



Pourquoi se déplace-t-on ?

LE LIEU DE TRAVAIL, FACTEUR PRINCIPAL DE MOBILITE

Le territoire comptabilise près de 89 000 actifs ayant un emploi en 2015 ^{INSEE}. 68% de ces personnes travaillent à l'extérieur de leur commune de résidence, se déplacent principalement vers les pôles métropolitains (Angers, Tours), et les villes alentours (Baugé, Châtellerault, Cholet, Thouars). A l'échelle du territoire, **5 communes concentrent à elles seules 40% des emplois** (Saumur, Chinon, Doué-en-Anjou, Avoine, Loire-Authion).

Par ailleurs, l'agriculture, avec ses cultures spécialisées (vigne, maraîchage, arboriculture) en Chinonais, Bourgueillois et dans la Vallée de l'Authion, emploie une **main d'oeuvre saisonnière mobile** entre les différents secteurs spécialisés tout au long de l'année.

ENJEU

- l'invention d'une compatibilité entre les solutions de mobilité disponibles en espace rural et la transition énergétique ?

- le maintien d'un dynamisme des secteurs situés en retrait de toute connexion aux pôles urbains qui concentrent les activités et services ?

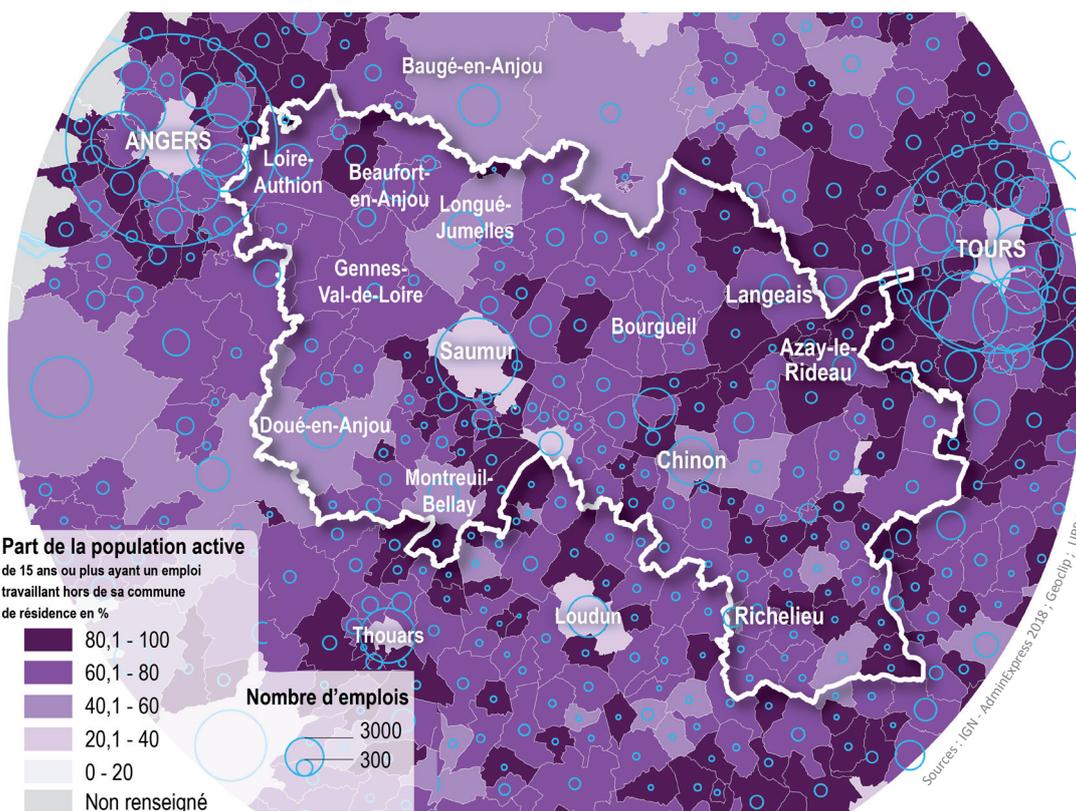


CNPE d'Avoine



Vendanges dans le Saumur-Champigny

Emplois et part de la population travaillant hors de sa commune de résidence en 2014

