrêt à arrêt, c'est-à-dire que l'utilisateur doit se rendre à un point d'arrêt pour emprunter son transport à la demande qui le déposera sur un autre arrêt du réseau. Les arrêts doivent se situer au sein d'une zone prédéfinie. Les inscriptions se font la veille, au plus tard, et le service ne fonctionne pas le dimanche. Le prix d'un voyage est équivalent au prix d'un voyage sur le réseau régulier. Le réseau Möbius propose deux types de TAD :

- le TAD classique
- et la TAD adapté qui est réservé aux personnes à mobilité réduite. Sa mise en place a été justifiée par le fait que le réseau Möbius ne soit pas entièrement accessible aux PMR.

L'association Mouvibus offre également un service de transport à la demande aux personnes âgées de plus de 60 ans et aux personnes en situation de handicap. Le service s'étend parfois aux ménages précaires afin d'aider à l'insertion. Le trajet est réalisé de porte-à-porte, sur le même fonctionnement qu'un taxi. Le tarif du voyage est défini par l'association en fonction de critères sociaux.

La diversité de ces offres et le manque d'harmonisation des services en rendent la lecture particulièrement complexe pour l'utilisateur qui ne sait pas vers quel service s'orienter. De plus, l'usage du TAD de Möbius est détourné. Il est principalement utilisé par des scolaires et peu emprunté par les publics cibles. Cela le rend tout particulier dans le paysage du TAD français où peu de services voient leur usage détourné de cette façon.

Enfin, le principe de déposer d'arrêt à arrêt est peut-être peu adapté à l'agglomération de GrandAngoulême. Composée de nombreux hameaux, distants les uns des autres, et surtout éloignés des axes de transport en commun, ce fonctionnement est très certainement un frein à l'usage du TAD. En effet, il est compliqué pour l'utilisateur de rejoindre un point d'arrêt, parfois situé à plusieurs kilomètres de son domicile pour rejoindre son transport en commun, et ce d'autant plus si cette personne est en situation de handicap. Ce système est donc peut-être à interroger et à adapter afin de mieux répondre aux besoins des publics cibles.



Extrait d'une fiche présentant le service de TAD Möbius. L'utilisateur doit rejoindre un des points rouges et peut demander à être déposé sur le périmètre présenté par la fiche. Sources : STGA



Logo des différentes offres de TAD

1.6 Un potentiel vélo à développer

Constat sur le territoire et services existants :

GrandAngoulême a un potentiel de développement du vélo important avec la démocratisation du Vélo à Assistance électrique (VAE), qui permet d'adapter la pratique à la topographie du territoire aux importantes distances à parcourir.

L'agglomération a développé une offre de location de vélo qui permet d'initier à la pratique. Plusieurs vélos sont disponibles : des vélos classiques et des vélos électriques, pliables ou pas.

Les tarifs oscillent entre 10 euros par mois pour une location d'un mois pour un vélo classique et 150 euros pour six mois pour un vélo électrique. Des tarifs préférentiels sont mis en place pour les détenteurs de la carte mobilit'carte, les étudiants et les salariés d'une entreprise ayant mis en place un PDM conventionné.

Au total, 800 vélos sont mis à disposition des habitants de GrandAngoulême. Néanmoins, ce service, particulièrement attractif, souffre d'un manque de rotation. Les tarifs pratiqués sont très avantageux et n'incitent pas à l'achat d'un vélo, mais plutôt à renouveler le service de location. Une solution afin d'inciter à l'achat de vélo à la suite d'une location doit être trouvée afin de favoriser une meilleure rotation de l'offre.

Schéma cyclable de GrandAngoulême et du Département :

Ce potentiel vélo est aussi développé grâce à la rédaction d'un schéma cyclable de l'agglomération. Ce schéma a pour vocation de faciliter la pratique du vélo et d'augmenter sa part modale sur le territoire qui reste encore très faible. Il présente des itinéraires à aménager, des aménagements spécifiques à la pratique du vélo à réaliser, développe l'offre de stationnement, et incite à la mise en place de services, de campagnes de communication et d'animation.

Le département de la Charente a lui aussi rédigé son Plan Charente Vélo. Celui-ci vise à développer les itinéraires de cyclo-tourisme à l'échelle du département.



Extrait du schéma cyclable d'agglomération présentant les itinéraires à aménager

Bien que les pratiques et objectifs des deux schémas diffèrent, une coordination pourrait permettre une harmonisation des aménagements et une meilleure lisibilité des parcours cyclables.

Avis et suggestions

Le schéma cyclable de GrandAngoulême semble encore perfectible. Les grands itinéraires cyclables et la hiérarchie du réseau vélo sont difficiles à appréhender à la lecture du plan. Les itinéraires principaux, qui doivent permettre aux cyclistes de rejoindre rapidement la ville-centre ne se détachent pas clairement, et ce surtout depuis le quadrant Nord-Est de l'agglomération.

De plus, ce schéma semble être pensé par segments, sans avoir d'abord partagé une stratégie d'ensemble sur la place à accorder au vélo sur la voirie. Les itinéraires principaux devraient permettre aux cyclistes de circuler sur un trajet sans discontinuités d'aménagement, dans l'idéal, et lui permettre d'aller «au plus court» pour répondre à des logiques de vitesses et d'efficacité notamment pour les trajets domicile-travail.

Dans le schéma cyclable de l'agglomération, les itinéraires sont définis plutôt au gré des aménagements déjà existants plutôt qu'en fonction du confort du cycliste et de sa volonté de choisir le chemin le plus court. Les aménagements à effectuer semblent plutôt suivre une logique d'opportunités en fonction des aménagements déjà existants, cherchant à les relier entre eux, qu'une logique d'efficacité pour le cycliste.

Ensuite, le schéma détaille par itinéraires les aménagements à réaliser sur chaque tronçon. Le choix de ces aménagements se fait en fonction de la faisabilité technique et des opportunités foncières au détriment de la continuité du service.

Une piste cyclable sera aménagée si la voirie permet de dégager suffisamment de place sans contraindre la circulation automobile. Lorsque la place est insuffisante, le choix d'une zone 30 sera privilégié. Or la zone 30 sera incomprise de la part des automobilistes, en dehors d'un centre-bourg, où l'environnement urbain le justifie. Elle sera par conséquent peu respectée par l'automobiliste et mettra le cycliste dans une position d'inconfort, en plus de lui imposer une discontinuité d'aménagements.

