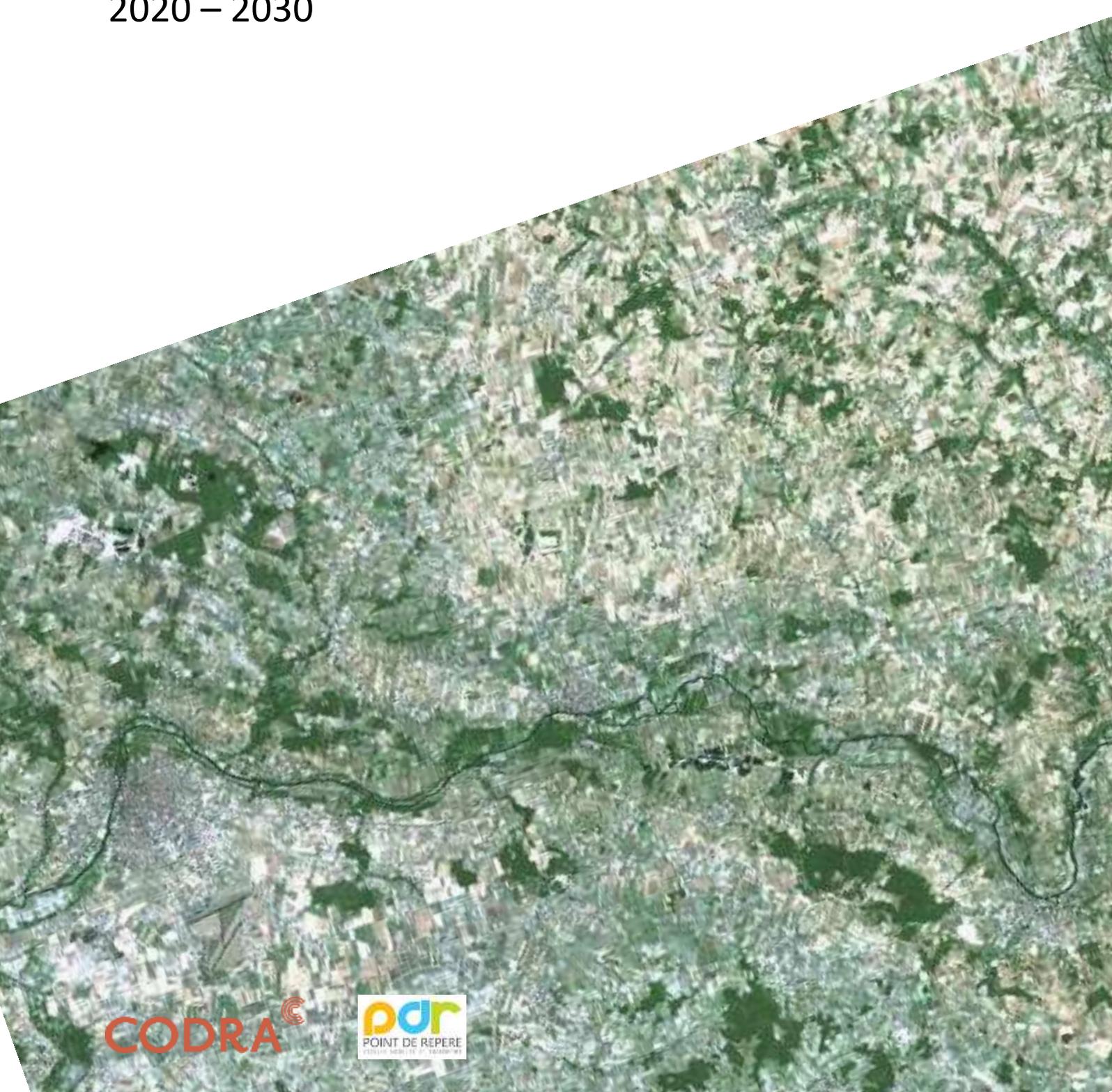


# Plan Global de Déplacements

2020 – 2030







## Table des matières

<b>1</b>	<b>Le PGD, une démarche volontaire pour définir une stratégie de mobilité .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>Prévoir la stratégie de mobilité à l'horizon 2030 .....</b>	<b>6</b>
<b>1.2</b>	<b>Proposer une offre de mobilité adaptée aux besoins .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3</b>	<b>Les trois étapes de construction du PGD.....</b>	<b>7</b>
1.3.1	Diagnostic et définition des enjeux de mobilité.....	7
1.3.2	Objectifs généraux et thématiques.....	7
1.3.3	Programme d'actions.....	7
<b>2</b>	<b>Diagnostic et enjeux .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Le territoire de Grand Cognac .....</b>	<b>8</b>
2.1.1	Un territoire à dominante rurale structuré autour de 4 centralités.....	8
2.1.2	Les habitants du territoire : profil socio-démographique .....	13
<b>2.2</b>	<b>Les pratiques de déplacement.....</b>	<b>22</b>
2.2.1	10% des ménages ne disposent d'aucun véhicule, soit 3 350 ménages.....	22
2.2.2	Mobilités liées au tourisme.....	27
<b>2.3</b>	<b>Les modes de déplacement.....</b>	<b>30</b>
2.3.1	Les déplacements en voiture .....	30
2.3.2	Les déplacements en transports en commun.....	36
2.3.3	Les déplacements à pied et à vélo .....	59
2.3.4	Modes de déplacements alternatifs.....	66
2.3.5	Accessibilité.....	68
2.3.6	Sécurité routière.....	69
2.3.7	Nouvelles pratiques et outils de mobilité .....	70

<b>3</b>	<b>Synthèse et enjeux des conditions de mobilité .....</b>	<b>71</b>
<b>3.1</b>	<b>Synthèse AFOM .....</b>	<b>71</b>
<b>3.2</b>	<b>Enjeux de mobilité .....</b>	<b>72</b>
<b>3.3</b>	<b>Rappel des enjeux de mobilité .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>4</b>	<b>Stratégie de mobilité à l’horizon 2030 .....</b>	<b>74</b>
<b>4.1</b>	<b>Les objectifs prioritaires .....</b>	<b>75</b>
4.1.1	Objectif 1 : Augmenter le nombre d’utilisateurs du covoiturage.....	75
4.1.2	Objectif 2 : Faciliter les déplacements intermodaux.....	76
4.1.3	Objectif 3 : Augmenter l’utilisation du réseau ferroviaire.....	77
4.1.4	Objectif 4 : Augmenter le nombre d’utilisateurs des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains .....	78
4.1.5	Objectif 5 : Développer l’usage du vélo .....	79
<b>4.2</b>	<b>Objectifs secondaires.....</b>	<b>80</b>
4.2.1	Objectif 6 : Limiter les besoins de déplacements motorisés imposés.....	80
4.2.2	Objectif 7 : Améliorer les conditions de transport de marchandises.....	81
4.2.3	Objectif 8 : Diminuer l’usage de la voiture pour les déplacements des actifs .....	82
4.2.4	Objectif 9 : Accompagner le développement de la mobilité électrique.....	83
<b>4.3</b>	<b>Objectifs localisés.....</b>	<b>84</b>
4.3.1	Objectif 10 : Améliorer les conditions de circulation routière .....	84
<b>5</b>	<b>Plan d’actions pluriannuel.....</b>	<b>85</b>
<b>5.1</b>	<b>13 actions prioritaires.....</b>	<b>85</b>
<b>5.2</b>	<b>5 actions secondaires.....</b>	<b>113</b>
<b>5.3</b>	<b>2 actions localisées .....</b>	<b>125</b>
<b>5.4</b>	<b>Calendrier de mise en œuvre du plan d’actions .....</b>	<b>130</b>
<b>5.5</b>	<b>Prospective financière 2020-2025.....</b>	<b>130</b>

# 1 Le PGD, une démarche volontaire pour définir une stratégie de mobilité

## 1.1 Prévoir la stratégie de mobilité à l'horizon 2030

La Communauté d'Agglomération de Grand Cognac a été constituée le 1<sup>er</sup> janvier 2017, sur un périmètre étendu, comptant 58 communes pour près de 70 000 habitants. Cette nouvelle échelle intercommunale ouvre **des perspectives pour l'action publique** dans le domaine des déplacements.

Tout d'abord, elle correspond à **une réalité en termes de bassin de mobilité**.

Ensuite, la mobilité constitue **l'une des compétences obligatoires** de la Communauté d'Agglomération : l'élaboration d'un Plan Global de Déplacements (ou PGD), qui reste facultative pour la Communauté d'Agglomération de Grand Cognac compte tenu de son poids démographique, est une démarche particulièrement intéressante à mener pour une intercommunalité récemment constituée. Elle permet en effet de fonder une culture commune des déplacements et de définir la façon d'exercer cette compétence et ce rôle d'autorité organisatrice de la mobilité. Cet intérêt est renforcé par l'élaboration en cours d'un SCoT et d'un PLUi.

Enfin, la **redistribution des compétences** mobilité entre EPCI, Département et Région ouvre des opportunités qu'il faut pouvoir saisir car elle dimensionne le contour de l'action pour plusieurs années.

## 1.2 Proposer une offre de mobilité adaptée aux besoins

L'enjeu global de l'étude est de proposer une offre de mobilité pertinente, adaptée aux besoins du territoire, inscrite dans une stratégie globale de mobilité, cohérente avec les autres démarches en cours sur le territoire. A travers ses analyses, le PGD vise plusieurs objectifs :

- **Apporter des réponses à des problématiques de mobilité communes à l'échelle du bassin de vie**, pour la qualité de vie et le développement urbain d'une part, pour le développement économique et touristique d'autre part ;
- **Définir une politique de mobilité adaptée aux évolutions institutionnelles** (création de Grand Cognac), **sociétales** (télétravail, services et commerce en ligne) **et techniques** (vélos à assistance électrique, services numériques de mobilité) ;
- **Bâtir une stratégie de mobilité que ses acteurs pourront s'approprier facilement** : impliquer de nombreux acteurs de la mobilité, réunir les instances de suivi et de validation aux étapes clés de la démarche et communiquer pour impulser un changement des pratiques actuelles ;
- **Prendre en compte tous les modes de déplacements** (personnels et collectifs, mécanisés ou actifs) **et tous les usagers** (résidant ou non sur le territoire) ;
- Tenir compte des **différentes échelles** et des caractéristiques des secteurs du territoire (aires urbaines et communes rurales).

## **1.3 Les trois étapes de construction du PGD**

### **1.3.1 Diagnostic et définition des enjeux de mobilité**

Cette première étape d'élaboration du PGD a permis de définir et de caractériser l'offre et les pratiques de mobilité, pour tous les modes de déplacements.

Elle s'est appuyée sur l'analyse des études et des données disponibles ainsi que sur la consultation des élus et des acteurs de la mobilité sur le territoire. A travers des analyses thématiques et transversales, elle a permis de constituer une connaissance approfondie du système de déplacement actuel, à identifier ses points forts et ses points faibles et à anticiper les évolutions à venir.

Dans ce cadre, 10 entretiens ont été réalisés avec les acteurs locaux de la mobilité sur le territoire, et 4 ateliers ont été organisés avec les élus et les représentants du secteur économique.

Le diagnostic a été complété par une enquête sur le covoiturage, pour mesurer la réalité de cette pratique et son potentiel d'usagers supplémentaires : du 8 novembre au 5 décembre 2018, des covoitureurs ont été interrogés sur les aires de covoiturage du territoire et près de 350 habitants ont répondu à un questionnaire en ligne sur le covoiturage.

### **1.3.2 Objectifs généraux et thématiques**

La seconde phase s'est fortement appuyée sur un travail de concertation avec les élus et les acteurs économiques, en réunissant à nouveau les ateliers. Ceux-ci ont été l'occasion de construire collectivement les objectifs puis de les hiérarchiser pour fixer le cadre de la stratégie de mobilité.

### **1.3.3 Programme d'actions**

Cette troisième et dernière phase permet d'établir un programme d'actions détaillé et opérationnel, correspondant à la déclinaison de la stratégie de mobilité retenue. Ce programme d'actions est décliné sous forme de fiches. Il précise aussi les modalités de mise en œuvre et détermine la nature des outils de suivi et d'évaluation du PGD.

## 2 Diagnostic et enjeux

### 2.1 Le territoire de Grand Cognac

#### 2.1.1 Un territoire à dominante rurale structuré autour de 4 centralités

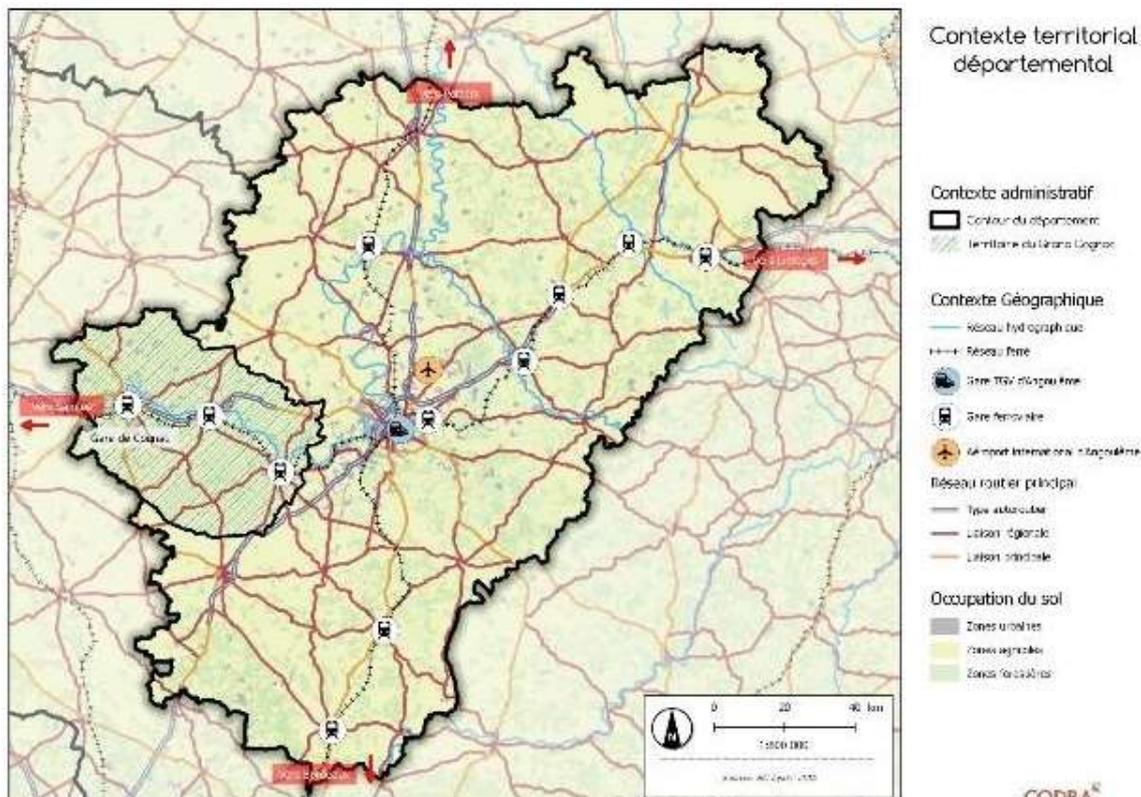
##### a. Un territoire connecté aux infrastructures majeures mais pas directement desservi

Situé en région Nouvelle Aquitaine (la plus grande de France avec 84 061 km<sup>2</sup>), le territoire de la Communauté d'Agglomération de Grand Cognac prend place en bordure ouest du département de la Charente. La distance séparant la ville centre de l'agglomération (Cognac) de sa préfecture (Angoulême) (environ 45 km) est plus importante que celle pour rejoindre Saintes, autre pôle urbain à proximité, situé en Charente-Maritime (un peu moins de 30 km).

Entièrement traversé d'est en ouest par le fleuve Charente, le territoire de la Communauté d'Agglomération est peu vallonné. Seules quelques communes du sud de l'agglomération sont situées sur un vallon dépassant 100 m d'altitude (entre Segonzac et Bellevigne).

Si le territoire de Grand Cognac est traversé par de grands axes routiers, en particulier d'est en ouest, aucune desserte autoroutière n'y est assurée. La plus proche est l'autoroute A10 desservant Pons, Saintes et Saint-Jean-d'Angély, accessible via la RD732, la RN141 ou via l'itinéraire RD731 – RD150, et un trajet de 30 km environ depuis l'ouest de l'agglomération. Cette autoroute permet de rejoindre Bordeaux et Paris.

De même, le territoire de Grand Cognac est accessible en train mais n'est pas desservi par le TGV. La plus proche desserte TGV est Angoulême, à une trentaine de km à l'est. Les liaisons TGV offertes dans cette gare permettent de rejoindre principalement Bordeaux et Paris, mais également Roissy, Poitiers, Lille, Strasbourg...



## **b. Des pôles générateurs de trafic**

Les communes au nord de la Charente sont globalement plus équipées que celles de la partie sud du territoire. La majorité des équipements sont regroupés dans la ville de Cognac et ses communes périphériques. La plus importante zone commerciale de l'agglomération se trouve à Châteaubernard, en partie sud-est de l'unité urbaine de Cognac, face au Centre Hospitalier Intercommunal du Pays de Cognac. La zone d'activités de Merpins est la plus importante de l'agglomération.

Les générateurs de flux de déplacements, de voyageurs comme de marchandises, sont donc globalement concentrés dans les centralités urbaines.

La carte ci-après met en évidence l'éloignement de certaines zones d'activités des autres types de pôle d'attractivité du territoire. Les flux dont ils sont chacun à l'origine n'entrent donc pas systématiquement en concurrence.

En dehors du pôle urbain principal, les équipements sont regroupés dans trois pôles secondaires : les centres villes de Jarnac, Châteauneuf-sur-Charente et Segonzac. Ces trois localités concentrent majoritairement des équipements commerciaux, scolaires, administratifs et de service. En outre, hormis Segonzac, ces pôles suivent l'axe est-ouest de la Charente et des principales infrastructures de transport (RN141 et voies ferrées).

Les établissements scolaires sont principalement regroupés dans les pôles urbains : Cognac concentre les trois lycées de l'agglomération et quatre collèges. Deux collèges sont également localisés à Jarnac, un à Châteauneuf sur Charente et un à Segonzac. Cette dernière commune accueille aussi un lycée technique et l'université des eaux de vie.

La majorité des jeunes habitants de Grand Cognac scolarisés dépendent donc des équipements scolaires de Cognac, et s'y rendent pour suivre leur scolarité. Toutefois, les jeunes dépendant du secteur du Châteauneuf qui en font la demande peuvent bénéficier d'une dérogation pour s'inscrire dans les lycées d'Angoulême ou de Barbezieux, plus proches et mieux desservis.

Par ailleurs, les lycéens de la commune d'Hiersac, à l'extrême est du territoire, dépendent du secteur d'Angoulême, alors que ceux de la partie sud de la commune de Bellevigne dépendent de celui de Barbezieux.

Les équipements touristiques sont eux aussi principalement regroupés à Cognac ; ils sont plus dispersés sur le reste du territoire, présents à la fois dans les autres pôles urbains et dans des communes plus rurales du territoire.

La question de l'accessibilité des pôles générateurs au public est une question majeure, en particulier dans les secteurs ruraux. Afin d'en faciliter l'accès, le Département de la Charente a mis en place en 2017 le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public. Plusieurs actions à réaliser ont été identifiées :

- Renforcer et/ou développer le transport à la demande (éventuellement, plus particulièrement à destination des personnes rencontrant des problèmes de mobilité),
- Développer le covoiturage (notamment par la création d'aires de covoiturage),
- Développer les modes actifs (par exemple, par la création de pistes cyclables).

Le schéma départemental préconise aussi le maintien d'un panier de services du quotidien et des services publics stratégiques dans les bourgs centres (office du tourisme, mission locale, pôle emploi...).

La Mission Locale Arc Charente, afin de répondre aux besoins de ses usagers qui, par leur situation, rencontrent des difficultés de mobilité, assure des permanences en différents points du territoire (à Cognac mais aussi à Châteaubernard, Châteauneuf-sur-Charente, Cherves-Richemont, Jarnac et Segonzac).

Si ces antennes ne sont pour la plupart ouvertes qu'une demi-journée par semaine, elles facilitent l'accès au service pour les usagers n'habitant pas Cognac.



### c. Les projets urbains : des besoins de déplacements à anticiper

Au sein du territoire de Grand Cognac, plusieurs projets vont impacter les conditions de mobilité. Ces projets, structurants à l'échelle de l'agglomération, sont tous situés à Cognac ou dans sa proche périphérie. L'ensemble de ces projets est déjà en cours de réalisation et verra le jour à court terme.

#### **Construction de logements pour jeunes actifs à Cognac**

Sur le site de l'ancien hôpital, à proximité immédiate de l'hôtel de communauté de Grand Cognac, une résidence habitat jeunes sera livrée en septembre 2020. D'une capacité d'accueil de 80 places réparties dans 75 logements, elle accueillera des jeunes de 16 à 30 ans en situation d'emploi, de formation ou de définition de projet professionnel.

Si sa localisation est en limite d'urbanisation et à l'écart du centre-ville, le site est bien desservi par le réseau routier, notamment la RN141 et la RD732, deux axes structurants. Néanmoins, cet équipement est destiné à un public jeune et/ou dans une situation économique ou professionnelle en évolution, qui laisse présager une faible motorisation.

### ***Développement de la base aérienne militaire***

Située à Châteaubernard, la base aérienne abrite un aérodrome et une école de pilotage de l'armée de l'air. Elle accueille actuellement 1 100 militaires<sup>1</sup>. Dans le cadre du projet Cognac 2016 regroupant plusieurs activités de formation militaire aujourd'hui dispersées en France sur le site de Cognac, auquel s'ajoute le développement de l'activité « drones », la base devrait voir son effectif augmenter de près de 500 nouveaux militaires dans les prochaines années. Une part importante de ces 500 personnes devrait arriver avec une famille, augmentant d'autant plus le nombre de nouveaux arrivants.

### ***Développement de la zone d'activité de Salles-d'Angles***

Renforcée par l'ouverture en 2017 d'une usine de conditionnement du groupe Hennessy, la zone d'activité du Pont Neuf continue depuis son développement. Accueillant déjà une vingtaine d'entreprises et plus de 500 emplois, elle devrait dans les années à venir s'agrandir de 22 ha. Ces évolutions auront un double effet, à la fois sur les flux de marchandises et sur les déplacements domicile-travail.

### ***Université des Eaux de Vie de Segonzac***

Segonzac accueille un site universitaire, dépendant de l'Université de Poitiers. Une vingtaine d'étudiants sont actuellement inscrits dans un master 2 en droit, gestion et commerce des spiritueux, et en commerce international. La présence des étudiants sur le site universitaire est réduite, l'emploi du temps étant aménagé pour permettre un cursus en alternance, pouvant générer des difficultés d'hébergement et de mobilité de ce public spécifique et éphémère.

Un projet de développement de ce site universitaire est porté par Grand Cognac, avec l'ouverture d'un master 1 et un objectif de 80 à 100 étudiants par an dans les prochaines années, concomitamment à la rénovation du bâtiment.

### ***Les Chais Monnet***

D'initiative privée, l'hôtel Chais Monnet est ouvert depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2018 au cœur de Cognac. Etablissement haut de gamme, il complète l'offre touristique sur le territoire en proposant 92 chambres et 13 appartements.

### ***Base de loisirs d'Angeac-Champagne***

Mené par Grand Cognac, l'aménagement de la base de loisirs d'Angeac-Champagne, ouverte au public depuis le printemps 2019, a permis de redynamiser cet équipement.

Ce projet, combinant une revalorisation de l'existant et la création de nouveaux espaces, propose notamment un grand espace de jeu enherbé, des jeux pour enfants, une aire de stationnement pour les camping-cars, des terrains de sport (tennis, pétanque, volley...) et une aire de pique-nique.

---

<sup>1</sup> Source : Charente Libre du 09/03/2017

## Projets de développement sur le Territoire



CODRA<sup>E</sup>

## 2.1.2 Les habitants du territoire : profil socio-démographique

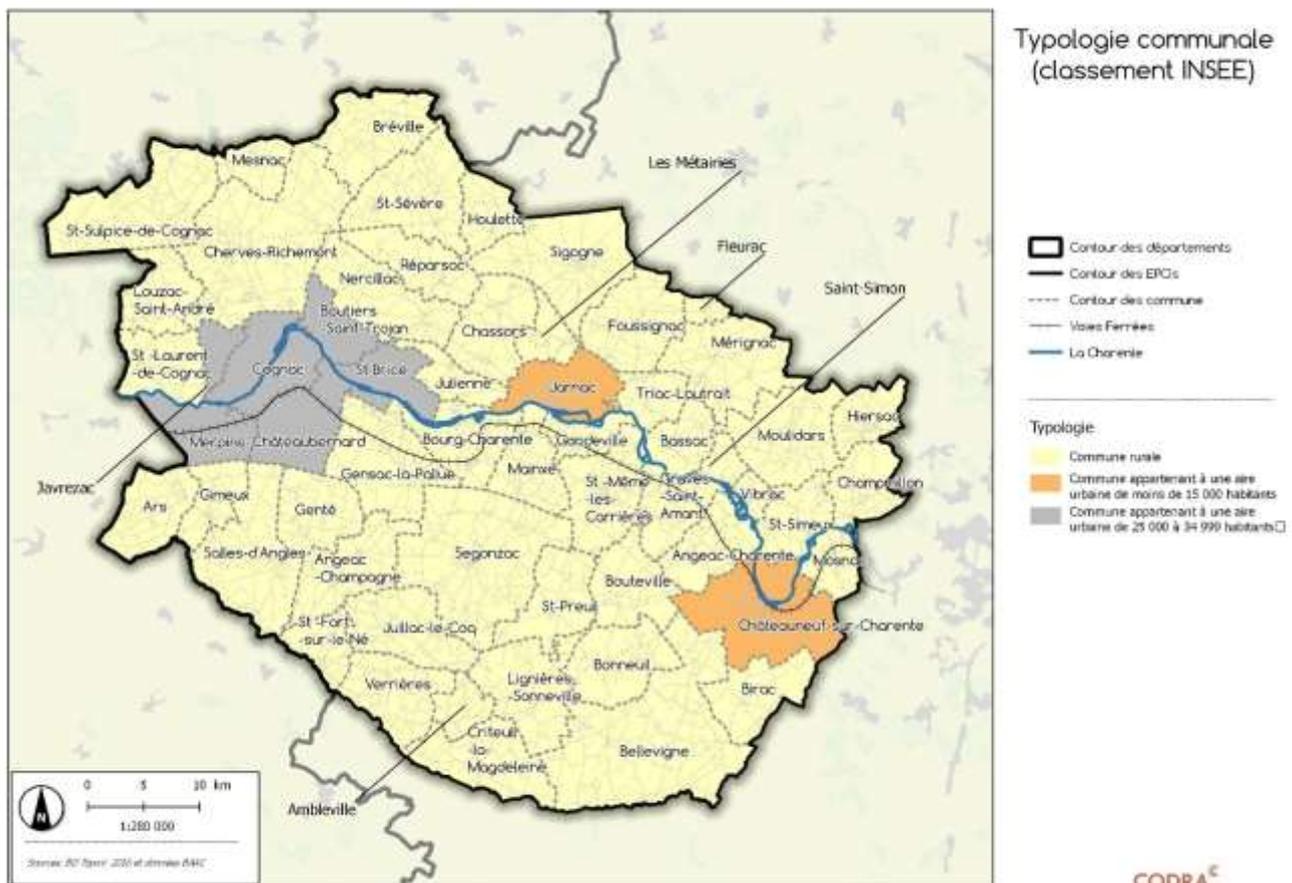
### a. Plus de 80% des communes du territoire sont rurales

Tel que définies par l'INSEE, les unités urbaines présentent une zone bâtie continue (sans coupure de plus de 200 m) comptant au moins 2 000 habitants. Les communes considérées comme rurales sont celles ne rentrant pas dans cette dénomination ou dont moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu.

Dans Grand Cognac, la majorité des communes est considérée comme rurale (49 communes sur les 58 de l'agglomération). L'INSEE identifie trois aires urbaines sur le territoire :

- Autour de la ville centre de l'agglomération, les communes de Cognac, Châteaubernard, Merpins, Javrezac, Boutiers-Saint-Trojan et Saint-Brice forment une unité urbaine de plus de 20 000 habitants ;
- La commune de Jarnac : unité urbaine de plus de 2 000 habitants ;
- La commune de Châteauneuf-sur-Charente : unité urbaine de plus de 2 000 habitants.

Dans les zones rurales, la population est plus diffuse que dans les zones urbaines. L'approche des questions de mobilité y est donc différente, la desserte en transports en commun y étant notamment moins facile à réaliser.



## **b. Répartition géographique**

### ***La moitié des habitants de l'agglomération habite dans les secteurs urbains***

Sur l'ensemble de son territoire, Grand Cognac compte près de 70 000 habitants, dont plus d'un quart (27%) dans sa commune centre, Cognac (18 729 habitants)<sup>2</sup>. Dans la ville centre, la population est stable depuis le début des années 2000 (-0,1% entre 2009 et 2014), comme dans les autres secteurs urbains du territoire.

Depuis 1975, le solde démographique du territoire est légèrement à la baisse, même s'il tend à se stabiliser depuis le début des années 2000. Ces évolutions sont plus particulièrement dues au solde migratoire et non au solde naturel qui est positif à neutre selon les périodes depuis les années 1970.

Seules trois autres communes comptent plus de 3 000 habitants : Châteauneuf-sur-Charente (3 474 habitants), Châteaubernard (3 600 habitants) et Jarnac (4 448). Par ailleurs, 12 autres communes comptent plus de 1 000 habitants (une majorité d'entre elles étant situées en périphérie des communes les plus peuplées), alors que la plupart (42 communes) comptent moins de 1 000 habitants.

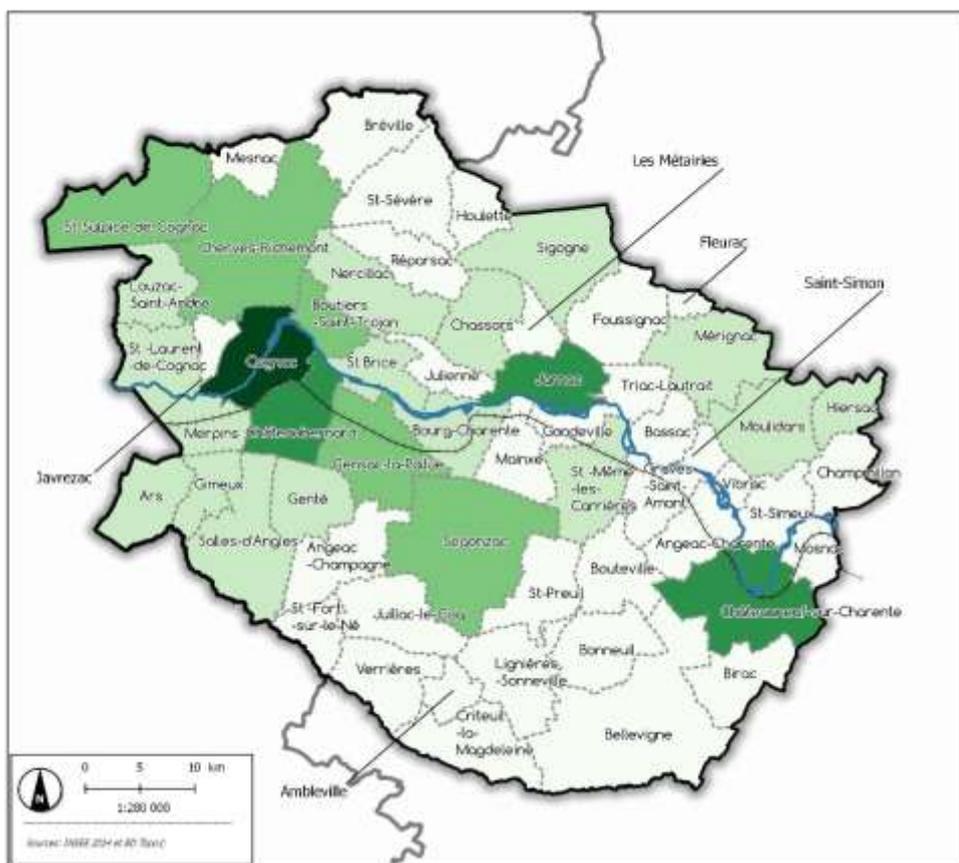
Globalement, les communes les plus peuplées et les plus denses sont situées le long de la Charente.

De même, la commune de Cognac est – de loin - celle dont la densité de population est la plus importante du territoire, avec 1 257 hab./km<sup>2</sup> (contre 188 hab./km<sup>2</sup> en moyenne dans l'agglomération). Les seules autres communes de l'agglomération dont la densité de population est supérieure à 200 hab./km<sup>2</sup> sont Jarnac (372 hab./km<sup>2</sup>), Châteaubernard (269 hab./km<sup>2</sup>) et Boutiers-Saint-Trojan (208 hab./km<sup>2</sup>). Dans la plupart des autres communes (45 sur les 54 communes restantes), la densité de population est inférieure à 100 hab./km<sup>2</sup>.

En matière de mobilité et plus encore de desserte en transports en commun, la densité de population est un enjeu important. Les investissements et les dépenses de fonctionnement des services doivent en effet répondre aux besoins du plus grand nombre et les services doivent être mutualisés. La mobilité des personnes résidant dans les zones rurales est aussi une question fondamentale, en particulier pour ceux n'ayant pas systématiquement accès à un moyen de transport personnel.

