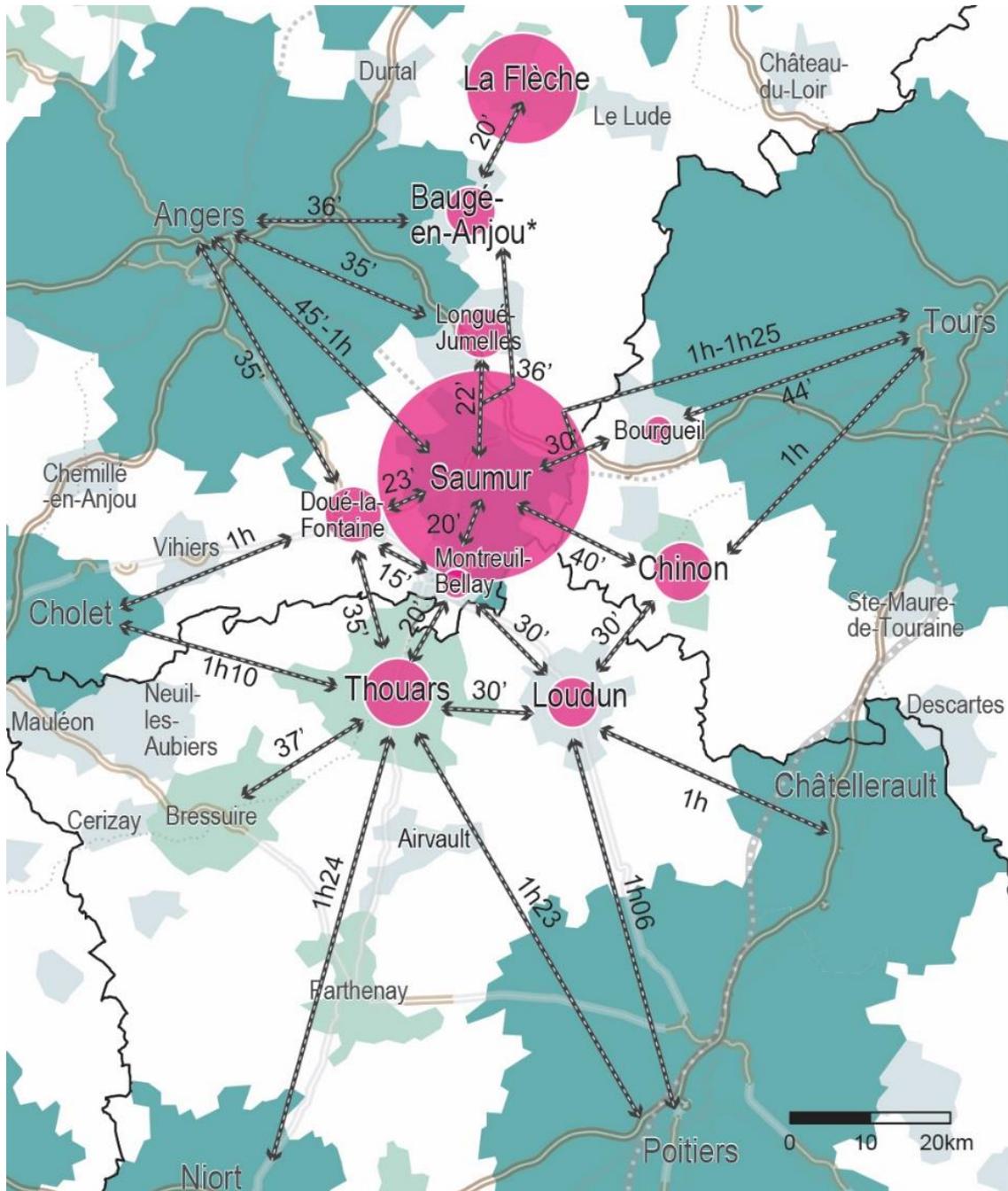
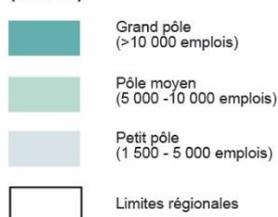


# MOBILITÉS INTERRÉGIONALES

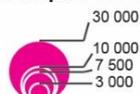
Contribution aux SRADDET et schémas mobilités des Régions Nouvelle Aquitaine, Centre val de Loire, Pays de la Loire



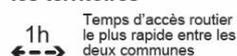
**Aire urbaine 2010 (INSEE)**



**Population de la ville principale en 2014**



**Liens privilégiés entre les territoires**



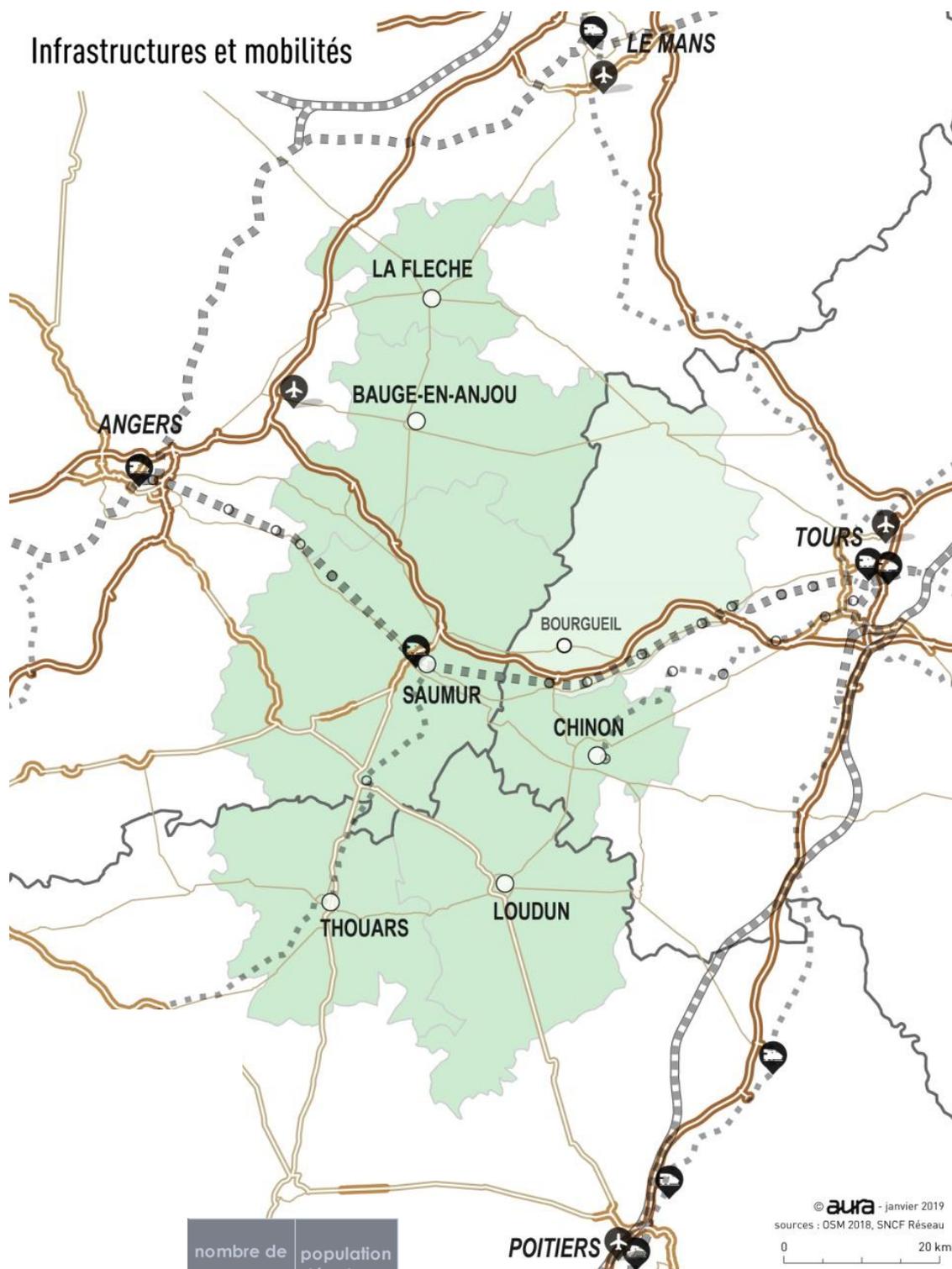
\* Commune déléguée (périmètre au 01/01/2013)

© **aura** - Février 2019  
Sources : Fonds et données INSEE et Viamichelin.

# Les territoires de la Confluence

255 000 habitants, 85 communes.

## Infrastructures et mobilités



© aura - janvier 2019  
sources : OSM 2018, SNCF Réseau  
0 20 km

	nombre de communes	population légale (1)
CC Thouarsais	24*	36 949
CC Baugeois Vallée	7	36 160
CC Chinon Vienne et Loire	19	24 375
CA Saumur val de Loire	45*	103 956
CC Pays Loudunais	45	25 103
CC Pays Fléchois	14	28 644
<b>TOTAL</b>	<b>85</b>	<b>255 187</b>

sources : (1) banatic 2018 / (2) INSEE - données les plus récentes 2015  
\* communes fusionnées entre 2017 et 2019

### Réseau routier

- Voies autoroutières
- Autres voies rapides
- Autres axes structurants
- Voies secondaires

### Réseau ferré

- LGV (lignes à grande vitesse)
- Lignes classiques (accueillant des TGV)
- Autres lignes classiques (Intercités / TER)
- Gare TGV
- Haltes ferroviaire
- Aéroport

# Préambule

Les territoires du Baugeois-vallée, du Loudunais, du Thouarsais, de Chinon, Vienne et Loire, du Fléchois et du Saumurois sont situés à la confluence des régions Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine et Centre Val de Loire.

Ils présentent des caractéristiques et des enjeux communs, sans suprématie d'un territoire sur un autre.

C'est pourquoi les six intercommunalités de ces territoires se sont organisées en groupe local « *les Territoires de la Confluence* » afin d'œuvrer ensemble à de meilleures connexions entre leurs bassins de vie et d'emplois, dans l'intérêt de fluidifier les relations économiques et les liens entre populations, acteurs des territoires.

