



Etude d'opportunité de réouverture de la ligne ferroviaire Thouars – Loudun – Chinon étude socio-économique



Marilou Arcé

Virgile Legrand Florian Navarre

Guillaume Papin Mathilde Petit



Remerciements

Nous tenons tout particulièrement à remercier :

- Nos encadrants de stage, M. Thierry Perreau, président de l'association CL2T, et M. Thomas Porchet, chargé du développement et des relations extérieures à la mairie de Loudun, pour leur suivi régulier et leurs conseils

- Notre tutrice à Polytech' Tours, Mme. Elisabeth Richez, pour nous avoir guidés tout au long de ce stage

- M. Franck Hennebel et M. André Laurent, respectivement adjoint au maire et conseiller municipal à la mairie de Chinon, ainsi que M. Yves Boutet, adjoint au maire de Thouars, pour leur implication et pour nous avoir accompagnés sur le terrain

- L'ensemble des élus et acteurs du territoire qui ont accepté de nous rencontrer et de répondre à nos nombreuses questions

- Nos enseignants de Polytech' Tours pour leur disponibilité et leur expertise

- Et toutes celles et ceux qui nous ont soutenus, aidés et se sont intéressés de près ou de loin à la réalisation de cette étude

RAPPEL DU CONTEXTE ET DEFINITION DU CAHIER DES CHARGES	4
METHODOLOGIE DE L'ETUDE	6

INTRODUCTION	10
---------------------------	-----------

ETAT DES LIEUX HISTORIQUE DE LA LIGNE

HISTORIQUE DES GARES	11
OUVERTURE DE LA LIGNE.....	12
VOLONTE D'UNE LIAISON AVEC PARIS	12
LIGNE TOURS - THOUARS EN DANGER.....	13
UN RENOUVEAU DE LA LIGNE : LE FRET.....	15
HISTORIQUE DE LA LIGNE CHINON - TOURS.....	16

DIAGNOSTIC SOCIOECONOMIQUE

PRESENTATION DU TERRITOIRE D'ETUDE.....	17
DEMOGRAPHIE.....	23
EMPLOI.....	39
LOGEMENT	55
DIPLOMES ET FORMATIONS.....	62
OFFRE DE SANTE	66
CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI.....	70
CARACTERISTIQUES DES ETABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES.....	73
LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE.....	77
REDEFINITION DU TERRITOIRE D'ETUDE.....	81
LES OFFRES TOURISTIQUES	81
LE TOURISME EN DEHORS DU TERRITOIRE D'ETUDE.....	106

ETUDE DE MOBILITE

ORIGINE DE LA MOBILITE.....	110
MODES DE DEPLACEMENT.....	164
CONCLUSION DE L'ETUDE DE MOBILITE.....	215

APPROCHE PROSPECTIVE

EVOLUTION DES PRATIQUES EN TERME DE MOBILITE.....	218
LES PRINCIPAUX PROJETS	222
CAS N°1 : AUCUN PROJET N'EST EFFECTUE	233
CAS N°2 : RENFORCEMENT DU RESEAU ACTUEL.....	243
CAS N°3 : LE TRAIN ENTRE THOUARS, LOUDUN ET CHINON PEUT-IL SE SUFFIRE A LUI MEME ? ...	255

ANNEXES ET REFERENCES

CARTES.....	287
TABLEAUX.....	289
GRAPHIQUES.....	290
FIGURES.....	293

Bibliographie

OUVRAGES ELECTRONIQUES.....	320
RAPPORTS.....	321
OUVRAGES IMPRIMES.....	323
SITES INTERNET.....	324

RAPPEL DU CONTEXTE ET DEFINITION DU CAHIER DES CHARGES

Intitulé du stage :

« Etude d’opportunité de réouverture de la ligne ferroviaire Thouars-Loudun-Chinon étude socioéconomique »

Cette étude est la volonté d’une association (CL2T) de rouvrir la ligne, après deux années de travaux et de discussions les trois députés des départements concernés ainsi que les élus des villes et des régions ont été convaincus de réaliser cette première étude dans le but de mettre en commun des moyens et aider au financement de l’étude.

Actuellement, seul un tronçon de la ligne est uniquement utilisé pour le Fret : de Thouars à Beuxes, puis elle est interrompue jusqu’à Chinon, mais elle reste connue des opérateurs nationaux RFF et SNCF.

Le territoire concerné par l’étude est défini par le quadrilatère Saumur-Chinon-Loudun-Thouars, il contient trois régions, Centre, Poitou-Charentes et Pays de la Loire et 4 départements, Indre et Loire, Maine et Loire, Deux Sèvres et Vienne.

Cette étude d’opportunité constitue un préalable à une étude de faisabilité s’attardant d’avantage sur les questions techniques et de financements qui sera portée par les services des régions Centre et Poitou-Charentes.

Le cahier des charges est donc validé et coécrit par plusieurs entités représentant les services territoriaux concernés.

ACTEURS DU PROJETS

I. Acteurs majeurs :

Association CL2T : Chinon-Loudun-Thouars avec le Train : Association à l’initiative de l’étude

Ville de Loudun, Communauté de communes de Chinon et de Thouars : maitre d’ouvrage de l’étude

Région Centre, Poitou-Charentes : représenté par leurs élus chargés des transports : valident le cahier des charges

II. Autre acteurs :

Opérateurs ferroviaires : SNCF, RFF, opérateurs Fret privés

OBJECTIFS

L’objectif de l’étude est de définir la pertinence d’une réouverture de ligne de chemin de fer aux voyageurs pour ce territoire.

Il est convenu dans un premier temps de dresser un état des lieux historique, puis de réaliser un diagnostic socio-économique des bassins susceptibles d’être concernés. Ensuite, il est nécessaire de repérer les mobilités au sein des territoires et inter-territoires et de repérer les potentiels au niveau tourisme et fret. Ceci dans le but de voir les relations entre fret, tourisme et voyageurs et les

dynamiques d'évolutions. La demande voyageurs doit être traitée afin de connaître les données de déplacements, les offre de transports existants, les équipements et les déplacements routiers.

Enfin cela permettant d'aboutir à la définition de plusieurs scénarios prospectifs, d'une politique d'arrêts, d'horaires greffés sur les liaisons nationales et locales, tout en étudiant le niveau d'offre minimale justifiant la mise en place du ferroviaire.

ENJEUX

Sensibiliser et informer les acteurs et les habitants du territoire. Ceci afin de permettre à chacun de se sentir concerné et s'impliquer pour faire évoluer la situation du territoire.

Apporter une dynamique positive au territoire.

Apporter un premier travail sur un territoire redéfini. Actuellement il n'existe aucun travail regroupant ces territoires et ce sera la base de tout projet affectant ce même territoire.

Démontrer la nécessité de l'interaction entre les départements plutôt que la focalisation sur les liaisons intra départementales.

Proposer une offre de déplacements plus importante et pour tous, salariés, élèves/étudiants, personnes sans emplois, PMR, personnes âgées...

Faire sortir le territoire de sa situation d'isolement d'un point de vue accessibilité.

METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Cette étude répond à une demande élaborée à l'aide d'un cahier des charges. Une stratégie a été mise en place pour récolter des données les plus récentes possibles afin de définir les bases de cette étude. On peut entre autres nommer l'INSEE et les Conseils Régionaux de l'Indre-et-Loire, de la Vienne, des Deux-Sèvres et du Maine-et-Loire qui nous ont fourni un certain nombre de données nous permettant d'illustrer nos propos grâce à des chiffres ou à des informations qualitatives.

ANALYSE DU TERRITOIRE

Une première partie retraçant l'historique de la ligne avec des éléments concernant son ouverture, sa fermeture et le changement d'affectation (du rail à la route) a été réalisée de façon à connaître entre autre l'avis des élus concernant cet évènement. Cette partie a été réalisée grâce à des informations obtenues de différentes archives (les archives municipales de Chinon, les archives de l'association Les Amis du Vieux Chinon, et les archives de la SNCF).

Une seconde partie beaucoup plus importante consiste à prendre connaissance du territoire et à regrouper les différentes informations récoltées sur les différentes portions de notre zone d'étude. Pour cela, une étude de terrain a été effectuée afin de déterminer la nature du territoire, et notamment l'état de la voie ferrée existante à différents endroits. Ensuite, une description précise et complète du territoire a été effectuée pour permettre une lecture détaillée. En effet de nombreuses données ont été recueillies concernant la démographie, l'emploi, le logement, le tourisme et les différentes offres de formation et de santé. Pour cela des contacts ont été pris avec l'INSEE et différents organismes du territoire tels que les offices de tourisme, les pôles emploi, les regroupements d'acteurs économiques... Certaines données ont également été trouvées à l'aide de documents déjà existants. Des graphiques, des cartes mais également des explications ont été réalisés à l'aide des données (qualitatives et quantitatives) obtenues mais également à l'aide d'un recensement personnel. Le regroupement des données des différents départements n'avait jamais été fait auparavant, le travail effectué répond donc à un besoin du territoire de mettre en liaison ces trois villes et donc les trois départements de l'Indre-et-Loire, des Deux-Sèvres et de la Vienne.

En parallèle, des rendez-vous ont été pris avec les différents acteurs concernés. Nous avons cherché à rencontrer des chefs d'entreprise, des maires, des proviseurs de lycées, des responsables d'hôpitaux... qui se trouvent à proximité de la ligne et qui seraient donc concernés par une potentielle réouverture. Les avis recueillis ont été utilisés pour mieux connaître le territoire mais également pour déterminer les besoins de la population.

ANALYSE DE LA MOBILITE

Une troisième partie va regrouper tous les éléments concernant la mobilité, que ce soit de la population ou des marchandises. Le cahier des charges demandait une analyse des flux sur le territoire, l'offre de transport existante, les stratégies actuelles de mobilité et la demande potentielle du train comme mode de transport.

Des recherches auprès des conseils généraux des trois départements ont été réalisées en parallèle du traitement de données INSEE ou de données obtenues aux offices de tourisme ou aux entreprises afin de déterminer les flux de déplacement réalisés par les salariés, les scolaires, mais aussi pour le commerce, la santé, les loisirs, le tourisme et également par les transporteurs routiers. Des cartes de

flux, des graphiques et des comptages routiers ont donc été réalisés afin d'illustrer les propos relatifs aux déplacements. En outre, des informations obtenues grâce à des prises de contact avec la SNCF (Société Nationale des Chemin de fer Français) et RFF (Réseaux Ferrés de France) ont permis l'élaboration de nombreux graphiques permettant de visualiser la fréquentation et la fréquence de différentes lignes de bus ou trains.

A l'aide de documents déjà existants et à l'aide de nombreuses recherches internet, nous avons pu réaliser un récapitulatif de l'offre de transport existante sur le territoire, cela a pour but de visualiser les points forts et les faiblesses, en terme de mobilité du territoire.

L'étude des stratégies actuelles de mobilité a pour but d'appréhender les évolutions concernant les modes de transports : l'évolution de la demande mais aussi l'évolution de l'offre. Une prise de contact a donc été effectuée auprès des Conseils Régionaux de la région Centre et Poitou-Charentes et auprès des différents Conseils Généraux.

LA DEMARCHE PROSPECTIVE

Comme demandé dans le cahier des charges, les principaux projets ont été répertoriés afin d'avoir une vision d'ensemble des possibilités d'évolution du territoire d'étude et des grandes villes alentours. Pour cela, de nombreux documents ont été étudiés.

En outre, afin de déterminer la pertinence du projet de réouverture de la ligne Thouars – Loudun – Chinon, nous avons cherché à définir le niveau d'offre adapté aux besoins et d'apporter des propositions d'aménagement. Pour cela, nous avons pris l'initiative de confectionner un questionnaire destiné à la population. De même, un questionnaire destiné aux entreprises a été réalisé pour le transport de marchandises par le rail.

En outre, un important travail de terrain a été fait afin de rencontrer les maires de certaines communes concernées par une potentielle réouverture de ligne mais également afin de contacter les conseils régionaux de région Centre et Poitou-Charentes. Cela a été effectué dans l'optique d'obtenir l'opinion des élus ainsi que d'éventuels renseignements concernant les projets des villes. En effet, la motivation des élus joue un rôle très important dans l'aboutissement de certains projets.

LA REALISATION DES CARTES ET GRAPHIQUES

Dans les trois grandes parties citées précédemment, de nombreuses cartes ont été réalisées à l'aide de bases de données (de l'INSEE, de RFF, de recensement personnel ou autre) cartographiées sur ArcMap ou réalisées sur Illustrator à partir des données récoltées et traité sur Excel..

- Les cartes réalisées permettent d'avoir une vue d'ensemble sur les trois villes de Thouars, Loudun et Chinon grâce à une échelle adaptée à notre territoire d'étude (échelle interrégionale). Sur chaque carte sont représentées les limites du territoire d'étude, celui-ci varie en fonction des parties et de ce que nous souhaitons montrer. En effet, dans la partie diagnostic sont représentées les aires urbaines car selon l'INSEE c'est le territoire de référence pour les déplacements liés à l'emploi. Pour le tourisme, le territoire d'étude correspond au pays car l'échelle est beaucoup plus importante et il existe de nombreuses cohérences au sein de cette entité territoriale. Lorsqu'on abordera la partie mobilité, c'est la notion de bassin de vie qui sera représentée car c'est le plus petit territoire où les habitants ont accès aux services et commerces de proximité. Ainsi, nous avons cherché à représenter l'information sur le fond de carte le plus adapté. L'échelle, elle, reste relativement constante.

- De nombreuses cartes telles que la densité de population, l'évolution démographique ou la répartition de l'emploi par catégorie socio-professionnel ont été demandées. Elles ont été réalisées de façon à avoir une lecture globale du territoire. Elles illustrent la partie socio-économique et offrent donc de nombreuses informations lors du diagnostic du territoire, il devient plus facile de comparer ou de regrouper les données relatives aux trois villes qui nous intéressent. Les données ont été obtenues par l'INSEE, traitées sur Excel et cartographiées avec le logiciel ArcMap. D'autres cartes telles que le tissu urbanisé, ou les pôles générateurs de mobilité ont été faites à partir d'un recensement personnel et cartographiées avec le logiciel Illustrator.
- Les différentes cartes relatives au tourisme telles que la répartition des chambres d'hôtes par nombre par capacité moyenne ou encore les labels touristiques sur le territoire d'étude ont été réalisées sur Artique. La récolte de données s'est faite à l'aide des différents sites touristiques de la région mais également grâce à une importante recherche personnelle pour référencer tous les labels touristiques, les hôtels et leur capacité, les campings... Ces cartes nous montrent le potentiel touristique du territoire.
- Les comptages routiers, eux, ont été effectués pour connaître la fréquentation des routes pour les véhicules légers et les poids lourds. Les informations représentées permettent d'observer les circulations déjà existantes entre Thouars, Loudun Chinon et Saumur. Nous pouvons avoir un aperçu de l'importance des déplacements et ainsi déterminer si la réouverture de ligne semble nécessaire. Les données viennent des différents Conseils Généraux. Elles étaient limitées aux différentes frontières des départements, il a donc été nécessaire de les mettre à la même échelle, et de les regrouper de manière identique de façon à uniformiser les informations. Ce travail a été fait sur Excel puis cartographié grâce au logiciel Illustrator.
- Concernant les flux engendrés par les services et commerces ou pour la santé, ils n'ont pas pu être représentés sous forme de carte. Très peu d'informations nous ont été communiquées concernant ces déplacements, la plupart sont inexistantes sur ce territoire. Cependant, à partir des réponses obtenues au questionnaire usagers, nous avons représenté sous forme de graphique circulaire ces déplacements (D'où viennent les personnes interrogées et où vont-elles ?). On peut ainsi avoir un aperçu des principaux déplacements effectués en fonction de l'activité. Ce traitement de données s'est fait sur Sphinx et les graphiques ont été réalisés sur Excel.

LA CREATION DES QUESTIONNAIRES

Tous au long de l'étude nous avons rencontré de nombreux acteurs, des maires, des responsables RFF et SNCF, des responsables d'entreprises... Une trame d'entretien a donc été établie, et améliorée en fonction de l'avancement de l'étude. Des questions concernant la mobilité et la prospective ont été posées. Cependant, pour chaque rendez-vous, cette trame était adaptée à la personne rencontrée en fonction de son activité.

Afin d'informer la population du projet en cours mais également de soutirer des informations sur les habitudes de déplacement, le besoin et l'avis de la population concernant la mise en place d'un nouveau mode transport collectif, nous avons pris l'initiative de sonder la population fréquentant Thouars, Loudun et Chinon en élaborant un questionnaire. Ce dernier est composé d'une quinzaine de questions principales. La première partie comprend des questions afin de catégoriser la personne (commune, tranche d'âge, catégorie socio-professionnel...). Une seconde partie permet d'avoir des

renseignements concernant la mobilité et les habitudes de déplacement (véhicules possédés, mode de transport utilisé, pour les loisirs : quelle destination, par quel moyen et à quelle fréquence...). Et pour finir, quelques questions ont été posées concernant les transports en commun (Est-ce que l'absence de train est justifiée, ont-ils connaissance des lignes de bus, Quel tarif leur semble approprié ?...). Les réponses recueillies ont ensuite été traitées à l'aide du logiciel Sphinx. De nombreux tris à plat et tris croisés ont été effectués afin de soutirer un maximum d'information des questionnaires récoltés. Nos propos sont donc illustrés de nombreux graphiques obtenus à partir des réponses. (Ce questionnaire se trouve en annexe.)

De même un questionnaire destiné aux entreprises a été élaboré. Pour cela nous avons repris la trame d'entretien citée précédemment et l'avons adaptée à la distribution groupée. L'objectif de cet envoi de questionnaire était de cibler les entreprises qui pourraient être intéressées par le rail pour leur transport de marchandise. Les questions posées concernaient la quantité de marchandises et les différents trajets effectués pour leur livraison, ainsi que les moyens utilisés. Nous avons également cherché à obtenir des informations concernant leur avis (seraient-ils prêts à utiliser le train pour le transport de marchandise, pourquoi ? L'ont-ils déjà utilisé...) En outre, quelques questions sont ciblées sur le déplacement des salariés. Ce questionnaire a été envoyé aux Clubs des entreprises de Thouars, de Loudun et de Chinon. Nous avons malheureusement récolté très peu de réponses. Le traitement de ces questionnaires reste donc délicat et très peu représentatif.

Une méthodologie plus détaillée sera faite tout au long de l'étude lorsque cela est nécessaire.

INTRODUCTION

Le dossier qui va suivre consiste à étudier l'opportunité de la réouverture de la ligne ferroviaire entre Thouars, Loudun et Chinon.

Ce projet a été lancé par l'association CL2T (Chinon, Loudun, Thouars par le Train) et porté par les villes de Loudun et Thouars ainsi que par la communauté de communes de Chinon.

Chinon, Loudun et Thouars sont distantes de 20 à 50km les unes des autres, cependant, elles se situent sur trois départements différents et sur deux régions. Dans le cadre des transports, les limites régionales ne sont pas les plus pertinentes.

LE CADRE REGIONAL EST LEGITIME POUR CERTAINES POLITIQUES PUBLIQUES : PAR EXEMPLE, LA FORMATION ET LA RENOVATION DES LYCEES, LA POLITIQUE CULTURELLE ET SPORTIVE, LE « VIVRE ENSEMBLE », OU LA POLITIQUE DE SOUTIEN AUX ENERGIES ALTERNATIVES ET AUX ECONOMIES D'ENERGIE DANS LES RESIDENCES. MAIS SUR BIEN DES QUESTIONS LA LIMITE REGIONALE RESTE UNE FRONTIERE A DEPASSER.¹

Les mutations démographiques, économiques et sociales et culturelles dépassent les frontières et forgent leur propre territoire. Ces dernières possèdent en général une fonction politique, et ont souvent une importance symbolique. La mobilité se crée par le déplacement de personnes, de marchandises et de capitaux en fonction des différences qu'il existe entre les territoires.

Nous nous sommes intéressés aux villes de Chinon, Loudun Thouars ainsi que celle de Saumur afin de déterminer et d'étudier un nouveau territoire.

La problématique de cette étude est de savoir si un projet de réouverture de ligne ferroviaire sur le territoire est opportun ?

Dans un premier temps sera présenté un historique rapide de la ligne ferroviaire Thouars – Loudun – Chinon, puis sera explicité une étude socioéconomique du territoire ainsi que l'étude de mobilité. Et pour finir des aménagements à effectuer pour dynamiser le territoire et les transports, seront proposés.

¹ Yves Jean, l'actualité Poitou-Charentes n°100

HISTORIQUE DE LA LIGNE THOUARS – LOUDUN – CHINON

La deuxième partie du 19^e siècle se caractérise par le développement intensif du réseau de chemin de fer sur l'ensemble du territoire français. C'est donc logiquement qu'une ligne de chemin de fer va voir le jour peu avant le 20^e siècle reliant Tours à la façade Atlantique en desservant notamment les villes de Thouars, Loudun et Chinon.

Après plus de 100 ans de fonctionnement, la circulation entre Thouars et Chinon est cependant interrompue. Le transport ferroviaire de voyageurs est alors progressivement remplacé par un transport par autocar.

HISTORIQUE DES GARES

CHINON

Chinon est l'une des villes les plus anciennes de la Touraine. C'est la sous-préfecture du département d'Indre-et-Loire. Le vieux Chinon constitue un site exceptionnel avec un patrimoine naturel, culturel et architectural remarquable.

On commença à parler de chemin de fer à Chinon en 1838 avec la ligne Paris – Bordeaux puis en 1841 avec le projet de la voie de Tours à Nantes par la vallée de la Loire. Mais ce ne fût qu'en 1873 que le train arriva réellement à Chinon avec la ligne Tours – Les Sables-d'Olonne. Cependant, la construction d'un pont métallique avait pris du retard, la voie ferrée fonctionna donc de façon provisoire à Saint – Lazare au Sud de Chinon. Le pont, étant achevé en septembre 1874, permit donc de relier les rails à la gare actuelle de Chinon.

« Voici 100 ans : Chinon inaugurerait sa gare et sa ligne de Chemin de fer des Sables-d'Olonne »

La vie Chinonaise, 30 septembre 1973

THOUARS

Thouars est une ville des Deux-Sèvres. Elle s'est beaucoup développée grâce à l'activité ferroviaire à la fin du XIX^{ème} siècle. La gare s'est construite dans les années 1880. Cependant, c'est seulement à partir de 1893 que la gare appartient à la ville de Thouars.

La gare de Thouars était sur la ligne Tours – Les Sables-d'Olonne et la ligne Paris – Bordeaux, elle a vu circuler près de 65 trains par jour. En outre, c'était la principale étape technique pour la ligne Paris - Bordeaux car elle se trouvait à mi-chemin entre ces deux villes. Les locomotives étaient renouvelées et réparées, et le plein d'eau et de charbon était assuré. De plus, le quartier de la gare s'est développé avec l'arrivée de nombreux cafés et hôtels pour les voyageurs et les cheminots. Cette ville possède également un patrimoine naturel et culturel riche avec le Thouet et le château de Thouars.

Aujourd'hui, le fret représente près de 90 % de l'activité ferroviaire de la gare de Thouars et cette dernière assure 50 % du trafic fret de la région. Elle dessert également quatre lignes : 2 lignes voyageurs et marchandises : Thouars – Saumur – Tours/Angers (ligne électrifiée) et Thouars - Bressuire

- La Roche-sur-Yon (non électrifiée), 2 lignes accessibles uniquement aux trains de marchandises (non électrifiées) : Thouars - Parthenay – Niort et la ligne Thouars - Loudun (la liaison jusqu'à Tours a été supprimée).

LOUDUN

Loudun est situé au Nord du département de la Vienne, dans une région essentiellement rurale. C'est une ville très ancienne qui s'est tournée vers l'industrialisation.

La gare de Loudun fût construite en 1880 pour accueillir les trains de la ligne Tours – Loudun – Les Sables-d'Olonne, puis ceux de la ligne Poitiers – Loudun – Saumur – Angers et pour finir ceux de la ligne Loudun – Châtelleraut en 1886. Ces lignes étaient utilisées pour le transport de voyageurs mais également pour le transport de marchandises, en effet, une partie des vins loudunais était transférée par voies ferrées. En 1968, 4 à 5 autorails circulaient chaque jour.

OUVERTURE DE LA LIGNE

C'est à partir de 1855 que le projet d'une ligne de chemin de fer allant de Tours jusqu'aux Sables-d'Olonne fût envisagé. Ce ne fût qu'en 1866 que le premier tronçon fût posé entre les Sables-d'Olonne et la Roche-sur-Yon. Puis de la Roche-sur-Yon à Bressuire en 1871, de Bressuire à Thouars en mai 1873, de Thouars à Saint-Lazare au Sud de Chinon en août 1873 et pour finir le dernier tronçon, jusqu'à Tours, fût inauguré en 1875.

Bien que le territoire traversé par cette ligne de chemin de fer comprenne peu de villes importantes par leur population, il reste néanmoins riche de produits de toutes sortes. En effet, cette ouverture de ligne est dans l'intérêt de l'Etat, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. On retrouve de nombreux hectares de bois, de vigne, de prairie et de champs. En outre, la liaison Tours – Les Sables-d'Olonne permet de placer Paris à moins de 12h de l'océan, ce qui a un grand intérêt pour le tourisme mais également pour le transport de produits de la mer vers la capitale. Cette ligne a également pour but de développer les régions de l'ouest. En effet, les villes telles que Thouars ou Loudun ont besoin de cette liaison pour se développer car elles recèlent de ressources mais ne sont reliées à aucun grand axe de communication.

VOLONTE D'UNE LIAISON AVEC PARIS

A partir de 1968, une étude a été menée afin d'obtenir auprès de la SNCF une amélioration des liaisons ferroviaires avec Paris. En effet, les villes Azay-le-Rideau, Chinon, Loudun et Thouars auraient souhaité que les liaisons avec Tours puis Paris soient plus fréquentes. La demande a été effectuée par les élus du Nord-Deux-Sèvres, de la Vienne et de l'Indre-et-Loire pour développer la communication vers les grandes agglomérations. En outre, des nouvelles entreprises ont été créées à ce moment-là, à Saint-Benoît-la-Forêt.

Pour une période d'essai, la SNCF propose 3 TER par semaine qui circuleraient de 20h30 à 22h entre Tours et Thouars permettant ainsi d'avoir une correspondance entre les trains Paris – Tours et Tours – Chinon. Cependant, la distance Thouars – Tours est de 100km avec un prix moyen de 7F le km. Pour que cette ligne soit rentable, il est nécessaire que le nombre de voyageurs corresponde approximativement à la capacité totale de l'autorail.

« Pourquoi pas un semi direct Bressuire – Paris par Chinon et Vendôme ? »

La vie chinonaise, 1968

« Pour une liaison ferroviaire Thouars – Tours »

La vie Chinonaise, 29 février 1968

« Si pendant des années, cette contrée a été défavorisée du point de vue économique, mais favorisée en ce qui concerne la desserte ferroviaire avec Tours, aujourd'hui c'est le contraire. Sortie de sa léthargie, en plein développement économique, agricole et touristique, cette région est très largement défavorisée par son manque de moyens de communications ferroviaires avec les grands centres métropolitains et ce ne sont pas les chiffres stipulés dans ce rapport qui démentiront l'essor incontestable de notre région. Il est certain qu'une liaison ferroviaire permettant d'effectuer 'aller et retour vers Paris en une seule journée serait bénéfique à tous, aussi bien aux populations intéressées qu'à la SNCF. »

Compte rendu de la réunion concernant Thouars, Bressuire, Loudun, Chinon et Azay-le-Rideau ; 27 février 1968 à Loudun

Le but de cette démarche était de mettre en place une liaison SNCF vers Tours puis Paris pour favoriser le développement de la région grâce à des moyens de communication rapides. A partir de juin 1967, il était possible d'aller de Thouars jusqu'à Paris le matin puis de Paris à Thouars le soir. En 1868, cette volonté de créer de nouvelles liaisons s'est renforcée, avec la possibilité de développer des publicités pour cette ligne.

LIGNE TOURS – THOUARS EN DANGER

La circulaire du 12 décembre 1968, traite de la suppression éventuelle du trafic de voyageurs sur la ligne SNCF de Tours à Thouars. En effet, il a été évoqué l'idée de la fermer et de passer d'un trafic ferroviaire à un trafic routier. Cependant dès février 1969, de nombreuses communes se sont opposées à la fermeture de cette ligne, on compte notamment les communes de Loudun, Thouars, Chinon, Arçay, Pas-de-Jeu, Chalais... En outre, des pétitions ont circulé dans ces communes afin d'obtenir un maximum de signatures à présenter aux pouvoirs publics et un comité de défense du chemin de fer Loudunais s'est mis en place. En février 1970, plus de 5000 signatures ont été obtenues et 25 conseils municipaux ainsi que le Conseil Général des Deux-Sèvres se sont opposés à cette fermeture de ligne, le Conseil Général de la Vienne n'a pas non plus donné son accord.

« Pour le maintien de la ligne Thouars – Chinon »

La vie Chinonaise, 11 novembre 1968

« Faut-il sauver les lignes de chemin de fer déficitaires »

La vie Chinonaise, 19 février 1969

« Au sujet de la ligne Thouars - Loudun – Chinon »

La vie Chinonaise, 15 août 1969

Cependant, cette ligne n'était plus assez fréquentée, les habitants de Loudun, Thouars et Chinon s'étaient déshabitués du train à cause d'horaires mal adaptés. En outre, la liaison avec Paris n'a jamais réellement fonctionné, elle était mise en concurrence avec d'autres trains plus rapides et parfois moins chers.

TRANSFERT SUR ROUTE DU TRAFIC ENTRE THOUARS, LOUDUN ET CHINON

A partir de 1969, bien que de nombreux élus aient donné leur désaccord, le transfert sur route a commencé à se mettre en place. Ce transfert a été effectué sous le contrôle et la responsabilité de la SNCF. Compte tenu de l'intérêt que présente pour les usagers le train hebdomadaire direct Tours – Thouars n° 567, cette circulation ferroviaire devra être remplacée sur le parcours Chinon – Thouars par un service routier assurant les mêmes dessertes (cependant, les communes de Basses et Mouterre-Silly se sont vu repousser leur demande de desserte car il n'y avait pas assez de demande). La SNCF était chargée de l'aménagement des arrêts et abris routiers. En outre, elle devait proposer un service de remplacement, elle a le libre choix de l'entreprise qui va se voir confier l'exploitation de la ligne.

Le remplacement de la ligne ferroviaire a nécessité une étude de comparaison entre le trafic ferroviaire et le transfert sur route concernant la fréquentation et la fréquence en 1968. Ces chiffres sont présentés à titre indicatif mais ne seront pas utilisés par la suite.

Trafic ferroviaire:

- Longueur de la ligne : 49km
- 3 allers et retours journaliers
- Voyageurs billets : 742 000 voy/km
- Voyageurs abonnements ordinaires : 80 000 voy/km
- Voyageurs abonnements hebdomadaires : 1 130 000 voy/km
- Total : 1 952 000 voy/km
- Parcours annuel des circulations autorails : 115 000 km
- Parcours annuel des remorques d'autorails : 121 000 km
- Nombre moyen de voyageurs par train : 22
- Nombre moyen de voyageurs par véhicule : 10
- Billets : 80 000F
- Abonnements ordinaires : 5 000F
- Abonnements hebdomadaires : 68 000F
- Total : 153 000F

Trafic routier :

- Longueur : 58km
- Même fréquence
- Deux hypothèses envisagées :
 - o Cas 1 :
 - Remplacement du service ferroviaire effectué par un service routier affrété par la SNCF
 - o Cas 2 :
 - Remplacement du service ferroviaire effectué par un service routier non affrété par la SNCF
- Bilan (dans les deux cas, il y a des économies annuelles nettes):
 - o Cas 1 :
 - Pour la SNCF : 383 000F
 - Pour les collectivités : 492 000F
 - o Cas 2 :
 - Pour la SNCF : 569 000F
 - Pour les collectivités : 492 000F

Ci-après se trouve la liste des entrepreneurs possibles pour le transfert sur route :

- Rapides de Touraine, à Tours
- Transport CITROEN, à Angers
- Société des Transports Automobiles de l'Ouest, à Châtelleraut
- Compagnie des Tramways Départementaux des Deux-Sèvres, à Thouars
- M. SAUVETRE, à Loudun
- M. MILLET, à Rilly-sur-Vienne
- M. BERGES à Thénezay

La SNCF a choisi les Rapides de Touraine, ce choix ne soulève pas d'objection.

Les horaires de la ligne en 1968 sont disponibles dans l'annexe n°1.

UN RENOUVEAU DE LA LIGNE : LE FRET

A partir des années 1980, la RFR (Réseaux Ferrés Richelais, ancienne société d'exploitation de la ligne), puis les Trains à Vapeur de Touraine (TVT) deviennent exploitants, pour le compte de la SNCF, de l'étoile ferroviaire de Chinon, desservant Richelieu, Port-de-Pile, et nous concernant plus, Loudun, le Bouchet et Saint-Jean-de-Sauves (la section Arçay – Thouars n'étant pas rouverte à la circulation).

D'après M. Royan, président du TVT, l'association TVT desservait alors des sites comme la coopérative agricole Terrena Poitou au Bouchet, ou encore des ITE sur Loudun (la Compagnie Loudunaise des Combustibles, un ferrailleur), ou encore du wagon de céréales, du wagon plat (notamment des poteaux téléphoniques), et d'autres matériaux divers (sables, engrais, gaz, fioul, etc.).

Au total, et toujours d'après M. Royan, c'était près de 5 à 6 wagons par semaine, à 2-3 wagons par jour qui circulaient entre Chinon et Loudun. Et sur la fin du trafic, il y avait des périodes de pointe de 2 allers-retours par jour.

Cela représentait 80 % des revenus de leur association, et ils ont alors été obligés d'embaucher 5 salariés.

Enfin, à cause de dégâts sur le pont de la Vienne suite à des intempéries, la section Chinon – Beuxes est fermée. C'est pourquoi, en 1992, les régions Atlantique et Centre de la SNCF décident de rouvrir la section Arçay – Thouars (fermée depuis 1970), afin de soutenir l'activité agricole en Loudunais², et à Saint-Jean-de-Sauves, où existe à chaque lieu une coopérative agricole. Ce sera également les TVT qui se chargeront de l'exploitation.

Après la fermeture de la portion Saint-Jean-de-Sauves – Arçay, le train ne circule plus que deux fois par mois entre Thouars et Beuxes, pour la coopérative agricole UVL.

² *Arçay-Thouars, la deuxième vie d'une ligne*, La Vie du rail, n°2331, du 6 au 12 Février 1992

HISTORIQUE DE LA LIGNE CHINON - TOURS

« La réouverture de la ligne Tours – Chinon : certitude ou probabilité ? »

NR, octobre 1981

« Comité de défense de la ligne Tours – Chinon : un projet pour rien »

Le journal de Chinon, 3 décembre 1981

« Quel avenir pour la ligne SNCF Tours – Chinon »

NR, 21 janvier 1986

La ligne Tours – Chinon a été fermée en septembre 1980 et rouverte en janvier 1982 à partir de la demande de M. DAUGE, Maire de Chinon. Cette ligne connaît une augmentation de la fréquentation, il est nécessaire de la maintenir en état, de renouveler le matériel vétuste et de supprimer les dessertes inutiles pour relancer entièrement le trafic entre Tours et Chinon

De nombreuses autres lignes ont été soumises à la fermeture.

« Contre la suppression des lignes ferroviaires »

NR, 31 janvier 1973

« Huit lignes SNCF, dont Thouars – Niort, Poitiers – Parthenay, Ballan – Chinon, transférées sur route à partir du 28 septembre. »

NR, 5 septembre 1980

Synthèse

La ligne ferroviaire Tours – Les Sables d'Olonne constituait une colonne vertébrale pour les communications entre le centre-ouest de la France et l'Atlantique.

Elle avait un intérêt tant économique, que touristique et militaire. Cependant, par manque d'horaires réguliers et adéquats entre Thouars et Chinon, elle sera de plus en plus délaissée par les voyageurs pour voir son service clos en 1969.

La ligne subsiste quelques temps grâce au transport de marchandises qui finit lui aussi par péricliter pour devenir ce qu'il est aujourd'hui : une ligne ne desservant plus que le silo de regroupement à Beuxes.

Sur la portion Tours – Chinon, elle subit le même sort en 1980, mais est rouverte quelques années plus tard sur injonction du maire de Chinon, Yves Dauge.

ETUDE SOCIOLOGIQUE

Les villes de Chinon, Loudun et Thouars sont au cœur d'un territoire rural. Elles se trouvent dans trois départements et deux régions. L'étude qui va suivre consiste en un récapitulatif des différents éléments représentatifs des villes et du regroupement de ceux-ci.

En premier lieu sera présenté la partie démographie de l'ensemble du territoire d'étude, puis l'emploi et la formation, la santé et pour finir l'offre touristique proposée.

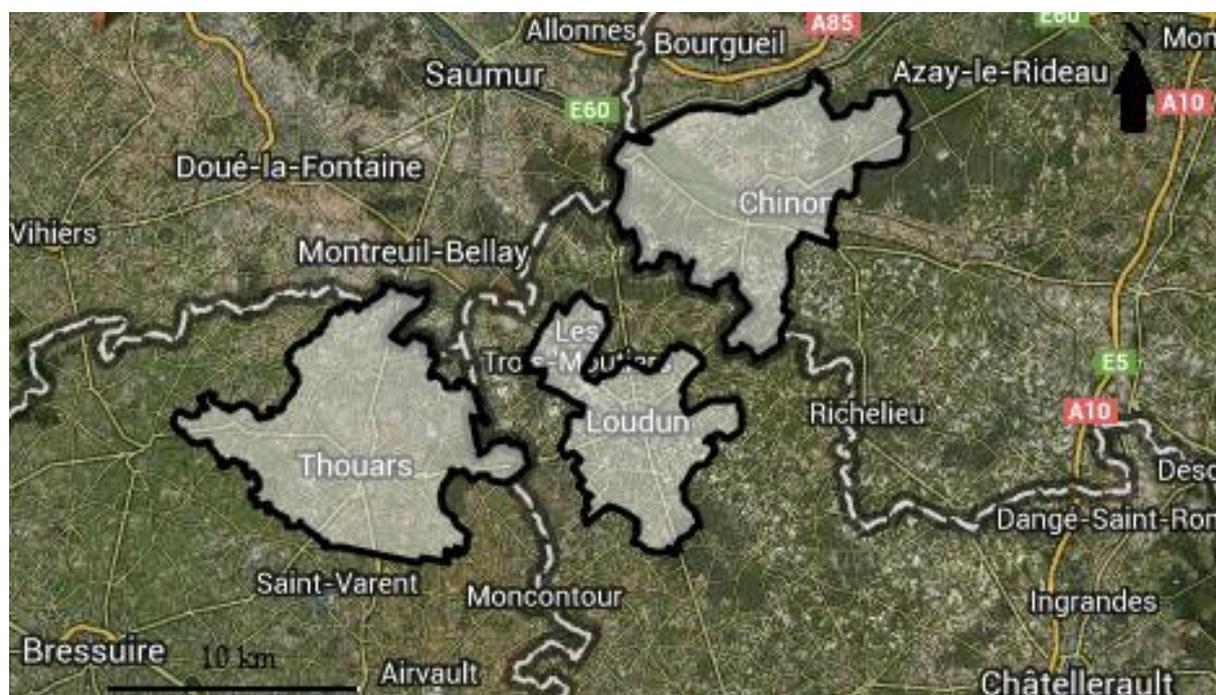
Cette partie a pour but d'unir différentes données afin de se baser sur des chiffres plus cohérents.

PRESENTATION DU TERRITOIRE D'ETUDE

La réalisation d'une étude sociologique nécessite la définition précise d'un territoire d'étude qui servira de base solide à la compréhension des différents enjeux qui tournent autour d'une réouverture de ligne ferroviaire.

Chinon, Loudun et Thouars étant les plus importantes villes traversées par la ligne, il apparait comme une évidence de former notre territoire d'études autour de celles-ci.

CARTE 1 : TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : Google Maps)



Le territoire d'étude (représenté par la couleur violet), pour le diagnostic socioéconomique, a la particularité de regrouper trois départements situés sur deux régions. En effet, les régions Poitou-Charentes et Centre sont concernées et on s'intéresse plus précisément aux départements d'Indre-et-Loire, de la Vienne et des Deux-Sèvres.

L'ensemble du territoire d'étude défini pour le diagnostic est composé de trois sous-ensembles :

- Le Syndicat Intercommunal Val de Vienne (SIVV, représenté par la couleur bleu) regroupant les trois Communautés de Communes du Chinonais :
 - La Communauté de Communes de la Rive Gauche de la Vienne
 - La Communauté de Communes du Véron
 - La Communauté de Communes Rivière – Chinon – St-Benoît-la-Forêt
- Loudun et son aire urbaine, ainsi que la commune des Trois-Moutiers (AU Loudun + 3M, représentée par la couleur rouge)
- Thouars et son aire urbaine (AU Thouars, représentée par la couleur verte)

Ce choix de territoire est justifié dans un premier temps par l'importance des aires urbaines, au sens de l'INSEE, qui prend en compte les capacités d'un territoire à générer de l'emploi.

ELLE EST CARACTERISEE PAR L'INSEE COMME UNE « PETITE AIRE », SOIT UN ENSEMBLE DE COMMUNES CONSTITUE PAR UN POLE DE 1 500 A 5000 EMPLOIS, ET DES COMMUNES RURALES DONT AU MOINS 40 % DE LA POPULATION RESIDENTE TRAVAILLE DANS LE POLE.³

Dans un second temps nous avons inclus la commune des Trois-Moutiers à l'aire urbaine de Loudun car celle-ci contient d'une part une offre d'emploi importante par rapport à sa taille (environ 500 emplois) et elle sera d'autre part le territoire d'accueil du futur projet de Center Parcs.

Pour finir, nous avons regroupé les 3 communautés de communes du chinonais, car nous voulions inclure la centrale d'Avoine d'une part, et prendre en compte le fait que ces trois communautés de communes ont pour projet de se regrouper à l'horizon 2014 sous une seule communauté de communes : Chinon, Vienne et Loire. De plus, ces communautés de communes font la jonction entre les départements de la Vienne et de l'Indre et Loire.

Il subsiste néanmoins quelques communes qui n'appartiennent à aucune de ces trois zones précédemment définies, nous les négligerons dans le diagnostic car celles-ci ne présentent qu'un intérêt réduit en terme d'économie. Elles n'entrent donc pas en compte dans le diagnostic socio-économique mais elles restent tout de même concernées par la suite de notre étude.

³ <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/aire-urbaine.htm>

TABLEAU 1 :VILLES EXCLUES DU TERRITOIRE D'ETUDE, PART EN POURCENTAGE
(Source : recensement personnel)

Villes exclues des aires urbaines	Population	Pourcentage du territoire d'étude + communes exclues
Tourtenay	142	0,22 %
Ternay	180	0,28 %
Berie	267	0,41 %
Pouancay	241	0,37 %
Saint Léger de Montbrillais	389	0,60 %
Morton	372	0,57 %
Raslay	118	0,18 %
Saix	248	0,38 %
Roiffé	639	0,98 %
Bournand	706	1,09 %
Vézières	353	0,54 %
Beuxes	530	0,82 %
Sammarçolles	625	0,96 %
Martaizé	386	0,59 %
Oiron	961	1,48 %
Brie	199	0,31 %
Arcay	401	0,62 %
Saint-Laon	125	0,19 %
Ranton	189	0,29 %
Glénouze	120	0,18 %
Ensemble des villes exclues	7191	11,08 %
Territoire d'étude	57732	88,92 %
Territoire d'étude + communes exclues	64923	100,00 %

CHINON

Chinon est situé dans la région Centre (ayant une population de 2 548 065 habitants en 2010 et dont la préfecture est Orléans) et plus particulièrement au Sud-ouest du département de l'Indre-et-Loire (ayant une population de 605 819 habitants et dont la préfecture est Tours). Chinon est sous-préfecture d'Indre-et-Loire, avec Loches et est située à 47 km de Tours.

Chinon est une ville limitrophe des régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes et des départements Vienne et Maine et Loire.

Elle est située au cœur du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine et fait également partie du périmètre Val de Loire, classé sur la liste du patrimoine mondial



CARTE 2 : LOCALISATION DE CHINON
(Source : Google image)

par l'UNESCO. La ville fait d'ailleurs partie des villes dites « Villes et Pays d'Art et d'Histoire », labellisées par le Ministère de la Culture.

La composition détaillée du SIVV est la suivante :

- La CCRGV est composée des communes suivantes : Candes-Saint-Martin, Cinais, Couziers, Lerné, Marcay, La Roche-Clermault, Saint-Germain-sur-Vienne, Seuilly et Thizay.
- La CCV est composée des communes suivantes : Avoine, Huismes, Beaumont-en-Véron et Savigny-en-Véron.
- La communauté de communes Rivière-Chinon-St-Benoit-la-Forêt est, elle, composée de Chinon, Rivière et Saint-Benoit-La-Forêt.

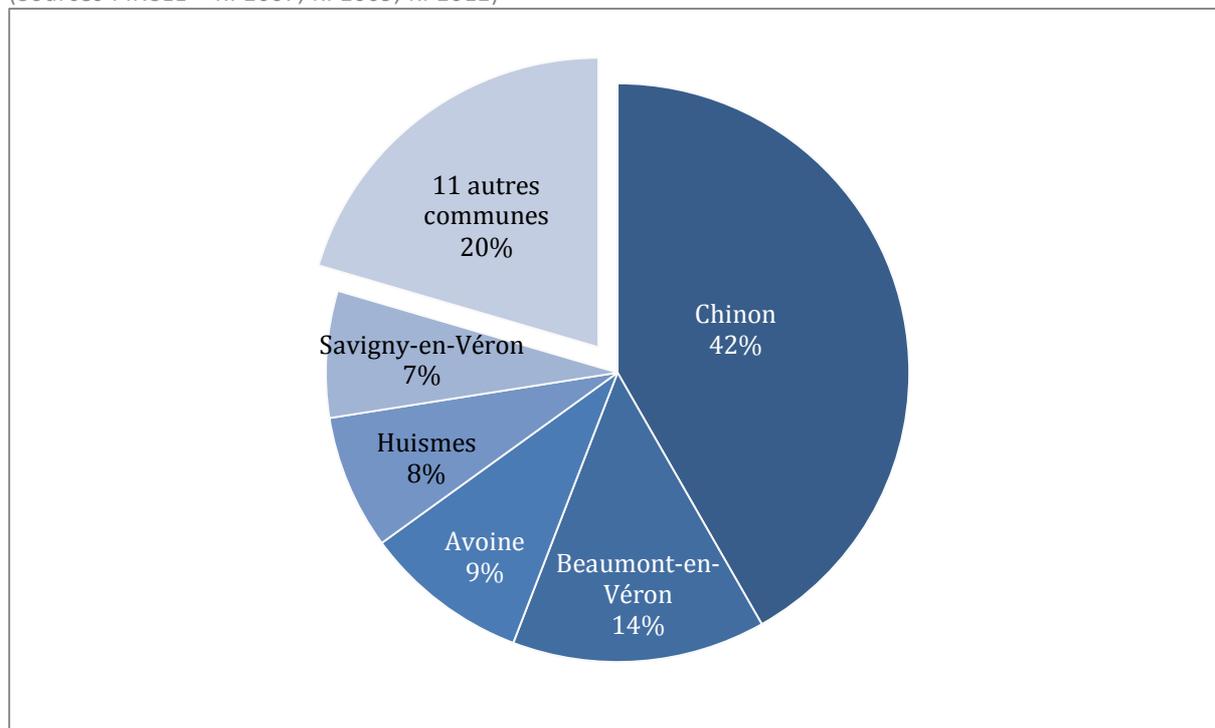
LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

Le SIVV compte 20 231 habitants en 2009 (INSEE – RP2009). La ville principale de ce territoire, Chinon, compte, en 2012, 8 450 habitants (INSEE – RP2012). Elle représente donc un peu moins de la moitié de la population totale du regroupement.

Les autres communes principales, regroupant la majeure partie de la population, sont Beaumont-en-Véron (2 843 habitants, INSEE – RP2007), Avoine (1 854 habitants, INSEE – RP2007), Huismes (1 519 habitants, INSEE – RP2007) et Savigny-en-Véron (1431 habitants, INSEE – RP2007) totalisant à elles quatre, 7 647 habitants, et toutes étant composantes de la communauté de communes du Véron.

Nous avons donc 5 communes sur 16 qui rassemblent plus des trois quarts de la population du regroupement.

GRAPHIQUE 1 : REPARTITION DE LA POPULATION DU SIVV SELON LA COMMUNE
(Sources : INSEE – RP2007, RP2009, RP2012)



LOUDUN



CARTE 3 : LOCALISATION DE LOUDUN
(Sources : COMERSIS.COM)

L'aire urbaine de Loudun est composée de six communes : Loudun, Angliers, Basses, Chalais, Messemé et Mouterre-Silly. La ville de Loudun regroupe près de 93 % des emplois de l'aire urbaine.

Loudun est situé dans la région Poitou-Charentes (dont la préfecture est Poitiers et sa population est de 1 770 363 habitants) et dans le département de la Vienne (dont la préfecture est Poitiers et ayant une population de 427 193 habitants).

C'est une ville limitrophe des départements Maine-et-Loire, Indre-et-Loire et Deux-Sèvres.

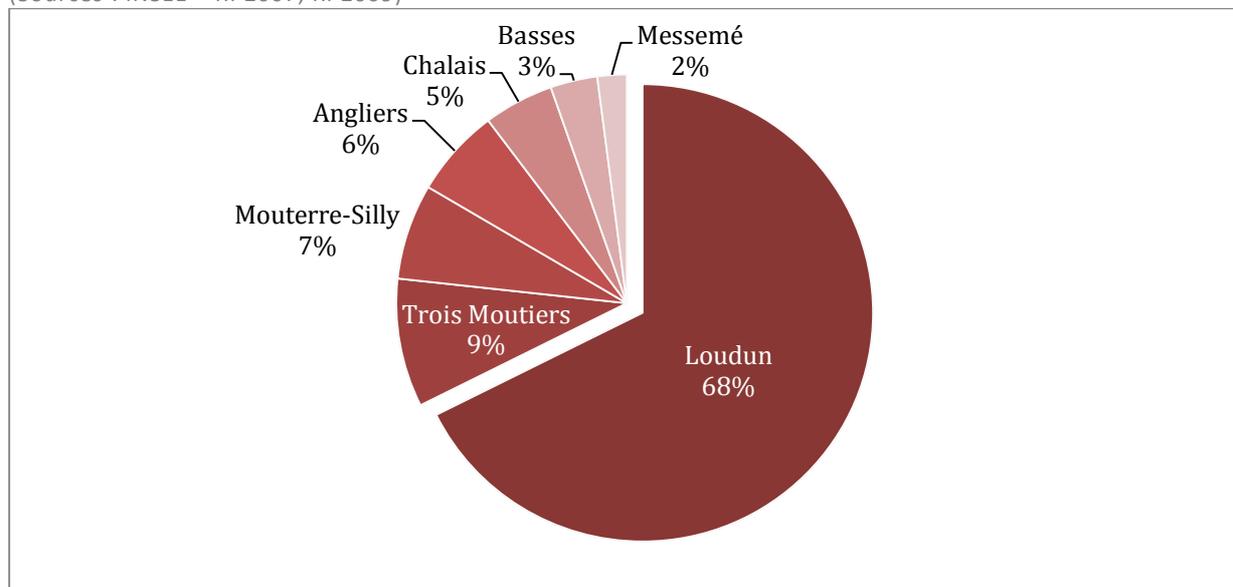
Loudun est situé à 20 km à l'est de Thouars, 22 km au sud-ouest de Chinon et une quarantaine de kilomètres au sud-sud-est de Saumur.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

L'aire urbaine de Loudun, incluant les Trois-Moutiers, compte 10 612 habitants en 2009 (INSEE – RP2009). La ville principale de ce territoire est bien entendu Loudun et compte, en 2009, 7 089 habitants (INSEE – RP2009). Elle représente donc les deux tiers de la population de son aire urbaine.

Les communes satellites sont de très petites tailles, allant de 960 habitants pour les Trois-Moutiers (INSEE – RP2007) à 348 habitants pour Basses (INSEE – RP2009). Loudun est donc, d'un point de vue démographique, à la tête d'un territoire monocéphale.

GRAPHIQUE 2 : REPARTITION DE LA POPULATION DE L'AIRE URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS EN FONCTION DE LA COMMUNE
(Sources : INSEE – RP2007, RP2009)



THOUARS

La ville de Thouars est située au Nord du département des Deux-Sèvres (ayant une population de 369 270 habitants et dont la préfecture est Niort) et en région Poitou-Charentes.

Thouars est située à 65 km de Poitiers, 70 km d'Angers et 80 km de Niort.

C'est une ville limitrophe des départements Maine et Loire et Vienne.

L'aire urbaine de Thouars est composée d'Argenton-l'Eglise, Brion-près-Thouet, Louzy, Luzay, Massais, Mauzé-Thouarsais, Missé, Pas-de-Jeu, Saint-Cyr-la-Lande, Sainte-Radegonde, Sainte-Verge, Saint-Jacques-de-Thouars, Saint-Jean-de-Thouars, Saint-Léger-de-Montbrun, Saint-Martin-de-Mâcon, Saint-Martin-de-Sanzay, Taizé, Thouars et Tourtenay.



CARTE 4 : LOCALISATION DE THOUARS
Source : COMFRSIS.COM

AIRE URBAINE DE THOUARS

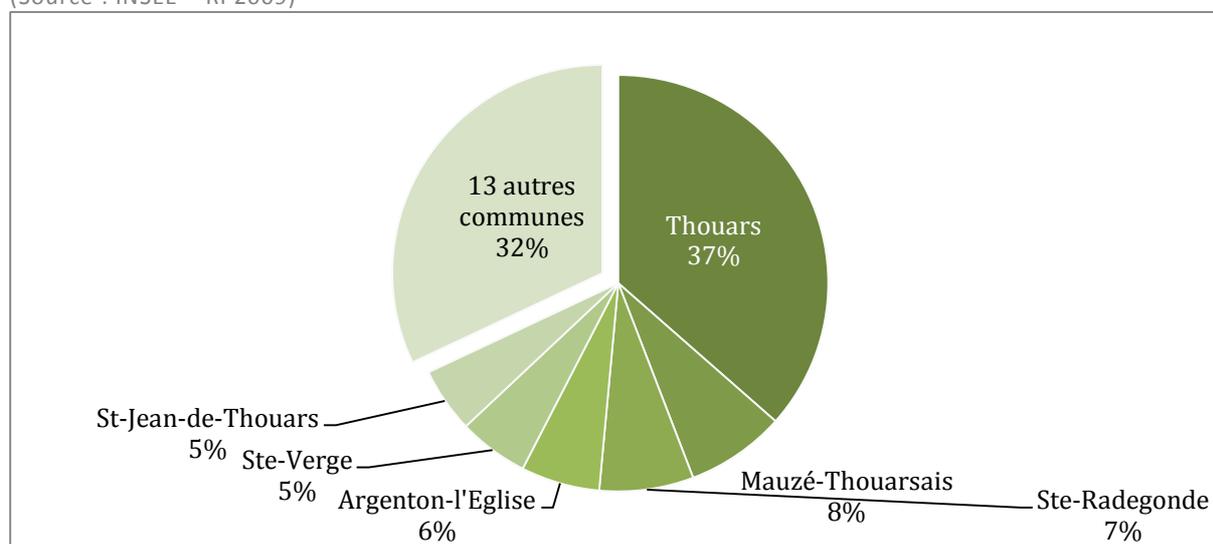
L'aire urbaine de Thouars dénombre 26 889 habitants en 2009 (INSEE – RP2009), ce qui en fait le pôle le plus peuplé de notre territoire d'étude. La ville centre est donc Thouars qui compte, en 2009, 9 822 habitants (INSEE – RP2009). Elle représente donc à peine plus d'un tiers de son aire urbaine.

On peut par ailleurs remarquer que Thouars est la ville la plus dense de notre territoire d'étude avec 812,4 habitants au km².

Les autres communes de premier plan, au niveau démographique, sont Mauzé-Thouarsais (2 062 habitants, RP2009), Sainte-Radegonde (1 952 habitants, RP2009), Argenton-l'Eglise (1 632 habitants, RP2009), Sainte-Verge (1 455 habitants, RP2009) et Saint-Jean-de-Thouars (1 352 habitants, RP2009).

On se rend donc compte que, malgré un pôle unique d'habitat très densément peuplé, le tiers de la population de l'aire urbaine de Thouars est répartie dans 5 communes de contrepoids. Ce qui nous donne deux tiers de la population, concentrée dans 6 communes.

GRAPHIQUE 3 : REPARTITION DE LA POPULATION DE L'AIRE URBAINE DE THOUARS SELON LA COMMUNE
(Source : INSEE – RP2009)



DEMOGRAPHIE

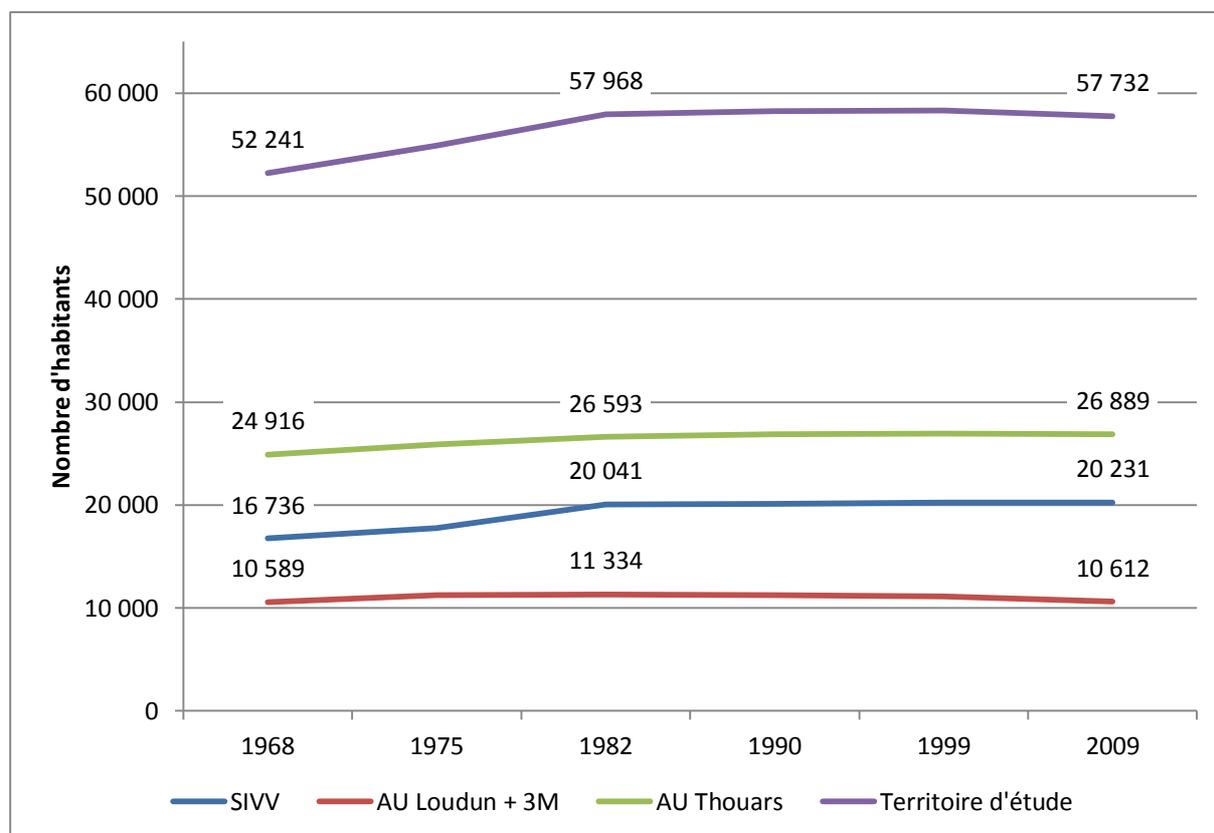
L'étude de la démographie d'un territoire et son évolution dans le temps est une donnée qui permet de juger son attractivité auprès de différents types de populations.

Celle-ci se résume essentiellement en l'analyse de la taille, l'âge et les catégories socioprofessionnelles de la population ainsi que de la taille des ménages.

TERRITOIRE D'ETUDE

GRAPHIQUE 4 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE, ENTRE 1968 & 2009, DU TERRITOIRE D'ETUDE ET DES DIFFERENTS POLES URBAINS LE COMPOSANT

(Sources : INSEE – RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)

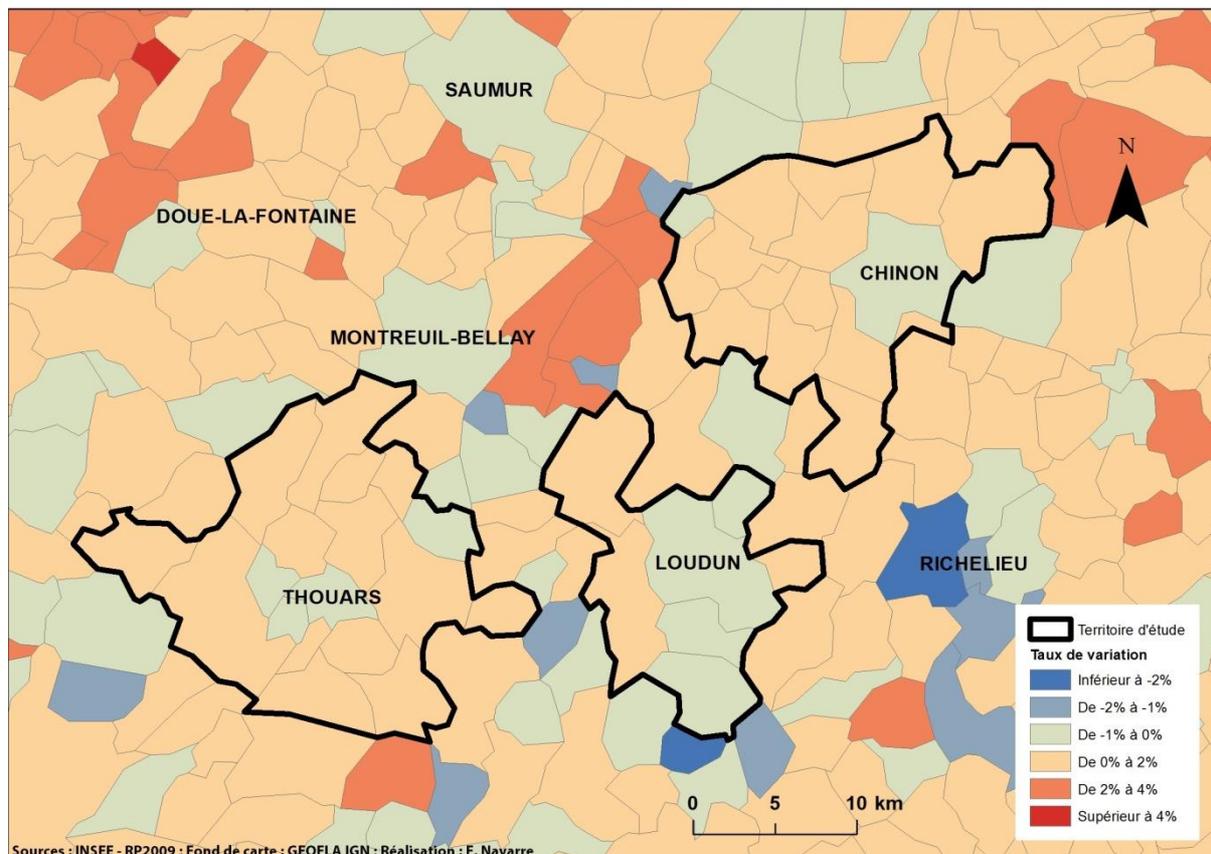


À noter

On remarque, grâce au graphique ci-dessus, que la population du territoire d'étude est dans une dynamique croissante. Cependant, celle-ci est relativement ténue, en effet elle est moitié moins importante que la moyenne nationale (+10,5 % en 41 ans pour le territoire, +26,7 % pour la France sur la même période).

Cette croissance démographique est principalement portée par le pôle SIVV qui a vu sa population augmenter de 20,9 % en 41 ans, tandis que l'aire urbaine de Loudun leste l'envol de la croissance démographique du territoire d'étude, avec une stagnation de sa population (+0,2 % en 41 ans). Cette stagnation moyenne résulte d'une légère augmentation de la population jusqu'au début des années 1980, puis d'une chute de la même amplitude jusqu'en 2009, tandis que les deux autres pôles du territoire ne cessent de gagner de la population pour atteindre la même année une population totale de 57 732 habitants.

CARTE 5: TAUX DE VARIATION ANNUEL DE LA POPULATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE ENTRE 1999 ET 2009



La carte ci-dessus nous montre que les villes centres de Thouars, Loudun et Chinon ont perdu davantage de population (taux de variation entre -1 % et de 0 %) que leurs villes limitrophes qui présentent pour leur majorité un taux de variation légèrement positif (entre 0 % et 2 %).

À noter

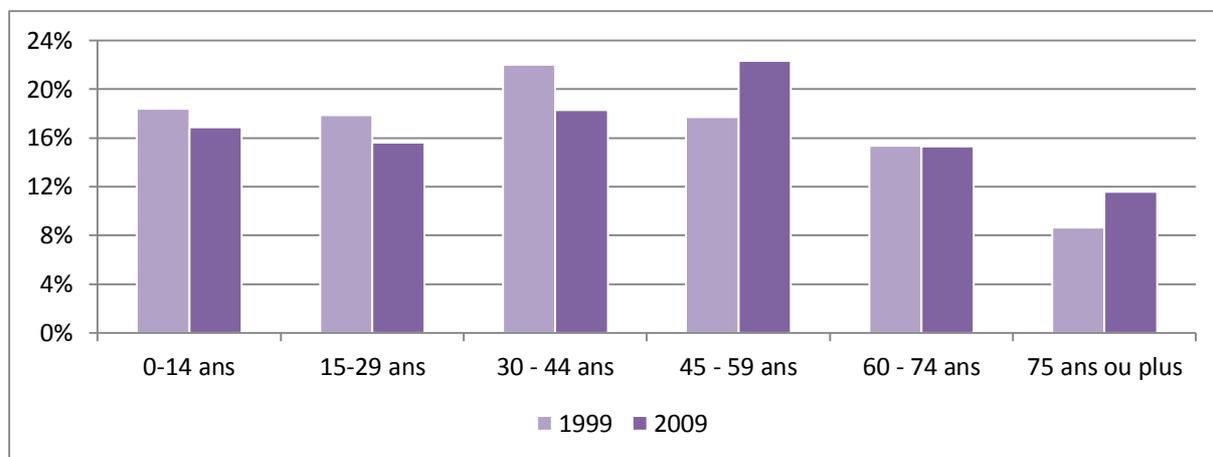
On constate néanmoins que cette perte de population est un phénomène qui dépasse le territoire d'étude. En effet, certaines villes comme Montreuil-Bellay, Saumur et Richelieu présentent également des taux de variation négatifs.

Par ailleurs, plusieurs communes situées entre nos trois territoires (Epieds, Saix, Morton, Fontevraud-l'Abbaye, Turquant) présentent une évolution démographique relativement conséquente (taux de variation entre 2 % et 4 %). Leur croissance peut s'expliquer par leur proximité avec les villes les plus importantes du territoire (Thouars, Loudun, Chinon, Saumur et Montreuil-Bellay).

À noter

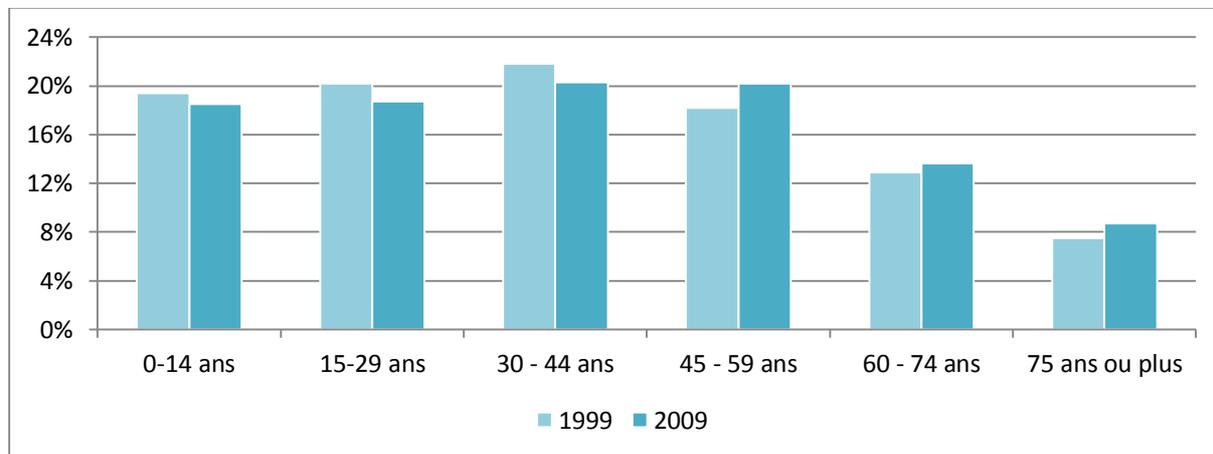
Enfin, on constate que les communes situées sur l'axe Chinon – Azay-le-Rideau (et donc non tournées vers Loudun et Thouars) sont également marquées par une augmentation de leur population.

GRAPHIQUE 5 : POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON 1999-2009
(Sources : INSEE – RP1999 et RP2009)



Comme on peut le voir sur le graphique ci-dessus, le territoire étudié subit un vieillissement de la population. En effet, on remarque qu'en dix ans, le territoire a perdu en population jeune (0 – 44 ans), tandis qu'il en a gagné sur la tranche d'âge 45 ans ou plus.

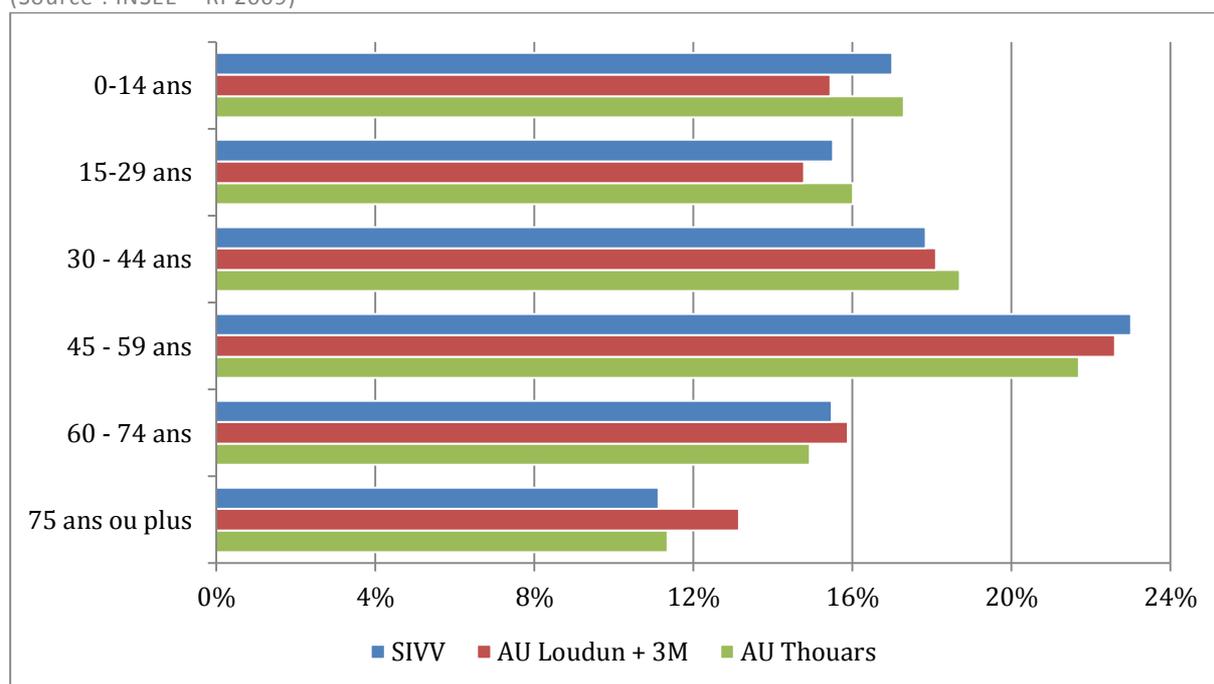
GRAPHIQUE 6 : POPULATION DE LA FRANCE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON 1999-2009
(Sources : INSEE – RP1999 et RP2009)



À noter

Cependant ce vieillissement de la population n'est pas propre à notre territoire. En effet quand on le compare à la France (cf. GRAPHIQUE 6 ci-dessus), on remarque que la tendance est la même, mais le renversement est accentué sur notre territoire d'étude.

GRAPHIQUE 7 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DE LA POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE EN FONCTION DES POLES URBAINS
(Source : INSEE – RP2009)



Afin d’approfondir l’étude démographique, si on détaille la répartition par tranche d’âge à l’échelle des pôles urbains, on remarque quelques disparités. En effet, on remarque que, pour les populations très jeunes, Loudun est le parent pauvre des trois pôles. En effet, pour les tranches 0-14 ans, et 15-29 ans, il subit un retard de, respectivement, 2 % et 1,2 % sur l’aire urbaine de Thouars.

Cette présence plus élevée de population jeune sur Thouars peut s’expliquer par des formations dans l’enseignement supérieur court présentes dans cette ville que les deux autres ne proposent pas (à l’exemple de l’Institut de Formation en Soins Infirmiers), ou encore d’un bassin d’emploi plus dynamique et important (cf. Partie économie).

A contrario, l’aire urbaine de Loudun détrône les deux autres pôles urbains sur les classes les plus âgées (60-74 ans, et 75 ans ou plus), de plus de 2,1 % de différence par rapport au SIVV pour la classe d’âge 75 ans ou plus.

Cette proportion plus élevée de personnes âgées à Loudun représenterait un ancrage de la population sur son territoire. En outre, la ville de Loudun ne parvenant pas à attirer de nouveaux emplois, la population jeune quitte son aire urbaine pour se diriger vers des aires urbaines plus vastes et dynamiques comme Thouars, Tours, ou Poitiers (cf. Partie économie).

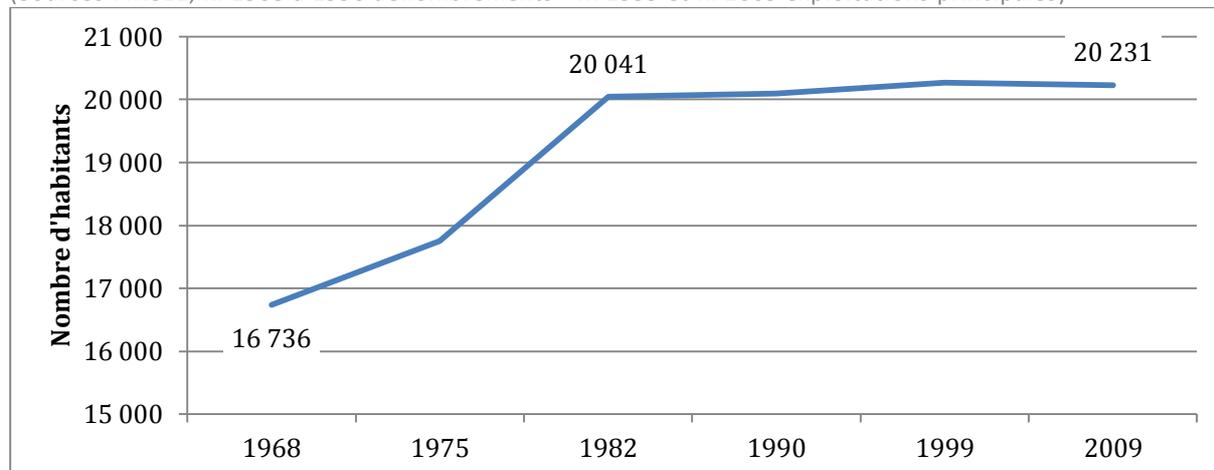
A noter

Cependant, à part ces légères disparités, le territoire reste, de manière générale, relativement homogène quant à la distribution des classes d’âge.

SYDINCAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

GRAPHIQUE 8 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DU SIVV ENTRE 1968 ET 2009

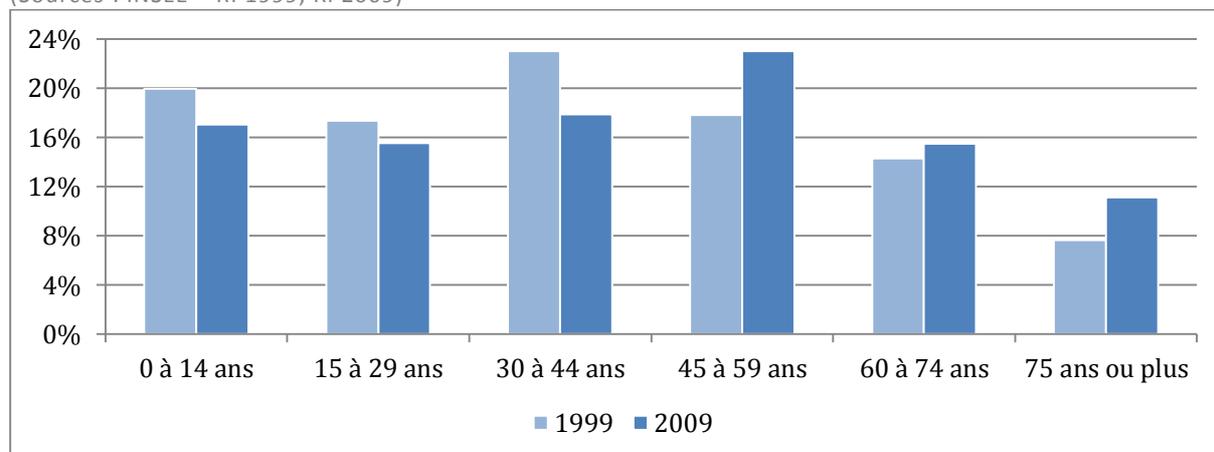
(Sources : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



D'après le graphe ci-dessus on remarque que la population du territoire s'est structurée aux alentours des années 1980. En effet, comme on peut le voir, depuis le recensement de 1982, il n'y a plus eu d'évolution notable de la population du territoire chinonais. Le territoire n'a gagné des habitants qu'entre 1968 et 1982.

GRAPHIQUE 9 : POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

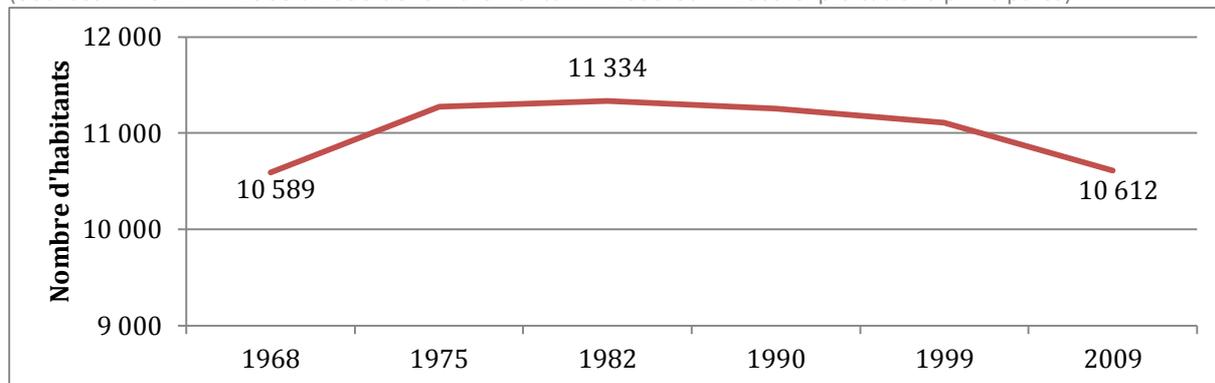


Concernant la répartition par grande tranche d'âge, si on se réfère au graphe ci-dessus, on observe un renversement de proportion entre les différentes catégories d'âge des populations entre 1999 et 2009. En 1999, la population de 0 à 44 ans était supérieure à celle de 45 à 75 ans ou plus alors qu'en 2009, c'est la population de 45 à 75 ans ou plus qui est supérieure à celle de 45 à 75 ans. La population du SIVV est donc une population vieillissante.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

GRAPHIQUE 10 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE L'AIRES URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS ENTRE 1968 ET 2009

(Sources : INSEE - RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



À noter

On constate que la fermeture de la ligne Chinon-Loudun-Thouars (1974) coïncide avec un ralentissement de la croissance démographique de Loudun et de son aire urbaine (en effet, entre 1968 et 1982, la ville a gagné 1 172 habitants, soit une augmentation de 17%). A partir de 1982, cette tendance passe à la décroissance. Loudun n'a depuis jamais réussi à gagner en population.

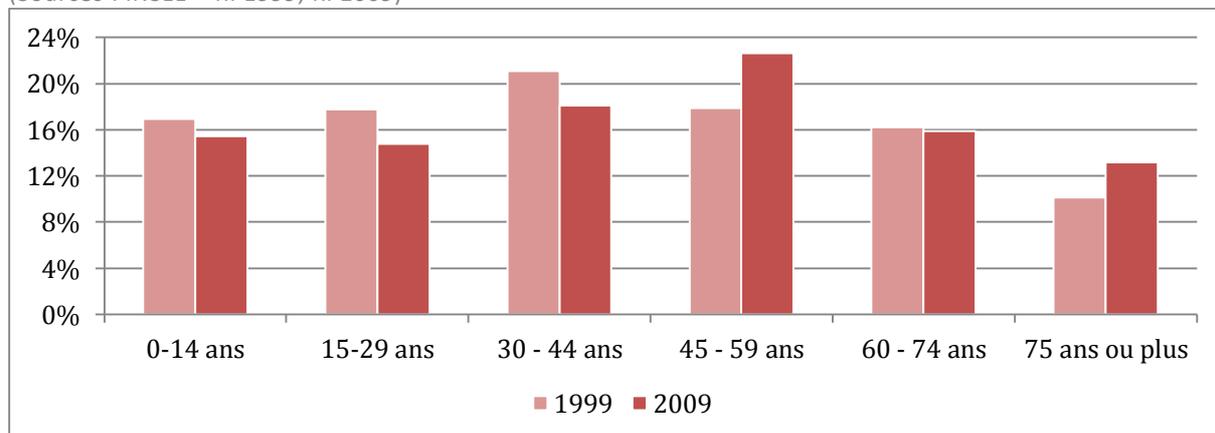
Entre 1999 et 2009, la population de l'aire urbaine est passée de 11 110 à 10 612 habitants, ce qui représente une décroissance de -4,7%. Celle-ci s'explique principalement par deux phénomènes :

- Un solde naturel négatif : -0,3 %
- Un solde migratoire négatif : -0,3%

Le deuxième point est donc intéressant car on remarque que la population, entre 1999 et 2009, quitte l'aire urbaine de Loudun.

GRAPHIQUE 11 : POPULATION DE L'AIRES URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON ENTRE 1999 & 2009

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

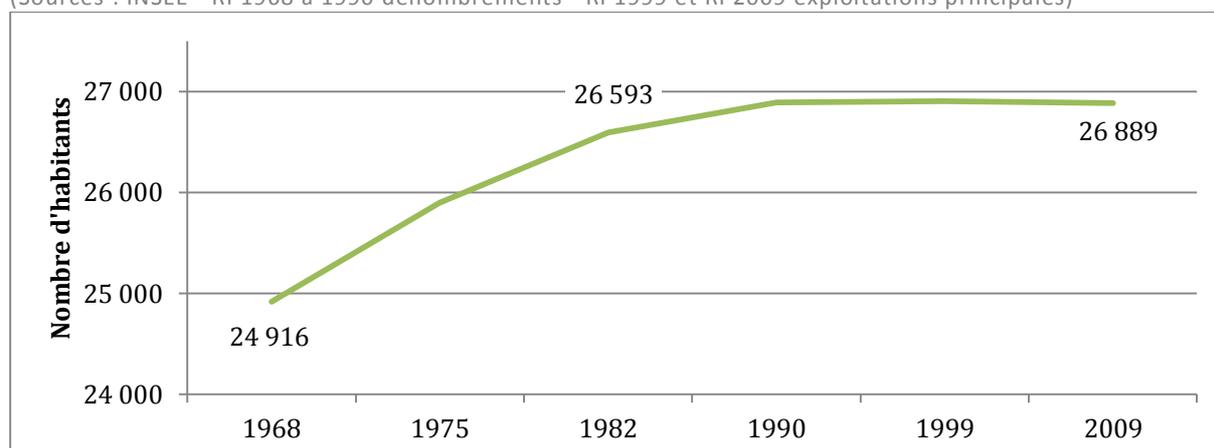


Comme de nombreux territoires ruraux, l'aire urbaine de Loudun se caractérise par un vieillissement global de sa population, comme l'atteste l'évolution de la part des plus de 45 ans :

- 44,2 % en 1999
- 51,7 % en 2009

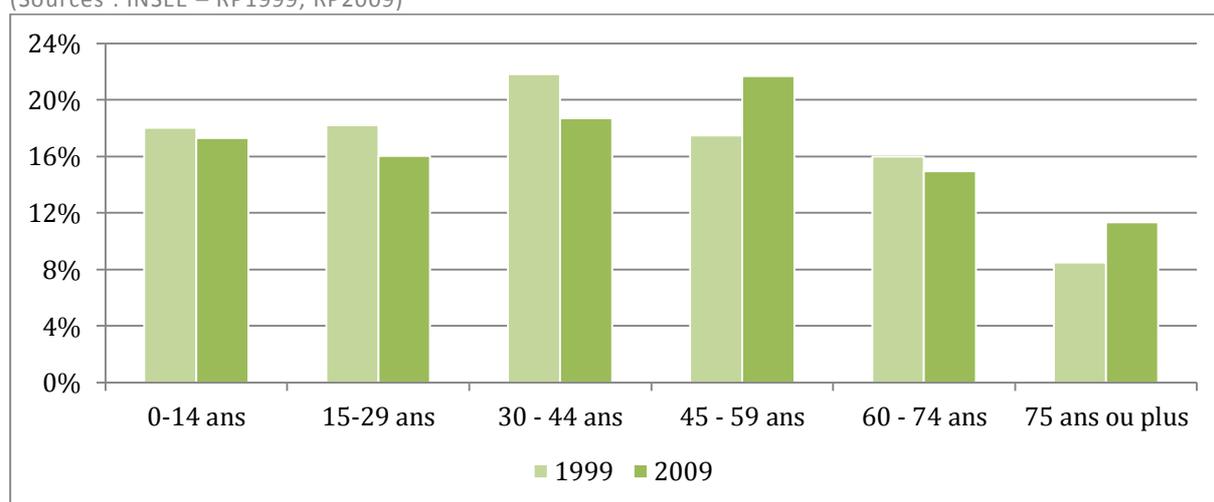
AIRE URBAINE DE THOUARS

GRAPHIQUE 12 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE L'AIRES URBAINE DE THOUARS ENTRE 1968 & 2009
(Sources : INSEE - RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



La population de l'aire urbaine de Thouars a connu une forte croissance entre 1968 et 1990, passant de 24 916 à 26 892 habitants soit une variation de +8 %, celle-ci peut s'expliquer par le développement des zones industrielles et artisanales. Depuis 1990 et jusque 2009 on observe une stagnation de la population.

GRAPHIQUE 13 : POPULATION DE L'AIRES URBAINE DE THOUARS PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON ENTRE 1999 & 2009
(Sources : INSEE - RP1999, RP2009)



La population de l'aire urbaine thouarsaise est vieillissante. En effet la part des habitants de moins de 45 ans diminue, elle ne représente en 2009 que 52 % contre 57 % en 1999 alors que celle des plus de 45 ans augmente entre 1999 et 2009 passant donc de 43 % à 48 %.

Synthèse

Sur notre territoire d'étude, nous avons à faire à une population vieillissante, bien que croissante, confirmant ainsi la tendance nationale, et ce sans réelles disparités entre les différents pôles.

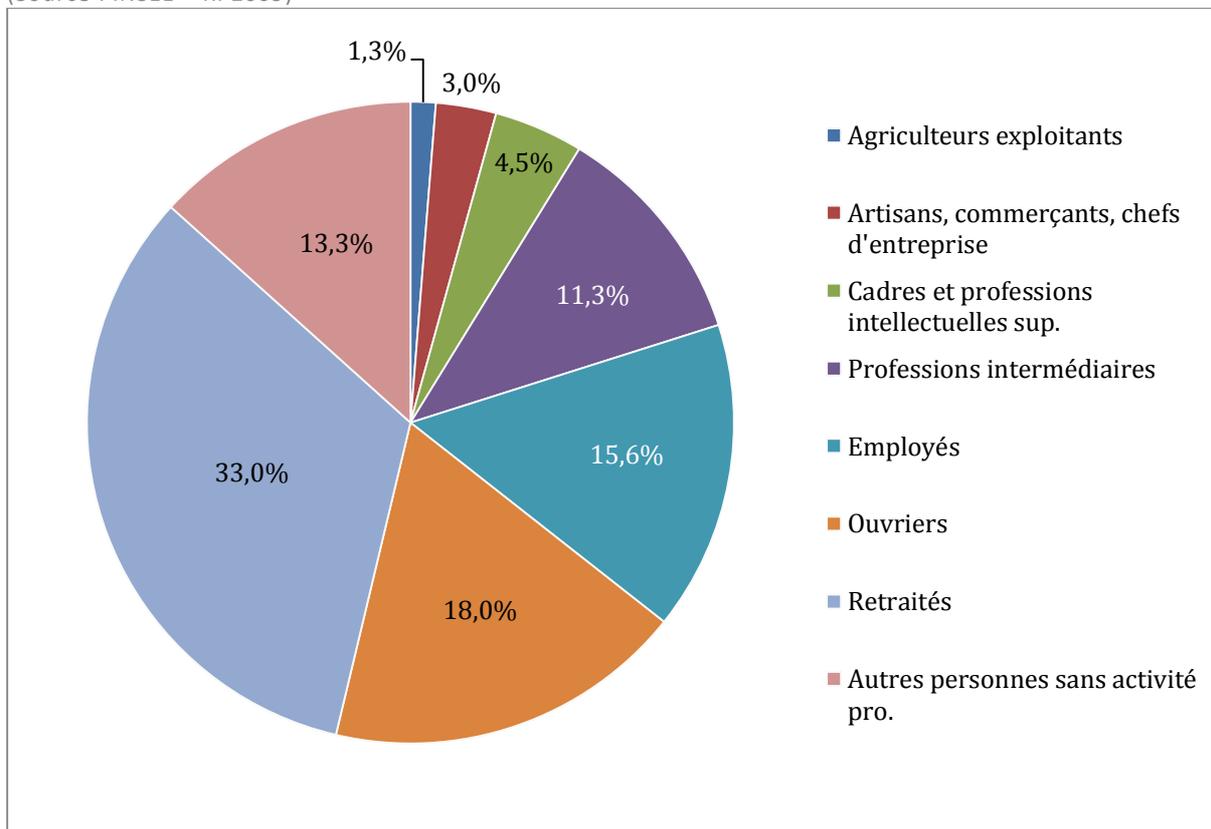
En outre, les communes-centres ont tendance à perdre de la population, tout en voyant leur périphérie en gagner.

Enfin, à part pour Loudun et son aire urbaine, la fermeture de la ligne ferroviaire n'a pas eu d'impact notable sur la croissance démographique.

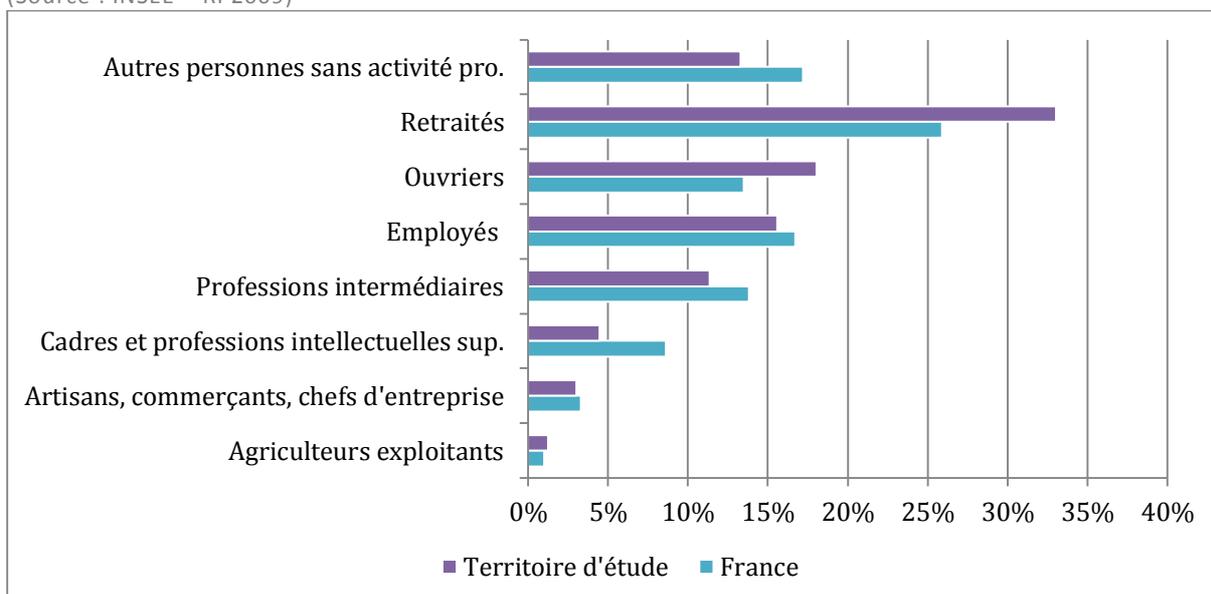
REPARTITION ET EVOLUTION DE LA POPULATION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

REPARTITION

GRAPHIQUE 14 : POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE DE 15 ANS OU PLUS SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE EN 2009
(Source : INSEE – RP2009)



GRAPHIQUE 15 : POPULATION DE 15 ANS OU PLUS SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE, COMPARAISON TERRITOIRE D'ETUDE – FRANCE
(Source : INSEE – RP2009)



À noter

Sur les deux graphes précédents, on peut noter que notre territoire est un territoire ouvrier. En effet, la part de la population active s'y trouvant est de 18 %, contre 13,5 % en France.

Ceci peut s'expliquer par le fait que Thouars, ainsi que Loudun avant les années 1970, étaient des villes cheminotes. Il peut s'agir aussi, comme nous sommes sur un territoire rural et que les ouvriers agricoles sont inclus dans la catégorie « Ouvriers » de l'impact d'une agriculture maraîchère très présente, et nécessitant plus de main d'œuvre régulière que l'agriculture céréalière ou viticole.

À noter

En outre, avec 7 % de plus que la moyenne nationale, le tiers de la population de 15 ans ou plus (considérée comme active) de notre territoire est retraitée.

Comme on le voit dans le détail de chaque territoire, cela est cohérent avec le vieillissement observé de la population.

À noter

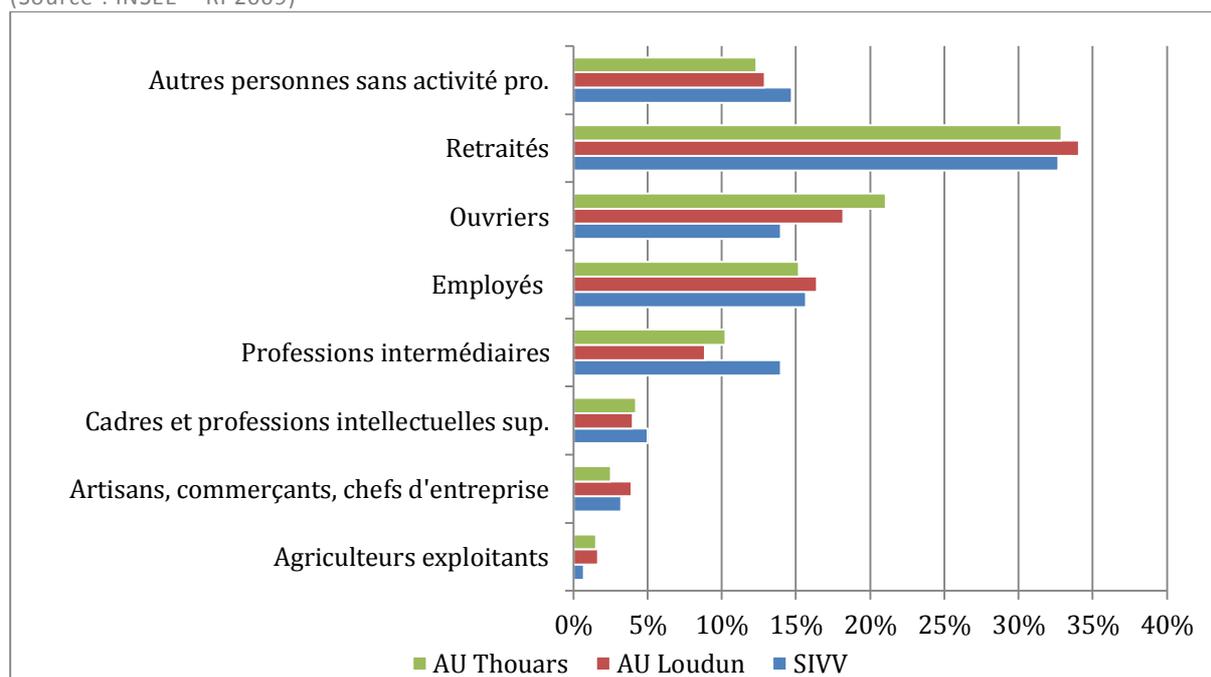
Ensuite, on peut noter que les professions intermédiaires, et en particulier les cadres et professions intellectuelles supérieures sont sous représentées. En effet, ils sont respectivement en dessous de la moyenne nationale de 2,5 %, et 4,1 % (presque moitié moins).

Cependant, la part de population sans activité professionnelle, autre que les retraités, est plus faible de 3,9 % que la moyenne nationale, ce qui acte d'une population relativement active.

Toutefois, cette moyenne sur le territoire cache certaines différences.

GRAPHIQUE 16 : POPULATION DE 15 ANS OU PLUS SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE ET LA LOCALISATION

(Source : INSEE – RP2009)



En effet, quand on compare nos trois pôles, on remarque de fortes disparités pour certaines catégories socioprofessionnelles.

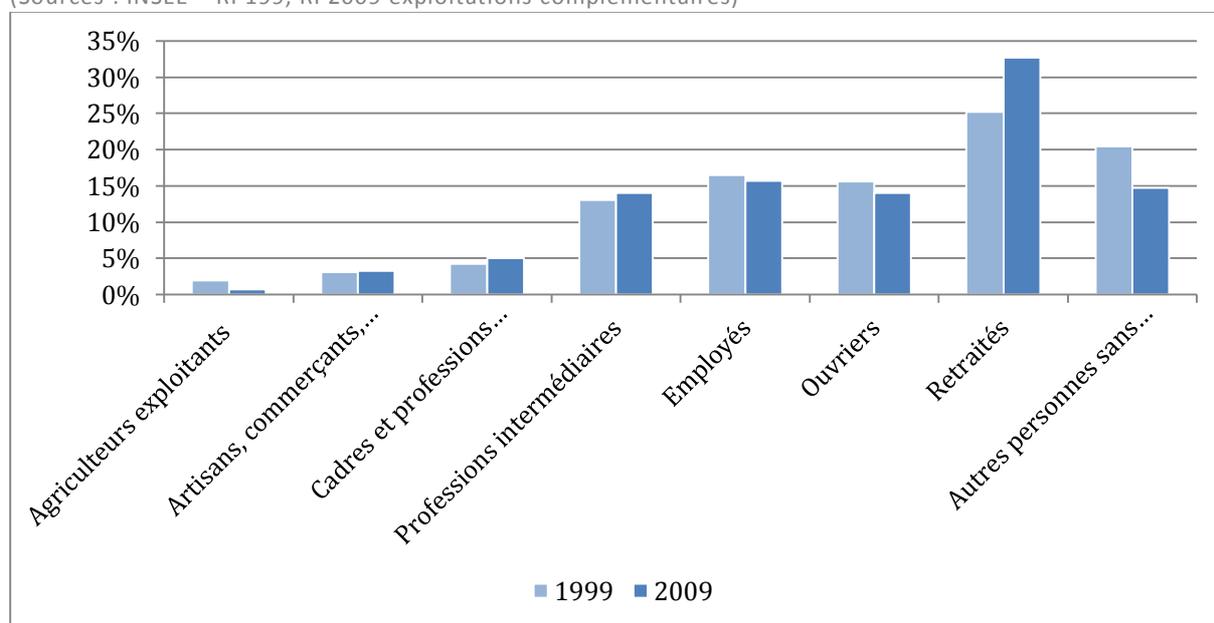
A l'aune des ouvriers, des professions intermédiaires et des agriculteurs exploitants, où l'on note une homogénéité entre les aires urbaines de Thouars et Loudun, mais on remarque que le SIVV est plus tourné vers le tertiaire avec une part d'ouvriers moindre de 7 % par rapport à l'aire urbaine thouarsaise, et moitié moins important pour les agriculteurs. Tandis que la part des professions intermédiaires du SIVV est supérieure de 5,1 % par rapport à l'aire urbaine de Loudun. Cela peut s'expliquer par la présence du centre nucléaire de production d'électricité, à Avoine, qui recrute de la main d'œuvre qualifiée sur une grande partie du SIVV.

EVOLUTION ENTRE 1999 ET 2009

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

GRAPHIQUE 17 : POPULATION DU SIVV DE 15 ANS OU PLUS PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE, COMPARAISON 1999 & 2009

(Sources : INSEE – RP199, RP2009 exploitations complémentaires)



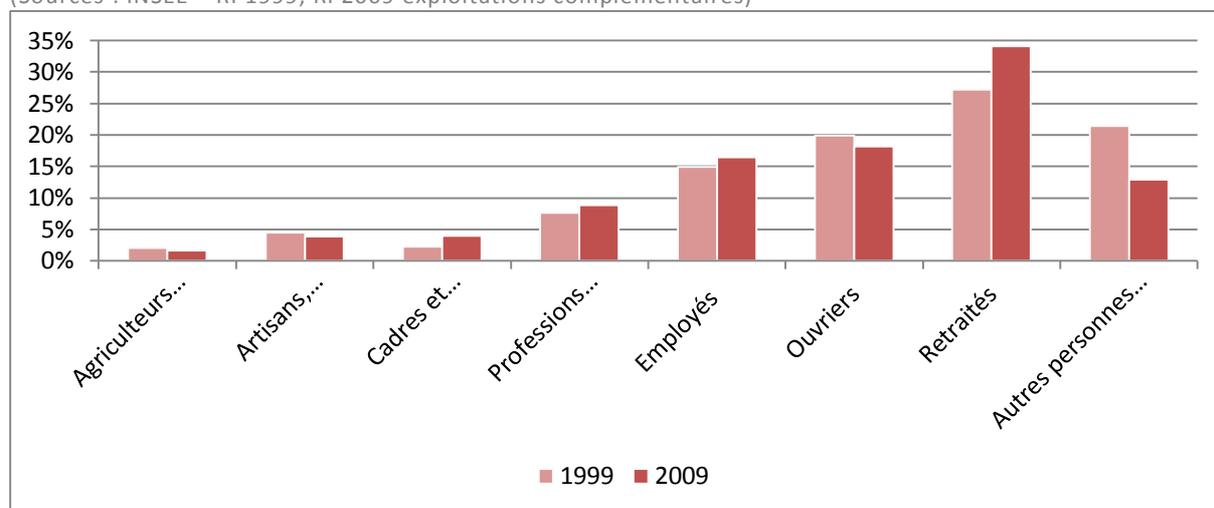
En comparant les données des populations du SIVV selon la catégorie socioprofessionnelle entre 1999 et 2009, on observe une augmentation de la part des retraités puisqu'ils représentent 8,5 % de plus par rapport à 1999. Sinon, les parts des autres catégories ont toutes diminué.

Hormis la catégorie des retraités, la catégorie socioprofessionnelle qui reste dominante est la catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprise.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

GRAPHIQUE 18 : POPULATION DE L'AIRE URBAINE DE LOUDUN DE 15 ANS OU PLUS PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE, COMPARAISON 1999 & 2009

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009 exploitations complémentaires)

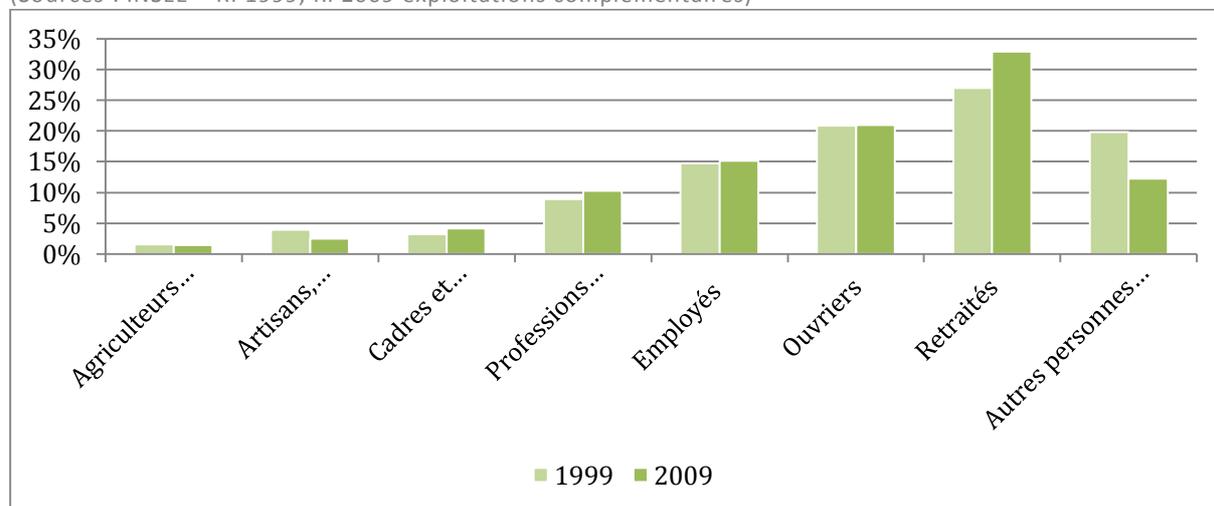


La part des retraités a augmenté de 7 % entre 1999 et 2009, ce qui confirme le caractère vieillissant de ce pôle urbain. En outre, la proportion de cadres et professions intermédiaires et d'employés a légèrement augmenté en 10 ans.

AIRE URBAINE DE THOUARS

GRAPHIQUE 19 : POPULATION DE L'AIRE URBAINE DE THOUARS DE 15 ANS OU PLUS PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE, COMPARAISON 1999 & 2009

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009 exploitations complémentaires)



En comparant les catégories socioprofessionnelles entre 1999 et 2009, on remarque qu'en 10 ans, la catégorie « Autres personnes sans activité professionnelle » a quasiment diminué de moitié (passage de 19,8 % à 12,3 %).

En outre, on remarque que la catégorie socioprofessionnelle ayant le plus progressé est celle des retraités, typique d'un vieillissement de la population. On note également que la catégorie « Artisans, commerçants, chefs d'entreprises », déjà très peu représentée en 2009, a faibli encore en 2009 (de 4 % à 2,5 %).

Synthèse

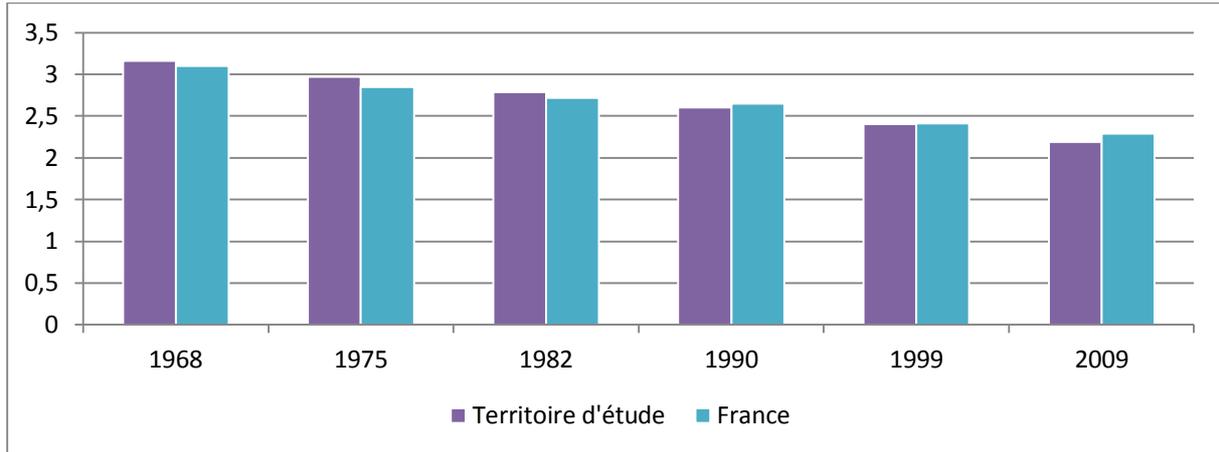
Notre territoire est typique d'un territoire rural. En effet le vieillissement de la population est présent par une forte part de la catégorie socioprofessionnelle des retraités qui n'a cessé d'augmenter. De plus, le grand besoin de main d'œuvre tant sur le plan cheminot (à Thouars) que maraîcher (à Loudun et Thouars), fait que la première catégorie de population active est celle des ouvriers.

Enfin, ces deux catégories représentent plus de 50 % de la population de 15 ans ou plus présente sur le territoire d'étude, et signe d'un territoire ayant des difficultés à se développer, elles relèguent à l'arrière-plan les professions intellectuelles supérieures (à moins de 5 % sur notre territoire, pour 8 % en moyenne en France)

ETUDE DES MENAGES

TERRITOIRE D'ETUDE

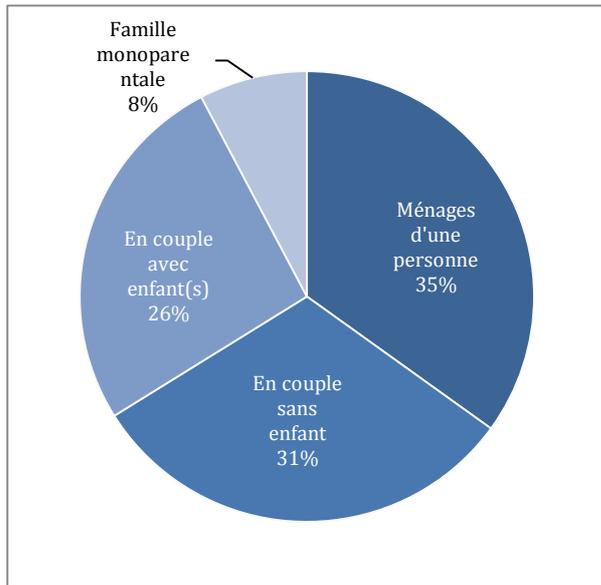
GRAPHIQUE 20 : EVOLUTION DE LA TAILLE DES MENAGES, COMPARAISON TERRITOIRE D'ETUDE – FRANCE
(Sources : INSEE – RP1968 à 2009)



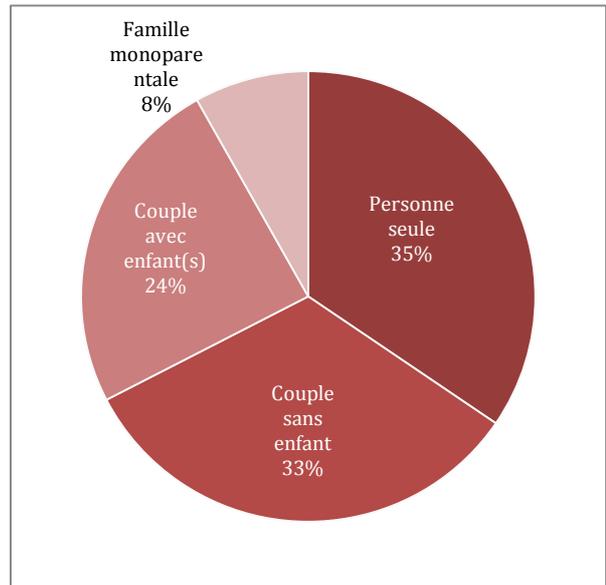
On observe sur le graphique ci-dessus une diminution de la taille des ménages qui, correspondant à la tendance nationale, ont perdu une personne pour passer de 3,2 à 2,2 habitants en 41 ans.

Ceci, couplé à une augmentation de la population, impacte directement sur le nombre de logements créés, et peut intensifier l'étalement urbain sur des territoires peu denses, comme les périphéries de nos trois villes centres. Enfin, cette baisse peut s'expliquer par l'augmentation de la population des personnes âgées sur le territoire qui se retrouvent soit sans enfants, soit seules dans leur logement.

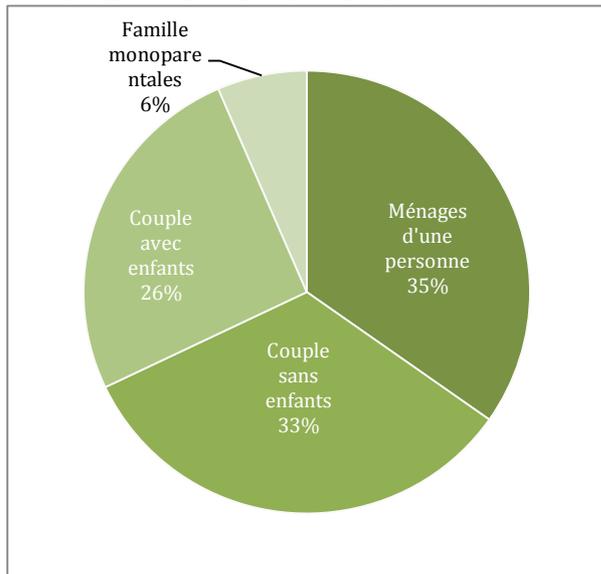
GRAPHIQUE 21 : MENAGES SELON LA STRUCTURE FAMILIALE DANS LE SIVV



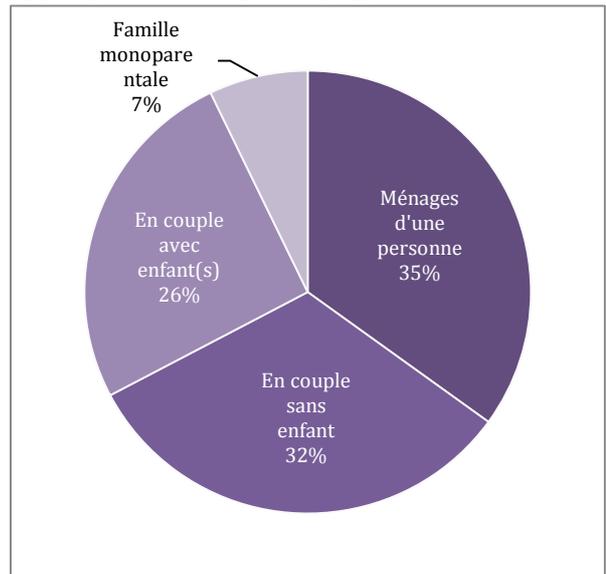
GRAPHIQUE 22 : MENAGES SELON LA STRUCTURE FAMILIALE SUR L'AIRE URBAINE DE LOUDUN ET LES TROIS-MOUTIERS



GRAPHIQUE 23 : MENAGES SELON LA STRUCTURE FAMILIALE SUR L'AIRE URBAINE DE THOUARS



GRAPHIQUE 24 : MENAGES DU TERRITOIRE D'ETUDE SELON LA STRUCTURE FAMILIALE



(Source : INSEE – RP2009)

En observant les graphiques ci-dessus, on se rend compte que les deux tiers de la population du territoire étudié vivent sans enfants dans leur famille (67,3%). Cela dépasse la moyenne nationale, qui est à 63,1 %.

En outre, le type des ménages selon la structure familiale ne se différencie quasiment pas en fonction des pôles étudiés.

Synthèse

La taille des ménages situés sur notre territoire d'étude est en constante baisse, suivant ainsi la tendance nationale.

De plus, les ménages sans enfants sont majoritaires, ce qui correspond au vieillissement de notre territoire d'étude.

SYNTHESE DE LA PARTIE DEMOGRAPHIE

S'il faut retenir un qualificatif du territoire d'étude, il s'agit de « **vieillissant** ».

En effet, notre territoire perd de la population jeune (solde migratoire moyen négatif), tout en ayant une population de retraitée qui augmente. Ceci est dû au cours naturel de la vie, mais aussi au fait que la tranquillité de notre territoire est connue et reconnue, ainsi, même si notre territoire ne perd pas de population de manière générale, celle qui reste ou entre, est âgée.

En outre, concernant les catégories socioprofessionnelles actives, notre territoire est un territoire principalement **ouvrier**, dépourvue de professions intellectuelles supérieures, en comparaison à la moyenne nationale. Ceci est en adéquation avec le caractère rural de notre territoire.

Ces deux principaux éléments font que, comme nous le verrons plus tard, notre territoire est un territoire rural de plus en plus en rupture socialement et économiquement, de par la fragilité des catégories socio-professionnelles qui le composent.

EMPLOI

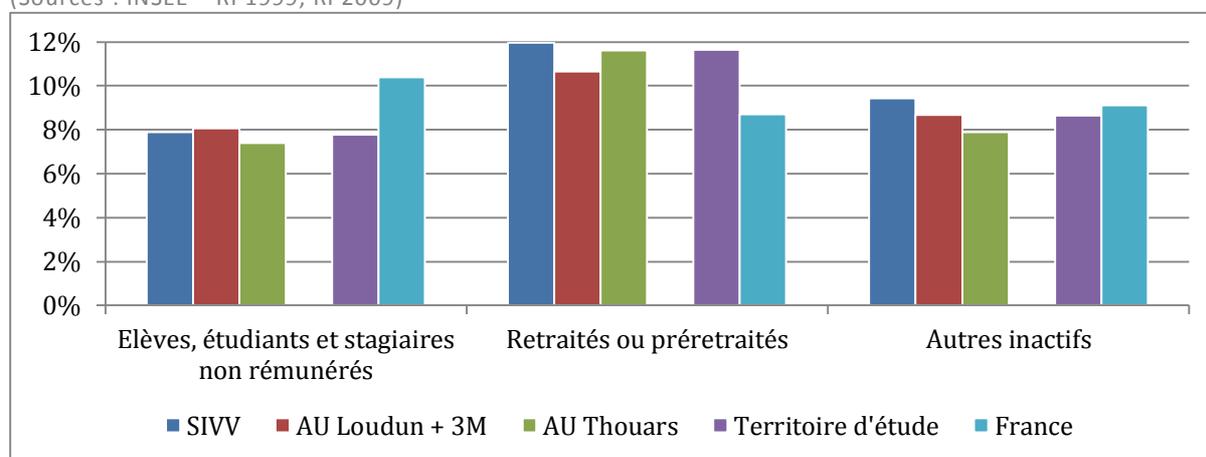
L'étude de l'emploi est étroitement liée à celle de la démographie. En effet, l'emploi va pouvoir justifier la concentration ou non d'une population sur un territoire à partir d'une donnée simple : un individu actif va habiter un territoire s'il peut lui procurer un accès à l'emploi.

Cette étude se compose d'analyses des inactifs, du chômage, des caractéristiques de l'emploi ainsi que des revenus et lieux de travail.