Le niveau d'ambitions et les objectifs du schéma sont difficiles à appréhender. La place du vélo et la priorité qu'on souhaite lui accorder ne sont pas claires et ne s'articulent pas avec une politique globale de réduction de la place dédiée à la voiture et de partage de voirie..



GrandAngoulême 2016 – Schéma cyclable d'Agglomération – plan d'actions

Extrait du schéma cyclable d'agglomération de GrandAngoulême présentant les aménagements à privilégier par tronçon

Enjeux environnementaux

2.1 Des pratiques de mobilité à adapter face à l'urgence climatique

L'accord de Paris a été ratifié en 2016 et prévoit de contenir, d'ici à 2100, le réchauffement climatique. Il engage notamment les nations l'ayant signé à réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'objectif, à terme, étant d'atteindre la neutralité carbone.

La France ayant ratifié cet accord, tous les territoires doivent contribuer à l'accord de Paris et jouer leur rôle face à cet objectif.

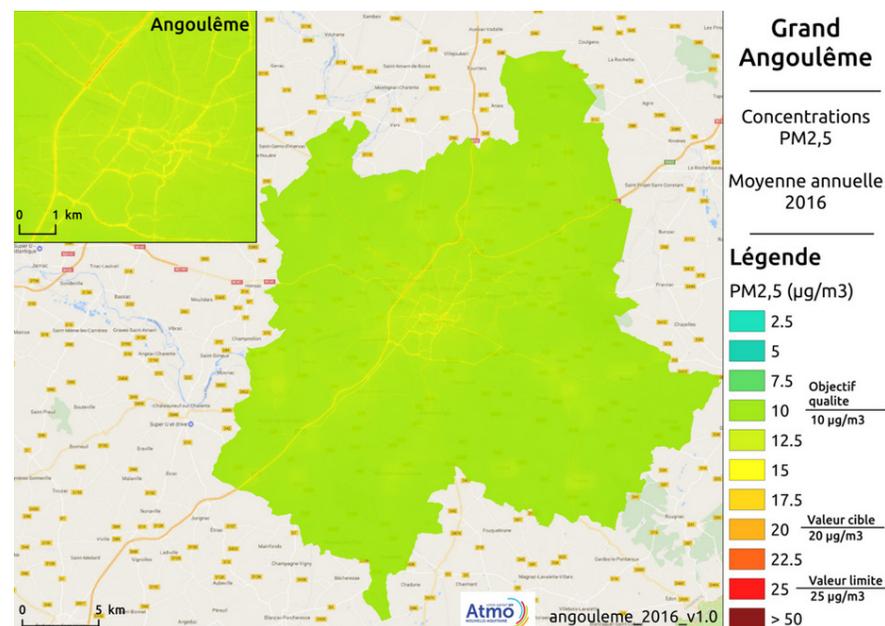
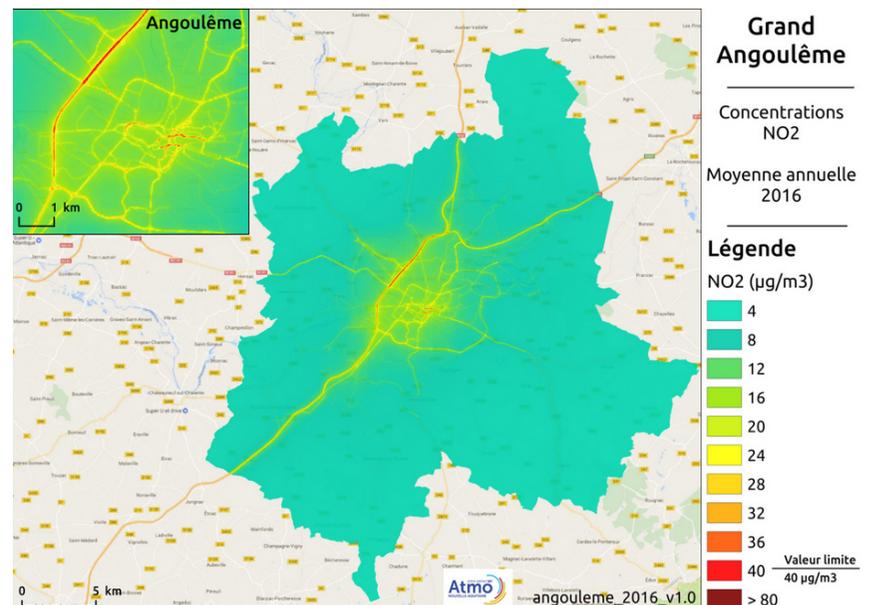
L'enjeu ici est double, puisque le risque climatique englobe également un enjeu de santé publique. Les gaz polluants sont nocifs et proviennent en grande partie du trafic routier. En effet, le transport est l'activité en France qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre.

En 2019, il représente 31% des émissions françaises de GES¹. Depuis 2008, les GES des transports sont stables mais l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'augmentation de la circulation. Ainsi, si les véhicules propres permettent de limiter l'augmentation de l'émission des GES, ils ne suffisent pas à la réduire, le nombre de voitures sur la route étant toujours plus important. Les émissions liées à la circulation de véhicules particuliers incombent à hauteur de 54% des GES, 24% aux poids lourds, et 20% aux véhicules utilitaires légers.

Cette consommation énergétique, en lien avec la manière de se déplacer, est donc à interroger.

Cet enjeu est à prendre en compte dans le schéma des mobilités qui doit suivre les engagements de l'accord de Paris et contribuer à réduire ses émissions de GES. GrandAngoulême doit statuer sur l'effort qu'il souhaite consentir en matière de santé publique et d'environnement.

1. <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport>



Cartes issues de l'Atlas de GrandAngoulême modélisant les concentrations d'émissions de NO₂ et PM_{2,5}.

Enjeux comportementaux

3.1 Articuler les évolutions sociétales et les changements de pratique de mobilité

Il est globalement facile de se déplacer sur le territoire de GrandAngoulême en voiture. Le territoire est peu contraint pour la voiture individuelle aussi bien dans les zones moins denses qu'en centre-ville où peu de contraintes sont imposées à l'automobiliste en termes de stationnement et de circulation.

