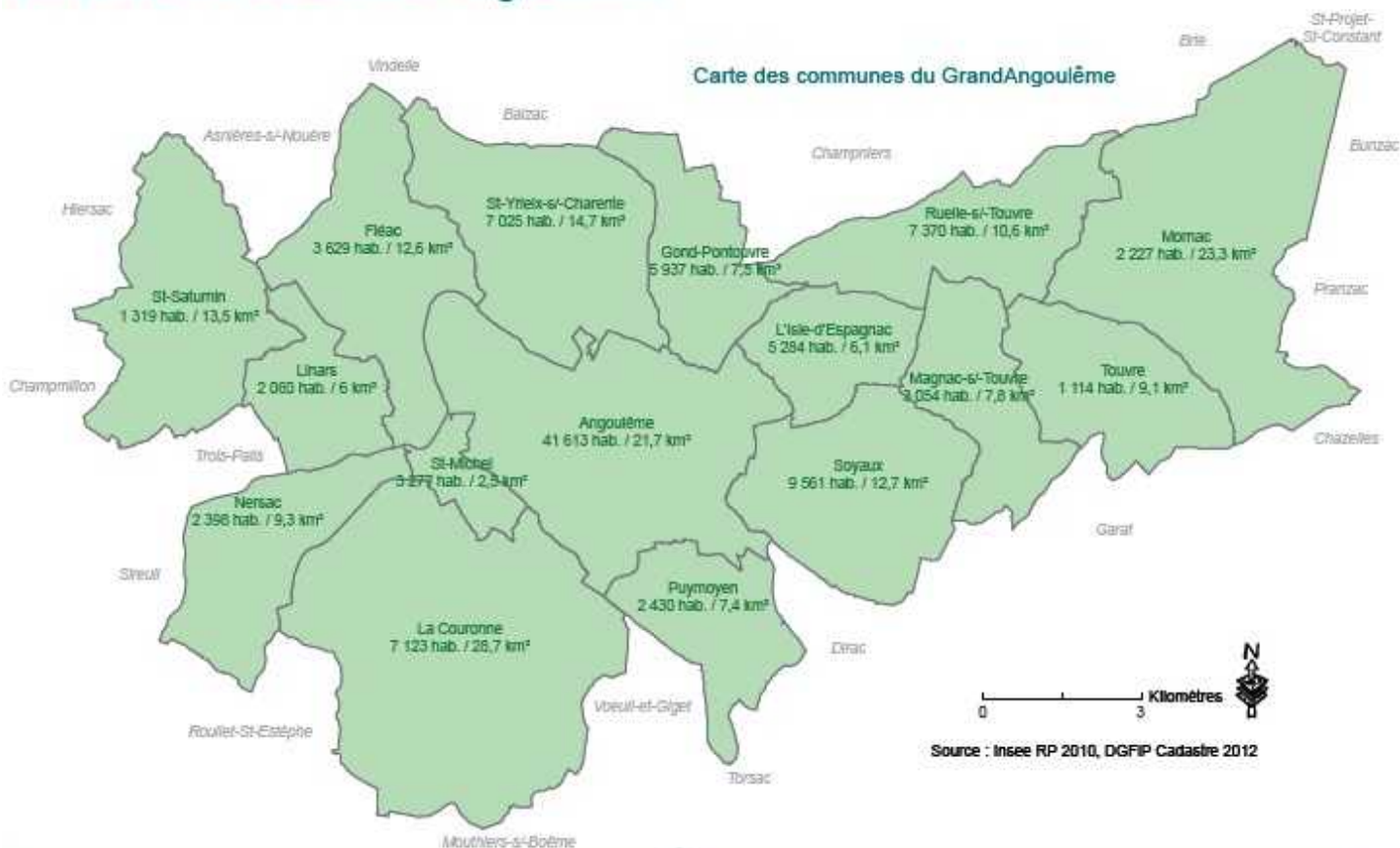


# Le territoire du GrandAngoulême

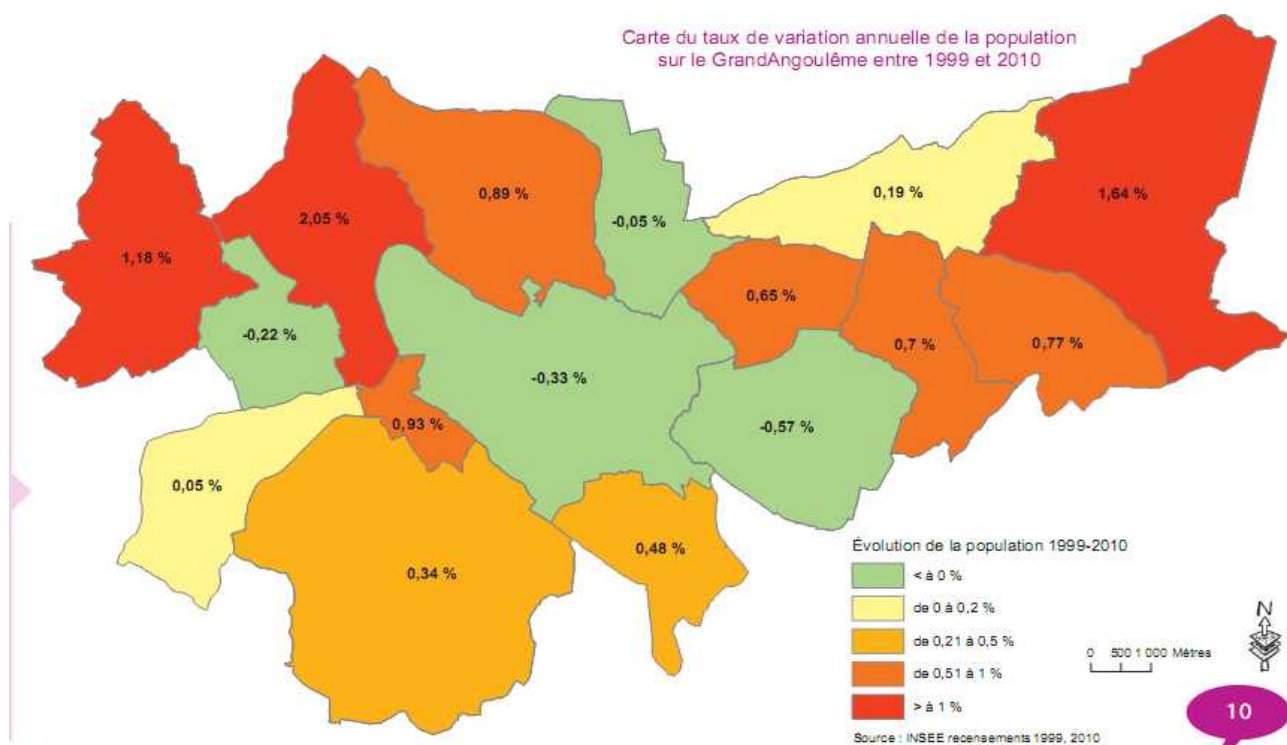
Carte des communes du GrandAngoulême



La communauté d'agglomération du GrandAngoulême est composée de 16 communes.  
 Sa population, d'après le recensement de 2010, s'établit à 105 421 habitants.  
 Sa superficie est de 193 km².  
 Angoulême est la commune la plus peuplée, avec 41 613 habitants, soit 39,4 % de la population du GrandAngoulême.  
 Touvre est la commune la moins peuplée avec 1 114 résidents. (Insee RP 2010)

La Couronne est la commune la plus vaste avec 26,7 km².  
 St-Michel est la plus petite avec 2,5 km².  
 La densité brute de population est de 546 habitants/km² pour l'ensemble du territoire.  
 La densité nette, qui rapporte la population à la surface des zones urbanisées (hors zones d'activités), atteint 2 008 habitants/km².  
 La surface des zones urbanisées s'établissant à 52,5 km², soit 27 % du territoire de l'agglomération.

Carte du taux de variation annuelle de la population sur le GrandAngoulême entre 1999 et 2010



Évolution de la population 1999-2010

- < à 0 %
- de 0 à 0,2 %
- de 0,21 à 0,5 %
- de 0,51 à 1 %
- > à 1 %

Source : INSEE recensements 1999, 2010

# Les déplacements domicile-travail sur le GrandAngoulême

Carte des flux d'actifs supérieurs à 100 navettes quotidiennes d'actifs entre les communes du GrandAngoulême en 2009