AUTRES INACTIFS SUR LE TERRITOIRE (HORS CHOMAGE)

TERRITOIRE D'ETUDE

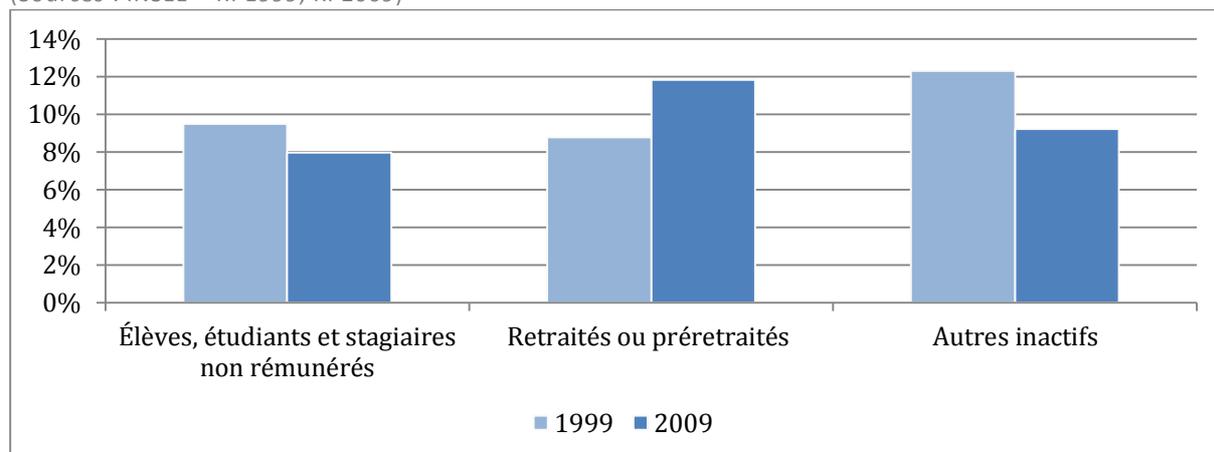
GRAPHIQUE 25 : PART DES INACTIFS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE, COMPARAISON DETAILLEE AVEC LA FRANCE (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)



On remarque, encore une fois, que notre territoire est un territoire particulièrement vieillissant et peine à garder sa population jeune. En effet, comme on peut le voir sur le graphique ci-dessus, notre territoire est en dessous de la moyenne nationale en ce qui concerne les élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés (différence de 2 %). Pour la classe des retraités ou préretraités, on note une avance de 3 % par rapport à la France.

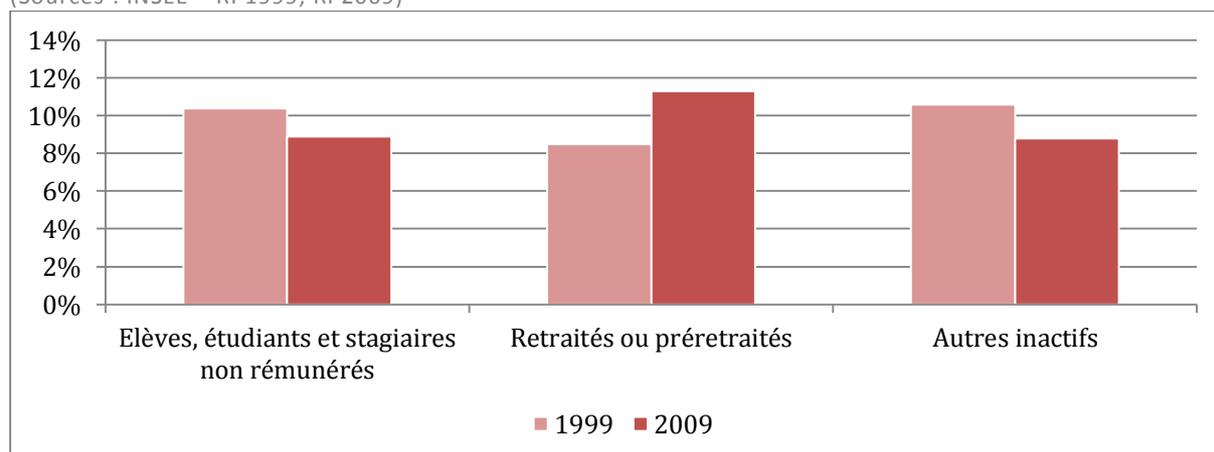
GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DE LA PART DES INACTIFS DU SIVV ENTRE 1999 ET 2009 (POPULATION DE 15 A 64 ANS)

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)



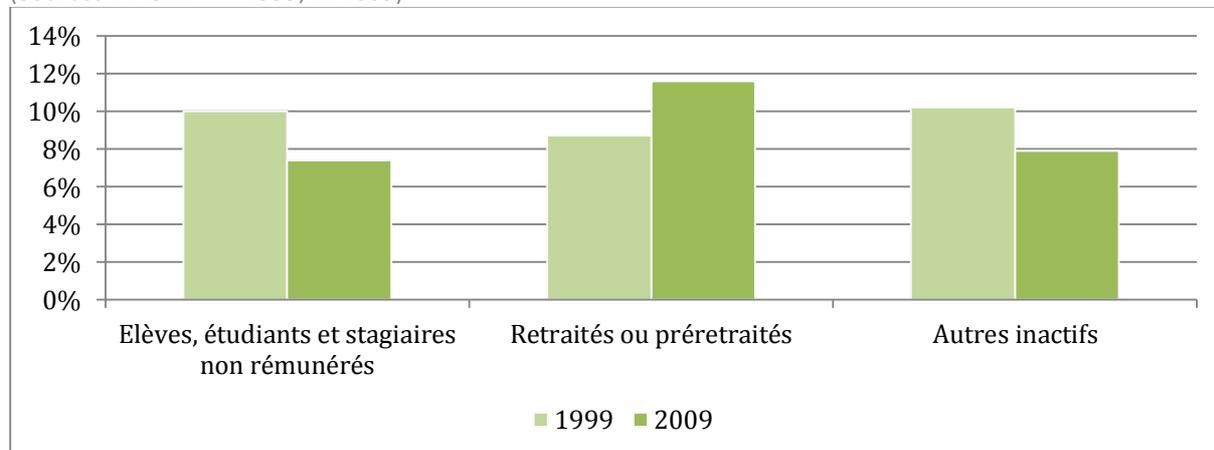
GRAPHIQUE 27 : ÉVOLUTION DE LA PART DES INACTIFS ENTRE 1999 ET 2009 SUR L'AIRE URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS (POPULATION DE 15 A 64 ANS)

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)



GRAPHIQUE 28 : ÉVOLUTION DE LA PART DES INACTIFS SUR L'AIRE URBAINE DE THOUARS (POPULATION DE 15 A 64 ANS)

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)



Comme on peut le voir ci-dessus, la tendance à la perte d'inactifs jeunes et à l'augmentation d'inactifs âgés est constante en fonction des pôles, seules les valeurs changent.

À noter

Ainsi, les graphiques ci-dessus nous montrent qu'entre 1999 et 2009, la part des étudiants a diminué et la part des retraités a augmenté, au point d'avoir un renversement dans les proportions.

Ceci peut s'expliquer par un manque en offre de formations supérieures, incitant les populations jeunes à quitter le territoire d'étude tout en voyant le nombre de retraités augmenter.

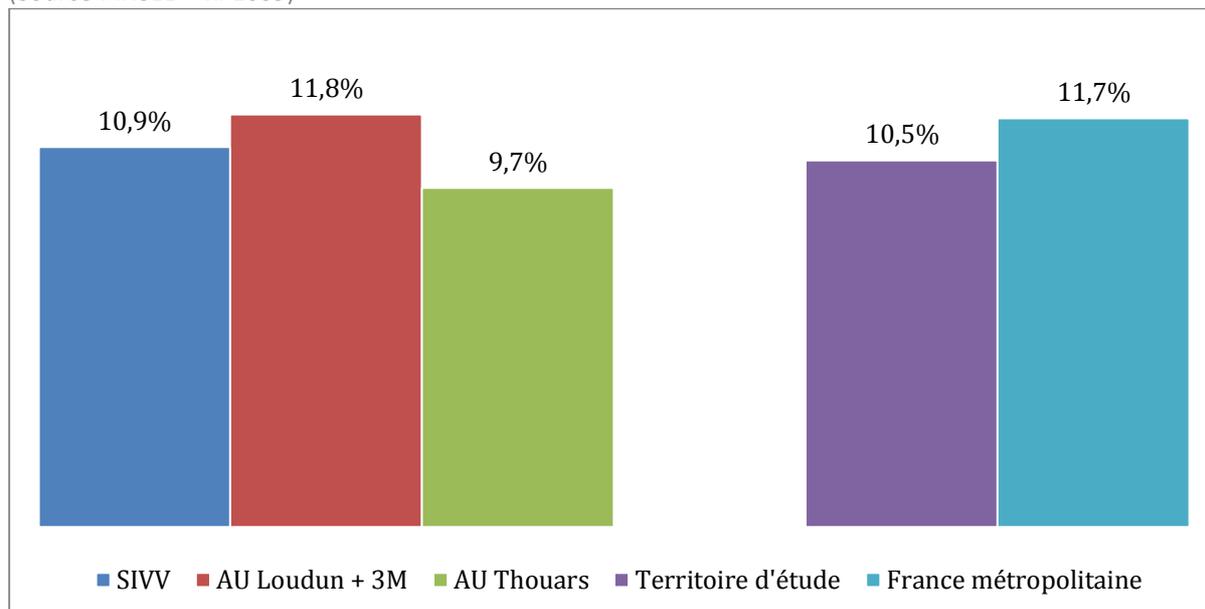
Synthèse

Les graphes ci-dessus nous apprennent et confirment deux éléments importants sur notre territoire d'étude : la perte de la population inactive jeune, sans doute due à une offre de formations restreinte, et le gain de personnes retraitées.

Ces deux éléments antagonistes accentuent d'une façon critique le vieillissement de la population sur notre territoire d'étude.

ETUDE DU CHOMAGE

GRAPHIQUE 29 : COMPARAISON DU CHOMAGE DU TERRITOIRE D'ETUDE, DES POLES ET DE LA FRANCE
(Source : INSEE – RP2009)



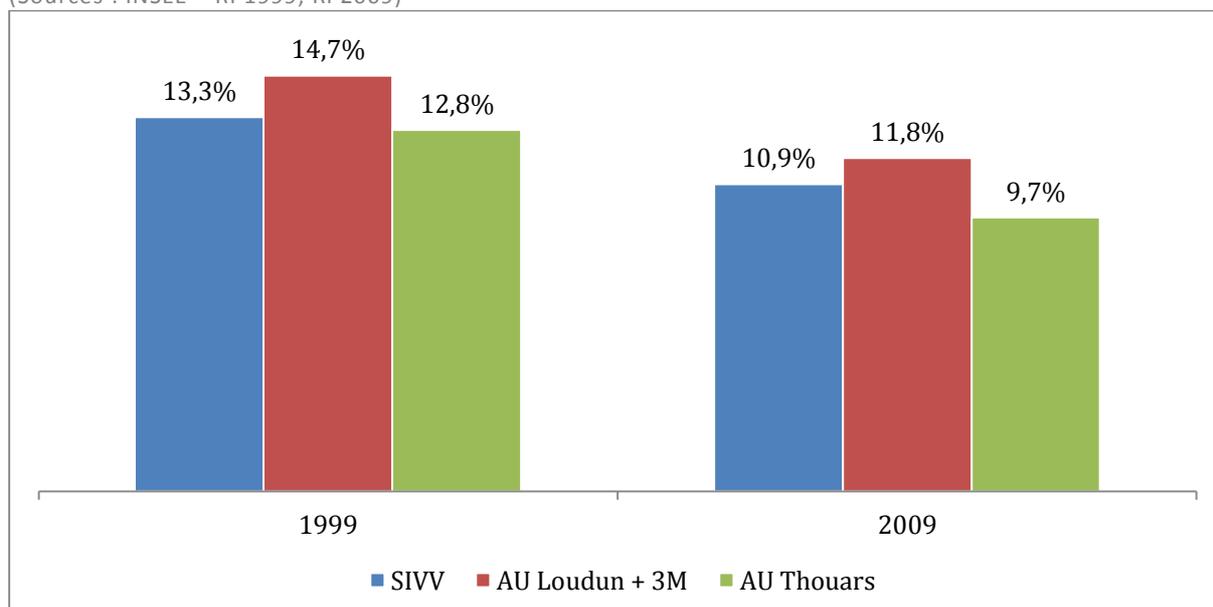
Le graphique ci-dessus montre clairement que notre territoire est dans la moyenne nationale concernant le chômage, en 2009.

À noter

L'aire urbaine de Loudun est la plus touchée par le chômage, contrairement à celle de Thouars qui est, elle, la moins touchée (différence de -2 % par rapport à la moyenne nationale).

Notre territoire n'est donc pas particulièrement affecté par le chômage, mais n'est pas non plus préservé de celui-ci.

GRAPHIQUE 30 : EVOLUTION DU CHOMAGE ENTRE 1999 ET 2009 SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE
(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)



À noter

Cette baisse du chômage ne veut pas forcément signifier que l'on se situe sur un territoire économiquement dynamique, mais plus probablement, que les personnes en manque d'emploi auront tendance à quitter le territoire pour en trouver ailleurs.

(cf. Vieillessement de la population et diminution du nombre d'inactifs jeunes dans les parties précédentes)

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

À noter

Le taux de chômage du SIVV est en baisse entre 1999 et 2009. Cependant ce taux de chômage relativement faible, comparé à la France, cache un taux de chômage élevé pour la commune de Chinon (14,6 %).

Après rencontre du service développement urbain de la ville de Chinon, il nous a été dit que ce taux de chômage élevé, pour la ville, était dû à un manque de qualification de sa population par rapport à la demande du territoire en tourisme, hôtellerie, et également le centre nucléaire de production d'électricité d'Avoine⁴.

Le taux de chômage plus faible à l'échelle du SIVV s'explique donc par le très faible taux de chômage des communautés de communes du Véron et de la Rive Gauche de la Vienne (respectivement 8,5 % et 8,7 % en 2009).

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

À noter

Le taux de chômage était estimé à 11,8 % en 2009, un chiffre supérieur à la moyenne régionale (10,9 %). Les catégories socioprofessionnelles les plus touchées étaient les employés et les ouvriers.

AIRE URBAINE DE THOUARS

Dans un premier temps on observe que le taux de chômage de l'aire urbaine de Thouars en 2009, est inférieur à la moyenne régionale, étant de 10,9 %.

On remarque dans un second temps que la dynamique nationale et régionale de décroissance en termes de nombres de chômeurs est suivie par la ville de Thouars : entre 1999 et 2009 elle passe de 12,8 % à 9,7 %.

⁴ Antoine Borgne, responsable service études urbaines à la ville de Chinon

Synthèse

Le chômage de notre territoire d'étude, contrairement à ce que l'on aurait pu s'attendre, reste relativement faible (10,5 % en moyenne pour 11,7 % en France, en 2009).

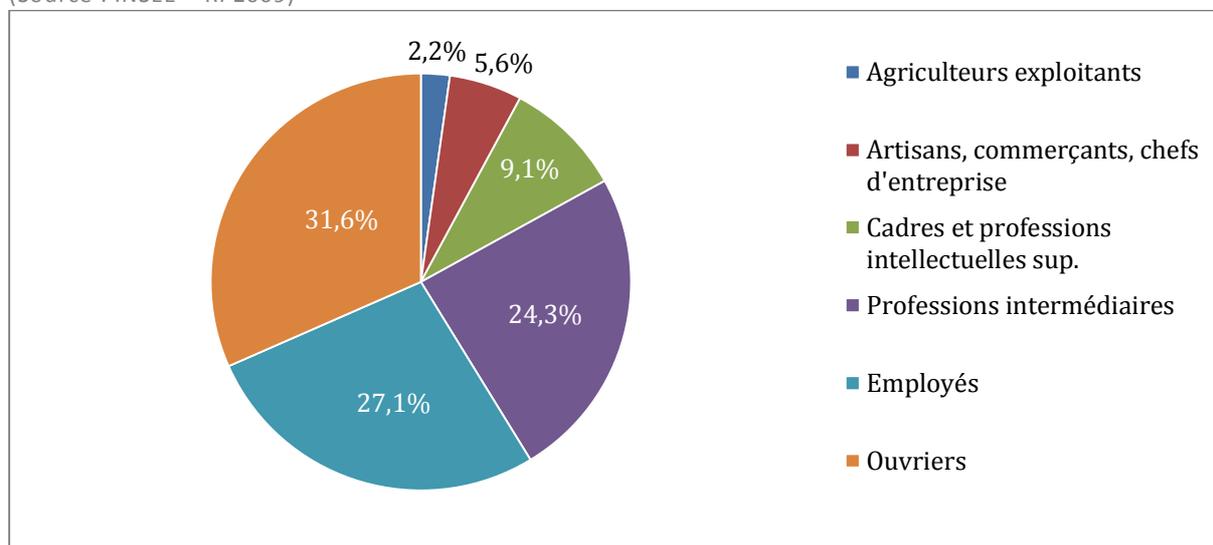
Ce faible chômage existe grâce à la présence du CNPE d'Avoine, et à l'aire urbaine de Thouars qui avait, en 2009, le plus faible taux du territoire.

Il faut cependant apporter une nuance à la signification de ce faible chômage. En effet, cela est sûrement également dû à l'exode des populations inactives, qui sont contraintes de quitter ces aires rurales pour trouver de l'emploi dans les grandes villes comme Poitiers, Angers, ou Tours.

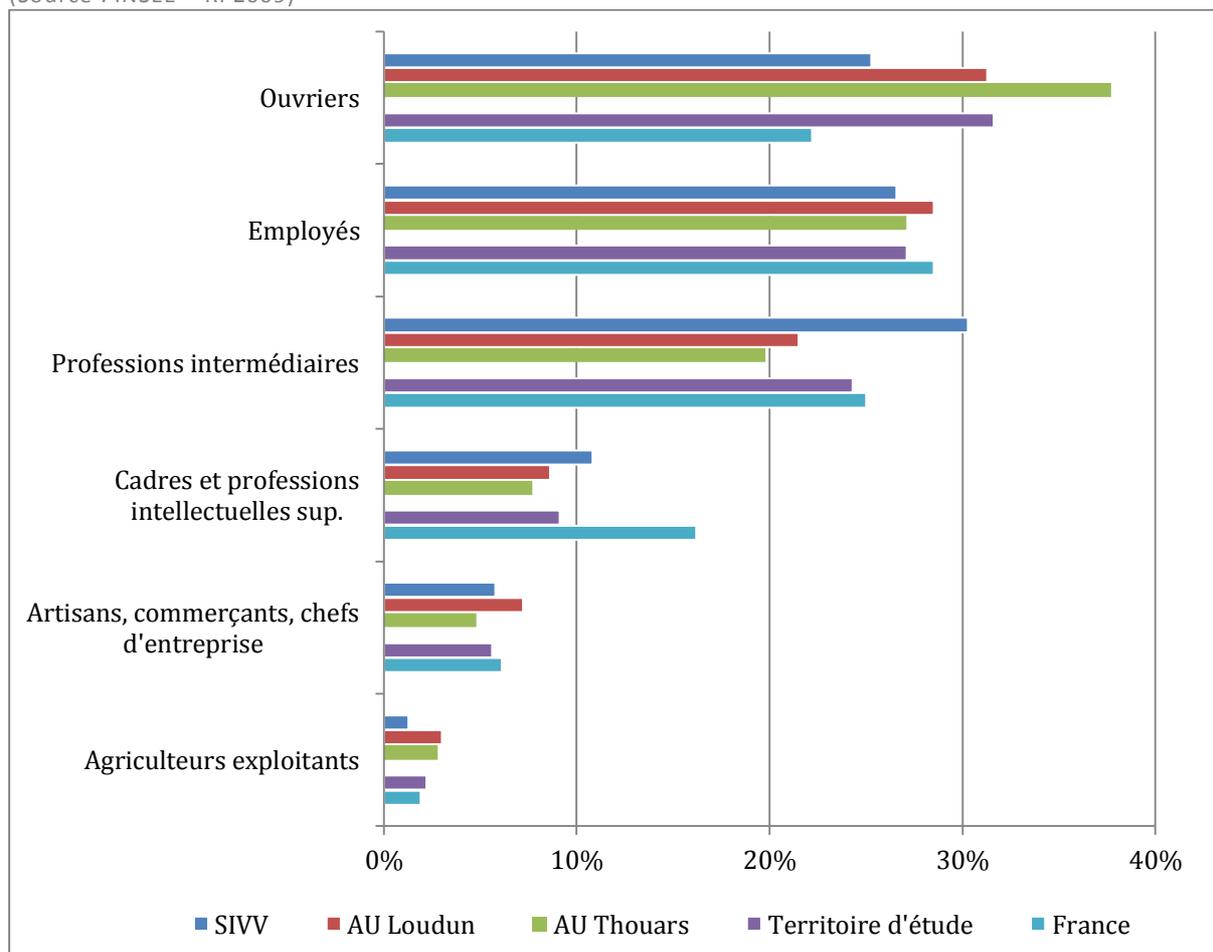
CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI

TERRITOIRE D'ETUDE

GRAPHIQUE 31 : REPARTITION DE L'EMPLOI DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR CSP
(Source : INSEE – RP2009)



GRAPHIQUE 32 : REPARTITION DE L'EMPLOI PAR CSP ENTRE LE TERRITOIRE D'ETUDE, LES POLES ET LA FRANCE
(Source : INSEE – RP2009)



Le SIVV bénéficie en majeure partie de professions intermédiaires, on retrouve ensuite un quart d'employés et un quart d'ouvriers. Les autres catégories sont également en minorité.

Les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers constituent les principaux postes dans l'aire urbaine de Loudun.

La part la plus représentée à Thouars, en termes d'emploi, est la catégorie des ouvriers avec environ 38 % des catégories socioprofessionnelles, suivent les employés avec près de 27 % et les professions intermédiaires avec 19,28 %. Les emplois pour les cadres représentent quant à eux moins de 8 %. De plus on retrouve une part très faible d'emplois pour les agriculteurs et pour les artisans et commerçants travaillant à Thouars.

L'aire urbaine de Thouars illustre, à elle seule, le caractère ouvrier du territoire d'étude.

À noter

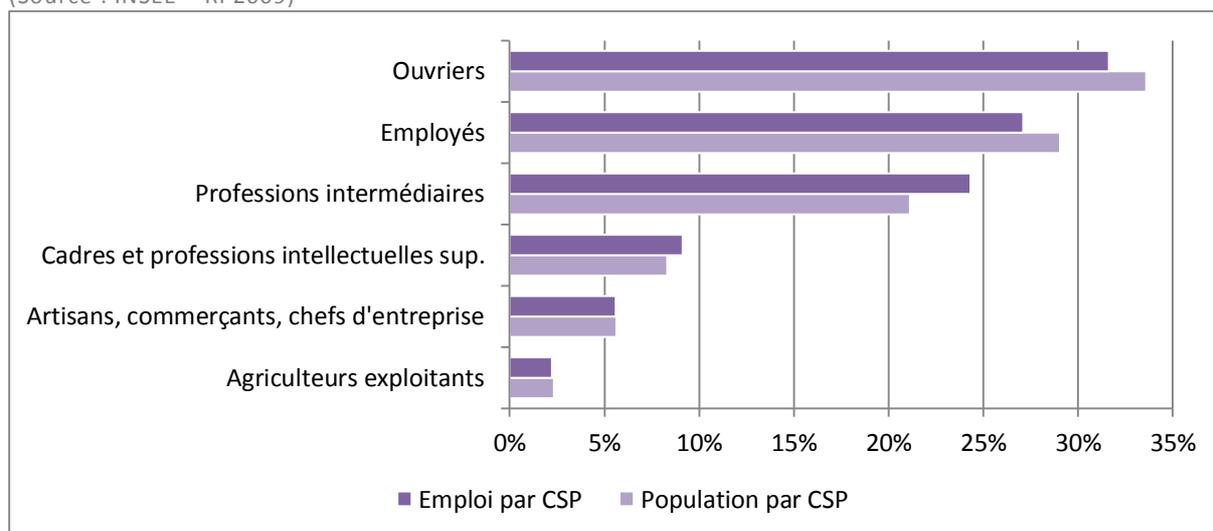
Notre territoire est fortement ouvrier. En effet, cette catégorie socioprofessionnelle regroupe près d'un tiers des emplois, quand en France elle n'en regroupe que 22 %.

Cependant, notre territoire ne propose que très peu d'emploi dans la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures, qui se concentre principalement dans le SIVV. En effet, elle ne compte que 9,1 % des emplois, tandis que la moyenne nationale est de 16,2 %.

En comparant entre eux les différents pôles urbains composant le territoire, nous avons de fortes disparités entre nos trois composantes. En effet, si l'on prend la classe ouvrière, on se rend compte, qu'en termes d'emploi, elle est de 13 % supérieure à Thouars qu'à Chinon, tandis que la tendance s'inverse avec les professions intermédiaires, où le SIVV est en tête avec 30 % de ses emplois, tandis que Thouars est à la traîne avec seulement 20 % de professions intermédiaires.

Quant à l'aire urbaine de Loudun, celle-ci se retrouve généralement dans une situation moyenne, sauf pour les employés et les artisans, commerçants et chefs d'entreprises où elle est en tête.

GRAPHIQUE 33: COMPARAISON DE LA POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE, ET DE L'OFFRE D'EMPLOI PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (Source : INSEE – RP2009)



Ce graphique compare l'offre d'emploi par catégorie socioprofessionnelle et la répartition de la population par catégorie socio-professionnelle du territoire d'étude.

À noter

On remarque que l'offre d'emploi correspond à peu près à la population du territoire, car la différence maximum que l'on peut trouver est de 3,2 % pour les professions intermédiaires, où le territoire fait appel à une population active n'étant pas comprise dans le périmètre étudié.

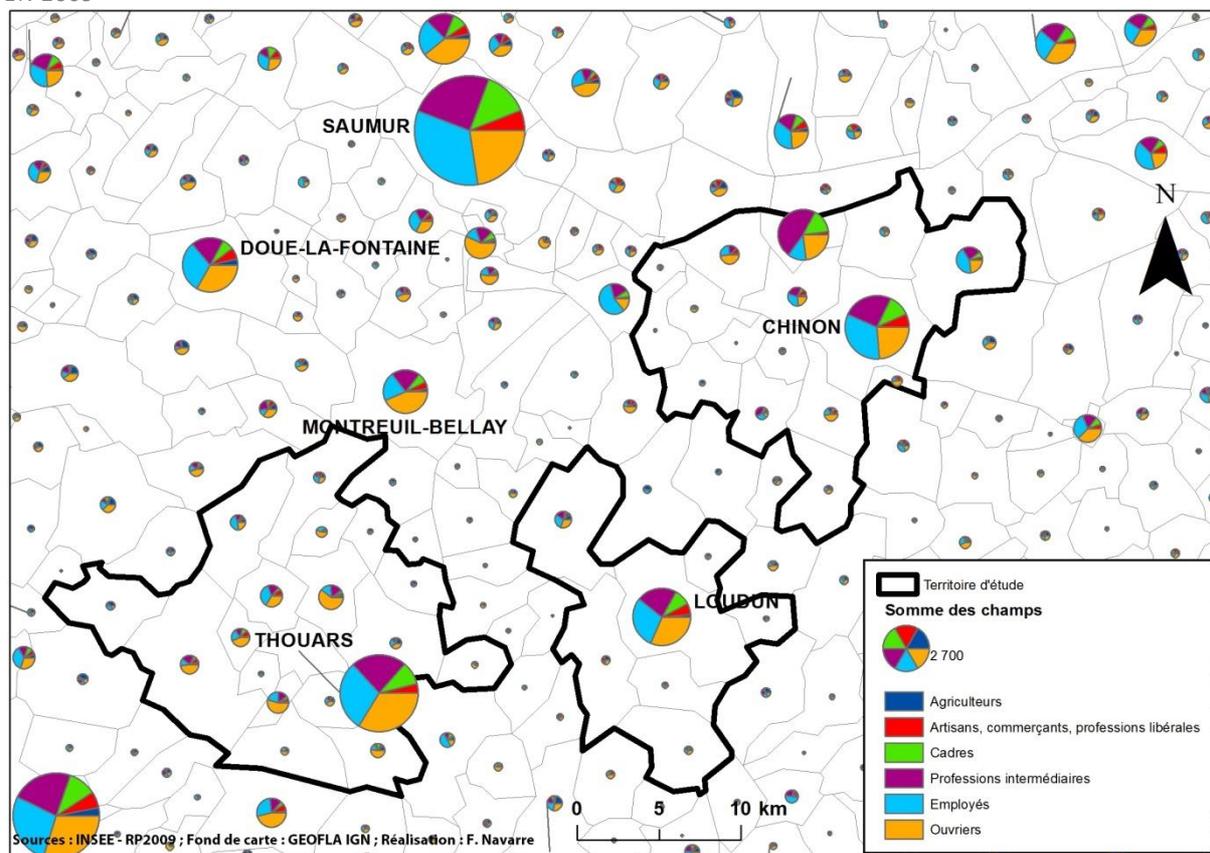
Concernant les catégories socioprofessionnelles des ouvriers et des employés, on remarque un surplus moyen de 2 % de la population par rapport à l'offre du territoire, ce qui veut dire que pour ces catégories, les personnes travaillent à l'extérieur du périmètre étudié.

À noter

Enfin, on peut souligner l'adéquation parfaite entre l'emploi et la population pour la catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprise. Cela semble cohérent avec leur type d'activité qui fait qu'en grande partie ces professionnels peuvent s'installer là où ils travaillent, et réciproquement.

Cependant, il ne s'agit que d'hypothèses car en effet, même si les valeurs sont identiques, il peut y avoir une grande majorité d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises qui travaillent sur le territoire d'étude venant de l'extérieur, et de personnes de cette catégorie qui, vivant sur le territoire, travaillent en dehors.

CARTE 6 : REPARTITION DE L'EMPLOI PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN 2009

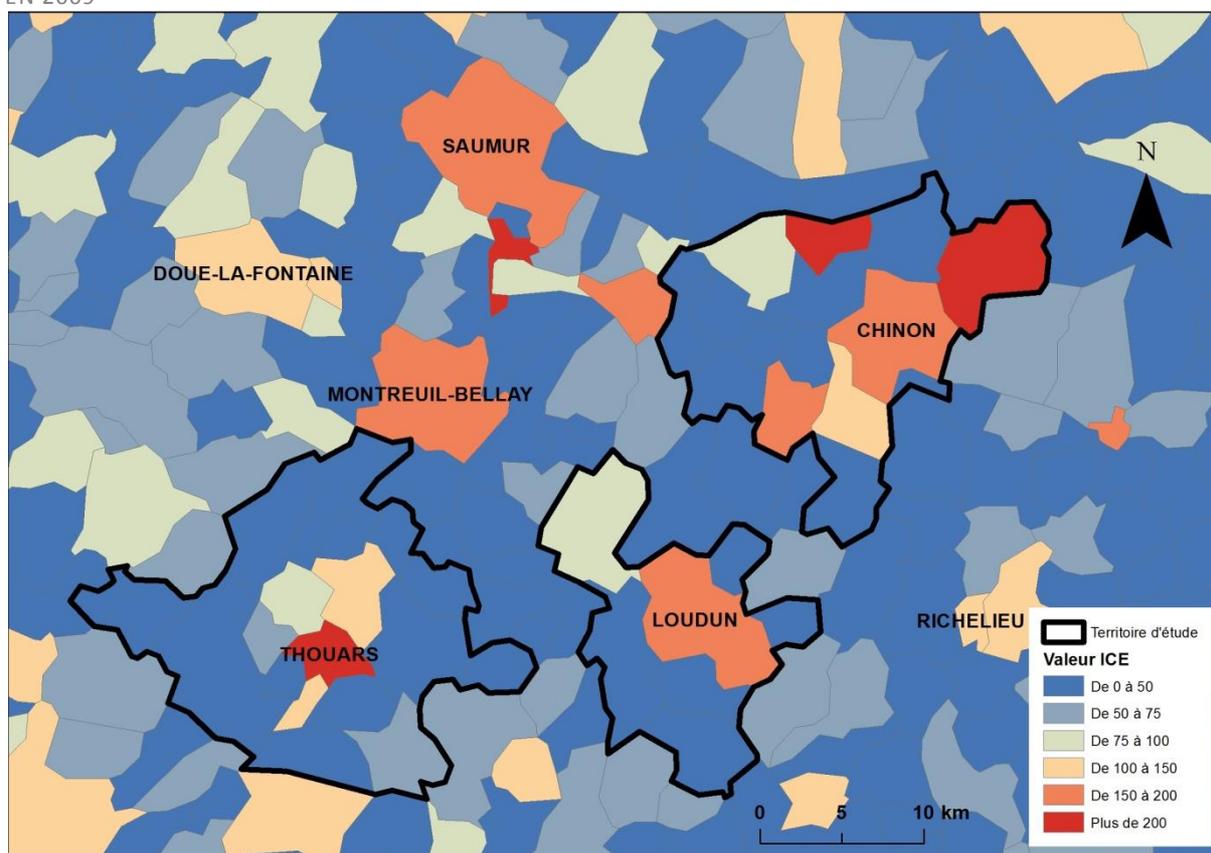


La carte précédente confirme la présence de nombreux emplois au sein des villes les plus peuplées du territoire. Néanmoins, la ville d'Avoine, qui abrite l'un des plus importants sites industriels d'Indre-et-Loire, présente un nombre d'emploi relativement élevé (plus de 3000).

On constate que pour la plupart des communes, la répartition des catégories socioprofessionnelles suit celle de la plus proche des communes pourvoyeuses d'emplois. Les villes limitrophes à Thouars se distinguent cependant par une part d'ouvriers bien plus importante qu'à Thouars même (près de 50 % contre 33 % à Thouars).

De même, la ville d'Avoine présente une répartition des catégories socioprofessionnelles différentes de celle de Chinon avec une part importante de professions intermédiaires liée à la présence de son site industriel qui héberge notamment la centrale nucléaire de Chinon.

CARTE 7: INDICATEUR DE CONCENTRATION DE CONCENTRATION D'EMPLOI (ICE) SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN 2009



Les communes présentant les plus importants ICE sont également celles qui disposent du plus grand nombre d'emplois.

Les grands pourvoyeurs d'emplois que sont Avoine (site industriel) et Saint-Benoît-la-Forêt (hôpital de Chinon) présentent des ICE particulièrement importants en raison d'une population relativement faible.

Hormis la ville de Thouars, qui a un ICE de plus de 200, la grande majorité du territoire présente un ICE inférieur à 100, synonyme d'un nombre d'emplois inférieur au nombre d'actifs résidant sur la commune.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

Le tableau ci-dessous représente l'évolution du nombre d'emplois et de l'ICE. On observe que ces deux données augmentent, ce qui est positif pour le SIVV. L'ICE supérieur à 100 montre qu'il y a plus d'emplois que d'actifs résidant dans le regroupement.

TABLEAU 2 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ET DE L'ICE DU SIVV
(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

	1999	2009
Nombre d'emplois dans la zone	10129	11218
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	7622	8068
Indicateur de concentration d'emploi	132,9	139,0

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

TABLEAU 3 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ET DE L'ICE DANS L'AIRE URBAINE DE LOUDUN
(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

	1999	2009
Nombre d'emplois dans la zone	4301	4566
Actifs ayant un emploi résident dans la zone	3789	3722
Indicateur de concentration d'emploi	133,5	122,7

Le nombre d'emploi sur l'aire urbaine de Loudun a baissé de près de 6 % entre 1999 et 2009. Cependant, l'offre sur la commune de Loudun a augmenté de près de 8 %, ce qui atteste d'une concentration des emplois sur le territoire de la ville centre.

La valeur de 122,7 de l'Indicateur de Concentration d'Emploi nous apprend que l'aire urbaine de Loudun offre un nombre d'emplois plus important que son nombre d'habitants. Cependant, comme démontré ci-dessus, ces emplois ne concernent pas tous les actifs résidant Loudun.

AIRE URBAINE DE THOUARS

TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ET DE L'ICE DANS L'AIRE URBAINE DE THOUARS
(Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

	1999	2009
Nombres d'emplois dans la zone	10 694	12 065
Actifs ayant un emploi dans la zone	10 295	11 160
Indicateur de concentration de l'emploi	103,9	108,1

Le nombre d'emplois dans l'aire urbaine de Thouars était de 12 065 en 2009, la zone est donc productive d'emplois. En effet le nombre d'actifs est de 11 160 ce qui donne un ICE supérieur à 100 montrant que la zone est attractive.

De plus si l'on observe l'évolution entre 1999 et 2009 on constate que l'indicateur d'emploi augmente, donc ceci est positif pour l'attractivité du territoire en termes d'emploi.

Synthèse

Au total notre territoire regroupe plus de 25 000 emplois en 2009, le SIVV présente l'ICE le plus élevé ce qui montre que ce groupement est le plus important du point de vue de l'emploi.

A l'inverse l'aire urbaine de Thouars présente le plus faible ICE, ce qui peut paraître contradictoire avec la forte valeur d'ICE de la ville. Cela peut s'expliquer par un grand nombre de communes de son aire urbaine qui ont un très faible ICE.

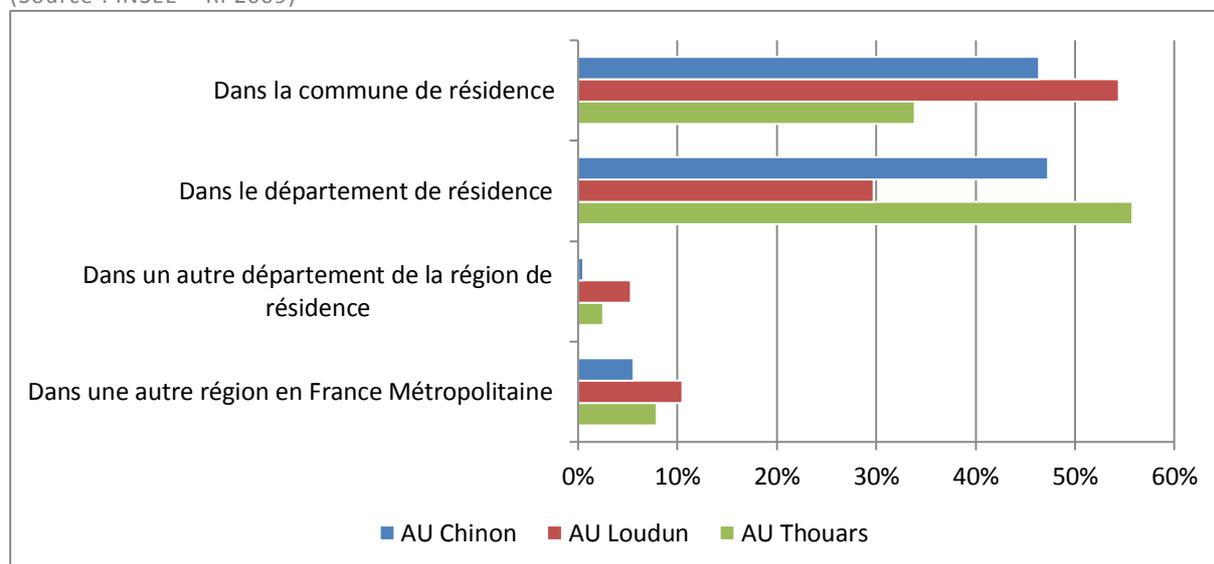
Concernant la répartition de l'offre d'emploi en catégories socioprofessionnelles, celle-ci est concordante avec la répartition de la population, avec pour un tiers des emplois proposés, des postes d'ouvriers.

LIEU DE TRAVAIL ET REVENU DES HABITANTS

TERRITOIRE D'ETUDE

GRAPHIQUE 34 : COMPARAISON ENTRE L'AIRE URBAINE DE CHINON, DE LOUDUN ET DE THOUARS DES LIEUX DE TRAVAIL DES ACTIFS DE 15 ANS ET PLUS

(Source : INSEE – RP2009)



À noter

On se rend compte, grâce à ce graphe comparant les différentes aires urbaines, que l'aire urbaine de Loudun est celle où on est le moins mobile pour son emploi, à l'inverse de l'aire urbaine de Thouars, où les actifs ne travaillent pas, en grande majorité, dans leur commune de résidence.

De plus, on peut pressentir, grâce à ce graphe, qu'il y a de fortes mobilités « domicile-travail » dans les aires urbaines de Thouars et Chinon.

Un autre constat montre que nous avons à faire à des villes frontalières à l'échelle départementale. En effet, on remarque la relativement forte proportion de personnes travaillant en dehors du département de résidence, voire de la région de résidence, cet effet étant facilité par cette situation de proximité des autres départements (comme on peut le voir dans la partie « Présentation du territoire d'étude »).

Pour le détail des lieux de travail des actifs, nous ne prendrons que l'aire urbaine pour Chinon, et séparément l'aire urbaine de Loudun, et les Trois-Moutiers. En effet, comme il s'agit de localisation de l'emploi, nous ne pouvons sommer et faire la moyenne des pourcentages exprimés par l'INSEE, risquant de faire des raccourcis, et de donner des résultats faussés.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

46 % des actifs résidant dans l'aire urbaine de Chinon y travaillent également, 47 % travaillent dans le département de résidence et 6 % travaillent dans une autre région. Si l'on compare à l'échelle régionale et nationale, la part des actifs résidant et travaillant dans la même commune, celle-ci est plus élevée.

Le graphe précédent nous montre que les actifs travaillent moins dans leur commune de résidence et vont donc plus loin pour travailler (pour 54 % d'entre eux). Cette tendance se retrouve également à l'échelle régionale et nationale même si elle reste tout de même supérieure. Ceci a un impact sur la question de mobilité des travailleurs.

Le nombre de personnes travaillant dans un autre département est très faible. Les travailleurs ont donc tendance à aller en région Pays de la Loire ou Poitou-Charentes pour travailler. Ceci semble cohérent avec la situation de Chinon qui se trouve dans une situation frontalière, et est à l'extrémité ouest de l'Indre-et-Loire.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

Près de 55 % de la population active de l'aire urbaine de Loudun travaille dans leur commune de résidence, tandis que près de 84 % de la population travaille au moins dans la Vienne.

Enfin, plus de 10 % de la population loudunaise travaille dans une région autre que Poitou-Charentes. Ce chiffre important s'explique par la proximité géographique de la ville de Loudun avec les régions Centre et Pays de La Loire.

Pour ce qui est des Trois-Moutiers, on remarque que le lieu principal de travail des actifs a changé en dix ans, en passant de la commune de résidence en 1999 (43,8 %) au département de résidence en 2009 (40,8 %). Ceci peut s'expliquer par soit une perte d'emploi sur le territoire de la commune, soit par la « rurbanisation » du territoire (des personnes qui quittent la ville pour s'installer à la campagne pour la cadre de vie ou le moindre coût du logement).

Enfin, on remarque que la proportion de personnes travaillant à l'extérieur de la région Poitou-Charentes double entre l'aire urbaine de Loudun et les Trois-Moutiers. L'explication semble évidente, les Trois-Moutiers étant au nord-ouest de Loudun, et donc plus proche de Saumur et de Thouars, que Loudun, et concentrant moins d'emploi (ICE de 90,7), il est plus aisé de se rendre dans le Maine-et-Loire ou les Deux-Sèvres pour aller travailler.

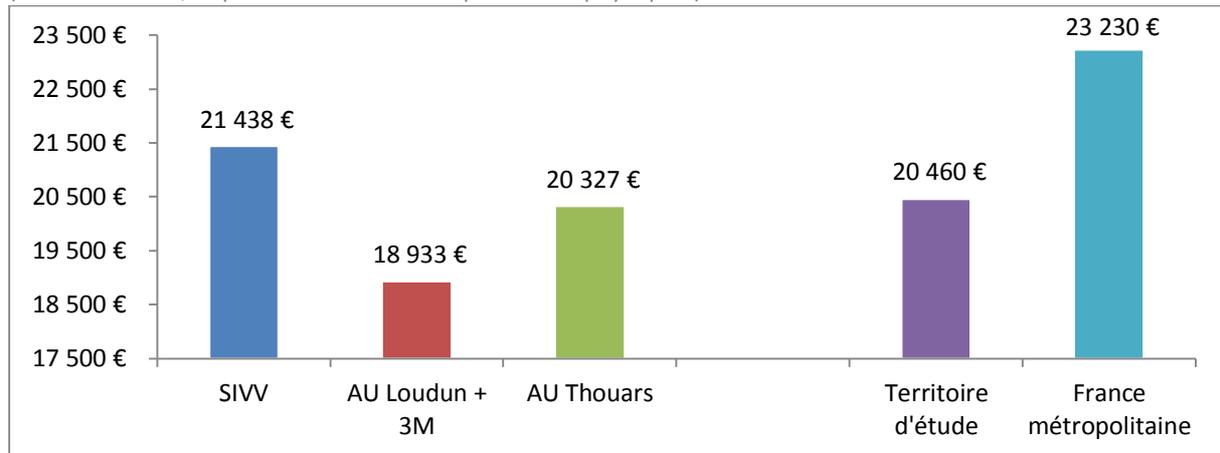
AIRE URBAINE DE THOUARS

Près de 34 % des actifs résidant dans l'aire urbaine travaillent et résident dans la même commune et plus de la moitié (55,8 %) travaillent en dehors, mais reste dans le département des Deux-Sèvres. Ce qui fait un total de 90 % des actifs qui travaillent dans le département.

Cette majorité de personnes travaillant en dehors de leur commune de résidence acte d'une population très mobile, obligée de se déplacer relativement loin pour travailler.

Les personnes résidant dans l'aire urbaine, mais travaillant dans un autre département, sont quant à elles très peu nombreuses avec une part de seulement 2,5 % de même que les actifs travaillant dans une autre région qui ne représente que 8 %.

GRAPHIQUE 35 : COMPARAISON DU REVENU NET DECLARE EN 2009, EN EUROS, PAR FOYER FISCAL, DU SIVV, DE L'AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS, DE L'AIRE URBAINE DE THOUARS ET DE LA FRANCE (Source : DGFIP, impôt sur le revenu des personnes physiques)



À noter

Le graphique ci-dessus nous montre que notre territoire d'étude est plus pauvre que la moyenne nationale. Ce constat semble cohérent avec la forte part d'ouvriers sur notre territoire, et la faible part de cadres et de professions intellectuelles supérieures observée dans les parties précédentes.

Ainsi, au sein même de celui-ci, c'est l'aire urbaine de Loudun avec les Trois-Moutiers qui obtient le salaire annuel le plus faible. De plus, chacun des revenus moyens des trois sous territoires reste nettement inférieur à celui de la France.

Synthèse

La population du territoire d'étude est une population plutôt mobile pour le travail. En effet, à peine la moitié de la population du territoire travaille dans sa commune de résidence, ceci induit donc d'importants flux domicile-travail. Cela concorde avec l'ICE qui n'est élevé que dans les villes centres et certains pôles d'emploi, tandis que les communes en périphérie ont un ICE très faible.

Enfin, pour le revenu moyen du territoire, il correspond au constat de fragilité économique de notre territoire composé en majorité d'une population majoritairement ouvrière et retraitée. En effet, celui-ci est faible, soit environ 1 700 € par mois et par foyer fiscal (environ 3 000 € par an inférieur à la moyenne nationale).

SYNTHESE DE LA PARTIE EMPLOI

Concernant l'emploi sur notre territoire, celui-ci est concentré dans les villes-centres et dans quelques pôles d'emploi (comme le CNPE d'Avoine), tandis que les communes périphériques ont un indice de concentration d'emploi quasi-inexistant. Ceci induit de fortes mobilités domicile-travail (plus de 50 % en moyenne des travailleurs n'ont pas leur emploi dans leur commune de résidence).

Cependant, l'offre d'emploi est en accord avec la population présente sur le territoire, c'est-à-dire principalement des emplois d'ouvrier et d'employé. On a par conséquent un revenu annuel déclaré par foyer fiscal plus faible que la moyenne nationale, signe corroborant une fois encore le constat d'un territoire fragile.

Enfin, on peut relever un point fort, c'est le chômage qui n'est pas plus présent sur le territoire qu'en France, voire celui-ci est même plus faible. Mais cela s'explique par la baisse du nombre d'actifs jeunes qui quittent le territoire pour trouver un emploi ailleurs.

LOGEMENT

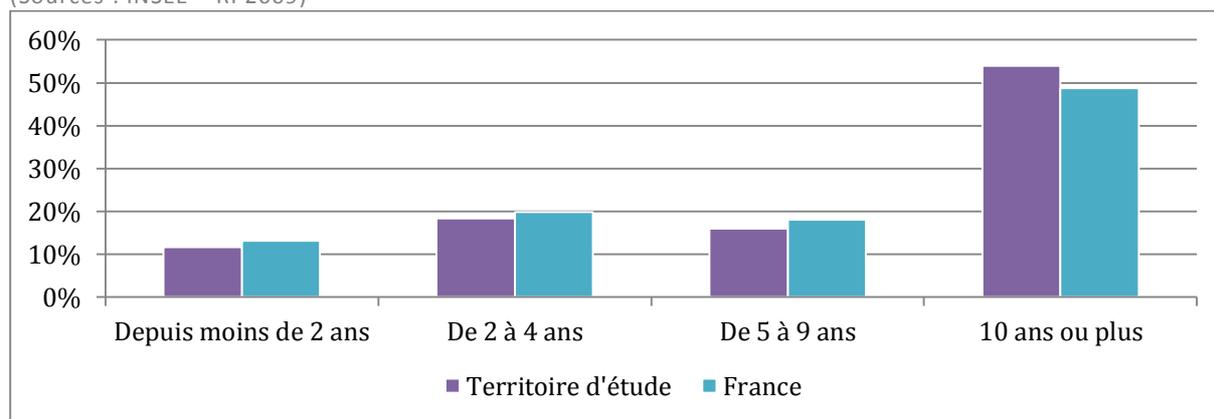
Tout comme l'emploi, l'étude du logement permet d'expliquer l'attractivité d'un territoire. Un individu va effectivement choisir de s'établir dans un territoire selon la présence ou non de logements en adéquation avec ce qu'il recherche.

L'étude du logement se résume essentiellement en l'ancienneté d'installation des habitants, le nombre et le type de logements existants et le prix de l'immobilier.

TERRITOIRE D'ETUDE

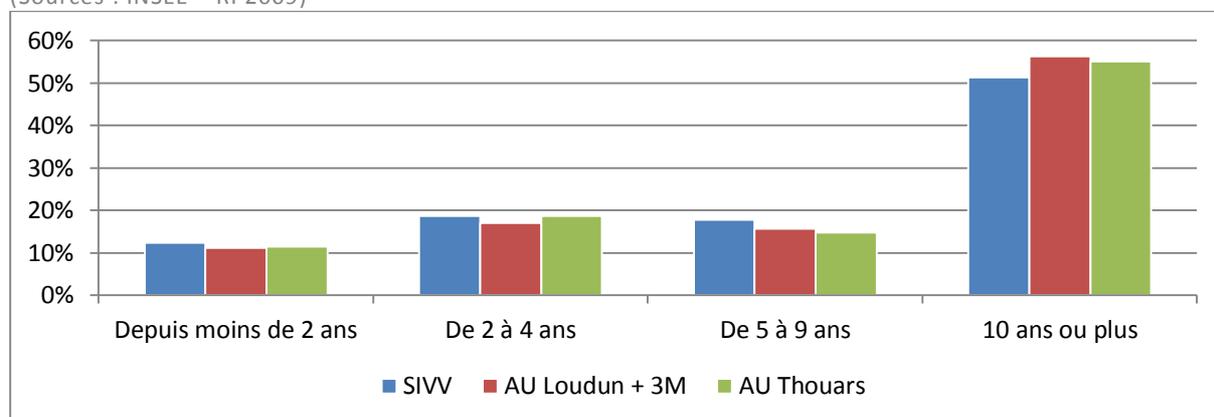
GRAPHIQUE 36 : COMPARAISON DE L'ANCIENNETE D'INSTALLATION DES HABITANTS DU TERRITOIRE D'ETUDE ENTRE CHAQUE POLE ET AVEC LA FRANCE

(Sources : INSEE – RP2009)



GRAPHIQUE 37 : COMPARAISON DE L'ANCIENNETE D'INSTALLATION DES HABITANTS DU SIVV, DE L'AIRE URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS ET DE L'AIRE URBAINE DE THOUARS

(Sources : INSEE – RP2009)



À noter

Concernant l'ancrage de la population sur le territoire, le graphique ci-dessus nous montre qu'il y a une part plus importante de ménages qui habitent depuis 10 ans ou plus dans leur résidence principale sur le territoire (54 %) qu'en France (49 %).

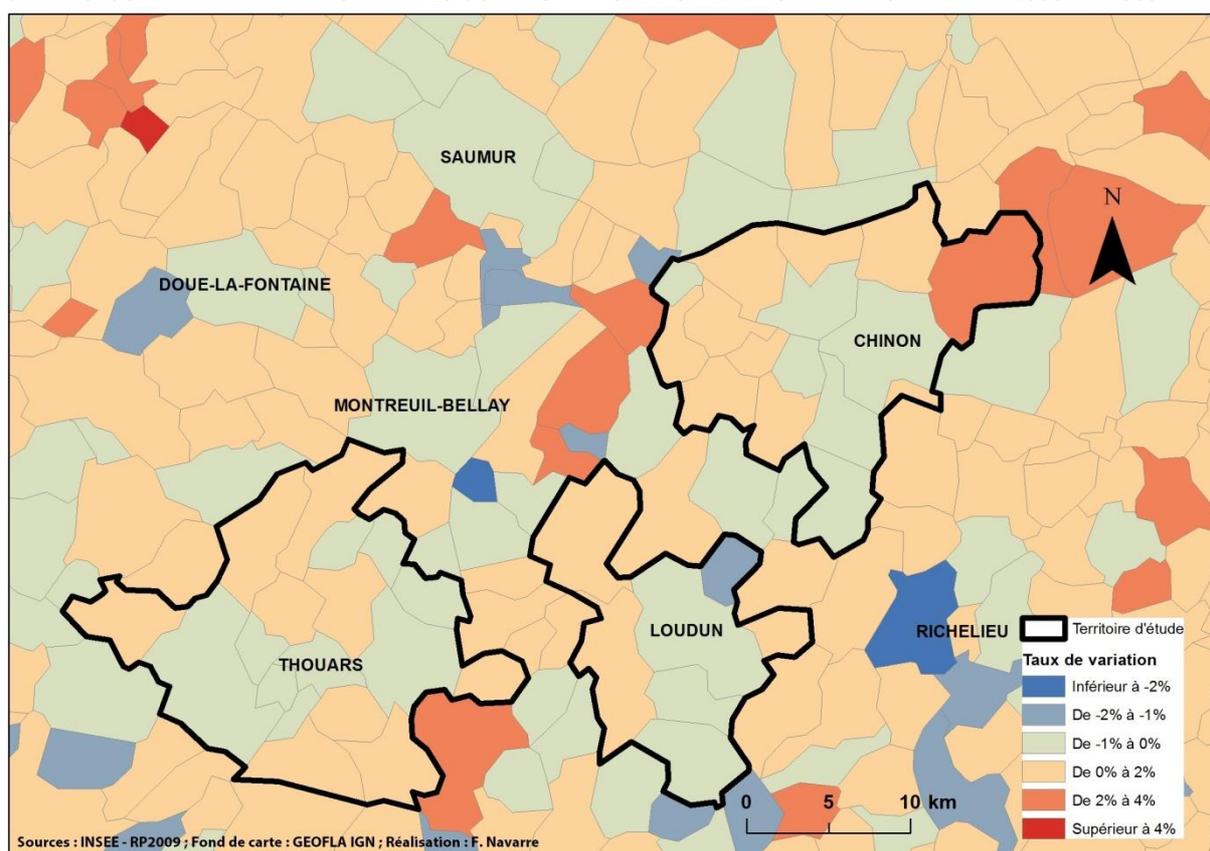
Mais il y a également une grande part des ménages qui n'y habitent pas depuis longtemps (46 % des personnes y habitent depuis moins de 9 ans). Ceci montre qu'il y a à la fois un ancrage de la population sur le territoire d'étude, mais qu'il existe aussi un renouvellement des habitants. Aussi, vu que le solde des entrées-sorties annuel moyen du territoire d'étude est de -0,13 %, il n'y a donc pas de nouveaux arrivants, ce renouvellement est donc interne au territoire, et est sans doute dû au parcours

immobilier (migration des individus de l'appartement en location à la maison ou à l'appartement en propriété correspondant à l'établissement d'une vie de famille).

À noter

Enfin, on se rend compte que l'ancienneté d'installation est plus importante dans les régions de Thouars et de Loudun, tandis que la population est plus mobile, du point de vue de l'immobilier, sur le territoire du SIVV.

CARTE 8: SOLDE APPARENT DES ENTREES-SORTIES ANNUEL DU TERRITOIRE D'ETUDE ENTRE 1999 ET 2009



La carte ci-dessus nous permet de mieux comprendre le solde négatif des entrées-sorties annuel sur le territoire (-0,13 %). Celui-ci suit d'une façon générale le taux de variation de la population sur la même période.

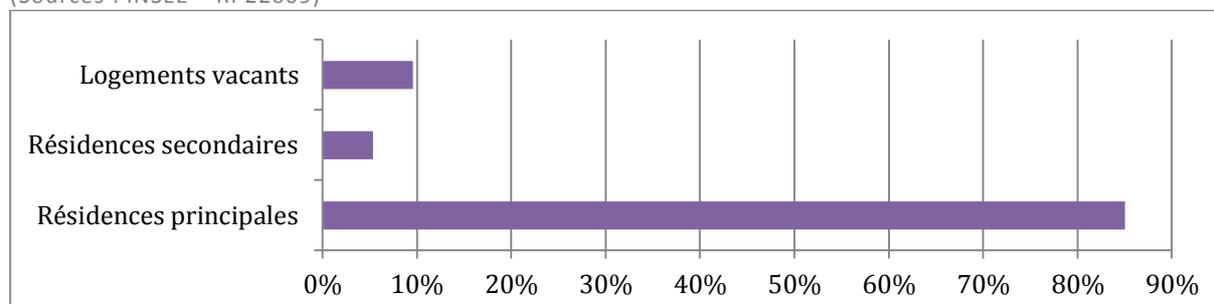
À noter

On constate notamment que les villes les plus peuplées que sont Thouars, Loudun et Chinon sont également celles qui voient le plus leur population partir (solde compris entre -1 % et 0 %), de façon similaire à des villes avoisinantes comme Montreuil-Bellay, Doué-la-Fontaine et Saumur.

Les communes de Morton, Saix et Fontevraud-l'Abbaye, déjà marquées par une évolution de leur population et idéalement positionnées entre Thouars, Loudun, Chinon, Saumur et Montreuil-Bellay, se caractérisent par un important solde entrée-sorties (entre 0 % et 2 %).

De même, les villes situées sur l'axe Chinon – Azay-le-Rideau (dont Saint-Benoît-la-Forêt) présentent un solde relativement conséquent.

GRAPHIQUE 38 : REPARTITION DU NOMBRE DE LOGEMENTS SELON LA CATEGORIE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE (Sources : INSEE – RP22009)

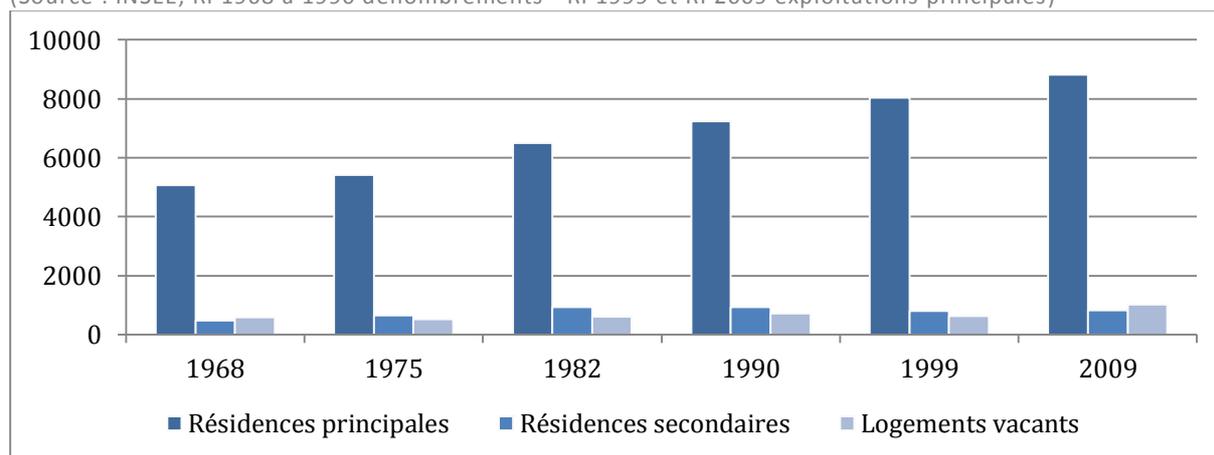


D'une manière générale, on remarque que, la vacance des logements est le deuxième type de logement présent sur le territoire, devant les résidences secondaires.

Ceci peut être dû à un manque d'attractivité du territoire qui ne parvient pas à attirer de nouvelles personnes (variation annuelle moyenne due au solde des entrées-sorties = -0,13%), ou à une inadaptation de l'offre immobilière à la population ce qui pousse les personnes à construire leurs propres biens pour des raisons de coûts ou de vétusté des logements existants.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

GRAPHIQUE 39 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS DU SIVV PAR CATEGORIE (Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



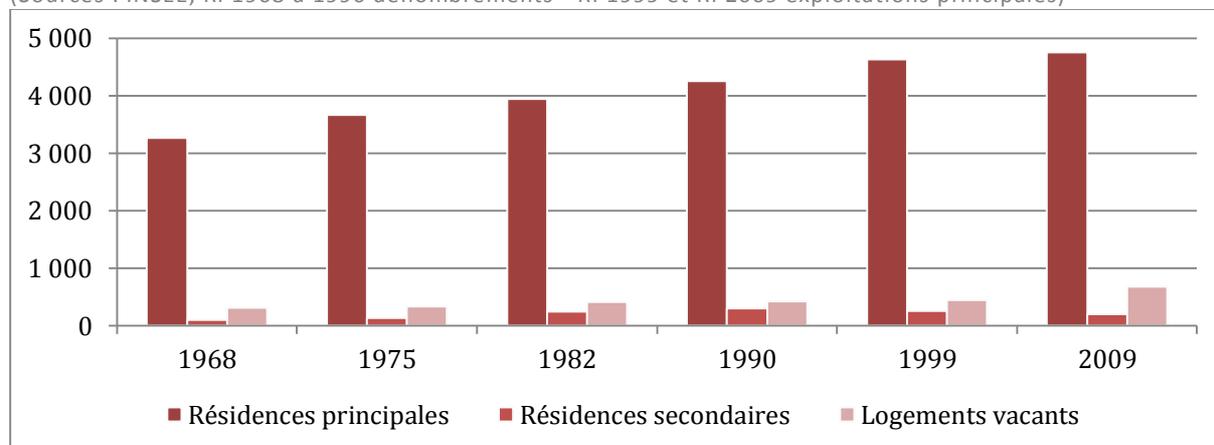
L'évolution du nombre de résidences principales est croissante. Cet accroissement est due au fait que la taille des ménages diminue, ce qui fait que même si le SIVV ne gagne pas autant de population, le nombre de logements est obligé d'augmenter du fait de la décohabitation.

On observe également une hausse des logements vacants, cela s'explique par le fait que les commerçants utilisent le rez-de-chaussée des immeubles et bloquent l'accès aux étages supérieurs.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

GRAPHIQUE 40 : EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS DE L'AIRES URBAINE DE LOUDUN ET DES TROIS-MOUTIERS PAR CATEGORIES

(Sources : INSEE, RP1968 a 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



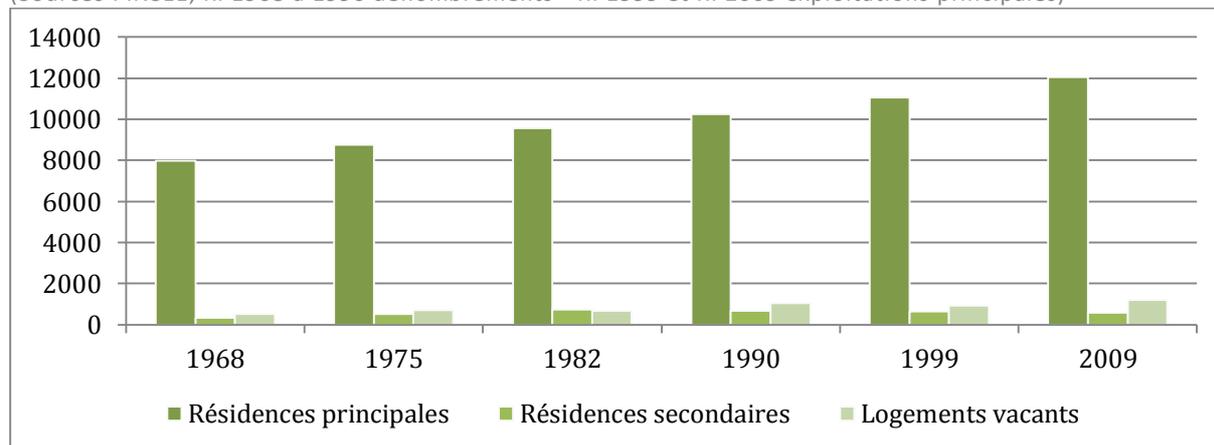
Le nombre de logements sur l'aire urbaine de Loudun n'a jamais cessé d'augmenter depuis 1968 malgré la baisse de la population du territoire. Celui-ci a ainsi cherché à améliorer son offre immobilière en étalant l'emprise au sol. Ce phénomène peut s'expliquer par la baisse de la taille moyenne des ménages sur le territoire (qui est passée de 3,2 à 2,2 entre 1968 et 2009) mais également par l'augmentation du nombre de logements vacants.

Le nombre de résidences secondaires est en revanche en constante baisse depuis 1990.

AIRE URBAINE DE THOUARS

GRAPHIQUE 41 : EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS DE L'AIRES URBAINE DE THOUARS PAR CATEGORIES

(Sources : INSEE, RP1968 a 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales)



On observe que le nombre de logements en résidence principale a augmenté au cours des dernières années passant de 8 000 en 1968 à un peu plus de 12 000 en 2009. Le nombre de résidence secondaire a lui augmenté jusqu'en 1982 où il était de 726, puis, jusqu'en 2009 il diminue et atteint 588. Le nombre de logements vacants augmente globalement depuis 1968, il atteint aujourd'hui un total de 1188 logements.

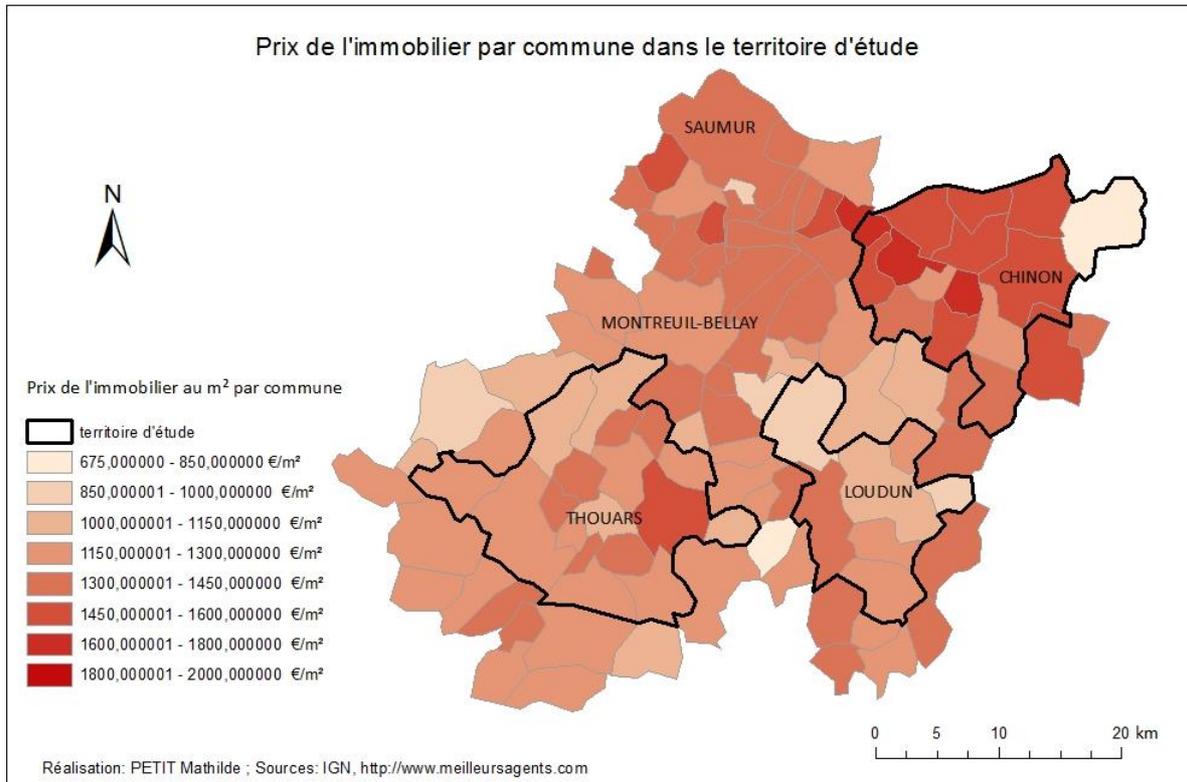
Synthèse

L'augmentation du nombre de logements total peut paraître plus élevée que la croissance démographique mais cela s'explique par la réduction du nombre de résidents par ménage.

Le SIVV est le pôle où se trouve la plus grande part de résidences secondaires, tandis que l'aire urbaine de Loudun avec les Trois-Moutiers est le pôle où la vacance des logements a le plus augmenté en 41 ans.

PRIX DE L'IMMOBILIER

CARTE 9: PRIX DE L'IMMOBILIER PAR COMMUNE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

On constate que les prix de l'immobilier les plus élevés du territoire d'étude se situent près de la Loire et de la Vienne.

On remarque en effet que les prix dans l'aire urbaine de Chinon sont plus élevés que dans les aires urbaines de Thouars et Loudun. Cependant, ces prix restent relativement faibles en comparaison aux grandes villes alentours.

	Prix de l'immobilier au m ²
Chinon	1534 €/m ²
Loudun	1132 €/m ²
Thouars	1136 €/m ²
Saumur	1434 €/m ²
Tours	2298 €/m ²
Angers	2013 €/m ²
Poitiers	1636 €/m ²

Le prix de l'immobilier joue un rôle dans l'évolution des pratiques de mobilité. Il est vrai que certaines personnes font le choix d'habiter un territoire rural car les prix de l'immobilier sont moins élevés que dans les grandes villes, elles sont de ce fait prêtes à réaliser de plus grandes distances pour leurs activités.

Synthèse

On remarque que le prix de l'immobilier n'est pas réparti équitablement sur tout le territoire. En effet, il est le plus élevé dans le SIVV, tandis que les deux autres pôles ont une valeur immobilière relativement faible.

On notera que Thouars et Loudun et les Trois-Moutiers ont les prix les plus faibles de leur territoire, signe d'un désintérêt des acheteurs ou loueurs dans cette zone aussi bien dû au territoire qu'à la ville (taille et vétusté des logements).

Cependant, on note que les personnes ont tendance à se diriger en périphérie, pour des habitats certainement pavillonnaires car c'est là que les prix sont les plus élevés. Ceci pousse les familles les moins aisées, ne trouvant pas de logement adéquat en centre-ville, à aller plus loin qu'en première couronne des villes centres pour s'installer, augmentant ainsi leur exclusion géographique, culturelle et sociale.

SYNTHESE DE LA PARTIE LOGEMENT

On note que l'est du territoire, avec un nombre de résidence secondaires moins élevé, et un taux de logements vacants plus faible ainsi qu'un prix de l'immobilier plus élevé est bien plus attractif que l'ouest du territoire (valeur immobilière variant du simple au double).

D'une manière générale la vacance des logements est préoccupante du fait de son importance. Celle-ci est certainement due à un parc immobilier soit vétuste, soit inadapté à la demande des personnes qui préfèrent construire leur logement.

Ces faibles prix de l'immobilier sont le reflet d'un territoire très peu attractif en terme de population et peu desservi par des services ajoutant habituellement de la valeur aux biens immobiliers (transports en commun, loisir, etc.).

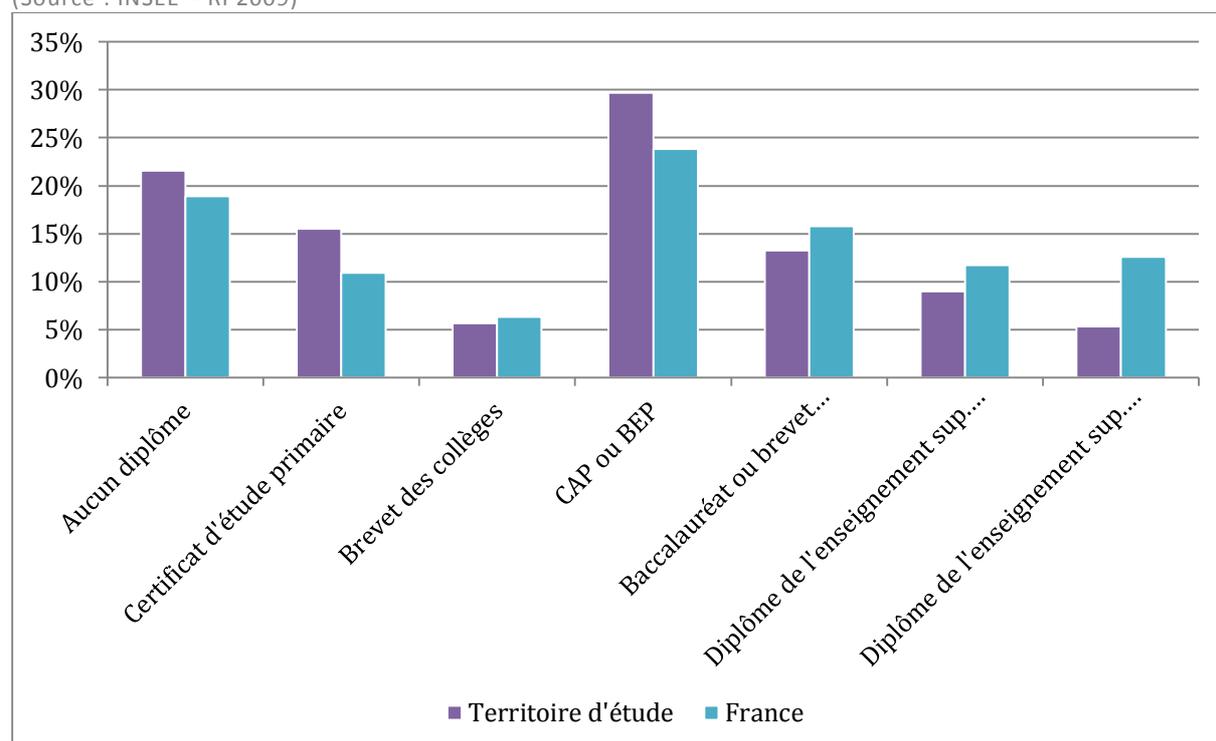
DIPLOMES ET FORMATIONS

L'étude des diplômes possédés par la population et de la formation proposée sur le territoire explique d'une part l'emploi que l'on retrouve sur le territoire et, d'autre part, l'attractivité de ce dernier. Effectivement, plus l'offre en formation est vaste et plus elle attirera familles et étudiants sur le territoire.

TERRITOIRE D'ETUDE

GRAPHIQUE 42: DIPLOME LE PLUS ELEVE DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DE 15 ANS AU PLUS DU TERRITOIRE D'ETUDE COMPARE A LA FRANCE

(Source : INSEE – RP2009)



Notre territoire d'étude accueille donc une population peu qualifiée. Cependant on peut préciser que la forte présence de personnes âgées joue beaucoup sur les catégories « Aucun diplôme » ou « Certificat d'études primaires », car les diplômes étaient bien moins importants il y a 60 ans que maintenant pour obtenir un emploi et pour pratiquer un métier agricole.

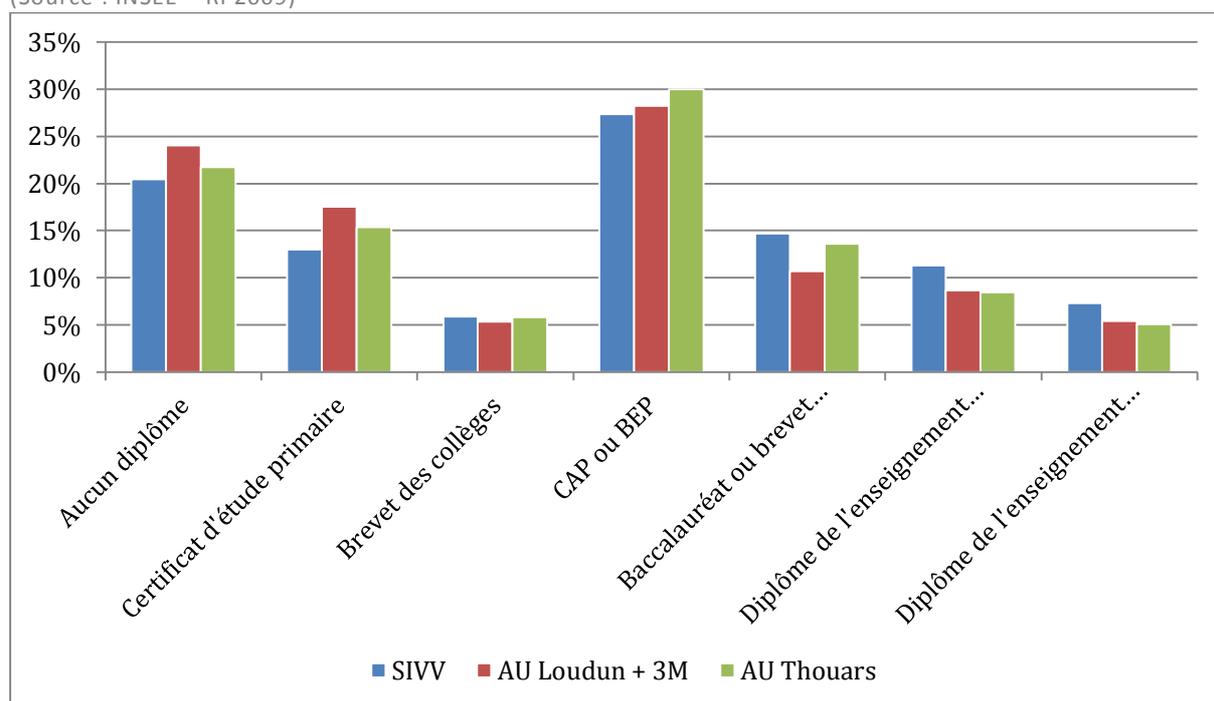
De plus, ce type de répartition semble cohérent avec un territoire qui regroupe 18 % d'ouvriers (31,6 % des postes occupés), qui disposent donc de très faibles qualifications.

Concernant l'offre de formation sur le territoire, on se rend compte qu'elle concerne principalement un enseignement professionnel (Bac Pro et CAP), et un cursus d'enseignement supérieur court (Bac +3 pour l'IFSI de Thouars). En outre, celle-ci est concentrée sur les villes centres des aires urbaines.

À noter

La population de notre territoire d'étude se voit donc obligé d'émigrer pour trouver des formations plus variées, et peuvent finir par s'installer professionnellement ailleurs que sur leur territoire d'origine, et ne plus y revenir.

GRAPHIQUE 43 : DIPLOME LE PLUS ELEVE DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DE 15 ANS AU PLUS AU SEIN DU TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : INSEE – RP2009)



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

Le SIVV fait partie des territoires qui souffrent du manque de diplômés. En effet, sur le graphe ci-dessous, on observe qu'en comparaison avec la région Centre, la ville de Chinon et le territoire d'étude sont moins diplômés que la moyenne de la région Centre et de la France. Ceci peut, éventuellement, s'expliquer par le manque de formations et d'établissements diplômant au sein de la ville, ou bien du fort éloignement de ceux-ci.

En effet, au niveau des enseignements, la ville de Chinon possède deux lycées publics dont un lycée général avec section professionnelle (2 Bac Pro : Comptabilité, Secrétariat) et un professionnel (4 Bac Pro : Conducteur transport routier et marchandises, Électrotechnique, énergie, équipements communicants, Maintenance des équipements industriels, Maintenance des véhicules automobiles, 3 CAP : Agent d'entreposage et messagerie, Agent polyvalent de restauration, Réparation de carrosserie) et un lycée privé.

Enfin, au niveau supérieur, on y trouve 3 sections de BTS (Maintenance industrielle, Action commerciale et Tourisme) ainsi qu'une antenne de l'université de Tours (Gestion des milieux aquatiques et des corridors fluviaux).

À noter

Si l'on regarde l'étude Ville au carré, on se rend compte que le nombre d'étudiants post-bac est en constante baisse entre 2004 et 2011 (de 90 à 73 étudiants).

Cependant, la ville de Chinon, grâce à son antenne de l'université François Rabelais (CETU ELMIS Ingénierie) reste attractive en termes d'études.

LA ZONE D'EMPLOI DE CHINON EST LA 17EME DESTINATION ETUDIANTE DE LA REGION CENTRE, SUR 21 AGGLOMERATIONS OU ZONES D'EMPLOI, AYANT DES FORMATIONS SUPERIEURES.⁵

Néanmoins, dans le cas où les étudiants souhaitent choisir une autre formation, ils sont alors dans l'obligation de se déplacer dans une autre ville.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

Les diplômes les plus élevés que l'on retrouve auprès de la population de Loudun sont principalement les certificats d'études primaires (18 %) et les CAP ou BEP (27,5 %). Une grande part des Loudunais n'a également aucun diplôme (23,5 %). Les diplômes de l'enseignement supérieur long sont les moins représentés (14,2 %). D'une façon générale, la population du territoire dispose de diplômes bien moins élevés que ce que l'on retrouve aux échelles régionale et nationale.

Le territoire dispose de plusieurs établissements d'enseignement secondaire. On retrouve notamment deux lycées :

- lycée polyvalent Guy Chauvet à Loudun avec deux sections techniques et un BTS (Services Informatiques aux Organisations par apprentissage) à Loudun (Bac+2)
- lycée professionnel Marc Godrie à Loudun (6 Bac Pro et 6 CAP sur la filière du bois, la boulangerie et restauration et la filière service aux personnes, hygiène environnement, et 1 BTS en hôtellerie)

À noter

L'offre en enseignement supérieur est donc quasi inexistante sur le territoire. Pour cette raison, de nombreux Loudunais se voient contraints d'aller poursuivre leurs études en dehors du territoire, et notamment sur Poitiers.

AIRE URBAINE DE THOUARS

On observe que les diplômes les plus élevés pour l'aire urbaine de Thouars sont globalement beaucoup plus faibles que pour la région Poitou-Charentes et en France. Cela peut s'expliquer par la faible présence d'équipement de formation d'une part et d'autre part par la faible présence d'emploi pour les cadres et catégories socioprofessionnelles supérieures, et la forte présence de la catégorie ouvrière.

L'aire urbaine de Thouars possède plusieurs établissements secondaires comme :

- Des lycées : lycée professionnel et général Jean Moulin (2 BTS : Assistant de manager, Industrialisation des produits mécaniques, 2 CAP : Serrurier métallier, Assistant technique en milieu familial et collectif, 6 Bac Pro : Gestion administration, Maintenance véhicules automobiles, Étude et définition de produits industriels, Technicien d'usinage, Systèmes électroniques numériques, Électrotechnique, énergie, équipements communicants, 2 Bac techniques : Industrie du développement durable, Management et gestion) et le lycée privé Saint-Charles (2 Bac techniques) d'une capacité de 220 élèves avec un internat de 50 places.

⁵ Extrait de *Fiche portrait Chinon*, Ville au carré

- Un Institut de formation en soins infirmiers et aides-soignants (Bac+3)
- Un IME (Institut Médico Éducatif) "Les Papillons blancs".

TABLEAU 5: REPARTITION DE L'OFFRE DE FORMATION SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE

	Lycée	CAP	Bac techn.	Bac Pro	BTS	Autre enseignement sup.	Niveau d'étude
SIVV	2 + 1	3	2	6	2	CETU ELMIS Ingénierie	Bac +2 (Bac +5)
AU Loudun + 3M	2	6	2	6	2	0	Bac +2
AU Thouars	2 + 1	2	4	6	2	IFSI	Bac +3

SYNTHESE DE LA PARTIE DIPLOMES ET FORMATIONS

Le territoire ne propose que des formations supérieures courtes et professionnalisantes. On observe cependant un choix varié dans ce type de formations, et complémentaire sur le territoire étudié (filière disponible sur Thouars, et non proposées dans les autres villes, et inversement).

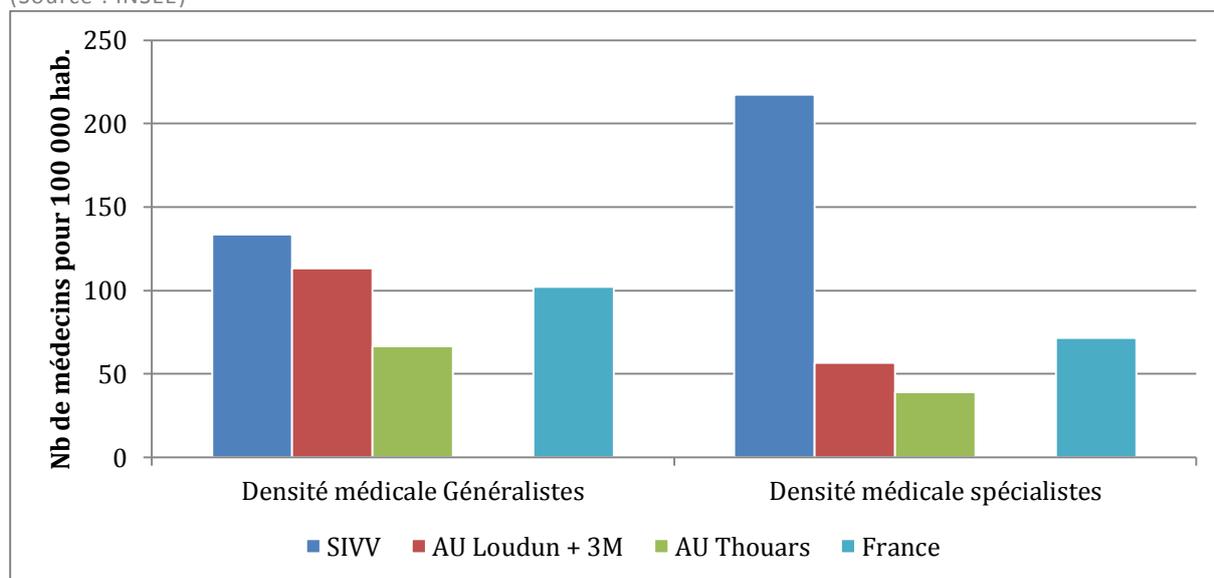
De plus, concernant le niveau de qualification de la population, notre territoire d'étude est très peu qualifié au regard de la moyenne nationale. Ceci peut s'expliquer par le nombre élevé de personnes âgées n'ayant souvent pas continué leur scolarité au-delà du certificat d'études. Mais, il serait inopportun de se contenter de cette explication. En effet, comme nous pouvons le voir dans la partie Emploi, les postes proposés en professions intellectuelles supérieures sont sous-représentés sur le territoire, entraînant alors un cercle vicieux : moins il y a de postes à qualifications élevées, moins cela attirera une population qualifiée, et moins il y aura de formations adéquates sur le territoire par manque de besoin.

OFFRE DE SANTE

L'étude de l'offre de santé donne une dernière explication à l'attractivité d'un territoire. La population attend aujourd'hui de son territoire qu'il lui assure une offre de santé au minimum assurée par la présence de médecins généralistes, mais également une médecine spécialisée relativement proche. L'étude s'intéresse à la présence des médecins généralistes et spécialistes ainsi qu'à l'offre hospitalière.

DENSITES MEDICALES

GRAPHIQUE 44 : DENSITES MEDICALES SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : INSEE)



À noter

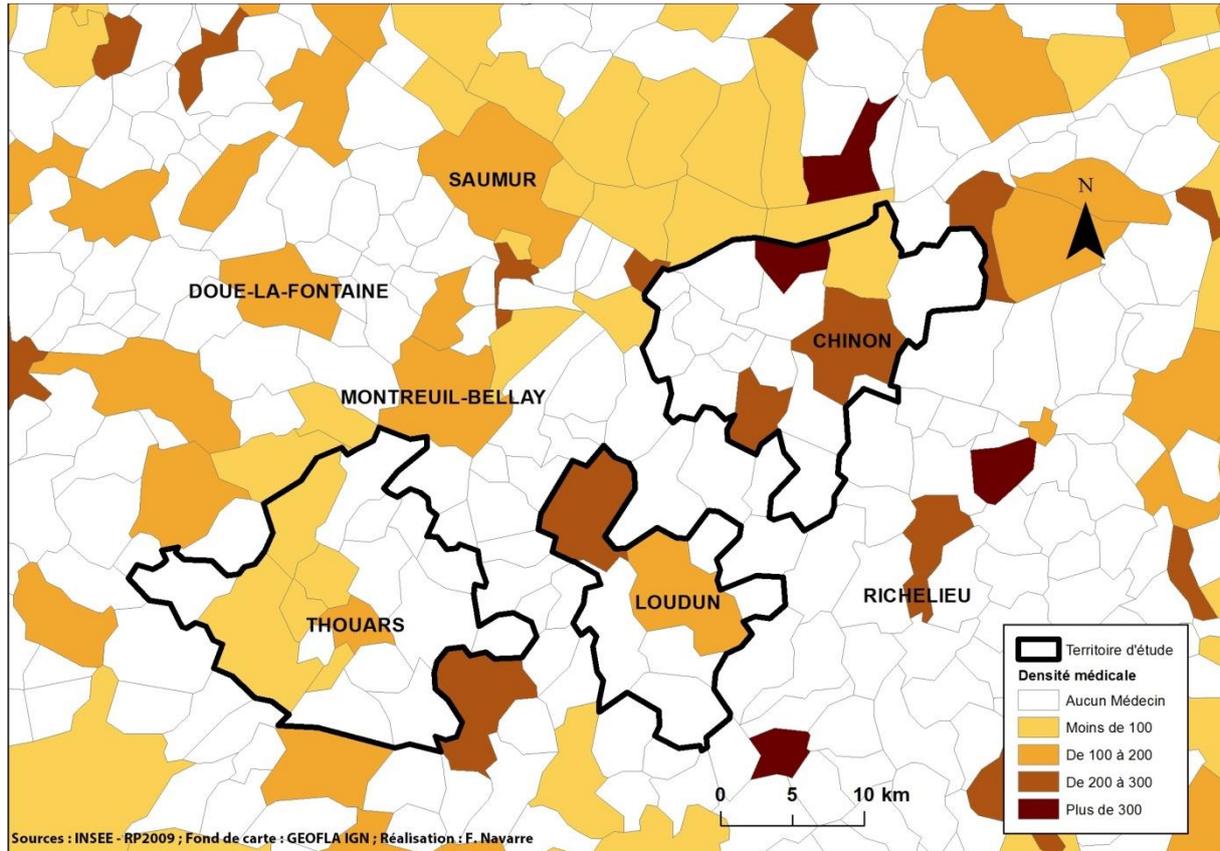
D'une manière générale, ce graphe montre que l'offre en médecins généralistes et spécialistes est particulièrement hétérogène entre les différents grands pôles du territoire d'étude.

On constate que le SIVV présente d'importantes densités médicales (nombre de médecins pour 100 000 habitants) nettement supérieures aux moyennes nationales : 133 et 217 contre 102 et 72 pour les généralistes et les spécialistes. Ce chiffre peut notamment s'expliquer par la présence d'un pôle hospitalier sur la commune de Saint-Benoît-la-Forêt qui justifie la présence de 19 médecins spécialistes en radiodiagnostic et imagerie médicale.

À noter

Si le territoire loudunais affiche des densités médicales proches de ce que l'on peut retrouver à l'échelle de la France, le territoire Thouarsais présente en revanche des densités médicales particulièrement faibles et donc insuffisantes pour la population locale : 66 pour les généralistes et 39 pour les spécialistes.

CARTE 10 : DENSITE MEDICALE DES MEDECINS GENERALISTES SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN 2009



Point méthodologie

Les densités médicales des médecins généralistes ont pu être calculées à l'aide du recensement national de 2009, consultable sur le site de l'INSEE.

Les médecins généralistes correspondent aux médecins « omnipraticiens » (INSEE : NB_201) définis comme : « médecins généralistes, y compris médecins non-spécialistes ayant une compétence particulière (acupuncteurs, homéopathes, allergologues, gynécologues, ...) »

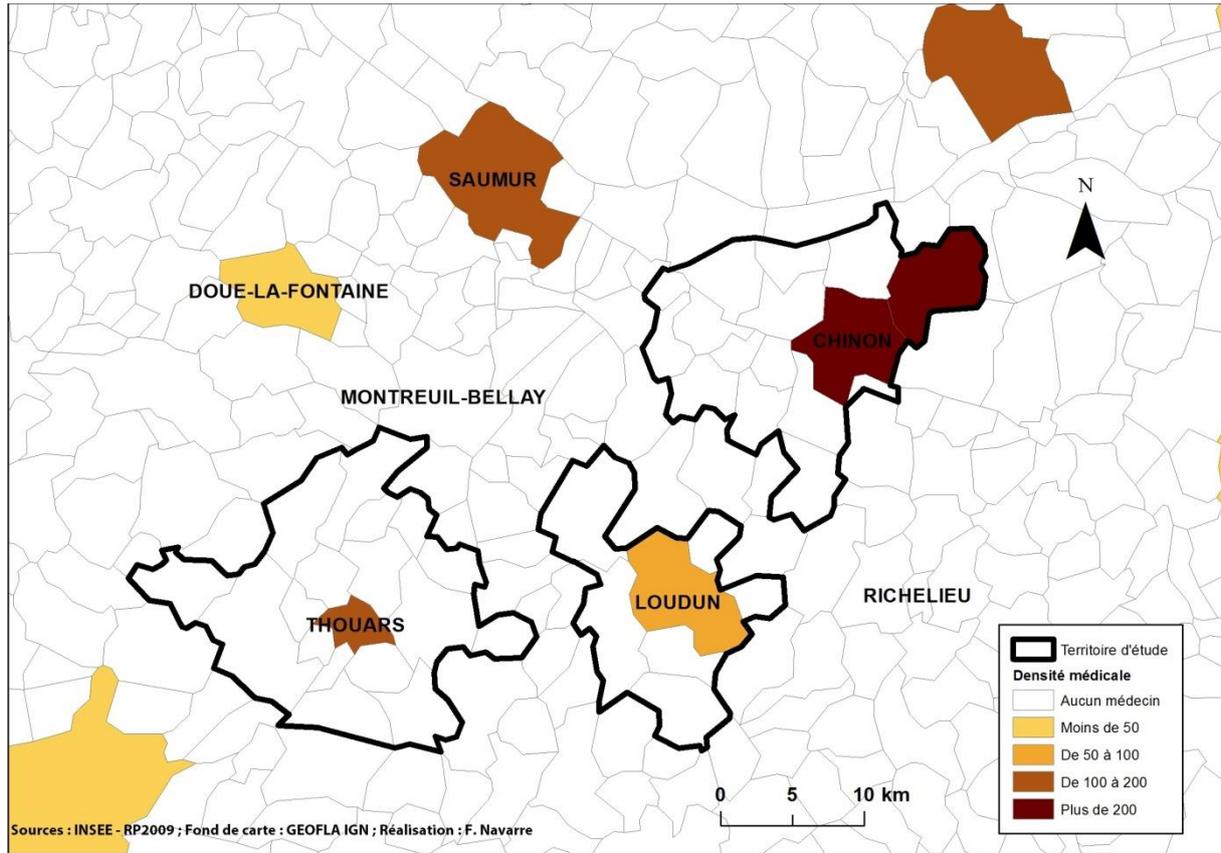
Plus en détails, la carte ci-dessus nous montre que de nombreuses communes, au sein des pôles, se caractérisent par une absence de médecins généralistes sur leur territoire, complétant les conclusions du graphe précédent.

Les villes de Loudun et Thouars présentent des densités médicales moins importantes qu'à Chinon mais néanmoins du même ordre que dans les villes de Montreuil-Bellay, Doué-la-Fontaine et Saumur (entre 100 et 200 médecins généralistes pour 100 000 habitants).

Certaines communes peu peuplées comme les Trois-Moutiers et Seully affichent de densités médicales particulièrement importantes (entre 200 et 300 médecins généralistes pour 100 000 habitants). Ces chiffres sont cependant à relativiser étant donné la taille de leur population (inférieure à 1000 habitants).

Enfin, la ville d'Avoine présente la densité médicale la plus importante du territoire d'étude avec près de 325 médecins généralistes pour 100 000 habitants. Ce chiffre s'explique logiquement par l'importance de la ville, grand pourvoyeur d'emplois.

CARTE 11 : DENSITE MEDICALE DES MEDECINS SPECIALISTES SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN 2009



Point méthodologie

Les densités médicales des médecins généralistes ont pu être calculées à l'aide du recensement national de 2009, consultable sur le site de l'INSEE.

Les praticiens exerçant leur activité dans un établissement sanitaire (dont les médecins fonctionnaires) sont exclus, car appréhendés dans FINESS.

De même, les chirurgiens-dentistes n'ont pas été retenus. Ces derniers étant les plus présents sur l'ensemble du territoire, leur intégration n'aurait pas suffisamment mis en avant le contraste entre les différentes communes concernant la densité médicale des médecins spécialistes.

Les spécialités retenues sont les suivantes :

- Cardiologie (INSEE : NB_D202)
- Dermatologie vénéréologie (INSEE : NB_D203)
- Gynécologie médicale (INSEE : NB_D204)
- Gynécologie obstétrique (INSEE : NB_D205)
- Gastro-entérologie hépatologie (INSEE : NB_D206)
- Psychiatrie (INSEE : NB_D207)
- Ophtalmologie (INSEE : NB_D208)
- Oto-rhino-laryngologie (INSEE : NB_D209)
- Pédiatrie (INSEE : NB_D210)
- Pneumologie (INSEE : NB_D211)
- Radiodiagnostic et imagerie médicale (INSEE : NB_D212)
- Stomatologie (INSEE : NB_D213)

La carte ci-dessus nous montre que les médecins spécialistes sont bien moins répartis sur le territoire que les médecins généralistes.

Les villes de Thouars, Loudun et Chinon (ainsi que Saint-Benoît-la-Forêt), s'appuient sur leur centre hospitalier pour accueillir différents médecins spécialistes. Cependant, Loudun présente une densité

nettement inférieure à celle de Thouars, elle-même inférieure à celle de Chinon/Saint-Benoît-la-Forêt. Ces chiffres suivent l'importance des trois centres hospitaliers.

OFFRE HOSPITALIERE

Le territoire d'étude dispose de trois centres hospitaliers répartis sur ses trois grands pôles que sont Chinon, Loudun et Thouars.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

La ville de Chinon accueille un hôpital : le Centre Hospitalier du Chinonais. Sa capacité d'accueil s'élève à 622 lits. Le Centre Hospitalier du Chinonais dispose d'un service d'urgences ainsi que plusieurs services spécialisés comme la psychiatrie, la cancérologie et les soins de suites et de réadaptation.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

La ville de Loudun dispose de son propre hôpital, le Centre Hospitalier Renaudot. La capacité d'accueil du CH Renaudot s'élève à 158 lits. L'hôpital dispose d'un service d'urgences (UPATOU) avec deux salles UHTCD (Très Courte Durée).

AIRE URBAINE DE THOUARS

La ville de Thouars accueille l'un des trois sites du Centre Hospitalier Nord Deux-Sèvres (dont les deux autres sont implantés à Bressuire et Parthenay). La capacité d'accueil de l'ensemble du site de Thouars s'élève à 123 lits. Celui-ci dispose d'un service d'urgences ainsi que plusieurs services spécialisés comme la chirurgie viscérale et urologique, l'imagerie médicale et une unité pour adultes autistes.

SYNTHESE DE LA PARTIE OFFRE DE SANTE

L'offre médicale est typique d'un territoire rural avec des déserts médicaux et de fortes concentrations de généralistes et spécialistes dans les villes centre.

L'offre hospitalière du territoire est quant à elle relativement conséquente avec trois hôpitaux dans un rayon de 20 kilomètres autour de Loudun. Néanmoins, l'offre autour de Chinon apparaît comme plus conséquente que celle présente sur les aires urbaines de Loudun et de Thouars.

Par conséquent, on peut pressentir que cela induira des déplacements conséquents contraints pour des raisons médicales.

ETUDE ECONOMIQUE

L'étude économique d'un territoire est complémentaire à son étude sociologique. En effet, si la sociologie peut expliquer certaines données économiques (présence de nombreuses entreprises spécialisées en raison de la catégorie socioprofessionnelle historique de la population d'un territoire par exemple), l'inverse est également vrai (par exemple, l'arrivée d'une catégorie socioprofessionnelle dominante en raison d'une offre d'emploi spécialisée sur le territoire).

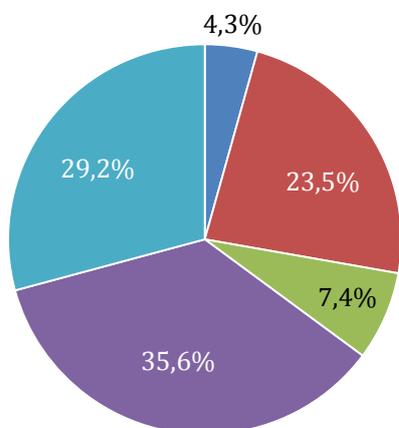
Cette étude se compose essentiellement d'une analyse des caractéristiques des emplois et des entreprises.

CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI

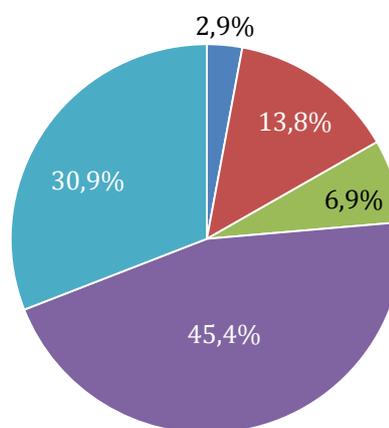
À noter

Notre territoire d'étude concentre près de 30 000 emplois autour de ses trois grands pôles que sont Thouars, Loudun et Chinon.

GRAPHIQUE 45 : REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : INSEE RP 2009)



GRAPHIQUE 46 : REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITE EN FRANCE
(SOURCE : INSEE RP 2009)



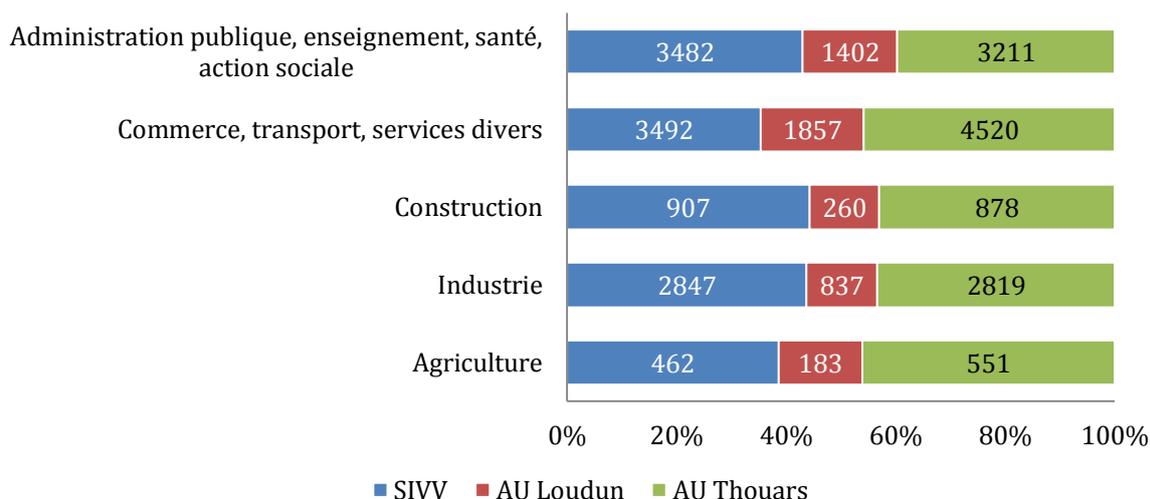
■ Agriculture ■ Industrie ■ Construction ■ Commerce, transport, services divers ■ Administration publique, enseignement, santé et action sociale

Notre territoire d'étude se caractérise par la prédominance des emplois du commerce, transport et services divers ainsi que de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale. Cette prédominance est conforme à ce que l'on peut retrouver sur l'ensemble de la France. Bien que majoritaire, le secteur du commerce, transport et services divers représente une part considérablement moins importante qu'à l'échelle nationale (35,6 % contre 45,4 %).

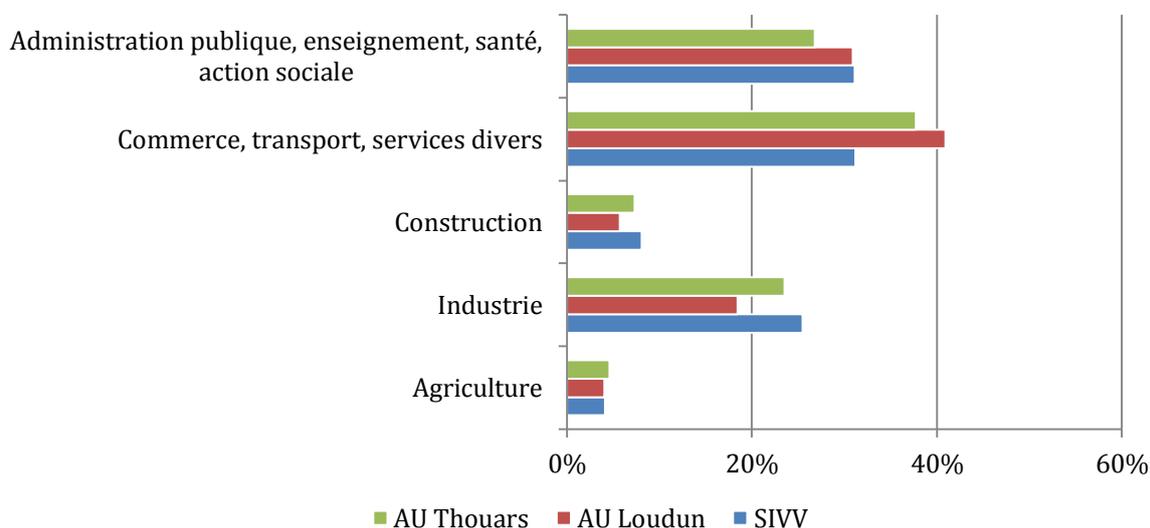
C'est au final un secteur tertiaire bien moins développé qu'au niveau national (64,8 % contre 76,3 % des emplois).

Par ailleurs, on constate que le secteur de l'industrie est particulièrement bien implanté sur le territoire d'étude (23,5 % contre 13,8 % des emplois).

GRAPHIQUE 47 : NOMBRE D'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LES TROIS GRANDS POLES
(SOURCES : INSEE RP 2009)



GRAPHIQUE 48 : REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LES TROIS GRANDS POLES
(SOURCE : INSEE RP 2009)



Le SIVV et l'aire urbaine de Thouars génèrent chacun près de 12 000 emplois contre seulement 4 500 pour l'aire urbaine de Loudun. Cette différence s'explique cependant en grande partie par la taille de l'aire urbaine de Loudun qui n'est composée que de six communes ainsi que par sa faible densité de population.

Le secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale concerne un grand nombre d'emploi sur les territoires chinonais et loudunais en raison de l'importance des deux centres hospitaliers sur le marché de l'emploi local.

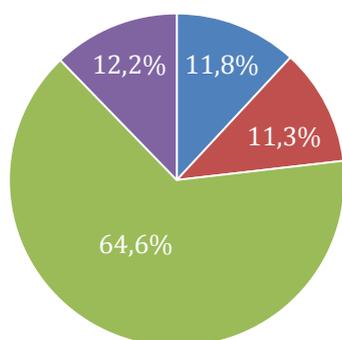
Les territoires de Chinon et de Thouars apparaissent également comme plus industriels que celui de Loudun, avec près d'un quart du marché de l'emploi qui y est affilié. Cette caractéristique s'explique par l'existence de nombreuses entreprises industrielles autour de Thouars, mais également par la présence de la centrale nucléaire de Chinon (sur la commune d'Avoine) qui génère près de 1 800 emplois.

Synthèse

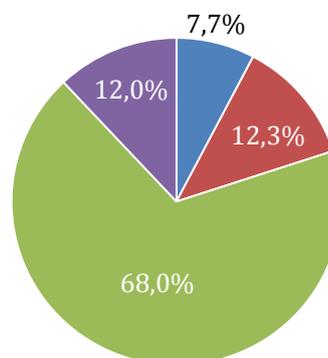
Notre territoire confirme son retard dans le tertiaire avec 10 % de moins d'emplois dans ce secteur d'activité qu'en France, bien qu'il reste le premier secteur d'emploi. Il corrobore également son caractère industriel et agricole, en atteignant presque le double de la part nationale dans l'industrie et l'agriculture.

CARACTERISTIQUES DES ETABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES

GRAPHIQUE 49 : REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE (SOURCE : INSEE RP 2009)



GRAPHIQUE 50 : NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE EN FRANCE (SOURCE : INSEE RP 2009)



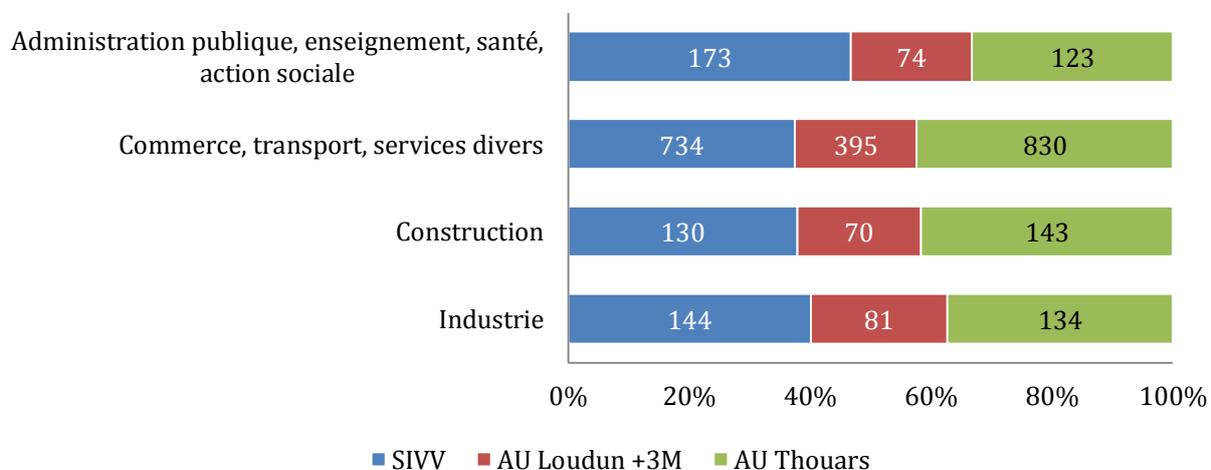
■ Industrie ■ Construction ■ Commerce, transport, services divers ■ Administration publique, enseignement, santé, action sociale

À noter

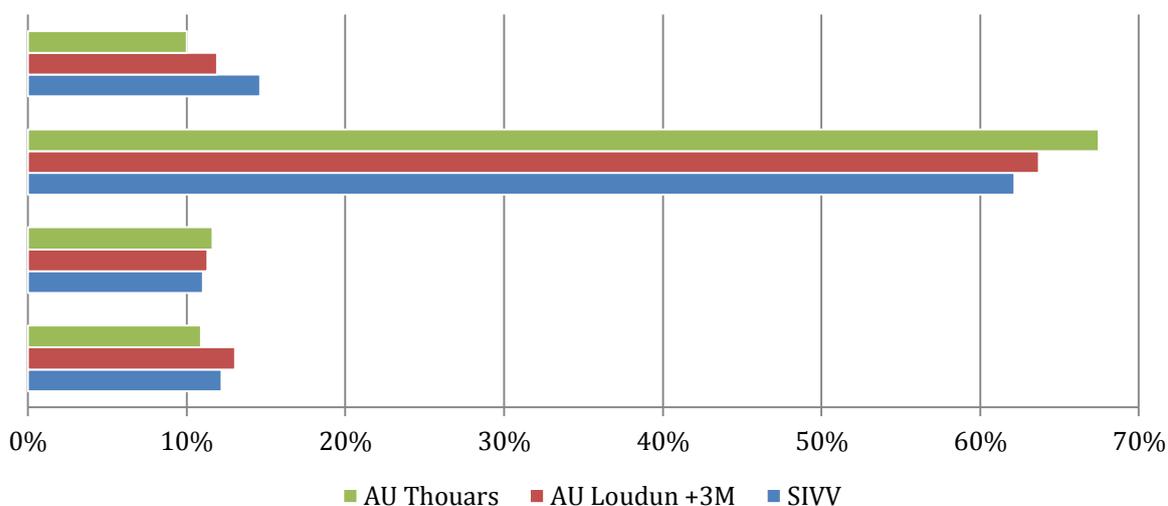
Le secteur du commerce, des transports et services divers est de loin le premier secteur d'activité des entreprises du territoire (près de 65 % des établissements) tout comme on peut le retrouver à l'échelle nationale. Suivent les secteurs de l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, de la construction et de l'industrie.

La part de l'industrie (environ 12 %) est relativement importante (seulement 9,3 % et 9,5 % pour les régions Centre et Poitou-Charentes, et 7,7 % à l'échelle nationale) et confirme la part importante des emplois industriels sur le territoire.

GRAPHIQUE 51 : NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE (Source : INSEE RP 2009)



GRAPHIQUE 52 : REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LES TROIS GRANDS POLES
(Source : INSEE RP 2009)



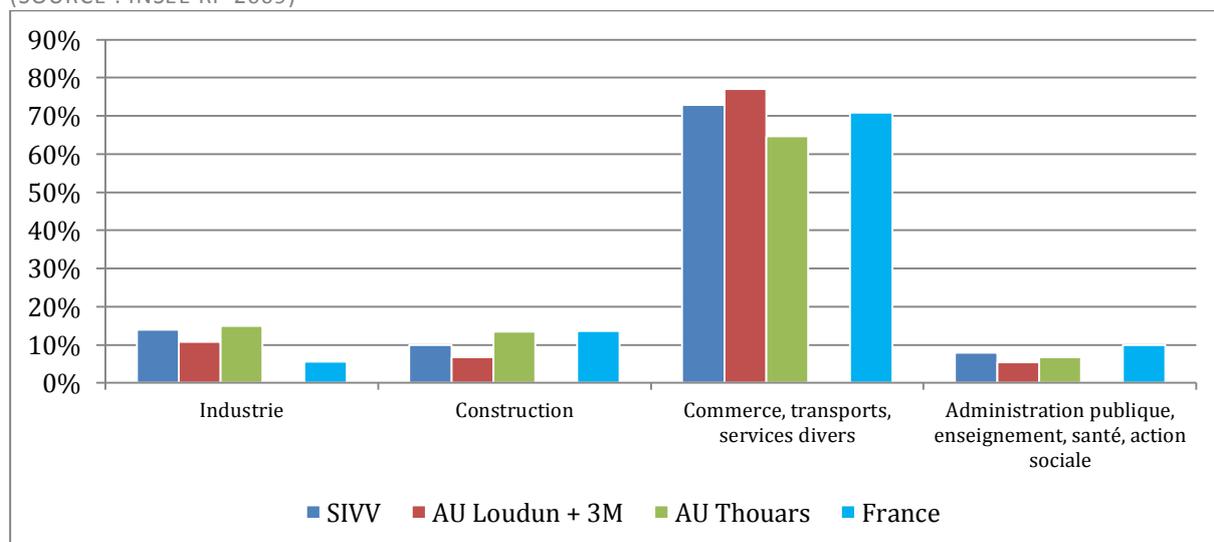
Le SIVV et l'aire urbaine de Thouars accueillent chacun près de 1 200 établissements contre seulement 600 sur l'aire urbaine de Loudun (à laquelle on ajoute la ville des Trois-Moutiers). Une fois de plus, cette différence s'explique, cependant, en grande partie, par la taille de l'aire urbaine de Loudun et sa faible densité de population.

La répartition des établissements par secteur d'activité est sensiblement la même sur l'ensemble de notre territoire d'étude.

Néanmoins, on constate que la part des établissements du secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale sur l'aire urbaine de Thouars (10,0 %) est sensiblement inférieure à celle du SIVV (près de 15 %).

A l'inverse, le secteur du commerce, transport et services divers est davantage représenté sur l'aire urbaine de Thouars (67,5 %) que sur le territoire du SIVV (62,2 %).

GRAPHIQUE 53 : CREATION D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE EN 2011
(SOURCE : INSEE RP 2009)



La grande majorité des créations d'établissements sur le territoire concerne son principal secteur d'activité : celui des commerces, transports et services divers (près de 70 % des créations d'établissements, chiffre semblable à la moyenne nationale).

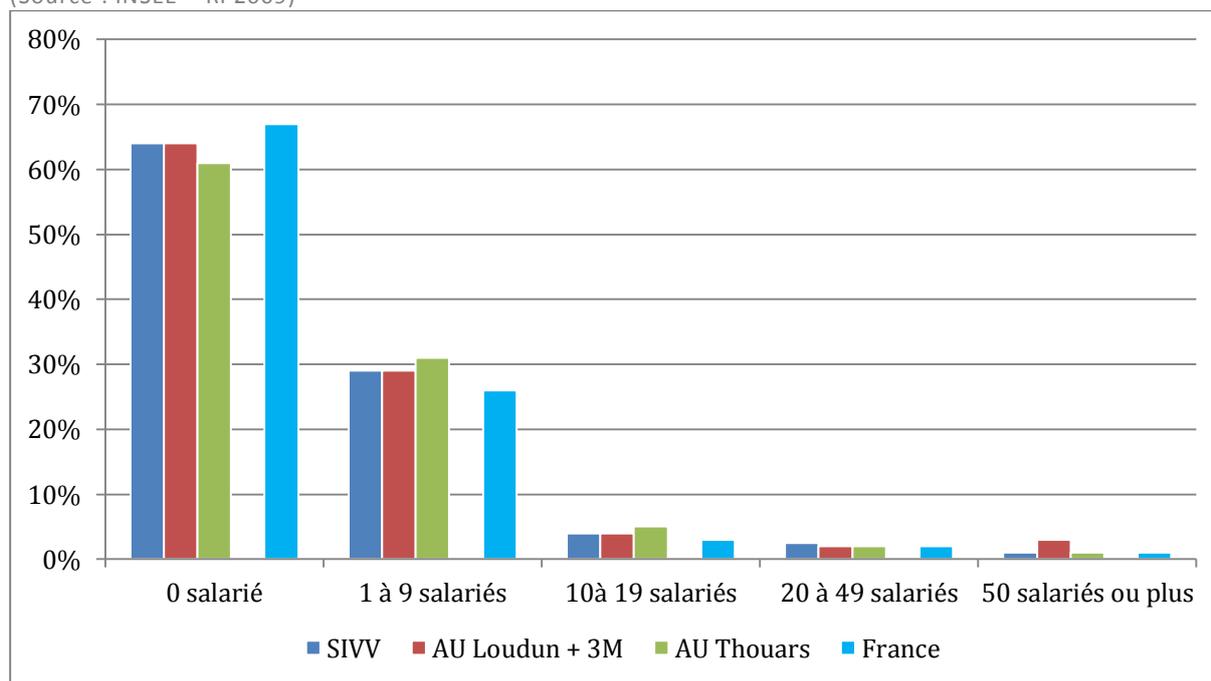
Les autres secteurs d'activité représentent chacun près de 10 % des créations d'établissements, soit une part semblable à celle de la moyenne nationale.

On constate néanmoins que Thouars se distingue de Chinon et Loudun avec une part du secteur industriel dans la création d'établissement supérieure, proche de 15 %. Le territoire thouarsais est donc marqué par une industrie particulièrement dynamique.

Malgré le fait qu'il accueille le plus d'emplois et établissements industriels sur son territoire, le SIVV présente le plus faible taux de création d'établissements du secteur de l'industrie du territoire (un taux qui reste cependant nettement supérieur à ce que l'on retrouve à l'échelle nationale). Cette tendance peut s'expliquer par une grande part d'entreprises industrielles qui ont été implantées à proximité de la centrale nucléaire lors de la création des zones d'activités environnantes.

L'importante part de créations d'entreprises industrielles du territoire thouarsais contraste avec sa faible part de création dans le secteur du commerce, transports et services divers qui est de l'ordre de 65 % (contre près de 71 % à l'échelle nationale).