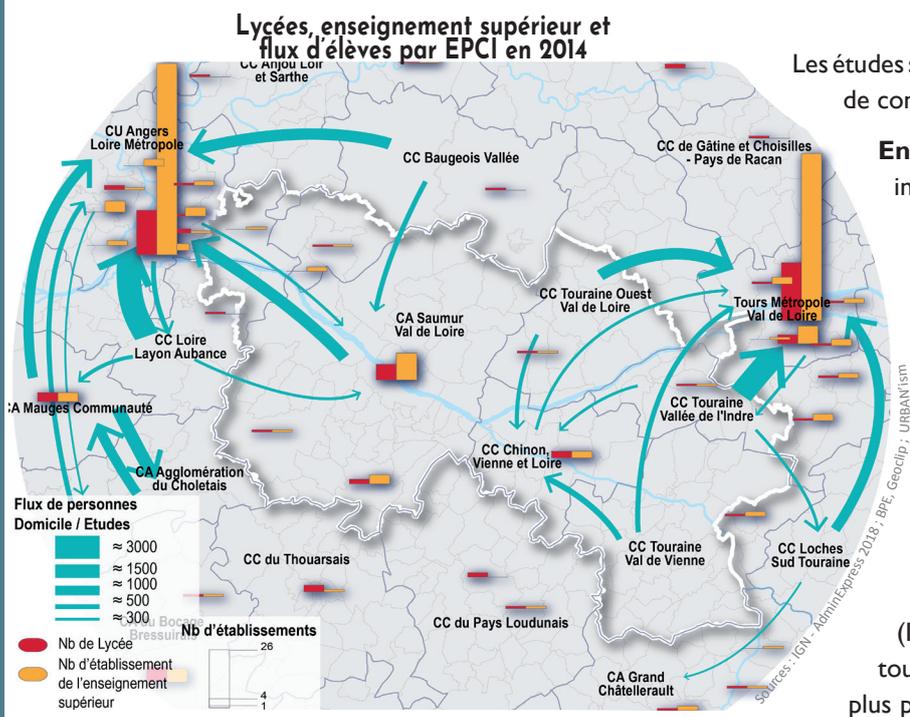


25 500 actifs travaillent dans leur commune de résidence soit 32% du total des actifs (dép. 49 : 39%; dép. 37 : 33%) ^{INSEE, 2014}

5 communes concentrent 40% des emplois et 26% des actifs ^{INSEE, 2014}

L'aspect tentaculaire de la métropole tourangelle transparait assez bien sur cette carte, par rapport à l'agglomération angevine. L'attractivité de Saumur sur les communes voisines ressort. Sur la partie 49, l'effet des regroupements territoriaux lisse les écarts entre les communes (Loire-Authion, Doué-en-Anjou, notamment).

LE LIEU D'ETUDES : DES DEPLACEMENTS INTERNES POUR L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE ET VERS L'EXTERIEUR POUR LE SUPERIEUR



Les études sont un facteur de mobilité, présentant la particularité de concerner une population moins autonome.

Enseignement secondaire : Les flux de mobilité internes s'articulent autour des principaux pôles d'enseignement, lesquels sont desservis par des lignes de transport scolaire bien présentes. Ainsi, la CC Chinon-Vienne-et-Loire accueille quotidiennement 1000 élèves de la CC Touraine Val de Vienne ou de la CC Touraine Ouest Val de Loire INSEE. En revanche, carte scolaire oblige, les frontières départementales sont clairement visibles.

Enseignement supérieur : l'offre sur le territoire est très réduite et se limite principalement à Saumur (IFSI, Campus de l'Université d'Angers) et Chinon (IMACOF). Cela conduit les jeunes du territoire à se tourner vers Tours ou Angers, villes universitaires les plus proches. Si la majorité des étudiants réside dans ces pôles universitaires, le développement de l'apprentissage dans les entreprises du territoire déconnecte les lieux d'études, créant de fait un besoin de mobilité régulière.



Campus universitaire de Saumur



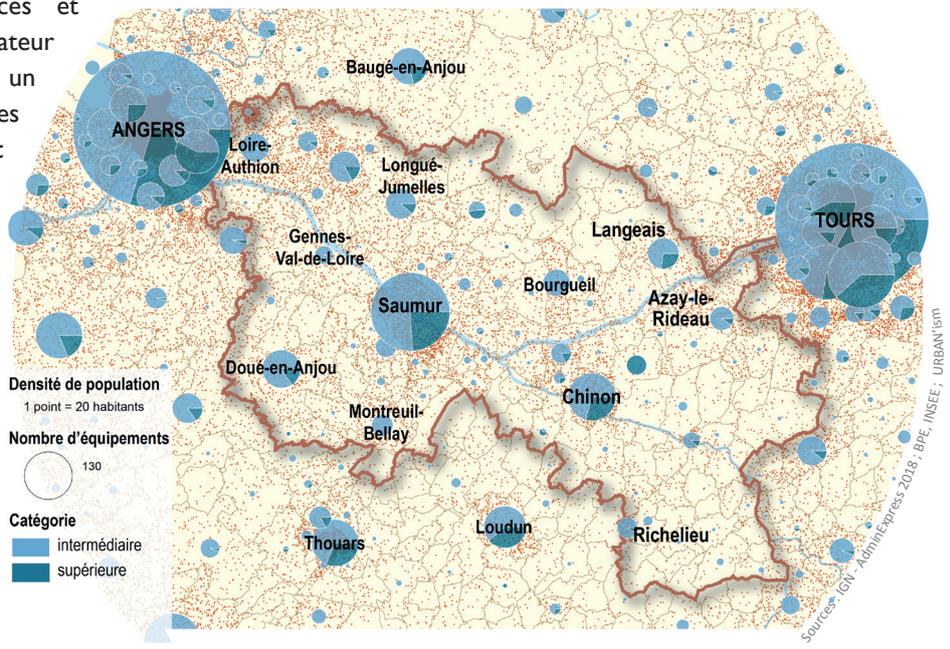
Hôpital François Rabelais de Saint-Benoît-la-Forêt

EQUIPEMENTS ET SERVICES : VECTEURS DE FLUX

Les équipements de santé, les commerces et hypermarchés constituent un autre fait générateur de mobilité, pouvant là encore concerner un public demandeur d'une offre adaptée (personnes âgées par exemple). Le **regroupement des équipements** (commerces, santé, services) sur les principaux pôles engendre un **allongement des distances** pour la majorité des habitants des communes des périphéries. Les trajets notamment pour les services de santé s'allongent, en particulier pour les médecins généralistes. Les secteurs de Vernantes et du Richelais sont particulièrement touchés.