Une première contribution générale dans le cadre de l'élaboration des SRADDET a été adressée aux trois Régions au printemps 2018.

Les territoires de la Confluence ont souhaité poursuivre leur engagement commun pour :

- faciliter les mobilités en inter-région,
- disposer de villes-centres dynamiques et les revitaliser,
- valoriser les ressources économiques de l'environnement et des patrimoines.

Le présent rapport porte sur le 1<sup>er</sup> axe : les mobilités interrégionales.

## Les intercommunalités des Territoires de la Confluence

NB - La préparation de cette contribution a également permis d'échanger sur les expériences de mobilités locales menées dans les territoires de la Confluence. Un recueil les recense et ouvre sur de nouvelles pratiques.

# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>LA CONFLUENCE, UNE RÉALITÉ DE FLUX D'EMPLOIS ET DE VIE QUOTIDIENNE</b> .....	<b>5</b>
DYNAMIQUES & DÉVELOPPEMENT .....	5
MOUVEMENTS ET FLUX DANS LA CONFLUENCE .....	7
PRATIQUES DE MOBILITÉ ET MODES DE DÉPLACEMENTS .....	9
DES VILLES ET LIEUX D'EMPLOIS ET FORMATIONS .....	11
<b>L'OFFRE EN CONFLUENCE : QUATRE GRANDS ENJEUX IDENTIFIÉS</b> .....	<b>14</b>
> ENJEU D'ÉNERGIES & D'INCLUSION SOCIALE .....	15
> ENJEU D'ENTRETIEN DU RESEAU – LES PETITES LIGNES .....	17
> ENJEU DE CONTINUITÉ DE L'OFFRE (INTERMODALITÉ) .....	18
> ENJEU D'INTEROPÉRABILITÉ .....	21
<b>EN CONCLUSION</b> .....	<b>23</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>27</b>

# Introduction

## L'ACTION "MOBILITÉ" EN MUTATION

La loi NOTRE a confié aux Régions l'organisation des transports interurbains et scolaires, avec une possibilité de délégation vers les Départements. Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) devrait étendre la compétence « mobilité » à tous les territoires. Le couple Région/Communautés s'en trouve renforcé. Les intercommunalités sont amenées à se prononcer d'ici 2021 sur leur compétence mobilité. En confluence, l'agglomération Saumur val de Loire et la communauté Chinon Vienne et Loire sont organisatrices de transport, via leur délégataire respectif – Agglobus et Sitravel.

Cette évolution récente des textes bouleverse l'approche de la compétence et ouvre des perspectives :

- ▶ La rationalisation des schémas de transports collectifs (lignes routières bus notamment) a été impactée : la reprise de compétence a occasionné un travail fourni dans chacune des Régions, et avec les intercommunalités compétentes. Elle invite à un ancrage local de la réflexion afin de déterminer le bon niveau de délégation des TC scolaires en s'appuyant sur les acteurs locaux.
- ▶ L'amélioration de l'inter-connectivité entre lignes TC voyageurs (fer et route / TC voyageurs et scolaires, réduction de lignes déficitaires ou TAD) peut trouver un appui.
- ▶ Pour des mobilités propres et actives : l'expérimentation et l'adaptabilité des offres face aux besoins spécifiques, notamment des territoires peu denses, est mise en avant. Des appels à projet viendront accompagner les initiatives.

Les outils proposés - appels à projet, agence d'ingénierie – viendront aider les territoires à gagner en moyens techniques et financiers pour engager les initiatives et porter à bien ses objectifs. Les Régions ont déjà inscrit un accompagnement financier aux projets dans leur politique sectorielle ou contrat. Et elles ouvrent le dialogue avec les intercommunalités dans le cadre de l'élaboration de leurs schémas de mobilités.

La refonte des politiques régionales en matière de mobilité, et l'écriture d'un volet mobilité relié aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) est donc UNE OPPORTUNITÉ à saisir ensemble.

Cette contribution s'inscrit dans ce mouvement.

# LA CONFLUENCE, UNE RÉALITÉ DE FLUX D'EMPLOIS ET DE VIE QUOTIDIENNE

## DYNAMIQUES & DÉVELOPPEMENT

### ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE

Le territoire de la Confluence constitue un bassin qui est porté par la Loire et fut un cadre historique riche, dont la référence patrimoniale et culturelle a conduit à son inscription UNESCO et à la création d'un Parc naturel régional. La « Loire Valley » identifiée à l'international est l'une de ses premières spécificités reconnues et portées par l'économie du tourisme.

Outre les entreprises industrielles, l'agriculture et l'agroalimentaire sont bien présents, ainsi que les activités logistiques (routes et fret ferroviaire). Le territoire est également engagé dans la transition énergétique. Le Thouarsais est ainsi par exemple l'un des premiers territoires « croissance verte », par le développement des énergies renouvelables.

- ▶ **Ces domaines – touristique, végétal et énergétique – portent chacun de réelles opportunités de développement et font une force économique.**

### ÉQUITÉ ET COHESION TERRITORIALE

Certaines des villes du territoire – Chinon, Saumur, Baugé – peinent à se positionner en tant que carrefour d'échanges. Même si les territoires en eux-mêmes sont bien desservis, les villes peinent à s'inscrire dans le maillage hiérarchique interrégional de villes connectées entre elles, s'influençant et s'enrichissant mutuellement.

TERRITOIRES	Croissance démographique 1999-2014	Part pop. âgée > 65 ans 2014	Part pop non scol 15-64 ans sans diplôme 2014	Taux de pauvreté 2014*	Revenu médian €/UC 2014*	Croissance emploi 2009-2014	Part emploi agricole 2014	Taux de vacance 2014	Croissance logements 1999-2014
CC Chinon, Vienne et Loire	0,0%	22,4%	22,3%	10,8%	1 710 €	1,2%	6,3%	11,1%	1,1%
CC Touraine Ouest Val de Loire	0,9%	20,5%	22,7%	11,1%	1 621 €	-0,5%	10,0%	8,6%	1,1%
CA Saumur Val de Loire	0,3%	21,2%	27,6%	14,7%	1 568 €	-0,2%	9,2%	9,1%	1,0%
CC Baugeois-Vallée	1,0%	20,2%	25,2%	14,6%	1 545 €	-0,5%	16,9%	8,7%	1,3%
CC du Thouarsais	0,0%	22,8%	26,0%	13,5%	1 560 €	-1,1%	6,6%	11,0%	0,8%
CC du Pays Loudunais	-0,1%	23,9%	29,0%	15,6%	1 508 €	-0,3%	12,7%	10,6%	0,3%
CC du Pays Fléchois	0,6%	18,5%	27,8%	12,8%	1 595 €	-1,1%	5,3%	8,0%	1,0%
Moyenne EPCI	0,4%	21,3%	26,2%	Nd	Nd	-0,3%	9,3%	9,5%	1,0%
Région Centre-Val de Loire	0,4%	20,4%	23,4%	12,9%	1 695 €	-0,4%	3,6%	9,4%	0,9%
Région Pays de la Loire	0,9%	18,6%	20,0%	11,1%	1 679 €	0,2%	4,3%	6,6%	1,4%
Région Nouvelle Aquitaine	0,7%	21,8%	20,7%	13,6%	1 621 €	0,2%	5,2%	8,4%	1,4%

\* CC Baugeois Vallées remplacée CC Canton de Baugé

© AURA - sources : INSEE, RP 1999 et 2014 (données harmonisées, exploitations principale et complémentaire) et FLOSOFI 2014 (taux de pauvreté <60% du revenu médian et revenu médian disponible en €/mois/UC).

L'INSEE Pays de la Loire a produit une projection démographique à 2050. Il en ressort qu'au fil de l'eau, ces territoires interrégionaux risquent une déprise grandissante. L'INSEE indique qu'une action concourant à réduire le déficit migratoire, et à favoriser l'installation de nouveaux actifs et jeunes ménages permettrait de contrebalancer cette projection.

- ▶ **Les territoires engagent des politiques actives en faveur de l'emploi, de la formation et de l'entreprise, accompagnées par les Régions. Elles se mobilisent aussi pour le commerce et les services, et portent des programmes de revitalisation urbaine.**

## UN ROLE DE POLARITE DES VILLES MOYENNES DE LA CONFLUENCE A AFFIRMER DANS LES ECHANGES INTERREGIONAUX

Les villes moyennes de la Confluence sont des pôles qui constituent une armature urbaine qui joue un rôle structurant pour le bassin de vie de la Confluence, dont les limites sont interrégionales. La présence de services rares, telles que des centres hospitaliers ou des pôles de formations supérieures sur les pôles de la Confluence confirme leur intérêt à un niveau régional.

Une armature urbaine équilibrée joue un rôle de catalyseur et d'animateur du territoire. C'est à partir de l'armature que les intercommunalités localisent le développement économique et résidentiel et organisent les complémentarités de services aux publics.

