

Cartéclima !

J'écris mon territoire de demain

SCoT

SCoT VALANT PCAET

PLUi VALANT PLAN DE MOBILITÉ

PLUi



Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Mobilités, incluant l'annexe accessibilité

Pièce n°6

Prescription	11/03/2021
Arrêt	20/03/2025
Approbation	

TABLE DES MATIERES

Introduction	4
Qu'est-ce que le POA ?	4
Les impacts attendus	7
Plan d'actions.....	8
Un plan d'actions thématique, pour répondre à des enjeux plus transversaux	10
Proposer des services de mobilité en zones rurales.....	12
Améliorer la sécurité de tous les déplacements	14
Equilibre entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé	16
Renforcer la cohésion sociale	18
Une gouvernance partenariale.....	20
Des déplacements de proximité, en lien avec le renforcement des centralités et des pôles de vie	22
Des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine, en particulier pour les déplacements domicile-travail.	24
Des déplacements de plus longue distance, en lien avec l'attractivité du territoire ou sa traversée.....	26
Les mesures du plan d'actions.....	28
Schéma de synthèse	31
Axe 1 : Développer l'usage du vélo et de la marche.....	34
Axe 2 : Faire évoluer les usages automobiles	49
Axe 3 : Rendre les transports collectifs plus attractifs.....	62
Axe 4 : Faciliter l'intermodalité.....	74
Axe 5 : Penser un urbanisme et des espaces publics plus favorables aux modes alternatifs à la voiture	81
Axe 6 : Accompagner les changements de comportements	87
Axe 7 : Améliorer l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération	93
Axe 8 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du programme d'actions Mobilité	96
La programmation du POA	98
Calendrier prévisionnel de réalisation.....	99
Coûts et financements	100
Annexe accessibilité	101
GLOSSAIRE	107

Introduction

QU'EST-CE QUE LE POA ?

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Mobilité est un document dédié aux Mobilités dans le Plan local d'urbanisme intercommunal valant Plan de mobilité (PLUI-M). Il transcrit la stratégie de mobilité à l'horizon 2035 pour le territoire de GrandAngoulême et le plan d'actions associé. Sa mise en œuvre devra faire l'objet d'un suivi et d'une première évaluation 5 ans après son approbation.

Le POA porte une vision territoriale et systémique, qui tient compte des pratiques de mobilité dans leur ensemble, pour tous les modes de déplacements, au-delà des compétences de GrandAngoulême. Les sujets qu'il doit traiter sont définis par le code des transports (Chapitre IV, articles L1214-1 à L1214-38).

Le POA permet d'inscrire dans un PLUI-M toutes les mesures du plan de mobilité qui ne sont pas traduisibles dans le droit du sol, vis-à-vis duquel il n'est donc pas opposable. Ses mesures ne s'appliquent pas aux demandes de permis de construire ou d'aménager. Il est opposable, en revanche, aux décisions relevant du pouvoir de police des maires. (ex. : circulation, stationnement).

Un processus d'élaboration partenarial et itératif

L'élaboration du POA a été conçue dans une vision large de la dynamique partenariale. En effet, les enjeux de mobilité sur le territoire dépassent les seules compétences de GrandAngoulême et engagent les partenaires, par exemple sur les voiries, le stationnement, les transports interurbains, etc.

Ces enjeux rendaient nécessaires une concertation approfondie avec les acteurs spécifiques des mobilités.

Comité Mobilité Cartéclima !

Le Comité Mobilité Cartéclima ! a été conçu comme une instance de travail technique et partenariale. Il a mobilisé de nombreux acteurs locaux de la mobilité : les services de l'Etat, Région Nouvelle-Aquitaine, Département de la Charente, Nouvelle-Aquitaine Mobilité, les 38 communes, des associations d'usagers, les chambres consulaires, les associations membres de la commission accessibilité, les opérateurs des services de mobilité du GrandAngoulême. Ce Comité s'est réuni 10 fois entre novembre 2023 et novembre 2024.

Groupes de travail géographiques

Les groupes de travail géographiques sont des instances de travail technique avec les communes, par secteurs géographiques. Leur rôle a consisté à préciser les actions à l'échelle locale. Deux séries de groupes de travail géographiques ont été organisées, en mars et en juin 2024.

Un projet qui affirme la nécessité d'une offre de services de mobilité diversifiée et articulée pour faire concurrence à la voiture individuelle

La stratégie retenue pour le plan de mobilité correspond à une vision systémique des mobilités : la mise en œuvre du plan d'actions devra être conjointe et globale, pour « faire système » pour changer les pratiques de mobilité du quotidien et réduire l'impact environnemental des déplacements de personnes et de marchandises.

Cette stratégie est structurée autour de 4 défis :

- Proposer un bouquet de services de mobilités
- Repenser la place et les usages de la voiture
- Accompagner les changements de comportements vers des pratiques de mobilité écoresponsables
- Agir sur les flux de marchandises et la logistique

L'offre de services de mobilité doit être organisée à plusieurs échelles :

- ⇒ celle des connexions avec les territoires voisins et les grands pôles extérieurs,
- ⇒ celle des déplacements internes au territoire pour l'accès au cœur d'agglomération, aux pôles d'emplois et entre périphéries,
- ⇒ celle de la proximité pour accéder aux pôles de vie, aux commerces et services du quotidien.

Ces échelles correspondent à des besoins et à des solutions différentes.

- Les déplacements de moyennes et longues distances requièrent de la performance pour des liaisons directes et rapides. Ils vont s'appuyer sur le train, des navettes express, des lignes de bus et de car, du covoiturage.
- Les déplacements de proximité quant à eux seront facilités grâce à la continuité et la sécurité des cheminements pour les modes actifs (piétons, vélos), des services vélo et des transports de proximité.

Pour « faire système », la complémentarité des offres à ces différentes échelles doit être renforcée. Cela passe par une harmonisation de l'information, des titres de transport et des tarifications ainsi que par des pôles de mobilité qui permettront d'accéder, en un même point, à différents services de mobilité.

Le piéton au cœur des enjeux de mobilité



La marche offre un potentiel de développement significatif. C'est déjà le deuxième mode de déplacements le plus utilisé localement après la voiture.

L'échelle de la proximité est parfaitement adaptée à la marche en termes de distance. En revanche, ce sont souvent les aménagements qui font défaut, si bien que les conditions ne sont pas partout réunies pour se déplacer à pied, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les enfants, etc.

Le partage de l'espace public, aujourd'hui trop souvent attribué à la voiture en circulation comme en stationnement constitue un levier majeur.

Disposer de cheminements piétons de qualité est également essentiel, autour des pôles générateurs de déplacements, tels que les équipements publics, établissements d'enseignement, commerces de proximité, ; mais aussi pour accéder aux services de mobilités (arrêts de transport collectif, stations vélo, etc.)

Accompagner les changements de comportements vers des pratiques de mobilité écoresponsables



Agir sur les offres de mobilité et sur les infrastructures constitue un levier d'action essentiel. Pour autant, cela risque de ne pas suffire. Des mesures devront être mises en œuvre, simultanément, pour accompagner la transformation des habitudes. Il s'agira de faire connaître davantage les offres, de communiquer en continu sur les bénéfices en termes de praticité, de santé, de budget, etc., de mobiliser des outils adaptés et innovants (ex. : applications, design actif) tout en maintenant un lien humain pour éviter l'exclusion numérique. Il s'agira également d'accompagner le déploiement de nouvelles organisations qui peuvent limiter les besoins de déplacements (ex. : télétravail, commerces ou services « ambulants »).

Tous les publics sont concernés. Les employeurs ainsi que les établissements scolaires et d'enseignement supérieur feront l'objet d'actions spécifiques.

Une démarche d'expérimentations à renforcer

GrandAngoulême développe une approche par expérimentations, pour tester de nouvelles solutions de mobilité, en particulier dans les secteurs peu denses (ex. : lignes de covoiturage). La démarche vise à faire preuve d'agilité, de souplesse et d'adaptation, pour tenir compte des évolutions sociétales et technologiques, qui peuvent être rapides, en particulier dans le domaine des mobilités.

Les expérimentations permettent de tester des mesures, en intégrant davantage les usagers potentiels du projet, de les évaluer puis de les pérenniser, voire de la déployer plus largement, si le bilan est concluant. Cela suppose de définir la méthodologie en amont, avec l'ensemble des partenaires concernés, de prévoir la phase de test sur une période adaptée et de partager l'évaluation des résultats.

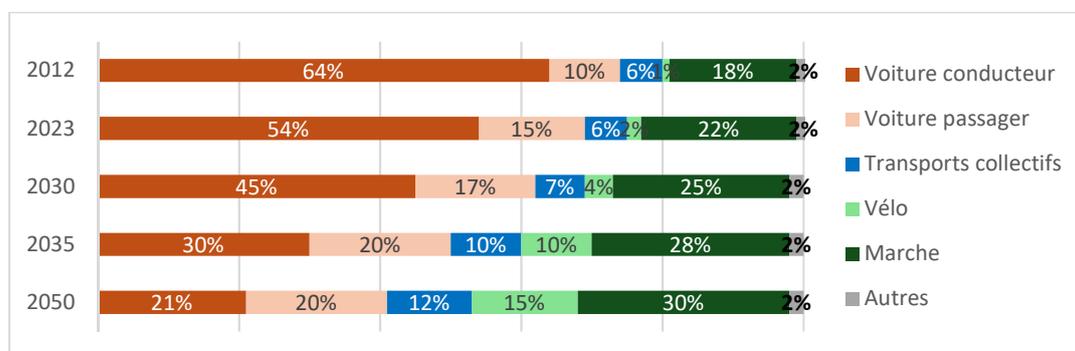
LES IMPACTS ATTENDUS

Sur les parts modales

Le SCoT-AEC fixe des objectifs d'évolution des parts modales à trois horizons : 2030 (horizon du plan d'actions AEC), 2035 (horizon du PDM) et 2050 (horizon du SCoT).

Ils correspondent à une augmentation de la pratique de la marche et du vélo, de l'usage des transports collectifs ainsi que de la voiture en tant que passager. Ils induisent, de ce fait, une baisse de la part de la voiture comme conducteur : une partie des déplacements réalisés aujourd'hui par un automobiliste seul dans sa voiture se reportera demain sur les autres modes de déplacements et sur le covoiturage.

Evolution des parts modales 2012-2023 des habitants et objectifs 2030, 2035 et 2050



Sur le nombre de personnes par voiture

Pour réduire la part de la voiture individuelle dans les mobilités, il importe d'augmenter son taux d'occupation. Le développement de l'autopartage, du covoiturage ou la réduction du taux de motorisation (nombre de voitures par ménage) doivent participer à cet effort.

2023	2030	2050
1.31	1.48	1.83

Sur la part des véhicules électriques

Le développement des véhicules électriques constitue un levier important pour contribuer à la baisse des émissions locales dues aux mobilités, dans un contexte territorial où l'automobile constitue encore le mode de déplacement principal. Aussi, le SCoT-AEC vise à augmenter la part des véhicules électriques au sein de l'ensemble du parc.

2023	2030	2050
2%	19%	63%

Plan d'actions

Le programme d'orientations et d'actions (POA) est construit autour de 8 axes d'intervention, déclinés en actions, qui elles-mêmes comportent différentes mesures.

- **Axe 1 : Développer l'usage du vélo et de la marche**

Le vélo et la marche sont les modes privilégiés pour les déplacements de proximité, seuls ou en complément d'autres modes de déplacements. Compléter le maillage d'aménagements cyclables et en accélérer la réalisation constitue une priorité. Développer les services aux cyclistes, donner la priorité aux piétons dans l'espace public, développer les cheminements accessibles, sécuriser les points durs d'accidentologie contribueront à amplifier l'usage de la marche et du vélo.

- **Axe 2 : Faire évoluer les usages automobiles**

La voiture est aujourd'hui omniprésente. 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. L'une des priorités du PDM est d'inciter au court-voiturage.

- **Axe 3 : Rendre les transports collectifs plus attractifs**

Il existe déjà plusieurs offres de transports collectifs sur le territoire (lignes régulières möbius ou lignes régionales, ferroviaire, transport à la demande, scolaire...). L'enjeu est de coordonner ces offres, de les rendre plus lisibles, et de mieux les adapter aux besoins de mobilité, pour rendre ces services plus attractifs en particulier pour les déplacements domicile-travail. Il s'agit également d'améliorer l'offre de services en zone peu dense.

- **Axe 4 : Faciliter l'intermodalité**

Pour améliorer la mise en réseau des offres de mobilité, leur lisibilité et leur facilité d'usage, il est essentiel de renforcer leur complémentarité. Cela implique par exemple un travail sur les horaires pour faciliter les correspondances ou pour avoir des offres tout au long de la journée. Cela implique également de faciliter le passage d'un mode à un autre, par l'aménagement de pôles de mobilité, des tarifications multimodales, un titre de transport unique.

- **Axe 5 : Penser un urbanisme et des espaces publics plus favorables aux modes alternatifs à la voiture**

La voirie est aujourd'hui occupée en grande partie par les voitures, en stationnement ou en circulation. Pour donner plus de place aux modes alternatifs, avec des itinéraires cyclables de qualité et des cheminements piétons confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite, des stationnements pour les vélos, etc., il est nécessaire de repenser le partage de l'espace public entre les différents modes de transport et donc son aménagement. Pour que l'urbanisation de demain soit accessible par ces autres modes plus durables, elle sera renforcée et le stationnement privé ajusté là où la desserte en transport collectif est la plus soutenue (bus et trains).

- **Axe 6 : 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, de sensibilisation et d'incitation au changement est alors essentielle. Des actions seront plus particulièrement déployées envers les employeurs et leurs salariés, ainsi que les établissements scolaires et d'enseignement supérieur : conseil en mobilité, accompagnement des démarches d'écomobilité, animations de sensibilisation telles que des challenges mobilité, etc.

- **Axe 7 : Encadrer les flux logistiques et de marchandise et maîtriser leur impact sur l'espace public**

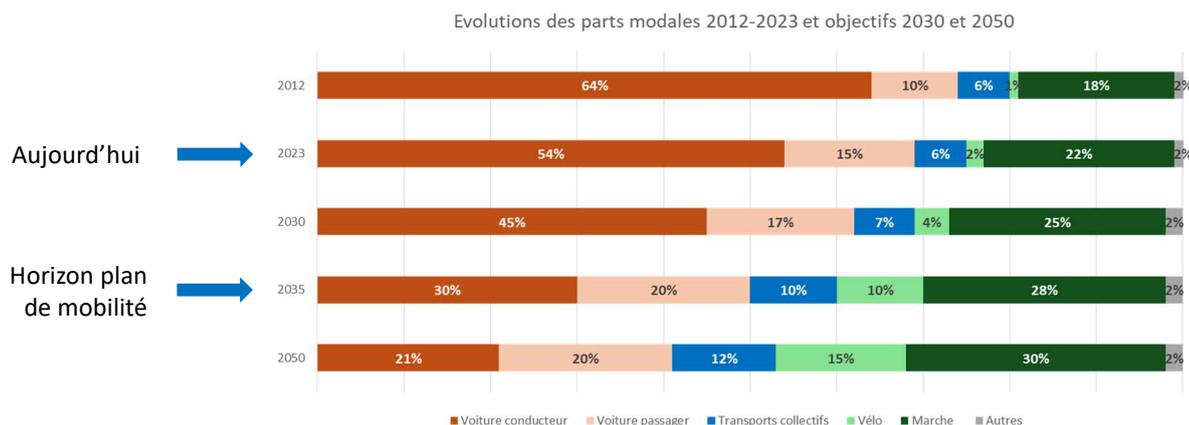
GrandAngoulême a adopté en 2023 une charte intercommunale de la logistique urbaine, qui définit un plan d'actions pour mieux prendre en compte les besoins liés à la mobilité des marchandises dans les centres villes et les centres-bourgs. Le plan d'actions reprend les actions prévues par cette Charte et le SCOT AEC.

- **Axe 8 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDM**

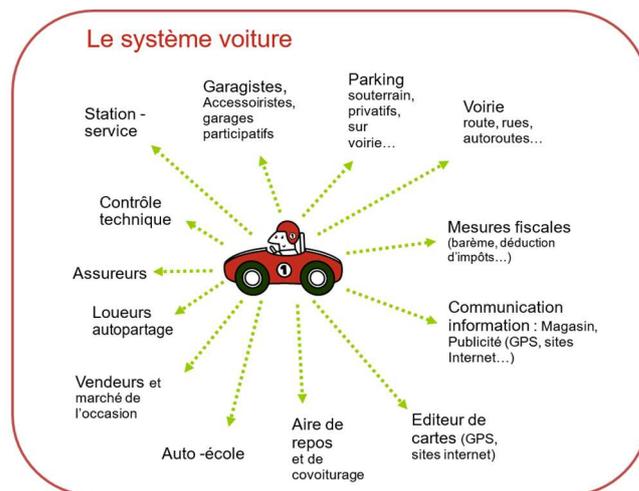
Le plan de mobilité fixe un programme d'actions pour 10 ans. Pour le concrétiser et le faire vivre pendant ces dix années, le suivi et l'évaluation de sa mise en œuvre seront organisés par GrandAngoulême, qui suivra des indicateurs et animera les échanges avec les partenaires.

UN PLAN D' ACTIONS THEMATIQUE, POUR REpondre A DES ENJEUX PLUS TRANSVERSAUX

La stratégie air énergie climat définie dans le Schéma de Cohérence territoriale valant Plan Climat Air Energie territoire (SCOT-AEC) a conduit à définir des objectifs d'évolution des mobilités associés aux différents modes de transports.



Pour atteindre ces objectifs,¹ chaque mode est pensé comme un système. Ainsi, pour se déplacer en voiture par exemple, l'automobiliste accède facilement à des infrastructures (routes, parkings), il bénéficie de services (stations-service, auto-écoles, garages,...), de communication (informations, image positive et valorisante), etc. : le système est complet, rassurant et attractif pour l'utilisateur.



¹ Ces objectifs sont posés à l'échelle de l'ensemble du territoire. Ils pourraient être déclinés selon les territoires (rural/urbain), selon les motifs de déplacements (domicile-travail, loisirs, etc.) ou selon les populations (séniors, jeunes, etc.). Cet exercice n'a cependant pas été fait car il introduit trop de variabilité et de complexité, et s'avère difficile à suivre (les enquêtes mobilité certifiées sont réalisées tous les 10 ans environ : 2012 ; 2023...)

C'est cette vision systémique qui a été retenue dans le POA en privilégiant une approche par mode du plan d'actions mobilités. Cette structure a également l'avantage de faciliter l'appropriation par les différents acteurs en regroupant les actions qui le concernent.

Pour autant, les actions proposées dans le plan d'actions répondent à des enjeux plus transversaux qui peuvent être abordés :

par le prisme de thèmes stratégiques :

- ⇒ Le renforcement de la **cohésion territoriale** et les enjeux de mobilité pour les **secteurs ruraux** ;
- ⇒ L'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements ;
- ⇒ L'équilibre entre les besoins de mobilité et la **protection de l'environnement et de la santé** ;
- ⇒ Le renforcement de la **cohésion sociale**, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les personnes en situation de vulnérabilité économique, physique ou sociale ;
- ⇒ La **gouvernance**.

ou selon les échelles de déplacements considérées :

- ⇒ Des déplacements de **proximité**, en lien avec le renforcement des centralités et des pôles de vie.
- ⇒ Des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine, en particulier pour les déplacements **domicile-travail**.
- ⇒ Des déplacements de plus **longue distance**, en lien avec l'attractivité du territoire ou sa traversée.

Pour chacun de ces 8 enjeux transversaux une double page expose ci-après :

- le contexte et les enjeux,
- les objectifs et les leviers d'actions en termes de mobilités.

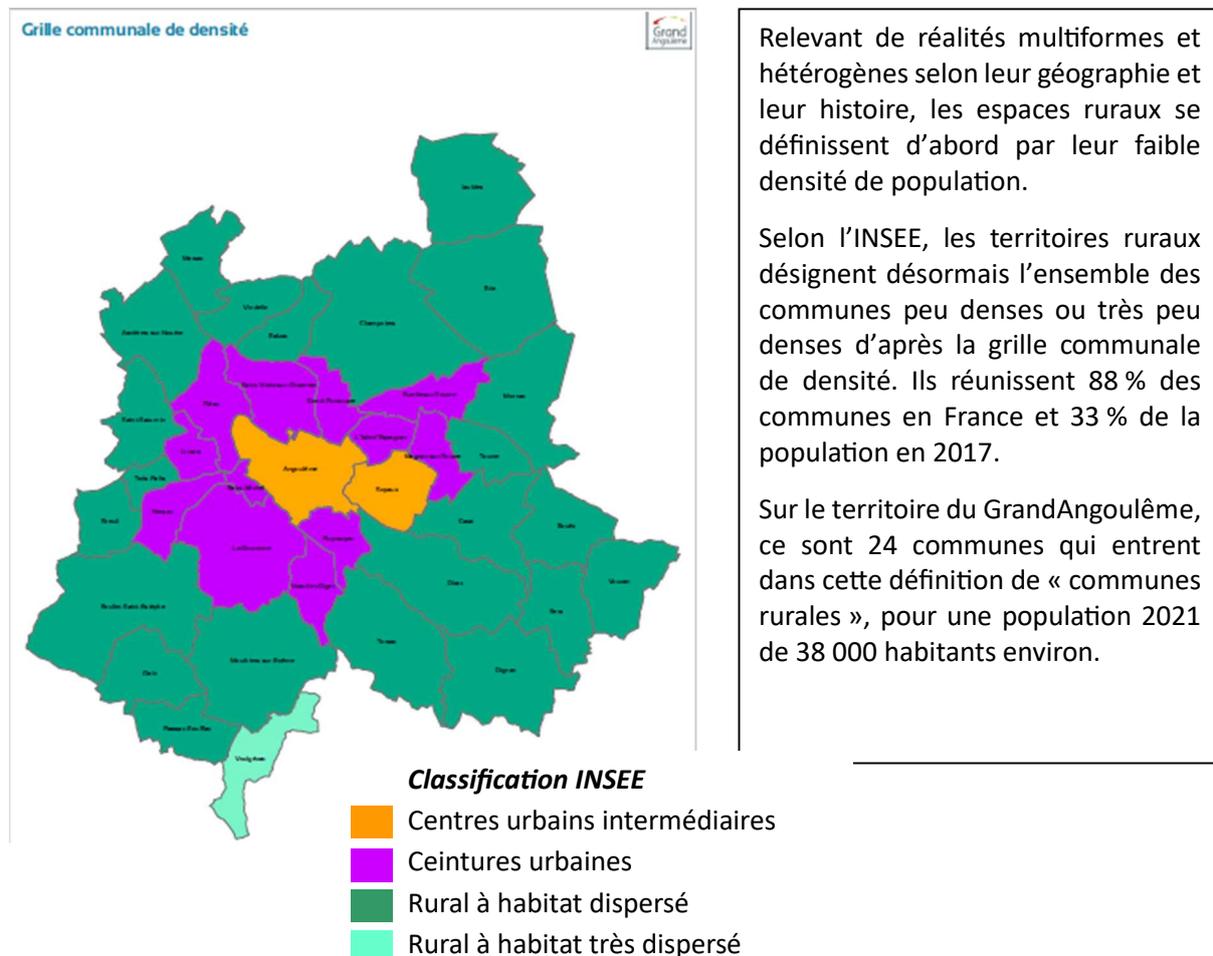
Proposer des services de mobilité en zones rurales

Parmi les orientations qui guident le projet à 10 ans pour le territoire, le respect de la ruralité est affirmé, avec une volonté de pérenniser et développer les équipements, de conserver une attractivité pour les familles. Ainsi l'organisation territoriale met en avant la complémentarité des communes rurales et des communes plus urbaines.

La mobilité en zones rurales relève d'enjeux spécifiques : distances importantes à parcourir et coûts économiques que cela génère pour les ménages, dispersion des flux, enjeux d'autonomie (notamment pour les personnes les plus jeunes et les plus âgées) et d'accès aux commerces et aux services.

La voiture est particulièrement importante pour les mobilités dans ces territoires : la part de ménages sans véhicule est extrêmement faible (moins de 5% ; contre 28 % pour la ville-centre) et les habitants de 5 ans et plus réalisent 81% de leurs déplacements en voiture (49% pour les habitants de la ville-centre).

Au-delà des enjeux environnementaux, ces déplacements ont un impact sur le budget des ménages et les enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables (autonomie / isolement).



Objectifs

- ⇒ **Proposer des solutions de mobilités alternatives au véhicule particulier dans les territoires ruraux**
- ⇒ **Renforcer et faire connaître les services existants**

Leviers d'actions en termes de mobilités***Urbanisme et organisation spatiale***

Le renforcement des centralités constitue un levier fort pour réduire les kilomètres parcourus et faciliter l'accès aux commerces et aux services, en particulier dans les secteurs ruraux.

Par ailleurs, les dispositifs de mobilité inversée sont en développement depuis quelques années et visent à rapprocher les services des habitants : il s'agit par exemple des commerces ambulants ou du Bus du Département pour les démarches administratives... D'autres pratiques en développement permettent d'éviter des déplacements grâce au numérique (e-administration, télétravail, etc.). Ces pratiques contribuent à la réduction des besoins de déplacements et à la disponibilité de services en milieu rural.

Services de mobilité

Plusieurs mesures de l'action 10 visant à « Adapter l'offre de transports collectifs aux besoins locaux » permettront d'améliorer l'offre dans les secteurs ruraux. Il s'agit notamment de :

- ⇒ Rendre les offres de transports collectifs existantes plus lisibles et complémentaires (transport à la demande, lignes régionales, services scolaires, Movibus, ...), en travaillant notamment sur l'articulation des horaires, la localisation des points d'arrêts, l'information, la création de titres de transport multimodaux
- ⇒ Adapter le réseau en fonction des besoins : renforcer certaines dessertes ou ajuster certains horaires
- ⇒ Expérimenter des liaisons de périphérie à périphérie (ex. Champniers / Viville / Ruelle)
- ⇒ expérimenter des liaisons express avec le cœur d'agglomération sur certains axes (ex. Dignac / Soyaux)

Il s'agit également de favoriser l'usage partagé des véhicules en circulation, avec les différentes mesures de l'action 5 « inciter au court voiturage »

Le vélo peut aussi constituer une solution de mobilité pour des déplacements de 3 à 5 voire 10 km. Des mesures telles que la réalisation de continuités cyclables ou le déploiement de stations vélos contribueront au développement de l'offre de mobilité dans les territoires ruraux.

A noter qu'il existe par ailleurs des dispositifs de mobilité solidaire, tels que Movibus, le chèque pass'transport du Département ou des services communaux, qui peuvent répondre à l'enjeu spécifique du risque d'isolement de certains publics.

Accompagnement

A l'instar du travail engagé avec les employeurs et les établissements d'enseignement pour faire connaître les offres aux usagers potentiels, un relais d'information est à construire avec les communes. Ainsi les instances mises en place (groupes de travail mobilité pour ajuster l'offre aux besoins, partage d'un bilan annuel avec chaque commune, ...) contribueront à une meilleure connaissance et communication des offres existantes par les populations.

Améliorer la sécurité de tous les déplacements

La sécurité peut constituer un critère dans le choix d'utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre. La sécurité des mobilités concerne les personnes (ex. se faire renverser par un véhicule, se faire agresser), les biens (ex. pick pocket, vol de vélo, dégradation de véhicules) mais aussi, de plus en plus, la donnée (ex. fiabilité de l'itinéraire proposé, données personnelles).

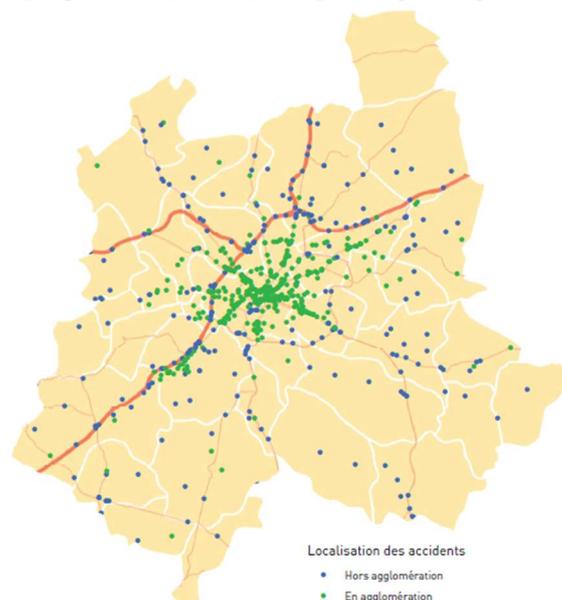
Ainsi, un mode ou un parcours jugé comme insécurisant risque d'être moins choisi si des alternatives considérées comme plus sûres sont accessibles.

Cette situation a été particulièrement exprimée pour ce qui relève des déplacements à pied ou à vélo, avec un fort sentiment d'insécurité exprimé, lié au manque d'infrastructures, à leur discontinuité ou leur état. Ainsi, les partenaires ont souvent évoqué la présence de « points durs » rédhibitoires dans les parcours.

C'est donc en premier lieu sur le risque d'accident de la circulation que se porte l'attention. Celui-ci résulte, le plus souvent, de la conjonction de multiples éléments liés au comportement du conducteur, à l'état du véhicule et à la qualité de l'infrastructure. Si le comportement des impliqués est à l'origine de la plupart des accidents de la circulation, il est souvent induit par une configuration inappropriée de l'infrastructure. L'action sur l'infrastructure routière et sur l'espace public reste donc l'un des leviers majeurs d'une démarche d'amélioration de la sécurité des déplacements. Les aménagements doivent intégrer la mixité croissante des usages de l'espace public (véhicules individuels, transports en commun, cycles, piétons, deux-roues motorisés, etc.) dont les besoins et contraintes sont parfois divergents, et dont la cohabitation peut être source de conflits.

