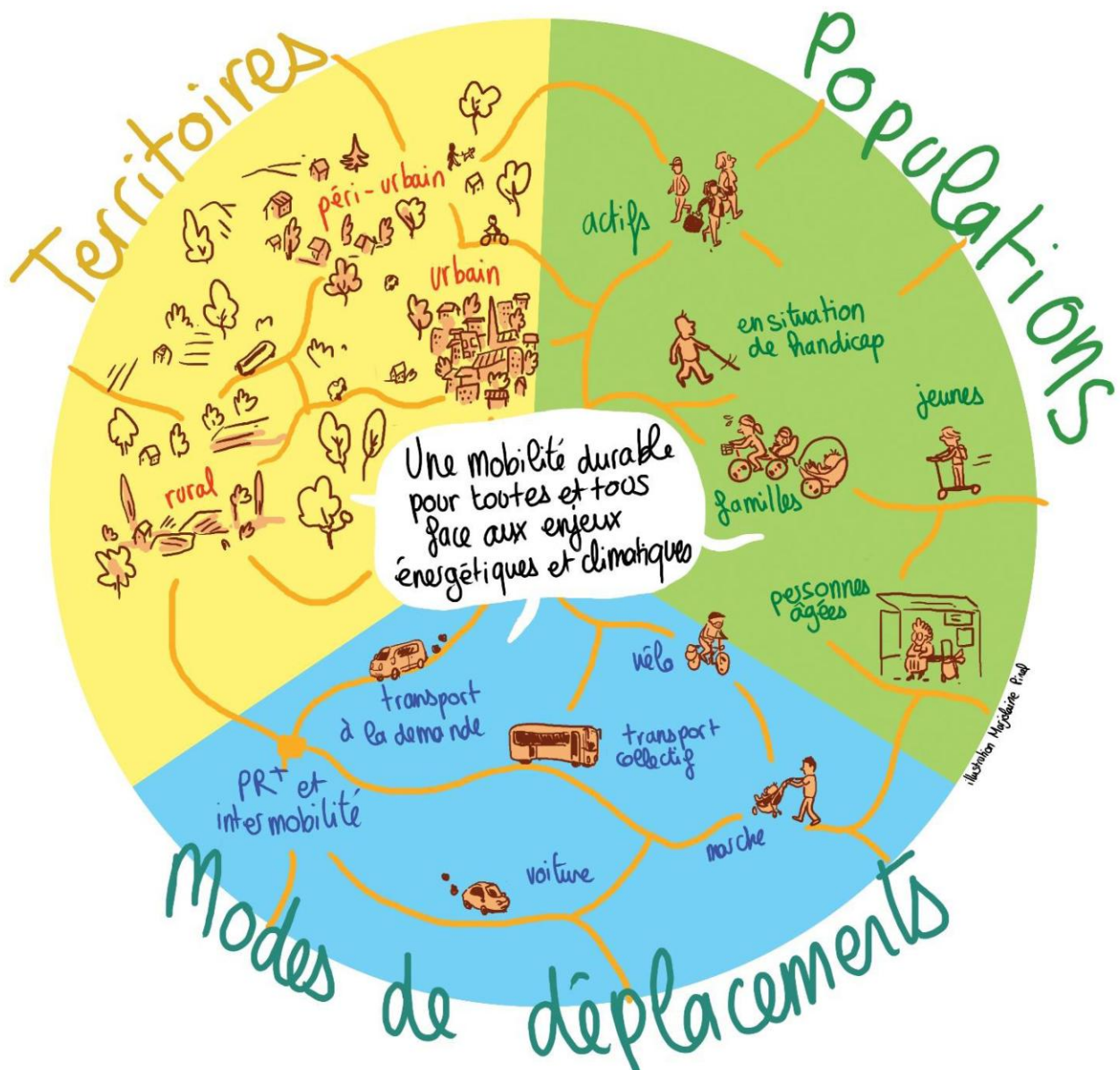


# Il faut que ça bouge maintenant !

Avis sur le schéma des mobilités - Juin 2023



## INTRODUCTION

Le Conseil de développement a été saisi fin juin 2022, pour réaliser une relecture critique de la version 8 du Schéma des Mobilités, et, ensuite, pour prioriser les actions à mener parmi celles proposées. Le groupe a reçu la version 12 du Schéma des Mobilités présenté lors du Conseil communautaire et a bien pris en compte la mise en œuvre d'actions concrètes dès 2023.