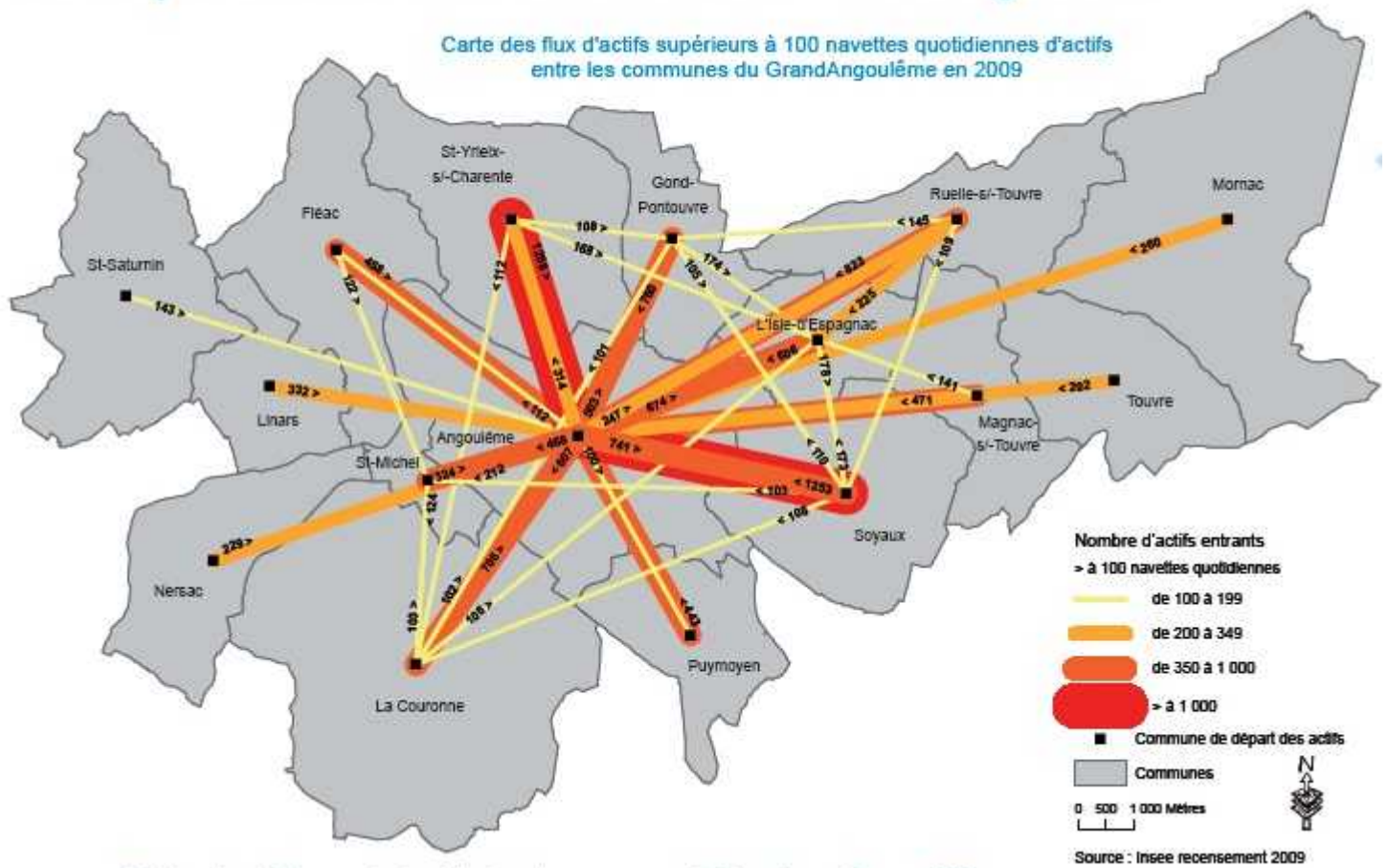
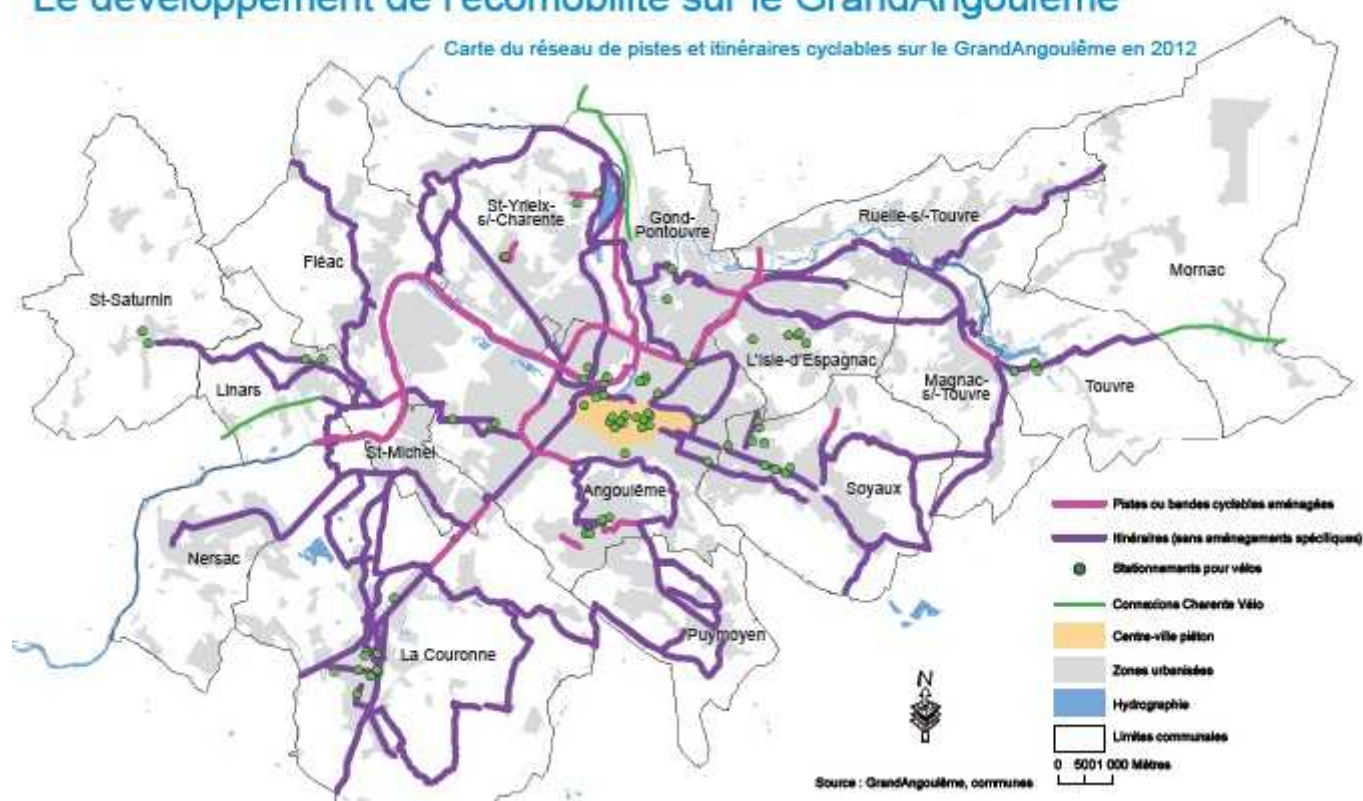


Tableau des chiffres clés de l'EDVM

	Angoulême	GrandAngoulême hors Angoulême	GrandAngoulême	SCoT de l'Angoumois hors GrandAngoulême	SCoT de l'Angoumois
<b>Nombre de déplacements quotidiens</b>	<b>141 000</b>	<b>203 000</b>	<b>344 000</b>	<b>112 000</b>	<b>456 000</b>
<i>voiture (%)</i>	62	78	71	82	74
<i>marche (%)</i>	28	15	20	10	18
<i>transports en commun (%)</i>	8	5	6	4	5
<i>autres modes (%)</i>	2	2	3	4	3
Mobilité par habitant (déplacements par jour)	4,0	3,7	3,8	3,9	3,8
Distance moyenne parcourue (km)	3,0	4,7	4,0	8,0	4,9
Émissions de CO2 (en kg par jour et par personne)	1,7	2,5	2,2	4,5	2,7

Sources : EDVM 2012, Insee, Ademe

## Le développement de l'écomobilité sur le GrandAngoulême



Le service d'autopartage du GrandAngoulême, mobilivolt, a été lancé en décembre 2012.