---

<sup>2</sup> Données INSEE, RGP 2014



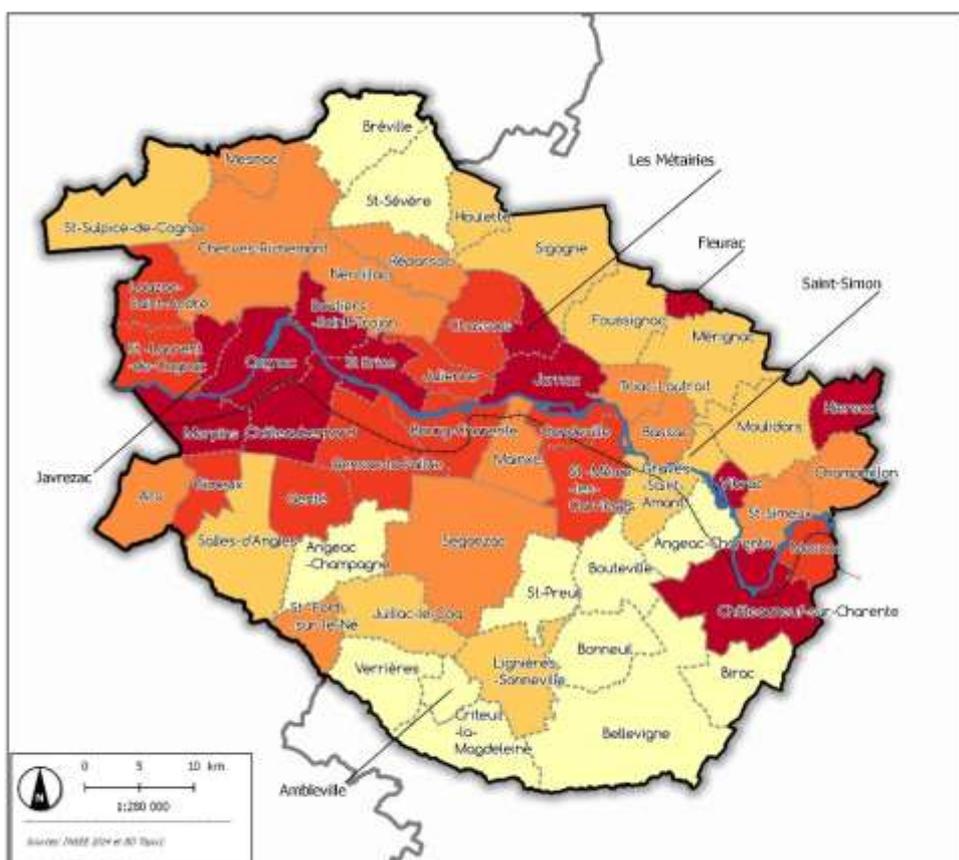
Population totale par commune

- Contour des départements
- Contour des EPCI
- Contour des commune
- Voies Ferrées
- La Charente

Population en nombre d'habitant

- De 186 à 700
- De 700 à 1 200
- De 1 200 à 2 500
- De 2 500 à 4 440
- 4 440 à 7 177

CODRA<sup>C</sup>



Densité de population par commune

- Contour des départements
- Contour des EPCI
- Contour des commune
- Voies Ferrées
- La Charente

Nombre d'habitant par km<sup>2</sup>

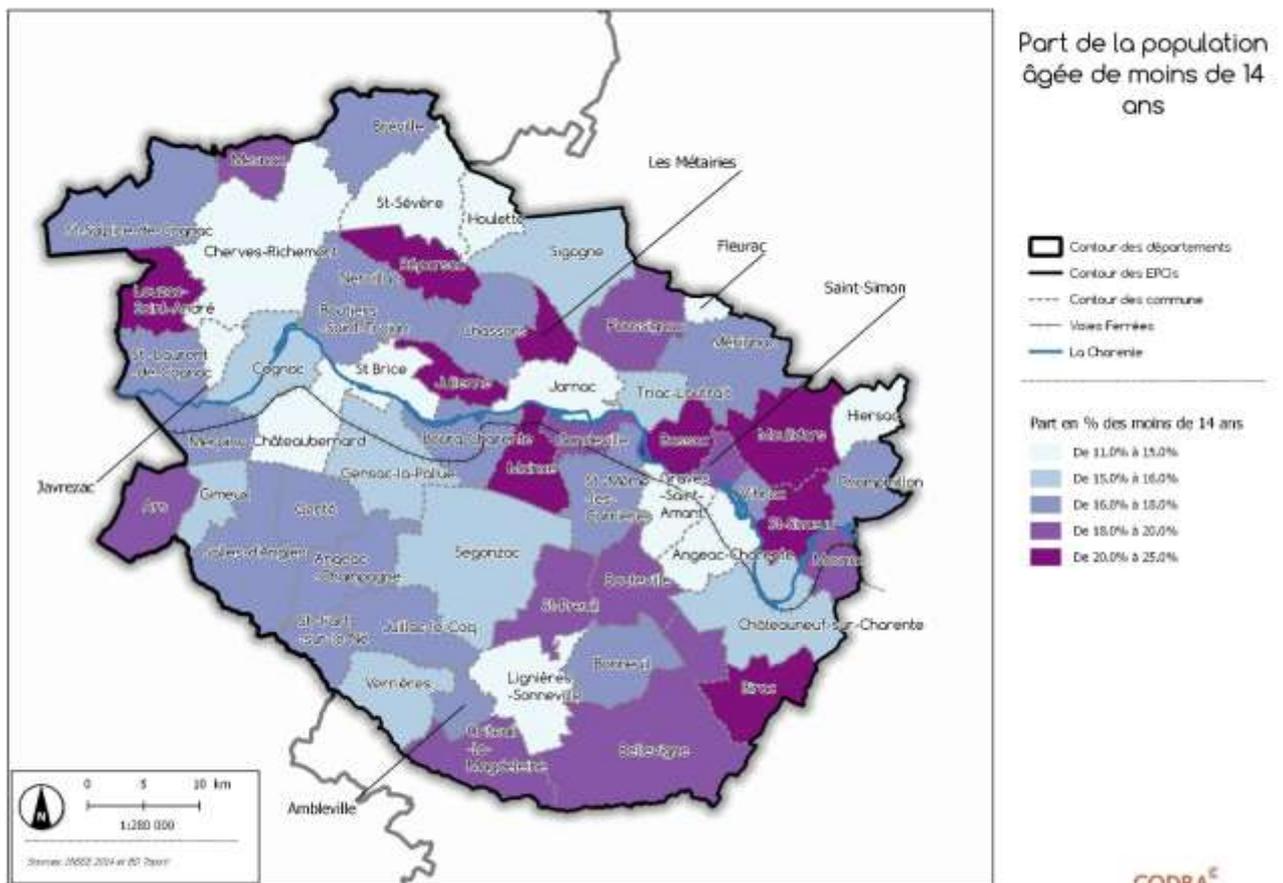
- De 10 à 27 hab/km<sup>2</sup>
- De 27 à 55 hab/km<sup>2</sup>
- De 55 à 71 hab/km<sup>2</sup>
- De 71 à 101 hab/km<sup>2</sup>
- De 101 à 127 hab/km<sup>2</sup>

CODRA<sup>C</sup>

**54% des moins de 14 ans et 44% des plus de 75 ans habitent dans des communes rurales**

A partir de 15 ans, les jeunes peuvent entrer dans une démarche de formation en conduite accompagnée. Par ailleurs, 14 ans est l'âge à partir duquel il est possible d'obtenir le Brevet de Sécurité Routière, indispensable à la conduite d'un cyclomoteur, pouvant être une clé pour l'autonomie des jeunes, en particulier en milieu rural. Les personnes de moins de 15 ans sont donc dépendantes des transports en commun et/ou d'un accompagnateur pour leurs déplacements.

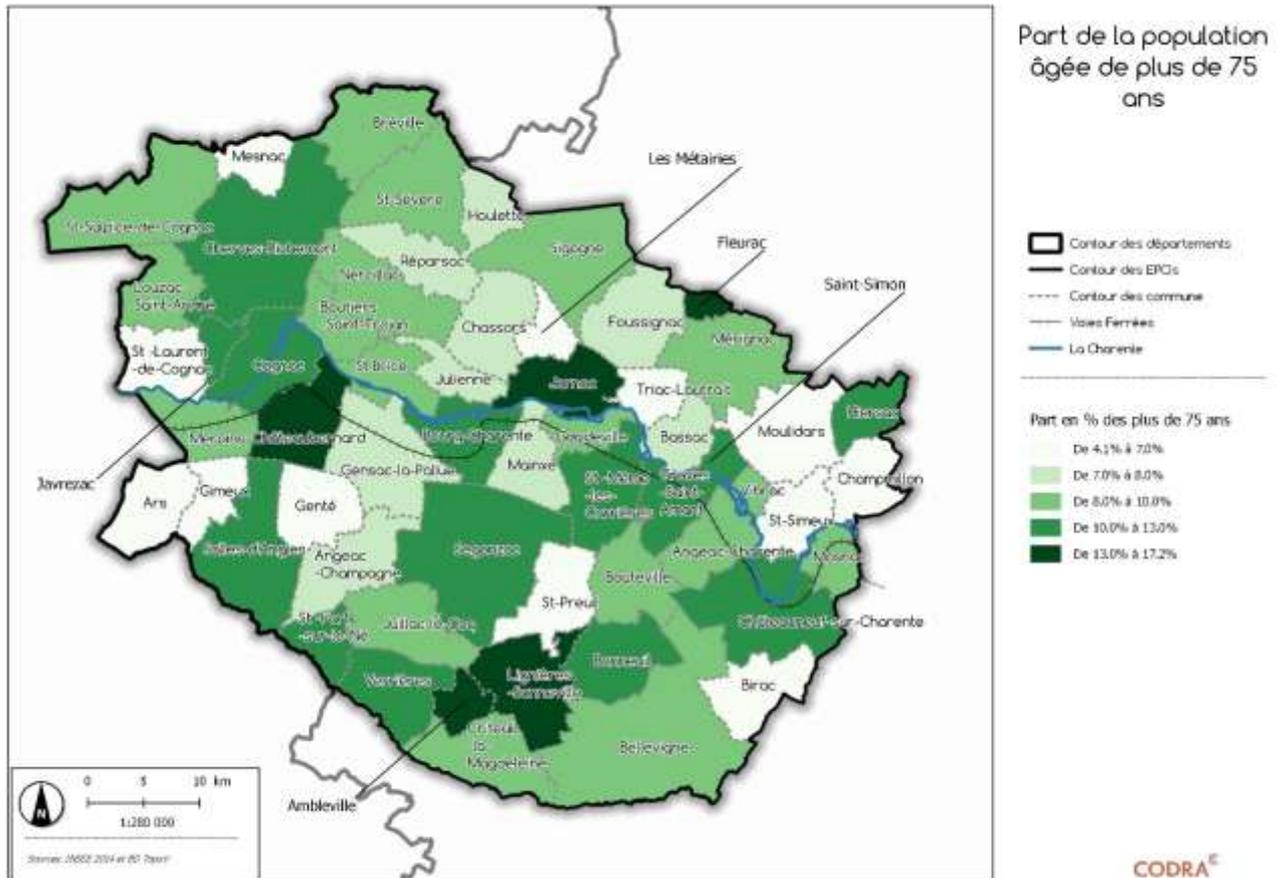
16% de la population est âgée de moins de 15 ans, soit près de 12 000 personnes. Toutefois, leur répartition n'est pas homogène et les communes dans lesquelles leur part est la plus importante sont toutes des communes rurales, où l'offre en transports en commun est faible ou inexistante. Au contraire, dans les trois pôles urbains, les parts des jeunes de moins de 14 ans sont parmi les plus faibles de l'agglomération, soit 16% à Cognac et Châteauneuf sur Charente et 13% à Jarnac.



CODRA<sup>®</sup>

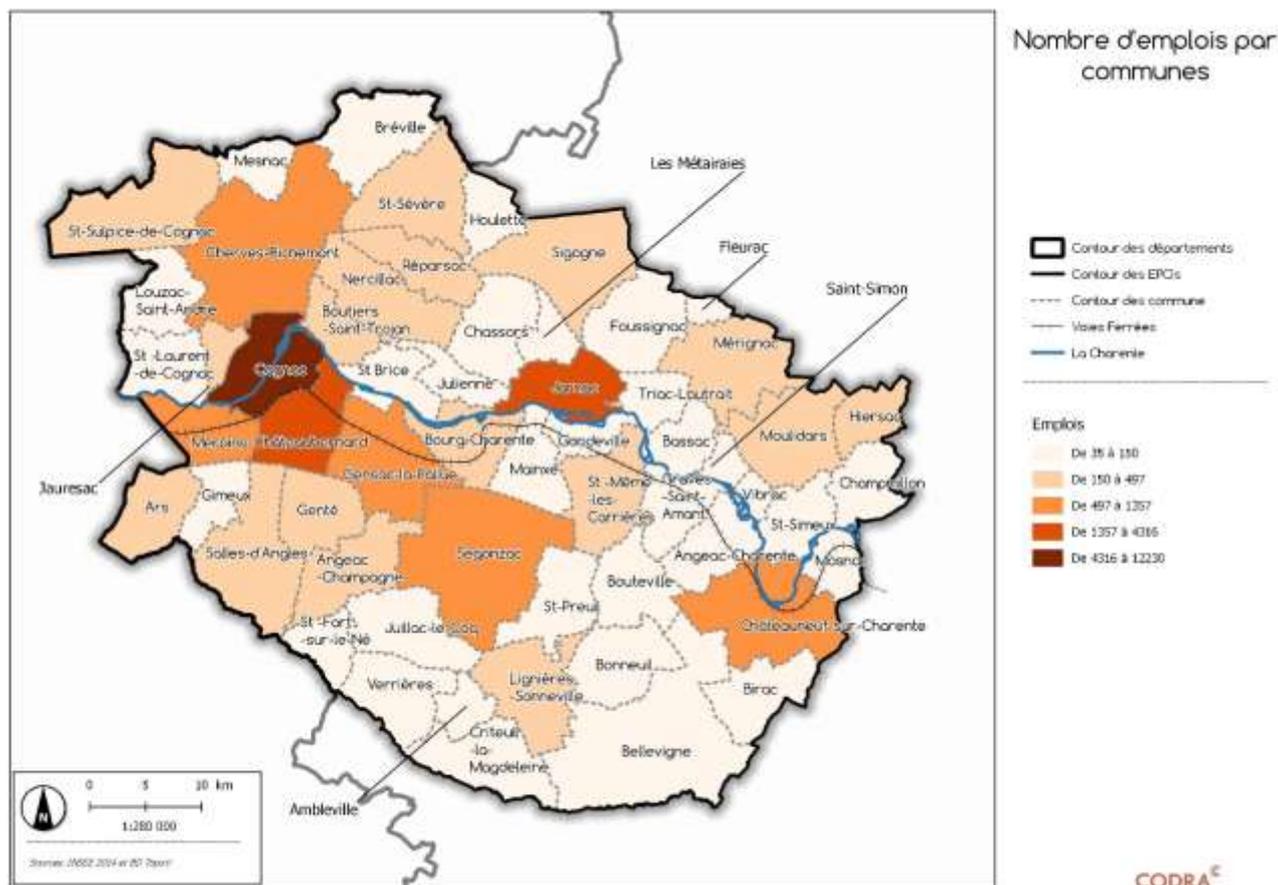
A partir de 75 ans, il est fréquent que la capacité motrice diminue et nuise à la possibilité de conduire une voiture, rendant les personnes âgées plus dépendantes des transports en commun et/ou d'un accompagnateur pour leurs déplacements.

10% de la population est âgée de 75 ans ou plus, soit environ 7 000 personnes. Cette part est légèrement supérieure à la moyenne nationale (9%) et ne se répartit pas de manière uniforme sur le territoire. Dans les pôles urbains, la part de personnes de plus de 75 ans est parmi la plus importante, comme à Cognac (13%), Châteauneuf sur Charente (13%) et Jarnac (16%). Dans les communes rurales, la part de personnes de plus de 75 ans est très hétérogène, de 4% à Mesnac à 17% à Fleurac et Ambleville.



### c. Emplois et activité

**70% des emplois sont regroupés dans les trois pôles urbains**



Dans son ensemble, le territoire compte un peu plus de 30 000 emplois<sup>3</sup>. Près de 40% sont situés à Cognac (plus de 12 000 emplois) qui regroupe une part importante de l'activité touristique, économique et commerciale de l'agglomération. En continuité urbaine avec Cognac, la ville de Châteauneuf-sur-Charente dispose elle aussi d'un pôle d'emplois important (4 300 emplois), en partie dû à la présence sur son territoire de plusieurs zones commerciales et industrielles (ZAC de Mas de la Cour – Bellevue, ZAC du Fief du Roy, ZI Rue du Commerce). Dans la continuité urbaine de ces communes, les villes de Mersin et Gensac-la-Pallue rassemblent chacune un peu plus de 1 000 emplois.

Second pôle d'emplois du territoire, la commune de Jarnac compte un peu plus de 2 500 emplois.

Châteauneuf-sur-Charente et Segonzac dénombrent respectivement 1 400 et 900 emplois.

L'économie du territoire étant portée par la filière cognac, près de 6 000 entreprises et plus de 12 000 emplois du territoire, **soit près de 40 % des emplois**, sont en relation avec la production et la commercialisation du cognac et des spiritueux. Filière dynamique, elle est aussi à l'origine de nombreux emplois (en particulier en période de vendanges) et de formations dédiées, du CAP au Master, permettant de renouveler et faire évoluer la main d'œuvre, de plus en plus qualifiée.

Le taux d'emploi désigne le rapport entre le nombre d'individus d'une classe d'âge ayant un emploi et le nombre total d'individus de la même classe (entre 15 et 64 ans). D'après l'INSEE, il était de 67% dans

<sup>3</sup> Source : INSEE, 2015

le Grand Cognac en 2015. Le taux d'activité, qui est le rapport entre le nombre d'actifs et l'ensemble de la population en âge d'être d'active, était quant à lui de 76%.

### **Les indicateurs de fragilité économique**

L'analyse des indicateurs de fragilité économique tels que le taux de chômage, le taux de pauvreté ou la part de bénéficiaires des minima sociaux participe à la compréhension du territoire et de ses enjeux. Ces indicateurs permettent de caractériser et de localiser les difficultés économiques auxquelles sont confrontés les habitants.

Ces difficultés peuvent avoir un impact sur la mobilité des habitants, en particulier pour ceux habitant en dehors des zones urbaines. Les communes rurales disposent en effet d'une offre commerciale, de services et de loisirs limitée. De même, la desserte en transports en commun y est moins importante que dans certaines autres communes du territoire.

Toutefois, certaines de ces données (plus particulièrement celles relatives au taux de pauvreté d'une part et aux minima sociaux d'autre part) se confrontent aux limites du secret statistique. Ces données étant en effet transmises à partir de certains seuils de population, elles restent indisponibles pour une part importante des communes du territoire.

### **Un taux de chômage en baisse depuis plusieurs années, de 7,1% au second trimestre 2018**

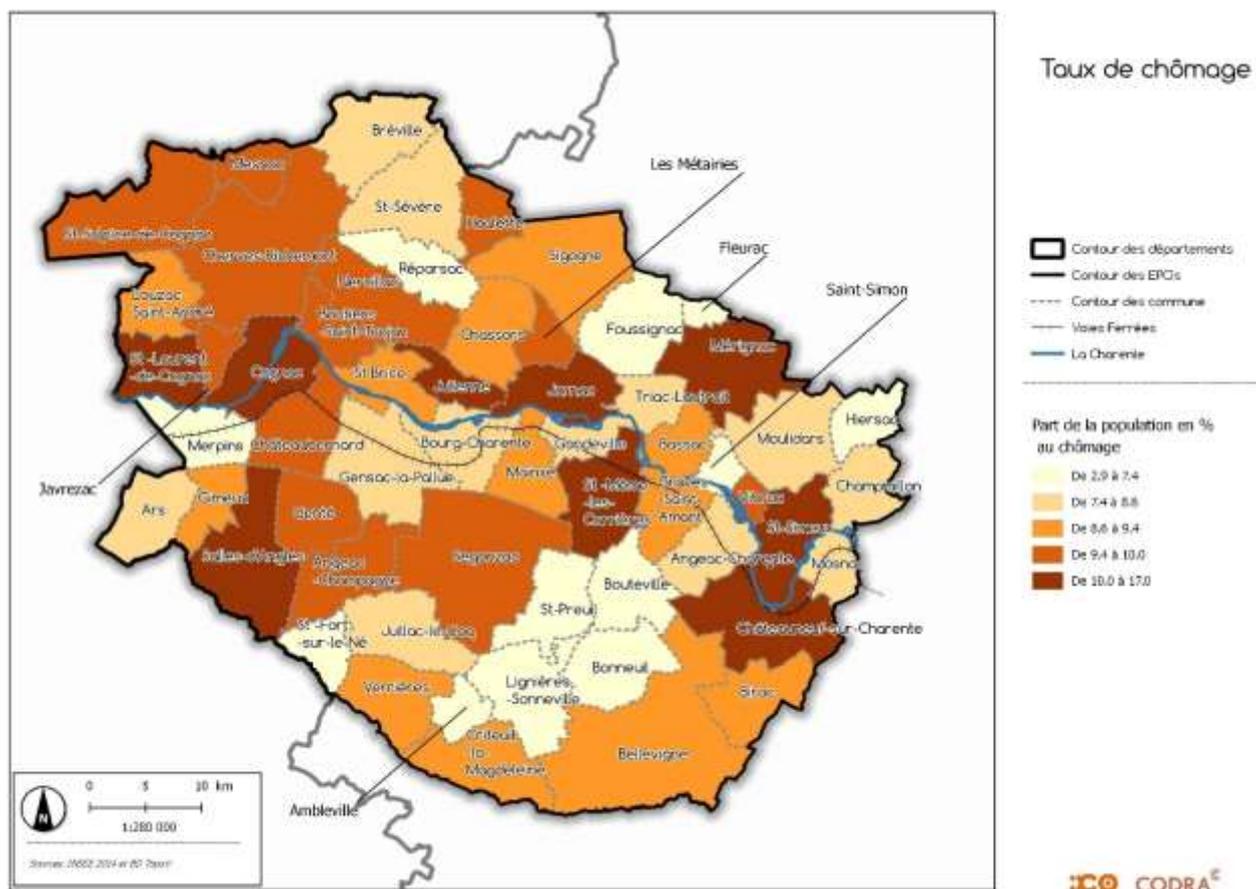
Selon Pôle Emploi, le taux de chômage moyen du territoire est sensiblement inférieur à celui du département de la Charente (8,6 % à la même période). Il est par ailleurs moins élevé que la moyenne française à la même période (9,1%).

Globalement, dans la zone d'emploi de Cognac, le taux de chômage a connu une baisse importante ces 6 dernières années, tout en restant par ailleurs plus bas que la moyenne du département de la Charente.



Source : Observatoire de l'emploi de Nouvelle Aquitaine, INSEE

La carte suivante présente les données INSEE de l'année 2014 pour le territoire de Grand Cognac. Ces données sont les dernières cartographiables, mais il est à considérer des évolutions dans les taux indiqués ci-dessous.



### Un taux de pauvreté en moyenne plus élevé dans les communes urbaines

Défini par l'INSEE, le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian.

Les données disponibles pour cette thématique se confrontent au secret statistique (nombre d'habitants des communes). Elles ne sont donc disponibles que pour 4 communes de Grand Cognac, parmi les plus peuplées.

A l'échelle de Grand Cognac, le taux de pauvreté moyen est de 13,7%. A Cognac, ce taux est supérieur à la moyenne (18%) et le double de celui de Châteaubernard (9%). Seconde commune du territoire en nombre d'habitants, Jarnac enregistre un taux de pauvreté de 15%, contre 13% à Châteauneuf-sur-Charente et Segonzac.

### Une part de bénéficiaires des minima sociaux plus importante dans les communes urbaines

Relativement aux questions relevant du secret statistique, les données concernant cette thématique sont exclusivement disponibles pour 17 des communes de Grand Cognac, dont les plus peuplées. Cette donnée est disponible pour les communes dont au moins 100 habitants bénéficient d'une aide de la CAF.

En rapport notamment avec leur taux de chômage élevé, les communes les plus urbanisées de l'agglomération sont celles où la part de bénéficiaires des minima sociaux est la plus élevée, comme à Cognac (15%), Jarnac (12%) et Châteauneuf-sur-Charente (10%)<sup>4</sup>.

A Châteaubernard et Hiersac, ce taux s'établit respectivement à 6% et 7%, alors qu'il est inférieur ou égal à 5% dans les autres communes pour lesquelles l'information est disponible.

---

<sup>4</sup> Données INSEE 2014

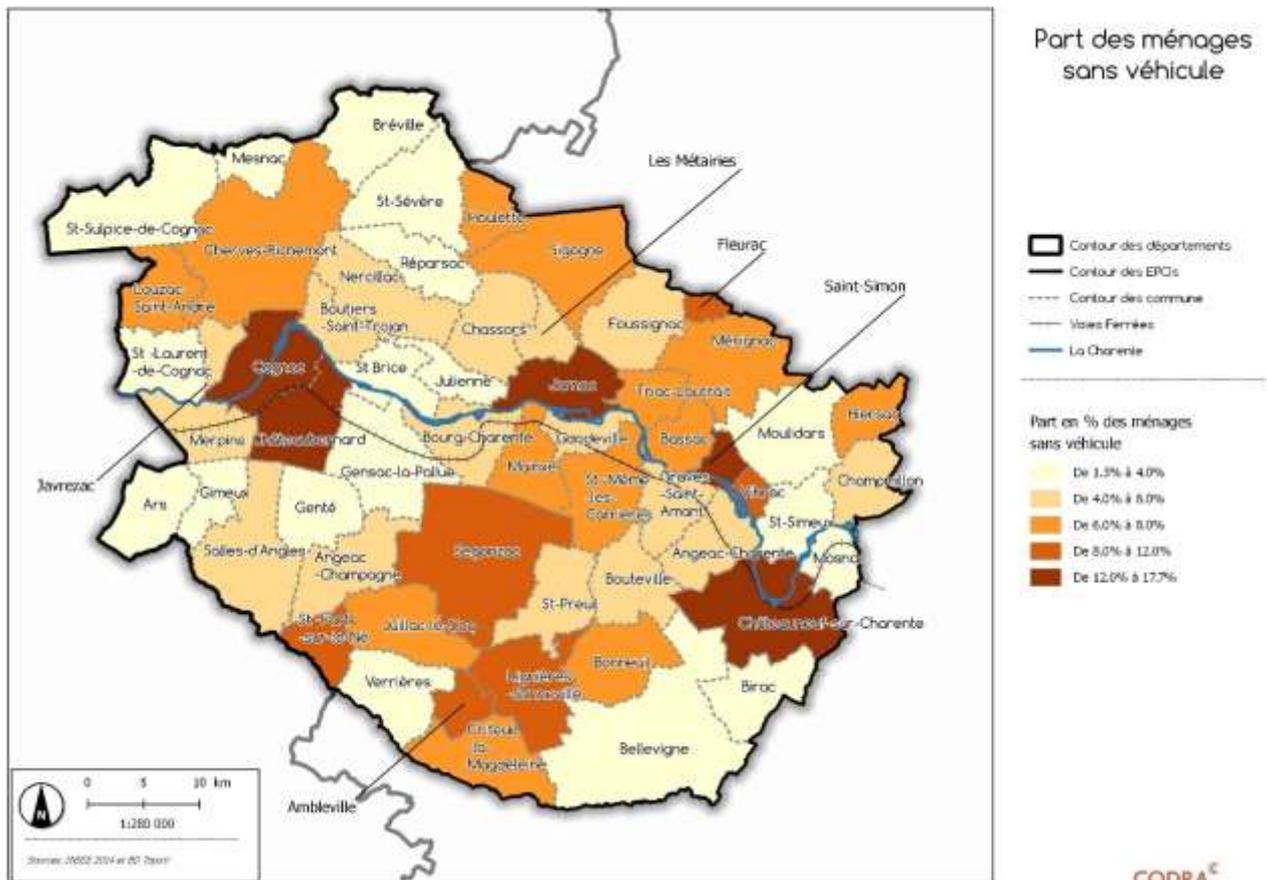
## 2.2 Les pratiques de déplacement

### 2.2.1 10% des ménages ne disposent d'aucun véhicule, soit 3 350 ménages

#### a. Dans les communes rurales, 5% des ménages ne sont pas motorisés, soit 800 ménages

Dans un tiers des communes de Grand Cognac (33%), la part de ménages non motorisés est inférieure ou égale à 4%, là où la moyenne nationale pour les communes rurales est de 8%. Dans la très grande majorité des communes, ce taux est inférieur à 12% (moyenne pour le département de la Charente en 2015). Seules 5 communes ont un taux de ménages non motorisés égal ou supérieur à 12% : Jarnac (18%), Cognac (17%), Saint-Simon (14%), Châteauneuf-sur-Charente (13%) et Châteaubernard (12%).

La majorité des communes dans lesquelles la part de ménages sans voiture est la plus élevée sont parmi les plus urbanisées et les mieux desservies en transports en commun. Plus précisément, 4 des 5 communes dans lesquelles la part des ménages sans véhicule est la plus importante sont celles disposant d'une desserte ferroviaire (Cognac, Jarnac et Châteauneuf-sur-Charente) et/ou urbaine (Cognac et Châteaubernard).



## b. Des déplacements domicile – travail très polarisés

Les données utilisées pour cette analyse sont issues du recensement de la population de l'INSEE de 2014.

### **Déplacement des résidents du territoire**

#### **Près de 23 000 actifs résident et travaillent sur le territoire de Grand Cognac**

Dans ce cadre, les destinations les plus fréquentes sont les suivantes :

#### **Nombre d'actifs résidant dans le Grand Cognac et travaillant dans les communes du territoire**

Commune du lieu d'emploi	Nombre d'habitants du territoire y travaillant
Cognac	8 597
Châteaubernard	3 168
Jarnac	1 842
Châteauneuf-sur-Charente	854
Gensac-la-Pallue	796
Merpins	691
Segonzac	683

Si plus de 8 500 actifs habitant le territoire travaillent à Cognac, près de la moitié y habitent aussi.

Les déplacements à destination des lieux de travail des habitants du territoire occasionnent donc des flux intercommunaux, dont les plus importants sont présentés dans le tableau suivant :

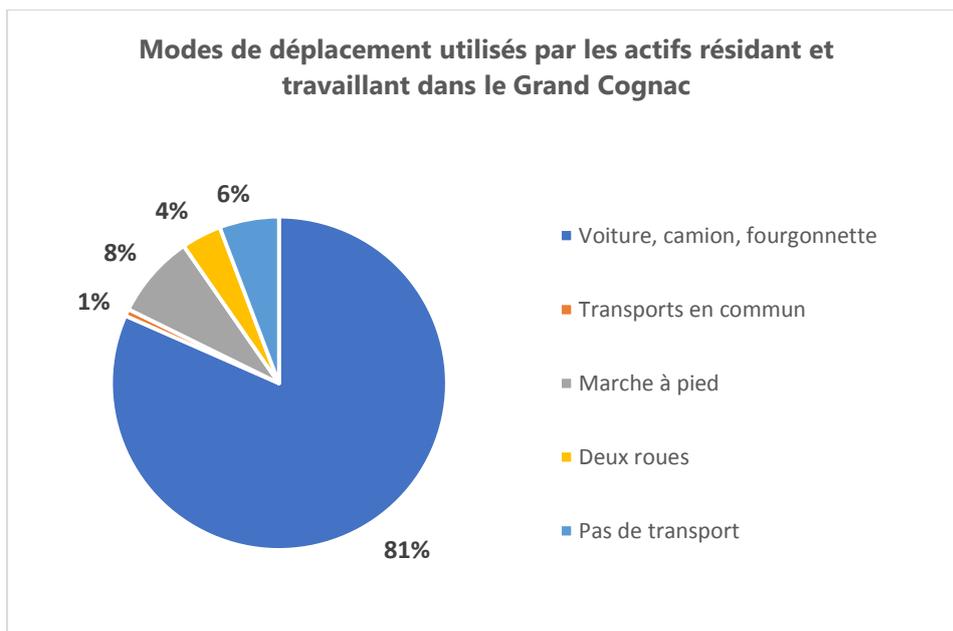
#### **Flux de déplacements domicile - travail les plus nombreux des actifs habitant et travaillant sur le territoire (en nombre d'actifs)**

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre d'actifs
Cognac	Cognac	4 274
Cognac	Châteaubernard	954
Jarnac	Jarnac	718
Châteaubernard	Châteaubernard	552
Châteauneuf-sur-Charente	Châteauneuf-sur-Charente	500
Châteaubernard	Cognac	493
Cherves-Richemont	Cognac	327
Segonzac	Segonzac	320

Plus de 4 000 actifs habitent et travaillent à Cognac, soit près de 20% des actifs habitant et résidant dans le Grand Cognac. Les déplacements domicile-travail de Cognac en direction de Châteaubernard représentent près de 5% des déplacements domicile-travail internes au territoire.