Nos commentaires s'appuient principalement sur notre expérience en tant qu'habitants et habitantes du Grand Angoulême, ainsi que sur la documentation disponible (articles, reportage, études).

Le travail du groupe a ainsi porté sur la première version du Schéma des Mobilités : une version intermédiaire de l'avis a d'ailleurs été restituée en conseil communautaire de décembre 2022.

Le groupe projet remercie le GrandAngoulême pour les temps d'échanges intermédiaires à la transmission de cet avis et la mise à disposition de documents ressources.

Comme demandé dans la saisine, nous proposons tout d'abord une lecture critique du document. Dans un second temps, le groupe a souhaité proposer les grands principes et critères pour une mobilité équitable et écologique en lieu et place d'une priorisation des actions dont l'Agglomération a déjà pu lancer la réalisation.

Selon le groupe projet du Conseil de développement, la question centrale de cet avis sur le schéma des mobilités est la suivante : « **comment développer une politique des mobilités équitable, socialement juste et écologiquement efficace, sur l'ensemble du territoire du Grand Angoulême ?** »

## 1. Contexte national

La France s'est engagée clairement dans la voie d'une décarbonation de son économie, et plus généralement de l'ensemble de nos activités. La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), adoptée en 2015 et révisée en 2018-2019, pose l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle précise que « *Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte* ».

Cet objectif de décarbonation très ambitieux s'impose donc à nous. Sur le sujet spécifique de la mobilité, un Plan National Vélo lancé en 2018 dans le cadre de la loi LOM est devenu le Plan Vélo et Mobilités Actives lors de sa révision en 2022.

Premier poste d'émissions de carbone (31% à l'échelle nationale, 49% sur GA d'après les diagnostics *Cartéclima !*), nos modes de transport et de déplacement doivent devenir une priorité en matière de décarbonation.

Au-delà de la nécessaire transition écologique, la crise énergétique, la difficulté d'approvisionnement en pétrole et autres matières premières, font que les questions de mobilité sont devenues des enjeux majeurs pour les habitants de notre territoire. Dans ce contexte tendu et complexe, les réponses d'aujourd'hui ne peuvent plus être celles d'hier.

## 2. Constats

Cet état de fait, commun à la plupart des zones de moyenne et de faible densité, se traduit par trois constats essentiels :

- Le Grand Angoulême est composé de territoires urbains et ruraux où les habitants ne peuvent pas se passer facilement de la voiture ;
- Une population vieillissante et un accueil grandissant d'étudiants, un revenu moyen plus faible que le niveau régional ;
- Les rues et chaussées ne sont pas extensibles et les voies de circulation, dans le centre historique du vieil Angoulême et de certains bourgs, sont très étroites.

## 3. Enjeux de la mobilité

Le Rapport d'Étonnement met en évidence une utilisation très importante de la voiture individuelle.

Or, une nécessité de réduction urgente et drastique des GES s'impose ici comme ailleurs.

### Leviers

Comment parvenir à diminuer notre dépendance à l'automobile, sur notre territoire ? Grâce à trois grandes actions complémentaires et indissociables :

- Mobiliser des aides de la collectivité à destination des plus démunis : nécessité de leur mettre à disposition des moyens de mobilité peu coûteux et efficaces, afin de ne pas augmenter les inégalités (accès à l'emploi, aux services etc.) ;
- Démontrer qu'on peut améliorer la qualité de vie par la diminution du trafic automobile : réduction des nuisances sonores et réduction des pollutions (entraînant de nombreuses maladies respiratoires, cardiovasculaires, etc.), amélioration de la sécurité des rues, davantage de place laissée aux piétons et aux modes actifs, amélioration du cadre de vie moins encombré de véhicules etc.
- Construire un territoire résilient à la crise énergétique, à travers une diminution de notre dépendance aux produits pétroliers, et résilient à la crise climatique en diminuant les îlots de

chaleur dus à la voirie, en libérant des espaces pour la végétalisation, en diminuant les risques d'inondations grâce à la désimperméabilisation, etc.