Mobilivolt compte six stations d'autopartage situées sur la commune d'Angoulême. Chaque station propose aux habitants et professionnels deux véhicules en autopartage ainsi que des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Les stations se situent sur voirie pour les stations Espace Franquin, Champ de Mars, rue de Saintes (Magelis), Gare d'Angoulême et centre commercial de la Grande Garenne. La station place Bouillaud est située dans le parking souterrain Bouillaud.

La station Franquin propose également un point de charge pour les deux roues électriques.

Les parkings en ouvrage du centre-ville, gérés par GESTA (St-Martial, Halles, Bouillaud, Gâtine), offrent un total de 17 points de charge pour les personnes qui possèdent un véhicule électrique.

Depuis le lancement du service, le bilan après 6 mois d'usage permet d'indiquer une durée moyenne d'utilisation de 3h54 par véhicule et une distance moyenne de parcours de 19,3 km. Il y a une tendance à la hausse pour ces deux indicateurs, pouvant traduire un intérêt croissant de la part des usagers, particuliers et professionnels.



Véhicule en autopartage © A. Bocos

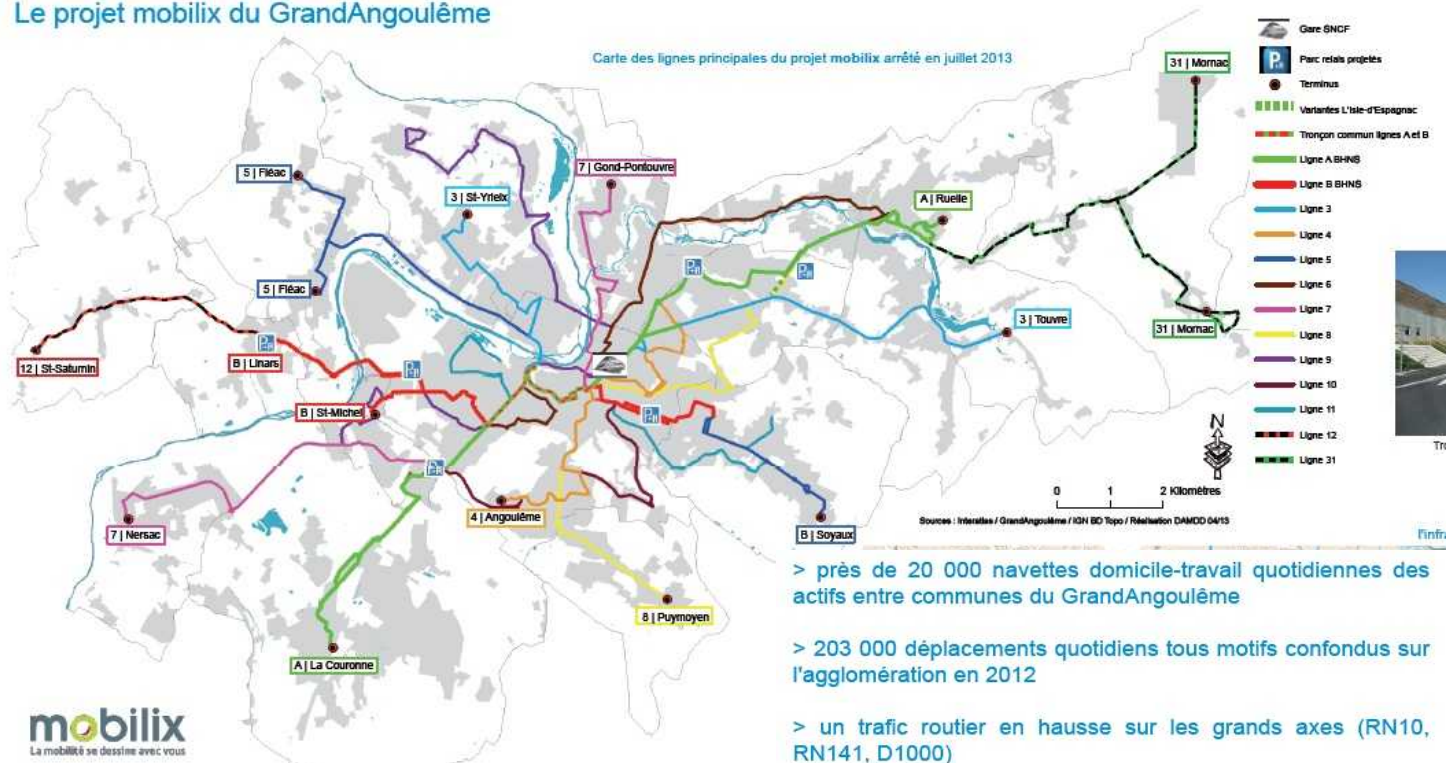
**mobilivolt**  
AUTOPARTAGE  
Logo mobilivolt AUTOPARTAGE