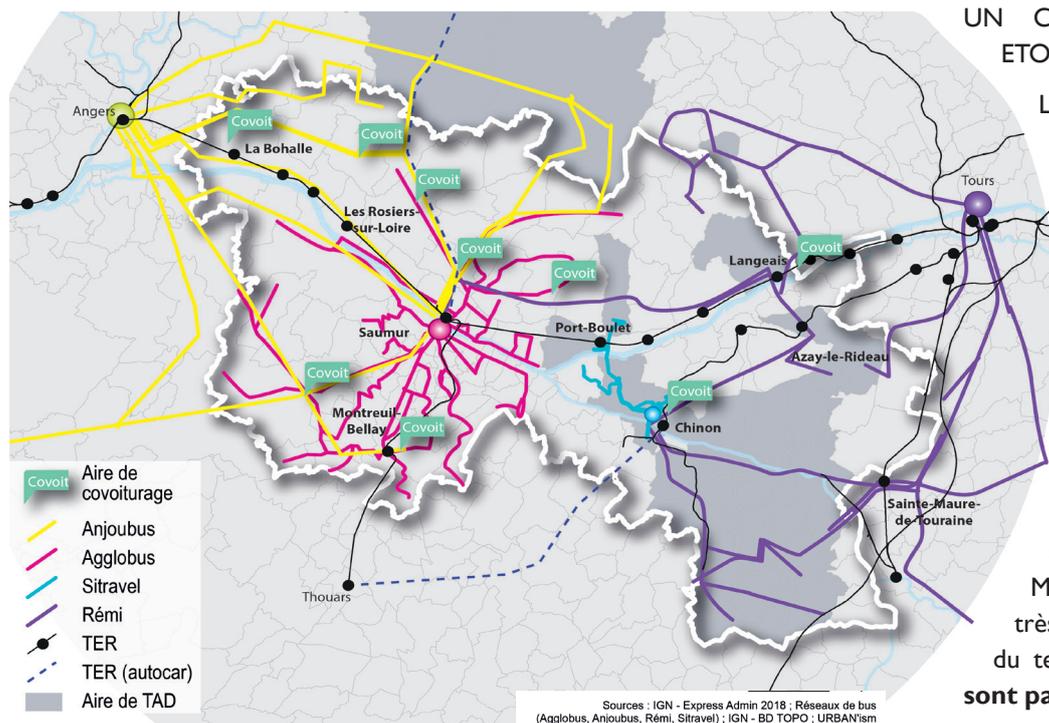
Il faut ajouter également un **besoin de mobilité lié à la pratique associative** (sportive, culturelle, sociale), accentuée par les regroupements de clubs dans les zones plus rurales.

Niveaux d'équipements et densité de population des communes



intermédiaire : supermarché, gendarmerie, gare, laboratoire d'analyses médicale, Piscine, école de conduite, etc.
supérieur : hypermarché, lycée, spécialiste médical, cinéma, hôpital, pôle emploi, etc.

Les transports collectifs, une réponse partielle aux besoins de mobilité



Les autocars TER complètent l'offre de lignes régulières

La fréquentation des transports en commun est assez difficile à analyser (manque de données uniformisées, et compte tenu de contingences sur le fonctionnement des lignes). Toutefois, des tendances apparaissent. La gare de **Saumur est un pôle d'échanges multimodal (PEM)**, avec une fréquentation quasi-stable ces dernières années. Quant aux gares de Chinon, Port-Boulet et Langeais, elles observent une **légère déprise** entre 2014 et 2016 (potentiellement liée au recadencement des trains). La vitalité des gares est aussi entretenue par les possibilités d'intermodalité et les aménagements réalisés notamment en termes de parkings comme aux Rosiers-sur-Loire, à Saumur, Port-Boulet ou Azay-le-Rideau.



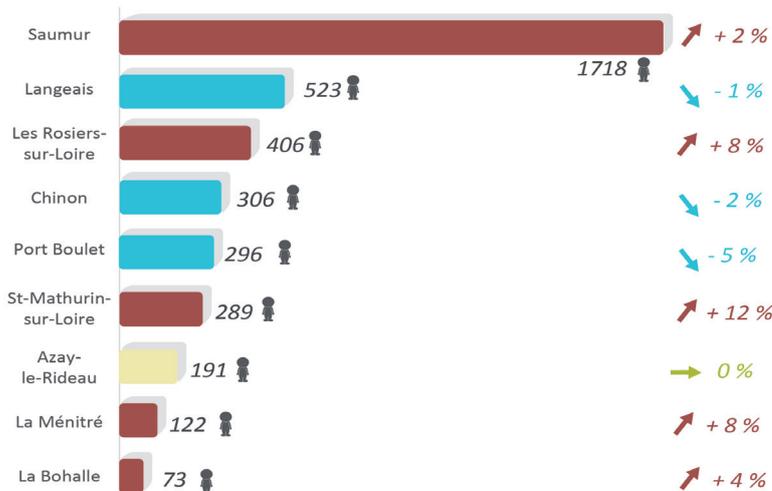
Nouveau parking d'Azay-le-Rideau et Voie Verte de Richelieu à Chinon.