La sécurité dans les transports collectifs ou partagés est également un enjeu pour les usagers ; avec son corollaire, le sentiment d'insécurité qui peut freiner les usages. Cela peut concerner les autres utilisateurs du service (agression, harcèlement dans les transports scolaires, etc.), la conduite (chutes dans les transports collectifs, fiabilité du conducteur pour le covoiturage, etc.), le véhicule (libre-service, covoiturage...), etc. Ainsi, le sentiment de sécurité figure souvent parmi les critères de la qualité de service dans le domaine du transport public de voyageurs.

Localisation des accidents entre 2011 et 2021



Objectifs

- ⇒ **Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité pour les mobilités**
- ⇒ **Renforcer la connaissance du sujet et partager les réalisations**

Leviers d'actions en termes de mobilités

Aménagement

La **sécurisation des itinéraires cyclables et piétons** constitue le 1^{er} levier d'amélioration de la sécurité des déplacements. Les actions visant à accélérer la réalisation de continuités cyclables et piétonnes, ainsi que résorption de points durs (axe 1) sont essentielles pour cela.

- ⇒ Ainsi par exemple, l'inscription en cours du **passage à niveau** de la route de Bordeaux au programme de sécurisation national devrait permettre d'accélérer la réalisation des travaux d'aménagement nécessaires pour éviter les accidents de cyclistes et de piétons (dans le cadre d'un partenariat Etat / SNCF / GrandAngoulême / Ville d'Angoulême). Autre exemple, le travail engagé avec le Cerema pour sécuriser les traversées piétonnes en secteurs patrimoniaux au droit des stations BHNS.

Plus largement la réflexion portée pour apaiser et partager les espaces publics (action 15), pour **adapter les aménagements et la réglementation des voies** selon les fonctions des usages attendus, permettra de sécuriser l'ensemble des déplacements.

- ⇒ Il s'agit par exemples des projets d'aménagement des abords d'établissements scolaires, à l'instar de ce qui a été réalisé à Cité Scolaire (Ruelle) ; ou de la réflexion portée par les services de l'Etat pour expérimenter une réduction des vitesses sur la RN10.

La sécurisation des espaces publics constitue également un levier d'action, au-delà de l'aménagement lui-même. Il s'agit en particulier de **vidéoprotection** (sur les espaces publics urbains, les parcs relais, le parvis de la gare, etc.).

Services de mobilité

Plusieurs actions sont engagées pour sécuriser les déplacements en **transports collectifs**. Il s'agit notamment d'action de prévention et de **médiation** à bord des transports. Ainsi par exemple, dès 2025, 2 postes de vérificateurs de perception sont créés à la STGA et le partenariat avec OMEGA est augmenté (de 20 000 à 80 000 € /an) pour renforcer la médiation dans les véhicules du réseau möbius et à l'agence. Une expérimentation d'arrêt de **descente à la demande** le soir sur un secteur pilote va également être engagée (Basseau Grande Garenne)

Plus largement un travail avec les opérateurs de mobilité est conduit dans le cadre de la **qualité de service** et de la mise en œuvre des **obligations réglementaires** : angles morts, signalement d'incidents, etc. Des coopérations sont également mises en place dans le cadre des commissions sécurité organisées par la Préfecture, souvent en lien avec des événements particuliers (actualité, festival, etc.).

Accompagnement

- ⇒ Dans le cadre de la mission de conseil en mobilité déployée par GrandAngoulême, des **campagnes de sensibilisation** thématiques ou plus globales pour favoriser le « vivre ensemble » seront réalisées.
- ⇒ Des actions de prévention et de contrôle seront également mises en place pour les scolaires en lien avec les **transports scolaires** (attitude dans le bus, prévention et sanction du harcèlement, etc.).
- ⇒ L'amélioration du suivi et de la **connaissance** de ces sujets seront par ailleurs renforcées : indicateurs, suivi des accidents, enquêtes qualitatives.

Equilibre entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé

Afin d'améliorer le bien-être et la santé des habitants, GrandAngoulême s'appuie sur une approche globale et transversale de la santé, qui au-delà de l'accès aux soins, intègre une multiplicité de facteurs, comme les risques technologiques, la limitation des pollutions et des nuisances, l'accès à une alimentation saine et à une ressource en eau de qualité, le lien social, les facteurs d'inégalité ou la vie quotidienne (qualité du logement, pratiques actives, etc.).

Le **concept d'urbanisme favorable à la santé** (UFS) vise à tenir compte systématiquement et simultanément des conséquences sur la santé et l'environnement de tout projet d'urbanisme. Le SCOT-AEC a pour ambition d'encourager des choix d'aménagement qui minimisent l'exposition de la population aux facteurs de risque tels que la pollution de l'air, les nuisances sonores, l'isolement social, etc. et qui maximisent leur exposition à des facteurs de protection et de promotion de la santé, comme la pratique de l'activité physique, l'accès aux soins ou aux espaces verts et naturels. Pour les mobilités, cela implique notamment de :

- favoriser les mobilités actives qui permettent d'améliorer la santé cardiovasculaire, la santé mentale, de prévenir l'obésité, etc. ;
- aménager les espaces publics de façon à assurer une diversité de fonctions génératrices de bien-être (fonction sociale, fonction circulatoire, fonction environnementale), développer des lieux de rencontre qualitatifs et donc faciliter le lien social.

Il s'agira également de ramener les concentrations en **polluants atmosphériques** (hors pesticides et pollens) à des niveaux conformes aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé, et de réduire les **nuisances sonores** conformément aux Plans de prévention du bruit (PPBE) mis en place par les différents gestionnaires d'infrastructures.

Par ailleurs, les bâtiments et la mobilité représentent la moitié des **émissions de gaz à effet de serre** et participent fortement à la **consommation d'énergie** et de ressources naturelles. Ils constituent à ce titre un levier essentiel de la lutte contre le changement climatique qui a des effets sur la santé physique et mentale, à court et moyen terme, notamment du fait de la multiplication des événements climatiques extrêmes.

En complément des enjeux d'urbanisme favorable à la santé, la stratégie Air-Energie-Climat du SCOT-AEC définit donc des objectifs de réduction des consommations :

Mobilité des personnes

2030 : - 22% par rapport à 2010 (- 207 GWh)

2050 : - 77% par rapport à 2010 (- 707 GWh)

Transport de marchandises

2030 : - 6% par rapport à 2010 (- 30 GWh)

2050 : - 15% par rapport à 2010 (- 68 GWh)

Ces objectifs stratégiques sont déclinés en termes :

- D'usage des différents modes de transports (objectifs de parts modales) ;
- De taux d'occupation des véhicules : 1.4 personne par voiture en 2023, 1.48 en 2030 et 1,83 en 2050.
- D'évolution des motorisations : 19% de véhicules électriques en 2030 et de 63% en 2050.

Objectifs

- ⇒ **Développer un urbanisme plus favorable à la santé**
- ⇒ **Réduire les émissions locales et les consommations d'énergie liées aux transports**

Leviers d'actions en termes de mobilités :

Les actions du Plan de mobilité ont été travaillées dans le cadre de la démarche Cartéclima ! donc en lien très étroit avec les objectifs de la stratégie Air-Energie-Climat et les enjeux d'urbanisme. Les actions portées visent à répondre, ensemble, aux enjeux d'équilibre entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. La justification des choix et l'évaluation environnementale sont précisées dans les pièces du PLUI-M dédiées à ces sujets.

Urbanisme

L'organisation spatiale et les enjeux de **proximité** portés par les documents de planification, avec notamment le renforcement des pôles de vie, des centralités commerciales, la maîtrise de l'étalement urbain ou la mixité des fonctions, contribuent à la **réduction des distances** parcourues.

Ce renforcement des proximités permettra des déplacements automobiles plus courts, donc moins impactant sur le plan environnemental. Le plan de mobilité vise aussi un transfert modal fort vers les **modes actifs**, en particulier marche et vélo, par des actions sur la création de cheminements directs et confortables, la sécurisation des points durs, l'apaisement des vitesses et le partage qualitatif de l'espace public dans les pôles de vie (zones 30, etc.)

Infrastructures et services de mobilité

Plusieurs actions visent à **développer les alternatives à la voiture individuelle pour les trajets longs** qui sont les plus impactant sur le plan environnemental. Il s'agit notamment des actions pour renforcer le train, expérimenter des cars express, inciter au court-voiturage, structurer l'offre autour de pôles de mobilité...

A noter également que la prise en compte des enjeux environnementaux est renforcée dans les projets d'infrastructures, avec par exemple la création d'aires de covoiturage perméables, la désimperméabilisation des espaces de stationnement, la renaturation des espaces publics urbains,...

Le « verdissement » des flottes de véhicules (individuels, transports collectifs, marchandises) permettra par ailleurs de réduire les impacts locaux des véhicules en circulation.

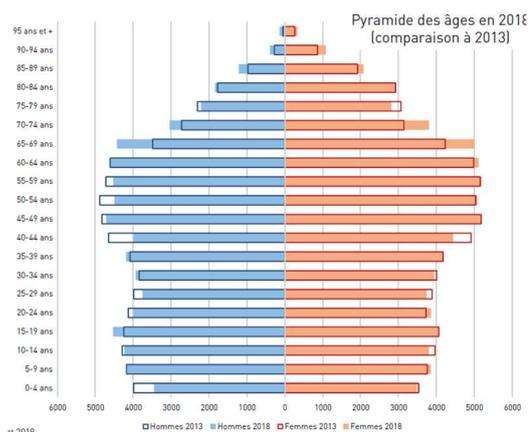
- ⇒ Il s'agira plus particulièrement de faciliter l'usage des véhicules électriques pour les particuliers et les professionnels en accompagnant le **déploiement de bornes de recharges** sur les parkings et les espaces publics : schéma de déploiement porté par le SDEG Charente pour les 21 communes qui lui ont transféré leur compétence, contractualisation entre certaines communes et des opérateurs privés à l'instar de la Ville d'Angoulême, etc.
- ⇒ Il s'agira également de privilégier des technologies moins émissives pour les véhicules des collectivités. Cela concerne notamment le renouvellement de la **flotte de bus** du réseau möbius, avec l'expérimentation de bus électriques et la réflexion engagée sur les autres alternatives (hydrogène, biocarburants, ..)

Accompagnement

Les **bénéfices en termes de santé ou d'impact environnementaux** des pratiques de mobilités alternatives à la voiture individuelle seront particulièrement mis en avant dans les actions de sensibilisation/**communication** portées par le service de conseil en mobilité : valorisation des émissions évitées dans le cadre du Challenge Mobilité ou du court-voiturage, relais des campagnes de sensibilisation sur le lien entre pratique d'une mobilité active et santé, etc.

Renforcer la cohésion sociale

Plusieurs catégories de publics peuvent être considérés comme « fragiles » en termes de mobilités. Il s'agit de personnes plus vulnérables socialement ou économiquement, du fait de moyens financiers contraints, de risques liés à l'âge (pour les personnes âgées ou les enfants), de situation d'isolement social ou géographique, de handicap, etc.



- **Les personnes à mobilité réduite** : selon la MDPH, environ 10% de la population charentaise est en situation de handicap. Au regard de la loi accessibilité de 2005, environ 30% de la population peut être considérée comme « à mobilité réduite » de façon permanente ou temporaire (blessures, transport de charge, déplacement avec des enfants, etc.). A noter que dans le cadre de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement qui est à considérer (lieux de départ et d'arrivée, voies, transports).
- **Les personnes âgées** : les 60 ans et plus représentent 29% de la population locale (leur part a augmenté de plus de 5 points entre 2008 et 2019) ; les 75 ans et plus représentent quant à eux 10,6% de la population locale.
- **Les moins de 18 ans** : les enfants 2 à 17 ans représentent environ 18% de la population locale.
- **Les ménages aux revenus modestes** : près de 46 % des ménages fiscaux de sont pas imposables. Le taux de pauvreté est le même qu'à l'échelle du département (15%) mais avec des disparités fortes sur le territoire (Soyaux : 29% et Angoulême : 24%).

Pour ces publics, les enjeux de mobilité sont essentiels et peuvent nécessiter des dispositifs spécifiques. Ainsi des solutions sont apportées dans le cadre de différentes compétences : tarifs mobilité, transport à la demande adapté, navettes communales pour les personnes âgées, plate-forme mobilité et insertion du Département, etc.

Objectifs

- ⇒ **Faciliter l'accès pour tous aux commerces, aux services, à la vie locale**
- ⇒ **Renforcer la cohésion sociale en prenant en compte les besoins des publics les plus vulnérables en termes de mobilité**

Leviers d'actions en termes de mobilités :***Urbanisme et logement :***

Les documents d'urbanisme prévoient l'adaptation du parc de logements aux besoins des ménages et à leurs parcours résidentiels. Ainsi, la production de logements de petite taille est favorisée dans les pôles de vie, à proximité des lieux de service et de consommation, afin de répondre à la demande des étudiants et jeunes mais aussi des populations vieillissantes et des personnes seules.

Espaces publics

Les actions en faveur des cheminements piétons et du partage des espaces publics favorisent la mobilité des personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées). Plus largement, l'annexe accessibilité du Plan identifie l'ensemble des actions mises en œuvre et prévues pour faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite, en prenant en compte la chaîne de déplacement.

Services de mobilité :

L'action 11 du Plan « Faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, et des scolaires » intègre les mesures relatives à la mise en accessibilité du réseau de transports, au soutien des projets de mobilité solidaire (Mouvibus notamment), et à l'intégration des transports scolaires.

Par ailleurs, chaque service ou dispositif de mobilité intègre une tarification adaptée aux besoins et aux moyens des différents usagers

- ⇒ Avec des tarifications spécifiques : titres solidarité, gratuité pour les moins de 6 ans et pour les retraités non imposables, abonnements étudiants et apprentis sur le réseau möbius, carte Solidaire pour les transports régionaux, etc...
- ⇒ Ou avec un niveau de prise en charge différent selon les revenus : aide à l'achat de vélos de GrandAngoulême, tarifs des courses réalisées par Mouvibus, ...

Le Département de la Charente porte également des actions de solidarité : chèques pass'transport autonomie pour les personnes de 65 ans et plus, aides à la mobilité pour les personnes en insertion ... de même que certaines communes (par exemple le transport à la demande pour les seniors à Brie).

Accompagnement :

Plusieurs actions de communication spécifique et de conseil en mobilité sont portées par les acteurs locaux : Conseil en mobilité et insertion dans le cadre de la plate-forme mobilité du Département de la Charente, actions en direction des personnes âgées (STGA, UDAF, ...), projet de recrutement d'ambassadeurs de la mobilité par GrandAngoulême, etc.

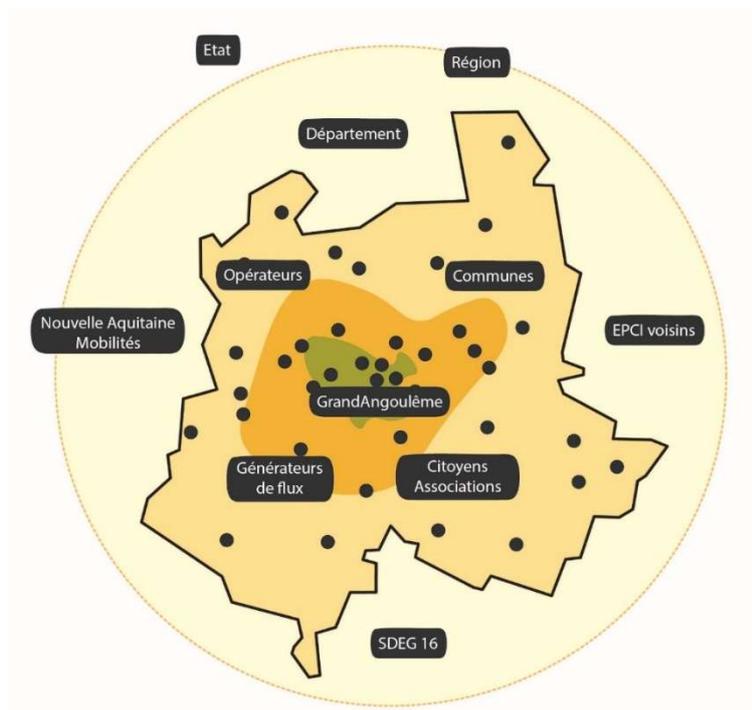
Les actions réalisées dans les Quartiers Politique de la Ville, en lien avec le Contrat de Ville notamment, peuvent également répondre à ces objectifs.

Une gouvernance partenariale

Le PLUI-M porte des orientations et des objectifs multiples, dont la mise en œuvre s'inscrit dans des démarches plus larges, parfois en lien avec la réalisation d'objectifs régionaux et nationaux ou d'actions pilotées par différents acteurs.

Si certaines ambitions seront directement mises en œuvre par GrandAngoulême, le PLUI-M devra s'inscrire dans une démarche partenariale, avec l'ensemble des parties prenantes du territoire (habitants, société civile, sphère économique) et être portée auprès de l'ensemble des acteurs qui concourent aux politiques publiques (État, Région, Département, etc.).

Les enjeux de mobilité et les objectifs qui en découlent, assignés réglementairement aux Plans de mobilité, dépassent très largement les compétences de GrandAngoulême et engagent donc les partenaires. C'est le cas par exemple lorsque l'on évoque les voiries, le stationnement, les transports interurbains, les bornes de recharge pour véhicules électriques, ... ou des publics spécifiques (scolaires, salariés, publics vulnérables, etc.)



Une démarche « territoire »

- ▶ Des compétences croisées
- ▶ Des actions conjointes
- ▶ Des partenariats multiples

Certaines instances de dialogue et cadres d'intervention partenariaux existent déjà (démarches de contractualisations formalisées, instances bipartites et tripartites, commission accessibilité et comité des partenaires de la mobilité, etc...), d'autres ont été créées spécifiquement pour les projets mobilité locaux (Comités techniques et de pilotage des projets, comité Mobilité Cartéclima !, conventions de partenariats, ...).

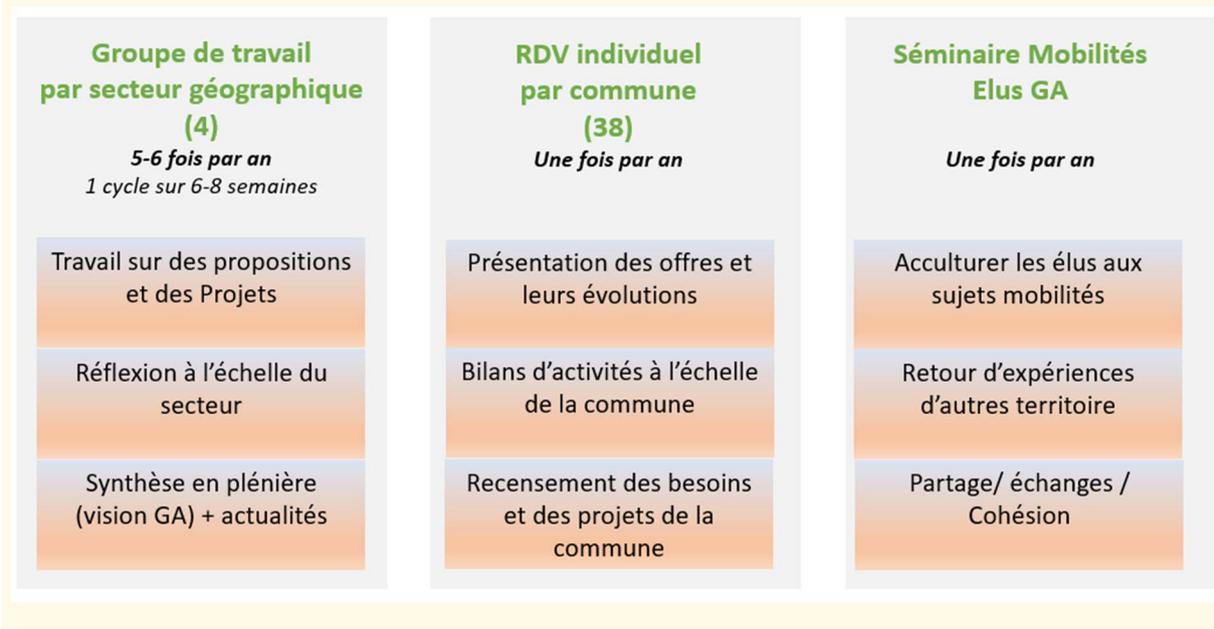
Enjeu

- ⇒ **Poursuivre et renforcer la coopération avec les parties prenantes du Plan de mobilité pour garantir la cohérence et l'efficacité de l'action publique**

Leviers d'actions, les instances de dialogue et de coopération :**A une échelle supra communautaire :**

- ⇒ des rendez – vous réguliers avec les différents partenaires institutionnels, des dispositifs contractuels formalisés : Etat, Département de la Charente et Région Nouvelle Aquitaine
- ⇒ des échanges dans le cadre de projets communs : COPIL, comités de suivi, commissions
- ⇒ le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités, un espace de dialogue avec les autres autorités organisatrices de mobilités et les EPCI sur différents projets et dans différentes instances (politiques / techniques, stratégiques /opérationnelles) : information multimodale, pôles de mobilité et coordination des services, covoiturage, stations vélo, etc.
- ⇒ un comité de suivi du Plan de mobilité qui sera réuni au moins une fois par an pour suivre et caractériser la mise en œuvre du Plan (cf. axe 8)

Entre GrandAngoulême et les 38 communes : une nouvelle gouvernance sur les mobilités depuis octobre 2024 pour faciliter les échanges directs et réguliers, pour décliner opérationnellement les actions sur le territoire et partager leur avancement :

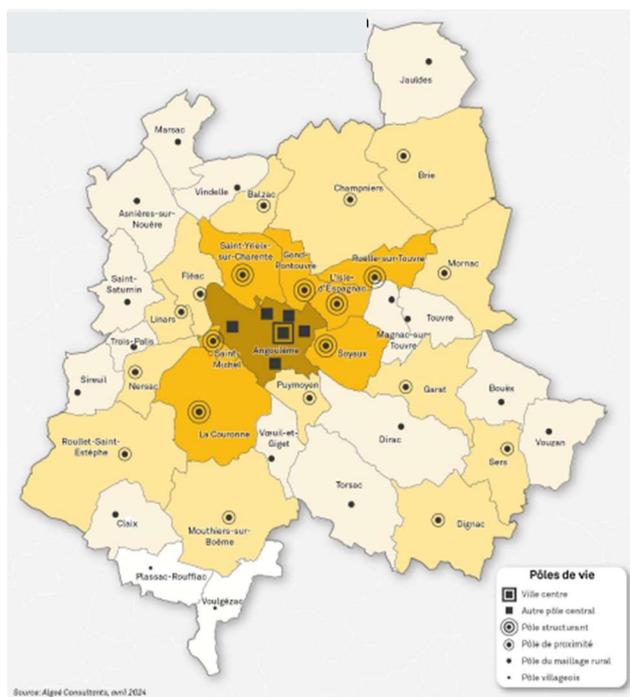


Des déplacements de proximité, en lien avec le renforcement des centralités et des pôles de vie

GrandAngoulême entend faire de la proximité un vecteur de qualité territoriale : réduire les déplacements pour moins polluer, c'est aussi proposer davantage d'interactions sociales avec ses proches et ses voisins ; consommer et produire local pour diminuer l'empreinte environnementale de l'économie, c'est permettre à la communauté de se renforcer et d'être plus résiliente ; redynamiser les pôles de vie, c'est favoriser le commerce de proximité et le lien social.

En lien avec la densification des pôles de vie, le SCoT-AEC a pour objectif de promouvoir les services, équipements et commerces de proximité et ambulants, pour limiter les besoins de déplacements des habitants. Le SCoT-AEC porte donc comme projet de :

- Promouvoir des services, des équipements et des commerces de proximité, au plus près des centralités ;
- Poursuivre les actions engagées dans le cadre du programme Action Cœur de Ville et de l'ORT pour améliorer les conditions d'accueil des commerces et services de proximité dans les centralités existantes ;
- Promouvoir les commerces ambulants qui proposent une offre quotidienne aux personnes les moins mobiles ;
- Mener des actions de sensibilisation et d'accompagnement des consommateurs pour les orienter vers les commerces et services des pôles de vie ;
- Développer des tiers-lieux, proposant au sein d'un même bâtiment une offre de services, de cafés, de commerces de proximité, d'espaces de télétravail notamment.



Le PADD affirme le renforcement des centralités et des pôles de vie pour limiter l'étalement urbain et redynamiser ces espaces aussi bien sur le plan résidentiel qu'économique ou commercial.

Les pôles de vie sont caractérisés par une certaine densité de l'habitat et la concentration de l'offre commerciale et de services de proximité. Ils constituent les espaces privilégiés du développement résidentiel et commercial, afin d'apporter plus de proximité aux habitants.

Le PADD identifie six niveaux de pôles de vie selon plusieurs critères : densité de population, densité de services, équipements et commerces de proximité, présence d'un noyau historiquement bâti.

Objectifs

- ⇒ Favoriser la proximité (commerces, services, ...) et la vie locale
- ⇒ Réduire la distance des déplacements

Leviers d'actions en termes de mobilités

Urbanisme

L'**organisation spatiale** du territoire et le renforcement des formes urbaines qui réduisent les distances constituent des leviers d'actions forts. Ainsi, le PLUI favorise les **constructions** au plus près des cœurs de bourgs et de villes : mobilisation des logements vacants, constructions dans l'enveloppe urbaine, extensions urbaines maîtrisées et en continuité de l'urbanisation existante. Il autorise des densités différenciées selon l'intensité de l'offre de services de mobilité, afin d'optimiser l'usage des réseaux de transport collectif, et renforce les **centralités commerciales**.

Infrastructures et aménagement d'espaces publics

Les **modes actifs**, en particulier la marche et le vélo, sont pertinents pour les déplacements de proximité. Le 1^{er} axe du plan de mobilité concerne fortement les déplacements de proximité avec des mesures pour développer les cheminements piétons et cyclables : maillage cyclable, plans piétons, jalonnement, traitement des coupures urbaines et des points durs pour sécuriser les déplacements et réduire les distances.

Cet axe est en lien avec l'enjeu de **partage de l'espace public** développé dans l'axe 5 et la mesure visant à instaurer des secteurs apaisés dans les centres villes et les centres-bourgs ; ainsi qu'avec l'action 8 relative au stationnement.

Services de mobilité

Il s'agit également de renforcer les services de mobilité de proximité, avec des actions détaillées dans les différents axes du projet :

- ⇒ poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage, y compris des **points de covoiturage** de proximité dans les communes rurales ;
- ⇒ adapter l'offre de transports collectifs aux besoins locaux, avec par exemple l'expérimentation des **navettes** Cœur d'agglomération ;
- ⇒ s'appuyer sur des pôles de mobilité pour mailler les offres de service et le réseau de transports, avec notamment le développement de **pôles de mobilité de proximité** dans les pôles de vie.

Accompagnement

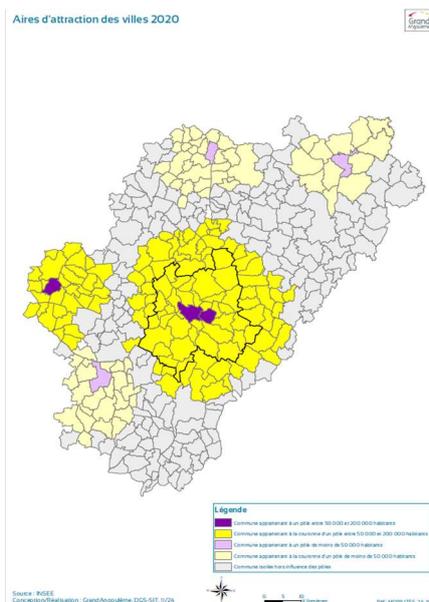
Le service de Conseil en Mobilité du GrandAngoulême porte une mission d'accompagnement des **équipements et des commerces de proximité**, avec par exemples une diffusion d'informations sur les moyens d'accès aux commerces de proximité, des informations/animations en proximité, ou l'accompagnement des démarches d'écomobilité scolaire avec les **écoles**.

Des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

Le territoire du GrandAngoulême est attractif pour ses services de santé, ses commerces, ses équipements culturels et sportifs, sa gare TGV, etc. Les déplacements liés au travail et aux études sont cependant considérés comme particulièrement structurants en termes de mobilités, car relativement contraints (régularité, jours, horaires, ...) et mieux connus.

Ainsi, près de 6 130 élèves et étudiants viennent d'une commune extérieure pour étudier sur le territoire et à l'inverse, 3 000 vont étudier sur une commune hors GrandAngoulême.

Le territoire compte par ailleurs près de 65 000 emplois. 86% de ces emplois sont situés à 300 m ou moins d'une ligne régulière de transports collectifs. Pour autant la voiture reste le mode de déplacement domicile travail principal pour 83% des habitants de GrandAngoulême (et 95% des personnes qui viennent travailler sur le territoire depuis les communes extérieures). Les données de l'enquête Mobilité de 2023 (EMC2) ont également mis en évidence une faible occupation de ces véhicules, avec seulement 1,03 personne par voiture pour les déplacements réalisés par les habitants pour le motif « travail ».



Définition INSEE :

Le zonage en aires d'attraction des villes (ZAAV) 2020 se substitue au zonage en aires urbaines (ZAU) de 2010. Une aire est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

L'aire d'Angoulême est constituée de 94 communes.

En 2021, dans les aires françaises de moins de 200 000 habitants, 84% des personnes en emploi vont au travail en voiture, camion, fourgonnette et deux-roues motorisés.