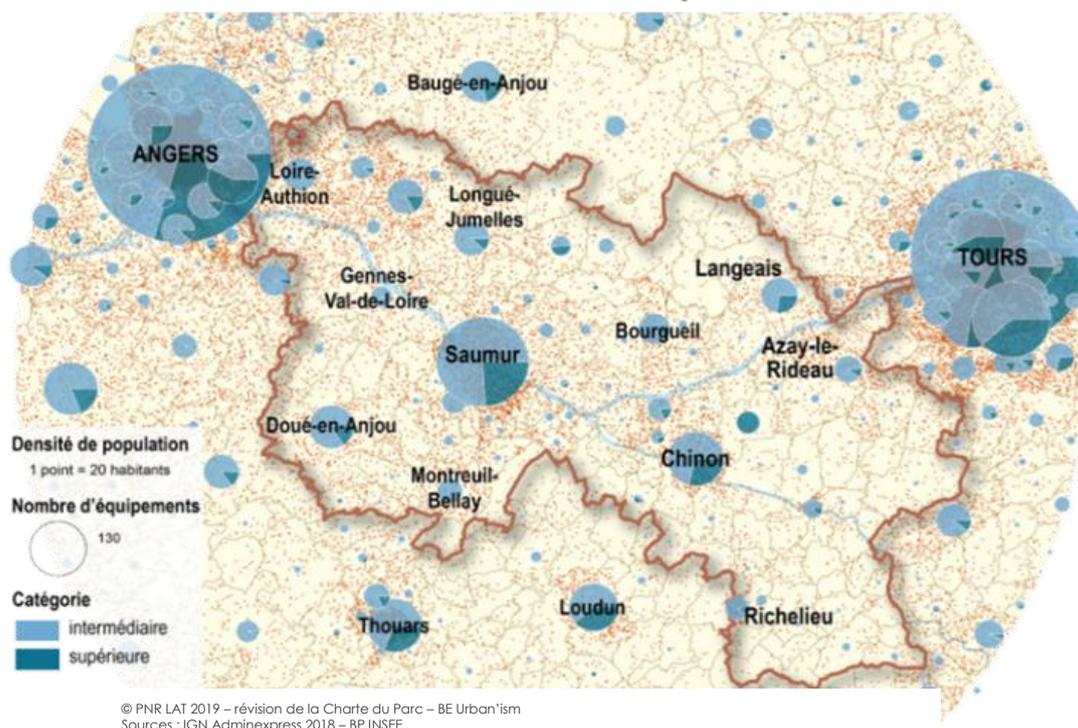
Le territoire bénéficie d'une relativement bonne desserte. L'autoroute A85, l'axe ferré Nantes-Lyon et Saumur/La Roche-sur-Yon placent le bassin dans le jeu des échanges nationaux, voyageurs et fret, et répond notamment au fort potentiel touristique et économique sur le Val de Loire jusqu'à Tours.

Mais il reste à améliorer les offres et les connectivités inter-opérateurs :

- entre les grandes capitales d'emploi et les villes de la confluence,
- à l'appui des gares de Saumur, de Thouars, de Port Boulet et Chinon.
- et via les lignes inter-Loire (Nantes/Orléans), et Aquitaine vers Bordeaux.

- ▶ **La capacité des pôles urbains à répondre à leur bassin de vie et à maintenir leur rayonnement est primordial. Les grandes infrastructures de circulation influencent très largement la capacité à assurer le lien entre populations et entreprises. La couverture numérique doit aussi permettre de décroïsonner ces territoires, en multipliant les outils pour l'accès à la mobilité, aux services, à l'emploi et à la formation.**

### Les équipements et services au public, facteurs de mobilité locales vers les petites villes

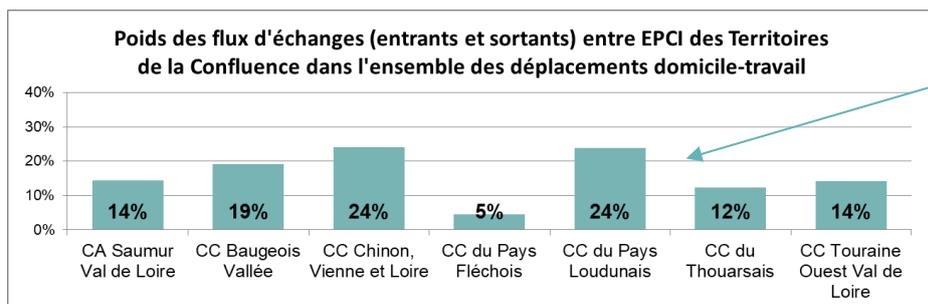


# MOUVEMENTS ET FLUX DANS LA CONFLUENCE

L'approche par l'analyse des flux (sortant/entrant et interne) permet d'illustrer la réalité de l'attractivité d'un territoire.

## DE RÉELS ÉCHANGES ENTRE TERRITOIRES DE LA CONFLUENCE ...

Les territoires de la Confluence échangent de nombreux flux de mobilité entre eux. Au sein de la Confluence, les espaces tels que le Loudunais ou le Chinonais présentent des pourcentages de flux internes à la Confluence élevés (24%). À contrario, le Pays Fléchois, plus excentré, a relativement peu de liens de mobilité avec la Confluence.



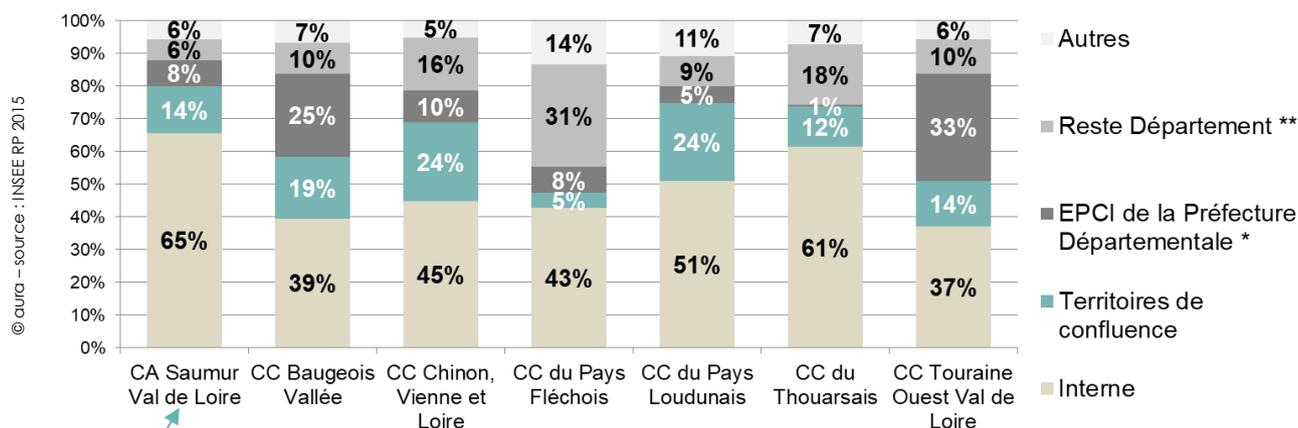
Exemple de lecture : « 24% des flux entrant/sortant en Loudunais s'effectuent entre territoires de Confluence. »

## ... ET AVEC LES CAPITALES DÉPARTEMENTALES

L'intensité des relations est modulée en périphérie avec l'influence des capitales départementales Tours et Angers (notamment pour le Baugeois Vallée ou la Touraine Ouest Val de Loire). Le graphique ci-dessous laisse également percevoir l'importance des échanges des EPCI de la Confluence avec certaines de leurs intercommunalités voisines :

- Fléchois : 15,5% des flux totaux avec Sablé (flux sortants majoritaires)
- Thouarsais : 10,4% des flux avec le Bressuirais
- Chinonais : 8,8% des flux globaux avec Touraine Val de Vienne

## Répartition des flux domicile-travail (flux internes et d'échanges réunis)

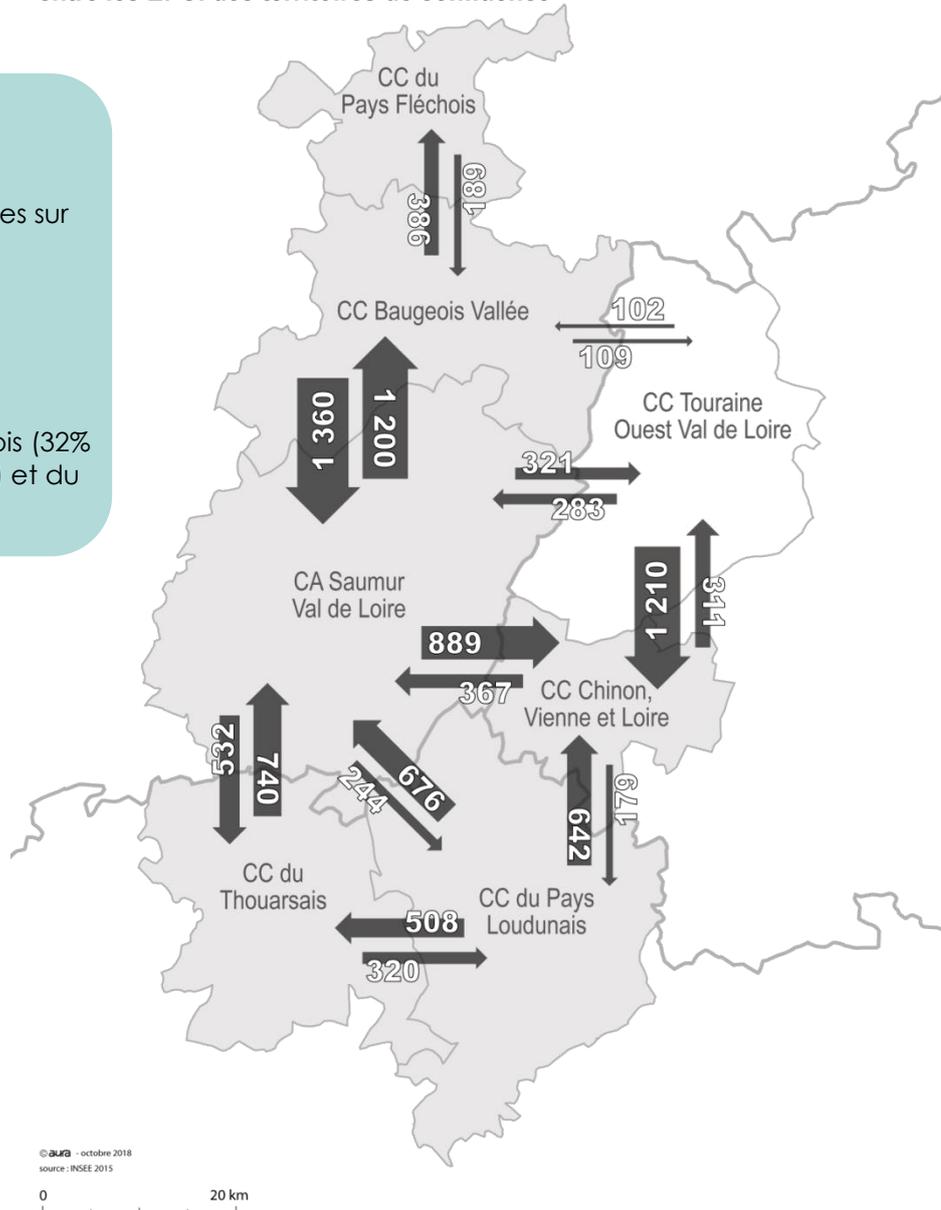


Exemple de lecture : « 65% des flux travail en saumurois s'effectuent en interne »