Cette facilité de circulation en voiture n'incite pas au report modal vers les autres modes de transport (marche, vélo, transport en commun).

L'usage des modes de transport alternatifs est intimement lié aux contraintes de l'activité actuelle. Ce n'est qu'à partir du moment où se déplacer en voiture deviendra une contrainte intolérable, qu'un autre mode de transport pourra être envisagé.

Néanmoins, la crise sanitaire actuelle bouleverse les efforts consentis par certains avec des évolutions sociétales qui vont parfois à l'encontre des incitations au changement de modes. Le développement du télétravail en diminuant le nombre de personnes sur la route, facilite le trajet des automobilistes.

Des modes de consommation se sont développés comme les livraisons qui font augmenter les déplacements en lien avec la logistique urbaine et le transport de marchandises.

Enfin, les transports en commun sont délaissés et peinent à retrouver leur niveau d'antan du fait d'une image dégradée lors de la crise sanitaire mais également de l'essor des mobilités individuelles telles que le vélo, la marche ou encore les engins de déplacement personnels.

Le schéma des mobilités doit donc statuer entre l'incitation aux changements de mobilité et l'évolution des modes de vie.



Véhicule utilitaire léger de livraison dans les rues d'Angoulême.
Sources : GoogleMaps

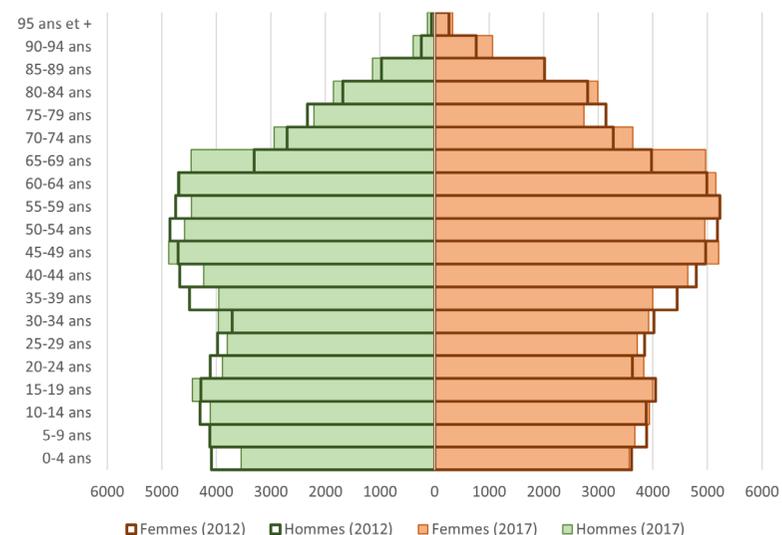
Enjeux sociaux

4.1 Quel accompagnement futur des personnes âgées dans les zones les moins urbanisées ?

Le phénomène de vieillissement de population que l'on peut observer au niveau national se manifeste également à l'échelle de GrandAngoulême, à un rythme plus soutenu. Entre 2009 et 2014, GrandAngoulême a connu un vieillissement plus rapide que sur le reste du territoire national.

Les 60-74 ans ont augmenté de 13,4% entre 2012 et 2017. L'indice de jeunesse de GrandAngoulême qui rapporte la population de 0-19 aux 60 ans et plus est passé de 0,94 en 2009 à 0,84 en 2014.

On constate sur la pyramide des âges que les plus de 60 ans ont fortement progressé tandis que les 35-44 ans ont perdu plus de 2000 personnes. Ces tranches d'âges regroupent des ménages d'actifs avec enfants. Leur diminution a sans doute eu un impact sur les effectifs dans les tranches d'âges de 0-19 ans.



Secteur	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75-89 ans	90 ans et +
Ville-centre	-4,5%	-0,8%	-3,6%	-0,7%	11,4%	-9,6%	36,5%
Pôle Urbain	3,3%	-0,7%	-1,1%	-3,4%	5,0%	0,0%	40,3%
1ère couronne	-2,1%	-2,0	-6,4%	-2,2%	12,3%	6,2%	53,6%
2ème couronne	-7,4%	-2,9%	-7,3%	-5,7%	20,6%	10,9%	36,2%
3ème couronne	-3,2%	-2,7%	-6,3%	-7,2%	24,7%	8,0%	32,1%
GrandAngoulême	-2,8%	-1,0%	-4,6%	-3,5%	13,4%	0,4%	40,0%