### Lecture critique des documents

Le document produit par l'agence A'urba, notamment la version longue, se compose de deux parties, un Rapport d'Étonnement et un Schéma des Mobilités.

### Le rapport d'étonnement : des constats justes mais peu exploités

Le Rapport d'Étonnement pose beaucoup de bonnes questions et pointe les difficultés actuelles.

- Une circulation et un stationnement facilités pour la voiture sur tout le territoire même en centre-ville d'Angoulême dans la vieille ville (heure de stationnement gratuite) ;
- Des voies de bus discontinues et parfois peu compréhensibles par les automobilistes ;
- Des pistes cyclables morcelées et rarement situées sur les axes structurants. Malgré tout, la location de vélos fonctionne bien : il y a donc une demande forte pour ce mode de déplacement
- Des rues piétonnes peu présentes et un passage entre ville haute et basse compliqué pour les mobilités douces ;
- Globalement un manque de cohérence dans les multiples projets, ainsi que des données vieillissantes, pourtant essentielles pour mesurer les usages et les besoins.

Nous avons aussi noté que ce rapport traite principalement des déplacements et les questions de voirie à Angoulême, et peu pour les communes périphériques de GrandAngoulême.

Nous sommes dans l'ensemble d'accord avec les analyses et les conclusions de ce rapport. Il nous semble important de proposer des actions fortes et cohérentes pour tenter de répondre aux difficultés et problématiques soulevées.

En complément de ce Rapport d'Étonnement, le groupe a pris en compte d'autres éléments de diagnostic en cours d'élaboration et les futures enquêtes de mobilités qui permettront d'affiner le Schéma des Mobilités dans le cadre de *Cartéclima* !

### Le Schéma des mobilités : un ensemble de mesures au cas par cas

En toute logique, le Schéma des Mobilités proposé fait suite au Rapport d'Étonnement réalisé préalablement par l'agence.

Ce Schéma, complété par le plan d'actions (décembre 2022) propose une palette assez exhaustive des solutions à disposition de la collectivité pour répondre aux enjeux actuels de la mobilité. Le groupe soutient donc la dynamique dans laquelle s'inscrit GrandAngoulême.

Cependant, force est de constater qu'il n'y a pas de solution miracle pour remplacer la voiture individuelle et sa multitude d'usages. Et que ce défi appelle d'avoir un regard global et transversal sur l'ensemble du territoire.

**Il faut donc nous tourner vers une diversité de modes de déplacements (multimodalité et intermodalité), adaptés aux principaux enjeux du territoire et aux besoins de la population. Cela ne se fera pas sans difficulté ni sans renoncements à quelques éléments de notre confort. La vision politique est là pour donner le cap et le rendre compréhensible et acceptable.**

## 4. Principes structurants

Chaque mesure, chaque décision politique de la collectivité sur la mobilité doit s'inscrire dans les principes inaliénables suivants :

### Égalité sociale

Personnes en situation de handicap, parents avec enfants, actifs, jeunes sans permis, personnes âgées... chaque type de population a des besoins et des usages spécifiques, au-delà même des différences liées aux territoires.

Le Schéma des Mobilités intègre peu ces différents publics.

Par exemple, les transports à la demande (Mouvibus) ne devraient pas être uniquement destinés aux personnes aux revenus les plus faibles, mais plus largement à toute personne qui en éprouve le besoin, avec des tarifs modulés selon les revenus.

Le Schéma des Mobilités doit aussi prendre en compte les spécificités des personnes dont la mobilité est réduite en raison des plusieurs contraintes :

- isolement géographique et social
- grand âge, dépendance
- difficulté d'accès aux transports en commun (distance)
- situation de handicap
- jeunes sans permis
- etc.

### Équité territoriale

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, Grand Angoulême est passé de 16 à 38 communes, par la fusion de l'agglomération d'Angoulême (COMAGA) avec trois autres communautés de communes (Braconne Charente, Boème-Charraud, Vallée de l'Échelle).