## Principaux flux d'échanges domicile-travail entre les EPCI des territoires de confluence

### Ce qu'il faut retenir :

- . Flux internes majoritaires sur Saumurois, Thouarsais, Loudunais
- . 10 710 flux quotidiens intercommunautaires
- . Attraction du saumurois (32% des échanges internes) et du chinonais (26%)



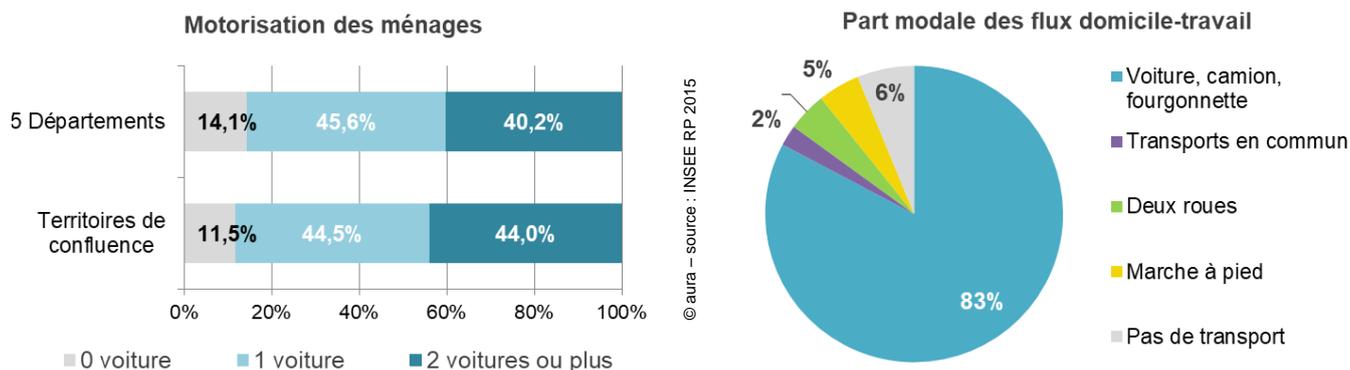
EPCI	Flux d'échanges avec les territoires de confluence	Répartition des échanges entre flux		Principaux territoires d'échanges
		Entrants	Sortants	
Saumurois	6 640	51%		5,5% des flux avec le Baugeois
Baugeois	3 370		55%	14,5% avec le Saumurois
Chinonais	3 655	75%		10,0 % des flux avec Touraine Ouest Val de Loire et 8,3% avec le Saumurois
Fléchois	625	67%		4,2% des flux avec le Baugeois
Loudunais	2 605		71%	entre 7,5 et 8,5% des flux avec le Saumurois, le Thouarsais et le Chinonais
Thouarsais	2 140	50%	50%	7,3% des flux avec le Saumurois
Touraine Ouest Val de Loire	2 735		67%	9,0% des flux avec le Chinonais

# PRATIQUES DE MOBILITÉ ET MODES DE DÉPLACEMENTS

Les pratiques de mobilité sont difficiles à appréhender pour les territoires en raison d'un manque de données disponibles. C'est donc une analyse sensible des enjeux qui est ici relevée.

## LE MODE « VOITURE » PRÉPONDÉRANT

- **83% des personnes utilisent la voiture pour se rendre à leur travail**, contre 79% en moyenne sur les 5 Départements
- **Un poids plus important de ménages multi-motorisés**



Les projets d'aménagement routiers tiennent donc une bonne place dans les programmes des communautés. Cela correspond à la finalisation des plans routiers avec les enjeux de l'achèvement des 2x2 voies et des axes de doublement. Ces programmes sont nécessaires aux échanges économiques des territoires, et à l'accès aux villes principales.

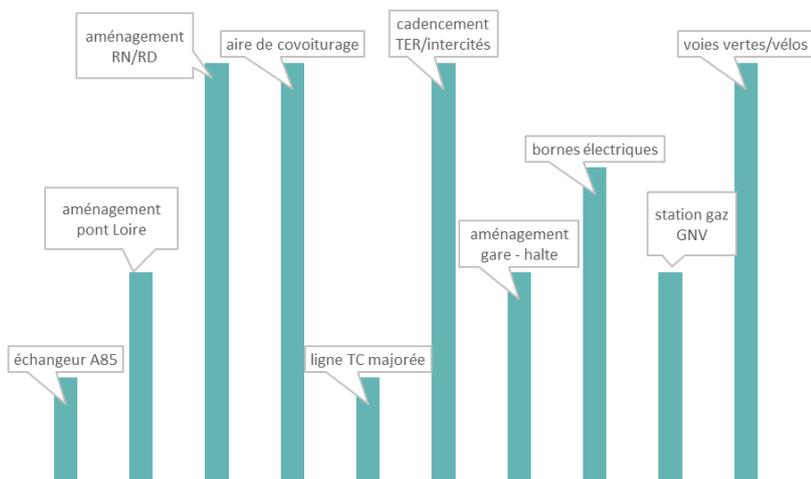
L'annonce récente d'un nouvel échangeur sur l'A85 à Brain-sur-Allonnes (inscrit au plan et non réalisé à ce jour) répond aux obligations du concessionnaire sous peine de pénalité. Cette réalisation aura un impact positif pour le nord saumurois et l'économie touristique sud-Loire (cf. encart).

Les citations en matière d'infrastructures (projet engagé ou souhaité) illustrent d'une part la continuité des programmes routiers et autoroutiers, mais aussi un engagement en faveur du ferré et des nouveaux services de mobilité.

### Un nouvel échangeur A85 entre Saumur et Bourgueil

L'échangeur envisagé à Brain-sur-Allonnes à la création de l'Autoroute et non réalisé à ce jour, le sera dans les prochaines années, sous peine de pénalité pour le concessionnaire.

Cette réalisation aura un impact positif sur les relations socioéconomiques du Nord du territoire saumurois. L'intérêt serait aussi de desservir plus directement les pôles touristiques et économiques du Sud (l'abbaye de Fontevraud, le Center Parc, notamment), mais ceci pose la question des conditions de circulation jusqu'à ces sites. Il s'agit de traverser : une vallée maraîchère, un pont étroit sur la Loire, des villages (Varenes, Montsoreau, etc.), un coteau viticole et une forêt.

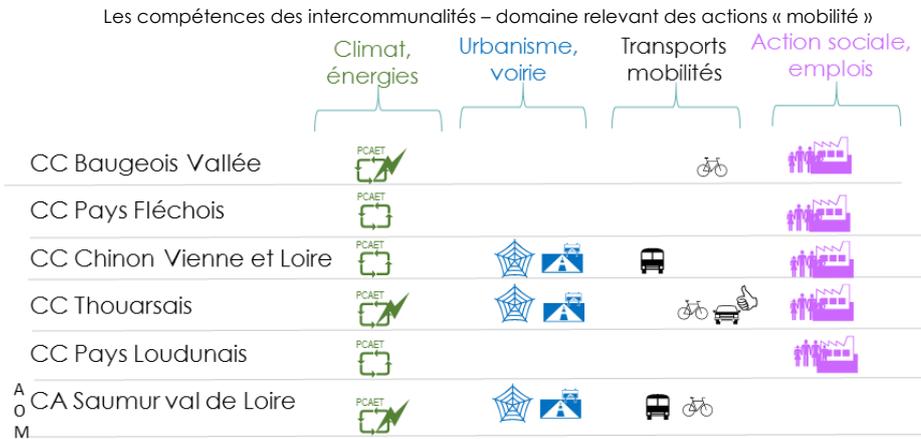


Identification des projets par thème – intercommunalités de la Confluence

## LES ACTIONS DES INTERCOMMUNALITÉS

Source : questionnaire et entretien avec les intercommunalités de la Confluence

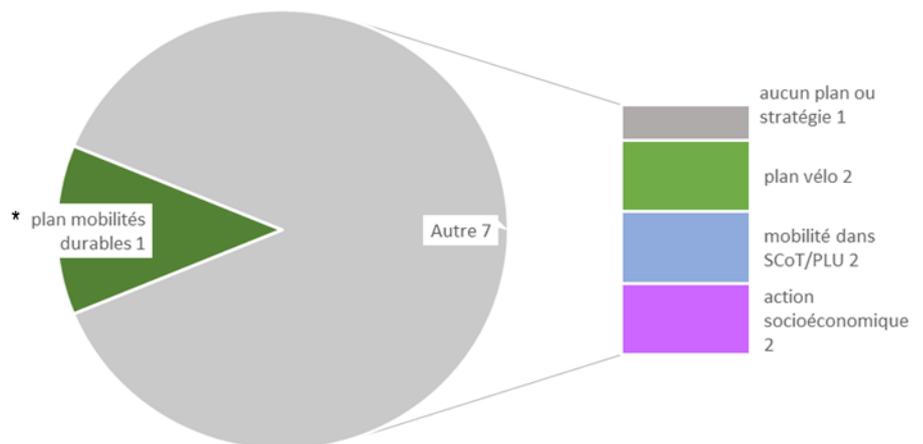
Face à la variété des approches, l'action mobilité est un exercice relevant moins d'une compétence administrative, que d'une volonté d'agir. Les intercommunalités de la Confluence démontrent sur ce point deux entrées complémentaires : l'enjeu socioéconomique et l'enjeu énergétique.



- Plan ou stratégie mobilité -

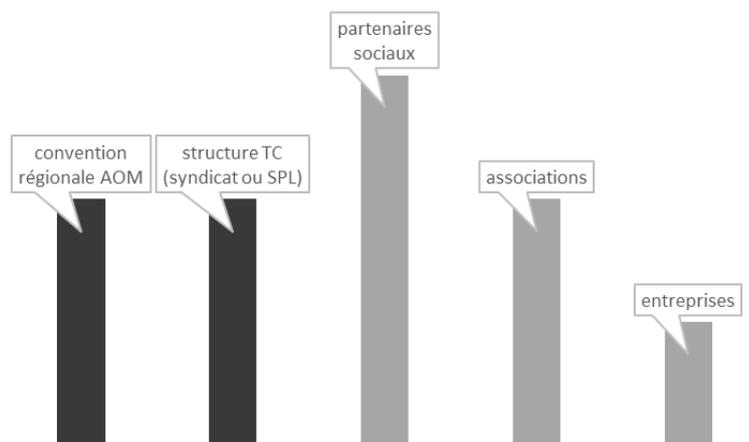
L'exercice de la compétence « mobilité- transport » n'a d'ailleurs pas de lien avec l'existence de plans ou de stratégies mobilité. Chacun avançant en fonction de la diversité de ses actualités prioritaires.