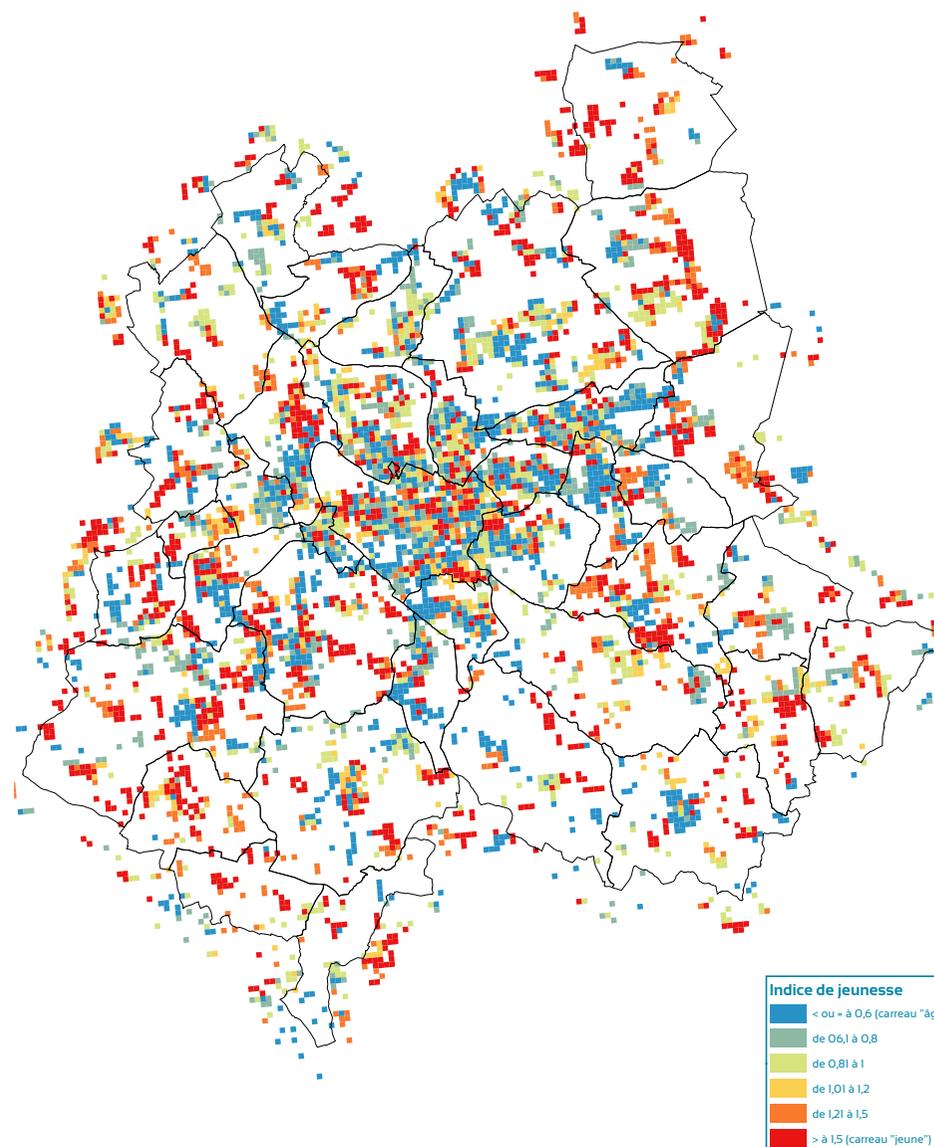
De plus, des communes rurales attirent certaines populations plus jeunes, ce qui pose des problèmes d'organisation aux familles. Les ménages couples avec enfants sont davantage représentés dans les communes de deuxième et troisième couronnes, où l'habitat pavillonnaire s'est développé ces dernières années. Angoulême et Saint-Michel sont les communes avec le taux de couples avec enfant le plus bas (respectivement 13,9 et 15,5%). En revanche, la commune de Brie est celle où les ménages avec enfant sont le plus représentés (41,5%).

Cela pose des problèmes d'organisation aux familles qui doivent accompagner ces enfants qui ne sont pas autonomes et ne bénéficient pas de l'offre de transport des communes les plus denses. Les personnes âgées, quant à elles, provoquent deux effets sur le territoire. Le premier est celui des jeunes seniors hypermobiles, mais dont les déplacements depuis les communes les plus rurales se font quasi exclusivement en voitures. Ces seniors, dépendants des déplacements automobiles se retrouvent ensuite isolés, lorsque le grand âge arrive et qu'ils ne sont plus aptes à conduire.

GrandAngoulême doit donc faire face à plusieurs défis :

- les familles qui s'isolent, mais qui multiplient les déplacements en automobile surtout pour le motif accompagnement
- les jeunes seniors hypermobiles qui s'éloignent de la ville centre, mais dont les déplacements se font quasi intégralement en automobile.
- les seniors les plus âgés, dépendants et isolés.

Indice de jeunesse par carreaux en 2015 (individus de moins de 18 ans / individus de 65 ans et plus)



Source : Insee FiLoSoFi 2015 carreaux 200x200m
Réalisation : GrandAngoulême, DSI-SIG, 06/21



0 1 2
kilomètres

Réf : OBS_21_09

4.2 Des ménages précaires : un enjeu d'accès aux services publics

Les ménages les plus précaires sont situés essentiellement dans la ville-centre et les communes les plus rurales. Trois communes ont un taux de ménages pauvres supérieur à 20%. Il s'agit d'Angoulême, Soyaux et La Couronne. Certaines communes rurales possèdent des taux élevés de ménages pauvres comme Voulgézac et Sers.

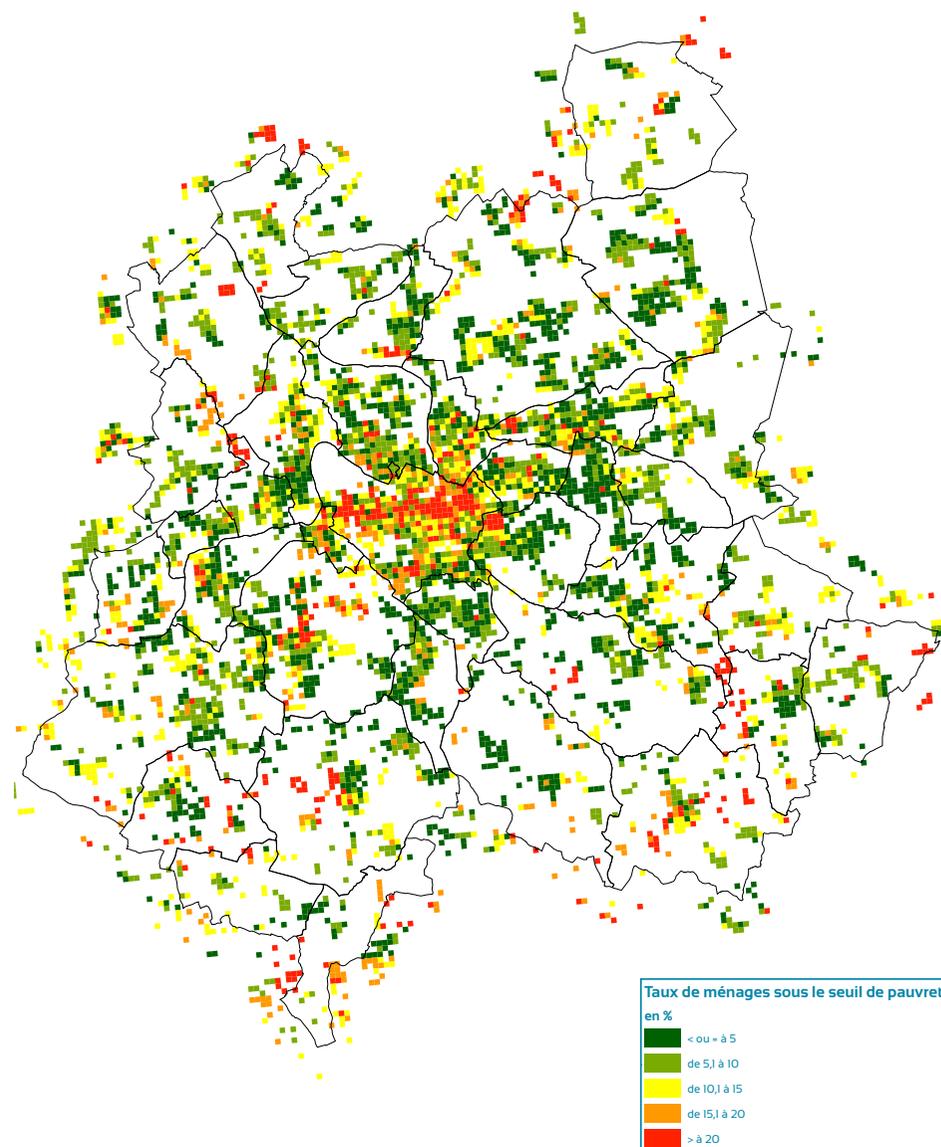
Au total, GrandAngoulême compte 18,8% de ses ménages sous le seuil de bas revenu. Ce seuil est supérieur à celui de la France Métropolitaine (17,4%) et légèrement supérieure à celui de la Nouvelle-Aquitaine (18%). En revanche, il est légèrement inférieur à celui de la Charente (19,4%).