Station d'autopartage mobilivolt © A. Bocos

## Le projet mobilix du GrandAngoulême

Carte des lignes principales du projet mobilix arrêté en juillet 2013



> près de 20 000 navettes domicile-travail quotidiennes des actifs entre communes du GrandAngoulême

> 203 000 déplacements quotidiens tous motifs confondus sur l'agglomération en 2012

> un trafic routier en hausse sur les grands axes (RN10, RN141, D1000)

> 9,5 millions de voyageurs transportés par la STGA en 2012

> développement d'un pôle d'échange multimodal à la gare d'Angoulême en vue de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique

> le projet de transport en commun en site propre mobilix future colonne vertébrale du réseau de transport en commun du GrandAngoulême

> 6 stations d'autopartage Mobilivolt installées en 2012

**mobilix**  
La mobilité se dessine avec vous

Le projet mobilix se compose de deux volets : la création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service A et B (BHNS) et d'une réorganisation des lignes du réseau de transport en commun. Les deux lignes BHNS constitueront mobilix, auquel viendront se greffer les lignes principales pour relier les centres-bourgs au cœur d'agglomération, ainsi que les lignes de maillage.

Le projet mobilix permettra aux bus d'emprunter des voies qui leur seront réservées et d'augmenter ainsi leur vitesse commerciale et leurs fréquences de passage.

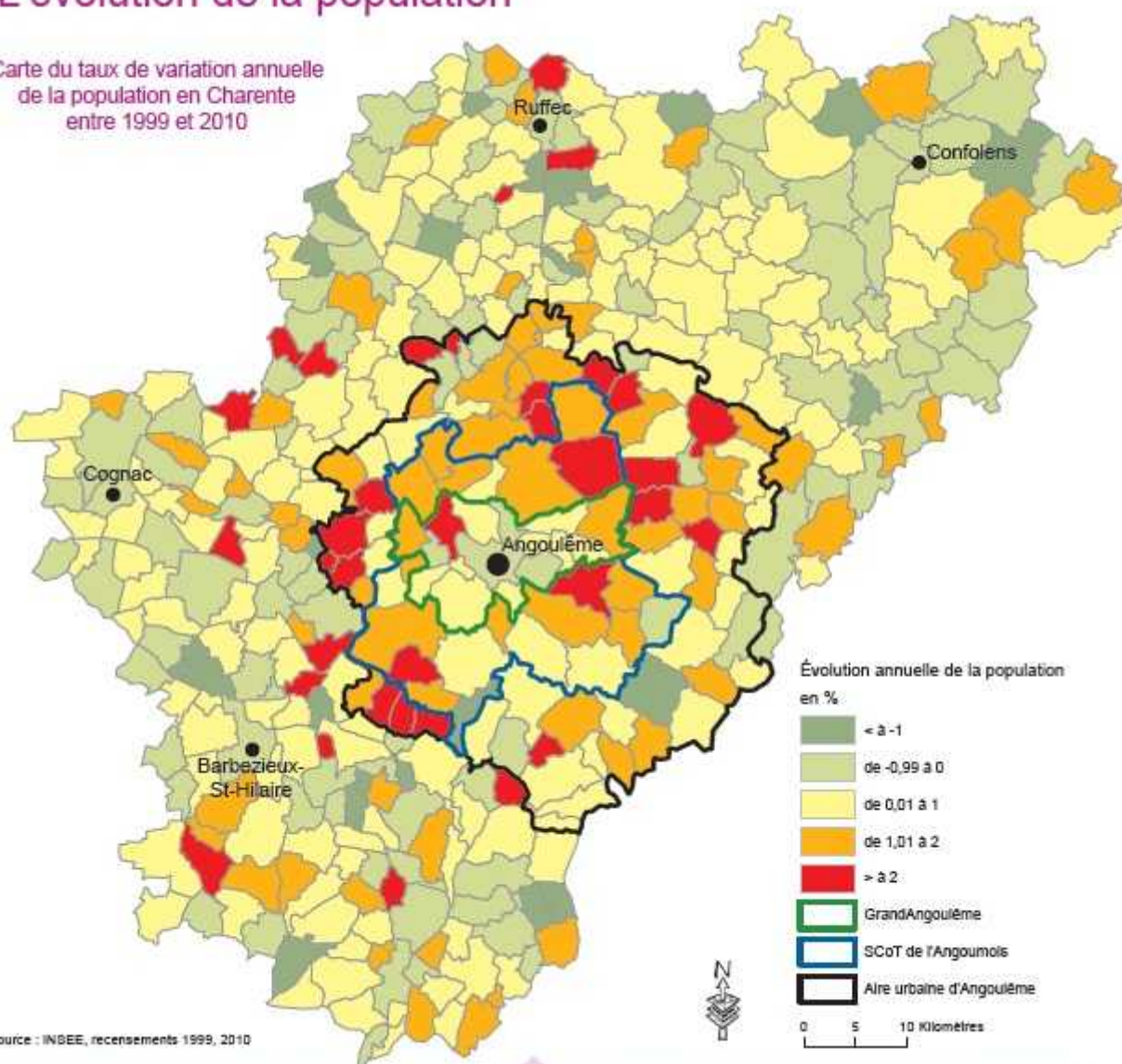
Dans un rayon de 300 mètres autour des lignes A et B, 45 000 habitants, 25 000 emplois et 9 500 élèves et étudiants seront ainsi desservis. Les deux lignes A et B, colonnes vertébrales du futur réseau de transport du GrandAngoulême, passeront à proximité des zones d'activités principales et sites d'emplois les plus importants ainsi que des équipements majeurs du territoire (gare, espace Carat, médiathèque l'Alpha, hôpital de Girac).