Seule, la communauté du Thouarsais, bien que non compétente en tant qu'AOM, développe un plan détaillé d'actions sur les mobilités reliant les trois approches, et construit ainsi une stratégie mobilité (schéma directeur des mobilités durables et plan vélo).



Deux territoires sont structurés à l'appui de conventions régionales et/ou de structures porteuses en gestion : Saumur val de Loire et le Chinonais.

Tous pratiquent des partenariats ponctuels selon les actions portées, variables et sensibles aux actualités. Sur ce point, le Baugeois propose une gouvernance « déconcentrée » vers les usagers-acteurs de la mobilité, à l'appui d'un nouvel équipement énergétique de la collectivité ; une manière nouvelle d'aborder la mobilité par les entreprises, les salariés et les associations.



# DES VILLES ET LIEUX D'EMPLOIS ET FORMATIONS

## L'ACCÈS AUX SERVICES ET À LA FORMATION

Les données manquent pour illustrer et quantifier les flux liés aux formations et à la vie quotidienne (services, équipements, commerces). Cependant, on sait qu'ils représentent en moyenne le tiers des déplacements quotidiens (INSEE). Les cartes produites dans le cadre de la révision de la Charte du PNR (ci-après) apportent un premier éclairage sur la localisation des grands générateurs de flux, hors emploi.

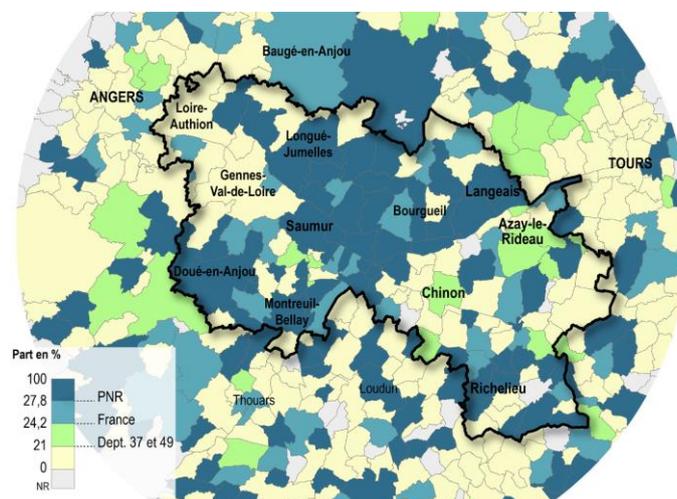
Il est bien identifié que la facilité d'accès à la formation est un des facteurs influençant fortement l'entrée dans une formation supérieure. Dans un rapport daté de 2019, l'INSEE effectue le constat suivant :

*« Quand les jeunes d'origine défavorisée résident loin des grands pôles universitaires, des contraintes financières plus fortes sont susceptibles de peser sur les choix, soit en matière de cursus accessibles à proximité, soit à l'extrême en conduisant l'étudiant à renoncer à poursuivre ses études supérieures. En effet, les déménagements ou les navettes quotidiennes peuvent être trop coûteux malgré les bourses sur critères sociaux et les aides financières octroyées. »*

Or, les territoires de la Confluence ont des indicateurs de précarité marqués, et présentent un indice de diplôme inférieur aux moyennes départementales (tableau p.5).

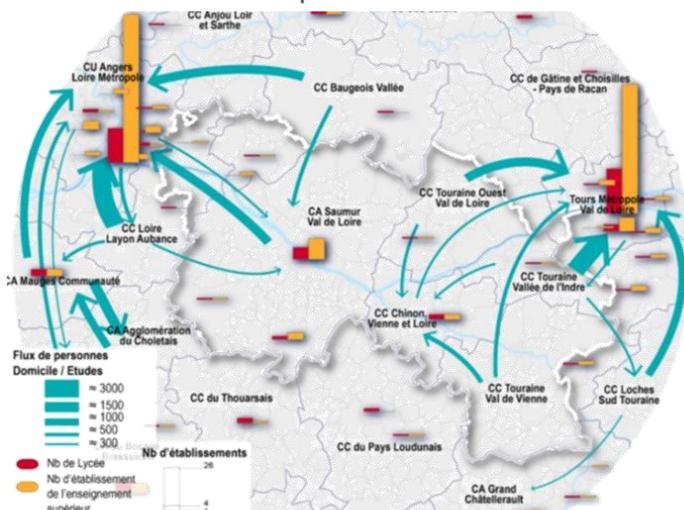
La mobilité est une condition à l'accès aux formations situées dans les villes moyennes des territoires de la Confluence, et dans les capitales départementales et régionales pour le supérieur et les hautes études.

Part des moins de 25 ans sans diplôme ou juste le brevet des collèges, 2014  
moyenne PNR 2014 : 27,8 (29,8 en 2009)



© PNR LAT 2019 – révision de la Charte du Parc – BE Urban'ism  
Sources : IGN Adminexpress 2018 – Geoclip – Urban'ism

Lycées, enseignement supérieur et flux d'élèves par EPCI en 2014



© PNR LAT - 2018 - Révision de la Charte du Parc - Urban'ism // Sources : IGN - AdminExpress 2018 , BPE

### Les formations de haut niveau en Confluence

Les communautés accueillent quelques antennes universitaires et offres de formation post-bac.

À Chinon, le pôle d'excellence sur l'eau accueille des étudiants spécialisés, le plus souvent issus d'autres territoires (Master IMACOF et Projet de recherche LIFE)

À Saumur, le pôle universitaire rassemble environ 1000 étudiants dans des formations axées sur le tourisme, l'hôtellerie et la culture. Un projet de pôle mutualisé des formations (PMF) est lancé à Saumur pour rassembler les différents bâtiments universitaires.

La formation professionnelle est aussi très présente : IFSI (soins infirmiers), CFA, BTS (notamment gestion-viticulture-oenologie au Lycée de Montreuil-Bellay), etc.

## DES POLES D'EMPLOI GÉNÉRATEURS DE FLUX

Le saumurois et le chinonais sont les principaux pourvoyeurs d'emplois (masse), et sont au centre géographique des Territoires de la Confluence. Ils concentrent respectivement 38 et 14 % des emplois du territoire.

Quelques sites économiques majeurs, présentant une forte concentration d'emplois, influencent fortement les flux d'échanges entre EPCI. Le Pôle Santé Sarthe et Loire situé à équidistance entre La Flèche et Sablé-sur-Sarthe, l'unité de valorisation énergétique de Lasse (Baugeois vallée), la centrale nucléaire (Chinon Vienne et Loire), jouent notamment un rôle important d'attraction des flux<sup>1</sup> (carte des principaux sites massifs d'emplois ci-après).

La qualité de l'offre en transports collectifs pour desservir ces grands sites économiques questionne aujourd'hui. Ainsi, la proximité de la gare de Port-Boulet avec la centrale d'Avoine (10 minutes à pied) est sous-valorisée en raison d'une inadéquation de l'offre avec les horaires des employés de la centrale notamment (encart ci-contre).

Certains de ces employeurs organisent leurs propres modes de transport – comme le CNPE ou center-parc. Certaines des collectivités ont mis en place le versement transport. Chacun seul ne peut trouver les solutions adéquates : les mouvements de salariés proviennent des trois régions, et s'inscrivent dans une densité moyenne de 20 hab./km<sup>2</sup>. Les solutions doivent être innovantes, et trouver d'autres alternatives en mettant à profit la combinaison des modes – notamment pour la gare de Port Boulet.

### Congestion de l'accès à la centrale depuis l'A85 et la gare



2000 emplois permanents – et variation à 3000 emplois selon les campagnes de travaux ; horaires différents et atypiques. Le train dessert la gare de Port Boulet à 6h45, 7h27 et 9h30 depuis Tours, à 6h16, 6h38, 7h20 et 8h11 depuis Saumur.

L'amplitude des horaires des salariés est une des difficultés pour organiser une offre efficace. Plusieurs discussions ont eu lieu sur la mise en place d'un plan mobilité entreprise sans succès. Le centre nucléaire a son propre service de bus (depuis 30 ans). La question a été posée de pouvoir le coordonner avec l'offre scolaire, sans succès.

La traversée du pont vers Avoine est engorgée depuis l'échangeur de Port Boulet (2015 : trafic compris entre 10 000 et 20 000 véhicules /jour.) du fait de l'absence d'un giratoire au nord de la Loire.