Les ménages des communes rurales excentrées rencontrent des problématiques d'accès aux services publics, de santé, à l'emploi. Ils sont souvent isolés et ne disposent pas toujours d'un véhicule.

La complexité du service de transport à la demande rend difficile l'appropriation pour ces populations du service et celui-ci n'arrive pas à atteindre son public cible que sont les seniors et les plus précaires.

Les différences de tarifications entre les services sont parfois un frein à leur utilisation. Alors qu'il existe une tarification sociale pour le réseau Möbius, elle ne s'étend pas à la location de vélo.

Une réflexion doit être menée afin de déterminer quel bouquet de mobilité doit être apporté à ces ménages. Elle doit être articulée avec une réflexion sur la possibilité d'amener des services auprès de ces ménages et des solutions de démobilité.



Enjeu de connaissance des pratiques

5.1 Des données vieillissantes

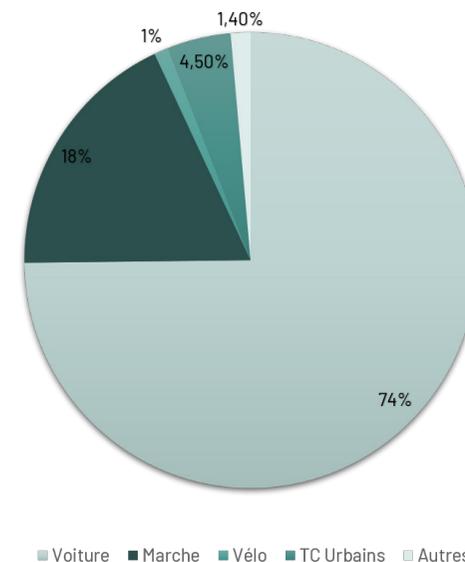
L'Enquête Déplacements Ville Moyenne est une enquête élaborée selon la méthodologie nationale des «enquêtes ménages déplacements» définie par le Cerema. Elle permet de recueillir et d'actualiser les éléments de connaissance des pratiques de déplacements sur un territoire et d'en tirer des enseignements. L'objectif principal de l'EDVM est de recueillir les pratiques de déplacements des personnes pour un jour «normal et moyen de semaine», du lundi au vendredi. Les enquêtes ont été réalisées par téléphone et ciblent tous les déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête.

La dernière Enquête Déplacements Ville Moyenne d'Angoulême a été menée en 2012. Elle a été réalisée auprès d'un échantillon de 2403 ménages (soit 2910 personnes) résidant au sein de GrandAngoulême. Elle s'est déroulée entre mars et mai 2012. Les connaissances sur les pratiques de déplacements des Angoumoisins sont donc anciennes et n'ont pas été actualisées. Si elles permettent d'appréhender la mobilité des habitants de GrandAngoulême dans ses grandes lignes, elles ont certainement connu de nombreuses évolutions depuis 2012, mais qui ne sont pas quantifiables actuellement.

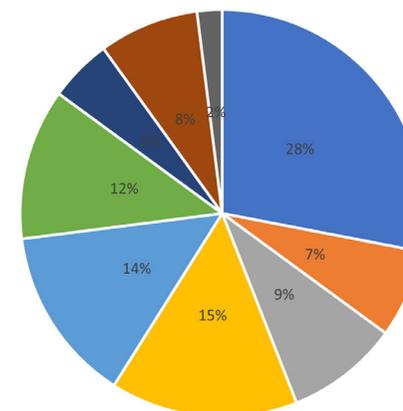
Les grands enseignements de l'EDVM

- 456 000 déplacements sont réalisés par jour.
- 85% de ces déplacements sont internes au SCoT d'Angoulême qui correspond au périmètre de GrandAngoulême actuel.
- On compte 3,7 déplacements/jour/personne.
- 85% des ménages sont équipés d'au moins une voiture
- Les déplacements domicile-travail ne représentent que 28% des déplacements totaux
- 74% des déplacements sont réalisés en voiture.

Parts Modales de l'EDVM



Motifs de déplacement



- Travail
- Achat en grands magasins
- Accompagnement
- Démarches et soins
- Autre
- Etudes
- Achat en petits et moyens commerces (y compris restauration)
- loisirs
- Visites à des parents ou amis

5.2 Des données plus récentes mais partielles : les flux domicile/travail de l'INSEE

Les données de l'INSEE permettent d'apprécier les flux domicile-travail d'un territoire. Si ces données ne sont pas à négliger, il convient néanmoins de se rappeler que ces flux ne représentent que 28% des déplacements du territoire¹.