La réorganisation du réseau möbius en 2019 visait à mieux desservir les zones d'emploi avec :

- ⇒ 2 lignes de BHNS qui renforcent la desserte des zones de Chantemerle, de Breuty/Girac, ZI3, Soyaux, etc. (amplitude horaire notamment)
- ⇒ mise en place d'une desserte nouvelle en ligne régulière de la zone d'activités des Agriers (Frégeneuil) et de Bel Air (Carat), renforcement de l'offre sur la zone des Montagnes (Champniers), augmentation de la desserte de la zone industrielle de Nersac et modification d'itinéraire afin de diviser par deux le temps de parcours vers Angoulême, création d'une desserte en transport à la demande (TAD) de la Zone de la Braconne

Cette volonté de mieux desservir les zones d'emploi s'est poursuivie après 2019, avec notamment des ajustements d'horaires ou d'arrêts et la création d'une desserte en TAD de la zone d'emploi Euratlantic, transformée en desserte régulière en septembre 2024.

Objectifs

- ⇒ **faciliter l'accès aux zones d'emplois**
- ⇒ **renforcer l'usage des modes alternatifs à la voiture en solo pour les déplacements domicile-travail et domicile-études (transports collectifs, covoiturage, vélo, ...)**

Leviers d'actions en termes de mobilités

Urbanisme

Le foncier dédié aux **activités économiques** a été identifié en privilégiant la mobilisation des friches existantes et en prenant en compte des **critères d'accessibilité tous modes** pour identifier les zones de développement économique futures. En outre, le règlement écrit a évolué pour favoriser la **mixité fonctionnelles** de ces zones (crèches, restauration, salles de sports, etc.) et l'accès en modes alternatifs à la voiture (cf. stationnements vélos).

Services de mobilité

Pour réduire l'usage de la voiture en solo pour accéder aux lieux d'emploi, il est nécessaire de proposer des offres de mobilité fiables, sur des horaires adaptés, et concurrentielles à la voiture (en termes de temps de parcours notamment).

- ⇒ Des **liaisons en transports collectifs rapides** seront développées, avec par exemples l'expérimentation de liaisons express vers le cœur d'agglomération (cf. étude Dignac-Soyaux), le renforcement des coopérations avec la Région autour des lignes routières (ex. expérimentation d'un arrêt à Fléac), ou la poursuite des négociations à l'échelle du Val de Charente pour les dessertes ferroviaires.
- ⇒ En complément des parcs-relais existants, connectés au BHNS mais peu utilisés, **des pôles de mobilité** seront étudiés (en lien avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités), puis le cas échéant, aménagés pour faciliter l'accès à ces liaisons rapides et l'accès aux pôles d'emplois, comme à Soyaux ou Champniers par exemples.
- ⇒ Du fait **d'horaires atypiques** ou d'un isolement géographique, certaines zones d'emplois sont difficiles à desservir en transports collectifs. Des solutions alternatives seront recherchées, avec notamment une réflexion en cours pour l'expérimentation de services de transport à la demande ou d'autopartage spécifiques.
- ⇒ **Le court-voiturage** présente un potentiel important également pour ces déplacements, et sera facilité grâce aux aires de covoiturage, aux applications de mise en relation, à l'expérimentation d'une rétribution.

Accompagnement

Un travail est engagé **avec les employeurs et les établissements d'enseignement**. Il s'agit, à travers la mission de conseil en mobilité portée par GrandAngoulême de créer un espace de dialogue avec les établissements (pour mieux connaître les besoins et ajuster les services, tels que les horaires par exemple), de leur proposer des outils de sensibilisation et d'animation (challenges, conseils), et d'accompagner les plans d'actions portés par les employeurs (qui peuvent par exemple mettre en place le forfait mobilité durable, des stationnements vélo, etc. pour leurs salariés).

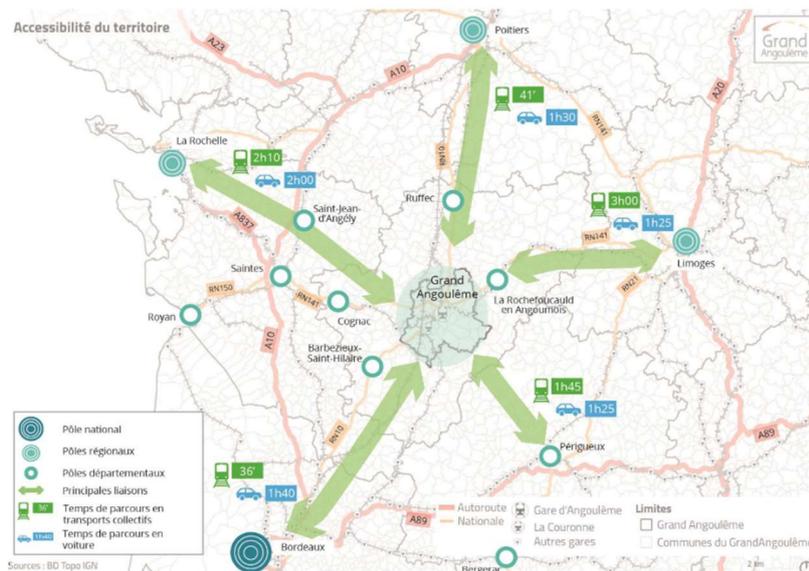
Ce travail se concrétise déjà par le déploiement de la Charte Pro Actifs Mobilité, la création de communautés de covoiturage ou une offre d'essai de vélos de service (möbius). Il sera fortement développé dans les années à venir.

Des déplacements de plus longue distance, en lien avec l'attractivité du territoire ou sa traversée.

GrandAngoulême, barycentre de la Région Nouvelle-Aquitaine, bénéficie d'un positionnement stratégique sur lequel le territoire peut s'appuyer pour se développer.

Le territoire se situe au croisement d'infrastructures majeures :

- ⇒ La LGV SEA sur l'axe Paris – Poitiers – Bordeaux, qui permet de relier Paris en 1h46 et Bordeaux en 36 minutes pour les meilleurs temps de parcours en TGV (direct), avec une gare de voyageurs d'intérêt national à Angoulême.
- ⇒ Cette desserte est complétée par des axes TER ; Nord-Sud vers Poitiers et Bordeaux, vers Cognac-Saintes-Royan à l'ouest, et vers Limoges à l'est (axe qui n'est plus desservi en train depuis 2018)
- ⇒ La RN10, principal axe routier Nord-Sud et la RN141, qui suit un axe Est-Ouest. Ces axes traversent 11 communes du GrandAngoulême. Ils permettent une bonne accessibilité routière au territoire mais représentent également des nuisances, en lien avec la part importante de trafic de transit qu'ils supportent. Ainsi, en 2023, l'AREC a estimé que le trafic de transit sur les R10 et RN141 représente environ 1/3 du trafic global, de la consommation d'énergie et des émissions de GES du transport routier. Le trafic de transit estimé sur ces axes représente environ ¼ du trafic de VL et VUL, et 2/3 du trafic de PL.
- ⇒ Le territoire est également sur le parcours de deux itinéraires cyclables majeurs : la Flowvélo et la Scandibérique (tronçon commun sur la traversée du territoire), qui se développe depuis la mise en service de la Flow Vélo en 2018.



Objectifs

- ⇒ **Améliorer les conditions d'accès au territoire depuis les autres agglomérations pour renforcer son attractivité**
- ⇒ **Maitriser, voire réduire, les trafics de transit et leurs impacts négatifs**

Leviers d'actions en termes de mobilités

Le premier enjeu pour l'accessibilité du territoire porte sur **l'amélioration de l'offre et des infrastructures ferroviaires**, qu'il s'agisse de la grande vitesse ou de l'offre TER.

- ⇒ Pour ce qui est des **services TER**, la coopération avec la Région Nouvelle Aquitaine, mais aussi avec les agglomérations de l'entente Val de Charente sont essentielles pour améliorer les temps de correspondances entre TER et longues distances en gare d'Angoulême et de Saintes.
- ⇒ **L'aménagement de gares/haltes** ferroviaires est également un levier fort, avec le projet d'amélioration du pôle d'échange multimodale Gare d'Angoulême qui comprend un renforcement du jalonnement, un travail sur l'information multimodale, une amélioration de l'accès taxis, ... Mais il conviendra aussi d'accompagner les réflexions pour la création/réouverture de haltes, à l'instar de celle de Vars.
- ⇒ Plus largement, la mobilisation du territoire pour maintenir et renforcer les **liaisons ferroviaires** sera poursuivie (cf. engagements LGV, axe Angoulême-Limoges)

Faciliter l'intermodalité permet également de faciliter les déplacements en provenance et vers des territoires éloignés.

- ⇒ Il s'agit à la fois d'aménager des **pôles de mobilité**, hiérarchisés et équipés selon leurs fonctions : avec par exemple du stationnement automobile sur des secteurs de convergence des grandes infrastructures de transport pour faciliter le covoiturage ou l'accès aux transports collectifs, et du vélo en libre-service pour permettre aux usagers d'accéder à leur destination finale.
- ⇒ Il s'agit également de coopérations qui facilitent l'usage des différentes offres de mobilités sur un territoire plus large de GrandAngoulême : **tarifications multimodales, carte unique**, achat de titres sur smartphone. Ces sujets sont en plein développement, avec Nouvelle-Aquitaine Mobilité : il existe déjà des dispositifs (carte Modalis, tarif mobius,...) qu'il conviendra de renforcer dans les années à venir : homogénéisation des profils entre réseaux (« jeunes », « seniors », etc.), carte unique, accords de coopération tarifaire avec la Région, etc.

Le covoiturage peut également répondre à ces enjeux de déplacements de longue distance. Il sera encouragé en poursuivant l'aménagement d'**aires** de covoiturage en coopération avec le Département de la Charente et en facilitant la **mise en relation** des personnes qui souhaitent covoiturer (communication sur les applications, notamment Covoit'Modalis déployée par Nouvelle-Aquitaine Mobilité)

Pour réduire le trafic de transit et les nuisances qui y sont associées, il est proposé de **revoir la réglementation des voiries structurantes**, à l'instar du projet d'expérimentation de réduction des vitesses sur la RN10 porté par les services de l'Etat. Les actions locales visant à mieux encadrer les **flux logistiques et de marchandise** et maîtriser leur impact sur l'espace public pourront également répondre à cet enjeu.

LES MESURES DU PLAN D' ACTIONS

Axe 1 : Développer l'usage du vélo et de la marche

Action 1. Accélérer le maillage cyclable du territoire

- Aménager de grandes continuités cyclables pour les déplacements du quotidien
- Renforcer le maillage fin du territoire par des liaisons cyclables de proximité
- Jalonner les liaisons cyclables

Action 2. Développer l'offre en stationnement et les services pour les cyclistes

- Poursuivre le déploiement des stationnements vélo
- Proposer des services d'entretien et de réparation aux cyclistes
- Faciliter l'accès à un vélo

Action 3. Favoriser la marche à pied au quotidien

- Etablir et mettre en œuvre des « plans piétons » à l'échelle des pôles de vie ou des communes
- Renforcer le maillage fin du territoire par des cheminements piétons
- Jalonner les itinéraires piétons
- Expérimenter une démarche globale dans le cadre de l'appel à projet « marche du quotidien »

Action 4. Résorber les coupures, traiter les points durs

- Traiter les coupures et les points durs
- Sécuriser les passages à niveaux
- Renforcer les liaisons entre la ville basse et le plateau à Angoulême

Axe 2 : Faire évoluer les usages automobiles

Action 5. Inciter au court-voiturage

- Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage
- Faciliter la mise en relation des personnes qui souhaitent covoiturer
- Déployer une communication globale
- Expérimenter un dispositif de rétribution incitative
- Expérimenter des lignes de court-voiturage
- Développer du court-voiturage solidaire

Action 6. Accompagner la transition du parc de véhicules légers

- Accompagner l'essor des véhicules électriques par le déploiement de bornes de recharge
- Poursuivre la transition des flottes de véhicules des collectivités
- Accompagner le développement des véhicules intermédiaires

Action 7. Expérimenter un service d'autopartage

- Expérimenter un service d'autopartage en milieu peu dense/rural
- Etudier l'opportunité d'un service d'autopartage sur les zones d'activités

Action 8. Renforcer la cohérence de l'organisation des stationnements

- Renforcer la cohérence des réglementations
- Aménager les parkings selon des principes communs pour mieux partager l'espace public
- Mutualiser les offres de stationnement là où les usages le permettent

Axe 3 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

Action 9. Améliorer l'offre et les infrastructures ferroviaires

- Améliorer l'offre ferroviaire à grande vitesse
- Améliorer l'offre TER
- Améliorer les infrastructures ferroviaires de proximité

Action 10. Adapter l'offre de transports collectifs aux besoins locaux

- Rendre les offres de transports collectifs plus lisibles et complémentaires, en particulier dans les secteurs peu denses
- Adapter le réseau pour mieux répondre aux besoins
- Expérimenter des liaisons de périphérie à périphérie
- Expérimenter des liaisons express vers le cœur d'agglomération
- Poursuivre les ajustements annuels d'offres : arrêts, lignes, horaires, ...

Action 11. Faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, et des scolaires.

- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports
- Soutenir les projets de mobilité solidaire
- Intégrer davantage les transports scolaires

Action 12. Poursuivre la transition de la flotte de bus (verdissement)

- Expérimenter l'exploitation de bus électriques
- Adapter le dépôt mis à disposition de la STGA
- Accompagner la filière hydrogène émergente
- Envisager d'autres carburants

Axe 4 : Faciliter l'intermodalité

Action 13. S'appuyer sur des pôles de mobilité pour mailler les offres de service et le réseau de transports

- Identifier et aménager des pôles de mobilité
- Coordonner les offres proposées

Action 14. Tendre vers un « guichet unique », une billettique interopérable et une tarification multimodale

- Développer une plateforme commune à toutes les offres de mobilité
- Poursuivre le développement de l'interopérabilité billettique
- Etudier et mettre en œuvre des tarifications multimodales

Axe 5 : penser un urbanisme et des espaces publics plus favorables aux modes alternatifs à la voiture

Action 15. Apaiser et partager l'espace public

- Instaurer des secteurs apaisés dans les centres villes et les centres-bourgs
- Revoir et articuler l'organisation des voiries à l'échelle intercommunale
- Engager un travail partenarial pour définir une Charte commune
- Revoir la réglementation des voiries structurantes

Action 16. Favoriser le développement urbain dans les secteurs bien desservis en trains et en bus

- Autoriser une constructibilité plus élevée sur certains secteurs
- Moduler le nombre de places de stationnement dans les constructions nouvelles selon la desserte en transport collectif

Axe 6 : Accompagner les changements de comportements

Action 17. Faire connaître les solutions de mobilité et leurs co-bénéfices

- Informer et communiquer sur les services de mobilité
- Sensibiliser et inciter à la pratique
- Sensibiliser et communiquer pour favoriser le vivre ensemble

Action 18. Accompagner les employeurs et les établissements d'enseignement dans leurs démarches de mobilité durable

- Déployer le dispositif « Pro Actifs Mobilités »
- Animer un réseau d'acteurs engagés
- Accompagner les établissements d'enseignement
- Partager les initiatives locales

Axe 7 : Encadrer les flux logistiques et de marchandise et maîtriser leur impact sur l'espace public

Action 19. Mieux organiser les livraisons et la logistique

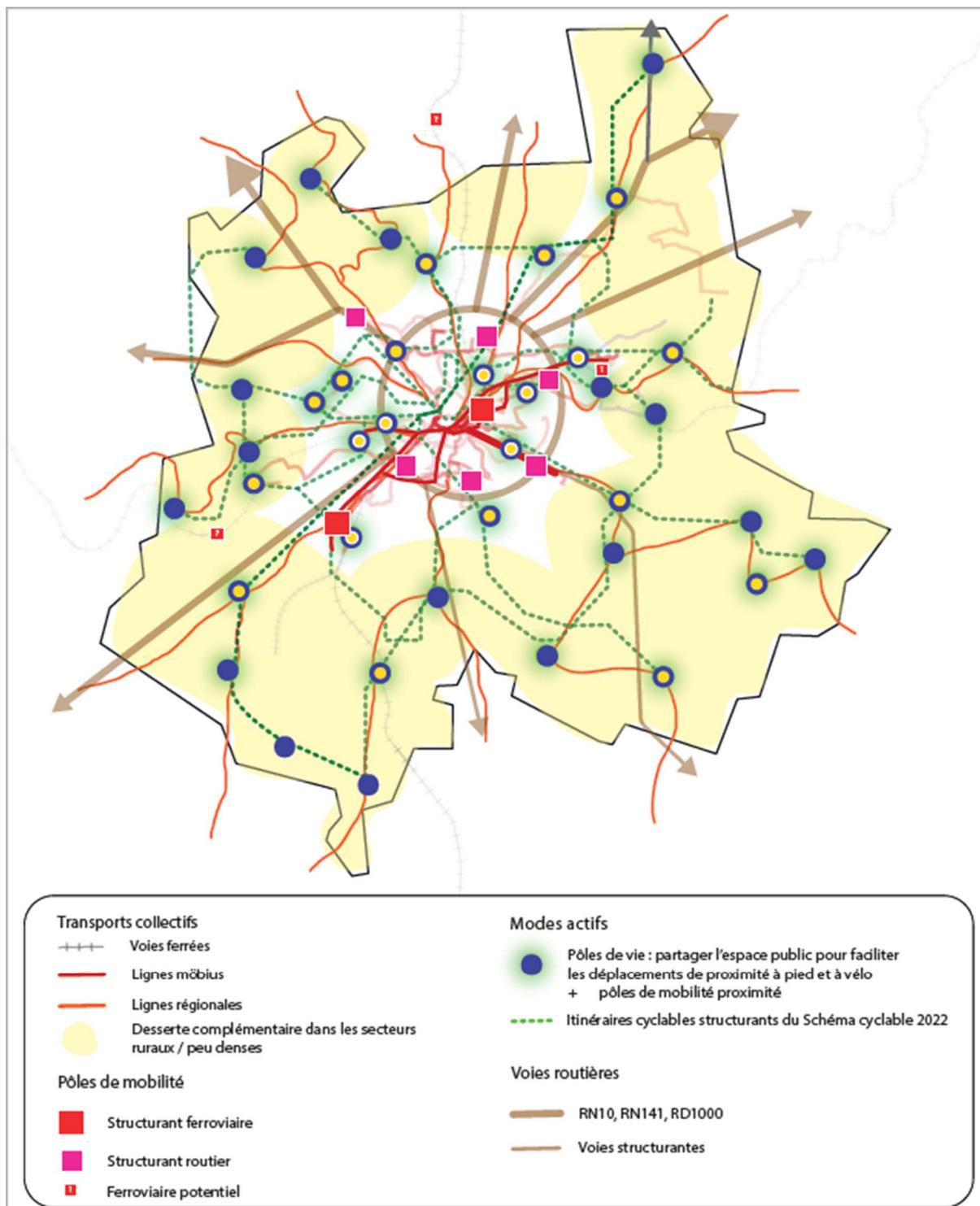
- Mettre en œuvre la Charte de Logistique urbaine Durable
- Réduire et optimiser les flux de transports de marchandises et de logistique

Axe 8 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du programme d'actions mobilités

Action 20. Partager le suivi et l'évaluation du Plan

- Mettre en place une gouvernance partenariale du plan de mobilité
- Suivre et piloter la mise en œuvre du plan
- Connaître les pratiques de mobilité, mesurer les évolutions
- Evaluer les actions réalisées et leur impact sur les mobilités

SCHEMA DE SYNTHESE



Cartéclima !

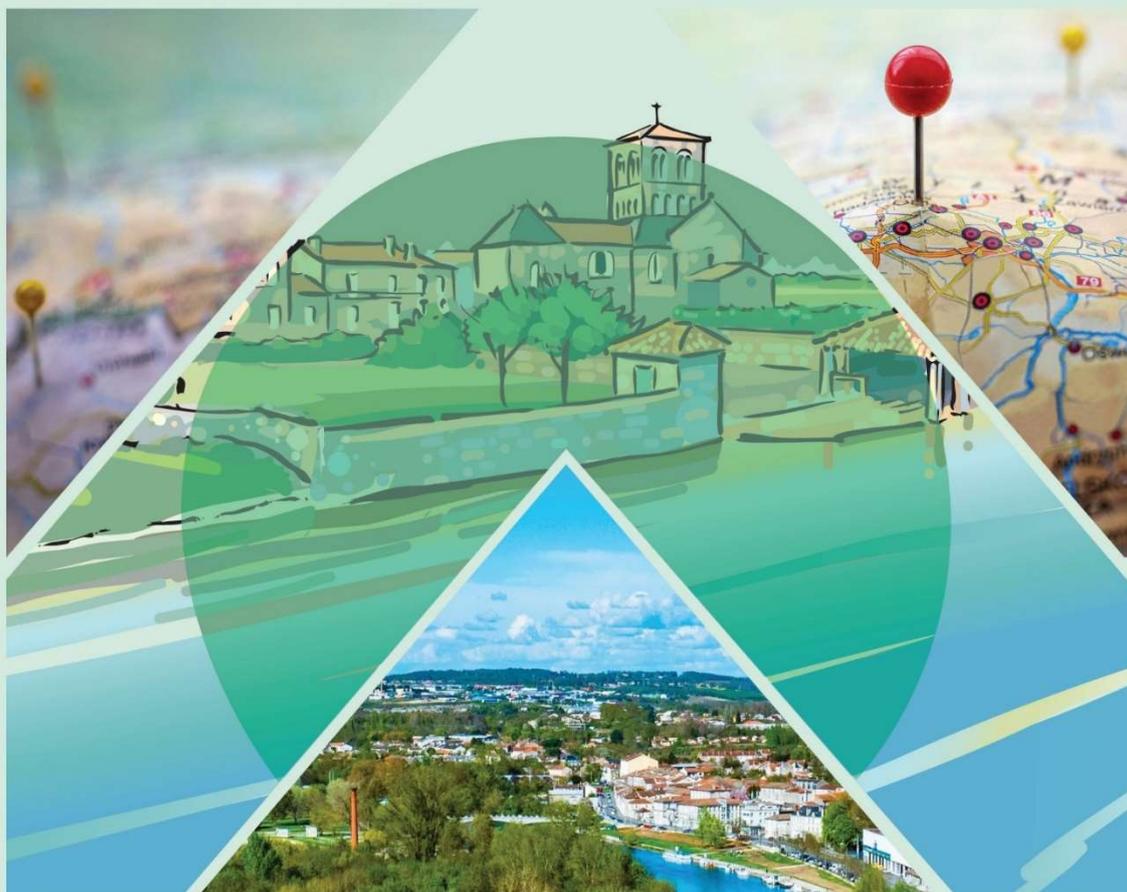
J'écris mon territoire de demain

SCoT

SCoT VALANT PCAET

PLUi VALANT PLAN DE MOBILITÉ

PLUi



Plan d'actions Mobilités *Les mesures*



AXE 1 : DEVELOPPER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ

Le vélo et la marche à pied, également appelés modes actifs, sont les modes privilégiés pour les déplacements de proximité, seuls ou en complément d'autres modes de déplacement. En effet, ce sont des modes de déplacement peu onéreux, bénéfiques pour la santé et l'environnement, souvent plus rapides que les autres modes sur de courtes distances.

Favoriser leur pratique nécessite l'implication des différents gestionnaires de voiries et d'espaces publics (communes, Département, GrandAngoulême), mais aussi d'entreprises ou d'associations proposant des services, de gestionnaires d'équipements, de commerces, etc.

Aujourd'hui, la marche est le second mode de déplacements avec une part modale de 22%. La part des déplacements à vélo est de 2%. Les objectifs visent à atteindre 28% des déplacements à pied et 10% à vélo à l'horizon 2035. Selon l'enquête mobilité de 2023, la distance moyenne d'un déplacement à pied est de 650 m pour un habitant de GrandAngoulême et 3 km à vélo.

Ces objectifs globaux impliquent une augmentation soutenue dans les secteurs les plus urbains. Dans les secteurs périurbains ou ruraux, le potentiel existe aussi pour les déplacements de courtes et moyennes distances, par exemple dans les bourgs ou entre les bourgs et les hameaux périphériques ou encore pour accéder aux équipements de proximité.

Pour développer l'usage de la marche et du vélo, il s'agit d'accélérer la réalisation d'itinéraires cyclables, de développer les services vélos et de mettre le piéton au cœur des projets de mobilité. La marche et le vélo présentent des points communs en termes de pratiques, de besoins, et de leviers d'actions (ex. : aménagements, réglementation) ; mais aussi des spécificités selon les usagers et les secteurs (vitesses, trajectoires, services et équipements associés, ...).

Cet axe d'intervention s'appuie sur un socle de réflexions et de stratégies définies notamment dans le Schéma cyclable d'agglomération, les schémas modes actifs communaux, le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), dans les Plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE), par exemple.



Action 1. Accélérer le maillage cyclable du territoire

ENJEUX

La pratique du vélo a augmenté au cours des dernières années, en témoignent les chiffres nationaux, mais aussi, plus localement, le succès du service de location de vélos ou de la prime d'aide à l'achat. Pourtant, avec 2% seulement des déplacements réalisés à vélo par les habitants du GrandAngoulême en 2023, la pratique de ce mode de déplacements reste encore relativement faible sur le territoire.

En cohérence avec les objectifs du plan vélo national, GrandAngoulême a défini un objectif ambitieux d'évolution de ces pratiques dans les années à venir. Ainsi, un objectif de 10% de déplacements réalisés à vélo est fixé à l'horizon 2035. Cela implique une action forte, en particulier de la part des collectivités sur la réalisation d'itinéraires cyclables.

Plusieurs collectivités territoriales du territoire ont établi des documents de planification qui sont en cours de mise en œuvre, notamment :

- Plan Charente Mobilités douces du Département,
- Schéma cyclable d'agglomération de GrandAngoulême,
- Schéma des modes actifs de la Ville d'Angoulême.

A noter également que le territoire est traversé par deux grands itinéraires touristiques, la Scandibérique et la Flow Vélo, porteurs de flux longue distance, de pratiques de loisirs et d'une image positive.

OBJECTIFS

- Augmenter les possibilités de trajets à vélo
- Améliorer le confort et la sécurité des cyclistes
- Augmenter le nombre de km aménagés pour le vélo
- Augmenter le nombre d'itinéraires jalonnés
- Augmenter l'attractivité touristique du territoire en développant le cyclotourisme

MESURES

Aménager de grandes continuités cyclables pour les déplacements du quotidien :

L'objectif est de développer un réseau cyclable performant qui met l'accent sur la sécurité du cycliste et la continuité des itinéraires.

La performance du réseau s'appuie sur un maillage du territoire permettant la réalisation de trajets longs et l'accès aux principaux pôles de vie, d'emplois, et équipements à rayonnement intercommunal. Les aménagements peuvent être différents selon les lieux et les usages attendus : il s'agit de réaliser « le bon aménagement au bon endroit », les niveaux de service attendus n'étant pas homogènes.

Le schéma cyclable d'agglomération identifie environ 500 km de continuités cyclables à aménager. Parmi elles, six grands itinéraires sont identifiés (soit environ 300km)

Afin d'accélérer la réalisation du Schéma cyclable d'agglomération, il est nécessaire de renforcer l'ingénierie et le financement de ces aménagements. Pour cela GrandAngoulême étudiera entre autres mesures les impacts d'une prise de compétence spécifique dont les contours restent à définir.

Les modalités de coopération financière seront intégrées à cette réflexion, avec notamment la recherche d'un dispositif renforcé de coopération avec le Département et le fonds de concours adapté en conséquence et en fonction des capacités financières des collectivités.

Renforcer le maillage fin du territoire par des liaisons cyclables de proximité

Des liaisons de proximité seront nécessaires afin de compléter le maillage des grands itinéraires (certaines liaisons figurent déjà au schéma de principe et d'autres non).

Ces liaisons locales, identifiées par les communes, pourront s'appuyer sur les voies cyclables existantes, les chemins du PDIPR adaptés à l'usage du vélo, les voies départementales à vocation locale (niveau 4 qui ne supportent pas de flux routiers importants et pourraient être fermées à la circulation automobile), etc. Ces liaisons complémentaires pourront être intégrées dans les mises à jour du schéma cyclable d'agglomération.

Des dispositifs financiers existent (fonds de concours de GrandAngoulême et participation du Département) pour accompagner la réalisation de ces liaisons. Leurs modalités seront à adapter en fonction des décisions qui seront prises.

Jalonner les liaisons cyclables

Les itinéraires aménagés devront si possible intégrer un jalonnement homogène, qui renseignera les temps et/ou les distances à vélo vers les principales destinations, pour permettre aux cyclistes de se déplacer sans avoir à consulter des outils numériques. Dans le cadre des grandes liaisons, ce jalonnement sera pensé en même temps que l'itinéraire. Pour les liaisons de proximité, un accompagnement de GrandAngoulême sera proposé, intégrant notamment une boîte à outils (base de cahier des charges, recommandations techniques, etc.).