La physionomie géographique de ce nouveau territoire s'en est trouvée profondément modifiée. À une armature urbaine à 16 communes, avec peu de discontinuité, est venu s'ajouter un ensemble de 22 communes rurales, essentiellement agricoles. Ce nouvel ensemble est générateur de ruptures territoriales significatives.

Cette situation a des conséquences notoires sur l'appréhension des politiques d'aménagement du territoire du Grand Angoulême, avec des différences importantes constatées sur les sujets aussi divers que :

- le développement économique
- l'urbanisme
- le développement culturel
- le rapport à la mobilité
- etc.

Or ce sont ces caractéristiques qui fondent la cohésion sociale du territoire.

La mobilité est un facteur déterminant de la socialisation. Elle permet quotidiennement d'aller travailler, d'accéder aux soins de santé, aux services administratifs, de participer à la vie sociale, culturelle, citoyenne.

Une étude de l'INSEE de 2019 fait apparaître que 70 % des Français utilisent leur voiture pour aller travailler. Cette proportion est de 86 % pour l'ensemble du Département de la Charente.

Bien que l'automobile puisse sembler incontournable dans les zones peu denses sur le territoire du Grand Angoulême, il est nécessaire de développer dès maintenant des dispositifs alternatifs (Transport à la Demande, autopartage, co-voiturage, etc.) Il est aussi fondamental de raisonner à plus large échelle, de repenser, par exemple, le maillage des transports en commun, de revitaliser les centres bourgs, de favoriser la densification plutôt que l'étalement urbain, de préparer une nécessaire sobriété en matière de déplacements, juste et acceptable.

### Réduction de l'empreinte carbone

Nous devons rétablir une juste hiérarchie des moyens de transport, en (re)donnant la priorité aux modes actifs (marche, vélo, transports en commun) au détriment de la voiture. C'est une tâche difficile, tant l'espace public a été adapté, au fil des années, à ce qu'on peut appeler le « système voiture ».

La prise de conscience de l'urgence écologique n'est pas suffisante pour faire changer les habitudes. Pour abandonner l'autosolisme, les alternatives plus pratiques, moins chères, sécurisées et/ ou plus rapides doivent être trouvées.

De manière générale, [comme la loi l'exige](#), tout projet d'aménagement doit avant tout privilégier les piétons et cyclistes, les transports en commun, puis en dernier lieu l'automobile.

Si l'on veut réellement développer les modes alternatifs à l'automobile, on doit donc inverser la logique de continuité systématique pour l'automobile, en systématisant les continuités des modes actifs (piétons-vélos-transports-en-commun), et facilitant leurs connexions (intermodalité).

Sur ce point, le Conseil de développement a émis un avis en 2021 sur le Schéma cyclable.

De plus, limiter la voiture est en enjeu de santé publique. Elle permet : d'améliorer la sécurité routière, de réduire des maladies liées aux nuisances sonores, à la pollution, à la sédentarité et de redonner sa place à la nature en ville.