Flux de travailleurs dans les communes du GrandAngoulême

- 55 660 *actifs* occupés de 15 ans et plus résident au sein de GrandAngoulême
- 85% d'entre eux y travaillent (47 540 personnes)
- 83% *des actifs* de GrandAngoulême *utilisent leur voiture* pour se rendre sur le lieu de travail. et 5,7% les *transports en commun*. Ces chiffres sont un peu différents pour les actifs résidant à Angoulême : 68% d'entre eux utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et 10,4% les transports en commun.
- 30% *des actifs travaillent sur leur commune de résidence* : 61% pour Angoulême et 18% pour les autres.

Les échanges entre communes du GrandAngoulême

31 000 *travailleurs* se déplacent *entre les communes de l'EPCI* dont 12 000 vers Angoulême.

15 000 *personnes* se déplacent entre les autres communes de l'EPCI hors Angoulême dont :

3600 vers l'Isle-d'Espagnac

3400 vers Soyaux

3240 vers La Couronne

2500 vers Gond-Pontouvre

2400 vers Champniers

9 communes attirent plus de travailleurs qu'elles n'en fournissent.

Les échanges entre EPCI

16 600 *travailleurs entrent dans GrandAngoulême* pour travailler et 8070 *en sortent* pour travailler ailleurs. GrandAngoulême attire principalement les travailleurs de :

La Rochefoucauld - Porte du Périgord : 3270 entrants

CA du Grand Cognac : 2950 entrants

CC Cœur de Charente : 2630 entrants

330 Angoumoisins travaillent dans la Métropole du Grand Paris

A retenir

Il existe de nombreux flux très locaux qui ne sont pas à négliger au sein même des communes. Même s'ils ne sont pas majoritaires et donc difficiles à apprécier.

Si un effet de polarisation semble se dessiner vers Angoulême et le cœur d'agglomération, il recouvre des réalités différentes étant donné la diversité des situations urbaines même au sein du pôle urbain.

Les flux domicile-travail sont les plus importants aux heures de pointe. Néanmoins, sur le reste de la journée, ils sont très largement minoritaires. Les données INSEE ne nous donnent qu'une information partielle sur la réalité des déplacements sur une journée.

Enjeux de gouvernance

6.1 Interroger les projets du territoire au regard de la stratégie mobilité

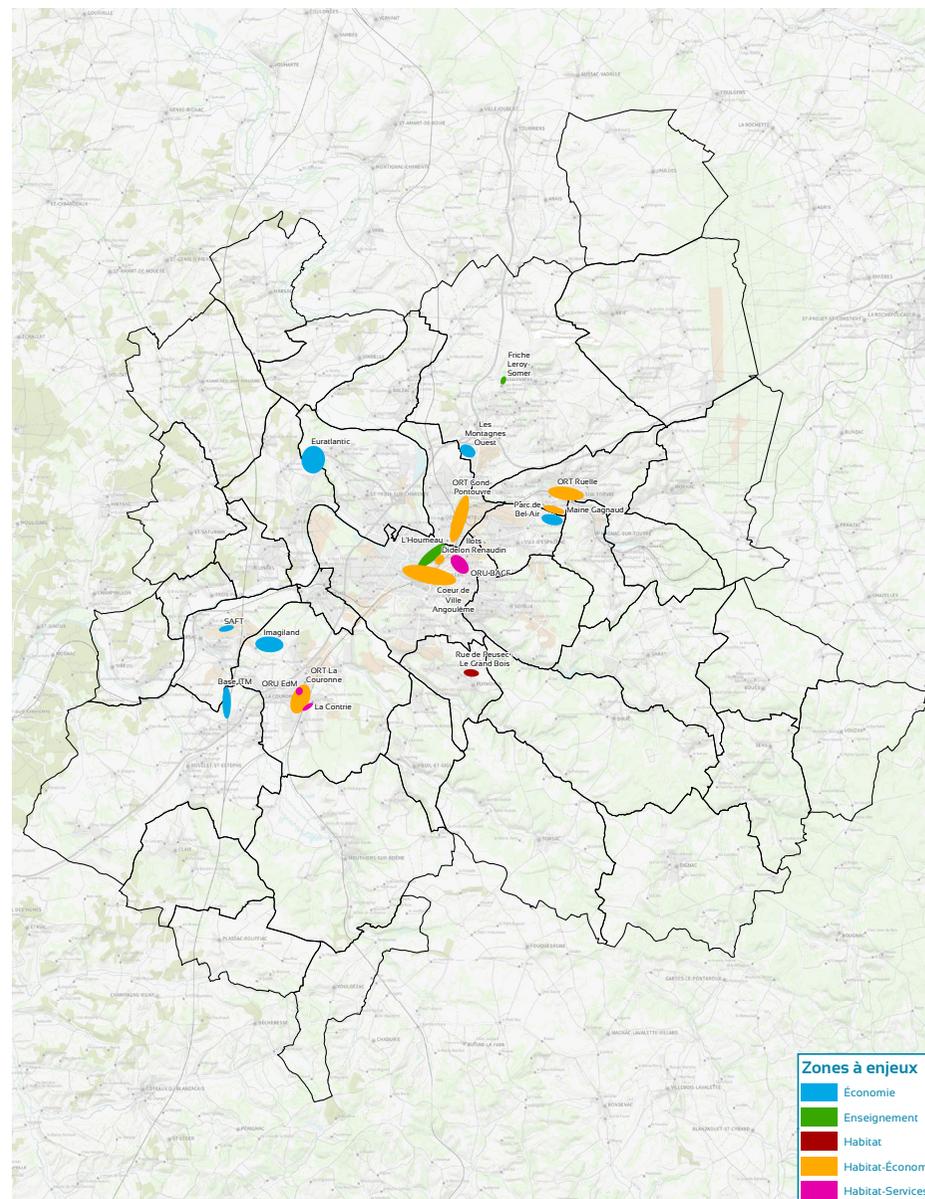
GrandAngoulême développe plusieurs projets sur son territoire en matière de développement urbain, d'économie ou encore l'implantation d'équipements.

Ces projets seront, à terme, générateurs de déplacements et la question de l'accès à ces nouvelles structures doit être intégrée à leur implantation.