GRAPHIQUE 54 : REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR TRANCHE D'EFFECTIF SALARIE
(Source : INSEE – RP2009)



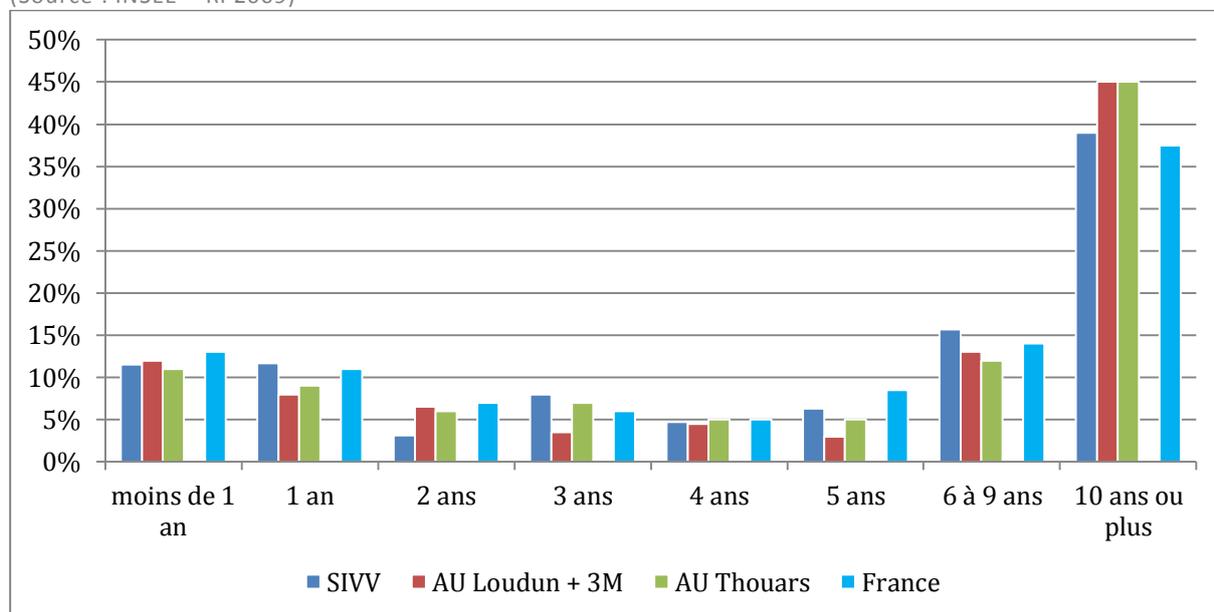
Près de 90 % des entreprises présentes sur notre territoire d'étude sont des Très Petites Entreprises de moins de 10 salariés, un chiffre semblable à la moyenne nationale. Parmi celles-ci, près de 60 % n'ont aucun salarié, soit à peine moins que sur l'ensemble du territoire national (67 %).

Par ailleurs, le territoire se caractérise par une certaine pérennité de ses entreprises avec près de 40 %

des entreprises âgées de plus de 10 ans, un chiffre supérieur à la moyenne nationale. Avec près de 26 % d'entreprises âgées de moins de 3 ans, le territoire conserve un renouvellement régulier de ses entreprises qui reste cependant plus faible qu'à l'échelle nationale (31 % des entreprises ont moins de 3 ans en France).

GRAPHIQUE 55 : AGE DES ENTREPRISES

(Source : INSEE – RP2009)



Synthèse

La plus grande part des entreprises est située dans le secteur tertiaire (pour 77 % d'entre elles) ; cela peut sembler contradictoire avec les faits précédemment énoncés mais cela s'explique de la manière suivante.

Notre territoire accueille en grande majorité de très petites entreprises (TPE), et pour 60 % d'entre elles n'ont aucun salarié. Ainsi, en nombre d'entreprises, celles du secteur tertiaire sont très présentes, mais en nombre d'emploi elles sont plus faiblement représentées. Le territoire, pour atteindre la moyenne nationale en termes d'emploi dans le secteur tertiaire aurait besoin d'accueillir de grandes entreprises de service employant plusieurs dizaines ou centaines d'employés.

Enfin, ces tendances générales sont le reflet des tendances observées en France, de plus, 60 % des entreprises présentes sur le territoire ont une ancienneté de 6 ans ou plus.

LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

De nombreuses entreprises se retrouvent localisées sur les différentes zones d'activité (ZA) de notre territoire d'étude. On recense une trentaine de zones d'activités :

- 11 sur le territoire chinonais
- 10 sur la communauté de communes du Thouarsais
- 11 sur la communauté de communes du Pays loudunais

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE

Les principales zones d'activité du territoire chinonais se retrouvent sur la ville de Chinon (ZI Nord : 40 ha) et à proximité de la centrale nucléaire (ZA du Véron sur Avoine, Beaumont en Véron et Savigny en Véron : 217 ha).

TABLEAU 6 : PRINCIPALES ENTREPRISES DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU VAL DE VIENNE
(Source : OE2T)

	Localisation	Activité	Effectif salarié
Esat Léopold Plastivoire Archambault	Chinon	Menuiserie/Scierie	131
		Injection Plastique	53
	Bregeolles	Transport routier	47
Endel Val de Loire		Maintenance Industrielle	400
Système U Ouest	Avoine	Entreposage de marchandises et denrées	294
Jardin de Rabelais		Exploitation maraîchère	75

À noter

Le territoire de Chinon constitue l'un des principaux pôles industriels du département de l'Indre et Loire.

Celui-ci dispose d'une centrale nucléaire située sur la commune d'Avoine et qui représente environ 1800 salariés (EDF-ERDF et ENDEL du groupe SUEZ).

La centrale nucléaire ainsi que les zones industrielles de la communauté de commune de Chinon (Chinon, Rivière et St-Benoît-la-Forêt) représentent à elles seules, le principal pôle industriel de l'Ouest de l'Indre et Loire⁶.

La ville de Chinon dispose de deux zones industrielles (ZI Nord et ZI Plaine des Vaux) et une zone artisanale (ZA de l'Olive). Ces trois zones représentent 95 établissements et 1062 salariés, soit près de 20 % des emplois de la ville⁶.

Au niveau du sud de la ville, la zone du quartier de Saint Lazare tend à s'organiser autour d'activités artisanales, commerciales et de services.

On recense sur l'ensemble de la ville de Chinon 799 entreprises (dont 200 commerces) et 66 exploitations agricoles.

⁶ OE2T

Par ailleurs, le centre hospitalier du Chinonais apparaît comme l'un des plus gros employeurs du territoire avec près de 1000 employés.

L'ACTIVITE VITIVINICOLE

Chinon est très réputé pour son activité vitivinicole. En 1937, elle obtient le label AOC. Cette activité représente une surface de 2 634 hectares et une densité de 4 500 pieds par hectare, 200 vigneron, 60 négociants et un groupement de producteurs. Le vin de Chinon est à 85 % du vin rouge, 13 % du vin rosé et 2 % du vin blanc. On y retrouve également trois cépages, le Cabernet franc (90 %), le Cabernet sauvignon (10 %) pour les vins rouges et rosés et le Chenin à 100 % pour les vins blancs⁷.

Cette production représente 47 hL/ha de rendement moyen sur les cinq dernières années, et également 15 millions de bouteilles par an en moyenne⁸.

94 % des ventes se font en France et 6 % pour l'export, principalement aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et en Belgique⁹.

À noter

L'activité vitivinicole de Chinon et de ses alentours représente donc une forte activité au sein de la région mais également aux échelles mondiales et nationales.

AIRE URBAINE DE LOUDUN AVEC LES TROIS-MOUTIERS

Les principales zones d'activité du territoire loudunais se retrouvent sur la ville de Loudun (ZI Loudun : 90 ha, Zar Loudun : 15 ha) mais également, à un moindre niveau, sur les Trois-Moutiers (ZA les Moncailleux : 5 ha), Moncontour (ZA les Champs Bridards : 5 ha) et Mont-sur-Guesnes (ZA les Bournais : 4 ha).

TABLEAU 7 : PRINCIPALES ENTREPRISES DU LOUDUNAIS

(Source : Groupe Chesse)

	Localisation	Activité	Effectif Salarié
Agritubel CEIT CEGID COFATECH	Loudun	Equipement tubulaire pour bovins	100
		Matériel ferroviaire	150
		Logiciels de gestion	85
		Conditionnement	70
M3M	Les Trois-Moutiers	Mécanique Industrielle	80

À noter

L'essentiel de l'activité économique du territoire loudunais est localisé à Loudun, dans son centre-ville (offre commerçante) et sur les deux ZA décrites ci-dessous.

⁷ Ville de Chinon : <http://www.ville-chinon.fr>

⁸ Ville de Chinon

⁹ Ville de Chinon

- La Zone Industrielle de Loudun héberge actuellement 79 entreprises employant 900 salariés, une dizaine d'entreprises s'y étant installées depuis 2008. La ZI accueille également plusieurs services tels que Pôle Emploi, le centre de secours ou le cabinet de radiologie. La ville de Loudun a récemment fait labelliser sa zone industrielle « Viennopôle » pour en assurer sa notoriété. Ce label a été mis en place par le Conseil Général et garantit des caractéristiques environnementales, architecturales, d'animation et d'accueil. Cependant, la ville de Loudun doit encore y réaliser des aménagements afin de satisfaire les critères du Conseil Général. Les coûts sont estimés à près de 2M d'euros (dont 25% seraient pris en charge par le Conseil Général).
- La Zone Artisanale regroupe actuellement 25 entreprises qui emploient plus de 200 salariés. Elle est localisée au sud de la ville et s'étend sur près de 15 ha. Son rôle est similaire à celui de la Zone Industrielle, à savoir regrouper les entreprises artisanales afin de leur faire disposer d'équipements communs et d'augmenter les relations inter-entreprises bénéfiques à leur bon développement.

AIRE URBAINE DE THOUARS

Les principales zones d'activité se retrouvent localisées sur l'ensemble du territoire Thouarsais, et notamment sur :

- Thouars (Parc d'activité Talencia/les Burlandes : 50 ha ; Motte des Justices : 14 ha)
- Mauzé-Thouarsais (Croix d'Ingand : 20 ha)
- Saint-Jean de Thouars (ZAr de Thouars-Missé : 18 ha)
- Sainte Radegonde (ZAr des Champs de l'Ormeau)
- et à l'intersection des communes de Thouars, Louzy et Sainte-Verge (ZI du Grand Rosé : 23 ha ; ZI de Thouars-Louzy : 38 ha ; ZI de la Croix Camus : 11 ha).

TABLEAU 8 : PRINCIPALES ENTREPRISES DU THOUARSAIS
(Sources : Nouvelle République, societe.com, eco-entrepreneur.com)

	Localisation	Activité	Effectif salarié
Sothoform	Mauzé-Thouarsais	Fabriqueur de volets, clôtures et portails	180
Socoplan	Saint-Jean de Thouars	Conditionnement cosmétique	170
Techni-Préfa	Sainte-Radegonde	Éléments en béton pour construction	40
SDJ Froid	Thouars (Motte des Justices)	Installations frigorifiques et climatisation	40
Transports Landry Delpyrat	Thouars (Talencia)	Transport routier	30
Loeul-et-Piriot		Plats cuisinés	120
		Transformation de lapin	420
France Champignons		Elaboration de champignons	200
CEE Schisler	Thouars – Louzy – Sainte-Verge	Sacs papier et gobelets carton	400
Inver		Peinture en poudre	90
Rivadis		Produits d'hygiène bébé et famille	150
Leul Menuiserie		Fabriqueur d'huissierie	350

Avec sa superficie de 50 ha, le Parc d'Activité Talencia/les Burlandes apparait aujourd'hui comme la plus grande zone d'activité du territoire thouarsais.

Cette zone intercommunale d'activité a débuté sa commercialisation en 2005. Cependant, plus de la moitié de sa surface est aujourd'hui encore inoccupée.

SYNTHESE DE L'ETUDE ECONOMIQUE

Notre territoire, sur un point de vue économique présente quelques insuffisances.

En effet, son secteur tertiaire, bien que riche en entreprises est moins développé qu'au niveau national. Cependant, l'activité industrielle est, quant à elle, supérieure à la part existant en France. Ce sont les secteurs de Chinon (avec le CNPE) et Thouars (avec diverses entreprises) qui prennent la tête dans ce secteur. De plus, étant les secteurs les plus peuplés, ces deux pôles offrent plus d'emplois.

Ensuite, nous pouvons remarquer que l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale représentent une part particulièrement importante de l'économie sur Chinon grâce à son hôpital

Pour les entreprises, celles-ci sont globalement anciennes (comparativement à la moyenne nationale), et se renouvellent peu. Et concernant leurs tailles, c'est à Thouars que l'on trouve le plus grand nombre d'entreprises ayant une masse salariale supérieure à 100 personnes ; dans le SIVV, elles existent également, mais sont concentrées dans les alentours d'Avoine. Enfin, Loudun en concentre très peu.

Pour finir, il nous faut signaler l'activité vitivinicole sur lequel le territoire de Chinon compte beaucoup pour se développer.

ETUDE TOURISTIQUE

L'étude touristique vient en prolongement de l'étude économique. Elle permet de déterminer la capacité du territoire à attirer et accueillir, de façon éphémère, un flux de personnes qui vient faire fonctionner une partie de l'économie locale.

Celle-ci se décompose par une présentation des différentes activités touristiques et culturelles ainsi que des capacités d'hébergement du territoire.

REDEFINITION DU TERRITOIRE D'ETUDE

À noter

Pour cette partie « Tourisme », nous avons redéfini notre territoire d'étude. Notre territoire d'étude regroupe, à présent, le Pays chinonais, le Pays thouarsais, le Pays loudunais et le Pays saumurois.

Ces quatre territoires possèdent chacun des atouts touristiques qui sont tout de suite visibles de l'extérieur dès que l'on arrive aux abords de la ville. En effet, chaque ville est représentative de sa propre histoire.

Nous allons donc étudier les offres touristiques de ces quatre villes selon différentes catégories.

À noter

Les données recueillies à partir des différents sites internet et documents sont une liste non exhaustive, et n'engagent que la visibilité des sites consultés et par conséquent la mise en valeur de leurs activités touristiques.

LES OFFRES TOURISTIQUES

LES SITES HISTORIQUES

PAYS CHINONNAIS

Chinon est signataire depuis 2000 d'une convention « Ville et Pays d'art et d'histoire » avec l'Etat et le Département. Au titre de cette convention, elle s'engage à assurer des actions de valorisation du patrimoine. C'est une ville qui connaît une forte attractivité touristique grâce à son patrimoine important. Son héritage médiéval est aujourd'hui très présent dans la ville.

Le site de la forteresse royale de Chinon est un site stratégique occupé dès l'Antiquité et qui a été convoité jusqu'aujourd'hui. Henri II Plantagenêt, comte d'Anjou et roi d'Angleterre, va, à partir de 1154, donner, à la forteresse, sa silhouette actuelle en y faisant notamment construire un palais neuf sur le fort Saint Georges.

À noter

La forteresse de Chinon constitue donc l'attraction touristique phare de la ville. Pour l'année 2012, elle compte près de 125 000 visiteurs.¹⁰

D'autres sites marquent aussi l'histoire de Chinon tel que le Collégiale Saint Mexme, qui a attiré 1 237 touristes en 2011 ainsi que la chapelle St Radegonde qui a attiré 999 touristes en 2011.¹¹

Le centre historique de la boule de fort « Picroule » de Lerné a attiré près de 800 visiteurs en 2012.¹⁰

Quant à l'office de Tourisme et son antenne, ceux-ci, ont accueilli près de 55 800 touristes la même année.¹⁰

À noter

Au total, ces sites touristiques représentent une fréquentation de 172 227 visiteurs en 2012.

On trouve également d'autres sites à visiter pour lesquels, nous n'avons pas les données des fréquentations, comme par exemple le Château de Vauguion et le Musée d'Art et d'histoire.

PAYS LOUDUNAIS

La ville de Loudun fut fortifiée au Moyen-Age. Aujourd'hui encore, on peut encore apercevoir quelques restes de ces fortifications. C'est une ville qui fait partie des 100 « Plus beaux détours de France ».

À noter

Le plus remarquable de ces vestiges est la Tour Carrée, véritable symbole de la ville de Loudun. La Tour Carrée fut bâtie au XIe siècle, aux alentours de 1028, par Foulques Nerra, comte d'Anjou.

S'élevant à près de 30 mètres et disposant de murs de 2 mètres d'épaisseur, il s'agissait avant tout d'une tour de guet destinée à protéger le comté du Poitou. La tour, intégrée au château de Loudun, fut démantelée en 1631 sur décision du cardinal Richelieu qui aurait ainsi souhaité affaiblir cette ville qui abritait alors de nombreux protestants.

À noter

Cette tour n'est, aujourd'hui, pas visitable mais un jardin d'inspiration médiévale a été mis en place à sa base et accueille chaque année près de 3 000 visiteurs.¹²

La porte du Matray est également un vestige important de l'époque féodale. Trois autres portes étaient intégrées aux remparts qui s'étalaient sur plus de deux kilomètres (portes Saint-Nicolas, Saint-Jean et Notre Dame).

¹⁰ Office de tourisme de Chinon

¹¹ Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine (OE2T)

¹² Office de tourisme de Loudun

La collégiale Sainte-Croix est construite au XI^e siècle sous le style roman. Elle constitue le site le plus visité de la commune avec près de 15 000 visites chaque année.¹³

PAYS THOUARSAIS

Thouars est également une ville dite « Ville et Pays d'arts et d'histoire ».

Le premier château fort de Thouars fût rasé en 762 par Pépin le Bref. Un second château a été construit pour défendre Thouars, qui, durant la guerre de Cent ans représentait une importante place-forte. Le château fût en particulier repris par Du Guesclin en 1372.

Après être passée à la famille d'Amboise puis avoir été annexée au domaine royal la vicomté de Thouars est restituée aux ducs de La Trémoïlle par Louis XI.

À l'origine, le projet initial prévoyait l'édification d'un monument beaucoup plus modeste. On commença tout d'abord par construire un petit pavillon adossé au vieux château ; puis en 1638, Jacques Lemercier conseilla de ne rien conserver des anciens bâtiments. La duchesse décida alors de raser le vieux château médiéval et de réutiliser les matériaux pour édifier une aile reliant le nouveau pavillon à la collégiale Notre-Dame.

Le château de Thouars est l'un des plus importants en France dans la première moitié du XVII^e siècle. Les écuries ont ensuite été construites en 1707. Entre 1870 et 1925, ce bâtiment devint une prison.

Aujourd'hui, le château accueille, depuis les années 1930, un collège public. Les écuries abritent l'école municipale d'arts plastiques, le Centre régional « Résistance et Liberté » et le centre d'interprétation géologique du Thouarsais. Des messes sont célébrées dans la collégiale Sainte Chapelle Notre-Dame. L'Orangerie du Château, la Tour Port au Prévost et la Tour Prince de Galles font également partie du patrimoine ancien de la ville, ces deux dernières étant les portes d'entrée de la ville à l'époque.

Dans les alentours de Thouars, on retrouve d'autres sites qui témoignent de l'histoire de la région. Le château d'Oiron, datant du XVII^e siècle, abrite, aujourd'hui, la collection d'art contemporain « Curios et Mirabilia ». Ce château a accueilli 22 914 visiteurs en 2011. Le château de Sanzay, construit au XIII^e, témoigne également de l'histoire de la région¹⁴.

PAYS SAUMUROIS

Saumur est une ville connue mondialement dans le domaine équestre. On y retrouve le musée de la cavalerie, le Cadre Noir et l'École Nationale d'Équitation (ENE).

À noter

C'est en novembre 2011, que l'UNESCO a inscrit l'Équitation de Tradition Française et le Cadre de Noir de Saumur au patrimoine Culturel Immatériel de l'Humanité. L'ENE accueille près de 60 000 visiteurs par an.¹⁵

On retrouve également le château de Saumur dont les premières fortifications datent du X^e siècle. L'église Notre-Dame-de-Nantilly fût classée au titre des monuments historiques en 1840, l'église Saint-

¹³ Office de tourisme de Loudun

¹⁴ Agence de développement touristique des Deux-Sèvres

¹⁵ Site de l'École Nationale d'Équitation

Pierre en 1862 ainsi que la chapelle Saint-Jean. Enfin, l'église Notre-Dame-des-Ardilliers fût, elle, classée en 1906. Ces quatre monuments sont, aujourd'hui, visitables.

Les alentours de Saumur regorgent également de nombreux sites historiques, notamment des châteaux et des églises. (Voir carte n°12)

LES MUSEES

PAYS CHINONNAIS

On retrouve également, dans ces villes, différents musées, comme le musée Rabelais, qui se situe à La Devinière, maison natale de François Rabelais et qui a attiré près de 14 014 visiteurs en 2012.¹⁶

L'écomusée du Véron à Savigny-en-Véron, a pour objet la collecte, la conservation, l'étude et la présentation au public du patrimoine matériel et immatériel du Véron. Il a eu une fréquentation de près de 9 227 visiteurs en 2012.¹⁷

Une partie de la centrale de Chinon est également visitable, elle abrite également le musée de l'Atome, en 2012, 8 471 touristes se sont rendus dans ces sites.

PAYS LOUDUNNAIS

À Loudun, le musée Renaudot est installé dans la maison natale de Théophraste Renaudot. Ce musée de cire retrace la vie du fondateur de la presse française. Il a accueilli en 2012, près de 1 800 visiteurs.¹⁸

Le musée Charbonneau-Lassay accueille les différentes collections de Louis Charbonneau-Lassay, historien local du XIXe siècle. Près de 845 personnes sont venues le visiter en 2012.¹⁸

L'aquarium de Loudun dispose d'une quinzaine de bacs (20 000 litres au total) accueillant des espèces aquatiques originaires des différentes régions du monde. L'aquarium affiche une moyenne annuelle de 2 500 visiteurs.¹⁹

Entre 6 000 et 7 000 personnes passent chaque année à l'office de tourisme de la ville de Loudun.¹⁹

À noter

Ce sont au total près de 25 000 personnes qui sont recensées chaque année sur les principaux sites touristiques de la ville de Loudun.

PAYS THOUARSAIS

Le musée d'Henri Barré regroupe des collections du XVIII^e et XIX^e siècle. Les objets retraçant l'histoire des principaux monuments de Thouars : mobilier du château, dessins et gravures des monuments de la ville, objets lapidaires..., évoquent fortement l'histoire locale. Le musée propose également des collections de céramique d'origine régionale, nationale et étrangère. Ainsi que divers objets tels que des peintures et œuvres contemporaines.

Le musée « Résistance et Liberté », quant à lui, est un centre d'exposition et de documentation consacré à la Seconde Guerre Mondiale, la Résistance et la Déportation, valorisant les droits de l'homme, du citoyen et de la liberté. Les fréquentations ont été de 5 556 en 2011²⁰.

¹⁶ OE2T

¹⁷ Office de tourisme de Chinon

¹⁸ Office de tourisme de Loudun

¹⁹ Office de tourisme de Loudun

²⁰ Source : Agence de développement touristique des Deux-Sèvres

L'Ecomusée du moulin Crevant est un écomusée qui témoigne de l'évolution du métier de meunier.

Le Centre d'interprétation Géologique du Thouarsais, installé dans les anciennes écuries du château de Thouars, permet de découvrir les liens qui unissent l'Homme à son environnement. Il présente également le relief et le paysage du Thouarsais.

Le Centre d'art la Chapelle Jeanne d'arc présente diverses expositions d'art contemporain. En 2011, le centre a accueilli 11 249 personnes.²¹

PAYS SAUMUROIS

Au début du XX^e siècle, la ville rachète le château à l'État et le rénove progressivement, y installe le musée des arts décoratifs ainsi que celui de l'harnachement.

Saumur est également une ville riche en musées. On y retrouve le musée des blindés dans lequel sont exposés des véhicules blindés. Le musée du moteur qui a pour but de présenter et faire vivre les moteurs à combustion interne anciens ou contemporains.

Cette région est riche en maisons troglodytes, c'est pour cela que les visites touristiques sont nombreuses dans ce domaine à Saumur et aux alentours.

Saumur abrite également le musée du champignon qui permet de tout connaître à propos de la vie des champignons.

Le jeu de la boule de fort s'est particulièrement développé en Anjou au XIX^e siècle et reste une tradition très présente dans le Saumurois. Ainsi, on retrouve de nombreux sites permettant l'initiation et la découverte de ce jeu.

À noter

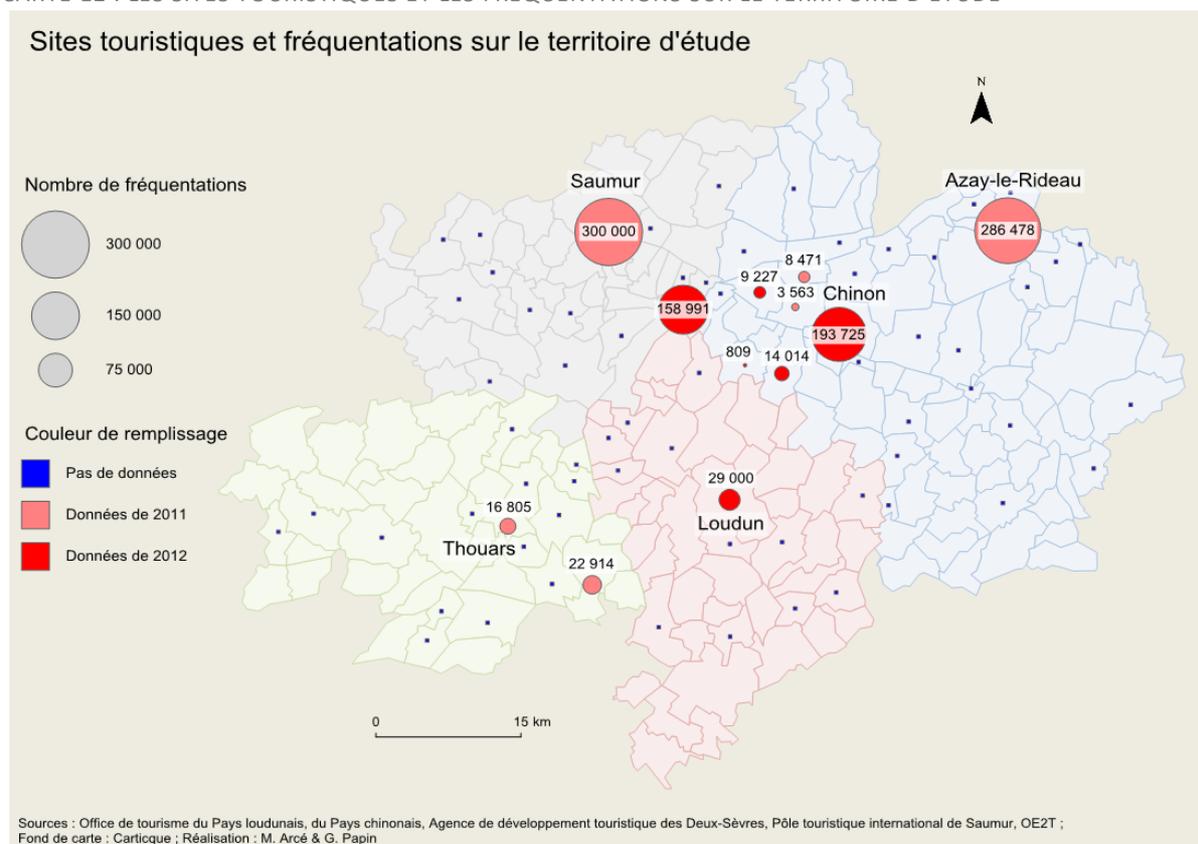
En 2010, la ville de Saumur a accueilli 309 686 visiteurs. L'office de Saumur et ses antennes ont reçu, en 2010, environ 110 000 demandes, dont 29% venant de clientèle étrangère. Cependant, pour 45% de la population, Saumur n'est qu'une étape, mais il y a une forte volonté de revenir²².

²¹ Source : Agence de développement touristique des Deux-Sèvres

²² Pôle Touristique International de Saumur

RECENSEMENT DES FREQUENTATIONS TOURISTIQUES

CARTE 12 : LES SITES TOURISTIQUES ET LES FREQUENTATIONS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



La carte ci-dessus nous montre l'ensemble de l'offre en sites touristiques sur le territoire d'étude. Nous n'avons pas pu avoir la totalité des fréquentations des sites mais les données recueillies dégagent tout de même des pôles touristiques importants. On retrouve notamment Saumur, Azay-le-Rideau, Chinon et Fontevraud-l'Abbaye en tête, suivis de Thouars et de Loudun.

À noter

Les plus faibles fréquentations peuvent être dues, soit au choix de reconversion des sites historiques (le Château de Thouars en collège) ou bien par la non valorisation des biens historiques (La Tour Carré à Loudun).

Ces visites ont une retombée économique au niveau des sites touristiques mais également au niveau de la restauration et des hôtels par exemple.

La visibilité des offres en ligne des Offices de Tourisme est relativement bonne, les informations sont facilement accessibles. Malgré la maintenance du site de l'Office de Tourisme de Chinon, des brochures sont tout de même téléchargeables en ligne et permettent de trouver les informations nécessaires. Les demandes de fréquentations aux Offices de Tourisme de Chinon et de Loudun ont été rapidement traitées.

Synthèse

Les sites touristiques les plus connus et fréquentés se situent sur le territoire du Chinonais, et également dans le Saumurois grâce à son activité équestre. Tandis que les villes de Loudun et Thouars peinent à se faire connaître pour leur potentiel touristique, comme le montre le recensement des fréquentations touristiques.

Cependant, il s'agit d'un manque de mise en valeur, car chacune de ces deux villes ont des atouts touristiques notables mais qui ne sont pas assez exploités. Enfin, en quantité, les sites touristiques sont relativement bien répartis sur le territoire.

LE TOURISME VITICOLE

PAYS CHINONNAIS

À noter

L'activité vitivinicole du pays de Chinon représente un point clé dans le tourisme.

En effet, 93 caves sont ouvertes à la visite comme par exemple les Caves Painctes. Les fréquentations sont estimées à 10 000 visiteurs par an²³.

Il existe, depuis 2004, la Maison des Vins et du Tourisme, située à Beaumont-en-Véron, elle permet de découvrir les différents styles et terroirs du Véron en ayant la possibilité de déguster sur place une sélection représentative des vins de la région parmi 25 vigneron. Sa fréquentation en 2011 était de 3107 visiteurs sur l'année.²⁴

Parmi les activités touristiques qui concernent le vin, on retrouve la route touristique des vignobles Touraine-Val de Loire, cette route représente 400 km en Indre et Loire (sur un total de 800 km entre Valençay et l'Atlantique), c'est donc la plus longue route viticole de France.

On retrouve également une vingtaine de confréries qui contribuent à la promotion et à la connaissance du vignoble et des vins de Touraine auprès des touristes.

À noter

Le vin et la visite des caves représentent 13,8% des activités pratiquées par les touristes.²⁵

L'obtention de la marque «Vignobles et Découvertes » en Octobre 2010, a permis, au territoire Chinon-Bourgueil-Azay, de mettre en réseau et de fédérer les différents acteurs touristiques du territoire autour d'une même démarche qualitative d'accueil.

PAYS SAUMUROIS

L'oenotourisme est une activité très dynamique à Saumur. En effet, le Saumurois est reconnu pour son activité viticole grâce à ses sols argilo-calcaires propices à la production et aux caves naturelles creusées dans la roche locale, le tuffeau. On y retrouve tous les types de vins, les vins blancs pétillants, les vins blancs tranquilles, les vins rouges et les rosés.

Les manifestations autour du vin sont donc nombreuses dans le Saumurois, comme les *Grandes tablées de Saumur Champigny*, *Festivini* et les *Foulées de Saumur Champigny*. D'autres manifestations permettent également d'allier le vin à d'autres activités telles que la 9^{ème} édition de *Vignes, vins, randos* ainsi que la randonnée *Vins et Champignons*.

²³ OE2T

²⁴ OE2T

²⁵ Chambre d'agriculture d'Indre-et-Loire

Le vin et la gastronomie sont la 2^{ème} motivation des touristes à se déplacer sur le territoire, juste derrière le patrimoine.

Pour promouvoir cette activité au sein du tourisme, une convention de partenariat a été établie entre le Pays Saumurois, le Syndicat Viticole des Côtes de Saumur et le Pôle Touristique International de Saumur et sa région.

Une coopération Val de Loire est née entre 4 territoires : le Pays de Vignoble Nantais, le Pays Saumurois, le Pays de Loire en Layon et le Pays Loire Touraine. Cette coopération a pour but de valoriser les productions vitivinicoles des territoires.

Depuis 2011, « Saumur Val de Loire » a été labellisée « Vignobles et Découvertes ». Les objectifs principaux sont :

- d'identifier et de promouvoir le Saumurois parmi les destinations oenotouristiques françaises
- développer et structurer l'offre oenotouristique avec les partenaires du réseau
- commercialiser des produits oenotouristiques

Pour cela, l'Office de Tourisme du Saumurois travaille actuellement sur le projet d'un guide du vignoble Saumurois recensant l'offre oenotouristique et l'ensemble des partenaires labélisés de Saumur et sa région.

Enfin, on retrouve à Montreuil-Bellay le Centre de formation et de promotion agricole qui a mis en place plusieurs formations pour mieux communiquer autour du vin.²⁶

Synthèse

Comme patrimoine immatériel, l'activité vitivinicole de notre territoire d'étude n'est pas à négliger. En effet, celle-ci est souvent citée comme premier motif de tourisme dans les terroirs chinonais et saumurois.

De plus, avec l'export à l'international des vins de Loire, ceux-ci sont une vitrine culinaire connue à travers le monde entier permettant ainsi de faire connaître l'est et le nord de notre territoire. Conséquemment, des formations se mettent en place autour de cette thématique pour accroître le développement de ce tourisme.

²⁶ Source : Pays du Saumurois

DES VILLES RECONNUES POUR LEUR BEAUTE

Trois de ces territoires possèdent des villes répertoriées dans les « Plus beaux villages de France » ou bien les 100 « Plus beaux Détours de France ».

Dans les « Plus beaux villages de France », on retrouve les villes de Montsoreau (49), Candes-St-Martin (37) et Crissay-sur-Manse (37).

Dans les 100 « Plus beaux Détours de France », on retrouve les villes de Montreuil-Bellay (49) et Loudun (86).

Ces deux référencements ont un impact sur la venue des touristes dans les villes. Tout le territoire alentour bénéficie également des retombées.

Les caractéristiques des villes de notre territoire sont représentées dans la carte ci-dessous. On y retrouve également :

- les villes labélisées « Ville et Pays d'Art et d'Histoire ».
- les villes labélisées « Vignobles et Découvertes »
- les villes labélisées « Petite Cité de Caractère », appellation qui vise à mettre en valeur l'authenticité et la diversité du patrimoine de certaines petites communes de moins de 6 000 habitants dotées d'un bâti architectural de qualité et cohérent²⁷.
- les villes traversées par la Loire à vélo, le Thouet à vélo et la Ligne verte.
- les villes accueillant des établissements labélisés « Qualité Tourisme », ce label vise à garantir aux touristes des prestations de qualité, soit d'orienter les visiteurs vers les professionnels engagés à les satisfaire²⁸.
- les villes bénéficiant de la marque « Accueil Vélo » ou « Loire à vélo », qui garantit d'une proximité inférieure à 5 km d'un itinéraire cycliste balisé et sécurisé. Cette marque permet, aux cyclo touristes, d'identifier les lieux et les établissements adaptés à la pratique du tourisme à vélo et ainsi, de bénéficier d'un accueil et de services appropriés. Cette marque est en appel à projet entre le 1^{er} Octobre 2012 et le 31 Décembre 2013 pour les Pays de la Loire²⁹.

À noter

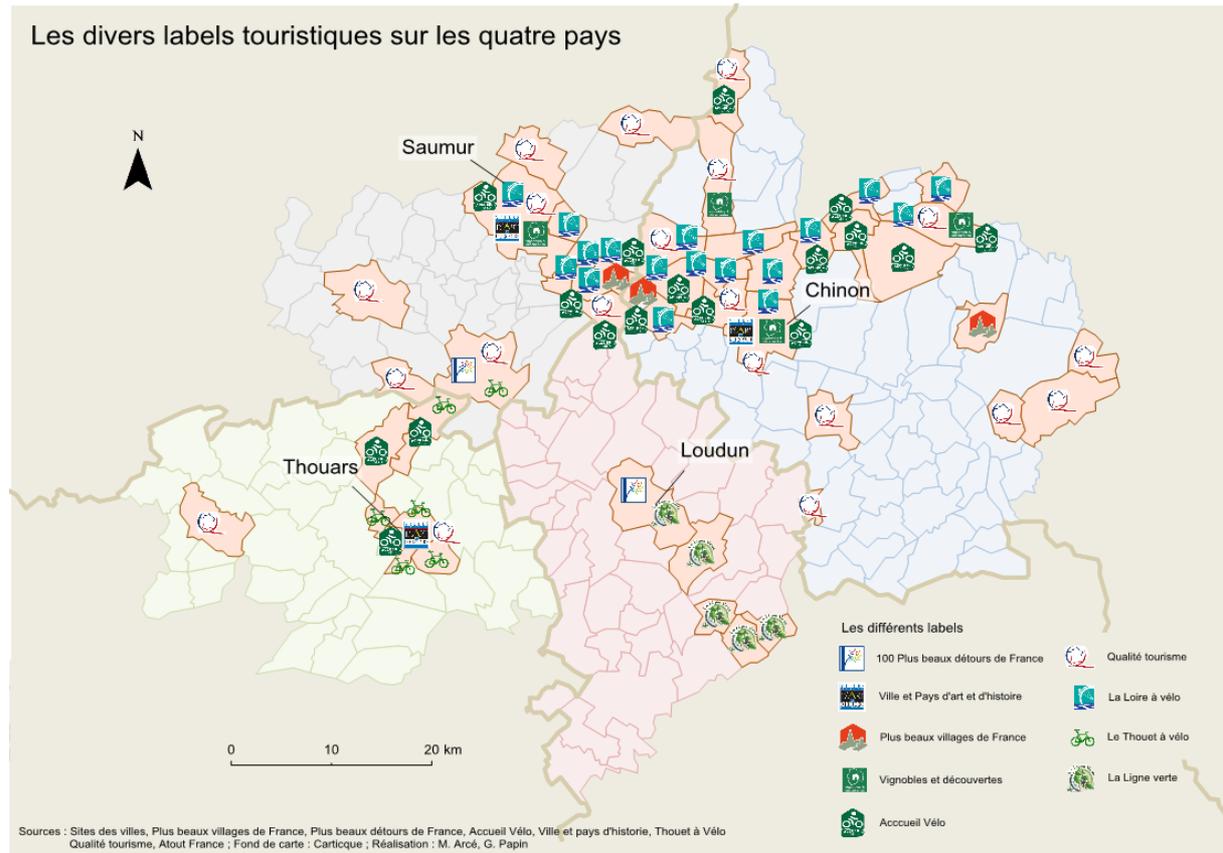
Au total, ce sont 48 communes sur 212 qui ont obtenu au moins un des labels cités ci-dessus.

²⁷ Source : Blog officiel du label : <http://pccfrance.canalblog.com/>

²⁸ Site de « Qualité Tourisme »

²⁹ Touraine Info Pro

CARTE 13 : LES LABELS TOURISTIQUES SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

On remarque que les quatre pays sont concernés par les labels touristiques même si ceux-ci sont plus fortement présents le long de la Loire à Vélo.

Malgré le réseau cyclable au niveau de Loudun et contrairement à Thouars, les villes situées le long de la Ligne Verte n'abritent pas d'accueil Vélo.

Synthèse

Il y a un déséquilibre quant à la reconnaissance du potentiel touristique de notre territoire. En effet, avec un peu moins d'un quart de communes labellisées, notre territoire peut sembler relativement bien mis en valeur, cependant la grande majorité des labels existent grâce à la Loire à Vélo, et sont donc concentrés autour du fleuve, et ne concernent quasiment pas les villes de Loudun, Thouars et Chinon.

De plus, les labels très qualitatifs desservent là encore en grande partie des communes ligériennes, bien moins importantes. Néanmoins, chacune des villes principales a au moins un label touristique, mais reste isolée en comparaison au « couloir » des labels de la Loire à Vélo et du tourisme cycliste.

LES CAPACITES D'HEBERGEMENT

Les capacités d'hébergement et de restauration du territoire d'étude et des différentes zones au sein du territoire d'étude sont référencées dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 9 : NOMBRE ET CAPACITE D'HEBERGEMENT ET DE RESTAURATION

Source : offices de tourisme de Thouars Loudun, Saumur, chinon et recensement personnel

	Camping		Chambres d'hôtes		Gites Meublés		Hôtels Restaurants		Restaurants	Village Vacances		Hébergement de groupe	
	Nb	Capa*	Nb	Capa**	Nb	Capa**	Nb	Capa***	Nb	Nb	Capa**	Nb	Capa**
Territoire d'étude	21	2038	147	1112	274	1776	74	1591	174	4	602	5	302
Pays chinonais	5	723	67	249	109	590	24	413	58	0	0	0	0
Pays loudunais	3	151	22	144	41	243	10	155	38	2	242	0	0
Pays thouarsais	8	679	34	85	58	280	9	283	15	1	214	5	302
Pays saumurois	13	1366	72	609	100	567	36	943	80	2	360	0	0

* En nombre d'emplacements

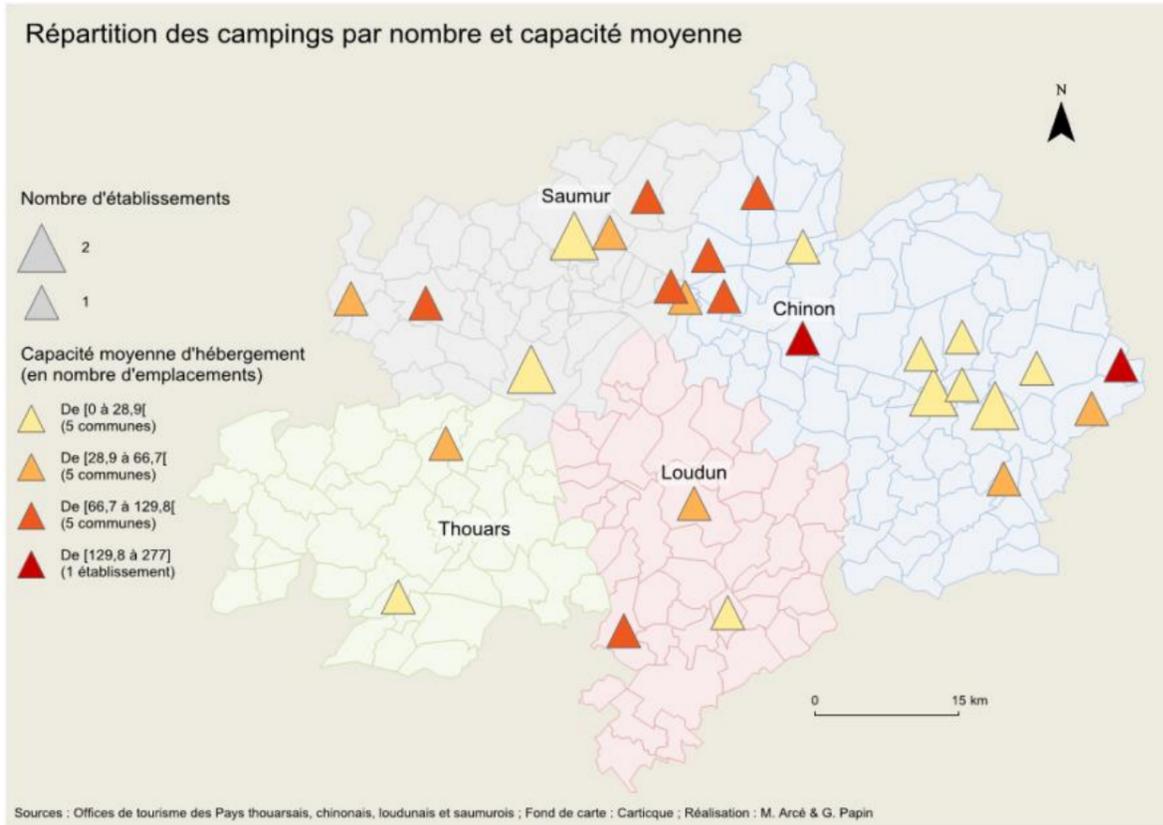
** En nombre de personnes

*** En nombre de chambres

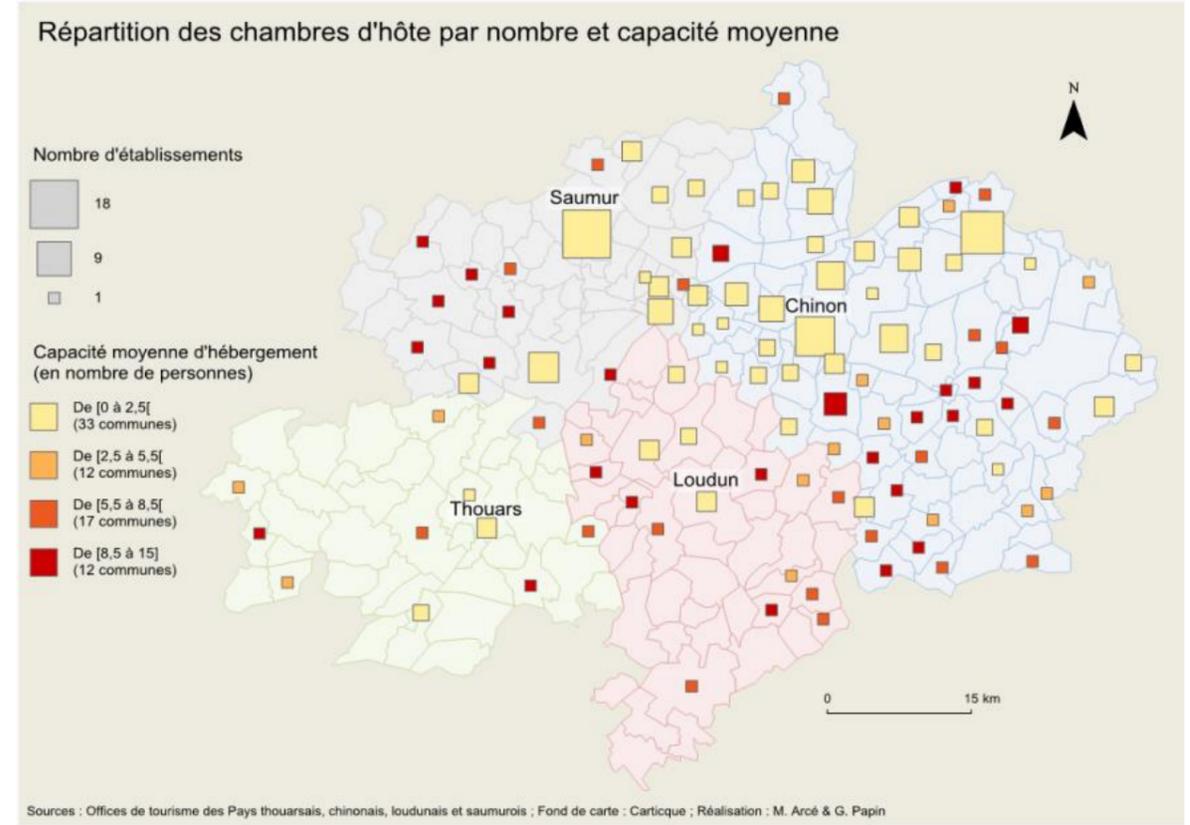
À noter

D'après Antoine Borgne, Responsable Service Études Urbaines à Chinon, la ville a une faible capacité d'hébergement en termes de personnes, ce qui empêche les autocaristes d'y faire escale pour la nuit.

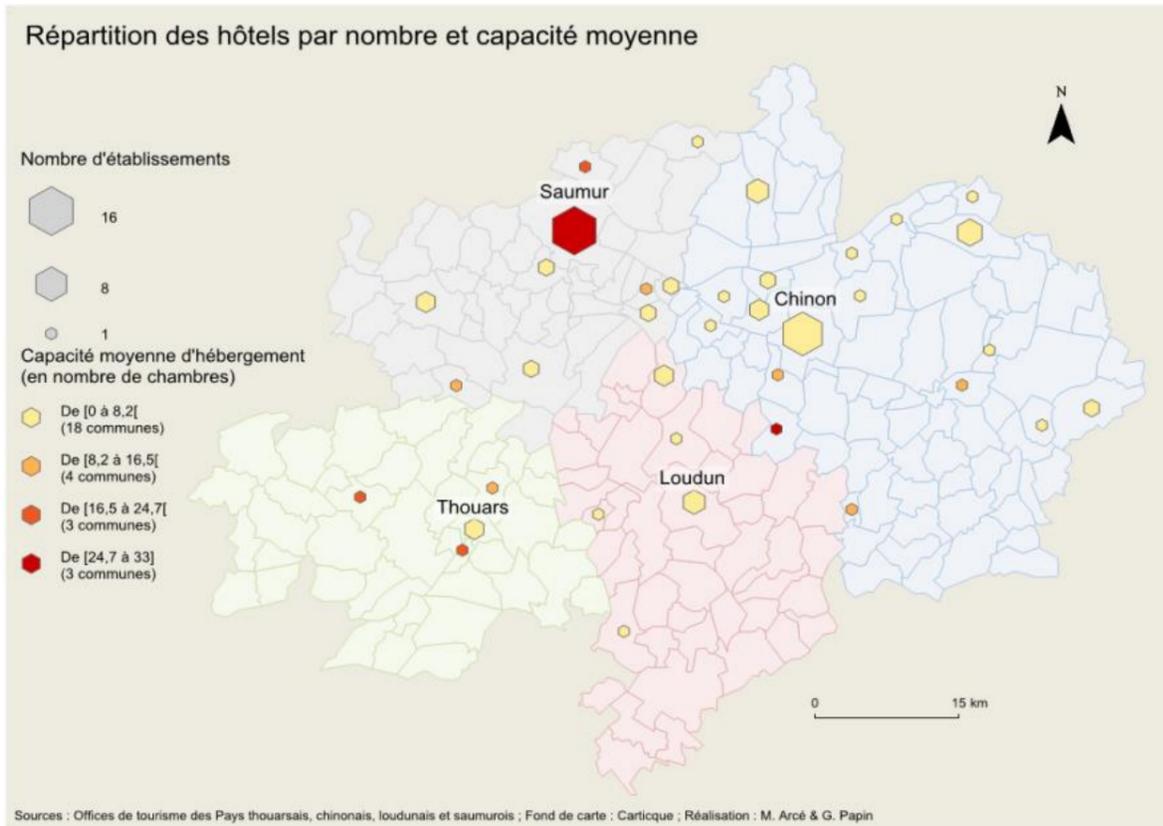
CARTE 15 : REPARTITION DES CAMPINGS PAR NOMBRE ET CAPACITE MOYENNE



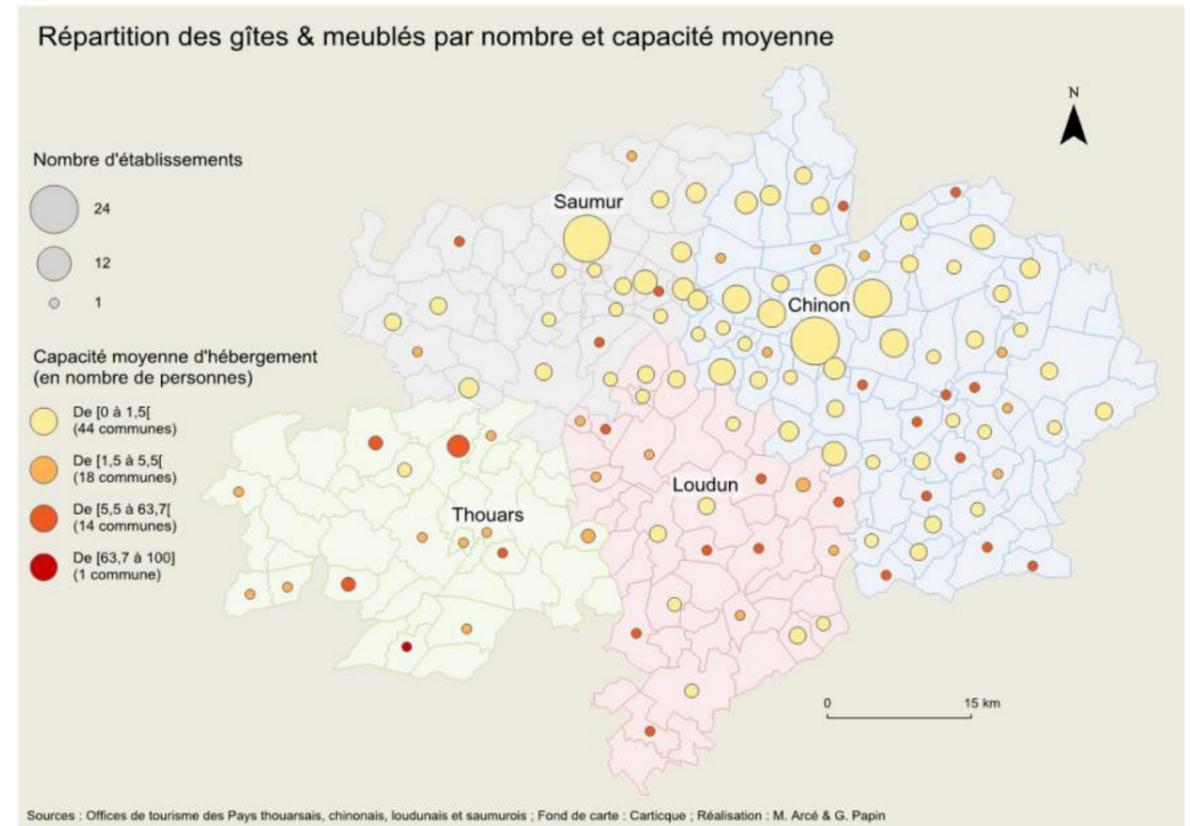
CARTE 14 : REPARTITION DES CHAMBRES D'HOTES PAR NOMBRE ET CAPACITE MOYENNE



CARTE 16 : REPARTITION DES HOTELS PAR NOMBRE ET CAPACITE MOYENNE



CARTE 17 : REPARTITION DES GITES ET MEUBLES PAR NOMBRE ET CAPACITE MOYENNE



Les cartes ci-dessus représentent la répartition des hébergements suivant les types. On peut voir que sur la majorité des cartes, Chinon et sa région bénéficient d'un nombre important d'établissements et de capacité faible sauf pour le camping. Concernant Saumur, on retrouve la même tendance sauf pour la répartition des hôtels qui semblent nombreux et de capacité moyenne élevée. Ceci a un impact sur le type de touristes venant dans les villes.

À noter

Concernant les territoires loudunais et thouarsais, le nombre d'établissements reste faible pourtant les capacités sont relativement plus élevées que dans le Saumurois ou le Chinonais.

Nous avons ensuite étudié, plus précisément, le taux d'occupation moyen, le nombre de nuitées et la durée moyenne des séjours.

PAYS CHINONNAIS

TABLEAU 10 : TABLEAU REPRESENTANT LES CARACTERISTIQUES D'HEBERGEMENT DU PAYS DU CHINONNAIS DE 2008 A 2012

(Source : le tourisme sur le territoire du canton de Chinon 2013)

	2008	2009	2010	2011	2012
Taux d'occupation moyen	50,5 %	51,3 %	50,3 %	51,9 %	53,8 %
Nombre total de nuitées	152 234	151 998	136 812	152 084	156 836
% de nuitées étrangères	35,5 %	27,7 %	32,4 %	35,2 %	36,5 %
Durée moyenne des séjours	1,51	1,47	1,45	1,45	1,52

À partir du tableau ci-dessus, nous pouvons constater que l'évolution du taux d'occupation moyen reste relativement constante avec plus de 50 %. Nous pouvons tout de même remarquer une légère augmentation de celui-ci en 2012.

De même, le nombre total de nuitées reste relativement constant. Les nuitées étrangères représentent plus d'un tiers du nombre total de nuitées, mis à part en 2009 où l'on observe seulement 27,7 %.

La durée moyenne des séjours oscille entre 1,45 et 1,52 jours, soit une durée plutôt stable depuis ces 5 dernières années.

PAYS LOUDUNNAIS

Les 23 chambres d'hôtes comptabilisent 1 300 nuitées. Parmi les 41 gîtes, 24 gîtes comptabilisent 8 956 nuitées³⁰.

Le camping de Loudun, quant à lui, a enregistré 1606 nuitées de Mai à Août 2012.³¹

³⁰ Source : Etude Center Parcs

³¹ Source : Office de Tourisme

D'après les données recueillies par la mairie de Loudun, les 76 hébergements comptabilisent 38 124 nuitées.

PAYS THOUARSAIS

TABLEAU 11 : FREQUENTATION DES HEBERGEMENTS DU PAYS THOUARSAIS
(Source : bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – SM Pays Thouarsais)

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombres de personnes accueillies	18 923	19 946	25 589	27 750	24 296
Nombre total de nuitées	46 951	48 799	55 051	63 772	54 630
Durée moyenne des séjours	2,4	2,4	2,1	2,3	2,2

Pour la période estivale (juillet/août) de 2012, la durée moyenne de séjour est de 3,9 nuits. D'après le tableau ci-dessus, on voit une baisse de la fréquentation touristique en 2012 par rapport à 2011. Cependant, l'année 2011 a été une année en forte augmentation tant au niveau du nombre de nuitées (+15,8 % par rapport à 2010) que de personnes accueillies (+8,4 % par rapport à 2010).

La durée moyenne de séjour, quant à elle, reste relativement stable.

PAYS SAUMUROIS

TABLEAU 12 : FREQUENTATION DES HEBERGEMENTS DU PAYS SAUMUROIS
(Source : Bilan statistiques 2012 – Office de Tourisme de Saumur)

	<i>Hôtellerie de Tourisme</i>	<i>Camping</i>
Taux d'occupation en 2012	54,3 %	40,5 %*
Taux d'occupation en 2011	55,0 %	41,9 %*
Nombre total de nuitées sur l'année 2012	195 554	237 331
Durée moyenne des séjours	-	4,8**

* d'avril à septembre
** en nombre de nuits

D'après le tableau ci-dessus, on peut voir qu'autant pour les campings que pour l'hôtellerie de tourisme, le taux d'occupation a baissé en 2012 alors que l'année 2011 a connu une hausse pour l'hôtellerie de tourisme. On observe une durée moyenne des séjours 4,8 nuits soit un peu moins que la moyenne nationale qui était de 5,41 en 2010³².

³² INSEE

Synthèse

Les établissements de grande capacité sont très peu présents sur le pays chinonais tandis qu'ils sont mieux représentés sur les autres pays. A l'inverse, la diversité d'établissements existe moins dans le Loudunais et le Thouarsais que dans le Saumurois et le Chinonais.

Les pays étant limitrophes, chacun pourrait y voir un intérêt en matière de tourisme, les touristes pourraient par exemple visiter le pays chinonais la journée et dormir le soir dans le pays loudunais.

LA CULTURE

Le tableau ci-dessous recense le nombre d'événements qui ont lieu sur le territoire.

TABLEAU 13 : TABLEAU REPRESENTANT LA LISTE NON EXHAUSTIVE DES EVENEMENTS
(Source : site des villes et offices de tourisme des zones d'études)

Type de rencontre	Nombre de rencontres			
	Loudunais*	Chinonais**	Thouarsais***	Saumurois***
Concert / Danse / Spectacle / Jeunesse	30	56	48	122
Théâtre	4	21	23	36
Cinéma (en plus des films)	2	7	4	4
Vie littéraire	7	9	15	14
Exposition	9	22	20	37
Animation Patrimoine	80	74	82	441
Total	132	189	192	654
Ratio événement / personne	0,0054	0,0025	0,0047	0,0087

* Les données se réfèrent à l'année 2012

** Les données se réfèrent à l'année 2013 sauf pour la CC de la Rive Gauche de la Vienne, où les données se réfèrent à 2009.

*** Les données se réfèrent à l'année 2013.

Lorsqu'on regarde le tableau ci-dessus, on peut voir, à première vue, que Saumur concentre le plus d'événements et Loudun le moins. Les nombres pour le Chinonais et le Thouarsais sont relativement identiques. Par contre, lorsqu'on regarde plus précisément le ratio événement par personne, les tendances s'inversent, le Chinonais et le Thouarsais qui avaient des valeurs comprises entre celles du Loudunais et du Saumurois, ont des ratios inférieurs aux autres, surtout pour le Chinonais. Le Loudunais a un ratio relativement important, quant au Saumurois, son ratio est beaucoup plus élevé que pour les autres pays.

Nous avons pu recueillir quelques données de fréquentation des évènements sur le Pays loudunais et le Pays thouarsais.

PAYS LOUDUNAIS

En 2012, la mairie de Loudun a organisé sept spectacles et concerts (*Dom Juan, Résidence Mawndoé, Bon Beccs, Opa Tsupa, Nuit Romane, N'ayons pas peur des mots* et *Igloo*) qui ont généré près de 2000 entrées.

Par ailleurs, le festival *Les cousins d'Amérique* organisé par l'association LAETA sur le Pays Loudunais a enregistré plus de 1000 entrées (dont 450 à Loudun).

Enfin, trois concerts ont été organisés par les associations Lion's Club et Gabriel Fauré. Près de 500 entrées y ont été enregistrées³³.

PAYS THOUARSAIS

En 2011, le festival Mille et une scènes, à Oiron, a accueilli 15 000 personnes, le festival Atout'arts a accueilli 3 800 personnes et le festival d'humour à St Varent a accueilli 2 500 personnes³⁴.

La visibilité des événements sur le territoire est plus ou moins bonne suivant les zones.

Les villes de Chinon et de Loudun élaborent une plaquette qui permet de découvrir la saison culturelle sur un même document. Contrairement, à la ville de Loudun, la plaquette culturelle de Chinon porte sur un territoire plus large que la ville en elle-même.

La ville de Thouars ne semble pas élaborer ce système. Les informations sont tout de même accessibles sur le site de la communauté de communes de Thouars et portent sur un territoire au-delà de la ville même.

De la même façon, l'Office de Tourisme de Saumur ne présente pas de brochure facilement visible sur le site, il présente tout de même les informations au fil des mois suivant la période de l'année. Pour avoir les données sur l'ensemble de l'année, il nous a fallu faire une demande dont la réponse a été rapide.

Les informations demandées aux Offices de Tourisme de Chinon et Loudun ont été également traitées de manière rapide.

³³ Mairie de Loudun

³⁴ Agence de développement touristique des Deux-Sèvres

LES RANDONNEES TOURISTIQUES

LA LOIRE A VELO

À noter

La Loire à vélo a été empruntée, en 2010, par près de 736 000 cyclotouristes et représente 15,3 millions d'euros de retombées économiques en 2010, dont 96% sont dues aux touristes. Les touristes à vélo dépensent en moyenne 68€ par jour³⁵.

Les touristes représentent 48 % de la fréquentation annuelle dont 36 % sont des touristes étrangers et 52 % sont des excursionnistes. Ces touristes profitent de la Loire à Vélo mais également des autres sites touristiques puisque 8 touristes sur 10 pratiquent une activité autre que le vélo (Visite de monuments et de musées, restauration ...).

À noter

Pour venir faire la Loire à Vélo, 20 % des touristes viennent en vélo, tandis que 41 % d'entre eux s'y rendent en voiture et, enfin, 25 % viennent en train.

Le tronçon entre Candès-Saint-Martin et Tours, est le tronçon le plus fréquenté de la Loire à vélo avec plus de 60 000 fréquentations par an³⁶.

La Loire à Vélo est également un tronçon de l'EuroVélo 6 qui relie Saint-Nazaire à Tulcea en Roumanie.

LE THOUET A VELO

Ouverte en 2008, cette Véloroute a été aménagée par le Syndicat Mixte de la vallée du Thouet pour favoriser le tourisme à vélo, avec l'objectif de créer un axe nord-sud reliant la Loire à Vélo (à Saumur) au Marais Poitevin (à Niort).

À noter

Depuis 2010, le tronçon manquant entre Montreuil-Bellay et Saumur, a été aménagé pour faire une liaison entre le Thouet à vélo et la Loire à Vélo.

C'est un projet de développement touristique, avec des hébergements labellisés « Accueil Vélo », et des projets d'animations et de valorisation tout au long du parcours.

Cette piste s'étend sur 150 km et traverse notamment les villes de Parthenay et Thouars pour arriver à Saumur.

Ce tronçon permet également de relier Saumur à La Rochelle (V43) et depuis La Rochelle, s'orienter vers le Portugal grâce à l'EuroVélo 1. Le tronçon reliant Caen à Saumur est composé de zones encore en projet.

³⁵ Etude de fréquentation de la Loire à Vélo – 2011

³⁶ Etude de fréquentation de la Loire à Vélo – 2011

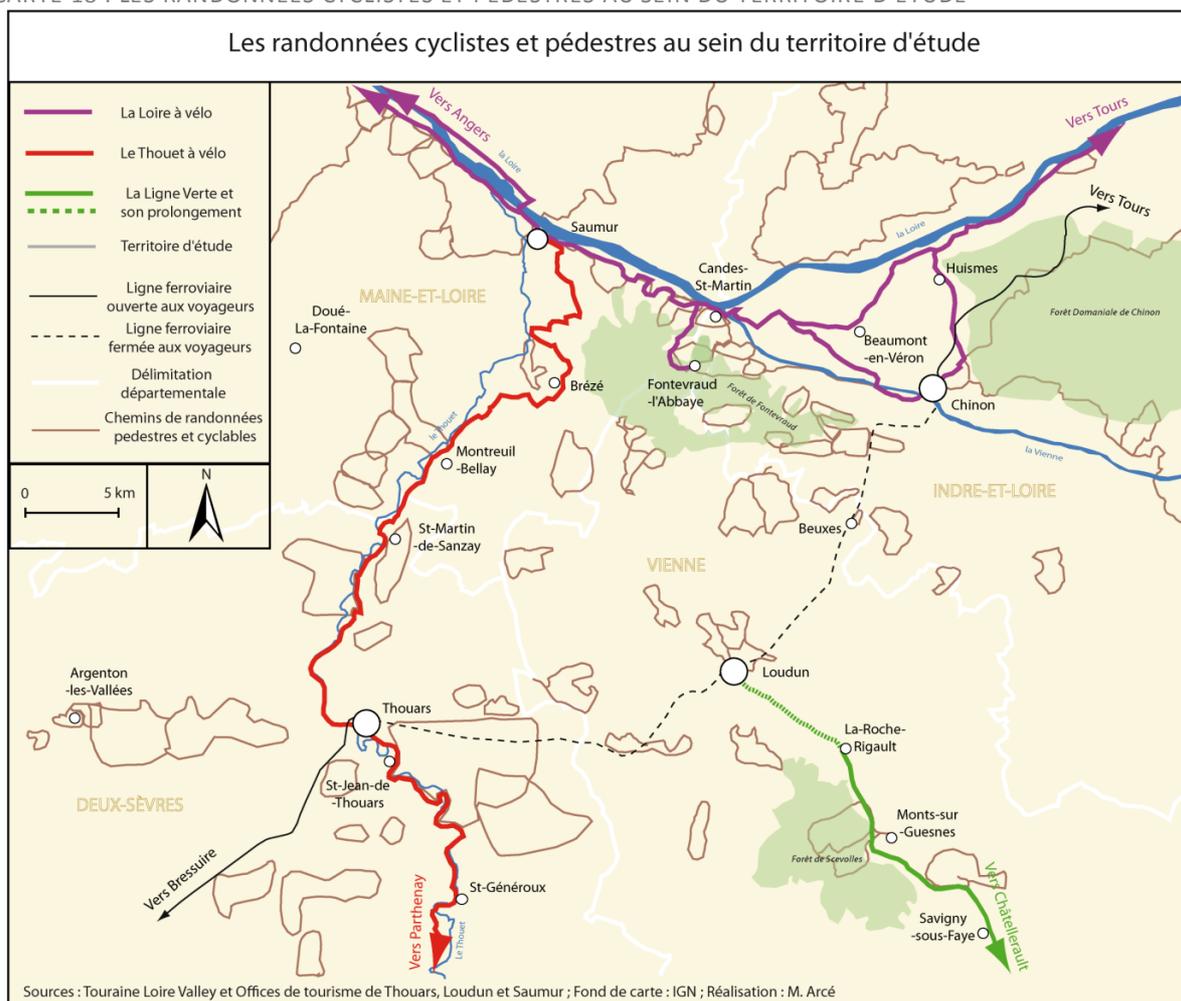
LA LIGNE VERTE

La ligne verte est l'ancienne ligne ferroviaire entre Châtelleraut et Loudun, elle relie aujourd'hui Châtelleraut à La Roche Rigault. Après la fin de la voie verte, des routes balisées permettent de rejoindre Loudun.

C'est une promenade culturelle qui s'étend sur 37 km, avec de nombreux panneaux sur le patrimoine, l'histoire de la voie ferrée et l'histoire locale.

Certains trains en direction de Châtelleraut font partie de l'opération Train + Vélo, qui permet de prendre le vélo dans le train³⁷.

CARTE 18 : LES RANDONNEES CYCLISTES ET PEDESTRES AU SEIN DU TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

Cette carte montre que la Ligne Verte n'est pas du tout reliée à une autre région ou un autre département. Ainsi, la ligne ferroviaire Thouars – Loudun – Chinon pourrait faire la liaison entre le Thouet à Vélo et La Loire à Vélo et ainsi de relier deux régions entre elles.

De plus, l'offre « Train + Vélo » étant de plus en plus développée, on peut y voir là une opportunité.

³⁷ Source : Via France

Synthèse

Notre territoire est riche en sentiers de randonnée pédestre et cycliste. En effet, il dispose de circuits de grande et petite randonnée, d'un circuit cycliste connu internationalement (la Loire à Vélo), et on note une motivation des élus à les mettre en valeur et à développer leur nombre sur le territoire (création du Thouet à Vélo).

Et pourtant, on peut noter un dysfonctionnement dans le Loudunais où celui-ci n'est embranché à aucun autre des circuits d'importance qui circulent à proximité. Cela peut paraître contreproductif dans le souhait de développer un éco-tourisme très présent dans la vallée de la Loire et le Poitou-Charentes.

ACTIVITES ET LOISIRS

Cette partie montre le référencement des différentes activités présentes sur le territoire et donc, indirectement, la visibilité des activités vis à vis des touristes venant sur le territoire.

PAYS CHINONNAIS³⁸

- Activités équestres :

Dix-sept structures équestres proposent des activités diversifiées autour du cheval sur le Chinonais.

- Locations de vélo :

Grâce à la Loire à vélo qui passe par Chinon, les locations de vélo sont très répandues sur le territoire. On retrouve une dizaine de structures proposant cette offre.

- Activités nautiques :

Avec la Vienne passant aux pieds de Chinon et la Loire présente sur une grande partie du territoire, les activités nautiques sont très présentes. Douze structures proposent diverses offres dont les balades ligériennes ou bien les descentes en canoë.

- Activités de baignade :

Les huit piscines présentes sur le territoire permettent un grand nombre d'activités de baignade.

- Loisirs aériens :

L'Aéro-club de Chinon offre la possibilité de faire des baptêmes de l'air. Enfin, deux autres structures permettent de découvrir le territoire vu du ciel en montgolfière.

- Activités du terroir :

La pratique et l'initiation de la boule de fort est très présente sur le territoire de Chinon puisqu'on retrouve quinze structures qui offrent cette activité.

- Activités de plein air :

Les parcs et aires de jeux sont nombreux sur le territoire puisqu'on en retrouve 32. On retrouve également 7 parcours de santé, 30 aires de pêche, 9 terrains de pétanque et environ 80 randonnées pédestres sur le territoire.

- Autres activités et leur nombre :

- Aéromodélisme (1)
- Bi-cross (3)
- Course d'orientation (1)
- Patinoire (1)
- Mini-golf (5)
- Karting (1)
- Paint-ball (1)

³⁸ Source : Guide pratique de l'OT de Chinon 2013

PAYS LOUDUNAIS³⁹

- Activités équestres :

Neuf structures proposent des activités liées au cheval.

- Activités nautiques :

On retrouve dans ce territoire qu'une seule activité nautique, le téléski nautique.

- Activités de baignade :

On trouve deux piscines à Loudun.

- Loisirs aériens :

L'Aéro-club de Loudun et le club ULM de Pouançay permettent de découvrir la ville vue du ciel. Enfin, il est également possible de découvrir les paysages Loudunais à bord d'une montgolfière.

- Activités de plein air :

Deux centres de loisirs sont présents sur le territoire ainsi qu'un réseau de 16 sentiers pédestres.

- Autres activités :
 - o Karting (1)
 - o Visites insolites (8)
 - o Golf (1)

PAYS THOUARSAIS⁴⁰

- Activités équestres :

Les activités liées au cheval sont proposées par deux structures.

- Activités de baignade :

Trois piscines sont implantées sur le territoire, la piscine de Thouars, n'étant pas référencée sur le site de l'Office de Tourisme du Pays Thouarsais mais sur le site de la communauté de Thouars, a accueilli 44 600 entrées en 2010.

- Loisirs aériens

L'aéroclub de Thouars permet de découvrir le Thouarsais vu du ciel. Trois structures offrent également des vols en montgolfière.

- Activités de plein air :

Deux étangs permettent la pratique de la pêche. Un réseau de 53 randonnées pédestres et vélo est également présent sur le territoire ainsi qu'une dizaine de sites naturels. On retrouve également deux parcs de loisirs / attractions.

³⁹ Source : OT du Pays Loudunais

⁴⁰ Source : OT du Pays Thouarsais et site de la Communauté de Thouars

- Autres activités :
 - o Mini-Golf (1)
 - o Cinéma (1)
 - o Visite d'élevage d'Alpaga (1)
 - o Faïencerie (1)

PAYS SAUMUROIS⁴¹

- Activités équestres :

En tant que capitale de l'équitation, Saumur et sa région offrent une large gamme de découvertes. Sept structures proposent des randonnées ou de simples balades, à cheval, à poney, en attelage ou même en âne.

- Locations de vélo :

Les locations de vélo sont également très répandues pour la découverte du territoire, environ dix structures proposent des locations de vélo. La Loire à vélo et le Thouet à vélo étant un bon moyen de découvrir le territoire.

- Activités nautiques :

Il est également possible de découvrir Saumur au fil de l'eau grâce aux activités nautiques, environ cinq structures proposent ce type d'activités.

- Activités de baignade :

Dix piscines sont présentes sur le territoire dont deux sur Saumur.

- Loisirs aériens :

Certaines activités permettent également de découvrir Saumur vu du ciel. En effet, six structures proposent soit des vols en avion, en hélicoptère, en planeur ou en montgolfière à travers des circuits touristiques ou bien des vols privatisés. Le Centre Ecole Régional de Parachutisme sportif propose des sauts en parachute.

- Autres activités :

D'autres activités sont également proposées telles que le karting, le golf (3 sur le territoire) et les chasses au trésor.

Synthèse

Ainsi, on observe une diversité et une richesse d'activités sur notre territoire qu'ils soient à portée quotidienne ou touristique.

On pressent cependant que ces loisirs, hormis quelques loisirs de plein air, se concentrent dans les villes et les agglomérations, et ne se situent pas dans les périphéries

⁴¹ Source : OT de Saumur

LE TOURISME EN DEHORS DU TERRITOIRE D'ETUDE

Au niveau du tourisme, ces villes sont influencées par des villes plus connues qui restent à proximité. Saumur et Chinon sont reliées, au Nord-Est, par le train à Tours et donc à Paris. Thouars et Saumur sont également reliées par le train à la Vendée, particulièrement aux Sables-d'Olonne, au Sud-Ouest.

Ces trois destinations sont donc trois autres villes qui ont une certaine portée sur notre territoire. Il est donc important d'étudier le poids touristique de Tours, Paris et Les Sables-d'Olonne.

LES SABLES-D'OLONNE

Les Sables-d'Olonne est une destination touristique très appréciée, la Vendée est le 6ème département le plus touristique de France en terme de fréquentation, avec chaque année plus de 8 millions de nuitées.

Cela s'explique notamment grâce à son patrimoine naturel, en effet, cette ville se situe au bord de l'océan, on y va pour ses grandes plages, pour les salines, les ports... C'est une station balnéaire de renommée.

En outre, le patrimoine culturel de cette ville est également riche notamment avec l'église Saint Nicolas, le musée de l'abbaye Sainte Croix, le quartier de la Chaume, qui est le quartier le plus ancien des Sables-d'Olonne.

Ses nombreux ports présentent également un patrimoine important, notamment le port de commerce, le port de plaisance et le port de pêche.

Les Sables-d'Olonne sont connus également pour organiser tous les quatre ans le Vendée Globe (765 000 personnes dans le village du Vendée Globe pour l'édition 2012).⁴²

L'offre touristique de la ville composée d'hôtels, de restaurants et de campings, regroupait 1 738 établissements en 2010⁴³.

À noter

Enfin, c'est des Sables d'Olonne que parvenaient, par le train, les produits de la mer pour les territoires thouarsais, loudunais et chinonais. De plus, c'est la destination historique privilégiée des Chinonais, des Loudunais et des Thouarsais pour « aller à la mer ».

TOURS

Tours se situe dans le Val de Loire, région au patrimoine naturel et architectural riche. En effet, comme son nom l'indique, cette région, et notamment la ville de Tours, est traversée par la Loire. La Loire étant très connue pour ses châteaux, Tours et ses alentours représentent donc un potentiel touristique très élevé.

⁴² Site du Vendée Globe : <http://www.vendeeglobe.org/fr/actualites/breve/2231/record-battu-au-village.html>

⁴³ CCI de la Vendée

La ville de Tours attire de nombreux visiteurs grâce à son patrimoine historique, architectural et gastronomique qui est mis en valeur grâce à des activités. De plus, l'attrait des paysages alentours (vignobles, coteaux, etc.) favorise le tourisme.

À noter

La Touraine accueille chaque année plusieurs millions de visiteurs. En 2008, l'agglomération de Tours a comptabilisé 1 200 000 nuitées touristiques⁴⁴.

PARIS

Paris est une destination incontournable, c'est une ville qui attire chaque année des millions de touristes français et étrangers.

Tout au long de la Seine, on peut voir un patrimoine culturel riche avec de nombreux chefs d'œuvre architecturaux. On compte notamment la cathédrale Notre-Dame, la tour Eiffel, le Louvre, l'Arc de Triomphe, le Sacré Cœur, la place de la Concorde... et bien d'autres lieux touristiques.

En 2012, le nombre de touristes a été estimé à 29 millions. En 2011, Paris a connu un record de fréquentation hôtelière avec 36,9 millions de nuitée⁴⁵.

Sur l'année 2011, et sur les 64 sites culturels étudiés par l'Office de Tourisme et des congrès de Paris, la fréquentation s'élève à 72,6 millions d'entrées.

SYNTHESE DE L'ETUDE TOURISTIQUE

Notre territoire d'étude propose diverses offres touristiques, culturelles et de loisirs. Saumur est la ville la plus attractive, et la plus impactée positivement par le tourisme.

Concernant les autres trois villes, Chinon reste largement en tête, autant au niveau des fréquentations qu'au niveau de l'offre en hébergement et restaurant.

Cependant, le potentiel touristique reste concentré sur les villes et très peu dans les campagnes. On note cependant un engouement des acteurs locaux à développer le tourisme dans les campagnes par du tourisme de terroir, ainsi que des itinéraires pédestres et cyclables.

Enfin, notre territoire, et la ligne le desservant anciennement, relie trois pôles fortement touristiques à leur échelle (Paris, Tours, et les Sables d'Olonne). Une utilité de transit agrémenté d'haltes touristiques pour rejoindre des sites de vacances ou de tourisme ponctuel peut faire son apparition à travers la ligne. De plus, un travail de liaison des territoires touristiques est à construire entre le Chinonais, le Saumurois et le Thouarsais avec le Loudunais.

⁴⁴ Site de Tours Plus

⁴⁵ Office du tourisme et des congrès de Paris

ETUDE DE MOBILITE

À noter

La mobilité couvre « les besoins des personnes afin qu'elles puissent se déplacer librement, gagner en accessibilité, communiquer et établir des relations ». Cette mobilité doit être accessible à tous.

La mobilité en milieu rural présente de nombreux enjeux que ce soit pour les travailleurs, les scolaires, les chercheurs d'emplois ou les retraités, tous ont besoin d'accéder à un mode de transport peu onéreux du fait de leur situation tant géographique que financière. En effet, les distances et les temps de parcours en milieu rural sont relativement importants du fait de services de proximité peu présents.

Les déplacements générés permettent de repérer les liaisons importantes et les relations entre les villes. Ces flux vont varier selon les personnes et selon les activités concernées. Dans cette étude, nous avons répertorié les différents pôles générateurs de mobilité et nous avons étudié les différents déplacements effectués par les scolaires, pour l'emploi, le commerce, les loisirs et le tourisme.

La qualité de la desserte en transport en commun est une condition pour l'attractivité d'un territoire. L'accès aux différents services pour la population prend en compte l'offre de transport proposée par les différents territoires. On s'intéresse notamment aux transports en commun, aux compagnies de taxi, aux offres de locations de voitures, au transport à la demande, aux offres de transport doux présent en 2013. Les problématiques de la desserte en fret sont également abordées afin d'étudier s'il s'agit d'un territoire enclavé ou non.

À noter

L'étude de mobilité a pour but de définir les déplacements effectués par la population sur le territoire ainsi que de définir l'offre existante de transport alternatif à la voiture, ainsi que les déplacements liés aux flux de marchandises, afin de comprendre les enjeux du transport fret routier et ferroviaire.

Avant d'étudier les mobilités générées par notre territoire il est nécessaire de bien le définir. En effet pour étudier les mobilités des usagers il faut s'intéresser à un territoire pertinent, celui des bassins de vie semble le plus judicieux.

À noter

La notion de bassin de vie prend en compte l'accès aux équipements et aux services de proximité afin de définir la zone où les habitants peuvent être amenés à se déplacer au quotidien, cependant cette notion ne prend plus en compte l'emploi depuis 2012.

Définition du bassin de vie au sens de l'INSEE⁴⁶ :

LE DECOUPAGE DE LA FRANCE « EN BASSINS DE VIE » A ÉTÉ RÉALISÉ POUR FACILITER LA COMPRÉHENSION DE LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE. LE BASSIN DE VIE EST LE PLUS PETIT TERRITOIRE SUR LEQUEL LES HABITANTS ONT ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES LES PLUS COURANTS.

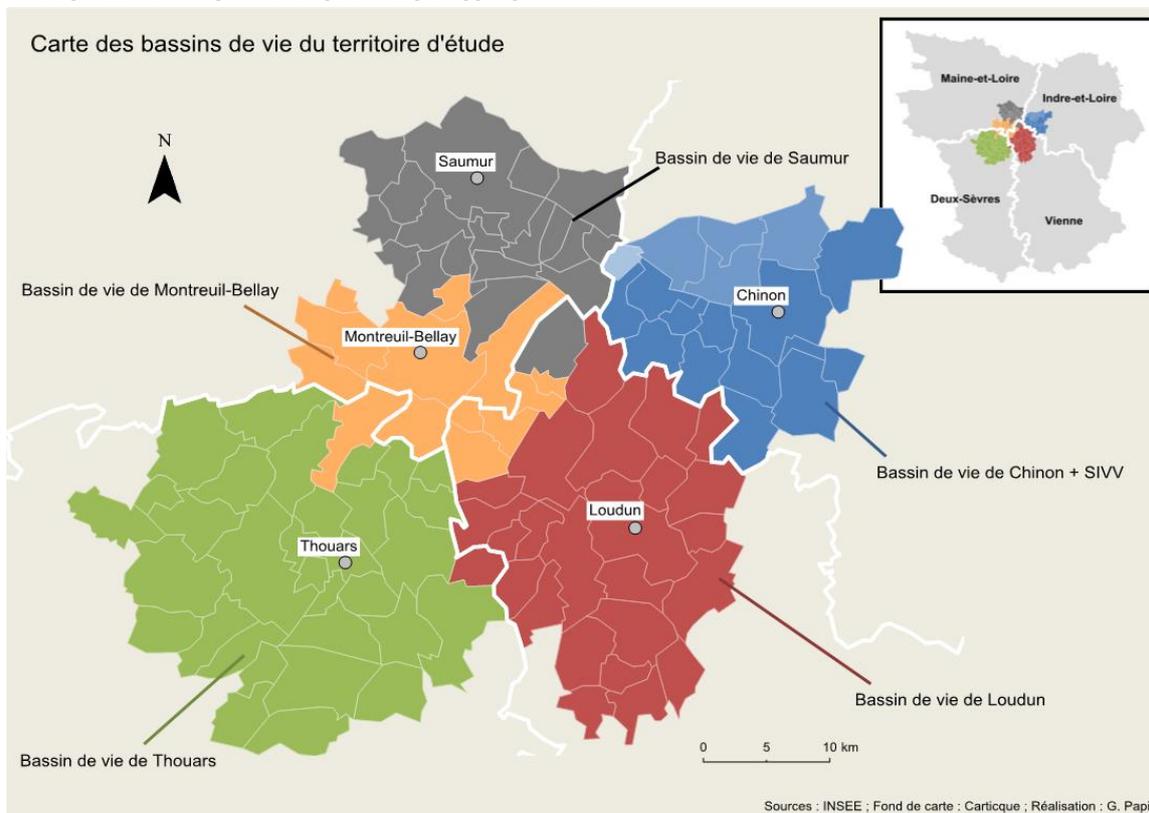
LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS DE LA VIE COURANTE SERVANT À DÉFINIR LES BASSINS DE VIE SONT CLASSÉS EN 6 GRANDS DOMAINES :

- SERVICES AUX PARTICULIERS
- COMMERCE
- ENSEIGNEMENT
- SANTÉ
- SPORTS, LOISIRS ET CULTURE
- TRANSPORTS

Nous nous sommes donc intéressés aux bassins de vie de Loudun, Chinon, Thouars, Saumur et Montreuil-Bellay auxquels nous avons ajouté le SIVV, afin de « créer » un territoire d'étude prenant en compte toutes les communes situées entre nos villes majeures et intégrant les communes telles que Avoine que nous jugeons importantes d'un point de vue mobilité.

La carte ci-dessous représente ces bassins de vie et donc le territoire étudié pour les pôles générateurs de mobilité.

CARTE 19 : LE TERRITOIRE D'ÉTUDE : LES BASSINS DE VIE



⁴⁶ <http://www.insee.fr/fr/methodes/zonages/bassins-vie-2012-methodo.pdf>

ORIGINE DE LA MOBILITE

La mobilité se caractérise par un pôle émetteur de déplacement (lieu où se concentrent les individus et marchandises susceptibles de se déplacer) et un pôle générateur de déplacement (lieu vers où se dirigent ces individus et marchandises) entre lesquelles un flux va se créer.

Cette partie se compose ainsi d'une présentation des différents pôles générateurs de déplacements et flux que l'on retrouve sur le territoire.

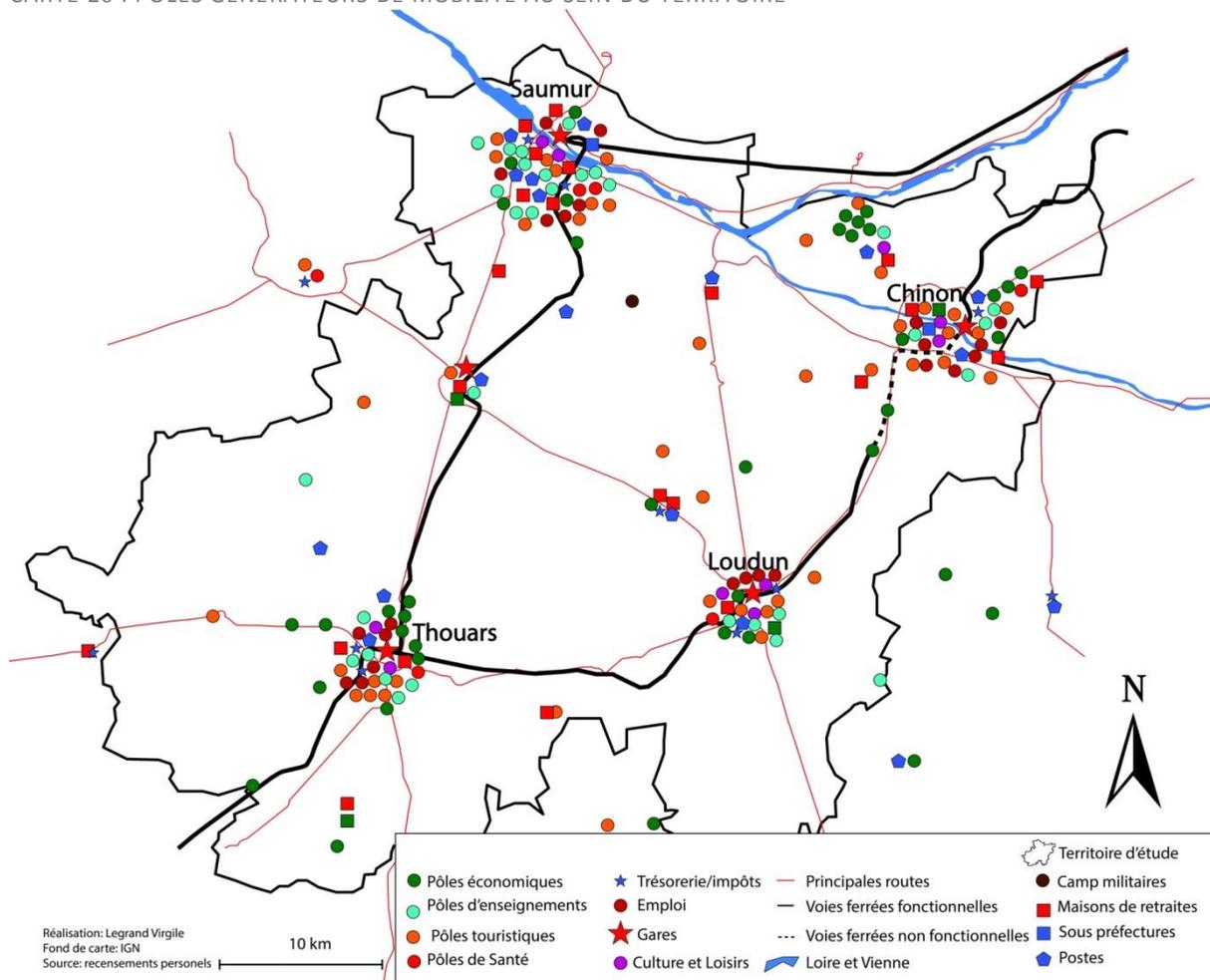
POLES GENERATEURS

Les pôles générateurs de mobilité sont regroupés sous différentes catégories :

- Les **pôles économiques** : rassemblant les commerces, les zones d'activités commerciales et zones industrielles. Ces pôles sont importants pour montrer le dynamisme d'un territoire et définissent ainsi les zones plus actives.
- Les **pôles d'enseignements** : rassemblant les collèges, les lycées, les pôles universitaires et les instituts spécialisés. Ces pôles définissent pour les scolaires les bassins générateurs de mobilité et sont d'une grande importance puisqu'ils génèrent des déplacements quotidiens.
- Les **pôles touristiques** : ils regroupent les offices du tourisme, les sites remarquables, les musées... Ces pôles génèrent d'une part des mobilités au sein du territoire pour les résidents du territoire mais aussi des mobilités venant de l'extérieur.
- Les **pôles de santé** : ils regroupent à la fois les maisons de retraites et les hôpitaux. Ceux-ci créent des flux réguliers au sein du territoire et sont nécessaires d'être étudiés pour comprendre les déplacements des différentes catégories de populations.
- Les **pôles administratifs** : ils regroupent les postes, les sous-préfectures, la trésorerie et les impôts. Ces pôles sont des lieux captant généralement une population large et desservant un territoire vaste.
- Les **pôles de culture et de loisirs** : ceux-ci prennent en compte les piscines, les médiathèques ainsi que les parcs de loisirs.
- Les **gares et axes de transports** sont des pôles à étudier également car ils facilitent les déplacements et montrent les relations pouvant exister entre les différents pôles.
- Les **camps militaires** sont également étudiés car ils présentent des effectifs importants.

La carte ci-dessous représente les différents pôles générateurs de mobilité au sein de notre territoire d'étude.

CARTE 20 : POLES GENERATEURS DE MOBILITE AU SEIN DU TERRITOIRE



Point méthodologie

Cette carte a été réalisée à partir d'un recensement effectué à partir de sites internet (pages jaunes...), afin de localiser les différents pôles. Ces pôles ont ensuite été localisés avec Illustrator et permettent de faire ressortir les zones les plus attractives du territoire.

À noter

On remarque dans un premier temps que les villes de Thouars, Chinon, Saumur et Loudun présentent de nombreux pôles générateurs de mobilité, ce sont donc les principaux lieux d'attraction de notre territoire.

On retrouve aussi dans une moindre mesure les communes d'Avoine, Montreuil-Bellay et les Trois-Moutiers qui présentent aussi divers services.

Du point de vue économique on peut observer que les villes de Loudun et de Chinon sont moins dynamiques que celles de Thouars. En effet la commune d'Avoine présente une forte activité économique ce qui peut expliquer la réduction de ces activités au niveau de Chinon.

Au niveau des pôles d'enseignement on constate que la ville de Saumur est beaucoup plus dynamique en comparaison du territoire. En effet, elle accueille un pôle de l'université d'Angers et, globalement,

bien plus de lycées et de collèges que dans les autres villes. Le territoire observé manque donc de lieux d'enseignement supérieur.

Pour les pôles touristiques on observe une répartition sur le territoire assez homogène, cependant les quatre villes principales restent plus attractives car elles présentent plus de sites touristiques.

Au niveau administratif hormis le long de l'axe Loire-Vienne on constate notamment une absence de pôles en dehors des villes et dans certaines zones il y a une absence de poste dans un rayon de 10 km.

Pour les services à l'emploi comme les pôles emplois, missions locales et maison de l'emploi, les habitants de ce territoire sont amenés à se déplacer dans les villes de Loudun, Chinon, Thouars et Saumur.

D'un point de vue médical, le territoire est assez bien desservi, on retrouve un hôpital dans chaque grande ville, et les maisons de retraites sont réparties sur l'ensemble du territoire de façon homogène.

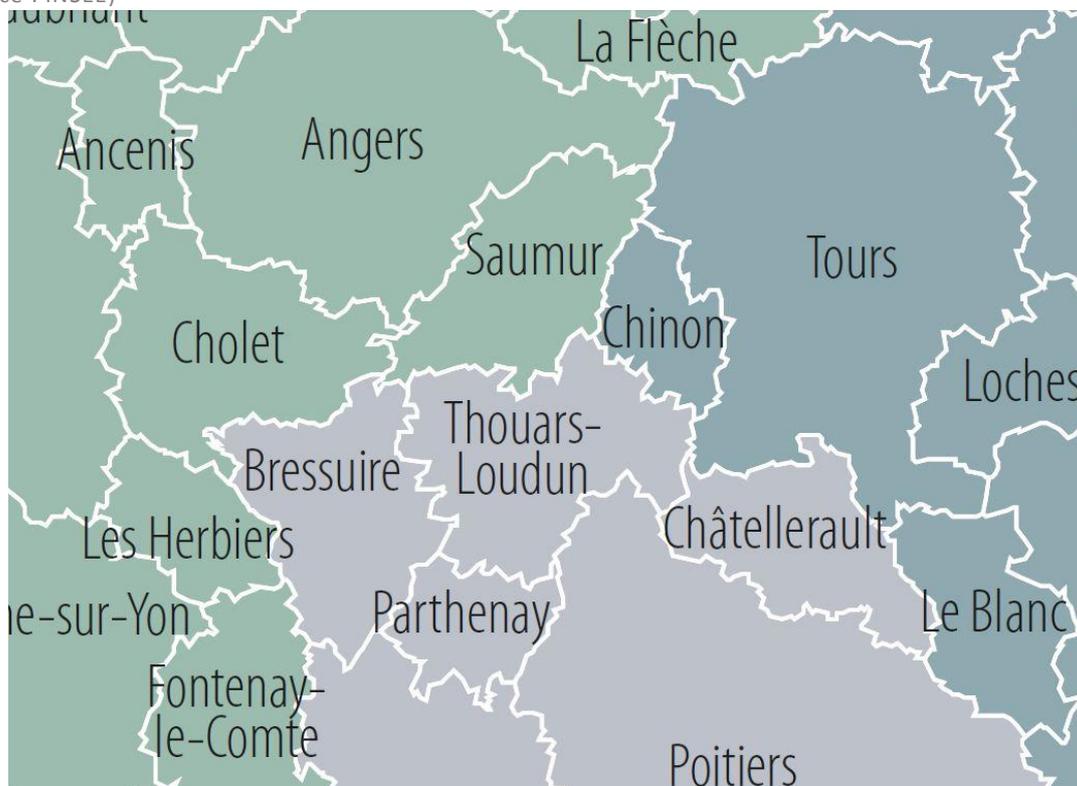
Synthèse

On remarque une forte rupture entre les villes centres, dotées de nombreux services et activités, et le triangle, généré par les axes Loudun-Thouars, Thouars-Montreuil-Bellay et Montreuil-Bellay-Loudun, qui est un espace très pauvre d'un point de vue pôles générateurs de mobilité.

Ainsi, le long de la voie de chemin de fer Thouars-Loudun-Chinon, on retrouve très peu de pôles générateurs de mobilité en dehors des activités économiques de Beuxes et la Roche-Clermault et du château d'Oiron. Cependant ces sites et les mobilités induites ne doivent pas être négligés afin de réfléchir à une politique de desserte.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL

CARTE 21 : REPARTITION 2012 EN ZONE D'EMPLOI
(Source : INSEE)



Grâce à la carte ci-dessus nous avons une vision globale des zones d'emploi composant le territoire d'étude. Celles-ci auront bien entendu une place prépondérante dans l'orientation des flux domicile-travail de par leur définition :

UNE ZONE D'EMPLOI EST UN ESPACE GEOGRAPHIQUE A L'INTERIEUR DUQUEL LA PLUPART DES ACTIFS RESIDENT ET TRAVAILLENT, ET DANS LESQUELS LES ETABLISSEMENTS PEUVENT TROUVER L'ESSENTIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE NECESSAIRE POUR OCCUPER LES EMPLOIS OFFERTS.⁴⁷

FLUX INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE

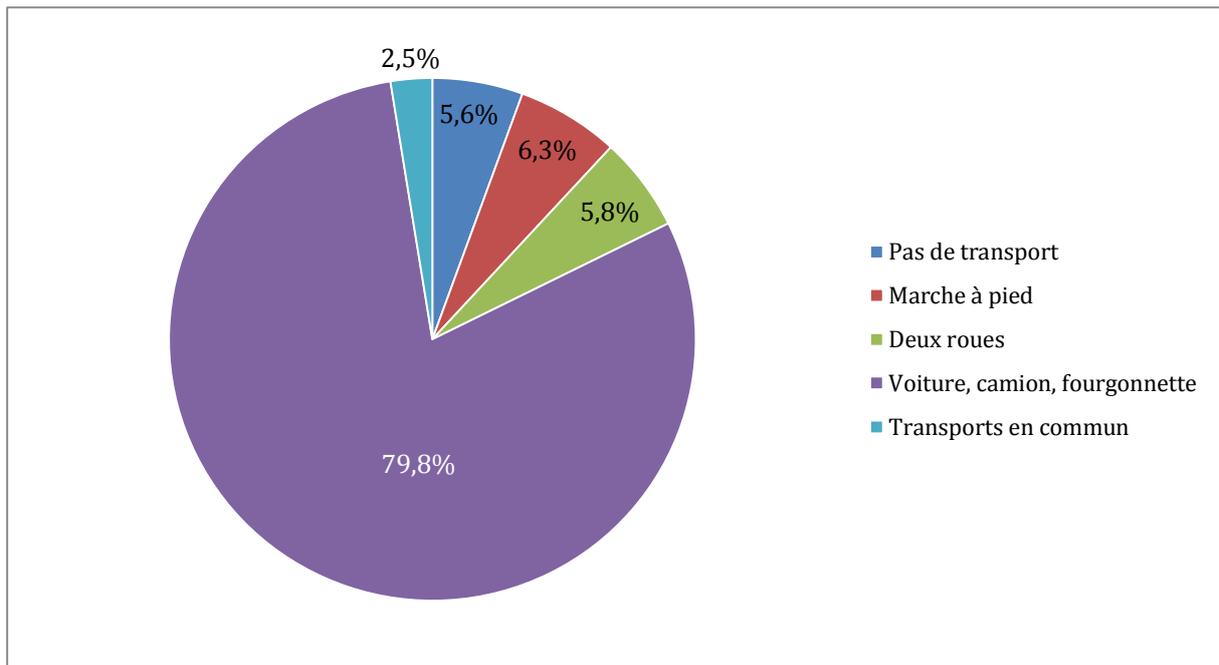
Comme vu précédemment dans le diagnostic socio-économique, la population de notre territoire travaille en dehors de sa commune de résidence pour 66 % des habitants, dans l'aire urbaine de Thouars, à 45 % pour l'aire urbaine de Loudun.

À noter

De plus, les mobilités domicile-travail sont considérées comme contraintes et représentent, au niveau national, 21 % des motifs de déplacements. Et, comme on peut le voir sur le diagramme ci-dessous, ces flux se font à près de 80 % avec un véhicule personnel sur notre territoire d'étude.

⁴⁷ <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/les-zones-demploi-2010>

GRAPHIQUE 56 : PARTS DES MODES DE TRANSPORT UTILISES PAR LES HABITANTS DU TERRITOIRE D'ETUDE POUR SE RENDRE A LEUR TRAVAIL
(Sources : INSEE – RP2009)



Nous avons donc à faire à une population assez mobile, contrainte de se déplacer et très dépendante de la voiture. Ceci peut être dû à plusieurs facteurs.

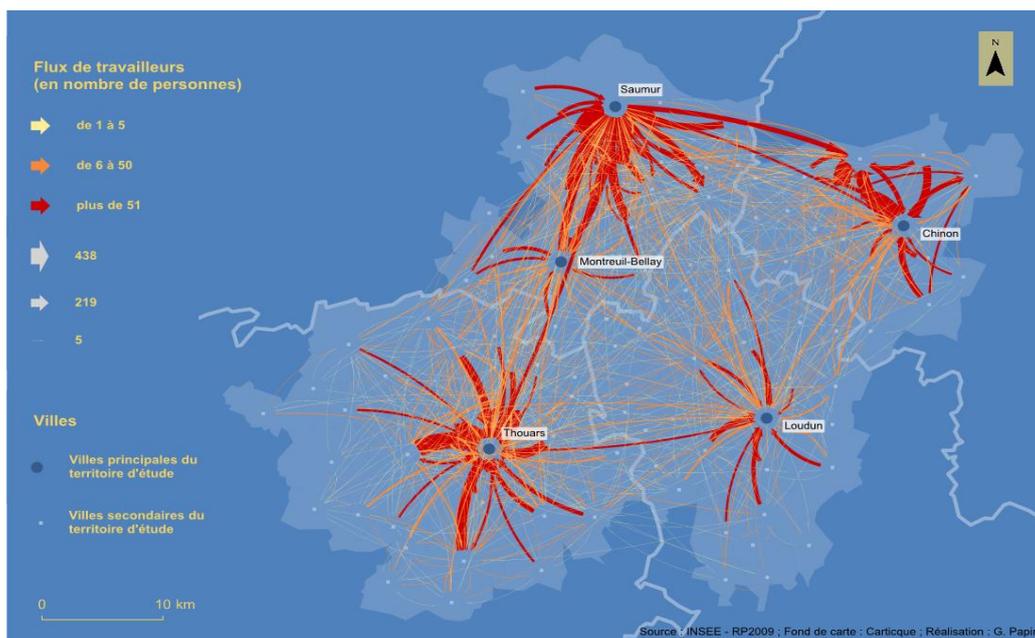
En effet, un facteur économique peut entrer en jeu, les terrains étant moins chers en périphérie, ou dans des villes moins attractives, ils permettent donc, soit d'avoir simplement un logement, soit d'avoir un logement de meilleure qualité à moindre prix. Les travailleurs, les familles en particulier, vont ainsi s'éloigner de leur lieu de travail.

Où alors, comme nous sommes sur un territoire reconnu pour son cadre de vie très apprécié, la mobilité des gens va être choisie et non plus contrainte, pour pouvoir vivre à la campagne et travailler à la ville.

Mais, afin d'étudier réellement leur mobilité, nous devons connaître l'origine et la destination des travailleurs. C'est pourquoi nous avons réalisé les cartes de flux ci-après, basées sur le recensement de la population de 2009.

A ce propos, l'INSEE avertit que pour les flux inférieurs à 200 personnes, l'information est à prendre comme un ordre de grandeur et non comme une valeur.

CARTE 22 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL, INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE



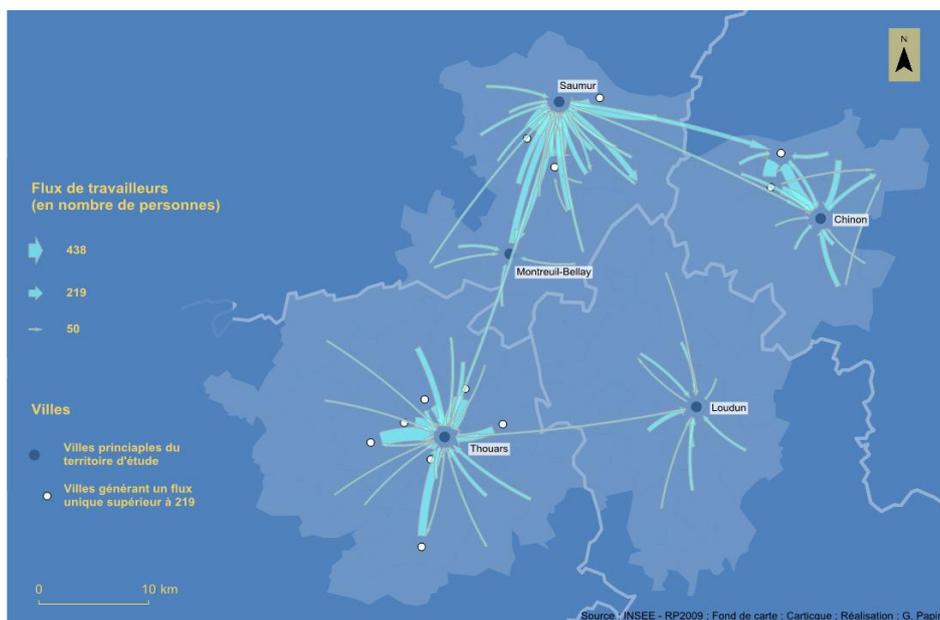
À noter

Sur cette première carte nous pouvons constater que nous avons affaire principalement à des flux caractéristiques de mobilités « banlieue – centre-ville ».

En effet, si l'on concentre notre attention sur les flux les plus importants (en rouge), on remarque que ceux-ci sont majoritairement orientés dans un sens périphérie-ville centre, et dessinent une nébuleuse autour des pôles d'emploi.

Les flux plus faibles (en jaune et orange) sont, quant à eux, un peu plus diffus, et rayonnent sur tout le territoire d'étude, de manière quelque peu anarchique.

CARTE 23 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE, SUPERIEURS A 50 PERSONNES



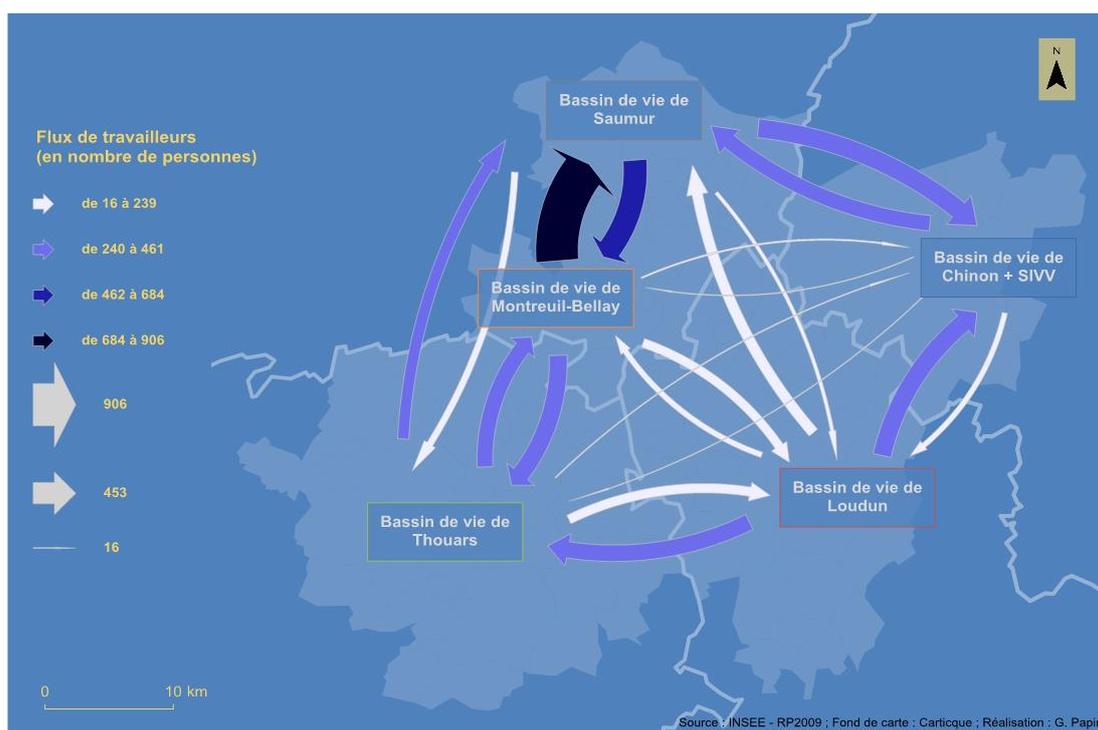
Aussi, on peut noter l'importance de nos 5 villes centres, mais également celle de la ville d'Avoine qui accueille le centre nucléaire de production d'électricité, drainant des flux très importants mais sur de courtes distances, et ceci dû certainement au plan d'astreinte des employés, décidé par la centrale.

À noter

On remarque qu'il existe quelques flux entre les 5 villes du territoire. Cependant ceux-ci restent largement minoritaires, bien que supérieurs à 50 personnes. De plus, les villes de Chinon et Thouars n'émettent pas de flux conséquents (supérieurs à 50 personnes) vers d'autres villes centres du territoire d'étude, et sont donc tournées vers l'extérieur, ou vers leur périphérie.

Origine	Destination	Valeur du flux (en personnes)
Montreuil-Bellay	Saumur	207
Saumur	Montreuil-Bellay	187
Saumur	Thouars	85
Saumur	Chinon	67
Loudun	Thouars	54

CARTE 24 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTER-BASSINS DE VIE



À noter

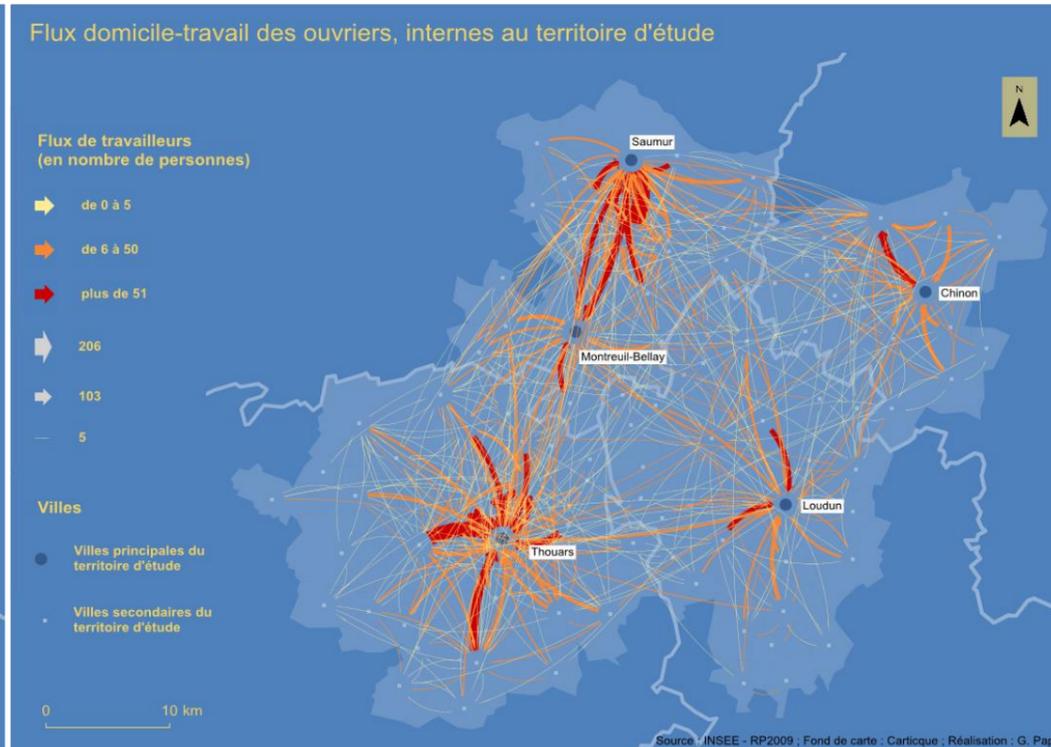
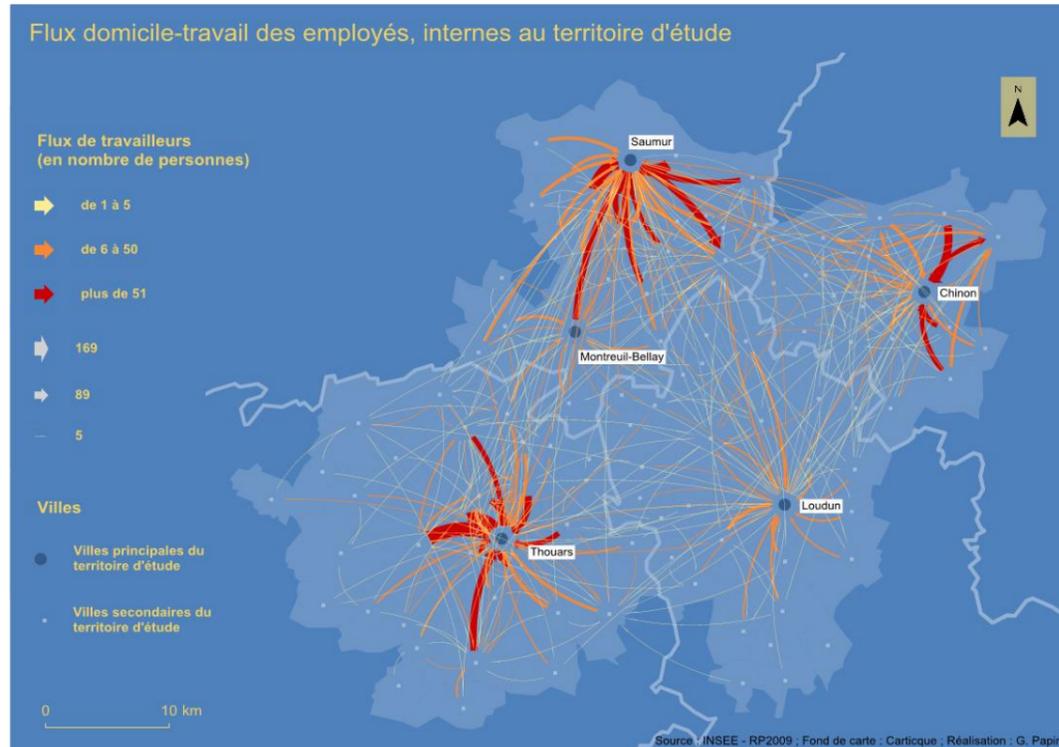
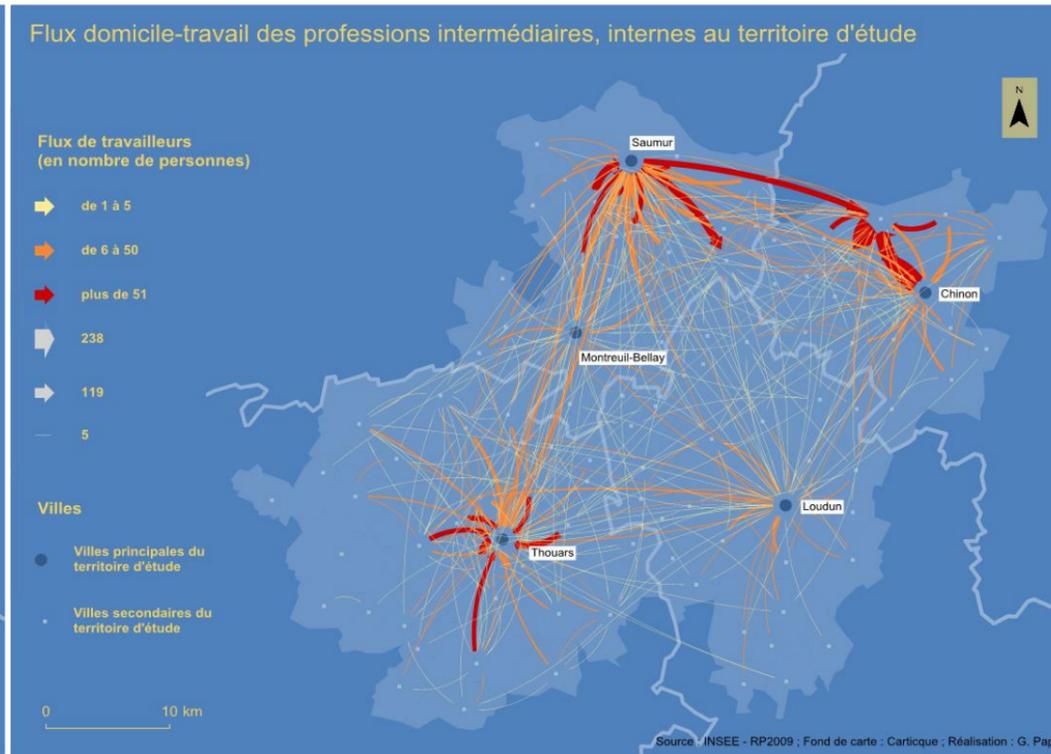
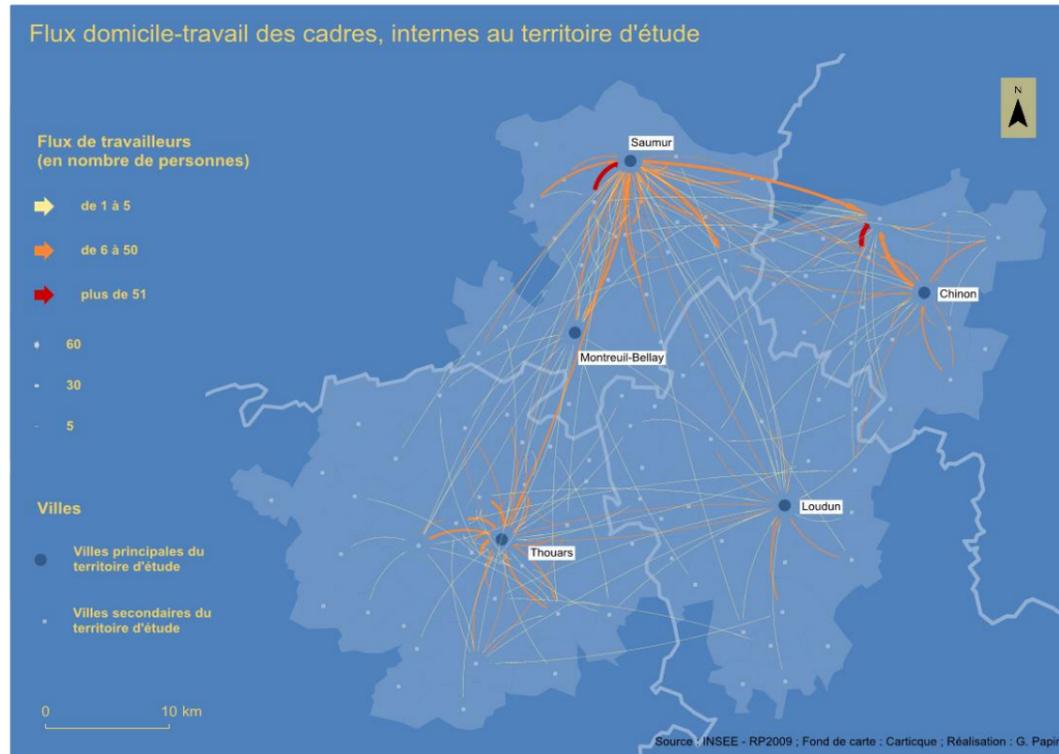
Si on s'intéresse maintenant aux flux inter-bassins de vie, on note sans grande surprise que les flux les plus importants se situent entre Saumur et Montreuil-Bellay.

En effet, ces deux villes appartiennent au même bassin d'emploi, et par définition, il est donc évident que les flux domicile-travail vont y être très importants.