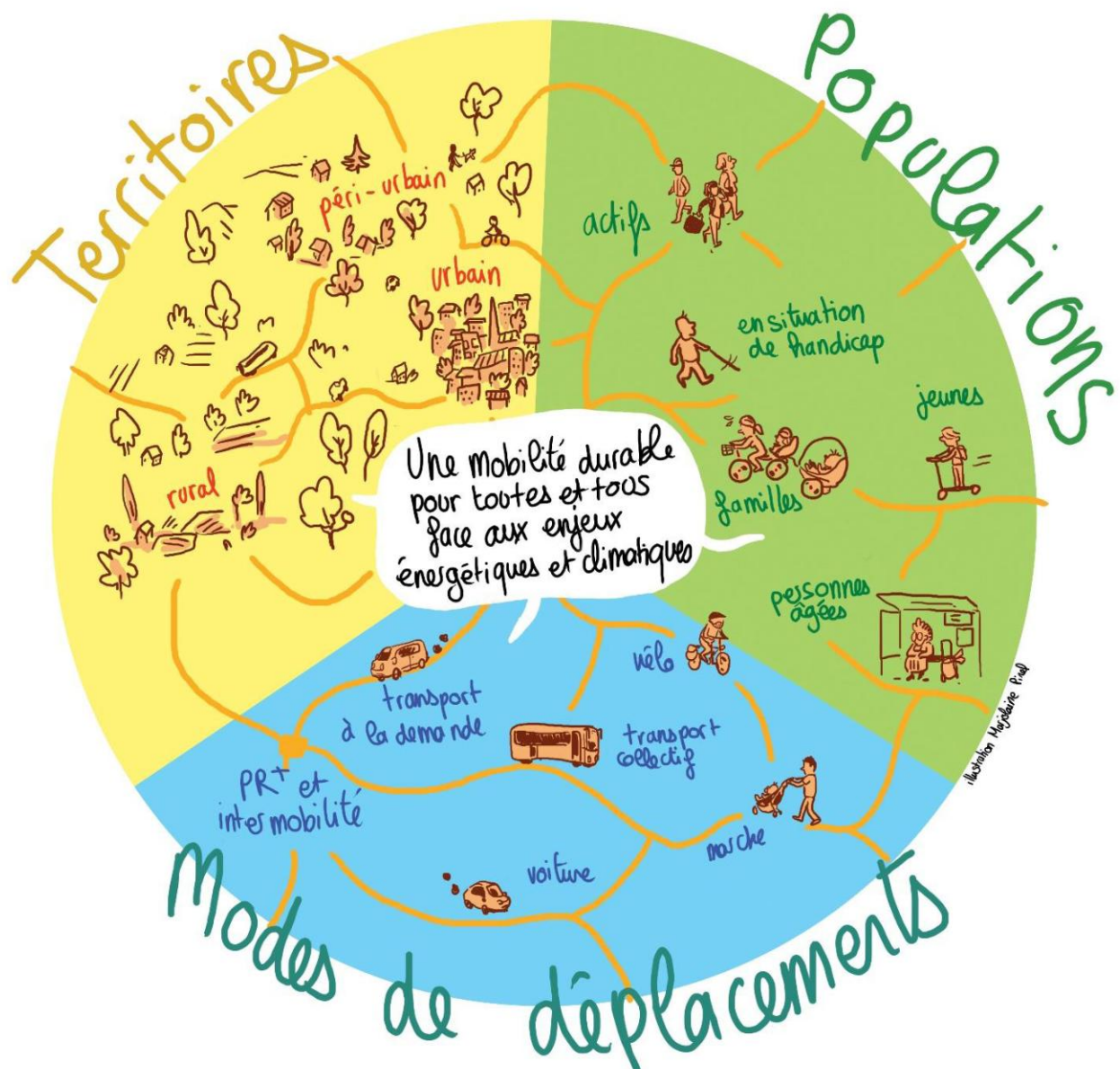
C'est également un levier de mise en valeur du territoire et d'attrait touristique.

**Dans ce contexte, nous proposons une vision systémique des mobilités, une série de priorités décidées grâce à de critères robustes, et avec l'aide d'outils méthodologiques efficaces.**

## 5. Critères discriminants

Les orientations devront à la fois être adaptées à chaque type de territoire (urbain/périurbain/rural), priorisées en direction des personnes vulnérables (personnes âgées, dépendantes, éloignées de tout service, à moyens financiers réduits, éloignées des moyens numériques actuels...), et pensées à l'aune des impératifs écologiques qui vont contraindre toujours plus les modes et les modalités de transports.

Le schéma suivant offre une vue synthétique des trois critères discriminants qui nous semblent essentiels : les territoires, les différents modes de déplacement et les différentes populations. Ces critères, compatibles avec les enjeux climatiques et énergétiques, doivent nous permettre d'identifier les solutions adaptées à chaque typologie de territoire et de population, pour garantir une mobilité durable, pour le plus grand nombre.



## 6. Nos propositions

Nous préconisons la mise en place d'outils méthodologiques compréhensibles et facilement applicables. C'est une mesure nécessaire pour faire comprendre le sens des décisions, et susciter l'engagement des citoyens et pour leur permettre de participer à une évaluation régulière des actions.