Les actifs travaillant et résidant dans les communes de Cognac et Châteaubernard sont ceux pour lesquels les transports en commun pourraient être une solution de mobilité pendulaire. Ils représentent près d'un quart (23%) de l'ensemble des actifs résidant sur le territoire de Grand Cognac (soit 6 300 personnes).

**Plus de 80% des actifs habitant et travaillant dans le Grand Cognac utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu d'emploi.** Près de 10% y vont à pied et 4% utilisent un deux roues, motorisé ou non. La part des transports en commun dans l'ensemble de ces déplacements est de moins d'1%.



*Source : INSEE - MOBPRO 2015*

### **19% des actifs travaillent à l'extérieur du territoire**

Les actifs résidant sur le territoire de Grand Cognac sont 81% à travailler aussi sur le territoire de l'agglomération (soit 22 831 actifs), contre 19% en dehors (5 192 actifs).

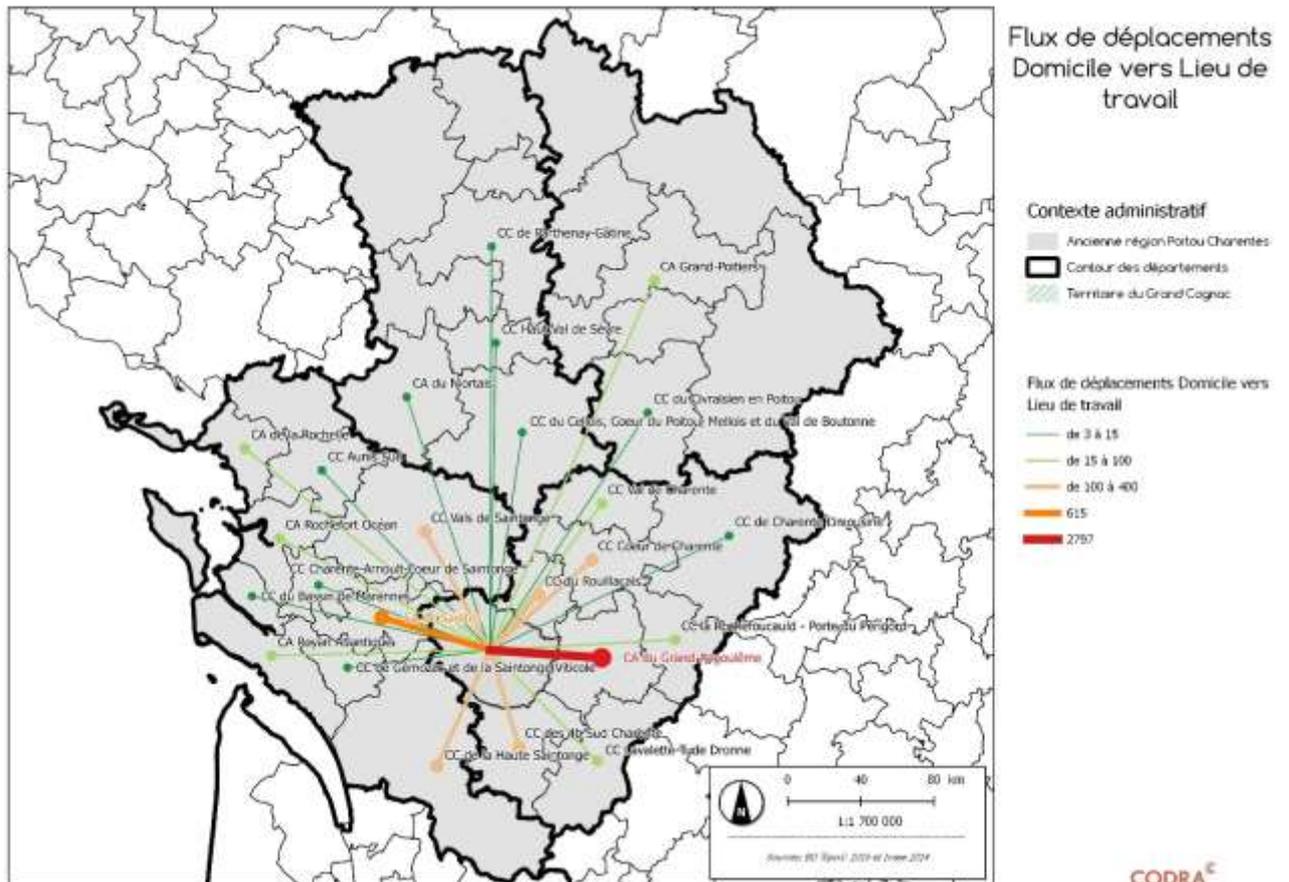
Parmi les actifs dont le lieu d'emploi est à l'extérieur du territoire, plus de la moitié (53% soit près de 2 800) travaille sur le territoire du Grand Angoulême. Parmi ces derniers, 1 200 soit 43% travaillent dans la ville centre, Angoulême. Près d'un quart de l'ensemble des actifs habitant Grand Cognac et travaillant à l'extérieur du territoire (23%) travaillent à Angoulême.

12% des actifs habitant Grand Cognac et travaillant à l'extérieur travaillent dans la Communauté d'Agglomération de Saintes (soit 615 actifs). Près de 60% d'entre eux ont leur lieu de travail dans la ville de Saintes et 40% dans les autres communes de l'agglomération.

6% des actifs de Grand Cognac travaillant à l'extérieur du territoire se rendent dans la commune de Barbezieux (soit un peu plus de 300 personnes).

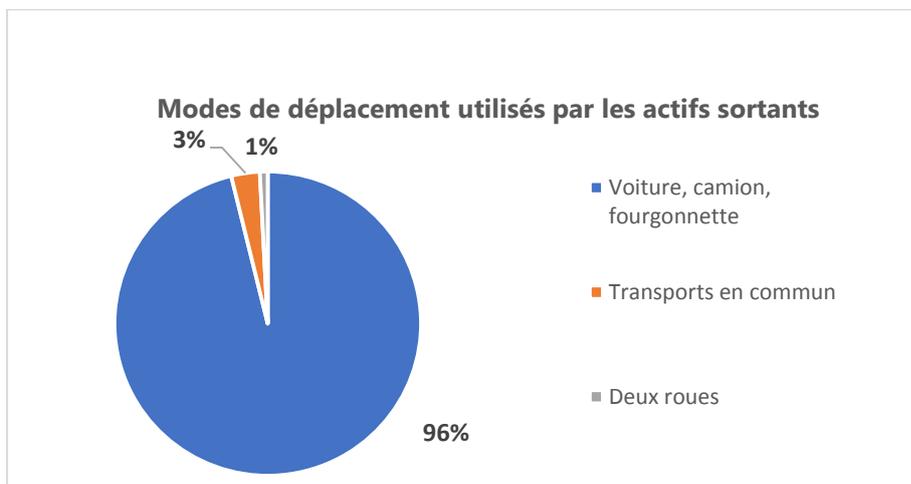
42 personnes travaillent à Bordeaux, 78 dans l'une des communes de Bordeaux Métropole et 118 dans le département de la Gironde.

## Flux domicile - travail sortants à l'échelle de l'ancienne région Poitou - Charente



### 96% des déplacements vers Angoulême sont réalisés en voiture

Le temps de trajet entre Cognac et Angoulême est sensiblement le même en voiture qu'en train (49 minutes contre 39 minutes en train). Comme pour l'ensemble des déplacements pendulaires sortants, la quasi-totalité des actifs de Grand Cognac se rendant dans la Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême utilisent la voiture (96%). La part des transports en commun est de 3%, et celle des deux-roues de 1%.



Source : INSEE - MOBPRO 2015

### **c. Déplacement des entrants**

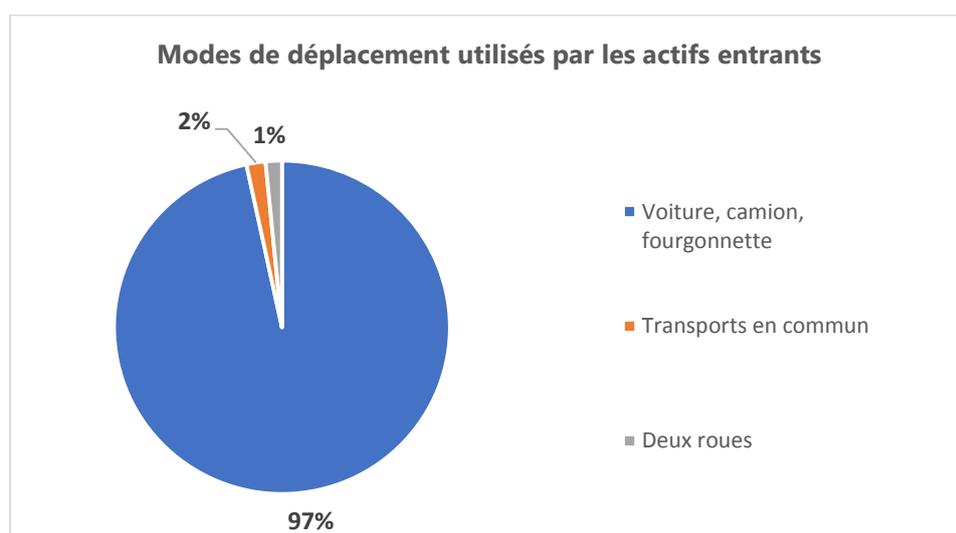
#### **7 500 actifs viennent chaque jour des intercommunalités voisines**

Plus de 7 500 actifs travaillant sur le territoire de Grand Cognac habitent dans une autre intercommunalité : ce sont les entrants.

La majorité des entrants habite sur le territoire de l'une des intercommunalités voisines. Plus précisément, plus de 60% d'entre eux habitent sur le territoire de la Communauté de Commune de la Haute-Saintonge (21% soit 1 570 actifs), de la Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême (21% soit 1 560 actifs) ou de la Communauté d'Agglomération de Saintes (19% soit 1 437 actifs). Les entrants venant d'autres intercommunalités (principalement la Communauté de Communes Vals de Saintonge, la Communauté de Communes du Rouillacais et la Communauté de Communes des 4B Sud Charente) sont moins nombreux, et représentent ensemble environ 30% de l'ensemble des entrants.

#### **97% des actifs venant de l'extérieur font le trajet en voiture**

La quasi-totalité des entrants arrivent sur le territoire de Grand Cognac en voiture, seuls 2% utilisant les transports en commun et 1% un deux-roues.



Source : INSEE - MOBPRO 2015

## 2.2.2 Mobilités liées au tourisme

### a. Une demande en déplacements spécifique, au caractère saisonnier marqué.

Le nombre de touristes fréquentant le territoire annuellement est pour l'heure inconnu (une étude menée par l'office du tourisme étant en cours de réalisation). Toutefois, le nombre de contacts entre l'office du tourisme et les touristes a connu une hausse de plus de 20% entre 2015 et 2016 (en passant de 458 000 à 557 000, tous modes confondus dont connexions au site internet).

La destination privilégiée par les touristes est en premier lieu le centre-ville de Cognac. Dans une moindre mesure, ils se rendent aussi à Jarnac (pour le musée François Mitterrand entre autres), au château de Bouteville, sur le site paléontologique d'Angeac-Charente, à l'abbaye de Bassac et au musée des Gabarriers de Saint-Simon.

Si l'activité touristique perdure toute l'année, la période de mai à octobre et plus encore de juillet à août en concentre sa plus grande partie.

Deux types de pratiques touristiques, impliquant des besoins et des pratiques de déplacements différents, sont à distinguer :

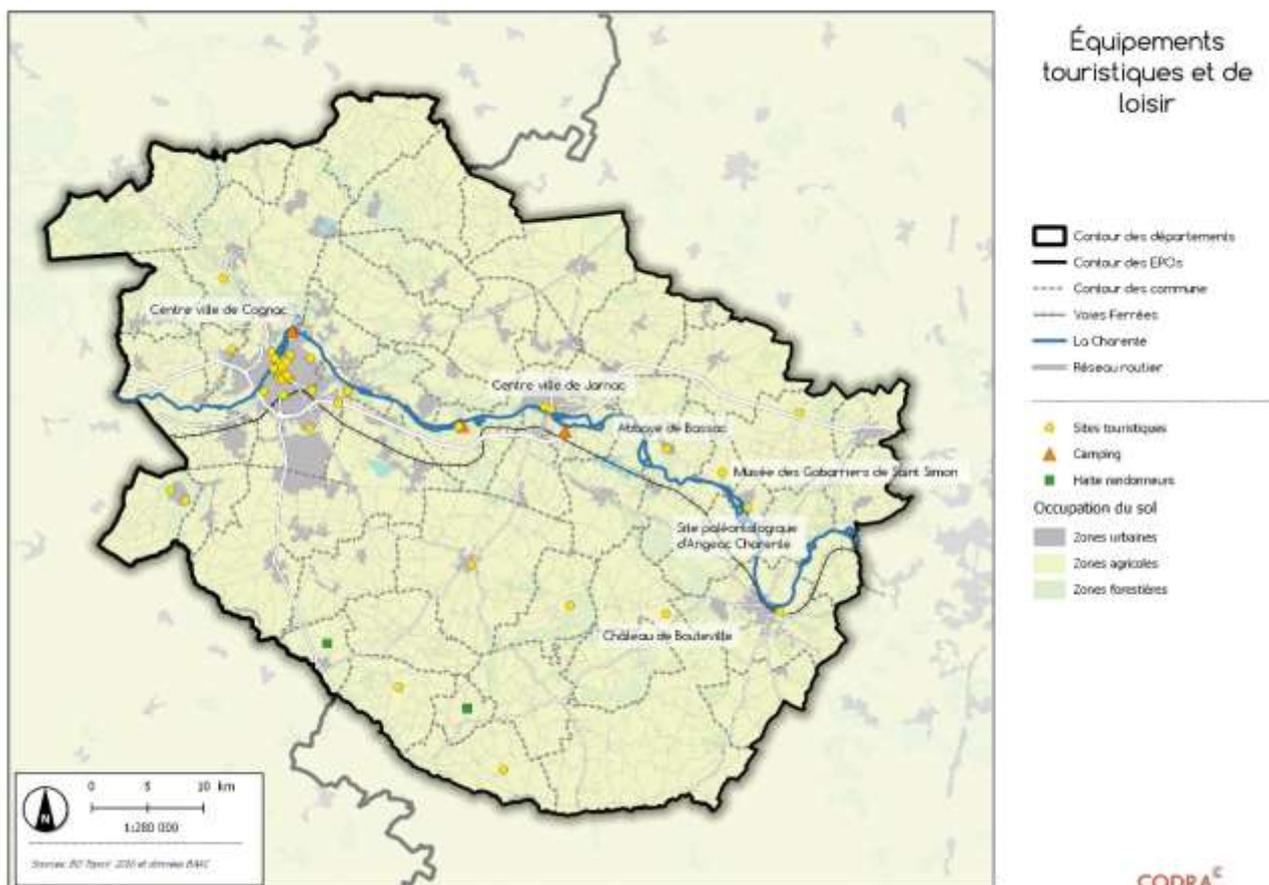
- Les excursionnistes : leur résidence temporaire de vacances est généralement située à l'extérieur du territoire de l'agglomération (souvent plus proche de la côte Atlantique). Leurs déplacements sur le territoire sont assez réduits, se limitant à Cognac et plus particulièrement aux maisons de cognac (et en partie au centre-ville). Ils effectuent donc peu de déplacements à l'intérieur du territoire, mais plutôt vers Cognac depuis l'extérieur de l'agglomération.
- Les touristes séjournant sur le territoire plusieurs jours sont hébergés dans les campings, gîtes et chambres d'hôtes présents à Cognac mais aussi dans d'autres communes. Leur séjour sur le territoire peut être court, mais ils profitent davantage des équipements et de l'offre touristique et réalisent à la fois des déplacements internes au territoire et vers l'extérieur (en particulier vers la côte atlantique).



*Jarnac – Bords de la Charente*



*Cognac – Itinéraire touristique dans la ville*



### b. Provenances et destinations

D'après les analyses menées par Orange dans le cadre de son étude Flux Vision Tourisme en 2015, la majorité des touristes se rendant dans l'Ouest Charentais sont des Franciliens, devant des habitants de l'ancienne Région Poitou-Charentes et des Pays de la Loire. Plus d'un tiers de la clientèle touristique de Grand Cognac est d'origine étrangère.

Les touristes hébergés effectuent la majorité de leurs déplacements externes vers l'agglomération d'Angoulême, le Ruffécois, et dans une moindre mesure, le Sud Charente.

### c. La voiture, moyen de déplacement privilégié

D'après les professionnels du tourisme rencontrés en entretien, les touristes utilisent très peu le train pour se rendre ou se déplacer sur le territoire (et encore moins les transports en commun routiers).

Globalement, l'accès depuis l'extérieur est assez contraint, le territoire étant partiellement isolé du point de vue de l'accessibilité ferroviaire (pas de desserte TGV, fréquences de desserte TER faible vers Angoulême et la Charente Maritime). L'offre alternative à la voiture ne permet pas de répondre aux besoins des touristes.

Les pratiques actuelles, concentrées sur la voiture, génèrent une demande en stationnement (véhicules des visiteurs sur les sites touristiques, autocars notamment à Cognac, camping-cars).

A l'intérieur du territoire, l'offre pouvant répondre aux besoins des touristes est limitée : absence de loueurs de voiture ou de vélo à proximité des gares SNCF, par exemple. Le recours à une voiture personnelle, empruntée à un proche habitant ou non le territoire, ou louée à distance des gares voire en dehors de Grand Cognac, est alors indispensable à la découverte touristique du secteur.

## 2.3 Les modes de déplacement

### 2.3.1 Les déplacements en voiture

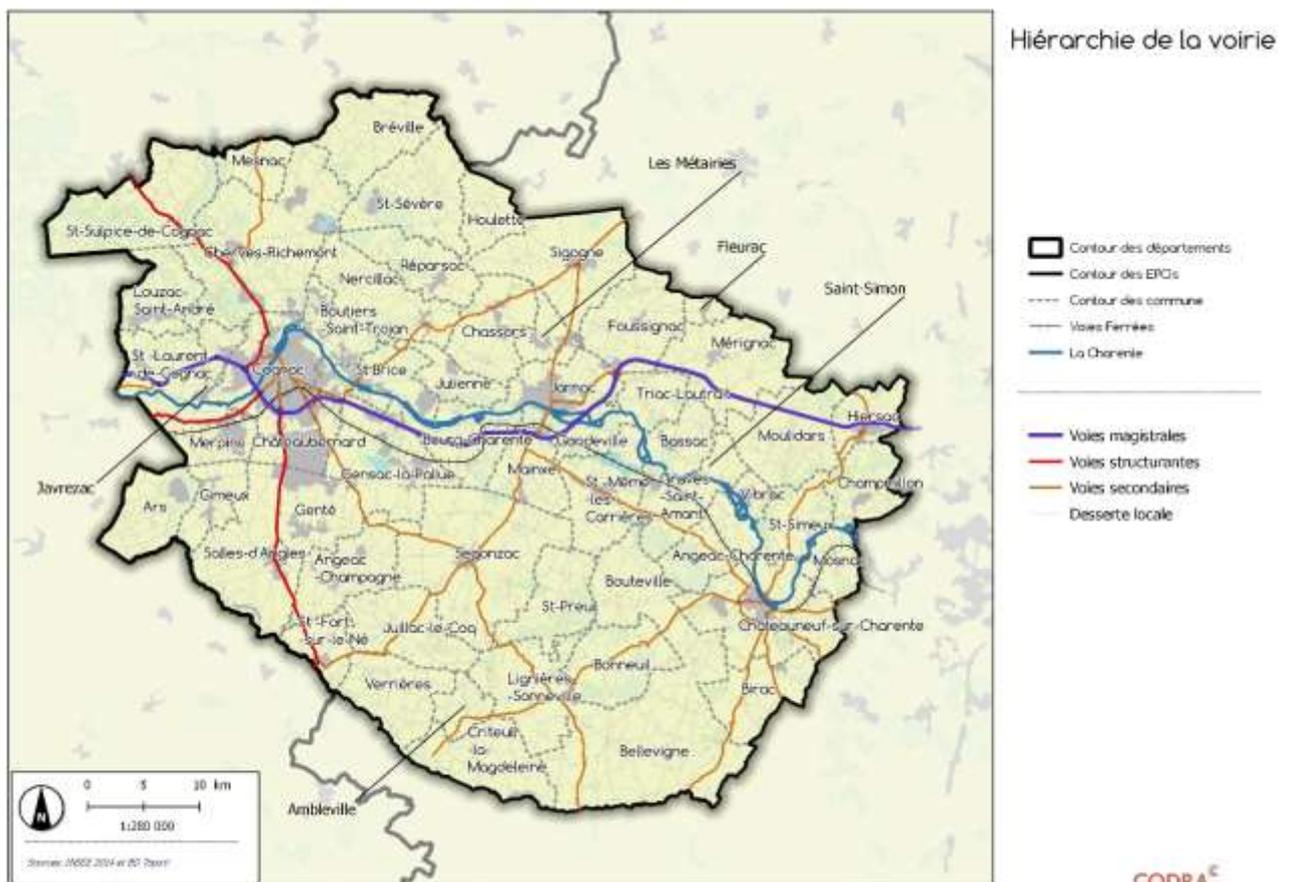
#### a. Un réseau maillé, structuré autour de la RN141

Colonne vertébrale du réseau routier de l'agglomération, la RN141 traverse l'ensemble du territoire d'est en ouest, desservant notamment Jarnac, Cognac et la zone commerciale de Châteaubernard. Cet axe, en 2x2 voies sur une partie de son tracé seulement, permet notamment de rejoindre Angoulême, à l'est et Saintes ainsi que la côte atlantique, à l'ouest. S'agissant d'un axe identifié comme d'utilité nationale, il est géré par la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique.

Au départ de Cognac, la RD731 et la RD732 permettent de rejoindre l'autoroute A10, en direction de Poitiers au nord et de Bordeaux au sud. En direction du sud, la RD731 permet les déplacements vers Barbezieux et, au-delà, vers Bordeaux. Par ailleurs, le réseau départemental secondaire relie les principales localités de Grand Cognac, comme Jarnac, Châteauneuf-sur-Charente et Segonzac, et la majorité des autres communes du territoire.

Si elle ne fait qu'un très bref passage dans le sud-est du territoire (commune de Bellevigne sur 1 km environ), la RN10 peut répondre aux besoins d'une partie de ses habitants. Cette voie offre en effet une liaison vers Angoulême au nord, et Barbezieux puis Bordeaux au sud, et dispose de plusieurs échangeurs aux portes de l'agglomération.

La desserte plus fine est assurée par un réseau de voiries dépendant des communes de l'agglomération.



## b. Flux de circulation

### **Analyse des flux de circulation sur les voiries principales**

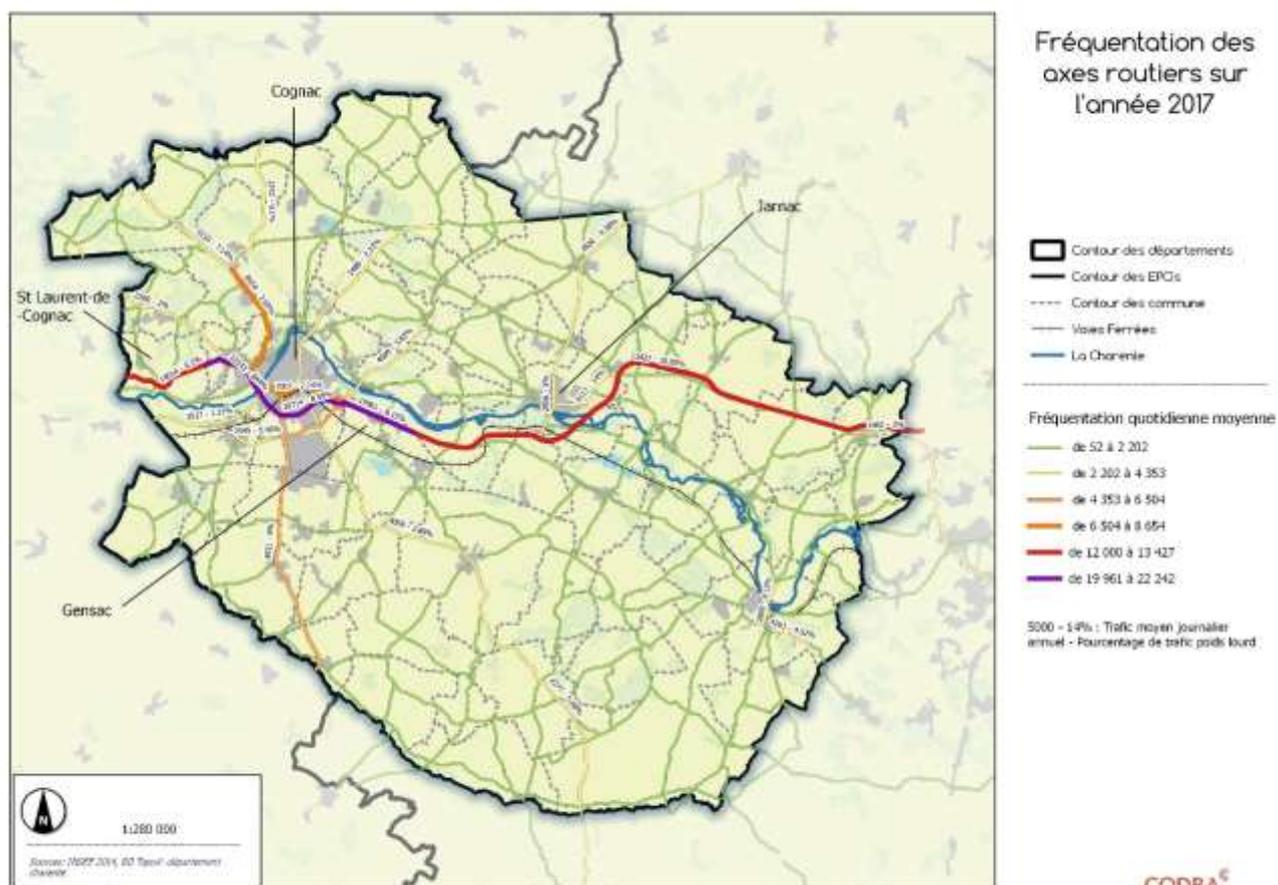
Sur la carte ci-après, seules les voies pour lesquelles des données de circulation sont disponibles sont représentées.

Les voies les plus fréquentées sont la RD731 en direction du nord (près de 8 700 véhicules par jour) et la portion de la RN141 contournant la partie sud de Cognac (plus de 20 000 véhicules/j).

Axe routier le plus structurant de Grand Cognac, la RN141 supporte donc un trafic important. Son gabarit (2x2 voies sur une partie de son tracé seulement) lui permet globalement d'absorber ces flux quotidiens. Toutefois, aux heures de pointe, les points noirs de circulation se concentrent plus particulièrement au niveau du giratoire de la Trache. Celui-ci fait le lien entre la RN141 contournant Cognac en direction d'Angoulême et de Saintes d'une part, et la RD945, entrée est de Cognac et de la zone commerciale de Châteaubernard d'autre part.

La RD731 en direction du sud offrant un lien direct vers Barbezieux et la RD149 permettant d'éviter la RN141 en contournement sud de Cognac sont aussi parmi les plus utilisées (près de 5 000 véhicules par jour). Sur les autres voies structurantes départementales, la fréquentation est plus faible (globalement, entre 2 000 et 4 000 véhicules/j).

Par ailleurs, les accès aux zones d'activités de Châteauneuf-sur-Charente (via la RD699) et Châteaubernard (via la RN141) subissent eux aussi des ralentissements.



### **Desserte poids lourds**

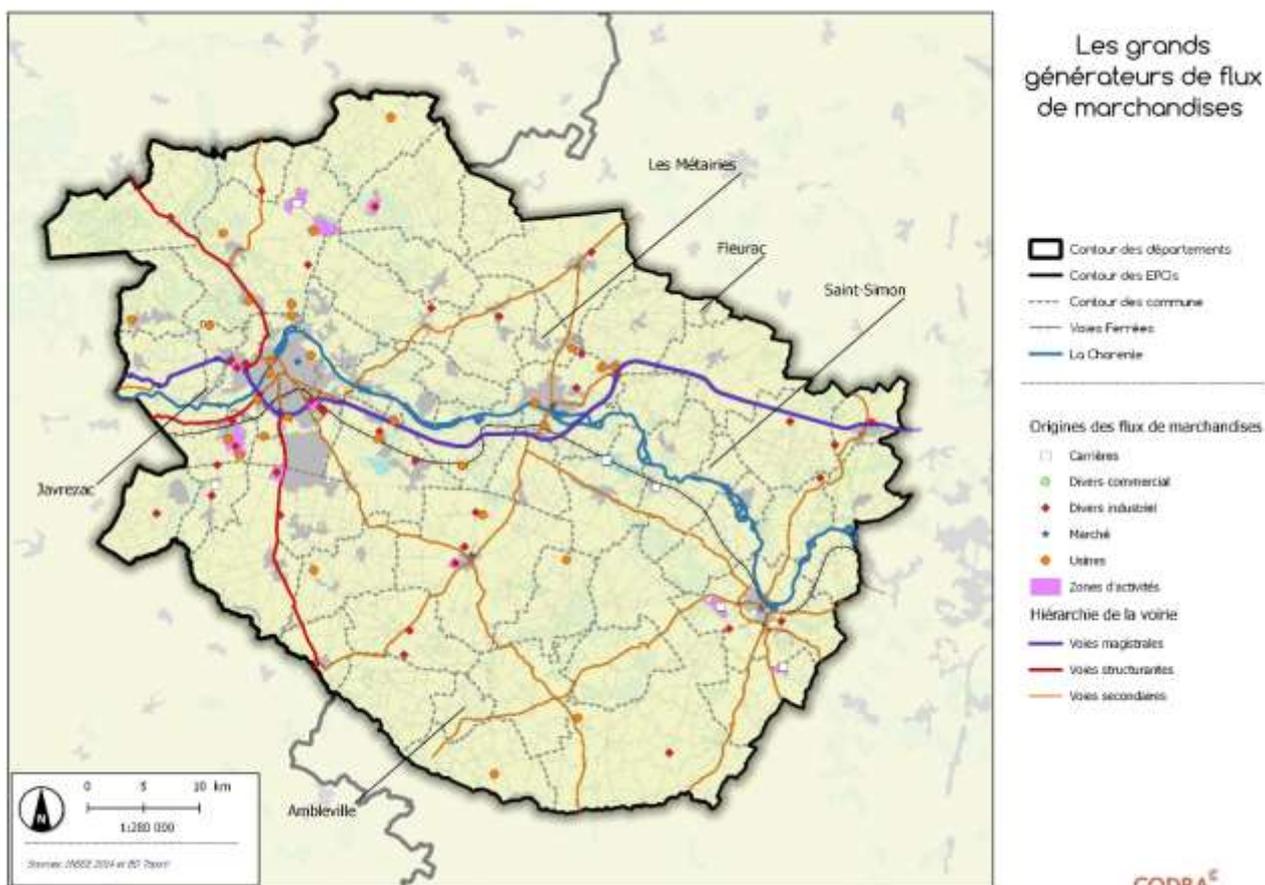
La part de poids lourds sur les voies de l'agglomération n'est pas proportionnelle à leur fréquentation automobile. En effet, si elle est faible sur les axes de circulation les plus fréquentés (entre 2% et 4%), elle est plus importante sur la RD731 en direction de Barbezieux et à proximité de certaines zones économiques du territoire, comme celle de Merpins (via la RD149, 5,5% de poids lourds soit 127 par jour) ou de Jarnac (via la RN141, 14% de poids lourds soit près de 600 par jour).

Si seules quelques communes de l'agglomération sont dotées de zones d'activités, un plus grand nombre ont des besoins en desserte poids lourds liés à la présence de carrières, d'activités commerciales ou de sites de production industrielle isolés. Comme le montre la carte ci-après, la quasi-totalité de ces sites est accessible via des voies secondaires.

En 2016, la Communauté de Communes de Grand Cognac a réalisé une étude de trafic entre zones d'activités. Portant sur la zone sud du cœur d'agglomération (sur les communes de Cognac et Châteaubernard), elle pointe un trafic important sur la RN141 et une forte part de poids lourds sur de nombreux axes. D'après l'Observatoire Régional des Transports de Poitou-Charentes, en 2015, les poids lourds représentaient 20% de l'ensemble du trafic de la RN141.

Plus encore, l'étude met en évidence des dysfonctionnements marqués dans la zone économique de Cognac/Châteaubernard. L'hétérogénéité des fonctions y induit notamment la circulation de poids lourds dans des zones habitées. En outre, l'accès aux zones d'activités du secteur (comme celle du Fief du Roy), en provenance de l'est par la RN141, nécessite un passage par le giratoire de la Trache, déjà congestionné aux heures de pointe (de 20 000 à 26 000 véhicules, deux sens confondus).

Plus globalement, le trafic des poids lourds dans la zone subit plusieurs coupures : principalement celles de la RN141 pour les déplacements nord-sud et celle de la voie ferrée pour les déplacements est-ouest. Ces dernières pénalisent particulièrement les zones artisanales du Mas de la Cour et de Bellevue. L'étude préconise la création d'une nouvelle voie de franchissement nord-sud de la RN141, permettant de réduire le trafic poids lourds sur le giratoire de la Trache.