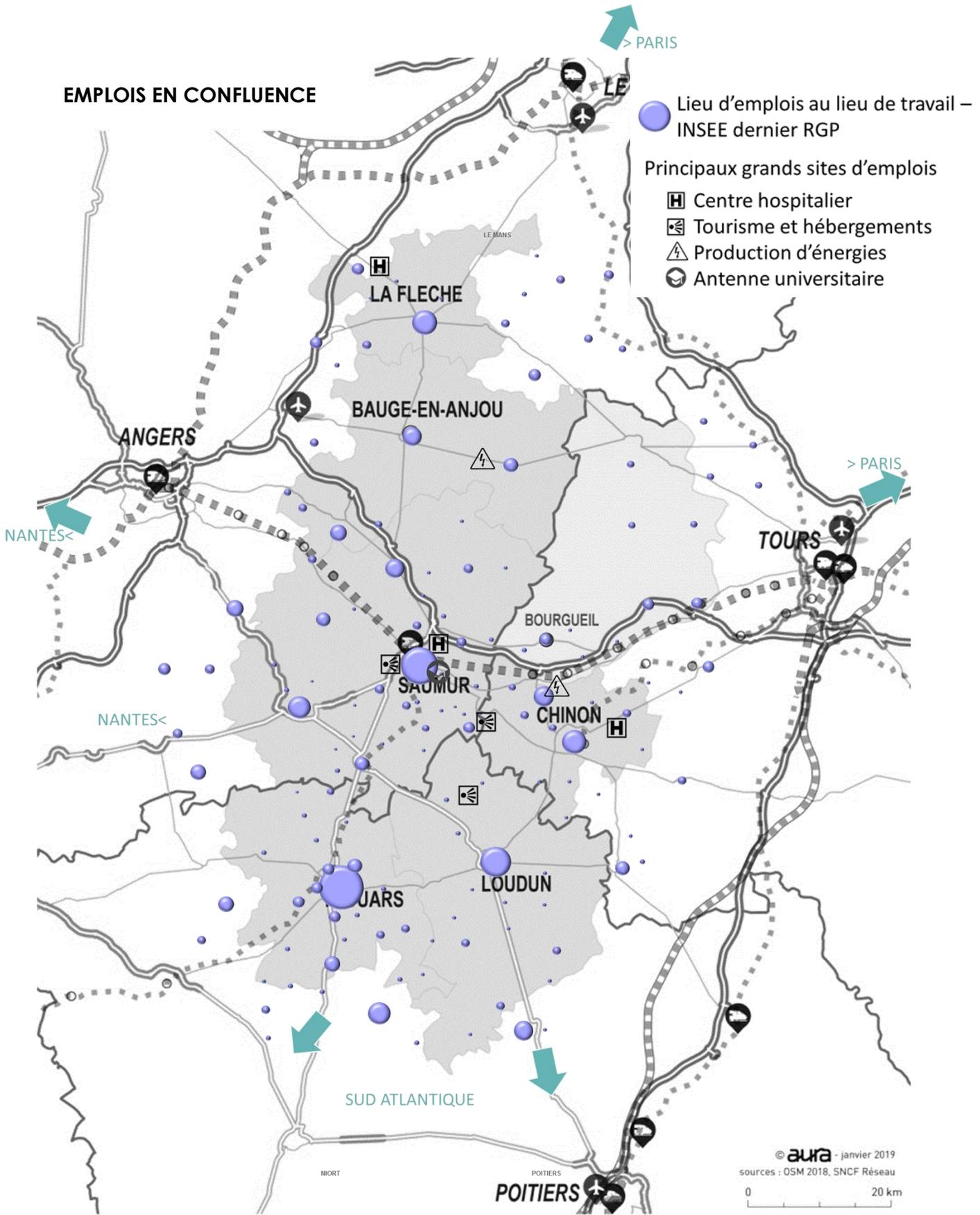
Les aménagements de voies vélo ne sont pas complets sur tout l'itinéraire : L'entrée du centre n'est pas aménagée, ni le pont d'accès récemment rénové ; mais le projet de giratoire d'entrée de la centrale prévoit une voie douce et l'entrée de la ville d'Avoine est aménagée.

Les territoires de la Confluence portent une réalité de flux d'emplois, de services et de formations. La simplicité d'accès à toutes les formes de mobilités est d'autant plus essentielle dans un périmètre de fragilité socioéconomique.

**Les intercommunalités ne peuvent le faire seule ; elles ouvrent le dialogue avec les Régions et la SNCF réseau.**

<sup>1</sup> Les données INSEE 2015 n'intègrent pas le center-parc (CC PL).

# EMPLOIS EN CONFLUENCE



# L'OFFRE EN CONFLUENCE : QUATRE GRANDS ENJEUX IDENTIFIES

Pour les communautés de la Confluence, quatre grands enjeux ressortent comme étant prioritaires en matière de mobilité :

- ▶ **ENERGIES ET INCLUSION SOCIALE** : relevant des compétences et des actions menées au niveau local, il s'agit en premier lieu de mieux connaître et faire connaître les offres de services de transport solidaires déployées, et d'accompagner les plus fragiles à l'accès à la mobilité ; il s'agit également d'organiser les offres pour une mobilité automobile plus durable et de multiplier les initiatives liées au développement de solutions alternatives à l'auto-solisme.
- ▶ **ENTRETIEN DU RÉSEAU FERROVIAIRE** : la question du maintien et du développement des dessertes ferrées locales constitue un enjeu-clé pour la Confluence.
- ▶ **CONTINUITÉ DE L'OFFRE (intermodalité)** : situé en limite administrative de plusieurs régions, la Confluence souhaite réaffirmer la nécessaire continuité des lignes inter-régionales, ce qui passe par le maintien des conventions entre régions et entre régions et intercommunalités ; la continuité de l'offre passe également par l'adaptation de l'offre en local aux territoires peu denses, et par le fait de faciliter l'intermodalité : faciliter les continuités des déplacements entre les lignes TC TER / car entre villes, faciliter le rabattement tous modes sur les principaux points d'arrêt (dont les gares)
- ▶ **INTEROPÉRABILITÉ** : la question de la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur est un enjeu primordial, qui nécessite de réfléchir à une harmonisation des offres régionales (numérotations de lignes, pratiques tarifaires ...) et des offres combinées Régions / collectivités.

*« Le cadencement et l'offre combinée train-bus, entre les villes de la Confluence et à l'appui des gares, est l'attention majeure ».*

Cela doit pouvoir s'appuyer sur l'offre depuis les villes moyennes, avec une offre interrégionale ferrée et une offre TC route en rabattement.

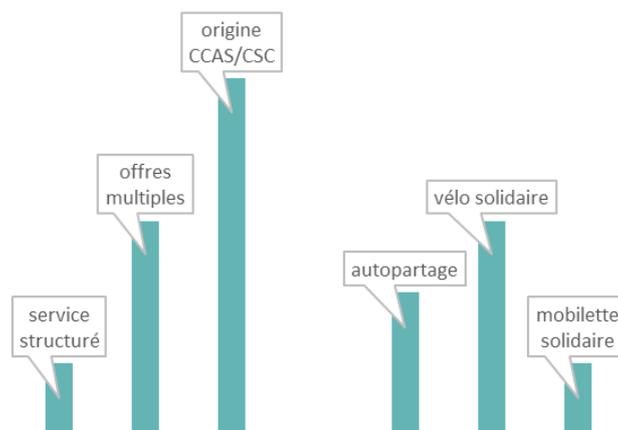
## > ENJEU D'ÉNERGIES & D'INCLUSION SOCIALE

### LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS SOLIDAIRES ET/OU ALTERNATIVES

Les collectivités connaissent un développement manifeste des services de mobilités solidaires et/ou alternatifs, parfois hors compétence de la communauté.

La plupart des services solidaires naissent d'une entrée socioéconomique, via les acteurs sociaux adossés aux CCAS ou aux CSC.

Certains apportent une réponse aux travailleurs temporaires, ou aux besoins du quotidien (médical, loisirs). On peut citer TSolidR en Loudunais et Thouarsais, ou encore des vélos à disposition pour les travailleurs en insertion. Des projets de mobilités entreprises sont à l'étude.



Les associations sont également très présentes dans la gestion et le déploiement de ces offres, tel le TACT (portée par une association) dont le service est étendu à la moitié du territoire de l'agglomération saumuroise, ou Touraine Ouest Covoiturage à l'échelle du Pays du Chinonais

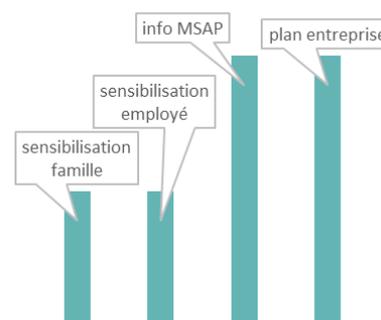
La qualité de ces offres naît de leur relation directe à l'utilisateur et à la flexibilité de leur fonctionnement (association, acteurs sociaux). Mais c'est aussi leur limite : elles répondent à une demande ciblée et segmentée et peuvent difficilement être déployées à grande échelle.

C'est la question que pose l'agglomération Saumur val de Loire en engageant fin 2018 un travail de recensement des offres de mobilités alternatives en vue de les accompagner par la communication, les outils de gestion de flux, et tendre vers un service relais commun.

### SENSIBILISATION AUX USAGES ALTERNATIFS DE LA MOBILITÉ

Ces actions sont plus développées dans les territoires engagés dans un plan climat. Mais l'accompagnement à la pratique de la mobilité par les usagers se développe un peu partout :

- des liens entre besoins socioéconomiques et offres de mobilité se font par l'intermédiaire du réseau des MSAP ou des CCAS et acteurs sociaux. Ainsi, le Département de la Vienne met en place un diagnostic ciblé vers les usagers en minima sociaux en reprise de travail, via l'association « MobilVienne »
- des défis « familles mobilité » (à l'instar de « famille à énergie positive ») pour accroître l'usage des offres disponibles en Thouarsais,
- des plans de déplacements entreprises en projet en Thouarsais ou à l'appui d'un programme économique comme en Baugeois.



EN JEU

*L'interconnaissance des offres de services solidaires, la communication et la lisibilité de ces offres*

*L'accompagnement des plus fragiles à l'accès à la mobilité, y compris dans les territoires de faible densité*

## MOBILITE DURABLE

### Énergies et système de transport

Les territoires s'engagent à développer des aires de covoiturage et bornes de recharge électrique (accompagnés par le Département et SIEML en Maine et Loire). Certains territoires complètent le raisonnement :

- Saumur envisage un parc relais avec navette vers le centre-ville et vers la gare, adossé à la station gaz GNV de distribution des bus.
- Les stations BioGNV se déploient.

On adosse aux nouveaux « carburants » des systèmes d'auto-partage et de covoiturage. Le Baugeois est sur ce point novateur avec le projet relié au site de méthanisation de Lasse (cf. encart). L'objectif est de réduire la charge de déplacements, fidéliser le salarié et d'accompagner le retour à l'emploi.