Les tendances actuelles de stratégie foncière incitent à consommer moins d'espaces et densifier davantage afin de limiter les déplacements en voiture individuelle et la consommation d'espaces qu'elle induit. L'automobile permet une mise à distance et un éparpillement des fonctions urbaines tandis que pour être viables, les transports collectifs et les modes actifs obligent à organiser les courtes distances et à prôner une densification urbaine. Cela implique un aménagement du territoire qui se fonde sur une proximité assurée non par la vitesse, mais par les distances courtes. Une stratégie durable d'articulation entre urbanisme et mobilité pourrait consister à aménager la ville et le territoire de manière à favoriser la marche et le vélo pour les déplacements de proximité et les transports en commun pour les déplacements longs.

Si les grands projets polarisent l'attention, le PLUI devra également encadrer l'évolution des zones urbaines moins denses, notamment dans le diffus, pour permettre une meilleure intégration entre transports et urbanisme.

Zones à enjeux futurs sur GrandAngoulême



Source : GrandAngoulême
Réalisation : GrandAngoulême, DSI-SIG, 06/21



0 1 2 Kilomètres

Réf : OBS_21_07

6.2 Quelles marges de manœuvre financières ?

Les conditions futures de financement du réseau doivent être prises en compte dans la stratégie mobilités de GrandAngoulême, sous l'angle de la capacité de la collectivité à faire évoluer l'offre en transports. Il s'agit de définir dans quelle mesure la collectivité souhaite faire fonctionner le réseau à moyens réduits, constants, ou augmentés. Trois sources principales permettent de financer un réseau de transport : le budget transport de la collectivité, issu de la fiscalité locale ; les recettes commerciales du réseau, c'est à dire les billets et abonnements des usagers ; et enfin le versement mobilité (ex-versement transport), qui est la contribution des entreprises du territoire au budget transport de la collectivité.

Le versement mobilité est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en cage des transports. La contribution est calculée sur la base des rémunérations des salariés. Hors Île-de-France, elle varie entre 0% et 1,80%.

Le taux du versement mobilité de GrandAngoulême est actuellement à 1,70%. Il est possible juridiquement de le pousser à 1,80% maximum, ce qui laisse peu de marge de manœuvre. Or, les entreprises de l'agglomération ont été fragilisées par la crise sanitaire. Une augmentation du versement mobilité, dans ce contexte, et une mobilisation supplémentaire des entreprises semblent difficilement envisageables.

Cette situation semble d'autant plus délicate que le réseau Möbius peine à retrouver son niveau de fréquentation ce qui a également un effet sur les recettes commerciales du réseau.

Actuellement en baisse, les recettes commerciales ne devraient pas connaître un retour à une situation normale à court terme. A plus long terme, cette situation pose la question de l'équation financière du budget transport de GrandAngoulême et de la possibilité de faire évoluer les services de transport : doit-on, au delà de la période particulière actuelle, raisonner à enveloppe budgétaire constante (donc à réduire le service par endroit si l'on souhaite l'augmenter à d'autres), ou la collectivité se donne-t-elle la possibilité de jouer sur les leviers à sa disposition (fiscalité et prix des billets, et plus marginalement versement mobilité) pour augmenter significativement les offres en transport ?

6.3 Quelle stratégie multimodale et territoriale de la mobilité ?

GrandAngoulême a engagé plusieurs démarches en faveur de l'amélioration de la mobilité sur son territoire. Ces projets avancent en parallèle, parfois concomitamment, mais peinent à trouver une cohérence entre eux car ils répondent soit à leur logique propre ou à une réponse à un problème («il faut organiser les circulations des vélos», «il faut mettre en place un transport à la demande»), soit répondent à une logique de guichet («des financements sont disponibles pour les bornes de recharge électrique»), soit font partie d'un projet plus vaste mais sans détenir toutes les réponses (exemple des parkings relais du BHNS qui répondent à des besoins tout à fait autres)...

Le lancement des réflexions sur le BHNS a débuté en 2010 et après la mise en service en 2019, une deuxième phase est lancée en 2021 afin de réaliser des travaux concernant les aménagements dans le centre-ville.

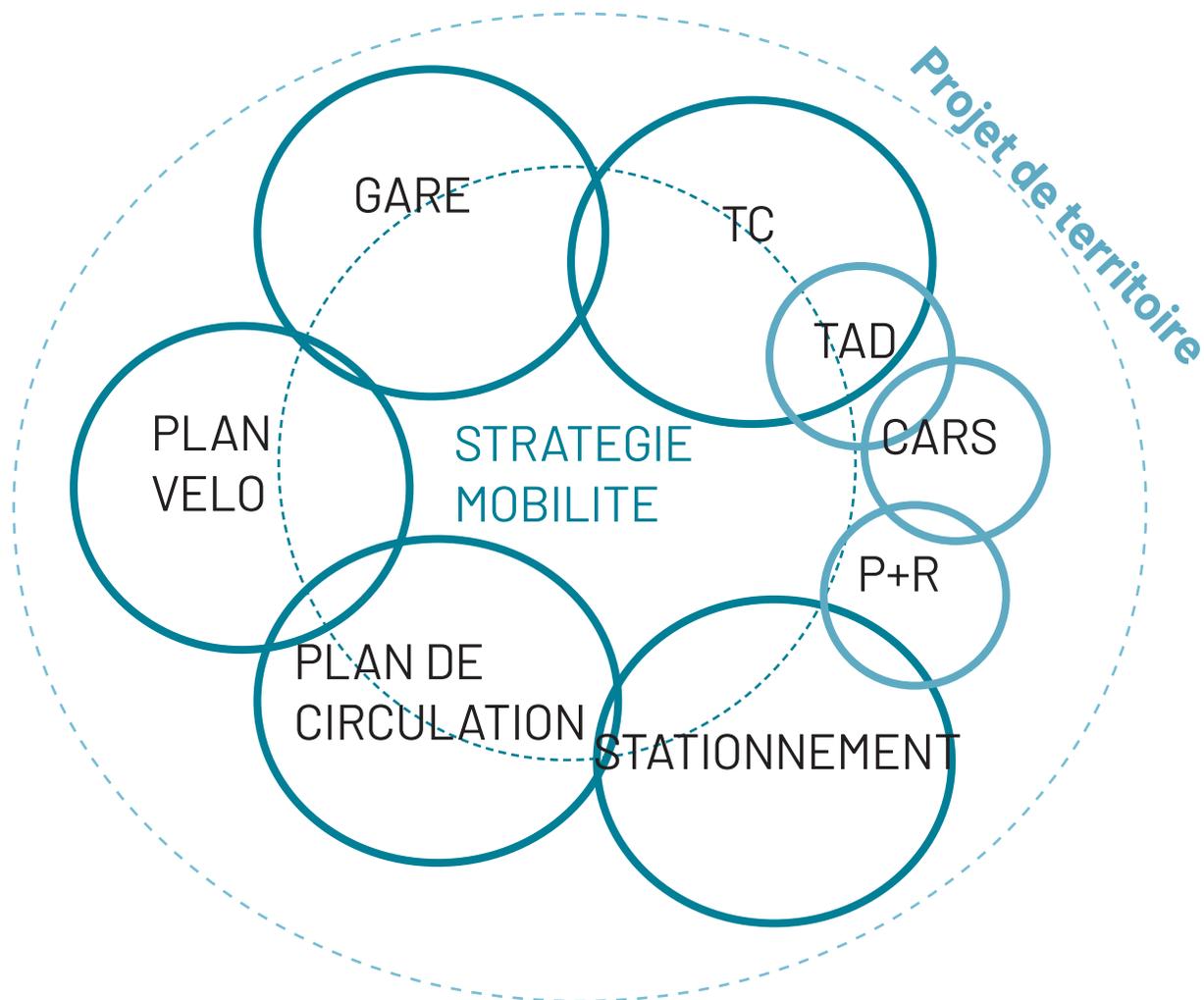
En 2016, GrandAngoulême a élaboré un schéma cyclable d'agglomération qui a été ensuite remis à jour en 2021.