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Aménager des liaisons cyclables structurantes pour les déplacements du quotidien	Etudes Travaux	A préciser selon compétences
Renforcer le maillage fin du territoire par des liaisons cyclables de proximité	Etudes Travaux	Gestionnaires de voiries
Jalonner les liaisons cyclables	Etudes Travaux	GrandAngoulême Communes

Exemples de ratios financiers

<https://villes-cyclables.org/ressources/la-plateforme-des-couts/les-couts/amenagements/>

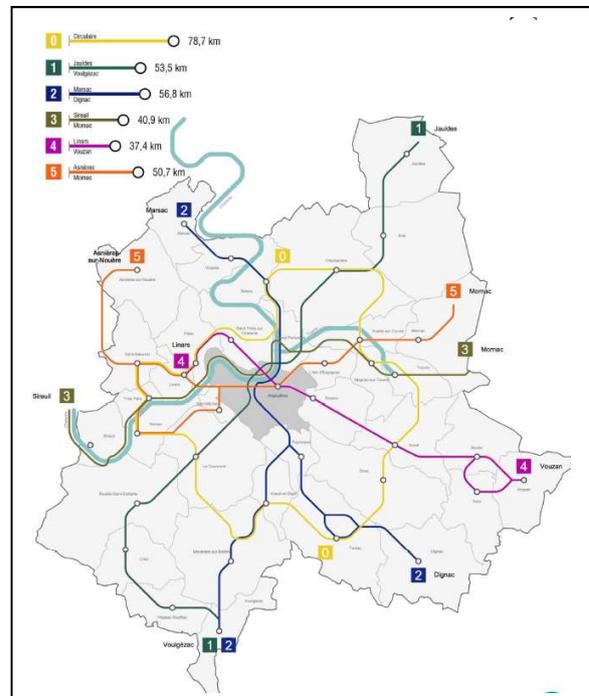
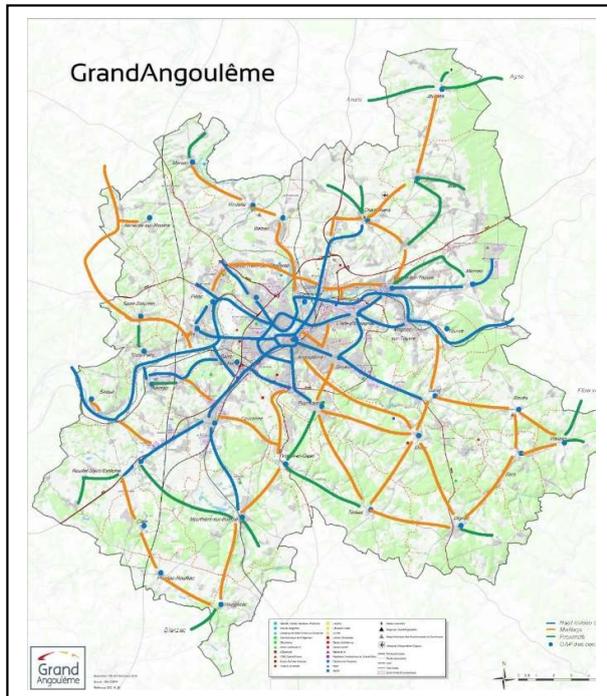
- chemin rural à reprendre : 150 à 250 € / ml
- piste unidirectionnelle : 400 à 500 € / ml
- piste bidirectionnelle : 500 à 650 € / ml

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km d'aménagements cyclables
- Flux cyclistes (comptages vélos, données dynamiques)
- Nombre d'accidents impliquant un ou plusieurs cyclistes

Le schéma cyclable d'agglomération adopté en 2022 :

500 km de grandes liaisons intercommunales / 6 grands itinéraires structurants



L'enjeu du « bon aménagement au bon endroit », selon l'environnement et les usages attendus, pour les grandes continuités comme les liaisons de proximité



Piste cyclable le long de la RD910



Voie verte à Champniers



Bande cyclable montante rue de Montmoreau



Espace partagé à Magnac



Chemin le long de la Charente



Piste cyclable sur le Pont de Roffit

Action 2. Développer l'offre en stationnement et les services pour les cyclistes

ENJEUX

Le Schéma cyclable d'agglomération de 2022 intègre des mesures relatives aux stationnements et aux services vélos. Plus spécifiquement, il s'agit de :

- poursuivre l'implantation de stationnements vélos ;
- améliorer l'accès aux services de réparation, en s'appuyant sur les acteurs du territoire et des bornes d'auto-réparation ;
- faciliter l'accès à un vélo.

Le territoire de GrandAngoulême compte environ 2 100 places de stationnements vélo réparties sur plus de 250 sites.

La majorité de ces stationnements sont de types arceaux ou pinces-roues, mais il y a également des stationnements vélo sécurisés qui se répartissent en 3 types :

- des consignes collectives « Parc'Vélo » (gare d'Angoulême, médiathèque L'Alpha) accessibles par carte Möbius ;
- des consignes individuelles à proximité des arrêts de bus du réseau Möbius, qui permettent l'intermodalité entre le vélo et le bus ;
- les arceaux couverts implantés sur les parcs relais Möbius qui bénéficient d'une vidéoprotection.

En matière d'entretien des vélos, le territoire dispose d'une offre privée de vélocistes et de l'association Cyclofficine qui propose des ateliers de réparation.

Pour faciliter l'accès à un vélo, GrandAngoulême a mis en place le service de location moyenne et longue durée Möbius (depuis 2014). En 2024, le parc compte 895 vélos dont 95% de vélos à assistance électrique (VAE). Ces vélos sont disponibles auprès de « l'Agence des Mobilités » située sur l'esplanade du Champ de Mars à Angoulême.

De juin 2023 à décembre 2024, afin de favoriser l'intermodalité vélo+train, une expérimentation VéloModalis a été mise en place en partenariat avec NAM et les autres agglomérations de l'axe Val de Charente. Ce service de location en libre-service est expérimenté sur le territoire de GrandAngoulême et plus largement sur les agglomérations situées le long de la ligne ferroviaire Angoulême-Royan. Sur l'agglomération, 60 vélos électriques sont proposés sur 8 stations.

Enfin, GrandAngoulême a mis en place depuis 2020 une prime d'aide à l'achat de vélos pour les particuliers. Cette prime est complémentaire à celle proposée par l'Etat.

OBJECTIFS

- Augmenter la facilité d'usage du vélo
- Réduire les vols de vélo
- Faciliter l'accès à un vélo
- Améliorer la sécurité des déplacements à vélo

MESURES

Poursuivre le déploiement des stationnements vélo

L'effort de déploiement des stationnements vélos doit être poursuivi et renforcé. Il convient que chaque gestionnaire d'équipement ou d'espace public concerné assure l'installation de dispositifs de stationnement vélos sur le site dont il a la charge, ou sollicite l'autorité compétente.

Les enjeux d'équipement sont particulièrement forts autour des commerces de proximité, sur les zones commerciales, au niveau des équipements publics, des établissements scolaires, d'enseignement supérieur et de formation ou encore les pôles de mobilité.

Le type de matériel a également son importance, et il conviendra d'installer des dispositifs de stationnement adaptés aux besoins des usagers, au regard notamment de la durée du stationnement (ex. : consignes sécurisées dans les pôles de mobilité, arceaux avec abris dans l'enceinte des établissements, arceaux simples au niveau des commerces de proximité). De façon générale, les dispositifs existants de type pince-roue seront progressivement remplacés par des arceaux car ils présentent un niveau de sécurisation moindre et un risque d'endommager les vélos.

Au-delà de l'équipement de ses propres sites, GrandAngoulême pourra assurer une mission d'accompagnement technique (à travers notamment un référentiel), voire financier (cf. dispositif actuel de fonds de concours aux communes).

Le stationnement de moyenne et longue durée des vélos dans les secteurs urbains est souvent problématique car les bâtiments ne disposent pas d'espace disponible sur parcelle et les espaces publics sont contraints. A titre d'exemple, la Ville d'Angoulême prévoit pour 2025 la mise en place d'une consigne collective à l'intérieur du parking Saint-Martial pour pallier à ce manque. D'autres dispositifs abrités et sécurisés seront déployés par la Ville dans les années à venir, à l'intérieur d'autres parkings en ouvrage, dans des rez-de-chaussée de bâtiments, voire sur espaces publics si des solutions compatibles avec les contraintes patrimoniales et financières sont trouvées.

En parallèle, l'équipement en stationnements vélos des bâtiments sera renforcé, avec l'intégration de normes et de recommandations dans le règlement du PLUI-M.

Proposer des services d'entretien et de réparation aux cyclistes

L'association Cyclofficine propose des ateliers d'auto-réparation de vélos. Des entreprises locales proposent également des prestations d'entretien et de réparations.

3 bornes de réparations vélo ont été installées localement sur la Flow-vélo. Ces équipements sont déployés sur les liaisons « touristique » mais également celles du quotidien à l'image de la commune de Soyaux qui a installé une borne en centre-ville et prochainement à proximité d'une aire de loisir.

Il s'agira de faciliter l'accès à ce type de dispositifs afin de garantir aux cyclistes la possibilité d'entretenir/réparer leurs vélos.

Faciliter l'accès à un vélo

Dans la continuité de l'**expérimentation VéloModalis** qui a été mise en place en partenariat avec NAM et les autres agglomérations de l'axe Val de Charente et qui permet notamment d'accéder à un vélo dans toutes les gares de l'axe ferroviaire Angoulême – Royan via une station vélo en libre-service, GrandAngoulême souhaite faciliter l'accès à un vélo en location pour tous ses habitants.

Ainsi, compte tenu du succès des services de location de vélos et pour pouvoir répondre à la demande croissante, GrandAngoulême souhaite développer, à titre expérimental, la location de vélos en libre-

service et moyenne durée en proposant au moins une station de location de vélos sur chaque commune du GrandAngoulême.

Ce service permettrait de louer des vélos en proximité pour de courtes durées, mais également de réserver un vélo pour un usage personnel de plus longue durée (sans avoir besoin de le ramener à la station). La connectivité des vélos proposés permettrait d'obtenir de la donnée en temps réel et ainsi d'adapter le service en fonction du besoin en redistribuant si nécessaire les stations et les vélos.

En complémentarité, le **service humanisé de location moyenne et longue durée Möbius** sera conforté en poursuivant le renouvellement progressif des vélos les plus anciens. Le parc de vélos de ce service de location pourrait également être diversifié et proposer des vélos cargo, triporteurs, bipporteurs ou longtail, vélos handicap, etc.

Par ailleurs, GrandAngoulême propose depuis plusieurs années une **prime d'aide à l'achat de vélos** pour les habitants du territoire. Les modalités d'attribution et le partenariat avec les vélocistes locaux continuera d'évoluer au fil des années pour s'adapter aux besoins.



MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Poursuivre le déploiement des stationnements vélo	équipement	Communes GrandAngoulême Gestionnaires d'équipements
Proposer des services d'entretien et de réparation aux cyclistes	service équipement	Association, privés, gestionnaires
Faciliter l'accès à un vélo	Service Aide financière	GrandAngoulême Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Exemples de couts

Stationnements :

- 100 € pour un arceau simple
- 8 200 € pour 10 arceaux abrités
- 30 000 € pour 1 consigne de 10 places

Station de gonflage : environ 2 500 €

Location :

- location möbius : 200 k€/an sans amortissement (225€/vélo/an)
- location longue durée en station : 800 €/vélo/an sans amortissement
- location station libre-service courte durée : 1200 €/vélo/an sans amortissement

Prime vélo : 75 à 150 K€ / an

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements vélo par type et localisations (arceaux couverts, stationnements sécurisés, etc.)
- Nombre de bornes d'autoréparation
- Nombre de vélos en location (en libre-service et service humanisé)
- Utilisation des vélos proposés à la location
- Satisfaction des usagers du service
- Nombre d'aides attribuées pour l'achat d'un vélo

Action 3. Favoriser la marche à pied au quotidien

ENJEUX

Avec 22% des déplacements, la marche est le second mode le plus utilisé après la voiture. Des disparités existent cependant selon les secteurs géographiques.

De nombreux aménagements en faveur des piétons ont été réalisés : aménagement de trottoirs et de traversées accessibles, zone piétonne à Angoulême, zones de rencontre, zones 30, plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée....

L'usage de la marche est en augmentation mais des freins persistent, en particulier des trottoirs étroits, discontinus, voire absents. Cela peut en partie expliquer le fait que 32% des déplacements de moins d'1 km sont effectués en voiture, comme conducteur ou comme passager.

Le travail sur les espaces publics et les cheminements piétons est particulièrement important pour rendre accessible la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite.

OBJECTIFS

- Faciliter les déplacements à pied au sein et entre les pôles de vie
- améliorer l'accessibilité, le confort, la sécurité et la performance des parcours piétons
- Renforcer l'attractivité du territoire en développant les itinéraires de promenade et de randonnées pédestres

MESURES

Etablir et mettre en œuvre des « plans piétons » à l'échelle des pôles de vie ou des communes

Un « plan piéton », également appelé « plan marche », « stratégie piéton », ou encore parfois « schéma des itinéraires piétons », ... est une démarche localisée visant à faciliter la marche au quotidien. Il s'appuie sur une stratégie et intègre un plan d'actions. Il vise à améliorer la sécurité et le confort des déplacements à pied, à donner davantage envie de se déplacer à pied. Il peut intégrer des actions d'aménagement d'itinéraires, de jalonnement, de communication, de participation citoyenne, etc. Il peut être intégré à une démarche plus large telle qu'un « schéma des modes actifs ».

Au-delà des aménagements eux-mêmes, les plans piétons peuvent comporter une réflexion sur les plans de circulation, pour contraindre ou faciliter les flux sur certains axes (par exemple, mise en sens unique de certaines voies avec des logiques de sens de circulations pour les voitures, qui permettent de donner davantage d'espaces aux piétons et/ou aux cyclistes).

Les plans piétons permettent d'agir sur des secteurs et / ou des types de trajets propices à la marche : déplacements vers les commerces et les écoles, abords des établissements d'enseignement, des équipements publics, accès aux arrêts de transports collectifs, aux services vélo et aux pôles de mobilité, etc... Ils peuvent s'appuyer sur les voies et chemins existants mais aussi identifier les connexions manquantes, qui pourraient permettre la réalisation de « raccourcis piétons », mais nécessitent des acquisitions foncières.

Ils visent à identifier les itinéraires, définir les aménagements à réaliser puis à les mettre en œuvre, en privilégiant des espaces publics et des cheminements piétons qualitatifs, continus, directs, sécurisés et accessibles à tous. Les parcours piétons pourront être rendus plus attractifs par l'implantation de bancs, de fontaines, de panneaux d'information, etc. Ils pourront être mis en valeur par du design actif et une ludification des espaces piétons (ex. : revêtement de sol, œuvres, informations locales, etc.). Les enjeux d'accessibilité des espaces publics et de la chaîne des déplacements sont également au cœur des réflexions.

GrandAngoulême accompagnera les communes dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans piétons. Les modalités d'un fonds de concours englobant les modes actifs et les espaces publics seront étudiées. La méthode de travail mettra l'accent sur les expérimentations (secteurs pilotes) et sur le partage de retours d'expérience.

Renforcer le maillage fin du territoire par des cheminements piétons

Sur le territoire de GrandAngoulême, les chemins agricoles et forestiers ainsi que les itinéraires de randonnée sont nombreux (42 circuits de randonnées pour 480 kilomètres de circuits inscrits au PDIPR). Ils relient souvent entre eux les pôles de vie et les hameaux périphériques. Ils pourraient être aménagés, mis en valeur et sécurisés, pour en faire des liaisons piétonnes et/ou cyclables fonctionnelles, continues et confortables.

Le renforcement du maillage local concerne aussi les bourgs et autres secteurs urbanisés, où l'enjeu est de mettre en valeur des liaisons piétonnes (ruelles, passages, etc.) et des raccourcis à l'intérieur des îlots voire d'en créer.

Jalonner les itinéraires piétons

Le jalonnement des itinéraires piétons est essentiel pour amplifier le recours à la marche. Comme pour les itinéraires cyclables, il s'agit d'indiquer les temps et/ou les distances à pied vers les principales destinations. Cela permet d'identifier et de faire connaître l'itinéraire, mais aussi de rassurer (praticable, rapide, ...) et donc d'inciter les usagers potentiels.

Expérimenter une démarche globale dans le cadre de l'appel à projet « marche du quotidien »

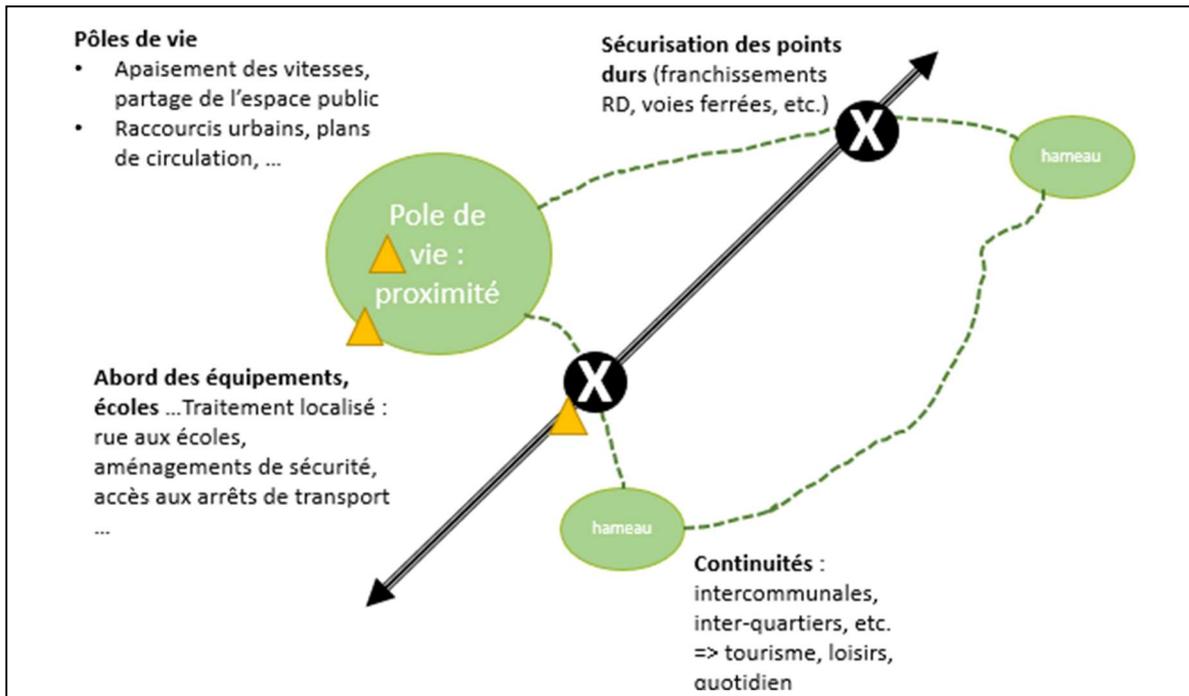
GrandAngoulême est lauréat de l'Appel à Projets (AAP) "Marche du quotidien" qui vise à développer la culture de la marche comme mode de déplacement viable et souhaitable pour les trajets du quotidien, qu'il s'agisse de se rendre au travail, à l'école ou de faire des courses.

Cet AAP cherche à améliorer l'accessibilité des espaces publics et des infrastructures, en prenant en compte les besoins de tous les usagers (y compris les personnes à mobilité réduite). Il intègre également les enjeux de sensibilisation des citoyens à l'importance des déplacements actifs et à leurs bienfaits, tant pour la santé que pour l'environnement, d'innovation technologiques et de partenariats locaux.

Pour l'agglomération, cet AAP est un levier d'actions dans le cadre des sites pilotes sur la commune de Rouillet-Saint-Estèphe, avec des actions spécifiques qui seront expérimentées sur ce secteur :

- Réaliser un schéma directeur piéton, comprenant une phase de diagnostic,
- Tester des aménagements d'itinéraires destinés à la marche du quotidien, dont des marquages d'animation et du design actif,
- Organiser des événements autour de la marche à pied avec notamment l'animation de fresques de la mobilité à destination du jeune public.

Des enjeux piétons multiples



Exemple de Jalonnement piéton au Havre.



Des chemins aux vocations multiples



Des enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite



Espace partagé à Magnac



Exemple de raccourci piéton entre des parcelles



Espace partagé à Rouillet

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Etablir et mettre en œuvre des « plans piétons » à l'échelle des pôles de vie ou des communes	Etude Organisation aménagement	Communes
Renforcer le maillage fin du territoire par des cheminements piétons	Etude travaux	Communes
Jalonner les itinéraires piétons	travaux	Communes GA / PDIPR ?
Expérimenter une démarche globale dans le cadre de l'appel à projet « marche du quotidien »	expérimentation	GrandAngoulême + communes

Exemples de ratios financiers

Coût d'investissement (exemples) :

- Aménagement d'un chemin rural partagé : 50 € / ml
- Rues aux écoles : environ 300 à 400 € / ml (aménagement pérenne de type zone de rencontre ou piétonisation)
- Création d'un cheminement piéton : 170 € / ml
- Kit de mobilier urbain / design actif : 30 à 50 000 € par opération
- Jalonement : pour 1 panneau tous les 50 mètres et un coût de 100 € par panneau : 2,20 € / ml
- Etude d'un plan piéton : environ 25 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de plans piétons réalisés / mis en œuvre
- Nombre d'itinéraires et linéaire de cheminements aménagés pour les piétons
- Nombre d'itinéraires et linéaire de cheminements jalonnés
- Nombre d'accidents piétons

Action 4. Résorber les coupures, traiter les points durs

ENJEUX

Les conditions de déplacements à pied et à vélo varient fortement selon les secteurs du territoire, notamment en fonction du relief mais aussi des coupures naturelles (ex. : cours d'eau) ou urbaines (ex. : routes à fort trafic, voies ferrées), qui peuvent allonger les distances à parcourir. Les « points durs » sont des secteurs, souvent des franchissements, perçus comme inconfortables, et souvent dangereux, pour les piétons et les cyclistes.

Ces coupures et ces points durs freinent l'usage de la marche et du vélo et contraignent les déplacements des piétons et des cyclistes.

La création de franchissements et la sécurisation des points durs sont régulièrement prises en compte dans les politiques publiques (schéma cyclable, projets urbains, etc.).

Le Département de la Charente a lancé l'opération « 20 000 carrefours » en 2022. 22 communes de GrandAngoulême ont contribué au recensement des carrefours posant un problème de sécurité. Le Département traite 5 à 10 carrefours par an (études, travaux).

Le travail réalisé dans le cadre du volet Mobilité de Cartéclima ! a montré que les problématiques sont encore nombreuses et constituent une priorité d'action pour les participants. Sont principalement évoquées des infrastructures routières (routes les plus circulées, giratoires) et ferroviaires. La sécurisation des accès à certains arrêts de transport collectif, en particulier ceux desservis par les lignes scolaires, a également été identifiée comme un enjeu fort.

OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo
- Améliorer l'attractivité des parcours à pied et à vélo
- Réduire les distances de déplacement à pied et à vélo

MESURES

Traiter les coupures et les points durs

Il s'agira de poursuivre le recensement et le traitement de ces points durs, notamment au travers de l'aménagement des itinéraires piétons et cyclables (actions 1 et 3).

Les solutions apportées peuvent aller d'interventions légères (ex. : transformation d'une priorité à droite en stop, amélioration de la visibilité) à des reconfigurations de carrefours (ex. : piste cyclable, traversées piétonnes) ou même jusqu'à la création de nouveaux ouvrages de franchissement (ex. : passerelle, encorbellement, passage sous voies).

Sécuriser les passages à niveaux

Six passages à niveaux sont présents sur le territoire, dont 3 sur la ligne Angoulême – Limoges. Les 3 autres se situent sur l'axe Angoulême Cognac.

Le PN67, rue de Bordeaux à Angoulême est particulièrement accidentogène. L'inscription de ce passage à niveau au Programme de sécurisation national (PSN) est en cours. Il y est prévu la réalisation de travaux afin de sécuriser la traversée de tous les usagers et particulièrement celle des piétons et des cyclistes.

Renforcer les liaisons entre la ville basse et le plateau à Angoulême

La Ville d'Angoulême a engagé une réflexion pour identifier un ou plusieurs itinéraires prioritaires entre la ville basse et le plateau, pour les piétons et pour les cyclistes. Ces itinéraires pourront être matérialisés, par exemple, par un jalonnement homogène et continu, un revêtement de couleur différenciée, une mise en lumière ou une végétalisation. Des itinéraires différents pourront être aménagés pour les piétons et les cyclistes selon les secteurs (ex. : escaliers, venelles étroites). Des solutions visant à faciliter l'ascension sont également étudiées.

A noter que depuis mai 2024, un service de navette cœur d'agglomération est expérimenté pour connecter 2 quartiers (L'Houmeau et Saint-Cybard) au Plateau.



Passage à niveau Rue de Bordeaux



Pont sur la Charente



Liaisons entre la ville basse et le plateau d'Angoulême



MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	pilote
Traiter les coupures et les points durs	travaux	Gestionnaires des infrastructures routières et ferroviaires
Sécuriser les passages à niveaux	travaux	Etat, SNCF, gestionnaires de voiries concernés
Renforcer les liaisons entre la ville basse et le plateau à Angoulême	Etude travaux	Angoulême GrandAngoulême

Exemples de ratios financiers

Coût d'investissement (exemples) :

- Création d'un souterrain ou d'une passerelle : 2 000 000 €
- Sécurisation d'un franchissement de RD : 20 000 € (très variable selon solutions)

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points durs identifiés / étudiés / traités
- Nombre de passages à niveau sécurisés
- Nombre d'accident impliquant un piéton ou un cycliste

AXE 2 : FAIRE EVOLUER LES USAGES AUTOMOBILES

L'automobile apporte un très bon niveau de service en termes de mobilité, car elle permet d'aller presque partout, à toute heure, de façon rapide et confortable. Elle s'est donc largement répandue dans les ménages (85% des ménages sont motorisés et plus de 37% ont 2 voitures ou plus), et dans les usages (68% des déplacements sont réalisés en voiture, dont 54% comme conducteurs). Cela est particulièrement marqué pour les territoires peu denses où il n'y a ni problèmes de congestion ni contraintes de stationnement, ni offre alternative aussi performante.

En conséquence, les niveaux de trafic sont élevés sur les voies principales, en particulier la RN10, la RN141 et la RD1000. Certains axes convergeant vers Angoulême sont également chargés (RD939, RD941). Sur les principales voiries départementales, les trafics ont augmenté de 6% en moyenne de 2014 à 2019, en particulier aux abords de la zone des Montagnes (+22%) ou du giratoire de Girac (+17%). Le trafic a diminué sur d'autres axes, par exemple rue de Bordeaux, empruntée par la ligne A du BHNS (-11%).

Les voitures génèrent pourtant un certain nombre de nuisances (consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit, encombrement de l'espace public, ...) et de risques (routier, précarité des ménages, ...)

Si des solutions sont recherchées pour améliorer la performance et l'attractivité des transports collectifs, développer les modes actifs, etc. il apparaît que, au regard de la configuration du territoire, de la dispersion des flux de déplacements et des modes de vie, la voiture restera probablement encore pour quelques années un mode de déplacement très attractif.

Il convient donc de faire évoluer les usages pour en réduire les impacts négatifs : en partageant les véhicules, c'est-à-dire en augmentant le nombre de personnes transportées par véhicule (covoiturage) ou en utilisant des véhicules partagés (auto-partage). Cet axe de travail concerne également le type de véhicule, avec des impacts qui peuvent être significativement différents selon les motorisations et les gabarits des véhicules utilisés.

Action 5. Inciter au court - voiturage

ENJEUX

Le covoiturage consiste à utiliser un véhicule partagé par un conducteur non-professionnel avec un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un trajet effectué par le conducteur à son propre compte et qui ne donne lieu à aucune rétribution autre que celle du partage des frais de déplacement.

Ces pratiques se développent sur le territoire si l'on en croit le nombre de trajets enregistrés au registre de preuves de covoiturage national ou les déclarations dans le cadre du forfait mobilité durable mis en place par certains employeurs. Le court-voiturage, c'est-à-dire les déplacements de proximité jusqu'à 80 km environ, constitue l'enjeu majeur pour le territoire.

Plusieurs actions sont déjà engagées en ce sens, telles que la mise en service depuis avril 2023 par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, de l'application Covoit Modalis, conçue pour faciliter la mise en relation des conducteurs et des passagers qui veulent covoiturer.

GrandAngoulême a par ailleurs approuvé en 2023 un Schéma des aires de covoiturage. Le Département de la Charente est également engagé dans l'aménagement des aires de covoiturage d'intérêt départemental.

Le développement attendu des pratiques de covoiturage suite à la mise en place d'actions locales devrait permettre d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la stratégie Air-Energie Climat du SCOT-AEC d'augmenter le nombre de personnes par voiture, de 1,4 en 2023 à 1,48 en 2030 et 1,83 en 2050.

OBJECTIFS

- Réduire l'autosolisme et la dépendance à la voiture personnelle
- Faciliter la mobilité pour un public qui rencontre des difficultés de déplacement
- Améliorer le confort, sécuriser et rassurer les covoiturés
- Apporter une offre de mobilité complémentaire dans les secteurs ou à des horaires peu desservis par les transports collectifs

MESURES

Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage

GrandAngoulême poursuivra, dans les années à venir, la mise en œuvre de son Schéma des aires de covoiturage, en lien avec le Département et les communes

Ce schéma identifie 3 niveaux d'aires :

Niveau 1 : 9 aires d'intérêt départemental

Elles sont destinées à faciliter les déplacements de moyenne et longue distances et sont situées à proximité des principaux axes routiers structurants avec une capacité initiale de 30 à 50 places. Ces aires sont également inscrites dans le schéma départemental.

Niveau 2 : 5 aires stratégiques à l'échelle de l'agglomération

Ces aires ont été spécifiquement ciblées pour favoriser les déplacements de courte distance, pour les trajets internes à l'agglomération et les rabattements vers Angoulême. Elles sont généralement

localisées sur des nœuds routiers qui présentent des convergences de flux vers Angoulême. Ces aires pourraient disposer d'une capacité de 10 à 30 places.

Niveau 3 : des points de covoiturage de proximité

Il s'agit pour ce niveau d'aires, d'identifier des espaces de regroupement de proximité, souvent sur des parkings existants. Le nombre de places identifiées est plus modeste, jusqu'à une dizaine de places maximum. Ces aires sont conçues pour répondre aux besoins de covoiturage locaux, comme les déplacements vers les commerces, les écoles ou les trajets domicile-travail depuis les pôles de vies locaux.

Une attention particulière sera portée pour renforcer le caractère multimodal de ces aires, dans une logique de pôles de mobilité. Ainsi, les possibilités d'une desserte par une ligne régulière (möbius ou régionale), du transport à la demande, un accès facile à pied et à vélo, seront des critères à prendre en compte pour localiser les aires, et ensuite pour les aménager (stationnement vélo, aménagement de point d'arrêt, etc.).

Le partenariat entre GrandAngoulême, les communes et de Département sera également précisé afin de pérenniser le cadre d'intervention et de consolider une stratégie partagée (ex. : pilote, répartition des financements, cahier des charges commun fixant des principes d'aménagement). Ainsi, il conviendra de préciser les dispositifs d'intervention pour chaque type d'aires et le calendrier de leur réalisation.