### Mode vélo

Toutes les collectivités sont engagées, même partiellement, dans une action d'accompagnement à la pratique du vélo. Leur engagement à l'origine touristique (et toujours en développement) s'oriente aussi vers une offre mieux adaptée aux déplacements quotidiens :

- aménagement et sécurisation des voies – avec plan mobilité vélo
- location de vélos, tels T'vélos (Thouarsais) ou AVAE (saumurois) services vélos électriques.
- structuration de partenariat
- vélo-bus locaux

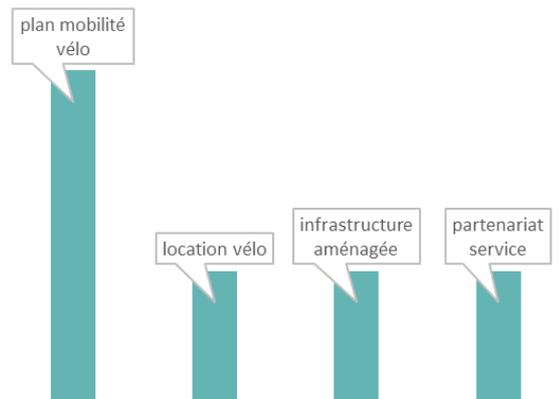
### Autopartage et bioGNV pour les salariés en Baugeois vallée

Baugeois-Vallée, en lien avec ALTER, porte un projet de développement durable sur la ZAC de la Salamandre à Lasse (Noyant Villages).

Cette ZAC de 30 ha, située à proximité de l'Unité de valorisation énergétique (UVE) accueillera aussi des serres maraichères chauffées grâce à l'UVE, permettant la création de 150 à 200 emplois à terme.

La collectivité y soutient un projet d'unité de méthanisation portée par une association d'agriculteurs du Noyantais, qui permettra l'implantation d'une station GNV au sein de cette ZAC, destinée aux véhicules lourds qui transitent par l'UVE, ainsi qu'aux futurs salariés de la zone d'activité, via la mise à disposition d'une flotte de véhicules écologiques.

A terme, l'objectif est de favoriser les solutions de mobilité innovantes (autopartage, covoiturage, flotte partagée) sur l'ensemble des grandes zones d'activités de Baugeois-Vallée.



EN JEU

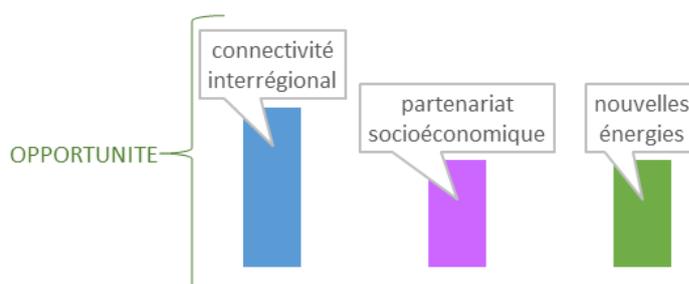
*L'organisation des offres pour une mobilité automobile plus durable – coût économique et énergétique.*

*Les plans de déplacement sécurisés et aménagés – adaptés au quotidien*

*L'aménagement des voies incluant le vélo – en sécurité.*

*La connexion avec les bus, cars et trains*

*Le développement des services associés*



## > ENJEU D'ENTRETIEN DU RESEAU – LES PETITES LIGNES

### LE RÉSEAU - INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Voir *carte 1* – Le réseau

L'attention est portée sur la fermeture des axes ferrés – impossibilité de réouverture une fois l'offre supprimée (cf. encart La Flèche).

D'une manière générale, l'enjeu porte sur l'intérêt des petites lignes. Elles sont des atouts pour les liens locaux (fret, déplacement pendulaire) à l'heure de la transition énergétique des territoires. Elles sont aussi un outil majeur de connexion au réseau national pour des territoires où le tourisme est une économie importante. La première des nécessités est de les maintenir par un entretien et par l'usage.

#### **Maintenir l'infrastructure des petites lignes – l'entretenir**

À titre d'exemples, plusieurs axes ferrés utiles à l'interconnexion des territoires de la Confluence ont aujourd'hui disparus :

- Le réseau de voies entre Saumur-La Flèche-Le Mans – remplacée par une ligne autocar à haut niveau de service (cf. encadré La Flèche)
- L'axe ferroviaire Thouars-Loudun-Chinon ; la voie perdue pour le fret entre Thouars et Loudun, disparaît entre Loudun et Chinon, et revient dans son intégralité à Chinon pour relier Tours.

Des associations se mobilisent localement pour la réouverture de certains de ces axes (Niort/Thouars ou Thouars/Chinon).



#### **La Flèche : impact de la fermeture du réseau sur le Zoo**

Les lignes ferrées - voyageurs puis fret - ont été fermées à la Flèche successivement en 1972 puis en 1994. Le réseau a disparu physiquement au profit de voies douces ... Il manque aujourd'hui avec le développement du zoo de La Flèche (400 000 visiteurs/an) qui attire à présent, outre le grand ouest, Paris et le Sud Est.

#### **L'intérêt de l'usage fret**

La permanence du réseau fret associé au tissu d'entreprises est un atout pour le maintien des lignes. On peut citer différents exemples de présence de fret :

- Le flux fret des carriers thouarsais maintient la ligne entre Bressuire et Saumur et a permis son électrification (pour la section Thouars et Saumur) et la desserte de zones embranchées (ex. Méron).
- La gare de Loudun n'est plus ouverte aux voyageurs ; 1 desserte fret perdue entre Thouars/Loudun (coop céréalière), ce qui maintient l'infrastructure.
- L'axe Longué-Vivy-Saumur est maintenu grâce à l'activité d'une entreprise sur Vivy. Cette ligne dessert deux zones d'activités.

La remise en état pour le transfert de fret du tronçon St Varent / Parthenay sur l'axe Saumur/Thouars/Parthenay/Niort/Saintes permettrait à terme le maintien des lignes pour une ouverture au transport de voyageurs.

EN JEU

**Le réseau et les embranchements pour le fret** – notamment carriers et céréales

**L'entretien du réseau ferré** – pour son maintien

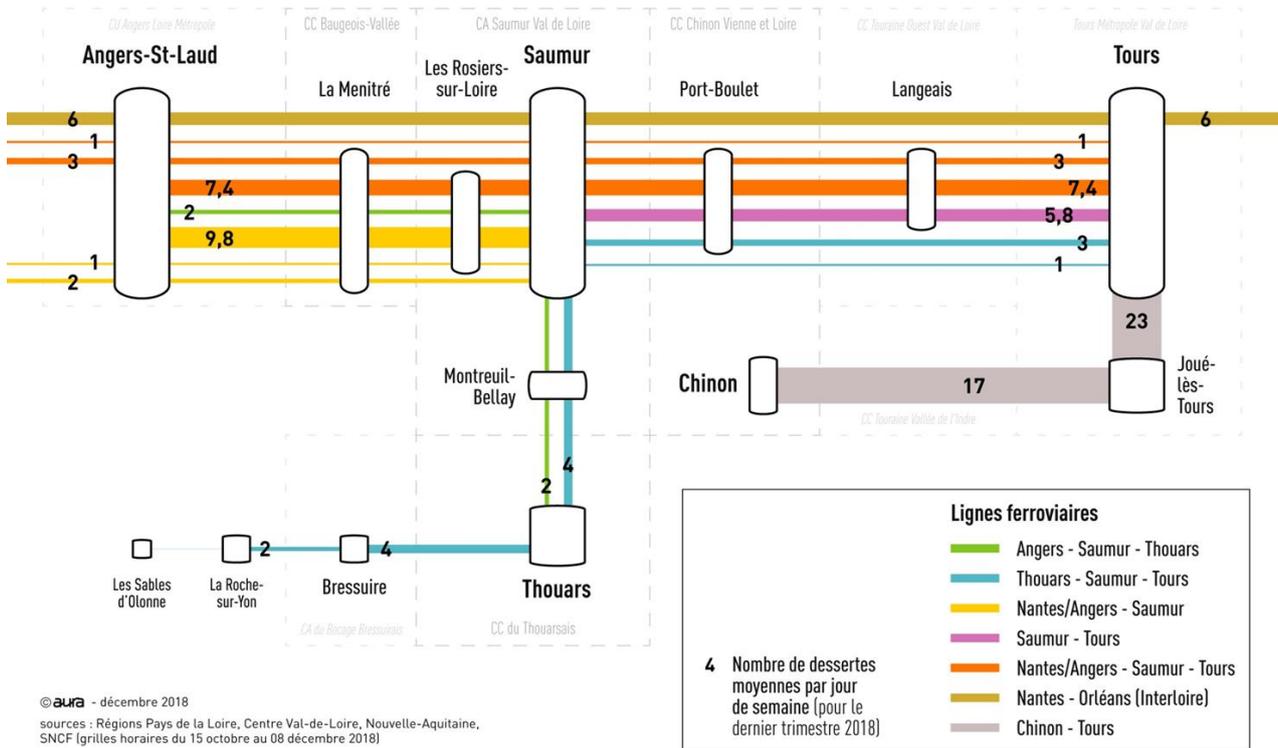
**La sécurisation et un plan usager** – engageant les petites lignes

**L'axe Saumur-Thouars est essentiel en Confluence, mais aussi pour le lien vers la Vendée (La Roche/Les Sables) – et l'offre interrégionale « train des plages » en été vers les Sables. Le mauvais état de certains tronçons inquiète pour le futur.**

## > ENJEU DE CONTINUITÉ DE L'OFFRE (INTERMODALITÉ)

### DESSERTE FERRÉE DIAMÉTRALE ET RADIALE A L'APPUI DE SAUMUR

Schéma de dessertes des lignes ferroviaires voyageurs du territoire de confluence



Les limites de charge en entrée des capitales départementales (Angers et Tours) impactent aujourd'hui sur la qualité de l'offre locale (retard, trafic, nombre de lignes). Or, l'accès entre les pôles et vers les capitales répondent à des besoins d'accès à l'emploi et aux formations.

L'interLoire direct entre Saumur et les capitales Tours et Angers ne dessert pas Port Boulet (qui capte pourtant les emplois de la Centrale). Le lien Thouars-Saumur est capital, et la ligne ouvre sur le train des plages en été.