L'agglomération a également réalisé un schéma directeur du covoiturage en 2019 suivi d'une étude stratégique sur le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques en 2020.

Ces démarches avancent en parallèle et se lancent en fonction des opportunités ou des évolutions techniques et réglementaires à l'instar du schéma stratégique sur le déploiement d'IRVE sans s'appuyer sur une vision globale.

Elles peinent également à s'articuler avec les démarches engagées par les AOM du territoire comme le département qui a également déployé un schéma de covoiturage et un schéma cyclable.

La stratégie mobilité doit permettre à ces démarches de s'articuler et d'embrasser une vision globale qui leur permettra de gagner en cohérence et efficacité.



GrandAngoulême

SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

PLAN D' ACTIONS



GrandAngoulême

SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

PLAN D' ACTIONS



Actualisation du schéma cyclable d'agglomération

Bureau communautaire du 8 octobre 2020




Présentation du BHNS et du réseau möbius de GrandAngoulême



INSEE

GrandAngoulême

Les déplacements sur l'agglomération d'Angoulême

Dossier d'étude

Résultats issus de l'exploitation de l'EDVM Angoulême 2012

Chief de projet
Alexandre Giraud

Réalisation du dossier
Mélanie Matzenauer
Frédéric Berteaux
Pascale Boleau




TTK Transport Technologie - Conseil Karineuh Combi

Étude stratégique sur le déploiement d'IRVE sur le territoire de GrandAngoulême

Groupe de Travail Mobilités

TTK
Sarah Moraillon
Lyon, Janvier 2020



TTK Transport Technologie - Conseil Karineuh Combi

Définition d'un schéma directeur covoiturage sur le territoire de GrandAngoulême

Groupe Mobilité- Définition d'un schéma directeur de covoiturage

Franck Lupescu
Marie Nicolas
Paris-Lyon, Juillet 2019

GRANDANGOULEME - DIRECTION TRANSPORTS ET MOBILITES

La compétence MOBILITES dans les statuts de la Communauté d'Agglomération

Article 4 - La communauté d'agglomération exerça, de plein droit, sur l'ensemble de son périmètre, toutes les compétences obligatoires liées à l'article L2251-9 du CGCT.

2° En matière d'aménagement de l'espace communautaire ... organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports.

Rôle de GrandAngoulême en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité

Article L2251-10 du Code des transports relatif aux compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est en charge de concevoir des solutions de mobilité à l'échelle de son territoire. Elle contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Sur son ressort territorial, l'autorité organisatrice de la mobilité est compétente pour organiser :

- des services réguliers de transport public de personnes ;
- des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de tels usages ;
- des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité ;

Elle peut également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générales des flux de déplacements importants ;
- organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'investissement, d'entretien ou d'exploitation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les émissions et les nuisances affectant l'environnement ;

Elle assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité (plan de mobilité) obligatoire pour les AOM de plus de 100 000 habitants et elle assure à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés notamment via un comité des partenaires (obligatoire).

LES SERVICES PUBLICS ET PROPRETS MOBILITES/TRANSPORTS DE GRANDANGOULEME

- Fiche n°1- Schéma des Mobilités / Plan de mobilité
 - Gouvernance : groupe de travail commun Mobilité + Transports
- Fiche n°2- Projets de Flotte d'Objets connectés Mobilité + Transports
 - Gouvernance : groupe de travail commun Mobilité + Transports
- Fiche n°3- Projet Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
 - Gouvernance : groupe de travail Transports
- Fiche n°4- Modernisation du réseau mobilité, Organisation des transports publics
 - Gouvernance : groupe de travail Transports
- Fiche n°5- Organisation des services de Transports Scolaires non urbains
 - Gouvernance : groupe de travail Transports
- Fiche n°6- Contribution au transport des personnes isolées et handicapées (MobiHub)
 - Gouvernance : groupe de travail Transports
- Fiche n°7- Projets et opérations sur les transports ferroviaires
 - Gouvernance : groupe de travail Transports
- Fiche n°8- Mobilités Carabiles (Vélos, Covoiturage)
 - Gouvernance : groupe de travail Mobilités
- Fiche n°9- Management de la mobilité
 - Gouvernance : groupe de travail Mobilités

Page 1/20

Chef de projet : François Péron / Sous la direction de : Antonio Gonzalez-Alvarez /
Equipe projet : Malvina Orozco, Laurent Dadies