Faciliter la mise en relation des personnes qui souhaitent covoiturer

Nouvelle Aquitaine Mobilités a mis en place la plate-forme Covoit Modalis à l'échelle régionale. Les fonctionnalités et la performance de cet outil sont en cours de développement pour renforcer son attractivité (ergonomie de l'application, masse critique d'utilisateurs et trajets proposés, lien avec les dispositifs nationaux, etc.)

Pour accompagner le développement des pratiques et augmenter le nombre de covoitureurs, un travail avec les employeurs est également engagé, dans un premier temps autour de communautés de covoitureurs.

Déployer une communication globale

Le développement du covoiturage passe aussi par l'information de la population sur les infrastructures (ex. : aires de covoiturage), les outils existants (ex. : plate-forme de mise en relation Covoit Modalis), et les avantages. Des campagnes de communication et de sensibilisation aux bénéfices du covoiturage (ex. : économie, écologie) seront également menées.

Expérimenter un dispositif de rétribution incitative

A l'instar des actions mises en place au niveau national ou des rétributions proposées aux covoitureurs sur certains territoires, GrandAngoulême expérimentera la mise en place d'une rétribution locale des covoitureurs. Chaque conducteur ou passager ayant réalisé des trajets par le biais de la plateforme de covoiturage pourra ainsi obtenir une participation financière dans la limite des critères qui seront définis (par exemples distance minimale/maximale, présence d'alternative en transport en commun sur le trajet, nombre de trajets par jours et par personne, plafond mensuel...).

Les modalités de cette rétribution seront définies en tenant compte des enjeux d'équité et de soutenabilité financière du dispositif, mais aussi du fait qu'il est parfois plus difficile de « lâcher sa

voiture » que de proposer un siège à un passager. Elle devra également s'inscrire en cohérence avec les autres dispositifs financiers incitatifs existants, notamment ceux portés par l'Etat ou le forfait mobilité durable mis en place par certains employeurs.

Expérimenter des lignes de court-voiturage

Des lignes de court-voiturage seront expérimentées, selon des tracés, une localisation des stations et des modalités de fonctionnement (jours, horaires, incitations financières) à définir.

Une première expérimentation sur 18 à 24 mois est prévue sur l'axe Est, entre Dignac et Angoulême en partenariat avec NAM. Les stations seront aménagées de façon homogène (panneaux totem, information voyageurs, abri, banc). Concrètement, dans le scénario de service actuellement étudié par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, l'utilisateur qui souhaite utiliser le service se rend au point d'arrêt sur l'axe, puis sélectionne par un bouton sa destination qui s'affiche sur le panneau. Un conducteur, s'arrête et emmène le passager à son point de destination. Si une application était associée au service, les conducteurs inscrits pourraient directement être informés du souhait de déplacement d'un passager, et un dispositif de rétribution intégré. Le besoin de mettre en place une « garantie retour » (assurance pour le passager de pouvoir rentrer chez lui, même s'il n'y a pas de covoiturage proposé => taxis, etc.) est à prendre en compte également.

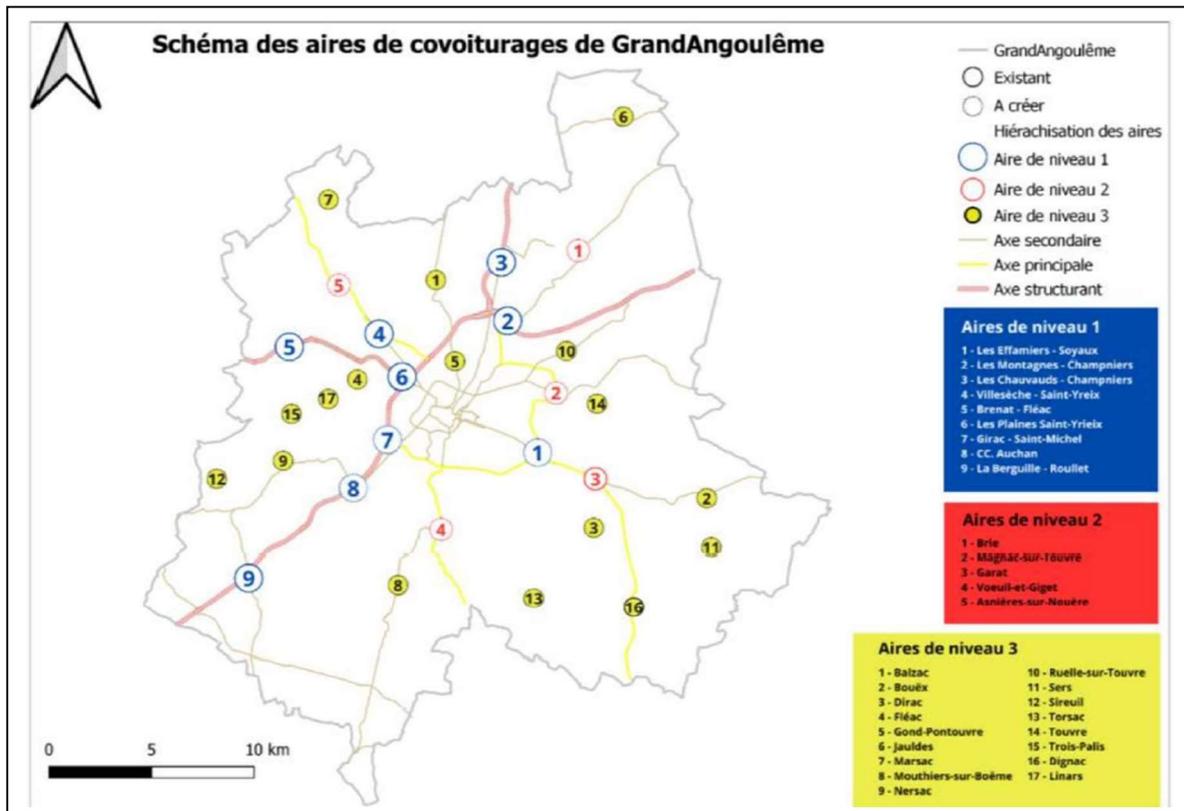
Selon les résultats de cette expérimentation, GrandAngoulême pourra réaliser des études d'opportunité sur d'autres secteurs. Deux autres axes sont d'ores et déjà envisagés : une ligne Sud (Roulet - La Couronne) et une ligne Nord-Ouest (Rouillac - Angoulême).

Développer du court-voiturage solidaire

Des services de covoiturage qui mettent en relation des conducteurs bénévoles et un public vulnérable en matière de mobilité existent déjà sur différents territoires. Ils relèvent souvent de la compétence sociale des communes, avec une organisation directe, via un CCAS, ou en s'appuyant sur les réseaux de solidarité locaux (associations, etc.).

Ce type de covoiturage pourrait être transposé sur certaines communes du GrandAngoulême.

Le schéma des aires de covoiturage adopté par GrandAngoulême en 2023



Des outils de mise en relation et de communication pilotés par Nouvelle-Aquitaine Mobilités



Des expérimentations à lancer



Projet d'expérimentation d'une ligne de covoiturage entre Angoulême et Dignac

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Poursuivre l'aménagement d'aires de covoiturage	travaux	GrandAngoulême Département, communes
Faciliter la mise en relation des personnes qui souhaitent covoiturer	Application	NAM
Déployer une communication globale	Communication	NAM + GA
Expérimenter un dispositif de rétribution incitative	Aide financière	GA
Expérimenter des lignes de court-voiturage	service	NAM / GrandAngoulême
Développer du court-voiturage solidaire	A définir	Communes ?

Exemples de ratios financiers :

- Aménagement aire niveau 1 : 50 à 60 k€
- Création d'une plate-forme dédiée au covoiturage : environ 50 000 €
- Communication : 5 000 €
- Incitations financières aux covoitureurs : enveloppe annuelle à estimer (60 000 à 100 000 € ?)
- Aménagement des stations : de 10 000 € à 20 000 € HT par station (hors acquisition foncière et reprise d'espace public)
- Suivi des lignes de covoiturage, entretien et maintenance des stations : de 0,25 à 0,5 etp

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'aires et de places de stationnement identifiées pour du covoiturage
- Occupation de ces places
- Nombre de trajets remontés sur les plates-formes de mise en relation
- Taux d'occupation des véhicules
- Nombre de lignes de covoiturage et kilométrages associés
- Nombre et montant de rétributions versées

Action 6. Accompagner la transition du parc de véhicules légers

ENJEUX

La part des véhicules électriques et hybrides rechargeables reste modeste (1,70% en 2022) mais leur nombre augmente, en particulier depuis 2020. La stratégie Air Energie Climat du SCOT-AEC fixe l'objectif de porter la part des véhicules électriques à 19% en 2030 et à 63% en 2050.

Pour accompagner cette nouvelle demande, des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public sont implantées sur le territoire (137 en 2022). Le nombre théorique de véhicules rechargeables par borne reste cependant supérieur à la moyenne nationale, et certains besoins ne sont pas satisfaits (ex. : en gare, sur certains lieux de travail, logements collectifs, ...). L'installation d'IRVE relève d'une compétence communale. Certaines communes du GrandAngoulême ont délégué cette compétence au SDEG de la Charente, qui a réalisé un Schéma directeur des IRVE.

A noter également que les réglementations quant à l'équipement en bornes de recharge se renforcent et s'appliquent à partir de 2025 :

- Bâtiments neufs : pré-équipement de 20% des places requis ainsi que l'installation d'1 point de charge au minimum pour les parkings de plus de 10 places, complété par 1 point de charge supplémentaire par tranche de 20 emplacements. Par ailleurs, une borne doit obligatoirement être accessible PMR.
- Parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels déjà existants : une borne au minimum et un emplacement équipé supplémentaire par tranche de 20 emplacements.

OBJECTIFS

- Réduire l'impact environnemental local des véhicules
- Accompagner la transition du parc automobile

MESURES

Accompagner l'essor des véhicules électriques par le déploiement de bornes de recharge

Le déploiement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE) sera poursuivi, à travers la mise en œuvre du Schéma directeur du SDEG de Charente et des stratégies communales.

Le SDEG a adopté son schéma directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE) en 2023. Ce document cadre vise à anticiper les nouveaux besoins afin d'assurer un équipement optimal des communes en points de recharge, développer une offre coordonnée et bénéficier d'une aide financière de 75% sur les raccordements.

La Ville d'Angoulême proposait déjà, à travers le GESTA, des points de recharge dans ses parkings souterrains. Pour compléter cette offre, la Ville a lancé un Appel à manifestation d'intérêt pour des projets de déploiement et d'exploitation de bornes de recharge en voirie pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le groupement IZIVIA IMPACT a été retenu. Il prévoit l'installation de 100 points de charge répartis en 33 stations réalisés en 2 phases :

- 2025-2026 : 23 stations / 60 points de charge

- 2029-2033 : 10 stations / 40 points de charge

Le projet comprend 64% de bornes 22 kW AC, 24% de bornes 22 kW AC/24 kW DC, 6% de bornes 100 kW DC et 6% de bornes 150 kW DC. Une convention d'occupation du domaine public sera conclue pour 15 ans.

GrandAngoulême s'assurera par ailleurs de l'installation de bornes de recharge sur les principaux parkings des équipements communautaires.

Pour l'ensemble de ces déploiements, il conviendra de s'assurer de la capacité du réseau de transport et de la production en énergie électrique pour déployer les bornes de recharge. Ainsi les services de l'Etat souhaitent engager une démarche globale sur l'ensemble du département avec le SDEG, les collectivités et EPCI compétents, fournisseurs en énergie et RTE ; afin de s'assurer de la cohérence du déploiement des bornes de recharge avec l'appui de RTE notamment.

Poursuivre la transition des flottes de véhicules des collectivités

Les flottes de véhicules des collectivités évolueront vers des motorisations alternatives au diesel et à l'essence. Cette transition fait déjà l'objet d'obligations réglementaires mais devra s'accompagner d'une réflexion sur l'optimisation des véhicules et la diversification des parcs (cf. vélos de service, triporteurs, etc.)

Accompagner le développement des véhicules intermédiaires

Au-delà des motorisations, les gabarits des véhicules présentent un enjeu important, à la fois au regard de leur poids (et donc de l'énergie nécessaire à leur déplacement), mais aussi de leur taille (et donc de l'espace qu'ils nécessitent en circulation comme en stationnement).

Une voiture est de l'ordre de 100 fois plus lourde et 1000 fois plus puissante qu'un vélo. Pourtant ces 2 véhicules transportent souvent une seule personne et il existe une marge pour développer des véhicules intermédiaires, plus sobres que la voiture, aux usages plus étendus que le vélo classique. Ainsi, les véhicules intermédiaires peuvent être définis comme des modes de déplacements individuels sobres, inférieurs à 600 kg, « entre » le vélo classique et la voiture (biporteur, triporteur, vélomobile, vélo-voiture, micro-voiture, voiturette, tricycles et quadricycles protégés, etc.)

Si la réflexion est encore émergente, il conviendra cependant de l'accompagner, par des actions de communication/sensibilisation, par des actions de soutien aux initiatives locales (à l'instar de MidiPile), ou à travers les politiques publiques de mobilité.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Accompagner l'essor des véhicules électriques par le déploiement de bornes de recharge	Travaux	SDEG16, Communes GA, Etat
Poursuivre la transition des flottes de véhicules des collectivités	achat	Collectivités territoriales
Accompagner le développement des véhicules intermédiaires	Communication, soutien	GA

Exemples de coûts

Borne de recharge : de 10 000 à 80 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points de charge ouverts au public par type et usages associés
- Motorisation des véhicules immatriculés sur les communes du territoire

Action 7. Expérimenter un service d'autopartage

ENJEUX

En complément des autres services de transport proposés, l'autopartage permet aux usagers de limiter l'usage de leur véhicule voire de s'en passer.

Pour les usagers dans des secteurs avec un faible niveau de service en transports collectifs, l'autopartage permet d'offrir une solution de mobilité pour des usages ponctuels comme transporter des objets encombrant comme pour des usages plus réguliers tels que la pratique d'un loisir, des achats...

Les personnes intéressées par ce service peuvent être des jeunes sans voiture, des personnes plus âgées qui n'ont pas souvent besoin d'un véhicule, des ménages qui souhaitent limiter le nombre de voitures qu'ils possèdent (par exemple 1 véhicule pour 2 personnes, avec usage ponctuel d'un véhicule en autopartage).

Selon des données nationales, une voiture en autopartage peut remplacer jusqu'à 5 à 8 voitures personnelles, permet de libérer 0.9 à 3 places de stationnement en voirie et réduit d'environ 10% les émissions de gaz à effets de serre. L'autopartage permet en outre de réduire le nombre de voitures par ménage, ce qui peut alléger les coûts associés (achat, entretien, carburant, assurance).

OBJECTIFS

- Réduire le nombre de voitures par ménage
- Optimiser l'usage des véhicules
- Permettre la mobilité dans les secteurs peu desservis (localisation et/ou horaires)
- Faciliter l'accès à un véhicule pour des personnes non équipées (par choix ou par contrainte)

MESURES

Expérimenter un service d'autopartage en milieu peu dense/rural

Dans le cadre des secteurs pilotes, GrandAngoulême pilotera une expérimentation d'autopartage en dehors du cœur d'agglomération. Il s'agira de proposer un ou plusieurs véhicules mis à disposition par un prestataire via une application. Ce service pourrait répondre aux besoins d'avoir une voiture pour des déplacements ponctuels ou sur plusieurs jours, pour des ménages qui souhaiteraient se passer d'un 2^{ème} véhicule, pour des étudiants qui rentrent le weekend, etc.

Etudier l'opportunité d'un service d'autopartage sur les zones d'activités

Par ailleurs, pour certaines zones d'emplois peu desservies par les transports collectifs en raison de leur localisation et/ou des horaires de travail, la mutualisation de véhicules mis à disposition sous forme d'auto partage peut faciliter la mobilité des salariés et l'accès à l'emploi. Il pourrait s'agir de véhicules dont l'usage est mutualisé entre plusieurs entreprises, de flottes professionnelles mises à disposition des salariés pour leurs trajets personnels, de véhicules mis à disposition pour constituer des équipages de covoiturages entre salariés, etc. Une étude permettra d'identifier les secteurs potentiels de développement de tels services et les modalités envisageables pour cela.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	pilote
Expérimenter un service d'autopartage	Etude + expérimentation service	GrandAngoulême
Etudier l'opportunité d'un service d'autopartage sur les zones d'activités	étude	GrandAngoulême

Exemples de couts

Exemple pour 4 véhicules en autopartage : acquisition de 4 véhicules environ 100 000 € + aménagement d'une station et autres investissements (ex. : communication de lancement) : environ 50 000 €

Expérimentation sans acquisition : 5000 € / véhicule / an ?

INDICATEURS DE SUIVI

- Suivi des expérimentations d'autopartage (nombre de sites, de véhicules, usages)

Action 8. Renforcer la cohérence de l'organisation des stationnements

ENJEUX

A l'échelle de GrandAngoulême, les enjeux de stationnements varient fortement selon les secteurs géographiques (centre d'Angoulême, centres-bourgs, zones d'activités...).

La Ville d'Angoulême est la seule à appliquer une tarification des stationnements. En dehors d'Angoulême, d'autres communes réglementent le stationnement avec notamment des zones bleues ou du stationnement de très courte durée.

Par ailleurs, GrandAngoulême dispose de quatre parkings relais localisés en périphérie d'Angoulême qui totalisent 464 places. Ces parkings relais souffrent d'une faible fréquentation. De manière générale, les parkings relais posent la question de la cohérence des réglementations des stationnements à l'échelle intercommunale. En effet, la disponibilité et la tarification des stationnements est l'un des facteurs pouvant inciter l'utilisateur à utiliser des parkings plus en périphérie plutôt que de chercher une place à destination.

Les modalités d'aménagement des espaces de stationnement ont également un impact environnemental, en participant à l'artificialisation des sols. Cet aspect est particulièrement visible dans les zones d'activités ou les zones commerciales de périphérie, où chaque enseigne dispose de son propre parking. Une plus grande mutualisation des stationnements permettrait de réduire les emprises allouées au stationnement automobile.

OBJECTIFS

- Réduire les flux de voitures dans le centre d'Angoulême et les pôles de vie
- Réduire l'imperméabilisation des sols pour des surfaces de parking
- Réduire l'emprise foncière du stationnement automobile au profit d'autres usages, notamment sur les voiries

MESURES

Renforcer la cohérence des réglementations

L'objectif est d'améliorer la cohérence des réglementations sur espace public pour renforcer l'usage des parkings relais et inciter au report vers d'autres modes de déplacement que la voiture.

Dans le centre-ville d'Angoulême :

Les besoins en stationnement des résidents, des chalandes et des visiteurs sont considérés comme prioritaires. En revanche, les actifs travaillant dans le centre seront incités à se reporter sur les parkings-relais ou d'autres modes de déplacements que la voiture.

Les automobilistes seront incités à utiliser les parkings en ouvrage plutôt que les places sur voirie, à travers les tarifs et les durées de stationnement autorisées.

Dans les parkings relais :

Les actifs en emploi dans les secteurs urbains seront incités à garer leur véhicule dans un parking relais puis à utiliser les transports collectifs, à travers des mesures de tarification, de communication et d'information.

Dans les pôles de vie :

Les stationnements pourront être réglementés dans les secteurs où il est nécessaire de favoriser la rotation et le stationnement de courte et moyenne durée (ex. : zone bleue à proximité des commerces).

Des « poches » de stationnements mutables seront recherchées pour libérer de l'espace public au profit d'autres usages, tels que la réalisation de cheminements piétons ou cyclables notamment.

Dans les constructions

Au-delà des réglementations sur voiries, la disponibilité ou non de stationnement (voiture et vélo) sur le lieu d'habitation et le lieu de destination constituent un levier incitatif fort. Ainsi par exemple, la disponibilité d'un parking gratuit sur le lieu d'emploi renforce l'attractivité de la voiture même s'il existe des solutions alternatives performantes.

Le règlement du PLUI-M définit donc des normes de stationnement différenciées selon les secteurs et la destination des bâtiments.

Aménager les parkings selon des principes communs pour mieux partager l'espace public

Dans les parkings, il s'agira de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes, de renforcer la visibilité et la continuité des cheminements piétons à travers le marquage au sol, la signalétique et le jalonnement.

Les principes de conception privilégieront la perméabilité des sols (revêtements), la végétalisation et tout aménagement qui limitera l'effet d'îlot de chaleur urbain (arbres, ombrières). Ils tiendront compte des besoins de stationnement spécifiques (ex. : personnes à mobilité réduite, IRVE, stationnement « minute », covoiturage, livraisons, vélos classiques et vélos cargo...).

Mutualiser les offres de stationnement là où les usages le permettent

A l'instar du projet avec l'espace Carat sur la zone de Bel Air, la mutualisation d'offres de stationnement sera recherchée et expérimentée dans des opérations d'aménagement pour optimiser les ouvrages réalisés et réduire le nombre total de places. Dans des zones d'activités et des zones commerciales, les parkings pourront être mutualisés entre plusieurs entreprises ou commerces. Dans les projets urbains, l'opportunité et la faisabilité de mutualiser des offres de stationnement pourront également être étudiées, par exemple entre des logements et des locaux d'activités.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Renforcer la cohérence des réglementations	Réglementation Tarification	Communes GrandAngoulême (parkings relais)
Aménager les parkings selon des principes communs pour mieux partager l'espace public	Travaux	
Mutualiser les offres de stationnement là où les usages le permettent	Etudes Travaux	

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places et tarifs
- Fréquentation des stationnements payant sur voirie et en ouvrages
- Fréquentation des parkings relais
- Projets dans lesquels le stationnement a fait l'objet de mutualisations

AXE 3 : RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

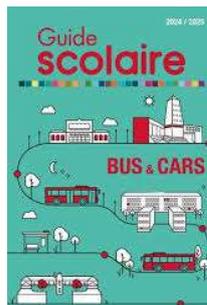
Le réseau Möbius est composé de 2 lignes BHNS, 11 lignes majeures, 4 lignes relais, un service de Transport à la Demande et un service de Transport à la Demande Adapté. Le territoire est également desservi par trois axes ferroviaires et deux gares, par 19 lignes interurbaines en étoile autour d'Angoulême et par des circuits scolaires.

Aujourd'hui, les transports collectifs représentent 6% des déplacements des habitants du GrandAngoulême. L'objectif est de passer à 10% des déplacements en 2035. Pour y parvenir, les différents services de transports collectifs doivent être plus attractifs, plus lisibles et complémentaires les uns des autres, en adaptant le réseau pour mieux répondre aux besoins et en expérimentant des services dans les secteurs peu denses, comme par exemple des lignes rapides et des liaisons de périphérie à périphérie.

L'attractivité des transports collectifs sera renforcée également par la prise en compte des besoins spécifiques des différents usagers (ex. : actifs, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, scolaires). Enfin, le parc de véhicules évoluera au fil de son renouvellement, et des besoins, dans un objectif de limiter l'impact environnemental.



Lignes régionales



Action 9. Améliorer l'offre et les infrastructures ferroviaires

ENJEUX

La desserte ferroviaire du territoire relève à la fois d'un enjeu d'attractivité du territoire, et d'enjeux de mobilité plus locaux. La LGV Sud Europe Atlantique (SEA) a été mise en service en juillet 2017, associée à un engagement de desserte locale formalisée dans une convention en 2009.

La desserte ferroviaire du territoire repose sur les axes ferroviaires Nord-Sud (Paris / Poitiers / Angoulême / Bordeaux voire Toulouse, avec des liaisons intersecteurs contournant l'Île-de-France en desservant les gares périphériques, des trains à destination de Lille, Strasbourg voire Francfort/Main et/ou Fribourg en période estivale), et Est-Ouest (Angoulême / Saintes / Royan). L'axe ferroviaire Angoulême / Limoges est fermé à la circulation des trains depuis 2018. La Région assure un service de substitution par autocar sur cet axe, avec une desserte partielle des gares intermédiaires, excluant notamment celle de Ruelle-sur-Touvre.

Le territoire de GrandAngoulême bénéficie de la présence d'une gare à Angoulême et d'une halte ferroviaire à La Couronne depuis décembre 2023. D'autres haltes ferroviaires actuellement fermées sont présentes sur le territoire : Sireuil, Saint-Michel, Mouthiers-sur-Boëme et à l'extérieur en limite Nord : Vars.

Par ailleurs, la Région a récemment mené le projet Optim'TER (optimisation à moyens et coûts constants) définissant de nouveaux horaires sur le réseau TER pour mieux répondre aux attentes des usagers et des territoires. Le syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilité porte une compétence d'amélioration de l'interconnexion entre les offres.

Afin de valoriser le transport ferroviaire et de favoriser le report modal vers le train, il est nécessaire d'agir sur l'offre de transport (nombre de passages, optimisation des correspondances) mais aussi sur les infrastructures, en étudiant une valorisation des haltes ferroviaires présentes sur le territoire.

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité du territoire
- Renforcer les connexions avec les territoires voisins
- Opérer un report modal de la voiture vers le train
- Faciliter et renforcer l'intermodalité entre les lignes TGV, régionales et les services locaux
- Tendre vers les engagements de desserte fixés en 2009

MESURES

Améliorer l'offre ferroviaire à grande vitesse

Dans le cadre de la réalisation de la LGV SEA, une convention a été établie en 2009 avec un engagement sur le niveau de desserte du territoire. L'offre constatée en 2022 en gare d'Angoulême par rapport aux engagements de 2009 est inférieure d'environ 25% au nombre de trains prévus.

Les horaires de ces TGV constituent également un enjeu fort pour le territoire.

Le respect des engagements de cette convention serait un minimum pour le territoire.

Par conséquent, il convient d'encourager les interactions avec les opérateurs ferroviaires, dans le but d'assurer un développement d'offre à grande vitesse significative pour le territoire.

Améliorer l'offre TER

L'augmentation des fréquences de passage sur les lignes de TER Poitiers-Angoulême, Angoulême-Bordeaux et Angoulême-Cognac-Saintes faciliterait les déplacements entre le territoire et l'extérieur.

Pour les liaisons Saintes-Royan, les améliorations visant à renforcer la performance de la ligne sont à poursuivre. En effet des travaux de modernisation ont déjà été réalisés pour améliorer la vitesse de circulation des trains ; et des travaux d'aménagement de pont sont programmés dans le cadre du CPER.

L'adaptation des horaires, notamment en direction et en provenance de Saintes/Royan et de Bordeaux, augmenterait les possibilités de correspondance entre les TGV et les TER, et permettrait les déplacements à la journée ou à la demi-journée, notamment pour le travail.

Par conséquent, il convient de travailler de manière régulière avec la Région Nouvelle-Aquitaine, dans le but de maintenir une qualité de desserte et des correspondances TER / TGV en gare d'Angoulême satisfaisantes.

Améliorer les infrastructures ferroviaires de proximité

GrandAngoulême soutient une dynamique de remise en service voire de création d'infrastructures et de haltes ferroviaire. Sont concernées la ligne Angoulême-Limoges et la halte ferroviaire de Ruelle-sur-Touvre, ainsi que des haltes ferroviaires à Sireuil, Saint-Michel, Mouthiers-sur-Boëme et Vars.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Améliorer l'offre ferroviaire à grande vitesse	Travaux infrastructure + service	SNCF ou autre opérateur + Région
Améliorer l'offre TER	service	Région
Améliorer les infrastructures ferroviaires de proximité	Etudes / travaux	SNCF Réseau

Exemples de couts

- Modernisation ligne Angoulême Limoges : cout d'opération estimé à 260-300M€
- Parvis PEM La Couronne 2,3 M€ TTC (1,9 M€ HT)
- Passerelle PEM La Couronne : 4 M€ TTC (3,3 M € HT)

INDICATEURS DE SUIVI

- Offre ferroviaire : amplitude horaire, destinations, fréquence, temps de parcours, répartition des horaires (cf. convention LGV)
- Fréquences et fréquentation des gares et haltes ferroviaires
- Possibilités de correspondance
- Nombre de nouvelles haltes ferroviaires

Action 10. Adapter l'offre de transports collectifs aux besoins locaux

ENJEUX

Restructuré en 2019, le réseau Möbius est composé de 2 lignes BHNS (dont la seconde phase des travaux est programmée jusqu'en 2027), 11 lignes majeures, 8 lignes relais, 2 navettes de cœur d'agglomération et un service de transport à la demande.

Les lignes les plus fréquentées sont les deux lignes BHNS A et B ainsi que la ligne 4 (elles concentrent près de 63% des validations des lignes commerciales).

Ce réseau est complémentaire à la desserte interurbaine gérée par la Région qui permet de connecter le territoire avec les autres pôles de vie, d'études et d'emplois charentais.

A noter que des lignes de transports scolaires dessert également le territoire GrandAngoulême (certains scolaires utilisent également les lignes commerciales régionales ou möbius).

L'enjeu pour GrandAngoulême est de maintenir le niveau de service global du réseau de transports collectifs, d'adapter les services aux évolutions des besoins de mobilité (lieux et modes de vie, attentes de populations, etc.) avec un regard spécifique porté sur l'attractivité du réseau pour les déplacements domicile-travail, et sur l'offre de mobilités dans les secteurs peu denses.

OBJECTIFS

- Améliorer l'offre globale de transport collectif, en particulier pour les habitants des zones peu denses et les actifs en emploi du territoire
- Améliorer la lisibilité du réseau et les interconnexions, y compris en dehors du plateau d'Angoulême
- augmenter l'usage des transports collectifs, en opérant notamment un report modal de la voiture vers les transports collectifs

MESURES

Rendre les offres de transports collectifs plus lisibles et complémentaires, en particulier dans les secteurs peu denses

Toutes les communes de GrandAngoulême sont desservies par un ou plusieurs services de transports collectifs : lignes régulières möbius, transports à la demande, lignes régionales, lignes scolaires.