### À l'écoute, agile, organisé, efficace

**Nous proposons d'adopter une méthode éprouvée dans de nombreux secteurs : la méthode D.M.A.I.C, pour (en anglais (Define, Measure, Analyse, Improve, Control) Définir, Mesurer, Analyser, Améliorer, Contrôler.** De la compléter par des stratégies ambitieuses de consultation en amont et en aval (participation citoyenne) et de communication permanente (pour partager la vision et l'ambition). Et surtout, de s'affranchir des projets d'infrastructures lourdes, sur lesquelles on ne peut pas revenir en arrière. L'idée générale est de pratiquer l'urbanisme tactique systématiquement, et de fonder les décisions « finales » (couler du béton...) lorsque les retours d'expérience sont positifs.

### Méthode D.M.A.I.C

**Définir**, consiste à déterminer des objectifs clairs et chiffrés de décarbonation de la mobilité sur le territoire. Par exemple, en s'engageant sur un volume d'aménagements cyclables continus et sécurisés, d'ici 2030, pour atteindre le report modal en faveur du vélo, exprimé dans la Loi. Idem pour l'aménagement de circulations piétons, de pôles d'échange multimodaux, d'amélioration de l'accès aux transports en communs, etc.

**Mesurer** les flux et les usages actuels, afin de pouvoir les comparer avec ceux des années à venir. La mesure, et les données qui en découlent, sont des éléments essentiels pour pouvoir juger de la pertinence d'un aménagement ou de la réaffectation d'un espace.

**Analyser** est une nécessité pour pouvoir ensuite, tirer des enseignements des réussites comme des échecs. L'analyse doit être un exercice neutre, un retour d'expérience chiffré et étayé. Cette analyse ne doit pas être uniquement quantitative mais aussi qualitative (prenant également en compte l'amélioration du cadre de vie, les gains en termes d'agrément de trajets, etc). Comme à toutes les étapes, il doit faire l'objet d'une communication en direction des citoyens.

**L'amélioration** découle des résultats de l'analyse. Elle consiste à donner de nouveaux objectifs (itérer) en s'appuyant sur les résultats de la phase précédente. En matière de mobilité, la consultation des citoyens les plus concernés sera indispensable. On doit être particulièrement attentif à la perception que les catégories les plus vulnérables auront des expérimentations mises en place.

**Le contrôle**, lui, ne doit pas être vu comme une sanction, mais là aussi, comme un outil qui mesure l'écart entre le « prévisionnel » et le « réalisé ».

### Consultation citoyenne & communication

**Bien entendu, la mise en place de nouvelles mesures, pour qu'elles soient acceptées et efficaces, doit passer par une consultation des citoyens, et par des tests pilotes. Consulter, informer et communiquer sont les trois leviers pour faire participer la population, engager les citoyens et rendre les actions visibles et compréhensibles.**

La communication est un levier intéressant pour avoir une vision du territoire du futur et son impact positif (application numérique). De la même façon, elle doit aussi rester accessible aux personnes éloignées du numérique (guides papier, affichages, informations en temps réel sur les arrêts de bus).

Connaître les besoins précis des usagers permettra également de mettre en place des actions adaptées. Les enquêtes auprès des habitants doivent être poursuivies et renforcées. Il faut rappeler

que, concernant les mobilités, les pratiques sont individuelles et structurantes de la vie quotidienne : **tout changement fait sortir de notre « zone de confort ».**

Il est donc important que la collectivité mobilise l'ensemble de ses moyens de communication et par des réunions d'information, des animations à l'occasion de l'inauguration d'un aménagement, aille à la rencontre des usagers et éclaircisse les fondements de la politique menée.

## Conclusion

Nous avons, par notre lecture critique et nos propositions, visé à donner un lien territorial cohérent entre les nombreuses actions proposées pour en faire un Schéma sur lequel pourrait s'appuyer une feuille de route claire.

Comme précisé dans les parties qui précèdent, il est indispensable de se doter de critères et outils de méthode qui tendent vers un système mobilités qui permettra de prioriser les actions.

Il est très important d'avoir une vision structurante et globale de la mobilité appliquée au territoire et prenant en compte ses difficultés et spécificité (vieilles villes, rues étroites, villes hautes et basses, zones urbaines et rurales, zones commerciales, etc.) et il est nécessaire de rechercher systématiquement une cohérence entre les différentes modalités de transport. Avec des objectifs de résultats ambitieux, concrets, chiffrés et mesurables, en terme d'amélioration des mobilités tout en réduisant les GES.