De plus, cette carte nous apprend que le bassin de vie de Loudun est, après celui de Saumur, le bassin de vie qui entretient le plus de relations domicile-travail, en terme de diversité, avec les bassins de vie voisins, tout en ayant des valeurs relativement faibles.

En effet, seulement deux de ces flux sont supérieurs à 240 personnes (moins d'un quart de la valeur du flux entre Montreuil-Bellay et Saumur). Ceci peut s'expliquer simplement avec le fait que le bassin de vie de Loudun est le seul bassin de vie limitrophe à tous les autres.

CARTE 25 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE, COMPARAISON PAR CSP



On remarque grâce aux cartes ci-contre que la mobilité domicile-travail change en fonction des catégories socioprofessionnelles.

En effet, celle-ci est relativement concentrée sur des relations inter-villes principales pour les cadres et beaucoup plus diffuse pour les ouvriers.

On peut ainsi repérer le pôle d'activité tertiaire qu'est la ville de Saumur, ou encore le pôle administratif de la centrale nucléaire de Chinon.

Au niveau des professions intermédiaires, celles-ci se déplacent principalement dans les régions de Saumur, Thouars et Chinon. Cela ne veut bien entendu pas dire qu'il n'y en a pas sur Loudun, mais qu'elles y sont moins mobiles. De nouveau, on remarque que la centrale nucléaire recrute principalement dans cette catégorie-ci.

Concernant les ouvriers et les employés, leur mobilité est principalement concentrée autour de villes centres. On peut cependant noter que les flux Saumur-Montreuil-Bellay et Loudun-Thouars sont relativement importants.

Les catégories non représentées (artisans et agriculteurs) sont les catégories les moins mobiles, ce qui confirme le postulat avancé dans le diagnostic socio-économique qui précisait que dans ces professions l'on s'installe là où on travaille, et inversement.

Enfin, on remarque que Thouars et Loudun, fidèles à leur population ouvrière (cf. Diagnostic socioéconomique), attirent leurs plus grands flux dans cette catégorie.

Pour conclure, on peut dire que la majeure partie des flux transverses sont réalisés par les cadres et les professions intermédiaires entre Saumur et Chinon, et Saumur et Thouars. Tandis que les catégories ouvrières et employées se contentent de navette entre la périphérie et la ville centre d'emploi.

Enfin, nous ne pouvons pas nier qu'il existe un maillage important en nombre de flux, entre toutes les communes du territoire, mais celui-ci reste relativement mince en valeurs distinctes.

FLUX SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE

Comme dit précédemment, nous sommes sur un territoire où la qualité de vie, et le prix de l'immobilier relativement faible sont reconnus. Ceci incite donc des mobilités sortantes du territoire, sur de plus ou moins grandes distances, car les personnes vont s'installer là où est leur famille, ou « à la campagne ».

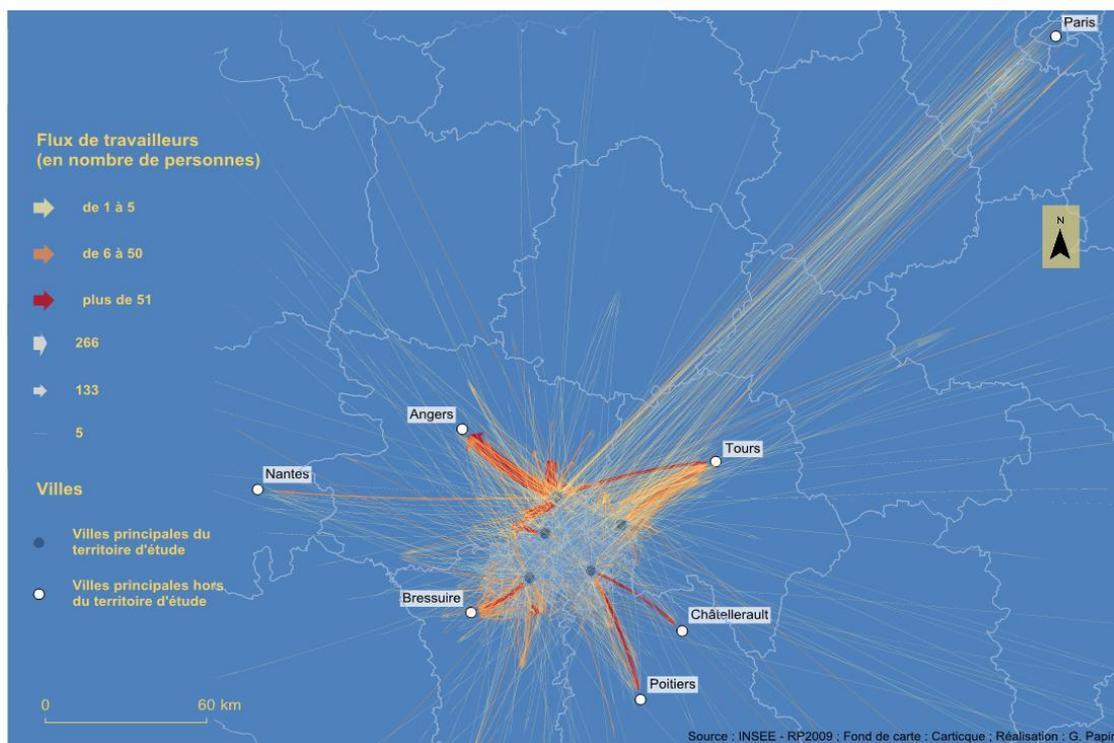
C'est pourquoi notre attention s'est porté ensuite sur les flux domicile-travail sortant du territoire.

A la lecture de la carte ci-dessous, nous retrouvons la fameuse mobilité du bassin de vie de Chinon vers Tours, celle de Saumur vers Angers ou encore celle de Loudun vers Poitiers et Châtelleraut.

Le bassin de vie de Thouars semble cependant ne pas générer de flux importants vers l'extérieur, hormis vers Bressuire.

Chaque bassin de vie, et cela semble naturel, migre vers les villes importantes les plus proches, mais également vers la capitale où nous voyons un faisceau de flux émergeant principalement des bassins de vie de Saumur et de Chinon, qui s'y rend. Ceci s'explique certainement par la ligne Chinon-Tours ou la ligne Saumur-Tours, qui permettent un accès direct à la ligne TGV Tours-Paris, rendant ainsi aisé et rapide l'accès des travailleurs en région parisienne. Tandis que les bassins de vie du sud s'arrêtent à des villes relativement plus proches (Poitiers, Bressuire, Châtelleraut).

CARTE 26 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE



CARTE 27 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL SUPERIEURS A 50 PERSONNES, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

Cette orientation par bassin de vie est encore plus flagrante quand on regarde la carte ci-dessus, où l'on voit nettement que chaque ville principale s'oriente vers son département d'appartenance.

Ceci peut s'expliquer de deux manières, soit par un non-souhait des habitants à aller travailler en dehors de leur département (frontière psychologique). Mais l'on peut en douter quand on regarde les flux internes au territoire d'étude, et où l'on voit que les travailleurs traversent volontiers les frontières départementales pour se rendre à Thouars de Loudun, ou à Avoine de Saumur.

Soit par un manque d'infrastructure de transport. En effet, si l'on compare Saumur à Loudun, ces deux villes sont quasiment équidistantes de Tours, hors on remarque qu'il existe un flux supérieur à 50 personnes entre Saumur et Tours, autant qu'il existe une desserte ferroviaire, tandis qu'entre Loudun et Tours, ce flux n'existe pas, peut-être pour la raison d'absence d'une desserte de transport en commun inter-régional efficace.

À noter

Pour conclure, cette sectorisation des flux de travail sortants est une équation à plusieurs inconnues. En effet, les critères distances-temps n'expliquent pas à eux seuls le phénomène, tout comme la présence ou l'absence de desserte de transports en commun, ou les frontières psychologiques de traverser un fleuve (la Vienne ou la Loire), ou des frontières départementales.

DEMANDEURS D'EMPLOI

À noter

La problématique des flux domicile-travail est que leur étude ignore ceux qui n'ont pas d'emploi, comme les personnes retraités, mais également les demandeurs d'emploi.

Or, certains de ces derniers sont dans une situation précaire. En effet, ils n'ont pas les moyens, du fait de leurs revenus faibles ou inexistants, d'investir dans une voiture, ou tout autre véhicule personnel. Il s'agit donc là d'une population qui est la première touchée par le manque d'infrastructures de transports en commun, soit, pour aller à la recherche d'un emploi, soit pour pouvoir, s'ils trouvent un emploi, aller travailler.

Pour cette problématique de mobilité, nous nous tournons naturellement vers Loudun qui ne dispose ni d'offre de transport pertinente et conséquente, ni d'offre de travail satisfaisante pour les populations qualifiées, ou durable pour les populations non-qualifiées, qui feraient le choix de rester sur le territoire, ou qui subiraient le manque d'ambition pour changer de territoire. En effet, comme on peut le lire dans l'étude du CRIJ Poitou-Charentes, le territoire ne pousse pas à rester pour travailler du fait de la saisonnalité des emplois, et de leur manque de qualifications.

"L'ATTRACTIVITE N'EST EVIDEMMENT PAS LE POINT FORT DU TERRITOIRE COMME EN TEMOIGNE L'ACTIVITE ECONOMIQUE FAIBLEMENT MOTRICE, AVEC UNE OFFRE MAJORITAIREMENT POURVOYEUSE D'EMPLOIS PEU QUALIFIES ET A LA PENIBILITE ELEVEE, QUE CE SOIT DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL OU EN MILIEU AGRICOLE SAISONNIER."⁴⁸

⁴⁸ *Diagnostic partagé des besoins d'information des jeunes sur le territoire du Loudunais*, CRIJ Poitou-Charentes, JF. Bernoux

À noter

Donc, si l'on ne correspond pas à l'offre d'emploi du territoire, il reste deux solutions, le trouver ailleurs et faire la navette, ou alors déménager, par manque de moyen de transport.

Ainsi, même si ce déménagement peut être envisagé d'une façon bénéfique, car plus l'on se rapproche de son lieu de travail moins l'on subit de la fatigue à se déplacer, et moins cela nous coûte financièrement, si les prix à proximité du lieu d'emploi sont prohibitifs, les personnes ne pourront que se reporter sur la première solution, moins chère au quotidien.

Il existe un autre problème, moins visible, et qui ne transparaît que lors d'un entretien avec un expert du secteur de l'emploi du territoire, comme le directeur de Pôle Emploi Chinon, M. Ducrocq.

À noter

Ainsi, beaucoup de demandeurs d'emploi subissent la frontière psychologique et administrative du département.

En effet, quand, au quotidien, il rencontre des demandeurs d'emploi du Chinonais, ceux-ci ne se voient pas changer de département, traverser la Vienne pour aller travailler sur Loudun, tandis qu'aller travailler à Richelieu, qui se situe à la même distance de Chinon, est beaucoup plus envisageable.

Enfin, il est de plus en plus confronté à des ménages n'ayant qu'une seule voiture, déjà utilisée par l'une des deux personnes du ménage, et le plus souvent il s'agit du mari, la conjointe devant trouver d'autres solutions.

Si l'on compare les métiers en tension du Chinonais, et qu'on les compare à ceux de Loudun & Thouars (même bassin d'emploi), on remarque qu'ils sont relativement identiques, basés sur les métiers saisonniers agricoles, et dans le domaine de la restauration.⁴⁹

À noter

Subséquent, il n'existe pas vraiment de complémentarité entre ces trois territoires, ayant tous les mêmes métiers en tension et la même problématique de saisonnalité de l'emploi.

SYNTHESE

SYNTHESE

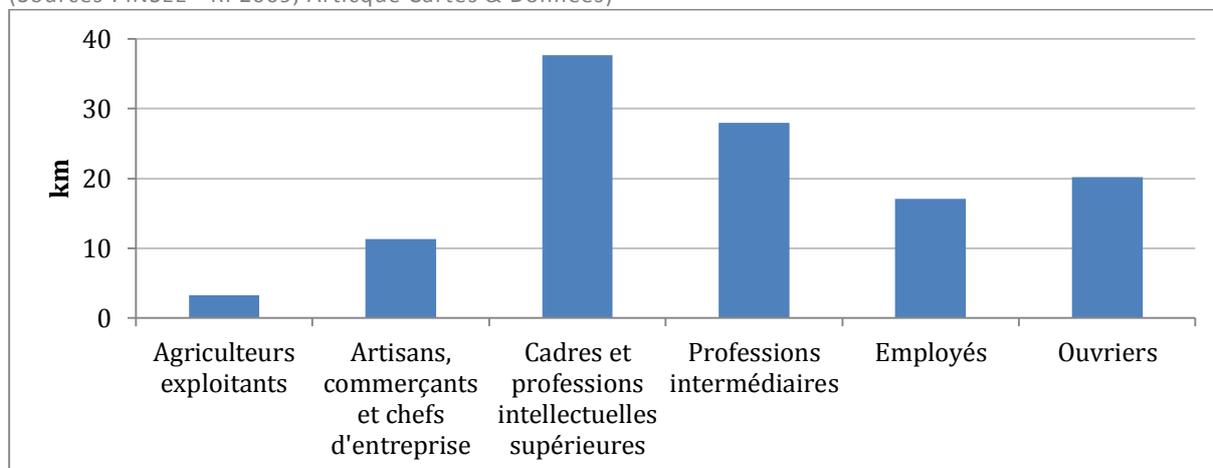
Nous avons donc à faire à une population d'actifs relativement mobiles, se dirigeant vers des pôles d'emploi de grandes villes (Poitiers, Tours, Angers), ou des villes centre du territoire d'étude. La grande partie de ces mobilités sont des relations périphérie – ville-centre, sans avoir des grands flux entre les différentes villes du territoire comparativement aux flux sortants.

De plus, on peut noter que les flux changent en fonction de la catégorie socio-professionnelle. En effet, des professions comme les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, ainsi que les agriculteurs exploitants se déplacent très peu, tandis que des

⁴⁹ http://www.pole-emploi.fr/file/mmelement/pj/7a/5d/fc/41/fiche_bassin_chatellerault97876.pdf

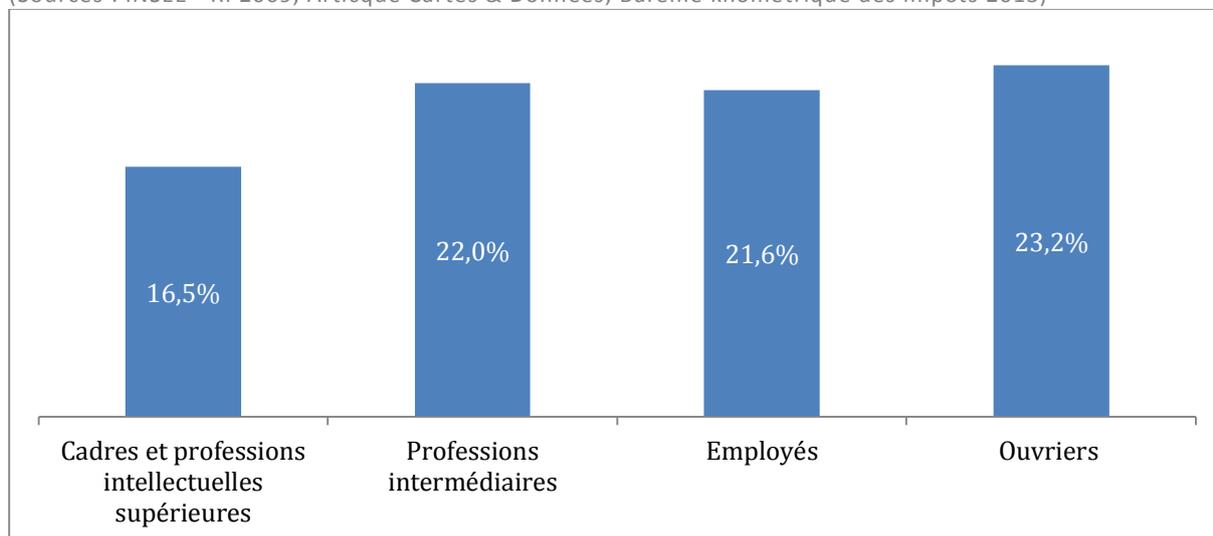
professions de type cadres ou professions intermédiaires sont plus enclin à se déplacer (cf. Graphe ci-dessous).

GRAPHIQUE 57 : DISTANCE MOYENNE DOMICILE-TRAVAIL, A VOL D'OISEAU PARCOURUE PAR CSP (Sources : INSEE - RP2009, Articque Cartes & Données)



Cependant, quand l'on compare la part du coût dans de ce type de déplacement, réalisé en voiture, par CSP, on remarque que la part est beaucoup plus faible chez les cadres que chez les ouvriers. En effet, même si ces-derniers parcourent moins de kilomètres, leur mobilité leur coûte beaucoup plus cher au vu de leur faible revenu. Ainsi, on mesure immédiatement la précarité dans laquelle se situe ce type de population à cause de leur dépendance à la voiture.

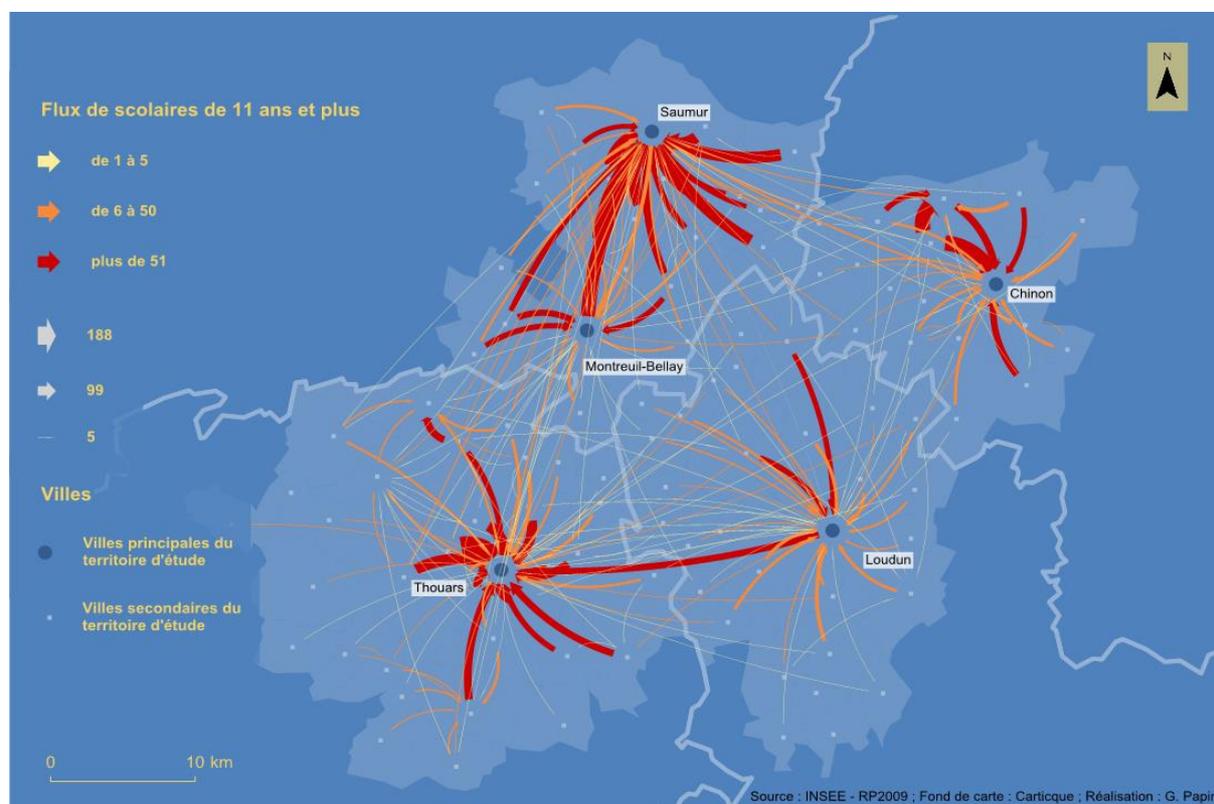
GRAPHIQUE 58 : PART DES COÛTS DE DEPLACEMENTS PAR RAPPORT AU REVENU NET PAR CSP (Sources : INSEE - RP2009, Articque Cartes & Données, Barème kilométrique des impôts 2013)



FLUX DOMICILE-ETUDES

FLUX INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE

CARTE 28 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 11 ANS ET PLUS, INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE

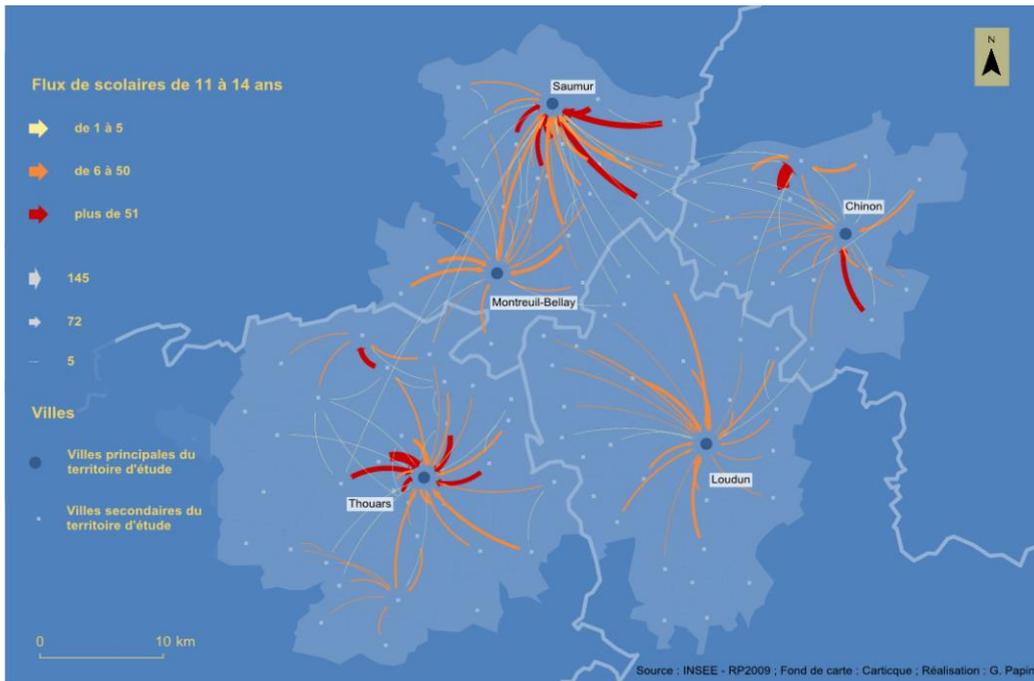


À noter

Les flux domicile-études font écho aux flux domicile-travail par le fait qu'ils sont surtout tournés vers les villes centres.

Ceci est bien entendu dû à la carte scolaire qui empêche les collégiens de changer de départements, ou les lycéens de région. Ainsi, dans les cartes ci-dessous, nous avons sectorisé en fonction de l'âge, les différents flux scolaire afin de les faire correspondre aux flux de collèges, lycées et études supérieures.

CARTE 29 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 11 A 14 ANS AYANT POUR ORIGINE ET DESTINATION LE TERRITOIRE D'ETUDE

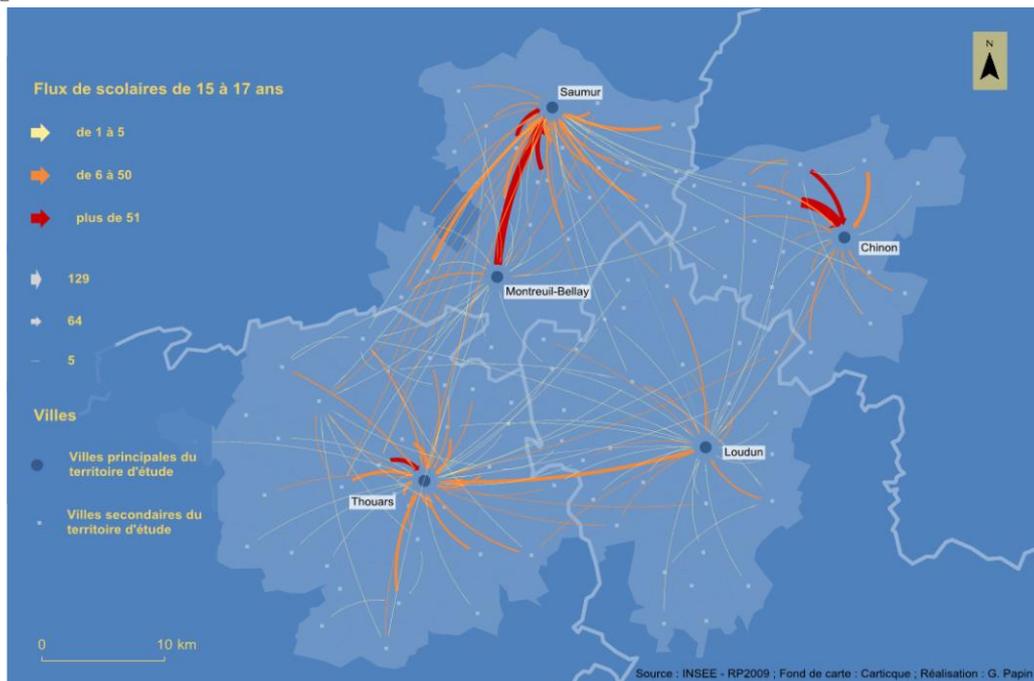


Dans cette première catégorie, nous voyons que les flux restent confinés à l'intérieur des départements, tout en alimentant les villes centres qui disposent des collèges. On peut aussi noter la présence de collèges dans des plus petites communes comme Avoine ou Bouillé-Loretz.

À noter

Cette carte nous apprend que du fait de la carte scolaire pour les collégiens, et des faibles spécialisations à ce niveau d'études, les frontières administratives sont imperméables aux flux interdépartementaux.

CARTE 30 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 15 A 17 ANS AYANT POUR ORIGINE ET DESTINATION LE TERRITOIRE D'ETUDE

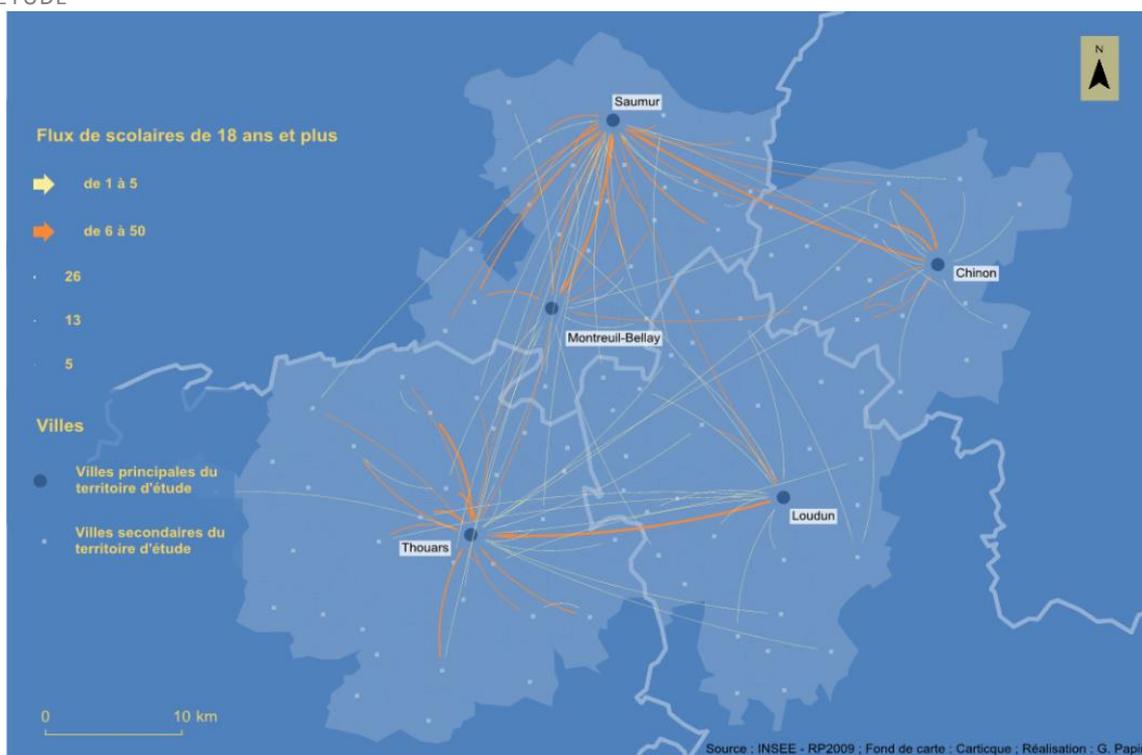


Concernant la catégorie d'âge suivante, celle correspondant aux lycéens, on remarque que des flux relativement importants se créent entre Loudun et Thouars, et quelques flux plus faibles entre les autres villes. Ceci est dû aux limites régionales, Loudun et Thouars faisant partie de la même région, les flux traversent plus aisément les frontières départementales pour que les jeunes Loudunais puissent étudier à Thouars.

À noter

Ces flux interdépartementaux s'expliquent également par les différentes spécialités proposées par les lycées de Loudun ou Thouars, comme expliqué précédemment dans le diagnostic.

CARTE 31 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 18 ANS ET PLUS AYANT POUR ORIGINE ET DESTINATION LE TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

Enfin, pour les flux concernant les études supérieures, ceux-ci sont beaucoup plus faibles, mais également beaucoup plus indépendants des frontières.

En effet, on retrouve le flux Loudun-Thouars, mais on observe également la naissance d'un flux Chinon-Saumur et d'un faisceau de flux Thouars-Saumur.

À noter

Cette mobilité croissante s'explique là encore par des formations diverses proposées par les villes sur le territoire.

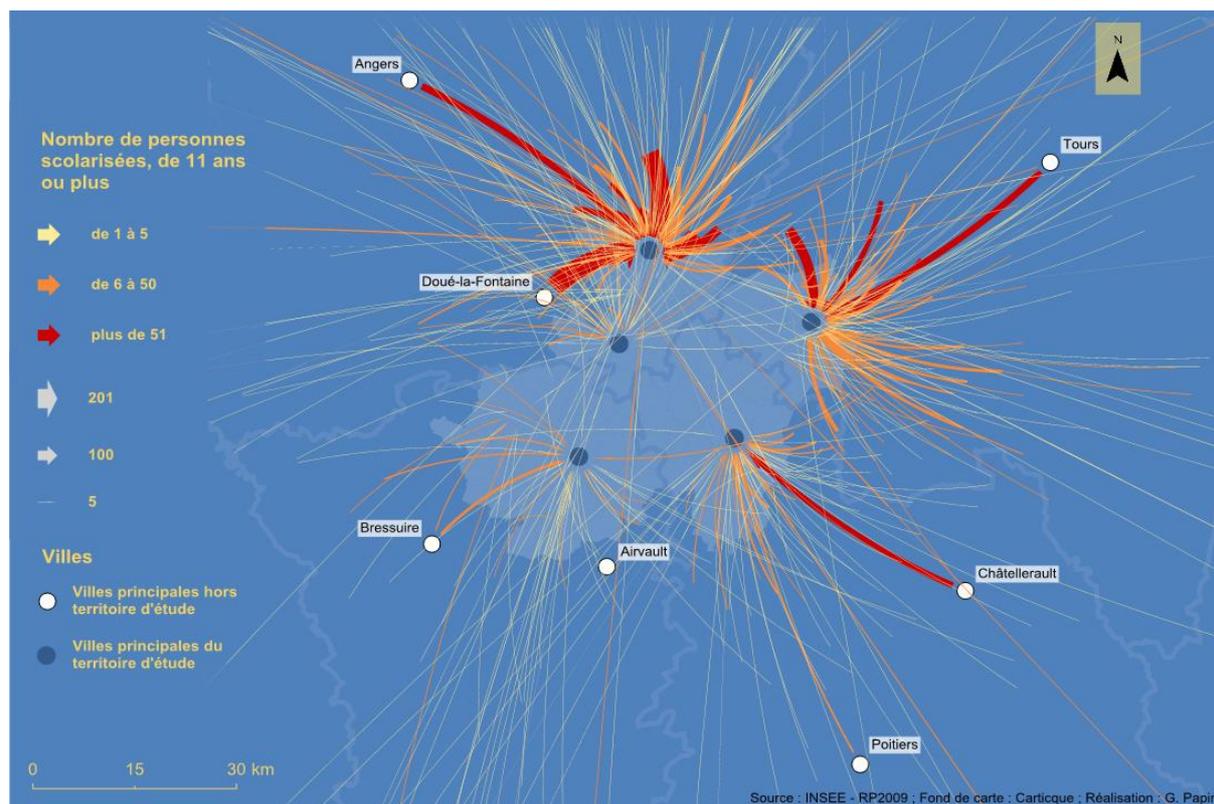
Même si celles-ci dépassent rarement le niveau BTS (Bac+2), on retrouve des spécialités

complémentaires sur le territoire d'étude, avec des formations dans le domaine du bois à Thouars qui n'existent pas à Loudun ou des formations dans la restauration à Loudun qui n'existent pas à Chinon.

Enfin, Saumur, fort de 4 lycées proposant 3 licences professionnelles, et 6 BTS, ainsi que de l'école nationale d'équitation, permet de drainer des étudiants depuis Chinon qui sont pourtant très proches par le temps et l'accessibilité de Tours.

FLUX ENTRANT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE

CARTE 32 : FLUX DOMICILE-ETUDES, DES 11 ANS ET PLUS, ENTRANT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

Il est intéressant de se pencher sur les flux entrant sur le territoire d'étude afin de savoir si celui-ci est attractif ou propose des formations qui ne sont pas disponibles ailleurs.

Ainsi, on remarque que la plupart des flux entrants ont pour destination Chinon et Saumur. Ceci peut-être expliqué par le fait que ces deux villes sont en bordure du territoire d'étude, et qu'ainsi la carte scolaire des collèges draine plus loin que les flux internes. Mais ceci ne vaut que pour les flux de courte distance.

À noter

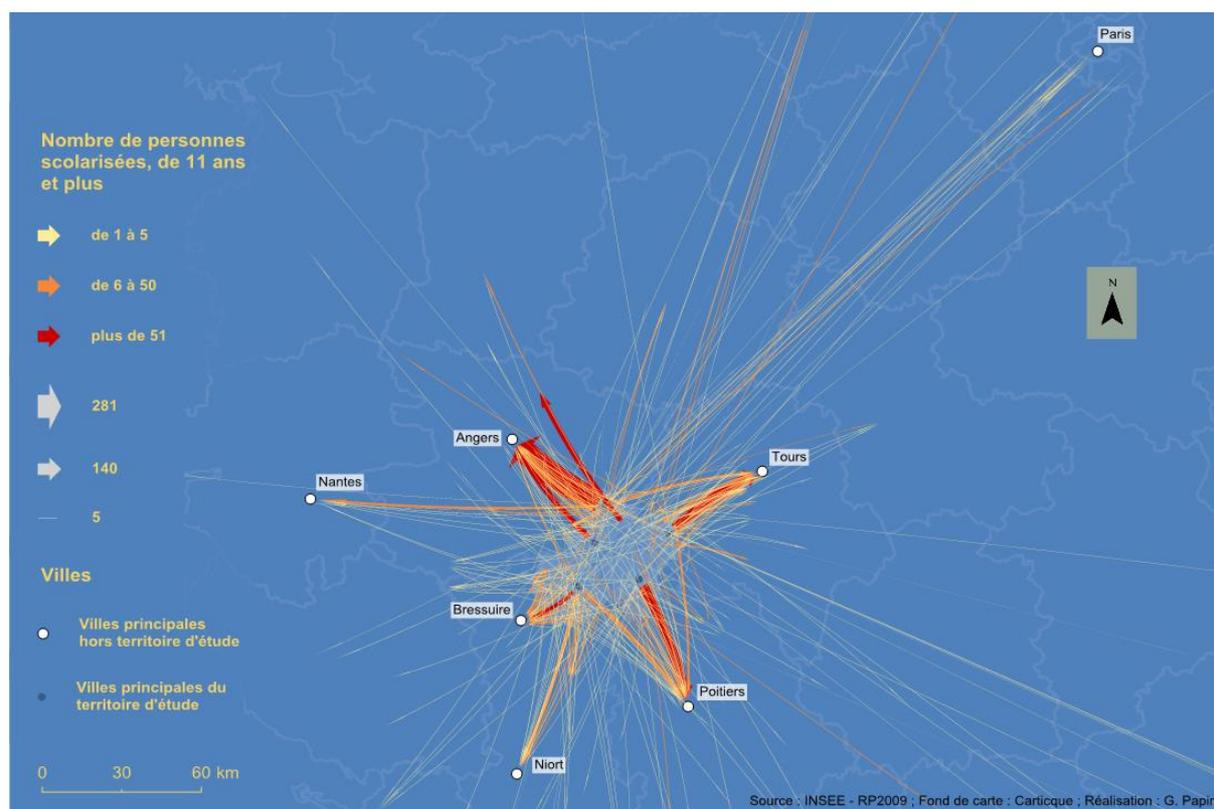
On s'interroge alors à propos des flux provenant d'Angers pour Saumur, de Tours pour Chinon, ou de Châtelleraut pour Loudun. Et ceci ne peut sans doute s'expliquer que par l'offre de formation proposée dans ces villes qui n'existe pas dans les pôles universitaires.

En effet, quand nous sommes allés nous entretenir avec des internes du lycée Marc Godrie de Loudun, beaucoup venait de Châtellerauld car la formation qu'ils suivaient n'existait pas dans leur ville d'origine. Ce qui peut expliquer ce flux rouge.

Pour Tours – Chinon, cela peut s'expliquer par l'antenne de l'université François Rabelais de Tours (le CETU ELMIS Ingénierie) concernant l'étude de la biodiversité fluviale et du traitement de l'eau. Et Saumur par l'école nationale d'équitation, ainsi que par l'importance et la diversité de ses formations générales, technologiques, et professionnelles.

FLUX SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE

CARTE 33 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 11 ANS ET PLUS, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE



À noter

On remarque, grâce à la carte ci-dessus, que les flux sortant du territoire d'étude sont bien plus importants que ceux entrants ou internes.

Cela s'explique par la proximité de grandes villes comme Angers, Tours et Poitiers, proposant des offres d'études supérieures importantes et variées que l'on ne peut pas trouver sur le territoire d'étude.

À noter

On notera que, comme pour les flux domicile-travail, ils sont orientés vers leur département d'appartenance. Ceci peut s'expliquer par la carte scolaire, mais également à des mœurs qui le font se tourner vers leur chef-lieu de département.

On peut, à ce propos, citer l'étude du CRIJ Poitou-Charentes à propos de la jeunesse loudunaise et de ses études :

"C'EST LE CAS POUR LA POPULATION DES JEUNES LORSQUE, AYANT BENEFICIE DE LA RICHESSE D'UNE OFFRE LOCALE DE FORMATION (3 LYCEES) AU DEMEURANT TRES INSUFFISAMMENT EN PRISE AVEC LA REALITE LOCALE ET LA VIE DES JEUNES DU TERRITOIRE, ELLE RECOURT A L'OFFRE REGIONALE, QUI LUI PERMET D'ENVISAGER DES PERSPECTIVES DE NON RETOUR AU PAYS."⁵⁰

À noter

Cependant, l'importance des flux Saumur-Angers, Saumur-Tours ou Chinon-Tours peut là encore être expliquée par la présence d'une desserte de transport en commun réellement soutenue, et permettant ainsi des navettes plus facilitées.

Enfin, on peut attirer l'attention sur un flux important issu du territoire thouarsais qui se dirige vers Bressuire qui, pourtant, est une ville mineure du département. Cela s'explique encore une fois par le nombre des formations (4 lycées avec 25 formations à Bac et Bac+2) et leur diversité, avec notamment un pôle mode et dessin, spécialité très peu représentée dans cette partie du territoire.

CONCLUSIONS

Finalement, nous avons à faire à un territoire offrant une formation variée et en grande nombre, mais très centrée sur l'enseignement supérieur court en lycée (BTS). On note aussi la présence de deux lycées agricoles à Montreuil-Bellay et à la Roche-Rigault (au sud-est de Loudun), traduisant la façade agricole du territoire.

À noter

Cette offre de formation restreinte et typique de ce genre de petites villes, pousse les jeunes à quitter le territoire pour étudier dans des cycles supérieurs long, soit en déménageant, soit en faisant la navette entre leur lieu de résidence et leur lieu d'études.

Ceci peut être sujet à l'exclusion de certaines catégories socio-professionnelles qui n'auraient pas les moyens de fournir un mode de déplacement à leurs enfants.

C'est ainsi que sur les graphes ci-dessous on remarque que la distance à vol d'oiseau parcourue par CSP, sur le territoire d'étude est relativement homogène pour les 15 ans ou plus. Ceci est dû à la carte scolaire des lycées, et à la diversité des lieux de formations à peu près bien répartis sur le territoire d'étude. On note cependant une distance parcourue plus élevée chez les agriculteurs exploitants et les cadres. Pour les agriculteurs, cela s'explique par le fait que les exploitations sont situées loin de villes-centres, et les jeunes doivent ainsi parcourir plus de distance pour se rendre au lycée. Enfin, pour les cadres cela pourrait s'expliquer par une aisance à contourner la carte scolaire en choisissant des

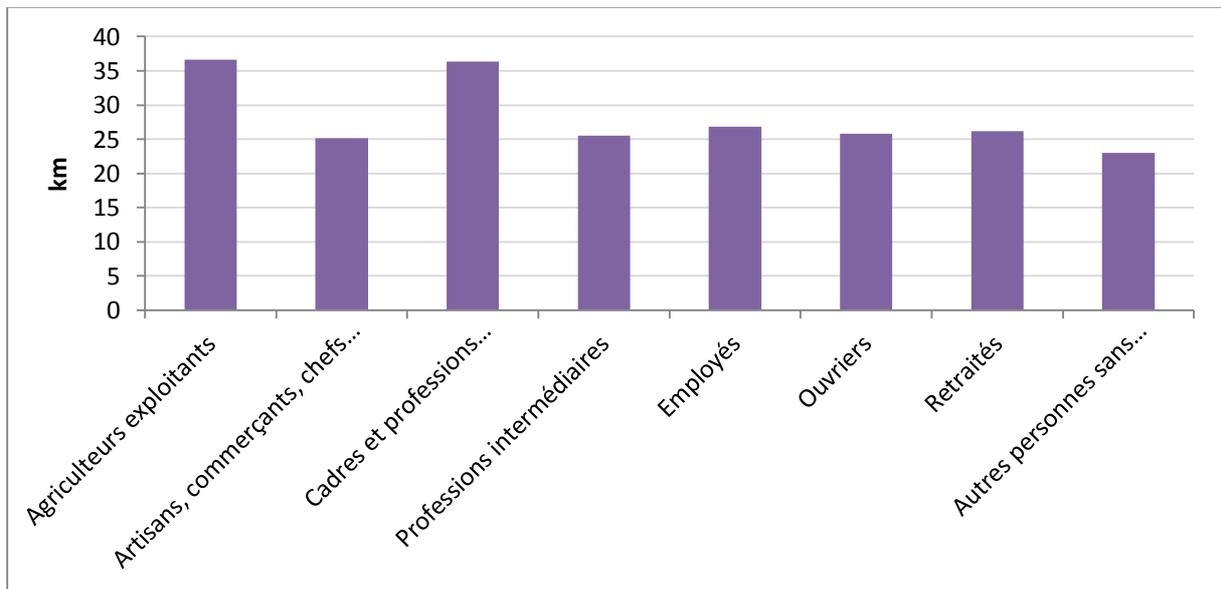
⁵⁰ Diagnostic partagé des besoins d'information des jeunes sur le territoire du Loudunais, CRIJ Poitou-Charentes, JF. Bernoux

options permettant une dérogation, et ainsi se rendre dans des établissements plus prestigieux et mieux classés.

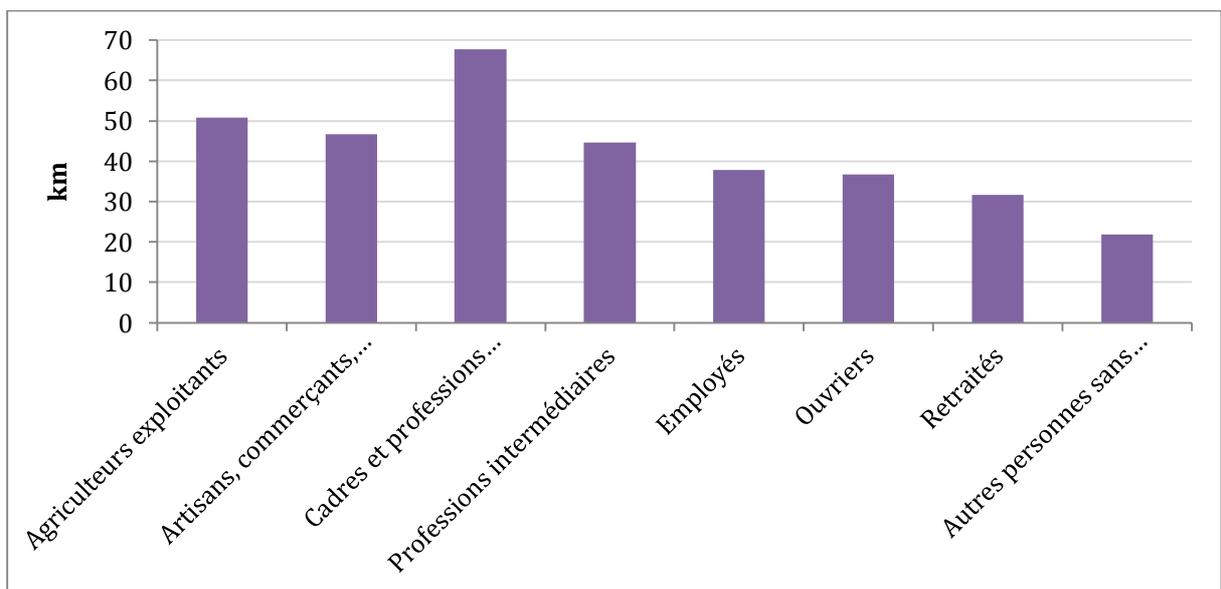
Point méthodologie

Les graphes ci-dessous tentent de montrer la distance domicile-études parcourue par les enfants de 15 ans ou plus des ménages classés par CSP. Pour cela il a fallu étudier les résultats complémentaires du recensement de la population de 2009, et croiser les codes communes des lieux de résidence et d'études, l'âge et la CSP du ménage des individus, et ce couplés aux distances à vol d'oiseau séparant les communes. La distance à vol d'oiseau a été choisie par manque d'autres solutions logicielles efficaces, mais permet tout de même de donner un aperçu des distances moyennes séparant la commune de résidence et la commune d'études.

GRAPHIQUE 59 : DISTANCE A VOL D'OISEAU MOYENNE, PARCOURUE PAR LES 15 ANS OU PLUS, POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU D'ETUDES, REPARTITION PAR CSP
(Sources : INSEE – RP2009)



GRAPHIQUE 60 : DISTANCE A VOL D'OISEAU MOYENNE, PARCOURUE PAR LES 18 ANS OU PLUS, POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU D'ETUDES, REPARTITION PAR CSP
(Sources : INSEE – RP2009)



Tandis que si l'on s'intéresse aux distances parcourues par les 18 ans ou plus pour se rendre sur leurs lieux d'études, on remarque de plus grandes disparités.

À noter

En effet, les enfants de cadres et professions intellectuelles supérieures parcourent plus du double de distance que les enfants de retraités ou des autres personnes sans activité professionnelle.

Cela peut s'expliquer de différentes manières.

Soit l'offre d'études sur le territoire d'étude ne correspond pas à des enfants issus de ménages à la catégorie socioprofessionnelle supérieure, et ils sont obligés de se rendre plus loin pour trouver des formations adéquates. Mais cela impliquerait qu'il y a un niveau d'étude par catégorie socioprofessionnelle, ce qui peut être nuancé.

Il existe donc peut-être un problème, non pas auprès des enfants de cadres qui vont plus loin que les autres catégories, mais vis-à-vis des enfants issus d'autres catégories qui vont étudier moins loin. Il faut alors émettre des hypothèses concernant la raison.

- Soit les enfants de ménages à faibles revenus (correspondant aux ouvriers, retraités, employés, chômeurs) pouvant obtenir facilement des logements étudiants auprès du CROUS, déménagent sur leur lieu d'études et ne sont donc plus comptabilisés dans les flux domicile-études, car vivant sur place. Ainsi, les enfants de ménages à plus hauts revenus, préfèrent utiliser la voiture pour des distances d'environ 70 km plutôt que de louer un appartement, car les revenus des parents leur permettent de faire la navette plus facilement.
- Soit les enfants des ménages aux CSP considérés comme « basses », n'ont pas connaissance, ou non pas l'ambition de viser des formations en dehors de leur territoire et ne vont pas plus loin que ça. Il s'agirait là donc d'une différence culturelle entre les cadres et les autres catégories socioprofessionnelles, qui connaissent bien mieux les formations, et les clés de l'enseignement supérieur, et permettent ainsi à leur enfants de poursuivre des études plus éloignées du domicile parental.
- Soit les enfants des ménages aux revenus faibles ne peuvent tout simplement pas se déplacer, ne pouvant pas avoir de voiture, et doivent se contenter des formations accessibles sur place (dans leur ville, ou dans une ville desservie par un moyen de transport collectif), et il en nait donc une situation délicate quant à l'accès à la formation de tous les jeunes, car s'ils n'ont pas de voiture, ils ne peuvent que déménager pour se former, et ceux qui ne le peuvent pas se voit fermer les portes de l'enseignement supérieur long.

On remarque que dans deux hypothèses sur trois, les catégories socio-professionnelles fragiles sont mises à mal pour la formation supérieure, soit par manque de culture et d'éducation, soit par manque de moyens (financier et/ou de transport), soit par ces deux freins.

Synthèse

Les flux domicile-études sont le fruit d'un manque d'offre en enseignement supérieur qui cause un déséquilibre entre les flux d'étudiants entrant et ceux sortant du territoire d'étude, beaucoup plus nombreux.

Cette fuite des cerveaux peut être l'une des causes du faible nombre de diplômés élevés et de professions intellectuelles supérieures sur le territoire d'étude, l'exode scolaire étant vu comme une situation de non-retour au pays par les étudiants dans le supérieur.

En effet, les offres de formations supérieures proposées sont des formations professionnalisantes courtes (Bac +2).

Notre territoire d'étude subit donc un double effet pervers dû à ce manque d'offre d'étude variée. En effet, les étudiants originaires du territoire doivent le quitter pour trouver des cycles d'études plus longs et donc ne reviennent rarement pas soit par manque d'emploi correspondant à leurs qualifications, soit car ils se sont habitués à la « grande ville », et de plus, les étudiants qui se rendent sur le territoire pour les formations proposées n'ont, pour la plupart, pas l'envie d'y rester une fois le diplôme obtenu.

Enfin, on note que, sur notre territoire, la possibilité de choisir ses études en fonction de ses capacités et de ses desiderata n'est pas permise du fait d'un manque de moyens soit culturels, soit financiers, et le plus souvent les deux cumulés pour les catégories socioprofessionnelles les moins aisées.

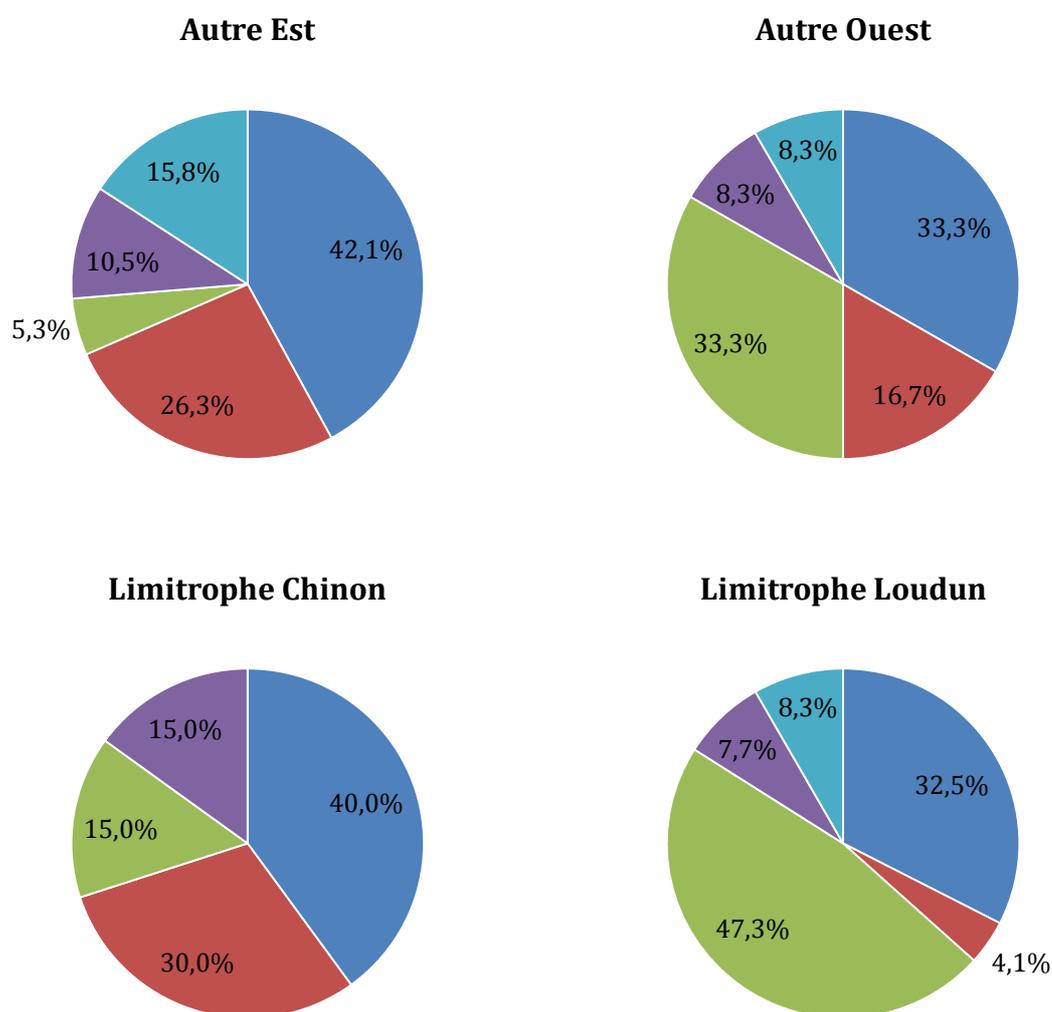
FLUX DES COMMERCES ET SERVICES

L'enquête « usagers »⁵¹, réalisée dans le cadre de l'étude, permet de prendre connaissance des destinations d'achats les plus citées par la population du territoire.

À noter

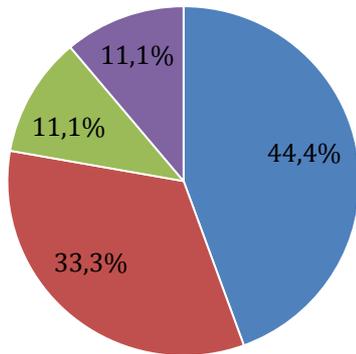
Notre analyse porte sur les déplacements que les personnes sont amenées à faire en dehors de leur ville d'origine, nous n'avons donc pas pris en compte les déplacements au sein même des villes. Nous pouvons résumer notre question par : « Si vous devez vous déplacer pour le motif « achats », dans quelle ville iriez-vous ? ».

GRAPHIQUE 61: DESTINATION LIEE AUX ACHATS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : enquête mobilité)

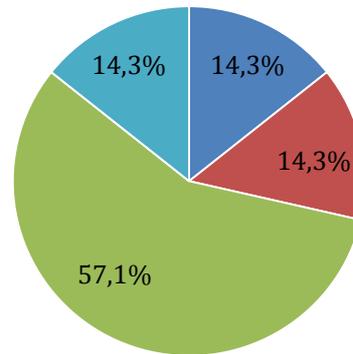


⁵¹ Voir l'enquête usager en annexe

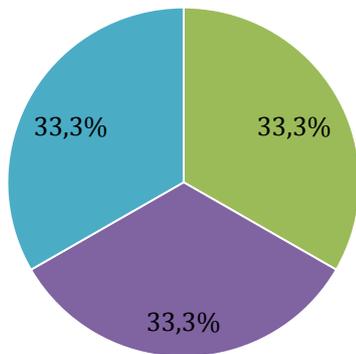
Loudun-Chinon



Loudun-Thouars



Limitrophe Thouars



- Chinon
- Loudun
- Thouars
- Tours
- Poitiers

À noter

Chinon représente une destination importante concernant les achats.

En effet, elle arrive en première position dans quatre territoires (Autres Est, Autre Ouest, Limitrophe Chinon et Loudun – Chinon) qui sont des territoires que l'on peut supposer orientés vers Chinon. Nous retrouvons tout de même, de façon significative, les destinations Loudun et Thouars au sein de ces territoires.

Concernant les territoires « Limitrophe Loudun » et « Loudun – Thouars », quand elles ont à se déplacer, les personnes vont essentiellement à Thouars pour les achats.

Contrairement aux graphes concernant les loisirs, on retrouve ici des tendances relativement identiques entre les territoires.

Les personnes originaires du territoire « Limitrophe Thouars » quant à eux, se déplacent autant à Thouars, qu'à Poitiers et qu'à Tours.

Nous pouvons donc dire que quand les gens ont besoin de se déplacer, ils vont d'abord dans les territoires de proximité, notamment entre les villes de Chinon, Loudun et Thouars mais également vers des destinations plus lointaines telles que Poitiers et Tours, en plus faible quantité.

EVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE CHINONNAIS

Une enquête visant à étudier le comportement des consommateurs chinonnais a été réalisée par la communauté de communes de la Vienne (300 ménages enquêtés).

La zone de chalandise des commerces chinonnais comprend près de 40 000 habitants. La ville de Loudun en est exclue.

Le territoire d'étude choisi totalise près de 23 000 habitants (60 % de la zone de chalandise) et intègre 19 communes dont notamment Chinon, Avoine et Beaumont-en-Véron.

Les commerces d'alimentation (boulangerie, épicerie, boucherie/charcuterie, poissonnerie et fruits et légumes) restent les commerces qui attirent le plus la population locale. En effet, près de 91% des habitants vont faire leurs achats alimentaires sur la zone d'étude.

Les presses - fleuristes ainsi que les salons de coiffure accueillent également une grande partie de la population locale, avec respectivement 76 % et 64 % des habitants qui vont fréquenter ces établissements.

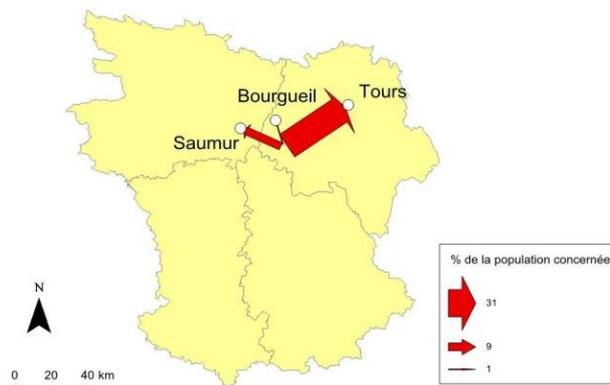
Certains commerces vont néanmoins afficher une véritable évasion commerciale.

Les habitants de la zone d'étude fréquentent très peu les magasins d'ameublement : en effet, seuls 33 % des habitants du territoire se rendent dans ces commerces. On constate que près de la moitié de la population (47 %) choisit de se rendre sur la ville de Tours, mais également sur Saumur (9 %).

Les commerces d'habillement et de bricolage/jardinage présentent également une importante évasion commerciale avec seulement 53 % et 59 % de la population qui se rend dans les établissements du territoire d'étude. Comme pour l'ameublement, ce sont les villes de Tours et de Saumur qui attirent en nombre les habitants à la recherche de ce type de prestations.

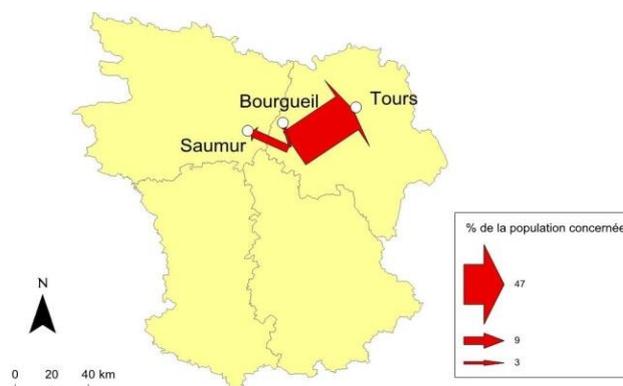
CARTE 34 : PRINCIPAUX FLUX LIES A L'ÉVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE CHINOIS

Habillement



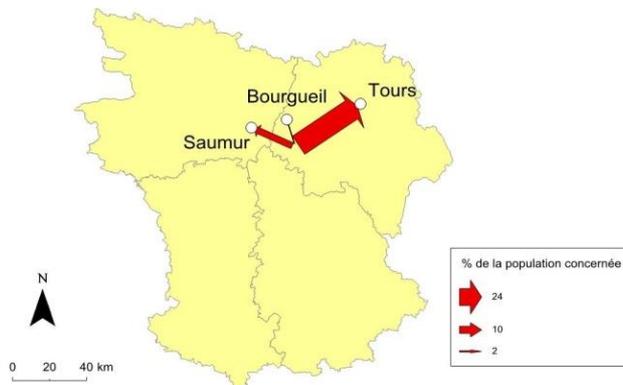
Sources : Cibles & Stratégies ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

Ameublement



Sources : Cibles & Stratégies ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

Bricolage/Jardinage



Sources : Cibles & Stratégies ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

À noter

Ainsi, l'évasion commerciale concerne essentiellement les commerces d'habillement, d'ameublement et de bricolage/jardinage. Les villes de Tours et Saumur accueillent la plus grande part des habitants du territoire Chinonais qui ne sont pas satisfaits de l'offre commerciale du territoire.

Cependant, cette enquête s'intéressant aux plus importantes évasions commerciales, il n'est pas surprenant de ne pas voir figurer les villes de Thouars et Loudun parmi les destinations les plus citées.

En effet, ces deux villes concernent des achats plus fréquents comme en atteste l'enquête usager réalisée dans le cadre de notre étude : 30 % (Loudun) et 15 % (Thouars) des achats de la population Chinonaise y sont réalisés.

EVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE LOUDUNAIS

Une enquête visant à étudier le comportement des consommateurs loudunais a été réalisée par la CCI de la Vienne (278 consommateurs enquêtés).

À noter

La zone de chalandise des commerces loudunais comprend près de 26 000 habitants. La ville de Chinon en est exclue. De plus, d'après l'enquête, l'offre commerciale du territoire loudunais est vue comme insuffisante par ses consommateurs (59 %).

Les commerces d'alimentation (boulangerie, épicerie, boucherie/charcuterie, poissonnerie et fruits et légumes) restent les commerces qui attirent le plus la population locale. En effet, près de 97 % des habitants de Loudun et 75 % des habitants du Pays loudunais consomment dans les commerces d'alimentation de la ville de Loudun, et ce à une fréquence d'au moins une fois par semaine (majoritairement dans les supermarchés).

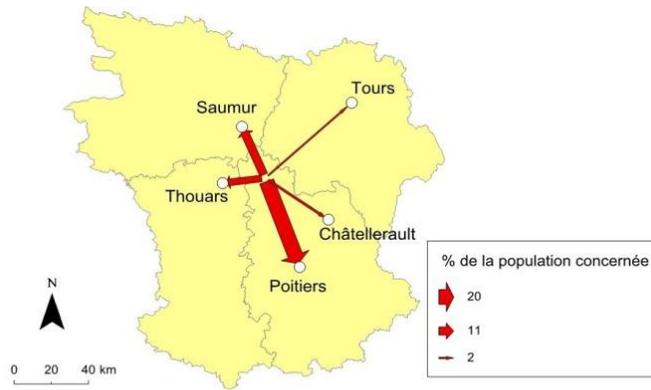
Par ailleurs, les habitants du Pays loudunais restent fidèles à certains commerces locaux qu'ils fréquentent de façon plus occasionnelle. Plus de 75 % de la population du Pays loudunais se rendent dans les commerces suivants : soins à la personne, beauté/parfumerie, optique, photos, librairie, journaux-tabac et cadeaux/jouets.

La fréquentation des restaurants de Loudun par les habitants du territoire reste néanmoins plus modérée. En effet, 66 % des habitants du Pays loudunais se rendent aux restaurants de la commune (76 % pour les habitants de la ville de Loudun).

Certains commerces vont cependant présenter une évasion commerciale bien plus importante. Les commerces d'habillement (vêtement et chaussures) présentent une évasion commerciale relativement importante : seuls 53 % des habitants du Pays loudunais consomment à Loudun. De plus, la consommation locale ne se fait principalement que dans les commerces traditionnels, par les personnes âgées ayant conservé leurs habitudes. Parmi les 47 % de consommateurs qui ne consomment pas à Loudun, 20 % se rendent à Poitiers, 11 % à Saumur et 9 % à Thouars. Les commerces de bijouterie affichent une évasion commerciale tout aussi importante, avec seulement 55 % des habitants du Pays loudunais qui consomment sur Loudun. On constate notamment que 20 % de la population va consommer à Poitiers, 13 % à Saumur et 7 % à Thouars. Les évasions commerciales dans l'ameublement/électroménager et bricolage/jardinage sont de l'ordre de 60 %. 27 % de la population va consommer à Poitiers, 14 % à Saumur et 11 % à Thouars

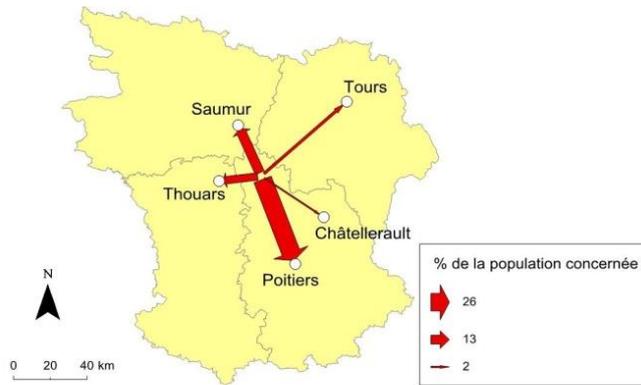
CARTE 35 : PRINCIPAUX FLUX LIES A L'ÉVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE LOUDUNAIS

Habillement



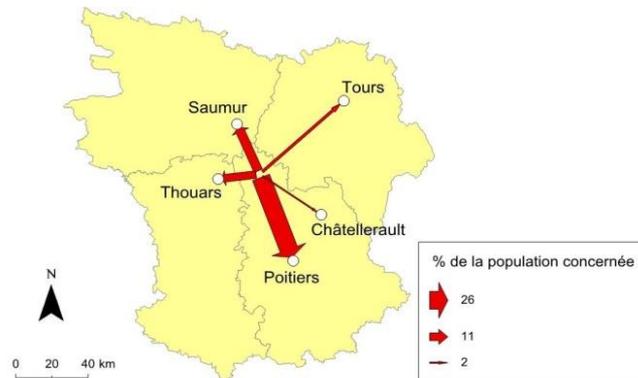
Sources : CCI Vienne ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

Ameublement



Sources : CCI Vienne ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

Bricolage/jardinage



Sources : CCI Vienne ; Fond de carte : Cartique ; Réalisation : F. Navarre

À noter

Ainsi, l'évasion commerciale concerne essentiellement les commerces d'habillement, d'ameublement et de bricolage/jardinage. Les villes de Poitiers, Saumur et Thouars accueillent la plus grande part des habitants du Pays loudunais qui ne sont pas satisfaits de l'offre commerciale du territoire.

Cependant, cette enquête s'intéressant aux plus importantes évasions commerciales, il n'est pas surprenant de ne pas voir figurer la ville de Chinon parmi les destinations les plus citées.

À noter

En effet, cette ville concerne des achats plus fréquents comme en atteste l'enquête « usagers » réalisée dans le cadre de notre étude : 32,5 % des achats des Loudunais sont réalisés à Chinon.

Synthèse

On remarque qu'il existe une évasion commerciale assez conséquente au sein de chaque ville vers les villes principales de leur département (Tours, Saumur, Poitiers).

Cependant cette évasion commerciale ne concerne principalement que des achats ponctuels (habillement, outillage, etc.) et qu'elle n'existe pas pour des achats plus fréquents comme l'alimentation.

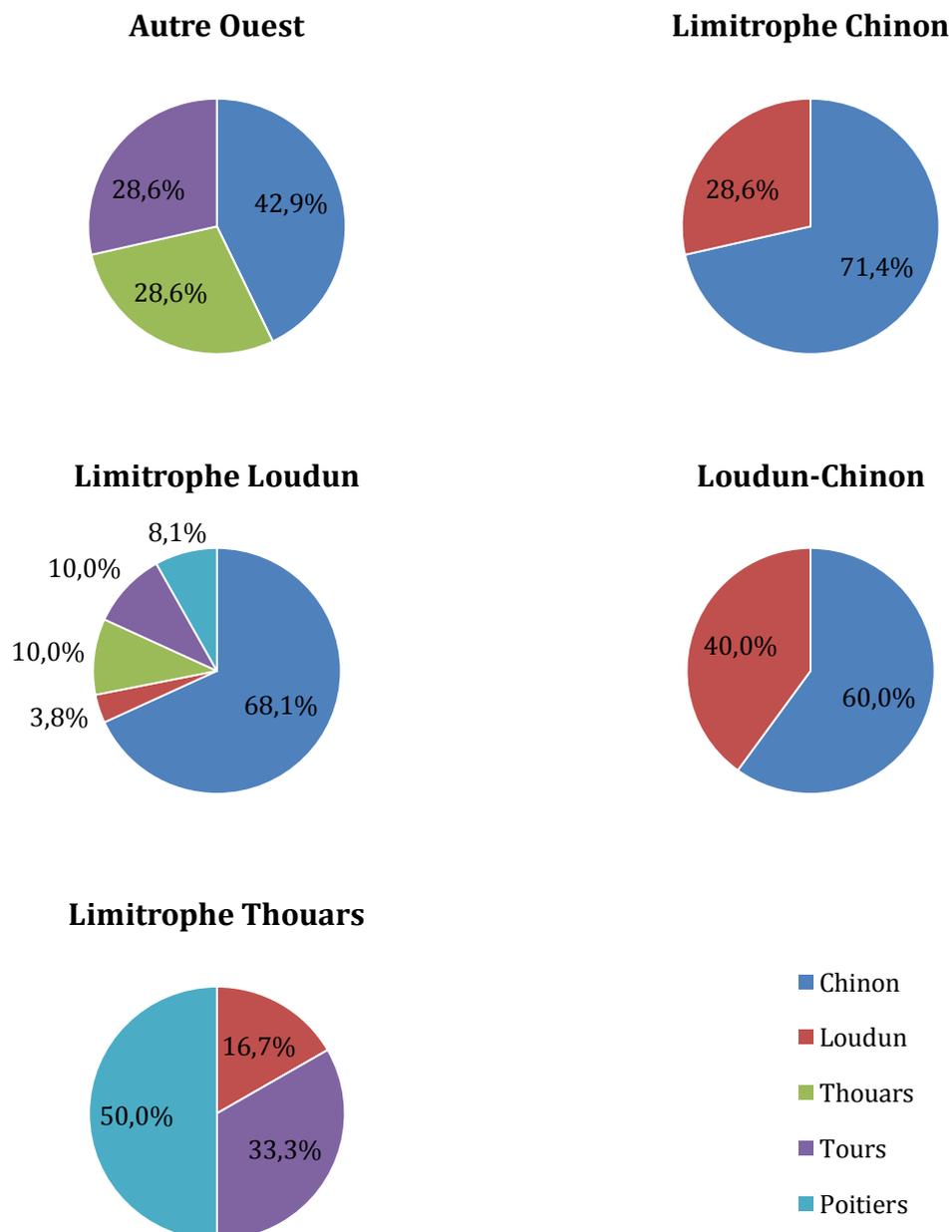
Concernant nos trois villes, l'enquête « usagers » nous apprend qu'il y a un déséquilibre quant à l'attrait commercial. En effet, quand on habite dans les environs de Loudun, il est plus souvent cité que l'on se rend à Chinon ou à Thouars, qu'à l'inverse, pour les habitants des environs de Chinon ou Thouars, on ne se rend pas à Loudun.

FLUX SANTE

Nous avons ensuite voulu savoir au travers des questionnaires⁵² quelles étaient les destinations les plus citées et quelles origines étaient associées à ces destinations pour la santé.

Les réponses étant beaucoup plus faibles dans les autres regroupements de communes en comparaison avec Loudun et ses communes limitrophes, nous ne pouvons pas prendre ces données comme des tendances générales des territoires.

GRAPHIQUE 62: DESTINATION LIEE A LA SANTE SUR LA TERRITOIRE D'ETUDE
(Source : enquête mobilité)



⁵² Voir Enquête de mobilité en annexe

À noter

Chinon reste le territoire où la majorité des personnes vont pour la santé, dans le cas où ils ont besoin de se déplacer, mise à part au niveau du territoire de Thouars et de ses communes limitrophes, où l'on observe une tendance à se déplacer vers Poitiers en premier lieu, suivi de Tours.

Dans ce cas-là, la destination Chinon n'a pas été évoquée. Pour les territoires limitrophes à Chinon et proche de Loudun, Loudun constitue la deuxième destination où les personnes tendent à se déplacer.

À noter

Ces résultats peuvent être expliqués par les spécialités présentes au niveau du Centre Hospitalier du Chinonais.

En effet, on y trouve des services tels que les pathologies de médecine gériatrique (moyenne d'âge de 80 ans), pneumopathies, décompensations cardio-respiratoires, décompensations diabète, problèmes sociaux (problème de maintien à domicile chez la personne âgée), décompensation oedemato ascitique, soins palliatifs.

À noter

Ces flux observés peuvent donc être expliqués par le fort taux de personnes âgées ayant répondu aux questionnaires.

FLUX TOURISTIQUES

Les nombreux touristes venant sur les territoires engendrent des flux importants. Pour pouvoir déterminer ces flux touristiques, nous nous sommes intéressés aux origines des touristes français et étrangers venant sur les territoires. Les données référencent soit la provenance des touristes sur les sites touristiques ou soit celle sur les sites d'hébergements.

Point méthodologie

Il est important de s'intéresser à la question du tourisme dans des villes comme les notre, qui possèdent des atouts touristiques. Mais il existe différentes formes de tourisme comme par exemple le tourisme de proximité ou le tourisme international. Ces différents types de tourisme peuvent influencer directement l'importance des flux sur un territoire. Pour avoir notion du type de tourisme qui s'exerce sur notre territoire ainsi que l'impact qu'il répercute sur la mobilité du territoire, nous nous sommes intéressés au flux liés au tourisme.

Pour cela, nous avons contactés les offices de tourisme qui bénéficient des informations sur les provenances des touristes qui viennent sur notre territoire.

PROVENANCE DES TOURISTES SUR LES SITES TOURISTIQUES DU PAYS DU CHINONNAIS

À noter

Les touristes français représentent 69,7 % des touristes venant sur le Pays du Chinonais, les touristes étrangers, quant à eux, représentent 30,3 %. (2,9 % des touristes n'ayant pas d'origine définies)⁵³.

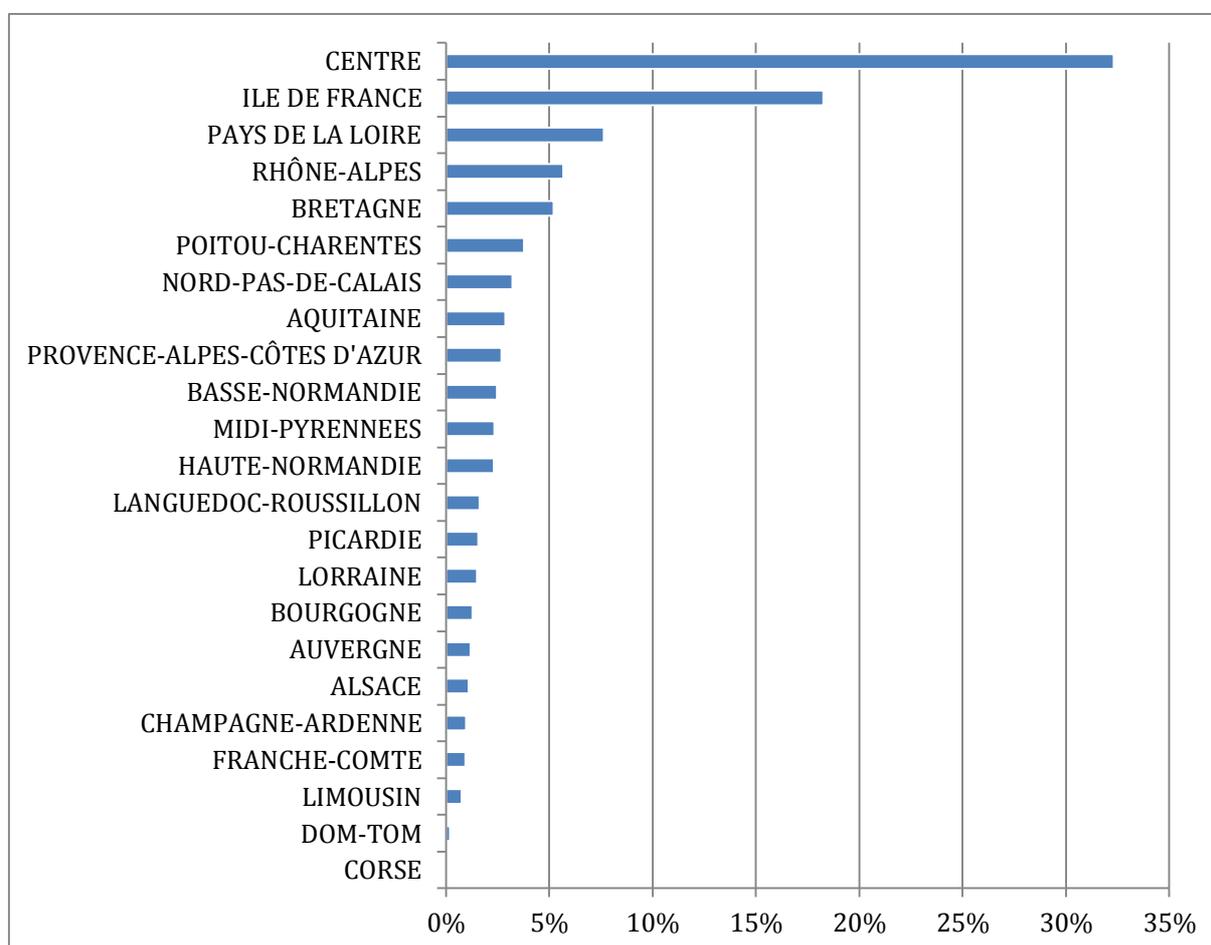
Les deux graphes ci-dessous prennent en compte seulement la provenance des touristes de la forteresse de Chinon et du château d'Azay-le-Rideau, ils ne représentent donc pas la totalité des sites touristiques mais vues les fréquentations touristiques de ces sites, 420 241 visites en 2011, on peut supposer qu'ils représentent une grande partie des touristes qui viennent dans le Pays du Chinonais.

⁵³ Christophe Bordier – OE2T 2012

TOURISTES FRANÇAIS

GRAPHIQUE 63 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN 2012

(Source : Christophe Bordier - OE2T)



Ce graphique nous montre donc que la majorité des touristes français se répartissent comme suit :

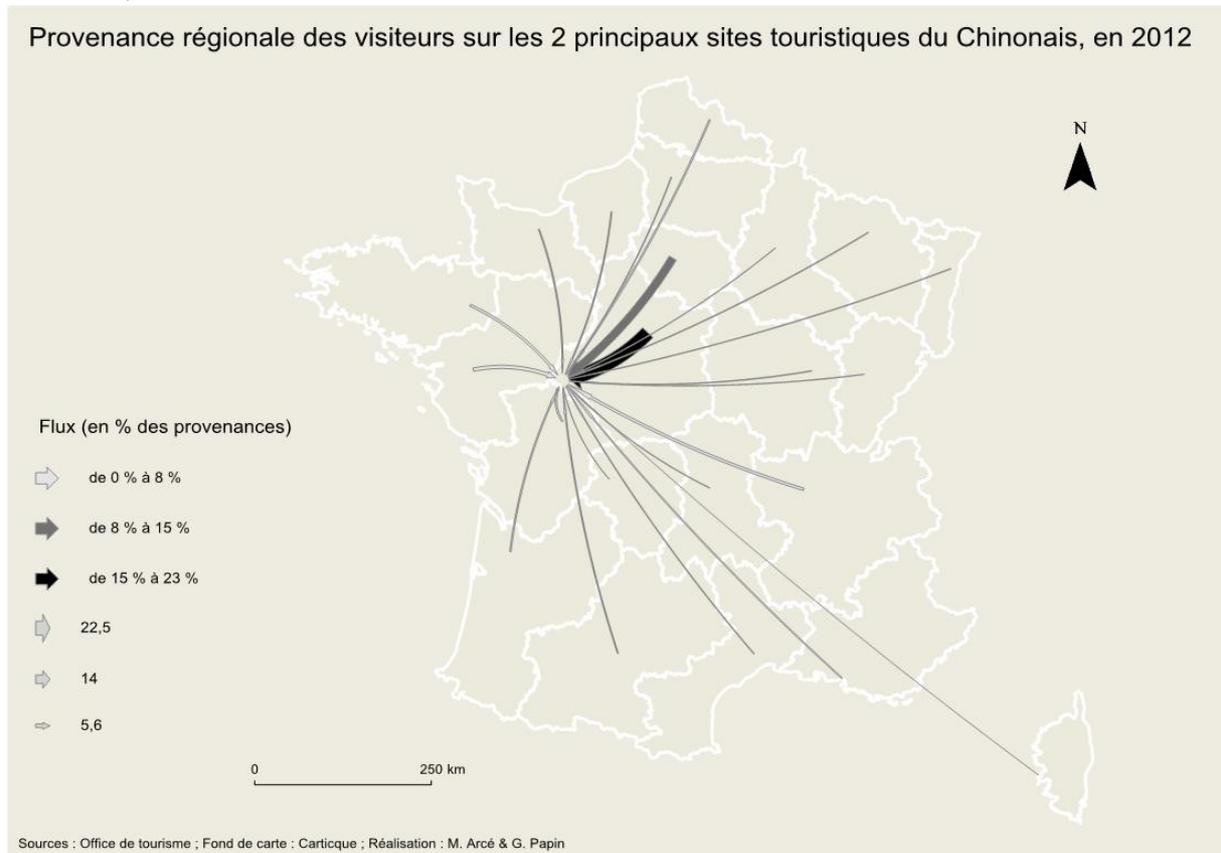
- **Centre** : 32,3 %, majoritairement de l'Indre-et-Loire avec 29,2 %.
- **Ile-de-France** : 18,3 %, majoritairement de Paris avec 4,9 % et suivi des Yvelines (2,9 %).
- **Pays de la Loire** : 7,6 %, majoritairement de la Loire-Atlantique avec 2,7%, suivi du Maine-et-Loire (2,4 %).

À noter

On retrouve donc une clientèle de proximité.

En 4^{ème} et 5^{ème} position, on retrouve les régions Rhône-Alpes et Bretagne avec un peu plus de 5 %.

CARTE 36 : PROVENANCE REGIONALE DES VISITEURS SUR LES 2 PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES DU CHINONNAIS, EN 2012

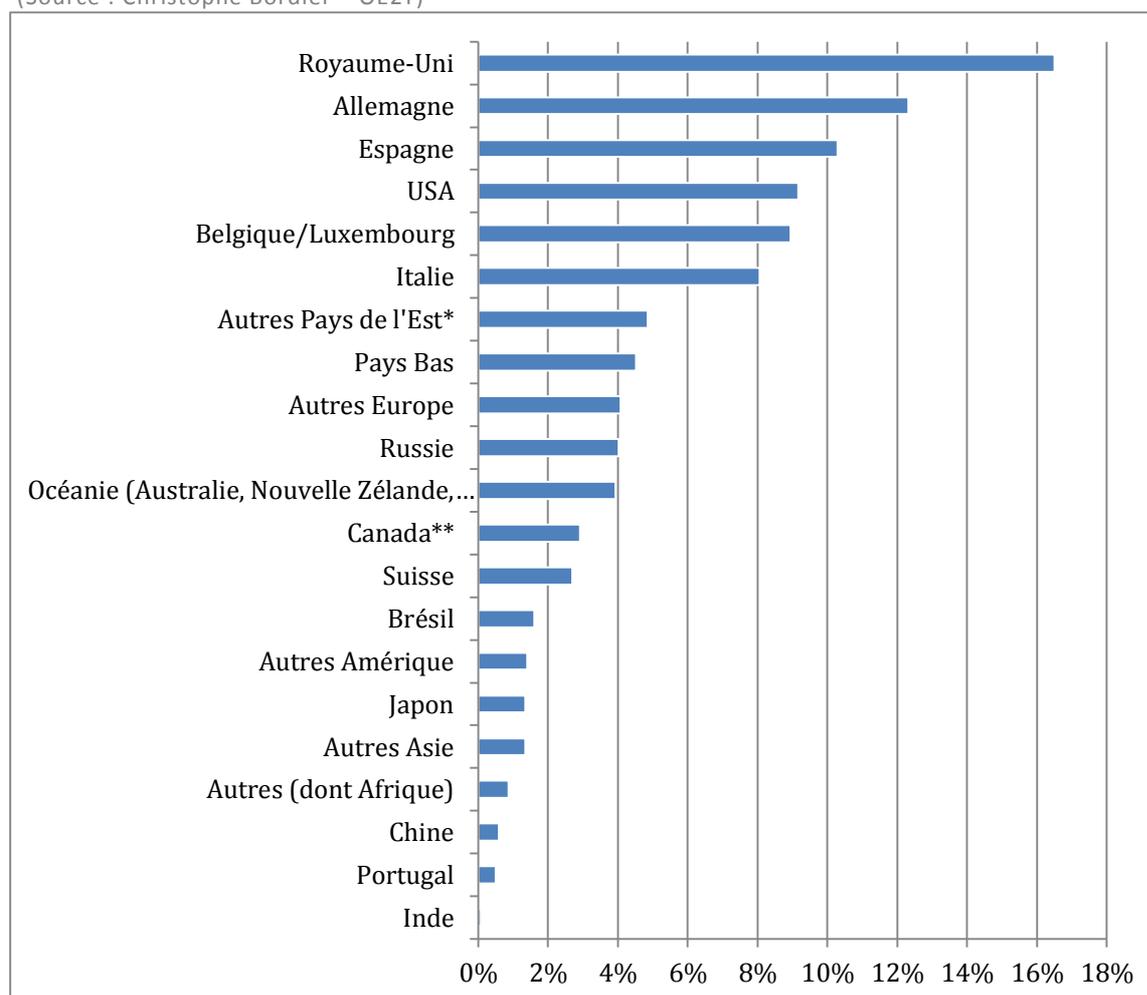


La carte ci-dessus illustre les flux touristiques du Pays chinonais. Malgré que les principaux flux soient en provenance de régions proches, la région Poitou-Charentes, étant limitrophe à la région Centre, émet pourtant des flux très faibles.

TOURISTES ETRANGERS

GRAPHIQUE 64 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN 2012

(Source : Christophe Bordier – OE2T)



La clientèle étrangère la plus représentée sur le territoire, est originaire du Royaume-Uni avec 16,5 %, suivi de l'Allemagne avec 12,3 % et de l'Espagne avec 10,3 % puis les USA et la Belgique et le Luxembourg (environ 9 %) et l'Italie (8,1 %).

PROVENANCE DES TOURISTES SUR LES SITES TOURISTIQUES DU PAYS LOUDUNAIS

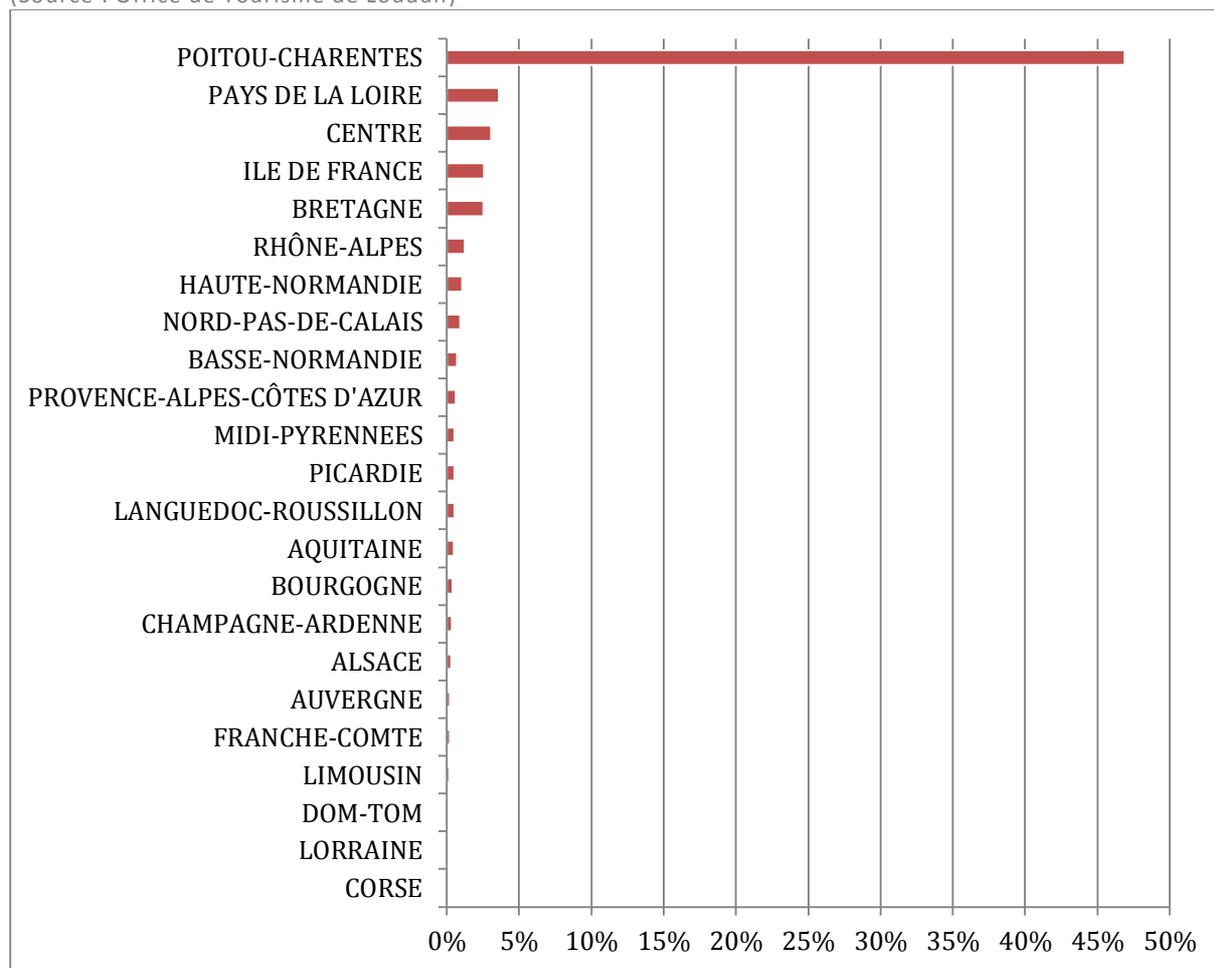
À noter

Les touristes français représentent 85,17 % des touristes venant sur le Pays loudunais, les touristes étrangers, quant à eux, représentent 14,83 %⁵⁴.

TOURISTES FRANÇAIS

GRAPHIQUE 65 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN 2012

(Source : Office de Tourisme de Loudun)



Ce graphique nous montre donc que la majorité des touristes français se répartissent comme suit :

- **Poitou-Charentes** : 46,9 %, majoritairement de la Vienne avec 45,31 %.
- **Pays de la Loire** : 3,6 %, majoritairement du Maine-et-Loire avec 1,68 % et suivi de la Loire Atlantique (1,27 %).
- **Centre** : 3,1 %, majoritairement de l'Indre-et-Loire avec 2,34 %.

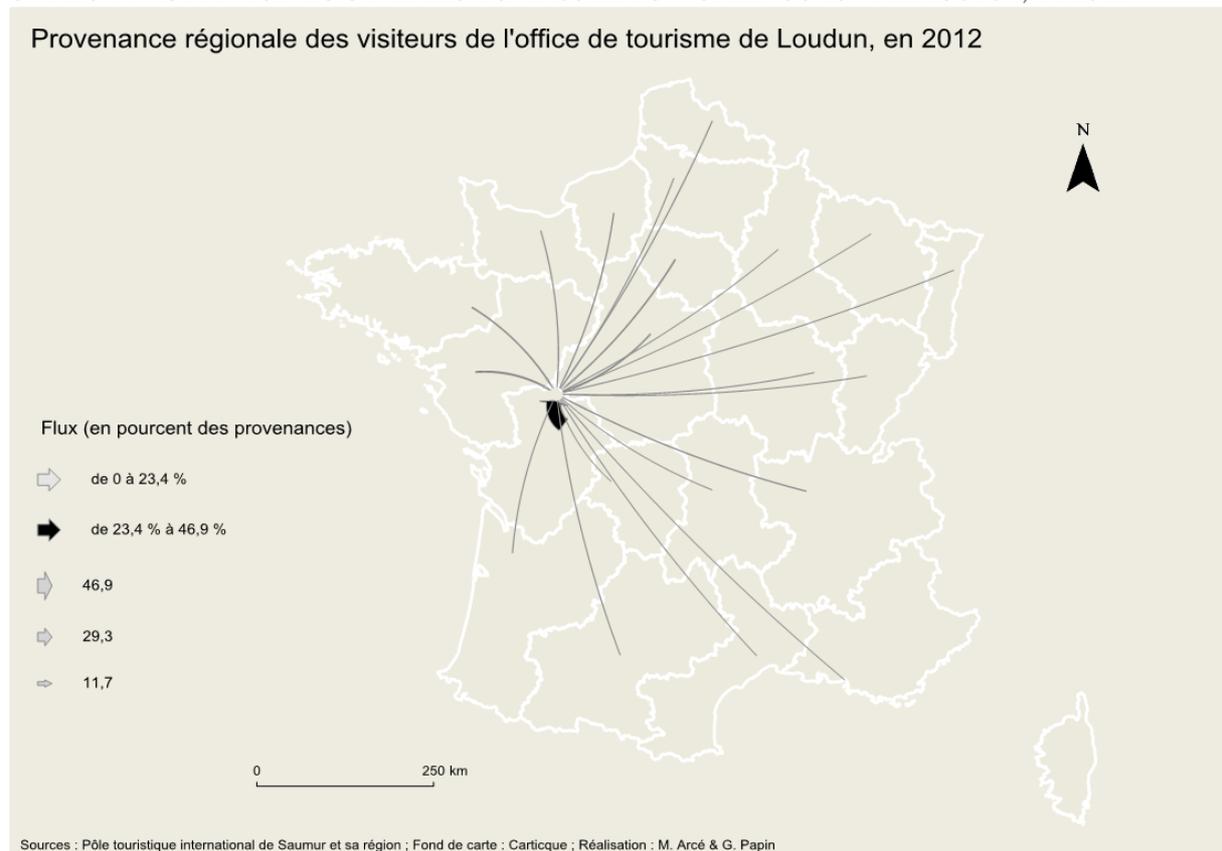
⁵⁴ Office de Tourisme de Loudun - 2012

La clientèle de proximité est largement majoritaire sur le Pays loudunais.

À noter

Sachant que 32,83 % des touristes français n'ont pu être identifié par leur provenance, les 45,31 % touristes de la Vienne représente la forte majorité des touristes. Ceci montre que les touristes venant sur le Pays loudunais sont des personnes provenant du même département.

CARTE 37 : PROVENANCE REGIONALE DES VISITEURS DE L'OFFICE DE TOURISME DE LOUDUN, EN 2012

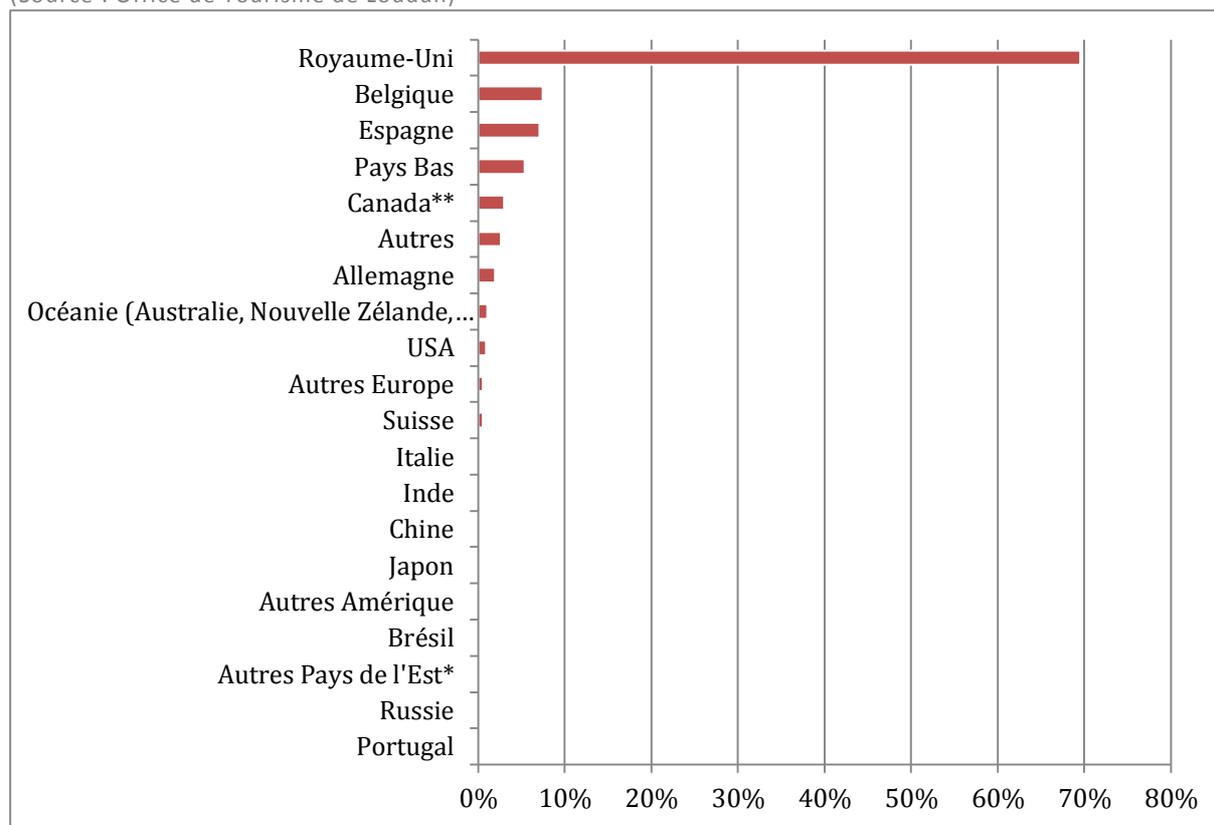


La carte ci-dessus illustre les flux touristiques du Pays loudunais. On constate bien que la majorité des touristes viennent de Poitou-Charentes et que les autres restent très faibles.

TOURISTES ETRANGERS

GRAPHIQUE 66 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN 2012

(Source : Office de Tourisme de Loudun)



La clientèle étrangère la plus représentée sur le territoire, est originaire du Royaume-Uni avec 69,53 %, suivi de la Belgique avec 7,42 % et de l'Espagne avec 7,03 % puis les Pays-Bas (5,34 %) et le Canada (2,99 %).

PROVENANCE DES TOURISTES DANS LES HEBERGEMENTS DU PAYS THOUARSAIS

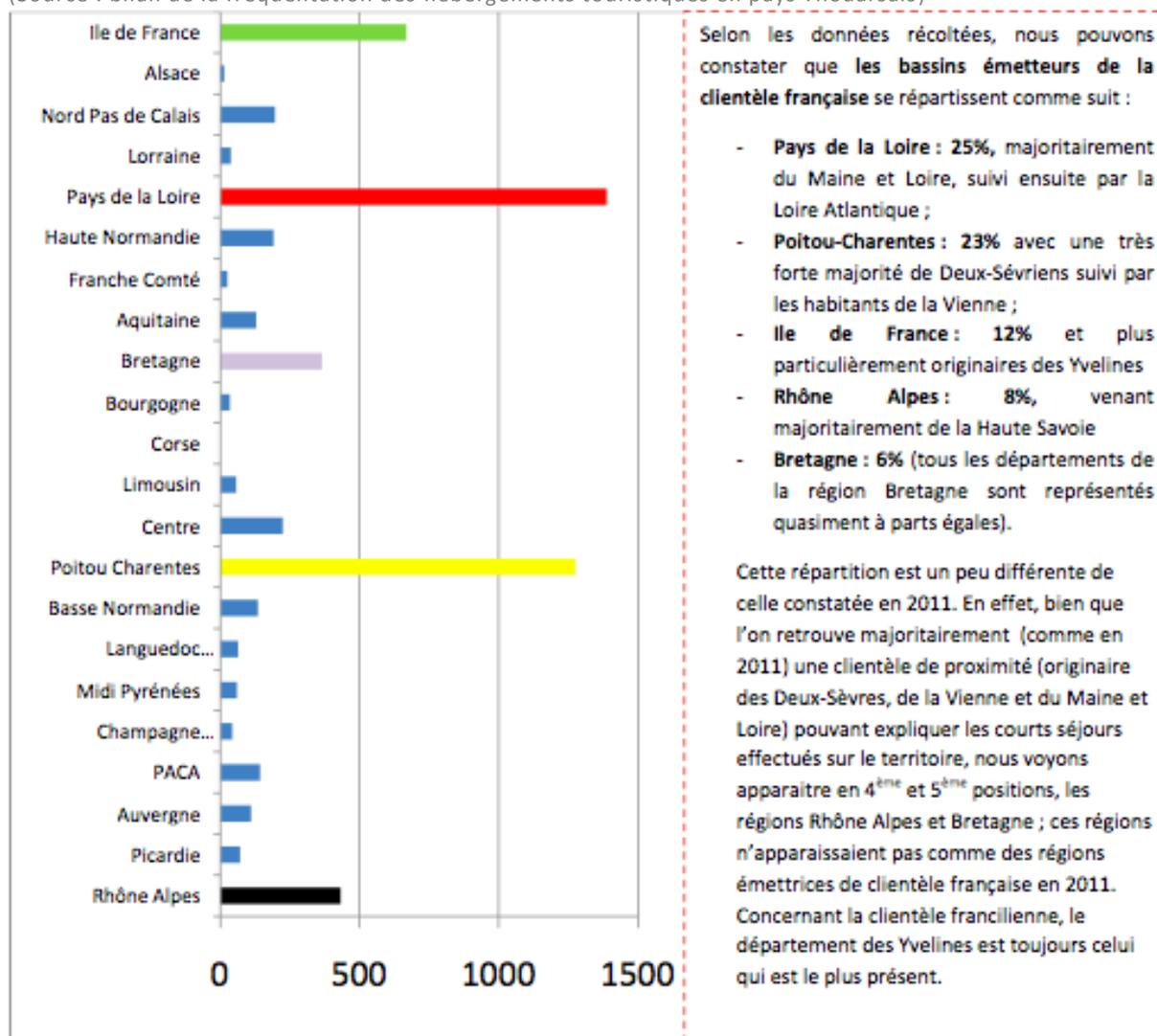
À noter

Les touristes français représentent 93 % des touristes venant sur le Pays thouarsais, les touristes étrangers, quant à eux, représentent 7 %⁵⁵.

TOURISTES FRANÇAIS

GRAPHIQUE 14 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN 2012, EXTRAIT DU BILAN DE LA FREQUENTATION DES HEBERGEMENTS TOURISTIQUES DU THOUARSAIS

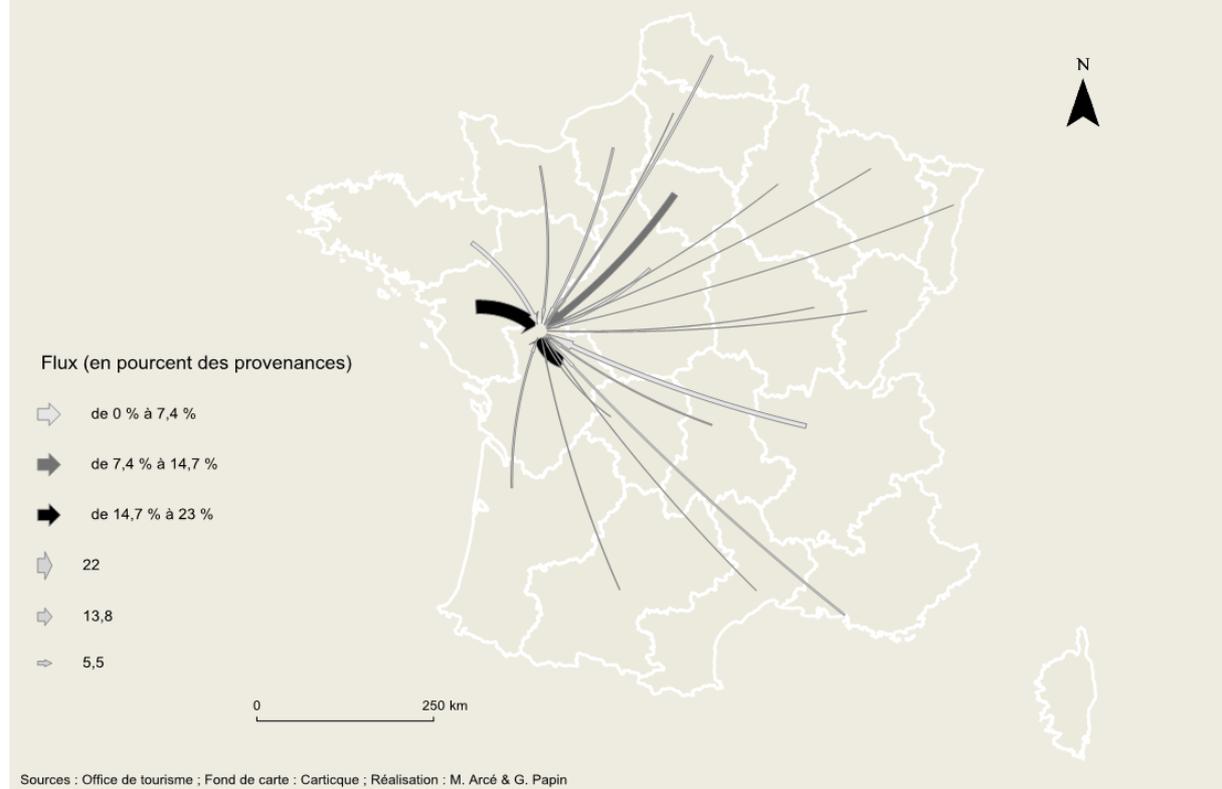
(Source : bilan de la fréquentation des hébergements touristiques en pays Thouarsais)



Nous avons ci-dessus la représentation des origines des touristes français, extrait de l'étude « Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – Année 2012 » réalisée par Syndicat Mixte du Thouarsais.

⁵⁵ Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – SM Pays Thouarsais

Provenance régionale des résidents dans les hébergements du Pays thouarsais, en 2012



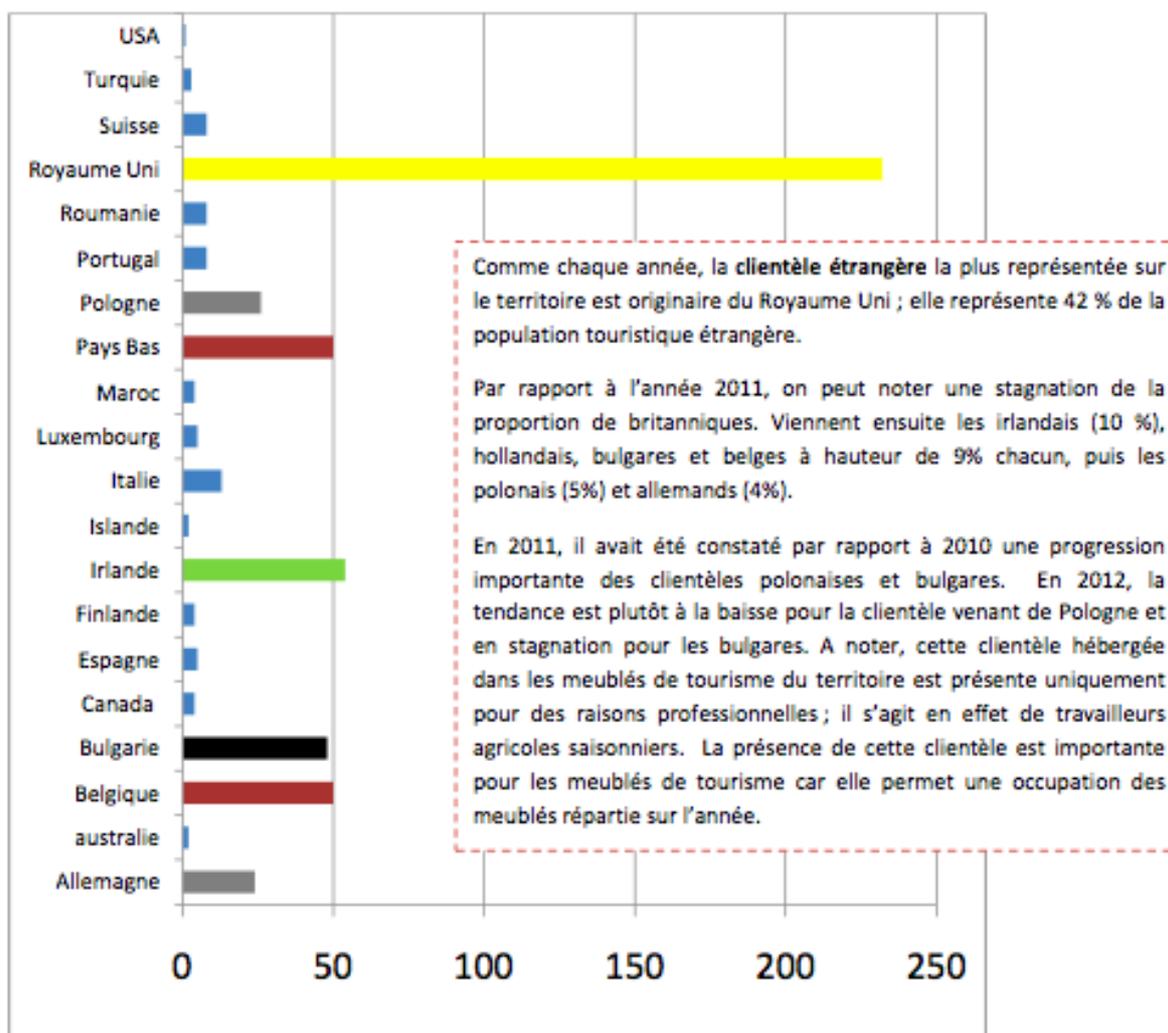
À noter

De la même manière que pour le Pays chinonais, la provenance vers les hébergements du Pays thouarsais, reste de proximité et pourtant, la région Centre montre des chiffres inférieurs à ceux de la région Rhône-Alpes et Bretagne.

TOURISTES ETRANGERS

GRAPHIQUE 15 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN 2012, EXTRAIT DU BILAN DE LA FREQUENTATION DES HEBERGEMENTS TOURISTIQUES DU THOUARSAIS

(Source : Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – SM Pays Thouarsais)



Nous avons ci-dessus la représentation des origines des touristes étrangers en 2012, extrait de l'étude « Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – Année 2012 » réalisée par le Syndicat Mixte du Thouarsais.

PROVENANCE DES TOURISTES DU PAYS SAUMUROIS

SUR LES SITES D'HEBERGEMENTS

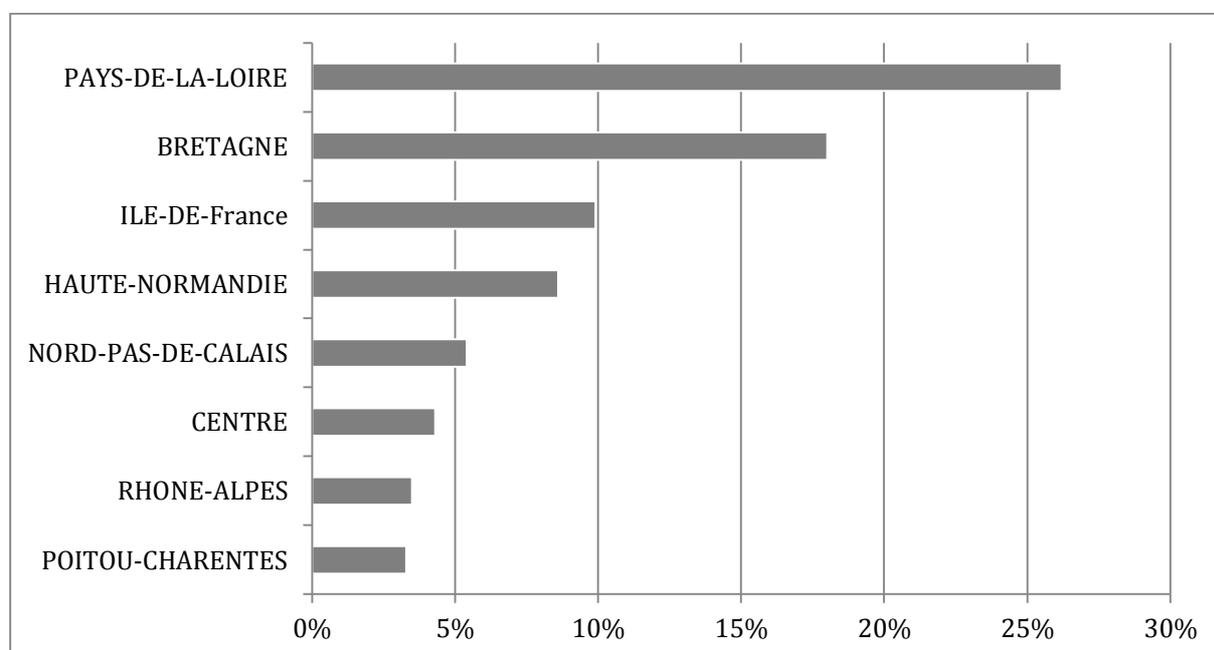
TOURISTES FRANÇAIS

- Hôtellerie de plein air :

À noter

Les touristes français représentent 33,1 % des touristes venant sur le Pays saumurois, les touristes étrangers, quant à eux, représentent 66,9 %⁵⁶.

GRAPHIQUE 67 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR EN 2012
(Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle touristique international de Saumur et sa région)



Le graphique ci-dessus, représente la provenance des touristes résidant dans un camping durant leur séjour sur le Pays saumurois.

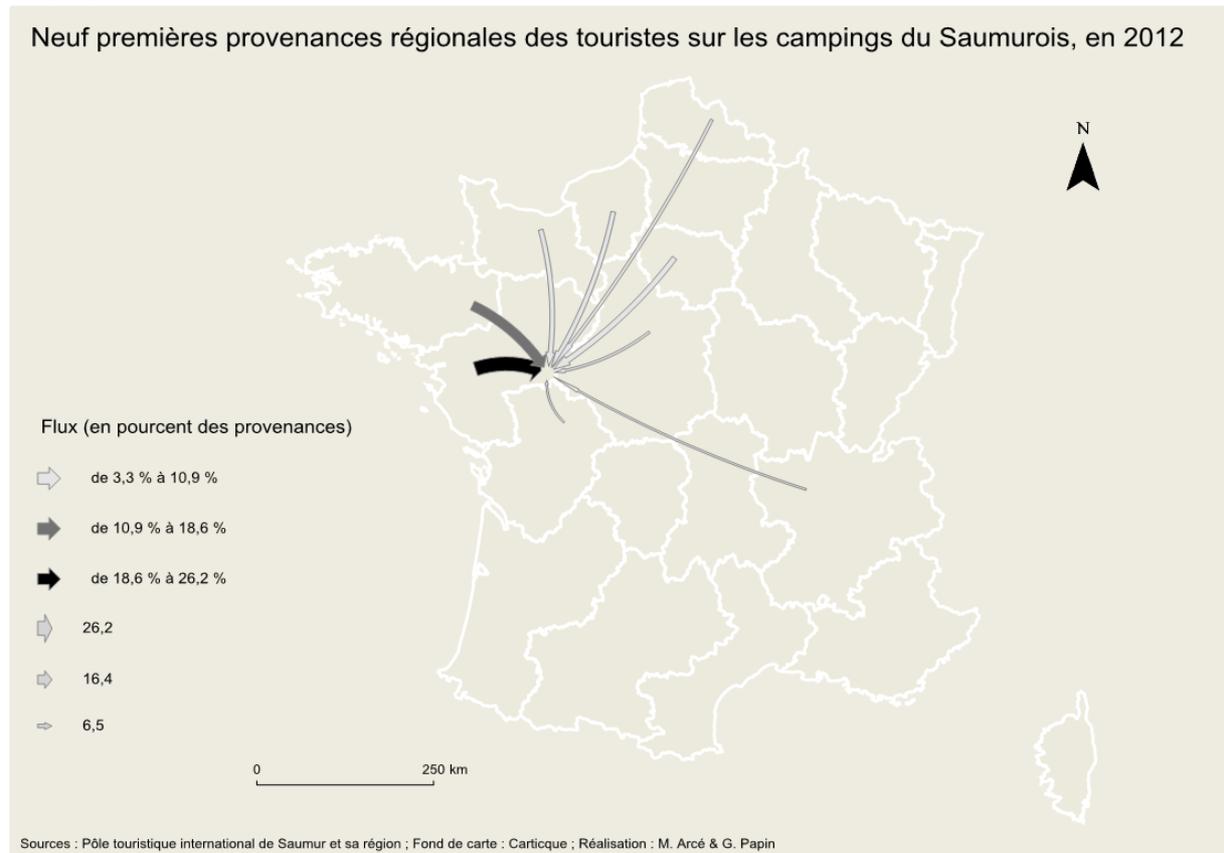
Ce graphique nous montre donc que la majorité des touristes français se répartissent comme suit :

- **Pays de la Loire** : 26,2 %.
- **Bretagne** : 18,0 %.
- **Ile-de-France** : 9,9 %.

En 4^{ème} et 5^{ème} position, on retrouve les régions Haute-Normandie (8,6 %) et Nord-Pas-de-Calais (5,4 %).

⁵⁶ Bilan statistiques 2012 – Pôle touristique international de Saumur et sa Région

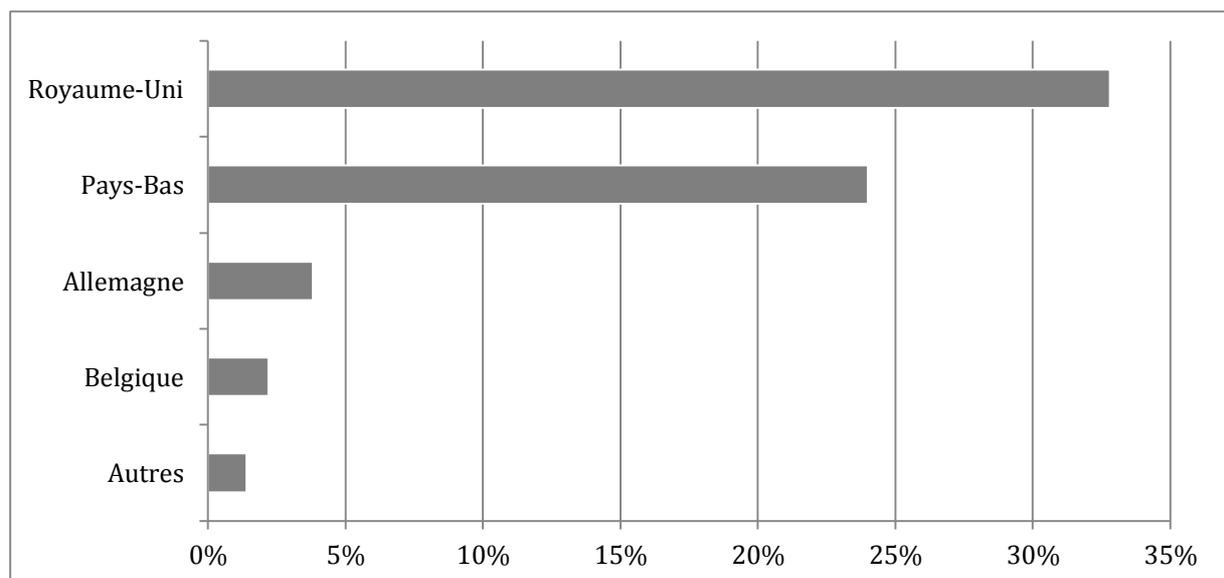
CARTE 39 : NEUF PREMIERES PROVENANCES REGIONALES DES TOURISTES SUR LES CAMPINGS DU SAUMUROIS, EN 2012



On retrouve également une clientèle de proximité, avec de très faibles chiffres concernant la région Poitou-Charentes.