Les horaires ou lieux d'arrêts de ces services ne sont pas toujours pensés et coordonnés pour répondre aux besoins de mobilité locaux et de proximité ; c'est donc en partie à un enjeu de complémentarité et de lisibilité de offres que les organisateurs et opérateurs de transports collectifs doivent répondre.

Il s'agira de travailler à l'échelle des pôles de vie sur les horaires et les temps de parcours pour répondre aux besoins des habitants, des actifs et des étudiants. L'idée d'une tarification unique à l'intérieur du ressort territorial de GrandAngoulême quel que soit le mode de transport utilisé pourra également être étudiée.

Cela permettra par exemple d'articuler des liaisons directes en lignes régulières vers les pôles d'emploi aux heures de pointe et de proposer du rabattement en transports à la demande sur les lignes

régulières entre les offres en heures creuses, afin de faciliter les déplacements. Cela pourrait également concerner l'articulation d'une offre de transports de proximité en rabattement et/ou diffusion sur un pôle de mobilité où le voyageur accède à une liaison directe vers un pôle de vie ou d'emploi plus important.

Afin de renforcer cette complémentarité entre les offres, des arrêts complémentaires des lignes régionales seront expérimentés, et déployés le cas échéant, sur le ressort territorial de GrandAngoulême (à l'instar de l'expérimentation sur Fléac).

Adapter le réseau pour mieux répondre aux besoins

19 communes de l'agglomération sont desservies par les lignes régulières möbius. 67% de la population, 86% des emplois et 94% des scolaires sur sites d'études de l'agglomération sont desservis par les lignes régulières du réseau möbius à 300m.

La desserte pourrait être renforcée sur certains secteurs, au regard de leurs densités de population et d'emplois. A l'inverse des lignes ou des courses insuffisamment fréquentées pourraient être optimisées et/ou ajustées. Il est par ailleurs nécessaire de repenser l'offre sur les communes périphériques (lignes relais, utilisation des lignes régionales, etc.). Ces évolutions nécessitent de retravailler la plan de transport, en s'appuyant sur une évaluation du réseau actuel.

Pour améliorer la lisibilité globale du réseau, le principe de hiérarchie qui a guidé la réorganisation de 2019 sera réaffirmé, avec des lignes majeures pour des connexions directes entre les pôles structurants, des lignes principales et secondaires pour des connexions entre les polarités et la ville-centre et des lignes ou transports à la demande assurant une desserte de proximité et de rabattement. Chaque catégorie de lignes correspondra à des fréquences et des amplitudes différentes.

De manière générale, une approche par profils, temps de parcours et horaires sera réalisée en fonctions des études réalisées.

Expérimenter des liaisons de périphérie à périphérie

L'analyse des déplacements des habitants entre les secteurs de l'enquête mobilité de 2023 a montré l'existence de flux entre communes périphériques. Ainsi il existe des flux significatifs entre les communes de l'Isle d'Espagnac et Soyaux et entre les communes Saint-Michel/Nersac et La Couronne, et dans une moindre mesure entre Gond-Pontouvre et l'Isle d'Espagnac, La Couronne et Puymoyen/Voeuil. A un périmètre élargi, il existe également des flux entre Champniers et Ruelle sur Touvre.

Des liaisons en transports collectifs pourraient être expérimentées entre ces secteurs, sous réserve de préciser les origines et destinations de ces déplacements ainsi que leurs horaires.

Une première expérimentation sera réalisée avec une liaison Champniers – Viville – Ruelle (arrêt Wilson, ligne A) qui pourrait être engagée en 2025, avec une navette et plusieurs aller-retour par jour dont les horaires seraient coordonnés avec ceux de la ligne A.

Expérimenter des liaisons express vers le cœur d'agglomération

L'enjeu du temps de parcours, qui doit être concurrentiel à celui d'un trajet en voiture, est particulièrement important pour les actifs et les étudiants résidant dans les communes périphériques.

Ainsi, concurrencer la voiture sur ce type de déplacement nécessite la mise en place de liaisons rapides, avec des horaires adaptés.

Une première expérimentation de liaison express est à l'étude entre Dignac et Soyaux (arrêt Croix Blanche). En complément de la ligne de covoiturage, cette navette pourrait proposer plusieurs allers-retours directs par jour. Les horaires seraient coordonnés avec ceux de la ligne B et complémentaires à ceux des lignes régionales. Des enquêtes sont en cours pour mieux évaluer le potentiel et les horaires à proposer (contacts de terrain, enquête en ligne).

D'autres liaisons pourraient être envisagées par la suite : sur l'axe Claix – Roulet-St-Estèphe – Girac, ou sur celui de Marsac/Asnières-sur-Nouère – Angoulême par exemples.

Poursuivre les ajustements annuels d'offres : arrêts, lignes, horaires, ...

Dans la continuité de ce qui est réalisé chaque année, les lignes de bus régulières, transports à la demande existants connaîtront des adaptations annuelles, qui viseront toujours à améliorer le service rendu.

A cela viennent s'ajouter les lignes scolaires, ajustées chaque année en fonction de la carte scolaire.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Rendre les offres de transports collectifs plus lisibles et complémentaires	Organisation service	GrandAngoulême Région
Adapter le réseau pour mieux répondre aux besoins	service	GrandAngoulême
Expérimenter des liaisons de périphérie à périphérie	service	GrandAngoulême
Expérimenter des liaisons express vers le cœur d'agglomération	service	GrandAngoulême
Poursuivre les ajustements annuels d'offres : arrêts, lignes, horaires, ...	Etude, service	GrandAngoulême

Eléments de coûts

- forfait de charge STGA : environ 24,5 millions d'€ pour l'année 2024
- expérimentations Champniers / ruelle et Dignac / Soyaux : environ 200 k€ par an (pour environ 3 à 5 AR par jour)

INDICATEURS DE SUIVI

- Offre : couverture et niveau de service (nombre de dessertes par types et par secteurs, amplitude, répartition horaire des services)
- Performance et qualité de service (temps de parcours, fiabilité, ...)
- Usage (nombre de voyages, nombre d'abonnés, ...)

Action 11. Faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, et des scolaires

ENJEUX

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.

Il s'agit par exemple de 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).

Les scolaires font également partie des publics qui ont 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 étudiants en passant par les collégiens ou lycéens.

OBJECTIFS

- permettre l'accès à l'emploi, aux services de santé, etc. pour les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule
- lutter contre l'isolement des personnes, favoriser l'autonomie
- proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins et aux spécificités de certains publics : personnes à mobilité réduite, personnes à faibles ressources financières, personnes âgées, jeunes

MESURES

Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports

Les bus du réseau de transport urbain möbius disposent tous d'une rampe d'accès permettant la montée/descente des usagers en fauteuil roulant, ainsi que de dispositifs d'informations visuelles et auditives.

Concernant l'accessibilité des arrêts du réseau de transports urbains, des points d'arrêt prioritaires ont été identifiés en 2017 et leur mise en accessibilité est en cours, avec l'aménagement des quais de bus à hauteur de l'entrée des véhicules, et la création, le cas échéant, de rampes d'accès aux arrêts depuis le trottoir.

Un service de substitution a également été mis en place pour les personnes qui ne peuvent pas emprunter le réseau classique. Il s'agit d'un service de transport à la demande adapté qui permet des déplacements d'arrêt à arrêt sur toutes les lignes du réseau. Il fonctionne du lundi au samedi de 7h à 19h, sur réservation téléphonique, aux mêmes tarifs que les lignes régulières.

L'accessibilité numérique des sites internet des différents services de mobilité, de même que l'accueil et le conseil en mobilité pour les personnes porteuses de handicaps (accueil en agence, service téléphonique...) devront être assurés.

(Plus de détails dans l'annexe accessibilité en fin de document)

Soutenir les projets de mobilité solidaire

L'association Mouvibus a pour missions de proposer et développer toute action permettant de maintenir le lien social et d'organiser un service de mobilité sur mesure permettant d'accéder à tous les services, l'emploi, la formation, aux activités sociales, sportives, culturelles ; de favoriser l'autonomie et d'exercer pleinement la citoyenneté.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses projets, l'association Mouvibus a engagé un travail avec GrandAngoulême, en cohérence avec le projet d'agglomération et en complémentarité des services de mobilités existants. Les projets de Mouvibus et les actions qui en découlent intéressent de ce fait GrandAngoulême qui contribue financièrement.

Ces projets concernent principalement la mise en œuvre de **services de mobilité solidaire** permettant de répondre aux enjeux de mobilité des publics en situation de vulnérabilité notamment économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite :

- déplacements occasionnels des seniors et des personnes à mobilité réduite en situation de vulnérabilité économique ou sociale
- déplacement domicile-travail des personnes en situation de handicap usagers des ESAT (Établissement et service d'accompagnement par le travail)

Une convention a été signée pour la période 2023-2026. Un bilan est régulièrement réalisé sur les usages constatés.



Intégrer davantage les transports scolaires

Plusieurs systèmes de transports scolaires coexistent sur le territoire : certains services sont gérés par GrandAngoulême et d'autres sont intégrés au réseau möbius. A noter que certains scolaires utilisent également les lignes régulières régionales. Les conditions d'accès et les modalités de fonctionnement diffèrent, et complexifient le parcours usager.

Il s'agira donc en premier lieu d'engager une réflexion sur l'optimisation et l'harmonisation des services scolaires (circuits, tarification...).

Dans un second temps, une réflexion pour permettre l'utilisation à tous les publics des lignes de Transports scolaires non urbain de GrandAngoulême qui desservent le périurbain sera portée.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts de transport	travaux	GrandAngoulême
Soutenir les projets de mobilité solidaire	service	GrandAngoulême Communes CD16
Intégrer davantage les transports scolaires	Etude / organisation	GrandAngoulême Région

Eléments de coûts

Mise en accessibilité d'un arrêt : de 5 000 à 20 000 €

Convention Mouvibus : 365 000 € / an

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'arrêts accessibles
- Usage du service de substitution
- Usage du service Mouvibus
- Nombre de lignes de transports scolaires et nombre d'élèves inscrits sur les différents services

Action 12. Poursuivre la transition de la flotte de bus (verdissement)

ENJEUX

GrandAngoulême acquiert les véhicules de transports en commun nécessaires à l'exploitation du réseau möbius et les met à disposition de la société publique locale STGA. Le volume de ces acquisitions est déterminé selon :

- Les besoins en renouvellement de la flotte existante, pour remplacer des véhicules à réformer dans les conditions définies au contrat,
- Les besoins de moyens supplémentaires, en lien avec l'évolution de l'offre définie par la Communauté d'Agglomération.

Le remplacement des véhicules permet de ne pas alourdir leurs coûts en fonctionnement, d'améliorer la fiabilité de l'exploitation et le confort des voyageurs.

Le parc de véhicules appartenant à GrandAngoulême et mis à disposition de la SPL STGA est composé de 115 véhicules (au 31/12/23), dont un tiers sont des véhicules hybrides : 26 bus acquis dans le cadre du BHNS, puis 10 bus acquis dans le cadre du programme Transition Ecologique Pour la Croissance Verte.

GrandAngoulême dispose d'un unique dépôt situé Route de Bordeaux à Angoulême. Ce dépôt n'est actuellement pas équipé pour accueillir des véhicules ayant une technologie alternative au diesel.

En 2023, GrandAngoulême a réalisé une étude relative au verdissement de la flotte de véhicules pour un renouvellement pluriannuel du parc. Les conclusions de cette étude reposent sur plusieurs options qui permettent de diminuer significativement l'émission de gaz à effet de serre liée à la flotte de véhicules du réseau möbius. Le renouvellement de véhicules thermiques diesel par des véhicules électriques est une des solutions évoquées, qui peut également se combiner avec d'autres technologies (hydrogène, biocarburants pour les véhicules thermiques du parc, etc.).

Parallèlement :

- des tests en conditions réelles d'exploitation ont été effectués, avec un véhicule électrique standard et un véhicule hydrogène standard,
- GrandAngoulême a acquis des navettes électriques 6m pour l'exploitation du service de la navette cœur d'agglomération,
- GrandAngoulême souhaite se saisir de l'opportunité qu'offre la reconversion d'une friche industrielle sur son territoire, afin de créer un site de production d'hydrogène. Dans ce cadre, GrandAngoulême a été lauréat d'un Appel à Projet de l'ADEME.

OBJECTIFS

- Réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre) dues aux transports publics
- Renouveler le parc de véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau en choisissant des technologies alternatives au diesel,
- Veiller à la fiabilité de l'exploitation et au confort des usagers.

MESURES

Expérimenter l'exploitation de bus électriques

En 2024, GrandAngoulême a commandé 9 bus électriques (8 bus standards et 1 bus articulé), pour une livraison en 2025. Ces véhicules viennent en renouvellement du parc de bus. Ils permettront d'expérimenter cette technologie à une échelle plus large que la navette cœur d'agglomération.

Adapter le dépôt mis à disposition de la STGA

Afin d'exploiter de nouveaux types de véhicules dans des conditions satisfaisantes, des travaux doivent être réalisés dans le dépôt bus : créer des bornes de recharges, adapter les réseaux associés et adapter les ateliers de réparation des véhicules.

Une étude est engagée en lien avec l'acquisition de ces 9 bus électriques pour préciser ces éléments. D'autres études seront réalisées en fonction des technologies choisies, au fur et à mesure des commandes.

Accompagner la filière hydrogène émergente

En lien avec l'hypothèse de création d'un site de production hydrogène sur le territoire, l'acquisition de bus hydrogènes (avec une station d'avitaillement au niveau du dépôt) est étudiée. La décision sera prise en fonction des retours nationaux d'expérience sur d'autres réseaux et sous réserve de soutenabilité financière du projet. Il est entendu que l'acquisition de bus hydrogène n'aurait de sens que si une station de production d'hydrogène vert était implantée localement.

Envisager d'autres carburants

Dans le but d'assurer une transition vers des technologies alternatives au diesel, dans des conditions financières soutenables pour la Communauté d'Agglomération, d'autres technologies telles que les bio-carburants pourront être envisagées.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Expérimenter l'exploitation de bus électrique	achat	GrandAngoulême
Adapter le dépôt mis à disposition de la STGA	travaux	GrandAngoulême
Accompagner la filière hydrogène en projet	achat	GrandAngoulême
Envisager d'autres carburants	Etude / achat	GrandAngoulême

Eléments de coûts

- Bus diesel : 215 000 € hors options
- Bus biocarburant B100 : 220 000 € hors options
- Bus GNV : 230 000 € hors options
- Bus hybride (diesel / GNV) : entre 220 000 et 245 000 € hors options
- Bus électrique à charge lente : 600 000 € hors options
- Bornes charge lente : de 30 000 à 60 000 € par borne, adaptation de l'atelier : 20 000 à 50 000 € par travée

- Bus hydrogène : 700 000 € HT hors options
- Station de distribution avec production locale d'hydrogène : de 2 à 3 M€ pour 10 à 15 véhicules
- Adaptation de l'atelier : de 60 000 à 100 000 € par travée
-

INDICATEURS DE SUIVI

- Suivi annuel du parc, sur la base des renouvellements/acquisitions effectuées,
- Suivi des consommations d'énergie, quelles que soient les technologies,
- estimations annuelles des émissions totales du réseau möbius, sur la base des kilomètres réalisés par véhicules et des émissions moyennes en exploitation,
- Retour qualitatif d'exploitation (confort des voyageurs, conditions d'exploitation).

AXE 4 : FACILITER L'INTERMODALITE

Les offres de mobilité se diversifient. Aux historiques dessertes en train et en bus, sont venus s'ajouter progressivement des services de transport à la demande, de covoiturage, de location de vélos... D'autres services émergent et pourraient se développer dans les années à venir.

L'intermodalité renvoie à la possibilité, pour les voyageurs, d'utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Aujourd'hui, la pratique de l'intermodalité reste limitée : selon les données de l'enquête mobilité de 2023 (EMC2), 3% des personnes qui se déplacent effectuent des déplacements intermodaux. Pour la moitié d'entre eux, il s'agit de déplacements avec des correspondances entre deux lignes de bus.

Chacun doit pouvoir trouver l'offre ou la combinaison d'offres de mobilité qui lui permettront de réaliser un déplacement de bout en bout, aussi facilement et efficacement qu'en voiture. C'est tout l'enjeu d'une offre de mobilité « sans couture », où l'utilisateur peut utiliser un mode puis un autre en toute simplicité. Cela passe par l'organisation en amont de la complémentarité des offres, par l'aménagement physique de pôles de mobilité regroupant les services et par la mise à disposition d'outils facilitant l'usage des différents services : information multimodale, titre de transport unique, tarifications combinées.

Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité est un acteur incontournable de cette réflexion. En effet, de par ses compétences obligatoires, il a en charge de coordonner les services de transport de voyageurs organisés par ses membres ; de mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ; de mettre en place une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés.



Action 13. S'appuyer sur des pôles de mobilité pour mailler les offres de service et le réseau de transports

ENJEUX

Le territoire compte deux pôles d'échanges multimodaux (PEM) permettant un accès vers différentes offres de mobilité. Les PEM de la gare d'Angoulême et Sud Angoumois à La Couronne sont desservis par les réseaux ferroviaires, ainsi que par les transports routiers. Par ailleurs, quatre parkings relais, aménagés au moment de la mise en service du BHNS, constituent des pôles de rabattement sur le réseau Möbius. Il y a plusieurs aires de covoiturage et pôles de correspondances entre transports collectifs, qui constituent également des lieux de mobilité.

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès aux différents modes de transport et leur intermodalité
- Améliorer la lisibilité des services proposés
- Renforcer les interconnexions en dehors du plateau d'Angoulême

MESURES

Identifier et aménager des pôles de mobilité

En lien avec les études portées par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, des pôles de mobilité potentiels ont été identifiés au regard de leurs fonctions et lieux d'implantation.

Les services proposés sont adaptés selon le niveau et le contexte territorial de chaque pôle de mobilité : arrêt de transports collectifs, cheminements piétons et cyclables, covoiturage, stationnement pour les vélos, station de vélos en libre-service, services complémentaires, etc.

Des principes communs d'aménagement, de signalétique et d'information pourront être définis et mis en œuvre pour l'ensemble de ces pôles de mobilité. Un soin particulier sera apporté au confort des espaces d'attente (ex. : abri, banc, information voyageurs, éclairage). Des actions régulières de communication auprès des habitants et des entreprises permettront de faire connaître ces pôles de mobilité et de renforcer leur fréquentation.

Trois catégories sont distinguées selon le rayonnement de ces pôles.

La première catégorie (niveau 1) correspond aux pôles de mobilité structurants :

⇒ Principes de localisation : au niveau des grandes entrées d'Agglomération, en lien avec des zones d'activités, nœuds ferroviaires (PEM) ou routiers : PEM Gare d'Angoulême et la Couronne-Sud Angoumois ; P+R Girac ; Soyaux – secteur Les Effamiers ; Champniers - Les Montagnes ; Saint Yrieix - secteur Euratlantique / RN141 ; Angoulême - Ma Campagne ; P+R Carat. Ces pôles de mobilité structurants sont intégrés à l'étude « hubs de mobilités » portée par Nouvelle-Aquitaine Mobilité pour préciser leurs potentiels. Des pôles ferroviaires potentiels peuvent également figurer dans cette catégorie, avec par exemples à plus long terme, des réouvertures de haltes ferroviaires à Vars, Ruelle sur Touvre ou Sireuil.

⇒ Fonctions et aménagement :

- Point d'accès à une offre de mobilité structurante et rapide : arrivée en voiture (parkings), covoiturage ou ligne interurbaine + connexion à une desserte bus/car rapide vers le cœur d'agglomération et les pôles d'emploi
- Point de diffusion pour des personnes qui arrivent sur la zone (en covoiturage ou en ligne rapide) : accéder aux commerces/aux emplois de la zone en vélo, à pied, en TC de proximité ...

Le niveau 2 correspond aux pôles de mobilité intermédiaires:

- ⇒ Principes de localisation : secteurs d'intérêt départemental et d'agglomération : parcs relais (P+R), arrêts de correspondances, aires de covoiturage d'intérêt départemental et d'agglomération.
- ⇒ Fonctions et aménagement : il s'agit d'espaces ayant déjà une fonction d'échanges, dont le caractère multimodal ou la lisibilité pourraient être améliorés.
 - Pour accéder en voiture individuelle à une offre de transports collectifs structurante ou à un covoiturage
 - Pour assurer des correspondances cars/bus/transports à la demande

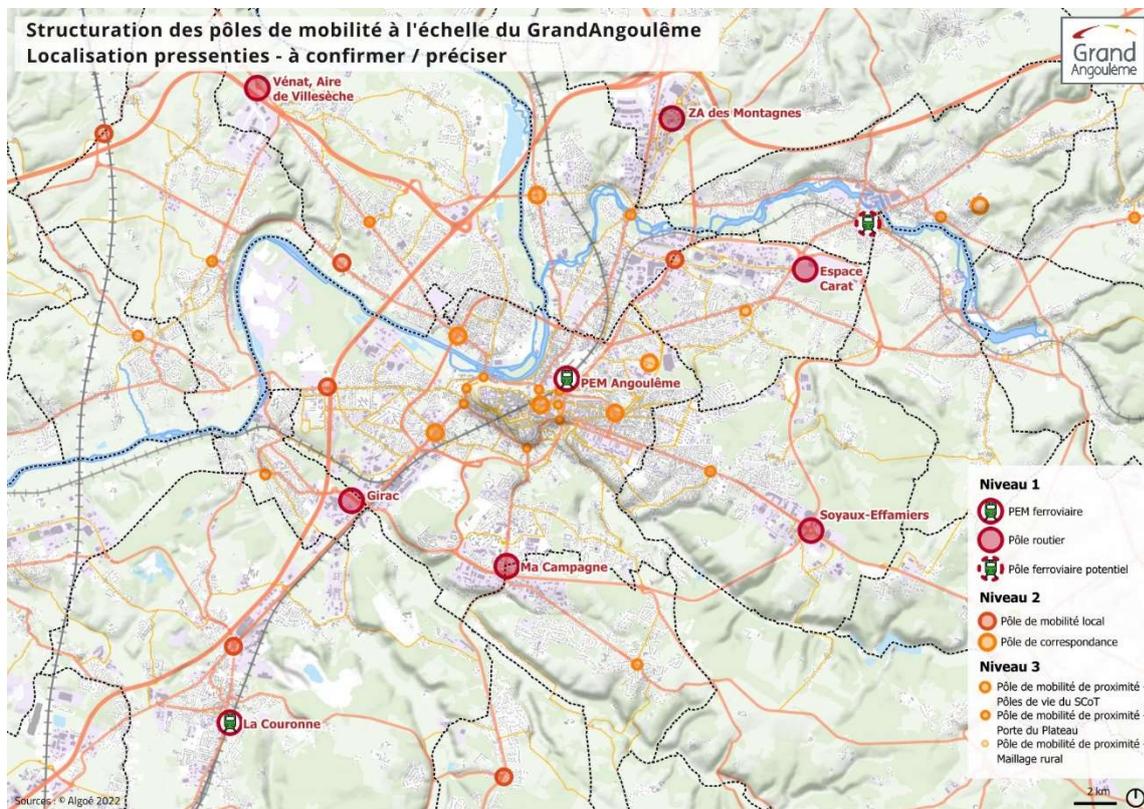
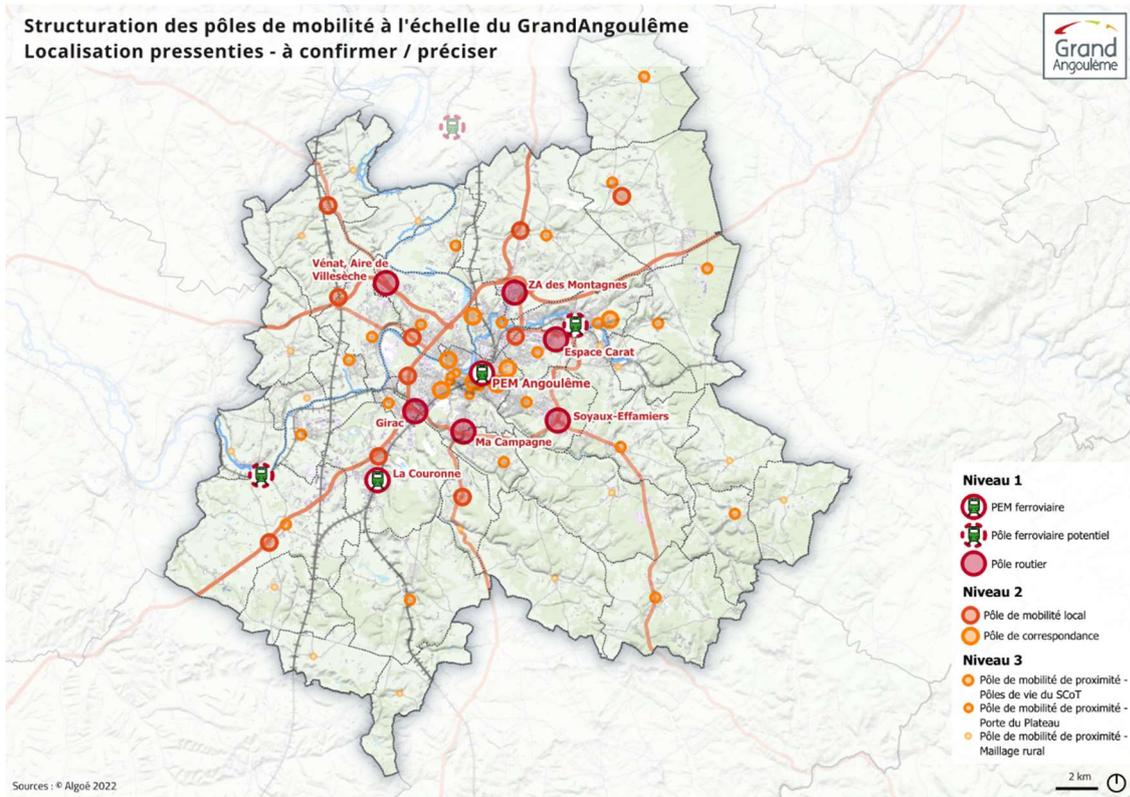
Le niveau 3 correspond aux pôles de mobilité de proximité :

- ⇒ Principes de localisation : pôles de vie, à proximité immédiate des lieux d'habitation, des commerces et services
 - **Pôles de vie de proximité du SCOT** et pôles de vie du maillage rural
 - **Portes du plateau** : une des spécificités du territoire tient à sa ville centre acropole porteuse d'enjeux de mobilité spécifiques, pour ses habitants mais aussi pour accéder aux activités de l'hyper-centre historique. La structuration de pôles de mobilité de proximité aux portes du Plateau (qu'il s'agisse des « portes » de la zone 30 ou de pôles dans les quartiers autour) devrait permettre d'alléger l'hyper-centre des véhicules qui y circulent et y stationnent, en cohérence avec la politique communale.
- ⇒ Fonctions et aménagement :
 - **Pôles de proximité périurbains ou ruraux** : proposer sur un espace resserré différents services de mobilité (station de vélos en libre-service, point d'arrêt transports collectifs, ...) et quelques places de parking (covoiturage, recharge de véhicule électrique, accès aux transports collectifs) sur un espace de stationnement existant mutualisé
 - **Pôles de mobilité de proximité urbains** : faciliter les correspondances entre transports collectifs, faciliter le « dernier kilomètre » à pied, à vélo, en transports collectifs de proximité (cheminements, jalonnement, vélos en libre-service, ...)

Coordonner les offres proposées

Au niveau des pôles de mobilité, mais aussi plus largement sur le réseau, une meilleure coordination des dessertes en train, en car, en bus, en transport à la demande et en covoiturage sera recherchée pour proposer une offre globale plus cohérente en termes de tracés et d'horaires. Cet objectif implique un travail partenarial étroit entre la Région, autorité organisatrice de la mobilité pour les cars et les TER, et GrandAngoulême.

Les rabattements seront organisés sur les principaux arrêts des lignes de car régionales et des lignes de bus, pour permettre des trajets optimisés et compétitifs en temps de parcours par rapport à la voiture. Cette coordination pourra conduire à repenser la localisation des points de correspondance entre les différentes offres.



MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Identifier et aménager des pôles de mobilité	Etude, travaux	NAM, GA
Coordonner les offres proposées	Etudes, services	GA, Région

Eléments de coûts

- 1 pôle de mobilité de proximité : de 25 000 à 50 000 € (25 000 € : panneaux, arceaux vélo avec abri, 1 borne de recharge, 2 places de stationnement)
- Parvis Ouest Angoulême : 2,5 M€ TTC (2 M€ HT)
- Parvis Est Angoulême : 6,2 M€ TTC (5,15 M€ HT)
- Parvis PEM La Couronne 2,3 M€ TTC (1,9 M€ HT)
- Ruelle Cité scolaire : 450 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de pôles de mobilité aménagés
- Fréquentation des pôles de mobilité (montées / descentes)
- Amélioration des temps de parcours, qualité des correspondances
- Lisibilité des pôles de mobilité sur les documents de communication (offre intermodale)

Action 14. Tendre vers un « guichet unique », une billettique interopérable et une tarification multimodale

ENJEUX

L'intermodalité implique souvent l'usage de différents réseaux de transports, exploités ou gérés par des acteurs différents. Recourir à différentes sources d'informations et plusieurs titres de transports en fonction des réseaux empruntés constitue un frein aux déplacements multimodaux.

La démarche de mobilité intégrée (MaaS) dans laquelle est engagée le syndicat NAM et avec lui le territoire du GrandAngoulême vise à mutualiser les données de ses membres, à faciliter l'interopérabilité de leurs politiques de leurs systèmes d'information et de billettique et l'harmonisation de leurs politiques tarifaires. Si l'on se place du côté de l'utilisateur, cette démarche permet de disposer d'une seule application pour l'ensemble des offres.

Ainsi, le syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM) a mis en place à l'échelle régionale des outils d'informations voyageurs multimodaux et de ventes de titres dématérialisés (Modalis).