En parallèle, l'offre TER assurée par voie ferroviaire ou routière assure un couloir de mobilité le long de la Loire avec un maillage de 13 gares ou haltes.

DES DESSERTES INEGALES ET PARFOIS INSUFFISANTES

Le faible nombre de dessertes et l'inadaptation aux besoins des usagers sur certaines lignes rend plus marquée la disparité territoriale, réservant les transports en commun pour le scolaire. Si auparavant Toutefois, quelques organismes ont mis en place des dispositifs de transport à la demande (TAD - Rémi + et Anjoubus) vers les principaux pôles du territoire.

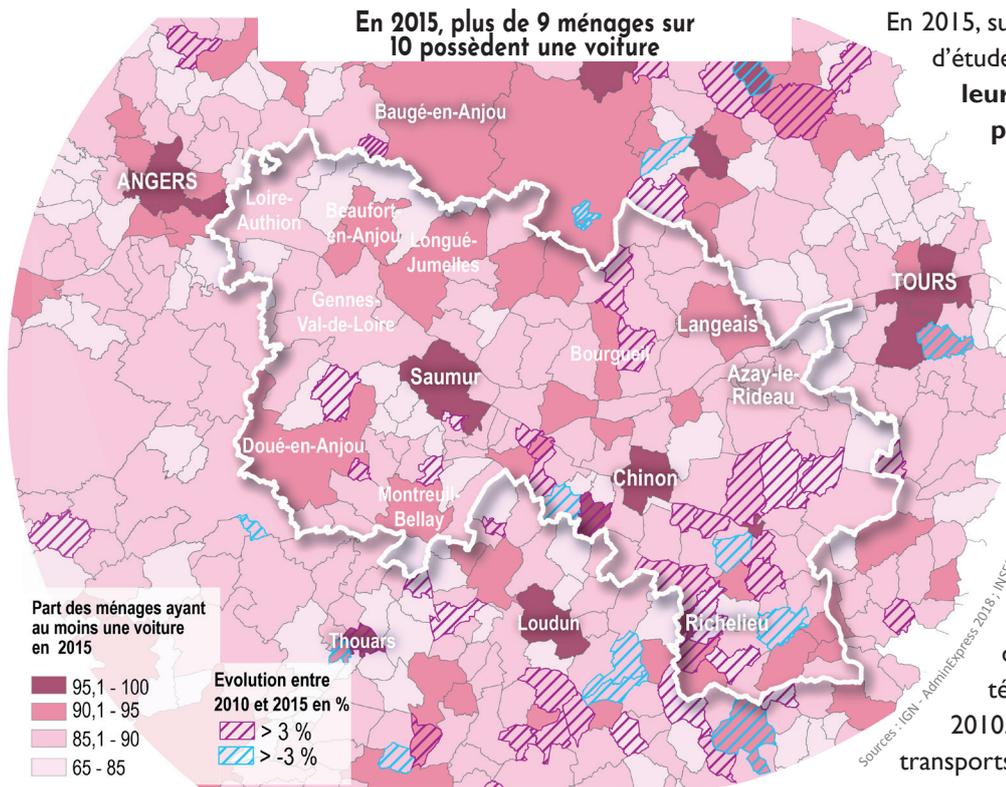
Evolution de la fréquentation des gares ferroviaires (nb de passagers/jour >50) Pays-de-la-Loire 2010/2016 - Centre-Val-de-Loire 2014/2016



Sources : OpenData des Régions Pdl et CVL 2018, URBAN'ISM

La desserte ferroviaire du territoire s'est dégradée avec la mise en service de la ligne LGV Paris-Rennes, qui a occasionné un **recadencement de l'ensemble des trains du Grand-Ouest**. Auparavant, il était possible de faire un aller-retour à Nantes ou Orléans dans la demi-journée. Cette situation **renforce l'enclavement et constitue une perte d'attractivité** du territoire.

La voiture individuelle reste le mode de déplacement le plus utilisé



En 2015, sur les 89 000 actifs du territoire d'étude ayant un emploi, **83% utilisent leur voiture quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail**, en progression de 2 points par rapport à 2010 INSEE. Les transports en commun représentent 3% de la part modale, les deux-roues 4%, sans que l'on puisse distinguer la part vélo de la part scooter, moto, voiturette. La marche à pied, en régression, représente 4%.