TOURISTES ETRANGERS

GRAPHIQUE 68 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR EN 2012 (Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région)



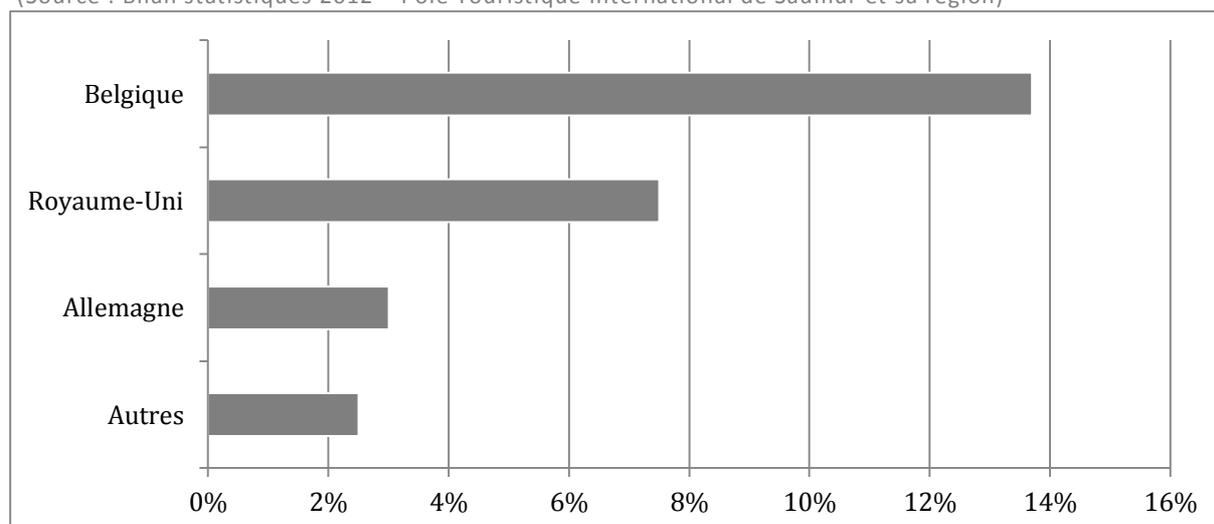
La clientèle étrangère la plus représentée sur le territoire pour les campings, est originaire de la Royaume-Uni avec 32,8%, suivi des Pays-Bas avec 24,0%. Pour l'hôtellerie de tourisme, la clientèle étrangère la plus représentée est originaire de la Belgique (13,7%) suivie de la Grande-Bretagne (7,5%).

- Hôtellerie de Tourisme :

À noter

Les touristes français représentent 72,6 % des touristes venant sur le Pays saumurois, les touristes étrangers représentent donc, 27,4 %. Nous n'avons pas les données détaillées des origines régionales des français.

GRAPHIQUE 69 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN HOTELLERIE DE TOURISME EN 2012
(Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région)



À noter

Nous pouvons voir une tendance flagrante entre les deux différentes sortes d'hébergements, les étrangers, en comparaison aux français, sont beaucoup plus importants à utiliser les hébergements de plein air que les hébergements de tourisme.

SUR LES SITES TOURISTIQUES

À noter

Les touristes français représentent 84,1% des touristes venant sur la Pays saumurois, les 15,9% des touristes restants, représentent les touristes étrangers.

Les chiffres sont basés sur un panel de 27 sites touristiques⁵⁷.

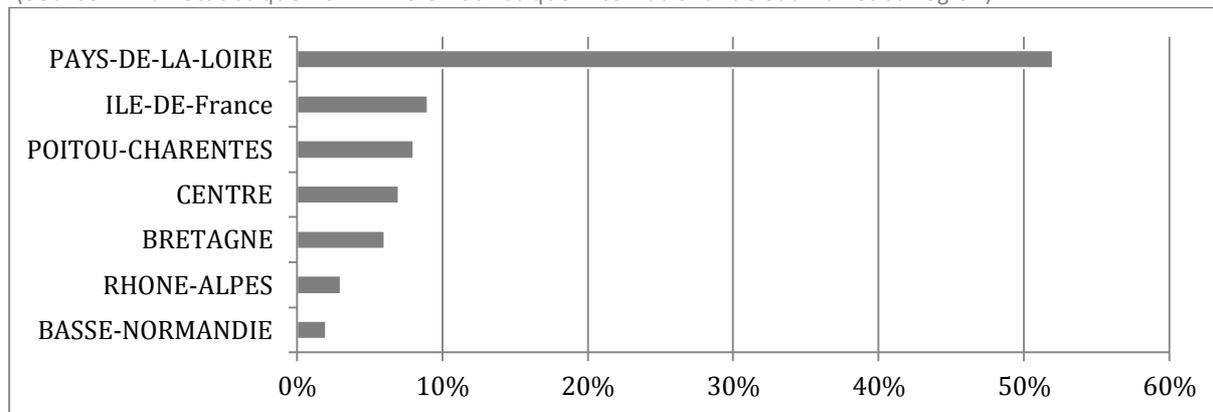
⁵⁷ Abbaye de Fontevraud, Ackerman, Atelier de la Girouette, Bouvet-Ladubay, Cadre Noir de Saumur, Caves aux Sculptures, Caves des Vignerons de Saumur, Caves de Grenelle, Château de Brézé, Château de Montreuil-Bellay, Château de Montsoreau, Château de Saumur (inclus Trésor Ducs d'Anjou), Chevalerie de Sacé, Croisières sur le Saumur-Loire, Distillerie Combier, Gratien et Meyer, Langlois-Château, Maison du parc, Maison du Vin, Musée de la Cavalerie, Musée des Blindés, Musées d'Histoire et d'Archéologie, Musée Jules Desbois, Bioparc de Doué-la-Fontaine, Savonnerie Martin de Candre, Veuve Amiot, Village troglodytique de Louresse-Rocheminier.

Ces 27 sites représentent un total de 1 032 577 visiteurs⁵⁸.

TOURISTES FRANÇAIS

GRAPHIQUE 70 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN 2012

(Source : Bilan Statistique 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région)

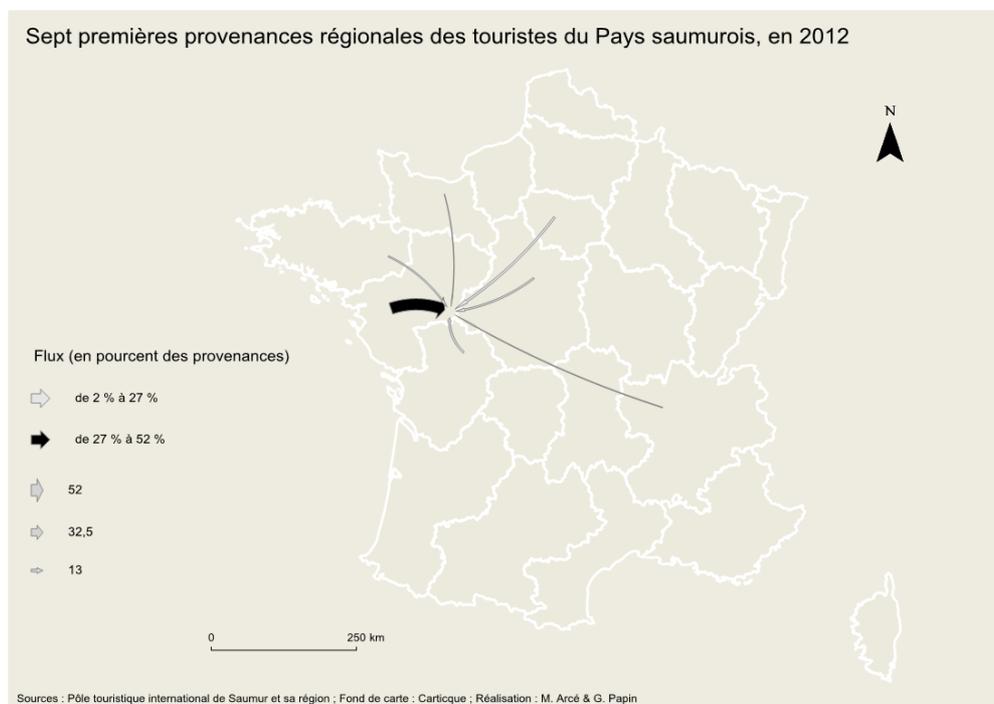


Ce graphique nous montre donc que la majorité des touristes français se répartissent comme suit :

- **Pays de la Loire** : 52%, majoritairement du Maine-et-Loire avec 79%.
- **Ile-de-France** : 9%.
- **Poitou-Charentes**: 8%, 52% de la clientèle provient des Deux-Sèvres et 33% de la Vienne.

En 4^{ème} position, on retrouve la région Centre avec 6% et 66% de la clientèle provient du département de l'Indre-et-Loire.

Carte 40 : Sept premières provenances régionales des touristes du Pays saumurois, en 2012



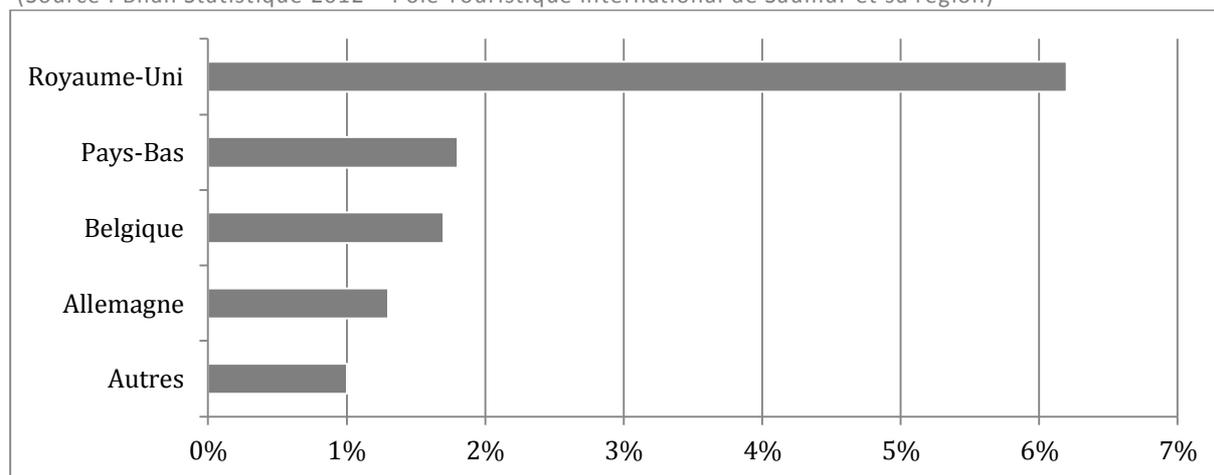
⁵⁸ Source : Bilan statistique 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région

Malgré la forte attractivité touristique de Saumur, les touristes français viennent majoritairement de la région Pays de la Loire, et faiblement, en comparaison, du reste de la France.

TOURISTES ETRANGERS

GRAPHIQUE 71 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS DES SITES TOURISTIQUES, DANS LE PAYS SAUMUROIS EN 2012

(Source : Bilan Statistique 2012 – Pôle Touristique international de Saumur et sa région)



La clientèle étrangère la plus représentée sur le territoire, est originaire de la Grande-Bretagne avec 6,2%, suivi des Pays-Bas avec 1,8% et de la Belgique avec 1,70% puis l'Allemagne avec 1,3%. Les touristes étrangers sont peu présents en termes de fréquentations des lieux de visites.

Synthèse

Les flux touristiques restent principalement des flux provenant des régions limitrophes (Poitou Charentes, Pays de la Loire, Bretagne). En outre, hormis pour le territoire chinonais, les touristes provenant de la région Centre ne sont pas très enclins à se rendre sur le territoire d'étude.

Au niveau international, ce sont les pays saumurois et chinonais qui attirent le plus de touristes étrangers provenant principalement du Royaume-Uni et des Pays-Bas.

FLUX LIÉS AUX LOISIRS

Point méthodologie

De la même manière que pour les flux touristiques, nous nous sommes intéressés aux flux liés aux loisirs. Contrairement aux flux touristiques qui concernent des personnes venant de plus ou moins loin, les flux liés aux loisirs concernent des personnes de proximité. On peut également mettre en opposition ces deux types de flux par la notion de fréquence. En effet, les déplacements induits par le tourisme sont moins fréquents que ceux liés aux loisirs. Ainsi les flux liés aux loisirs auront un impact sur des distances plus au moins courtes mais sur des fréquences beaucoup plus grandes. Ceux-ci peuvent donc jouer un rôle important dans la mobilité de notre territoire.

La meilleure manière pour connaître quantitativement ces flux, serait de référencer la provenance des personnes allant dans les lieux de loisirs tels que les piscines, les bibliothèques, les cinémas, les théâtres, les centres de loisirs etc... Malheureusement, à l'heure d'aujourd'hui, aucun document de la sorte n'existe sur notre territoire. Ainsi, nous avons seulement référencés tous les lieux destinés à du loisir sur notre territoire, pour avoir une idée des flux qu'ils pouvaient engendrer.

D'UN POINT DE VUE GENERAL

À noter

Le temps libre moyen en 2009 était de 5 heures par jour, pour les personnes résidant dans les communes de moins de 10 000 habitants⁵⁹.

La mobilité de loisirs peut être très variable selon les catégories des personnes concernées. Cette mobilité se réfère au temps libre des individus, celui-ci varie suivant le type de ménage, la tranche d'âge des personnes, la catégorie socioprofessionnelle des personnes et bien d'autres critères.⁶⁰

Cette mobilité dépend également de la place que prennent les autres mobilités de tourisme. D'après l'exemple de l'étude « La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable », « Les personnes avec une mobilité touristique très forte pourraient ne pas avoir beaucoup de temps à consacrer aux loisirs à proximité de la maison. »⁶¹

À noter

Si l'on prend l'exemple du temps libre moyen selon la catégorie professionnelle des personnes, on s'aperçoit que les retraités sont la catégorie qui bénéficie du plus de temps libre (6h37/jour) et la catégorie « Agriculteur exploitant, artisan, commerçant ou chef d'entreprise » bénéficie du plus faible temps libre (3h21/jour)⁶².

⁵⁹ Insee, « Temps libre : Temps moyen, temps par pratiquant et taux de pratique selon la taille de l'unité urbaine de résidence », 2009 - 2010

⁶⁰ Insee, Etudes sur le temps libre, 2009 - 2010

⁶¹ J.P. CERON – G. DUBOIS, « La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050. », Mai 2006

⁶² Insee, « Temps libre : Temps moyen, temps par pratiquant et taux de pratique selon la catégorie socioprofessionnelle », 2009 - 2010

Or, le temps libre ne suffit pas à créer de la mobilité de loisirs. Cette mobilité dépend, en effet, de d'autres critères importants :

- La mobilité générale des personnes en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, de l'âge, du revenu etc...
- Des infrastructures qui permettent de créer cette mobilité.
- Et tout simplement du type de loisirs correspondant au type de personne.

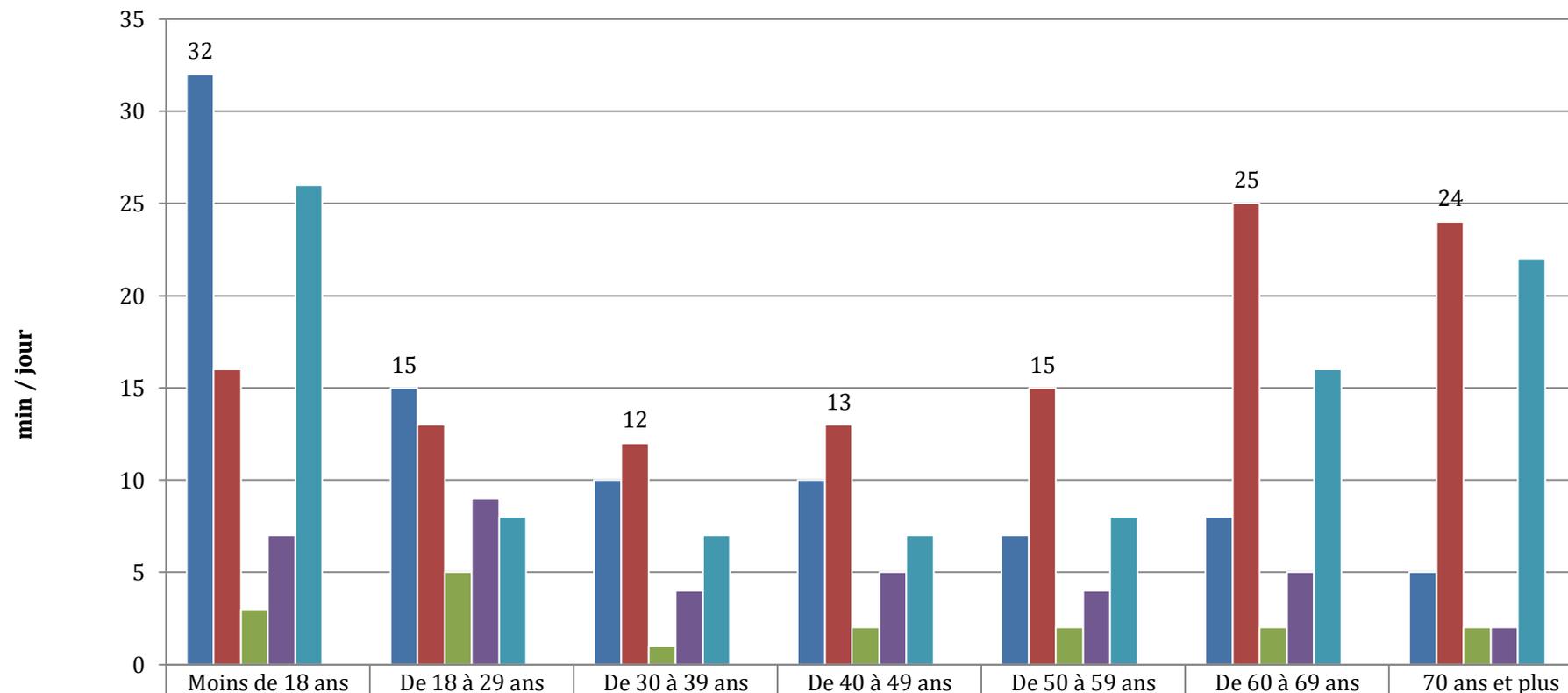
À noter

En résumé, en gardant toujours l'exemple des retraités, ils ont le temps libre le plus important, une mobilité qui tend à se réduire avec l'âge, et enfin des types de loisirs qui n'entraînent pas forcément des déplacements. Ainsi, on peut supposer que les retraités auront moins d'influence que les autres catégories au sein de la mobilité des loisirs.

Pour mieux comprendre les liens entre les différents types de loisirs et le type de personnes, nous avons fait un recensement dans le graphe ci-dessous.

GRAPHIQUE 72 : TEMPS MOYEN D'ACTIVITES DE LOISIRS EN FRANCE PAR TRANCHE D'AGE ET PAR JOUR

(Source : Insee, Données sur les temps libres, 2009 – 2010)



■ Sport ■ Promenade ■ Chasse, Pêche, Cueillette ■ Spectacles ■ Jeux et Pratique de la Musique, Danse Total

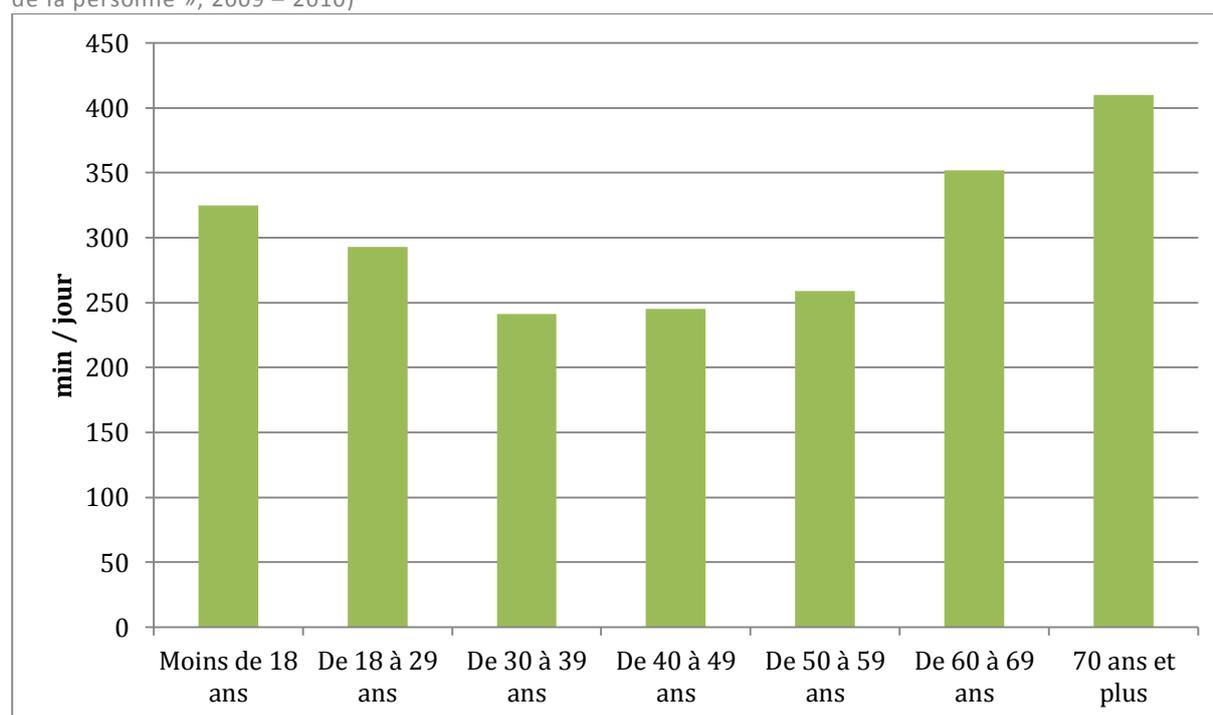
Dans le graphe ci-dessus, nous avons volontairement sélectionné les activités qui étaient susceptibles d'impliquer des déplacements. On peut donc voir, à première vue, que toutes les tranches d'âge peuvent jouer un rôle dans la mobilité des loisirs.

On retrouve également dans ce graphe, les types d'activités les plus représentés suivant les tranches d'âge. En effet, le sport est plus fortement représenté chez les moins de 18 ans et les 18 à 29 ans, ce sont des classes jeunes et qui bénéficient de plus temps libre que les classes de 30 à 59 ans. (Voir Graphique 73)

La promenade est une activité que l'on retrouve en grande quantité dans toutes les classes même si elle domine dans les classes de plus de 60 ans. En effet, c'est une activité adéquate aux personnes âgées, de plus, ce sont les personnes de plus de 60 ans qui bénéficient le plus de temps libre. (Voir Graphique 73 ci-dessous)

Enfin, les activités choisies, sont relativement bien représentées dans les classes de 30 à 59 ans mais en plus faible quantité puisque ce sont ces classes qui bénéficient de moins de temps libre. (Voir Graphique 73, ci-dessous)

GRAPHIQUE 73 : TEMPS MOYEN POUR L'ENSEMBLE DES LOISIRS PAR TRANCHE D'ÂGE EN FRANCE
(Source : Insee, « Temps libre : temps moyen, temps par pratiquant et taux de pratique selon la tranche d'âge de la personne », 2009 – 2010)



D'après l'étude nationale sur les transports réalisée par le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) et via le rapport « Diagnostic Mobilité » du PNR, « les déplacements liés aux loisirs et vacances représentent 30% des distances parcourues et ont augmenté de +33%. Cette progression est plus importante que la mobilité totale, qui est de + 17%.»

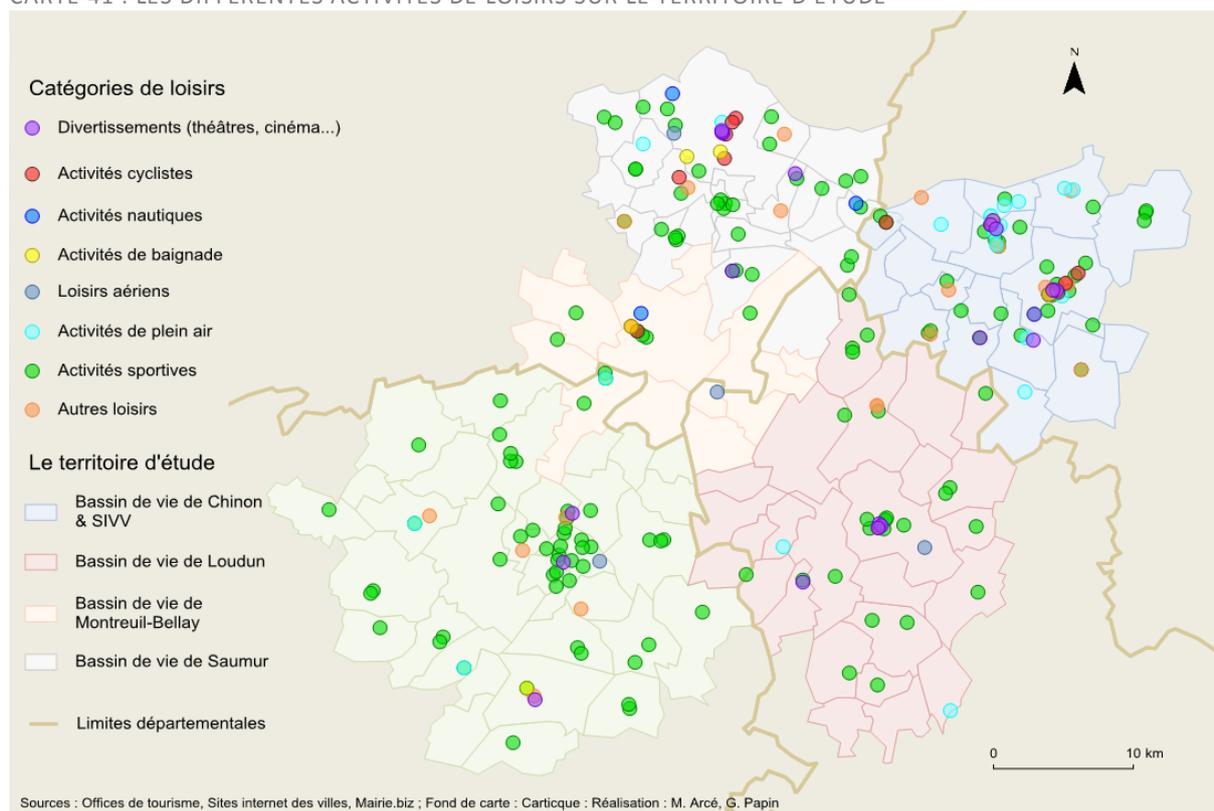
D'UN POINT DE VUE PLUS FOCALISE SUR NOTRE TERRITOIRE

À noter

Malgré la demande faite aux espaces culturels de notre territoire, nous n'avons pu obtenir aucune donnée référençant les origines des personnes venant dans les espaces de loisirs.

Nous avons tout de même référencé les activités présentes sur le territoire sur la carte ci-dessous.

CARTE 41 : LES DIFFERENTES ACTIVITES DE LOISIRS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



La carte ci-dessus montre une bonne répartition des activités sportives sur le territoire mais lorsque l'on regarde les autres activités, notamment culturelles, celles-ci se concentrent au centre des villes principales sauf à Saumur où cela semble mieux réparti. Les personnes habitant la périphérie des villes principales, sont dans l'obligation de prendre leur voiture dans le cas où ils veulent sortir au théâtre ou au cinéma, par exemple.

À noter

Ainsi, en croisant les données de la partie ci-dessus avec le nombre et type de populations que l'on retrouve sur le territoire, nous pouvons supposer que les flux liés aux loisirs sont tout de même importants.

Malheureusement, nous ne pouvons pas quantifier ces déplacements. Afin d'enrichir ces données, il serait intéressant de demander directement aux personnes se rendant dans les sites de loisirs, d'où elles viennent. Ce travail permettrait, comme pour les flux de mobilité touristique et autres, de réaliser une carte précise des déplacements liés aux loisirs.

Nous pouvons tout de même soulever certains points dans les territoires.

À noter

D'après l'étude du CRIJ Poitou-Charentes⁶³ de Février 2010, une des contraintes que l'on observe sur le territoire loudunais est que, l'existant est inapproprié aux besoins et aux attentes des jeunes. Ceci engendre le fait que les jeunes sont obligés de se déplacer ailleurs.

La mobilité des jeunes est un sujet complexe. En effet, les jeunes restent très dépendants des infrastructures de transports mises en place au sein des territoires, ou de leur famille, puisqu'ils n'ont souvent, soit pas l'âge de conduire ou bien pas les moyens d'acheter une voiture. Les citations que l'on retrouve dans l'étude du CRIJ, résumant très bien les problématiques des jeunes sur le territoire.

« SI T'AS PAS DE VOITURE, T'ES DANS LA MERDE. »

« NE PAS AVOIR DE MOYEN DE SE DEPLACER EQUIVAUT A ETRE "HORS SOCIETE". »

Synthèse

Les flux de loisirs répondent au diagnostic en offre de loisirs qui a été effectué auparavant. En effet, la concentration de l'offre dans les villes centres, mis à part le territoire saumurois, et chinonais (par la présence de différentes communautés de communes), oblige les personnes à se déplacer de la périphérie vers le centre pour se distraire.

De plus, l'offre actuelle en pays loudunais est souvent peu adaptée à la population jeune qui n'a de cesse de le quitter pour rejoindre les villes de Thouars et Chinon.

⁶³ « Quelle place pour les jeunes sur le territoire loudunais ? » - Diagnostic partagé CRIJ Poitou-Charentes, Février 2010.

SYNTHESE DE LA PARTIE ORIGINE DE LA MOBILITE

Notre territoire comporte une multitude de pôles générateurs de déplacements : des services, de l'emploi, des commerces, des loisirs, etc. Cependant, tous ces pôles sont classiquement concentrés dans les villes principales (Saumur, Loudun, Thouars, et Chinon) tandis que la population, elle, s'installe de plus en plus en périphérie, délaissant les centres villes (comme nous le montrait la partie Logement, les prix de l'immobilier augmentent en périphérie et chutent au centre).

Cette concentration des activités, et cet éparpillement de la population créent inévitablement des flux périphérie – ville-centre qui ne sont pas accompagnés par une offre de transport adéquat.

De plus, il existe quelques flux entre les villes principales (assez conséquents entre Saumur et Thouars), mais ils sont plus faibles comparativement aux flux précédemment cités.

Pour finir, que ce soit pour l'emploi, les loisirs, les achats, ce sont souvent les mêmes catégories sociales qui sont le plus touchées, c'est-à-dire, les retraités, les jeunes et les catégories socioprofessionnelles à faibles revenus.

En effet, car le problème n'est pas tant qu'il faut se déplacer que d'avoir les moyens de le faire, sachant que la quasi-totalité des déplacements se fait avec la voiture, la plupart des personnes correspondant aux critères énoncés ci-dessus risquent de plus en plus l'exclusion sociale.

MODES DE DEPLACEMENT

Chaque flux présentés précédemment se caractérise par un mode de déplacement qui va différer selon des questions d'offres, coûts et autres critères particuliers.

Dans cette partie, nous avons pris soin de distinguer les modes de déplacement selon qu'ils permettent un transport de fret ou un transport de personnes.

TRANSPORT DE FRET

Le transport de fret sur le territoire d'étude concerne principalement le transport de produits de l'agroalimentaire (notamment les céréales et oléagineux) et les matériaux de construction, soit une tendance proche de ce que l'on peut retrouver à l'échelle de la région Poitou-Charentes.

À noter

En 2009, ces deux types de marchandises représentaient 67% des flux de transport routier régionaux, avec près de 60 000 tonnes transportées⁶⁴).

Par ailleurs, on constate une part non négligeable du transport des granulats issus des différentes carrières présentes à proximité du territoire d'étude (carrières Roy à Mauzé-Thouarsais et Saint-Varent, Kleber Moreau à Mazière-en-Gâtine, ...).

TRANSPORT ROUTIER

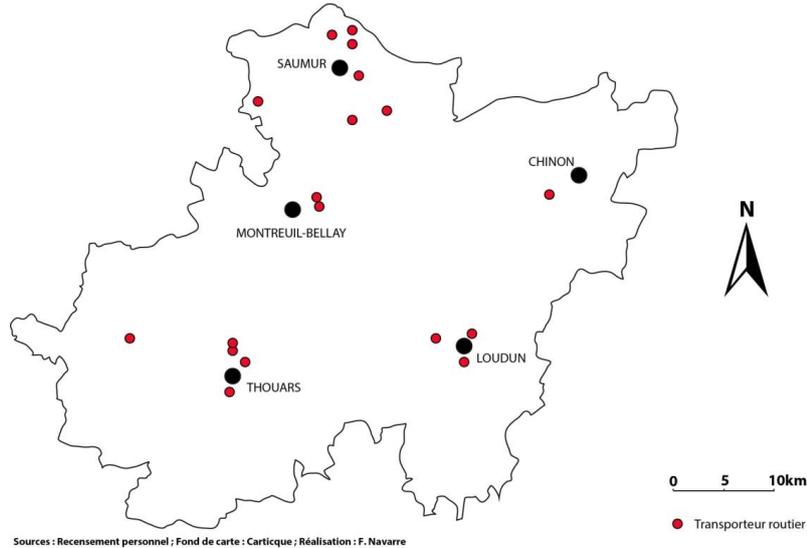
On retrouve près d'une vingtaine de sociétés de transport routier implantées sur le territoire d'étude parmi lesquelles les entreprises Coudreau et Arsonneau (Loudun), Landry et STCC (Thouars) et Archambault (Chinon).

À noter

On constate qu'une grande partie de ces transporteurs se retrouvent localisés autour du Saumurois qui apparaît comme un carrefour de communication idéalement positionné entre les villes de Tours et Angers et desservi par l'autoroute A85.

⁶⁴ Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), bases de données SitraM

CARTE 42 : LOCALISATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS SUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

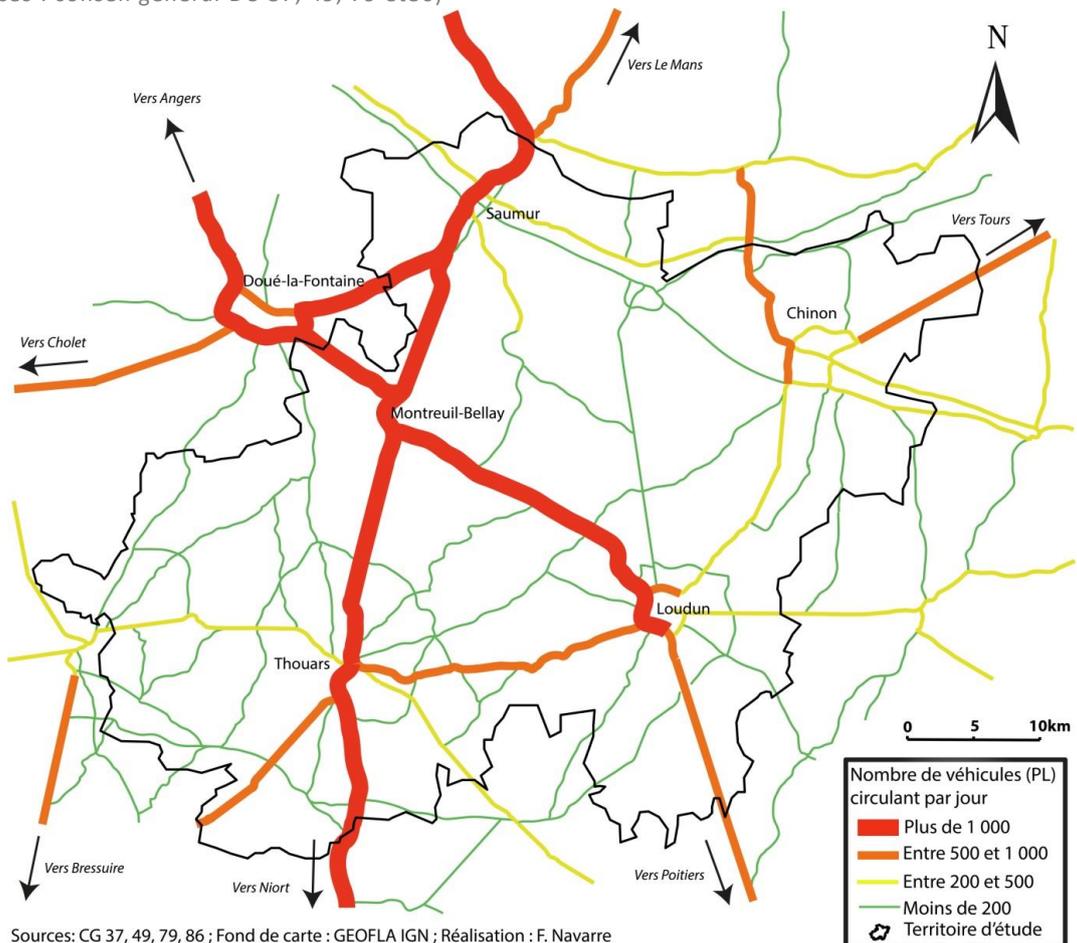


Point méthodologie

Les transporteurs routiers ont été géolocalisés à l'aide d'annuaires de professionnels en ligne (pagesjaunes.fr, societe.com, pagespro.com).

L'étude des comptages routiers réalisés par les quatre départements du territoire d'étude permet de déterminer les flux de transport de fret les plus importants.

CARTE 43 : COMPTAGES ROUTIERS DES VEHICULES POIDS LOURDS SUR LE TERRITOIRE D'ÉTUDE (2011)
(Sources : conseil général DU 37, 49, 79 et 86)



Cette carte a pu être réalisée à partir de cartes de comptages routiers des Conseils Généraux disponibles sur leurs sites internet (Indre-et-Loire et Maine-et-Loire) ou obtenus après demande aux Directions Générales des Services (Deux-Sèvres et Vienne).

Les classes relatives aux flux de véhicules ont alors été choisies de façon à constater de façon immédiate les importantes différences de flux.

Il est à noter que tous les comptages n'ont cependant pas été réalisés la même année : 2009 (Maine-et-Loire), 2011 (Indre-et-Loire) et 2012 (Deux-Sèvres, Vienne).

On constate que les flux de véhicules poids lourds sont particulièrement importants sur l'axe Niort - Thouars - Montreuil-Bellay - Doué-la-Fontaine – Saumur avec plus de 1 000 véhicules y circulant chaque jour. L'importance de cet axe s'explique par la proximité de l'autoroute A85 (Tours – Angers) localisée au nord de Saumur et sa desserte des villes de Niort et du Mans.

La ville de Loudun suit la même tendance avec un flux de transport de fret très marqué en direction de Montreuil-Bellay – Saumur, avec néanmoins une relative importance de l'axe Loudun – Poitiers.

La ville de Chinon est quant à elle davantage marquée par sa relation avec la ville de Tours, avec un flux de véhicules poids lourds néanmoins moins important que sur l'axe Tours – Saumur (moins de 1 000 véhicules par jour).

À noter

En revanche, on constate que la relation entre les villes de Thouars, Loudun et Chinon reste modérée.

Si le flux de véhicules poids lourds entre Thouars et Loudun est semblable à celui entre Tours et Chinon, le flux entre Chinon et Loudun (et donc entre Chinon et Thouars) est relativement faible avec moins de 500 véhicules circulant entre les deux villes chaque jour.

Enfin, on constate des flux de transport de fret non négligeables sur les axes Thouars – Argenton-les-Vallées, Loudun - Richelieu et Chinon – Sainte-Maure-de-Touraine.

L'EXEMPLE DU TRANSPORTEUR LANDRY

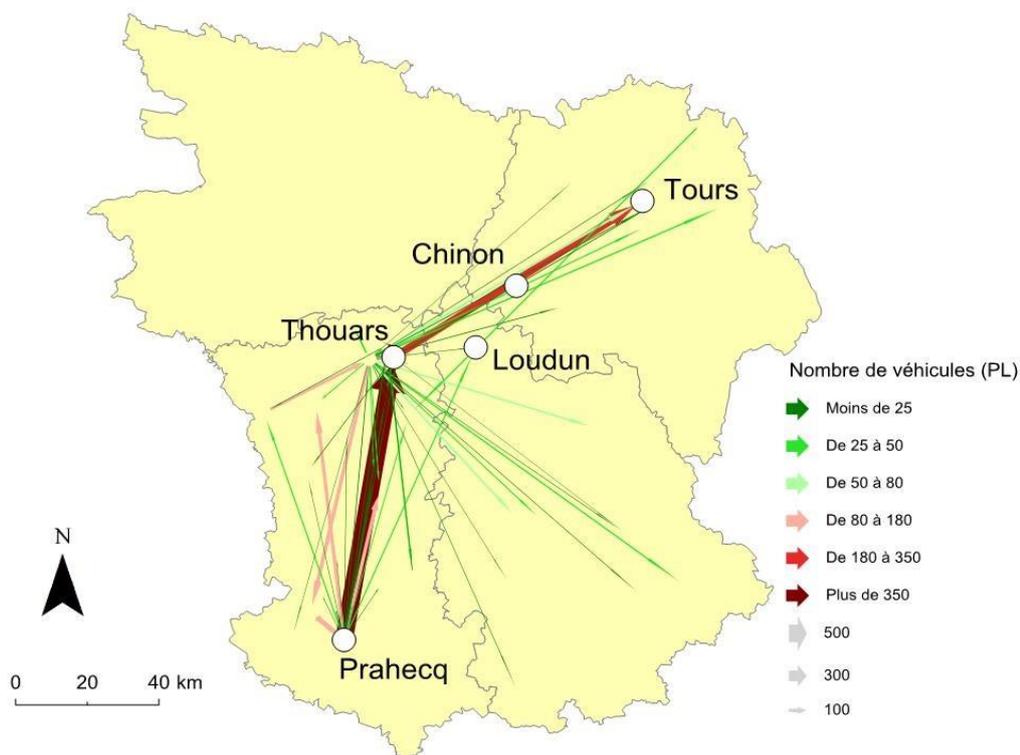
L'entreprise Transports Landry est un transporteur routier basé à Thouars et qui emploie 36 salariés, dont 27 conducteurs. La société cumule les activités de livraison et de stockage de marchandises (locaux de 1500 m²). Elle fait partie du groupement européen ASTRE qui compte près de 320 sites et assure une certaine mutualisation des moyens comme le système d'affrètement (échange de la clientèle entre les différents transporteurs selon les volumes et les lieux de livraison).

Avec leurs 26 véhicules, les Transports Landry livrent essentiellement en France (2 véhicules locaux, 6 véhicules régionaux et 16 véhicules nationaux).

Ces livraisons concernent des transports de petits lots de marchandises, permettant ainsi de livrer plusieurs clients à travers le même véhicule. Les camions utilisés sont des 40 tonnes transportant pour chaque livraison entre 26 et 28 tonnes de marchandises de tout type. Les trajets effectués n'étant pas réguliers, la fréquence varie fortement selon les saisons.

Après de nombreuses évolutions dans leur activité (l'entreprise a assuré la fonction de correspondant SNCF jusqu'à la fermeture de la ligne Chinon – Loudun – Thouars en 1970, avant de se spécialiser dans le déménagement puis la livraison et le stockage de marchandises), les Transports Landry sont aujourd'hui en croissance permanente.

CARTE 44 : PRINCIPAUX FLUX DES TRANSPORTS LANDRY EN VIENNE, DEUX-SEVRES ET INDRE-ET-LOIRE (2012)
 (Sources : transporteur Landry)



Sources : Transports Landry ; Fond de carte : Carticque ; Réalisation : F. Navarre

L'intégralité des 5 434 trajets réalisés par les Transports Landry, dans les Deux-Sèvres, la Vienne et l'Indre-et-Loire en 2012 nous ont été fournis par l'entreprise sous forme d'une base de données. Chaque trajet a été réalisé par un seul véhicule.

La carte ci-dessus présente les différents flux de véhicules poids lourds de l'entreprise Transports Landry dans les départements des Deux-Sèvres, de la Vienne et de l'Indre-et-Loire sur l'année 2012. Ces flux concernent près de 5 500 trajets. Dans un souci de clarté, les trajets réalisés entre deux mêmes villes n'ont pas été représentés.

On constate que les flux des Transports Landry confirment la tendance mise en évidence à travers l'étude des comptages routiers sur le territoire d'étude.

En effet, l'axe Niort – Thouars – Saumur apparaît comme particulièrement très fréquenté par l'entreprise thouarsaise avec plus de 500 trajets réalisés entre les villes de Thouars et de Prahecq (située à proximité de Niort) sur l'ensemble de l'année 2012. Les données fournies par l'entreprise ne permettent cependant pas d'étudier la fréquentation sur le tronçon Thouars – Saumur.

À noter

A l'inverse, les trajets réalisés sur l'axe Thouars – Loudun – Chinon sont bien moins nombreux. L'axe n'est pratiquement fréquenté que pour effectuer des livraisons entre le Thouarsais et l'agglomération tourangelle (près de 200 trajets).

Ainsi, l'analyse du transport de fret routier sur le territoire montre une prédominance des flux situés sur l'axe Thouars – Saumur. Les flux que l'on retrouve sur l'axe Thouars – Loudun – Chinon restent en revanche bien plus faibles.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport de fret ferroviaire est un marché ouvert à la concurrence depuis 2006 en France. Près d'une dizaine d'opérateurs interviennent en France bien que tous ne soient pas actifs sur l'ensemble du territoire.

À noter

A l'inverse du trafic voyageur, on constate une baisse globale d'un trafic de fret ferroviaire à l'échelle nationale. Cette baisse s'explique notamment par la recherche de trains complets au détriment des wagons isolés. Aujourd'hui, les volumes de marchandises les moins importants sont maintenant transportés par la route.

Le territoire d'étude se caractérise par la prédominance de Fret SNCF qui, comme à l'échelle nationale, détient la plus grande part du marché de fret ferroviaire. Néanmoins, l'opérateur Colas Rail affiche une présence relativement importante qui s'explique par son activité dans le transport des granulats issus des différentes carrières. Enfin, EcoRail et VFLI sont également actifs sur le territoire d'étude.

LIGNE THOUARS - BEUXES

À noter

La ligne ferroviaire Chinon – Loudun – Thouars reste aujourd'hui utilisée pour l'activité de transport de fret sur une partie de son tracé : de la gare de Thouars à l'embranchement de la coopérative agricole Union Vienne Loire basée à Beuxes.

Le tronçon qui part de l'embranchement UVL jusqu'à la ville de Chinon est aujourd'hui inexploitable pour tout opérateur ferroviaire en raison d'infrastructures en très mauvais état (sur certaines parties, les rails ont même été démontés).

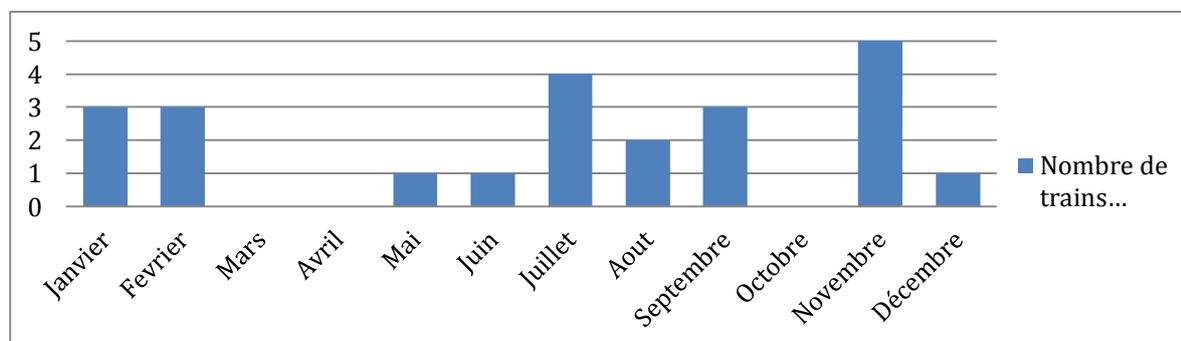
Trois embranchements se retrouvent sur la ligne Thouars – Beuxes :⁶⁵

- A Thouars : embranchement de l'entreprise CEIT
- A Loudun : embranchement de l'entreprise SOCOM
- A Beuxes : embranchement de la coopérative agricole UVL

La ligne est constituée par une voie unique non électrifiée et la vitesse autorisée est fortement réduite sur près de la totalité du tracé (aux alentours des 30 km/h).

GRAPHIQUE 74 : FREQUENTATION DE LA LIGNE THOUARS – BEUXES EN 2012

(Source : Gare SNCF de Thouars)



⁶⁵ 3 Source : RFF, Direction Régionale Poitou-Charentes

Une vingtaine de trains circulent chaque année sur la ligne Thouars – Beuxes. La ligne est exploitée par Fret SNCF pour le transport de céréales en provenance de la coopérative agricole UVL.

À noter

Ce sont chaque année 20 000 tonnes de céréales⁶⁶ qui sont transportées, soit un chiffre particulièrement faible.

LIGNE BRESSUIRE – THOUARS – SAUMUR - TOURS

La ligne Bressuire – Thouars – Saumur – Tours est ouverte au transport de fret ainsi qu’au transport de voyageurs. La fréquentation de la ligne varie de façon importante sur les différents tronçons du tracé.

À noter

Alors que l’on constate une baisse globale du transport de fret ferroviaire à l’échelle nationale, celui-ci apparaît comme plus résistant sur le territoire d’étude en raison de la présence de plusieurs carrières de granulats qui continuent d’utiliser le train et assurent ainsi une certaine pérennité au fret ferroviaire.

- **Thouars – Saumur**

15 trains de fret circulent chaque jour sur le tronçon Thouars – Saumur en 2012, ce qui représente un trafic particulièrement important, notamment pour une ligne à voie unique (néanmoins électrifiée)⁶⁷.

- **Saumur – Tours**

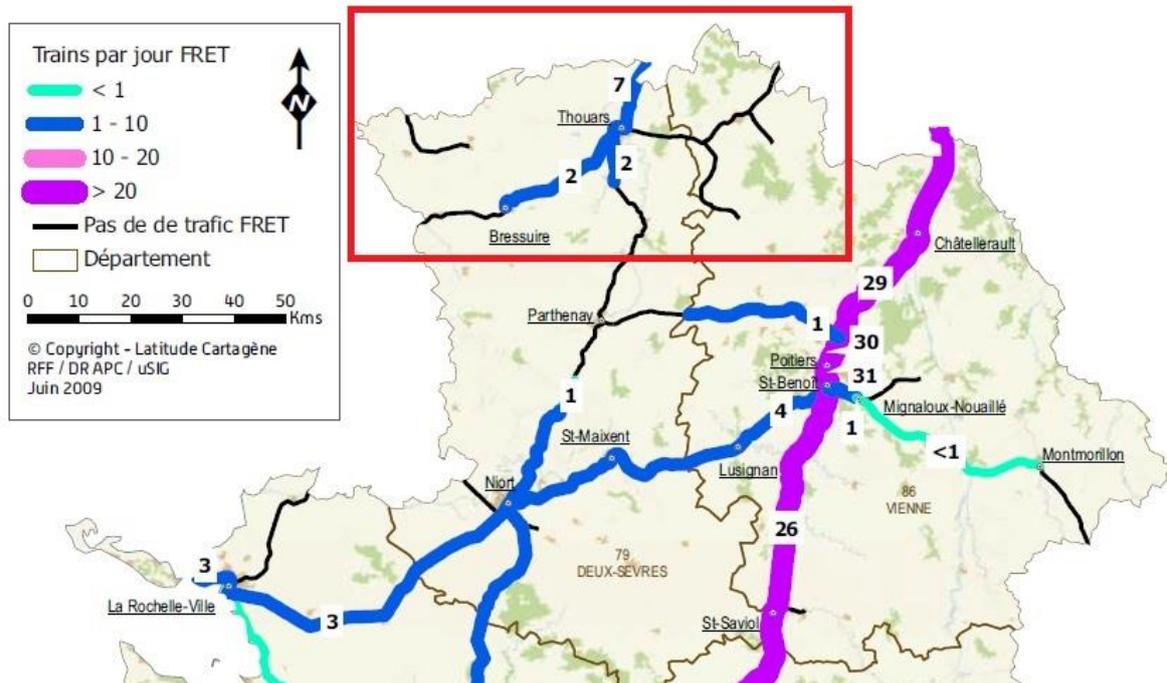
Avec ses deux voies électrifiées, la ligne Saumur – Tours est très performante. Son trafic est soutenu mais pas saturé.

Les trains en provenance de Thouars et à destination de Tours sont contraints de réaliser un rebroussement au niveau de Saumur, la ligne était orientée naturellement vers Angers. La manœuvre entraîne une perte de temps de l’ordre de 30 à 45 min.

⁶⁶ RFF, Direction Régionale Poitou-Charentes

⁶⁷ RFF, Direction Régionale Poitou-Charentes

CARTE 45 : TRAFIC DE TRANSPORT DE FRET FERROVIAIRE EN POITOU-CHARENTES EN 2008
 (Sources : DREAL Poitou-Charentes – RFF Poitou-Charentes)



La carte ci-dessus présente le trafic de transport de fret ferroviaire en Poitou-Charentes en 2008. On constate que chaque jour, seuls 7 trains circulaient en 2008 sur le tronçon Thouars - Saumur, et seulement 2 trains sur le tronçon Bressuire – Thouars.

Cet état des lieux de 2008 renforce le caractère résistant de la ligne de fret Bressuire – Thouars – Saumur – Tours dont la fréquentation, à l'inverse de la tendance nationale, a augmenté (la fréquentation du tronçon Thouars – Saumur passant de 7 à 15 trains par jour).

À noter

Néanmoins, cette hausse de la fréquentation peut s'expliquer par les travaux actuels de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux qui nécessitent une activité très importante de la part des différentes carrières de granulats. Le trafic fret présent sur cette ligne pourrait ainsi rapidement chuter dès lors que les travaux prendront fin (estimée à 2017).

Synthèse

Pour le transport de marchandises, que ce soit par la route ou par le rail, on voit se dessiner un axe nord-sud passant par Thouars et Saumur où circulent de gros volumes de marchandises. Une grande partie de ces marchandises sont des granulats utilisés pour la LGV SEA, et, une fois la ligne achevée, leurs flux tendront à disparaître.

Concernant les relations entre Loudun, Chinon et Thouars, celles-ci sont plutôt ténues en comparaison, bien que l'on note une circulation plus intense entre Loudun et Thouars qu'entre Loudun et Chinon.

NOMBRE DE VEHICULES PAR MENAGE

Le tableau ci-dessous récapitule le nombre de véhicules motorisés par ménage dans les différents bassins de vie qui composent le territoire d'étude.

TABLEAU 16 : VEHICULES MOTORISES PAR MENAGE
(Sources : INSEE RP 2009)

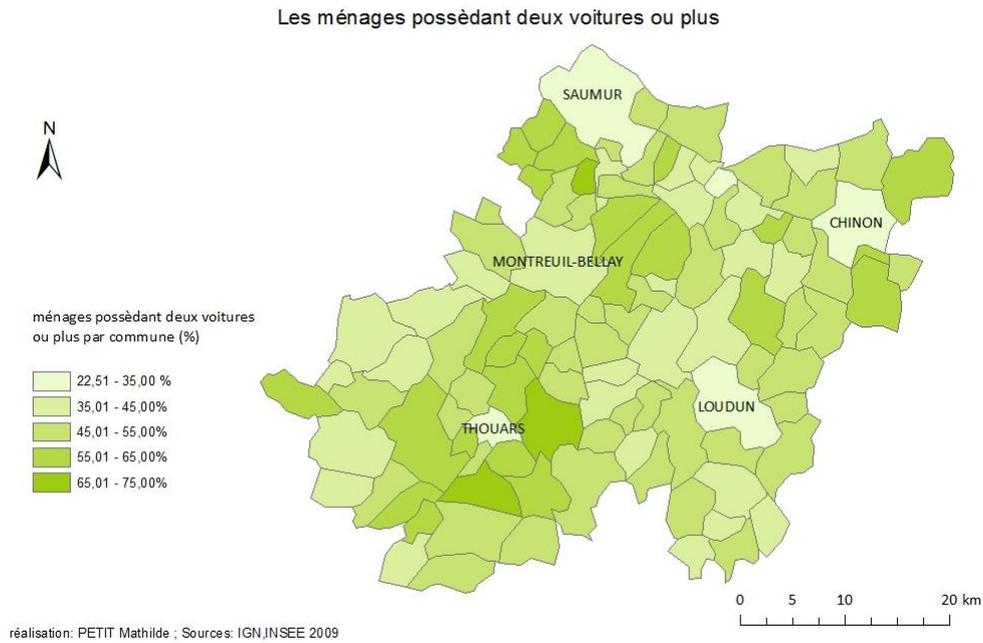
	Bassin de vie de Loudun	Bassin de vie Chinon + SIVV	Bassin de vie de Thouars	Bassin de vie de Saumur	Bassin de vie de Montreuil-Bellay	Territoire d'étude	France
Résidences principales	7377	9434	15449	16699	7590	59549	
Ménages ayant au moins un parking	5046	6573	11138	12573	5413	40743	
Ménages ayant au moins un parking (%)	68%	70%	72%	64%	71%	68%	64%
Ménages ayant au moins une voiture	6405	8128	13648	16384	6872	51436	
Ménages ayant au moins une voiture (%)	87%	86%	88%	83%	91%	86%	80%
Ménages ayant une voiture	3358	4211	7102	9574	3306	27551	
Ménages ayant une voiture (%)	46%	45%	46%	49%	44%	46%	47%
Ménages ayant deux voitures ou plus	3046	3917	6546	6810	3566	23885	
Ménages ayant deux voitures ou plus (%)	41%	42%	42%	35%	47%	40%	33%

À noter

On remarque que le nombre de véhicules par ménage est supérieur dans notre territoire d'étude qu'en France.

Cela peut s'expliquer par la ruralité du territoire, en effet, il est plus difficile d'accéder à un transport en commun de proximité dans un territoire rural. De même, ce nombre de véhicules est plus important au sein de chaque ménage (40% des ménages ont deux voitures ou plus dans le territoire d'étude contre seulement 33% en France).

CARTE 46: LES MENAGES POSSEDANT DEUX VOITURES OU PLUS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE



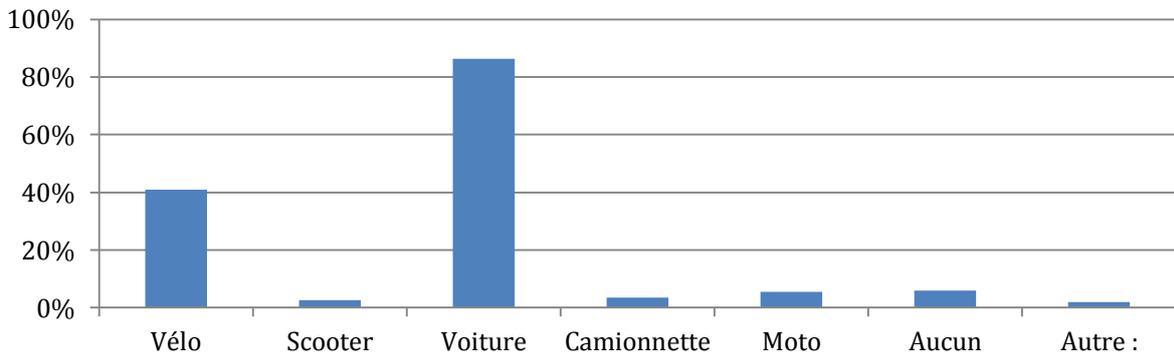
À noter

Cette carte permet de constater que les villes les plus importantes du territoire (Thouars, Loudun, Chinon, et Saumur) ont un taux de voitures par habitant plus faible que dans les villes alentours.

En milieu rural, 93% des français disent ne pas avoir d'alternative à la voiture, cela s'explique par un manque de transport en commun. En effet, les grandes agglomérations possèdent une meilleure desserte en transport collectif ainsi que d'autres modes alternatifs à la voiture personnelle.

Les propos ci-dessous sont renforcés par notre questionnaire, l'hypothèse du « tout-voiture » est validée par notre échantillon de personnes interrogées.

GRAPHIQUE 75 : VEHICULES POSSEDES PAR LA POPULATION
(Source : enquête mobilité)

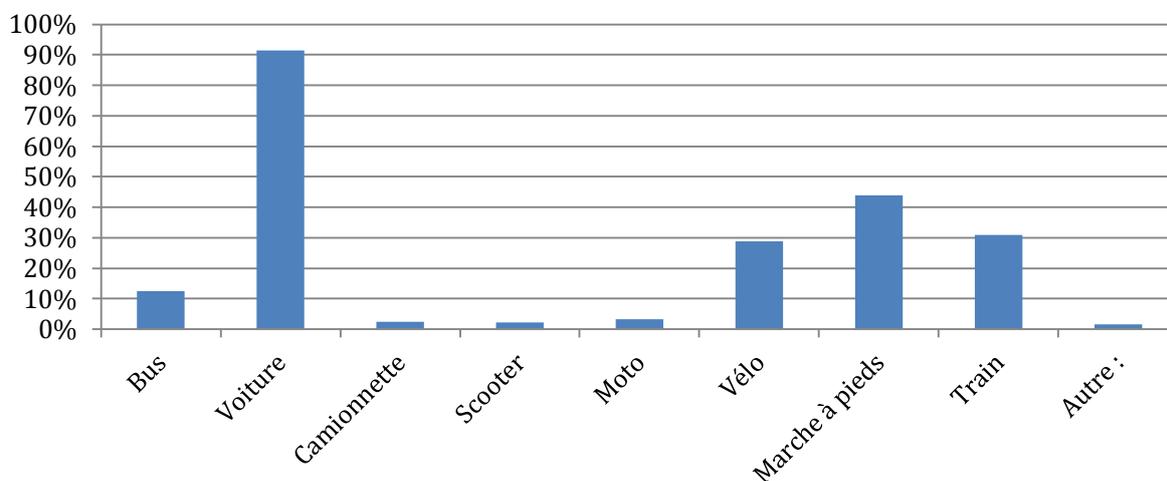


À noter

Parmi les personnes interrogées, 86 % possèdent une voiture, 41 % possèdent un vélo, et 6 % ne possèdent aucun moyen de locomotion.

Ceci confirme que notre territoire d'étude est très dépendant de la voiture, on peut noter que près d'une personne sur deux possède un vélo et par conséquent des aménagements cyclables pourraient affecter une grande partie de la population.

GRAPHIQUE 76 : MODE DE TRANSPORT UTILISE
(Source : enquête mobilité)



Pour cette question il était demandé de classer jusqu'à trois mode de transport selon l'importance de leur utilisation.

À noter

On retrouve la voiture, arrivant en tête, étant citée dans 90 % des réponses.

La marche à pied se retrouve en deuxième mode de transport le plus utilisé par notre population interrogée avec 44 % de réponses, enfin on retrouve le train en 3 avec 31 % de réponses. On peut remarquer que la part du bus/car est très faible, étant cité qu'à 12 %. On peut constater que le train ainsi que le vélo avec 29 % de réponses sont souvent cités mais les aménagements favorables à ces modes de transports sont peu importants sur le territoire.

TABLEAU 17 : IMPORTANCE DU MODE DE TRANSPORT
(Source : enquête mobilité)

Mode de transports	Importance
Bus / Car	0,25
Voiture	2,69
Camionnette	0,05
Scooter	0,04
Moto	0,07
Vélo	0,51
Marche à pied	0,81
Train	0,5
Autre	0,03

L'importance varie de 0 à 3, elle est calculée comme le rang moyen auquel la modalité a été citée. En ne s'intéressant qu'à l'importance du mode de transport, on constate des résultats similaires, la voiture reste le mode de transport le plus cité et apparaissant en 1^{ère} position en terme d'utilisation. La marche à pied se retrouve en moyenne comme deuxième mode de transport le plus utilisé, et enfin on retrouve le vélo avec 0,51 d'importance devant le train avec 0,5 d'importance. Bien que le train soit plus cité que le vélo, l'importance de ce dernier est plus élevée car son utilisation est plus fréquente.

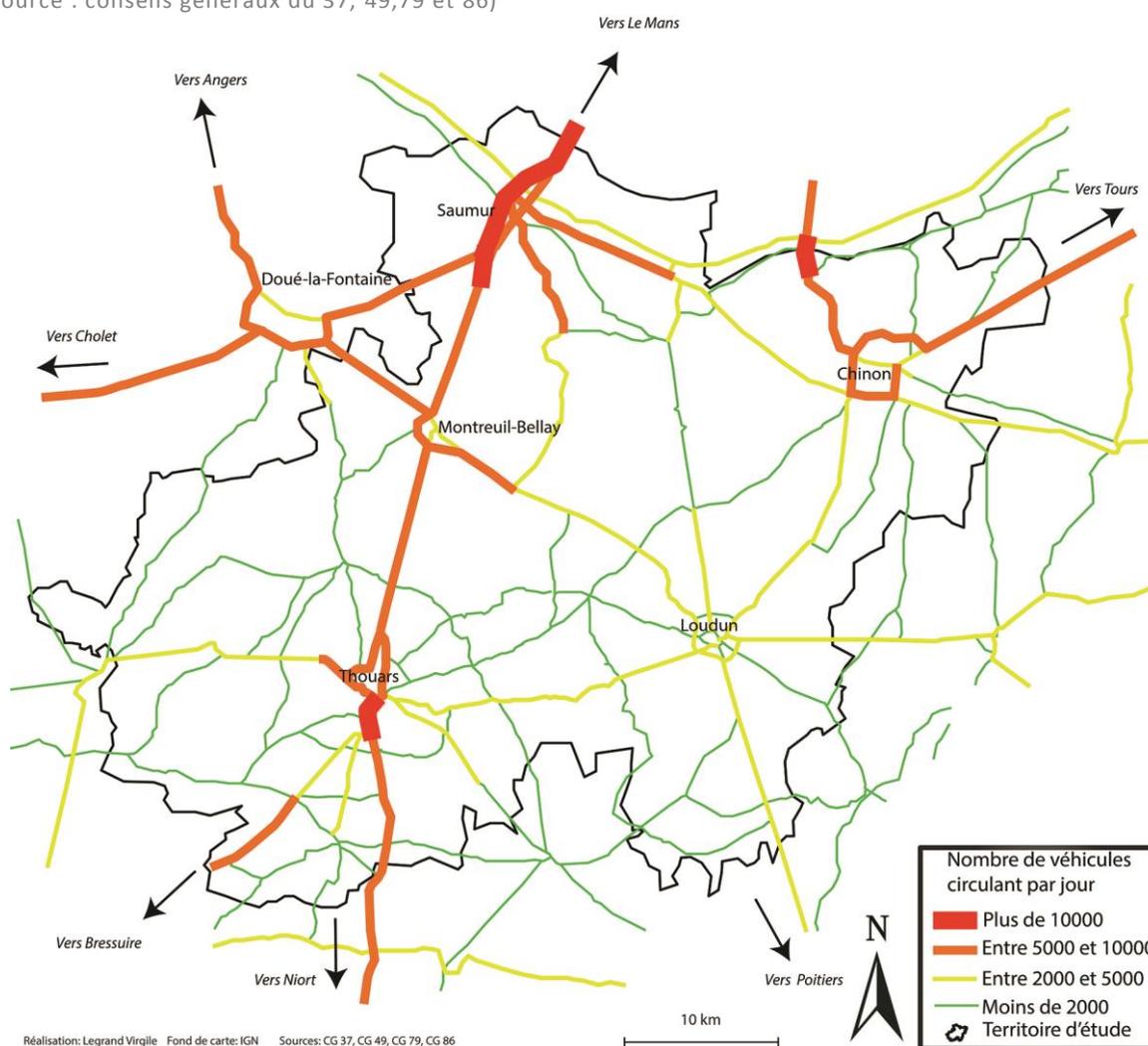
Synthèse

Confirmant les tendances développées plus haut concernant l'usage intensif et contraint de la voiture, on apprend dans cette partie que la grande majorité des ménages possède deux voitures ou plus, chiffre significativement plus élevé que la moyenne nationale, et traduisant une nécessité de mobilité dans un territoire peu desservi par les transports en commun.

COMPTAGES ROUTIERS VEHICULES LEGERS

La carte ci-dessous permet de représenter les comptages routiers entre les départements sur le territoire d'étude.

CARTE 47 : COMPTAGES ROUTIERS DES VEHICULES LEGERS ENTRE LES DEPARTEMENTS D'INDRE ET LOIRE, DU MAINE-ET-LOIRE, DE LA VIENNE ET DES DEUX-SEVRES
(Source : conseils généraux du 37, 49, 79 et 86)



Point méthodologie

Cette carte a pu être réalisée à partir de cartes de comptages routiers des Conseils Généraux de la même façon que la carte sur les comptages des poids lourds vue précédemment.

À noter

On constate que sur cette carte les flux de véhicules légers les plus importants sont sur l'axe Saumur – Le Mans avec plus de 10 000 véhicules par jour.

Cela peut s'expliquer avec la présence de l'A85 au Nord de Saumur qui permet de relier Saumur et les

villes alentours à Tours, Angers ou Le Mans. L'axe Niort – Saumur en passant par Thouars et Le Mans génère donc des flux relativement importants.

Les villes de Saumur, et Doué-la-Fontaine connaissent également une fréquentation des routes soutenue en direction des grandes villes telles qu'Angers ou Cholet. La circulation de véhicules légers à Thouars et Chinon, est également assez soutenue notamment en direction de Tours pour Chinon et de Niort pour Thouars. Concernant la ville de Loudun, il y a très peu de trafic.

Synthèse

Bien que des relations existent entre les villes de Thouars, Loudun et Chinon, on constate qu'elles restent relativement faibles, bien qu'identiques, en catégorie, à celles entre Loudun et Poitiers. En effet, entre Loudun et Chinon et entre Loudun et Thouars on compte entre 2 000 et 5 000 véhicules légers par jours.

Il y a cependant de fortes relations entre Thouars, Montreuil-Bellay et Saumur, ce qui correspond aux flux domicile-travail et domicile-études que nous avons observés auparavant.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Afin d'établir une étude complète des modes de déplacement des habitants de notre territoire, il nous faut dans un premier temps observer l'offre actuelle. Le réseau de transport en commun sur notre territoire est réparti entre les dessertes ferroviaires et dessertes routières. En outre, cette offre est plus ou moins performante dans chacune des villes qui nous intéressent. Pour commencer, sera présentée une liste générale des transports collectifs de chaque ville, puis seulement quelques lignes seront détaillées.

OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF A LOUDUN

La ville de Loudun ne possède pas de gare ferroviaire en activité, toutes les offres de transports collectifs sont donc effectuées par des bus. Il existe 3 lignes de bus, deux lignes gérées par Veolia transport Poitou-Charentes en direction de Poitiers et Châtellerauld. Et une 3ème ligne de TER SNCF gérée par les transports Archambault voyage qui relie la ville de Loudun à Thouars et Chinon.

- Ligne 110 : Loudun → Mirebeau → Poitiers
- Ligne 201 : Loudun → Lençloître → Châtellerauld
- Thouars → Loudun → Chinon

OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF A THOUARS

Il existe deux lignes de train au départ de Thouars et en direction d'Angers, Tours et les Sables-d'Olonne. En outre, on retrouve toujours la ligne de car TER Thouars, Loudun, Chinon.

- Thouars → Montreuil-Bellay → Saumur → Tours
- Thouars → Montreuil-Bellay → Saumur → Angers
- Thouars → Bressuire → La Roche-sur-Yon → Les Sables-d'Olonne
- Thouars → Parthenay
- Thouars → Poitiers
- Thouars → Argenton les vallées (ligne 30)
- Thouars → Bouillé Loretz (ligne 31)
- Thouars → Loudun → Chinon
- 5 lignes de bus à Thouars (Comm'bus)
- 9 lignes de bus internes à la communauté de commune du Thouarsais (Comm'bus)

OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF A CHINON

Chinon est une ville bien desservie par les transports en commun, en effet, le réseau Touraine Fil Vert permet de relier Chinon aux villes de l'Indre-et-Loire, une ligne de train TER en direction de Tours, la ligne de car TER Thouars – Loudun – Chinon et un réseau de bus par SITRAVEL.

- Chinon → Couziers → Saint Germain (Touraine Fil vert)
- Chinon → Saint-Benoit-la-forêt → Langeais (Touraine Fil vert)
- Chinon → Rivière → Richelieu (Touraine Fil vert)
- Chinon → Noyant-de-Touraine → Sainte-Catherine-de-Fierbois (Touraine Fil vert)
- Chinon → Azay-le-Rideau → Tours (train TER SNCF)
- Chinon → Beaumont-en-Veron → Avoine → Port-Boulet (ligne A SITRAVEL)
- Chinon → Beaumont-en-Veron → Savigny-en-Veron (ligne C SITRAVEL)

- Navette interne à Chinon (ligne B SITRAVEL)
- Thouars → Loudun → Chinon

OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF A SAUMUR

La gare de Saumur est reliée par le train à Nantes, Tours, Lyon, Angers, Orléans, Thouars, Les Sables-d'Olonne. En outre, il existe un réseau de bus assez bien développé à Saumur.

- Nantes → Saumur → Tours → Lyon (TGV ou Intercité)
- Nantes → Saumur → Orléans (train inter Loire)
- Saumur → Thouars → Les Sables-d'Olonne (train TER)
- Saumur → La Flèche → Le Mans (ligne 26 : car TER Pays de la Loire)
- Saumur → Château-du-Loir (ligne 27 : car TER Pays de la Loire)
- Saumur → Angers (car du réseau départemental AnjouBus)
- Saumur → Cholet (car du réseau départemental AnjouBus)
- Saumur → Noyant (car du réseau départemental AnjouBus)
- Saumur → Doué-la-Fontaine
- Réseau interne à la communauté de communes de Saumur : Saumur Agglo (réseau AggloBus)

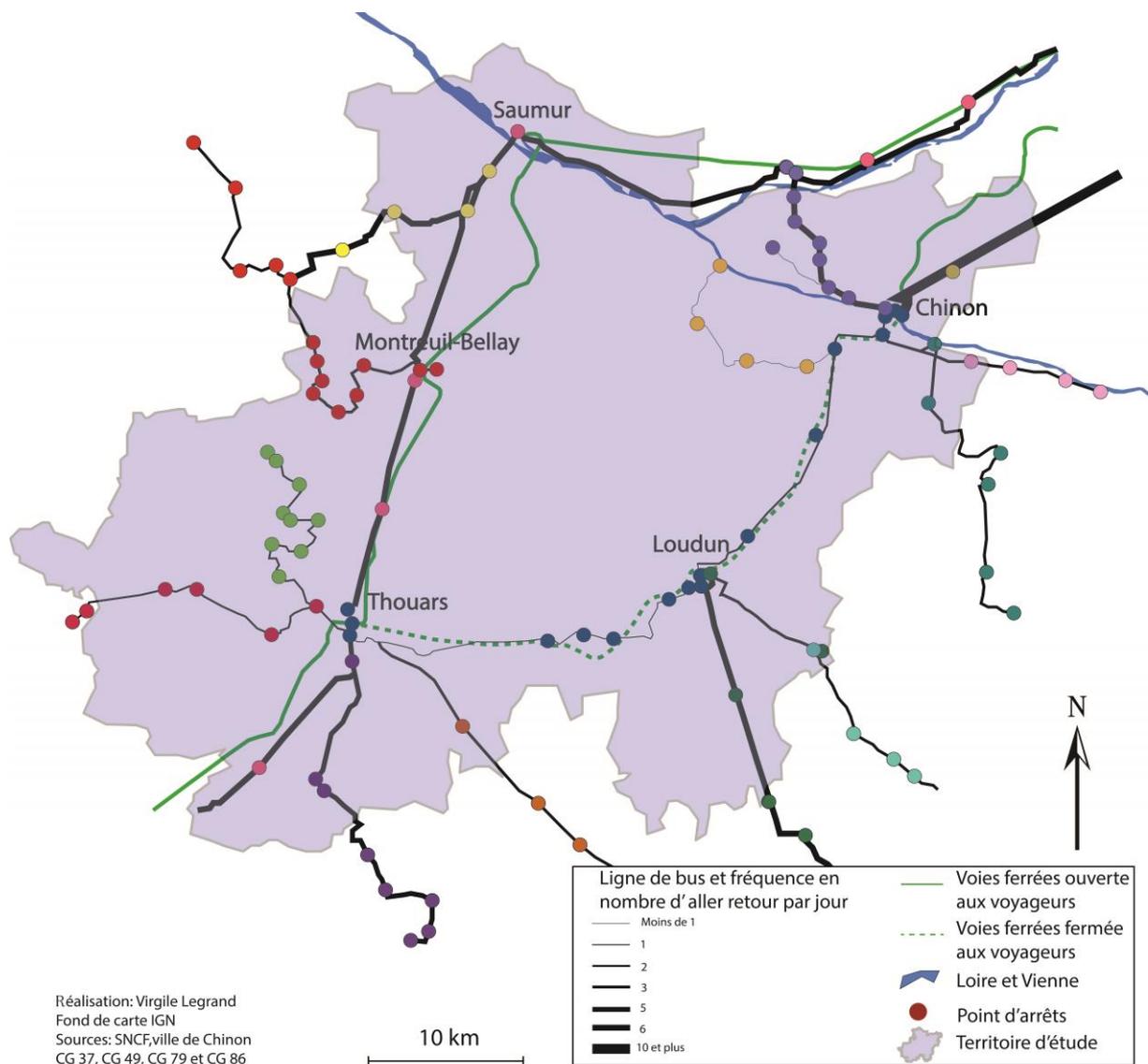
À noter

Il existe ainsi quelques lignes de bus ou de cars s'articulant autour de nos pôles ruraux et desservant les communes proches. Cependant les liaisons entre les pôles appartenant à des départements différents restent rares.

On observe tout de même la présence de la ligne TER Thouars-Saumur-Tours permettant aux voyageurs de se déplacer facilement entre ces pôles. La ligne TER Chinon-Loudun-Thouars à elle aussi la même vocation mais le fait qu'elle ne soit emprunter que par des cars TER lui fait perdre un peu d'envergure.

La carte ci-dessous représente les différentes offres de transports collectifs sur le territoire.

CARTE 48: OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN FONCTION DE LA FREQUENCE



Point méthodologie

Cette carte a pu être réalisée à partir de différents sites des conseils généraux répertoriant chacun les réseaux de transport en commun au sein de son territoire. La mise en commun de ses réseaux a été faite à l'aide du logiciel Illustrator afin de créer un réseau unique à notre territoire d'étude. De plus il a été nécessaire de s'intéresser à la fréquence de chacune de ces lignes de transport en commun afin de montrer l'importance de celles-ci.

À noter

On remarque avant toute chose que chacun des pôles (Saumur, Montruil-Bellay, Chinon, Loudun et Thouars) est orienté vers son département.

Le cas de Loudun illustre parfaitement ceci, en effet il n'existe que deux lignes, en plus de lignes départementales, tournées vers les villes de Châtelleraut et Poitiers.

Par conséquent ce phénomène entraîne la présence d'un espace plus ou moins délaissé au cœur de notre territoire.

En effet, l'espace compris entre Loudun, Thouars, Montreuil-Bellay, Saumur et Chinon semble manquer d'offre de transports collectifs. Par exemple la commune des Trois-Moutiers située au Nord de Loudun ne dispose d'aucun arrêt de car et qui pourtant accueillera le Center Parcs. Il existe aucune liaison directe entre Loudun et Saumur et entre Montreuil-Bellay et Chinon. En comparaison les villes de Chinon et Thouars sont beaucoup plus accessibles que Loudun, en effet ces villes sont desservies chacune par 6 lignes de bus créant un réseau de transports collectifs important à l'échelle d'un pôle rural.

Bien que les grandes villes du territoire d'étude semblent desservies en réseau de transports en commun, il faut prendre en compte la fréquence de circulation et les horaires.

Les lignes sont présentes mais elles ne sont pas toutes efficaces.

En effet lorsque l'on s'intéresse aux nombres de trajets proposés pour chaque ligne de car ou de train on remarque que les lignes internes sont relativement faibles. La ligne ayant le plus grand nombre d'aller-retour par jour est la ligne Chinon-Tours qui proposent 10 navettes par le rail et par la route. Ces fréquentations sont calculées par rapport à un jour de semaine hors vacances scolaires.

Les lignes les plus importantes sont également celles tournées vers l'extérieur du territoire comme les lignes Loudun – Poitiers, Saumur – Doué-la-Fontaine et Thouars – Parthenay, ou celles en direction des gares permettant de rejoindre des axes nationaux comme les lignes Thouars-Saumur-Tours ou Chinon-Port Boulet.

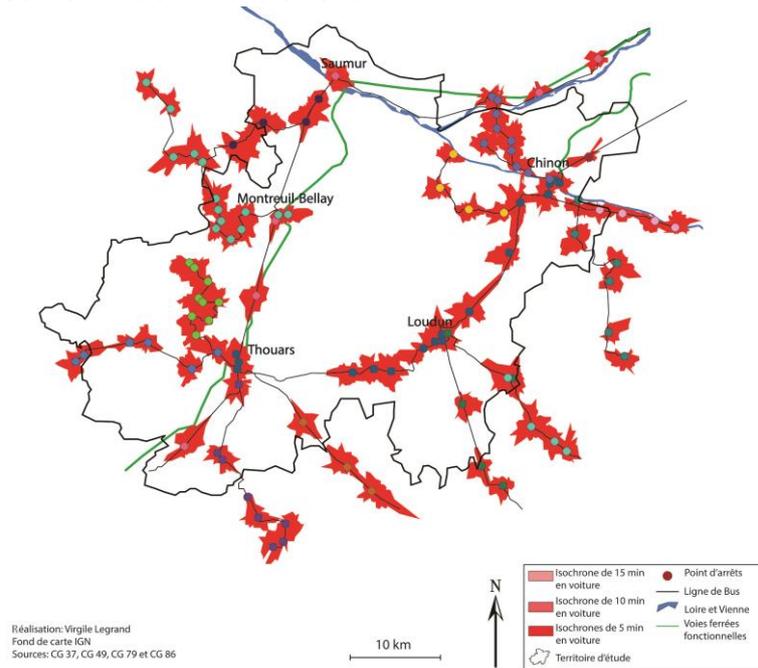
Les relations en transports en commun entre les villes du territoire sont donc limitées. De plus, l'intérieur de celui-ci reste désert d'un point de vue offre de transports collectifs. Les alternatives à la voiture sont donc quasi-inexistantes.

En traçant les différentes cartes isochrones⁶⁸ à partir des points d'arrêts de transport en commun, afin de déterminer la zone d'impact des lignes de car et de bus, on peut observer les zones étant plus ou moins bien desservies.

Si l'on s'intéresse au mode de transport voiture et que l'on regarde quelles zones sont couvertes en 5 min, 10 min et 15 min, on peut constater qu'il est plutôt aisé de rejoindre un transport collectif lorsque l'on habite proche d'une des grandes communes du territoire, à l'inverse les communes isolées sont d'avantage plus dépendantes de la voiture.

⁶⁸ Carte isochrone : En cartographie, une courbe isochrone est une courbe géométrique délimitant les points accessibles par un mode de transport en un même temps donné.

CARTE 49 : CARTE ISOCHRONE DE 5 MIN EN VOITURE

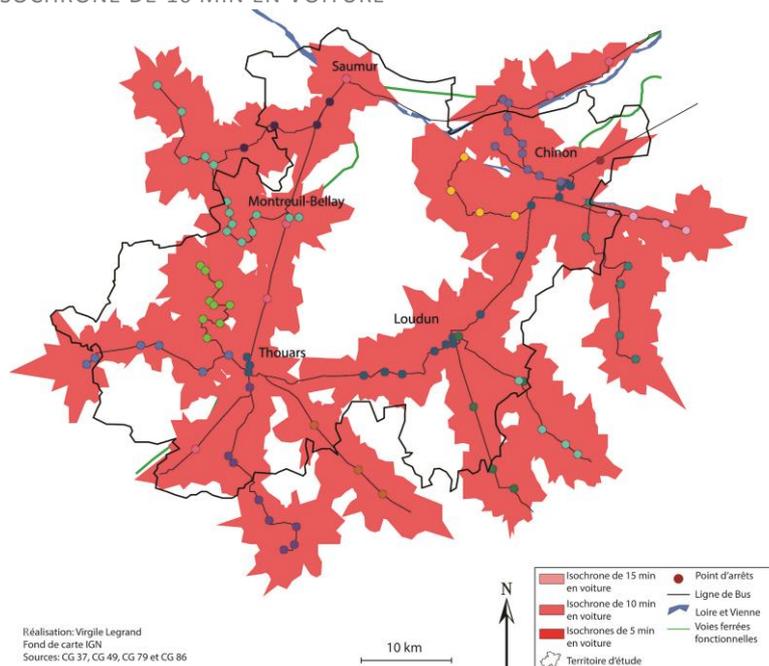


Point méthodologie

Cette carte a pu être réalisée à partir du logiciel Isochronus Application qui dessine les zones accessibles à partir d'un point selon un mode de transport précis et en un temps donné. Ces zones ont ensuite été réutilisées sur Illustrator afin de les faire apparaître sur notre territoire d'étude. Ces temps de 5, 10 et 15 minutes ont été choisis car ils représentent les temps de parcours moyens souhaités pour se rendre dans une gare depuis son domicile. Ces cartes permettent donc d'évaluer l'accessibilité aux différents transports en commun depuis n'importe quel point de notre territoire d'étude.

Pour la carte des 5 minutes on observe que le territoire est relativement bien desservi au niveau de Chinon et Thouars mais au niveau de Loudun il subsiste des vides entre les différents points d'arrêts. En outre on retrouve une zone complètement isolée au centre du territoire.

CARTE 50 : CARTE ISOCHRONE DE 10 MIN EN VOITURE



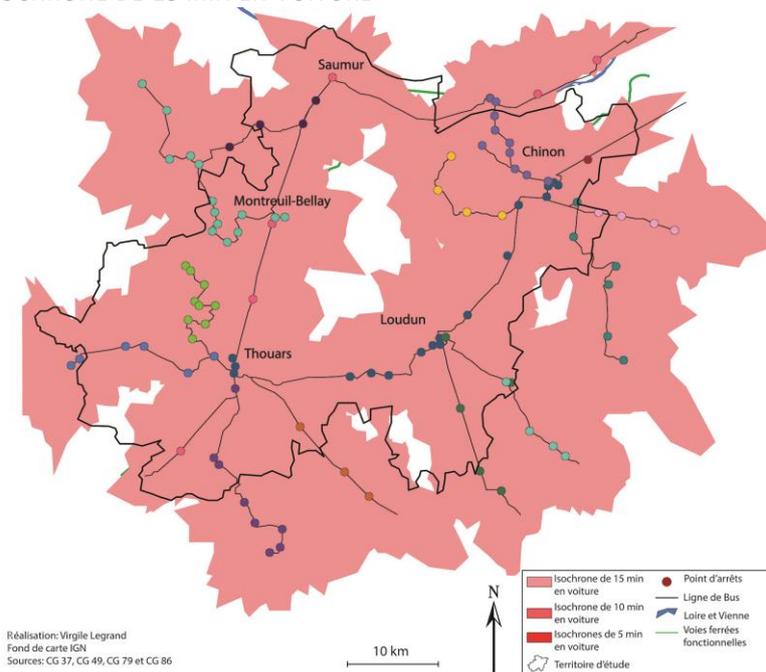
Lorsque l'on observe la carte isochrone pour une durée de 10 minutes en voiture le phénomène de vide au centre du territoire est accentué.

À noter

En effet la majorité du territoire est couverte par les isochrones et se situe à moins de 10 minutes en voiture d'un arrêt de transport en commun.

Seules quelques zones restent non couvertes comme le triangle entre Poitiers, Thouars et Loudun ou l'Ouest Thouarsais.

CARTE 51 : CARTE ISOCHRONE DE 15 MIN EN VOITURE

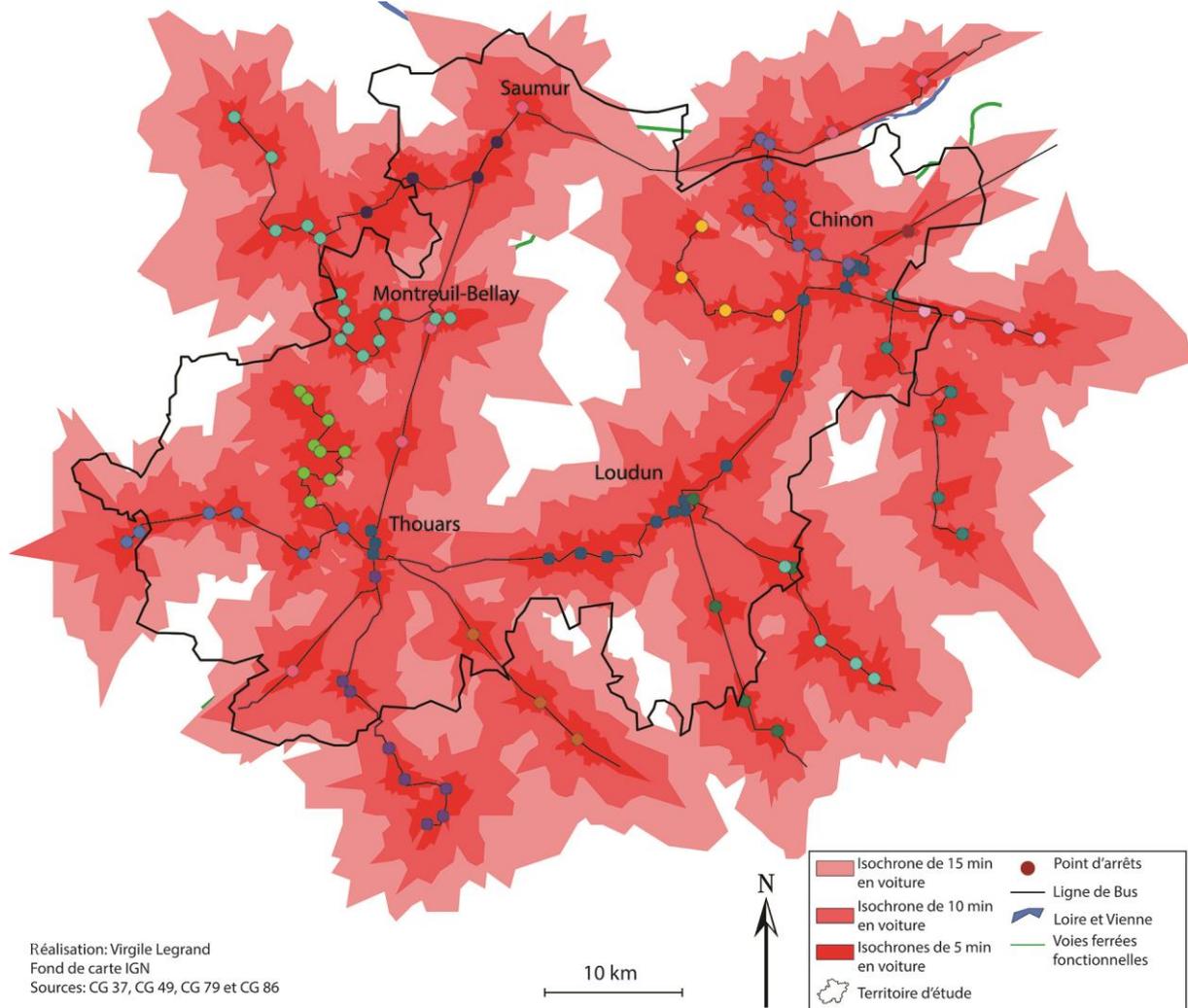


Enfin lorsque l'on regarde la zone couverte pour une durée de 15 min en voiture depuis les points d'arrêts on remarque que la quasi-totalité de notre territoire d'étude est couverte.

À noter

Il subsiste néanmoins une zone isolée et non desservie au nord de Loudun allant de la commune des Trois-Moutiers jusqu'à celle de Souzay-Champigny.

CARTE 52 : CARTES ISOCHRONES CUMULEES



LIGNE CHINON – TOURS

La liaison entre Chinon et Tours s'effectue par train.

- Tarif : le billet de train Chinon - Tours plein tarif est de 9,40€
- Horaire et fréquentation : La ligne Tours – Chinon ne concerne que des trains voyageurs. On dénombre actuellement 18 trains par jour (8 ou 9 allers-retours par jour). Au cours des dix dernières années, le trafic voyageur sur la ligne a augmenté de près d'un tiers, et encore aujourd'hui la demande est en hausse.

Le tableau ci-dessous donne la fréquentation de la ligne Tours – Chinon. On a l'évolution du nombre de voyageurs ayant un billet origine ou destination d'une des gares ci-dessous.

TABLEAU 18:FREQUENTATION DE LA LIGNE CHINON – TOURS
(Sources : ARISTOTE T4ODNAT)

	2009	2010	2011	2012
BALLAN	41844	43404	34630	41708
DRUYE	18002	15214	8885	12339
AZAY LE RIDEAU	80577	74693	60503	65712
RIVARENNES	7519	7533	6815	11545
CHINON	145921	133686	111282	121619
	293 863	274 530	222 115	252 923

À noter

Même si le nombre de voyages a diminué depuis 2009, entre 2011 et 2012, la fréquentation a augmenté de 30 000 voyageurs. C'est donc une ligne relativement fréquentée, de plus elle a été rénovée récemment.

Lors de l'analyse de ces chiffres, il faut prendre en compte le fait que cette ligne a été fermée 6 mois en 2011 pour être rénovée. Les 222 115 voyageurs ayant fréquenté cette ligne auraient pu être plus nombreux si la ligne avait circulé toute l'année. Cette fermeture a provoqué de nombreuses protestations.

LIGNE TOURS – THOUARS VIA SAUMUR

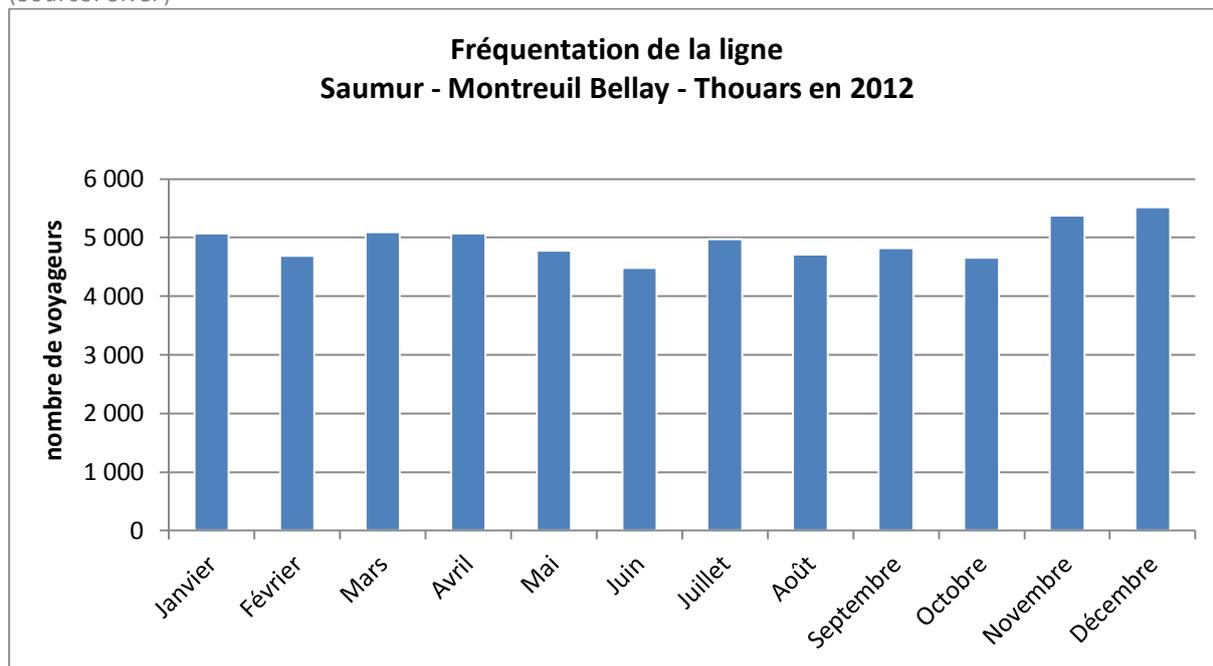
TRONÇON THOUARS - SAUMUR

- Tarif : le billet Thouars – Tours via Saumur en plein tarif est de 17,30€ en moyenne
- Horaire et fréquentation : Sur le tronçon de ligne entre Thouars et Saumur, très peu de trains voyageurs y circulent, le trafic est relativement faible (environ 6 trains voyageurs par jour), le tableau ci-dessous récapitule le nombre de voyageurs qui a emprunté cette ligne en 2012

TABLEAU 19: FREQUENTATION MENSUELLE DE LA LIGNE THOUARS – SAUMUR
(Source : SNCF)

2012		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
SAUMUR - THOUARS	MONTREUIL BELLAY -	5074	4687	5096	5072	4776	4479
		Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
		4976	4707	4819	4655	5378	5515
		TOTAL					
		59234					

GRAPHIQUE 77: FREQUENTATION DE LA LIGNE SAUMUR - MONTREUIL BELLAY - THOUARS EN 2012
(Source: SNCF)



Le tableau et ce graphique nous montre que malgré quelques variations, le trafic voyageurs est relativement constant tout au long de l'année.

À noter

Cette ligne a accueilli en 2012 près de 60 000 voyageurs. En outre, bien que la fréquence de trains voyageurs soit relativement faible, elle est compensée par une fréquence de train fret relativement soutenue.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution de la fréquentation en nombre de voyageurs sur le tronçon Saumur – Thouars.

TABLEAU 20: FREQUENTATION ANNUELLE DE LA LIGNE SAUMUR – THOUARS
(Sources : ARISTOTE T4ODNAT)

	2009	2010	2011	2012
SAUMUR - THOUARS	61 772	56 029	57 983	59 234

À noter

On constate que la fréquentation de la ligne Saumur – Thouars a diminué entre 2009 et 2010, mais qu'elle a augmenté entre 2010 et 2012.

TRONÇON SAUMUR – TOURS

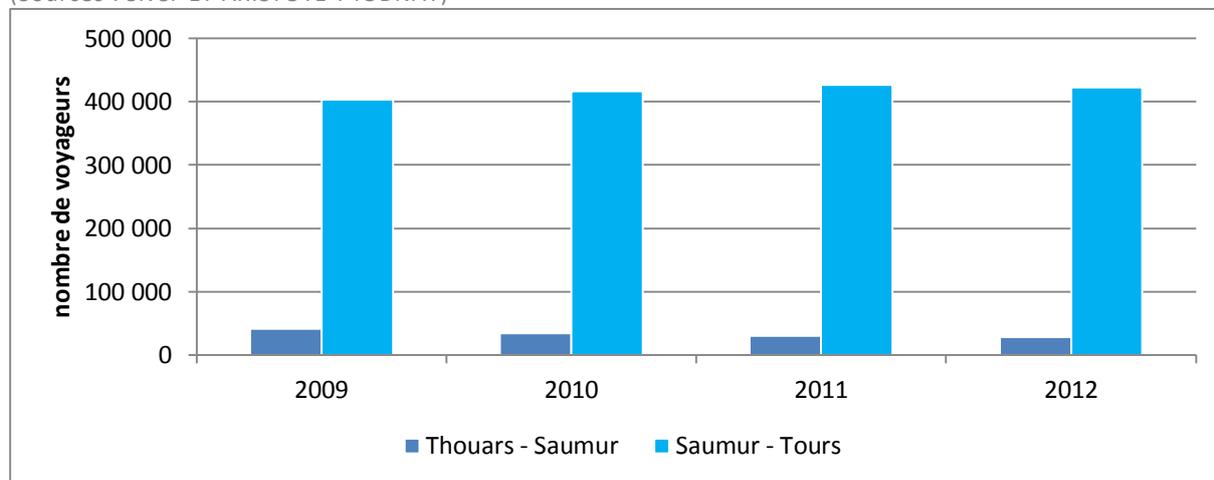
TABLEAU 21: FREQUENTATION ANNUELLE DE LA LIGNE SAUMUR – TOURS
(Sources : ARISTOTE T4ODNAT)

	2009	2010	2011	2012
ST GENOUPH	787	866	540	792
SAVONNIERES	7 774	8 792	7 574	7 400
CINQ MARS LA PILE	32 851	28 670	30 236	52 221
LANGEAIS	219 076	231 320	234 303	215 178
ST PATRICE	13 753	12 757	10 895	10 818
LA CHAPELLE SUR LOIRE	2 511	3 242	2 374	2 764
PORT BOULET	126 465	131 038	140 420	132 948
	403 217	416 685	426 342	422 121

Contrairement au tronçon Thouars – Saumur, le tronçon Saumur – Tours est de plus en plus fréquenté bien qu’il ait connu une légère baisse entre 2011 et 2012

Le tableau ci-dessous permet de comparer la fréquentation des tronçons de ligne Thouars – Saumur et Saumur – Tours

GRAPHIQUE 78 : FREQUENTATION DES LIGNE THOUARS - SAUMUR ET SAUMUR – TOURS
(Sources : SNCF ET ARISTOTE T4ODNAT)



Lorsqu’on compare la fréquentation de ces deux tronçons, on constate que c’est le tronçon de Saumur jusqu’à Tours qui permet de faire fonctionner la ligne, en effet la fréquentation est beaucoup plus importante. Cependant, la ligne Thouars – Saumur est beaucoup fréquentée par des trains fret. Le nombre total de trains sur cette portion est donc relativement important.

LIGNE CHINON – LOUDUN – THOUARS

- Tarif : le billet de car Chinon – Loudun plein tarif est de 5 € ; le billet de car Loudun – Thouars est de 5,60€.
- Actuellement, un réseau de cars, géré par Archambault Voyages, relie les villes de Thouars, Loudun et Chinon. Sur les tableaux ci-dessous, on peut voir les horaires de cette ligne en 2013.

TABLEAU 22: HORAIRES DE LA LIGNE THOUARS - LOUDUN – CHINON (DU 9 DECEMBRE 2012 AU 14 DECEMBRE 2013)

(Source : TER-SNCF.COM)

Jours de circulation ♦♦ (N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous)

	♦	♦	♦		♦		♦
Lundi							
Mardi à jeudi			♦	mercredi	mar + jeu		mar + jeu
Vendredi			♦		♦		♦
Samedi							
Dimanche et jours fériés*						♦	
	①	HV		HV	HV	②	HV
	CAR						
THOUARS (LYCEE JEAN MOULIN)				12.15	17.00		18.05
THOUARS GARE SNCF		07.00		12.25	17.07		18.15
THOUARS (PLACE DU BOEL)		I		12.28	17.12		18.18
PAS DE JEU (CENTRE)		I		12.42	17.25		18.32
ST LAON MAIRIE		I		12.45	17.28		18.35
ARCAY CRF D 19 / D 59		I		12.48	17.31		18.38
MOUTERRE SILLY (LA BATIE)		I		12.51	17.35		18.41
LOUDUN CITE GRILLEMONT		07.33		12.55	18.39		18.45
LOUDUN PORTE MIREBEAU		07.35		12.57	17.43		18.47
LOUDUN PORTAIL CHAUSSEE	06.18	07.39	07.55	13.00	17.48	17.48	18.50
BASSES (RD 759)	06.24		08.01	13.06	17.55	17.54	18.56
BEUXES (MAIRIE)	06.31		08.08	13.13	18.03	18.01	19.03
LA ROCHE CLERMAULT (RD 759)	06.37		08.14	13.19	18.10	18.07	19.09
CHINON ST LAZARE	06.44		08.21	13.26	18.17	18.14	19.16
CHINON ST JACQUES	06.45		08.23	13.27	18.19	18.16	19.17
CHINON PLACE J. D'ARC	06.47		08.25	13.30	18.22	18.18	19.20
CHINON GARE SNCF	06.48		08.28	13.31	18.23	18.19	19.21

♦♦ Jour de circulation

HV Circule uniquement en dehors des vacances scolaires Zone B

CAR Desserte assurée par autocar TER. Tarification SNCF.



Les gares du Poitou-Charentes accessibles aux personnes à mobilité réduite sont : Poitiers, Châtellerauld, Niort, La Rochelle, Rochefort, Angoulême, Cognac, Saintes, Royan, Thouars.

① Ne circule pas les 24 et 31 décembre ; circule aussi les 26 décembre, 02 janvier, 02 avril, 21 mai et 12 novembre.

② Ne circule pas les 08 mai et 15 août.

TABLEAU 23: HORAIRES DE LA LIGNE CHINON - LOUDUN - THOUARS EN 2013
(Source : TER-SNCF.com)

Jours de circulation ♦♦ (N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous)

	♦	♦	♦	♦	♦
Lundi	♦	♦		♦	
Mardi à jeudi	♦	♦		♦	
Vendredi	♦	♦	♦		♦
Samedi					
Dimanche et jours fériés*					
Renvois	HV	HV	HV ③	④	④
	CAR	CAR	CAR	CAR	CAR
CHINON GARE SNCF	06.35	07.00		19.51	21.10
CHINON PLACE J. D'ARC	06.36	07.02		19.53	21.14
CHINON ST JACQUES	06.39	07.04		19.56	21.17
CHINON ST LAZARE	06.40	07.06		19.57	21.18
LA ROCHE CLERMAULT (RD 759)	06.47	07.14		20.04	21.25
BEUXES (MAIRIE)	06.53	07.20		20.10	21.31
BASSES (RD 759)	07.00	07.20		20.17	21.38
LOUDUN PORTAIL CHAUSSEE	07.06	07.33	17.42	20.22	21.43
LOUDUN PORTE MIREBEAU	07.09		17.45	20.25	21.47
LOUDUN CITE GRILLEMONT	07.12		17.48		
MOUTERRE SILLY (LA BATIE)	07.16				
ARCAY CRF D 19 / D 59	07.21				
ST LAON MAIRIE	07.26				
PAS DE JEU (CENTRE)	07.30				
THOUARS (PLACE DU BOEL)	07.45				
THOUARS (LYCEE JEAN MOULIN)	07.52				
THOUARS GARE SNCF	07.58		18.16		

♦♦ Jour de circulation

HV Circule uniquement en dehors des vacances scolaires Zone B

CAR Desserte assurée par autocar TER. Tarification SNCF.



Les gares du Poitou-Charentes accessibles aux personnes à mobilité réduite sont: Poitiers, Chatellerault, Niort, La Rochelle, Rochefort, Angoulême, Cognac, Saintes, Royan, Thouars.

③ Circule aussi le 07 mai

④ Ne circule pas les 07 mai, 14 août et 31 octobre.

④ Circule aussi les 07 mai, 14 août et 31 octobre.

- Ces horaires de cars sont assez irréguliers, voici une récapitulation du nombre de cars par jour et par trajet hors vacances scolaires :
 - 3 cars par jour du lundi au vendredi de Chinon à Loudun
 - 3 à 4 cars par jour du lundi au vendredi + 1 car le dimanche de Loudun à Chinon
 - 1 car par jour du lundi au vendredi + 2 cars le vendredi de Loudun à Thouars
 - 3 cars le lundi + 1 à 2 cars du mardi au vendredi de Thouars à Loudun
 - 1 car par jour du lundi au vendredi de Chinon à Thouars
 - 1 à 2 cars par jour du lundi au vendredi de Thouars à Chinon

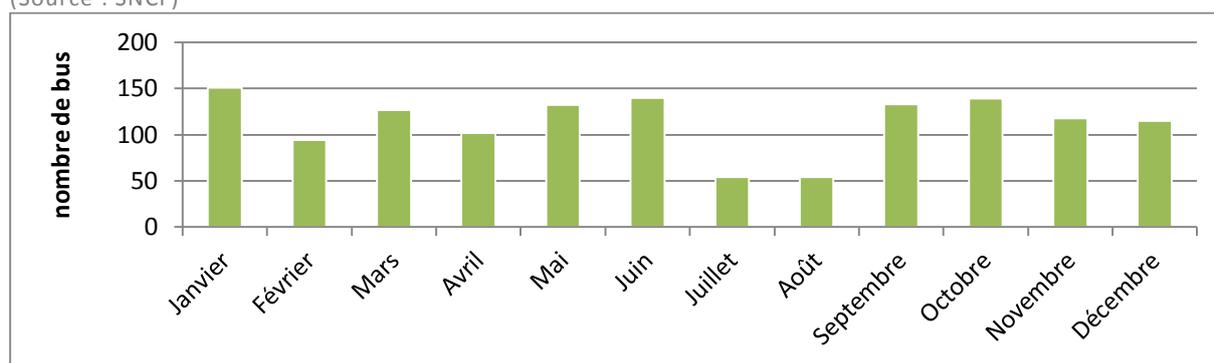
À noter

En outre, si on prend l'exemple d'une personne habitant à Thouars et travaillant à Chinon, on remarque qu'elle ne peut pas utiliser ce réseau de cars pour se rendre à son emploi car il n'y a pas de trajet proposé aux heures d'embauche.

- Récapitulation du nombre de cars par jour et par trajet pendant les vacances scolaires :
 - 1 car par jour du lundi au vendredi de Chinon à Loudun
 - 2 cars le lundi + 1 car du mardi au vendredi + 1 car le dimanche de Loudun à Chinon

GRAPHIQUE 79: NOMBRE DE CARS CIRCULANT ENTRE THOUARS, LOUDUN ET CHINON

(Source : SNCF)



Ce graphique montre bien que les cars circulent de manière très irrégulière tout au long de l'année (en effet, ce graphique prend en compte les vacances scolaires et les jours fériés qui perturbent la circulation).

À noter

Pour les personnes utilisant ce réseau de cars pour aller travailler, il devient difficile de se déplacer pendant le période des vacances scolaires. Ce réseau n'est pas adapté pour les travailleurs.

- Le tableau ci-dessous récapitule la fréquentation de la ligne de car Thouars – Chinon encadré en rouge précédemment. On peut lire le nombre de montée dans la **colonne M**, le nombre de descente dans la **colonne D** et le nombre de personnes présentes dans le car dans la **colonne C**.

TABLEAU 24 : FREQUENTATION MOYENNE JOURNALIERE PAR SENS ET PAR POINT DE LA LIGNE 38801 (DU 15 AU 21 OCTOBRE 2012)

(Sources : SNCF)

LIGNE : Chinon / Thouars			COURSE : Toutes															
ARRET	LUNDI			MARDI			MERCREDI			JEUDI			VENDREDI			Moyenne		
	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C
Chinon SNCF	8	0	8	6	0	6	6	0	6	5	0	5	4	0	4	5,8	0	5,8
Chinon Pl Jeanne d'Arc	1	0	9	2	0	8	1	0	7	1	0	6	1	0	5	1,2	0	7
Chinon St Jacques	2	0	11	0	0	8	2	0	9	1	0	7	2	0	7	1,4	0	8,4
Chinon St Lazare	0	0	11	2	0	10	0	0	9	0	0	7	1	0	8	0,6	0	9
La Roche Clermault	6	0	17	4	0	14	4	0	13	4	0	11	4	0	12	4,4	0	13
Beuxes mairie	0	0	17	0	0	14	0	0	13	0	0	11	0	0	12	0	0	13
Basses	1	0	18	1	0	15	1	0	14	1	0	12	1	0	13	1	0	14
Loudun Portail Chaussée	9	16	11	5	14	6	6	13	7	10	11	11	10	12	11	8	13	9,2
Loudun Porte Mirebeau	20	0	31	19	0	25	16	0	23	14	0	25	16	0	27	17	0	26
Loudun cité Grillemont	3	0	34	3	0	28	5	0	28	3	0	28	3	0	30	3,4	0	30
Mouterre Silly la bâtie	2	0	36	2	0	30	0	0	28	2	0	30	2	0	32	1,6	0	31
Arçay crf, D19/D59	5	0	41	6	0	36	9	0	37	6	0	36	6	0	38	6,4	0	38
St Laon mairie	2	0	43	3	0	39	0	0	37	2	0	38	3	0	41	2	0	40
Pas de Jeu	0	0	43	0	0	39	0	0	37	0	0	38	0	0	41	0	0	40
Thouars Pl, du Boel	0	0	43	0	0	39	0	0	37	0	0	38	0	0	41	0	0	40
Thouars Lycée Jean Moulin	0	43	0	0	39	0	0	37	0	0	38	0	0	35	6	0	38	1,2
Thouars SNCF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1,2	0
	59			53			50			49			53					

Le tableau représente la fréquentation de toutes les lignes confondues on remarque qu'il y a peu de montée à Chinon, en outre personne n'emprunte la ligne à Beuxes, Pas de Jeu et Thouars place du Boel (Le manque de fréquentation pour ces derniers arrêts s'explique par la proximité du terminus). On remarque également que près d'un quart des personnes empruntant le car descend à l'arrêt Loudun Portail la Chaussée et les trois quarts restants descendent à l'arrêt Thouars Lycée Jean Moulin.

À noter

Ces liaisons sont fréquentées à 95% par des scolaires. Il y a en effet une volonté de la région d'ajuster les horaires aux heures d'études.

Ces différentes lignes de car ont été complétées récemment par un minibus dont voici la fréquentation entre Chinon et Loudun puis entre Loudun et Thouars

TABLEAU 25: FREQUENTATION DU MINIBUS
(Source : SNCF)

Circulation : 38805 du 15 au 21 Octobre 2011

Nom arrêt	Lundi 15 : 19h42			Mardi 16 : 19h42			Mercredi 17 : 19h42			Jeudi 18 : 19h42			Vendredi 19 :		
	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C
CHINON SNCF	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1			
CHINON PLACE JEANNE D'ARC	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
CHINON ST JACQUES	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
CHINON ST LAZARE	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
LA ROCHE CLERMAULT	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
BEUXES	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
BASSES	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
LOUDUN PORTAIL CHAUSSEE	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0			
LOUDUN PORTE MIREBEAU	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			
Total	0			1			0			1					

Carte Senior		1			
Carte 12/25				1	

Circulation : 38807 du 15 au 21 Octobre 2011

Nom arrêt	Lundi 15 :			Mardi 16 :			Mercredi 17 :			Jeudi 18 :			Vendredi 19 : 17H42		
	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C	M	D	C
LOUDUN PORTAIL CHAUSSEE													7	0	7
LOUDUN PORTE MIREBEAU													0	0	7
LOUDUN CITE GRILLEMONT													0	0	7
THOUARS SNCF													0	7	0
Total													7		

Abonnement scolaire					6
Carte 12/25					1

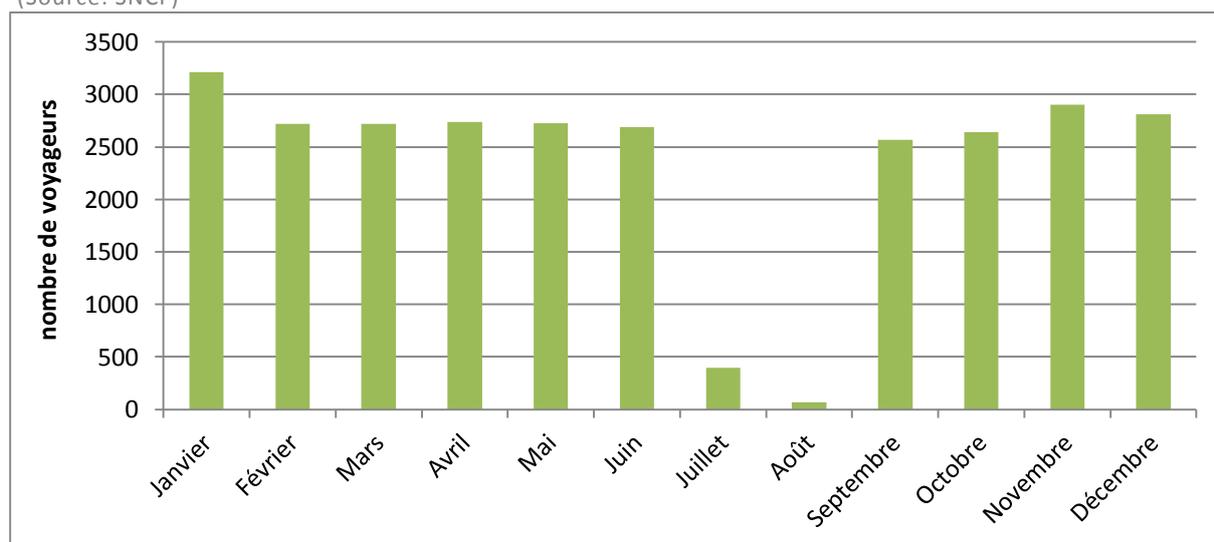
Ce minibus a été mis en place il y a peu de temps pour compléter le réseau de cars déjà existant, cependant, on peut voir sur ces tableaux que la fréquentation est relativement faible bien qu'elle tend à augmenter depuis quelques temps⁶⁹.

- Le tableau ci-dessous nous donne la fréquentation mensuelle de cette ligne et récapitule le nombre de voyageurs qui a emprunté cette ligne en 2012.

TABLEAU 26: FREQUENTATION MENSUELLE DE LA LIGNE CHINON - LOUDUN – THOUARS
(Source : SNCF)

2012	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
CHINON - LOUDUN - THOUARS	3211	2717	2717	2739	2724	2691
	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
	395	70	2568	2638	2901	2810
TOTAL	28181					

GRAPHIQUE 80: FREQUENTATION DE LA LIGNE THOUARS - LOUDUN - CHINON EN 2012
(Source: SNCF)



La fréquentation de la ligne de car TER entre Thouars, Loudun et Chinon est très irrégulière tout au long de l'année. En effet, pendant les vacances scolaires d'été, l'utilisation de la ligne devient dérisoire.

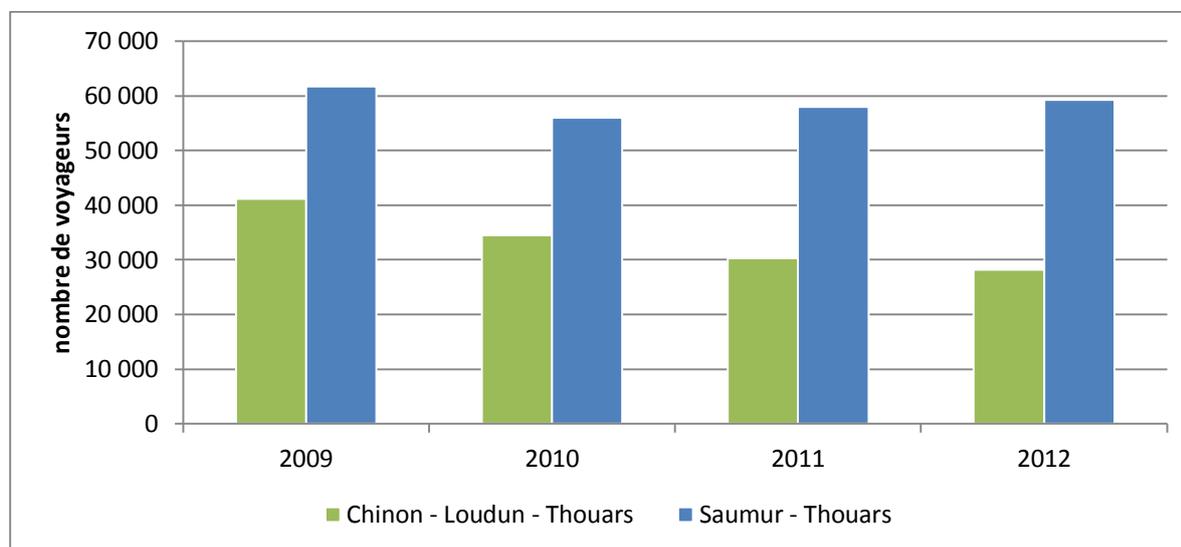
Cela peut s'expliquer par une cadence moins soutenue du réseau de bus. En effet, lorsqu'on compare la fréquentation de cette ligne avec le nombre de cars qui passe par mois (graphique 81), on constate une certaine corrélation notamment en juillet et août.