Le développement de « **l'urbanisme tactique** » est de nature à favoriser l'expression des besoins des usagers et leur retour d'expérience ainsi que rationaliser les investissements.

**Pour proposer une mobilité alternative à l'autosolisme il faut accepter de défavoriser et déprioriser l'usage de la voiture.** Selon nous, il faut investir en priorité dans les transports en commun mais la place du vélo doit également être repensée, et devenir prioritaire sur la voirie par rapport à l'automobile. La voiture ne doit servir à se déplacer que lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible. Le centre-ville ne doit pas être pensé pour la voiture sauf à quelques rares exceptions dictées par les besoins incompressibles des résidents (avec des réserves et des contraintes), des artisans (entreprises du bâtiment), des personnes à mobilité réduite et, bien entendu, les services d'urgence.

**Les questions de mobilité traversent aussi les questions d'urbanisme. En remettant les commerces et les services en centre-ville et centre-bourg, et en arrêtant l'étalement urbain, de nombreux déplacements pourraient être évités.**

**La mobilité, l'écologie, et le social sont un seul et même sujet, on ne peut pas parler de l'un sans l'autre.**

Selon le Rapport d'Étonnement et notre avis de citoyennes et citoyens, le changement de paradigme pour répondre aux enjeux actuels, est davantage une question de choix politiques que de budget. Ce changement n'est possible qu'à travers une politique forte et ambitieuse, qui accepte de contraindre les usages d'un petit nombre de personnes, pour permettre au plus grand nombre de se déplacer plus vertueusement et en sécurité.

Nous citons à nouveau le rapport d'étonnement qui indique que « Grand-Angoulême doit statuer sur l'effort qu'il souhaite consentir en matière de santé publique et d'environnement » (page 63). C'est en effet aujourd'hui que le niveau d'ambition de la volonté politique, concernant l'adaptation de notre mobilité aux réalités contemporaines, doit être affirmé et affiché

**Face aux enjeux actuels nous n'avons plus le temps d'attendre. Nous sommes persuadés qu'un réel changement et des progrès majeurs dans le domaine des mobilités sur notre territoire sont possibles, et ce, dès à présent, dans chaque décision et action de la collectivité.**

## 7. Suite du groupe

Afin d'alimenter cette réflexion sur les attentes et besoins en termes de mobilité, le groupe projet se propose de recueillir des éléments d'éclairages auprès de la population par des moyens à définir. Ces données viendront compléter celles fournies par les études à venir de GrandAngoulême et s'inscriront dans le processus de *Cartéclima* !.

# ANNEXES

## Documents de référence

- Avis précédents sur les mobilités (2018), schéma cyclable (2021),
- Rapport d'étonnement
- Schéma des mobilités
- Diagnostics *Cartéclima !*

## Composition du groupe projet

ALLAFORT	Dominique	Habitant de La couronne
BERGE	Christian	Habitant de Garat
BOUSCARY	Michel	Habitant d'Angoulême
DOUMIC	Sébastien	Association ICAMAGA
FAUCONNET	Carole	Ecole de la 2 ème chance
HUART	Julien	CAUE
LACHGAR	Salmi	Représentant de Magnac - sur - Touvre
LANGELIER	Bernard	AAPEL
LAROUSSARIE	Line - Ange	Habitante de Fléac
LEBAS	Michèle	Représentante de la commune de Marsac
MAINFROID	Mickaël	Représentant de la commune de Champniers
MENARD	Jean Claude	Association MOUVIBUS
MERCIER-BILLOUT	Danièle	UDAF
MESNARD	Yves	Association Valentin Haüy
NEDELEC	Benjamin	Représentant de la commune de Soyaux
<b>PINEL</b>	<b>Marjolaine</b>	<b>Habitante d'Angoulême - Animatrice</b>
ROUGIER	Hugo	Représentant de la commune de Dignac
VINCENT	Marie-Madeleine	Habitante d'Angoulême