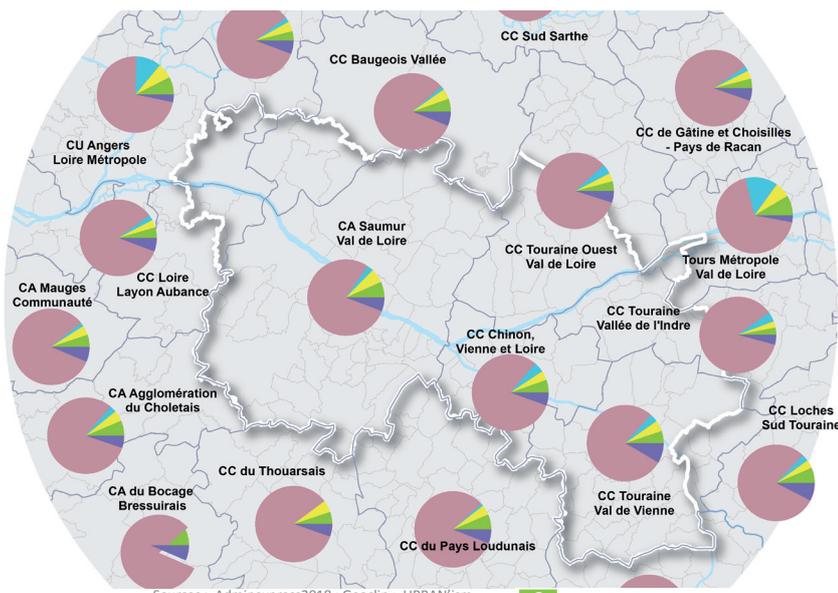
Fait intéressant, près de 5500 personnes travaillent à domicile (artisans, commerçants, télétravail), soit 5% de plus qu'en 2010. 2 750 actifs prennent les transports en commun.

Comme dans tous les territoires ruraux, l'usage de la voiture reste un élément central. Le passage vers des mobilités alternatives fait appel à une mutation de notre mode de vie. Cela nécessite une transition coordonnée des dispositions institutionnelles, des solutions techniques (nouveaux moyens de transport, carburants), mais aussi la modification des valeurs individuelles associées aux différents modes de déplacement.

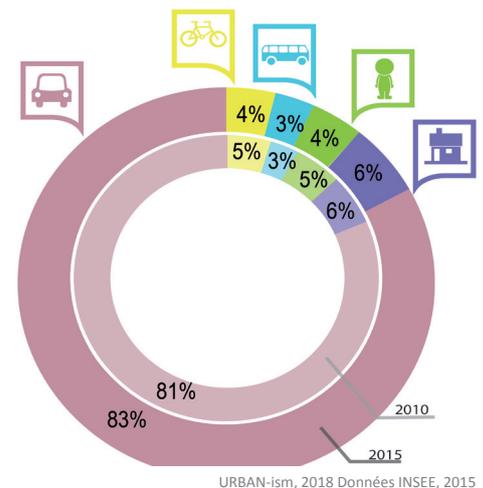
Quelques particularités ressortent : la présence du camp militaire fait tomber la part modale de la voiture à 50% à Fontevraud. L'organisation urbaine de Richelieu est favorable aux déplacements piétons (25%). A Saumur, près de 800 actifs utilisent quotidiennement un deux-roues alors que 500 utilisent les transports en commun. La rive gauche de la Vienne présente quant à elle des parts automobiles très élevées (plus de 90%), du fait de l'absence de transports en commun et du peu d'emplois sur place

INSEE.

83% des actifs vont au travail en voiture en 2015



Ensemble du territoire



DÉFINITION

Part modale :
Part de chaque moyen de transport pour réaliser un trajet donné.

- Marche à pied
- Deux roues
- Transport en commun
- Voiture, camion et fourgonnette
- Travail à domicile

A RETENIR

Compte tenu du caractère rural du territoire, l'offre de mobilité sous sa forme traditionnelle (lignes régulières de transports en commun) semble peu adaptée, occasionnant un renforcement de la dépendance du territoire à la voiture, induisant une forte dépendance aux produits pétroliers. La localisation des emplois, ainsi que des équipements est une clé de maîtrise des déplacements.

CONTRAINTES DE DÉPLACEMENTS



Une équation à résoudre entre le coût du logement et le coût des transports

La **concentration d'emplois sur les pôles d'Angers et Tours**, et dans une moindre mesure Saumur et Chinon, conduit à faire **augmenter le coût du logement** (foncier, loyers) aux abords des ces polarités. Les ménages plus modestes sont donc contraints à s'éloigner de leur lieu de travail, et à augmenter les coûts induits par leurs déplacements quotidiens. Cette situation s'applique également aux couples de cadres et professions intermédiaires localisés sur Tours, Saumur et Angers, qui ont chacun 45 à 50 minutes de trajet.

Exemple : Sur le SCoT du Pôle métropolitain Loire-Angers, le prix moyen du m² du terrain à bâtir a progressé de 117 à 122€ entre 2017 et 2018 (moyenne départementale : 83€). A Gennes, en position médiane entre Saumur et Angers, le prix du m² de terrain a bondi de 23% entre 2013 et 2018 entre deux tranches d'une même opération.