⁶⁹ Utilisateur de la ligne

COMPARAISON DES DIFFERENTES LIGNES

GRAPHIQUE 82 : EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DES LIGNES THOUARS - LOUDUN - CHINON ET THOUARS - SAUMUR

(Source : SNCF)



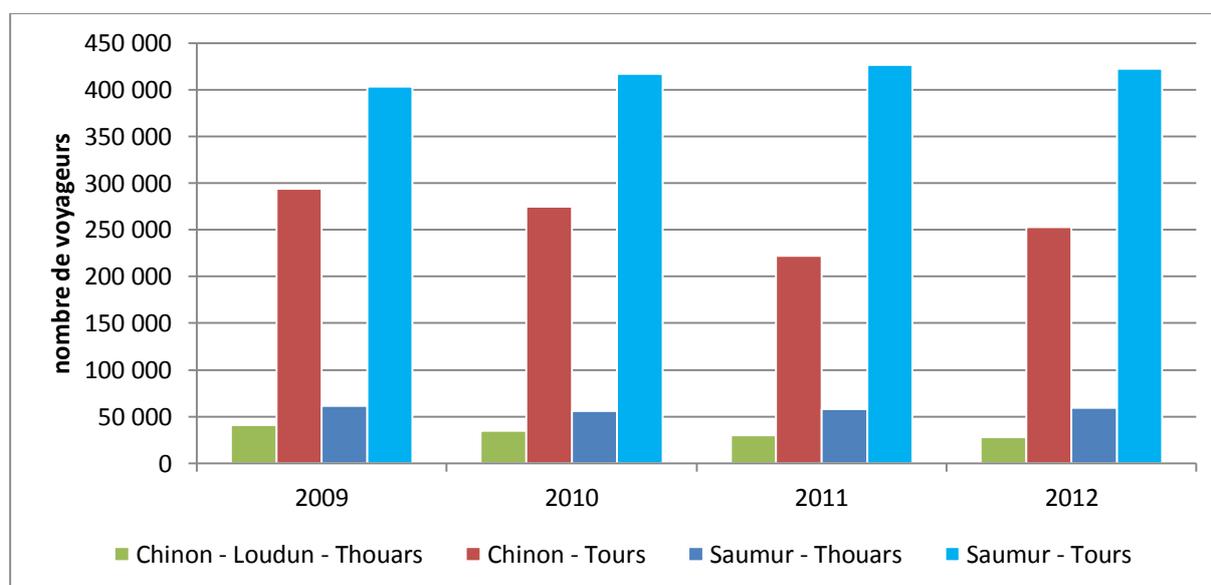
Ce graphique permet de comparer l'évolution et la fréquentation des lignes de transports en commun Chinon – Loudun – Thouars et Saumur – Thouars.

À noter

La fréquentation annuelle des lignes de car entre Chinon, Loudun et Thouars est très faible, de plus, elle ne cesse de diminuer contrairement à la liaison Thouars – Saumur qui a gagné, en 2 ans, plus de 3 000 voyageurs.

GRAPHIQUE 83 : EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DES LIGNES THOUARS - LOUDUN - CHINON, CHINON - TOURS, SAUMUR - THOUARS ET SAUMUR - TOURS

(Source : SNCF ET Aristote T4ODNAT)



Ce graphique permet de constater que les lignes Thouars – Loudun – Chinon et Saumur – Thouars sont très peu fréquentées contrairement aux deux autres lignes. Les villes de Tours et Saumur étant plus importantes que Thouars, Loudun et Chinon, le nombre de personnes concernées par les transports en commun sera donc également plus important.

Synthèse

Concernant les transports en commun, ceux-ci existent sur le territoire mais comportent de nombreuses imperfections qui poussent les habitants à ne pas les utiliser.

En effet, quand on observe des lignes extérieures au territoire comme la ligne Chinon-Tours ou Tours-Saumur, qui ont un service fourni en nombre de navettes on remarque des fréquentations élevées, tandis que si l'on regarde la fréquence des autres transports en commun présent à l'intérieur du territoire (la ligne Thouars-Loudun-Chinon, ou encore la ligne, ligne en Vienne reliant Poitiers à Loudun et desservant une partie du territoire d'étude) on comprend que la faible fréquentation est dû à la faible prestation de service.

De plus, les lignes de transports en commun actuelles drainent les populations vers leur territoire respectif, et ne proposent pas une offre réelle entre les villes (des liaisons Saumur-Loudun par exemple). Ceci a donc pour conséquence de créer un désert au centre des quatre villes (Saumur, Loudun, Thouars et Chinon), où aucune offre de transport en commun n'est accessible à moins de 15 minutes en voiture.

TRANSPORTS SCOLAIRES

Les lignes de transports scolaires constituent des lignes de transports en commun assez spécifique car elles sont réservées aux scolaires et géré par le conseil général. Cependant, certaines lignes sont ouvertes au public.

- **Chinon :**

Le transport des scolaires est réalisé par le syndicat intercommunal des transports scolaires (S.I.T.S) du Pays de Rabelais. Tous les quartiers de la ville sont desservis à destination des différents établissements scolaires. Le coût annuel du transport est de 130€ pour l'année scolaire 2013/2014.

- **Loudun :**

Les lignes en direction de Poitiers et Châtellerauld sont avant tout destinées aux scolaires mais sont également ouvertes au public.

- **Thouars :**

Le Conseil Général des Deux-Sèvres ainsi que le syndicat du Pays thouarsais se chargent de l'organisation du transport scolaire pour les élèves qui se rendent dans les établissements de Thouars, Bouillé-Loretz, Argenton-les-Vallées et du Saint-Varentais.

Concernant les réseaux de cars entre Thouars, Loudun et Chinon, bien que le car soit ouvert à tous, les horaires sont aménagés pour les scolaires.

TAXIS

L'offre de taxis dans un territoire rural joue un rôle important dans la mobilité.

À noter

Sachant que certaines villes ne sont pas desservies par un réseau de transport en commun, les taxis deviennent des acteurs importants dans les déplacements plus ou moins quotidiens.

Des compagnies de taxis ont été sélectionnées à Loudun, Thouars et Chinon pour apporter plus d'information sur les trajets qu'elles effectuent.

- Taxi Bourdin (Loudun)

La grande majorité des trajets se fait entre le domicile et les hôpitaux (notamment vers Chinon, Tours, Thouars et Poitiers). Très peu de trajet sont effectués en provenance ou en direction de la gare. (environ 1 fois par mois à la gare de Chinon ou Thouars)

- Allo Chinon Taxi Sarl (Chinon)

La majorité des trajets sont effectués pour la santé, du domicile des clients vers les hôpitaux de la région (environ 58%), mais également pour le tourisme en provenance ou en direction des hôtels et des restaurants, ainsi que pour les affaires vers la centrale de Chinon ou la gare de Saint-Pierre-des-Corps, et pour finir quelques trajets effectués au coup par coup. Chinon possède de nombreux atouts pour développer cette demande avec entre autre une offre touristique développée (châteaux, vignoble...) et de nombreuses entreprises notamment le CNPE à Avoine (Centre Nucléaire de Production d'Electricité). Les trajets en taxi sont rarement effectués entre Loudun, Thouars et Chinon.

- Lavergne Philippe (Thouars)

La majorité de la clientèle se dirige vers les hôpitaux de la région (Angers, Niort, Poitiers et Saumur). Cependant, il y a très peu de trajet effectué entre Loudun Thouars et Chinon.

À noter

Les trajets effectués entre les villes de Thouars, Loudun et Chinon sont très peu nombreux. La réouverture de la ligne ferroviaire qui relie ces trois villes aurait très peu d'impact sur les compagnies de taxis car la clientèle visée n'est pas la même, il pourrait même y avoir une complémentarité.

On trouve 7 compagnies de taxi à Loudun, 8 à Chinon et 10 à Thouars. Le détail des offres de taxi sur le territoire d'étude se trouve en annexe (Voir Annexe n°2).

LOCATION DE VOITURES

Les villes proposent un service de location de voitures. Certains véhicules sont mis à la disposition des touristes, des personnes en formations dans la région, des personnes n'ayant pas de véhicule personnel et autres...

La location de voitures est un service intéressant à la sortie d'une gare, il permet aux voyageurs de pouvoir se déplacer librement au sein de la ville s'il ne souhaite pas, ou s'il ne peut pas utiliser de transports en commun.

À noter

Lors d'un projet de réouverture de ligne, il est important de penser à l'offre de transport à la sortie de la gare.

Le détail des offres de location de voitures sur le territoire d'étude se trouve en annexe (voir Annexe n°3).

COVOITURAGE

Le covoiturage consiste à optimiser ses déplacements en partageant la voiture avec autrui pour un même trajet. Ce système permet de diminuer le nombre de voitures en circulation pour un même déplacement.

À noter

Le covoiturage présente un intérêt environnemental en réduisant l'émission de gaz à effet de serre, un intérêt économique suivant le principe du partage de frais et un intérêt social lié à la convivialité des trajets.

Les offres de covoiturage sont de plus en plus nombreuses, la mutualisation de véhicule personnel tend à se développer depuis les années 1990. Il existe de nombreux sites permettant de trouver le trajet et le covoiturage recherché.

A l'échelle nationale, on trouve entre autre le site Blablacar : <http://www.covoiturage.fr/>

A l'échelle régionale, les régions Poitou-Charentes et Maine-et-Loire se sont équipées d'un site de covoiturage :

- Service de covoiture Poitou-Charentes → <http://covoiturage.poitou-charentes.fr>
- Service de covoiturage Maine-et-Loire → <http://www.covoiturage49.fr> : La communauté d'agglomération de Saumur a été partenaire du département du Maine-et-Loire. Ce site compte actuellement 2 400 inscrits et 1 700 trajets proposés dont 90 % de trajets réguliers. Des parkings de covoiturage sont progressivement aménagés par le département sur le territoire pour répondre aux demandes.

Concernant notre territoire d'étude, peu de projets ont été mis en place pour développer ce mode de déplacement. On trouve uniquement un parking relais à Saint-Louans (Chinon).

TRANSPORTS A LA DEMANDE

Le transport à la demande (TAD) est un mode de transport public organisé par des professionnels. Il peut inclure des taxis, des bus, des vélos en libre-service. Les TAD se distinguent des autres services de transports collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent pas d'itinéraires fixes et ne respectent pas un horaire précis. La réservation et la planification du trajet sont gérées par un opérateur.

Service de TAD sur le territoire d'étude :

- Chinon

Touraine Fil vert a mis en place un service de TAD en Indre-et-Loire. En effet, ce service permet aux personnes ne disposant pas de véhicule personnel ou ne pouvant pas se déplacer seul, d'effectuer de nombreux trajets dans la région.

À noter

En outre, ce service de transport à la demande est destiné aux personnes handicapées et âgées (titulaires d'une carte d'invalidité ou de l'aide personnalisée à l'autonomie).



- **Thouars**

La communauté de commune du Thouarsais, Thouars communauté, a mis en place un service de TAD : service Comm'Bus, qui prend les clients en charge à leur domicile en direction d'un des 23 points d'arrivée proposés dans la communauté de communes de Thouars. Ce service permet aux personnes souhaitant se déplacer d'accéder entre autre à des pôles de culture, de loisirs, aux commerces, aux centres commerciaux. Il est nécessaire de réserver 48h à l'avance.



- **Saumur**

La communauté de communes de Saumur, Saumur Agglo a développé un réseau de TAD, Le but de ce service est d'offrir à tout le monde la possibilité de se déplacer. Les trajets se font sur les arrêts des lignes Saumur Agglobus et aux horaires qui sont marqués par la mention TAD.

En outre, Saumur Agglo a mis en place un service de transport des personnes à mobilité réduite (TPMR). Ce service s'adresse aux habitants de la communauté de communes affectés d'un handicap ne leur permettant pas d'accéder aux transports collectifs. Des taxis et un minibus sont mis en place pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Les déplacements peuvent être effectués vers toutes les destinations souhaitées dans la limite de 10 trajets par mois.

- **Vente et location sociales**

Cette partie permet de recenser l'ensemble des services d'aide à la mobilité pour répondre à des difficultés de déplacement en particulier d'un point de vue financier. On constate qu'il existe des services d'aides tels que des taxis sociaux, des auto-écoles sociales, des services de locations de voitures (cette liste n'est pas exhaustive).

- **Structures d'insertion :**

- Maisons de l'Emploi de Chinon ou de Saumur, et leurs antennes.
- Agir pour l'Emploi, antenne de la MDE du Chinonais basée à Richelieu, et ses ateliers Agir Action
- Info-Emploi-Services, antenne de la MDE du Chinonais basée à Avoine, qui fait de l'accompagnement à la mobilité (en transports en commun et en covoiturage)
- Conseil Général des Deux-Sèvres : un plan d'aide à la mobilité des personnes en insertion professionnelle dans le Thouarsais

- **Associations :**

- Mob d'Emploi 37
 - Mobilité 37
 - L'association France Monde Enfance Loudun lance le garage mobile social. Un projet réalisé avec le concours du Secours catholique.
- La croix Rouge qui propose une activité de taxi en direction des pôles de santé.

- **Aides financières aux transports**

Les abonnements de transports en commun sont adaptés aux différents types de personnes, il peut y avoir des réductions en fonction de l'âge, de la fréquentation :

- usagers réguliers ou ponctuels
- étudiants, seniors
- familles nombreuses
- etc.

TRANSPORTS DOUX

Les transports doux caractérisent tous les modes de transports sans moteurs respectueux de l'environnement.

À noter

Les villes cherchent de plus en plus à développer des modes de transports alternatifs à la voiture et des modes de transports doux.

On peut, entre autres, citer le vélo et la marche à pieds.

- **Chinon :**

Le centre-ville de Chinon est en zone partagée, c'est-à-dire que la vitesse des voitures est limitée (20 km/h), et que les piétons puis les vélos sont prioritaires. C'est une façon de sécuriser le centre-ville tout en favorisant les modes de transports doux. En outre, il existe de nombreux itinéraires cyclables. Ces différentes possibilités de déplacement sont regroupées dans « le guide de la mobilité en Chinonais », de la communauté de communes de Chinon.

- **Loudun :**

La ville de Loudun a essayé de développer un centre-ville où voitures, vélos et piétons partagent le même espace de circulation. En outre, des itinéraires cyclables ont été installés le long du Boulevard ainsi qu'en direction de la ZI (liaisons douces et accès aux PMR pour la ZI labellisée Viennopôle.)

Synthèse

Concernant les autres alternatives à la voiture personnelle, celles-ci sont relativement bien réparties sur le territoire, en tout cas pour celles ne concernant pas la mise en œuvre par une autorité publique.

En effet, si l'on s'intéresse à l'option « Taxi à la demande », celle-ci n'est disponible que sur le Chinonais et le Thouarsais, tandis que sur le Loudunais elle est totalement absente, bien qu'il existe une volonté politique de la mettre en place.

Enfin, les transports doux sont mis en place d'une façon plutôt réussie pour un territoire rural, même si l'on pourrait s'attendre à de meilleurs aménagements, notamment dans les centres-villes qui accordent une place encore beaucoup trop importante à la voiture.

Des plateformes multimodales se développent dans les régions. Elles ont pour objectif de centraliser les informations liées aux transports en commun sur un territoire et de proposer des itinéraires de déplacement excluant l'utilisation de la voiture.

Elles permettent de faciliter les déplacements au sein d'une région en indiquant les différents transports existants pour répondre à un trajet précis. Certaines plateformes multimodales peuvent proposer des trajets en covoiturage ou des itinéraires cyclables.

Dans les régions qui nous concernent, on retrouve :

- www.jv-malin.fr pour la région Centre.
- <http://commentjv.poitou-charentes.fr/> pour la région Poitou-Charentes
- www.destineo.fr pour la région Pays de la Loire.
- <http://itransports.fr/> pour la France.
- www.mobilite79.fr pour le département des Deux-Sèvres.

L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B. L'objectif de ce principe est de proposer des modes de transport permettant de se déplacer plus facilement en ville sans pour autant avoir à utiliser son véhicule personnel.

- **Saumur :**

Depuis 2012, un pôle d'échange multimodal (PEM) a été inauguré à la gare de Saumur. Les correspondances entre les trains, bus, voiture, vélo et marche à pied sont favorisées. En effet, elles intègrent les trains TER et grandes lignes, les cars relevant de la Région Poitou-Charentes et de la Région des Pays de la Loire, ceux relevant du Conseil Général de Maine-et-Loire, ceux gérés par la Communauté d'Agglomération et un service de taxi et de vélos. A la sortie de la gare, la liaison avec les autres modes de déplacements est favorisée.

- **Chinon et Thouars :**

Les villes de Chinon et Thouars sont équipées d'une gare en fonctionnement mais également d'un réseau de bus développé. De plus, ces gares sont accessibles en voiture, en vélo, en car, en taxi et à pied.

Concernant la ligne Thouars – Chinon, ou Thouars – Loudun, il y a très peu de communication établie. En effet, cette ligne est desservie par un car TER SNCF, cependant sur le site <http://www.voyages-sncf.com>, cette ligne n'est pas référencée.

Lorsqu'on souhaite réserver un billet Thouars – Loudun voilà ce que l'on nous propose :

FIGURE 1 : RESERVATION D'UN TRAJET THOUARS – LOUDUN LE 19/06/2013
(Sources : ter-sncf.com)

ALLER

Ajouter tous les horaires à ma sélection

6h51 - 10h00

L	M	M	J	V	S	D
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
1	2	3	4	5	6	7

🕒 3h09 🚆 2 étapes Voir le détail du trajet ^

- Thouars 6h51 - Saumur 7h21
- Saumur 8h07 - Tours 8h48
- Tours 9h12 - Chinon 10h00

Durée : 30 min Train TER n° 860198
 Durée : 41 min Train TER n° 860156
 Durée : 48 min Train TER n° 860307

7h00 - 8h28

L	M	M	J	V	S	D
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
1	2	3	4	5	6	7

🕒 1h28 🚆 1 étape Voir le détail du trajet ^

- Thouars 7h00 - Loudun 7h39
- Loudun 7h55 - Chinon 8h28

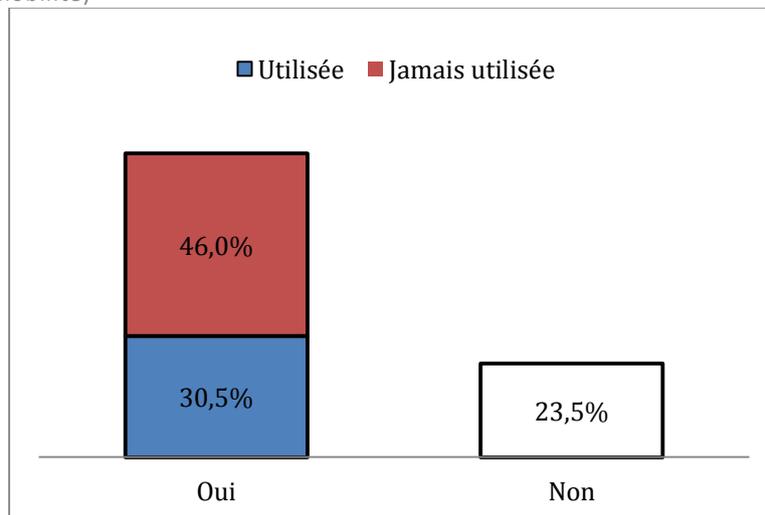
Durée : 39 min Car TER n° 38800
 Durée : 33 min Car TER n° 38802

IMPRIMER MA FICHE

La communication concernant cette ligne de car n'est pas suffisante.

Le graphique ci-dessous nous donne le taux d'individus la connaissant et l'ayant déjà empruntée.

GRAPHIQUE 84: CONNAISSANCE DE LA LIGNE TER CHINON - LOUDUN – THOUARS
(Source : enquête mobilité)



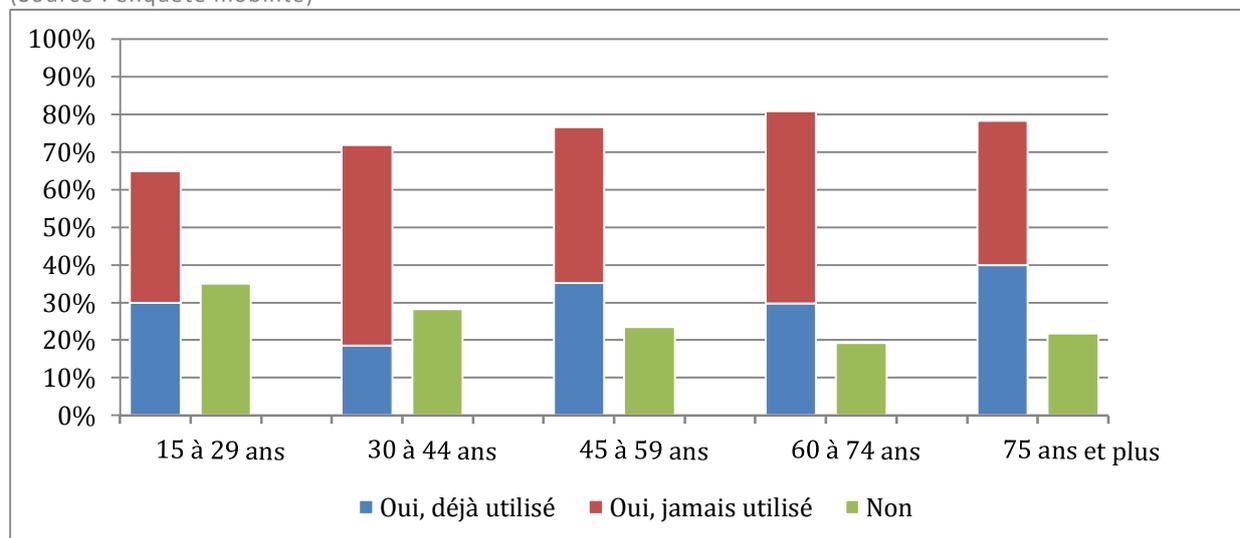
À noter

On constate qu'une grande majorité de la population connaît cette ligne (76,5%) mais peu l'on déjà utilisée (30,5%).

En outre, ce chiffre nous indique le pourcentage de personnes l'ayant déjà empruntée mais il ne nous renseigne pas sur les personnes qui utilisent la ligne couramment.

La connaissance de cette ligne varie en fonction des personnes. Le graphique ci-dessous nous renseigne sur les individus ayant connaissance de cette ligne et l'ayant empruntée en fonction de leur âge.

GRAPHIQUE 85: CONNAISSANCE DE LA LIGNE THOUARS - LOUDUN – CHINON EN FONCTION DE L'AGE
(Source : enquête mobilité)



À noter

La ligne de car TER Thouars – Loudun – Chinon est plus connue des personnes âgées que des jeunes.

En effet 78 % des 75 ans et plus connaissent la ligne contre 71,7 % des 30 à 44 ans. En outre les individus ayant emprunté cette ligne sont en majorité des personnes âgées (40 % des 75 ans et plus contre 18,4 % 30 à 44 ans).

À noter

Dans cette analyse, la tranche d'âge des 15 à 29 ans est volontairement exclue car nous avons vu dans l'étude de mobilité que cette ligne de car était essentiellement fréquentée par des scolaires, or on constate dans ce graphique que les plus jeunes connaissent mal cette ligne.

Ce changement d'analyse peut s'expliquer par le fait que les personnes de 15 à 29 ans interrogées étaient en majorité à l'internat du lycée Marc Godrie à Loudun, elles n'habitent donc pas à proximité de la ligne et peuvent emprunter d'autres lignes de transport en commun pour arriver jusqu'à Loudun.

Synthèse

On note que l'arrivée des sites Internet sur l'intermodalité est récente sur notre territoire, et ils présentent de ce fait quelques dysfonctionnements.

En effet, la ligne de car TER Thouars-Loudun-Chinon n'apparaît pas sur le site TER de la SNCF, malgré cela la ligne reste connue de la majeure partie des habitants.

Enfin, on peut se poser la question de la communication du tout-Internet sur un territoire qui n'y a pas accès par manque d'infrastructures, de moyens ou de pratique.

CARTES A L'ECHELLE TEMPS

À noter

Un des éléments permettant de comprendre la mobilité d'un territoire ou d'une ville est de réaliser des cartographies prenant non plus la distance kilométrique comme base d'échelle mais la durée séparant plusieurs villes. Il s'agit donc d'une variante des cartes isochrones.

Ainsi, cette méthode permet de montrer par l'image ce qui peut être difficile à montrer par les chiffres que nous avons abordés plus tôt dans l'étude.

Point méthodologie

Le but de ces cartes étant de montrer la différence de la durée du trajet et de la distance réelle à vol d'oiseau, il a fallu recueillir des informations concernant les distances kilométriques et les durées. On a tenu à garder les angles entre chaque ville afin de faciliter la représentation géographique au lecteur.

Pour la différence temps / distance, il nous a fallu établir un trajet étalon, qui tire sa légitimité de sa simplicité, à savoir avoir peu de particularités (vitesse limite, qualité routière, virages), et représentant les distances du territoire (à savoir entre la vingtaine et la trentaine de kilomètres), et ce afin de pouvoir comparer des tronçons entre eux sur une même base. C'est pourquoi notre choix s'est porté sur le trajet Loudun – Chinon, qui comporte peu de virages, peu de limitations de vitesses ponctuelles et est proche de la distance à vol d'oiseau de par le caractère assez rectiligne de la route, tout en étant dans la distance kilométrique typique du territoire.

Nous nous sommes ensuite servis de plusieurs sites pour estimer les durées de trajets, à savoir :

- *Mappy, ViaMichelin et Google Maps pour les trajets automobiles*
- *TER-SNCF.com, commentjv.fr, jvmalin.fr, voyages-sncf.fr, valeo.fr, destineo.fr pour les trajets en transports en commun (avec des correspondances assurées à 6 minutes)*

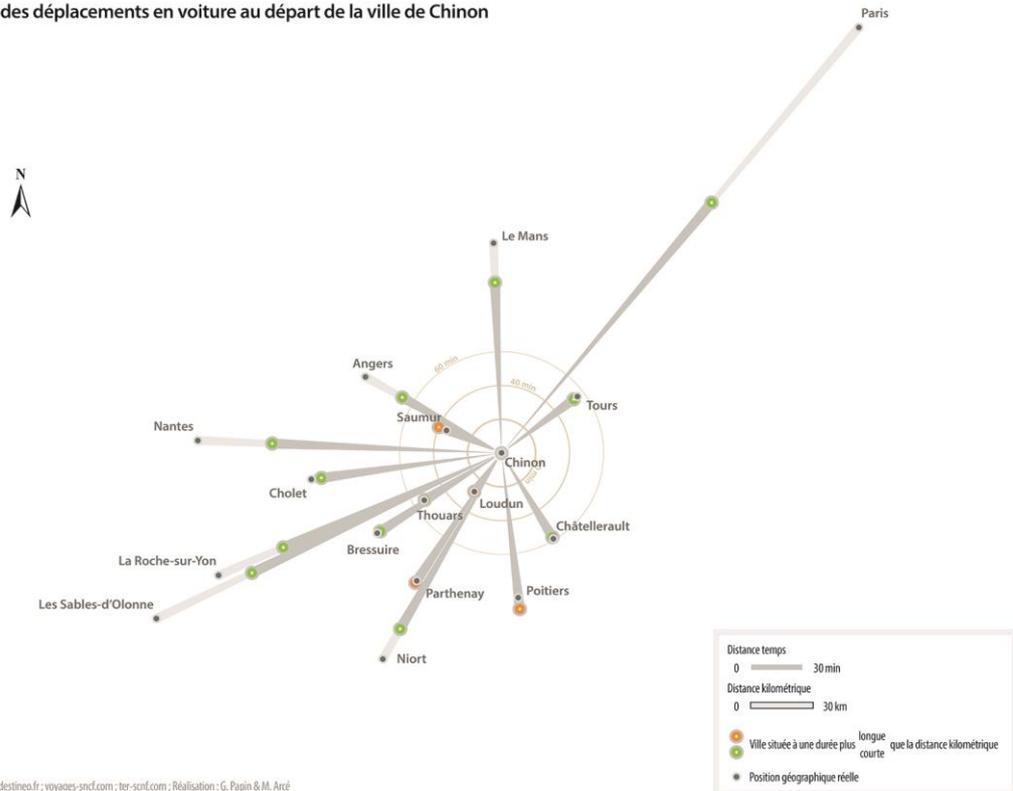
Enfin, il nous a simplement fallu établir une échelle de distance temps grâce au trajet étalon Loudun-Chinon, que nous avons reporté sur les distances kilométriques.

Ainsi, quand un trajet utilisait une infrastructure moins efficace que la route départementale souvent usitée, la ville s'éloignait de sa position réelle, tandis que si le trajet empruntait des infrastructures plus efficaces, et donc plus rapides, la ville se rapprochait.

DEPLACEMENTS EN VOITURE

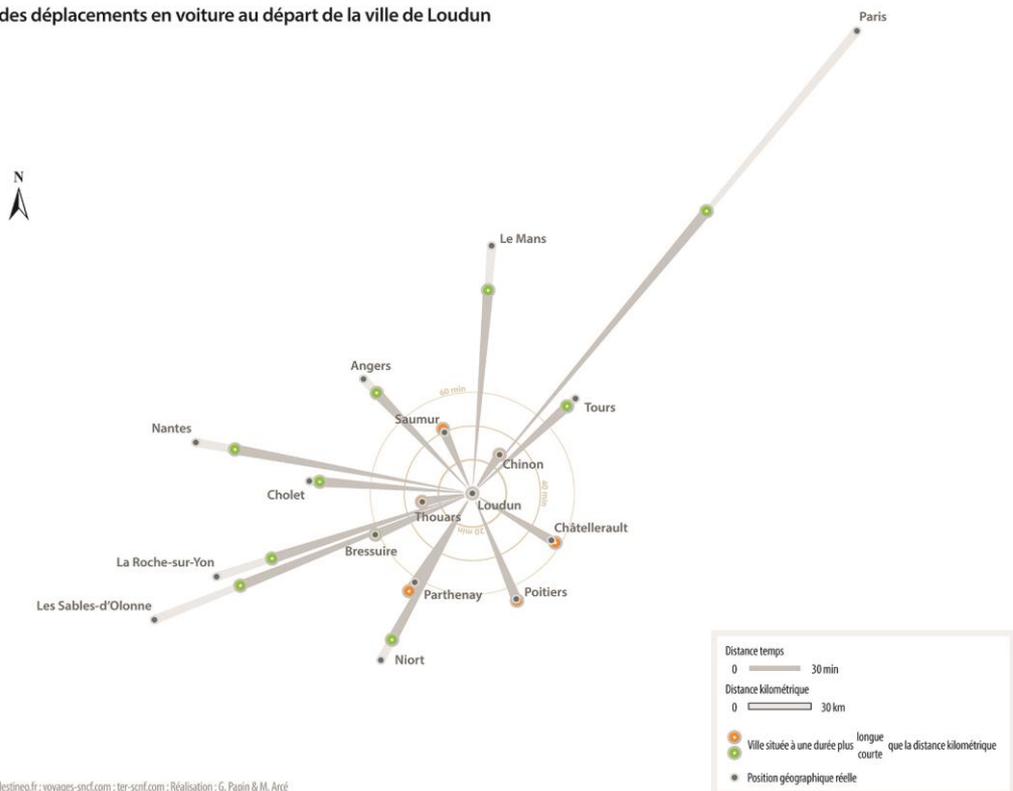
CARTE 53 : CARTES A L'ECHELLE TEMPS DES DEPLACEMENTS EN VOITURE

Carte à l'échelle temps des déplacements en voiture au départ de la ville de Chinon



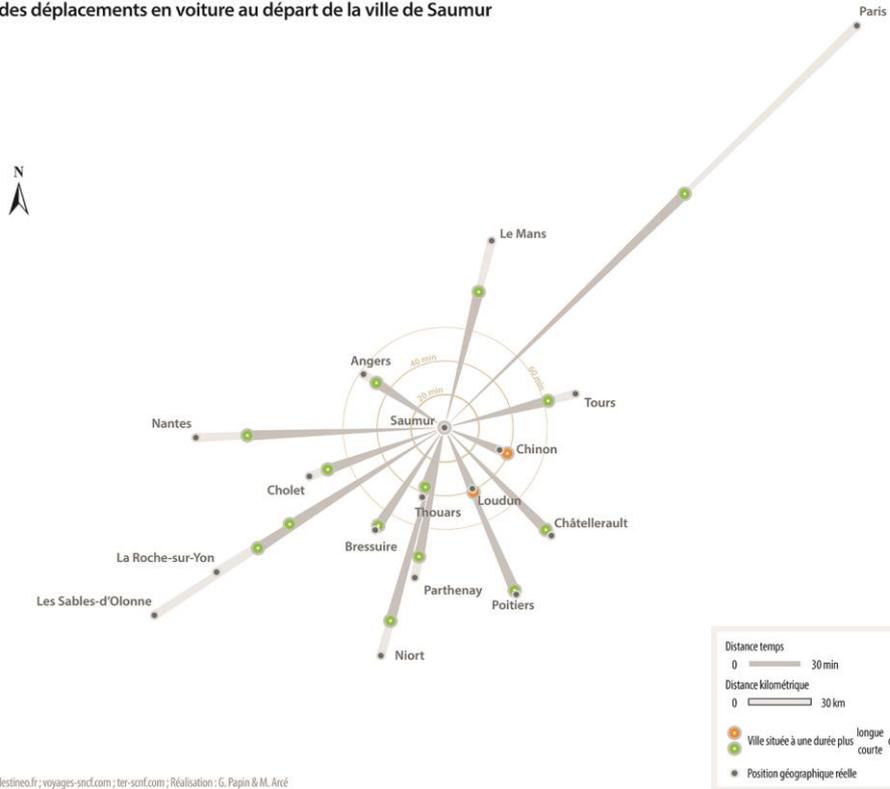
Sources : viamichelin.fr ; commentjy.fr ; jymalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Carte à l'échelle temps des déplacements en voiture au départ de la ville de Loudun



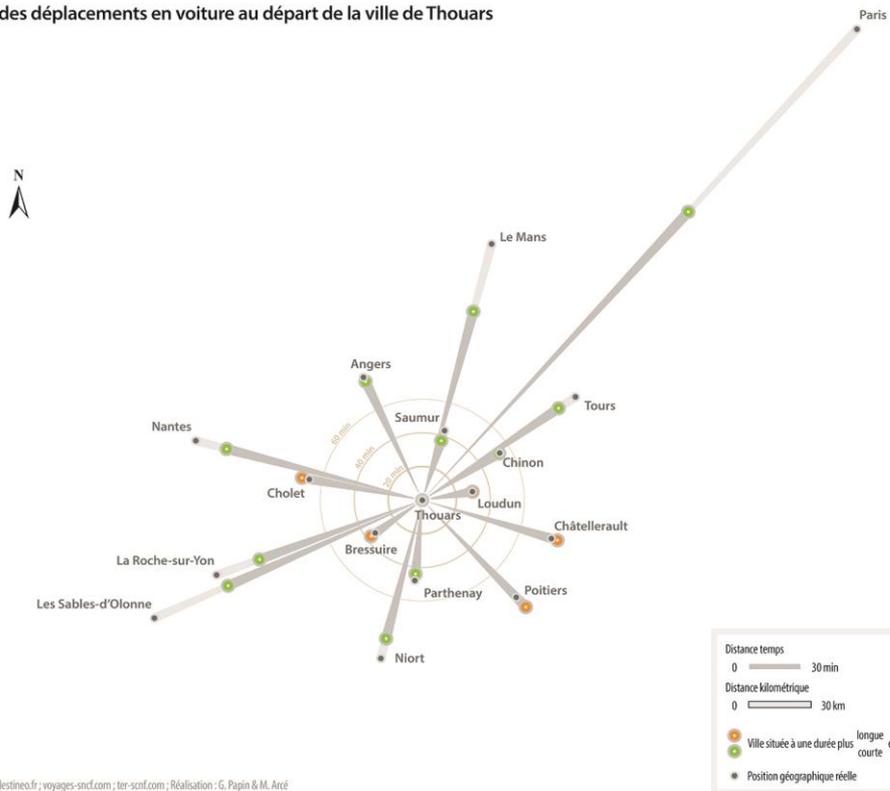
Sources : viamichelin.fr ; commentjy.fr ; jymalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Carte à l'échelle temps des déplacements en voiture au départ de la ville de Saumur



Sources : viamichelin.fr ; commentjv.fr ; jmalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Carte à l'échelle temps des déplacements en voiture au départ de la ville de Thouars



Sources : viamichelin.fr ; commentjv.fr ; jmalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Comme on peut le voir sur les cartes précédentes, les villes de nos territoires d'études sont relativement bien desservies au niveau routier, même s'il existe quelques difficultés pour rejoindre des villes comme Poitiers ou Saumur.

Cela peut s'expliquer de deux manières :

- Soit un problème lié aux infrastructures routières intrinsèques aux villes de destinations (problèmes de périphérie, de fluidité dans les cœurs de ville...)
- Soit un problème lié aux infrastructures routières le long du trajet séparant les deux villes, comme c'est notamment le cas entre Chinon et Saumur lors de la traverser du pont sur la Loire entre Montsoreau et Varennes-sur-Loire qui provoque un croisement difficile, ou l'importance de virages et villages entre Loudun et Poitiers (à partir de Mirebeau).

Cette seconde raison est sans doute la plus probable du fait que Poitiers et Saumur sont de façon récurrente dans les villes « orange », plus éloignées en temps par rapport à la durée étalon Chinon-Loudun.

En outre, on remarque que plus les villes sont desservies par une autoroute et sont éloignées, plus celles-ci se rapprochent. Cela se comprend sans ambiguïté sur le fait que l'on gagne bien plus de temps sur des tronçons rapides et longs que sur des tronçons rapides mais de courte durée.

Pour mesurer cet impact, on peut voir que si l'on part de Chinon on met presque autant de temps pour rejoindre Châtelleraut qu'Angers, alors que cette dernière se situe à plus de 40km sur route de différence.

Ainsi, cette praticité du réseau routier sur notre territoire d'étude n'est pas sans aller de pair avec l'usage soutenu de la voiture particulière.

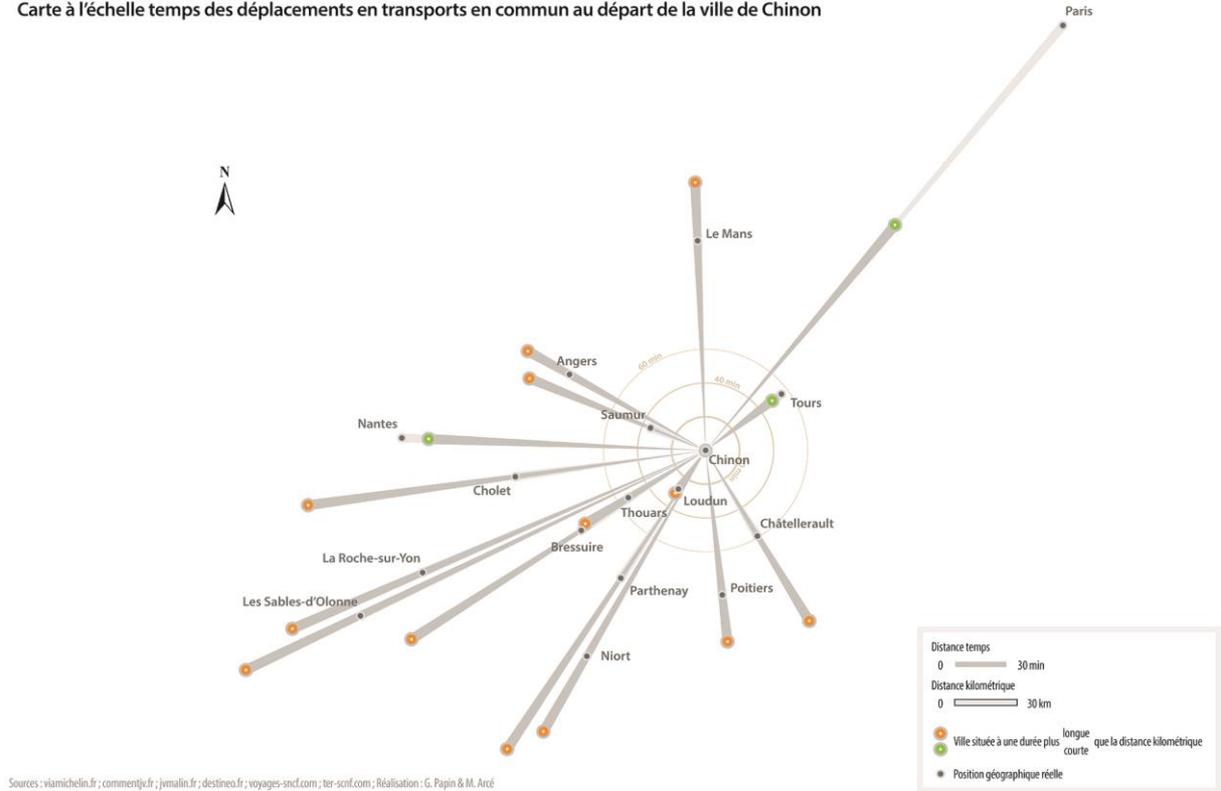
En effet, si les infrastructures routières étaient de moins bonnes qualités tant sur le plan technique que morphologique (la plupart des routes au départ de Loudun ou de Chinon sont tracées au cordeau et leurs distances se rapprochent de celles à vol d'oiseau), on pourrait supposer que l'on serait, pour des trajets longs, sur des reports modaux en faveurs des transports en commun plus importants.

Enfin, si l'on couple cette simplicité du réseau routier à la faible densité qui est caractéristique d'un territoire rural, l'on obtient des routes très peu souvent engorgées, relativement fluides et où l'impact du trafic n'importe que peu, en dehors de villes comme Poitiers, Angers, Tours, Le Mans ou Paris.

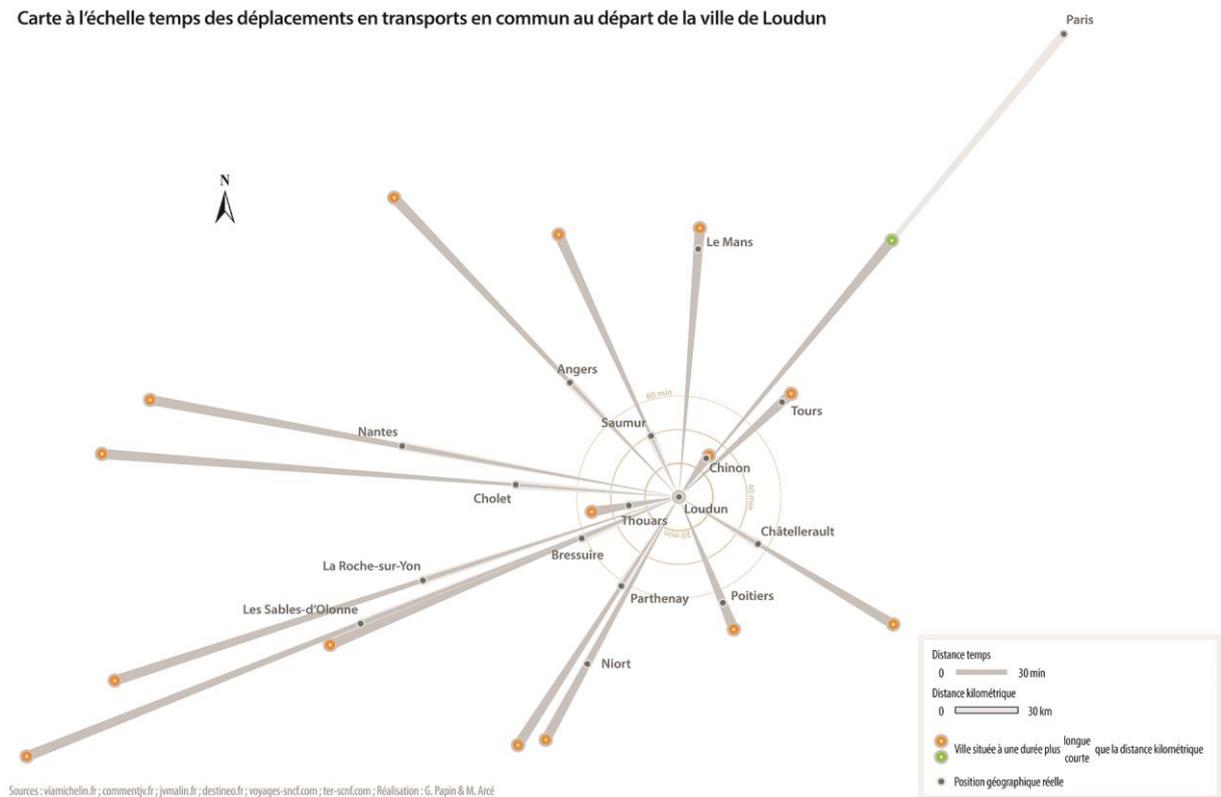
DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

CARTE 54 : CARTE A L'ECHELLE TEMPS DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Chinon



Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Loudun

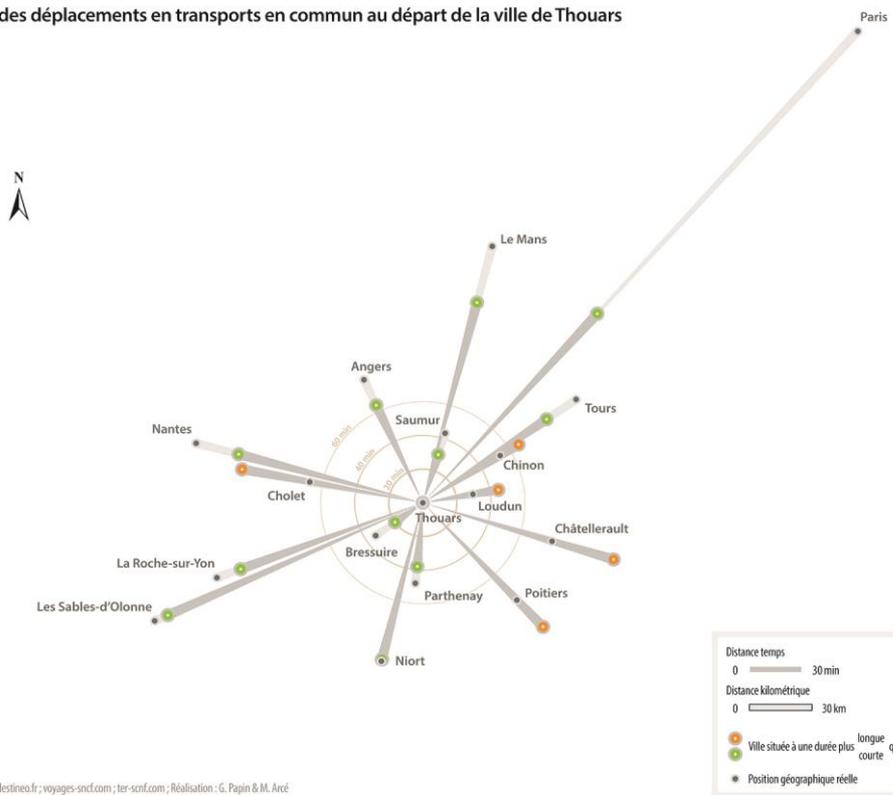


Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Saumur



Sources : viamichelin.fr ; commentjcf.fr ; jmalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Thouars



Sources : viamichelin.fr ; commentjcf.fr ; jmalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

A la lecture des cartes précédentes nous pouvons remarquer plusieurs choses :

- Les villes situées à l'ouest ont des lacunes pour rejoindre celles situées à l'est et réciproquement
- Les villes disposant du chemin de fer sont plus facilement reliées aux autres (Chinon, Saumur, Thouars)
- La faible fréquence des transports en commun accentue l'isolement de certaines villes comme Loudun, Bressuire, Parthenay.

Ainsi, on remarque une fois encore, et ce en accord avec les remarques déjà faites précédemment, que la ville de Loudun est très limitée en terme de transports en commun au regard de l'étoile qui est la plus étendue de toutes les cartes. Tandis que les villes de Chinon et Thouars, de par la présence du train d'une part, et d'une fréquence élevée de passages, sont reliées de façon efficace à des plus grands nœuds de mobilité que sont Tours, Poitiers, Saumur ou Angers.

À noter

Ainsi, plus on est reliés aux autres villes, plus les liaisons se font facilement, ce qui explique la proximité de toutes les villes autour de Saumur qui bénéficie de la ligne TGV qui la traverse et l'emmène sur tous les nœuds modaux.

Dans les lacunes autres que celles de Loudun, on peut cibler la difficulté de Saumur à rejoindre Chinon et Loudun (qui est à la même distance temps que Poitiers), qui fait écho à la difficulté déjà existante au niveau routier, et l'on peut rajouter également une difficulté à rejoindre Niort.

En outre, Chinon, mis à part Tours, Paris et Nantes qui sont relativement bien accessibles, les autres villes ne sont pas bien desservies. Nous pouvons citer Saumur, Châtelleraut, Bressuire et Parthenay qui sont situées à plus du double de la distance kilométrique.

Enfin, pour Thouars, les villes sont toutes relativement accessibles grâce au nœud de Saumur qui conduit à Angers, Nantes, la Roche-sur-Yon, Bressuire. On peut cependant noter que les villes situées à l'opposé de ce nœud (Loudun, Chinon, Poitiers et Châtelleraut) sont les moins accessibles.

À noter

Ces difficultés d'accès sont donc dues à l'inexistence de lignes directes entre ces villes, ce qui oblige à des correspondances. Ainsi, les correspondances, aussi appelées ruptures de charges fragilisent la mobilité par transports en commun.

En effet, si les correspondances ne sont pas ou peu assurées, les attentes peuvent durer plusieurs heures, et obligent à réaliser des parcours plus chers et moins courts en kilomètre, mais pouvant être plus court en terme de durée et meilleures en confort. Ainsi, c'est le problème des lignes peu soutenues comme Chinon-Loudun-Thouars, où l'on doit parfois patienter plusieurs heures car les horaires chevauchent à quelques minutes au lieu de se suivre. Ainsi, pour rejoindre Poitiers de Chinon, au regard on passerait par Loudun et les cars *Lignes en Vienne*, mais la faible cadence de la ligne TER oblige à passer une demi-journée sur Loudun avant de pouvoir prendre la ligne Loudun – Poitiers, c'est ainsi que l'on passe par Tours pour rejoindre Poitiers car cela est plus court en durée totale, mais non en durée passée dans le moyen de transport.

Enfin, nous pouvons remarquer que pour beaucoup de destinations les transports en communs sont désavantagés vis-à-vis de la voiture, il est donc vraiment difficile de se déplacer en transport en commun sur notre territoire.

À noter

En effet, les villes sont peu desservies, mais les campagnes environnantes sont, elles, réellement sans accès mis à part la voiture. Il s'agit donc d'un choix presque militant ou alors d'une contrainte aiguë qui va pousser les habitants à prendre les transports en commun, et non la facilité d'usage.

Synthèse

Au niveau des transports, on voit que notre territoire est résolument tourné vers la voiture et par la qualité des infrastructures routières, généralement en ligne droite et peut engorgée du fait de la faible densité, et par défaut de transports en commun efficaces.

En effet, en utilisant la voiture, la durée d'un trajet effectué est deux fois plus courte que si l'on utilisait le car ou le train. De plus, ce constat a été effectué sans prendre en compte le fait de se rendre à la gare / l'arrêt le plus proche qui mobilise, la plupart du temps, de nouveau la voiture.

Enfin, ces transports en commun très peu efficaces exclus de fait des populations habitant sur le territoire loudunais pour toutes les directions, et les habitants du territoire chinonais pour se rendre dans l'Ouest. Pour se rendre rapidement dans des endroits comme Poitiers, Tours ou Angers, ils n'ont de recourt que la voiture. Cependant, on peut noter que Chinon et Thouars, étant connectés à des nœuds ferroviaires importants (Saumur et Tours), sont bien moins contraints que Loudun et son pays.

SYNTHESE DE LA PARTIE MODES DE DEPLACEMENT

Au regard de la partie précédente nous pouvons constater que l'individualisme en terme de déplacement est la seule solution proposée au centre du territoire d'étude. En effet, que ce soit pour le transport de marchandises ou pour les mobilités des personnes on ne peut avoir recourt qu'à des modes de transport individuels (camion, voiture).

Cependant, on note que pour les villes de Saumur, Thouars et Chinon il existe des alternatives à l'échelle de la ville (Sittravel à Chinon, Agglobus à Saumur), de la communauté de communes (offre de transport à la demande), ou du département / de la région (TER train Chinon-Tours, Thouars-Saumur-Tours).

Les services privés de déplacement sont, quant à eux, bien présents sur le territoire, profitant du manque de transport public. Et quant aux alternatives mises en lumière plus récemment, comme l'auto-partage ou le covoiturage, celle-ci, ne s'appuyant que sur la volonté de chacun, reste une solution alternative peu fiable.

Les infrastructures aussi bien que les moyens déployés poussent donc les acteurs économiques et les habitants à se tourner vers la route individuelle, plutôt que vers le transport collectif ou mutualisé, sur rail ou sur route, comme en attestent les comptages routiers.

CONCLUSION DE L'ETUDE DE MOBILITE

L'étude de mobilité nous montre que nous sommes sur un territoire paradoxal.

À noter

En effet, en milieu rural, et composé de plusieurs petites et moyennes villes à peu de distance les unes des autres (25km en moyenne), ce territoire pousse à être mobile par choix ou par contrainte, mais ne se donne pas forcément les moyens de rendre la mobilité accessible à tous.

Cependant, il est important de nuancer ce propos, en effet la mobilité existe aux « extrémités » du territoire, dans les villes de Chinon, Saumur et Thouars, ou celles-ci dispose généralement d'un service de transport en commun de ville (plus ou moins existant selon les jours), et également interurbain (ligne TER Chinon-Tours, Saumur-Tours, Thouars-Saumur).

À noter

Tandis que l'intérieur du territoire n'est pas du tout desservi, sans doute par manque de population, ou de densité de population, mais également sur le Loudunais ou celui-ci ne dispose pas d'offre de transport en commun dépendant de sa compétence.

Il dispose cependant de deux lignes, la ligne de car TER Chinon-Loudun-Thouars, et la ligne de car du Conseil Général Ligne en Vienne reliant Loudun à Poitiers.

On peut ainsi se rendre compte que le territoire est bien desservi en termes de lignes, mais cela change quand on s'intéresse aux fréquences de passage. En effet, la ligne Chinon-Loudun-Thouars, en jours de semaine, n'est desservie que par un aller-retour par jour, même constat pour la ligne Thouars-Bressuire. Là encore il existe un déséquilibre, car les lignes les reliant aux chefs-lieux de leur département (Tours pour Chinon, Angers pour Saumur, Poitiers pour Loudun et Niort pour Thouars), sont beaucoup plus soutenues. Cela peut être dû à un besoin de la population qui va travailler, étudier, ou acheter dans ces villes (cf. Flux domicile-travail, Flux domicile-études) ou à un choix politique de tourner ces villes vers leurs départements d'appartenance car il s'agit du chef lieux, et que le département ou la région travaille pour ses électeurs.

Pourtant, suite aux études des pratiques des habitants de notre territoire, tant par le questionnaire que par des études économiques (comme l'évasion commerciale, ou des entretiens avec des taxis), nous pouvons voir qu'il existe des mobilités entre les villes du territoire d'étude pour des motifs divers comme pour la santé, où 80% des Loudunais interrogés qui ont à se déplacer vont à Chinon, ou encore l'évasion commerciale de Loudun se fait en second lieu (après Poitiers) vers Saumur et Thouars. Cependant, dans ces flux inter-villes centres, on se rend assez facilement compte que les flux sont à sens unique. En effet, que ce soit pour le domicile-travail, le domicile-études, l'évasion commerciale, ou les loisirs, les flux vont de Loudun vers les autres villes, tandis que les autres villes se tournent vers Saumur ou l'extérieur du territoire d'étude.

En second lieu, on note que chaque ville draine des flux provenant de sa périphérie que ça soit pour l'emploi, les études ou les services. En effet, les flux les plus forts pour le domicile-travail sont concentrés dans des relations périurbain – ville-centre. Pour les services, cela s'explique également avec la concentration des pôles générateurs de mobilités (hôpitaux, loisirs, administration...) dans les villes principales du territoire d'étude. Cela oblige les personnes à disposer d'un véhicule personnel par manque de desserte en transport en commun dans les régions thouarsaise et loudunaise, ou alors, s'ils n'en disposent pas, de ne pas pouvoir accéder à ces services et rester isolés. On peut, en outre,

rajouter que peu de pôles générateurs de mobilité se situent le long de la ligne Chinon-Loudun-Thouars et sont concentrés dans les villes.

Enfin, les chiffres nous montrent que même si les déplacements en taux sont importants, en nombre ceux-ci sont beaucoup plus faibles au regard des comptages routiers, où l'axe Chinon-Loudun-Thouars est relativement peu fréquenté comparativement à l'axe Niort-Thouars-Saumur, qui rejoint l'A85, ou encore l'axe reliant Chinon et Tours.

À noter

On note, au niveau local, qu'il y a plus de relations que ce soit au niveau des comptages routiers, ou des flux domicile-étude, domicile-travail entre Thouars et Loudun, qu'entre Loudun et Chinon.

En effet, il s'agit de flux plus ponctuels (marché, courses, loisirs, tourisme) entre Loudun et Chinon.

Pour le fret, le même constat peut être fait, tant sur le plan routier que ferroviaire. Nous avons une ligne de fret très utilisée entre Thouars, Saumur et Tours, et ceci dû aux carrières et à la construction de la LGV Tours-Bordeaux. Tandis que la ligne Beuxes-Thouars, bien qu'avec une fréquentation très minimale reste vitale pour le silo de regroupement de la coopérative agricole. Pour le fret routier, l'axe Chinon-Loudun a un fort pourcentage de poids-lourds (près de 20%), mais en quantité cela représente de faibles valeurs comparativement, encore une fois, à l'axe Niort-A85.

À noter

Pour finir, le territoire reste desservi de façon déséquilibré entre les villes de Chinon, Thouars et Saumur et le Pays loudunais. En réponse à ce manque de transport collectif, on note un fort recours à la voiture pour se déplacer.

Ainsi, par le même temps, un risque de précarité de la population vivant en périphérie des villes-centres ou dans le Loudunais, qui sont de plus en plus soumis au danger d'une rupture de mobilité suite à l'augmentation du coût du carburant, augmente. De plus, cela laisse sur le banc les personnes n'ayant pas les moyens de conduire, par manque financier, ou d'aptitudes, et les obligent à l'isolement, ou à déménager. On pourra alors citer l'étude CRIJ Poitou-Charentes à propos de la jeunesse loudunaise :

"A LA PAUVRETE CULTURELLE ET INTELLECTUELLE AMBIANTE, PARAIT CORRESPONDRE « L'EXIL OBLIGE » POUR QUI VEUT SE PLACER SUR DES TRAJECTOIRES DE PROMOTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE, OU TOUT SIMPLEMENT « VIVRE » UNE CERTAINE IDEE DE LA REALISATION DE SOI."⁷⁰

⁷⁰ *Diagnostic partagé des besoins d'information des jeunes sur le territoire du Loudunais*, CRIJ Poitou-Charentes, JF. Bernoux

APPROCHE PROSPECTIVE

La mise en place de tout projet d'aménagement de l'espace doit nécessairement prendre en compte l'état actuel du territoire mais également ses différentes tendances et perspectives d'avenir. En effet, un territoire n'est jamais figé dans le temps et confronte sans cesse de multiples projets entre eux. Ce fait est d'autant plus vrai dans un espace comme le nôtre, composé de territoires présentant chacun de véritables différences.

Notre territoire est en fait confronté à un ensemble de perspectives d'avenir émanant des différentes entités qui lui sont reliées : Etat, Régions, Départements, bassins de vie, communes,... . Il apparaît donc primordial d'opter pour une projection dans le temps destinée à s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet.

Cette démarche prospective consiste notamment à établir différentes évolutions possibles à la façon de se déplacer sur le territoire. Celles-ci dépendent avant tout de volontés locales quant au développement de la mobilité, comme peut l'être la réouverture d'une ligne ferroviaire.

À noter

Notre approche a donc été de réaliser trois scénarios de développement de la mobilité sur le territoire : la conservation du réseau de transport actuel, son évolution en termes de dessertes et de fréquences, et la réouverture de la ligne ferroviaire entre Chinon, Loudun et Thouars.

L'analyse des différents effets de ces trois scénarios sur le territoire et sa population est un élément essentiel pour déterminer la pertinence du projet.

Ces scénarios ont été mis en relation avec les différentes perspectives d'avenir propres au territoire comme peuvent l'être l'ouverture du Center Parcs aux Trois-Moutiers ou le lancement d'un train touristique par l'association TVT sur le tronçon Thouars – Loudun.

EVOLUTION DES PRATIQUES EN TERME DE MOBILITE

Les pratiques en termes de mobilité ont toujours évolué et seront vraisemblablement amenées à continuer d'évoluer dans un futur où la thématique des déplacements sera placée au cœur d'une logique de développement durable.

Cette partie traite donc des plus récentes évolutions des pratiques en termes de mobilité et s'arrête notamment sur l'intégration de la question du handicap.

EVOLUTION NATIONALE

A l'échelle nationale, les pratiques de mobilité ont peu évolué depuis 1994. Cependant, ce constat est trompeur car, la mobilité en milieu urbain et celle en milieu rural ont évolué de manière opposée. Au sein des grandes agglomérations, les déplacements se font plus rarement et sur de plus courtes distances qu'en milieu rural. En effet, à l'extérieur des grandes villes, les habitants possèdent plus de voitures et effectuent de plus longues distances pour se déplacer (pour le travail, la santé, les loisirs...). La voiture assure 65% des déplacements et 83% des kilomètres réalisés quotidiennement en local (2008).

À noter

En moyenne, la part du budget transport des ménages est de l'ordre de 14,5% (pour l'essence, les déplacements en train, les déplacements en bus...), dont 83% de ce budget est lié à la voiture.

En contrepartie avec l'augmentation du prix de l'essence, les ménages ont tendance à renouveler moins souvent leur voiture. Les experts de l'IFSTTAR estiment que « toute augmentation de 10% du prix du carburant à la pompe se traduit, à court terme, par une baisse de la circulation routière de l'ordre de 1% ». À plus long terme, « un renchérissement de 10 % (TTC) des carburants entraîne une diminution d'environ 7% de la consommation ».

Ceci comprend le ralentissement de la croissance du parc automobile et la diminution du kilométrage. Cependant, les habitudes de mobilité varient en fonction des ménages. Les personnes qui réduisent le plus leur kilométrage-voiture au moment des hausses du prix appartiennent à des ménages de retraités et à des ménages demeurant dans les agglomérations où les alternatives à la voiture sont présentes.

Une étude de l'Observatoire des Mobilités et des Arbitrages automobiles a été réalisée le 29 mai 2012, concernant l'évolution des pratiques de mobilité.

À noter

- En 2010, 76% des français utilisait la voiture contre seulement 72% en 2012. Cette baisse considérable a profité aux autres modes de transports alternatifs. (8,1% des français ont changé de mode de transport, 11% souhaiteraient utiliser plus souvent les transports collectifs et 13% le vélo)
- En octobre 2011 et mai 2012, le budget carburant mensuel des ménages est passé de 142€ à 152€ soit une augmentation de 7%. Cette hausse est la principale raison pour laquelle les français souhaitent changer leur comportement de mobilité. Au total, 45 % des automobilistes ont fait évoluer leur comportement en se déplaçant moins fréquemment, en se déplaçant sur de plus courtes distances, en faisant du covoiturage ou en utilisant des modes de transport alternatif.

Cependant, dans les grandes agglomérations, les alternatives sont plus nombreuses qu'en milieu rural. L'accès aux transports en commun, au site d'auto partage ou de covoiturage est plus important. L'utilisation de la voiture n'est plus une nécessité dans les grandes villes. Au contraire, dans les zones rurales, 93% des automobilistes déclarent ne pas avoir d'alternative à la voiture.

Les acteurs à prendre en compte pour la mobilité :

- Les retraités jouent un rôle important dans la mobilité du fait du vieillissement de la population (23 % des Français ont en 2011 plus de 60 ans, contre 17 % en 1980 ainsi que par l'évolution de leur pratique (ceux sont eux qui ont le plus augmenté leur mobilité au cours des dernières années.)
- Les jeunes cherchent de plus en plus à se déplacer, ils restent cependant très dépendant de leur parents dans les espaces ruraux
- Les chercheurs d'emplois sont à prendre en compte dans la mobilité car ils sont en général à la recherche de mobilité peu coûteuse.
- Les personnes à mobilité réduite (PMR) qui ont besoin d'un service de transport adapté.

La population a de nouveaux besoins en termes de mobilité. Que ce soit pour des raisons pratiques, économiques ou environnementales, il est important de proposer une offre de transport adaptée à ces nouveaux besoins qui tendent à trouver une alternative à la voiture notamment dans les zones rurales.

À noter

- Améliorer l'accès aux services urbains en améliorant l'offre de transport en commun et l'accès aux points d'arrêt (gare, arrêt de bus)
- Améliorer l'offre de transport à la demande
- Amélioration des horaires en fonction des besoins.

Il est nécessaire de proposer une offre de transport de qualité (fréquence, horaires, point d'arrêt).

HANDICAP ET MOBILITE

Suite à l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées⁷¹. Cette mise en accessibilité vise toutes formes de handicap ainsi que les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les Conseils Généraux des Deux-Sèvres, de l'Indre et Loire, du Maine et Loire et de la Vienne ont pour obligation de rendre accessible en 2015 leurs réseaux de transport à tous en tant qu'autorités organisatrices des transports.

Les objectifs de la loi du 11 février 2005 :

- Permettre la participation effective à la vie sociale grâce à l'accessibilité dans tous les domaines (scolarisation, emploi, cadre bâti, transport).
- Garantir le libre choix d'un projet de vie pour un niveau de ressources suffisant et la compensation du handicap nécessaire à la réalisation du projet de vie.
- Placer la personne handicapée au centre des dispositifs.
- Partir de ses besoins et attentes pour proposer un plan personnalisé de compensation.
- Faire une évaluation globale prenant en compte le projet de vie de la personne handicapée, son environnement, ses potentialités et ses déficiences.

Afin de répondre à ces différents critères on retrouve au niveau des trains TER de chacune des régions des aménagements spécialement réservés aux PMR.

Au niveau des communautés de communes de Thouars et de Chinon, ayant la compétence transport, certaines réflexions ont été menées sur cette thématique.

THOUARS

Le réseau Comm' Bus dispose de bus adaptés à tout public y compris PMR : voyageurs en fauteuil roulant, non-voyants ou malvoyants, sourds ou malentendants, handicapés cognitifs. Ce réseau a été mis en place depuis le 3 janvier 2012.

CHINON

La ville de Chinon à travers son objectif «Ville plus sûre, plus citoyenne» souhaite la prise en compte de la différence. Avec l'Institut du Mai (Institut de formation à l'autonomie pour personnes handicapées) situé sur son territoire à deux pas de la gare, c'est un partenariat de longue date qui s'est engagé à travers l'amélioration des cheminements des handicapés dans les rues de la cité.

Depuis 2008, la Ville de Chinon a entrepris une démarche visant à rendre accessible l'espace public aux PMR. A cet effet, la Ville a réalisé en 2009 un diagnostic de l'accessibilité de l'espace public, suivi de la définition d'un plan pluriannuel de mise en accessibilité. Dans ce cadre, de nombreux itinéraires ont été recensés, mesurés, évalués, avec la participation de personnes en situation de handicap, de professionnels et d'associatifs concernés, d'élus et d'agents municipaux. Ces itinéraires permettent de desservir des bâtiments publics, des services, des commerces, des lieux touristiques, de loisirs, etc. Ils sont classés en fonction du risque d'accident, de leur fréquentation actuelle ou potentielle, de critères techniques et financiers pour remédier aux problèmes rencontrés.

Label tourisme et handicap : deux parcours de visites ont obtenu le label :

- Circuit « Ville Fort » : partie ouest de la ville, pour les handicaps auditif et mental.
- Circuit « Quartiers St Etienne et St Mexme » : partie est de la ville, pour les handicaps moteur, auditif et mental.

⁷¹ Voir annexe n°4 : Loi du 11 février 2005 n°2005-102

LOUDUN

La communauté de communes n'a pas la compétence transport cependant on retrouve l'I.M.E. VENIERS – LOUDUN : Institut médico-éducatif accueillant des personnes ayant des déficiences intellectuelles, ou handicapés mentaux légers. Cela doit être pris en compte lors des différentes mises en place de réseau de transport au sein du territoire Loudunais.

Au niveau des départementaux un schéma a été mis en place sur chacun des territoires :

CG 79 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2008-2012

- Axe 1 : Respecter le choix de vie de l'enfant et de l'adulte handicapés
- Axe 2 : Répondre aux besoins spécifiques de prise en Charge
- Axe 3 : L'accessibilité de « tout à tous »

CG 37 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2012-2016

- Axe 1 : à partir de l'analyse des situations et des parcours individuels, améliorer la connaissance des besoins
- Axe 2 : favoriser une meilleure coordination des actions dans une logique territoriale
- Axe 3 : faire évoluer l'offre pour mieux répondre aux besoins des personnes handicapées et à l'évolution de leur demande
- Axe 4 : améliorer la qualité d'accompagnement de vie des personnes handicapées et de leur entourage

CG 86 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2008-2012 avenant 2013-2014

- Axe 1 : La prise en charge des adultes handicapés vieillissants
- Axe 2 : La problématique du handicap psychique
- Axe 3 : L'adaptation des capacités d'accueil pour les personnes qui ne sont pas en capacité de travailler
- Axe 4 : Les services pour les personnes à domicile et les solutions de répit pour les aidants
- Axe 5 : L'homogénéisation des pratiques des établissements
- Axe 6 : La poursuite du soutien à l'insertion professionnelle des personnes handicapées

LES PRINCIPAUX PROJETS

Un projet de territoire d'envergure comme la réouverture d'une ligne de chemin de fer doit prendre en compte l'intégralité des différents projets du territoire qui peuvent impacter son actuelle logique de déplacement.

Cette partie décrit aussi bien les projets en lien direct avec la thématique de transport que les projets de développement du territoire.

LE CENTER PARCS (LES TROIS-MOUTIERS – MORTON)

- **Présentation du projet**

Le projet du Center Parcs a été lancé en 2010 par le groupe Pierre et Vacances Center Parcs qui envisageait la création d'un nouveau village Center Parcs dans l'ouest. Les départements du Maine et Loire, d'Indre et Loire, des Deux Sèvres, et la Vienne étaient en compétition pour accueillir cet investissement touristique majeur.

Le futur Center Parcs sera implanté en Vienne sur un terrain de 264 hectares situé sur les communes de Morton et des Trois-Moutiers. Ce terrain se situe au carrefour du Maine-et-Loire, de la Vendée, de l'Indre-et-Loire et des Deux-Sèvres, dans une région assez touristique grâce à sa proximité avec les châteaux de la Loire et le Futuroscope.

Le futur Center Parcs comprendra 800 cottages construits en bois (Haute Qualité Environnementale) 20 maisons dans les arbres. Il comprendra également un ensemble d'équipements de loisirs et de services d'une surface couverte d'environ 26 000 m² comprenant un espace aquatique, une ferme, un spa, des restaurants, des commerces, des espaces de jeux, des salles de réunion et des équipements sportifs.

Cinq piliers concernant la thématique environnementale sont mis en avant dans ce projet : La nature (partenariat avec WWF), les cottages, l'eau, les activités et les services associés.

Ce parc, qui est le 5^{ème} Center Parcs de France, ouvrira ses portes le 1^{er} septembre 2015.

- **Transports**

Dans les Center Parcs déjà existants, les touristes viennent en majorité avec leur véhicule personnel. Il est donc nécessaire d'avoir un réseau routier développé. Une voie nouvelle de 2,3 km entre le Center Parcs (RD49) et la route Poitiers- Loudun -Saumur, sera financée et réalisée par le Conseil Général pour un coût de 5 millions d'euros.

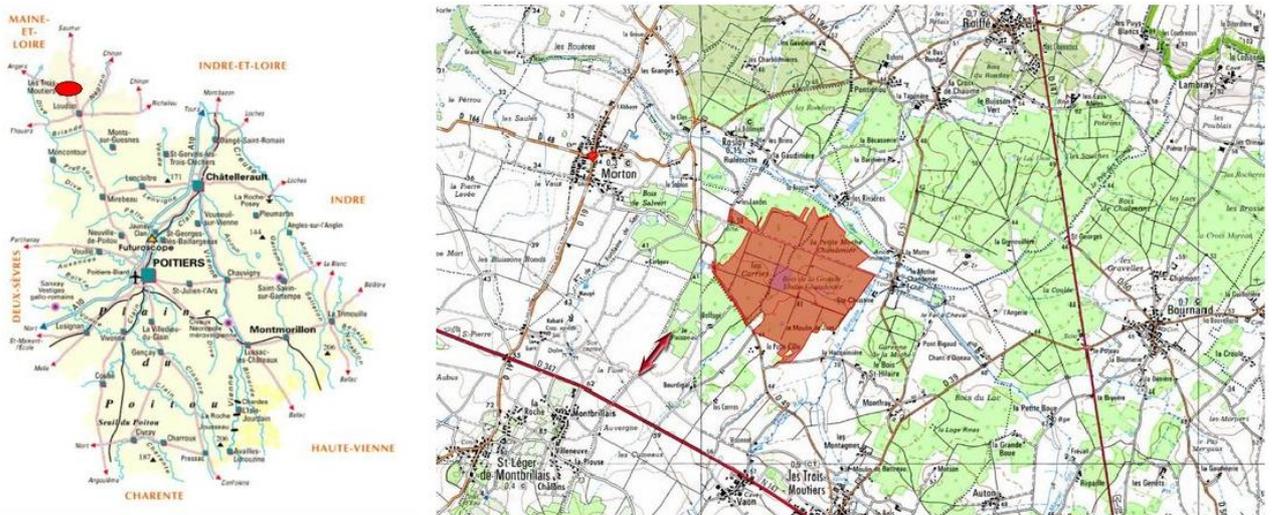
En outre, le terrain accueillant le futur Center Parcs se situe à 10 - 15min de Loudun, à 15 - 20 minutes de Montreuil-Bellay, à 25 - 30min de Chinon, à 30 min de Saumur, à 1h de Poitiers et à 1h10 de Tours par la route et en voiture.

À noter

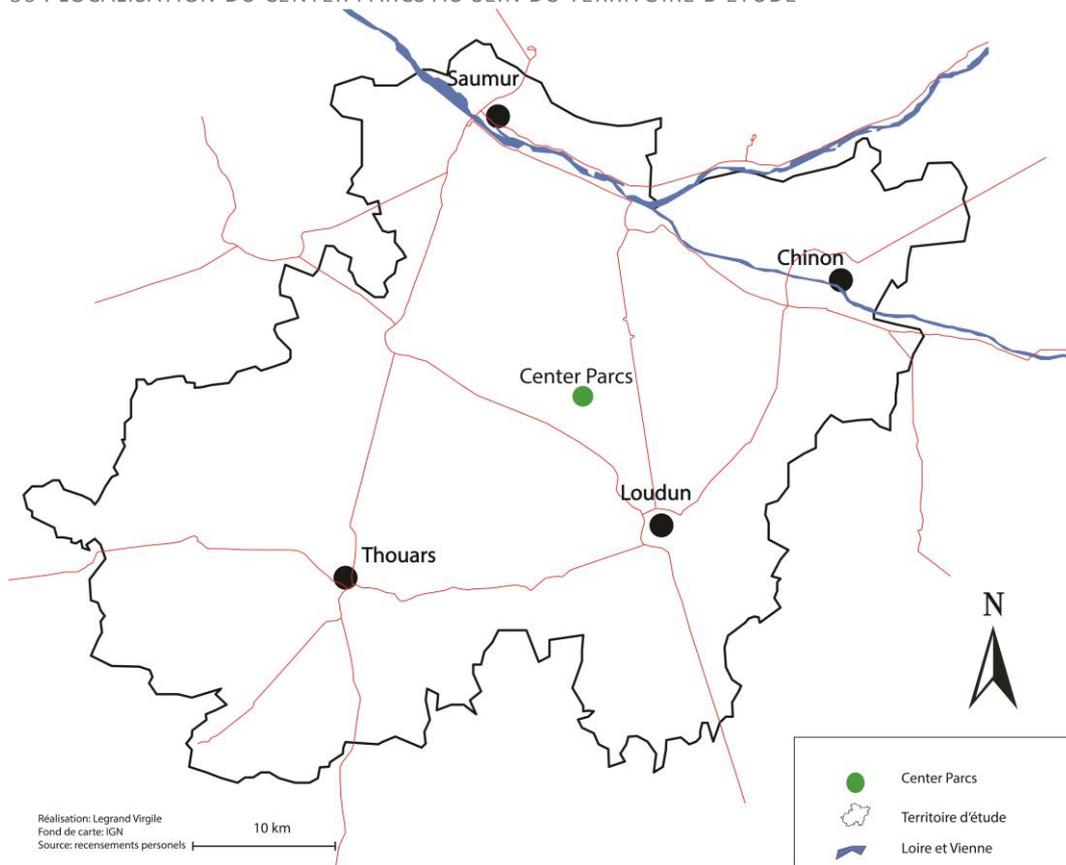
Il est difficile d'y accéder sans voiture sachant qu'il n'y a actuellement pas de réseau de transport en commun à proximité.

En outre, la gare TER la plus proche se situe à Montreuil-Bellay, les gares TGV à Poitiers et Saumur.

CARTE 55: LOCATION DU CENTER PARCS,
(Source : <http://www.cg86.fr>)



CARTE 56 : LOCALISATION DU CENTER PARCS AU SEIN DU TERRITOIRE D'ETUDE



- **Impact économique et emplois**

Ce projet va générer des retombées économiques importantes pour le territoire et le département. En effet, autant d'un point de vue tourisme que emploi, ce projet va permettre de développer le territoire.

Le Center Parcs pourra accueillir jusqu'à 4500 touristes. La fréquentation annuelle devrait s'élever autour de 1,1 million de nuitées, avec un taux d'occupation de 80 % à l'année. En outre, les familles représentent en général 97% de la clientèle de Center Parcs. Cela va, entre autres, permettre de renouveler la clientèle du Futuroscope.

La phase de travaux, va générer entre 600 et 1 000 emplois selon les périodes (2013/2015). Puis 600 emplois seront créés lors de la phase d'exploitation du site ainsi que de nombreux autres emplois plus indirects.

En outre, le Conseil Général a souhaité que des objectifs ambitieux soient intégrés au protocole d'accord signé en décembre 2010 avec le Groupe Pierre et Vacances Center Parcs, par exemple, 85 % des emplois seront attribués aux habitants de la Vienne et 65 % seront attribués à des demandeurs d'emplois. Pour cela, une plateforme partenariale et territoriale a été créée permettant ainsi de mettre en relation différents organismes locaux avec le Center Parc (Pôle Emploi pour l'emploi, la Communauté de Communes du Pays Loudunais pour le logement, l'Agence Touristique de la Vienne pour l'hébergement et la restauration, la Région pour la formation, le Conseil Général Vienne Emploi Insertion pour l'insertion...)

Les produits et sites touristiques locaux seront valorisés, en effet, ce projet va développer les circuits courts notamment pour l'approvisionnement en bois de chauffage, pour les produits de construction, pour l'approvisionnement de la boutique... Le recours aux entreprises locales sera favorisé permettant ainsi de relancer l'économie sur ce territoire.

TRAIN A VAPEUR DE TOURAINE (THOUARS)

L'association Train à Vapeur de Touraine (TVT) a développé le projet culturel et économique qui consiste à mettre en valeur le patrimoine et un savoir-faire dans le domaine du ferroviaire du territoire en faisant circuler une locomotive à vapeur entre Thouars et Loudun (25km).

A l'origine, la circulation d'un train touristique était réalisée entre Richelieu et Chinon, mais depuis 2004, la voie est fermée à la circulation et l'association ne peut plus exercer ses activités.

Voici quelques chiffres obtenus lors de la circulation entre Richelieu et Chinon :

- 25000 voyageurs par an
- 70 œuvres cinématographiques tournées
- 38 véhicules dont 11 classés aux monuments historiques

L'association TVT a engagé depuis 2011 avec le soutien de la Communauté de Communes du Thouarsais, le transfert de son activité à Thouars. Elle a d'ores et déjà l'autorisation de circuler et d'exercer son activité entre Thouars et Loudun. Son objectif est bien sûr de rallier Chinon

Ce projet permet de mettre en valeur les différents sites touristiques du territoire.

Il existe en France 80 sites de chemins de fer touristiques. En 2010, les trains touristiques ont accueilli 3 500 000 voyageurs (+5% par rapport à 2009) qui effectuent en moyenne des parcours d'une quinzaine de kilomètres. Les trains touristiques ont un impact sur l'économie locale et permettent la création de 800 emplois directs.

L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE TOURS

L'objectif de ce projet est d'améliorer les temps de parcours et de capter un maximum de demande de déplacements d'ici 2030 sur le réseau TER. Il a été porté par le conseil régional de la région Centre.

De nombreuses contraintes sont présentes actuellement notamment entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps avec un problème de saturation. Mais également le long de nombreux axes. On peut entre autre citer la ligne Tours – Chinon avec trois points de croisement, une vitesse limitée à 100km/h et un trafic soutenu.

Différents scénarios ont été mis en place :

- **Fil de l'eau** : concevoir un scénario de référence relié à l'évolution démographique.
- **Ciblé** : Rechercher une meilleure desserte sur les axes identifiés comme prioritaires au regard du potentiel.
- **Maximaliste** : Rechercher une meilleure desserte sur tous les axes de l'étoile avec une desserte fine du territoire.
- **Vitesse** : améliorer les temps de parcours sur les principaux axes.
- **Périurbain** : Tester la fonctionnalité périurbaine de l'étoile et dessaturer le complexe Tours/Saint-Pierre.

UN PROJET DE LIGNE TGV RELIANT TOURS A BORDEAUX (SEA : SUD EUROPE ATLANTIQUE), MISE EN SERVICE PREVUE MI-2017

Après 16 ans d'étude, les travaux de la Ligne à grand vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux ont commencé début 2012. Cette ligne Sud Europe Atlantique (SEA) est un des projets les plus importants à l'échelle européenne. Il a pour but de placer Bordeaux à 2h de Paris d'ici 2017.

Ce projet signifie 340 kilomètres de voies nouvelles, 500 ponts et ouvrages d'art, 60 millions de mètres cubes de terre déplacés, plus de 6.000 salariés sur le terrain, et 7,8 milliards d'euros d'investissements (dont 3 milliards de subventions publiques et 1 milliard en provenance de RFF). Ce projet est porté par RFF et conçu par LISEA (ligne SEA Tours – Bordeaux).

Ce projet s'inscrit dans une démarche de développement durable, et a pour but d'aménager et de développer les régions.

En outre, les villes moyennes proches de la ligne seront prises en compte dans ce projet, deux raccordements dont en effet prévus pour Poitiers et Angoulême. De ce fait, les petits territoires tels que le quadrilatère Thouars – Loudun – Chinon – Saumur pourra bénéficier de cette ligne par l'intermédiaire de Tours ou Poitiers.

NIORT TERMINAL, LE PORT DE LA ROCHELLE

Le projet Niort terminal va se mettre en place d'ici fin 2013 pour être opérationnel en 2015. L'idée est de faire de Niort un passage obligé en Poitou-Charentes pour le transport de marchandise sur routes et sur rails.

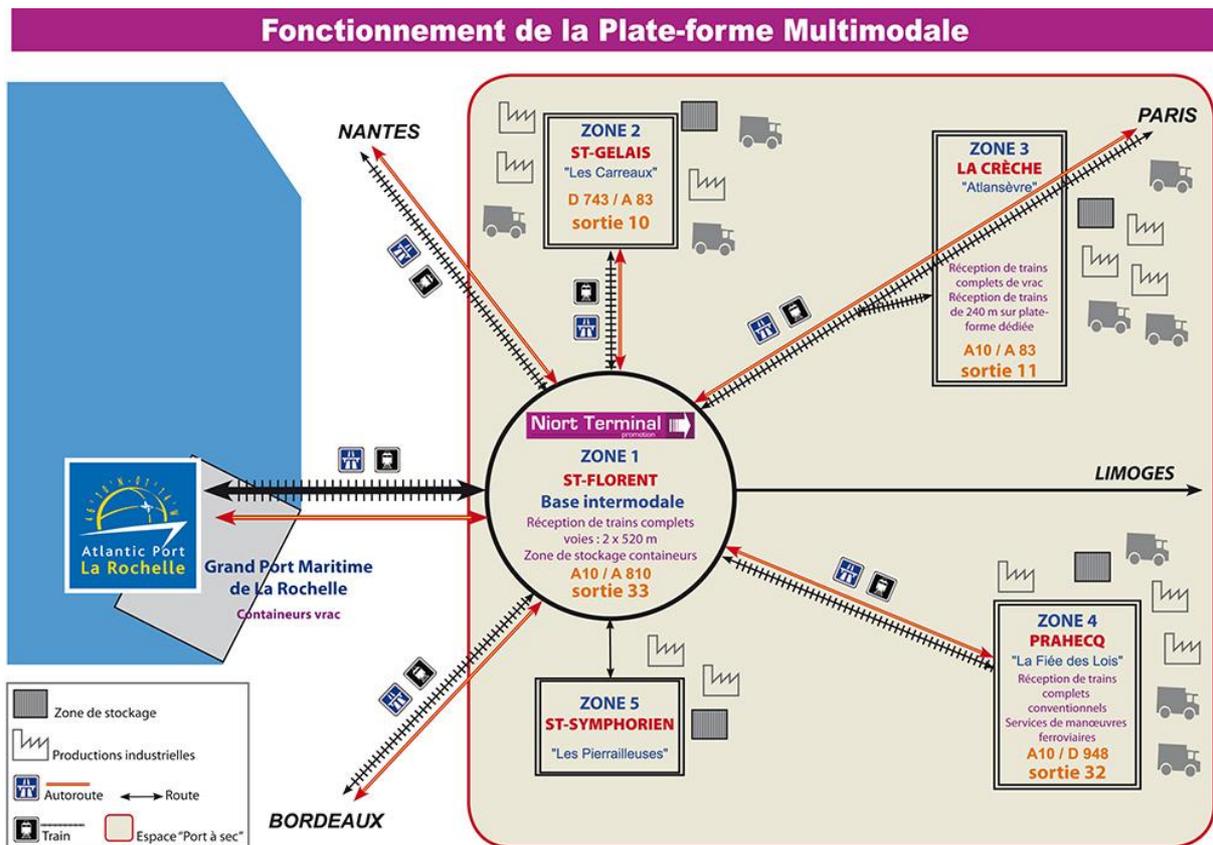
Cet espace est situé au confluent de trois autoroutes (A10, A83 et A810), sur un nœud ferroviaire d'importance nationale et à proximité du Grand Port Maritime de la Rochelle. La situation exceptionnelle du bassin niortais en termes d'infrastructures de communication ainsi que le développement du Port de La Rochelle a permis la mise en place de ce projet, permettant le développement de ce territoire.

Le bassin Niortais tend à redynamiser son étoile ferroviaire en développant les relations avec les différents modes de transport.

A noter

Cette gare va devenir une plateforme multimodale permettant de développer un certain nombre d'entreprises qui ont besoin du transport ferroviaire pour leurs marchandises.

Niort terminal a pour objectif de doter le territoire d'un outil multimodal performant, et de répondre aux besoins en matière de transport ainsi que de développer les entreprises et l'économie locale.



LA GARE DE L'IMAGE (LOUDUN)

- **Présentation du projet**

À noter

Le projet de la gare de l'image vise à utiliser la gare de Loudun comme une gare de tournage et comme un pôle d'image.

Au croisement des régions Centre, Pays de la Loire et Poitou Charentes, ce projet a pour objectif de développer le pôle audiovisuel et de jouer favorablement sur l'image des régions concernées.

Ce projet s'articule autour de trois pôles principaux qui sont :

- Un pôle cinématographique
- Un pôle multimédia
- Un pôle pédagogique et culturel

La ville de Loudun et ses alentours possèdent un patrimoine naturel et culturel riche notamment avec la présence de nombreux châteaux (à Thouars, les Trois-Moutiers, Chinon...) et comme vu dans le paragraphe précédent (Train à Vapeur de Touraine), il existe un patrimoine ferroviaire exceptionnel.

Ce projet a un aspect économique, avec des retombées économiques directes en termes d'emplois, de dynamique et d'image du territoire, un aspect social, un aspect pédagogique avec une mise en relation avec les lycées alentours, notamment Guy Chauvet qui propose une option audio-visuel.

Les locaux qui devraient recevoir ce projet ont, d'ores et déjà, été achetés par la mairie de Loudun.⁷²

FUTURE ZONE COMMERCIALE CAREO (LOUDUN)

Une étude pour la faisabilité d'une zone commerciale à Loudun a été lancée en 2009 en parallèle avec la révision du PLU, qui prendra donc en compte les futurs aménagements commerciaux de périphérie, tout en protégeant le commerce de proximité de centre-ville et pour l'accueil de nouveaux métiers de l'artisanat.

Une zone commerciale de 13800m² à proximité de l'actuelle zone artisanale est donc prévue pour septembre 2014.

À noter

Elle inclut une grande surface alimentaire, un magasin de bricolage, huit enseignes spécialisées notamment dans l'équipement de la maison et de la personne et un pôle auto (station essence, lavage et centre auto).

⁷² M. Cheminade, élu à la ville de Loudun.

CARTE 57: LOCALISATION DE LA FUTURE ZONE COMMERCIALE
(Source : Groupe Chesse)



PROJET DE VIENNOPOLE (LOUDUN)

Un label a été mis en place par le conseil général de la Vienne, destiné à récompenser les zones d'activité qui développent un site et une qualité d'accueil optimaux afin d'attirer les entreprises qui souhaiteraient s'y installer.

Ce projet doit répondre à plusieurs exigences et doit prendre en compte la création de capacités d'accueil pour les nouvelles entreprises, le réaménagement des espaces verts, l'amélioration de la voirie et de la signalétique ainsi qu'une mission d'assistance et de prospection de nouvelles entreprises.

Lors de l'établissement du cahier des charges, la ville de Loudun devait respecter un certains nombres de critères afin d'obtenir ce Label (la plupart a été atteinte) :

- Une ville de plus de 5 000 habitants
- Une surface de 20 à 30 ha
- Des parcelles pouvant répondre à l'accueil de projets de 20 000 m²
- 20 à 30 % d'espaces paysagers
- Une offre immobilière inter-entreprises
- Une signalétique claire ~
- Une animation économique de la zone ~
-

LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD ; CHINON)

La communauté de Communes de Chinon a établi un PADD qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune de Chinon à horizon 2015. Ce projet s'appuie sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui établit un diagnostic détaillé de la situation actuelle et des enjeux.

Ce projet urbain a été mis en place après concertation de la population. Il tend à suivre deux orientations majeures :

- La sauvegarde des paysages naturels et culturels
- La réponse aux objectifs de croissance.

À noter

La ville de Chinon tend à préserver son patrimoine architectural et naturel riche (la forteresse de Chinon, la Vienne). Elle cherche également à respecter un certain nombre d'objectifs en lien avec le développement durable.

EXTENSION DE LA Z.C. DU BLANC CARROI (CHINON)

Au nord de la Ville, la ZI Nord et une ZAC « Plaine des Vaux » sont en plein développement. Cette dernière est en extension avec l'aménagement d'une zone commerciale : ZC du Blanc Carroi, délégué au cabinet CHESSE, et avec le développement de la ZA de la Plaine des Vaux destinée à l'accueil d'artisans.



PROJET D'ÉQUIPEMENT AQUATIQUE (THOUARS)

Un projet d'un nouvel équipement aquatique est en train de se mettre en place sur une parcelle de 13 000m² au nord-ouest de Thouars à Sainte Radegonde.

À noter

L'objectif de ce projet est de renforcer l'attractivité du territoire en offrant un complexe sportif, social et ludique, tout en respectant les grands principes du développement durable (réflexion sur le traitement et l'usage de l'eau, insertion dans le site, mise en place d'une isolation par l'extérieur...).

D'autres enquêtes conjointes ont été lancées concernant:

- L'amélioration des voies d'accès à Thouars et Sainte Radegonde
- La comptabilité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et la communauté de Communes du Thouarsais.
- La diversité des activités proposées et le développement durable.

PROJETS ROUTIERS ET AUTOROUTIERS

Il n'existe actuellement pas de projets autoroutiers à proximité de notre territoire d'étude qui reste encadré par deux autoroutes : l'A10 (Paris – Bordeaux) et l'A85 (Tours – Angers).

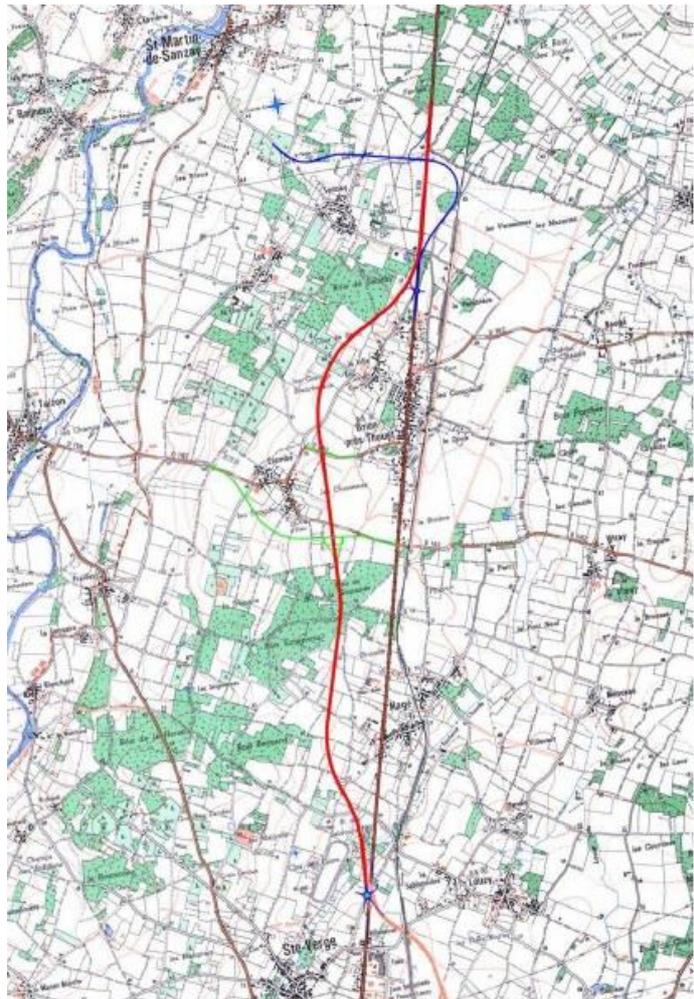
En revanche, quelques projets routiers sont apparus au cours des dernières années, qu'ils soient en cours de réalisation ou simplement évoqués.

THOUARSAIS

- **Déviation de Brion-près-Thouet**

CARTE 58 : LOCALISATION DE LA DEVIATION
DE BRION-PRES-THOUE
SOURCE : CETE OUEST

Les travaux de la déviation de Brion-près-Thouet ont débuté en 2011. Ce projet consiste en la création d'une trois voies évolutive en 2 x 2 voies sur un tronçon de 11km localisé entre le nord de l'agglomération Thouarsais (Brion-près-Thouet) et le Maine-et-Loire.⁷³



⁷³ Source : Conseil Général des Deux-Sèvres

Le projet s'est justifié par l'importance du trafic actuel entre les villes de Thouars et Montreuil-Bellay (plus de 12 000 véhicules par jour dont près de 10% de poids lourds).

Le coût du projet estimé à près de 28 M€ s'inscrit dans la continuité de plusieurs travaux de déviation engagés par le Conseil Général des Deux-Sèvres dont celles de Vouillé, Mongon et Mazières-en-Gâtine. Les travaux devraient prendre fin en 2015.

- **Autres projets**

Le projet d'une évolution du réseau routier au Sud-Ouest de l'agglomération thouarsaise (entre Thouars, Bressuire et Faye-l'Abbesse) est actuellement étudié.⁷⁴

LOUDUNAIS

- **Modernisation de l'axe Poitiers – Loudun⁷⁵**

La modernisation des anciennes routes nationales est l'un des grands enjeux du Conseil Général de la Vienne. A ce titre, celui-ci a lancé une étude d'aménagement à long terme de l'axe Poitiers – Loudun – Maine-et-Loire (RD 347) afin de définir les aménagements à proposer, la liste des travaux à réaliser et leur programmation.

Aucune conclusion à l'étude n'a cependant encore été donnée.

- **Barreau du Center parcs⁷⁶**

Afin de desservir le futur Center Parcs, le Conseil Général de la Vienne devrait réaliser un barreau de liaison entre la route Loudun – Montreuil-Bellay (RD 347) et la route desservant le bois de la Mothe-Chandenier (RD 49) où sera implanté le parc.

Ce barreau devrait être réalisé avant l'ouverture officielle du parc prévue pour 2015.

CHINONNAIS

- **Renforcement de l'axe Chinon – Bourgueil**

La Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Chinon fait du renforcement de l'axe Chinon – Bourgueil l'un des principaux objectifs de la commune à moyen terme.

Le renforcement de cet axe actuellement supporté par la route départementale 749 (2 voies) permettrait à la commune un meilleur raccordement à l'autoroute A85, ce qui confère au projet un véritable intérêt économique.

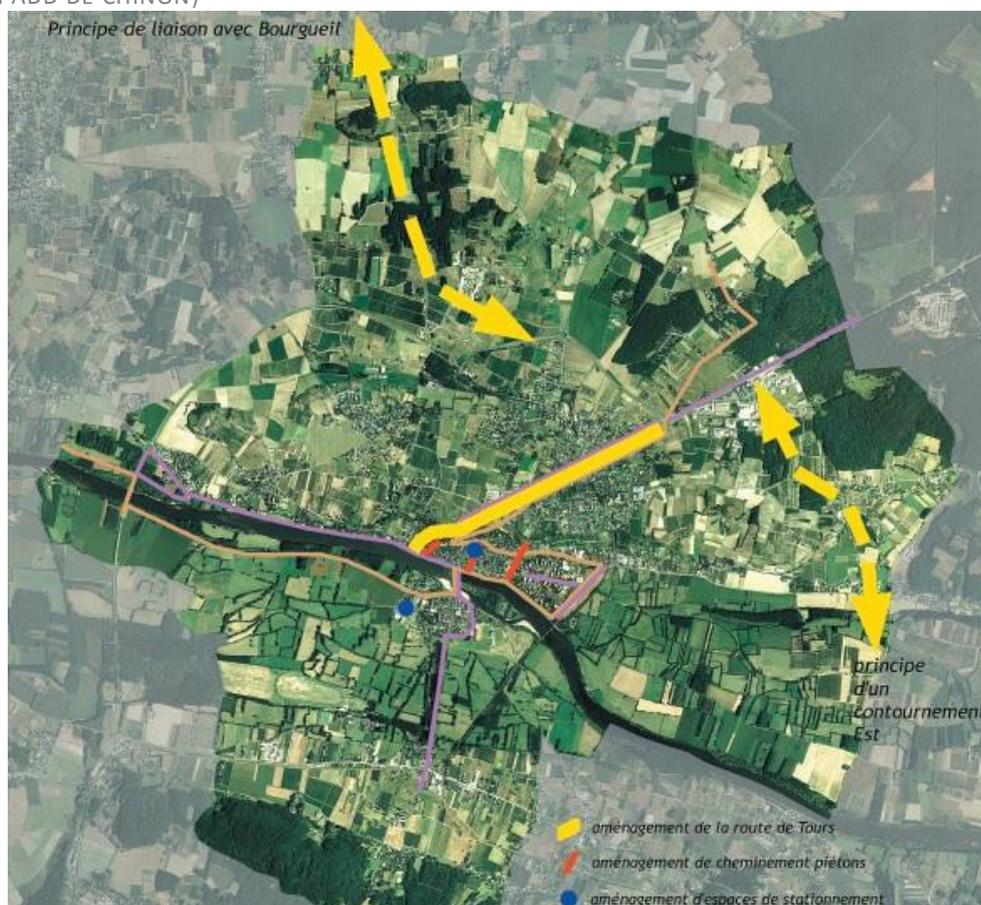
⁷⁴ Source : CETE Ouest

^{75 4} Source : Conseil Général de la Vienne

- **Contournement Est de Chinon**

Le principe d'un contournement Est de Chinon a été approuvé dans le PADD de la commune. Celui-ci permettrait la mise en place d'un véritable périphérique autour de Chinon et limiterait le trafic dans le centre-ville.

FIGURE 2 : PRINCIPAUX OBJECTIFS DE DEPLACEMENT DE CHINON
(Source : PADD DE CHINON)



PROJETS HORS TERRITOIRE

La plupart des projets routiers du territoire ne sont ainsi pour la plupart qu'évoqués et ne concernent pas d'aménagements visant à relier le Thouarsais, le Loudunais et le Chinonais entre eux.

À noter

A l'inverse, ces projets ont pour but le développement des liaisons entre le territoire et le Maine-et-Loire.

Par ailleurs, on constate également quelques projets localisés à proximité du territoire mais tournés vers son extérieur, dont notamment :

- Mise en 2 x 2 voies de la RN 249 reliant Bressuire à Cholet (mise en service en 2014)
- Renforcement de la RN 10 reliant Bourgueil à Vivy, route parallèle à l'autoroute A85 passant à proximité de Saumur (projet déclaré d'intérêt général)
- Création d'une voie express 2 x 2 voies sur la RN 149 reliant Bressuire à Parthenay (projet à l'étude)

CAS N°1 : AUCUN PROJET N'EST EFFECTUE

Avant toutes choses, il est nécessaire de préciser que les différentes villes du territoire d'étude, Thouars, Loudun et Chinon ne vont pas évoluer de la même manière au cours du temps. La ville de Loudun est plus concernée par cette étude car elle est enclavée et n'a pas de moyen de déplacement performant.

EVOLUTION DE LA POPULATION

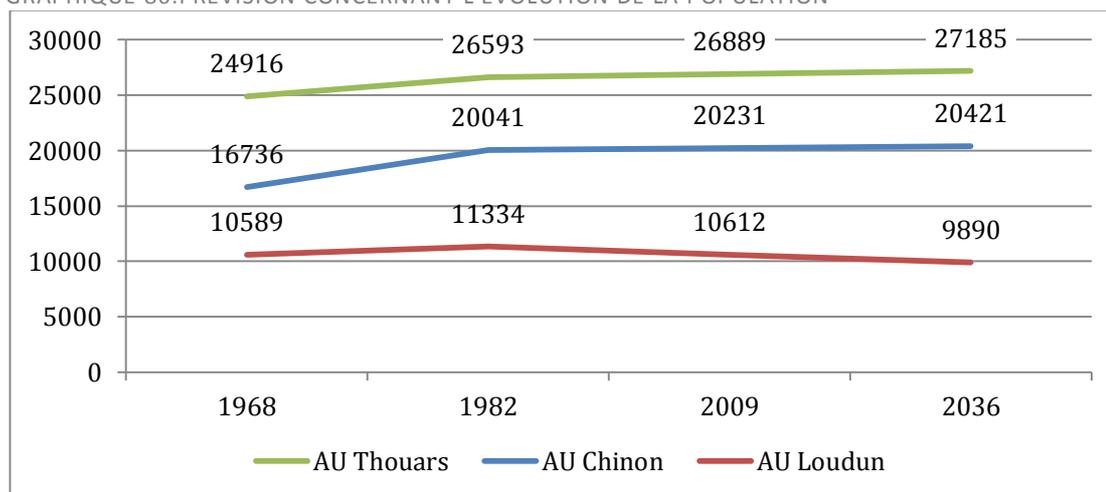
• Evolution démographique

Dans l'aire urbaine de Thouars et Chinon, la population croît et celle de l'aire urbaine de Loudun décroît. A l'échelle nationale,

SI LES TENDANCES DEMOGRAPHIQUES RECENTES SE MAINTIENNENT, LA FRANCE METROPOLITAINE COMPTERA 73,6 MILLIONS D'HABITANTS AU 1^{ER} JANVIER 2060, SOIT 11,8 MILLIONS DE PLUS QU'EN 2007. LE NOMBRE DE PERSONNES DE PLUS DE 60 ANS AUGMENTERA, A LUI SEUL, DE PLUS DE 10 MILLIONS. EN 2060, UNE PERSONNE SUR TROIS AURA AINSI PLUS DE 60 ANS. ⁷⁷

Sur les différentes villes de notre territoire, si les évolutions démographiques se maintiennent, la ville de Loudun perdra de la population contrairement aux villes de Thouars et Chinon qui se développeront.

GRAPHIQUE 86:PREVISION CONCERNANT L'EVOLUTION DE LA POPULATION



⁷⁷ Source : INSEE : Projections de population à l'horizon 2060

Le graphique ci-dessus permet d'avoir une estimation de l'évolution démographique dans les différentes aires urbaine. Cependant, comme vu dans le diagnostic, les villes-centres des aires urbaines (les villes de Thouars, Loudun et Chinon) tendent à perdre de la population alors que les villes alentours en gagnent.

- **Chinon**

Si l'on se base sur l'hypothèse que l'évolution de la population reste constante, la ville de Chinon et son aire urbaine vont gagner de la population d'ici les années 2030.

- **Thouars**

De même, l'aire urbaine de Thouars va gagner de la population. Cependant, si l'on prend en compte le fait qu'actuellement il n'y a aucune liaison directe avec les grandes villes (les lignes existent mais elles ne sont pas très performantes), la ville de Thouars risque de subir le même sort que Loudun. En effet, sans relation avec les grandes villes, elle risque de s'enclaver ou de voir partir sa population.

- **Loudun**

Sans amélioration au niveau des transports en commun, la ville de Loudun et son aire urbaine risque de perdre de la population et de s'enfermer. Elle se situe actuellement au milieu d'un territoire très mal desservi contrairement aux villes alentours (Chinon, Saumur, Poitiers).

- **Vieillessement de la population**

La France va connaître un vieillissement de la population, en effet, comme vu précédemment à partir de l'hypothèse de l'INSEE, d'ici 2060, 1/3 de la population aura plus de 60 ans.

Évolution de la population de la France métropolitaine de 1960 à 2060 (scénario central de projection)

Année	Population au 1 ^{er} janvier (en milliers)	Proportion (%) des					Solde naturel (en milliers)	Solde migratoire (en milliers)
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65-74 ans	75 ans et +		
1960	45 465	32,3	51,0	5,1	7,3	4,3	298,9	140
1970	50 528	33,1	48,8	5,2	8,1	4,7	308,1	180
1980	53 731	30,6	52,4	3,0	8,3	5,7	253,3	44
1990	56 577	27,8	53,2	5,1	7,1	6,8	236,2	80
2000	58 858	25,6	53,8	4,6	8,8	7,2	243,9	70
2007	61 795	24,8	53,8	4,9	8,1	8,5	263,9	100*
2015	64 514	24,2	51,0	6,2	9,3	9,3	201,5	100
2020	65 962	23,9	49,6	6,0	11,0	9,4	173,2	100
2025	67 285	23,5	48,4	6,1	11,1	10,9	154,1	100
2030	68 532	23,0	47,5	6,0	11,1	12,3	142,1	100
2035	69 705	22,6	46,7	5,9	11,1	13,6	120,0	100
2040	70 734	22,4	46,6	5,3	11,1	14,7	82,4	100
2050	72 275	22,3	45,9	5,6	10,2	16,0	31,9	100
2060	73 557	22,1	45,8	5,4	10,5	16,2	+ 30,6**	100

* Solde migratoire issu de la projection.

** Chiffre pour l'année 2059. Les projections s'arrêtent au 1er janvier 2060. Le solde naturel de l'année 2060, différence entre les naissances de 2060 et les décès de cette année n'est donc pas projeté.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, estimations de population et statistiques de l'état civil jusqu'en 2007 et projection de population 2007-2060.

Ce tableau récapitule l'hypothèse de l'INSEE concernant l'évolution de la population en France selon les tranches d'âge. Si on s'intéresse à l'évolution entre 2007 et 2035, on remarque que le nombre de personnes ayant moins de 20 ans diminue considérablement (on passe de 24 800 en 2007 à 22 000 en 2035). A l'inverse, la proportion des personnes de plus de 60 ans croît (on passe de 25 000 en 2007 à 36 000 en 2035). La France va connaître un vieillissement de la population considérable.

En ce qui concerne notre territoire, nous avons vu dans le diagnostic socio-économique que la part des personnes de plus de 60 ans dans les aires urbaines de Chinon, Loudun et Thouars était respectivement 26,6%, 29% et 26,3%, en comparaison ce taux est d'environ 22% en France. La population est donc relativement âgée et ce phénomène va s'accélérer dans les années à venir. Si aucun mode de transport performant n'est mis en place sur le territoire pour les scolaires, les travailleurs et les chercheurs d'emploi, ceux-ci auront tendance à quitter le territoire. Cette information est relativement vraie pour la ville de Loudun qui, comme vu précédemment, est relativement enclavée.

Par ailleurs, de jeunes habitants du Loudunais (internes du lycée Marc Godrie de Loudun, Espace Jeunes de Loudun) ont pu s'exprimer quant à leur vision sur leur avenir et celui de leur territoire. La majorité d'entre eux ont souligné le manque d'attractivité du territoire, et notamment sur le Loudunais, en expliquant qu'il leur était fréquent de se rendre sur des villes plus importantes comme Tours, Poitiers ou Angers pour combler le manque de services mais également pour se divertir. A l'heure d'aujourd'hui, peu d'entre eux désirent s'installer sur le territoire dans les années à venir, en raison d'un manque de services, d'emploi et d'un réseau de transport suffisamment important pour leur y permettre l'accès. Cette impression va ainsi dans le sens d'une perte de la jeune population du territoire.

EVOLUTION DES SERVICES

- **Chinon**

Actuellement la ville de Chinon propose de nombreux services liés notamment au tourisme. La ville de Chinon a pour projet l'extension de la ZC du Blanc Carroi au Nord de Chinon. Cependant, la liaison Thouars – Loudun – Chinon a peu d'influence sur les services de cette ville

- **Loudun**

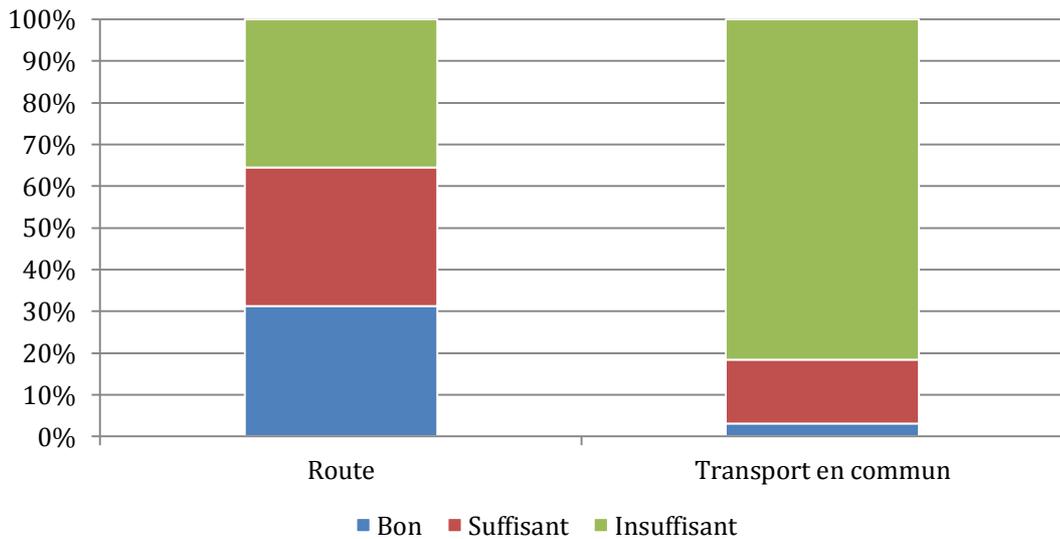
Actuellement les services proposés à Loudun sont essentiellement situés en centre-ville. Cela permet un déplacement indépendant de la voiture pour une majorité des Loudunais. Cependant, avec l'arrivée de la ZC Caréo en 2014, de nombreux commerces et services seront déplacés au Sud – Ouest de la ville. Ainsi l'éloignement des services influe sur l'utilisation de la voiture. De nombreux parkings sont prévus pour accueillir les clients, cette zone commerciale risque de concurrencer puis d'entraîner la fermeture de certains petits commerces de proximité et va inciter les habitants à prendre leur voiture pour aller faire leurs achats ce qui apparaît comme contradictoire avec la hausse du carburant.

Le Center Parcs va attirer des touristes et va permettre de développer légèrement les territoires alentours. Cependant, il va se situer sur deux petites communes ne possédant pas de transport en commun, alors bien que la majorité des touristes viennent dans ces parcs avec leur véhicule personnel, certaines personnes souhaitant y travailler seront pénalisées du fait du coût de l'essence ou de l'incapacité à se déplacer seul.

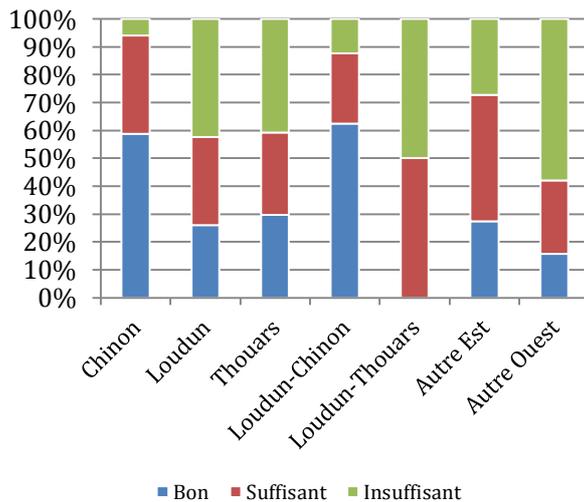
Actuellement, le nombre de logements est relativement important sur le territoire d'étude et il a augmenté de façon considérable entre 1999 et 2009 notamment à Chinon et Loudun. Si on s'appuie toujours sur l'hypothèse de l'INSEE pour les évolutions démographique, on peut en déduire que le nombre de logements vacants va augmenter sur Loudun, avec un départ de la population. De ce fait, le prix de l'immobilier risque de chuter, même si cela est contradictoire, la baisse du prix de l'immobilier va peut-être inciter certaines familles à venir s'installer à Loudun. Ce phénomène reste tout de même insignifiant face aux conséquences de l'absence de ligne et donc du départ de la population.

TRANSPORTS

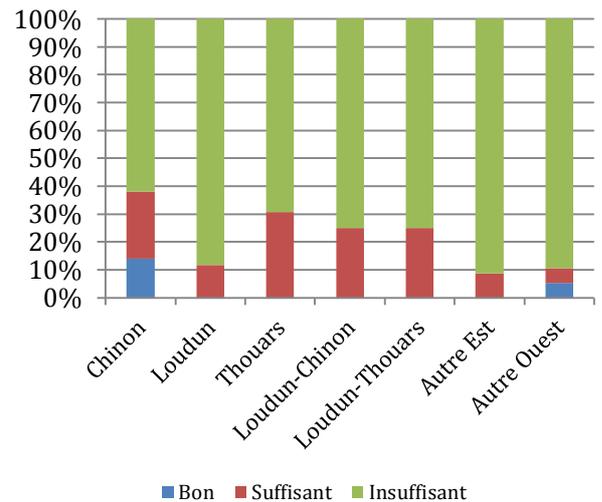
GRAPHIQUE 87 : NIVEAU DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE RESIDENCE



GRAPHIQUE 88 : NIVEAU DE DESSERTE EN INFRASTRUCTURES ROUTIERES SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE



GRAPHIQUE 89 : NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE



L'enquête usager montre que la majeure partie de la population interrogée estime le niveau de desserte en transport en commun de leur commune très insuffisante (près de 82%), au

contraire du niveau de desserte en infrastructures routières qui varie fortement selon la commune de résidence des personnes interrogées.

En effet, on constate que la population de Chinon est davantage satisfaite de sa desserte routière (94% de réponses « bon » ou « suffisant ») que celles de Loudun (57%) ou Thouars (59%). Ce chiffre peut s'expliquer par la fréquentation relativement modérée de grands axes reliant Chinon aux principales villes (Tours, Loudun, Bourgueil, Saumur) à l'inverse de Loudun et Thouars dont les routes en direction de Saumur accueillent une grande part de poids lourds (plus de 1000 poids lourds par jour).

Le réseau de transport en commun est quant à lui jugé insuffisant par une grande majorité de la population interrogée. L'insatisfaction est particulièrement importante sur Loudun (88%) mais aussi par les communes Autre Est (91%) et Autre Ouest (89%)⁷⁸. Ces communes partagent la caractéristique d'un réseau de transport en commun bien moins développé qu'à Thouars et Chinon (notamment en termes de desserte ferroviaire).

Un récapitulatif de l'offre de transport existante a été effectué dans l'étude de mobilité.

- **Chinon**

Il existe un réseau de transport en commun relativement performant à Chinon avec entre autre les lignes de bus interurbain et la ligne Tours – Chinon. Cette ville est bien desservie, cependant, il existe un risque pour que Chinon se transforme à long terme en cité dortoir, notamment avec la liaison Tours - Chinon. En effet, de nombreuses personnes travaillent sur Tours et viennent habiter à Chinon pour la qualité de vie ou les prix de l'immobilier moins élevés.

- **Thouars**

Le réseau de bus de la communauté de commune de Thouars reste limité. En effet, bien que celui-ci dessert une grande partie du territoire communal, il n'est effectif que les jours de marché (mardi et vendredi), avec un unique aller-retour sur chacun des 14 circuits. Le Transport à la Demande intercommunal est en revanche bien plus fonctionnel. Desservie par la ligne ferroviaire La-Roche-sur-Yon – Tours, la ville de Thouars est aujourd'hui davantage tournée vers Saumur-Tours que vers Bressuire en raison des importantes différences de fréquentation entre les deux directions.

- **Loudun**

Loudun est très mal desservi par les transports en commun. Il existe quelques lignes de car notamment vers Poitiers, Châtellerauld ou vers Chinon et Thouars mais elles sont peu efficaces et peu adaptées à la population. En effet, les personnes touchées par ce réseaux de bus sont les scolaires, les horaires ne conviennent pas aux travailleurs ou aux personnes âgées par exemple. Il est donc très difficile de se déplacer sans sa voiture à proximité de Loudun.

La ligne de car Thouars – Loudun – Chinon est en effet essentiellement fréquentée par des scolaires, il est très difficile de circuler entre ces trois villes si on ne possède pas de voiture. Cependant, bien qu'en milieu rural il existe peu d'alternative à la voiture, celle-ci va entraîner de nombreuses contraintes pour la population en raison de la hausse du coût du carburant.

⁷⁸ Voir annexe : Présentation du questionnaire

FRET

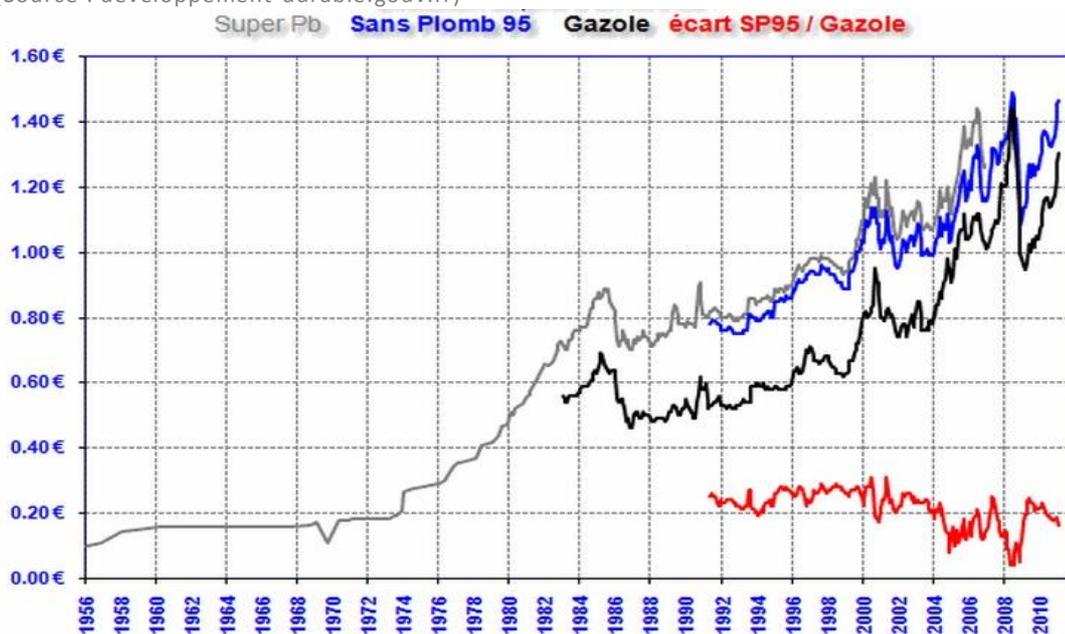
Pour le fret, la montée en puissance du transport routier se tarira avec l'augmentation du prix du gasoil (environ 2,31€ en 2020⁷⁹) mais également avec la mise en place de certaines réglementations, comme l'instauration de l'éco-redevance poids-lourds au 1^{er} octobre 2013 (redevance kilométrique sur le réseau routier national non concédé et dont le taux est compris entre 0,025€ et 0,20€ par kilomètre). Cela risquera de mettre en péril les petites et moyennes entreprises qui verront leurs frais de livraison augmenter sans pouvoir les contrôler. Ce sera également le cas des agriculteurs et des coopératives agricoles devant renoncer à certains contrats sous contraintes de coûts.