### c. Projet de création ou de requalification de voirie

#### ***Doublement de la RN141***

Réalisé dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région, le doublement d'une partie de la RN141 devrait entrer en service au début de l'année 2020. Le projet concerne une portion de 5,2 km entre Saint-Saturnin et Saint-Yrieix (au nord-ouest d'Angoulême), intégralement en dehors du territoire de Grand Cognac, mais qui en constitue une des principales portes d'entrée. Il vise notamment à sécuriser et à fluidifier la circulation entre Angoulême et Cognac. Porté par l'Etat, il est financé à hauteur de 50% par le conseil départemental et de 3 millions d'euros par Grand Cognac.

#### ***Contournement sud de Cognac***

Au début des années 2000, une étude a été menée concernant la réalisation d'une voie périphérique de contournement de Cognac par le sud, en 2x2 voies. Toutefois, après plusieurs années de discussion entre les collectivités locales et les services de l'Etat, l'arrêté préfectoral validant le choix du tracé est devenu caduc en 2015, réouvrant ainsi les terrains à la construction.

## **d. Stationnement automobile**

### ***Stationnement à Cognac***

Le stationnement sur voirie et dans plusieurs parkings est gratuit et non règlementé. Seul le centre-ville est soumis à une réglementation et pour partie à une tarification. Il compte près de 800 places de stationnement gratuites réparties dans des parkings à moins de 6 minutes de marche de la place François I<sup>er</sup>.

En outre, 155 places en zone bleue sont aussi disponibles (durée de stationnement limitée à 30 minutes dans la plupart d'entre eux, à 1h30 sur les quais et dans la rue Augier).

Par ailleurs, la Ville a mis en place une réglementation spécifique incitant, comme la zone bleue, à la rotation des véhicules sur les places de stationnement (715 places concernées). Sur les places identifiées, le stationnement est gratuit durant la première heure puis payant, de manière progressive :

- 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> heure : 1 €/h
- 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> heure : 3 €/h
- 6<sup>ème</sup> heure à 30€ (forfait post stationnement)

En outre, un forfait journée est proposé à un tarif de 8€, le stationnement étant exclusivement payant du lundi au vendredi, de 9h à 12h et de 14h à 17h.

Cette réglementation permet de concilier les besoins des habitants, avec des parkings gratuits en périphérie du centre-ville, et des visiteurs, avec des conditions de stationnement considérant à la fois un impératif de rotation et des tarifs peu élevés/une gratuité partielle. La contrainte que peut entraîner ce système est celle de la lisibilité auprès des automobilistes, qui peuvent ne pas saisir son fonctionnement et ses enjeux.

### ***Le stationnement dans les pôles urbains secondaires***

**A Jarnac**, la majorité des places de stationnement (sur voirie comme dans les parkings) est gratuite et non règlementée. Le centre-ville compte deux parkings majeurs : un premier autour de la place Charles de Gaulle qui compte un peu plus d'une centaine de places, et un second en entrée sud du centre-ville, sur la place du Château en bordure de la Charente. Dans ce second parking d'environ 110 places, environ 30 sont identifiées en zone bleue, accessibles avec un disque de stationnement et limitées à 1h30. Les autres places sont accessibles gratuitement et sans limitation de durée.

**A Châteauneuf sur Charente**, les parkings sont gratuits et non règlementés. En revanche, l'ensemble des places de stationnement sur voirie du centre-bourg sont en zone bleue. La durée de stationnement autorisée y est de 1h30.

### ***Le stationnement des poids lourds***

D'après certains des acteurs économiques rencontrés en atelier, les besoins en stationnement des poids lourds dans les zones d'activités ne sont pas systématiquement pris en compte de manière suffisante ou adaptée.

Toutefois, une étude sur l'opportunité de réaliser une aire de stationnement poids lourds à Mérignac, incluant des services et une zone logistique est actuellement en cours. Cependant, d'après la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cognac, il serait plus opportun de réaliser cette aire à Jarnac, la commune de Mérignac étant plus isolée sur le territoire.

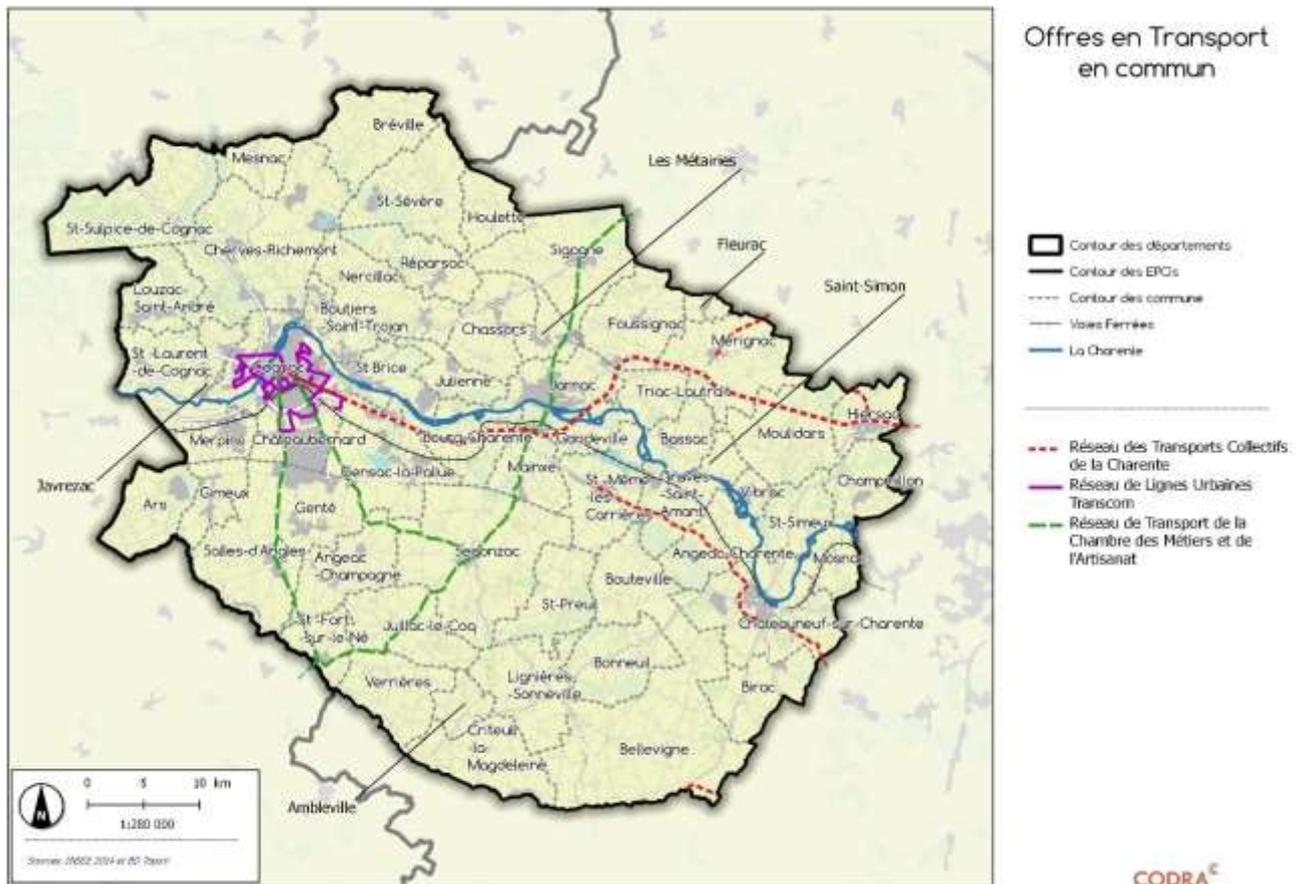


*Cognac - Parking de la Place Jean Monnet*

### 2.3.2 Les déplacements en transports en commun

Le territoire de Grand Cognac est desservi par trois réseaux de transport en commun routier et une ligne ferroviaire. La desserte est centrée sur Cognac, seule ville de l'agglomération à bénéficier de la desserte des 4 réseaux. L'un des réseaux (celui mis en place par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat) étant réservé à un public spécifique, la majeure partie du territoire n'est desservie par aucune ligne régulière de transport en commun. Trois des quatre pôles urbains du territoire sont en revanche desservis par plusieurs réseaux, seul le pôle de Segonzac étant à l'écart des réseaux de transport publics réguliers.

Depuis début septembre 2018, un nouveau service de transport à la demande vient compléter l'offre existante sur l'ensemble du territoire.



#### a. Desserte ferroviaire

##### La ligne 579

Située sur la ligne 579 (catalogue RFN), Angoulême – Beillant (Saintes), l'agglomération compte trois gares (Châteauneuf, Jarnac et Cognac) ouvertes au trafic voyageur sur son territoire. Ouverte en octobre 1867, la ligne connaît un trafic régional entre Limoges, Angoulême et Saintes ainsi que du trafic à plus longue distance de Paris à Royan pour la villégiature d'été. A Saintes, des correspondances peuvent être données vers Bordeaux et La Rochelle (Nantes), ainsi que vers Niort.

Ligne à voie unique, sa capacité en nombre de sillons est limitée par les points de croisement disponibles pour l'exploitation (4 en service entre Angoulême et Beillant). Une autre limite forte est

constituée par son mode de signalisation en block manuel, qui est dépendante des périodes d'ouverture des établissements pour la gestion des circulations ferroviaires et de la présence humaine nécessairement associée.

Des travaux lourds de régénération des composants de l'infrastructure (ballast, rails, traverses), simplification des plans de voies en débords et modernisation de la signalisation (60 M €), menés en 2010, ont assuré **sa pérennité**. Des travaux complémentaires envisagés pour 2021 permettront de régénérer les 11 km de voie non traités lors des précédents travaux, et d'automatiser la signalisation, permettant une plus grande souplesse dans l'exploitation de la ligne. Cela est important aujourd'hui où, par exemple, quatre « petites lignes » ont par ailleurs été fermées au premier trimestre 2018 dans la région Nouvelle Aquitaine compte tenu de leur mauvais état général (dont Angoulême – Limoges), des menaces lourdes pèsent sur la liaison Saintes – Niort tandis que l'état de la ligne Bordeaux - La Rochelle – et la rénovation associée pour éviter sa fermeture – va entraîner sa mise à voie unique sur une longue portion.



*Gare de Châteauneuf, avril 2018*

Les quais ont par ailleurs tous été rehaussés et ont reçu des aménagements d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La réalisation des travaux sur voie unique a généré beaucoup de désagréments pour les usagers.

Dans la mesure où cette ligne constitue également la voie ferroviaire d'accès à la station de Royan depuis Paris, **un certain niveau de trafic lui est assuré**. Au demeurant, des travaux de régénération de même ampleur ont été effectués entre Saintes et Royan fin 2017 – début 2018, assurant ainsi la pérennité de la totalité de l'axe Angoulême - Royan cette fois.

L'exploitation actuelle fait appel exclusivement à du **matériel roulant bi-mode** (électrique et diesel) ayant remplacé très avantageusement les autorail X 2200 des années 80, acquis par la région Poitou Charentes il y a une dizaine d'années environ. Des Régiolis bi - mode Aquitaine de toute dernière génération peuvent être vus en ligne au hasard des réutilisations depuis Saintes (à l'issue de mission Saintes – Niort).

Outre son confort intrinsèque, ce matériel, bien que fonctionnant en mode thermique sur la ligne, présente cependant des résultats corrects en termes d'émissions polluantes au regard du matériel qu'il a remplacé.

Cependant, **les liaisons vers Paris pèchent à cause de la rupture de charge** imposée en gare d'Angoulême sur le TGV (depuis les débuts du TGV Atlantique dans les années 90 à l'exception d'un aller – retour estival corail qui a duré jusqu'en 2014), même si l'ouverture de la ligne SEA a amené un gain de temps (parcours ramené à 1h48 depuis Paris sur les directs, Angoulême – Bordeaux en 35 minutes) et 2h05-2h10 pour les autres TGV.

Les correspondances assurées en gare d'Angoulême pour les voyageurs en provenance de Cognac sont moyennes : le premier départ TER de Cognac le matin ne permet pas de pendre le premier TGV à Angoulême en direction de Paris, il n'y a pas de correspondance avec le TGV « bolide » pour Paris, pas

de TGV rapide pour Bordeaux aux heures de pointe... Elles sont très dépendantes de la desserte d'Angoulême, elle-même résultat d'un compromis qui fut laborieux à trouver.

Sans revenir sur l'historique mouvementé de la conception de la desserte (les premières études ont démarré en 2012 pour une application en 2017...) et les difficultés de calage de la desserte dues, d'une part, à la dualité d'exploitants sur le tronçon sud et au conflit qui en a résulté, et, d'autre part, à la gestion des capacités du tronçon commun Courtalain – Paris de la LGV qui dimensionne, par définition, la totalité de l'offre (nombre de sillons limités), force est de constater que la desserte de l'axe SEA a d'abord été conçue en partant des besoins issus des gares de Bordeaux Saint Jean et de Paris Montparnasse, les autres gares ayant ensuite été servies « au mieux des possibilités restantes ».

L'électrification de la ligne permettrait de tracer des TGV Paris – Cognac – Saintes – Royan, sans rupture de charge cette fois, afin de maximiser le gain de temps (coût estimé des travaux : 170 M €). Le rapport Duron remis en 2018 s'est prononcé contre l'électrification de la ligne, **mais favorable à l'achèvement de sa modernisation et donc à sa pérennité.**

L'impact de cette décision en termes d'accès à Paris et en termes d'image, et donc de développement, est important pour le département dont les élus souhaitent de manière unanime la réalisation du projet. Au demeurant, la modernisation de la signalisation constitue un réel enjeu et cette réalisation permettra à la fois d'accroître le nombre de TER en correspondance sur le TGV, à Angoulême mais aussi de fiabiliser ces correspondances grâce à une exploitation plus performante.

#### **La desserte actuelle (service été 2018, hors plateau d'été)**

<b>Saintes -Angoulême</b>		<b>Remarques</b>	<b>Angoulême -Saintes</b>		<b>Remarques</b>
JO premier départ (ex. : 18/09/18)	6h21		JO premier départ (ex. : 30/05/18)	6h26	
JO dernier départ (ex. : 18/09/18)	19h23		JO dernier départ (ex. : 31/05/18)	21h36	
Nb trains HP matin (1)	3	Fréquence horaire	Nb trains HP matin (1)	3	Fréquence horaire
Nb trains HP soir (2)	4	Fréquence horaire	Nb trains HP soir (2)	4	Fréquence horaire
Nb trains heures creuses	3	Trous de 2 heures en matinée et début d'après midi	Nb trains heures creuses	3	Trou de 4 heures le matin
Samedi : nb trains	6		Samedi : nb trains	6	
Dimanche : nb trains	6	Premier départ : 10h11	Dimanche : nb trains	6	Premier départ 8h29

(1) Heures de pointe du matin : entre 6h00 et 9h00

(2) Heures de pointe du soir : entre 16h00 et 20h00

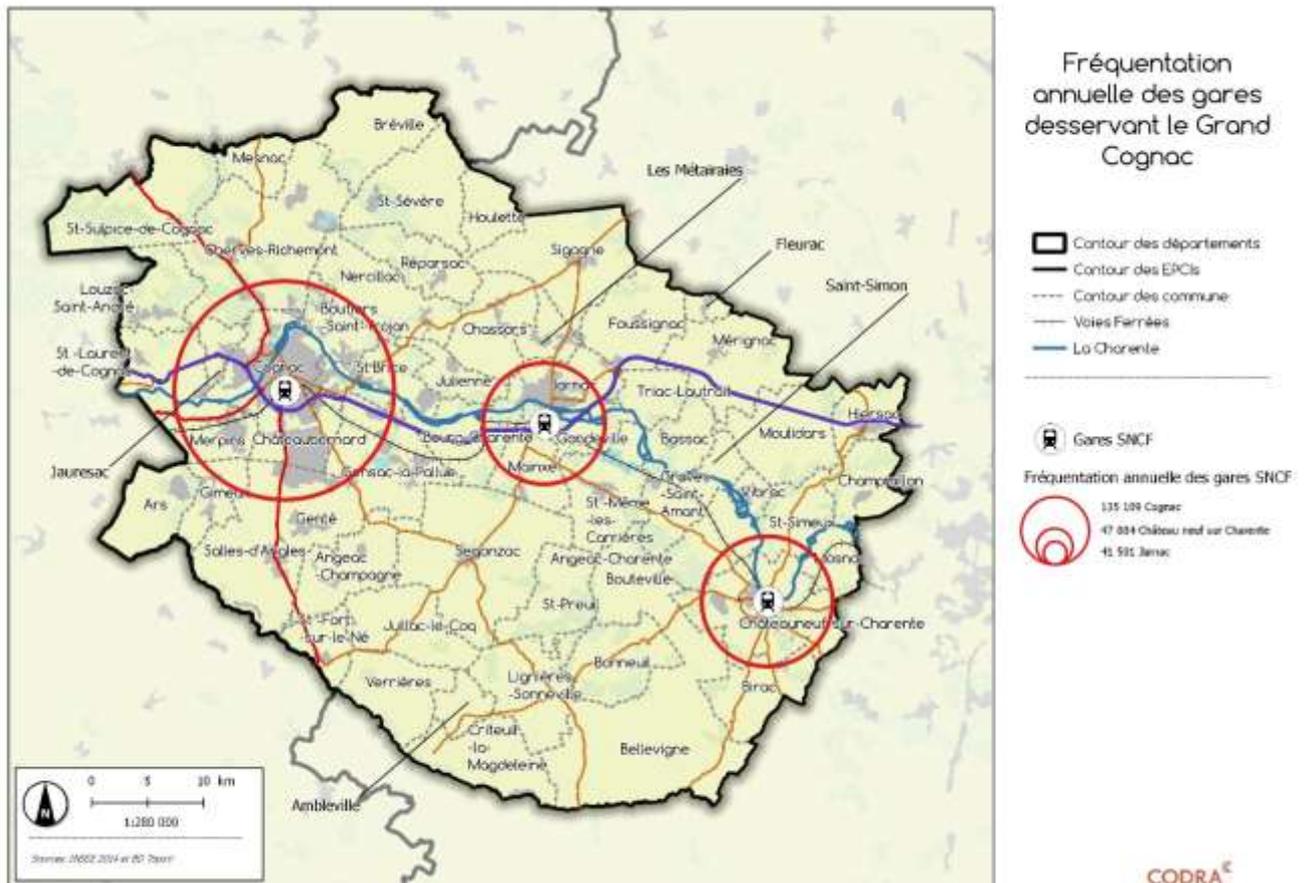
La desserte en train offre une amplitude qui permet les déplacements domicile-travail ainsi que les allers-retours dans la demi-journée vers Angoulême aussi bien que vers Saintes pour les habitants de l'agglomération. L'amplitude de service permet aux pendulaires de se déplacer également pour l'école ou le travail (3 allers et 4 retours le soir depuis Angoulême).

A noter le départ tardif d'Angoulême pour assurer la correspondance TGV de Paris. Le premier départ de Saintes permet également une correspondance sur Paris, mais avec une arrivée un peu tardive dans la capitale (arrivée vers 10h).

L'offre du samedi et du dimanche représente 60% à 70% de celle de la semaine, avec une amplitude comparable le samedi mais réduite dans la matinée le dimanche qui est traditionnellement une période très creuse.

Le trafic de la ligne Angoulême – Saintes a diminué de 8,1% entre 2015 et 2016, passant de 27,3 M.VxKm à 25,1 M.VxKm, tandis que le trafic global sur l'ensemble de la région Nouvelle Aquitaine subissait une érosion de 5,5% (selon sources SNCF TER). La fréquentation a augmenté en 2017, en particulier depuis l'été et l'ouverture de la LGV SEA. Au 1<sup>er</sup> semestre 2018, la fréquentation connaît un tassement lié à la fermeture de la ligne entre Saintes et Royan (travaux) et aux mouvements sociaux.

Entre Saintes et Angoulême, les voyageurs sont en grande majorité des occasionnels : ils constituent 82% de la fréquentation en 2017, contre 18% pour les abonnés (125 abonnés travail).



### Desserte ferroviaire : synthèse

La ligne Angoulême – Saintes qui dessert le territoire a été modernisée récemment, sa vitesse de fond rétablie à 100-120 km/h, ce qui assure sa pérennité. Le tronçon complémentaire Saintes – Royan est en cours de modernisation pour sa part.

L'offre de service sur l'axe est correctement charpentée au regard des possibilités de sillons offertes par l'infrastructure à voie unique, permettant l'aller-retour dans la demi-journée vers les deux agglomérations encadrant le secteur, ainsi que des flux pendulaires.

L'exploitation s'effectue au moyen de matériel TER bi mode (électrique, diesel), moins performant qu'un mode tout électrique en termes de pollutions.

La prise de position négative du rapport Duron contre le projet d'électrification de la ligne (dont le coût est évalué à 170 M €) obère la possibilité de trajets TGV directs depuis Paris, notamment sur la période estivale.

En revanche, il se dit favorable à la poursuite de la modernisation de la ligne, le prochain chantier à entamer étant celui de la signalisation permettant d'accroître le nombre de trains en ligne ou bien d'étendre l'amplitude de fonctionnement de celle-ci.

### b. Intermodalité aux trois gares du territoire

#### **Gare SNCF de Cognac : analyse intermodale**

La gare SNCF de Cognac est située sur la ligne ferroviaire Angoulême – Saintes – Royan. Elle constitue une des portes d'entrée de l'agglomération et dispose d'un aménagement urbain de qualité sur la place de la gare et la rue qui en débouche : revêtement propre, façades ravalées, bon état général.



**De rang régional, la gare voit passer plus de 135 000 voyageurs par an (2016).** Cela représente 430 montées et descentes pour un jour ouvré de base (comptages en gare janvier 2018).

Les services assurés sont classiques pour une agglomération de cette taille : dépose minute, parking VL, bus, stationnement vélos, cheminement piétons. Deux lignes de bus desservent la gare en passage et une autre ligne effectue son terminus, et l'arrêt pourrait se trouver utilement doté d'un abribus. La direction du centre-ville n'est pas signalée pour les piétons et il n'y a pas non plus d'itinéraire cyclable en direction du centre-ville, alors que cela serait utile au vu de son éloignement.

Pour le reste, les aménagements du site, de qualité, n'appellent pas d'autre commentaire, l'intermodalité est assurée et la disposition des lieux, simple, se lit aisément.

Pour davantage de détails, se rapprocher de la fiche en annexe.

La desserte ferroviaire est assurée du lundi au dimanche, avec une fréquence horaire en heures de pointe aussi bien en direction de Saintes que vers Angoulême, le niveau d'offre étant évidemment tributaire de la voie unique. Les autres gares disposent de la même offre et subissent les mêmes contraintes.

Les bus suivent un horaire majoritairement adapté pour les usagers intra-muros et les scolaires et ne sont donc pas coordonnés exactement avec les trains en rabattement. La ligne D, qui effectue son

terminus à la gare, a été partiellement construite de manière à permettre des correspondances avec les TER, mais cela ne concerne pas tous les horaires.

D'autre part, les réseaux ont des dates de modification différentes (rentrée scolaire de septembre pour le réseau urbain, début juillet et début décembre pour le réseau TER), ce qui fait que les correspondances créées à un certain moment peuvent ne plus être assurées quelques mois plus tard. Cela devrait logiquement amener à une redistribution/un accroissement des moyens pour satisfaire deux clientèles différentes de ce fait (scolaires et domicile-travail) indépendamment l'une de l'autre, ce qui est très compliqué, voire impossible à envisager sur un réseau de taille modeste et seule la clientèle captive, c'est-à-dire scolaire est servie, le reste l'étant à la marge.

### **Gare SNCF de Jarnac : analyse intermodale**

La gare de Jarnac, sur la commune de Gondeville, est une gare classique de petite ville, située à l'écart de celle-ci à cause de la nature, en l'occurrence de la Charente. Elle ne bénéficie donc pas des avantages de chalandises habituels des gares de centre-ville.

**Elle a vu passer 41 500 voyageurs en 2016.** Cela représente 133 montées et descentes pour un jour ouvré de base (comptages en gare janvier 2018).

Et si le bâtiment des voyageurs est propre et le cadre globalement agréable, correctement entretenu, elle n'en apparait pas moins non intégrée à la mobilité : pas d'accroche vélo, parking VL pas vraiment aménagé, aucune connexion ou signalétique avec le mode routier dont les arrêts de cars de la ligne 15 sont situés le long de la grande route. Ils bénéficient d'un abibus par sens mais sont dans une situation de sécurité limite. Au demeurant, la route franchit la voie ferrée par un passage à niveau automatique équipé d'une demi-barrière de chaque côté, avec une sur-signalisation par potence, ce qui donne une bonne idée de la dangerosité de la zone...



Il y a une voie verte (trottoir mixte piétons / vélos avec signalisation par panneau « voie verte ») qui part du pont de la Charente jusqu'à la rue permettant d'accéder à la gare, mais qui reste difficile à identifier par rapport à un simple trottoir, souvent utilisé pour le stationnement de voitures.

A signaler la présence inattendue et innovante d'un distributeur automatique de pain sur la place de la gare à côté du point poste.

Sur le plan de la desserte routière, seule la ligne 15 qui relie Cognac à Angoulême dessert la gare de Jarnac. Cette ligne suit globalement l'itinéraire de la ligne ferroviaire, mais propose des arrêts et des horaires complémentaires à l'offre TER.



### **Gare SNCF de Châteauneuf-sur-Charente : analyse intermodale**

La gare de Châteauneuf-sur-Charente est située en bordure immédiate du centre-bourg mais ne bénéficie d'aucun aménagement particulier et ne constitue pas, en l'état, une porte d'entrée valorisante sur la ville (à la date de la visite de site : avril 2018).

**La gare a une fréquentation de 48 000 voyageurs en 2016.** Cela représente 177 montées et descentes pour un jour ouvré de base (comptages en gare janvier 2018).

Si la situation actuelle de la place de la gare est plutôt dégradée et peu accueillante, cette situation ne devrait pas perdurer car un projet d'aménagement de la place de la gare est en cours de début de réalisation.

Ce projet valorisant permettra de mieux organiser le parvis, de le rendre plus lisible pour ses différents utilisateurs en séparant les fonctions de stationnement, de dépose minute et d'accueil des transports publics.

Le projet se monte à environ 200 000 € pour l'aménagement de la place de la gare.

Châteauneuf sur Charente disposera ainsi d'une porte d'entrée plus agréable et valorisante.



### **Gares SNCF et intermodalité : synthèse**

Des trois gares desservant le territoire de la communauté d'agglomération, seule celle de la ville centre a été traitée dans une réelle logique intermodale. Et compte tenu de leur qualité architecturale ainsi que de leur environnement (belle allée arborée à Jarnac, place de gare en centre-ville à Châteauneuf), les deux autres sites mériteraient chacun un aménagement donnant de la cohérence et de la lisibilité à leur fonctionnement tout en valorisant le rôle de porte d'entrée de l'agglomération.

Un aménagement du parvis de la gare de Châteauneuf est prévu à court terme. Il restera à traiter les abords de la gare de Jarnac, compte tenu de la qualité historique, muséographique et paysagère avec les bords de la Charente.

### c. Desserte routière interurbaine et transports scolaires (compétence Région)

La desserte routière interurbaine et les transports scolaires sont désormais organisés par la Région Nouvelle Aquitaine en remplacement du Département depuis l'année 2017, pour les lignes qui ne sont pas intégralement comprises dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité. La Région peut déléguer sa compétence à des organisateurs secondaires (AO2) qui peuvent être des collectivités.

Les autorités organisatrices de mobilité, pour les lignes intégralement comprises sur leur ressort géographique, ont la compétence en matière d'organisation et de gestion des lignes régulières non urbaines et des transports scolaires intra péricône. Elles peuvent toutefois déléguer cette compétence à des autorités organisatrices de second rang.

Sur le territoire de Grand Cognac, toutes les lignes régulières non urbaines sont restées de compétence régionale (aucune n'est interne au péricône de la communauté d'agglomération). La gestion des transports scolaires de compétence communautaire est, à ce jour, déléguée à la Région (circuits vers les collèges et lycées) ou à des AO2 locales (circuits vers les écoles primaires), à l'exception de quelques circuits d'écoles primaires gérés directement par Grand Cognac.

Depuis le secteur de Châteauneuf, les transports scolaires par car n'assurent pas la desserte des lycées de Cognac. Les élèves doivent emprunter le TER, ce qui implique des difficultés, en particulier une augmentation des temps de trajet et des ruptures de charge. De ce fait, la majorité des familles demandent une dérogation pour scolariser leurs enfants dans les lycées d'Angoulême ou de Barbezieux, qui bénéficient de liaisons par cars scolaires ou réguliers avec Châteauneuf.



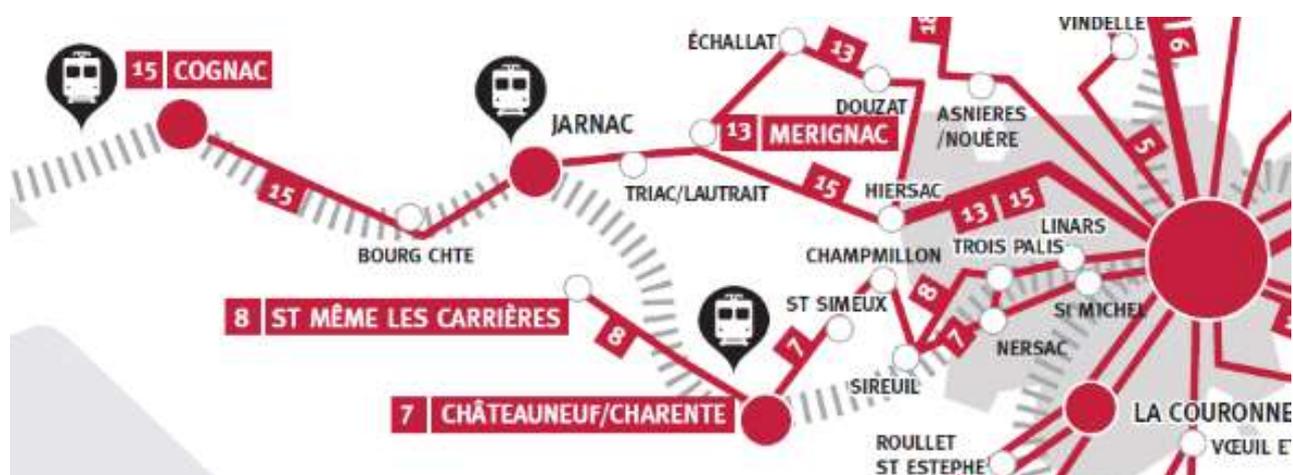
### Lignes régulières interurbaines

Le réseau départemental est organisé de manière très classique en étoile centrée sur Angoulême qui constitue le grand pôle de centralité local de Charente.

Le territoire est desservi par cinq lignes, qui passent également par les trois gares de Grand Cognac :

- Ligne 7 : Châteauneuf-sur-Charente – Angoulême
- Ligne 8 : Saint-Même-les-Carières – Angoulême
- Ligne 10 : Angoulême – Barbezieux-Saint-Hilaire – Baignes-Sainte-Radegonde (desserte de Bellevigne)
- Ligne 13 : Angoulême - Mérignac
- Ligne 15 : Cognac – Angoulême

Chaque ligne dispose de sa légitimité propre, notamment pour la desserte scolaire, ou bien de bourgs situés entre les gares, ou bien de centre bourg lorsque la gare est excentrée.



Ligne	Origine	Destination	Période de fonctionnement	Nb aller/jour	Nb retour/jour	Vocation
07	Châteauneuf (église)	Angoulême gare SNCF	Lu à Ve en période scolaire	1	1	Scolaire
08	St Même (les Chaumes)	Angoulême gare SNCF	Lu à Sa toute l'année	1 bout en bout en période scolaire 4 au départ de Châteauneuf ou Saint-Simeux	1 bout en bout en période scolaires 3 terminus Châteauneuf ou Saint-Simeux 1 Châteauneuf – Saint-Même	Interurbaine et scolaire
10 (1)	Angoulême	Baignes	Lu à Sa toute l'année	1 le matin (plus 1 le soir du Lu au Ve en période scolaires)	1	Interurbaine et Scolaire
13	Angoulême	Mérignac	Lu à Ve toute l'année	1	1	Non définie
15	Cognac (Gambetta)	Angoulême gare SNCF	TLJ toute l'année	8	8	Interurbaine

(1) Arrêt Nonaville Pont à Brac

La **ligne 7 est purement scolaire** et n'appelle aucun commentaire particulier.

La **ligne 8 est plus charpentée avec une vocation interurbaine, voire périurbaine au départ de Châteauneuf** (4 allers et 3 retours par jour).

Le service au départ de Châteauneuf, qui présente l'offre la plus dense, est entièrement tourné vers Angoulême : dans ce sens le matin et en retour le soir. Elle fonctionne comme une véritable ligne périurbaine du bassin d'Angoulême en offrant plusieurs départs par sens aux heures de pointe, la possibilité d'un aller-retour en demi-journée.

Chacun des deux modes, routier et ferroviaire, a donc un rôle et celui-ci est non concurrent de sorte que cette offre est pérenne dès lors qu'elle répond à un véritable besoin.

La **ligne 15 est une ligne interurbaine principalement tournée vers Angoulême** (3 allers entre 6h20 et 8h32 avec un cadencement quasiment à l'heure, pour deux services dans l'autre sens le matin, et 4 retours le soir de 15h15 à 18h15 le soir). L'aller-retour croisé entre Cognac et Angoulême est possible dans la demi-journée, du lundi au samedi. Le service du dimanche fin d'après-midi (départ Cognac 18h15) semble plus particulièrement dédié aux étudiants.