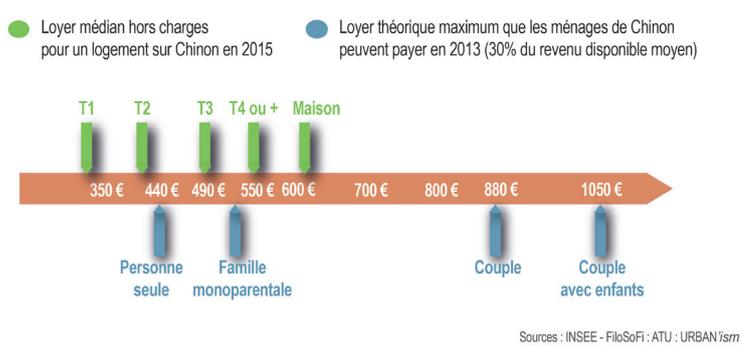
ENJEU

Les contraintes de déplacements mettent en jeu :
 - la réduction de la dépendance à la voiture
 - la fragilisation financière de tous les ménages, liée aux dépenses de déplacements
 - l'apport de solutions pour les personnes ne pouvant pas se déplacer.

Le **coût de la mobilité peut être réduit là où les transports en commun sont présents** et proposent une desserte suffisamment fréquente. Toutefois, **les tarifs des abonnements** aux différents réseaux présentent de **réelles disparités**.

- entre les réseaux du territoire ; l'abonnement scolaire est gratuit sur le réseau Rémi, alors qu'en Pays de la Loire il faudra compter environ 165€ par an Données régionales.
- comparées aux offres de transport en commun voisines, celles du territoire apparaissent moins attractives : l'abonnement mensuel au SITRAVEL coûte 30€ quand celui à Fil Bleu (Agglomération de Tours) est de 39,50€. Un prix certes assez **comparable, mais pour des réseaux à niveau de services totalement différents** (compte tenu de l'offre importante sur la métropole.)

Parallèle entre les revenus disponibles des ménages et le niveau des loyers sur Chinon (37)



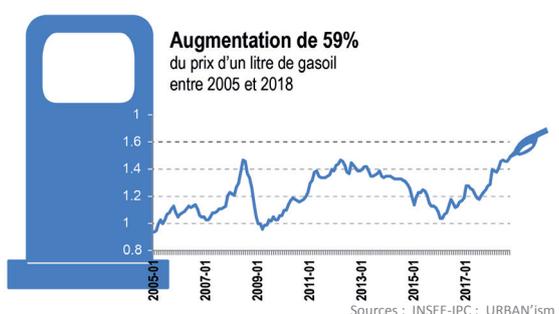
Le graphique ci-dessus montre que les familles monoparentales sont plus fragiles que les autres typologies de ménages. Le loyer théorique maximum qu'elles peuvent acquitter est inférieur au niveau du marché des T4 et des maisons. Ce constat est d'autant plus vrai que l'ensemble des ménages dispose déjà de revenus fiscaux inférieurs aux médianes départementales (médiane à 19 000€ dans le Saumurois et le Richelais en 2015 contre 20 000€ dans le Maine-et-Loire et 20 700€ dans l'Indre-et-Loire) INSEE.

Des politiques sociales pour lutter contre l'assignation territoriale

Lancée en 2014 en Indre-et-Loire, la plateforme Wimoov structure une offre de **mobilité sociale** en faveur des demandeurs d'emploi, des jeunes, des personnes en situation de handicap, etc.

Les dispositifs régionaux et locaux assurent aussi un service minimal d'accompagnement des personnes vulnérables. En Chinonais et Bouchardais, le public «**assigné territorial**» peut bénéficier d'une subvention pour l'achat ou la location de vélos électriques. Toutefois les infrastructures ne sont pas toujours adaptées, et l'attribution de l'aide à un pan réduit de la société ne contribue pas à faire changer significativement les modes de vie.

En complément, des associations de **transport solidaire** ont vu le jour, comme le Service de Déplacements Solidaires à Montreuil-Bellay, en complément de dispositifs déjà existants comme le TACT à Doué-en-Anjou.



DÉFINITION

Précarité de mobilité : On estime qu'un ménage est en «précarité de mobilité» s'il dépense plus de 16% de son revenu pour se déplacer.

A RETENIR

La précarité de mobilité touche bien au-delà des couches traditionnellement ciblées par les politiques sociales. Elle est particulièrement forte sur le territoire mi-rural mi-périurbain étudié. C'est pourquoi seule une réduction des besoins de déplacements (en nombre et en distance) permet de s'affranchir réellement des contraintes de mobilité. Ce phénomène nécessite un changement de l'ensemble de nos habitudes et des représentations associées aux modes de transport.



Des mobilités qui réinterrogent les habitudes de chacun

Le transport représente un coût financier pour les ménages du territoire, mais a aussi un impact environnemental. A titre d'exemple, sur l'agglomération de Saumur-Val-de-Loire, le transport routier est le premier poste d'émission de GES, avec 33% du total, soit environ **1,75 tonnes équivalent CO2 par habitant** PCAET CASVL. Dès lors, la rationalisation des déplacements et des modes de déplacement est un moyen de réduire l'impact énergétique de la mobilité, mais fait aussi appel à l'engagement personnel.



ENJEU

L'évolution des pratiques de mobilité sur le territoire interroge :

- la capacité d'organisation des acteurs de la société pour mettre en oeuvre de nouveaux modèles de déplacement ;
- la réactivité des institutions pour relayer les initiatives ;
- l'adaptabilité des pratiques quotidiennes.