La desserte routière des territoires qui ne sont pas connectés à des modes de transport autre que la route sera alors grandement amputée. Ce sera le cas de Loudun qui très peu desservi autrement que par la route pourrait voir ses entreprises à portée locale ou mondiale (comme Agritubel) se délocaliser à quelques kilomètres pour rejoindre des villes desservies par le train.

De plus, le budget des routes étant dans les plus importants des collectivités locales, le transport sur route abîme de façon accrue les réseaux routiers et entraînent donc un coût élevé pour la collectivité que les transporteurs ne paient pas. Ainsi, en temps de crise, et avec la paupérisation du Nord-Vienne, les infrastructures routières seront de plus en plus dures à entretenir du fait d'une redistribution par l'impôt de moins en moins importante.

EVOLUTION DU COUT DU CARBURANT

GRAPHIQUE 90 : EVOLUTION DU PRIX DES CARBURANTS ENTRE 1956 ET 2010 (€/L)
(Source : developpement-durable.gouv.fr)



⁷⁹ http://lexpansion.lexpress.fr/economie/l-essence-peut-elle-cesser-d-augmenter_283713.html

GRAPHIQUE 91 : EVOLUTION DU PRIX DES CARBURANTS DE 2007 A 2013 (CTSE€/L)
(Source : developpement-durable.gouv.fr)



L'utilisation de la voiture est fortement contrainte aux variations du prix des carburants.

En France et partout dans le monde, celui-ci a subi une hausse continue et particulièrement soutenue qui a débuté avec le premier choc pétrolier en 1973 (+550% au cours des quarante dernières années).

Malgré la chute du cours du pétrole en 2008 (crise des sub-primes), la hausse est repartie de façon tout aussi spectaculaire en 2009. Au cours de ces quatre dernières années, le prix du litre de Gazole, de Sans Plomb 95 et de Sans Plomb 98 a ainsi augmenté de près de 35%. L'actuelle période de récession économique est un phénomène qui, couplé au caractère épuisable du pétrole, annonce une hausse continue du coût des carburants que les différentes actions gouvernementales ne pourront compenser.

En raison de l'actuelle dépendance des habitants de notre territoire d'étude vis-à-vis de la voiture, l'augmentation du coût de l'essence est un phénomène des plus préoccupants. Le manque de transports doux sur le territoire (et notamment de transports en commun) entraînera inexorablement une augmentation de la part des revenus consacrés au transport (actuellement supérieure à 20%). La population du territoire d'étude, marquée par de faibles revenus (notamment sur l'aire urbaine de Loudun), devrait donc éprouver de grandes difficultés à gérer ces coûts supplémentaires.

Ainsi, l'économiste Jean-Luc Ginder, membre du conseil supérieur du commerce extérieur français estime qu'en 2020 le prix de l'essence atteindra 2,72 € le litre, et 9,65€ en 2030⁸⁰. C'est pourquoi nous avons réalisé deux matrices présentant les coûts de carburant actuellement, et à l'horizon 2020.

⁸⁰ http://lexpansion.lexpress.fr/economie/l-essence-peut-elle-cesser-d-augmenter_283713.html

FIGURE 3 : MATRICES DES COUTS DE CARBURANT ET DES TEMPS DE TRAJET EN 2013 ET 2020
 (Sources : viaMichelin ; Google maps ; prix-carburant.gouv.fr ; prix au 15 mai 2013)

temps	distance	Thouars	Loudun	Chinon	Tours			
						SP95	diesel	
Thouars			29,5	25,1	53,5	47,5	96	95,7
			2,92 €	1,90 €	5,47 €	3,55 €	10,62 €	6,90 €
Loudun		28,5	25,1		27	24,9	70	72,6
		2,94 €	1,96 €		2,72 €	1,81 €	7,93 €	5,28 €
Chinon		53	48,0	27	24,8		47,5	46,7
		5,68 €	3,63 €	2,77 €	1,77 €		5,55 €	3,55 €
Tours		94,5	95,1	73,35	67,0	47,5	46,8	
		10,65 €	6,87 €	7,83 €	5,05 €	5,36 €	3,46 €	

temps	distance	Thouars	Loudun	Chinon	Tours			
						SP95	diesel	
Thouars			29,5	25,1	53,5	47,5	96	95,7
			5,29 €	3,39 €	9,91 €	6,34 €	19,24 €	12,32 €
Loudun		28,5	25,1		27	24,85	70	72,55
		5,26 €	3,35 €		4,87 €	3,10 €	14,20 €	9,04 €
Chinon		53	48	27	24,8		47,5	46,65
		9,93 €	6,31 €	4,84 €	3,08 €		9,70 €	6,17 €
Tours		94,5	95,1	73,35	67	47,5	46,8	
		19,23 €	12,18 €	14,13 €	8,95 €	9,67 €	0,00 €	

La population de notre territoire d'étude apparaît aujourd'hui comme relativement pauvre et se caractérise par des revenus bien inférieurs à la moyenne nationale, qui s'expliquent notamment par une grande part d'ouvriers et d'employés au sein de la population.

Ce phénomène de paupérisation est amené à s'amplifier progressivement sur le territoire, en particulier si aucune évolution n'intervient en terme de mobilité (insuffisance du réseau de transport en commun et prédominance de la voiture individuelle) :

- En raison de l'augmentation du coût du carburant, les déplacements qui aujourd'hui se réalisent essentiellement en voiture individuelle deviendront de plus en plus compliqués à réaliser si aucune solution n'est trouvée pour enrayer la raréfaction du pétrole. La part du budget à investir pour chaque ménage dans le transport (aujourd'hui supérieure à 20% pour les ouvriers, employés et professions intermédiaires) sera amenée à augmenter au détriment des autres besoins (alimentation, logement, loisirs, ...)
 - Le réseau actuel de transport en commun ne permet pas à la population active de se rendre sur son lieu de travail sauf en utilisant la voiture. Avec l'augmentation du coût de l'utilisation de la voiture, il deviendra donc de plus en plus difficile de trouver un emploi accessible (notamment en cette période de récession économique). La paupérisation de la population en devient la conséquence directe.
 - Le territoire d'étude se caractérise par une offre en enseignement supérieur particulièrement faible, notamment sur le Loudunais. De ce fait, de nombreuses personnes se voient contraintes de s'orienter vers les plus importants pôles étudiants (Tours, Poitiers, Angers...).
- Cependant, étant donné le coût pour réaliser la navette domicile-étude, de nombreux jeunes font le choix de rester sur le territoire et de se contenter de l'offre présente. Par conséquent, peu d'habitants sont formés à des formations supérieures qui engendrent des métiers à hauts revenus.
- Les jeunes ayant malgré tout opté pour une formation supérieure se heurtent au fait que peu d'emplois qualifiés se retrouvent sur le territoire (9,1% d'emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures). Ceux-ci doivent donc trouver un emploi à l'extérieur du territoire et, en raison du coût des déplacements et la faible offre en transport en commun, se voient contraints de s'installer en dehors du territoire qui perd des ménages à hauts revenus.

Le territoire Loudunais disposant de la plus faible offre en transport en commun est naturellement le plus exposé à ce risque de paupérisation. A l'inverse, le Chinonais est le plus protégé.

AVANTAGES ET INCONVENIENTS

TABLEAU 27 : MATRICE SWOT - EFFETS DU CAS N°1

		Positif	Négatif
Origine interne		<p><u>Forces</u></p> <p>Attractivité du territoire augmentée grâce au Center Parcs et aux différents projets des communes</p>	<p style="text-align: center;"><u>Faiblesses</u></p> <p>Impossibilité de rejoindre le Center Parcs sans véhicule personnel</p> <p>Offre de transport en commun insuffisante, inadaptée voire inexistante (sauf pour les habitants de Chinon)</p>
Origine externe		<p><u>Opportunités</u></p> <p>Baisse du coût de l'immobilier induit par l'augmentation des logements vacants</p>	<p style="text-align: center;"><u>Menaces</u></p> <p>Enclavement de Loudun</p> <p>Baisse de population dans le territoire et en particulier dans le Loudunais et le Thouarsais</p> <p>Vieillessement de la population, fortement demandeuse d'offre de transport en commun</p> <p>Fuite des salariés et des étudiants vers les grandes villes</p> <p>Paupérisation du territoire</p> <p>Augmentation du coût et taxe poids lourds du carburant entraînant une baisse du trafic fret routier</p>

SCENARIOS

SCENARIOS

SCENARIOS

CAS N°2 : RENFORCEMENT DU RESEAU ACTUEL

Les villes de Thouars, Loudun et Chinon possèdent actuellement un réseau de transport en commun plus ou moins performant selon les villes. Cependant, il est très difficile de circuler entre ces trois villes en dehors des périodes et des horaires des scolaires.

Le désenclavement de Loudun et l'ouverture de Chinon sur l'Atlantique ainsi que celle de Thouars sur Loudun et Chinon passent obligatoirement par l'amélioration de l'offre de transport.

Le second scénario consiste donc à renforcer le réseau actuel sur l'ensemble du territoire, notamment concernant les différentes fréquences et dessertes proposées.

POLITIQUE D'ARRETS

Le réseau existant entre Thouars, Loudun et Chinon, dessert actuellement quelques communes situées le long de la ligne, cependant on retrouve toujours le même problème concernant la performance de cette ligne.

Une des solutions pour relancer l'attractivité de cette ligne est l'amélioration des points d'arrêt. Cela permettrait de toucher un plus grand nombre de personnes. Avec une meilleure desserte le long de la voie, les personnes susceptibles d'emprunter le car sont plus nombreuses.

Une liste des arrêts qu'il serait intéressant de desservir a donc été réalisée. Ceux-ci ont été répartis en deux catégories : les points émetteurs (zone d'habitation) et les points générateurs (lycées, zones d'emplois...).

TABLEAU 28 : POINTS D'ARRÊTS DESSERVIS PAR LA LIGNE DE CAR TER CHINON – LOUDUN - THOUARS

Commune	Nom de l'arrêt	Description
Saint-Benoît-la-Forêt	Hôpital de Chinon (G)	Il existe déjà une liaison de Chinon jusqu'à l'hôpital, seulement cela nécessite une rupture de charge qui peut freiner de nombreuses personnes
Chinon	ZC du Blanc Carroi (G)	Cette Zone Commerciale est actuellement en développement
	Lycée Cugnot (G)	
	Gare de Chinon* (G)	
	Chinon Centre - Place Jeanne d'Arc* (E/G)	La place accueille notamment le marché de Chinon du jeudi
	Saint-Jacques* (G)	Cet arrêt dessert notamment le lycée Rabelais
	Saint-Lazare* (E)	Un projet de développement du quartier Saint-Lazare est étudié par la commune de Chinon
La Roche-Clermault	La Roche-Clermault* (E)	
Beuxes	Beuxes* (E)	
Basses	Basses* (E)	
Loudun	ZI Loudun (G)	La Zone Industrielle de Loudun compte 79 entreprises employant près de 900 salariés.
	Portail Chaussée* (E/G)	Cet arrêt dessert notamment le centre-ville de Loudun et le lycée Marc Godrie
	Porte Mirebeau* (E)	Cet arrêt dessert notamment le lycée Guy Chauvet
	Docteur Colas (E/G)	Cet arrêt situé sur l'avenue du Docteur André Colas assurerait la même desserte que l'actuel arrêt Grillemont tout en desservant également la Zone Artisanale Sud
	ZC Caréo (G)	La nouvelle Zone Commerciale de Loudun devrait ouvrir en 2014
Mouterre-Silly	Mouterre-Silly* (E)	
Arçay	Arçay* (E)	
Saint-Laon	Saint-Laon* (E)	
Pas-de-Jeu	Pas-de-Jeu* (E)	
Thouars	Hôpital de Thouars (G)	Il existe déjà une liaison de Thouars jusqu'à l'hôpital, seulement cela nécessite une rupture de charge qui peut freiner de nombreuses personnes
	Thouars Centre -Place du Beol* (E/G)	La place accueille notamment le marché de Thouars le mardi et le vendredi (200 exposants)
	Gare de Thouars* (G)	

E : Point émetteur

G : Point générateur

* : Arrêt existant

Ce sont au total 22 arrêts (dont 7 nouveaux) qui seraient desservis par la ligne de car TER Chinon – Loudun – Thouars.

HORAIRES ET FREQUENCES

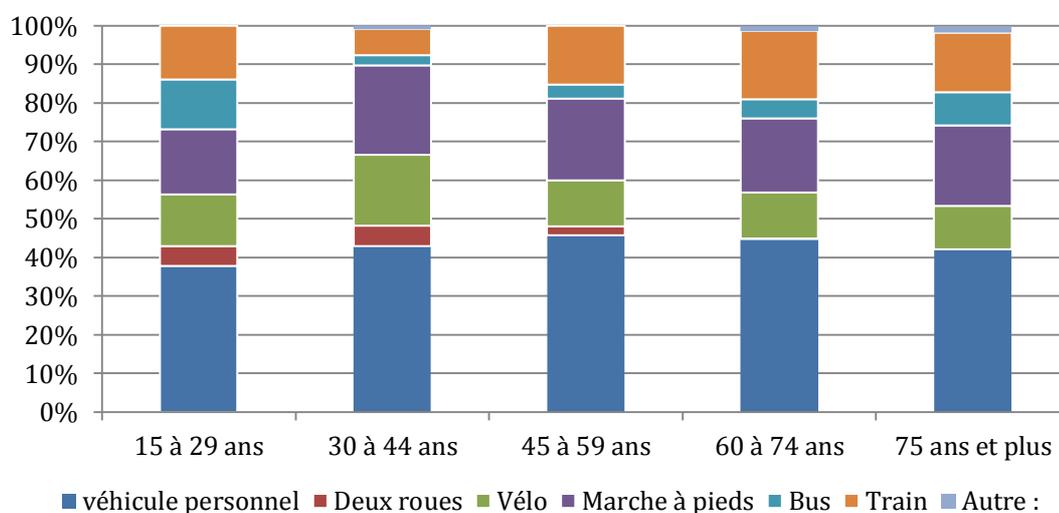
L'amélioration du réseau actuel de transport passe également par une augmentation de la fréquence des cars.

Si près de 10 communes sont desservies par la ligne TER actuelle, le car ne s'arrête cependant qu'une fois par jour sur certains points d'arrêts et notamment les plus petites communes localisées entre Loudun et Thouars : Mouterre-Silly, Arcay, Saint-Laon et Pas-de-Jeu.

Les horaires sont par ailleurs largement consacrés aux scolaires comme en atteste la répartition des usagers du bus sur le territoire que l'on peut observer sur le graphique ci-dessous :

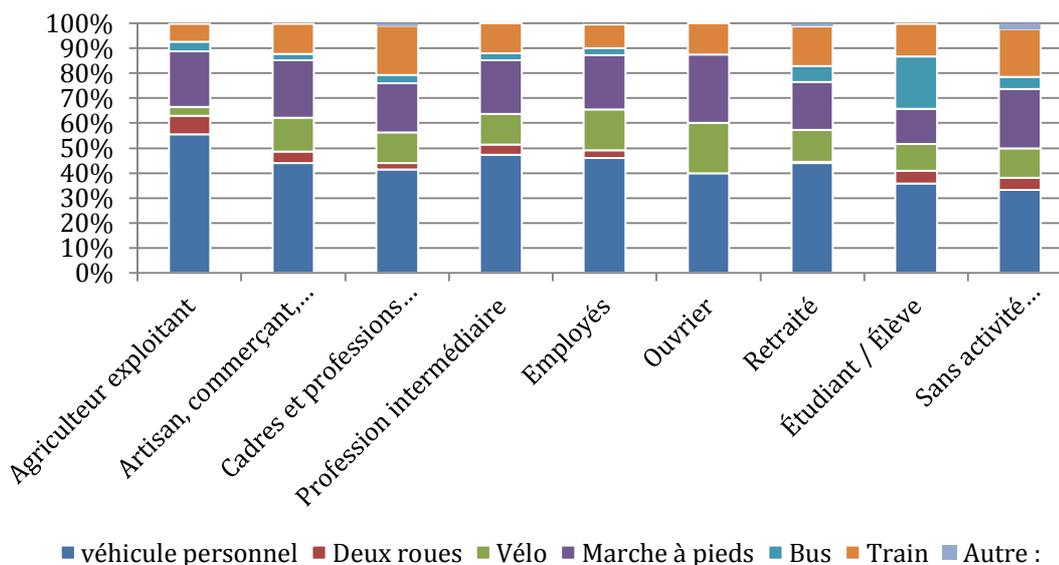
GRAPHIQUE 92 : MODE DE TRANSPORT UTILISE EN FONCTION DE L'AGE

(Source : Enquête « usagers »)



GRAPHIQUE 93 : MODE DE TRANSPORT UTILISE EN FONCTION DE LA CSP

(Source : Enquête « usagers »)



On constate que les tranches d'âge les plus touchées par les modes de transport collectif (train et bus) sont 15 à 29 ans, 60 à 74 ans et 75 ans et plus (avec respectivement 26,8%, 22, 6% et

24,1%). Cela peut s'expliquer par le fait que les jeunes et les personnes âgées ne sont pas en mesure de conduire, il emprunte donc plus souvent les modes de transport en commun ou sont dépendant d'autres personnes. Cette idée se conforte avec le second tableau car ce pourcentage est également important pour les retraités et les étudiants, en outre les cadres et professions intellectuels supérieurs utilisent également les transports en commun de manière assez importante.

Au contraire, on constate que ce sont les personnes ayant entre 30 et 74 ans qui se déplacent le plus avec leur véhicule personnel. Dans le second graphique, on constate que ce pourcentage est relativement important pour les agriculteurs exploitants qui se déplacent pour plus de 55% d'autre eux en voiture ou camionnette. A l'inverse, les personnes sans activité professionnelle, les étudiants, et les ouvriers sont les catégories qui utilisent le moins la voiture. Cela peut s'expliquer par l'augmentation du coût du carburant, ces personnes ayant un revenu plus faible n'ont pas forcément accès à un véhicule personnel et doivent donc utiliser des transports alternatifs à la voitures pour se déplacer.

PROPOSITIONS D'HORAIRES ET FREQUENCES

Les fréquences proposées ci-dessous correspondent au nombre de car partant à chaque arrêt de départ (Chinon et Thouars).

- **Semaine (du lundi au vendredi)**

De 7h à 9h, deux cars sont au départ de chaque arrêt initial. Ils desservent l'ensemble des arrêts proposés et sont adaptés aussi bien pour les scolaires que pour les actifs.

De 9h à 16h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent pas les établissements scolaires et la Zone Industrielle de Loudun uniquement dédiée à l'emploi. En effet, les principaux déplacements scolaires et d'employés ne se réalisent que très peu en pleine journée. Le premier car part en fin de matinée, le second en début d'après-midi.

Un troisième car pourra également être ajouté le mercredi en fin de matinée, les scolaires finissant leurs cours sur cet horaire.

De 16h à 19h, trois cars sont au départ. Ils desservent l'ensemble des arrêts proposés et sont adaptés aussi bien pour les scolaires que pour les actifs.

De 19h à 22h, un car est au départ. Il ne dessert pas les établissements scolaires et la Zone Industrielle de Loudun (peu de déplacements scolaires et d'emploi).

- **Week-end (samedi et dimanche)**

De 9h à 16h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent pas les établissements scolaires et la Zone Industrielle de Loudun.

De 16h à 22h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent pas les établissements scolaires et la Zone Industrielle de Loudun.

- **Vacances scolaires**

De 7h à 9h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent pas les établissements scolaires.

De 9h à 16h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent ni les établissements scolaires, ni la Zone Industrielle de Loudun.

De 16h à 19h, deux cars sont au départ. Ils ne desservent pas les établissements scolaires.

De 19h à 22h, un car est au départ. Il ne dessert ni les établissements scolaires, ni la Zone Industrielle de Loudun.

TABLEAU 29 : TABLEAU RECAPILUTATIF DE LA FREQUENCE EN FONCTION DE LA PERIDODE

	7 h-9 h	9 h-16 h	16 h- 19 h	19 h- 22h	Total/jour
Lundi-Vendredi	2	2	3	1	8
Week-End	0	2	2		4
Vacances	2	2	2	1	7

Par ailleurs, afin d'inciter la population active à utiliser le transport en commun, la mise en place de Plan de Déplacement Entreprise (PDE) serait particulièrement appropriée.

Un PDE est un ensemble de mesures entrepreneuriales visant à favoriser les déplacements liés aux activités professionnelles. Il s'agit ici d'aménager les horaires de travail afin de les faire coïncider avec les horaires proposés sur le réseau de transport en commun, ou bien de financer une partie de l'abonnement en transport en commun de ses salariés. Un PDE repose également sur une véritable concertation entre les entreprises souhaitant en établir un.

AMELIORATION DES RESEAUX ANNEXES

Le bus ne peut fonctionner seul, il est nécessaire d'avoir des correspondances vers les différentes villes alentours. Certains réseaux annexes devraient être améliorés.

CHINON

Le réseau en transport en commun existant est relativement performant avec notamment la ligne de train TER Chinon- Tours. Il semble indispensable de faire concorder les horaires avec cette ligne afin d'avoir une correspondance vers Tours.

Il existe à Chinon un réseau de transport à la demande, ce dernier permet aux PMR de se déplacer d'un point à un autre en réservant 16h à l'avance. Ce service est un service de rabattement vers les gares ou arrêts de bus efficaces. Cependant, ce système peut être amélioré en fixant la limite de réservation à 1h avant le trajet à effectuer.

THOUARS

La ville de Thouars propose différentes lignes de transport en commun qui ne sont malheureusement pas très performantes. Afin de donner plus d'importance à la ligne Thouars – Loudun – Chinon, il serait intéressant de dynamiser les lignes de bus internes à Thouars et à la communauté de communes du thouarsais pour accéder à l'ensemble de ce territoire. En effet, ces lignes ne fonctionnent que le mardi et le vendredi, il faudrait donc se baser sur les lignes existantes mais améliorer sa fréquence en faisant circuler les bus plusieurs fois par semaine voire plusieurs fois par jour. De plus une correspondance avec la ligne Thouars – Saumur serait souhaitable.

Le transport à la demande de la communauté de commune du thouarsais est géré par le réseau Comm'bus. Il permet aux personnes étant dans le besoin de se déplacer vers des points bien

défini. Ce service pourrait être amélioré comme à Chinon en réduisant le temps de réservation à 1h avant le travail au lieu de 48h.

LOUDUN

Le réseau de transport en commun à Loudun est très limité, il serait cependant intéressant de créer une correspondance avec la ligne Loudun – Poitiers.

Un service de rabattement permet aux personnes d'accéder plus facilement aux arrêts de bus ou aux gares. La ville de Loudun étant étendue, la création d'un service de transport à la demande (à l'échelle du bassin de vie par exemple) pourrait s'avérer une solution pour que la population aie accès à ce réseau de bus. Un réseau de TAD performant serait basé sur des trajets précis, en direction notamment des différents points d'arrêt. En outre, pour qu'il devienne attrayant, la réservation devrait pouvoir se faire 1h à l'avance.

CREATION DE LIGNES

Comme nous l'avons vu précédemment dans l'étude de mobilité, les réseaux de transport en commun sont inexistantes au centre du territoire d'étude. Les communes se situant entre les villes de Chinon, Loudun, Thouars et Saumur ne sont pas accessibles autrement qu'en voiture. Cependant, les cartes de temps présentées dans l'étude de mobilité montrent une difficulté de circuler entre Saumur et Loudun. En outre, au sein de ce territoire sera implanté le Center Parcs.

Afin de répondre aux besoins en termes de mobilité, la réalisation d'une nouvelle ligne reliant Loudun à Saumur via les Trois-Moutiers (Center Parcs), Bournand, Roiffé et Fontevraud est envisagée.

De même une liaison Loudun – Montreuil Bellay peut-être une piste à creuser sachant que la gare de Montreuil-Bellay serait la plus proche du Center Parcs.

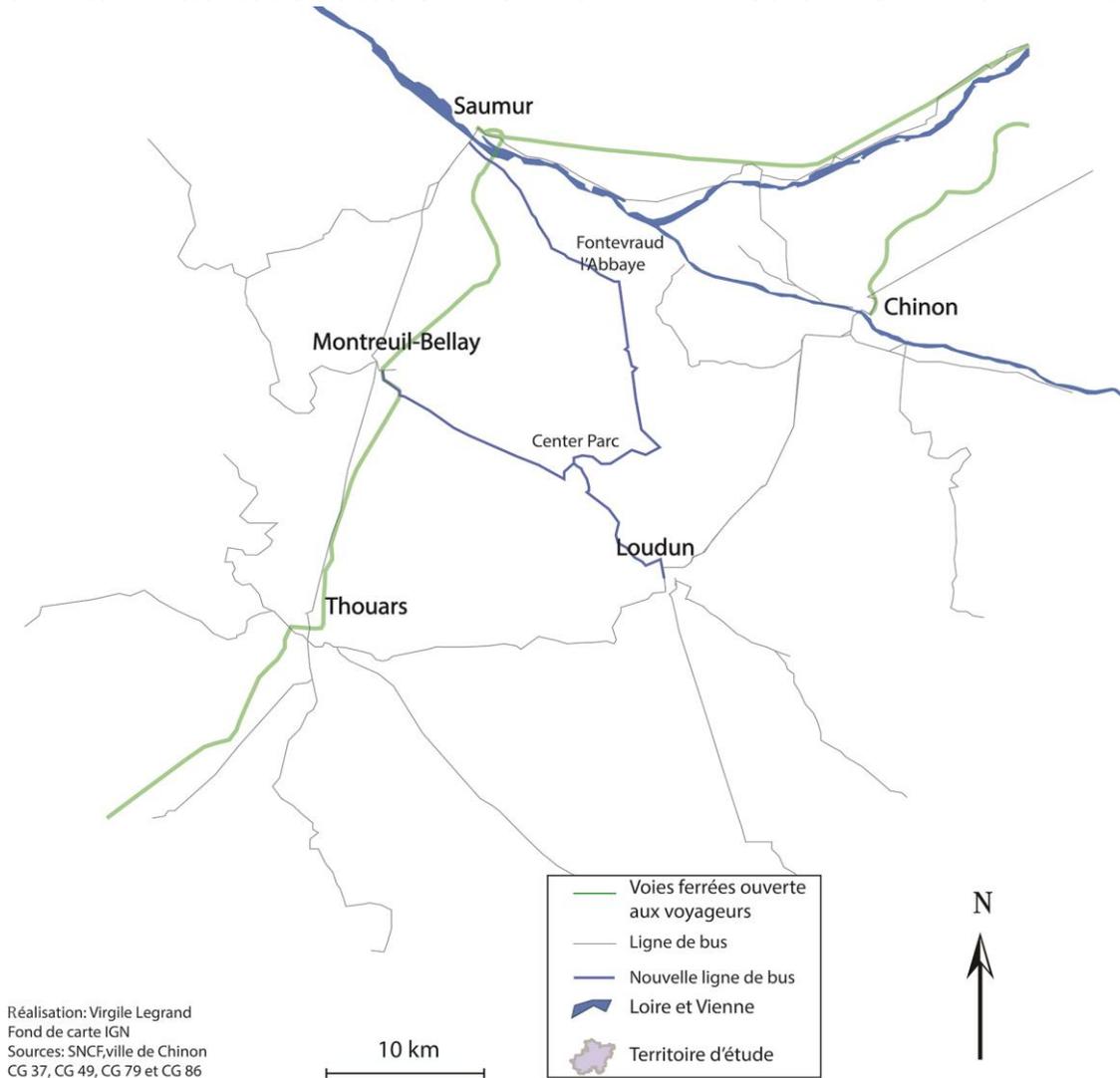
La création de ces deux lignes s'accorderait parfaitement avec les différentes perspectives d'avenir du territoire en termes de projets routiers. En effet ces derniers, dans leur grande majorité, ont pour but le développement des liaisons entre le territoire et le Maine-et-Loire⁸¹.

De même une ligne de Pas-de-Jeu jusqu'au château de Oiron pourrait permettre de développer le tourisme.

Ces différentes lignes auraient pour but de développer le territoire, et d'offrir un mode de transport alternatif à la voiture.

⁸¹ Voir les différents projets routiers

CARTE 59 : TRACES DES LIGNES LOUDUN – MONTREUIL-BELLAY ET LOUDUN – FONTEVRAUD L'ABBAYE



TARIFICATION

Le renforcement du réseau actuel ne devrait pas entraîner de modifications tarifaires importantes.

Néanmoins, en raison des faibles revenus de la population (inférieurs aux moyennes régionales de Poitou-Charentes et Centre, et à la moyenne nationale) et à l'importante part des revenus investis dans le transport (notamment plus de 20% pour les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers), la tarification pourrait être revue à la baisse afin de permettre un meilleur accès pour tous aux services de transport en commun.

COMMUNICATION

Afin d'assurer un fonctionnement optimal à la ligne de car TER Chinon – Loudun – Thouars, il serait important de miser davantage sur la communication autour de la ligne.

En effet, près de 24% de la population interrogée n'a aujourd'hui pas connaissance de la ligne TER. En outre 46% d'entre eux disent connaître la ligne mais ne l'avoir jamais utilisée, ce qui peut laisser penser à une connaissance très succincte de la part de cette partie de la population.⁸² Cette méconnaissance peut être l'une des raisons de la faible fréquentation actuelle de la ligne par les non-scolaires.

Cette communication passe entre autres par le développement de sites Internet d'inter-mobilités (ex : jv-malin.fr, commentjv.poitou-charentes.fr, mobilite79.fr, etc.).

EFFETS DU SCENARIO 2 SUR LE TERRITOIRE

LOISIRS / TOURISME

Pour cette partie, nous avons élaboré des projets incitant à prendre le car (TER ou annexes). Pour un meilleur réseau, il serait préférable que les cars soient coordonnés avec le car TER Chinon – Loudun – Thouars dans le but de limiter les correspondances. Nous avons également cherché à savoir les effets qu'a ce scénario sur les loisirs et le tourisme.

Les projets sont présentés ci-dessous.

L'idée d'un omnibus, fonctionnant sur la période estivale, reliant les principaux sites touristiques, sur le même principe que ce que propose Ligne en Vienne, serait un projet intéressant pour inciter les gens à venir découvrir le Chinonais, le Loudunais et le Thouarsais. Cet omnibus pourrait relier les sites touristiques tels que la Devinière, la forteresse de Chinon, le Musée Renaudot, le château de Oiron, la futur gare TVT de Thouars, le futur pôle aquatique de Thouars, le Parc d'attraction de la Vallée ou bien la base de loisirs de Moncontour.

Selon ce même principe, et sur les autres périodes de l'année, il pourrait être proposé des sorties à thème tel que « le terroir », qui permettrait de découvrir d'une autre façon les territoires. Un bus spécifique pourrait relier les principaux sites permettant de découvrir les produits et activités du terroir (Boule de fort, Visite de champignonnière, d'escargotière, de fromagerie, rencontre avec les viticulteurs, les apiculteurs etc.).

Dans ce scénario, on peut y voir un renforcement de la mobilité culturelle, dans le cas où le car circule tard le soir ou tôt le lendemain matin. En effet, dans le cas de concerts ou autres festivals, des arrêts et horaires spéciaux pourraient être aménagés pour permettre de se rendre sur les lieux sans devoir utiliser la voiture.

S'il y a un développement du Transport à la Demande et des réseaux de transports en commun annexes, cela permettrait de drainer la population de la périphérie sur les villes centres. Et ainsi, du fait des difficultés des jeunes à se déplacer pour les loisirs extérieurs, cette initiative serait susceptible de développer des activités de loisirs, sports et jeunesse dans les villes centres. Le car permettrait aux jeunes de se rendre dans les villes mais c'est aussi aux villes centres de mettre en place des activités pour attirer ces mêmes jeunes.

Il est essentiel pour la ville de Loudun de mettre en place une politique touristique, puisque dans le cas contraire, il pourrait y avoir un risque de transit entre Thouars et Chinon, sans halte à Loudun.

⁸² Voir enquête mobilité

Ainsi, si les transports en commun annexes sont développés, les personnes empruntant le Train à Vapeur de Touraine (TVT), arriveront à Loudun et auront la possibilité de découvrir de Loudunais dans le cadre d'un circuit « Sport et Tourisme » desservant par exemple la Maison de Pays à Chalais pour le tourisme, la base de loisirs de Moncontour pour le sport et le château d'Oiron pour la culture. De la même manière à l'arrivée à Thouars, il pourrait y avoir un report sur le pôle aquatique, et d'une manière générale sur Chinon, il pourrait y avoir un report sur les sites touristiques (ex : Picroboule et Candes-St-Martin).

FRET

L'impact du scénario 2 sur le fret est équivalent à celui du scénario 1.

En outre, on peut citer la mise en place de certaines mesures gouvernementales comme l'éco-redevance poids lourds (coût moyen kilométrique estimé à 0,12€). Cette écotaxe va être mise en place à partir du 1^{er} Octobre 2013, elle a pour but de financer les infrastructures et la remise en état des routes. Actuellement les portions Thouars – Loudun – Chinon ne soient pas concernées mais il y a de fortes probabilités que le nombre de routes touchées augmente.

Il y a également l'augmentation du prix du gazole, qui aura un impact direct sur le fret routier. En effet, d'après la base du prix de l'essence estimé en 2020, le prix du gazole sera d'environ 2€30 en 2020, on peut y voir un risque pour les coopératives agricoles comme la COPAC qui, aujourd'hui, connaît un débit rentable mais qu'en est-il de demain ? Le transport par la route deviendra-t-il trop cher ?

Nous pouvons nous poser cette même question pour les petites entreprises.

EMPLOI / ETUDES

Au niveau des études, on ne connaîtra pas de grands changements. En effet, à part la mise en place de réseaux annexes en périphérie qui permettront un rabattement des jeunes vers les villes qui concentrent l'offre en formation.

Malgré tout, le développement d'un réseau de cars ne résoudra pas les problèmes de liaison pas assez rapides pour rejoindre les pôles universitaires tels que Angers, Saumur et Thouars pour Chinon, et tous les pôles pour Loudun, tout en habitant dans les villes d'origine. Thouars reste préservé du fait de sa bonne liaison actuelle vers les pôles universitaires.

L'amélioration du réseau de cars permettrait cependant d'assurer une liaison pour les scolaires du supérieur avec des horaires plus flexibles permettant plusieurs allers-retours dans la journée.

Les zones d'emploi pourraient également être desservies mais l'utilisation de la ligne par les travailleurs ne sera satisfaisante que dans le cas où les entreprises s'accorderont sur un plan de déplacement d'entreprise, pour que les horaires de leurs salariés soient en corrélation avec ceux du car et réciproquement.

Les réseaux annexes développés donneraient accès aux employés et surtout aux demandeurs d'emploi aux grands pôles tels que Thouars, Loudun, Chinon même si les frontières psychologiques resteront présentes (Cf. Étude de mobilité).

S'il n'y a pas de réseau annexe, en plus de la ligne de car principale, il y aura alors des problèmes pour travailler loin ou latéralement à la ligne puisqu'il n'y aura pas de desserte ou bien trop lente. Au vu des flux domicile-travail, le développement du réseau annexe est bien plus important que le réseau principal (Chinon – Loudun – Thouars).

En outre, l'arrivée du Center Parcs aux Trois-Moutiers, est un point important pour le développement du réseau annexe de cars. En effet, les liaisons annexes permettraient des flux de Loudun ou de Montreuil-Bellay vers Les Trois-Moutiers, que la ligne principale n'offre pas puisque celle-ci implique l'utilisation d'un autre mode de transport pour s'y rendre. Au vu des types d'emploi présents au Center Parcs (principalement précaire dû au temps partiel) et au coût de l'essence augmentant, cette liaison annexe vers Les Trois-Moutiers se verra comme une nécessité absolue.

Un problème se pose concernant la saisonnalité. En effet, nous sommes sur un territoire agricole, nécessitant une main d'œuvre peu qualifiée, et les transports en commun ne sont pas forcément en adéquation avec le secteur primaire mais plutôt tertiaire ou secondaire. On peut y voir là, un avantage supplémentaire pour une population déjà favorisée.

SANTE

Les personnes se déplaçant couramment pour la santé sont le plus souvent âgées et dans l'incapacité de conduire, donc dépendante d'autrui (famille, taxi ou bus/car).

Le car pouvant déposer au pied de l'hôpital permettrait d'éviter la précarité médicale et de rendre ces personnes plus indépendantes.

D'après la carte des densités du Diagnostic Socio-économique, les réseaux annexes seraient très importants pour la périphérie des villes, concernant la santé. En effet, il existe de fortes mobilités, bien que ponctuelles, concernant la santé de la ville de Loudun vers la ville de Chinon⁸³ notamment.

COMMERCE

L'amélioration des échanges entre les grandes villes peut conduire à une évasion commerciale accrue vers Thouars pour Loudun et vers Chinon pour les communes situées entre Loudun et Chinon, au vu des distances proches entre ces villes. On pourra tout de même observer une inversion après la création de la zone commerciale à Loudun pour Thouars puisque la nouveauté attire les personnes.

Dans le cas de l'implantation d'un arrêt de bus proche des centres commerciaux, la facilité d'accès sera d'autant plus assurée, et donc le risque d'évasion commerciale accentué.

Ceci risque ainsi d'accélérer la perte d'activité en centre-ville pour Loudun et Thouars puisque le report se fera sur l'extérieur. De plus, même des personnes habituées à une ville peuvent se reporter sur une autre par facilité d'accès, par non recours à la voiture, et par une meilleure offre. Ceci est tout de même à nuancer pour les marchés car ils sont complémentaires du fait des différents jours de marché en semaine.

⁸³ Se référer à l'annexe n°5 : Enquête mobilité

Un développement des réseaux annexes renforcés les jours de marché éviterait l'exclusion de Loudun.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le car n'a pas grand intérêt pour les nouvelles entreprises, ce qui nous renvoie au scénario 1, soit au développement de Thouars et Chinon au détriment de Loudun.

En effet, les entreprises vont plutôt s'implanter sur le Chinonais, le Thouarsais et Saumurois puisque eux, disposent d'un accès tant routier que ferroviaire et numérique puisque la densité augmente la rentabilité. Il est également plausible que les entreprises du Loudunais se déplacent vers ces pôles-là.

Ceci implique la possibilité du développement des zones d'ortoirs en Loudunais, puisque les personnes travaillant sur les pôles cités ci-dessus, tendront à venir habiter dans le Loudunais pour des raisons de qualité de vie, du prix immobilier peu cher etc.

On peut y voir un avantage pour Chinon et Thouars mais peu pour Loudun.

DEMOGRAPHIE

L'amélioration du réseau de car pourra avoir des impacts sur le vieillissement de la population.

On pourra éventuellement constater une atténuation de celui-ci sur le centre du territoire. En effet, comme précisé plus haut, les personnes pourraient de plus en plus habiter dans le centre du territoire. Ce sont souvent des jeunes familles faisant l'acquisition de nouveaux pavillons. Ces territoires d'ortoirs auront donc l'avantage de connaître une atténuation plus forte du vieillissement de la population.

Le vieillissement pourrait être continu sur Chinon et peut-être Thouars, bénéficiant de services supplémentaires (hôpitaux et pôle santé), et subissant la fuite des familles sur l'extérieur, due au prix de l'immobilier augmentant en centre et bas en périphérie. Ceci est déjà observable à Chinon même si la volonté de la combattre est présente par le fort développement du parc immobilier social. Ceci pourrait créer des villes centre belles et agréables mais constituées en majorité d'inactifs retraités.

Cette fuite des villes vers les campagnes risque d'accroître le phénomène d'étalement urbain et du mitage problématique dans un territoire où l'agriculture reste une solution pour éviter l'exclusion.

AVANTAGES ET INCONVENIENTS

TABLEAU 30 : MATRICE SWOT : EFFETS DU CAS N°2

	Positif	Négatif
Origine interne	<p style="text-align: center;"><u>Forces</u></p> <p>Maillage complet du territoire (desserte de tous les pôles générateurs de mobilité, connexions périphérie/centre)</p> <p>Horaires adaptés aux études et au travail</p> <p>Mobilité interne au territoire : santé, emploi</p>	<p style="text-align: center;"><u>Faiblesses</u></p> <p>Fret uniquement routier</p> <p>Sentiment d'être toujours loin des grandes villes (Tours, Paris...), frontières administratives et psychologiques toujours ressenties</p>
Origine externe	<p style="text-align: center;"><u>Opportunités</u></p> <p>Augmentation progressive de la fréquentation en raison d'une bonne communication sur le réseau de transport</p> <p>Création de PDE pour favoriser l'utilisation des transports en commun</p> <p>Renforcement des activités culturelles et touristiques du territoire (dorénavant accessibles en transport en commun)</p> <p>Atténuation du vieillissement de la population (zones dortoirs)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Menaces</u></p> <p>Eco taxe Poids lourds 1^{er} Octobre 2013</p> <p>Augmentation du prix du gazole</p> <p>Perte d'activités dans les centres villes de Loudun et Thouars, évasion commerciale</p> <p>Développement de zones dortoirs</p>

CAS N°3 : LE TRAIN ENTRE THOUARS, LOUDUN ET CHINON PEUT-IL SE SUFFIRE A LUI MEME ?

Le train pourrait remplacer les cars TER circulant entre les villes de Chinon-Loudun et Thouars, celui-ci s'adapterait ainsi d'une part aux horaires des scolaires, principaux utilisateurs du réseau reliant ces trois villes actuellement, mais devrait d'autres part proposer d'autres horaires compatibles avec les attentes de chacun.

Ainsi nous allons analyser quelles sont les forces et faiblesses du train par rapport au car, nous pourrions analyser comment juger la pertinence d'une ligne de train entre Chinon et Thouars. A partir des réponses aux questionnaires nous établirons les horaires à proposer, le nombre de trains à mettre en circulation par jour et les arrêts à mettre en place. A partir de cartes isochrones ciblées sur les villes de Chinon, Loudun et Thouars nous étudierons également la desserte depuis les gares.

COMPARAISON TRAIN ET CAR

Train		Car	
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Fluide : pas de problème lié à la circulation, réduction du trafic routier	Coûteux en installations et entretien	Circule sur un réseau existant Moins cher en entretien	Impacté par le trafic routier
Confortable			Confort moindre même si depuis plusieurs années des améliorations ont été faites
Plus direct : rapidité	Arrêts moins fréquents Déserte réduite : obligation de créer des liaisons avec d'autres modes de transport (intermodalité)	Possibilité de s'arrêter fréquemment Permet de rejoindre tous les lieux importants	Temps plus long pour un même trajet, vitesse moins importante.
Ecologique (notamment lorsque les lignes sont électrifiées.)			Prix du carburant
Possibilité d'y monter en vélo		Certains cars sont maintenant équipés de porte-vélo à l'arrière.	
Circule quel que soit le temps			
Communication importante			Image réduite au transport scolaire
Capacité plus élevée			
Accès PMR			
	Passages à niveaux Problème des points de croisements		

AVANTAGES DU TRAIN PAR RAPPORT AU CAR

Le train permet de bénéficier d'un transport en commun performant alliant confort et rapidité, par rapport au car celui-ci permet de rejoindre un lieu en moins de temps grâce au fait que le train circule sur les rails et n'est pas impacté par les problèmes de circulation routière. L'aspect confort du train est un atout indéniable en effet le train permet aux passagers de pouvoir se laisser transporter vers leurs lieux de travail tout en travaillant ou en lisant. Le train s'arrêtant généralement moins souvent que le bus cela explique le gain de temps observé. Le train est donc un mode de transport plus fluide que le car. De plus il est très peu impacté par les contraintes météorologiques.

Le train permettra entre autre d'augmenter les capacités de voyageurs maximales pour un voyage, ce qui réduira d'autre part l'impact sur l'environnement. En outre les trains TER permettent l'accueil des PMR ce qui va dans le sens de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Le train permet également de pouvoir transporter des cyclistes et donc favorise l'intermodalité. Cependant cela nécessite l'aménagement de voies cyclables aux niveaux des gares desservies afin de garantir leur sécurité.

De par la présence d'éléments symboliques importants tels que les gares, le mode de transport ferroviaire bénéficie d'une communication plus importante par rapport au car. Cela permet donc de montrer aux habitants que leurs villes ne sont pas isolées. Le train bénéficie donc d'une communication plus importante et cela se traduit directement par une fréquentation plus élevée.

Ces avantages du train se répercutent sur la fréquentation des différentes lignes TER à proximité du territoire d'étude. La liaison TER, assurée par autocar, reliant les villes de Poitiers et de Tours présente une fréquentation de 680 000 voyageurs pour l'ensemble de l'année 2012 (soit près de 10% du trafic TER de la Région Poitou-Charentes)⁸⁴.

Comme il a été vu précédemment dans l'étude de mobilité, la ligne TER ferroviaire Tours – Chinon se caractérise quant à elle par une fréquentation qui oscille entre 250 000 et 300 000 voyageurs à l'année depuis près de 5 ans.

Compte tenu de l'importance des deux préfectures que sont les villes de Poitiers et de Tours (aires urbaines de plus de 250 000 habitants pour la première, plus de 450 000 habitants pour la seconde), la ligne reliant Tours à la petite ville de Chinon (ainsi que plusieurs communes de moins de 3 000 habitants, hors agglomération tourangelle) présente un bilan encore plus satisfaisant. La présence du train sur cette ligne TER peut expliquer en partie son succès.

De même, les régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes se sont récemment associées pour la mise en place d'un train d'été reliant Saumur aux Sables-d'Olonne (via Thouars) accompagné d'offres forfaitaires particulièrement économiques (forfait Tribu valable pour l'intégralité du weekend : 45€ pour 5 personnes). Ces trains rencontrent un véritable succès à tel point qu'une rame supplémentaire a dû être lancée au cours de l'été 2013 tandis que l'expérience devrait

⁸⁴ Service des Transports et Mobilités Durables de la Région Poitou-Charentes

être renouvelée pour les vacances d'Automne et d'Hiver⁸⁵. Ce succès est en opposition radicale avec la faible fréquentation de la ligne existante assurée quant à elle par autocar, et peut également s'expliquer par les différents avantages du train.

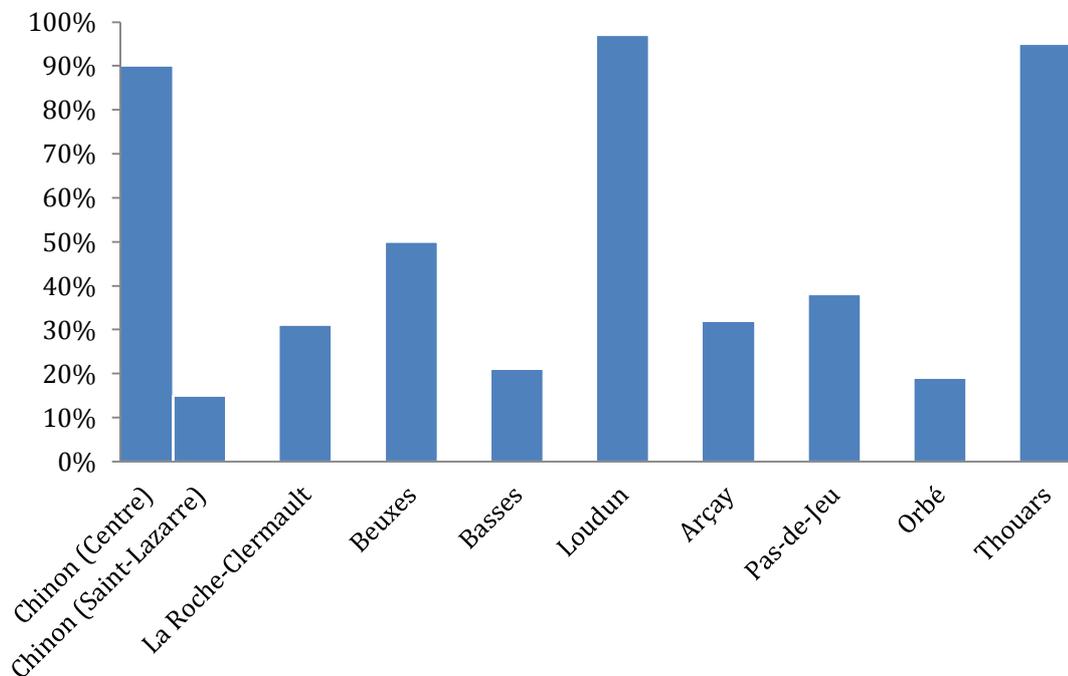
POLITIQUE D'ARRÊT

La mise en place d'un train pour le transport de voyageurs nécessite de prendre en compte une politique d'arrêt.

Nous avons tenu à connaître l'avis de la population concernant les arrêts à desservir. Les communes proposées dans le questionnaire ont été choisies puisqu'avant 1970, elles disposaient d'une gare (ou une halte) desservie par le train Tours – Les Sables-d'Olonne.

GRAPHIQUE 94 : QUELS ARRÊTS SERAIENT A DESSERVIR ?

(Source : enquête mobilité)



Le graphique ci-dessus montre que les trois principales villes présentes sur le tracé de l'ancienne ligne ferroviaire (Chinon, Loudun et Thouars) sont celles dont la population interrogée souhaite le plus voir un arrêt mis en place (plus de 90% des réponses).

Par ailleurs, on constate qu'un arrêt sur la commune de Beuxes serait également souhaité par une grande part des individus interrogés (près de 50% d'entre eux). Cette demande peut s'expliquer par le fait que cette commune se trouve à mi-distance entre Chinon et Loudun.

Nous avons choisi de proposer un point d'arrêt dans toutes ces communes afin de désenclaver les petits territoires et de leur offrir l'opportunité de se déplacer.

⁸⁵ Source : article de La Nouvelle République du 26/07/2013 : <http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Actualite/Economie-social/n/Contenus/Articles/2013/07/26/Un-train-d-enfer-pour-le-TER-estival-vers-Les-Sables-1560422>

Voici la liste des arrêts choisis :

- Gare Chinon (Centre)*
- Chinon Saint-Lazare*
- La Roche Clermault*
- Beuxes*
- Basses*
- Loudun*
- Arçay*
- Pas-de-Jeu*
- Saint Léger de Montbrun (Orbé)
- Thouars*

(* commune actuellement desservie par le car TER Thouars – Loudun - Chinon)

Les maires de chaque commune ont été contactés afin de discuter de leur position concernant l'éventuelle réouverture de ligne. Sachant que Chinon, Loudun et Thouars sont porteuses de ce projet, leur position ne sera pas développée.

- La Roche-Clermault : M. Manceau, maire de la Roche-Clermault s'est montré plutôt favorable pour ce projet bien qu'il soit limitrophe à Chinon. Cependant, quelques problèmes sont à souligner : l'ancienne gare a été transformée en pharmacie, la coopérative agricole est trop proche de la voie.
- Beuxes : La rencontre avec M. Robert, maire de Beuxes et quelques conseillers municipaux et habitants s'est conclue en un désaccord pour la réouverture de cette ligne ferroviaire. En effet, 26 maisons semblent trop proches des rails, le passage d'un train risque de causer des nuisances et de dévaloriser des habitations.
- Basses : Mme Vivion, maire de Basses, s'est montrée favorable à ce projet.
- Arçay : Mme Alezier, maire d'Arçay s'est montrée favorable à ce projet.
- Pas-de-Jeu : Mme Le Maner, maire de Pas-de-Jeu, souhaite la réouverture de cette ligne notamment pour le fret afin de sécuriser la route qui est actuellement très fréquentée par des transporteurs routiers.
- Saint-Léger-de-Montbrun : La commune de Saint Léger de Montbrun est constituée de 9 villages dont Orbé qui était équipé d'une gare. Désormais, cette commune n'est plus desservie par le réseau de transport en commun. La réouverture de la voie pourrait être un atout pour cette commune. M. Petit, maire de Saint-Léger-de-Montbrun s'est montré favorable à cette réouverture de ligne.

La plupart des problèmes qui ont freiné les maires sont de l'ordre de la faisabilité, ils seront cités à la fin de cette étude.

En parallèle de cette position globalement favorable des élus directement concernés par le tracé de la ligne, il est à noter un intérêt particulièrement important de l'ensemble des acteurs du territoire pour le projet de réouverture de la ligne.

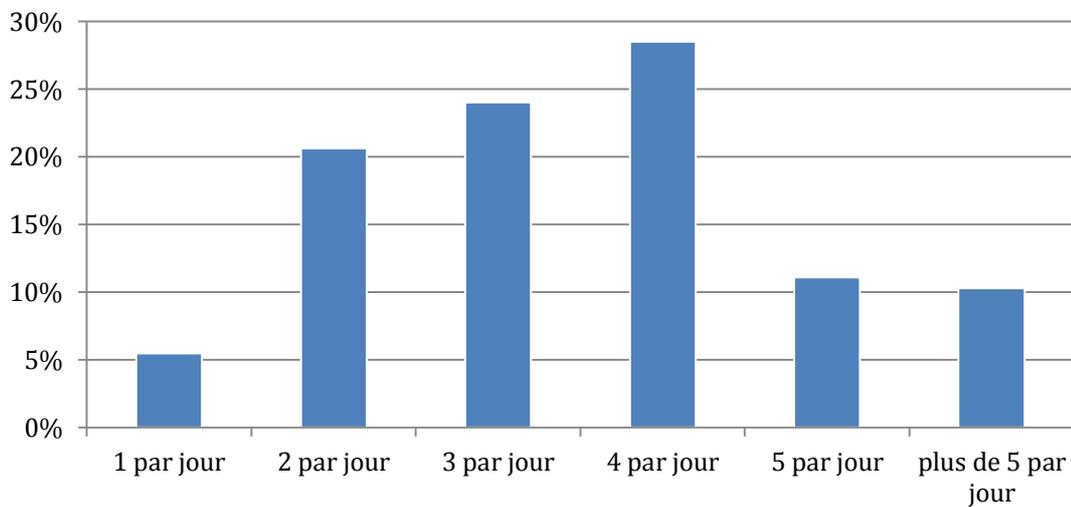
En effet, les différents comités de pilotages réalisés au cours de l'étude (dans le Thouarsais, le Chinonais, puis à Loudun) ont permis à de nombreux acteurs du territoire de prendre connaissance du projet, ce qui connote d'un véritable intérêt pour le sujet. Nous pouvons notamment signaler la présence des deux Régions (vice-présidents), d'un Conseiller Général, d'un Député, et des deux principaux acteurs de la gestion du ferroviaire en France : la SNCF et RFF.

Le tracé ferroviaire qui dessert plusieurs communes de Chinon jusqu'à Thouars présente également l'avantage d'être situé à proximité immédiate de deux importants projets ferroviaires : Niort Terminal à l'Ouest et l'Etoile ferroviaire de Tours à l'Est. Il est dès lors permis d'envisager de nouvelles coopérations avec les agglomérations Niortaise et Tourangelle qui, actuellement, ne prévoient pas d'étendre leurs projets à notre territoire d'étude qui ne leur présente pas d'intérêt en raison de l'absence du ferroviaire. De plus, rien ne s'oppose non plus à la mise en place de nouvelles coopérations avec les territoires voisins dès lors qu'un réseau ferroviaire d'importance les relie entre eux (et ce notamment sur le plan touristique avec des projets comme celui tenu par l'association TVT).

HORAIRES ET FREQUENCES

GRAPHIQUE 95 : FREQUENCE DE CIRCULATION SOUHAITEE

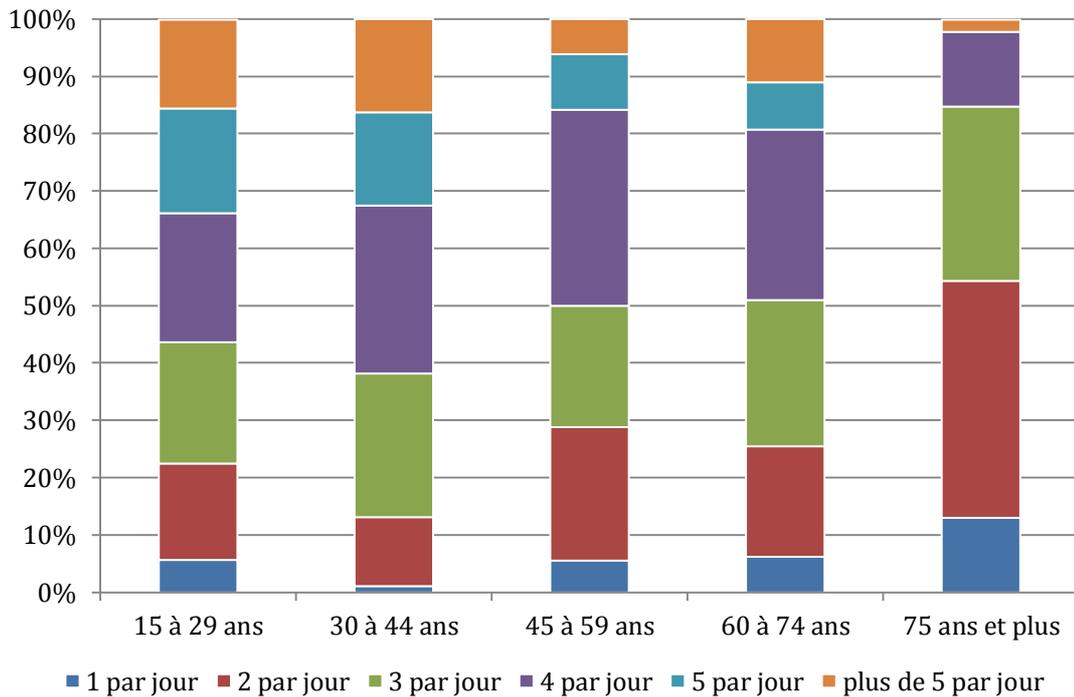
(Source : Enquête mobilité)



On retrouve 28,5 % de réponses demandant 4 trains par jour. On retrouve également 24 % de réponses souhaitant 3 trains par jour. Par conséquent la moyenne se situe entre 3 et 4 trains par jour ce qui signifie que l'offre qui satisferait le plus la population doit être de 3 à 4 trains par jour.

La population observée a conscience que l'offre ne serait pas valable avec seulement un aller-retour par jour car seulement 5 % a répondu qu'un train par jour suffirait.

GRAPHIQUE 96 : FREQUENCE SELON LA CATEGORIE D'AGE
(Source : Enquête mobilité)



En observant la fréquentation, en nombre de train aller-retour, souhaitée en fonction de l'âge on peut constater que les 15-29 ans répondent principalement plus de 4 allers-retours par jour. En effet, 56 % des 15-29 ans pensent qu'il est nécessaire de proposer 4 trains ou plus par jour au départ de Loudun et dans chaque direction. Cette tendance s'observe également chez les 30 à 44 ans représentant la tranche d'âge la plus active d'un point de vue emploi, on y retrouve 62 % de personnes pensant qu'il faut 4 allers retours par jours minimum. Les demandes en offre de transport sont similaires pour les 45-59 ans et les 60-74 ans. Cependant, les 75 ans et plus estiment en majorité que 2 trains ou moins par jour suffisent avec 54 % des 75 ans et plus répondant que 2 trains maximum par jour suffiraient.

Ces observations issues des questionnaires couplées aux différents échanges directs avec la population nous amènent à établir un nombre de fréquence de train pouvant être efficace.

Dans un premier temps il est nécessaire de comprendre que l'analyse seule des questionnaires ne suffit pas à établir un nombre minimum de train à faire circuler, car selon les différentes classes d'âges les besoins ne sont pas les mêmes. En effet les 15-29 auront plutôt tendance à demander un train tôt le matin pour se rendre dans leurs lieux d'emplois et d'études alors que les personnes plus âgées souhaiteront plus se déplacer en matinée vers les marchés. Selon chaque motif de déplacement les horaires à prévoir ne sont pas les mêmes. C'est pourquoi afin de satisfaire la totalité de la population concernée il faut tenir compte de chaque déplacement et proposer une offre adaptée.

Les propositions d'horaire de passage de train sont à considérer un jour de semaine (Du Lundi au Vendredi), et considérant un passage comme un aller.

Entre 7h et 9h tous les arrêts de la ligne devraient être desservis, que ce soit pour rejoindre les zones d'emplois ou les zones d'études mais aussi afin de proposer un moyen de rejoindre ces zones à toutes les communes bénéficiant d'un arrêt. Deux passages semblent être pertinents afin de proposer deux horaires adaptés aux différentes heures d'embauches pour les scolaires et les employés.

Entre 9h et 16h, seuls les arrêts de Loudun, Chinon et Thouars seront desservis car ces derniers sont les principaux pôles et les autres arrêts ne représentent qu'un intérêt moindre, nous considérons que les personnes se déplaçant depuis et vers les arrêts intermédiaires le font pour des raisons d'emploi ou d'étude. Par conséquent entre 9h et 16h, heures pouvant être qualifiées de creuses, il sera prévu d'établir uniquement deux trains reliant Chinon à Thouars en s'arrêtant seulement à Loudun.

De 16 à 19h tous les arrêts de la ligne devraient être desservis. En effet, ce créneau horaire correspond aux heures de débauche pour les employés et aux retours des scolaires. Il est donc nécessaire de desservir tous les arrêts. Trois passages sont donc nécessaires pour permettre à la fois aux scolaires de regagner leurs domiciles mais aussi aux employés de retourner dans leurs communes.

Enfin entre 19h et 22h nous proposerons un train desservant uniquement les gares de Thouars, Chinon et Loudun afin de proposer aux personnes souhaitant sortir le soir de rejoindre les villes centres ou de rejoindre les grandes villes.

Au total ce seraient 8 trains qui circuleraient par jour, ceux-ci desserviraient différents arrêts selon les horaires. Par ailleurs, selon Françoise Coutant, vice-présidente de la région Poitou-Charentes le mode de transport train serait pertinent à partir de 5 passages par jours.

Le Mercredi un train supplémentaire assurerait le retour des scolaires Enfin le week-end le nombre de train serait limité à 4 trains dont deux circuleraient de 9h à 16h et deux de 16 à 22h. Pendant les vacances scolaires le nombre de trains resterait le même pour assurer les déplacements des employés. Cependant un train serait substitué entre 7h et 9h.

TABLEAU 31 : TABLEAU RECAPILUTATIF DE LA FREQUENCE EN FONCTION DE LA PERIODE

	7 h-9 h	9 h-16 h	16 h- 19 h	19 h- 22h	Total/jour
Lundi-Vendredi	2	2	3	1	8
Week-End	0	2	2		4
Vacances	2	2	2	1	7

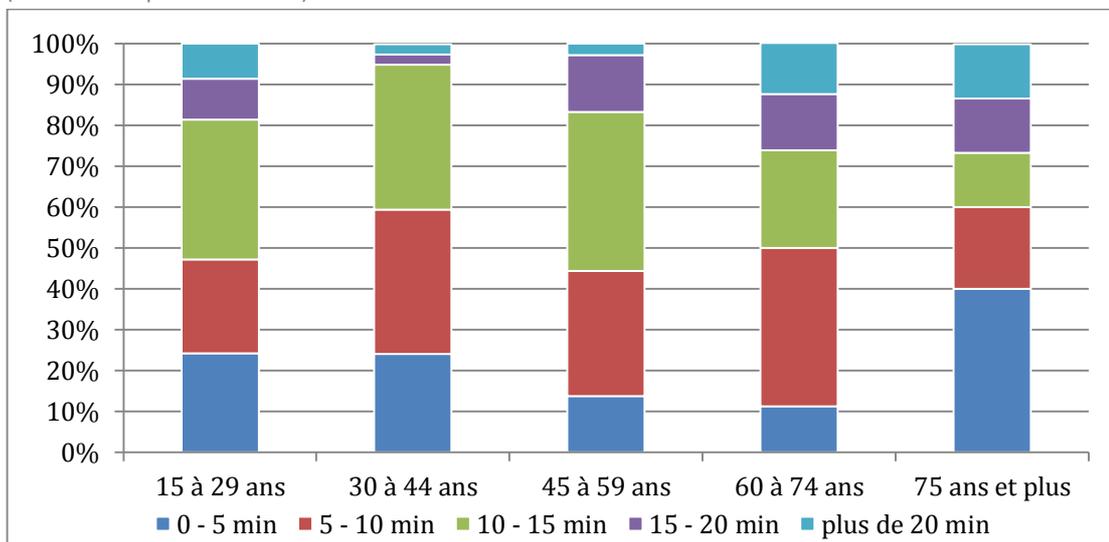
Afin de favoriser l'utilisation du train, les entreprises pourraient mettre en place des PDE et/ou adapter leurs horaires d'embauche par rapport aux arrivées des trains.

EVALUATION DE LA DESSERTE DEPUIS LES GARES

Les graphiques ci-dessous nous renseignent sur les temps de trajets que les personnes interrogées sont prêtes à réaliser pour accéder à une gare. Nous pourrions ainsi avoir une idée de la distance qui doit exister entre chaque point de rabattement des transports en commun

GRAPHIQUE 97 : DISTANCE A PARCOURIR JUSQU'À LA GARE A PIED

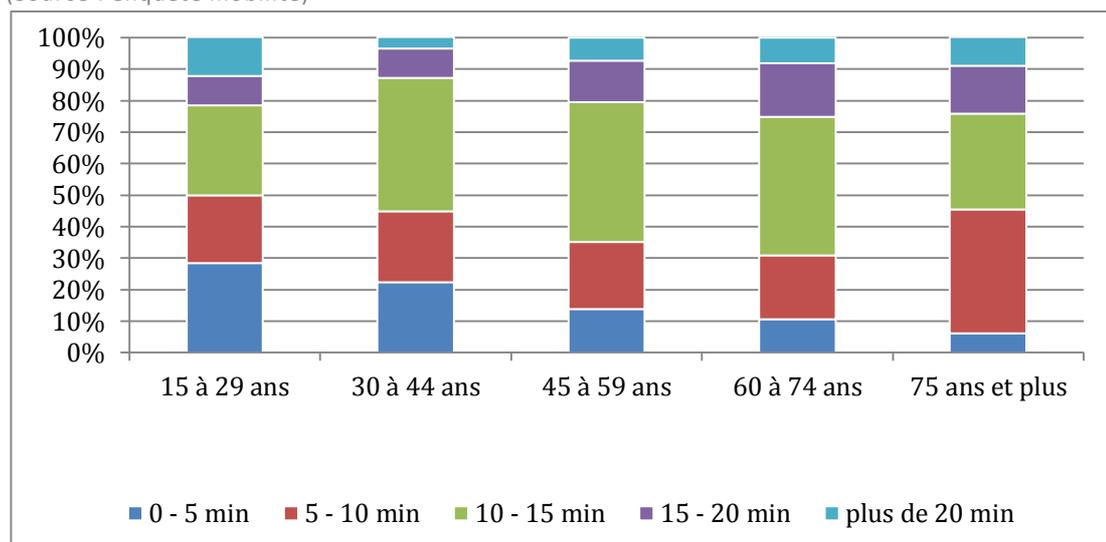
(Source : enquête mobilité)



On constate que la majorité des catégories 30 à 44 ans, 45 à 59 ans et 60 à 74 ans estime qu'un trajet à pieds jusqu'à la gare peut prendre plus de 10 minutes (respectivement 55,3%, 64,8% et 69,10%). Au contraire, les catégories de 15 à 29 ans et 75 ans et plus estiment qu'un trajet à pied jusqu'à la gare doit être relativement court.

GRAPHIQUE 98 : DISTANCE A PARCOURIR JUSQU'À LA GARE A VELO

(Source : enquête mobilité)

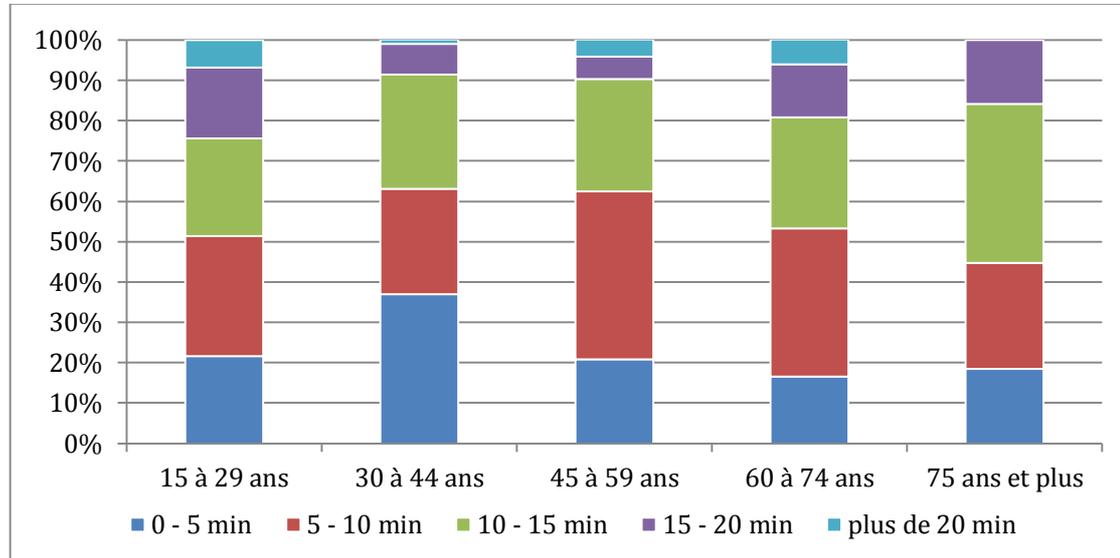


Dans ce graphique, la catégorie des 75 ans et plus n'est pas très représentative car nous n'avons obtenu que 15 réponses. Cela peut s'expliquer par le fait que cette catégorie ne se sent pas concernée par le vélo.

La catégorie 30 à 44 ans, estime qu'un trajet jusqu'à la gare doit durer moins de 10 minutes en vélo, contrairement aux catégories 15 à 29 ans et 45 à 59 ans qui estiment qu'un parcours jusqu'à la gare en vélo peut prendre plus de 10 minutes (pour respectivement 47,2% et 45,5% d'entre eux).

GRAPHIQUE 99 : DISTANCE A PARCOURIR JUSQU'A LA GARE EN VOITURE

(Source : Enquête mobilité)

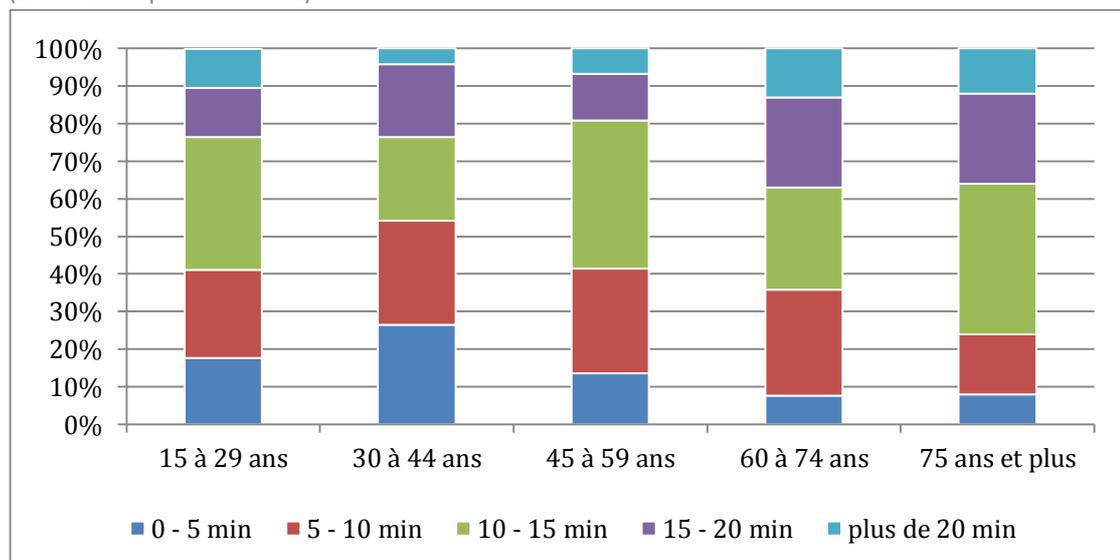


Les personnes interrogées ont répondu que pour se rendre à une gare elles ne souhaitent pas effectuer un trajet de plus de 15 minutes en voiture. En outre très peu de personnes sont prêtes à faire un trajet de plus de 20 minutes en voiture.

Plus la population est vieillissante, plus le temps de parcours moyen pour se rendre à la gare semble se rallonger. En effet, un trajet en voiture ne doit pas dépasser 10 min pour 62% des 30 à 44 ans 53,4% des 60 à 74 ans, 44% des 75 ans et plus.

GRAPHIQUE 100 : DISTANCE A PARCOURIR JUSQU'A LA GARE EN TRANSPORT EN COMMUN

(Source : enquête mobilité)

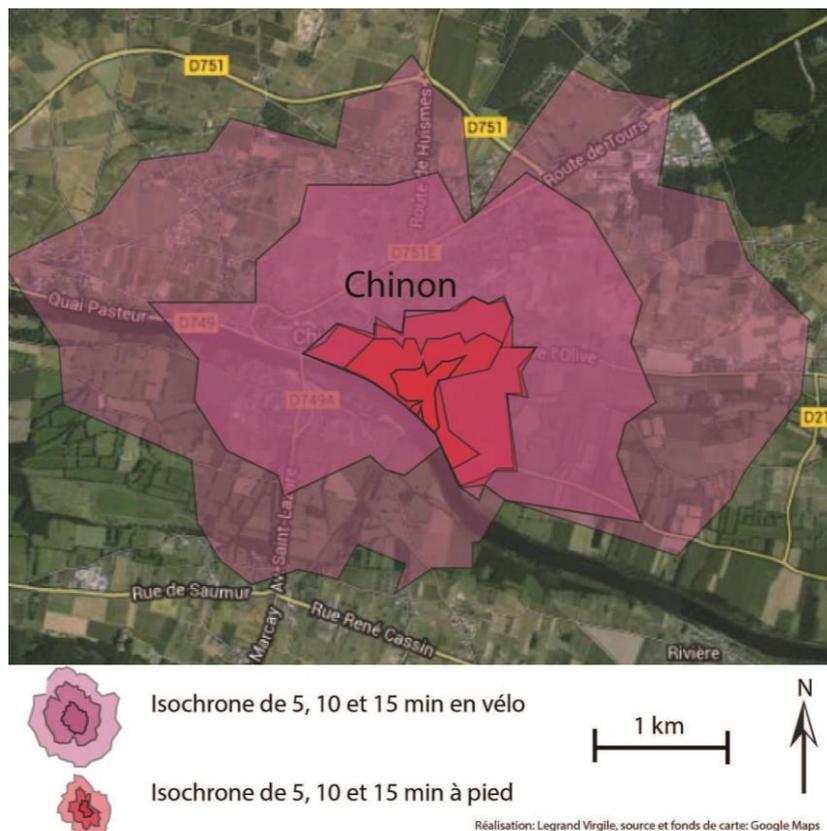


Les personnes âgées de plus de 60 ans sont celles qui sont prête à passer un peu plus de temps en transport en commun avant d’atteindre une gare pour respectivement 64,1% et 76% d’entre elles, ce trajet peut prendre plus de 10 minutes. Et pour respectivement 36,9% et 386% d’entre elles, il peut durer plus de 15 minutes.

Pour une très grande majorité des individus, un point de rabattement doit se trouver à moins de 15 minutes en voiture voire à moins de 10 minutes. Il est donc important d’avoir un réseau de transport en commun développé afin que chaque commune du territoire soit proche d’un arrêt de bus ou de train.

Au niveau des villes de Chinon, Loudun et Thouars nous avons tracé des cartes isochrones afin d’observer quelles zones étaient desservies depuis la gare. Nous avons ainsi retenu le mode de transport piéton et le mode de transport cyclable, et nous avons créé des cartes de temps de 5 min, 10 min et 15 min. Ces temps ont été choisis par rapport aux réponses aux questionnaires⁸⁶. Il est à noter que les zones desservies en 15 minutes à pied correspondent également à celles desservies à vélo pour un temps de 5 minutes.

CARTE 60 : CARTE ISOCHRONES DE LA DESSERTE AU NIVEAU DE LA GARE DE CHINON



Point méthodologie

Cette carte a été également réalisée à l’aide du logiciel Isochronus Application et Illustrator, cependant celle-ci a pour objectif de montrer la desserte à partir des gares et non l’accessibilité aux gares ou aux haltes comme précédemment.

⁸⁶ Voir enquête mobilité

A Chinon la gare étant située à l'Est de la ville, orientée vers Tours et Saint Benoît la Forêt, on remarque qu'en 5 minutes à pied, on ne peut que rejoindre le Boulevard Paul-Louis Courier. Par conséquent, en 5 minutes, nous restons assez éloignés du centre-ville.

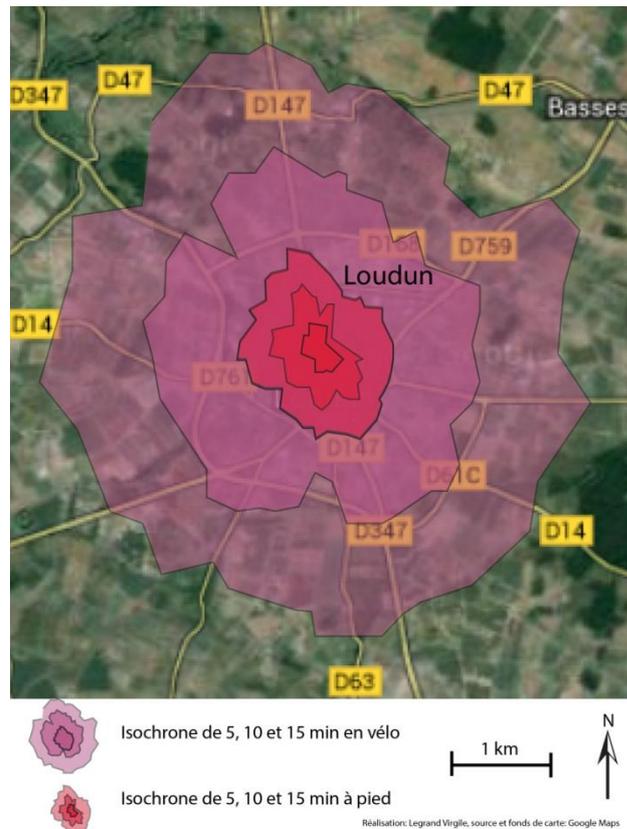
En 10 minutes à pied on remarque que l'on peut rejoindre la place Jeanne d'Arc, et la moitié Est de la ville jusque la rue Marceau.

Enfin en 15 minutes à pied on peut depuis la gare rejoindre la mairie de Chinon ainsi que le Château, mais on ne peut se déplacer plus loin que le pont de la RD 749, de plus les lycées Cugnot et Rabelais sont situés à plus de 15 minutes. Les déplacements à l'Ouest de la ville sont donc limités.

En revanche à vélo en 10 minutes la totalité de la ville est couverte d'Est en Ouest. Au Nord, les zones pavillonnaires de Saint Jean, la Roche Faucon et Les closeaux sont couvertes et au Sud le quartier du faubourg Saint Jacques. Enfin en 15 minutes en vélo les personnes descendantes à Chinon peuvent rejoindre tous les quartiers périphériques comme Saint-Louans ou Rochette ainsi que la zone d'activité du Blanc Carroi.

Cependant les déplacements à Chinon sont limités à cause du relief observé, par conséquent les distance-temps en vélo et à pied peuvent être rallongées.

CARTE 61 : CARTE ISOCHRONES DE LA DESSERTE AU NIVEAU DE LA GARE DE LOUDUN



Au niveau de Loudun, la gare est quant à elle située au Nord, excentrée du centre-ville. En effet, en 5 minutes à pied on ne peut rejoindre que la zone située à l'extérieure des boulevards Maréchal Leclerc et Loche et Matras. En 10 minutes à pied, une partie de la zone industrielle

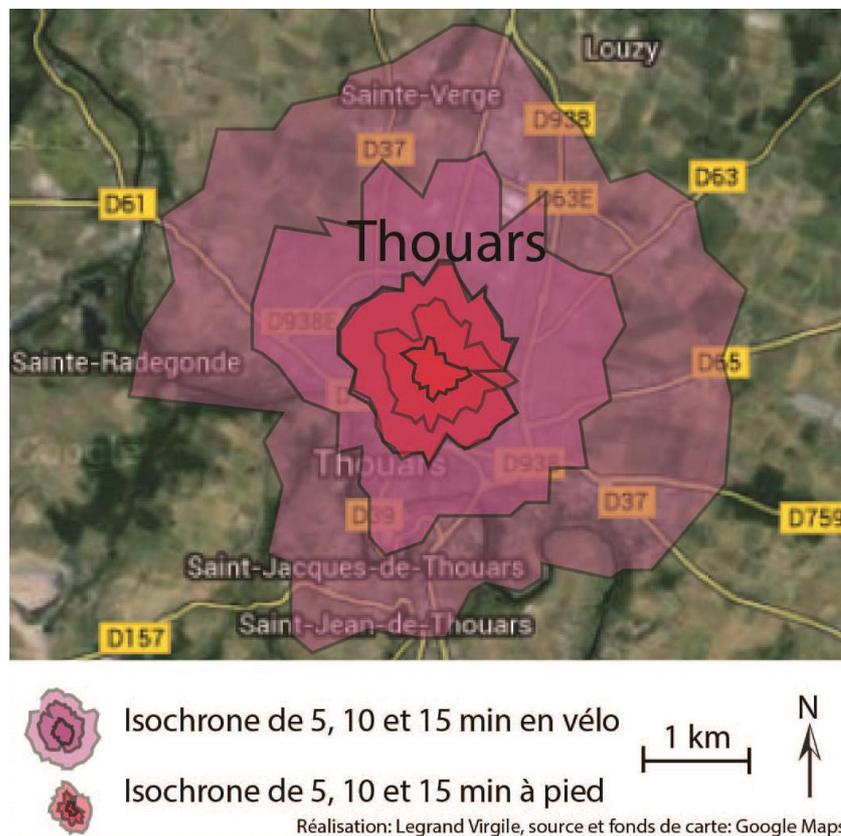
est accessible de même que la mairie. En 15 minutes à pied, la carte isochrone nous montre que l'ensemble de l'intérieur du « boulevard périphérique » de Loudun est accessible comprenant ainsi les lycées et le collège, cependant, un quart de la zone industrielle ne serait pas desservi.

De plus la future zone commerciale de Loudun installée au Sud-Ouest reste en dehors de la zone des 15 minutes à pied, elle serait située à environ 30 min à pied.

En vélo la zone accessible en 10 minutes couvre l'intégralité de la ville comprise entre la ceinture composée des départementales. Enfin en 15 minutes à vélo, Loudun est desservi ainsi que sa périphérie.

Les isochrones à partir de Loudun sont calculés en supposant que les voyageurs descendraient sur les quais de la gare orientés vers le Sud. Cependant une passerelle ou un tunnel pourrait réduire les distances pour accéder à la zone industrielle Nord.

CARTE 62 : CARTE ISOCHRONES DE LA DESSERTE AU NIVEAU DE LA GARE DE THOUARS



Au niveau de Thouars la gare occupe un espace central, à pied en 5 minutes il n'est possible que de rejoindre des zones d'habitations. En 10 minutes à pied on peut se déplacer jusqu'aux boulevards Pierre Curie et Alfred de Vigny au Sud et jusqu'au boulevard du 8 mai au Nord, cette zone ne regroupe que des lieux d'habitations. Enfin en 15 minutes à pied en descendant à la gare de Thouars on peut rejoindre le Lycée Jean Moulin, et les zones d'emplois à l'Est et

au Nord que sont les Zone d'activités. Cependant la mairie et le centre-ville historique sont situés à plus de 15 minutes.

En 10 minutes à vélo on peut rejoindre la mairie.

Enfin en 15 minutes à vélo, l'ensemble du territoire de Thouars, ainsi que les communes périphériques et le château des ducs de la Trémoille peuvent être atteint.

En définitive les trois villes ont chacune des difficultés qui leur sont propres au niveau de la desserte au niveau piéton. En effet, que ce soit à Chinon où la gare est excentrée à l'Est et la partie touristique de la ville reste lointaine, à Loudun où une faible partie de la zone d'emploi reste éloignée ainsi que la future zone commerciale et enfin à Thouars où le centre-ville historique reste difficilement accessible à pied.

AMELIORATION DES RESEAUX ANNEXES

Pour que le train fonctionne, il est nécessaire d'avoir des réseaux annexes tels que des réseaux de bus ou des offres de taxi, de location de voiture ou encore la possibilité de se déplacer facilement en vélo.

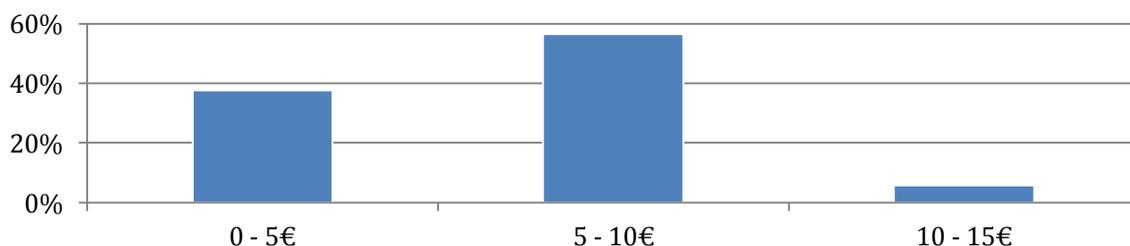
Les améliorations sur le réseau existant sont les mêmes que dans la partie précédente. Cependant d'autres changements sont à prendre en compte.

Les observations précédentes nous montrent qu'il est nécessaire de développer un réseau de transport en commun complémentaire au train afin de desservir efficacement les principaux pôles attracteurs (lycées, zones d'activité) et afin d'accéder aux gares plus aisément. Le train permet en outre de développer l'intermodalité, comme les liaisons douces favorisant les modes de transports piétons et cyclistes.

TARIFICATION

GRAPHIQUE 101: FREQUENCE DE PRIX (POUR UN TRAJET CHINON - THOARS VIA LOUDUN PAR LE TRAIN)

(Source : enquête mobilité)

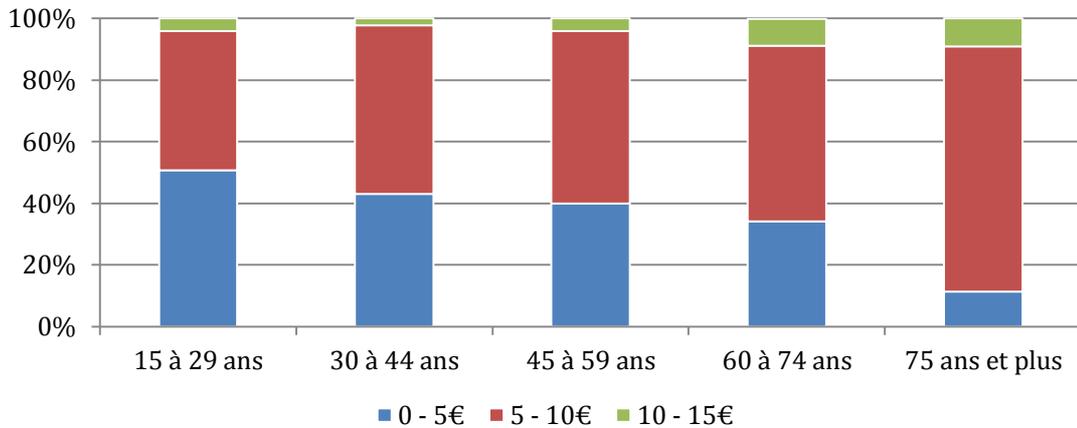


On retrouve près de 57 % de notre échantillon se disant prêt à utiliser le train entre Chinon et Thouars pour un tarif compris entre 5 et 10 euros. Seuls 6 % sont enclins à mettre entre 10 et 15 euros. Enfin, 38 % sont prêts à mettre entre 0 et 5 euros.

Le tarif à proposer d'après ces observations devrait donc plutôt se situer entre 5 et 10 euros.

GRAPHIQUE 102: FREQUENCE DE PRIX (POUR UN TRAJET CHINON - THOOURS VIA LOUDUN PAR LE TRAIN) EN FONCTION DE L'AGE

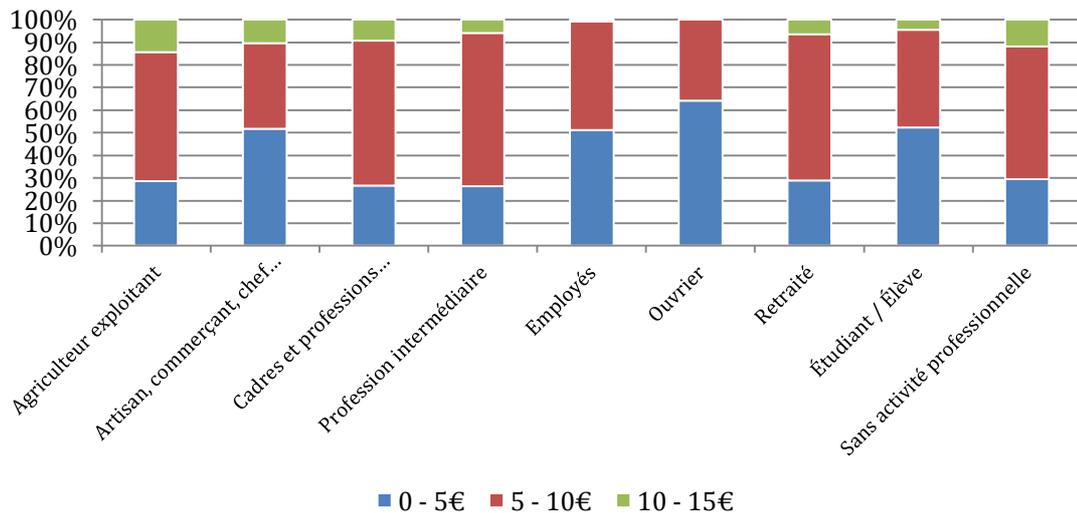
(Source : enquête mobilité)



Lorsque l'on croise la question du prix souhaité pour un trajet Thouars-Chinon avec l'âge on remarque dans un premier temps que les plus jeunes sont les personnes souhaitant payer le moins cher possible. En effet parmi les 15-29 ans, plus de 50 % ne veulent pas mettre plus de 5 euros pour un trajet Thouars-Chinon. A l'inverse parmi les 75 ans et plus on retrouve près de 80 % de personnes se disant prêtes à payer entre 5 et 10 euros. Cette observation est valable pour toute la population interrogée. En effet, au plus la population est âgée, au plus elle est prête à payer plus. On remarque que quel que soit la tranche d'âge observée, on retrouve moins de 10 % de personnes prêtes à payer un billet entre 10 et 15 euros.

GRAPHIQUE 103: FREQUENCE DE PRIX (POUR UN TRAJET CHINON - THOOURS VIA LOUDUN PAR LE TRAIN) EN FONCTION DES CSP

(Source : Enquête mobilité)



Si l'on s'intéresse aux catégories socioprofessionnelles et que l'on croise avec le prix souhaité pour un trajet Chinon-Thouars, on remarque que les ouvriers, les employés et les étudiants élèves sont ceux qui veulent payer le moins cher avec 64 % d'ouvriers, 51 % d'employés et 52 % d'élèves ou étudiants souhaitant payer moins de 5 euros. A l'opposé on retrouve les retraités, les professions intermédiaires et les cadres et professions supérieures qui pensent

pouvoir se permettre de payer plus cher avec moins de 30 % de réponses pour un prix compris entre 0 et 5 euros. En outre on retrouve la classe des agriculteurs et exploitant estimant à 14 % juste de payer entre 10 et 15 euros le trajet Chinon-Tours ainsi que 12 % des personnes sans activité professionnelle.

On observe donc que globalement les catégories de population les plus aisées sont prêtes à dépenser plus pour un trajet Chinon-Thouars.

Il a été présenté dans le diagnostic la comparaison du revenu net déclaré en 2009, en euros, du SIVV, de l'aire urbaine de Loudun avec les Trois-Moutiers, de l'aire urbaine de Thouars et de la France. Les revenus sur notre territoire sont relativement faibles. En outre dans l'étude de mobilité est présentée la part du revenu consacré au transport en fonction des CSP. Cela nous montre que les employés et salariés dépensent plus dans les transports alors qu'ils ont en moyenne un revenu plus faible.

Dans le choix du tarif pour un trajet en train Chinon – Thouars via Loudun, il est important de prendre ces informations en compte. Le questionnaire nous montre que la majorité de la population ne souhaite pas mettre plus de 10€ dans pour ce trajet.

Cependant, la matrice suivante permet de relativiser quant au prix des transports en commun.

ESTIMATION DES PRIX EN FONCTION DES TRAJETS

(Sources : impot.gouv.fr ; viamichelin.fr)

	Temps (minutes)		Distance (km)		Thouars		Loudun		Chinon		Tours	
	Temps (minutes)	Distance (km)										
Coût réel												
Thouars			29,5	25,1	53,5	47,5	96	95,7				
			9,99 €		17,05 €		34,36 €					
Loudun	28,5	25,1			27	24,9	70	72,6				
	9,99 €				9,91 €		26,05 €					
Chinon	53	48,0	27	24,8			47,5	46,7				
	17,23 €		9,90 €				16,75 €					
Tours	94,5	95,1	73,35	67,0	47,5	46,8						
	34,14 €		24,05 €		16,80 €							

Cette matrice permet de donner un ordre d'idée du coût réel actuel de différents trajets en voiture. En effet, un trajet Thouars – Chinon en voiture reviendrait à plus de 17€. Dans ces calculs sont pris en compte le coût de l'essence mais également des externalités (comme le coût de l'entretien de la voiture, de la carte grise, de l'amortissement du véhicule).⁸⁷ Il est évident qu'un trajet en voiture revient beaucoup plus cher qu'un trajet en train.

COMMUNICATION

Faire connaître une ligne de train est beaucoup plus facile que pour une ligne de bus. Il existe des sites présentés dans l'étude de mobilité pour définir des itinéraires à l'aide des transports en commun. En outre, la communication passe par des offres et des avantages pour les utilisateurs du train en fonction de l'âge ou d'événements particuliers.

Si l'on s'intéresse à la ligne les Sables-d'Olonne – Thouars – Saumur – Tours, on constate qu'il existe un forfait « tribu » qui offre l'opportunité de partir aux Sables-d'Olonne à moindre coût (45€ sur 2 jours de 1 à 5 personnes). Des forfaits en rapport avec le train et le vélo pourraient être une piste à creuser.

De plus, afin de faire la promotion de la ville de Chinon, des offres ont été mises en place exceptionnellement : un ticket pour visiter la forteresse de Chinon offrait un trajet en TER Tours-Chinon aux Tourangeaux. Des offres similaires pourraient être mises en place pour le lancement du Center Parcs par exemple.

DESAVANTAGE DU TRAIN ET PROBLEMES INDUITS

La principale contrainte liée au train est donc qu'il ne peut desservir tous les pôles générateurs de mobilité, ce mode de transport nécessitant une complémentarité avec d'autres modes de transports.

De plus, des nuisances sonores peuvent être imputées au train et cela peut entraîner une dépréciation des valeurs immobilières. C'est le cas pour la commune de Beuxes où les habitants exposent clairement leur désaccord avec la réouverture de la ligne de train car celui-ci passerait à proximité directe de 26 maisons (entre 1m 50 et 15m). D'autres habitations sont concernées de la même manière le long du tracé ainsi que les anciennes gares aujourd'hui toutes rachetées par des propriétaires privés hormis celle de Loudun.

De plus des problèmes de faisabilité peuvent être évoqués comme l'entretien des voiries ainsi que pour la partie entre Beuxes et Chinon, un tronçon à recréer entièrement.

Cependant d'autres problèmes plus spécifiques ont été observés sur notre territoire mais rentrant dans l'étude de faisabilité. Nous avons tout d'abord été confrontés aux problèmes des passages à niveaux. En effet si la voie rouvrait, celle-ci amènerait d'abord des questions techniques. Lorsqu'un passage à niveau a été fermé ou n'est plus fonctionnel, on ne peut le recréer il est alors impératif de créer un ouvrage d'art afin de faire passer la voirie routière

⁸⁷ Sources : Brème kilométrique des impôts 2013

sous ou au-dessus la voie ferroviaire. Le cas de la commune de Beuxes est par exemple un cas concret où la voirie pose problème car 5 passages à niveau ont été abandonnés.

La voirie est aujourd'hui dans un état très dégradé pour permettre de faire circuler certaines charges.

Nous avons également rencontré l'entreprise Chimirec PPM classée Seveso⁸⁸, celle-ci se situe de part et d'autre de la voie ferrée à la Roche-Clermault, ses activités de traitements de déchets dangereux peuvent donc être considérés comme nuisibles pour le train. La réouverture de la ligne induirait peut-être soit une déviation de la ligne, soit un déplacement de l'entreprise.

Nous avons rencontré un cas similaire au niveau des silos de la COPAC à la Roche-Clermault, ceux-ci étant situés trop proche de la voirie.

Enfin afin de faire circuler plusieurs trains sur le tronçon Chinon- Thouars en même temps mais dans un sens opposé il est nécessaire de créer des points de croisement, de même pour faire circuler simultanément les trains de voyageurs ainsi que les trains de marchandises, des points de dépassements peuvent être envisagés. Entre Chinon et Tours des points de croisements sont déjà envisagés dans le cadre de l'étoile ferroviaire de Tours.

EFFETS DU SCENARIO 3 SUR LE TERRITOIRE

LOISIRS / TOURISME

Le projet Train à Vapeur de Touraine représente un fort potentiel pour le développement du train entre Chinon, Loudun et Thouars. On peut supposer que les personnes venant pour TVT sont soit des amoureux du train, soit des personnes s'intéressant au train. Cela paraîtrait donc logique que ces personnes viennent en train. De plus, du fait de l'ancienne implantation de TVT en Indre-et-Loire, à Richelieu, TVT est connu en Touraine, celle-ci abrite donc un potentiel de visiteurs venant de l'Est.

De la même manière que dans le scénario 2, on pourrait mettre en place des lignes de bus en été pour un circuit touristique et pour d'autres thèmes ou événements. Une mise en concertation des différentes entités (Région, Conseil Général, communauté de communes, communes ...) pour l'élaboration de ce type de transport, en adéquation avec les horaires de train, serait judicieuse.

La ligne ferroviaire permettrait également l'ouverture sur l'Atlantique pour les Chinonais et les Loudunais, notamment sur les Sables-d'Olonne, destination très familiale et très prisée par notre territoire d'étude (Les touristes des Sables-d'Olonne proviennent à 10,3% de la région Centre (4^{ème} provenance sur 12) et à 3,4% de la Région Poitou-Charentes (9^{ème} provenance sur 12))⁸⁹. De plus, Loudun bénéficierait d'une ouverture rapide sur Paris et Tours.

⁸⁸ La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE est une directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs

⁸⁹ Source : Mairie des Sables-d'Olonne, Août 2010.

Les itinéraires cyclables du Thouet à vélo – La Loire à vélo et de la Ligne Verte (voir Diagnostic Socio-économique) ne sont actuellement pas reliés. Malgré le fait que l'on pourrait voir la réouverture de la ligne ferroviaire comme une opportunité pour faire le lien entre ces trois véloroutes, la Ligne Verte semble avoir un faible potentiel actuel. En effet, la liaison entre La Roche-Rigault et Loudun est très peu indiquée, les villes traversées sont peu connues, elle permet seulement de découvrir les paysages traversés. Cependant, on peut y voir un potentiel train + vélo puisque Châtellerauld est une destination qui reçoit des trains type « Train + Vélo », ainsi la Ligne Verte permettrait de remonter sur la Loire à vélo via le train à Loudun.

On peut imaginer un train type « Train + Vélo » de Chinon ou de Thouars vers Loudun mais pour cela, il y a une nécessité de développer l'attractivité de la Ligne Verte ainsi que de la circulation entre La Roche-Rigault et Loudun. De même un itinéraire cyclable peut être pensé entre Loudun et Montreuil-Bellay passant à proximité du Center Parcs pour relier la ligne verte au Thouet à vélo.

De plus, la volonté de faire une coulée verte entre la gare et le pôle aquatique de Thouars, pourrait rendre l'accès facile à ce type de tourisme.

Du fait que les villes traversées par la Loire à Vélo aient un potentiel plus fort que Thouars et Loudun actuellement (Candes-Saint-Martin et Montsoreau), développer l'attractivité touristique de Loudun et Thouars est inévitablement un point important.

Pour faciliter l'accès au Center Parcs, il pourrait y avoir une possibilité de mettre en place des navettes au départ de la gare de Loudun et/ou de Montreuil-Bellay.

D'après les réponses du questionnaire, les personnes seraient prêtes à 82,1% à prendre le train pour les activités qui concernent les loisirs et le tourisme. Concernant les fréquences associées, 75% des activités de loisirs ne se font que quelques fois par mois, 16% quelques fois par an et 8% quelques fois par semaine.

Ainsi les personnes prêtes à prendre le train pour leurs activités de loisir concernent en majorité des trajets ponctuels quelques fois par mois.

FRET

FRET LOCAL

La problématique du fret est intéressante avec le train. En effet, ce mode de transport permet d'une façon simple et rapide d'acheminer de grandes quantités de marchandises à des points précis. Il existe cependant des limites, en effet le train étant par définition sur rail, il faut créer des plateformes logistiques le long de la voie, ou des terminaux afin de desservir soit directement soit pas camion les entreprises qui font venir ou livrent leurs marchandises par le fer. Cet inconvénient n'est pas des moindres.

En effet, suite à quelques enquêtes et entretiens avec des acteurs économiques locaux, la plupart des refus d'utiliser le train sont liés à des livraisons dans des lieux isolés, eux-mêmes non desservis par le chemin de fer, ou qui livrent dans des rayons trop proches pour que le train devienne rentable par rapport au camion bien plus flexible.

La notion de quantité a également été un frein pour les entreprises du territoire, en effet, avec l'abandon du wagon isolé le train ne sert maintenant que des entreprises ayant la capacité d'acheminer de grandes quantités de marchandise à un temps donné. C'est le cas des coopératives agricoles, des carrières ou de l'industrie de l'automobile. Mettre fin au wagon isolé a tourné résolument les petits clients vers le transport routier, permettant le transport en flux continu de petites quantités.

Ainsi, pour pallier ce problème, il pourrait être envisagé des groupements d'entreprises, par l'intermédiaire des clubs des entreprises ou des fédérations de commerçants, qui commanderaient de manière groupée et permettraient d'utiliser le transport de marchandises par le fer.

Cependant, le coût reste relativement élevé. En effet, suite à un entretien avec le responsable du silo UVL à Beuxes, celui-ci nous a appris que le transport par camion était aussi cher, voire moins que le transport de masse par le train. Cela peut sembler paradoxal du fait de la mutualisation des livraisons qui baisserait les coûts, tandis que les camions sont multiples, et les augmenteraient (plus de personnel, plus d'entretien, etc.). Mais on peut l'expliquer par le fait que seule la coopérative utilise ce tronçon de la ligne, et donc les péages sont relativement élevés car seul leur train doit s'en acquitter.

Un développement du fret sur la ligne permettrait donc de mutualiser les coûts, et ainsi de les réduire. Mais sans le wagon isolé le fret local, pour desservir la ligne en elle-même, ne serait pas viable. Il faudrait cependant étudier le sujet plus profondément via des cabinets d'études pour sonder le potentiel fret de la ligne, notamment pour Loudun, car nos demandes répétées n'ont souvent mené nulle part. Et pourtant les quelques entreprises sondées comme la COPAC (Coopérative des Agriculteurs du Chinonais) ou la Sarl SOCOM (entreprise d'enrobé à froid) pourraient être intéressées par du wagon isolé du fait de leur faible quantité à livrer ou recevoir, insuffisante pour du train complet, mais suffisamment importante pour éviter le camion.

En effet, l'exemple de la COPAC est intéressant car celle-ci amène par camion la plupart de ses récoltes au silo de regroupement de Beuxes qui, lui, les exporte ensuite par train vers La Rochelle. Or, la COPAC est située le long de la voie de chemin de fer qui dessert le silo de regroupement, et ainsi on pourrait envisager une livraison par train entre cette coopérative et le silo.

D'ailleurs, ce silo de regroupement va voir sa capacité de stockage presque doubler du fait d'une extension qui fait suite au rapatriement des capacités de stockage de Terrena Poitou au nord de la Vienne, et des cultures du sud de la Vienne sur Beuxes. Il peut être alors possible de voir une augmentation de l'intérêt de cette ligne pour UVL exportant vers La Rochelle.

Enfin, il existe néanmoins des limites à notre étude du fret local du fait du peu de retour de l'enquête transmise aux entreprises du Chinonais, Thouarsais et Loudunais. C'est pourquoi nous insistons sur l'intérêt de dépêcher une étude sur le potentiel fret du territoire. (En Poitou-Charentes, une enquête sur le fret ferroviaire menée par la DREAL et le cabinet Egis mobilité est en cours.)

FRET DE TRANSIT

Pour le fret de transit, après avoir contacté deux des principaux exploitants ferroviaires que sont Fret SNCF et Euro Cargo Rail (Colasrail restant sans réponse), il en est ressorti que l'intérêt de cette ligne pour le fret de transit (ne desservant donc pas les villes sur la ligne) n'était guère satisfaisant. Cependant le passage de trains à vide pourrait être une piste à explorer.

En effet, cela est tout d'abord dû à l'existence de la ligne Thouars, Saumur, Tours, court-circuitant la ligne Thouars-Loudun-Chinon, et qui plus est, dispose d'une voie double entre Saumur et Tours et d'infrastructure permettant d'éviter tout engorgement. Cette ligne fonctionne donc très bien par elle-même, et les opérateurs l'utilisent déjà sans avoir à s'en plaindre.

Ensuite, la deuxième raison est la configuration de la ligne. Une voie unique, avec un fort dénivelé au niveau de Saint-Benoît-la-Forêt, rendant l'exploitation fret de charge D (1800t par train) très difficile. En outre, l'exploitation des trains à vide (itinéraire de retour de Saint-Pierre-des-Corps à Thouars sans passer par Saumur) peut être envisagée mais n'est pas des plus opportunes du fait de la haute capacité de la ligne Thouars-Saumur-Tours.

Enfin, il existe un problème à l'arrivée de la voie de Chinon sur Tours dû à la configuration de l'étoile ferroviaire de Tours. En effet, les trains parvenant de Chinon rejoignent ceux issus de Loches, et accèdent à la ligne Paris – Tours – Bordeaux actuellement très fréquentée, et peinent à s'y engager. Cependant, le projet de l'étoile ferroviaire de Tours a pour but de résoudre ce problème en créant des corridors indépendants rejoignant la gare de Saint-Pierre-des-Corps et Tours. Mais si ce projet ne se fait pas cela sera une grande limite (avec la voie simple) pour le développement du fret ferroviaire sur la ligne Thouars-Loudun-Chinon.

EMPLOI / ETUDES

Concernant les réseaux annexes à développer, les impacts et propositions seront identiques au scénario 2.

La réouverture de la ligne apporterait de la simplicité pour les travailleurs du tertiaire ou du secondaire qui travaillent loin de leur commune de résidence (Tours, Paris, Angers).

Elle permettrait à certains employés un retournement vers Tours plutôt que vers Poitiers, par une simplicité de transport couplée peut-être à une offre plus intéressante.

Malgré cela, s'il n'y a pas de réseau de rabattements vers les gares mis en place, le train pourrait être peu intéressant pour les personnes habitant en dehors des villes disposant d'une gare, de même pour les réseaux de desserte. En dehors des 15 minutes à pieds ou en vélo, l'accès aux sites plus éloignés reste difficile.

Le train permet d'avoir des offres de formation plus accessibles si les tarifs sont peu onéreux. En effet, des ouvertures sur Tours, Angers et Saumur sont possibles sans forcément s'installer dans la ville. Cela permettrait également des ouvertures psychologiques pour des populations défavorisées. De plus, le train permettra aux populations jeunes et en train de se qualifier d'envisager de rester sur le territoire car il représente un lieu d'embauche et de loisirs accessible par le train. Ainsi on évite la tendance de non-retour au pays par facilité de rester sur le lieu d'études. Mais il faut cependant nuancer, en effet il y a très peu de volonté pour les jeunes de rester sur leur territoire n'offrant que peu d'activité pour eux. Il est donc important de signifier que le train ne sera pas l'unique solution.

Malgré cela, il y a un risque accentué du développement des cités dortoirs dans le Loudunais qui subit un retard sur ses voisins en termes de développement économique, et n'offre donc pas assez d'emploi. Il serait donc nécessaire de travailler sur l'attractivité de Loudun en tant que territoire d'entreprise et non seulement résidentiel.

La desserte vers le Center Parcs ne sera pas résolue par le train, d'où l'importance de développer en parallèle des réseaux annexes.

Le report des transports utilisés, aujourd'hui, sur le train est dans les plus faibles, 62,1% des sondés seraient prêt à utiliser le train pour l'emploi ou les études. Ce report peut paraître important, mais quand on s'intéresse au taux de « Peut-être », on remarque que celui-ci est élevé (15,2%). Ceci peut s'expliquer par un doute vis-à-vis du train comme moyen de transport quotidien, obligeant souvent des ruptures de charge vers d'autres modes de transports, des risques de retards accentués avec la pratique fréquente du train ou un coût mal estimé par les personnes.

Le train est donc plus envisageable quand on a des mobilités moins ou peu fréquentes et qui portent sur des destinations plus lointaines.

SANTE

A la différence de ce qui a été développé dans le scénario 2, l'inconvénient du train est que celui-ci, s'il n'est pas mis en relation avec d'autres moyens de transports en commun ne dessert finalement qu'une zone très limitée autour de la gare. En outre, même s'il existe un réseau de transport en commun desservant les pôles de santé, la rupture de charge pour les personnes âgées, qui se déplacent en majorité pour ce motif, peut facilement les décourager à utiliser le train pour se rendre aux hôpitaux ou maisons de santé.

Paradoxalement, l'enquête mobilité nous a montré que la santé représentait un report important sur le train. En effet, près de 69,8% des personnes interrogées et ayant répondu le motif « Santé » sont prêtes à utiliser le train pour ce motif. Cela peut s'expliquer pour le service de transport Sitravel à Chinon desservant à la fois la gare et le pôle santé du Chinonais et

permettant donc de se rendre relativement facilement et dans un moindre coût aux services de Santé. En effet, Chinon est la ville la plus citée quand les personnes ont à se déplacer⁹⁰.

C'est dans cette logique que peut s'inscrire le projet du quartier gare de la ville de Thouars avec la création d'un pôle santé où l'on pourra se rendre directement à pieds de la gare pour consulter des spécialistes peu présents sur le territoire.

Enfin, comme dans le scénario 2, le développement des réseaux annexes (transport à la demande ou bus) reste indispensable pour permettre une mobilité pour tous sur le territoire, sans avoir à recourir aux transports agréments par la sécurité sociale, ou aux taxis. En effet, cela permettra des rabattements soit directement sur les hôpitaux, soit sur les gares qui mèneront ensuite vers les pôles de santé, car même si le report en nombre est élevé (report possible de 70 personnes⁹¹ partant de Loudun et allant à Chinon), la fréquence d'utilisation reste relativement faible (fréquences principales pour le motif santé est de « Quelques fois par mois » à 61% et de « Quelques fois par an » à 37% des réponses).

COMMERCE

Pour les effets sur le commerce, cela peut avoir le même résultat que le scénario 2, mais ils restent cependant à nuancer car les gares sont en centre-ville et desservent pas directement les centre-commerciaux périphériques.

A contrario, on peut même penser qu'étant sur un territoire de marchés, et ayant lieu à des jours différents, cela pourraient permettre aux inactifs (retraités, femme ou homme au foyer, etc.) de se rendre rapidement et de façon indépendante sur les différents marchés. De plus, l'un des intérêts du marché est d'attirer de la clientèle sur le centre, et donc cette ouverture du centre-ville aux autres villes peut ainsi apporter une nouvelle clientèle aux commerçants Chinonais, Thouarsais et Loudunais.

Cependant, les gares restent assez éloignées des centres commerçants (pour Thouars et Loudun), il faudra donc, pour les villes, mettre en place des dispositifs effaçant l'éloignement géographique et incitant les personnes à se rendre en centre-ville, ou alors développer les quartiers gares afin de créer une « coulée de commerce » allant de la gare au centre historiquement commerçants avec l'usage de la flexibilité du marché.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Pour une ville, avoir le train est synonyme d'ouverture et permet donc de faire exister un territoire. Cela est identique pour les entreprises qui regardent, avant de s'implanter, la qualité des réseaux, tant physiques que numérique, présents sur le territoire.

Si la ligne venait à rouvrir, Loudun se trouverait sur un pied d'égalité, en termes de desserte, avec Chinon et Thouars. En outre, si la fracture numérique est effacée, le territoire pourrait être attractif car les prix du foncier et de l'immobilier restent peu élevés, tout en étant proche

⁹⁰ Se référer à l'annexe n°5 & n°6 : Enquête mobilité

⁹¹ Se référer à l'annexe n°5 & n°6 : Enquête mobilité

par le train ou la route des chefs-lieux administratifs comme Angers, Poitiers, Niort, Tours, Nantes et Paris.

Une ligne de train efficace et à la fréquence soutenue permettrait de créer un réseau de villes moyennes, aux multiples services. Effectivement, celles-ci étant situées dans trois départements, la multiplicité, et ainsi la proximité des services publics et de détente peut être un avantage certain.

Ensuite, Chinon et Loudun se verraient directement reliés à des infrastructures industrielles et portuaires plus lourdes et en développement comme Niort Terminal ou le développement du port de la Rochelle avec Euro Cargo Rail.

Cependant, avec la métropolisation, ce développement économique serait à nuancer car le potentiel se situe dans les grandes villes, car c'est là où les moyens sont déployés.

Notre territoire aurait tout intérêt à utiliser la proximité temporelle par le train de cités administratives et industrielles, tout en ayant une faible valeur foncière. Le transport ferroviaire, soutenu par les deux régions, permettrait également de rendre les frontières administratives plus perméables, car elles seraient transparentes aux yeux des acteurs économiques, et permettrait ainsi de développer des entreprises avec différentes antennes dans les villes de Thouars, Loudun et Chinon (à l'exemple de l'entreprise CEIT présente à Thouars et Loudun). Ces antennes bénéficieraient soit des liaisons facilitées avec Paris et Tours pour Chinon (il s'agirait du pôle administratif), soit de la réserve foncière peu couteuse dans le Loudunais (il pourrait s'agir du pôle industriel), soit de l'ouverture sur la façade atlantique de la ville de Thouars qui instaurerait un pôle logistique.

Il faudra cependant une politique concertée entre les trois villes, et surtout de la part de Loudun, afin de mettre leurs atouts en commun pour éviter les effets des scénarii 1 et 2. En effet, il faudrait éviter de développer deux pôles aux extrémités de la ligne, mais plutôt un seul et même territoire qui se développerait le long de la colonne vertébrale que serait la ligne de chemin de fer, tout en étant mené par les trois villes principales, Chinon, Loudun et Thouars.

DEMOGRAPHIE

On retrouve les mêmes tendances que dans le scénario 2 mais en plus accentuées. C'est-à-dire que l'atténuation du vieillissement de la population pourrait être plus marquée, le vieillissement pourrait être toujours continu voire plus fort du fait de la fuite des familles vers la périphérie moins chère.

De plus, les villes dortoirs pourront être plus fortement marquées et le phénomène d'étalement urbain et le mitage pourra être plus accru.

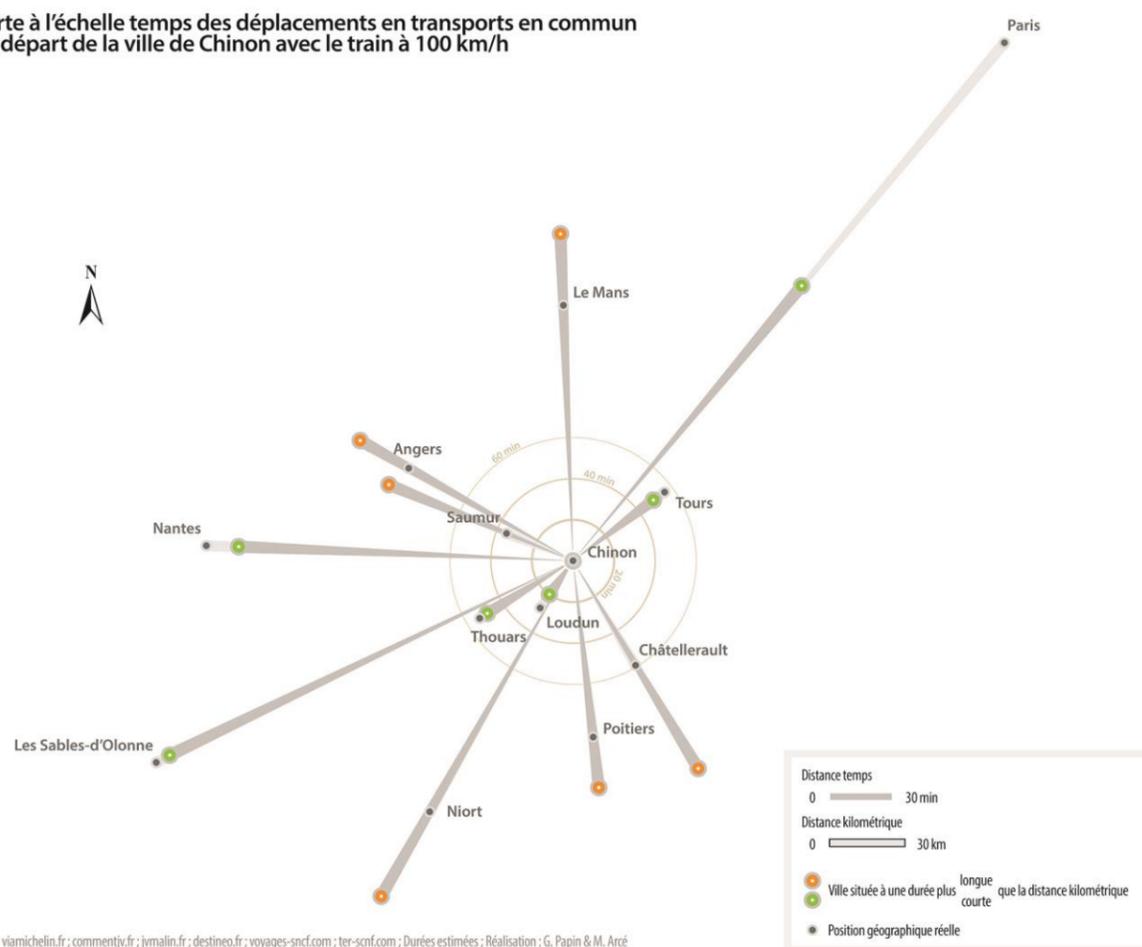
Malgré cela, on pourrait tout de même contrebalancer ce phénomène par un développement et une densification des quartiers gare (comme ont pour projet les villes de Chinon et Thouars), puisque c'est un pôle qui deviendrait très facilement accessible et attractif.