L'offre de cette ligne est d'un bon niveau et bien équilibrée. Même si elle est principalement tournée vers Angoulême, elle assure un service essentiel pour les habitants du territoire de Grand Cognac.

Aucune donnée de trafic ou de recettes n'a pu être collectée auprès de la Région.

### **Services de transports scolaires**

La desserte des scolaires est assurée aussi bien par des doublages de lignes régulières interurbaines que des services spécialisés.

Les services scolaires suivants ont été identifiés (année scolaire 2017-2018) :

N°	Ville	Etablissement	Jours Fonction.	Nb circuits	Nb A-R
S 106	Barbezieux	Collège et lycée	L-V	3	1-1
S 117	Châteauneuf	Col M. Genevoix	L - V	5	1-1
S 118	Cognac	Lycées et col nord est	L - V	7	1-1 ou 2
S 119	Cognac	Autres col et lycées	L - V	15	1-1 ou 2
S 130	Jarnac	Col J. Lartaud	L - V	3	1-1
S 149	Saint-Michel	Collège Puygrelier	L - V	1	1-1
S 150	Segonzac	Col. Et LPA	L - V	9	1-1

Cinq services desservent les établissements du territoire au moyen de 39 circuits (dont certains disposent des doublages à l'horaire en complément pour tenir compte de la charge à emporter).

Deux autres services sortent du territoire pour desservir Barbezieux (secteur de Châteauneuf et Bellevigne) et Saint-Michel (depuis Hiersac)

Ce réseau de transport scolaire fonctionne classiquement du lundi au vendredi en période scolaire sur la base d'un aller et retour par jour.

Les transports scolaires sont accessibles à tout public, dans la limite des places disponibles, et à condition de s'inscrire au préalable auprès de la Région, au tarif de 1€ par voyage (vendu par carnets de 10 uniquement). De fait, ces conditions et la difficulté à s'inscrire auprès de la Région limitent la connaissance et l'usage de cette possibilité.

Enfin, quelques services à destination des établissements de Charente-Maritime desservent le secteur ouest de l'agglomération. Les informations sur ces services n'ont pas pu être collectées.

### **Desserte routière interurbaine et scolaire : synthèse**

Le tableau ci-dessous reprend, pour chaque commune faisant partie de Grand Cognac, la desserte existante et sa nature.

#### **Desserte des communes de Grand Cognac par les transports interurbains et scolaires**

	Ligne Régul.	S. Scolaires		Ligne Régul.	S. Scolaires
Ambleville		S 119, S 150	Javrezac		S 119
Angeac-Champagne		S 119, S 150	Juillac-le-Coq		S 119, S 150
Angeac-Charente		S 117	Julienne		S 118, S 130
Ars		S 119	Les Métairies		S 118, S 130
Bassac		S 118, S 119, S 130	Lignières- Sonneville		S 119, S 150
Bellevigne	L 10	S 117	Louzac-Saint- André		S 119
Birac		S 117	Mainxe		S 118, S 119, S 130, S 150
Bonneuil		S106, S 117	Mérignac	L 15, L 13	S 118, S 130
Bourg-Charente		S 118, S 119, S 130, S 150	Merpins		S 119
Bouteville		S 117	Mesnac		S 119
Boutiers-Saint-Trojan		S 118	Mosnac	L 07	S 117
Bréville		S 119	Moulidars	L 15	S 117
Champmillon	L 08	S 117	Nercillac		S 118
Chassors		S 118, S 130	Réparsac		S 118
Châteaubernard	L 15	S 118, S 119	Saint-Brice		S 118
Châteauneuf-sur-Charente	L 07, L08	S 117, S 106	Sainte-Sévère		S 118, S 119
Cherves-Richemont		S 119	Saint-Fort-sur-le- Né		S 119, S 150
Cognac	L 15	S 118, S 119, S 150	Saint-Laurent-de-Cognac		S 119
Criteuil-la-Magdeleine		S 150	Saint-Même-les-Carières	L 08	S 119
Fleurac		S 118, S 130	Saint-Preuil		S 119, S 150
Foussignac		S 118, S 130	Saint-Simeux	L 08	S 117
Gensac-la-Pallue		S 119, S 150	Saint-Simon	L 08	
Genté		S 119, S 150	Saint-Sulpice-de-Cognac		S 119
Gimeux		S 119, S 150	Salles-d'Angles		S 119, S 150
Gondeville	L 15	S 118, S 130	Segonzac		S 119, S 150
Graves-Saint-Amant	L 08	S 117	Sigogne		S 118, S 130
Hiersac	L 15, L 13	S 117, S 118, S 149	Triac-Lautrait	L 15	S 118, S 119, S 130

Houlette		S 118	Verrières		S 119, S 150
Jarnac	L 15	S 118, S 130	Vibrac	L 08	

Au global :

- **17 communes bénéficient d'une desserte par ligne régulière interurbaine** offrant des services du lundi au samedi toute l'année (sauf pour Mosnac qui est en fait desservie par une ligne « régulière » qui circule uniquement en période scolaire), ce qui représente un bon niveau de service pour un territoire aussi peu dense. Ainsi, environ **37 300 habitants** du territoire sont desservis (**53,3% de la population**).
- **Toutes les communes du territoire disposent d'au moins un service scolaire** (ou régulier avec un rôle également scolaire) en direction du bourg le plus proche. Certaines d'entre elles peuvent même joindre plusieurs villes différentes, ce qui représente un point fort et constitue une base pour un service minimal, à condition de mieux faire connaître et faciliter la possibilité déjà existante pour tout le monde d'utiliser ces services.
- Enfin, on notera le rôle particulier de l'arrêt « **Gare d'échanges** » à Cognac qui permet de redistribuer les scolaires sur différents services ce qui traduit **un fort degré d'optimisation des moyens et donc des coûts**. Cette « gare d'échange » est située dans l'enceinte même du dépôt de Citram et constitue de ce fait une gare routière « privée » au sens du code des transports car non ouverte aux autres transporteurs (s'il en existait). En dehors des aspects sécurité qui peuvent être délicats dans un espace contraint, cette situation pose une vraie question de gouvernance quant à l'effectivité d'une réelle concurrence entre opérateurs quand l'un d'eux dispose à son profit exclusif d'une facilité essentielle d'exploitation.



### Desserte routière interurbaine et transports scolaires : synthèse

La desserte par autocars interurbains et scolaires est de qualité sur ce territoire peu dense. Les deux lignes structurantes irriguant le territoire de Grand Cognac permettent de faire généralement un aller-retour dans la journée vers Angoulême et Cognac.

La desserte scolaire est, pour sa part, très classique, ne fonctionnant que du lundi au vendredi, sur la base d'un aller-retour par jour. Elle pourrait servir de socle pour un réseau de base après communication sur l'ouverture des services à toute clientèle pour des fonctions marchés et visite médicale et ce, tout particulièrement pour des zones où il n'y a pas d'offre en lignes régulières, c'est-à-dire au nord-ouest de Cognac (secteur de Bréville), au sud-est du territoire (secteur de Bellevigne) et dans le secteur de Segonzac et de la Grande Champagne.

Ce service devrait être assuré également lors des périodes de vacances scolaires mais sous une autre forme.

#### d. Desserte urbaine et TAD (compétence Grand Cognac) : Transcom

##### ***Vue macroéconomique : le réseau de Cognac parmi les autres réseaux de la région Nouvelle Aquitaine***

Le Cerema, l'UTP et le GART effectuent chaque année une enquête auprès des réseaux de transport urbain, ce qui permet de disposer de statistiques comparables.

Les enquêtes et analyses sont décalées dans le temps, et les dernières données disponibles datent de 2015. Elles ne prennent pas en compte l'accroissement de la taille de certaines intercommunalités depuis cette date.

Au demeurant, la vertu de ces données n'est pas celle de la statistique en valeur absolue, mais bien la comparaison en fonction des strates de population ou des réseaux environnants (tels que Saintes, Angoulême ou Royan) dans le cas présent.



Le tableau ci-dessous reprend les principaux indicateurs pouvant être comparés (données 2015, sur la base des ressorts territoriaux de cette année-là).

Réseaux	Population du seul ressort territorial de l'AOM	Nb de communes du ressort	Nb de lignes	Longueur de lignes (km)	Nb voyages (x1000)	Nb de voyages par habitant
Cognac	35 579	14	4	44	95	2.7
Bergerac	58 100	27	3	55	144	2.5
Marmande	46 113	31	6	44	250	4.0
Tulle	43 501	37	3	99	134	3.1
Angoulême	111 809	16	50	683	9 958	89.1
Saintes	42 206	8	15	167	1 126	18.1
Royan	83 093	34	55	849	983	11.8

Même si Cognac fait figure de « petit poucet » en termes de population desservie, on doit constater que le réseau voisin de Saintes, pour 18% de population en plus, assure près de 7 fois plus de voyages par habitant.

La performance en voyages par habitant est proche de celles de Bergerac ou de Tulle, cette dernière agglomération ayant des conditions de relief très particulières qui en font une ville quasiment impossible à desservir par les transports en commun.

De manière générale, un nombre de voyages par habitant inférieur à 10 pour une agglomération de moins de 50 000 habitants **démontre une insuffisance d'offre et/ou une politique de stationnement plutôt accommodante... ce qui n'incite pas vraiment à l'emploi des transports publics.**

### **Analyse rapide du réseau Transcom**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, le réseau compte 4 lignes de bus, un service de TAD et un service de TPMR. Les 4 lignes régulières sont articulées sur le pôle Gambetta.

Après une procédure de DSP jugée non concluante, Grand Cognac a décidé de confier l'exploitation du réseau à la SPL STGA (opérateur sur Angoulême) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Du fait de ces diverses procédures, du contexte de fin de DSP et de changement d'exploitant qui doit prendre ses marques, ainsi que de la constitution de la communauté d'agglomération au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la configuration générale du réseau est restée figée depuis 2015. Seules des modifications mineures d'horaires (adaptations, ajout ou suppression de quelques courses) et d'itinéraires (ajout ou suppression de quelques arrêts) sont intervenues au moment des différentes rentrées scolaires. De plus, l'arrivée des nouvelles compétences à la région en 2017 conduit naturellement à une certaine stabilité dans l'offre de service, dans l'attente par exemple de la sortie de l'étude du schéma régional multimodal...

Le réseau a fait l'objet d'une analyse très détaillée en 2015 par un cabinet dans le cadre du choix du mode de gestion ; les conclusions sur la performance et les caractéristiques techniques du réseau restent globalement valides et il n'est pas utile de les reprendre ici. En revanche, une analyse macro-économique peut être conduite dans le cadre du PGD.

Les informations détaillées sont tirées des rapports du délégataire et autres données transmises par la communauté d'agglomération.

### **Offre de service et fréquentation**

	<b>KM offerts</b>	<b>Km /habitant</b>	<b>Nb voyages</b>	<b>Nb voyages /habitant</b>
<b>2011</b> (1)	158 130	4,44	39 580	1,12
<b>2012</b>	282 608	7,94	75 121	2,14
<b>2013</b>	265 404	7,45	86 260	2,45
<b>2014</b>	264 675	7,43	92 372	2,63
<b>2015</b>	296 203	8,32	94 721	2,70
<b>2016</b>	300 736	8,45	112 424	3,26
<b>2017</b>	292 209	4,18 (2)	130 041	1,86 (2)
2017/2012	+3.4%		+ 73%	

**Source : rapport du délégataire 2017**

(1) Du 01/05/11 au 31/12/11

(2) Changement de périmètre au 1<sup>er</sup> janvier 2017



L'offre de service a été calibrée autour des 300 000 km par an.

Si toutes les lignes ont vu peu ou prou leur kilométrage croître, de manière différente pour chacune d'elles, **le TAD représente 15,6% des kilomètres offerts (45 665)** alors que ce type de transport est par nature très coûteux en ressources **pour une fréquentation toujours très faible** : 4 397 voyageurs en TAD à rapporter à une fréquentation totale de 130 041, soit 3,38% du trafic en 2017.

La fréquentation s'est accrue de manière très significative sur la période mais reste très modeste en valeur absolue.

Il est quasiment certain que si le surcroît de km avait été déployé sur les lignes régulières pour en accroître la fréquence, une clientèle plus nombreuse aurait sans doute été au rendez-vous, les voyageurs ayant une plus forte appétence pour la fréquence.

Si la couverture géographique du réseau apparaît globalement correcte, l'amplitude de fonctionnement, et surtout la fréquence, sont bien peu attractives.

On notera par ailleurs que **la production du service est particulièrement optimisée et parvenue à sa limite technique**. Il n'y a pas de capacité résiduelle pour une augmentation d'offre à la marge, sauf à renforcer les unités d'œuvre :

- 9 véhicules en service (dont deux midibus GX 127, 4 minibus et 3 VL pour le TAD),

- Le parc commence à voir son âge s'accroître doucement, et il faudra envisager de renouveler les véhicules dans les prochaines années,
- 14 salariés dont 11 conducteurs, mutualisation de certaines fonctions avec Angoulême (direction et fonctions support),
- 6,7% de parcours à vide (moyenne souvent observée : 10%).

### Coûts et recettes (€ HT)

	Coût de production	Coût au km (5)	Recettes commerciales	Recettes/voy	Subv.	Subvention/voy
2011 (1)	640 500	4,22	27 200	0,89	597 118	
2012	980 568	4,32	106 978 (2)	1,53	950 355	11,85
2013	957 857	4,32	67 206	0,69	910 413	9,39
2014	995 867	4,40	67 538	0,69	902 797	9,21
2015	1 025 072	4,17	79 348	0,69	914 415	7,93
2016	1 041 846	4,01	86 072	0,65	867 182	6,58
2017	892 238	4.51	158 406 (3) 83 406 net du protocole DSP	1,09	904 733	6,96
2017/2012	- 9.0%		+43% (4)		-4,80%	

*Source : Rapports du délégataire 2017 (rapport et annexe 9, compte d'exploitation en euro HT)*

(1) : année partielle

(2) Résultat exceptionnel lié à un transfert de charges

(3) Résultat exceptionnel lié au protocole de fin de DSP pour le rachat des biens du délégataire (75 000 €)

(4) impact résultats exceptionnels déduits

(5) km commerciaux seulement

Vu sans autre commentaire, les résultats semblent corrects : coût maîtrisé, recettes commerciales en légère baisse, subvention maîtrisée... (hormis sur l'année 2017 qui semble un peu particulière avec une subvention apparaissant supérieure aux couts dans la comptabilité présentée par l'exploitant).

Les analyses plus détaillées, couplées au niveau d'offre et de fréquentation réelle, montrent au contraire quelques soucis sérieux :

- **Coût kilométrique** sur une base élevée (même s'il tend mécaniquement à baisser quand le nombre de km augmente), d'un niveau comparable à ce que l'on trouverait sur un réseau de 35 à 50 véhicules,
- **Recettes au passager faibles**, traduisant une tarification très intéressante pour le voyageur (alors qu'il préfère en général la fréquence au tarif),
- **Subvention en baisse** (selon le mécanisme contractuel prévu lors de la DSP) traduisant l'incitation pesant sur le délégataire.

Sur l'ensemble de la durée de la DSP, et après redressement de certains montants manifestement erronés, le compte d'exploitation du délégataire sortant fait apparaître un résultat excédentaire de 64 000 €. Le délégataire a fait ce qui s'apparente à une erreur d'appréciation des potentiels d'abonnés domicile-travail, inexistant sur un réseau de ce type : fréquence totalement dissuasive (1 bus à l'heure en moyenne), temps de parcours trop long par rapport à la voiture... la comparaison des différents

chiffres de vente portés dans le rapport du délégataire est sans appel et se passe même de tout commentaire. Ce manque à gagner a en revanche été compensé par une grande maîtrise des coûts.

L'année 2017, de fin de convention, fait apparaître un fort excédent qu'il est difficile d'expliquer, même en intégrant l'élément exceptionnel lié au protocole de fin de convention.

On notera que **le budget transport est intégralement assis sur le versement transport (VT)** au taux de 0,30 sur les 14 communes historiques (0,1 sur les nouvelles venues avec lissage prévu dans le temps) pour 0,60 possible. Aucune contribution du budget général n'est apportée. Le VT dégage 1,3M € annuel, ce qui couvre le budget de fonctionnement actuel, sans plus et **ne donne plus aucune marge de manœuvre pour améliorer le réseau si le taux actuel est maintenu.**

**Politique commerciale : tarification et communication**

La tarification est extrêmement complète, avec plusieurs formules d'abonnements qui n'ont pas trouvé leur public pour les raisons déjà évoquées. Fort de ce constat, **la tarification gagnerait nettement à être simplifiée** dans la mesure où le ticket unitaire représente plus de 40% de la fréquentation et plus de 90% des opérations de vente. Ce qui a été constaté entre janvier et août 2018.

Habités à gérer des réseaux de transport urbains, les exploitants ont mis en place une politique de communication diversifiée et dynamique (guide horaire, opérations promotionnelles, flyers, journées du transport public, site internet).

Le réseau n'est cependant pas équipé d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des voyageurs suffisamment performant, qui permettrait aux clients de suivre le bus en temps réel, ce qui n'est pas superflu quand le réseau tourne à la fréquence globalement horaire... Une application spécifique au réseau existe et donne les horaires en temps réel, mais sa fiabilité est relative et son utilisation reste confidentielle et peu intuitive.

Un nouveau design des outils d'information, traduisant une évolution plus moderne dans la continuité de l'image générale du réseau, a été proposé pour la rentrée 2018.





### **Les pistes d'amélioration ou les points à traiter**

Les élus fixeront le cap à suivre, mais il semble en l'état impossible d'améliorer la fréquentation du réseau sans lui apporter un dynamisme volontaire dans l'offre.

Cela peut passer par une **meilleure optimisation avec les services interurbains et scolaires**, permettant de développer l'offre sans coût supplémentaire (pas de modification des unités d'œuvre hors surcharge potentielle). Sur ce dernier point, une adaptation fine des services et des horaires à mener entre Grand Cognac et la région pourrait également amener quelques opportunités, notamment pour les services de base dans les zones très peu denses.

De même, **une meilleure interface avec le ferroviaire** doit également être envisagée car les deux mondes s'ignorent parfaitement aujourd'hui, or l'offre ferroviaire est correcte.

Sur le réseau urbain en tant que tel, des adaptations d'itinéraires ou **des aménagements de voirie** pour les bus pourraient a minima fiabiliser les temps de parcours, voire procurer des gains de temps permettant d'accroître la fréquence à moyens identiques (avenue d'Angoulême, carrefour bd O. Planat / rue de Pons...).

La question centrale est celle de **la dynamisation de l'offre du réseau par apport de fréquence et donc l'injection de moyens supplémentaires** dans un réseau arrivé au bout de ses possibilités avec ses moyens actuels.

On doit également noter **l'étalement des délais pour réaliser les aménagements d'arrêt rendus obligatoires** par le Schéma Directeur de l'Accessibilité.

### Desserte en transports urbains : synthèse

Le réseau urbain de Cognac est un « petit » réseau dont les performances en termes de mobilité ne servent que les clients captifs et obligés : scolaires, personnes âgées non motorisées... Les fréquences offertes sont incompatibles avec les déplacements domicile-travail, ce qui explique en grande partie l'échec de la DSP précédente, beaucoup trop ambitieuse sur ce point.

En insuffisance d'offre, le réseau ne dispose plus de marges de manœuvre avec ses ressources actuelles, notamment financières, pour donner un second souffle à la mobilité en transport public qui nécessite, au moins sur la zone dense, une augmentation de fréquences. Des moyens supplémentaires devront être mis en place si le réseau veut poursuivre son développement et aller chercher une nouvelle clientèle autre que les captifs.

Le renouvellement du parc en véhicules moins polluants que le diesel (et il existe plusieurs solutions techniques sur le marché) devra également être envisagé.

Il existe cependant des potentiels raisonnables à exploiter afin de développer, au moins sur les zones peu denses, de l'offre à faible coût grâce à une meilleure intégration avec les lignes régionales ou les transports scolaires, ce qui amène à évoquer la question de la gouvernance des transports collectifs sur le territoire de l'agglomération.

#### e. Gouvernance des transports collectifs

La loi NOTRe a modifié la répartition des compétences en attribuant désormais à la région le soin d'organiser les transports interurbains et scolaires. Le centre de gravité s'est ainsi déplacé d'Angoulême à Bordeaux et le réseau de Grand Cognac, qui était jusqu'alors le deuxième de Charente après Angoulême, est devenu un « petit » réseau parmi les autres à l'échelle de la région.

Dès lors, la collaboration avec la région revêt un caractère à **la fois fondamental et stratégique**.

En effet, plusieurs points devront être traités de concert avec la région et la politique de la chaise vide est sur ce point tout à fait préjudiciable :

- **Intermodalité avec les lignes régulières 7, 8, 10, 13 et 15** pour la desserte du territoire au nom de Grand Cognac,
- **Reprise, par Grand Cognac, des services scolaires internes au ressort territorial**, ce qui permet éventuellement de développer de l'offre au moindre coût et d'optimiser les circuits scolaires,
- **Aménagement des faces urbaines des gares de Châteauneuf et de Jarnac**,

- **Harmonisation tarifaire et billettique** ce qui permettrait une meilleure intermodalité dans la mesure où les lignes régionales circulent déjà portes ouvertes sur le territoire, tout particulièrement sur la ligne 15,
- **Information multimodale,**
- **Test de véhicules décarbonés,**
- Etc.

Afin de traiter l'ensemble de ces sujets, la Région s'est engagée dans la construction du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle Aquitaine (SMINA), officiellement installé le 16 juillet 2018, et dont Grand Cognac est adhérent. Ce syndicat, qui regroupe la Région et 21 agglomérations AOM, a pour objectif le développement, la facilitation et la promotion des transports en commun et de l'intermodalité sur l'ensemble du territoire régional. Il dispose de 3 compétences obligatoires :

- Coordonner les services de transport de ses membres ;
- Mettre en place un système d'information à l'intention des usagers ;
- Déployer une tarification coordonnée entre les réseaux permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

D'autre part, grâce à une gouvernance à 2 niveaux (un niveau régional et un niveau par bassins de mobilité), chaque territoire pourra confier des compétences facultatives au syndicat mixte, telles que la création et la gestion de nouveaux services de transport.

#### **Gouvernance des transports collectifs sur le territoire : synthèse**

Il s'agit d'un enjeu de premier plan, la coopération avec la région étant fondamentale et offrant des opportunités de développement de l'offre au moindre coût en étant pro actif, plutôt que de subir *in fine* un transfert non désiré, mais inéluctable, des services scolaires....

## f. Synthèse des points forts et faibles de la desserte de Grand Cognac

Le tableau ci-dessous reprend les points forts et les points faibles identifiés pour chacun des transports collectifs.

Mode	Points forts	Points faibles	Opportunités
<b>Ferroviaire</b>	Ligne pérennisée malgré son classement UIC 7-9 avec des performances correctes en temps de parcours.  Offre de service correcte : fréquence horaire en heure de pointe	Voie unique pénalisant le débit.  Non électrifiée.	Développer le rabattement sur le train pour accroître la clientèle domicile travail ou estudiantine dans le réseau bus.
<b>Interurbain</b>	Ligne 15 : Bon niveau de fréquence et de cadencement	Offre de service faible sur les lignes autres que la ligne 15  Image de l'autocar  Qualité de l'accueil des voyageurs sur abribus et informations voyageurs	Intégration de cette offre dans le ressort territorial afin de développer l'offre au moindre coût.  Accord de commercialisation à mettre en place.
<b>Scolaire</b>	Desserte de quasiment toutes les communes en complément des lignes régulières interurbaines		Peuvent constituer une base de service minimal à compléter pour la desserte des fonctions vitales en zone rurale : marché et soins, a minima sur le mercredi matin. A valoriser en termes de communication.  Travail d'optimisation fine à mener avec l'urbain.
<b>Urbain</b>	Une forte optimisation des moyens de production dont la limite est désormais atteinte.	Le réseau est en limite inférieure d'attractivité en termes de volume d'offre et de réponse de la clientèle  Le réseau ne dispose plus de marges de manœuvre  Une relance de l'offre bus pour accroître la fréquence et la clientèle nécessiterait des ressources supplémentaires.	L'intermodalité avec les services interurbains et scolaire offre une opportunité de développement à moindre coût.
<b>Gouvernance</b>	Une situation en mouvement qui permet à l'agglomération de tirer parti de la redistribution des compétences à son avantage sur son territoire	Manque d'information sur des points très structurants tels que contrats et budgets des transports scolaires	Accroître l'offre à moindre coût et assurer ainsi une desserte pertinente des zones peu denses.  Se saisir du SMINA pour porter des projets intermodaux renforçant l'usage des transports en commun sur le territoire (opportunité technique), et accroître la visibilité et la place de Grand Cognac au sein des projets portés à l'échelle supra ressort territorial (opportunité politique)

### **g. Réseau de transport de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Charente**

Relevant des manques du réseau de transport de la Région Nouvelle Aquitaine pour ses bénéficiaires, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) a mis en place en 2009 son propre réseau de transport.

Réservé aux apprenants en relation avec la CMA (en particulier les jeunes en formation en alternance et par apprentissage) et aux jeunes travailleurs de certaines catégories d'emplois, le réseau est composé de 6 lignes, dont 3 desservent Grand Cognac, et spécialement adapté aux besoins de son public cible.

Desservant Cognac, Jarnac et les communes du sud du territoire, les lignes du territoire assurent une liaison directe vers Barbezieux, où se trouve un centre de formation d'apprentis.

Ces lignes, dont une est organisée en partenariat avec l'association d'insertion MOSC, sont organisées par la CMA et cofinancées en partenariat avec la Région Nouvelle Aquitaine.

Dans un objectif de souplesse, la moitié des lignes du réseau sont gérées en régie, alors que les autres sont soumises à un appel d'offres, permettant plus de souplesse.

Afin de promouvoir l'usage de ce mode et d'en faciliter son usage, la CMA a aussi mis en place une application dédiée pour ses utilisateurs.

### **h. Initiatives communales**

#### ***Navette communale de Jarnac***

A la disposition des habitants de Jarnac, cette navette gratuite dessert plusieurs quartiers de la ville, dont le centre-ville. Son itinéraire de même que ses jours de fonctionnement sont fixes (mardi, jeudi, vendredi, samedi matin et jeudi après-midi).

#### ***Taxi communal de Bourg-Charente***

Déclenché uniquement à la demande (par téléphone), ce service est proposé aux habitants de la commune tous les lundis et jeudis.

Le tarif est unique et accessible à tous (1€ par tranche de 5 km aller/retour).

#### ***Navette Criteuil-la-Magdeleine – Barbezieux***

Réservé aux habitants de Criteuil-la-Magdeleine, ce service offre une solution de mobilité gratuite à destination de Barbezieux. Ce service hebdomadaire est offert le mardi matin, jour de marché (un aller/retour entre 8h30 et 12h).

### 2.3.3 Les déplacements à pied et à vélo

#### a. Itinéraires cyclables et pédestres à l'échelle du territoire

Territoire touristique, Grand Cognac propose des boucles cyclables balisées, en particulier le long de la Charente et dans le secteur de la Grande Champagne, au sud du territoire. Ces itinéraires, destinés à la promenade et à la découverte du territoire, empruntent des chemins et des routes secondaires, mais ne font pas l'objet d'aménagements spécifiques. Si toutes ces informations sont cartographiées, aucune carte grand public ne donne une image complète de l'ensemble des itinéraires de randonnée piétonne et cycliste existants.

Plus globalement, la topographie du territoire est propice aux déplacements à vélo, le relief étant plutôt plat, notamment dans les secteurs urbains où le potentiel d'usage du vélo est plus important.

Grand Cognac compte très peu d'aménagements destinés aux vélos (bandes et pistes cyclables en particulier), concentrés à Cognac et dans les communes proches. Les déplacements à vélo sont donc peu sécurisés et peu incités.

D'après les entretiens menés, et en particulier l'association Vélod'vie, les déplacements à vélo sont assez contraints. Même en ville, la place du vélo est secondaire, les cheminements vélos sont peu matérialisés. Certains secteurs souffrent plus que d'autres du manque d'aménagements cyclables, en particulier les zones commerciales. Dans ces zones, ils pourraient permettre de répondre aux besoins d'une partie des habitants et des actifs qui y travaillent et réduire le trafic automobile, en particulier dans la zone commerciale de Châteaubernard qui subit des problèmes de congestion.

Le territoire compte une cinquantaine d'itinéraires de randonnée, de longueurs et de niveaux de difficulté variés, représentant plus de 700 km de sentiers (non cartographiés ici). Ceux-ci couvrent la quasi-totalité des communes du territoire via des boucles et permettent de découvrir le patrimoine architectural et paysager. Toutefois, ces boucles sont pour la plupart d'échelle communale et ne sont pas reliées entre elles.



## **b. Condition de stationnement des vélos**

En dehors de la gare de Cognac qui dispose d'un abri à vélo fermé et sécurisé ainsi que du centre-ville de Cognac qui dispose d'un certain nombre d'arceaux, l'agglomération manque globalement de stationnements vélos. Afin de définir précisément les manques, l'association Vélod'vie mène un recensement des équipements de stationnement vélo sur le territoire.

## **c. Equipements et services liés au vélo**

### ***Services de location***

Sur l'ensemble du territoire, quatre entreprises louent des vélos : à Jarnac (base fluviale quai de l'Orangerie), à Juillac-le-Coq (Dispo Vélo), à Mainxe (VTT Concept) et à Cognac (V Bike). Deux d'entre elles sont donc situées dans des communes desservies par la ligne TER parcourant le territoire, mais à une distance trop éloignée pour pouvoir les rejoindre facilement à pied (plusieurs kilomètres). Par ailleurs, la base fluviale de Jarnac est exclusivement ouverte durant la période estivale, où la fréquentation touristique est la plus importante.

En outre, il est important de préciser que Dispo Vélo assure la livraison des vélos dans toute la Charente pour les locations à la semaine.

### ***Vendeurs / réparateurs***

4 vendeurs / réparateurs sont présents sur le territoire : Revbikes (Giant) à Châteaubernard, Intersport à Châteaubernard, V-Bike à Cognac (interventions à domicile avec un atelier mobile), Espace Loisir à Foussignac.

### **Labellisation des partenaires de développement du vélo sur le territoire**

Afin de promouvoir l'usage du vélo sur le territoire, en particulier comme axe de développement touristique, l'office du tourisme de Grand Cognac incite les acteurs du tourisme à adopter le label « Accueil Vélo ».

Cette marque nationale garantit un accueil et des services adaptés aux cyclistes le long des grands itinéraires cyclables. Pour être labellisés, les sites (hébergements, loueurs de vélos et lieux de visites) doivent répondre à plusieurs critères :

- Se trouver à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable,
- Proposer des équipements adaptés (abris à vélos sécurisés, kits de réparation...),
- Proposer un accueil spécifique (informations utiles, circuits, météo...),
- Offrir des services adaptés aux cyclistes (lavage du linge et des vélos, location de vélos ou d'accessoires, transfert de bagages...).

Les prestataires sont identifiables au préalable sur le site internet dédié (via le site national « francevelotourisme.com »), et sur le terrain par le logo « Accueil Vélo ».

Si les échanges sont engagés entre l'office du tourisme de Grand Cognac et les acteurs du tourisme sur le territoire, aucun organisme de Grand Cognac n'est pour l'heure référencé sur le site internet dédié.

Par ailleurs, Grand Cognac a obtenu le label « Territoire Vélo » en septembre 2018. Ce label est décerné aux collectivités s'engageant pour la mobilité à vélo et favorisant sa pratique dans le cadre des loisirs, du tourisme et des déplacements du quotidien. Cet engagement doit notamment se matérialiser à travers des aménagements adaptés, des circuits dédiés et des animations autour de la thématique.