PARTAGE DU TRAJET : UNE SOLIDARITE QUI S'ORGANISE MAIS NE SE PERENNISE PAS

- L'essor du **covoiturage depuis 2008** est un fait marquant (principalement motivé par la diminution des frais). La création d'aires de covoiturage par les départements en des points stratégiques du territoire est toutefois assez diffuse et présente déjà des signes de saturation. En complément, d'autres espaces en centres-villes (gares de Saumur et de Chinon) ou centres-bourgs, mais aussi sur les entrées d'autoroute (Bourgueil, Vivy) sont investis par cette pratique en plein essor. En outre, des sites internet (peu efficaces) sont concurrencés par les réseaux informels «de bouche à oreille», ou marchands comme Blablacar (pour des trajets plus occasionnels).
- Le recours aux **Plans départementaux de covoiturage, de déplacements en entreprises (PDE) ou administrations (PDA)** n'existe pas à ce jour sur le territoire. Une tentative autour de la zone du Véron a toutefois été initiée sans aboutir à un résultat concret, malgré un gisement d'employés non-résidents important. A ce jour, des prestations des chambres consulaires (CCI notamment) existent pour accompagner les organisations demandeuses.
- Des initiatives ont eu lieu sur le territoire, notamment dans le cadre de **Plans de Déplacement des Etablissements Scolaires (PDES)**. Il y a eu jusqu'à 7 pédivelobus sur le territoire. Ces organisations, peu institutionnalisées, nécessitent un engagement des parents d'élèves et sont donc fragilisées à chaque rentrée. Ces initiatives sont **très liées aussi aux cycles induits par l'urbanisation** ; les opérations étant assez homogènes en termes d'âge des ménages, les enfants d'un quartier susceptibles de rejoindre un pédibus pour aller à l'école primaire se concentrent sur quelques années uniquement.
- La mise en place d'**autostop participatif** ou d'**autopartage** a émergé entre 2011 et 2015, sans pour autant être pérennisée. Reposant sur l'engagement de quelques personnes, ces organisations nécessitent davantage d'implication en termes de convictions et de valeurs.



Le Saumurois a la particularité d'être réceptif au vélo, qui bénéficie d'un «terreau de valeurs» favorable, entretenu par diverses manifestations (Loire à Vélo, Anjou Vélo Vintage) ou projets à vocation touristique (Loire Vélo souterrain) qui rayonnent sur les pratiques quotidiennes. La politique de location longue durée de vélos électriques lancée par l'Agglomération de Saumur observe d'excellents résultats, et s'étend en 2018 par la mise en place d'un Plan Vélo.



Les services et commerces se déplacent au plus près des habitants, tels que le Job Truck à Doué-en-Anjou, ou encore les services de coiffure ambulants.

A RETENIR

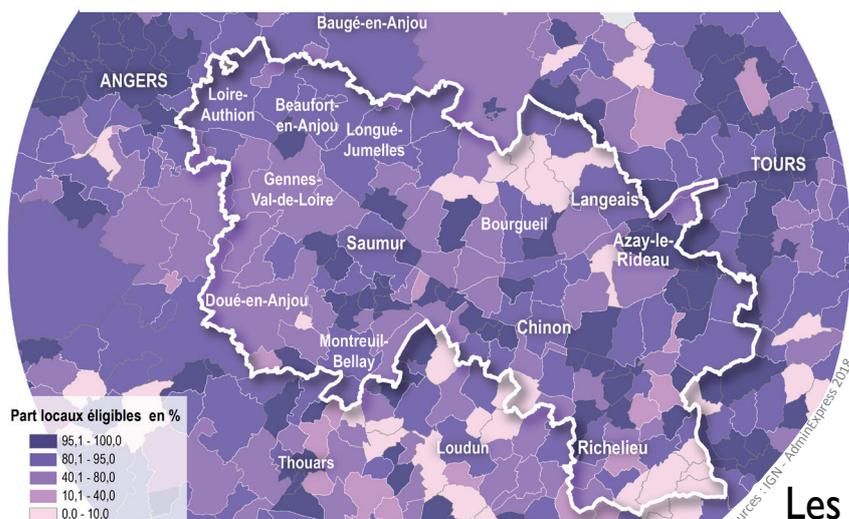
Bien qu'elles n'en soient qu'au début du processus, les pratiques de mobilité évoluent et tendent vers l'intermodalité. Si l'usage de la voiture est indispensable dans toutes les communes rurales, certaines portions de trajet peuvent être mutualisées ou réalisées à moindre coût écologique. L'organisation de plateformes ou dispositifs intermodaux constitue une piste de réflexion. La possibilité d'embarquer des vélos dans le TER, la création de tarifs multimodaux entre les agglomérations d'Angers, de Saumur et du TER, la mise en place de navettes de rabattement sur la gare des Rosiers-sur-Loire sont autant d'exemples favorables à la rationalisation de la mobilité au regard des enjeux économiques et environnementaux. Ces nouvelles tendances de mobilité demeurent marginales par rapport à la voiture et appellent à être amplifiées pour concrétiser la transition énergétique. Le retard du territoire en matière de PDE-PDA interroge cependant compte tenu de la taille de certaines entreprises ou administrations.