IMPACT DU TRAIN SUR LA DISTANCE TEMPS

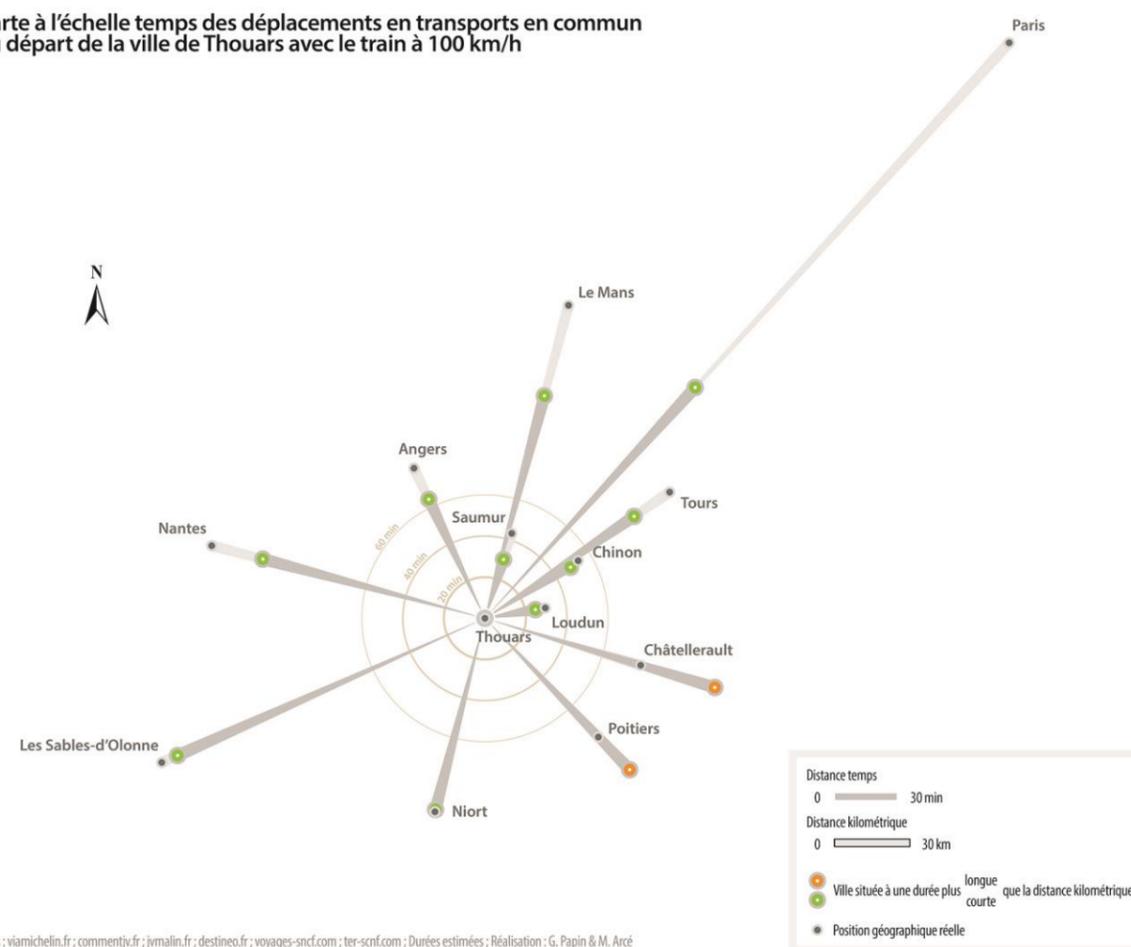
Dans cette sous-partie, nous avons voulu estimer les changements qu'apporterait le train en termes de distance temporelle avec les autres villes. Cela permet de voir si des villes se rapprochent, ce qui induirait des changements de comportement tant sur l'emploi que sur les études, voire les autres activités de la vie quotidienne.

A cet effet, nous nous sommes basés sur deux scénarii, si la ligne de train rouvrait en ayant une vitesse limitée à 100 km/h, et si la ligne était limitée à 160 km/h, jusqu'à Tours (si le projet de l'étoile ferroviaire de Tours portait sur la ligne Chinon-Tours en la faisant passer à 160 km/h). De plus, dans les deux scénarii nous avons pris en compte une correspondance de 6 min en estimant que toutes les correspondances au départ de Chinon et Thouars seraient assurées dans ce délai maximum.

Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Chinon avec le train à 100 km/h



Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Thouars avec le train à 100 km/h



Sources : viamichelin.fr ; commentjv.fr ; jymalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Durées estimées ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

Sources : viamichelin.fr ; commentjv.fr ; jymalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Durées estimées ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

CARTE 63 : CARTES A L'ECHELLE TEMPS DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LE TRAIN A 100 KM/H

Comme nous pouvons le voir sur les cartes ci-dessus et ci-contre, et en comparaison avec les cartes de l'étude de mobilité (voir Carte 54 : Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun page 210), un rapprochement des villes s'est effectué pour Loudun et Chinon. Ce rapprochement sur les villes de l'ouest comme Nantes et les Sables d'Olonne s'explique simplement par la rapidité et l'augmentation de la fréquence des passages de la ligne de train TER Thouars – Loudun- Chinon.

Concernant Thouars, on remarque que très peu de changement, cela se comprend car Thouars étant relié au nœud modal qu'est Saumur, ne subit pas de dysfonctionnement important sur sa ligne de train en termes de fréquence et de rapidité

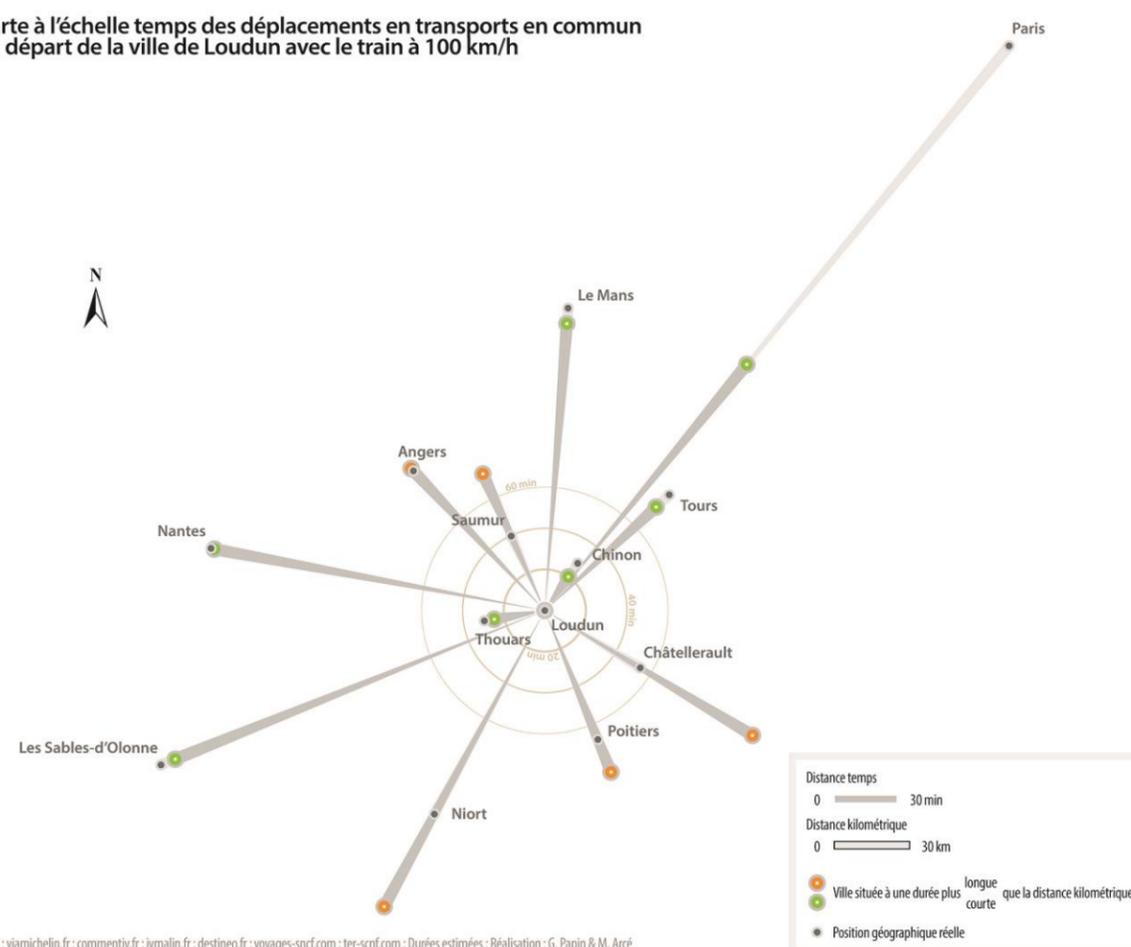
On remarque donc que, contrairement à la situation actuelle, les transports en commun deviennent très intéressants au départ de Loudun, pour toutes les directions, et Chinon pour l'ouest, même si la voiture reste un concurrent sérieux du fait des autoroutes.

On remarque que pour Loudun, Tours devient plus proche que Poitiers, observation identique pour Thouars qui se rapproche de Tours et non de Niort.

Cependant, les problèmes pour rejoindre Saumur et Angers, ou Poitiers et Châtelleraut ne sont pas résolus, il existe donc des lacunes sur les correspondances à assurer sur Thouars pour Angers et Saumur, ou sur Tours et les cars Lignes en Vienne pour Poitiers et Châtelleraut.

Au vu de ces cartes temps, on peut donc imaginer que l'emploi et les études venant de notre territoire d'étude, et allant sur Tours peuvent se faire relativement facilement, bien plus que sur Poitiers, Niort ou Angers.

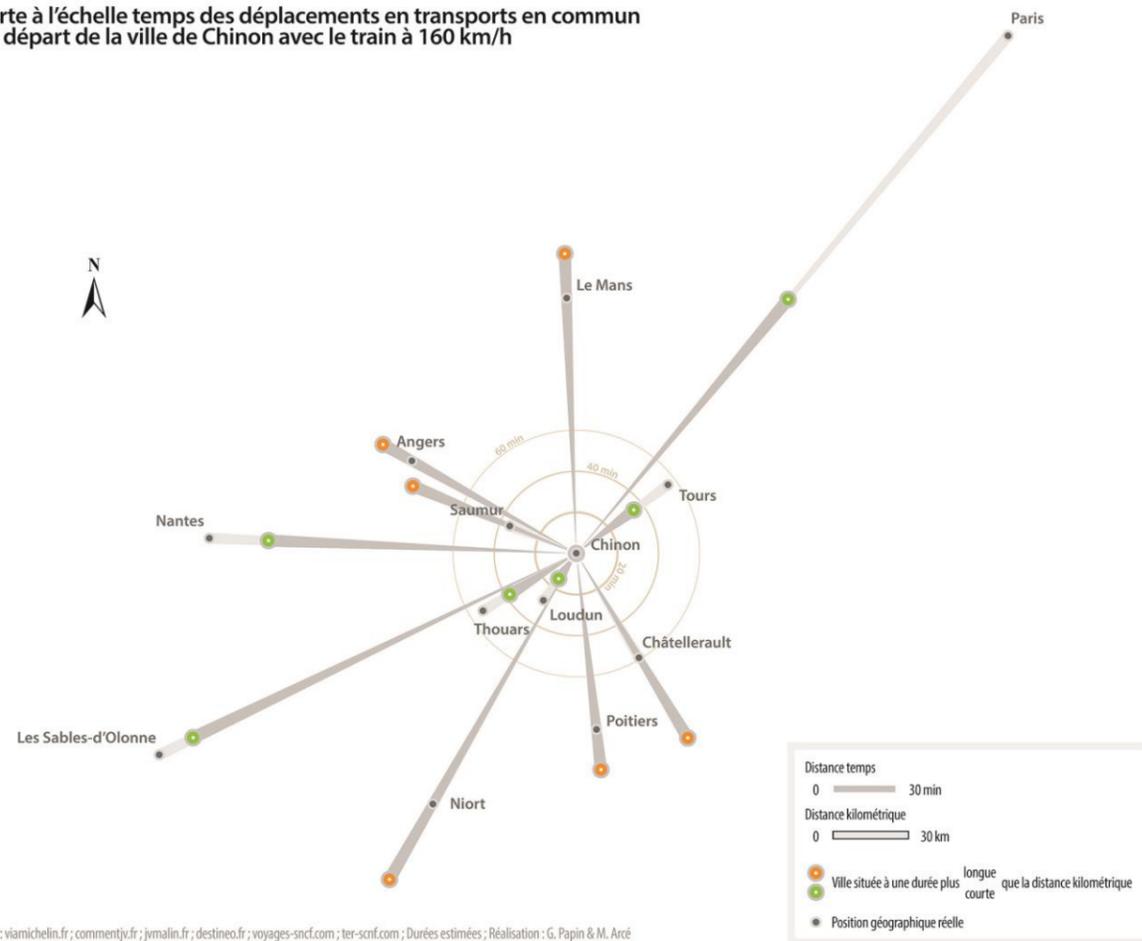
Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Loudun avec le train à 100 km/h



Sources : viamichelin.fr ; commentjv.fr ; jymalin.fr ; destineo.fr ; voyages-sncf.com ; ter-sncf.com ; Durées estimées ; Réalisation : G. Papin & M. Arcé

SI LE TRAIN ROULE A 160 KM/H

Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Chinon avec le train à 160 km/h



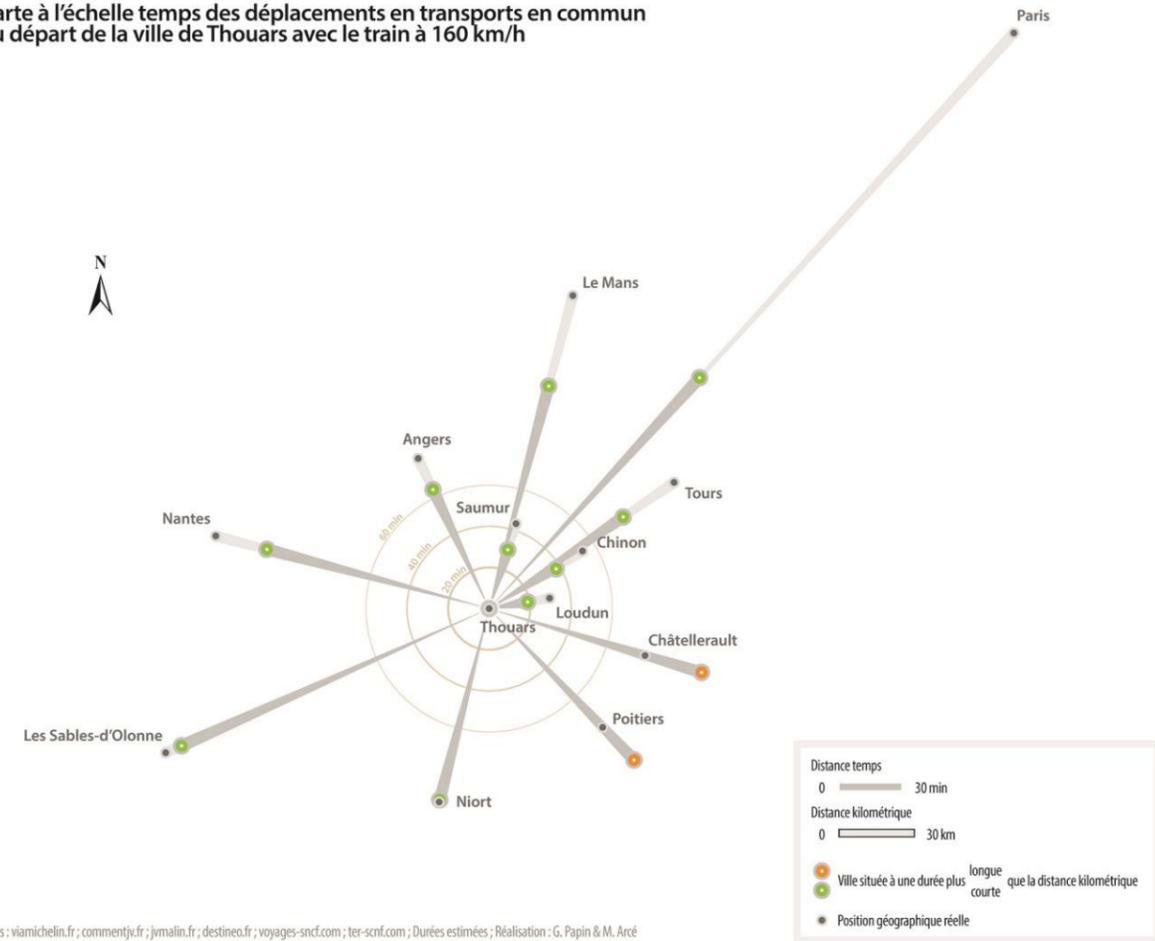
CARTE 64 - CARTES A L'ECHELLE TEMPS DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LE TRAIN A 160 KM/H

Le scénario de la vitesse présente un avantage primordial, placer Tours à moins d'une heure de Loudun. Sinon, les autres effets sont relativement faibles, mis à part la rapidité à se déplacer entre Chinon, Loudun et Thouars.

Le fait que Tours se situe à moins d'une heure de Loudun pourrait permettre à des scolaires d'étudier sur Tours tout en pouvant effectuer l'aller-retour dans la journée. Cependant, à cause de la vitesse du train, le tarif pourrait être élevé, excluant par la même occasion ces mêmes scolaires. Il faudrait donc, si le train devait rouler à 160 km/h, prendre en compte le paramètre du tarif, qui devrait rester abordable pour toutes les populations en situation précaire que ce mode de transport se doit de désenclaver.

Sinon, l'accès rapide sur Tours et Paris ne pourrait être bénéfique qu'aux employés du tertiaire, ayant leur logement en centre-ville de Loudun ou Chinon et leur emploi au centre de Tours. Cette solution peut être cependant envisagée, si la ville de Loudun souhaite attirer des salariés de l'administration aux revenus plus élevés que ceux issus du territoire, comme cela se passe actuellement sur Chinon. Cela présenterait l'avantage d'apporter une manne financière plus importante qu'actuellement, et de relancer la croissance démographique et le secteur immobilier dans le Loudunais. Mais, si une politique de mixité sociale, comme celle pratiquée à Chinon, n'est pas pratiquée, on risquerait d'observer une gentrification de Loudun au détriment des populations locales, peu qualifiée, qui serait obligées de partir en périphérie pour trouver des logements abordables. Cela aggraverait alors l'isolement et l'exclusion des populations que la relance de la ligne de train avait pour but premier de servir

Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Thouars avec le train à 160 km/h



Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun au départ de la ville de Loudun avec le train à 160 km/h

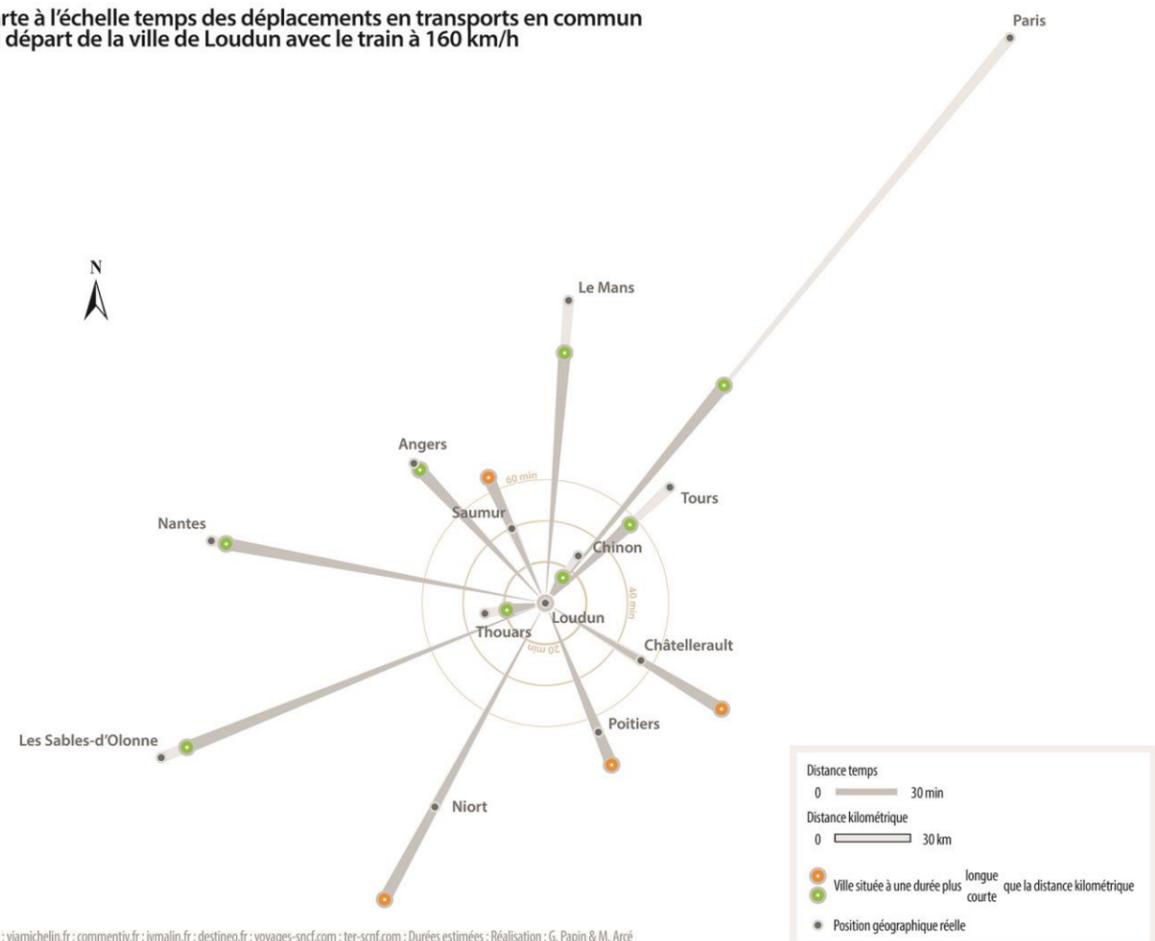


TABLEAU 32 : MATRICE SWOT - EFFETS DU CAS N°3

		Positif	Négatif
SCENARIOS	Origine interne	<p><u>Forces</u></p> <p>Véritable ouverture sur Tours et sur l'Atlantique bénéfique à l'emploi, aux études et au tourisme</p> <p>Baisse de la distance-temps pour Loudun et Chinon avec notamment Tours (pour Loudun) et les villes de l'Ouest</p> <p>Ouverture des frontières administratives</p> <p>Liaisons d'itinéraires cyclables</p> <p>Réseau de transport plus écologique</p>	<p><u>Faiblesses</u></p> <p>Problèmes d'ordre de la faisabilité (arrivée de la voie de Chinon sur Tours, passages à niveau, présence de l'entreprise Chimirec sur le tracé...)</p> <p>Installation et entretien du réseau coûteux</p> <p>Nombreuses ruptures de charge</p> <p>Tracé non-modulable</p> <p>Dépréciation immobilière pour les logements à proximité immédiate de la voie ferrée</p>
	Origine externe	<p><u>Opportunités</u></p> <p>Augmentation progressive de la fréquentation avec la hausse du prix du carburant</p> <p>Implantation de nouvelles entreprises (à proximité de la voie ferrée)</p> <p>Création de PDE pour favoriser l'utilisation des transports en commun</p> <p>Extension du projet de TVT à l'Est de Loudun (Chinon, Tours)</p> <p>Essor des quartiers gare</p> <p>Renforcement des activités culturelles et touristiques du territoire (dorénavant accessibles en transport en commun)</p> <p>Atténuation du vieillissement de la population (zones d'ortoirs)</p>	<p><u>Menaces</u></p> <p>Baisse de l'activité des transporteurs routiers</p> <p>Essor du fret ferroviaire limité si absence du wagon isolé</p> <p>Concurrence avec la ligne Thouars-Saumur-Tours pour le fret de transit</p> <p>Développement important de zones d'ortoirs (Loudunais)</p> <p>Réseau peu utilisé pour les déplacements quotidiens et ceux à destination des hôpitaux (cf. enquête)</p> <p>Perte d'activité, évasion commerciale pour Loudun accentuée (notamment dans le centre-ville)</p>
SCENARIOS			
SCENARIOS			

LA REOUVERTURE : UN PARI

Ainsi, face à l'inconnue qui subsiste quant au succès de la réouverture de la ligne ferroviaire Chinon – Loudun – Thouars, il est intéressant de réaliser un parallèle avec la réouverture de la ligne Chinon – Tours. En effet, en 1982, Yves Dauge réussit ce que beaucoup pensaient impossible : la réouverture de la ligne Tours – Chinon, 2 ans seulement après sa fermeture. A la fin des années 70, le manque de perspective d'avenir pour la ligne avait alors été pointé du doigt et utilisé comme principal argument par les autorités responsables du réseau ferroviaire du territoire. Néanmoins, plus de 30 ans après sa réouverture, force est de constater que le « pari » de l'ancien maire de Chinon s'est avéré payant comme en attestent les près de 300 000 utilisateurs de la ligne chaque année.

La réouverture de la ligne Chinon – Loudun – Thouars peut donc également apparaître comme un véritable « pari » d'avenir au service du territoire. Le parallèle doit néanmoins être atténué par les différences qui subsistent dans la situation des deux lignes. Si la réouverture de la ligne Chinon – Tours a connu un tel succès, celui-ci s'explique par l'influence grandissante qu'a pu exercer l'agglomération tourangelle sur la ville de Chinon, influence qui restera bien plus importante que sur le territoire d'étude.

CONCLUSION DE L'ÉTUDE

Nous avons pu voir au cours de cette étude que nous sommes sur un territoire protéiforme. En effet celui-ci se meut en fonction des questions traitées, de l'emploi aux pratiques quotidiennes, des transports aux limites administratives. L'originalité de notre territoire d'étude ne repose donc pas que sur le fait d'être composé de trois à cinq villes, mais d'être de part et d'autre de quatre départements et trois régions.

D'un point de vue socio-économique, le territoire est soumis aux problématiques du monde rural, tout en étant accentuées par les découpages administratifs qui incitent les villes frontalières à se retourner vers les chefs-lieux éloignés plutôt que de regarder vers les villes proches, situées à quelques dizaines de kilomètres. L'inefficacité des moyens de transport et le manque de communication entre les différents départements renforcent ce phénomène.

Ces problématiques ne sont pas nouvelles :

- Dépeuplement des campagnes éloignées des grandes villes
- Impuissance ou incitation face à l'étalement urbain qui sacrifie des terres agricoles
- Perte de vitesse au niveau des services publics et privés
- Population agricole souvent exclue
- Vieillesse accélérée et paupérisation de la population
- Baisse démographique
- Recours au « tout voiture »
- Très faible densité

Mais elles se cristallisent et s'accroissent par un manque de concertation, et d'union entre les trois villes porteuses de l'étude (Chinon, Loudun et Thouars), ainsi qu'avec des villes plus extérieures comme Saumur et Montreuil-Bellay.

Une mise en valeur commune du territoire, comme cela est en train de s'articuler avec le projet des Trains à Vapeurs de Touraine entre Thouars et Loudun, ne serait que bénéfique pour un territoire qui, à l'échelle des Pays, recense environ 140 000 habitants, et un peu plus de 80 000 à l'échelle des aires urbaines.

En outre, notre territoire est relativement pauvre. Plus pauvre que leur région d'appartenance, elles-mêmes plus pauvres que la moyenne nationale.

Il existe cependant des nuances. En effet, notre territoire est, sur certains points, très hétérogène. C'est le cas notamment pour la répartition en profession et catégorie socioprofessionnelle, ou pour le revenu, ou nous avons un pôle tertiaire à Chinon bénéficiant du train et de la proximité de Tours, tout en ayant un fort potentiel touristique ; tandis que sur Loudun, et Thouars, les secteurs sont plutôt primaire et secondaire, et le revenu annuel moyen est plus faible que dans le Syndicat Intercommunal du Val de Vienne.

Enfin, nous pouvons noter que sur le thème des transports, et des flux, les principales relations se font entre la périphérie et la ville centre, schéma classique du pôle d'emploi et de la périphérie résidentielle. Cependant, très peu de réseaux pour accompagner cette population existent, celle-ci se retrouve donc exclue quand elle n'a pas les moyens d'avoir un véhicule personnel, à l'aune des jeunes, des personnes âgées et des demandeurs d'emploi. En outre, entre les trois villes porteuses du projet, l'offre de transport collectif est relativement faible.

Notre territoire a donc, avant tout, besoin d'un réseau efficace desservant la périphérie et leurs villes centre respectives, si l'on veut éviter qu'une exclusion déjà patente des populations en situation de précarité, s'étendent à des actifs utilisant leur voiture quotidiennement et qui seront atteints par la montée inévitable du coût du carburant. Ce réseau peut-être tant un service bus réguliers, entre Loudun et le Center Parcs par exemple, qu'un service de transport à la demande dans l'heure, solution plus adaptée pour des tissus peu denses.

En outre, nous pouvons rajouter que le transport ne pourra pas être la seule solution, celui-ci devra être couplé avec un véritable projet de territoire pour Loudun principalement, mais également pour Chinon et Thouars, ayant pour but de rendre les villes attractives pour sa population la plus jeune, et la plus qualifiée. En effet, si l'on met en place un transport de rabattement vers les villes centre, mais que les services qui y sont proposés ne cessent de perdre

en qualité, le transport se verra inévitablement inutilisé par manque d'intérêt. En outre, il est nécessaire de remarquer que la motivation des élus, c'est-à-dire les aménagements qu'ils sont prêts à mettre en place pour développer l'attractivité, joue un rôle important dans la réalisation d'un projet.

Concernant le cœur de l'étude, à savoir la ligne Chinon – Loudun – Thouars, celle-ci également ne pourra pas se faire sans les réseaux annexes qui l'irrigueront des habitants de la périphérie. Si l'on veut dynamiser la ligne tant car que train, un projet de territoire couplé à une solidarité renforcée entre nos trois villes est nécessaire. En effet, aujourd'hui les volumes estimables qui circulent entre les villes ne sont pas assez suffisants pour alimenter un train. Cependant, la mise en place d'un train apporterait de nombreux avantages notamment d'un point de vue environnemental. En outre, cela permettrait d'ouvrir le territoire sur les grandes villes alentours.

Ainsi, dans un premier temps la mise en place de réseaux de rabattements sur la ligne TER, avec la mise en place d'un service de cars réguliers et aux horaires et arrêts adaptés devra être mis en place.

Cette solution peut être une fin en soi, car les cars permettent, de par leur souplesse, un service adaptés tant pour les actifs que pour les inactifs. En effet, elle permettrait de déposer les personnes aux plus près des pôles générateurs de mobilité, ce que le train seul ne peut pas faire. Cependant, elle peut être également une manière de modifier les pratiques actuelles de la population locale, afin de transférer peu à peu les flux de cars vers un train Thouars – Loudun dans un premier temps, car c'est là où les flux réguliers se situent, puis vers un remise sur rail complète de la ligne Thouars – Loudun – Chinon.

En définitive, le train ne pourra pas arriver seul, il devra être précédé et suivi de réels projets de territoires intercommunaux, voire interrégionaux, tant sur le plan de la population que sur le plan économique. En outre, la qualité de la ligne de car TER qui sera mise en place, et la création de réseaux de rabattement, surtout dans le Loudunais, seront la condition sine qua non si l'on souhaite le retour, non pas simplement du train, mais d'un transport viable et prometteur servant réellement le territoire.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

CARTES

Carte 1 : Territoire d'étude	17
Carte 2 : Localisation de Chinon	19
Carte 3 : Localisation de Loudun	21
Carte 4 : Localisation de Thouars	22
Carte 5 : TAUX DE VARIATION ANNUEL DE LA POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE ENTRE 1999 ET 2009	24
Carte 6 : REPARTITION de l'emploi par categorie socio-professionnelle sur le territoire d'étude en 2009	47
Carte 7 : Indicateur de concentration de concentration d'emploi (ICE) sur le territoire d'étude en 2009	48
Carte 8 : solde apparent des entrees-sorties annuel du territoire d'étude entre 1999 et 2009	56
Carte 9 : Prix de l'immobilier par commune sur le territoire d'étude	60
Carte 10 : densite medicale des medecins generalistes sur le territoire d'étude en 2009	67
Carte 11 : densite medicale des medecins specialistes sur le territoire d'étude en 2009	68
Carte 12 : Les sites touristiques et les fréquentations sur le territoire d'étude	87
Carte 13 : Les labels touristiques sur le territoire d'étude	92
Carte 14 : Repartition des chambres d'hotels par nombre et capacité moyenne	94
Carte 15 : Repartition des campings par nombre et capacité moyenne	94
Carte 16 : Repartition des hotels par nombre et capacité moyenne	94
Carte 17 : Repartition des gites et meubles par nombre et capacité moyenne	94
Carte 18 : Les randonnées cyclistes et pedestres au sein du territoire d'étude	101
Carte 19 : Le territoire d'étude : Les bassins de vie	109
Carte 20 : Pôles generateurs de mobilite au sein du territoire	111
Carte 21 : Répartiton 2012 en ZONE d'emploi (Source : INSEE)	113
CARTE 22 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL, INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE	115
CARTE 23 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE, SUPERIEURS A 50 PERSONNES	115
CARTE 24 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTER-BASSINS DE VIE	116
CARTE 25 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE, COMPARAISON PAR CSP	118
CARTE 26 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE	120
CARTE 27 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL SUPERIEURS A 50 PERSONNES, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE	120
CARTE 28 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 11 ANS ET PLUS, INTERNES AU TERRITOIRE D'ETUDE	124
Carte 29 : Flux domicile-études des 11 à 14 ans ayant pour origine et destination le territoire d'étude	125
Carte 30 : Flux domicile-études des 15 à 17 ans ayant pour origine et destination le territoire d'étude	125
Carte 31 : Flux domicile-études des 18 ans et plus ayant pour origine et destination le territoire d'étude	126
CARTE 32 : FLUX DOMICILE-ETUDES, DES 11 ANS ET PLUS, ENTRANT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE	127
CARTE 33 : FLUX DOMICILE-ETUDES DES 11 ANS ET PLUS, SORTANT DU TERRITOIRE D'ETUDE	128
Carte 34 : PRINCIPAUX FLUX LIES A L'EVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE CHINONNAIS	136
Carte 35 : PRINCIPAUX FLUX LIES A L'EVASION COMMERCIALE DU TERRITOIRE LOUDUNNAIS	138
Carte 36 : Provenance Régionale des visiteurs sur les 2 principaux sites touristiques du Chinonais, en 2012	144
Carte 37 : Provenance régionale des visiteurs de l'Office de tourisme de Loudun, en 2012	147
Carte 38 : Provenance régionale des résidents dans les hébergements du Pays Thouarsais, en 2012	150
Carte 39 : Neuf Premières Provenances Régionales des Touristes sur les campings du Saumurois, en 2012	153
Carte 40 : Sept premières provenances régionales des touristes du Pays saumurois, en 2012	155
Carte 41 : Les différentes activités de Loisirs sur le territoire d'étude	161
Carte 42 : LOCALISATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE	165

<i>Carte 43 : COMPTAGES ROUTIERS DES VEHICULES POIDS LOURDS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE (2011)</i>	165
<i>Carte 44 : PRINCIPAUX FLUX DES TRANSPORTS LANDRY EN VIENNE, DEUX-SEVRES ET INDRE-ET-LOIRE (2012)</i>	167
<i>Carte 45 : TRAFIC DE TRANSPORT DE FRET FERROVIAIRE EN POITOU-CHARENTES EN 2008 (Sources : DREAL Poitou-Charentes – RFF Poitou-Charentes)</i>	170
<i>CARTE 46: LES MENAGES POSSEDANT DEUX VOITURES OU PLUS SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE</i>	172
<i>Carte 47 : COMPTAGES ROUTIERS DES VEHICULES LEGERS ENTRE LES DEPARTEMENTS D'INDRE ET LOIRE, DU MAINE-ET-LOIRE, DE LA VIENNE ET DES DEUX-SEVRES</i>	175
<i>CARTE 48: OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE EN FONCTION DE LA FREQUENCE</i>	179
<i>Carte 49 : carte isochrone de 5 min en voiture</i>	181
<i>Carte 50 : carte isochrone de 10 min en voiture</i>	181
<i>Carte 51 : carte isochrone de 15 min en voiture</i>	182
<i>Carte 52 : cartes isochrones cumulees</i>	183
<i>Carte 53 : Cartes à l'échelle temps des déplacements en voiture</i>	207
<i>Carte 54 : Carte à l'échelle temps des déplacements en transports en commun</i>	210
<i>carte 55: Location du Center Parcs,</i>	223
<i>carte 56 : Localisation du Center Parcs au sein du territoire d'étude</i>	223
<i>carte 57: localisation de la future zone commerciale (Source : Groupe Chesse)</i>	228
<i>carte 58 : localisation de la deviation de brion-pres-thouet</i>	230
<i>Carte 59 : traces des lignes loudun – montreuil-bellay et loudun – fontevraud l'abbaye</i>	249
<i>Carte 60 : CARTE ISOCHRONES DE LA DESSERTTE AU NIVEAU DE LA GARE DE CHINON</i>	265
<i>Carte 61 : Carte isochrones de la desserte au niveau de la gare de loudun</i>	266
<i>Carte 62 : Carte isochrones de la desserte au niveau de la gare de Thouars</i>	267
<i>Carte 63 : Cartes à l'échelle temps des déplacements en</i>	280
<i>Carte 64 - Cartes à l'échelle temps des déplacements en transports en commun avec le train à 160 km/h</i>	281

TABLEAUX

Tableau 1 : Villes exclues du territoire d'étude, part en pourcentage	19
Tableau 2 : Évolution du nombre d'emplois et de l'ICE du SIVV (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)	49
Tableau 3 : Evolution du nombre d'emplois et de l'ICE dans l'aire urbaine de LOUDUN (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)	49
Tableau 4 : Evolution du nombre d'emplois et de l'ice dans l'aire urbaine de THOUARS (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)	49
Tableau 5: Répartition de l'offre de formation sur le territoire d'étude	65
Tableau 6 : Principales entreprises du syndicat intercommunal du val de Vienne	77
Tableau 7 : PRINCIPALES entreprises du loudunais	78
Tableau 8 : principales entreprises du thouarsais	79
Tableau 9 : Nombre et capacité d'hébergement et de restauration	93
Tableau 10 : Tableau représentant les caractéristiques d'hébergement du Pays du Chinonais de 2008 à 2012	95
Tableau 11 : Fréquentation des hébergements du Pays thouarsais (Source : bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – SM Pays Thouarsais)	96
Tableau 12 : fréquentation des hébergements du pays saumurois (Source : Bilan statistiques 2012 – Office de Tourisme de Saumur)	96
Tableau 13 : Tableau représentant la liste non exhaustive des événements	98
GRAPHIQUE 14 : Provenance des touristes Français en 2012, extrait du bilan de la fréquentation des hébergements touristiques du thouarsais (Source : bilan de la fréquentation des hébergements touristiques en pays Thouarsais)	149
Graphique 15 : Provenance des touristes étrangers en 2012, extrait du bilan de la fréquentation des hébergements touristiques du thouarsais (Source : Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – SM Pays Thouarsais)	151
TABLEAU 16 : VEHICULES MOTORISES PAR MENAGE	171
Tableau 17 : Importance du mode de transport	173
Tableau 18: FREQUENTATION DE LA LIGNE CHINON – TOURS	184
Tableau 19: Fréquentation mensuelle de la ligne Thouars – Saumur	184
Tableau 20: Fréquentation annuelle de la ligne Saumur – Thouars	185
Tableau 21: Fréquentation annuelle de la ligne Saumur – Tours	186
Tableau 22: HORAIRES DE LA LIGNE THOUARS - LOUDUN – CHINON (DU 9 DECEMBRE 2012 AU 14 DECEMBRE 2013)	187
Tableau 23: HORAIRES DE LA LIGNE CHINON - LOUDUN - THOUARS EN 2013	188
Tableau 24 : Fréquentation moyenne journalière par sens et par point de la ligne 38801 (du 15 au 21 octobre 2012) (Sources : SNCF)	
189	
Tableau 25: Fréquentation du Minibus	190
Tableau 26: Fréquentation mensuelle de la ligne Chinon - Loudun – Thouars	191
Tableau 27 : MATRICE SWOT - EFFETS DU CAS N°1	242
TABLEAU 28 : POINTS D'ARRETS DESSERVIS PAR LA LIGNE DE CAR TER CHINON – LOUDUN - THOUARS	244
Tableau 29 : Tableau recapitulatif de la Fréquence en fonction de la période	247
Tableau 30 : Matrice SWOT : Effets du cas N°2	254
Tableau 31 : Tableau recapitulatif de la Fréquence en fonction de la période	262
Tableau 32 : Matrice SWOT - Effets du cas N°3	282

GRAPHIQUES

<i>Graphique 1 : REPARTITION DE LA POPULATION DU SIVV SELON LA COMMUNE (Sources : INSEE – RP2007, RP2009, RP2012)</i>	20
<i>Graphique 2 : Repartition de la population de l'aire urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers en fonction de la commune (Sources : INSEE – RP2007, RP2009)</i>	21
<i>Graphique 3 : Répartition de la population de l'aire urbaine de Thouars selon la commune (Source : INSEE – RP2009)</i>	22
GRAPHIQUE 4 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE, ENTRE 1968 & 2009, DU TERRITOIRE D'ETUDE ET DES DIFFERENTS POLES URBAINS LE COMPOSANT <i>(Sources : INSEE – RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales)</i>	23
GRAPHIQUE 5 : POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON 1999-2009 (Sources : INSEE – RP1999 et RP2009)	25
GRAPHIQUE 6 : POPULATION DE LA FRANCE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE, COMPARAISON 1999-2009 (Sources : INSEE – RP1999 et RP2009)	25
<i>Graphique 7 : COMPARAISON DE LA REPARTITION DE LA POPULATION DU TERRITOIRE D'ETUDE PAR GRANDE TRANCHE D'AGE EN FONCTION DES POLES URBAINS (Source : INSEE – RP2009)</i>	26
<i>Graphique 8 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DU SIVV ENTRE 1968 ET 2009 (Sources : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales)</i>	27
<i>Graphique 9 : Population du territoire d'étude par grande tranche D'AGE (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)</i>	27
<i>Graphique 10 : Evolution démographique de l'aire urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers entre 1968 et 2009 (Sources : INSEE - RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales)</i>	28
<i>Graphique 11 : Population de l'aire urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers par Grande tranche d'âge, comparaison entre 1999 & 2009 (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)</i>	28
<i>Graphique 12 : Evolution DEMographique de l'aire urbaine de Thouars entre 1968 & 2009 (Sources : INSEE - RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales)</i>	29
<i>Graphique 13 : Population de l'aire urbaine de Thouars par Grande tranche d'âge, comparaison entre 1999 & 2009 (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)</i>	29
<i>Graphique 14 : Population du territoire d'étude de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle en 2009 (Source : INSEE – RP2009)</i>	3
<i>Graphique 15 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle, comparaison territoire d'étude – France (Source : INSEE – RP2009)</i>	3
<i>Graphique 16 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle et la localisation (Source : INSEE – RP2009)</i>	32
<i>Graphique 17 : Population du SIVV de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle, comparaison 1999 & 2009 (Sources : INSEE – RP199, RP2009 exploitations complémentaires)</i>	33
<i>Graphique 18 : Population de l'aire urbaine de Loudun de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle, comparaison 1999 & 2009 (Sources : INSEE – RP1999, RP2009 exploitations complémentaires)</i>	3
<i>Graphique 19 : Population de l'aire urbaine de Thouars de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle, comparaison 1999 & 2009</i>	4

(Sources : INSEE – RP1999, RP2009 exploitations complémentaires)

34

Graphique 20 : Evolution de la taille des ménages, comparaison territoire d'étude – France (Sources : INSEE – RP1968 à 2009) _____ 36

graphique 21 : MENAGES SELON LA STRUCTURE FAMILIALE dans le SIVV _____ 37

graphique 22 : Ménages selon la structure familiale sur l'aire urbaine de Loudun et les Trois-Moutiers _____ 37

graphique 23 : MENAGES SELON LA STRUCTURE FAMILIALE SUR L'AIRES URBAINE DE THOUARS _____ 37

graphique 24 : Ménages du territoire d'étude selon la structure familiale _____ 37

Graphique 25 : part des inactifs sur le territoire d'étude, comparaison détaillée avec la FRANCE (Sources : INSEE – RP1999, RP2009) _____ 39

Graphique 26 : Évolution de la part des inactifs du SIVV entre 1999 et 2009 (Population de 15 à 64 ans) _____ (Sources : INSEE – RP1999, RP2009) 40

Graphique 27 : Evolution de la part des inactifs entre 1999 et 2009 sur l'aire urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers

Population de 15 à 64 ans) (Sources : INSEE – RP1999, RP2009)

0

Graphique 28 : Evolution de LA part des inactifs sur l'aire urbaine de Thouars (Population de 15 à 64 ans) _____ (Sources : INSEE – RP1999, RP2009) 40

Graphique 29 : Comparaison du Chômage du territoire d'étude, des poles et de la France (Source : INSEE – RP2009) 42

Graphique 30 : Evolution du chômage entre 1999 et 2009 sur le territoire D'ETUDE _____ (Sources : INSEE – RP1999, RP2009) 42

Graphique 31 : Répartition de l'emploi du territoire d'étude par csp (Source : INSEE – RP2009) _____ 45

Graphique 32 : repartition de l'emploi par csp entre le territoire d'étude, les pôles et la France (Source : INSEE – RP2009) _____ 45

Graphique 33 : Comparaison de la population du territoire d'étude par Catégorie socioProfessionnelle, et de l'offre d'emploi par Catégorie SocioProfessionnelle (Source : INSEE – RP2009)

6

Graphique 34 : Comparaison entre l'aire urbaine de Chinon, de Loudun et de Thouars des lieux de travail des actifs de 15 ans et plus

(Source : INSEE – RP2009)

51

Graphique 35 : COMPARAISON DU REVENU NET DECLARE EN 2009, EN EUROS, par foyer fiscal, DU SIVV, DE l'aire urbaine de Loudun avec les Trois-Moutiers, de l'aire urbaine de Thouars et DE LA France (Source : DGFIP, impôt sur le revenu des personnes physiques) _____ 53

Graphique 36 : Comparaison de l'ancienneté d'installation des habitants du territoire d'étude entre chaque pole et avec la France _____ (Sources : INSEE – RP2009) 55

graphique 37: COMPARAISON DE L'ANCIENNETE D'INSTALLATION DES HABITANTS du sivv, de l'Aire Urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers et de l'Aire Urbaine de Thouars _____ 55

Graphique 38 : REPARTITION DU NOMBRE DE LOGEMENTS selon la catégorie SUR LE TERRITOIRE D'ETUDE (Sources : INSEE – Rp22009) _____ 57

Graphique 39 : Évolution du nombre de logements du sivv par CATEGORIE (Source : INSEE, RP1968 a 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales) 57

Graphique 40 : Evolution du nombre de logements de l'aire urbaine de Loudun et des Trois-Moutiers par catégories

(Sources : INSEE, RP1968 a 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales) 58

Graphique 41 : Evolution du nombre de logements de l'aire urbaine de Thouars par CATEGORIES (Sources : INSEE, RP1968 a 1990 dénombrements - RP1999 et RP2009 exploitations principales) _____ 58

Graphique 42: DIPLOME LE PLUS ELEVE DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DE 15 ANS AU PLUS DU Territoire D'ETUDE compare a la France _____ (Source : INSEE – RP2009)	62
Graphique 43 : DIPLOME LE PLUS ELEVE DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DE 15 ANS AU PLUS au sein DU Territoire D'ETUDE _____ (Source : INSEE – RP2009)	63
Graphique 44 : Densités médicales sur le territoire d'étude (Source : INSEE)	66
Graphique 45 : Répartition des emplois par secteur d'activité sur le territoire d'étude _____	70
Graphique 46 : Répartition des emplois par secteur d'activité en FRANCE _____	70
Graphique 47 : Nombre d'emploi par secteur d'activité sur les trois grands pôles _____	71
Graphique 48 : Répartition des emplois par secteur d'activité sur les trois grand pôles _____	71
Graphique 49 : Répartition des établissements par secteur d'activité sur le territoire d'étude _____	73
Graphique 50 : Nombre d'établissements par secteur d'activité en FRANCE _____	73
Graphique 51 : Nombre d'établissements par secteur d'activité sur le territoire d'étude _____	73
GRAPHIQUE 52 : REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE SUR LES TROIS GRANDS POLES (Source : INSEE RP 2009) _____	74
Graphique 53 : Création d'établissements par secteur d'activité en 2011 _____	74
Graphique 54 : Répartition des établissements par tranche d'effectif SALARIE (Source : INSEE – RP2009) _____	75
Graphique 55 : Age des entreprises (Source : INSEE – RP2009) _____	76
GRAPHIQUE 56 : PARTS DES MODES DE TRANSPORT UTILISES PAR LES HABITANTS DU TERRITOIRE D'ETUDE POUR SE RENDRE A LEUR TRAVAIL (Sources : INSEE – RP2009)	
114	
Graphique 57 : Distance moyenne DOMICILE-TRAVAIL, à vol d'oiseau parcourue par CSP (Sources : INSEE - RP2009, Artique Cartes & Données) _____	123
Graphique 58 : Part des coûts de déplacements par rapport au revENU net par CSP (Sources : INSEE - RP2009, Artique Cartes & Données, Barème kilométrique des impôts 2013) _____	123
GRAPHIQUE 59 : DISTANCE A VOL D'OISEAU MOYENNE, PARCOURUE PAR LES 15 ANS OU PLUS, POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU D'ETUDES, REPARTITION PAR CSP (Sources : INSEE – RP2009)	13
0	
GRAPHIQUE 60 : DISTANCE A VOL D'OISEAU MOYENNE, PARCOURUE PAR LES 18 ANS OU PLUS, POUR SE RENDRE SUR LEUR LIEU D'ETUDES, REPARTITION PAR CSP (Sources : INSEE – RP2009)	13
0	
graphique 61: Destination liée aux achats sur le territoire d'étude _____	133
graphique 62: destination liée à la santé sur la territoire d'étude _____	140
Graphique 63 : provenance des touristes Français en 2012 (Source : Christophe Bordier - OE2T) _____	143
Graphique 64 : Provenance des touristes étrangers en 2012 (Source : Christophe Bordier – OE2T) _____	145
Graphique 65 : Provenance des touristes français en 2012 (Source : Office de Tourisme de Loudun) _____	146
Graphique 66 : Provenance des touristes étrangers en 2012 (Source : Office de Tourisme de Loudun) _____	148
GRAPHIQUE 67 : PROVENANCE DES TOURISTES FRANÇAIS EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR EN 2012 (Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle touristique international de Saumur et sa région) _____	152
GRAPHIQUE 68 : PROVENANCE DES TOURISTES ETRANGERS EN HOTELLERIE DE PLEIN AIR EN 2012 (Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région) _____	153
Graphique 69 : Provenance des touristes étrangers en hôtellerie de tourisme en 2012 (Source : Bilan statistiques 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région) _____	154
Graphique 70 : Provenance des touristes français en 2012 (Source : Bilan Statistique 2012 – Pôle Touristique International de Saumur et sa région) _____	155
Graphique 71 : Provenance des touristes étrangers des sites touristiques, dans le pays saumurois en 2012 (Source : Bilan Statistique 2012 – Pôle Touristique international de Saumur et sa région) _____	156
Graphique 72 : Temps moyen d'activités de loisirs en france par tranche d'âge et par jour (Sour ce : Insee, Données sur les temps libres, 2009 – 2010)	159

<i>Graphique 73 : Temps Moyen pour l'ensemble des loisirs par tranche d'age en France (Source : Insee, « Temps libre : temps moyen, temps par pratiquant et taux de pratique selon la tranche d'âge de la personne », 2009 – 2010)</i>	160
GRAPHIQUE 74 : FREQUENTATION DE LA LIGNE THOUARS – BEUXES EN 2012	168
GRAPHIQUE 75 : VEHICULES POSSEDES par la population	172
<i>Graphique 76 : Mode de transport utilisé</i>	173
<i>graphique 77: fréquentation de la ligne Saumur - Montreuil Bellay - Thouars en 2012</i>	185
<i>graphique 78 : Fréquentation des ligne Thouars - Saumur et Saumur – Tours</i>	186
<i>graphique 79: nombre de CARS circulant entre Thouars, Loudun et Chinon</i>	189
<i>graphique 80: FREQUENTATION DE LA LIGNE Thouars - Loudun - Chinon EN 2012</i>	191
<i>Cela peut s'expliquer par une cadence moins soutenue du réseau de bus. En effet, lorsqu'on compare la fréquentation de cette ligne avec le nombre de cars qui passe par mois (graphique 81), on constate une certaine corrélation notamment en juillet et août.</i>	191
GRAPHIQUE 82 : EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DES LIGNES THOUARS - LOUDUN - CHINON ET THOUARS –SAUMUR (Source : SNCF)	192
GRAPHIQUE 83 : EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DES LIGNES THOUARS - LOUDUN – CHINON, CHINON – TOURS, SAUMUR – THOUARS ET SAUMUR – TOURS (Source : SNCF ET Aristote T4ODNAT)	192
192	
<i>graphique 84: Connaissance de la ligne TER Chinon - Loudun – Thouars</i>	203
<i>graphique 85: Connaissance de la ligne Thouars - Loudun – Chinon en fonction de l'âge</i>	204
<i>graphique 86:PREVISION CONCERNANT L'EVOLUTION DE LA POPULATION</i>	233
<i>Graphique 87 : niveau de desserte de la commune de résidence</i>	236
<i>Graphique 88 : Niveau de desserte en infrastructures routières selon la commune de résidence</i>	236
<i>Graphique 89 : Niveau de desserte en transport en commun selon la commune de résidence</i>	236
<i>Graphique 90 : Evolution du prix des carburants entre 1956 et 2010 (€/L)</i>	238
<i>Graphique 91 : Evolution du prix des carburants de 2007 à 2013 (cts€/L)</i>	239
<i>Graphique 92 : Mode de transport utilise en fonction de l'age</i>	245
<i>Graphique 93 : mode de transport utilise en fonction de la csp</i>	245
<i>graphique 94 : Quels arrêts seraient à desservir ? (Source : enquête mobilité)</i>	258
<i>graphique 95 : Fréquence de circulation souhaitée (Source : Enquête mobilité)</i>	260
<i>Graphique 96 : Frequence selon la categorie d'age (Source : Enquête mobilité)</i>	261
<i>Graphique 97 : distance à parcourir jusqu'à la gare a pied (Source : enquête mobilité)</i>	263
<i>Graphique 98 : distance à parcourir jusqu'à la gare a velo (Source : enquête mobilité)</i>	263
<i>Graphique 99 : distance à parcourir jusqu'à la gare en voiture (Source : Enquête mobilité)</i>	264
<i>Graphique 100 : distance à parcourir jusqu'à la gare en Transport en COMMUN (Source : enquête mobilité)</i>	264
<i>graphique 101: Fréquence de prix (pour un trajet Chinon - Thoars via Loudun par le train) (Source : enquête mobilité)</i>	268
graphique 102: FREQUENCE DE PRIX (POUR UN TRAJET CHINON - THOAURS VIA LOUDUN PAR LE TRAIN) en fonction de l'âge (Source : enquête mobilité)	
	2
69	
graphique 103: FREQUENCE DE PRIX (POUR UN TRAJET CHINON - THOUARS VIA LOUDUN PAR LE TRAIN) EN FONCTION DEs CSP (Source : Enquête mobilité)	
	2
69	

FIGURES

<i>FIGURE 1 : RESERVATION D'UN TRAJET THOUARS – LOUDUN LE 19/06/2013</i>	<i>(Sources : ter-</i>
<i>sncf.com)</i>	<i>203</i>
<i>Figure 2 : Principaux objectifs de déplacement de chinon</i>	<i>232</i>
<i>Figure 3 : Matrices des couts de carburant et des temps de trajet en 2013 et 2020</i>	<i>(Sources : viaMichelin ;</i>
<i>Google maps ; prix-carburant.gouv.fr ; prix au 15 mai 2013)</i>	<i>240</i>

ANNEXES

ANNEXE 1 : HORAIRE DES TRAINS EN 1968
(Source : CHAIX 1968 – Archives de la SNCF au Mans)

Horaires du train Tours – Thouars

	553	555	561	563
Tours	6.30	8.15	12.13	18.06
Joué-lès-Tours	6.39	8.24	12.21	18.14
Ballan	6.45	8.30	12.28	18.20
Druye	6.52	8.38	12.36	18.27
Vallères	6.58	8.43	12.41	18.33
Azay-le-Rideau	7.07	8.49	12.46	18.38
Cheille	7.12	8.53	12.51	18.42
Rivarennés- Quinçay	7.17	8.58	12.55	18.47
Saint Benoist- Rigny	7.26	9.07	13.05	18.54
Huismes	7.32	9.12	13.10	19.00
Chinon	7.40 – 7.43	9.20 – 9.23	13.18 – 13.20	19.07 – 19.09
La Roche- Clermault	7.49	9.30	13.26	19.15
Beuxes	7.56	9.37	13.33	19.23
Basses- Sammarçolles	8.04	9.45	13.40	19.30
Loudun	8.13	9.53	13.48	19.38
Arçay	8.21	10.01	13.56	19.45
Pas-de-Jeu	8.28	10.08	14.01	19.51
Orbe	8.36	10.16	14.08	19.51
Thouars	8.43	10.23	14.15	20.06

Horaires de la ligne Thouars - Tours

	554	562	564	
Thouars	5.40	11.51	18.35	
Orbe	5.47	11.58	18.42	
Pas-de-jeu	5.54	12.05	18.49	
Arçay	6.00	12.12	18.56	
Loudun	6.09	12.21	19.06	
Basses- Sammarçolles	6.15	12.27	19.13	
Beuxes	6.22	12.34	19.24	
La Roche- Clermault	6.28	12.40	19.30	

Chinon	6.34 – 6.36	12.46 – 12.48	19.36 – 19.39	
Huismes	6.43	12.55	19.46	
Saint Benoist Rigny	6.50	13.06	19.54	
Rivarennnes-Quinçay	6.57	13.13	20.01	
Cheillé	7.01	13.17	20.05	
Azay-le-Rideau	7.08	13.23	20.12	
Vallères	7.13	13.28	20.18	
Druye	7.20	13.34	20.25	
Ballan	7.27	13.42	20.32	
Joué-lès-Tours	7.34 – 7.36	13.47 – 13.48	20.38 – 20.39	
Tours	7.44	13.56	20.48	

Horaires de la ligne Thouars – La Roche-sur-Yon

	2821	30317	871	811	2827	
Thouars	6.40	9.33	11.33	11.31		
Bressuire	7.15 – 7.19	10.23	11.56 – 11.58	11.56 – 11.58		
Chantonay	8.16		12.47	12.52		
La Roche-sur-Yon	8.50		13.25	13.25		

Horaires de la ligne La Roche-sur-Yon - Thouars

	2820	812	872	30816	2826	2828
La Roche-sur-Yon	7.08	12.20	13.22		17.54	20.24
Chantonay	7.44	12.53	13.53		18.30	21.00
Bressuire	8.47 – 8.49	13.50 – 13.52	14.46 – 14.47	17.19	19.35 – 19.52	21.57 – 21.58
Thouars	9.22	14.18	15.10	18.05	20.26	22.30

Horaires de la ligne la Roche-sur-Yon – Les Sables-d’Olonne

	1903	959	2803	2807	2809	871	2815
La Roche-sur-Yon	7.04	7.04	8.55	9.50	9.50	11.34	13.47
Les Sables	7.40	7.35	9.22	10.27	10.31	12.00	14.22

	2811	951	953	1917	1919	2827
La Roche-sur-Yon	14.10	15.12	15.30	18.35	20.01	20.22
Les Sables	14.44	15.42	16.00	19.10	20.35	20.56

Horaires de la ligne la Roche-sur-Yon – Les Sables d’Olonne

	1904	2820	1920	2806	954	872	2812
Les Sables	5.46	6.29	8.11	10.47	12.13	12.49	13.02
La Roche-sur-Yon	6.20	6.57	8.57	11.24	12.42	13.17	13.44

	1916	956	1918	1924	958	1934
Les Sables	17.00	17.55	19.39	19.39	21.16	21.25
La Roche-sur-Yon	17.34	18.24	20.19	20.19	21.51	21.54

Offre de taxi à proximité de Loudun

- Taxi Troncin → Adresse: Bd Du 11 Novembre 1918 - 86200 Loudun
- Taxi Bourdin → 15 pl. Portail Chaussé 86200 Loudun
- Ligne B Taxi → 17 r du Portail Chaussée 86200 Loudun
- Blondi Elliane → Adresse: 6 Rue Des Templiers - 86120 Beuxes
- Atp Gobin → Adresse: 27 Rue Du Square - 79100 Oiron
- Taxi Aux 2B → Adresse: 26 Rue Des Bournais - 86420 Monts-sur-Guesnes
- Taxi de Donjon → Adresse: 7 Rue René Boury - 86330 Moncontour

Offre de taxi à proximité de Chinon

- Breton François → Adresse: 42 Rue Du Raineau - 37500 Chinon
- Taxi Lambeseur → Adresse: 5 Avenue Saint Lazare - 37500 Chinon
- Taxi Val de Vienne → Adresse: 2 Place De Hofheim - 37500 Chinon
- Allo Chinon Taxi Sarl → 16 r Closeaux 37500 CHINON
- Allo Taxis Pelletier → Le Repos St Martin 1 imp. Fauvettes 37500 Chinon
- Duport Françoise → Adresse: 12 B Rue De La Berthaudiere - 37500 Rivière
- Ambulance et taxi du Véron → Adresse: 39 Rue Des Coudreaux - 37420 Beaumont-en-Véron
- Taxi Hourdou Marie-Francoise → Adresse: Les Bourdes - 37500 Cravant-les-Côteaux

Offre de taxi à proximité de Thouars

- Taxi allo Clisson Taxi → Adresse: 5 Rue Du Minacle - 79100 St Jacques De Thouars
- Ferrier Jean François → Adresse: 1 Boulevard Raymond Vouhe - 79100 Thouars
- Lavergne Philippe → Adresse: 24 Rue Condorcet - 79100 Thouars
- Caulier Alain → Adresse: 9 Impasse Jean Giraudoux - 79100 Thouars
- Taxi Héraut Nicolas → Adresse: 31 Avenue Victor Leclerc - 79100 Thouars
- Taxi Alexis Ferrier → 5 r Beaumarchais 79100 Thouars
- Taxi ART → 9 av Emile Zola 79100 Thouars
- Taxi Marchand → Camélias 3 Bis bd Capucins 79100 THOUARS
- Goussé Patrick Taxi → 2 imp. de la Vallée Vérines 79100 Sainte Radegonde
- Antoine Taxi → La Gouraudière 79100 Mauzé Thouarsais

Offre de taxi à proximité de Saumur

- Taxi Francine Bibard Rebondy → 1 Rue Des Bouvreuils - 49400 Saumur - Stationnement: Saumur
- Accueil Saumur Taxi → Rue Des Enverries - 49400 Saumur - Stationnement: Saumur
- Baranger Jérôme → Chemin Des Aubrieres - 49400 Saumur
- Bieslin Patrick → 70 Rue Saint Nicolas - 49400 Saumur
- Catrou Jean-Paul → 58 Rue A Flemming - 49400 Saumur
- Courriault Ludovic → 131 Rue Enverries St Lambert Des Levées - 49400 Saumur

ANNEXE 3: OFFRE DE LOCATION DE VOITURES
(Source : Recensement personnel)

Voici l'offre de location de voiture sur notre territoire (cette liste n'est pas exhaustive) :

- Hertz, location de voiture à Chinon → Route de Tours 37500 Chinon
- Hertz, location de voiture à Thouars → 24 Boulevard Jacques Ménard 79100 Thouars
- Autentik'auto → 70 Route Tours 37500 CHINON
- Renault Rent → Route Tours Zone Industrielle Nord 37500 CHINON

- ADA → 47 avenue Val de Loire 86200 Loudun
- Boilaive location → 47 AVENUE VAL DE LOIRE 86200 LOUDUN
- Europcar → 2 boulevard Guy Chauvet 86200 Loudun

- Location de voiture super U, Thouars

Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Article 45

I. - La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'Etat, ainsi que les exploitants des aéroports mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts et les gestionnaires de gares maritimes dont la liste est fixée par arrêté en fonction de l'importance de leur trafic élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, les autorités organisatrices de transports publics mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

II. - Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Des décrets préciseront, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application de cette disposition.

III. - Le premier alinéa de l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Après les mots : « afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine », sont insérés les mots : « et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite » ;

2° Il est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. »

IV. - La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :

1° Dans le dernier alinéa de l'article 1er, après le mot : « usager », sont insérés les mots : « , y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article 2 est complété par les mots : « ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs » ;

3° Dans le deuxième alinéa de l'article 21-3, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;

4° Dans le deuxième alinéa de l'article 22, après les mots : « d'usagers, », sont insérés les mots : « et notamment des représentants d'associations de personnes handicapées » ;

5° Dans le deuxième alinéa de l'article 27-2, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;

6° Dans le deuxième alinéa de l'article 30-2, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs, », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;

7° Au premier alinéa de l'article 28-2, après les mots : « Les représentants des professions et des usagers des transports », sont insérés les mots : « ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

V. - Au troisième alinéa de l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation, les mots : « et à favoriser la mixité sociale » sont remplacés par les mots : « , à favoriser la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées ».

VI. - Les modalités d'application du présent article sont définies par décret.



Etude des mobilités des habitants du Chinonais, Loudunais et Thouarsais

Nous sommes un groupe de cinq étudiants de Polytech'Tours, nous réalisons une étude d'opportunité pour la réouverture de la ligne SNCF Thouars - Loudun - Chinon.

A l'aide de ce questionnaire, nous souhaiterions connaître l'avis et les pratiques des habitants du Chinonais, Loudunais et Thouarsais. Grâce à vos réponses et à votre participation, nous pourrions progresser dans nos recherches. Nous vous remercions du temps que vous nous accorderez.

Arcé Marilou - Legrand Virgile - Navarre Florian - Papin Guillaume - Petit Mathilde

Afin de mieux vous connaître

Quelle est votre commune de résidence ?

Pour quelle(s) raison(s) habitez-vous cette commune ?

- Prix logement
- Famille
- Services
- Emploi / Études
- Qualité de vie
- Autre(s) :

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- 0 à 14 ans
- 15 à 29 ans
- 30 à 44 ans
- 45 à 59 ans
- 60 à 74 ans
- 75 ans et +

Quelle est votre situation familiale ?

- Seul(e)
- Seul(e) avec enfant(s)
- En couple sans enfants
- En couple avec enfant(s)

Dans quelle catégorie socio-professionnelle vous classeriez vous ?

- Agriculteur exploitant
- Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- Ouvrier
- Employé
- Profession intermédiaire
- Retraité
- Sans activité professionnelle
- Etudiant / Élève
- Cadres & professions intellectuelles supérieures

A propos de votre mobilité

De quel(s) type(s) de véhicule(s) disposez-vous ?

- Vélo
- Voiture
- Moto
- Scooter
- Camionnette
- Aucun
- Autre :

Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous principalement pour vous déplacer ? (Vous pouvez ordonner de 1 à 3)

- Bus
- Voiture
- Camionnette
- Scooter
- Moto
- Vélo
- Train
- Marche à pieds
- Autre :

Pouvez-vous associer, à trois de ces activités, une commune de destination, ainsi qu'un mode de transport et une fréquence ? Puis, indiquez si vous utiliserez le train Chinon - Loudun - Tours pour effectuer ce trajet en entourant « O » pour Oui, et « N » pour Non. (Exemple : Santé → Chinon, Voiture, 3 / mois, O - (N))

Emploi Etudes →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	
Achats →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	
Famille →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	
Loisirs →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	
Santé →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	
Administration →	Destination	Transport	Fréquence	O - N
/.....	

Quel est votre sentiment sur la fermeture de cette desserte ferroviaire en 1970 ?

- Favorable
- Défavorable
- Ne se prononce pas

Pensez-vous que l'ABSENCE de ligne ferroviaire soit justifiée ?

- Oui
- Non

Pourquoi ? (coût, mobilité pour tous, horaires contraignants...)

.....

Avez-vous connaissance de la ligne de bus TER reliant, aujourd'hui, Chinon, Loudun & Thouars ?

- Oui, jamais utilisée Oui, déjà utilisée Non

Etes-vous amené(e) à circuler entre les villes de Chinon, Loudun & Thouars ?

- Oui Non

Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour circuler entre ces trois villes ?

- Véhicule personnel Navette TER Autre :

**Selon quelle fourchette de prix seriez-vous disposé(e) à prendre le train ?
Pour un trajet Thouars - Chinon (afin d'établir une base tarifaire sur ce tronçon de la ligne) :**

- 0 – 5 € 5 – 10 € 10 – 15 €

Quelle fréquence de train vous semble la plus judicieuse de proposer ?

- 1 / jour 2 / jour 3 / jour 4 / jour 5 / jour Plus de 5 / jour

A quels horaires ? Pour quelle(s) destination(s) ?

.....

Selon vous, quelles villes devraient faire l'objet d'un arrêt ?

- Chinon (Centre) Beuxes Arçay Thouars
 La Roche Clermault Pas de Jeu Orbé Basses
 Chinon (Saint-Lazarre) Loudun Autre(s) :

Quel temps de trajet seriez-vous prêt(e) à réaliser pour rejoindre une gare ?

- Avec votre véhicule personnel :

- 0 - 5 min 5 - 10 min 10 - 15 min 15 - 20 min Plus de 20 min

- En vélo :

- 0 - 5 min 5 - 10 min 10 - 15 min 15 - 20 min Plus de 20 min

- A pieds :

- 0 - 5 min 5 - 10 min 10 - 15 min 15 - 20 min Plus de 20 min

- En transport en commun :

- 0 - 5 min 5 - 10 min 10 - 15 min 15 - 20 min Plus de 20 min

Pour finir...

Par quel biais avez-vous pris connaissance de ce questionnaire ?

- CL2T Autre association de défense du ferroviaire
 Collectivité locale Bouche à oreille Autre :

Où avez-vous pris connaissance de ce questionnaire ?

.....

Remarques et suggestions :

.....

Merci de retourner cette enquête au point de distribution du formulaire ou par courrier à cette adresse :

**Enquête mobilité
1, rue Gambetta
86200 Loudun**

L'enquête existe également en version numérique, si vous voulez l'obtenir afin de la diffuser autour de vous, contactez-nous à :

stagiairespolytech@ville-loudun.fr

Ou rendez-vous à l'adresse :

<http://minilien.fr/a0m06t>

- **Présentation**

Afin de sensibiliser la population du territoire sur le projet de réouverture de la ligne et d'étudier leurs habitudes de déplacement et leurs différents avis sur le projet, nous avons distribué un questionnaire.

Afin de toucher un maximum de population nous avons distribués ces questionnaires dans différents points stratégiques comme les communautés de communes, les mairies, les gares de Chinon et Thouars, la boutique SNCF de Loudun, l'espace jeune de Loudun, une auto-école de Loudun, le lycée Marc Godrie de Loudun, dans la navette TER et au sein de l'association CL2T.

Le questionnaire a également été diffusé en ligne et nous avons été à la rencontre des habitants sur les marchés des trois villes principales.

La commune de Loudun a également proposé une distribution dans les boîtes aux lettres de la commune afin de toucher un maximum de population. Pour obtenir un questionnaire plus simple et moins long nous avons réduit le questionnaire en ligne pour un format A4 recto-verso. Les deux questionnaires sont joints en annexe.

L'objectif était d'obtenir 640 questionnaires environ pour représenter au mieux la population, de plus à partir de 500 questionnaires l'analyse pouvait être jugée pertinente.

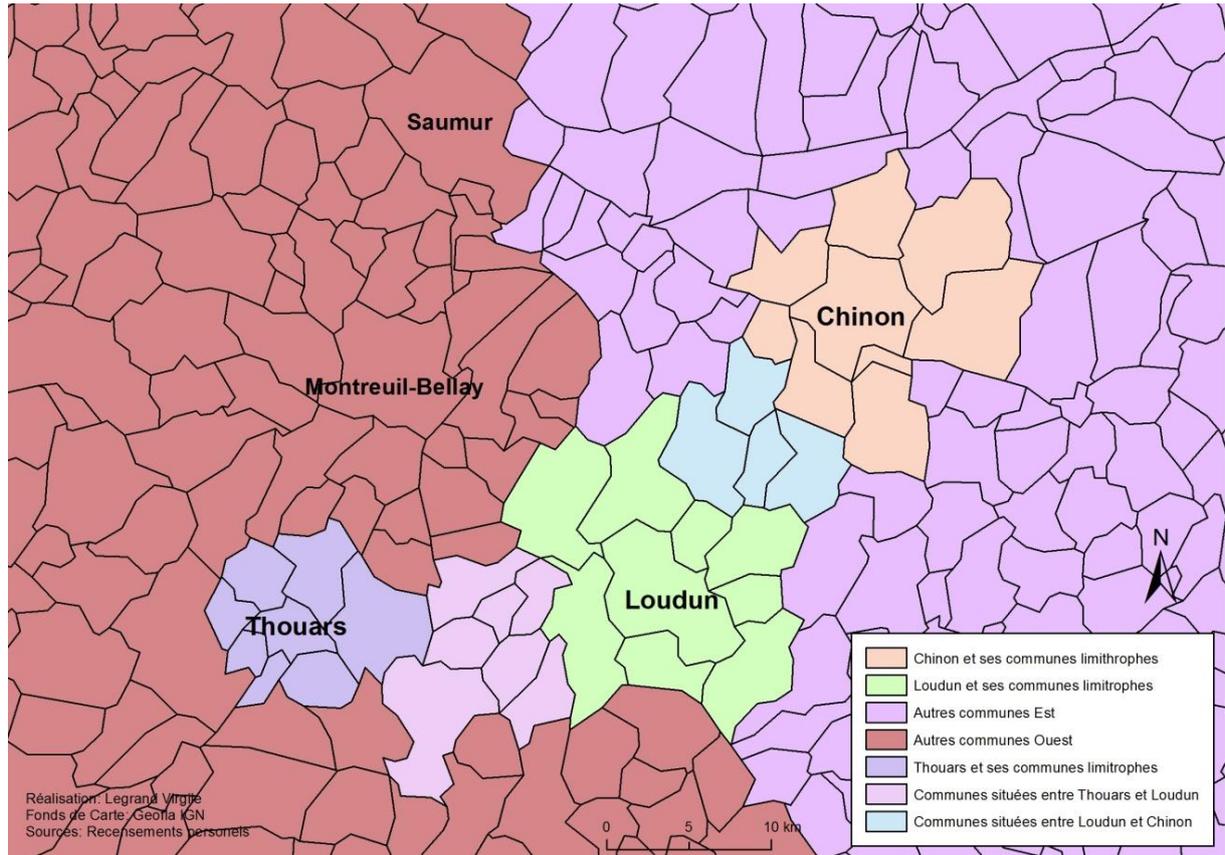
L'enquête a débuté le 07 mai et a pris fin le 24 juin, au total 598 personnes ont répondu.

Afin de réduire le nombre de communes d'origines nous les avons regroupées sous 7 classes :

- Chinon et ses communes limitrophes
- Loudun et ses communes limitrophes
- Thouars et ses communes limitrophes
- Les communes situées entre Chinon et Loudun à proximité de la voie ferrée
- Les communes situées entre Thouars et Loudun à proximité de la voie ferrée
- Les autres communes situées à l'Est d'un axe passant par Loudun perpendiculairement à la voie ferrée
- Les autres communes situées à l'Ouest d'un axe passant par Loudun perpendiculairement à la voie ferrée

Cela permettant une analyse plus simple des mobilités mais aussi une analyse plus pertinente des différentes questions de prospective. Car chaque classe présente des similitudes par rapport à leurs habitudes de déplacement et leurs relations par rapport à la ligne TER Chinon-Loudun-Thouars.

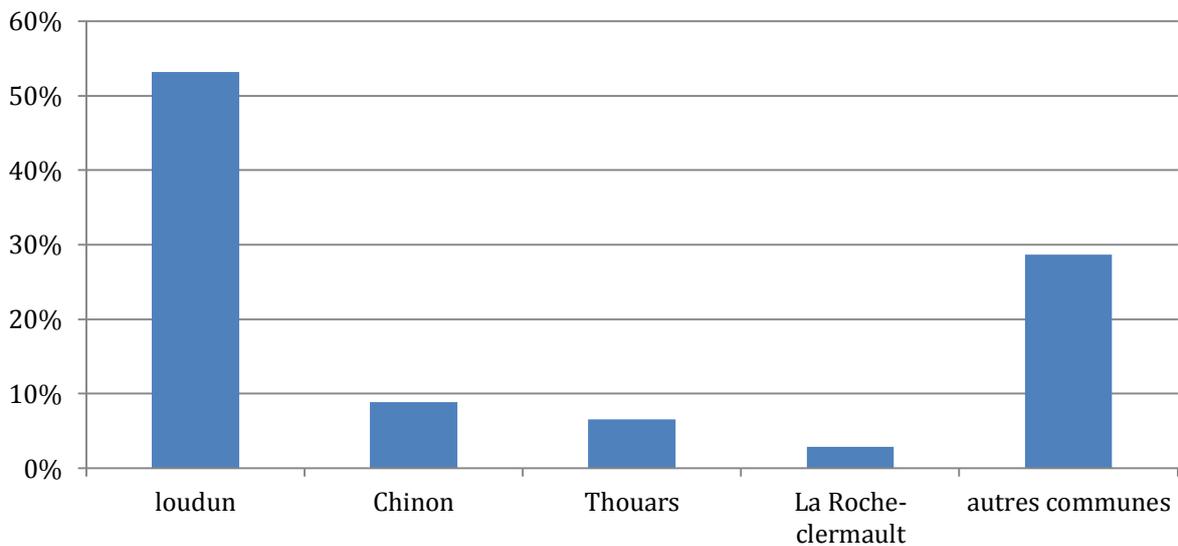
CLASSES DES COMMUNES D'ORIGINES



- **Analyse des questionnaires**

Dans un premier temps l'échantillon doit être analysé selon les critères de base tels que la commune d'origine, l'âge, les CSP afin de savoir s'il est représentatif de la population du territoire.

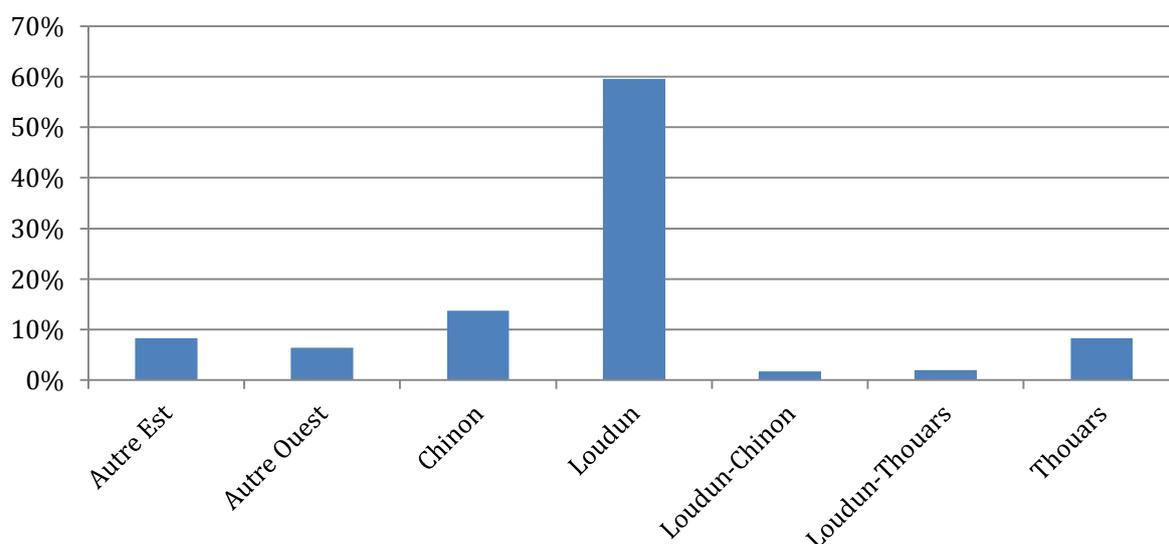
LIEU DE RESIDENCE



Lorsque l'on s'intéresse à l'origine des personnes ayant répondues au questionnaire, on retrouve une majorité de Loudunais, avec 301 personnes représentant 53 % de l'échantillon, on retrouve 50 personnes venant de Chinon soit environ 9 %, 37 personnes venant de Thouars soit 7 % et 16 personnes venant de La Roche-Clermault soit 3 %. Les autres communes sont faiblement représentées avec de 1 à 7 personnes chacune mais elles représentent tout de même 28 % de l'échantillon pour 162 personnes. Nous avons au total 96 communes représentées et 566 réponses à cette question.

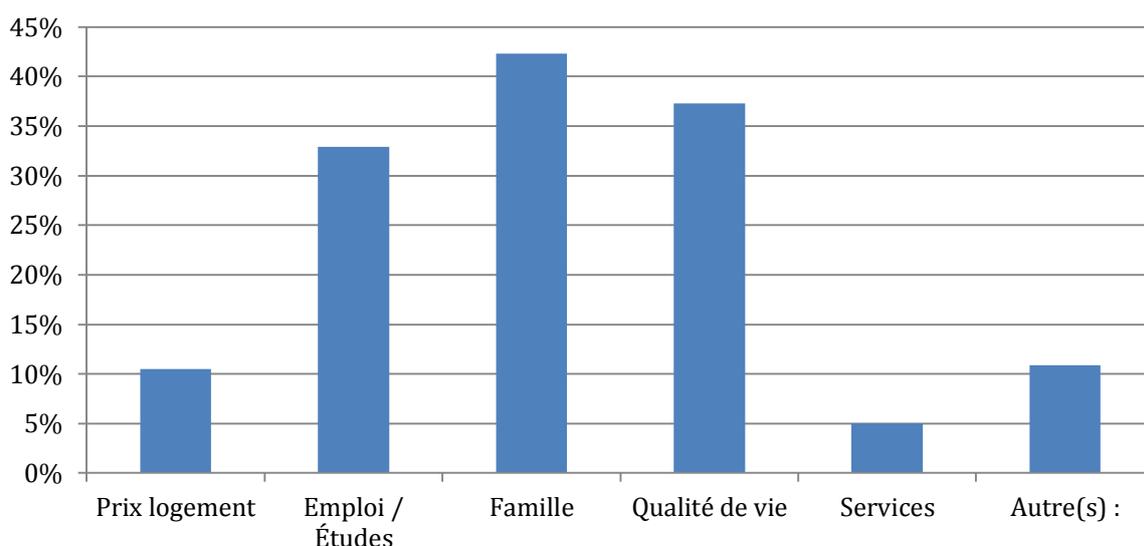
Cependant les communes de Chinon et Thouars reste très faiblement représentées par rapport à leur poids dans le territoire et en comparaison avec la commune de Loudun, ces chiffres peuvent s'expliquer par l'efficacité de la distribution dans les boîtes aux lettres de Loudun.

LIEU DE RESIDENCE SELON LA CLASSE



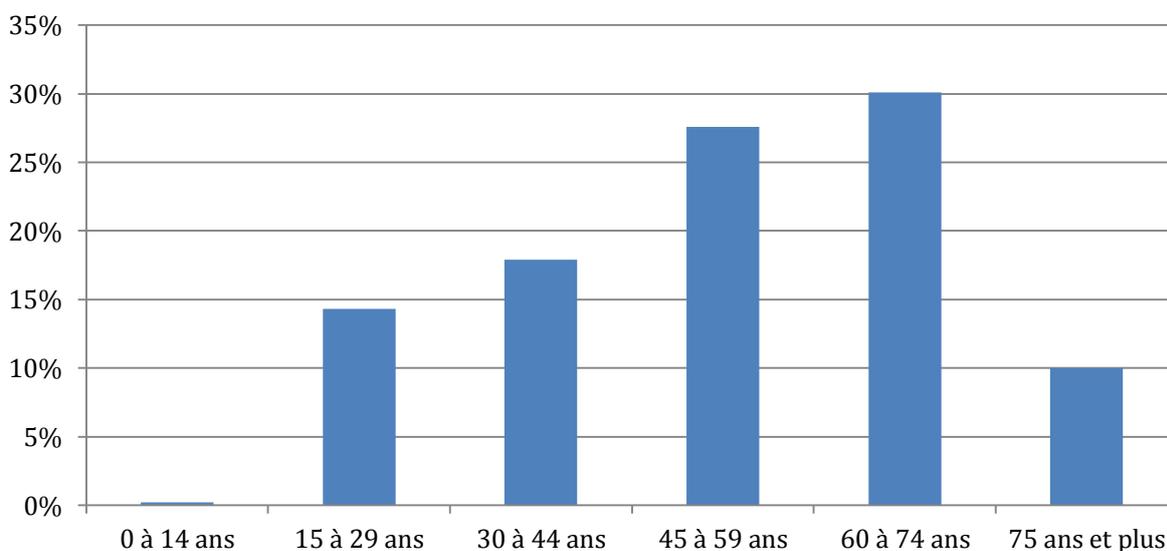
En prenant les classes définies dans la partie précédente on observe que la zone de Loudun et ses communes limitrophes représente toujours une part très importante avec près de 60 % et 337 réponses, celle de Chinon et ses communes limitrophes représente 14 % avec 78 réponses et celle de Thouars et ses communes limitrophes représente 8 % avec 47 réponses. Les communes entre Loudun et Chinon et Loudun et Thouars ne représentent que 2 % chacune. Enfin les autres communes situées à l'Est de Loudun représentent 8 % avec 47 réponses et celles situées à l'Ouest représentent 6 % avec 36 réponses.

RAISON D'HABITER LE LIEU



Lorsque l'on s'intéresse aux raisons pour lesquelles les personnes habitent dans leurs communes, 42 % répondent que c'est principalement pour la famille, en deuxième raison on retrouve la qualité de vie avec 37 % de réponses et en 3ème raison on retrouve l'emploi avec 33 % de réponses. Les critères du prix du logement et des services n'expliquent pas l'installation dans le territoire.

CATEGORIES D'AGE

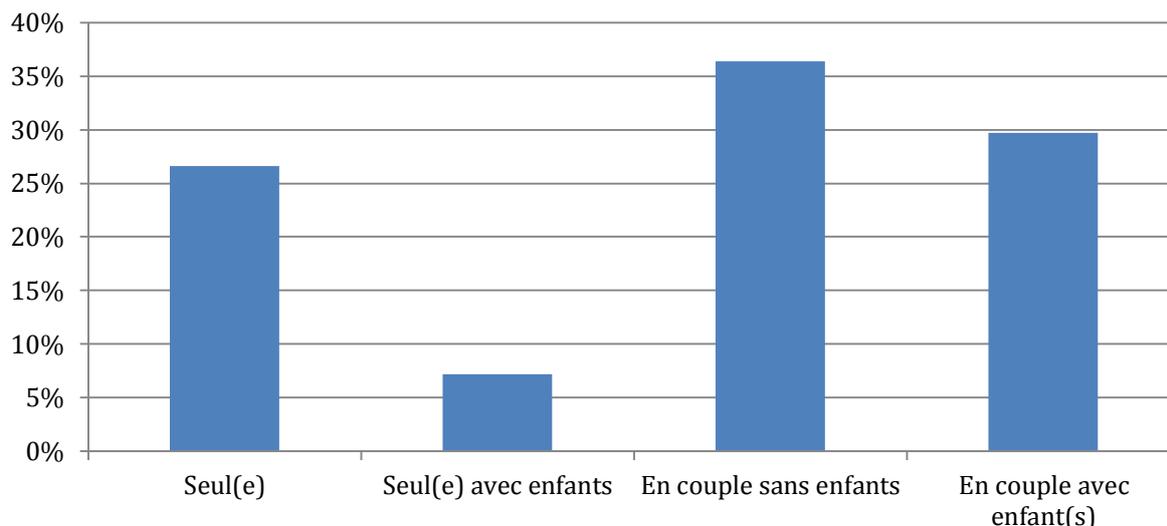


Lorsque l'on s'intéresse aux catégories d'âge, les moins de 15 ans sont presque absents des réponses à nos questionnaires, en effet une seule personne de moins de 15 ans a répondu au questionnaire c'est pourquoi lors de nombreux tris croisés, on négligera cette réponse. La tranche d'âge des 60-74 ans est, elle, majoritaire. En effet, elle équivaut à 30 % de la population totale. La population recensée est plutôt âgée, on retrouve moins d'un tiers de 0-44 ans. La tranche d'âge des 15-59 ans considérée comme les plus actifs ne représente que 60 % de la population de notre échantillon.

Enfin on peut étudier la question : comment avez-vous pris connaissance du questionnaire pour connaître de quelle façon les personnes intéressées ont été mises au courant de l'étude.

572 personnes ont répondu à cette question.

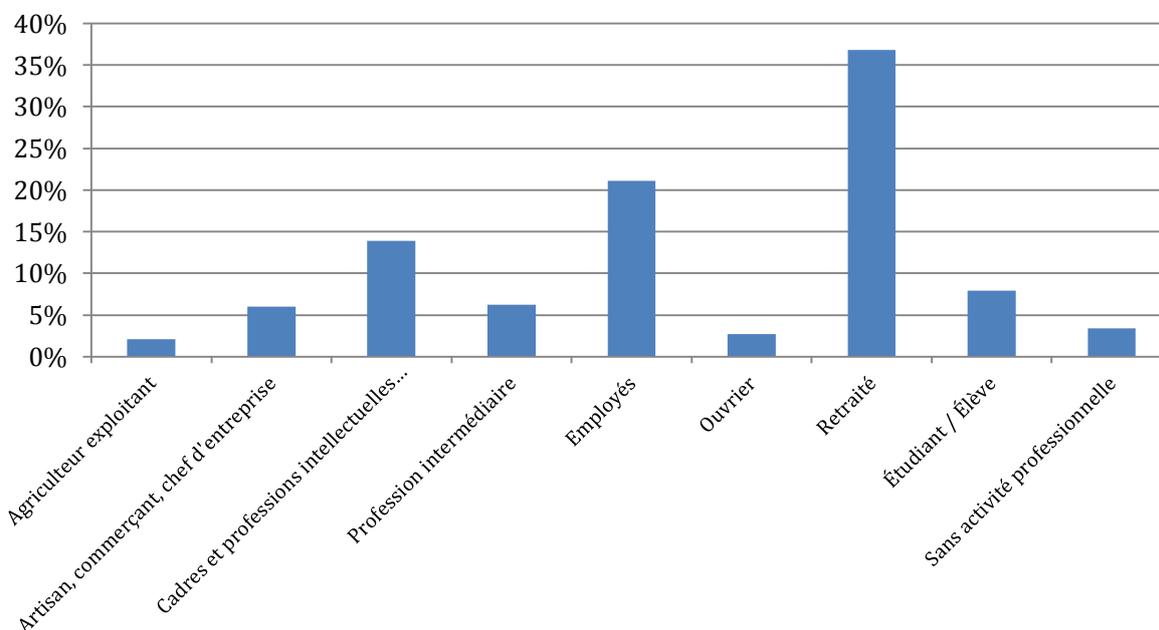
SITUATION FAMILIALE



Si l'on s'intéresse à la situation familiale des personnes interrogées on retrouve 36 % de personnes vivant en couple sans enfant soit 212 personnes, 30 % de personnes vivant en couple avec enfants soit 173 personnes, 26 % de personnes vivant seules soit 155 personnes et enfin 7 % de personnes vivant seules avec enfants.

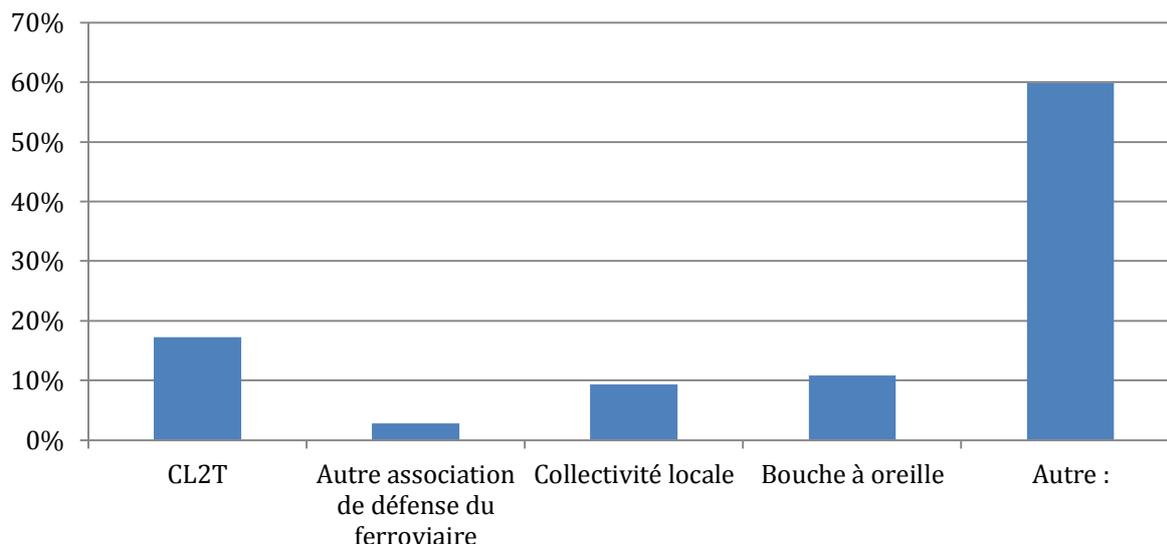
Notre échantillon est donc dominé par des ménages composés de couple avec un total de 66 % de la population interrogée. Cependant les personnes vivant avec enfants sont relativement peu nombreuses avec 37 % de couples ou de personnes vivant seules avec enfants.

CATEGORIES SOCIOPROFESIONNELLES



Si l'on s'intéresse aux CSP de notre échantillon on remarque que les ouvriers sont très peu représentés avec seulement 3 %, ce qui est très faible en comparaison avec notre territoire. De même les personnes sans activité professionnelle ne représentent que 3 % de l'échantillon. La part des retraités est, elle, plutôt élevée avec 37 %. Les professions intermédiaires semblent légèrement sous représentées avec 6 % de même que les étudiants et élèves avec 8 %. Les cadres semblent, quant à eux, surreprésentés avec 14 %.

MODE DE PRISE DE CONNAISSANCE DU QUESTIONNAIRE



On observe que 17 % des personnes ont pris connaissance du questionnaire par l'association CL2T qui porte le projet, soit 99 personnes. Les collectivités locales représentent seulement 9 % et le bouche à oreille 10 %. On retrouve près de 60 % de personnes ayant pris connaissance du questionnaire d'une autre façon.

Parmi ces autres réponses on retrouve 195 personnes ayant pris connaissance du questionnaire par la distribution dans les boîtes aux lettres de Loudun ce qui représente environ 34 % de notre effectif total. Enfin les personnes ayant pris connaissance du questionnaire sur les marchés représente 5 % du total des réponses.

On observe donc que la distribution boîtes aux lettres dans la ville de Loudun a un impact très important sur notre territoire et cela affecte notre échantillon de réponses qui se retrouve majoritairement composé de Loudunais.

Notre échantillon est donc peu représentatif de la population du territoire, en effet la part de Loudunais devrait être à peu près égale à celle des Chinonais et des Thouarsais. De plus si l'on s'intéresse aux catégories socioprofessionnelles et aux tranches d'âge, on peut remarquer des différences avec la population du territoire. Il est donc important de remettre dans leur contexte les analyses qui suivront dans les parties mobilité et prospective.

De plus le faible taux de réponse à certaines questions croisées de cet échantillon de qualité moyenne peut entraîner des résultats faussés.

ANNEXE 7: PERSONNES CONTACTEES

- Coopérative agricole UVL
- Chantal DUPONT, Chargé de la communication à centrale nucléaire de Chinon
- Centre hospitalier Renaudot
- CHNDS de Thouars
- Pôle Santé du Chinonais (Hôpital et Clinique)
- Les amis du Vieux Chinon
- Patrice ALLARD, COPAC
- Isabelle FERNANDES, Proviseur du lycée Rabelais à Chinon
- Guy JALET, Proviseur du lycée professionnel Joseph Cugnot à Chinon
- Sophie PATEAU, Chef d'établissement du groupe scolaire Saint-Joseph à Chinon
- Jean-François RIPOT, Directeur du lycée privé Saint-Charles à Thouars
- Jean-Marc BLONDELLE, Directeur du lycée polyvalent Jean Moulin à Thouars
- Nadine AHMED, Proviseur du lycée Marc Godrie à Loudun
- M. RIGAULT, Conseillère Principale d'Education du lycée Guy Chauvet à Loudun
- Yannick RIVIERE, Terrena Poitou – Le Bouchet
- Archives SNCF
- Carrières ROY
- DREAL Centre
- DREAL Poitou-Charentes
- Francis COLIN, Technicien au Conseil Général de la Vienne
- INSEE
- Office de tourisme de Loudun
- Jean-Pierre MAURY, Responsable Organisation Qualité de FRET SNCF
- Office de tourisme des Trois-Moutiers
- Office de tourisme de la Vallée de la Dive
- Office de tourisme de Monts-sur-Guesnes
- Direction tourisme du Pays Loudunais
- Maison de retraite « Domaine des Trois Chemins » aux Trois-Moutiers
- Jacques RÉGENT, Président du club des entreprises de Loudun
- Philippe ROUX, Président de la FAE de Loudun
- Boutique SNCF de Loudun
- Natasha GROLHIER-DUMAS, Responsable du service culturel à la mairie de Loudun
- Christian SEGUIN, Directeur général des services de Thouars
- Direction Tourisme du Pays Thouarsais
- Laurence MORIN-MÉNARD, Chargé de développement économique de la Communauté de communes du Thouarsais
- Chambre de Commerces et d'Industrie des Deux-Sèvres
- Syndicat du Pays organisateur local du réseau de transport scolaire
- Accueil Office de tourisme du Pays Thouarsais
- Olivier DE SAINT-OURS, Service économique de Thouars
- Aurore LERAY, Consultante Katalyse en charge du diagnostic économique de Loudun
- Loïc PAGEOT, Directeur de Pôle Emploi Loudun
- Mission locale Haute de Vienne (Antenne de Loudun)
- Régie des transports des Deux-Sèvres
- Yannick MIANI, CHIMIREC
- Stéphane DUCROCQ, Directeur Pôle Emploi Chinon
- Gilles BONTEMPS, Vice-Président de la région Pays de la Loire
- Bernard DUBOIS, Délégué TER Poitou-Charentes
- Hervé DELAUZON, Président du directoire d'UVL

- Martine BELNOUE, Conseillère générale aux transports 37
- Franck LHERMENOT, Chef du service transport 37
- Chinon Artisans Commerçants 37
- Association des entreprises à Chinon
- SAFER Indre-et-Loire, Deux-Sèvres et Vienne
- Jean-Philippe DELMONT, Euro Cargo Rail
- Aymeric MOLIN, Chargé de mission TIC, DATAR Poitou-Charentes
- Antoine BORGNE, Adjoint au Directeur des études urbaines à Chinon
- Monique VIVION, Maire de Basses
- Jean ROBERT, Maire de Beuxes
- Maryline LE MANER, Maire de Pas-de-Jeu
- Marceline ALEZIER, Mairie d'Arçay
- Jacky MANCEAU, Maire de La Roche-Clermault
- Jean-Jacques PETIT, Maire de Saint-Léger-de-Montbrun
- Maire HUYGHES, Ingénieur de recherche en aménagement
- Didier DUCHIER, Direction des Services Transports, Région Poitou-Charentes
- Angélique DEMESY, Cabinet de Bruno DE MONVALIER, RFF Aquitaine – Poitou-Charentes
- Laurence EYMIEU, Directrice SNCF Centre
- Stéphane LEPRINCE, Direction Général RFF Centre – Limousin
- Philippe BRASSELET, Fret SNCF Poitou-Charentes
- Véronique ROY, Chargée d'étude Poitou-Charentes Fret
- Francis BODET, Direction de l'écogestion des routes Agence Technique territoriale de Bressuire et de Thouars
- Monique CHAYÉ, Chargée du développement économique et du tourisme à Chinon
- Marie ROUQUETTE, Syndicat Mixte du Pays du Chinonais
- Laura HIGNET, Chargée de mission développement durable à Chinon
- Fabien JIMENEZ, Chargé de mission RFF
- Wilfried LACOUR, Responsable émergence et développement des projets, SNCF
- Jean-Jacques DESCHAMPS, Maire de Marçay
- Rémy SAINTON, Maire de Sammarçolles
- Jean-Jacques Varennes, Maire de Mouterre-Silly
- Lydia POIRault, Mairie de Saint-Laon
- Gilbert LANG, Maire d'Oiron
- Service Culture de Chinon
- Service Culture de Thouars
- Office de tourisme de Chinon
- Office de tourisme de Thouars
- Cinéma Le Cornay à Loudun
- Cinéma Le Familia à Thouars
- Théâtre de Thouars
- Théâtre de Saumur
- Cinéma Le Palace à Saumur
- Nathalie MORIN, Administration générale des finances publiques, Service France Domaine
- Maire-Claude Gaubert, Présidente du club des entreprises à Thouars
- Stéphanie TRIGALOUX, Club des entreprises de Thouars
- Thibault RIMBAUD, Transport Landry
- Archambault Voyages
- Pierre LANTIER, Élu à la ville de Loudun
- Lycée La Perrière à La Roche-Clermault
- IFSI à Thouars
- Jacky RICHARD, Direction générale des transports de la région Centre
- Sous-préfecture de Châtellerauld

- Dominique ENSARGUET, Président de l'Association des entreprises du Chinonais (ADEC)
- Véolia Transport
- Communauté de communes du Pays Loudunais
- Jean-Luc LE BERRE, Direction des transports au Conseil Général de la Vienne
- Arnaud MARIA, Charge de mission exploitation à RFF
- M. PINEAU, Maire de Thouars
- Mairie des Sables-d'Olonne
- Office de tourisme des Sables-d'Olonne
- Dorota KONCZYKOWSKA, Chargé de mission TIPER à la Communauté de Communes de Thouars
- Franck HENNEBEL, 3^{ème} Adjoint au maire de Chinon
- André LAURENT, Conseiller Municipal à Chinon
- Thomas PORCHET, Chargé du développement et des relations extérieures à la mairie de Loudun
- Yves BOUTET, 3^{ème} Adjoint au maire de Thouars
- Marielle FONTAINE, Adjointe du Tourisme à la Communauté de Communes de Chinon
- Tourisme Vienne
- Françoise COUTANT, Vice-Présidente de la région Poitou-Charentes
- Christophe BORDIER, Chargé d'études spécialisé dans le tourisme à l'OE2T
- Juliette CONTAL, Stagiaire chargée de mission Tourisme à la Communauté de Communes de Chinon
- Jacques ROYAN, Président de TVT
- Thierry MABILEAU, Vice-Président de TVT

ANNEXE 8: DIFFICULTES RENCONTREES

- Absence de données précises et récentes (après 2008) sur le trafic de fret de la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire – Thouars – Saumur - Tours malgré la rencontre de M. Jimenez (Direction Régionale Centre - RFF) et l’entretien téléphonique accordé par M. Brasselet (Direction Régionale Poitou-Charentes – Fret SNCF).
- Données de fréquentation du réseau de transport départemental de la Vienne (Lignes en Vienne – Lignes 110, 111 et 201) obtenues le 05/07, soit la date de remise du rapport de l’étude. Les données n’ont pu être exploitées.
- Absence de réponse de la part de la sous-préfecture de Châtellerauld malgré l’intérêt de la sous-préfète pour la recherche de nouveaux modes de transport destinés à desservir le futur Center Parcs (contact suggéré par M. Gérard Bonneau de la CCI de la Vienne rencontré au Club des Entreprises).
- Absence d’enquête sur l’offre commerciale (et notamment l’évasion commerciale) du Thouarsais. Ce type d’enquête ayant été réalisé pour le Loudunais et le Chinonais, l’existence d’une enquête similaire au niveau de Thouars aurait été particulièrement intéressante en termes de comparaisons.
- Difficulté à répondre pour l’office de Tourisme de Thouars au début et de Loudun à la fin
- Lisibilité des activités de loisirs sur le Chinonais et le Loudunais assez mauvaise.
- Manque de recensement des événements sur la globalité du pays Loudunais et du Chinonais.
- Office de tourisme du Chinonais ne référence que les données de Chinon et ses alentours et non sur le Chinonais en entier.
- Données de fréquentation des sites touristiques compliquées à avoir sur le Thouarsais et le Loudunais
- Données sur la provenance des abonnés des activités culturelles impossibles à avoir car elles n'existent pas.
- Localisation des accueils vélos le long du Thouet à vélo
- Très faible retour de l’enquête auprès des entreprises : impossibilité de connaître le potentiel fret réel de la ligne au niveau local
- Difficulté à traiter les données INSEE complémentaires au vu du faible volume des flux entre les villes
- Pas d’organisme à même de nous répondre sur les prix du foncier



ENQUETE ENTREPRISES

Madame, Monsieur,

Nous réalisons une étude d'opportunité pour la réouverture de la ligne Thouars - Loudun – Chinon aux voyageurs et au fret, pour la ville de Loudun, et les communautés de communes de Chinon et Thouars.

A ce titre, nous réalisons une enquête qui nous permettra de connaître l'avis et les pratiques actuelles des entreprises des Pays Thouarsais, Loudunais et Chinonais. Grâce à vos réponses et à votre participation, nous pourrions progresser dans nos recherches.

Nous vous remercions du temps que vous nous accorderez.

Marilou Arcé – Virgile Legrand – Florian Navarre – Guillaume Papin – Mathilde Petit

Vous pouvez soit remplir directement le formulaire sur le PDF, soit l'imprimer et le remplir manuellement.

PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

Nom de l'entreprise	
Adresse	
Effectif salariés	

POLITIQUE FRET

Si vous disposez d'un fichier du nombre de camions / trains, des destinations desservies, et des quantités mobilisées, merci de bien vouloir nous le transférer à

stagiairespolytech@ville-loudun.fr

Quels modes de transport utilisez-vous principalement...	
... pour la réception de marchandises ?	
... pour la livraison de marchandises ?	
Quelles marchandises sont concernées ?	
En quelle quantité ?	
De quelle(s) provenance(s) ?	
Vers quelle(s) destination(s) ?	

Combien de trains / camions cela nécessite-t-il par mois ?

en Réception :

en Expédition :

Disposez-vous d'une ITE (Installation Terminale Embranchée) ?

Oui

Non

La fréquence des trains/camions varie-t-elle en fonction des saisons ?

Oui

Non

Quelles circonstances (économiques, légales...) vous amèneraient à changer votre politique de transport de marchandises ?

Si la ligne rouvrait, seriez-vous intéressé par l'utilisation du rail pour le transport de vos marchandises ?

Oui

Non

Pourquoi ?

DEPLACEMENT DES SALARIES

Si vous disposez d'un fichier anonyme des lieux de résidence et des modes de transports utilisés, de vos employés, merci de bien vouloir nous le transférer à

stagiairespolytech@ville-loudun.fr

Où habitent vos salariés ?

Quel mode de transport utilisent-ils principalement pour venir travailler ?

Disposez-vous d'un PDE (Plan de Déplacement des Entreprises) ?

Oui

Non

Si Non, envisagez-vous d'en créer un ?

Oui

Non

Pourquoi ?

Avez-vous des difficultés à recruter du personnel qualifié ?

Oui

Non

QUESTIONS DIVERSES

Avez-vous déjà utilisé le transport ferroviaire pour vos marchandises ?

Oui

Non

Il y a combien de temps ?

Si vous avez arrêté de l'utiliser,
pour quelles raisons ?

Comment votre entreprise a perçu la fermeture de la ligne en 1970 ? (Impacts, opportunités...)

Pensez-vous que la réouverture de la ligne ait un impact sur l'attractivité du territoire ?

Oui

Non

Lequel ?

Comment intégreriez-vous l'arrivée de la ligne dans votre entreprise ? Impacts positifs, négatifs ?

Comment voyez-vous votre entreprise à plus ou moins long terme ? Avez-vous des projets ?

Auriez-vous d'autres contacts à nous conseiller ?

Avez-vous des remarques, des conseils ?

Nous vous remercions pour votre participation.

Merci de retourner cette enquête à la mairie de Loudun, ou par courrier à :

Enquête entreprises

1, rue Gambetta

86200 Loudun

Ou par mail à :

stagiairespolytech@ville-loudun.fr

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ELECTRONIQUES

CETE Ouest. *Aménagement 2 + 1 voies évolutif à 2 x 2.*

http://www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CG79_aménagement_routier_2_1_voies__evolutif_2x2_nov2011.pdf

Conseil Général du Maine-et-Loire. *Trafic sur les routes de Maine-et-Loire 2009.*

http://www.cg49.fr/fileadmin/user_upload/internet/actions/transports/deplacements/Carte_des_trafics_2009.PDF

Conseil Général d'Indre-et-Loire. *Le trafic sur les départementales.*

<http://www.cg37.fr/competences/routes-transport/le-reseau-routier/le-traffic-sur-les-departementales/>

Communauté de communes de Rivière – Chinon – Saint-Benoît-la-Forêt. – *Fiche CCRCSCB* [en ligne]. – [référence du 20 avril 2013].

[http://www.entrepreneurchinonais.fr/Fiche-CCRSCB.pdf](http://www.entreprenerenchinonais.fr/Fiche-CCRSCB.pdf)

OE2T. – *L'origine des visiteurs des châteaux de l'ouest de la Touraine en 2012* [en ligne]. – Tours : OE2T, 2013. – [référence du 05 juin 2013].

http://www.economie-touraine.com/iso_upload/oe2t_chateaux_01ouest.pdf

Office de Tourisme du Pays du Chinonais et du Val de l'Indre. – *Guide Pratique 2013 – 2014* [en ligne]. – [référence du 05 juin 2013].

<http://www.chinon-valdeloire.com/node/217>

Communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau, du Pays de Bourgueil et de Rivière – Chinon – St-Benoît-la-Forêt. - *Entreprendre Tourisme* [en ligne]. – [référence du 20 mai 2013].

http://www.ville-chinon.com/fileadmin/files/fiche-sectorielle_tourisme.pdf

Syndicat Mixte de la Vallée du Thouet. – *Guide découverte « Le Thouet à Vélo »* [en ligne]. – [référence du 21 mai 2013].

<http://www.valleeduthouet.fr/cote-tourisme/le-thouet-a-velo/le-guide-decouverte/>

RAPPORTS

Agence de Développement et d'Urbanisme du Chinonais. *Plan d'Aménagement et de Développement Durable*. 20p. Rapport commandité par la ville de Chinon. 2006.

CCI de la Vienne. *Comportement des consommateurs de Loudun*. 34p, 2009.

CCI de la Vienne. *Enquête commerçants Loudun*. 32p, 2009.

CCI de la Vienne. *Etude de ville : Loudun*. 22p.

Cible & Stratégies. *Etude pré-opérationnelle à une OUC*. 88p. Rapport commandité par la CDC Rivière Chinon Saint-Benoît, 2011.

CHARLES Eléonore, MIRLYAZ Manuel, SANTIAGO Benjamin. *Territoires et développement économique en Pays Loudunais*. 101p. Rapport étudiant. Université de Poitiers. 2013.

Groupe Chessé. *Loudun – Projet Zone d'Activité Economique : étude de faisabilité*. 91p. Etude commandée par la commune de Loudun et le Pays Loudunais, Mars 2009.

Groupe Pierre & Vacances, Center Parcs. *Projet Center Parcs Commune des Trois-Moutiers et de Morton : dossier de présentation*. 47p. Dossier commandité par le Conseil Général de la Vienne, 2011.

Katalyse. *Loudun Diagnostic économique et prospection : rapport phase 1 & 2*. 63p. Rapport commandité par la commune de Loudun, 2013.

Obsand. *Plan de développement commercial de la Vienne : éléments de réflexion – sociodémographie*. 39p. Rapport commandité par la CCI de la Vienne, 2009.

Région Poitou-Charentes. *Schéma Régional de la Mobilité Durable 2012 – 2020*. 73p, 2012.

Ville de Loudun. *Présentation du Viennopole de Loudun*. 26p, Mars 2013.

TVT, association d'intérêt général domiciliée en Poitou-Charentes, *Restauration de la locomotive à vapeur 141C100 classée monument historique*, 16 p., septembre 2012

Conseil Général de la Vienne, *Center Parcs dans la Vienne: Réunion du 20 octobre 2012*, 7 p., octobre 2012

Futuribles International / IFSTTAR , *Rapport final de l'étude prospective de la mobilité dans les villes moyennes ; Partie 1 : Cadrage et organisation de l'étude*, 36p. , Juin 2011

Hervé BAPTISTE, Florence BUSNOT-RICHARD, Jean-Paul CARRIERE, Marie HUYGHE, Michel MATTEI, *Projet MOUR – Phase II – Mobilité et offres de transport, inventaire de l'existant*, 76 p., novembre 2012

IAAT Poitou-Charentes, *Evaluation de la desserte des territoires régionaux en matière de transports collectifs : Situation au 1^{er} décembre 2010*, 4p., décembre 2010

Olivier Paul-Dubois-Taine, Centre d'analyse stratégique, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, 130p., février 2012

INSEE, INSEE Première, *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs*, 4p., juillet 2009

Amandine ADREANI, *Diagnostic mobilité : Communauté de communes de Chinon-Rivière-Saint Benoît la Forêt*, 99 p., septembre 2011, commandité par Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine et Communauté de Communes Chinon, Rivière Saint-Benoit-la-Forêt

CONTAL, Juliette. – *Le tourisme sur le territoire du Canton de Chinon 2013 – 2013*. - [référence du 04 juin 2013].

Etude Ville au carré – *Fiche Portrait Chinon* – [référence du 02 juin 2013].

Jean-Paul CERON et Ghislain DUBOIS – *La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050*. – [référence du 18 juin 2013].

Jean-Philippe Germanaud. – *Etude de fréquentation de la Loire à Vélo* - Comité régional du tourisme Centre-Val de Loire et la Société publique régionale des Pays de la Loire – 2011. – [référence du 10 juin 2013].

Office du Tourisme du Saumurois. – *Informations Grand Saumur – 2013* – [référence du 17 juin 2013].

OE2T. - *Le Tourisme en Indre et Loire* – [référence du 13 juin 2013]

OE2T. – *Bilan de fréquentation 2012* – [référence du 13 juin 2013]

Pôle touristique International de Saumur et sa région – *Bilan statistiques 2012* – [référence du 18 juin 2013]

Syndicat Mixte du Pays Thouarsais – *Bilan de la fréquentation des hébergements touristiques – Année 2012* – [référence du 15 juin 2013].

Conseil Général des Deux-Sèvres.- *Schéma départemental en faveur des personnes handicapées*.-102 p.

Conseil General d'Indre et Loire.- *Schéma départemental en faveur des adultes handicapées*.-109 p.

Conseil General de la Vienne.- *Schéma départemental en faveur des personnes handicapées adultes*.- 109 p.

Région Centre.- *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire de la région Centre*.-188 p., février 2013.

MORFIN, Anne.- *Etude d'opportunité de la réouverture de la ligne ferroviaire Thouars – Parthenay – Niort aux voyageurs*.-429 p.

Rapport de stage de fin d'étude : Génie de l'aménagement.- Ecole Polytechnique de l'université François Rabelais de Tours, année 2011.

EREA INGENIERIE, SYSTRA.-*Etude prospective relative à l'étoile ferroviaire de Tours*. - 33 p.
Rapport commandité par la Région Centre, RFF et la SNCF, 2012.

OUVRAGES IMPRIMÉS

Conseil Général des Deux-Sèvres. *Brion-Près-Thouet : une déviation d'exception*. Le Journal du Conseil Général des Deux-Sèvres, n°17, 2011 – p. 2.

Les Plus Beaux Détours de France. – *Les 100 « Plus Beaux Détours de France »* - Tours : XLco, 2013. – 176 p.

Office de Tourisme du Pays Loudunais. – *Calendrier des manifestations Saison 2013 – 2013*. - 14 p.

Office de Tourisme du Pays Loudunais. – *Pays Loudunais – Loudun : Communauté de communes du Pays Loudunais*, 2013. – 66 p.

Frédéric DE FOUCAULT, *La gare de l'image, une gare de tournage & pôle de l'image*, 15 p.

SITES INTERNET

Centre Hospitalier du Chinonais
<http://www.ch-chinon.fr/>

Centre Hospitalier Nord Deux-Sèvres
<http://www.chnds.fr>

Conseil Général de la Vienne. *Le réseau routier.*
<http://www.cg86.fr/156-le-reseau-routier.htm>

Fédération Hospitalière de France. *Centre Hospitalier Renaudot – Loudun.*
http://etablissements.fhf.fr/annuaire/hopital-fiche.php?id_struct=2380

France-Inflation.com. *Evolution du prix des carburants.*
http://france-inflation.com/graph_super.php

La Nouvelle République. *Le train bleu des plages file vers la grande... bleue*
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Loisirs/Patrimoine-tourisme/n/Contenus/Articles/2013/08/18/Le-train-bleu-des-plages-file-vers-la-grande-bleue-1581398>

La Nouvelle République. *Un train d'enfer pour le TER estival vers les Sables.*
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Actualite/Economie-social/n/Contenus/Articles/2013/07/26/Un-train-d-enfer-pour-le-TER-estival-vers-Les-Sables-1560422>

Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine. *Zones d'Activité – Fiparc.*
http://www.economie-touraine.com/fiparc/carte_zones_activites.aspx

Zone d'Activité Talencia.
<http://www.talencia.fr/>

Ligne SEA Tours – Bordeaux, [référence de juin 2013].
<http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/>

Ville de Chinon, [référence de avril 2013].
<http://www.ville-chinon.com>

Communauté de communes de Thouars, [référence de avril 2013].
<http://www.thouars-communaute.fr>

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, [référence de avril 2013].
<http://www.insee.fr>

Réseau de bus de l'agglomération de Saumur, [référence de mai 2013].
<http://www.agglobus.fr>

Filvert, [référence de mai 2013]
<http://www.tourainefilvert.com>

RFF, [référence de mai 2013]
<http://www.rff.fr>

TER SNCF, [référence de juin 2013]

<http://www.ter-sncf.com>

Réserver un taxi à Loudun, Thouars et Chinon, [référence de mai 2013]

<http://www.itaxis.fr>

Région Pays de la Loire, [référence de mai 2013]

<http://www.paysdelaloire.fr>

SNCF, [référence de mai 2013]

<http://www.voyages-sncf.com>

Ville de Chinon [référence du 18 avril 2013].

<http://www.ville-chinon.com/decouvrir-chinon/patrimoine-et-histoire/ville-dart-et-dhistoire/index.html>

La Forteresse de Chinon [référence du 25 mai 2013]

<http://www.forteressechinon.fr/fr/editorial/17/histoire-de-la-forteresse>

Ville de Thouars [référence du 18 mai 2013]

<http://www.ville-thouars.fr/vah/decouverte/monuments/chateau.htm>

Le Cadre Noir de Saumur [référence du 20 mai 2013]

<http://www.cadrenoir.fr/presentation-du-cadre-noir>

Musée Henri Barré de Thouars [référence du 16 juin 2013]

<http://www.thouars.fr/vah/musee/pages/collections.htm>

Itinéraire cyclable de la Vallée du Thouet [référence du 20 avril 2013]

<http://www.af3v.org/spip.php?page=imprimer&voie=256>

Maison des vins du Véron [référence du 20 juin 2013]

<http://www.lamaisondesvinsduveron.com/>

Pays Saumurois [référence du 22 avril 2013]

<http://www.pays-saumurois.fr/p54,l-oenotourisme-une-activite-economique-dynamique>

Office de Tourisme du Pays du Chinonais [référence 20 mai 2013]

http://www.chinon-valdeloire.com/pdf/guide_pratique_2013.pdf

Office de Tourisme du Pays Thouarsais [référence du 20 mai 2013]

<http://tourisme.tourisme-pays-thouarsais.fr/loisirs/>

Office de Tourisme du Pays Saumurois [référence du 20 mai 2013]

http://www.ot-saumur.fr/ACTIVITES-DE-LOISIRS_r29.html

Pays Thouarsais [référence du 19 avril 2013]

<http://www.pays-thouarsais.com/index.php/agenda/liste-des-manifestations>

Communauté de communes du Véron [référence du 10 mai 2013]

<http://www.cc-veron.fr/>

Communauté de communes de la Rive Gauche de la Vienne [référence du 10 mai 2013]
<http://www.cdc-rivegaucheviennaise.com/pages/loisirs.html>

Chambre de commerce et d'industrie de la Vendée [référence du 20 mai 2013]
<http://www.vendee.cci.fr>

Paris Info [référence du 23 mai 2013]
<http://www.parisinfo.com>

Agglomération de Tours [référence du 25 mai 2013]
<http://www.agglo-tours.fr>

Hébergements du Chinonais [référence du 10 juin 2013]
<http://www.uniagro.fr/docs/m81-hebergements.pdf>

Le projet Tiper-[référence du 23 avril 2013]
<http://www.tiper.fr/contexte.html>

IAAT Poitou-Charentes-[référence du 23 avril 2013]
<http://www.iaat.org/>

Site du Conseil Général des Deux Sèvres -[référence du 25 avril 2013]
<http://www.deux-sevres.com/deux-sevres/Institutionnel/Accueil.aspx>

Observatoire Régional des Transport de Poitou-Charentes-[référence du 26 avril 2013]
http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/nous/txt_Qui%20sommes-nous.htm

Geoportail-[référence du 27 avril 2013]
<http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Site de la cité scolaire Jean Moulin-[référence du 28 avril 2013]
<http://www.jeanmoulin-thouars.com/>

Site de l'établissement st-Charles de Thouars-[référence du 28 avril 2013]
<http://www.st-charles-thouars.fr/>