En termes de tarification multimodale, le réseau Möbius propose des titres « Correspondances » à tarif préférentiel pour les titulaires d'un abonnement réseau régional ou SNCF ainsi que pour les scolaires titulaires d'un bon Cartrans ou d'un abonnement scolaire réglementé (ASR) SNCF (abonnement « correspondance scolaire » offert).

OBJECTIFS

- Permettre aux voyageurs d'accéder à toute l'information facilement
- Permettre de voyager avec un seul titre de transport en combinant plusieurs modes, y compris régionaux
- Proposer des tarifications incitatives pour combiner les modes

MESURES

Développer une plateforme commune à toutes les offres de mobilité

A terme, l'objectif est d'intégrer l'ensemble des offres de mobilité sur une même plateforme d'information et de vente.

Cela implique de poursuivre les améliorations du calculateur d'itinéraires multimodal Modalis (fiabilité de l'information / charte de la donnée, ergonomie, temps réel, accessibilité des services, intégration des services de transports à la demande, etc.).

Cela implique également de développer des outils locaux qui regroupent les informations de services portés par différents acteurs (möbius, Mouvibus, Vélo Modalis, etc.). Ces outils pourront prendre la forme de différents supports : site Internet, papier, points physique d'information humanisée, etc.

Poursuivre le développement de l'interopérabilité billettique

GrandAngoulême poursuivra le partenariat engagé avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités concernant l'interopérabilité billettique permise par la carte Modalis. Dès le court terme et en continu, la communication sur la carte Modalis sera renforcée pour promouvoir son usage.

Etudier et mettre en œuvre des tarifications multimodales

La tarification est un levier important pour faciliter les déplacements intermodaux des usagers. En effet, lorsque ces déplacements nécessitent l'usage successif ou alternatif d'offres de transport relevant d'autorités organisatrices différentes, des tarifications partenariales peuvent être proposées.

Elles reposent sur des coopérations entre les autorités organisatrices et prennent différentes formes, dont la « tarification intégrée », constitue la modalité la plus aboutie.

Ainsi, les tarifications intermodales « combinées » proposent, pour un déplacement nécessitant l'usage de plusieurs réseaux (réseau möbius + TER par exemple), une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres nécessaires à ce déplacement. Une tarification « intégrée » s'applique quant à elle à tout le territoire, sans distinction des origines et destinations des déplacements réalisés.

Pour le territoire du GrandAngoulême l'enjeu porte prioritairement sur le partenariat avec la Région et Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour proposer des tarifs multimodaux sur une carte unique, harmoniser les profils tarifaires (enfant, jeune, solidaire, ...), etc.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Développer une plateforme commune à toutes les offres de mobilité	organisation	NAM ? GrandAngoulême
Poursuivre le développement de l'interopérabilité billettique	système	NAM ; GA STGA
Etudier et mettre en œuvre des tarifs multimodaux	coopération	AOM et opérateurs

Éléments de coûts

- cotisation NAM 55 000 €/ an

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'usagers de la carte Modalis
- Nombre de recherches d'itinéraires multimodaux
- Nombre de tarifications combinées
- Nombre d'abonnés aux tarifications combinées
- Expérience usagers

AXE 5 : PENSER UN URBANISME ET DES ESPACES PUBLICS PLUS FAVORABLES AUX MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

Les voiries sont souvent contraintes en termes de largeur, en particulier dans le tissu déjà urbanisé. Elles sont souvent aussi occupées par des véhicules, en circulation ou en stationnement. L'enjeu est de repenser le partage de l'espace public selon la place à accorder aux usagers des modes que l'on souhaite développer. Dans les secteurs les plus fréquentés, en particulier dans les pôles de vie, cet enjeu est couplé à celui d'apaiser les vitesses de circulation des véhicules motorisés, pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Les futures opérations d'urbanisme, qu'elles portent sur des logements, des commerces, des activités économiques ou des équipements, intégreront la question de leur desserte en transports collectifs et plus largement, de leur articulation avec les offres de mobilité.

Action 15. Apaiser et partager l'espace public

ENJEUX

Les situations sont contrastées, en termes de partage de l'espace public, selon les secteurs. Bien que le territoire compte plusieurs zones de circulation apaisée, notamment dans les centres-bourgs et centres villes, la présence de la voiture reste globalement importante en circulation comme en stationnement.

L'apaisement de la circulation permettra de renforcer la place des piétons et des cyclistes dans l'espace public, notamment dans les centre-bourgs et centres villes où les emprises de voiries sont très contraintes (tissu urbain historique et dense). En termes de mise en œuvre, l'apaisement et le partage de la voirie renvoient à la qualité des aménagements, leur lisibilité pour les différents usagers et le confort d'usage pour tous les publics.

OBJECTIFS

- Partager davantage les espaces publics, donner plus de place aux piétons et aux cyclistes
- Favoriser la proximité, le confort, la santé, le bien-être, l'accessibilité et la sécurité des déplacements
- Réduire les conflits d'usage, les accidents, les nuisances sonores et les émissions de polluants
- Rendre les voies magistrales moins attractives pour inciter les véhicules en transit à emprunter des itinéraires plus structurants (autoroute) ou d'autres modes de déplacement

MESURES

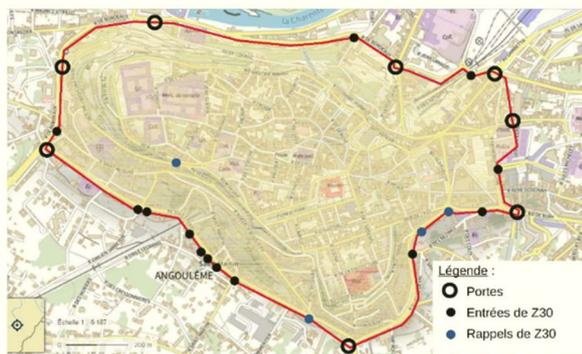
Instaurer des secteurs apaisés dans les centres villes et les centres-bourgs :

L'enjeu de partage de l'espace public pour favoriser les déplacements à pied et à vélo est particulièrement fort dans les pôles de vie. Ces espaces étant souvent contraints en terme de largeurs (bâti ancien), l'aménagement de zones 30 et de zones de rencontre peuvent être des solutions intéressantes, en particulier au niveau des équipements publics et des commerces. Ces secteurs apaisés pourraient être instaurés dans un rayon de 500m autour de chaque pôle de vie.

Plus largement, les aménagements de voirie peuvent inciter à la réduction de la vitesse de circulation, avec des ralentisseurs, des plateaux, des chicanes ou des écluses par exemple. La révision des plans de circulation constitue aussi un outil de nature à apaiser certains secteurs.

Ainsi, par exemple, la Ville d'Angoulême vient de créer une zone 30 sur le plateau, en lien avec son schéma des modes actifs, pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, réduire la pollution et fluidifier la circulation. Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens dans la majorité des rues, avec des panneaux et marquages au sol pour signaler l'entrée dans la zone 30.

Projet de zone 30 porté par la Ville d'Angoulême



GrandAngoulême et le département de la Charente peuvent accompagner ces actions portées par les communes. Le Département propose déjà un dispositif de cofinancement pour l'aménagement de bourgs : études, aménagement et embellissement des espaces publics. Pour GrandAngoulême, la mise en place d'un fond de concours spécifique sera étudiée.

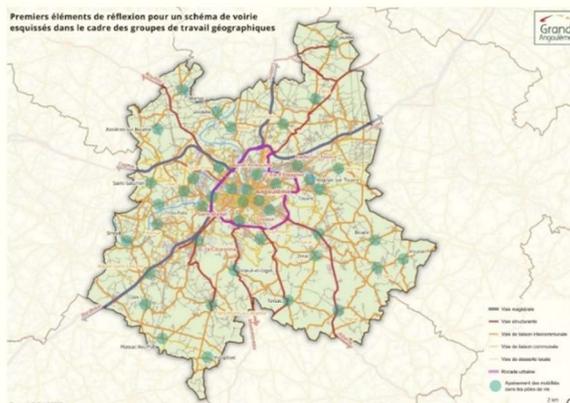
Apaiser et partager l'espace public passe également par l'accompagnement des collectivités et des usagers dans l'adoption de nouvelles pratiques. L'élaboration d'un document d'information et de prévention dit « Code de la rue » sera proposée. Ce « code de la rue » aurait pour objectifs de rappeler les droits et les devoirs des usagers dans le partage de la voirie mais aussi des communes en termes d'aménagement urbains. Il rappellerait les règles de conduite à adopter en les vulgarisant afin que chacune et chacun puisse, au mieux, se les approprier. Finalement, ce document vise à redonner du sens à la notion de « vivre ensemble ». Chaque usager, puisqu'il se destine à tous les modes de déplacements, à tous les âges mais aussi aux personnes vulnérables et handicapées, doit pouvoir trouver sa juste place dans un aménagement qui assure sa sécurité.

Revoir et articuler l'organisation des voiries à l'échelle intercommunale

Le Département de la Charente a hiérarchisé son réseau de voies en 4 catégories de routes départementales, selon les trafics que chaque voie a vocation à accueillir. Cela conduit à des aménagements différenciés.

La Ville d'Angoulême a également porté un regard sur la structuration des voies communales, dans l'objectif d'établir un plan d'éclairage cohérent. Ainsi, pour définir la stratégie d'éclairage public un bureau d'étude a qualifié les différentes voies, axes, secteurs... de la ville. Les conditions d'éclairage sont adaptées selon la typologie des voies.

Dans la continuité de ces réflexions, un travail de hiérarchisation des voiries sera envisagé avec les gestionnaires, pour assurer un équilibre entre les fonctions circulatoires et la vie locale présente. Ainsi, le niveau de la voie sera défini selon la ou les fonctions auxquelles cette voie doit répondre. Cette hiérarchisation pourra prendre la forme d'un schéma de voirie à l'échelle de l'intercommunalité.



Engager un travail partenarial pour définir une Charte commune

La place accordée à chaque mode, puis les principes d'aménagement et de vitesse associés peuvent ensuite être établis pour garantir performance, confort et sécurité des usages attendus. Ces principes pourront être précisés dans une « Charte de la voirie et des espaces publics ».

Cette charte constituerait un référentiel pour les intervenants sur les espaces publics et définirait des principes d'aménagement communs pour chaque type de voies et d'espaces publics, en tenant compte des spécificités et des enjeux du territoire. Les recommandations techniques peuvent porter sur la conception, les matériaux, les équipements (mobilier urbain, signalétique, jalonnement, éclairage), etc... Elle intégrerait également des recommandations pour la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les projets.

Revoir la réglementation des voiries structurantes

Les axes routiers principaux à l'échelle de GrandAngoulême sont les routes nationales : RN10 et RN141, ainsi que certaines routes départementales. Les niveaux de trafic sont élevés sur ces voies et génèrent des difficultés localisées, aux heures de pointe, et des nuisances pour les riverains (bruit, émissions de polluants).

Les services de l'Etat engagent une réflexion pour abaisser la vitesse sur une partie de la RN10.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Instaurer des secteurs apaisés dans les centres-villes et les centres-bourgs	Etude Organisation travaux	Communes
Revoir et articuler l'organisation des voiries à l'échelle intercommunale	étude	GrandAngoulême Communes CD16
Engager un travail partenarial pour définir une Charte commune	étude	GrandAngoulême
Revoir la réglementation des voiries structurantes	règlementation	Etat, CD16

Eléments de coûts

Zone 30 : moins de 100 € / m (ralentisseurs, panneaux), 350 € / m avec réaménagements de voirie, voire beaucoup plus selon le traitement de l'espace public, les matériaux utilisés, etc.

Zone de rencontre : de 400 à 800 €/m selon l'ampleur des aménagements

Elaboration d'une charte : 40 000 à 50 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- zones 30, zones de rencontre ou zones piétonnes dans les centres-bourgs
- Evolution des trafics sur les différents axes

Action 16. Favoriser le développement urbain dans les secteurs bien desservis en train et en bus

ENJEUX

Aujourd'hui, sur le territoire de GrandAngoulême, 67% des habitants et 86% des emplois se situent à 300 m ou moins d'une ligne régulière.

Si la desserte d'un territoire par les transports collectifs pose la question de l'offre (couverture, fréquence, amplitude horaire...), elle pose également la question de l'organisation urbaine autour de cette offre. Ainsi, l'amélioration de la couverture d'un territoire peut se traduire par la mise en place de nouvelles offres de mobilité, ou par le fait de rapprocher la population et les emplois des lignes de transport afin de les rendre plus accessibles.

La proximité immédiate d'une offre de transport collectif avec un niveau d'offre et des temps de parcours satisfaisants se traduit en général par une baisse de la motorisation des habitants, ce qui peut justifier d'adapter le nombre de places de stationnement exigées dans les constructions nouvelles en conséquence.

Le PLUi-M intègre cette articulation entre développement urbain et offre de mobilité en autorisant des densités différenciées et en modulant les obligations de réalisation de places de stationnement dans les constructions nouvelles selon l'intensité de l'offre de services de mobilité (bus et train), afin d'optimiser l'usage des réseaux de transport collectif.

OBJECTIFS

- Augmenter l'usage des transports collectifs
- Réduire la distance des déplacements
- Limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols

MESURES

Les mesures détaillées ci-dessous sont traduites dans le règlement du PLUi-M.

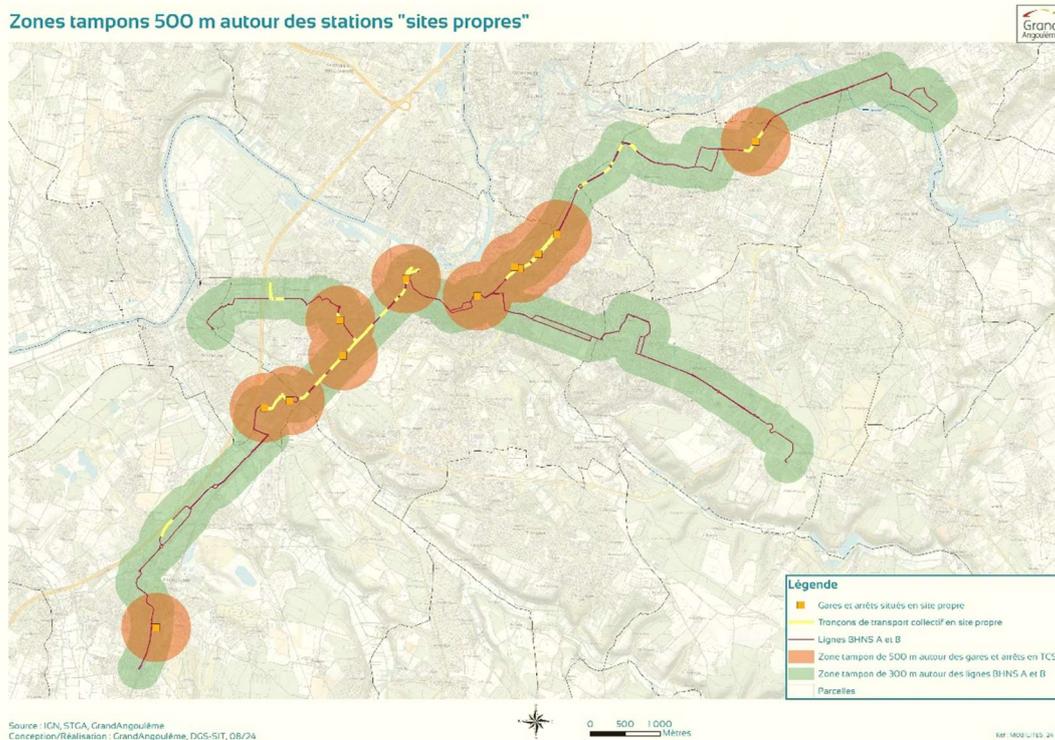
Autoriser une constructibilité plus élevée sur certains secteurs

Une constructibilité plus importante, dans le respect des nouvelles formes urbaines encouragées par le SCOT-AEC, est possible autour des gares et haltes ferroviaires ainsi que des arrêts de transport collectif les mieux desservis.

Moduler le nombre de places de stationnement dans les constructions nouvelles selon la desserte en transport collectif

Les obligations de création de stationnement sur parcelles privées lié au résidentiel ou à l'activité économique peuvent être moins élevées à proximité des arrêts de transports collectifs les mieux desservis.

Comme le prescrit le code de l'urbanisme, pour les constructions destinées à l'habitation situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une place de stationnement par logement.



MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Autoriser une constructibilité plus élevée sur certains secteurs	règlement	communes
Moduler le nombre de places de stationnement dans les constructions nouvelles selon la desserte en transport collectif	règlement	communes

INDICATEURS DE SUIVI

- Part d'habitants et d'emplois situés à moins de 300 m d'un arrêt de bus desservi par une ligne majeure, d'une gare ou halte ferroviaire ou d'un pôle de mobilité
- Nombre de places de stationnement par logement dans les constructions nouvelles à moins de 300 m d'un arrêt de bus desservi par une ligne majeure, d'une gare ou halte ferroviaire ou d'un pôle de mobilité

AXE 6 : ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

Action 17. Faire connaître les solutions de mobilité et leurs co-bénéfices

ENJEUX

L'aménagement d'infrastructures est l'un des leviers qui permettra de faire évoluer les pratiques de mobilité. Cependant, il est nécessaire de faire connaître à chacun les solutions de mobilité disponibles sur le territoire, afin d'inciter leur usage. Il s'agit ici de promouvoir une mobilité plus durable, en mettant en avant les atouts environnementaux, économiques et de santé.

OBJECTIFS

- Faire connaître l'offre
- Sensibiliser les usagers aux bénéfices des modes de mobilité alternatifs à la voiture individuelle
- Inciter l'usage des modes plus durables

MESURES

Informer et communiquer sur les services de mobilité

La promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle sera assurée par des campagnes de communication en mettant en avant leurs avantages économiques, environnementaux, de santé...

Les actions mises en œuvre (ex. : aménagements cyclables existants, nouvelles offres de mobilité...) feront également l'objet de campagnes de communication.

Des supports à la fois physiques (prospectus, panneaux informatifs) et en ligne présenteront les caractéristiques des offres, leur fonctionnement, leur tarification, etc. Ces supports pourront être personnalisés, en fonction des sites et des publics, à l'instar du kit möbius, proposé dans le cadre du Challenge de la mobilité, qui associe des tickets de bus et une information individualisée du parcours usager (numéro des lignes disponibles entre le domicile et le lieu de travail, distance et nom de l'arrêt le plus proche du départ et de l'arrivée, correspondances éventuelles).

Sensibiliser et inciter à la pratique

Plusieurs actions permettent de sensibiliser et de favoriser une évolution des pratiques (ou dans un 1^{er} temps au moins un essai). Il s'agit par exemple de :

- ⇒ Animations, ateliers, stands d'information
- ⇒ Challenges et rallyes
- ⇒ Catalogue d'animations pour intégration aux événements des communes

Pour accompagner cette communication au plus près des publics ciblés, le recrutement d'« Ambassadeurs de la mobilité » est envisagé. Grâce à ces personnes, un accompagnement personnalisé sera possible. Ainsi, grâce à cette expérience vécue, toutes les chances sont données pour

que le changement de comportement et d'habitudes perdure. Les ambassadeurs pourraient conseiller les personnes, en les responsabilisant et favorisant ainsi leur autonomie future, en proposant :

- ⇒ Des permanences : présentation de l'offre de mobilité du territoire (description des réseaux et des lignes, service de covoiturage, location de vélo), découverte des outils numériques et lieux d'information, apprentissage de la lecture d'une fiche horaire, du fonctionnement d'un arrêt de transport collectif, de l'utilisation d'un pôle d'échange, consignes de sécurité, règles de civisme et règlement voyageur.
- ⇒ Des stands : lors de festivals ou salon, sur les marchés du territoire, etc.
- ⇒ Un accompagnement physique : en individuel ou collectif, à l'occasion de rallies....
- ⇒ Des flyers et autres supports de communication : auprès des structures partenaires, des structures d'insertion ou sociale, etc.

Sensibiliser et communiquer pour favoriser le vivre ensemble

Des supports de communication et des ateliers de sensibilisation pourront être déployés auprès du grand public afin de partager les points de vue des usagers de différents modes. Ces outils auront pour objectif de faciliter le partage de l'espace public, d'apaiser les relations entre piétons, cyclistes, et automobilistes, de rappeler les réglementations en vigueur, et peut-être même de co-construire les règles de vie de l'espace public de demain. Ainsi, la cohabitation entre les différents usagers devrait être un peu facilitée pour contribuer à l'apaisement de l'espace public.

Des évènements, tels que la semaine européenne de la mobilité qui a lieu du 16 au 22 septembre chaque année, peuvent constituer des temps forts de communication.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Informer et communiquer sur les services de mobilité	Communication / animation	GrandAngoulême et relais
Sensibiliser et inciter à la pratique	Communication / animation	GrandAngoulême
Ambassadeurs de la mobilité	Communication / animation	GrandAngoulême

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes de communication
- Nombre de stands et permanences
- Points d'information mis en place (supports physiques et en ligne)
- Nombre d'accompagnement individuel

Action 18. Accompagner les employeurs et les établissements d'enseignement dans leurs démarches de mobilité durable

ENJEUX

L'aménagement du territoire (voiries, espaces publics, pôles de mobilité) ainsi que la mise en place de services de mobilité sont nécessaires pour permettre des pratiques de mobilité plus durables. L'implication des organismes générateurs de mobilité (employeurs, établissements scolaires et de formation, administrations ...) est également essentielle dans la stratégie de mobilité.

En accompagnant ces organismes, l'ensemble de la chaîne de déplacement pourra être prise en compte, en particulier pour les flux pendulaires. De plus, ces acteurs pourront constituer des relais d'information et de promotion de modes plus durables auprès des élèves, étudiants, salariés, clients, partenaires, etc.

OBJECTIFS

- Impliquer les acteurs locaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des solutions de mobilité
- Accompagner les entreprises et les établissements d'étude et de formation dans la recherche de solutions de mobilité
- Créer une dynamique en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle, dont le covoiturage

MESURES

Les employeurs ainsi que les établissements d'étude et de formation seront sensibilisés sur les enjeux de mobilité. Ils seront accompagnés dans la définition, la mise en œuvre et l'animation de démarches internes.

Déployer le dispositif « Pro Actifs Mobilités »

Le dispositif d'accompagnement des employeurs a évolué en Juin 2024. Le nouveau dispositif « PRO Actifs Mobilités » se présente dorénavant sous la forme d'une charte d'engagement réciproque pour une démarche d'amélioration continue en faveur d'une mobilité durable. Ce nouveau format permet un accompagnement personnalisé et de proximité des établissements, qu'ils soient publics ou privés, quelques soient leur taille, leurs moyens et leur niveau d'ambition. Dans tous les cas les employeurs s'engagent pour 3 ans à 3 niveaux :



- **LES ENGAGEMENTS CIBLES** : pour se fixer **4 objectifs chiffrés** pour 3 ans (évolution des parts modales, de la pratique du télétravail, etc)



- **LES ENGAGEMENTS « PRO ACTIFS »** : pour mettre en place au moins **4 actions concrètes** par an. Ces actions pourront porter sur l'organisation du temps de travail, sur l'amélioration des conditions de travail ayant un impact sur la mobilité, sur la flotte de véhicules professionnels, sur les déplacements professionnels, sur des mesures facilitant l'usage des différents modes (covoiturage, transports en commun, vélo, marche, etc.), sur la mobilité des visiteurs, etc.



- **LES ENGAGEMENTS TEMPO** : pour **évaluer, suivre et maintenir une dynamique sur le long terme**. Ils devront ainsi communiquer régulièrement sur les objectifs visés et sur les actions menées auprès des salariés, se faire le relais de la promotion des offres de mobilité existantes ou nouvelles, et animer leur démarche tout au long de l'année. Un bilan annuel sera réalisé et une enquête mobilité sera menée tous les 3 ans pour évaluer l'évolution des pratiques de mobilité des salariés.

En retour, GrandAngoulême a prévu de mettre à disposition des employeurs engagés plusieurs avantages :



- L'accompagnement du service Conseil en Mobilité personnalisé et de proximité avec la mise à disposition de différents outils.



- L'animation d'un réseau PRO Actifs Mobilités (flash info, webinaire, table ronde, etc).



- 2 prestations d'animation prises en charge par GrandAngoulême à hauteur de 1500 € maximum/an/établissement. Ces animations seront proposées par le service Conseil en Mobilités ou par des prestataires externes partenaires parmi un catalogue d'animations.



- Des tarifs privilégiés « PDM » (-15%) sur les services möbius (bus et vélos)



- La prise en charge par GrandAngoulême d'une application pour la réalisation de leur diagnostic mobilité et pour la réalisation d'enquêtes auprès des salariés.



- La prise en charge par GrandAngoulême d'une application de mise en relation de court-voitureurs et un accompagnement à la prise en main de l'application.

L'engagement de 3 ans via la charte est renouvelable dans une perspective d'amélioration continue des démarches de mobilité durables des employeurs.

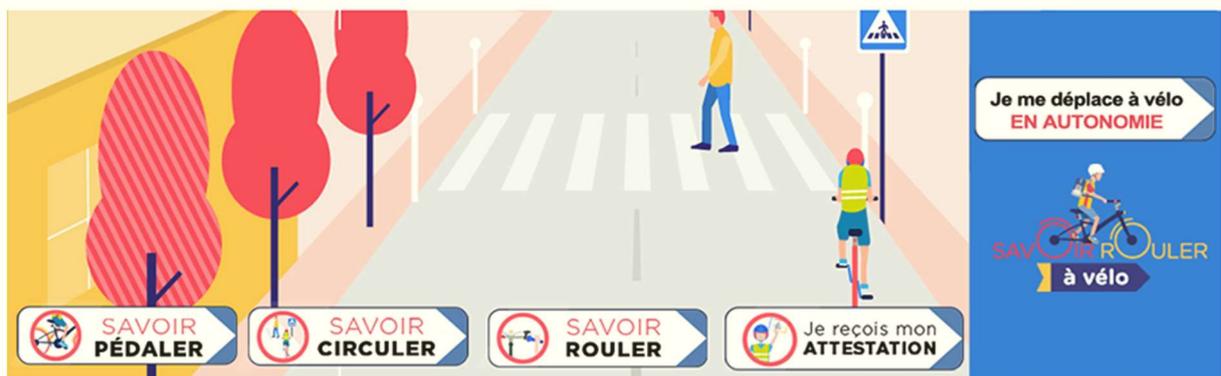
Animer un réseau d'acteurs engagés

Ces établissements engagés constituent le réseau « PRO Actifs Mobilités ». Ce réseau vise à faciliter les mises en relation, et les partages d'expériences. Ces échanges se veulent inspirant, pour contribuer à une dynamique de territoire et à maintenir les motivations individuelles et collectives. Des rendez-vous réguliers s'organiseront sous forme de webinaires, ateliers, tables rondes, forum, etc. autour de sujets définis en fonction de l'actualité liées à la mobilité, des attentes et des besoins exprimés par les membres du réseau.

Accompagner les établissements d'enseignement

Les établissements d'enseignement représentent également une cible particulière pour laquelle il est nécessaire d'adapter les méthodes de communication et de sensibilisation. Ainsi, GrandAngoulême souhaite proposer aux enseignants un catalogue de Parcours Educatif à la Mobilité Durable (PEMD) intégrant différentes actions sollicitables à la carte :

- Le Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire, convention tripartite entre GrandAngoulême, l'établissement scolaire et la commune pour travailler collectivement sur des aménagements de l'école et ses abords en faveur d'une mobilité durable (à partir de 2026)
- Le challenge inter-écoles, qui permet aux enfants, des classes participantes, d'expérimenter des modes alternatifs à la voiture individuelle le temps d'une semaine. Le référent de chaque classe (enseignant, personnel communal, parent d'élève volontaire, etc) consigne les déplacements d'une semaine classique puis d'une deuxième semaine, une fois les élèves sensibilisés, pour mesurer l'évolution des pratiques. Deux prix sont ainsi décernés chaque année pour l'école qui aura parcouru le plus de kilomètres en modes alternatifs et pour l'école qui aura fait la plus belle progression entre les deux semaines. L'objectif du challenge : sensibiliser le grand public dès le plus jeune âge, inciter à expérimenter, créer une expérience vécue pour, peut-être, faire perdurer des nouvelles pratiques.
- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour les enfants de 6 à 11 ans soutenu par GrandAngoulême.



- Des ateliers de sensibilisation à la mobilité durable (exposition modes actifs, fresque de la mobilité kids, serious game Mobilimix sur la mobilité en milieu rural, etc).

Partager les initiatives locales

Plusieurs communes ou des associations locales ont aussi engagé des actions pour favoriser l'écomobilité scolaire.

Ainsi par exemple, le Caravélo de Brie permet depuis plusieurs années aux élèves de la Prévauterie d'aller ensemble à vélo à l'école. La Ville d'Angoulême a également engagé une démarche dans le cadre de son schéma modes actifs.

Elle a lancé une étude propre à l'écomobilité scolaire, afin d'identifier les leviers permettant d'encourager la venue et le départ de l'école des élèves par d'autres moyens que l'automobile : marche, vélo, transports en commun.

Dans un premier temps, une analyse exhaustive des abords des 31 établissements scolaires a été réalisée, en parallèle d'un sondage auprès des parents d'élèves permettant d'identifier les modes de déplacement et les freins liés aux établissements scolaires.

Dans un second temps, 3 écoles ont été choisies pour leur potentiel d'évolution pour faire l'objet d'une expérimentation : Victor Hugo (lien avec l'école Alfred de Vigny), Jules Ferry et Alain Fournier. Deux ateliers (un pour poser un diagnostic, l'autre pour établir des propositions) ont été conduits pour chaque école, rassemblant des enseignants, des parents d'élèves volontaires et les services de la Ville d'Angoulême.

Plusieurs pistes d'actions ont ainsi été identifiées et seront mises progressivement en œuvre.

