

3. Transports et déplacements : un déséquilibre induit par la configuration des grands axes et des infrastructures

Les CONSTATS	
POINTS FORTS	POINTS DE VIGILANCE
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des axes structurants principalement organisés selon une logique Nord Sud : RN 10 et voie ferrée ✓ Un projet de LGV Sud Europe Atlantique permettra au territoire (principalement à la partie Sud) de bénéficier d'une réelle desserte à grande vitesse à proximité ✓ Un maillage dense et cohérent de routes départementales et communales ✓ Un rôle structurant de la gare de Ruffec et la gare de Luxé ✓ Des transports collectifs gérés par le Conseil Général et la Région, concentrés dans un triangle Ruffec-Aigre-Vars (incluant Mansle) ✓ Des actions engagées pour le développement du haut et très haut débit 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des effets de coupures est/ouest provoqués par les infrastructures organisées nord/sud ✓ Un projet de LGV dont les effets positifs ne pourraient concerner que le sud du territoire ✓ Une RN 10 accidentogène ✓ Peu de gares présentes sur le territoire (Ruffec et Luxé) dont la présence ne suffit pas pour irriguer l'ensemble du territoire et une ancienne gare à Vars (gare désaffecté avec une possibilité de réouverture) ✓ Une absence de transports collectifs sur la moitié Est et sur le secteur Nord-Ouest ✓ Un manque de coordination entre les transports collectifs routiers et ferroviaires (inexistence de lignes de TC pour les gares de Luxé et Ruffec) ✓ Une prédominance du véhicule individuel ce qui contribue à augmenter les couts et la précarité énergétique pour les ménages ✓ Une absence de connections des modes de transports et de coordination entre le bus et le train ✓ Des zones mal desservies en téléphonie mobile et par la fibre optique

QUELLES PERSPECTIVES ?

DES INFRASTRUCTURES MAJEURES DE LA DESSERTE ET DU POSITIONNEMENT DU RUFFECOIS

- ⇒ La RN 10 comme un potentiel pour le développement économique
- ⇒ La prise en compte de l'arrivée de la LGV (liens TER-LGV Angoulême, liens Ruffec-LGV Poitiers)
- ⇒ La sécurisation de la traversée de la RN10 pour permettre une meilleure circulation entre l'est et l'ouest
- ⇒ L'amélioration des gares existantes (aménagement, accueil du public etc...) et la réouverture de la gare de Vars

UNE OFFRE ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE A CONFORTER, DEVELOPPER ET HARMONISER

- ⇒ le maintien, voire le développement, des offres en transports alternatifs au véhicule individuel (covoiturage)
- ⇒ l'évaluation des possibilités de développement d'une offre en transports collectifs sur les secteurs non desservis
- ⇒ le rôle structurant joué par la gare de Ruffec, ainsi que celle de Luxé.
- ⇒ Le besoin d'une gare qui soit proche de l'agglomération d'Angoulême
- ⇒ Le développement des fréquences de TER et une meilleure coordination avec les horaires de LGV (pour Angoulême et Poitiers)
- ⇒ Le développement des actions et aménagements en faveur des mobilités douces (piétons/cycles)
- ⇒ Le développement de l'intermodalité pour coordonner tous les modes de déplacements (du piéton jusqu'au train)

UNE DESSERTE NUMERIQUE POUR TOUS

- ⇒ Le besoin d'une offre numérique plus complète
- ⇒ Une meilleure couverture en téléphonie mobile
- ⇒ La nécessité d'une couverture numérique de très bonne qualité en vue du maintien et du développement des services et des activités sur les pôles secondaires (Aigre, Villefagnan, Nanteuil, Verteuil, Aunac, St Angeau, Vars...)

Mobilités & Accessibilités : synthèse

Légende

Des axes structurants principalement organisés selon une logique Nord Sud : RN 10 et voie ferrée ...

 Voie ferrée existante
  RN 10 comprenant des secteurs accidentogènes

... créant des effets de « coupure » entre l'Est et l'Ouest du Pays



Un projet de LGV Sud Europe Atlantique qui permettra au Sud du territoire de bénéficier d'une réelle desserte à grande vitesse à proximité ... mais qui inquiète quant à la future desserte ferroviaire du Pays



Des transports collectifs présents mais comportant certaines lacunes

 Gare TGV et TER
  Gare TER
  Arrêt autocar du Conseil Général
  Ancienne gare de Vars

 Secteurs non desservis par les transports collectifs

 Un manque de coordination entre les transports collectifs routiers et ferroviaires

Problématiques communes à l'ensemble du Pays

Un maillage dense et cohérent de routes départementales et communales

Des actions engagées pour le développement du haut et très haut débit

Une prédominance du véhicule individuel ce qui contribue à augmenter les coûts et la précarité énergétique pour les ménages

Un manque d'intermodalité dans de nombreux bourgs, notamment concernant les mobilités de proximité pour les modes doux