Des parkings-relais sont prévus sur le réseau pour favoriser l'intermodalité et inciter l'usage du bus au profit de la voiture individuelle.

Le futur réseau, avec mobilix et lignes structurantes, desservira, dans un rayon de 300 mètres autour des lignes, environ 75 000 habitants (75 % de la population), 10 000 logements locatifs publics (90 % du parc), 14 000 élèves d'écoles, collèges et lycées (80 % des effectifs) et 35 000 emplois (88 % des emplois de l'agglomération).

# L'évolution de la population

Carte du taux de variation annuelle de la population en Charente entre 1999 et 2010



Source : INSEE, recensements 1999, 2010

La population du GrandAngoulême stagne depuis 1999, avec une croissance annuelle de **+0,1 %**. Cette croissance très faible contraste avec celle de l'aire urbaine d'Angoulême à **+0,53 %** par an, et même celle du département qui s'établit à **+0,32 %**.

La population du GrandAngoulême stagne depuis 1999, avec une croissance annuelle de **+0,1 %**. Cette croissance très faible contraste avec celle de l'aire urbaine d'Angoulême à **+0,53 %** par an, et même celle du département qui s'établit à **+0,32 %**.

Quatre communes ont connu une baisse de leur population depuis 1999 : Angoulême, Soyaux, Gond-Pontouvre et Linars. Ces quatre communes ont perdu plus de **2 200 habitants**, quasiment tous sur les communes d'Angoulême et Soyaux concernées par des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU). En effet, le recensement de l'Insee est fortement impacté par les disparitions de logement dont Angoulême et Soyaux ont été le théâtre dans le cadre des ORU.

Ailleurs sur le GrandAngoulême, l'évolution démographique est positive, avec Fléac et Mornac qui ont connu les plus fortes augmentations de leur population depuis 1999. Les communes en croissance démographique ont accueilli **3 448 habitants**.

En regardant l'évolution de la population en Charente, nous constatons que les communes au-delà du GrandAngoulême dans le périmètre de l'aire urbaine sont celles qui ont les plus forts taux de croissance entre 1999 et 2009. Les communes de Brie, St-Projet-St-Constant, Pranzac, Bunzac, Garat, Anais, Tourriers, Taponnat-Fleurignac, Mairfonds, Claix, Mouldars, ont connu des taux de croissance annuelle supérieurs à **2 %** sur la décennie 1999-2009.

Cela témoigne d'une périurbanisation importante au cours des années 2000, dans un rayon de 10 à 30 km autour d'Angoulême.

Ailleurs en Charente, les taux de croissance sont faibles voire même négatifs, exceptés entre Rouillac et Jarnac, ainsi qu'au sud de Barbezieux. Le Cognaçais et le Confolentais connaissent une diminution de la population.

# Pour ou contre Mobilix ?

Le 17 mai à 06h00

Les lecteurs de CL n'ont pas attendu la première réunion publique sur le busway, hier soir à Puymoyen, pour lancer le débat. Les opposants font le plus de bruit."

## CONTRE

### La mort d'Angoulême

"On dirait que tout est prévu pour "assassiner" la vieille ville d'Angoulême. Avec tous ces bouleversements de circulation, la voiture particulière n'aura plus droit de cité sur le Plateau! Alors comment aller travailler, comment vont circuler les véhicules de secours, les docteurs, les infirmières, tous ceux qui réapprovisionnent les magasins. Maintenant que la ville s'est dotée de parkings souterrains à prix d'or, ils ne serviront plus. Déjà qu'au Champ-de-Mars, le troisième niveau est neutralisé. Et il ne faut pas oublier qu'en ce moment se construit la zone de Champniers n°2 avec un Méga CGR prévu. S'il y a un Méga CGR, il y aura des restaurants, des cafétérias, des bars et des places de parking. Nous allons vers la mort du centre-ville. C'est à pleurer. Moi qui suis né à Angoulême, je suis dégoûté."

### La ville en cul-de-sac

"Ah bé, en v'là une idée qu'elle est bonne; appliquer la configuration du Champ-de-Mars: un cul-de- sac... à l'ensemble du centre-ville! On sait, malheureusement, comment cela va finir. Mais c'est surtout un bel hommage de l'actuelle municipalité à l'ancienne!"

### Un projet alternatif

"Il existe pourtant des projets alternatifs qui coûteraient bien moins cher et qui concilieraient nécessité de repenser les déplacements de centre-ville, dynamiser les activités commerciales, soutenir l'amélioration du cadre de vie... Bref réfléchir enfin globalement sur l'avenir de notre ville. À ce titre, quelques pistes:

- Améliorer le réseau STGA qui est déjà l'un des réseaux qui marchent le mieux dans le classement des villes de taille identique.

- Piétonisation du centre historique (entre la place du Minage, la place des Halles et la place Louvel) couplée obligatoirement avec un nouveau parking de centre- ville, dit parking Terminus, par exemple sous New-York, ce qui permettrait tout à la fois de supprimer le flux de passages mais surtout de continuer à faire monter les voitures en centre-ville et d'alimenter les activités commerciales et tertiaires, des navettes électriques partant de ce parking et desservant les zones de chalandise.