#### **d. Place des piétons et des cyclistes dans le partage de la voirie en ville**

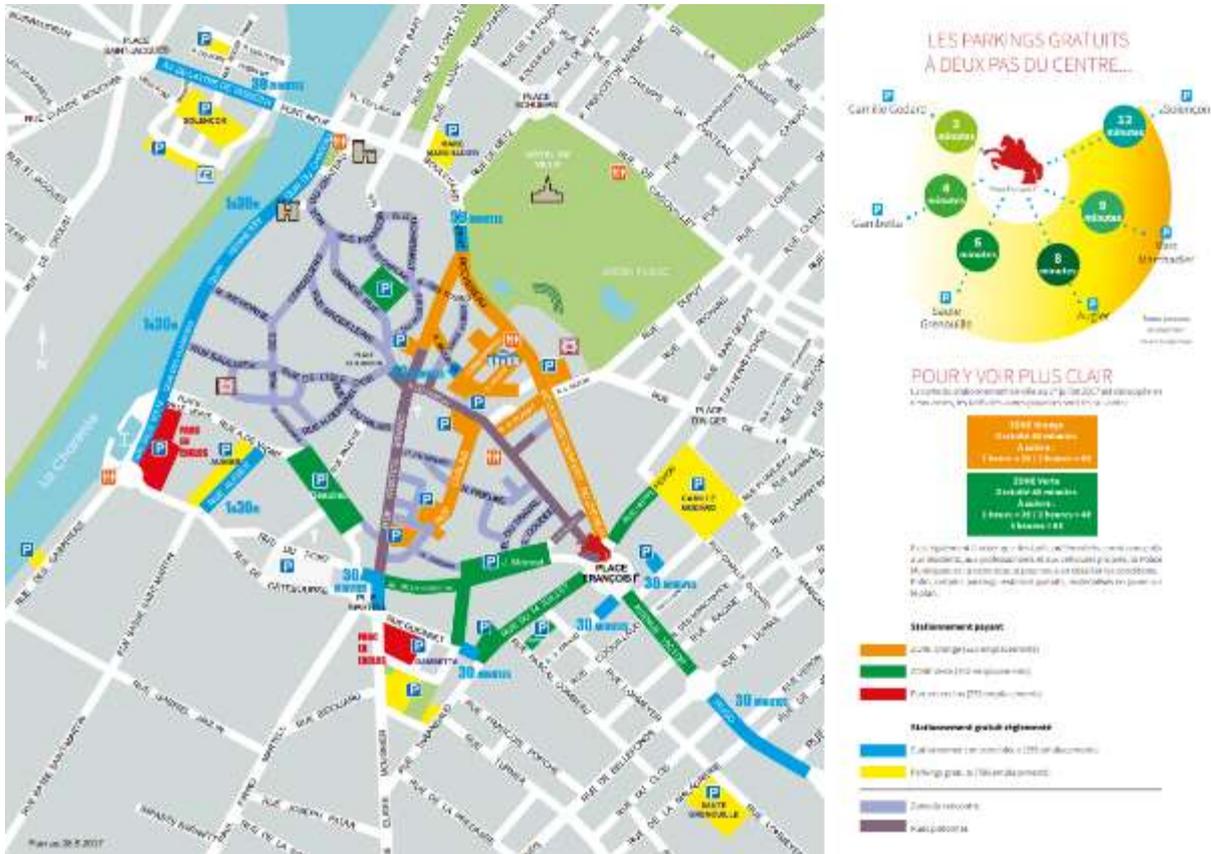
Comme vu précédemment, les aménagements cyclables sont très peu nombreux sur le territoire. Dans la très grande majorité des cas, dans les zones urbaines comme dans les communes rurales, les cyclistes doivent donc emprunter des voiries ne disposant pas de piste ou de bande cyclable.

A Cognac, deux rues sont piétonnisées : la rue d'Angoulême et la rue Aristide Briand. Ces deux rues de cœur de centre-ville sont celles regroupant le plus de commerces. S'agissant d'une aire piétonne, ces rues sont accessibles aux vélos à condition de circuler à l'allure du pas.

La place François I<sup>er</sup> offre des trottoirs généreux, reliés entre eux par des passages piétons. Elle constitue un point névralgique de la circulation automobile dans le centre-ville. Elle est la porte d'entrée et de sortie principale du centre-ville.

De nombreuses rues du centre ancien de Cognac, de même que la Grand Rue de Jarnac sont des zones de rencontre. La circulation automobile n'y est donc pas interdite. Toutefois elle est fortement contrainte et les accès y sont limités et discrets. La circulation automobile y est donc très réduite. Les piétons bénéficient de la priorité, et les cyclistes peuvent emprunter ces rues à double sens, ce qui favorise leur circulation.

Par ailleurs, sur la commune de Gondeville, une voie verte relie le centre-ville de Jarnac (au départ du pont de la Charente) à la gare.



**Règlementation des stationnements et identification des zones piétonnes - Ville de Cognac**



**Cognac - Zone de rencontre**



**Cognac - Zone piétonne**

Début 2018, en bordure nord-ouest du centre-ville de Cognac, les quais ont été réaménagés par la municipalité et Grand Cognac. Auparavant, les quais accueillait une double voie de circulation et une centaine de places de stationnement. Si le double sens automobile a été conservé, la largeur de chaussée a été réduite (à 5,50 m) et les stationnements fortement réduits. A la place, une voie mixte piétons/vélos de près de 7 mètres de large a été créée, donnant aux utilisateurs des modes actifs un cadre de déplacement agréable et sécurisé (d'une longueur d'un peu plus de 350 m). Il manque néanmoins une signalisation verticale indiquant que cet espace est accessible aux cyclistes.



**Projet d'aménagement des bords de la Charente - Ville de Cognac**



**Projet d'aménagement des bords de la Charente - Ville de Cognac**



**Travaux d'aménagement en cours - Ville de Cognac**

Par ailleurs, hors des secteurs urbanisés du territoire, certains villages et hameaux du territoire ont aussi bénéficié de réaménagements, notamment à travers la création de zones de rencontre ou de zones 30, à l'image par exemple du hameau de Veillard à Bourg-Charente, ou des bourgs de Saint-Même-les-Carrières et Salles-d'Angles.



*Hameau réaménagé : Veillard (commune de Bourg-Charente)*

## e. Projets en cours en faveur du développement des modes actifs

### **La Flow Vélo**

La Flow Vélo est un projet d'ampleur régionale porté par le Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine. Il s'agit d'une vélo-route de 290 km reliant l'Île d'Aix (Charente Maritime) à Thiviers (Dordogne). Son ouverture est effective depuis 2018, mais certains tronçons ne sont pas encore aménagés. Elle emprunte actuellement un itinéraire provisoire, tandis que la mise en service de l'itinéraire définitif est prévue pour 2020. Elle dispose de 2 étapes sur le territoire de Grand Cognac (à Châteauneuf-sur-Charente et Cognac). Son tracé longe le fleuve Charente depuis Rochefort, traverse Saintes, Cognac, Angoulême avant de rejoindre la voie verte « La Coulée d'Oc » et le Parc Naturel Régional du Périgord.

La Flow Vélo est par ailleurs connectée à deux EuroVélo-routes : la Vélodyssée (partie française de l'EuroVélo 1, connectée à Rochefort) et La Scandibérique (partie française de l'EuroVélo 3, itinéraire commun entre Châteauneuf-sur-Charente et Chazelles, à l'est d'Angoulême).

La création de cet axe structurant donnera une plus grande visibilité à l'ensemble de Grand Cognac en tant que territoire d'accueil des cyclotouristes. De plus, il pourra servir d'épine dorsale pour le développement du réseau cyclable de l'agglomération.



**Tracé de la Flow Vélo – Source : Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine**

### **Valorisation des chemins de randonnée**

La Via Agrippa et le Chemin Boisé sont deux anciennes voies romaines traversant le territoire de Grand Cognac. Toutes deux au départ de Saintes, ces voies permettent respectivement de relier Lyon et Périgueux.

Si leurs tracés sont encore existants, les aménagements successifs réalisés dans les communes qu'elles traversent les rendent presque invisibles pour le public, la continuité des revêtements et des natures de voirie n'étant pas assurée.

Le service tourisme de Grand Cognac a entamé des réflexions pour les aménager en sentiers de randonnée. La mise en application de ces réflexions pourrait notamment prendre la forme d'une homogénéisation des revêtements ou un jalonnement et une signalétique continue sur l'ensemble des itinéraires.

## **2.3.4 Modes de déplacements alternatifs**

### **a. Le covoiturage**

#### ***Les aires de covoiturage***

##### **Contexte et évolution du covoiturage**

D'après les ateliers et les entretiens menés avec les acteurs du territoire (élus et associations), l'usage du covoiturage est en expansion, en particulier pour les déplacements pendulaires.

Depuis plusieurs années, le Département développe une politique en faveur du covoiturage à travers la création d'aires dédiées d'intérêt départemental. Elles sont positionnées à des endroits où les besoins sont déjà exprimés. Le territoire du département de la Charente compte une trentaine d'aires de covoiturage, dont quatre dans le Grand Cognac.

Par ailleurs, le Département travaille en partenariat avec les collectivités pour réserver des places au covoiturage dans des parkings en projet.

Globalement, la demande est donc déjà bien présente et en expansion, à tel point que des parkings privés sont utilisés de manière illicite pour le covoiturage (souvent, des parkings de supermarchés).

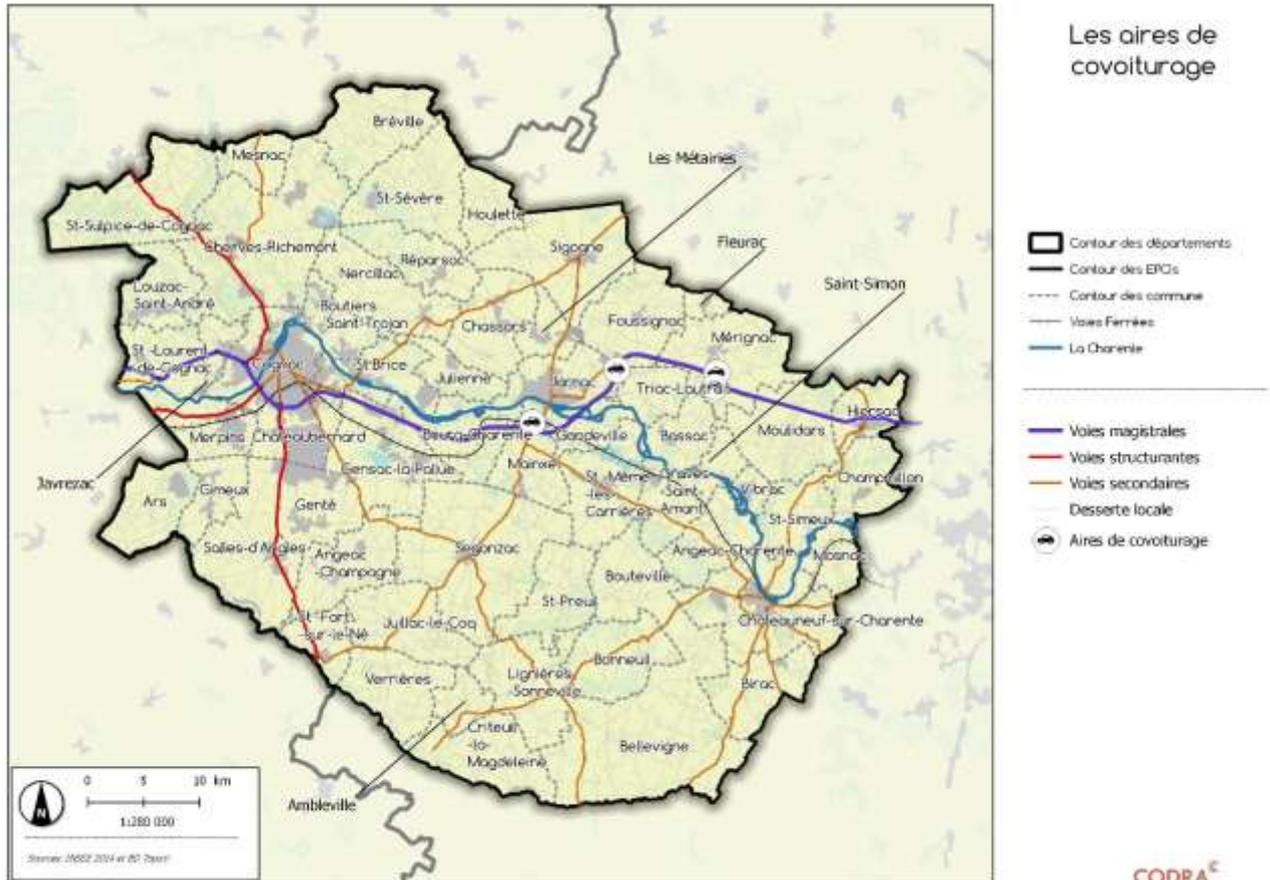
##### **Les aires de covoiturage**

Le territoire de Grand Cognac dispose de 4 aires de covoiturage, toutes situées le long de la RN141 : une à Mainxe (échangeur de Jarnac-Ouest), une à Jarnac (échangeur de Jarnac-Est) et 2 à Mérignac. D'après les élus du territoire, ces aires connaissent un fort taux d'usage. Exclusivement accessibles en voiture, elles présentent l'avantage d'offrir un accès direct à la RN141, l'axe le plus structurant du territoire, permettant notamment d'accéder à Angoulême et Saintes, destinations privilégiées pour les déplacements pendulaires externes.

En revanche, ces aménagements n'intègrent pas la question de l'accès multimodal aux aires de covoiturage. L'aire de Jarnac-Ouest est presque accessible à vélo, mais la piste cyclable s'arrête en plein rond-point, de l'autre côté de la RN141, sans que la traversée ni le stationnement des vélos aient été pris en compte dans l'aménagement. La ligne 15 du réseau régional passe à proximité des aires de covoiturage, mais là encore les conditions d'accès n'ont pas été prévues :

- A Jarnac-Ouest, il n'y a aucun arrêt à proximité (arrêt de la gare de Jarnac à plus d'un kilomètre), alors que la ligne 15 emprunte l'échangeur de la RN141 ;
- A Jarnac-Est, la ligne 15 passe devant le parking, mais l'arrêt est situé à 600 m, de l'autre côté de la RN141, qu'il faut traverser sur un pont non doté de trottoirs, après avoir franchi les bretelles d'accès à la RN141 non équipées de passages piétons ;
- A Mérignac, un arrêt de la ligne 15 est situé à 100 m du parking côté sud de la RN141, mais il n'y a pas de trottoir et pas de co-visibilité.

Aucune autre initiative (site internet dédié ou campagne de communication par exemple) n'a été mise en œuvre pour organiser ou promouvoir le covoiturage dans le Grand Cognac ou à l'échelle du département de la Charente. En revanche, à l'échelle régionale, le système d'information multimodale Modalis intègre et propose des trajets en covoiturage de plusieurs plateformes nationales (Blablacar, Boogi, Roulezmalin...), mais avec des résultats qui restent à fiabiliser.

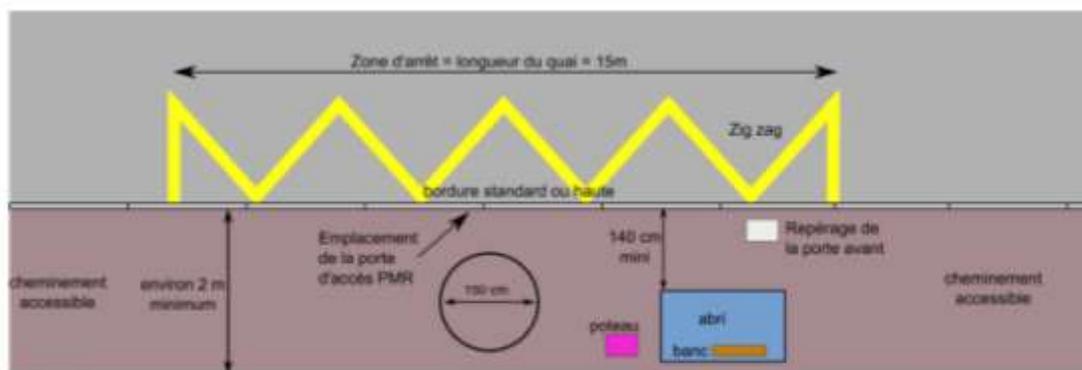


### 2.3.5 Accessibilité

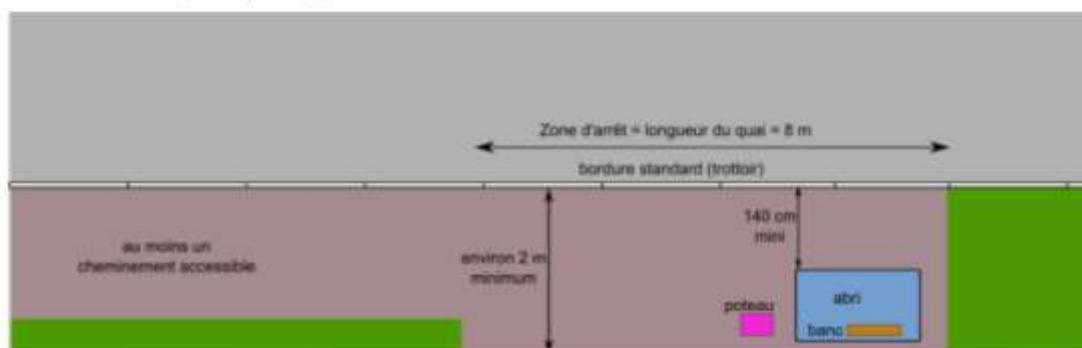
D'après le Schéma Directeur d'Accessibilité / Agenda d'Accessibilité Programmé de Grand Cognac réalisé en 2016, la mise en accessibilité du réseau de transport en commun régulier Transcom est une thématique déjà partiellement prise en compte, avec des aménagements déjà réalisés lorsque le contexte le permet. Plus particulièrement, le pôle Gambetta, centre du réseau, a été aménagé en respectant les normes en matière d'accessibilité (hauteur des quais, largeur de passage...). Toutefois, des améliorations restent à réaliser, tant sur les aménagements que sur le matériel roulant :

- Si le matériel roulant est en partie équipé pour l'accueil des personnes à mobilité réduite, certaines actions restent à mettre en œuvre, comme l'amélioration des systèmes de rampe existants (avec la mise en place d'un système d'agenouillement permettant d'utiliser les rampes sans quais surélevés).
- Concernant les aménagements de voirie, l'Agenda d'Accessibilité Programmée prévoit le réaménagement prioritaire de 65 des 166 arrêts du territoire, selon les critères règlementaires (tels que définis par le schéma d'aménagement suivant). En pratique toutefois, suite à l'évolution du système de transport à la demande en septembre 2018, seuls les arrêts des communes de Cognac et de Châteaubernard pourront faire l'objet d'aménagements.

Référentiel d'aménagement pour un point d'arrêt du réseau régulier :



Référentiel d'aménagement pour un point d'arrêt du réseau TAD :



Source : SDA/ADAP, Grand Cognac, 2016

## 2.3.6 Sécurité routière

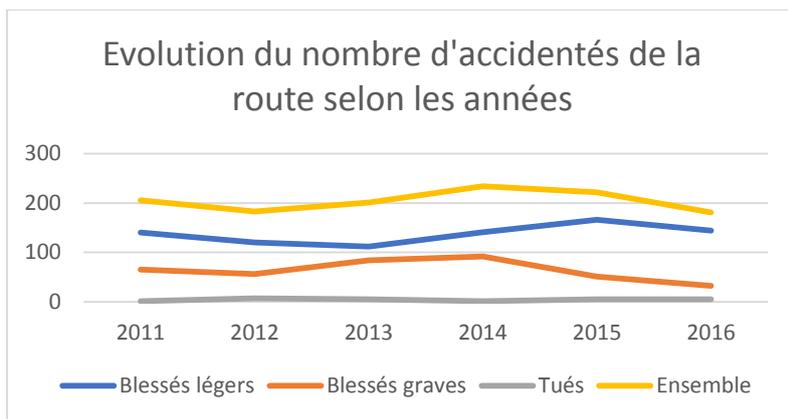
### a. Des zones particulièrement accidentogènes

Zone de convergence et de passage de nombreux déplacements sur le territoire, le centre-ville de Cognac concentre le plus d'accidents impliquant des blessés. Les points les plus accidentogènes se situent au croisement de la RD24 et de la rue de Segonzac, et à l'intersection de la RD945 et de la RD732.



### b. Une faible variation du nombre de blessés entre 2011 et 2016

Entre 2011 et 2016, le nombre d'accidentés de la route a connu une baisse de 12%. Toutefois, les collectivités ne pouvant pas entièrement maîtriser ces données, elles subissent des fluctuations constantes.



## 2.3.7 Nouvelles pratiques et outils de mobilité

### a. Couverture numérique du territoire

Afin de garantir la compétitivité du territoire en matière économique, les élus de Grand Cognac font du numérique un projet prioritaire. Le déploiement de la fibre optique dans toutes les communes de l'agglomération, actuellement en cours, sera effectif en 2021.

Si l'importance du recours au télétravail est inconnue sur le territoire, selon les élus, il devrait prendre de l'importance dans les prochaines années. Grand Cognac cherche à accompagner cette dynamique et envisage de développer des tiers-lieux sur le territoire.

Toutefois, une part importante des emplois sur le territoire est liée à la production d'alcool (entretien et récolte de la vigne, embouteillage, logistique, ...). Ce sont autant d'emplois non éligibles au télétravail.

### b. Les Plans de Mobilité

Grand Cognac regroupant moins de 100 000 habitants, la collectivité n'est pas dans l'obligation de réaliser un Plan de Déplacements Urbains. Aussi, les entreprises et les administrations du territoire, quelle que soit leur taille et leur nombre d'employés, ne sont pas soumises à l'obligation de réaliser un plan de mobilité.

Le Centre Hospitalier Intercommunal du Pays de Cognac a engagé de manière volontaire la réalisation d'un Plan de Mobilité. L'entreprise Taransaud a manifesté sa volonté pour la réalisation d'un plan de mobilité à l'échelle de la zone industrielle de Merpins.

A ce jour, Grand Cognac n'a pas défini de stratégie pour accompagner ces entreprises volontaires.

### 3 Synthèse et enjeux des conditions de mobilité

#### 3.1 Synthèse AFOM

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<b>Gouvernance</b>	Période de changements	Réorganisation inachevée	PGD : définir une feuille de route	
<b>Emploi et activité</b>	Dynamique économique soutenue (filière cognac)	Développement des activités en périphérie (desserte moins aisée)	Localiser les extensions futures en prenant mieux en compte leur accessibilité	Augmentation des flux automobiles, exclusion des personnes non motorisées
<b>Tourisme</b>	Fort potentiel du territoire	Forte utilisation de la voiture	Attractivité renforcée par la LGV	Pas de diffusion des effets positifs
<b>Publics spécifiques</b>	Initiatives locales	Besoins réels mais diffus	Maintien de services du quotidiens dans les centres-bourgs	
<b>Transports ferroviaires</b>	3 gares sur le territoire Modernisation = pérennité LGV à Angoulême	Voie unique Desserte pas adaptée à tous les besoins	Développer le rabattement sur le train Amélioration de la signalisation Valorisation des gares de Jarnac et Châteauneuf	Diffusion limitée de l'effet LGV
<b>Transports interurbains et scolaires</b>	5 lignes dont 2 structurantes (8 et 15) Tarifs attractifs Plus de 50% de la population desservie Scolaire : dans toutes les communes	Offre faible sur les autres lignes Qualité de l'accueil des voyageurs aux arrêts (abris, information)	Meilleure coordination avec les autres offres Scolaire : peut constituer une base de service minimale, à optimiser avec l'urbain	Impact financier des transports scolaires à évaluer
<b>Transports urbains</b>	4 lignes régulières 1 service de transport à la demande couvrant tout le territoire	Territoire partiellement desservi par les lignes régulières Clientèle de captifs	Complémentarité avec le train Potentiel : flux domicile-travail Intégration urbain / scolaire	Financement par le versement transport arrivé au bout de son rendement au taux actuel
<b>Circulation automobile</b>	Réseau de voirie maillé Peu de points de congestion	Point noir de circulation autour des giratoire de la Trache et de Crouin Trafic poids lourds important	Possibilité de réduire les flux de transit sur le giratoire de la Trache par la création de nouvelles voies	Augmentation des flux de circulation sur le giratoire de la Trache
<b>Stationnement</b>	Peu de contraintes, pression réduite Réponse à différents besoins	Emprise foncière importante des parkings dans certaines communes	Valorisation de certains parkings pour d'autres fonctions plus urbaines	Augmentation de la demande (dont autocars et poids-lourds)
<b>Marche, vélo</b>	Nombreuses boucles de randonnée Topographie favorable	Pas de sentier de randonnée valorisé à l'échelle intercommunale Très peu d'aménagements dédiés	Valorisation des Voies Romaines Euro Vélo 3 + Flow vélo en 2020	Ne pas pouvoir répondre à une croissance rapide de la demande
<b>Nouvelles pratiques de mobilité</b>	Actions récentes Développement du covoiturage	Aires concentrées sur une partie du territoire Peu de communication Faible potentiel du télétravail	Information, sensibilisation	Confidentialité, effet de club

## 3.2 Enjeux de mobilité

Sur le territoire de Grand Cognac, la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé, pour les déplacements touristiques comme professionnels. Toutefois, les analyses menées dans le cadre de cette étude ont permis de définir plusieurs enjeux, notamment à partir des actions et des pratiques de mobilités alternatives à l'autosolisme<sup>5</sup>, dont certaines sont déjà amorcées :

### ***Amélioration des conditions de circulation dans le pôle urbain de Cognac***

L'entrée sud de Cognac, autour du giratoire de la Trache accessible via la RN141, subit la congestion automobile, en particulier aux heures de pointe. Ce point noir de circulation est le plus important de l'agglomération.

Plus globalement, la fluidification des circulations dans le pôle urbain de Cognac nécessitera le report modal d'une partie des automobilistes sur des modes alternatifs pour tout ou partie de leurs trajets.

### ***Amélioration des conditions de desserte en transports en commun d'Angoulême et de Saintes***

Angoulême et Saintes sont les deux destinations privilégiées pour les déplacements domicile-travail externes. Si ces villes sont reliées à Cognac par les transports en commun, ces derniers sont peu utilisés, au profit de la voiture. Une amélioration des conditions de liaisons en transports en commun entre ces entités pourrait favoriser leur usage.

Ces efforts pourraient en particulier être concentrés sur les caractéristiques de la desserte, en particulier son amplitude et sa fréquence.

### ***Captage de nouveaux usagers des transports en commun***

La motorisation des ménages est importante et les conditions de circulation et de stationnement sont globalement peu contraintes. Toutefois, le report modal d'une part des déplacements en voiture vers les transports en commun permettrait de réduire l'emprise de la voiture, en particulier dans le secteur urbain de Cognac. Les transports en commun, plus spécifiquement le réseau urbain, sont principalement utilisés par des captifs et très peu utilisés par les actifs. Une évolution de l'offre pourrait permettre de capter un nouveau public.

### ***Développement du covoiturage***

Déjà pratiqué sur le territoire, le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation. Il a un effet bénéfique sur la congestion routière, de même que sur la pollution et la sécurité routière. Un enjeu réside donc dans son développement sur le territoire. Les acteurs publics (en particulier la Communauté d'Agglomération et le Conseil Départemental) peuvent jouer un rôle important, à la fois à travers la création d'aménagements adaptés et la publicité du mode.

### ***Développement du vélo, en particulier dans les zones urbaines***

Quasi-inexistants dans les communes rurales, les aménagements cyclables sont peu nombreux, hétérogènes et discontinus dans les secteurs urbains. Les trois zones urbaines de Grand Cognac étant compactes, il y demeure un important potentiel de développement du vélo.

### ***Valorisation et mise en cohérence des sentiers de randonnée***

Les sentiers de randonnée sont nombreux sur le territoire. Toutefois, la reconnaissance de Grand Cognac comme espace de randonnée est conditionnée par la mise en cohérence de ces différents sentiers, qui sont pour la plupart à l'échelle communale et non reliés entre eux. Les anciennes voies

---

<sup>5</sup> Fait de circuler seul dans une voiture

romaines traversant le territoire représentent une opportunité de valorisation paysagère et patrimoniale à travers la création de chemin de randonnée intercommunaux (et même interdépartementaux).

***Accompagnement des entreprises dans leurs initiatives en faveur d'une mobilité durable***

Les entreprises, à travers le versement transport, sont le principal financeur de la politique mobilité de Grand Cognac. Elles sont par ailleurs génératrices d'un nombre important de déplacements, que ce soit les trajets domicile-travail, les flux de marchandises, les échanges entre sites d'une même entreprise... Aussi, il apparaît important de coordonner les initiatives publiques et privées pouvant permettre d'envisager de nouveaux services de mobilité pour les entreprises.

La stratégie de mobilité et le plan d'actions pluriannuel ont été définis à partir de ces enjeux.

## 4 Stratégie de mobilité à l'horizon 2030

A partir des enjeux de mobilité définis précédemment, les élus ont élaboré une stratégie de mobilité pour le territoire, organisée par objectifs autour de quatre grands axes :

- Transport en commun et intermodalité
- Circulation, infrastructures routières, stationnement
- Modes actifs et nouvelles pratiques de mobilité
- Besoins de mobilité

Ces objectifs quantitatifs et qualitatifs sont hiérarchisés conformément à la volonté des élus :

- **Les objectifs prioritaires** sont ceux pour lesquels les actions seront les premières à être réalisées.
- **Les objectifs secondaires** jouent eux aussi un rôle important dans la politique de mobilité. Les actions relatives à leur mise en œuvre seront menées une fois les actions prioritaires engagées.
- Enfin, **les objectifs localisés** concernent des secteurs définis et limités du territoire de Grand Cognac.

## 4.1 Les objectifs prioritaires

### 4.1.1 Objectif 1 : Augmenter le nombre d'utilisateurs du covoiturage

Fin 2019, le territoire de Grand Cognac dispose de 7 aires de covoiturage aménagées. Le diagnostic et une enquête spécifique ont permis de confirmer un intérêt de la population pour cette solution de mobilité ainsi qu'un potentiel de développement.

Le covoiturage permet de répondre à des besoins en mobilité d'une partie de la population, en particulier dans les secteurs ruraux, où la desserte en transports collectifs est faible ou absente et pour les personnes non motorisées.

Il permet aussi de réduire le nombre de véhicules sur les routes, donc la congestion automobile (qui est globalement faible sur le territoire bien que présente en entrée de Cognac aux heures de pointe), de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes et de réaliser des économies pour ses usagers.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Global de Déplacements, une enquête a été réalisée sur le covoiturage : elle a montré que près des trois quarts des répondants souhaiteraient utiliser le covoiturage dans un avenir proche. Une augmentation importante de son usage est donc tout à fait envisageable, à condition que certains freins soient levés, en particulier si la mise en relation des covoitureurs et des covoiturés est rendue plus facile et que davantage de points de rencontre sont matérialisés sur le territoire.

Le potentiel le plus important correspond aux déplacements contraints, c'est-à-dire des actifs et des étudiants qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'étude, dont les horaires sont généralement fixes, connus à l'avance et récurrents. Les déplacements plus occasionnels dès lors qu'ils sont organisés à l'avance, peuvent aussi être effectués en covoiturage. Il est donc important de prendre en compte l'ensemble des usagers potentiels.

#### **4.1.2 Objectif 2 : Faciliter les déplacements intermodaux**

Les deux autorités organisatrices de la mobilité sur le territoire, la Région et Grand Cognac, assurent chacune des dessertes dans le cadre de leurs compétences. Toutefois, ces offres présentent une faible cohérence d'ensemble, principalement pour des raisons historiques de répartition des compétences.

Pour répondre aux besoins de la population, et d'autant plus que l'offre est faible, il est indispensable qu'elle corresponde à une logique générale de fonctionnement facilitant les changements entre les réseaux pour les usagers. Ceci permet en effet, même à offre constante, de mieux répondre aux besoins de mobilité en renforçant l'articulation entre les maillons de la chaîne de mobilité.

Une amélioration des conditions d'intermodalité permettrait de répondre à un besoin et une demande de la population. Ce besoin s'exprime plus particulièrement au niveau des gares SNCF, où la continuité des trajets au départ ou à l'arrivée n'est pas toujours satisfaite, en raison de l'absence ou de la très faible desserte en transports en commun des gares du territoire. En outre, les conditions physiques d'intermodalité entre les réseaux urbains et interurbains restent largement perfectibles, d'un point de vue fonctionnel comme organisationnel.

Cet objectif vise donc à mieux organiser et hiérarchiser la desserte en transports en commun, à travers notamment une redéfinition de la place de chaque réseau dans la logique d'ensemble et de son rôle en termes de réponse aux besoins.

Secondement, il vise aussi à favoriser l'intermodalité en assurant de meilleures conditions d'échanges entre les différents réseaux de transports en commun, mais aussi avec les modes individuels (motorisés ou actifs). Cet objectif spécifique concerne à la fois les conditions fonctionnelles (proximité et confort de changement de mode) et organisationnelles (temps de correspondance, gestion des aléas, information voyageurs multimodale, tarification le cas échéant, etc.).

La mise en œuvre de cet objectif concernera ces différents aspects qui, bien que devant respecter une cohérence d'ensemble, peuvent pour la plupart être mis en place de manière séparée et progressive dans le temps : hiérarchisation des réseaux, aménagements de différentes natures et échelles, valorisation de la plateforme numérique régionale de transport, etc. Toutefois, la mise en œuvre coordonnée de plusieurs actions (à la fois en termes d'organisation, d'aménagement et d'information) assurera davantage de réussite à l'objectif.

### 4.1.3 Objectif 3 : Augmenter l'utilisation du réseau ferroviaire

Le train est le transport en commun le plus structurant du territoire. Il assure un rôle majeur de desserte vers et depuis les pôles urbains régionaux, en particulier Angoulême et Saintes. Il est l'épine dorsale des transports en commun sur le territoire, et la porte d'entrée et de sortie pour les déplacements hors agglomération, qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux, grâce aux trois gares qui le desservent.

Il participe donc pleinement à l'attractivité économique et touristique du territoire.

De plus, il permet de réduire le trafic routier par un effet de report modal, cela présentant plusieurs avantages énoncés précédemment. Ceci concerne à la fois le transport de voyageurs et de marchandises, le report du fret de la route vers le rail présentant les mêmes avantages que pour les voyageurs, les questions relatives à la sécurité routière et à la congestion étant ici plus importantes.