- pour Alain Fournier, l'accent est porté sur la sécurité et la signalisation avec des prévisions de travaux sur voirie pour mieux signaler les passages piétons, élargir certains trottoirs de rues fréquentées par les élèves, déporter le stationnement sur la chaussée et non plus sur les trottoirs.

- pour Jules Ferry, outre un renforcement du passage piéton, a été envisagé un pédibus, dont la mise en œuvre restera sous la responsabilité des parents d'élèves intéressés.

- pour Victor Hugo et Alfred de Vigny, il a été choisi de développer un marquage coloré sur la rue Alfred de Vigny afin d'inciter les voitures à ralentir et à prêter attention à l'environnement.

Ces dispositifs s'accompagnent d'un développement des arceaux vélos aux abords des écoles, couplé à une réflexion sur les abris vélos en site patrimonial.

Des rues aux écoles ?

Aménager une rue aux écoles consiste à piétonniser les abords immédiats d'une école, soit temporairement, aux heures d'entrée et de sortie des élèves, soit de manière pérenne. Les rues aux écoles permettent ainsi à la fois de sécuriser les déplacements à pied et à vélo et d'inciter les élèves à privilégier ces modes pour les trajets domicile-école.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	Pilote
Charte PRO Actifs Mobilité	Accompagnement	GrandAngoulême
Réseau PRO Actifs Mobilité	Animation réseau	GrandAngoulême
Catalogue « Parcours Educatif Mobilité »	Accompagnement	GrandAngoulême
Partager les initiatives locales	Animation réseau	A définir

INDICATEURS DE SUIVI

- Mode principal utilisé pour les déplacements domicile-travail (INSEE)
- Nombre d'établissements engagés dans une démarche d'écomobilité et de salariés/étudiants touchés
- Nombre de salariés bénéficiant des tarifs Plan de mobilité möbius (PDM)
- Participation aux différents challenges organisés

AXE 7 : AMELIORER L'ORGANISATION DES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION

L'activité économique sur le territoire génère des flux de marchandises : près de 17 400 mouvements par jour, dont environ 14 000 générés par les établissements économiques et environ 3 200 dus aux achats avec livraison. Ces mouvements sont particulièrement nombreux dans le centre-ville d'Angoulême et les pôles d'activités Rabion et Girac. Les achats en ligne prennent de l'ampleur et alimentent de plus en plus les flux de marchandises sur le territoire.

Par ailleurs, du fait des infrastructures qui le traversent, en particulier la RN10, le territoire est confronté à un transit international qui pourrait représenter environ 2/3 du trafic de marchandises. Ce transit correspond essentiellement aux flux entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord.

Le SCOT-AEC fixe l'objectif d'encadrer ces flux, pour améliorer les conditions de livraison, de stationnements des livreurs et des artisans, concilier flux logistiques et partage de la voirie et réduire les nuisances dues à la circulation des poids lourds. Cet objectif dépasse le seul prisme de la mobilité et fait appel à des logiques et des acteurs différents de ceux de la mobilité quotidienne des personnes.

La stratégie Air-Energie-Climat du SCOT-AEC a fixé les objectifs en matière de réduction des consommations des transports de marchandises :

- Horizon 2030 : -6% par rapport à 2010, soit une réduction des consommations de 30 GWh.
- Horizon 2050 : -15% par rapport à 2010, soit une réduction des consommations de 68 GWh.

Action 19. Mieux organiser les livraisons et la logistique

OBJECTIFS

- Préserver et encourager le dynamisme commercial des différentes centralités du territoire en anticipant et organisant au mieux les besoins logistiques associés ;
- Accompagner la transition énergétique pour la mobilité des biens.

MESURES

Mettre en œuvre la Charte de Logistique urbaine Durable

Une charte intercommunale de logistique urbaine durable a été signée en 2023 par GrandAngoulême et les partenaires locaux de la logistique. Cette charte identifie trois enjeux : accueil des véhicules sur l'espace public, transition énergétique de l'écosystème marchandises, mobilité et besoins de stationnement des artisans. Ces enjeux sont déclinés en 17 actions.

Une convention relative à un accompagnement dans le cadre du programme « LUD + » a également été signée en 2024 pour renforcer l'animation de la gouvernance et le suivi de la mise en œuvre de actions de la Charte.

Axe 1 – Accueil des véhicules sur espace public

- Aménager les aires de livraison
- Mettre en place un dispositif de contrôle des aires de livraison
- Mettre en place des solutions de voirie partagée

- Encourager les livraisons en horaire décalé
- Lancer un pilote pour les livraisons en horaire décalé
- Accompagner les communes de GA à la mise en place de points-relais/consignes
- Intégrer la prise en compte des besoins logistiques dans les documents de planification
- Mettre en place un Marché d'Intérêt Local
- Mettre en place un dispositif logistique spécifique pour les périodes de festival

Axe 2 - Transition énergétique

- Formaliser une stratégie des mobilités décarbonées
- Favoriser par la réglementation les motorisations les plus vertueuses
- Convertir les flottes des collectivités
- Intégrer des critères de jugement des offres « logistique urbaine durable » dans les appels d'offres
- Sensibiliser aux répercussions environnementales de la logistique

Axe 3 – Mobilités et besoins de stationnement des artisans

- Edition d'un guide de bonnes pratiques et ateliers de sensibilisation
- Aides aux artisans dans le cadre d'un changement de pratique
- Harmonisation des principes d'occupation de l'espace public pour travaux

Réduire et optimiser les flux de transports de marchandises et de logistique

Le Document d'orientations et d'objectifs du SCOT-AEC comprend des prescriptions et des recommandations visant à réduire et optimiser les flux de transports de marchandises et de logistique :

Prescription 21 relative aux modalités d'accueil des grands entrepôts logistiques : les sites déjà urbanisés dont les friches localisées à proximité des axes de circulation principaux (RN10, RN 141) sont les sites d'accueil préférentiels de nouveaux projets de ce type, et/ou sites de stockage pour les entreprises déjà installées sur le territoire qui cherchent à développer leurs activités.

Recommandation P relative aux flux de marchandises et à l'activité logistique : Le SCOT-AEC incite au report modal des trafics de marchandises vers d'autres modes que la route.

La préservation des infrastructures existantes appropriées (embranchements privés, gare et plateforme marchandise) ou les projets de nouvelles infrastructures sera recherchée pour le développement du fret ferroviaire.

Le SCOT-AEC entend inscrire le développement de l'industrie logistique dans un cadre maîtrisé. Il formule les recommandations suivantes :

- Accueillir des activités logistiques dans les secteurs les plus favorables au développement du transport multimodal de marchandises,
- Réserver des espaces pour les activités logistiques sur le territoire de GrandAngoulême prioritairement au niveau des secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale et des zones d'activités généralistes. A cette fin, l'offre logistique nouvelle est localisée par le DOO de manière préférentielle dans les sites de l'agglomération bénéficiant d'une desserte effective par un autre mode de transport que la route, dans les zones du territoire urbain dédiées à l'activité économique.
- Dans les zones d'activités généralistes desservies uniquement par la route, il convient à la fois de mieux organiser les activités logistiques en prévoyant par exemple de réserver des espaces appropriés et des accès séparés ; et de contingenter les implantations logistiques de manière à ne pas créer d'importants pôles logistiques exclusivement raccordés à des axes routiers.

Prescription 22 relative au développement d'une logistique de proximité décarbonée

Les réglementations communales devront privilégier des véhicules de livraison adaptés aux contextes des centres villes du territoire en termes de gabarit et de motorisation.

Au cœur du territoire urbain il est préconisé de mettre en œuvre de nouvelles formes de distribution de marchandises (petite plateforme de distribution, centre de services logistiques associés aux entreprises).

Le DAACL (Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique) vise la bonne articulation entre les fonctions commerciales et logistiques.

A ce titre il intègre des prescriptions quant à l'implantation de drives piétons (en centralité ou être attenants à une locomotive alimentaire), casiers (en centralité, avec exceptions possibles s'ils sont situés sur les pôles de mobilité structurants), voiture (attendant à son magasin de référence)

Il formule également des recommandations quant à l'implantation des différents type d'espaces logistiques : points relais et logistique de proximité (en préconisant le développement de petites plateformes de logistique urbaine au sein des centralités du territoire), espaces de logistique urbaine (espaces de stockage mutualisé, *dark kitchen*, *dark store*...) et entrepôt de proximité, entrepôts intermédiaires, entrepôts structurants et majeurs

MISE EN OEUVRE

⇒ Cf. charte logistique urbaine

INDICATEURS DE SUIVI

- Indicateurs associés à la charte logistique urbaine
- Nombre de drives
- Nombre d'espaces logistiques de proximité

AXE 8 : SUIVRE ET EVALUER LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D' ACTIONS MOBILITE

Action 20. Partager le suivi et l'évaluation du Plan

ENJEUX

Le plan d'actions pour les mobilités à l'échelle intercommunale implique différents acteurs : autorités organisatrices, gestionnaires de voirie et de parkings, opérateurs de services publics ou privés, ...

Pour faire vivre ce plan d'actions, en assurer la mise en œuvre et en estimer l'efficacité, il importe de mettre en place les structures et processus de suivi et d'évaluation adéquats.

OBJECTIFS

- Impliquer les partenaires dans la durée
- Suivre et partager l'avancement des actions
- Evaluer les impacts, en particulier les évolutions des pratiques de mobilité

MESURES

Mettre en place une gouvernance partenariale du plan de mobilité

Un comité de suivi du Plan sera constitué et réuni au moins 1 fois par an pour suivre et caractériser l'avancement de sa mise en œuvre.

Ce dispositif permettra de coordonner les porteurs des différentes actions et de les alerter, le cas échéant, sur le calendrier de mise en œuvre et sur le contenu des mesures.

Suivre et piloter la mise en œuvre du plan d'actions Mobilités

Chaque acteur des mobilités aura en charge le suivi des actions qui le concernent. Ce suivi sera consolidé par GrandAngoulême au travers d'outils permettant de suivre l'avancement de la mise en œuvre du Plan de Mobilité (tableau de suivi, bases de données).

Pour chaque action, des dispositifs de suivi seront mis en place pour mesurer l'impact sur les pratiques de mobilité (ex. : dispositifs de comptage de piétons et cyclistes, enquêtes ...).

Ces résultats seront partagés annuellement avec le comité de suivi du Plan de mobilité pour permettre à chacun d'ajuster ses actions.

Connaitre les pratiques de mobilité, mesurer les évolutions

Des indicateurs sur la mobilité seront suivis : 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 plan d'actions.

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

L'analyse des résultats de l'enquête réalisée en 2023 sera poursuivie et à l'horizon 2035, une nouvelle enquête du même type pourra être réalisée.

Evaluer les actions réalisées et leur impact sur les mobilités

La méthode de travail par expérimentation sur des secteurs pilotes retenue par GrandAngoulême pour certaines actions du plan nécessite la définition préalable d'un protocole d'évaluation : quels objectifs et quels critères, quels indicateurs quantitatifs et ressources qualitatives complémentaires.

Plus largement, l'évaluation des stratégies portées et des actions conduites sera renforcée pour améliorer le pilotage global de la politique de mobilité. L'évaluation à 5 ans du plan de mobilité, telle que prévue réglementairement fera partie de ce dispositif.

MISE EN OEUVRE

Mesure	Nature de l'action	pilote
Mettre en place une gouvernance partenariale du plan de mobilité	Suivi Evaluation	GrandAngoulême
Suivre et piloter la mise en œuvre du plan d'actions mobilité	Suivi Evaluation	GrandAngoulême
Connaitre les pratiques de mobilité, mesurer les évolutions	Etudes	GrandAngoulême
Evaluer les actions réalisées et leur impact sur les mobilités	Suivi Evaluation	GrandAngoulême

La programmation du POA

Si la communauté d'agglomération de GrandAngoulême ; en sa qualité d'autorité organisatrice de mobilités dispose de la compétence pour élaborer et approuver le Plan de mobilité, la mise en œuvre de ce document nécessite l'implication d'un grand nombre de partenaires.

Ainsi, GrandAngoulême, le Département, la Région, l'Etat, les Communes, Nouvelle Aquitaine Mobilités notamment, seront appelés à participer à la mise en œuvre des actions programmées par le POA, voire à en être les maitres d'ouvrage. Cette diversité d'acteurs et d'actions implique également une diversité de financements.

Un calendrier prévisionnel de réalisation est établi à court terme (2025-2027), moyen terme (2028-2030) et plus long terme (2031-2035) afin de bien prendre en compte les différents enjeux liés à chaque action.

Dans la mesure où plusieurs maitrises d'ouvrage sont concernées, cette programmation prévisionnelle aura vocation à être précisée au fur et à mesure de la mise en œuvre du Plan, de même que les modalités des interventions financières des partenaires identifiés.

CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION

(calendrier prévisionnel susceptible d'ajustements ultérieurs)

		Calendrier		
		2025-2027	2028-2030	2031-2035
Axe 1 : Développer l'usage du vélo et de la marche				
Action 1. Accélérer le maillage cyclable du territoire	<i>priorité</i>			
Action 2. Développer l'offre en stationnement et les services pour les cyclistes				
Action 3. Développer les aménagements pour les piétons				
Action 4. Résorber les coupures, traiter les points durs	<i>priorité</i>			
Axe 2 : Faire évoluer les usages automobiles				
Action 5. Inciter au court - voiturage	<i>priorité</i>			
Action 6. Accompagner la transition du parc de véhicules légers				
Action 7. Expérimenter un service d'autopartage				
Action 8. Renforcer la cohérence de l'organisation des stationnements				
Axe 3 : Rendre les transports collectifs plus attractifs				
Action 9. Améliorer l'offre et les infrastructures ferroviaires				
Action 10. Adapter l'offre de transports collectifs aux besoins locaux	<i>priorité</i>			
Action 11. Faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, et des scolaires				
Action 12. Poursuivre le verdissement de la flotte de bus				
Axe 4 : Faciliter l'intermodalité				
Action 13. S'appuyer sur des pôles de mobilité pour mailler les offres de service et le réseau de transport				
Action 14. Tendre vers un « guichet unique », une billettique interopérable et une tarification intégrée				
Axe 5 : Penser un urbanisme et des espaces publics plus favorables aux modes alternatifs à la voiture				
Action 15. Apaiser et partager l'espace public				
Action 16. Favoriser le développement urbain dans les secteurs bien desservis en train et bus				
Axe 6 : Accompagner les changements de comportements				
Action 17. Faire connaître les solutions de mobilité et leurs co-bénéfices				
Action 18. Accompagner les employeurs et les établissements d'enseignement dans leurs démarches de mobilité durable	<i>priorité</i>			
Axe 7 : Améliorer l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération				
Action 19. Mieux organiser les livraisons et la logistique				
Axe 8 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du programme d'actions Mobilités				
Action 20. Partager le suivi et l'évaluation du Plan				

- ⇒ Vert clair : action poursuivie ou phase de préparation
- ⇒ Vert moyen : montée en puissance, effort soutenu
- ⇒ Vert foncé : action prioritaire, efforts importants

COUTS ET FINANCEMENTS

Les actions prévues impliquent un investissement financier et humain important.

Les éléments de coûts et estimations présentés au fil des mesures seront amenés à évoluer au fur et à mesure des études détaillées, et ne préjugent pas des cofinancements potentiels qui pourraient intervenir ainsi que de l'évolution possible des ressources des maîtres d'ouvrage et partenaires. Ce programme d'actions est donc susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre des mesures.

Les principaux coûts relevant de la communauté d'agglomération ainsi que leurs recettes prévisionnelles sont présentés ci-après, étant précisé que les autres acteurs intervenant dans la mise en œuvre du POA seront susceptibles de prendre en charge les coûts d'investissement et d'exploitation des actions relevant de leurs compétences.

S'agissant des actions mises en œuvre par GrandAngoulême, les principaux coûts sont les suivants :

	Situation 2023	Situation sur 5 ans (2019-2023)	Evolution prévisionnelle
Exploitation des transports publics (versement aux opérateurs : möbius, transports adaptés, et scolaires)	23,9 M€	105 M€	
dépenses de fonctionnement associées aux autres actions de la politique de mobilité (entretien PEM et voies BHNS, frais de structure, aide à l'achat de vélo, conseil en mobilité, Mouvibus...)	2,2 M€	9,7 M€	2 % maximum
dépenses d'investissement (matériel roulant, aménagement PEM, BHNS, arrêts de bus, aménagements cyclables...)	5,8 M€	64,5 M€	selon plan de financement des projets

Les sources de financement pour les actions Mobilité de GrandAngoulême, en investissement comme en fonctionnement, sont les suivantes :

	Situation 2023	Situation sur 5 ans (2019-2023)	Evolution prévisionnelle
Versement Mobilité (taux 1,7)	23,8 M€	107,2 M€	2 % par an
Recettes usagers	4,3 M€	18,7 M€	1,5 % par an
Dotations Mobilités, autres produits et subventions de fonctionnement	4,3 M€	21,2 M€	0
+ cofinancements potentiels sur les projets (FEDER, DSIL, Région, Département, AMI, etc.)			
+ recettes de la collectivité (fiscalité, dotation globale de fonctionnement)			

Ces données sont produites à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets prévus au POA.

Annexe accessibilité

Contexte réglementaire

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 impose :

- L'élaboration, par les autorités organisatrices de la mobilité, d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport (SDA), dans les trois ans, soit au plus tard le 11 février 2008,
- La mise en application de ce schéma dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, soit au plus tard le 11 février 2015,
- L'élaboration, par les communes, d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), au plus tard le 22 décembre 2009.

Elle introduit l'obligation d'intégrer dans les Plans de Mobilité une annexe particulière composée des éléments suivants :

- Les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant,
- Le(s) Plan(s) de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics établi(s) par les communes.

En juin 2014, un décret a prolongé de trois ans le délai pour la mise en accessibilité des réseaux de transport urbain, sous réserve de la mise en place d'un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

La loi du 11 février 2005 indique que l'ensemble de la chaîne de déplacement doit être rendue accessible. La chaîne de déplacement comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La loi identifie quatre types de handicaps, qu'ils soient permanents ou temporaires : le handicap moteur, sensoriel, cognitif et psychique.

La notion de Personne à Mobilité Réduite (PMR) est plus large puisqu'elle concerne toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées, les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots de provisions, et des personnes avec de jeunes enfants.

Etat des lieux synthétique

Un état des lieux de l'accessibilité PMR sur le territoire de GrandAngoulême avait été réalisé lors de l'élaboration du diagnostic Mobilité dans le cadre de la démarche Cartéclima !. Cette partie présente une synthèse actualisée de cet état des lieux.

LES DONNEES D'ACCESSIBILITE, POUR INFORMER LES VOYAGEURS

Extrait du GUIDE SYNTHÉTIQUE « UNE VOIRIE ACCESSIBLE À TOUS » (Version actualisée en décembre 2023)

Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, les Collectivités territoriales doivent constituer des bases de données décrivant l'accessibilité des transports (art. L1115-6 et D115-9 à 11 du code des transports) et de la voirie autour des arrêts de bus prioritaires (art. L141-13 et R141-23 à 26 du code de la voirie routière) avant décembre 2023.

Ces données sont à collecter selon des normes précises : le standard « profil NeTEx accessibilité France » pour les transports et le standard « CNIG cheminements en voirie ».

Le guide DMA, 2021 « Recommandations pour la collecte des données d'accessibilité » présente le cadre légal et apporte conseils et recommandations pour le mettre en œuvre. L'État met à disposition des collectivités territoriales et des bureaux d'études, à partir de 2024, un outil en Open Source de collecte des données d'accessibilité appelé Acceslibre Mobilités (interface web pour la gestion et tablette pour la collecte).

Plus d'informations sur la page « [Les données d'accessibilité](#) » sur le site du ministère.

⇒ Informer les voyageurs handicapés

Ces bases de données ont vocation à alimenter les calculateurs d'itinéraires afin d'informer sur le niveau de voirie et des transports en fonction du profil d'utilisateur, permettant ainsi de se déplacer quelles que soient les difficultés.

⇒ Relancer les PAVE

Elles sont une ressource opérationnelle pour les collectivités. En effet, elles représentent un diagnostic actualisé du niveau d'accessibilité de la voirie, autour des principaux pôles générateurs de déplacement permettant de prioriser les travaux là où les flux piétons sont les plus importants.

DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics (PAVE)

Les communes doivent prendre en compte l'accessibilité des PMR dans les aménagements de voirie et d'espaces publics. Le diagnostic de Cartéclima ! établissait le constat suivant :

- 30 communes de GrandAngoulême sont concernées par l'obligation d'élaborer un PAVE
- 8 communes ne sont pas concernées par cette obligation (Bouëx, Jauldes, Marsac, Sers, Torsac, Trois-Palis, Voulgézac, Vouzan)

Agenda d'Accessibilité Programmé (ADAP)

Grand Angoulême a validé en 2016 son Agenda d'Accessibilité Programmé qui traite de la mise en accessibilité du réseau de transport urbain. Il se structure autour des quatre axes suivants :

- La formation du personnel au contact des personnes à mobilité réduite,
- Une information accessible à tous,
- Le programme des travaux à réaliser pour rendre accessibles les arrêts de bus « prioritaires »,
- L'achat de véhicules accessibles.

Initialement, la planification de cet ADAP s'étendait sur une période de 3 ans. Cependant, compte tenu de la réorganisation du réseau Möbius, la planification a été étendue de 2019 à 2022, puis une nouvelle prorogation en 2022 a prolongé la planification de 3 ans.

Instances mises en place

GrandAngoulême a créé en 2007 une Commission Intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, devenue à présent Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA). Cette commission est, entre autres, compétente pour :

- Dresser le constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- Faire toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant,

Accessibilité des infrastructures et services actuels

Transports collectifs

MATERIEL ROULANT

Tous les bus du réseau de transport urbain sont accessibles. Ils disposent tous d'une rampe d'accès permettant la montée/descente des usagers en fauteuil roulant, de places pour les PMR ainsi que de dispositifs d'informations visuelles et auditives.

ARRETS DU RESEAU MÖBIUS

Concernant l'accessibilité des arrêts du réseau de transports urbains, des points d'arrêt prioritaires ont été identifiés en 2017, répartis en trois catégories : les arrêts BHNS, les arrêts à reprendre et les arrêts à déplacer. L'état d'avancement des mises en accessibilité de ces arrêts donné ci-dessous correspond à celui de la fin de l'année 2024.

Pour le réseau BHNS, 111 points d'arrêts sont accessibles sur les 145 points identifiés (soit 74%). A terme, un peu plus de 86% des points d'arrêts du réseau seront accessibles, les autres arrêts étant classés en ITA (Impossibilité Technique Avérée).

Pour les arrêts « à reprendre », 45 points d'arrêt ont été mis en accessibilité sur les 45 (soit 100%).

Enfin, concernant les 226 arrêts « à déplacer », près de la moitié a été traité fin d'année 2024. Les autres seront traités d'ici 2026.

INFORMATION VOYAGEURS

Plusieurs mesures ont été mises en place sur le réseau möbius pour améliorer l'accès à l'information voyageurs pour les personnes à mobilité réduite, comme :

- Des dispositions relatives au site internet (possibilité de zoomer et lecture vocale),
- Des dispositifs particuliers au niveau de certains arrêts (informations visuelles et/ou sonores, des informations visuelles « Faciles à Lire et à Comprendre – FALC » ...),
- Une mise en place de l'application VocaBus permettant d'obtenir vocalement le temps d'attente des bus aux arrêts,
- Des informations sonores à la montée dans le bus,
- Des valideurs de titre de transports équipés de dispositifs sonores et d'une information visuelle contrastée.
- Des écrans à bord des bus et aux arrêts de transports conformes aux normes d'accessibilité

PERSONNEL

Les membres du personnel STGA susceptibles d'être en contact avec des personnes à mobilité réduite sont tous formés à la problématique de l'accessibilité depuis 2021.

Services de mobilités adaptés

MÖBIUS « MON TRANSPORT A LA DEMANDE ADAPTE »

Le réseau Möbius comprend un service de TAD adapté, réservé aux personnes à mobilité réduite, en tant que service de substitution par rapport aux autres offres du réseau.

Ce service fonctionne sur réservation (par téléphone), d'arrêt à arrêt, sur toutes les lignes du réseau. Il fonctionne du lundi au samedi de 7h à 19h, aux mêmes tarifs que les lignes régulières.

Le service est ouvert aux titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI), de la carte d'invalidité, d'une carte européenne de stationnement, d'une carte de priorité, aux bénéficiaires de l'Allocation Personnalisée à l'Autonomie, aux personnes en situation de handicap temporaire ou sur autorisation du médecin conseil.

En 2023, ce service a enregistré 25 123 réservations. Concernant les profils d'utilisateurs, 43% des inscrits sont semi-valides, 38,9% sont des déficients intellectuels, 12,3% sont déficients visuels, 3,1% sont Mal-entendants, et 3,2% sont en fauteuils roulants et nécessitent donc un véhicule adapté.

MOUVIBUS

GrandAngoulême a signé une convention d'objectif avec le service Mouvibus allant de septembre 2023 à juin 2026. Ce service de transport s'adresse aux personnes âgées de plus de 60 ans, ainsi qu'aux personnes souffrant d'un handicap ou à mobilité réduite. Les usagers de ce service bénéficient d'une tarification solidaire, déterminée en fonction du quotient familial.

Voirie et espace public

VOIRIE

30 communes de GrandAngoulême sont concernées par l'obligation d'élaborer un PAVE

Commune	Date de réalisation
ANGOULEME	2013
ASNIERES-SUR-NOUERE	NC
BALZAC	NC
BRIE	?
CHAMPNIERS	NC
CLAIX	NC
DIGNAC	2012
DIRAC	2012
FLEAC	NC
GARAT	NC
GOND-PONTOUVRE	2013
L'ISLE D'ESPAGNAC	2013
LA COURONNE	2014
LINARS	NC
MAGNAC SUR TOUVRE	NC
MORNAC	NC
MOUThIERS-SUR-BOEME	NC
NERSAC	NC
PLASSAC-ROUFFIAC	NC
PUYMOYEN	2013
ROULLET SAINT-ESTEPHE	2015
RUELLE SUR TOUVRE	2013
SAINT-MICHEL	2013
SAINT-SATURNIN	2013
SAINT-YRIEIX	2014
SIREUIL	NC
SOYAUX	2014
TOUVRE	2014
VINDELLE	NC
VOEUIL ET GIGET	NC

STATIONNEMENT PMR

La Ville d'Angoulême met à disposition des usagers sur son site internet une carte interactive des stationnements réservés PMR. Cette plateforme recense ainsi 93 places sur voirie ou parkings de surface sur la commune d'Angoulême.

Le tableau ci-dessous détaille les places réservées PMR aménagées au sein des parkings relais Möbius.

Parking relais	Nombre total de places	Nombre de places PMR	Part des places PMR
3 Chênes	42	1	2,4%
Parc expo Carat	174	4	2,3%
Saint-Michel Girac	201		
Z.I.3 Bastié	96	2	2,1%

SOURCE : SITE INTERNET DU RESEAU MÖBIUS, 2024

Conformément au décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, les places adaptées destinées à l'usage du public représentent au minimum 2 % du nombre total d'emplacements de chaque zone de stationnement. Le nombre minimal de places adaptées est arrondi à l'unité supérieure. Au-delà de 500 places, le nombre de places adaptées, qui ne saurait être inférieur à 10, est fixé par arrêté municipal.

PLAN D' ACTIONS

Le POA Mobilité intègre l'enjeu de permettre la mobilité de tous les usagers, quelle que soit la nature de leur handicap. Les actions qu'il comporte traitent de l'accessibilité des espaces publics, de l'accès au réseau de transports collectifs, de l'information voyageurs, etc.

- Concevoir des espaces publics accessibles à tous**
 Cette action a pour objectif de rendre l'espace public accessible et d'intégrer l'accessibilité dans les projets d'aménagement.

⇒ Prise en compte dans les actions 3 et 15 notamment
- Rendre accessibles les arrêts et les pôles de mobilité**
 Il s'agit ici d'améliorer l'accès aux transports collectifs. Cette action intègre la mise en accessibilité des arrêts de transports urbains et des cheminements permettant d'y accéder, ainsi que des futurs pôles de mobilités.

⇒ Prise en compte dans les actions 11 et 13 notamment
- Fournir une information voyageurs accessible en agence, au niveau des arrêts de transport et en ligne**
 L'objectif ici est de renforcer l'autonomie des personnes à mobilité réduite en leur facilitant l'accès aux informations relatives aux services de transports de GrandAngoulême, qu'il s'agisse de supports physiques ou dématérialisés.

⇒ Prise en compte dans les actions 10, 11, 14 et 17 notamment

GLOSSAIRE

AAP : appel à projet

ADAP : agenda d'accessibilité programmée

ADEME : agence de la transition écologique

BHNS : bus à haut niveau de service

DAACL : document d'aménagement artisanal, commercial et logistique

DOO : document d'orientation et d'objectifs

GESTA : gestion du stationnement Angoulême

IRVE : Infrastructure de Recharge pour Véhicule Électrique

LGV SEA : ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

MaaS : Mobility as a service

NAM : Nouvelle-Aquitaine Mobilité (syndicat)

OAP : orientation d'aménagement et de programmation

PAS : projet d'aménagement stratégique (du SCOT-AEC)

PADD : projet d'aménagement et de développement durable (du PLUi-M)

PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée

PDM : plan de mobilité

PEM : pôle d'échange multimodal

PLUi-M : plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de mobilité

PMR : personnes à mobilité réduite

PN : passage à niveau

POA : programme d'orientations et d'actions

PPA : personnes publiques associées

PSN : plan de sécurisation national

RD : route départementale

RN : route nationale

SCOT-AEC : schéma de cohérence territoriale valant plan climat air énergie

SDEG : Syndicat Départemental d'Electricité et de Gaz de la Charente

SNCF : société nationale des chemins de fer

SPL : société publique locale

STGA : Société de Transport de GrandAngoulême

TER : train express régional

TGV : train à grande vitesse

VAE : vélo à assistance électrique