- Une révolution de la fiscalité locale permettant enfin aux familles à revenus modestes et moyens de réinvestir le centre- ville."

### "Légoland"?

"À Varsovie, ils ont fait du coeur de la vieille ville reconstruite à l'identique un véritable musée où on ne circule qu'à pied ou en calèche hippomobile. Les Varsoviens appellent cela "Légoland". Mais ils ont pour contrepartie l'effet attraction touristique. Comble d'ironie, les laboratoires Bayer financent des expositions pro-écologiques! À Angoulême, on pourrait s'en inspirer en restaurant la blanchisserie sur l'île Marquet et rétablissant la navette fluviale du pont Saint-Antoine au musée du papier pour emprunter un téléphérique du Nil à Beaulieu (why not!), visiter le musée, la cathédrale et le donjon de l'hôtel de ville transformé en restaurant panoramique moitié en salle type fast food et l'autre gastronomique avec vue imprenable sur toute la cité.

### On va rigoler

Disons que le jour où le tunnel est fermé et qu'il y a un accident sur la RN 10 à hauteur du plan d'eau, on va rigoler...

### Pourquoi tout casser?

"Nous avons un excellent service de bus, avec des horaires adaptés, des chauffeurs compétents et un service relation clientèle performant. Je prends souvent le bus pour me déplacer et je ne vois pas la nécessité de tout casser, de tout déplacer, pour mettre en place un système de locomotion qui n'améliora rien, ni la vie des usagers, ni la vie des commerçants de la ville. C'est de la gloriole qui va coûter un max aux contribuables charentais!"

### C'était écrit

"Un ancien architecte des Monuments de France très clairvoyant avait dit il y a un peu plus de 20 ans qu'à terme, Angoulême ne pourrait pas être autre chose qu'un plateau historique dont la seule chance serait (peut-être) le tourisme et le seul attrait les arts, la culture, avec comme seule activité commerciale l'hôtellerie- restauration. En 2013, sa prédiction se fait de plus en plus réaliste, avec la prolifération et l'extension des centres commerciaux en périphérie entraînant la désertification du centre-ville. Et grâce à Mobilix, on pourra promener les "Tamalous" - seuls rescapés un peu aisés - au milieu d'une ville morte mais belle dont le point d'orgue sera le musée de la crise du Champ-de-Mars."



## POUR

### Vive les piétons

"Je suis ravie de ces nouvelles rues piétonnes! Rue des Postes, c'est vrai, on peut pas se garer, cathédrale idem, hôtel de ville idem, Gambetta... Ça va en bouleverser plus d'un mais pour ma part, c'est une très bonne idée! Moins de bruit, plus de sécurité, plus de liberté pour les piétons, les gens vont peut-être se remettre à marcher..."

Je ne comprends pas pourquoi les gens ne mettront plus les pieds en ville. C'est trop fatigant? Si on doit aller acheter une plante, on se donne la peine d'aller à perpét' aux Montagnes... S'ennuyer dans les bouchons pour rejoindre Jardiland, c'est un effort, donc je pense que si on veut boire un petit café en terrasse ou acheter un haut chez Petit Bateau, on se donne la peine aussi. Vive les piétons!"

### La fin de la bagnole

"Il vaut mieux accompagner l'inéluctable que de se bander les yeux. À long terme, tous les centres-ville du monde se fermeront à la circulation automobile. Nous n'arrivons pas à l'imaginer parce que l'ère de la bagnole est à son apogée. Ce qui prédéfinit son déclin.

Les perturbations générées ne peuvent que s'accompagner d'une légitime rancœur (je n'ose utiliser le mot de souffrance) mais nous en reparlerons dans 20 ans. Les services et les commerces seront toujours là et nous aurons simplement modifié notre façon de nous transporter d'un point à un autre. Je pense que si réellement 80% des Angoumoisins étaient contre, la municipalité reculerait. Donc les gens, les braves gens habitants d'Angoulême, du Plateau ou d'ailleurs, ne sont pas aussi hostiles que ça à ce projet..."

[Lire aussi le compte rendu de la première réunion publique, hier soir à Puymoyen.](#)

Tags [Busway](#), [Angoulême](#), [Champniers](#), [Puymoyen](#), [Champ-de-Mars](#), [Transports en Commun](#)

# Angoulême : les Usagers des transports au secours de Mobilix

Le 15 juillet à 07h57 par charentelibre.fr

Les vives oppositions au projet Mobilix ont fait réagir la fédération nationale des associations d'usagers des transports. Dans une très longue lettre à Charente, Henriette Trimoulinard, la présidente poitou-charentaise de la FNAUT, prend ardemment sa défense. Voici son courrier.