D'après l'INSEE, en 2015, seuls 3% des actifs sortants de Grand Cognac utilisent les transports en commun (dont le train) pour se rendre sur leur lieu de travail. A l'horizon du PGD, d'ici 2030, cette part pourrait connaître une importante augmentation pour les actifs dans le cadre de leurs déplacements domicile - travail, mais aussi pour tous les autres motifs de déplacement.

Pour ce faire, plusieurs objectifs spécifiques doivent être atteints :

- Mieux répondre aux besoins des actifs, notamment en leur permettant de prendre le premier TGV de la journée à Angoulême en direction de Paris et Bordeaux (impossible aujourd'hui, faute de train en correspondance desservant les gares du territoire de Grand Cognac) ;
- Mieux répondre aux besoins de la population, en particulier les lycéens et étudiants, qui sont susceptibles d'utiliser le train dans le cadre de leurs trajets pendulaires. Cela peut en outre consolider auprès de ce public l'habitude d'utiliser le train et les transports en commun en général ;
- Augmenter la part du fret ferroviaire pour les entreprises locales au départ de la plate-forme container de la gare de Cognac.

Ne détenant pas la compétence en matière de transport ferroviaire, Grand Cognac ne peut pas directement agir sur les conditions de desserte en train. Toutefois, elle peut favoriser l'utilisation du réseau ferroviaire en assurant de meilleures connexions et conditions d'intermodalité avec les réseaux et différents modes pour lesquels elle dispose de la compétence (bus, modes routiers motorisés et actifs). Grand Cognac peut également accompagner la Région sur certaines innovations, telles que le test de trains de voyageurs à hydrogène, par exemple.

#### **4.1.4 Objectif 4 : Augmenter le nombre d'utilisateurs des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains**

Les analyses et les entretiens menés dans le cadre du diagnostic ont montré que les réseaux urbains et interurbains desservant Grand Cognac sont sous-utilisés. Le réseau urbain de Grand Cognac est en limite inférieure d'attractivité en termes de volume d'offre et de réponse aux besoins. Pour être attractif, le réseau doit mieux répondre aux besoins de déplacement des usagers potentiels. Ceci permettra de faire augmenter le taux de remplissage des véhicules en circulation et d'améliorer l'image et le taux de rentabilité du réseau.

Plus globalement, le report modal de la voiture vers les transports en commun permet de réduire les flux automobiles, ceci présentant plusieurs avantages (en termes de pollution atmosphérique et sonore, d'occupation de l'espace public et des espaces de stationnement publics et privés, d'ambiance urbaine, de congestion, de sécurité routière, etc.).

Les analyses menées dans le cadre du diagnostic ont révélé que les usagers des services de transports collectifs sur le territoire sont majoritairement des captifs et en particulier des jeunes ne disposant pas du permis de conduire.

Le diagnostic a aussi montré que les conditions d'intermodalité des deux réseaux de transports collectifs routiers du territoire étaient largement perfectibles (pour les réseaux entre eux mais aussi avec les TER).

Deux objectifs spécifiques ressortent donc :

- Augmenter la part des actifs dans l'ensemble des utilisateurs des lignes, notamment en leur faisant mieux connaître l'offre ;
- Adapter l'offre pour mieux répondre aux besoins, en particulier en rabattement sur les pôles d'échanges et les pôles secondaires comme Jarnac et au niveau local, en direction des pôles générateurs de déplacements.

En l'état actuel des échanges entre Grand Cognac et la STGA, l'exploitant se tient prêt à étudier toute modification du réseau, dans le respect des moyens financiers de la collectivité et des moyens techniques de la STGA.

#### 4.1.5 Objectif 5 : Développer l'usage du vélo

S'ils présentent des avantages pour les cyclistes (sur leur santé physique et mentale notamment), les déplacements à vélo sont aussi collectivement plus favorables que ceux en voiture. En effet, ils participent notamment à réduire les flux routiers ainsi que les émissions polluantes, et à améliorer les conditions de sécurité routière. En outre, le vélo offre une solution de mobilité aux personnes non motorisées, au moins pour les courtes distances.

Représentant aujourd'hui moins de 5% des déplacements domicile-travail des actifs résidant et travaillant sur le territoire<sup>6</sup>, le vélo dispose d'une forte marge de progression.

Pour ce faire, plusieurs objectifs spécifiques doivent être atteints, en particulier :

- Assurer la sécurité des cyclistes, pour que les conditions de sécurité routière ne soient plus un frein à l'usage du vélo ;
- Développer l'usage du vélo en particulier dans les centres-villes, les centres-bourgs, et en direction des zones économiques puisque ce sont les secteurs dans lesquels la densité urbaine et démographique est la plus importante et vers lesquels les déplacements sont souvent les plus nombreux (en particulier les déplacements courts) ;
- Assurer la continuité des itinéraires cyclables et des liaisons entre hameaux et bourgs qui représentent un potentiel d'usage du vélo puisqu'elles sont souvent de courte distance ;
- Redonner goût au vélo pour lui rendre sa place de mode de déplacement du quotidien en plus de son usage de loisir ;
- Faciliter l'intermodalité vélo/train, pour combiner les modes de déplacement et permettre au vélo de répondre à tous les besoins, pour faciliter le report modal de la voiture vers le vélo ;
- Valoriser la Flow Vélo en l'utilisant comme axe majeur du réseau local ;
- Développer et valoriser les itinéraires de loisirs existants.

Plusieurs actions doivent être mises en œuvre simultanément pour favoriser l'usage du vélo. Une action coordonnée sur l'ensemble de ces objectifs permettra de mieux répondre à l'objectif global.

Ces actions concernent d'une part les aménagements cyclables qui sont trop peu nombreux<sup>7</sup> et pourraient mieux répondre aux besoins des cyclistes, tant en circulation qu'en stationnement, notamment à travers la création d'itinéraires dédiés et de stationnements sécurisés aux emplacements stratégiques.

D'autre part, la valorisation et le développement du vélo doivent aussi passer par une plus forte communication sur les possibilités de liaison et les bienfaits de son usage.

Enfin, le vélo à assistance électrique permet de répondre à des besoins plus variés que le vélo traditionnel, en offrant la possibilité aux cyclistes de parcourir de plus longues distances et de s'affranchir relativement des reliefs. En outre, il est un outil intéressant de « renouement » avec le vélo, en particulier auprès des populations âgées dont les capacités physiques peuvent limiter – au moins psychologiquement – l'usage du vélo.

---

<sup>6</sup> Source : INSEE 2014

<sup>7</sup> Cf rapport de diagnostic, partie 4.3

## 4.2 Les objectifs secondaires

### 4.2.1 Objectif 6 : Limiter les besoins de déplacements motorisés imposés

Sur le territoire de Grand Cognac, plus de 80% des communes sont rurales. Les analyses menées dans le cadre du diagnostic ont montré que 5% des ménages habitant dans les communes rurales du territoire ne sont pas motorisés (soit environ 800 ménages).

La population du territoire est vieillissante : 10% des habitants ont plus de 75 ans, soit environ 7 000 personnes. La répartition des personnes de cette classe d'âge dans les différentes communes est très hétérogène, de 4% à Mesnac à 17% à Ambleville. Globalement, près de 45% des plus de 75 ans habitent dans une commune rurale.

A partir de 75 ans, il est fréquent que la capacité motrice diminue et nuise à la possibilité de conduire une voiture, rendant les personnes âgées plus dépendantes des transports en commun et/ou d'un accompagnateur pour leurs déplacements. Or, sur le territoire de Grand Cognac, les services réguliers de transports en commun n'assurent pas de desserte des espaces ruraux et le service de transport à la demande ne peut répondre à tous les besoins quotidiens.

Pour tous et en particulier pour les actifs travaillant sur le territoire, l'éloignement des fonctions urbaines peut provoquer des difficultés d'organisation quotidienne, voire l'impossibilité d'accéder à certains services, en raison d'un temps de trajet trop important et incompatible avec une journée ordinaire de travail.

Si tous les besoins en déplacement ne peuvent être assurés par la collectivité pour tous et tout le temps, ils peuvent être réduits en diminuant la distance entre les personnes et l'objet de leur déplacement, à travers deux objectifs spécifiques :

- Faciliter l'accès aux services du quotidien (commerces, équipements, soins) en favorisant leur maintien ou leur retour dans les centres-bourgs pour limiter les besoins en déplacements ;
- Développer les services et commerces à proximité des entreprises pour limiter le nombre de déplacements des actifs (ex. : demande exprimée par les entreprises de la zone de Merpins).

Plusieurs actions doivent être mises en place pour y parvenir. Elles concernent plus particulièrement l'aide à l'installation ou à la reprise de commerces (en particulier en milieu rural), la limitation de l'implantation d'hypermarchés, le développement des commerces ambulants et de la livraison à domicile, mais aussi la réhabilitation de logements vacants ou encore, la création de maisons médicales.

Au-delà du Plan Global de Déplacements, ces actions doivent être traduites dans les autres stratégies d'aménagement, notamment le SCoT, le PLUi et le PLH.

#### 4.2.2 Objectif 7 : Améliorer les conditions de transport de marchandises

Les flux de marchandises sur le territoire sont principalement concentrés dans les centralités urbaines, en particulier autour de Cognac. Certaines zones d'activités, comme celle du Pont Neuf à Salles-d'Angles connaissent un fort trafic poids lourds. La RN 141, qui traverse le territoire d'est en ouest, est empruntée quotidiennement par d'importants flux de poids lourds, notamment en transit.

Les activités agricoles et industrielles génèrent d'importants flux de marchandises, indispensables à l'activité économique sur le territoire.

Néanmoins, les déplacements des poids lourds sur le territoire ne sont pas toujours effectués dans des conditions de confort optimales pour les entreprises et les conducteurs, particulièrement en raison du manque d'aires de stationnement et d'infrastructures dédiées.

De plus, des poids lourds empruntent parfois des routes n'ayant pas vocation à les accueillir, en raison d'une réglementation inadaptée ou trop peu lisible.

Afin de répondre à ces problématiques, plusieurs objectifs doivent être atteints :

- Améliorer les conditions de circulation des poids lourds en direction des zones d'activités ;
- Améliorer et organiser le stationnement des poids lourds dans les zones d'activités ;
- Faire diminuer les flux de poids lourds sur le territoire en augmentant l'utilisation du fret ferroviaire.

Pour ce faire, plusieurs actions doivent être mises en place :

- Créer des aires fonctionnelles à destination des poids lourds, avec des services dédiés, comme des places de stationnement adaptées à leur gabarit mais aussi par exemple des sanitaires, voire une offre de restauration ;
- Adapter les réglementations en interdisant l'utilisation des voiries secondaires pour le transit et en orientant les poids lourds vers les routes principales.

L'Union Patronale mène une étude sur l'utilisation du fleuve, à long terme, pour le transport de marchandises. De nombreuses contraintes restent toutefois à lever pour utiliser la Charente comme voie de fret (en particulier du fait de la présence de nombreuses écluses).

### 4.2.3 Objectif 8 : Diminuer l'usage de la voiture pour les déplacements des actifs

Dans Grand Cognac, plus de 80% des 23 000 actifs résidant et travaillant sur le territoire s'y rendent en voiture, contre environ 10% par modes actifs et 1% en transports en commun.

Ces déplacements en voiture sont générateurs de coûts pour les actifs, et de pollution environnementale. De plus, ils sont aussi très concentrés dans le temps (aux heures de pointe) et dans l'espace (Cognac et communes proches), provoquant de la congestion routière (relative mais quotidienne).

Par ailleurs, dans les territoires à dominante rurale comme celui de Grand Cognac, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail peuvent être de longue distance. Cela provoque aussi une multiplication des déplacements au cours de la journée, pouvant complexifier la vie quotidienne des actifs.

Pourtant, des solutions existent par ailleurs pour faciliter le quotidien des actifs et rester un territoire attractif en termes de conditions d'emploi, notamment :

- Soutenir le développement du télétravail et du coworking ;
- Inciter et accompagner les entreprises pour la réalisation de plans de mobilité ;
- Permettre aux actifs des zones économiques d'utiliser un mode alternatif à la voiture individuelle pour se rendre au travail.

Ces objectifs concernant directement les pratiques quotidiennes des actifs, ils doivent pour être atteints faire l'objet d'un plan d'action dans lequel la Communauté d'Agglomération de Grand Cognac, les communes qui la composent, mais aussi les entreprises, doivent travailler ensemble.

Les actions à mener pour atteindre l'objectif sont les suivantes :

- Inciter et accompagner les entreprises dans la réalisation de plans de mobilité ;
- Développer la fibre optique pour permettre l'accès au très haut débit (souvent indispensable pour le télétravail) ;
- Réaliser un plan de mobilité pour la Communauté d'Agglomération, pour améliorer les conditions de mobilité des agents mais aussi pour montrer l'exemple (covoiturage pour les réunions, visioconférences, etc.) ;
- Collaborer avec les entreprises pour inciter à l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail.

#### **4.2.4 Objectif 9 : Accompagner le développement de la mobilité électrique**

Les véhicules électriques présentent de nombreux avantages par rapport aux véhicules thermiques.

Ceux qui les utilisent réalisent à long terme des économies (de carburant notamment). Ils sont aussi faciles à conduire et nécessitent moins d'entretien. Enfin, ils participent à l'amélioration du cadre de vie, grâce à l'absence d'émission locale de particules et de CO<sub>2</sub>, ainsi qu'une réduction considérable des nuisances sonores.

Le véhicule électrique répond bien aux besoins des collectivités et des entreprises pour déplacements locaux et invite à une réflexion préalable sur ses pratiques de mobilité et à l'optimisation de ses déplacements.

Pour ces raisons, de plus en plus de particuliers, d'entreprises et de collectivités adoptent les véhicules électriques comme mode de déplacement. Grand Cognac peut faciliter l'usage de la voiture électrique pour ceux qui en possèdent et inciter les propriétaires de véhicules thermiques à opérer un changement vers cette énergie.

Pour y parvenir, deux objectifs spécifiques doivent plus particulièrement être atteints :

- Permettre aux particuliers de recharger leurs véhicules électriques ou hybrides sur le territoire ;
- Intégrer l'électrique dans le renouvellement des flottes des collectivités et inciter les entreprises à opérer ce même changement.

Au-delà, une veille active sera menée sur les motorisations émergentes, notamment sur l'hydrogène.

La mise en place d'actions coordonnées relatives à ces objectifs, conjuguée à une action de communication, permettra d'accompagner le développement de la mobilité électrique et de valoriser l'engagement de la collectivité à ce sujet.

## 4.3 Les objectifs localisés

### 4.3.1 Objectif 10 : Améliorer les conditions de circulation routière

Sur le territoire de Grand Cognac, les conditions de circulation, en entrée, en sortie comme en transit, sont plutôt bonnes, le trafic souffrant globalement peu de congestion. Certains points durs subsistent néanmoins en des secteurs localisés du territoire, en particulier en entrée et sortie de Cognac.

Ces points de congestion, bien que très localisés et limités dans le temps, provoquent de l'inconfort pour ceux qui pratiquent et ceux qui traversent le territoire. En outre, pour rester fonctionnel et attractif, le territoire se doit de traiter ce thème. Il pourrait en effet à moyen terme grandir et devenir une contrainte sur le territoire et pour ses habitants.

Plusieurs objectifs spécifiques sont identifiés pour répondre à ces enjeux :

- Rendre les circulations plus fluides (en particulier autour des ronds-points de la Trache et de Couvin) et réduire la vitesse de circulation des véhicules dans les secteurs urbains ;
- Optimiser les infrastructures routières et limiter le passage en zone urbaine des flux de transit.

Ce grand objectif concernant le mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire, il nécessite une intervention globale et transversale, sur les éléments relatifs à l'automobile d'une part, mais aussi à travers une valorisation des autres modes.

Il impose donc la mise en œuvre de nombreuses actions, à court et plus long termes, en plus des autres actions présentées précédemment, qui permettront aussi de réduire le trafic automobile et donc d'améliorer les conditions de circulation routière :

- Etudier la possibilité de créer des contournements routiers de Cognac d'une part et Malvieille d'autre part. Cela permettrait en effet d'y réduire le trafic en zone urbaine de manière substantielle ;
- Créer un franchissement au-dessus de la RN141 pour faciliter les échanges entre les zones commerciales de Châteaubernard ;
- Faire évoluer les horaires de travail, afin que l'ensemble des déplacements domicile-travail soient moins concentrés dans le temps et qu'ils génèrent moins de congestion aux heures de pointe ;
- Mener une campagne de communication auprès des habitants au sujet des déplacements courts, qui peuvent être aisément réalisés à pied ou à vélo ;
- Mener une campagne de communication sur l'impact environnemental de l'utilisation de la voiture par rapport aux autres modes.

## 5 Plan d'actions pluriannuel

Le plan d'actions est composé de 20 actions : 13 actions prioritaires, 5 actions secondaires et 2 actions localisées. Ces 20 mesures sont déclinées en fiches actions. En synthèse, à la fin de ce rapport, deux tableaux présentent le calendrier de mise en œuvre du PGD ainsi qu'une esquisse de programmation financière pluriannuelle, pour la période 2020-2025.

### 5.1 13 actions prioritaires

1	Aménager des espaces dédiés au covoiturage
2	Intégrer Modalis et mettre en place une communication sur le covoiturage orientée vers les actifs
3	Améliorer la desserte des aires de covoiturage par les transports urbains et interurbains
4	Créer un réseau d'autostop organisé
5	Améliorer la desserte en transports en commun entre les gares ferroviaires et les principales zones d'emplois
6	Promouvoir les actions mises en place par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités
7	Assurer une meilleure desserte urbaine et interurbaine des trois gares
8	Assurer la continuité de l'utilisation du fret ferroviaire
9	Ouvrir l'utilisation des lignes scolaires à tous les usagers
10	Poursuivre l'amélioration du réseau de bus urbain
11	Etablir un bilan de Trans'porte et ajuster le service si nécessaire
12	Mettre en place du stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares et grands équipements
13	Elaborer un schéma cyclable et soutenir les projets correspondants

# Action 1 Aménager des espaces dédiés au covoiturage

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs du covoiturage

## Enjeux et objectifs

La pratique du covoiturage semble augmenter sur le territoire depuis plusieurs années. Cette pratique peut répondre à des besoins non couverts par les transports en commun, dans les secteurs ruraux ou entre des destinations non desservies.

Il est important que Grand Cognac favorise et encadre son usage, afin qu'il se développe dans un environnement maîtrisé en harmonie avec les autres pratiques de mobilité du territoire.

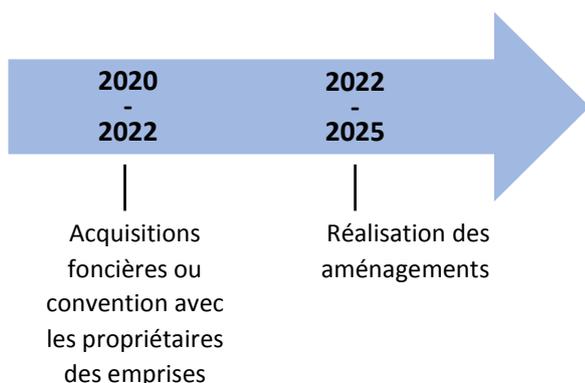
### Pilote de l'action

- Département

### Partenaires de mise en œuvre

- Grand Cognac
- Région Nouvelle-Aquitaine
- Communes

## Etapes de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Créer des aires de covoiturage
- Réserver des places au covoiturage sur des parkings existants

### Estimation financière

500 000 € pour 5 aires de 20 places

(soit un coût moyen de 5 000 € par place, hors acquisitions foncières)

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des aires de covoiturage

## Illustration



CODRA<sup>6</sup>

### Aire de covoiturage de Mainxe - Montagan



Source : Google Maps

# Action 2 Intégrer Modalis et mettre en place une communication sur le covoiturage orientée vers les actifs

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs du covoiturage

## Enjeux et objectifs

Si les déplacements domicile-travail ne sont pas les plus nombreux sur le territoire de Grand Cognac, ils sont les plus concentrés et par conséquent les plus générateurs de congestion. Les actifs sont les plus concernés par l'utilisation du covoiturage. Sur le territoire de Grand Cognac, il permet de plus de répondre à des besoins en mobilité qui ne sont pas satisfaits par les transports collectifs.

### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités

## Etapes de réalisation

En continu



## Actions à mettre en œuvre

- Intégrer le système d'information multimodale Modalis du Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Communiquer sur les services offerts localement (et plus) par la plate-forme

### Estimation financière

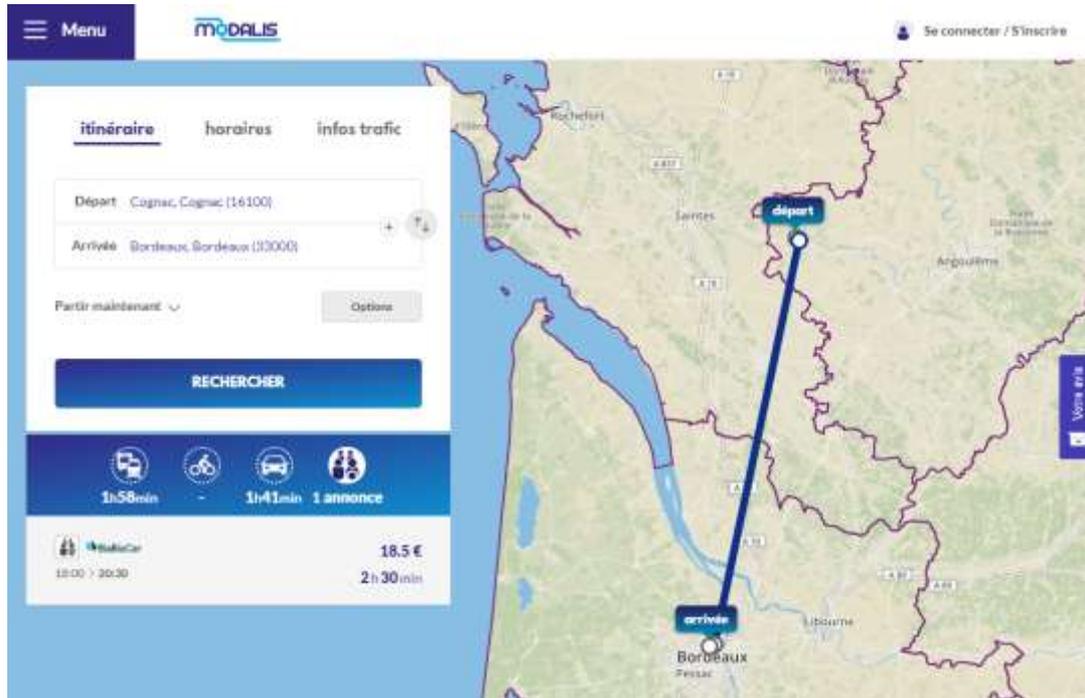
- Suivi technique
- Communication incluse dans le budget « Communication » de Grand Cognac

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Offre et usage de la plate-forme de covoiturage pour des trajets ayant leur origine et / ou leur destination sur le territoire

## ● Illustration

### Recherche d'offres de covoiturage sur Modalis



Source : modalis.fr

# Action 3 Améliorer la desserte des aires de covoiturage par les transports urbains et interurbains

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs du covoiturage

## Enjeux et objectifs

Si les aires de covoiturage permettent de promouvoir et de faciliter sa pratique, dans Grand Cognac, la plupart sont inaccessibles en transports en commun. Leur usage est donc réservé à des personnes disposant d'une voiture ou pouvant se faire déposer. La desserte par les transports collectifs des aires de covoiturage permettrait d'augmenter le nombre d'utilisateurs potentiels, de contenir le nombre de places de stationnement associées aux aires et d'encourager l'usage du covoiturage.

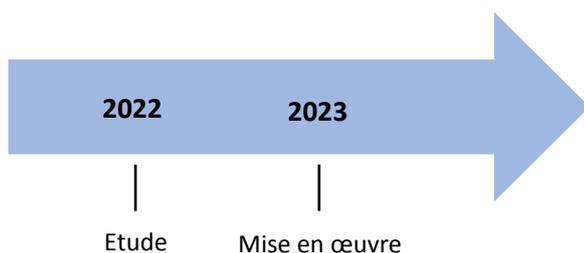
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Région Nouvelle-Aquitaine
- Département, le cas échéant (voirie)
- STGA

### Etapes de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Rationaliser l'offre de transport public existante pour desservir les aires de covoiturage
- Etudier une éventuelle adaptation du service de transport à la demande de Grand Cognac pour desservir les aires de covoiturage

### Estimation financière

A définir selon les modifications de ligne (coûts d'aménagement et le cas échéant, surcoûts d'exploitation en cas d'allongement d'itinéraire)

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de services par jour desservant les aires de covoiturage
- Fréquentation des lignes et arrêts desservant les aires de covoiturage

## ● Illustration

### *Aménagement multimodal de l'aire de covoiturage du Bois de l'Etoile (Florange, Moselle)*



Source : Google Maps

# Action 4 Créer un réseau d'autostop organisé

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs du covoiturage

## Enjeux et objectifs

Au croisement du covoiturage et du stop, l'autostop organisé est une solution de mobilité permettant aux personnes ne disposant pas de moyen de mobilité de réaliser de courts trajets en covoiturage. Les applications comme celle de Rézo Pouce permettent de réaliser de courts trajets depuis et vers des points d'arrêts identifiés sur le territoire et sans passer par les plateformes de covoiturage traditionnelles, qui ont davantage vocation à être utilisées pour des trajets moyens à longs et/ou pour des besoins récurrents.

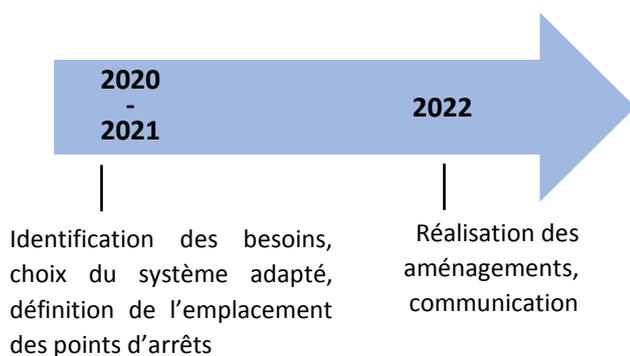
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Communes
- Opérateur privé

## Etapes de réalisation



## Actions à mettre en œuvre

- Cibler les besoins en déplacement non couverts par les transports en commun
- Etudier les différents systèmes d'autostop organisé ou de covoiturage de courte distance pour choisir celui répondant le mieux aux besoins de Grand Cognac
- Mettre en place les aménagements nécessaires
- Communiquer sur l'existence et le fonctionnement du système

### Estimation financière

Rémunération du prestataire externe (adhésion annuelle)

Formation, suivi technique

Eventuels aménagements physiques

Communication incluse dans le budget « communication » de Grand Cognac

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'utilisateurs de l'application (conducteurs, passagers)
- Nombre de voyages réalisés

## ● Illustration

### *L'accompagnement proposé par Karos*



Une application mobile à vos couleurs: simple et intuitive pour les déplacements domicile-travail de vos administrés



Une plateforme SaaS pour intégrer le covoiturage à vos lignes structurantes (tarification & billetterie) et suivre les résultats en temps réel



Un Chef de Projet dédié pour assurer le déploiement et faire du covoiturage un succès sur votre ressort territorial



Une équipe chargée de changer les habitudes de mobilité de vos administrés et de les soutenir dans la pratique du covoiturage quotidien

Source : [karos.fr](http://karos.fr)

### *Le principe de l'auto-stop organisé Rezo Pouce*



Source : [rezopouce.fr](http://rezopouce.fr)

# Action 5

## Améliorer la desserte en transports en commun entre les gares ferroviaires et les principales zones d'emplois

Objectif : Faciliter les déplacements intermodaux

### Enjeux et objectifs

Les principales zones d'emplois de Grand Cognac, comme celle de Merpins, attirent des actifs de l'extérieur du territoire, notamment jusqu'à Angoulême et Saintes.

Toutefois, à défaut de pouvoir effectuer le trajet entre les gares de Grand Cognac et leur lieu de travail, les actifs sont captifs de la voiture pour leurs déplacements pendulaires.

La mise en place de services de transports collectifs entre les gares et les zones d'emplois leur permettrait d'utiliser les transports en commun sur tout ou partie de leur trajet.

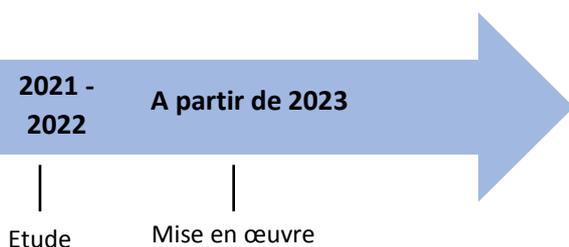
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Représentants des zones économiques
- STGA

### Etapes de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- En septembre 2020, dresser un bilan de la ligne de bus créée récemment entre la gare de Cognac et la ZI de Merpins et ajuster le service si nécessaire
- Etudier le cas échéant, mettre en place des dessertes entre les gares et les principales zones économiques

### Estimation financière

Acquisition d'un bus neuf : de l'ordre de 150 000 € (minibus) à 220 000 € (midibus)

Exploitation : 100 000 € par an par véhicule injecté pour une circulation matin, midi et soir (périodes de pointe)

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Coût de production
- Fréquentation de la ligne

# Illustration



## Zones d'activités et principaux équipements

- Contour des départements
  - Contour des EPCI
  - Contour des commune
  - Voies Fermées
  - La Charente
  - Réseau routier
- Équipements**
- Collège - lycée
  - Grands équipements commerciaux
  - Sport
  - Tourisme - Loisir
  - Santé
  - Principaux équipements administratifs
  - Zones commerciales ou industrielles
- Occupation du sol**
- Zones urbaines
  - Zones agricoles
  - Zones forestières



## Action 6

Promouvoir les actions mises en place par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Objectif : Faciliter les déplacements intermodaux

### Enjeux et objectifs

L'intermodalité permet aux voyageurs de passer d'un mode à l'autre et nécessite une forte coordination entre les autorités organisatrices. Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités a été créé en 2018 à cette fin, pour développer des actions concernant la coordination des offres de transport, la tarification, la billettique et l'information voyageurs. Il est important de relayer ces initiatives auprès du grand public pour porter à sa connaissance tous les dispositifs qui peuvent faciliter l'utilisation des transports publics.

#### Pilote de l'action

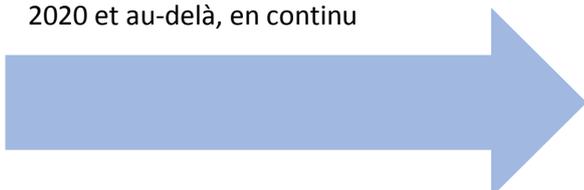
- Grand Cognac
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités

#### Partenaires de mise en œuvre

- Région Nouvelle-Aquitaine
- STGA
- Autres opérateurs

#### Etapes de réalisation

2020 et au-delà, en continu



#### Actions à mettre en œuvre

- Participer aux différentes études et expérimentations
- Communiquer auprès du public sur l'information existante (guide horaire, site internet)

NOUVELLE-AQUITAINE  
MOBILITES

#### Estimation financière

Communication incluse dans le budget  
« communication » de Grand Cognac

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Bilan des actions menées

● Illustration



**TRAIN + BUS + CAR + TRAM...**  
Tous vos trajets sur **modalis.fr**



# Action 7 Assurer une meilleure desserte urbaine et interurbaine des trois gares

Objectif : Augmenter l'utilisation du réseau ferroviaire

## Enjeux et objectifs

Des services de transport public desservent ou passent à proximité des gares du territoire mais ne sont pas ou très peu utilisés pour les déplacements pendulaires car la plupart du temps, les horaires ne sont pas coordonnés avec ceux des trains ou bien les voyageurs ignorent l'existence de ces possibilités.

Il peut y avoir des opportunités à travailler sur le plan technique compte tenu de la stabilité de l'offre ferroviaire au long de l'année dans le cadre d'adaptations fines des réseaux.