Vers une nouvelle organisation du territoire ?

- Les SCoT sur le territoire consacrent largement le principe de construction au plus près des centralités et réduisent l'urbanisation à l'extérieur des bourgs.
- L'organisation de l'offre d'équipements répond à un maillage territorial censé assurer un regroupement de services de proximité dans des maisons médicales, maisons de service au public, etc. Le maintien d'une présence postale (via la municipalité ou un commerçant) dans les communes ayant perdu un bureau de poste entre 2012 et 2017 (Lignières-de-Touraine, Marigny-Marmande, Montsoreau, Rivarennes et Verneuil-le-Fourrier) contribue à cet objectif.



Part de locaux ayant accès à un débit supérieur à 3 Mb/seconde, en 2015 (permettant un usage professionnel)



ENJEU

Le numérique entraîne une révolution des modes de vie, et bouleverse les habitudes, les schémas de pensée, jusque dans notre perception du temps et de l'espace. Impactant tous les pans de la vie quotidienne, il préfigure la disparition à terme de lieux physiques (guichets postaux, administrations, etc.) au profit de plateformes virtuelles. Face à la dématérialisation, le déploiement du numérique sur le territoire est ainsi un enjeu majeur de l'attractivité et de la qualité de vie.

Les deux expressions de la fracture numérique : territoriale et sociale

UNE FRACTURE TERRITORIALE

Si l'accès au numérique haut débit est assuré aux portes des agglomérations, ainsi que dans les principales villes du territoire, certains secteurs, plus ruraux, souffrent d'une mauvaise réception de la technologie numérique. Quelques communes en franges nord et sud de la partie tourangelle du territoire (région de Gizeux, Sud Richelais) ne disposaient, pas à l'été 2015, de locaux raccordés à un débit suffisant.

Le déploiement de la fibre optique et d'infrastructures numériques, prévu aux Schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN), vise la couverture de la plupart des professionnels en centre-bourg. Celui de l'Indre-et-Loire date de 2011 et celui du Maine-et-Loire de 2016. Toutefois, **des zones blanches pourraient subsister dans la région de Denezé-sous-Doué, Meigné**. Le syndicat Val de Loire numérique prévoit lui le raccordement de 100% des foyers au haut débit d'ici 2022.

Diversification des usages liés au numérique

Le numérique se développe dans tous les pans de la vie quotidienne. Des **écoles se dotent en tableaux blancs interactifs**, le numérique permet le télétravail et la création de tiers lieux de travail connectés (à l'image de l'espace de coworking d'Avoine). Il permet la réalisation en ligne de certaines démarches administratives, etc. La télémédecine peut aussi être une piste pour assurer un niveau minimum d'assistance dans les déserts médicaux.

L'**impact du numérique sur les emplois** implique également des modes de production différents impliquant la disparition de certains métiers (cf fiche *emploi, qualification, professionnalisation et nouveau rapport au travail*). Enfin, le déploiement du numérique implique un **coût supplémentaire pour les ménages** (abonnement internet, téléphone), ainsi qu'une demande énergétique supplémentaire non négligeable (cf fiche *énergie*).

Cycle débuter	
Matériel, logiciel, souris	Lun. 18 sept. 14h30-16h
Clavier, traitement de texte	Lun. 25 sept. 14h30-16h
Traitement de texte	Lun. 2 oct. 14h30-16h
Navigateur Internet & recherche	Lun. 9 oct. 14h30-16h
Messagerie électronique	Lun. 16 oct. 14h30-16h
Couper / copier / coller	Lun. 6 nov. 14h30-16h
Appareil Photo & Clé Usb	Lun. 20 nov. 14h30-16h
Organisation photos & documents	Lun. 27 nov. 14h30-16h
Skype	Lun. 4 déc. 14h30-16h
Retour sur le cycle débuter	Lun. 11 déc. 14h30-16h

UNE FRACTURE GÉNÉRATIONNELLE ET SOCIALE

Certaines catégories de la population sont **éloignées des objets numériques, dont la manipulation nécessite un apprentissage**. La réduction de la fracture numérique se concrétise par des dispositifs d'aides à l'utilisation. Dans les centres sociaux, les maisons de l'emploi, des ateliers sont organisés comme par exemple le «Cyberdébuter» à Corné, destiné à donner les bases d'utilisation du matériel informatique, des tablettes et smartphones, etc.



Le numérique nécessite aussi de l'espace physique pour le stockage de données dans des «data centers». Une première expérimentation de deep center dans le Saumurois en site troglodytique, démontre que les conditions y sont adaptées pour ce type d'usage.

A RETENIR

Maîtrisé et équitablement déployé, le numérique peut être un facteur de réduction des inégalités territoriales, s'il est accessible depuis les zones les moins favorisées et par les personnes traditionnellement éloignées des services publics. Par ailleurs, le numérique peut contribuer dans une certaine mesure à la réduction des déplacements (téléconsultation, vidéoconférence, etc.).

A l'inverse, la non connectivité des territoires et des personnes peut créer de nouvelles inégalités et une «précarité numérique», et surtout induire une perte d'attractivité économique et résidentielle du territoire.