*La Fédération Nationale des Usagers des Transports s'exprime sur le projet MOBILIX*

*Depuis plusieurs semaines les opposants au projet ont largement développé leurs arguments assez largement soutenus par une fraction de l'opinion, car il est vrai comme ils l'ont admis eux-mêmes, que les Charentais sont « accros » à leur voiture et voient dans l'arrivée de Mobilix une restriction à leur droit de circuler et stationner avec un premier succès : le PDU en gestation depuis des années qui voyait enfin le jour, vient d'être refusé par le TA de Poitiers.*

*Que faut-il en déduire ?*

*La notion de partage ;*

*Elle semble totalement rejetée par les plus virulents opposants : tout projet de transport collectif est combattu d'emblée, même s'il n'apporte aucune gêne à ceux qui ne l'utiliseront pas. La Fnaut n'est pas anti voiture, nous savons bien qu'elle est parfois incontournable, mais qu'il en soit fait un usage raisonnable avec le respect des autres usagers : tous ceux qui pour des raisons d'âge, de santé ou de moyens financiers ont besoin de se déplacer et doivent pouvoir le faire en toute sécurité s'ils n'ont pas de véhicule personnel.*

*Ceux qui ne les prennent pas ;*

*Des arguments parfois contradictoires surgissent dans le débat « à peine 3% des habitants de l'Agglo prennent le bus » : donc pas besoin d'autre chose.. « Les bus de la STGA assurent un très bon service » conclusion, c'est suffisant, pas besoin de Mobilix.*

*Le site propre : tramway sur rails ou chaussée réservée et aménagée pour un BHNS est pourtant la seule condition pour offrir une liaison rapide et confortable aux usagers sur les grands axes d'Angoulême et la proche banlieue. Nous sommes indépendants de toute position syndicale ou politique, mais il faut bien admettre que malgré les bonnes performances des bus, ils restent tributaires des aléas de la circulation et des embouteillages aux heures de pointe. Leur temps de parcours est le double, ou plus, de celui d'une voiture ce qui rebute les usagers potentiels, ajouté à l'inconfort ressenti à cause des ronds-points et casseurs de vitesse effectivement pénibles dans un véhicule de transport en commun.. Nous avons recueilli assez d'opinions sur le sujet en toute objectivité. Il ne s'agit pas de s'opposer les uns aux autres mais de savoir partager l'espace. Il est dommage que les réunions aient trop souvent tourné au débat électoral.*

*Rejetés au départ, plébiscités ensuite ;*

*Que seraient aujourd'hui les grandes villes sans tramways ? Pourtant que de combats ont été nécessaires pour les faire accepter ; Angoulême n'est pas une mégalopole mais les rues ne sont pas extensibles. Il faut rendre la ville aux habitants qui subissent encombrements et pollution pour éviter la fuite vers la périphérie induisant encore plus de déplacements motorisés. Faire une place aux piétons et cyclistes, mères de famille avec poussettes, personnes âgées et handicapés gênés par l'étroitesse des trottoirs ou le stationnement des véhicules ; la loi sur l'accessibilité applicable en 2015 aurait été moins compliquée à mettre en œuvre si les règles de circulation urbaines avaient été respectées. Les tramways et autres véhicules à plancher bas, roulant sans secousses, sont un vrai progrès en transport collectif et sont de plus en plus réclamés par les quartiers non desservis.*



## *Mobilix « pompe à fric »*

*Ce jeu de mots facile a de quoi indigner quand on compare le montant des crédits routiers à ceux alloués au transport collectif. En urbain, ils sont financés par le versement transport. Les élus qui connaissent les chiffres savent bien combien pèse l'entretien des routes sur les budgets des collectivités. Il suffit d'écouter Infos Routes chaque soir qui en donne l'énumération.*

*Parler fric amène aussi des contradictions : d'un côté Mobilix assècherait les finances, mis il est demandé la gratuité des transports collectifs, ce qui peut surprendre. Nous partageons l'avis de la Fnaut Nationale qui n'approuve pas cette mesure, car si la hausse de fréquentation est incontestable elle est le fait d'anciens usagers qui utilisent le réseau ou d'anciens marcheurs qui pratiquent le bus pour de courts trajets. La gratuité totale ne concerne que 14 réseaux urbains sur 287 soit 5%. L'utilisateur n'a pas de contrat avec le transporteur : il n'est pas protégé judiciairement et ne peut réclamer pour l'amélioration du service. Il peut y avoir des dérives, des incivilités : la billetterie, malgré les frais de gestion apporte des ressources et récuse la notion d'assistanat ; La gratuité doit être réservée à ceux qui en ont vraiment besoin : RSA, chômeurs, enfants boursiers. En conservant seulement les tarifs sociaux.*

## *Le renouveau du Centre ville ;*

*Il y a de quoi s'inquiéter sur les difficultés des commerces en centre ville face aux grandes surfaces des zones excentrées.*

*En fait, le déclin du centre ville a commencé avec la disparition de la gare routière où se croisaient bus urbains et autocars départementaux où l'animation créée profitait au secteur du Champ de Mars – le vrai cœur de ville – et à la zone piétonne.. Une clientèle que n'ont pu retrouver les nouveaux commerces avec leurs charges très lourdes, mal desservis et d'accès peu facile depuis les entrées de ville et la gare. Les acheteurs motorisés se sont tournés vers les zones au stationnement pratique et réputées moins chères. Pourtant le client piéton lorsqu'il dispose d'un point d'arrêt à proximité retrouve le goût de flâner, comparer, et acheter en boutique dans un espace tranquille et dégagé. Le kiosque Information et Vente des transports collectifs gagnerait à revenir dans ce secteur avec une plage horaire suffisante. Il est urgent de faire revenir du monde dans cet espace déserté.*

## *Conclusion :*

*Rendre la ville plus agréable pour tous. le projet Mobilix, en rendant le transport collectif plus performant facilitera aussi la circulation des véhicules nécessaires aux services de secours, aux livreurs, médecins, personnel médical qui déplorent les difficultés d'un quotidien réputé « invivable ».*

*Sachons partager l'espace pour éviter l'explosion urbaine.*

*La FNAUT Poitou-Charentes*

*Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*

*H. TRIMOULINARD*

*Présidente,*