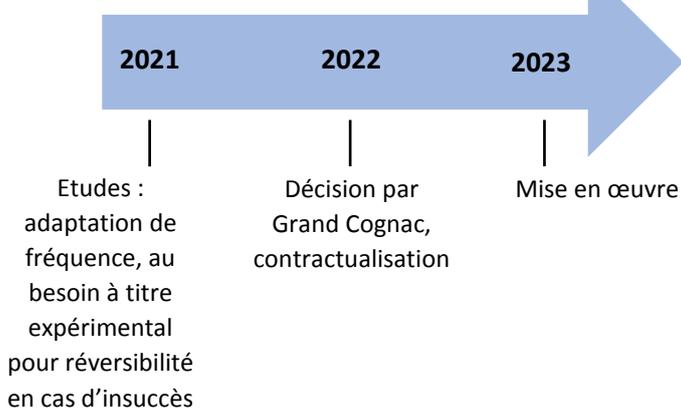
## Pilote de l'action

- Grand Cognac
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités

## Partenaires de mise en œuvre

- Région Nouvelle-Aquitaine
- STGA
- SNCF

## Etapes de réalisation



## Actions à mettre en œuvre

- Etudier les correspondances possibles avec les trains pour chaque ligne desservant les gares
- Indiquer les trains pour lesquels la correspondance est assurée (ex. : ligne F au départ de Jarnac ville mais aussi pour les lignes A, B et E à Cognac)
- Régulariser des offres bus en milieu de journée, au besoin en transport à la demande, pour permettre l'aller-retour en demi-journée

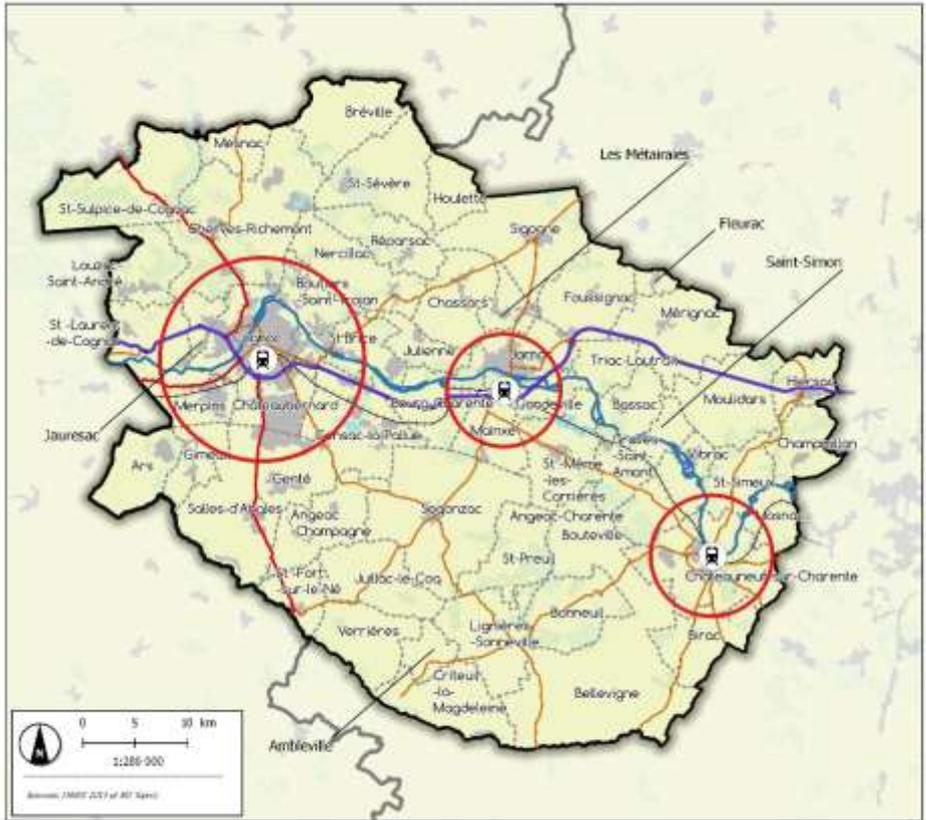
## Estimation financière

**Coût total** : en première étape, jumeler les actions 7 et 5 sur Cognac et étendre ensuite selon le retour d'expérience (fréquentation constatée et fonctionnement de la ligne)

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de voyageurs transportés

# Illustration



## Fréquentation annuelle des gares desservant le Grand Cognac

- Contour des départements
- Contour des EPCs
- Contour des commune
- Voies Ferrées
- La Charente

Gares SNCF

### Fréquentation annuelle des gares SNCF

- 135 109 Cognac
- 47 304 Maison-Neuf-sur-Charente
- 41 501 Châteauneuf

CODRA<sup>®</sup>

# Action 8 Assurer la continuité de l'utilisation du fret ferroviaire

Objectif : Augmenter l'utilisation du réseau ferroviaire

## Enjeux et objectifs

La gare de Cognac dispose d'une installation terminale embranchée dotée d'un portique containers permettant le chargement de ceux-ci sur des wagons, notamment pour l'export du cognac vers les ports. Cependant, le container peut être utilisé pour transporter toute autre marchandise au départ et à l'arrivée, le camion n'effectuant plus que la livraison terminale.

Il faut donc poursuivre l'exploitation de la plate-forme, rechercher du potentiel captable et trouver un opérateur ferroviaire intéressé par les flux au départ et à l'arrivée

### Pilote de l'action

- Région Nouvelle-Aquitaine

### Partenaires de mise en œuvre

- Grand Cognac
- Professionnels du cognac
- CCI
- Opérateurs fret
- SNCF Réseau

## Etapes de réalisation

En continu

## Actions à mettre en œuvre

- Rechercher du potentiel fret captable en lien avec les CCI et les professionnels du cognac
- Trouver un opérateur fret intéressé à l'exploitation sur une longue durée
- Améliorer la signalisation ferroviaire en gare de Cognac pour faciliter les manœuvres des trains de fret
- A moyen ou long terme, réactiver le capillaire fret non encore déposé (ex. : silo de Gensac, voies fret en gare de Châteauneuf) si un trafic potentiel peut être capté

### Estimation financière

Suivi technique et politique

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de tonnes transportées

**● Illustration**

*Gare fret Cognac*



*Silos embranchés Gensac (les Barbotins)*



*Source : Point de Repère*

# Action 9 Ouvrir l'utilisation des lignes scolaires à tous les usagers

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

## Enjeux et objectifs

Les transports scolaires assurent le service public de base dans les zones rurales avec un aller et un retour par jour en période scolaire. Ils peuvent permettre un aller-retour commode vers le bourg centre le mercredi matin, notamment pour des besoins diffus.

Bien que réservé aux élèves, la réglementation permet sous condition de rendre ces services accessibles à tous les voyageurs, dans la limite des places disponibles et à condition que ceux-ci aient un titre de transport

### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Opérateurs de transport scolaire

### Etapas de réalisation

En continu



### Actions à mettre en œuvre

- Définition des règles d'accès, de la tarification et de la distribution de titres
- Intégration dans les contrats des opérateurs
- Promotion du service et de la communication

### Estimation financière

**Coût marginal car intégration dans les contrats de transport scolaire**

**Distribution et validation des titres :** équipement éventuel en système billettique léger (environ 1 500 € par véhicule) ou déploiement d'un système de M-ticket

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de voyageurs non scolaires transportés



# Action 10 Poursuivre l'amélioration du réseau de bus urbain

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

## Enjeux et objectifs

Le diagnostic a montré que le réseau d'autobus est en limite d'attractivité du point de vue de l'offre de service et ne permet qu'imparfaitement une alternative crédible à la voiture personnelle.

Un seuil minimum d'attractivité doit être atteint notamment sur les trajets domicile-travail car le voyageur est beaucoup plus sensible à la fréquence et au temps de parcours qu'au tarif, par exemple.

Il importe donc de densifier l'offre sur la base du réseau actuel en accroissement de fréquence.

## Pilote de l'action

- Grand Cognac

## Partenaires de mise en œuvre

- STGA

## Etapas de réalisation

En continu

## Actions à mettre en œuvre

- Etudier l'opportunité de renforcer la fréquence sur les lignes principales par l'injection de nouveaux autobus et de conducteurs
- Poursuivre l'amélioration des aménagements des points d'arrêt (ex. : déploiement d'abris bus)

### Estimation financière

Acquisition d'un bus neuf : de l'ordre de 150 000 € (minibus) à 220 000 € (midibus)

Exploitation : 100 000 € par an par véhicule injecté pour une circulation matin, midi et soir (périodes de pointe)

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de voyageurs supplémentaires transportés

**Illustration**

**Réseau Transcom 2019-2020**



Source : Grand Cognac

# Action 11 Etablir un bilan de Trans'Porte et ajuster le service si nécessaire

Objectif : Augmenter le nombre d'utilisateurs des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

## Enjeux et objectifs

Depuis septembre 2018, la Communauté d'Agglomération assure un service de transport à la demande, Trans'Porte, réservé aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux plus de 70 ans. Trois jours par semaine, il permet d'effectuer un aller-retour, sur une journée ou une demi-journée, à l'intérieur de zones autour de Cognac, Jarnac, Châteauneuf ou Segonzac selon la commune de départ.

Un an après la mise en service, la fréquentation reste peu élevée, le service offre une grande réserve de capacité, certaines demandes sont refusées en raison de leur non-conformité par rapport au règlement.

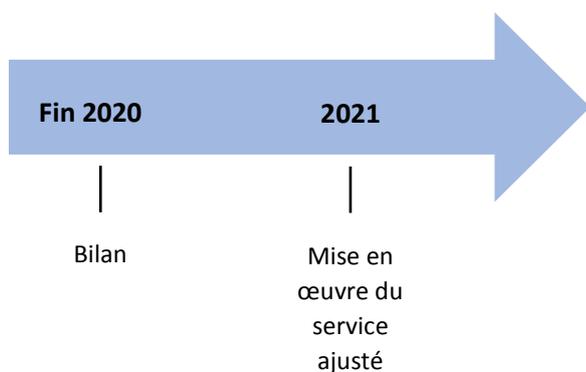
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- STGA

## Etapas de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Dresser un bilan des premières années de fonctionnement de Trans'Porte
- Ajuster le service si nécessaire, pour accroître son usage par la cible actuelle et / ou pour élargir le public cible

### Estimation financière

Bilan dans le cadre du suivi du service assuré par Grand Cognac

Coûts d'exploitation selon les évolutions retenues

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation du service Trans'Porte

● Illustration

Le service Trans'Porte

# TRANSPORTE

LA MOBILITÉ  
DE PROXIMITÉ

LE SERVICE DE  
TRANSPORT À LA DEMANDE  
DE GRAND COGNAC



Réservé aux personnes de plus de 70 ans et  
aux personnes à mobilité réduite.

**TRANSCOM**

BOUGEZ  
EN TOUTE  
LIBERTÉ

[transcom.fr](http://transcom.fr)  
[agence.transcom@stga.fr](mailto:agence.transcom@stga.fr)

**COGNAC**  
GRAND-COGNAC

**0800 881 691**

Source : Grand Cognac

# Action 12

## Mettre en place du stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares et grands équipements

Objectif : Développer l'usage du vélo

### Enjeux et objectifs

La présence et la sécurité de parkings dédiés est un élément fondamental de la pratique du vélo pour ses utilisateurs et ceux qui souhaiteraient s'y convertir.

Il est en effet un déterminant important du choix de mode, pour les déplacements du quotidien comme ceux plus occasionnels.

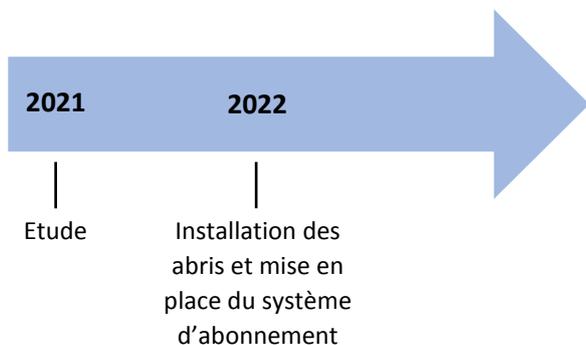
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- SNCF
- Région Nouvelle-Aquitaine
- Autres selon implantations retenues

### Etapas de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Améliorer l'offre existante
- Installer des stationnements vélo fermés et sécurisés dans les gares, les centres villes et autres lieux à déterminer
- Mettre en place un système d'accès commun à tous les abris vélo sécurisés de Grand Cognac par carte magnétique (sur carte Transcom ?)

### Estimation financière

1 consigne sécurisée d'environ 30 places : 30 000 €

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'abonnements au service
- Fréquentation des abris sécurisés

## ● Illustration

### *Exemples d'abris vélos fermés et sécurisés*



*Source : Altinnova*



*Source : SNCF TER Grand Est*

# Action 13

## Elaborer un schéma cyclable et soutenir les projets correspondants

Objectif : Développer l'usage du vélo

### Enjeux et objectifs

Comme l'a montré le diagnostic, le partage de la voirie sur le territoire de Grand Cognac n'est globalement pas en faveur du vélo, peu d'espace lui étant dédiés.

Cette action vise donc à rééquilibrer le partage de la voirie pour marquer l'importance et la place du vélo sur le territoire, et inciter les habitants à choisir ce mode en offrant de meilleures conditions de déplacement à vélo.

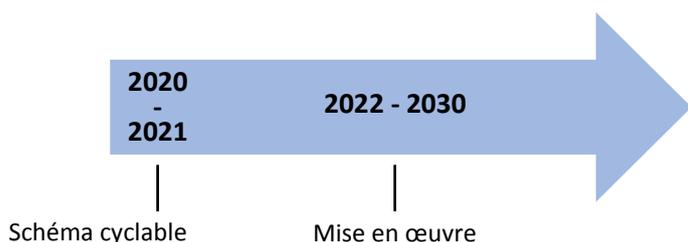
#### Pilote de l'action

- Grand Cognac

#### Partenaires de mise en œuvre

- Communes
- Département de la Charente

### Etapes de réalisation



#### Actions à mettre en œuvre

- Créer un réseau d'itinéraires cyclables structuré à l'échelle de Grand Cognac, identifiant des itinéraires utilitaires et touristiques, desservant les gares et les grands pôles générateurs de déplacements (zones d'activités, centre-ville, etc.)
- Définir ses modalités de mise en œuvre
- Soutenir les aménagements réalisés dans ce cadre

#### Estimation financière prévisionnelle

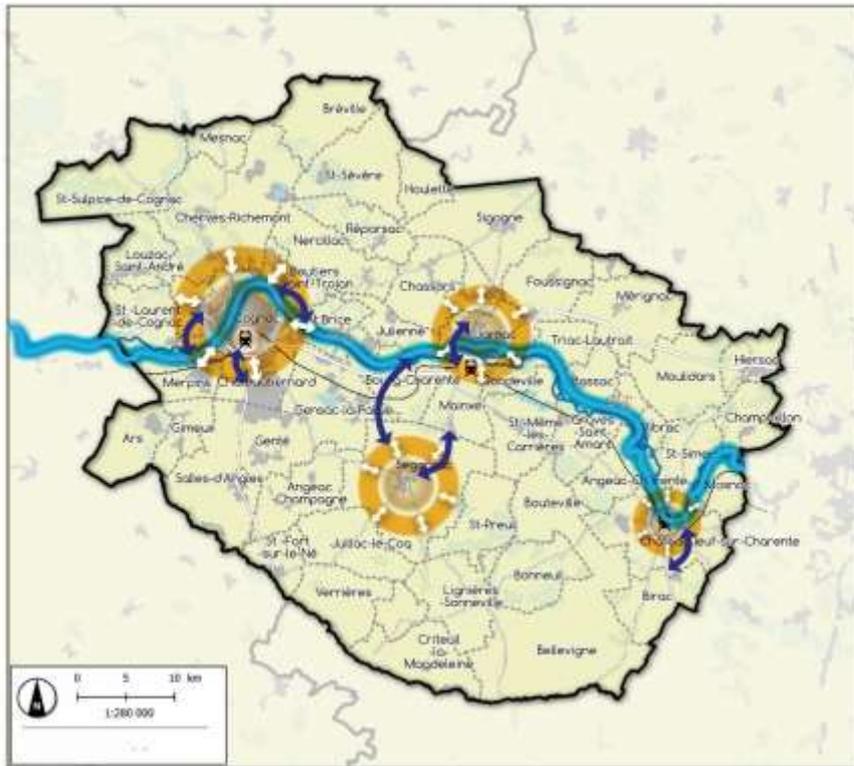
Elaboration du schéma cyclable en interne

Budget pluriannuel d'investissement et de fonctionnement à définir

#### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des grands itinéraires vélo
- Evolution de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail

## Illustration



### Les principes des itinéraires cyclables

-  Contour des départements
  -  Contour des EPCI
  -  Contour des commune
  -  Voies Fermées
  -  La Charente
- 
-  Flow vélo
  -  Assurer le lien entre les éléments structurants
  -  Assurer le rabattement vers les centres-villes et centres-bourgs en valorisant les chemins ruraux

CODRA®



## 5.2 5 actions secondaires

<b>14</b>	Installer des bornes de recharge de véhicules électriques
<b>15</b>	Développer le télétravail à travers des espaces de coworking
<b>16</b>	Accompagner la mise en place de services dans les zones d'activités
<b>17</b>	Créer des aires de stationnement des poids lourds dans les zones économiques
<b>18</b>	Inciter et accompagner les entreprises dans la réalisation de Plans de Mobilité

# Action 14 Installer des bornes de recharge de véhicules électriques

Objectif : Accompagner le développement de la mobilité électrique

## Enjeux et objectifs

Les véhicules électriques, par rapport aux véhicules thermiques, contribuent à faire baisser la pollution atmosphérique et les nuisances, notamment sonores.

Les voitures électriques sont de plus en plus courantes, les ménages s'équipant progressivement en ce type de véhicule. Pour l'encourager et répondre aux besoins de ceux en disposant, la collectivité doit proposer les équipements facilitant leur usage, en particulier des bornes de recharge.

## Pilote de l'action

- Grand Cognac

## Partenaires de mise en œuvre

- Syndicat départemental d'électricité
- Enedis
- Département et communes (en tant que gestionnaires de voirie)

## Etapas de réalisation



## Actions à mettre en œuvre

- Définir les modalités d'accès aux bornes (ex. : tarification, accès par badge, éventuelles restrictions d'usage)
- Installer et entretenir des bornes de rechargement
- Communiquer sur l'existence et le fonctionnement des bornes

## Estimation financière

### 1 borne :

- Investissement : environ 15 000 €
- Fonctionnement : à déterminer (prix de l'électricité + système de supervision)

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'utilisateurs des bornes
- Evolution du nombre d'heures d'utilisation des bornes

## ● Illustration

*Place réservée avec borne de recharge pour voiture électrique (Sainville, Eure et Loir)*



*Source : bornes-recharge.net*

# Action 15 Développer le télétravail à travers des espaces de coworking

Objectif : Limiter les besoins de déplacements motorisés imposés

## Enjeux et objectifs

Dans les territoires ruraux comme celui de Grand Cognac, les distances de déplacements domicile-travail peuvent être importantes.

La création d'espaces de coworking pourrait permettre à certains actifs de rapprocher leur lieu de travail de leur domicile, au moins de manière occasionnelle. De longs trajets en voiture pourraient alors être remplacés par de plus courts déplacements avec un autre mode, le vélo ou la marche par exemple.

### ● Pilote de l'action

- Grand Cognac

### ● Partenaires de mise en œuvre

- Acteurs économiques et associatifs
- Région Nouvelle-Aquitaine
- Communes

## Etapas de réalisation

A définir



### ● Actions à mettre en œuvre

- Recenser, valoriser et soutenir les lieux de coworking d'initiative privée existants sur le territoire de Grand Cognac
- Etablir un bilan de leur usage
- Eventuellement, soutenir le développement de lieux complémentaires

### Estimation financière

A déterminer en fonction des critères d'intervention

### ● Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des espaces de coworking

## ● Illustration

*Espace de coworking à Gorges (4 500 habitants), Communauté d'Agglomération de Clisson Sèvre et Maine (56 000 habitants)*



Source : Coworklisson

# Action 16

## Accompagner la mise en place de services dans les zones d'activités

Objectif : Limiter les besoins de déplacements motorisés imposés

### Enjeux et objectifs

Les zones d'activités de Grand Cognac, comme celle de Merpins par exemple, regroupent de nombreux actifs. Or, elles ne disposent pas (ou peu) de services et de commerces en leur sein. Les actifs qui y travaillent doivent donc réaliser des trajets à destination par exemple de commerces, de crèches ou de restaurants, plus nombreux et plus éloignés que si ces services étaient directement accessibles dans les zones d'activités.

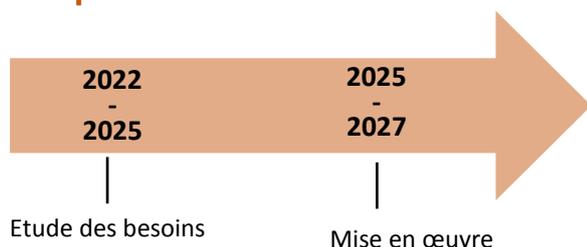
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Entreprises des zones d'activités concernées

### Etapes de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Déterminer les besoins et les attentes auprès des actifs des entreprises des zones d'activités
- Adapter le cadre réglementaire d'occupation du sol dans les zones d'activités aux besoins identifiés
- Communiquer sur le besoin et la possibilité de diversifier les activités dans les zones d'activités pour inciter les initiatives privées

### Estimation financière

Coût non significatif

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Mobilisation des actifs des entreprises dans le cadre de la phase étude
- Installation de services dans les zones d'activités
- Fréquentation des services

## ● Illustration

*Restauration itinérante (ou foodtruck) dans une zone d'activités*



# Action 17

## Créer des aires de stationnement des poids lourds dans les zones économiques

Objectif : Améliorer les conditions de transport de marchandises

### Enjeux et objectifs

Le territoire de Grand Cognac bénéficie d'un dynamisme industriel et agricole important. Ces activités génèrent des flux poids lourds, en particulier convergents vers les zones d'activités.

Toutefois, les chauffeurs poids lourd ne bénéficient pas de services et de zones d'attente dédiées sur le territoire. Ce manque, préjudiciable pour leur confort, l'est aussi pour la sécurité routière puisque les poids-lourds en attente (parfois longue de plusieurs heures voire d'une nuit entière), stationnent sur des lieux inadaptés à leur grand gabarit (en bordure de voirie, à proximité des entreprises à livrer, etc.).

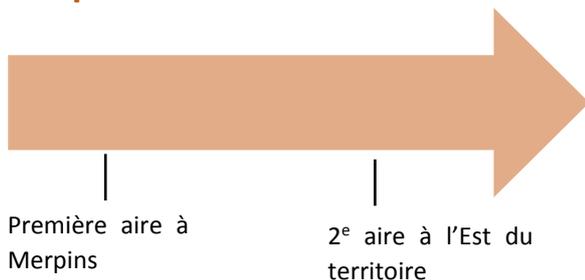
### Pilote de l'action

- Grand Cognac

### Partenaires de mise en œuvre

- Entreprises des zones d'activités concernées

### Etapas de réalisation



### Actions à mettre en œuvre

- Créer 2 aires fonctionnelles d'accueil des poids lourds :
  - Une dans la zone d'activités de Merpins
  - Une à l'Est du territoire de Grand Cognac, facilement accessible depuis la RN141
- Mettre en place un jalonnement en direction des aires fonctionnelles, en particulier depuis la RN141

### Estimation financière

Environ 100 000 € par aire soit 200 000 € (hors acquisitions foncières éventuelles)

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des aires de stationnement



# Action 18 Inciter et accompagner les entreprises dans la réalisation de Plans de Mobilité

Objectif : Diminuer l'usage de la voiture pour les déplacements des actifs

## Enjeux et objectifs

Cette action vise à :

- Rappeler à toutes les entreprises (en particulier celles de plus de 100 salariés) les objectifs d'un Plan de Mobilités Entreprise ;
- Aider les entreprises à lancer leur Plan de Mobilité pour répondre aux enjeux de déplacements des actifs : diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens, développement de l'usage des transports collectifs, du covoiturage, du vélo et de la marche.

## Pilote de l'action

- Grand Cognac

## Partenaires de mise en œuvre

- Entreprises
- CCI

## Etapas de réalisation

A partir de 2020 en continu

## Actions à mettre en œuvre

- Contacter l'ensemble des entreprises de plus de 100 salariés du territoire et cibler les zones économiques rassemblant plusieurs entreprises pour les informer de la possibilité d'accompagnement par Grand Cognac
- Organiser des réunions d'information sur la démarche Plan de Mobilités
- Identifier un interlocuteur unique pour les entreprises engagées dans cette démarche

### Estimation financière

Accompagnement technique

+ budget de 10 à 30 000 € pour AMO si nécessaire

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'entreprises concernées par un Plan de Mobilité
- Nombre de démarches accompagnées par Grand Cognac

## ● Illustration

*Grand Cognac accompagne l'élaboration d'un plan de mobilité pour la zone de Merpins*



Source : Google Maps



### 5.3 2 actions localisées

19	Se mobiliser pour obtenir l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN141
20	Créer un franchissement au-dessus de la RN141

# Action 19 Se mobiliser pour obtenir l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN141

Objectif : Améliorer les conditions de circulation routière

## Enjeux et objectifs

Grand Cognac souffre globalement peu de la congestion routière. Toutefois, des secteurs urbanisés (Malvieille, Cognac) sont traversés par la RN141, au détriment de la qualité du cadre de vie et de la sécurité des usagers de la route.

Le doublement des tronçons à voie unique de la RN141 présente par ailleurs des enjeux en termes de continuité des itinéraires routiers, ainsi qu'en termes d'attractivité et d'accès au territoire.

### Pilote de l'action

- Etat

### Partenaires de mise en œuvre

- Grand Cognac
- Communes concernées

### Etapes de réalisation

A partir de 2020 en continu

### Actions à mettre en œuvre

- Se mobiliser pour que l'Etat relance les études de faisabilité et réalise les contournements et la mise à 2x2 voies

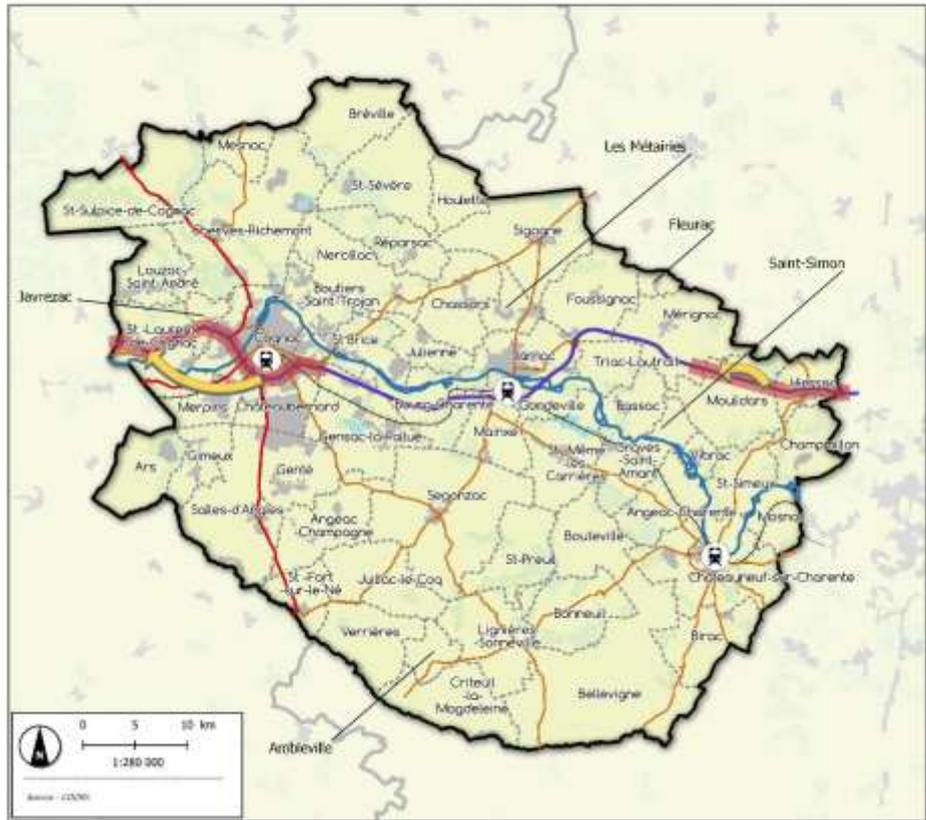
### Estimation financière

Suivi technique et politique

### Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Avancement des projets

## Illustration



### Projets de contournements et sections de voies à doubler (RN141)

- Contour des départements
  - Contour des EPCI
  - Contour des communes
  - Voies Nationales
  - La Charente
- 
- Voies nationales
  - Voies structurantes
  - Voies secondaires
  - Desserte locale
- 
- Contournement
  - Section à voies uniques de circulation (en double sens, 2x1 voie)

CODRA<sup>®</sup>

# Action 20 Créer un franchissement au-dessus la RN141

Objectif : Améliorer les conditions de circulation routière

## Enjeux et objectifs

La RN141, traversant le territoire d'est en ouest, concentre la majorité des flux de Grand Cognac. Toutefois, d'importants flux nord-sud sont aussi réalisés sur le territoire, notamment depuis les zones d'activités de Châteaubernard.

Or, ces flux participent aussi à la dégradation des conditions de circulation en entrée de Cognac, et plus spécifiquement autour du rond-point de la Trache.

La création d'un franchissement permettrait de dissocier les principaux flux est-ouest et nord-sud pour faciliter la circulation routière et limiter la congestion, en particulier autour du rond-point de la Trache.

## Actions à mettre en œuvre

- Créer un pont entre les zones commerciales de Châteaubernard pour faciliter les flux

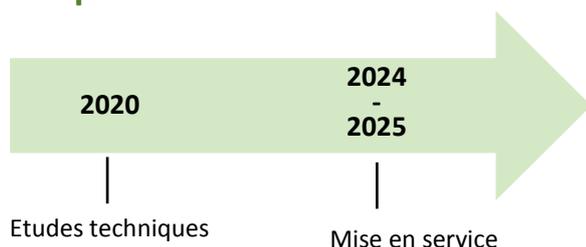
## Pilote de l'action

- Grand Cognac

## Partenaires de mise en œuvre

- Etat
- Autres gestionnaires de voirie (Département, communes)

## Etapas de réalisation



## Estimation financière

5 500 000 €

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Avancement des études
- Evaluation des impacts sur la circulation après la mise en service

## ● Illustration



## 5.4 Calendrier de mise en œuvre du plan d'actions

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Actions prioritaires</b>												
1	Aménager des espaces dédiés au covoiturage											
2	Intégrer Modalis et mettre en place une communication sur le covoiturage orientée vers les actifs											
3	Améliorer la desserte des aires de covoiturage par les transports urbains et interurbains											
4	Créer un réseau d'autostop organisé											
5	Améliorer la desserte en transports en commun entre les gares ferroviaires et les principales zones d'emplois											
6	Promouvoir les actions mises en place par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités											
7	Assurer une meilleure desserte urbaine et interurbaine des trois gares											
8	Assurer la continuité de l'utilisation du fret ferroviaire											
9	Ouvrir l'utilisation des lignes scolaires à tous les usagers											
10	Poursuivre l'amélioration du réseau de bus urbain											
11	Etablir un bilan de Trans'Porte et ajuster le service si nécessaire											
12	Mettre en place du stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares et grands équipements											
13	Elaborer un schéma cyclable et soutenir les projets correspondants											
<b>Actions secondaires</b>												
14	Installer des bornes de recharge de véhicules électriques											
15	Développer le télétravail à travers des espaces de coworking											
16	Accompagner la mise en place de services dans les zones d'activités											
17	Créer des aires de stationnement des poids lourds dans les zones d'activités ou à proximité											
18	Inciter et accompagner les entreprises dans la réalisation de Plans de Mobilité											
<b>Actions localisées</b>												
19	Se mobiliser pour obtenir l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN141											
20	Créer un franchissement au-dessus de la RN141											

Etudes  
Mise en œuvre

## 5.5 Prospective financière 2020-2025

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Actions impliquant des moyens supplémentaires</b>						
Aménager des espaces dédiés au covoiturage (hors acquisitions foncières)		50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	
Créer un réseau d'autostop organisé			25 000 €	15 000 €	7 000 €	7 000 €
Ouvrir l'utilisation des lignes scolaires à tous les usagers						
Déploiement d'une solution de paiement à bord (type M-ticket)						
Mettre en place du stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares et grands équipements						
Gares (3)			90 000 €			
Centres-villes de Cognac, Jarnac, Châteauneuf et Segonzac (4)				60 000 €	60 000 €	
Elaborer un schéma cyclable et soutenir les projets correspondants						
Soutien à la mise en œuvre des aménagements		75 000 €	75 000 €	75 000 €	75 000 €	75 000 €
Installer des bornes de recharge de véhicules électriques						
Investissement : 4 bornes par an (15 000 € / borne)	60 000 €	60 000 €	60 000 €			
Développer le télétravail à travers des espaces de coworking : soutien à la mise en œuvre de projets				20 000 €	20 000 €	20 000 €
Créer des aires de stationnement des poids lourds dans les zones d'activités ou à proximité		200 000 €		200 000 €		
Inciter et accompagner les entreprises dans la réalisation de Plans de Mobilité						
Soutien à l'élaboration des plans de mobilité (10 000 € par an)	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Créer un franchissement au-dessus de la RN141		500 000 €	1 250 000 €	1 250 000 €	1 250 000 €	1 250 000 €
<b>Actions sur le réseau urbain impliquant des moyens supplémentaires à définir après évaluation du réseau actuel</b>						
Améliorer la desserte en transports en commun entre les gares ferroviaires et les principales zones d'emplois						
Assurer une meilleure desserte urbaine et interurbaine des trois gares						
Poursuivre l'amélioration du réseau de bus urbain						
Etablir un bilan de Trans'Porte et ajuster le service si nécessaire						
<b>A DEFINIR</b>						
<b>Actions pouvant être mises en œuvre à moyens constants</b>						
Intégrer Modalis et mettre en place une communication sur le covoiturage orientée vers les actifs						
Promouvoir les actions mises en place par le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités						
Assurer la continuité de l'utilisation du fret ferroviaire						
Elaborer un schéma cyclable et soutenir les projets correspondants						
Elaboration du schéma cyclable : en interne						
Accompagner la mise en place de services dans les zones d'activités						
Se mobiliser pour obtenir l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN141						
<b>MOYENS CONSTANTS OU COÛTS NON SIGNIFICATIFS</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>70 000 €</b>	<b>895 000 €</b>	<b>1 560 000 €</b>	<b>1 680 000 €</b>	<b>1 472 000 €</b>	<b>1 362 000 €</b>