L'amélioration de cette desserte diamétrale et radiale est un enjeu majeur d'attractivité et de connectivité. Elle suppose :

- une amélioration des entrées de charges des capitales départementales, emmenant une qualité de l'offre localement,
- un positionnement sur l'intérêt des « petites lignes », emportant l'entretien et l'aménagement de certains tronçons
- la continuité de service interrégional en cas d'annulation de train.

#### Le schéma de desserte

- des lignes diamétrales vers Angers/Tours et La Roche/Saumur, avec lien par les gares de la Confluence.
- des lignes radiales (terminus) : depuis Saumur ou Chinon.
- L'interLoire depuis Saumur (Nantes/Angers/Saumur/Tours) sans arrêt des petites gares
- Des possibilités de connexions aux embranchements ferrés comme ceux offerts à la gare de St Pierre des Corps.

EN JEU

**Ligne Saumur-Thouars voyageurs / Tours-Angers & connexion St Pierre-des-Corps**

**Gare de Saumur : nœud ferroviaire interrégional**

**Amélioration des axes et sécurisation des petites lignes interrégionales**

**Gare de port Boulet : prise en compte de l'accès à la Centrale**

## COMPLEMENTARITE DE L'OFFRE TRAIN / CAR / BUS / AUTRES MODES

Voir *carte* – l'offre et lignes en interrégion – page suivante

Le réseau combine plusieurs partenariats – à niveau de service différent.

- Lignes TER interrégions – fer ou route (en remplacement d'une ancienne offre fer) La pluralité des offres – bus et trains- est essentielle pour la continuité de lignes.
- Lignes car/bus routières – régions et/ou intercommunalités – par conventions. L'organisation de ces lignes est en discussion dans la plupart des territoires, suite à la reprise de compétence régionale (en place des Départements) et à la fusion des communautés.

Ces lignes sont essentielles à l'irrigation entre pôles et villes principales de la Confluence – ne serait-ce que pour les besoins scolaires (collège, lycée, supérieur). Les conventions entre Régions présentent un fonctionnement régulier et entretenu. Il a son importance dans cette cartographie. Par exemple, 90% des lignes interurbaines à Saumur aggro sont pénétrantes, et donc dépendantes des conventions avec les Régions.



### Les lignes interrégionales

Cf. cartes

Ce sont :

→ Réseau des régions :

- TER Nantes/Tours
- TER Angers/Bressuire/ Les sables
- TER car - 3 lignes « historiques » : La Mans/Saumur
- 6 lignes inter-communautaires (ex réseaux départementaux)

→ Réseau Saumur Agglobus :

- 7 lignes urbaines et 17 lignes périurbaines
- Loudun/Saumur (convention avec la Région Nouvelle Aquitaine)

→ Réseau Sitravel :

- 3 lignes sur la CC de Chinon Vienne et Loire et ralliant Bourgueil et Saumur.

Seulement deux territoires portent directement une structure de gestion d'offre TC bus : AGGLOBUS en Saumurois, SITRAVEL en Chinonais. Les autres offres sont celles historiquement départementales, à présent en gestion régionale. On peut citer Rémi, RDS, Anjoubus, Lignes-en-Vienne.

Ces lignes, orientées d'abord sur les horaires scolaires, s'ouvrent progressivement aux autres publics, sous réserve des capacités de charge du car.

Le transport à la demande (via le délégataire) permet d'apporter une offre complémentaire sur d'autres créneaux de demande. Pour autant, le TAD est peu développé sur les communautés, hormis le Chinonais, le Thouarsais et le Saumurois. Ces derniers viennent de revisiter l'offre pour qu'elle desserve mieux les villes principales du territoire (pôles du SCoT) générateurs de déplacement (équipements, services, commerces, emplois).

EN JEU

**Le maintien des conventions entre les trois Régions et entre Régions et intercommunalité**

**L'adaptation des offres aux territoires peu denses : lisibilité, souplesse, accessibilité, services**

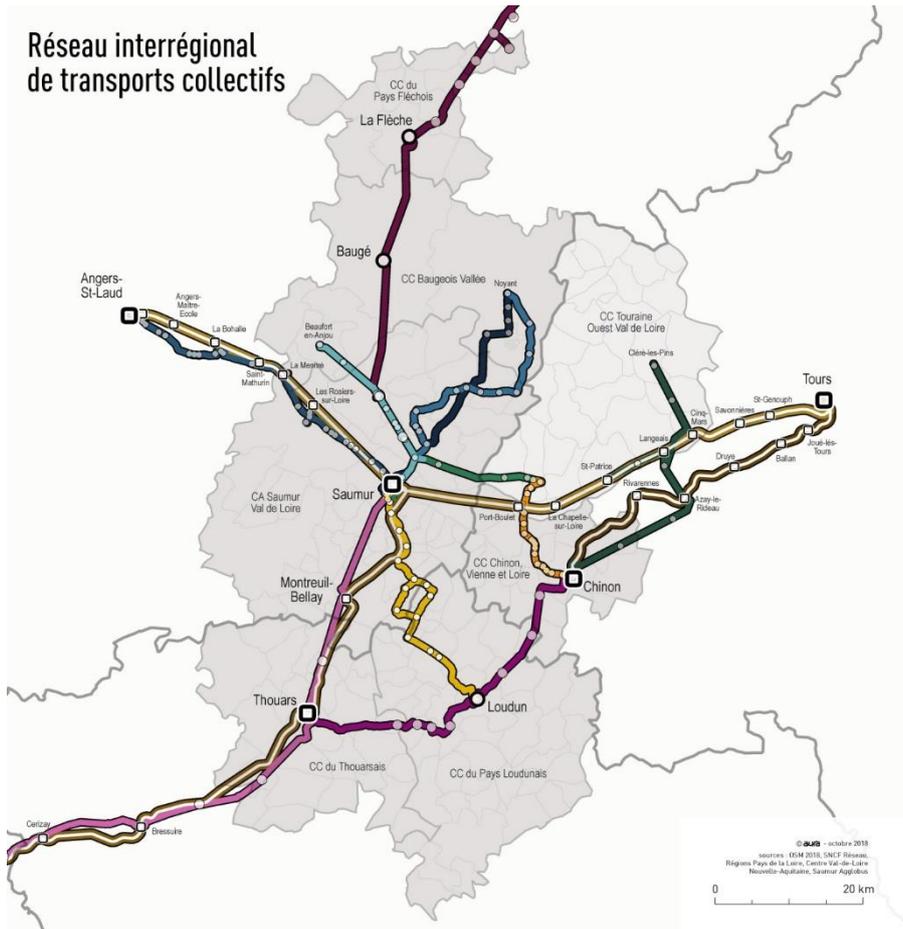
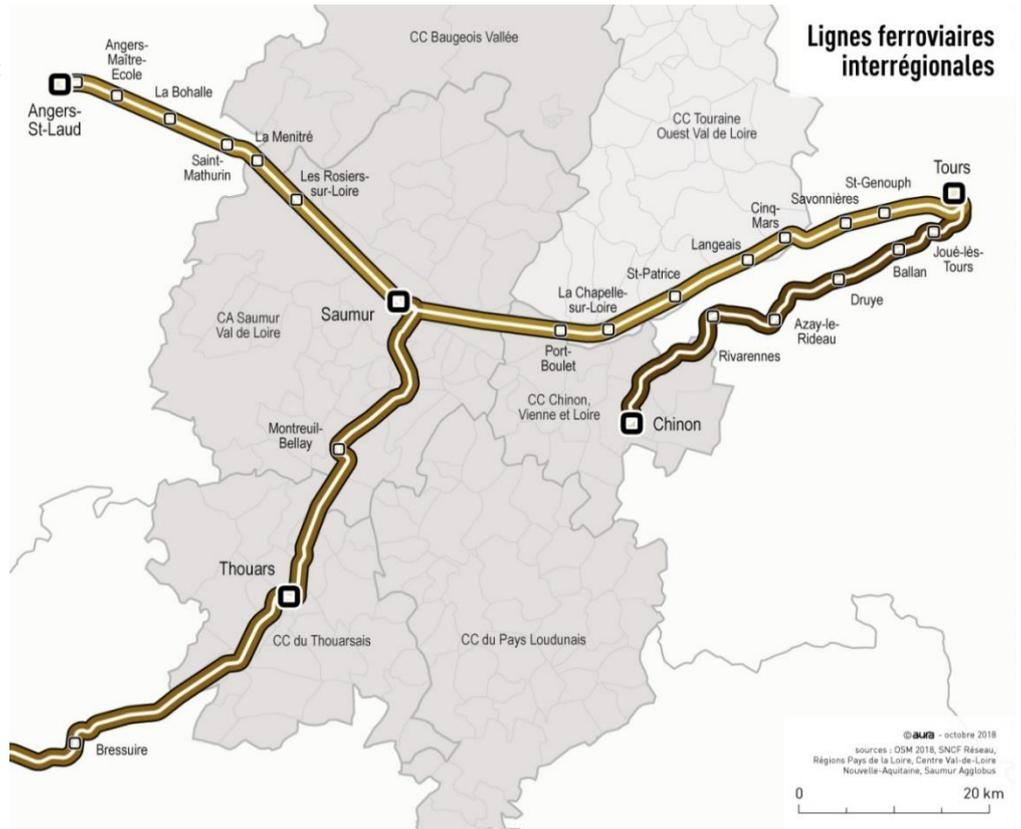
**L'intermodalité et l'interopérabilité :**

- continuité de lignes TC TER/car entre villes de la confluence
- rabattement tous modes sur les principaux points d'arrêts (dont gare)

## carte - Offres et lignes en Confluence

Conventions entre Régions :

- Ligne Nantes/Angers - Saumur - Tours :
  - Pays de la Loire (ligne 19)
  - Centre Val de Loire (ligne 2.6)
- Ligne Angers/Tours - Saumur - Thouars - Bressuire (Les Sables) :
  - Nouvelle-Aquitaine (ligne 10)
  - Pays de la Loire (ligne 14)
  - Centre Val de Loire (ligne 2.6)



Détail – lignes routières :

Voir [carte 2](#) – carte les lignes interrégionales – portage régional

Voir [carte 3](#) – carte les lignes interrégionales – portage intercommunal

## > ENJEU D'INTEROPÉRABILITÉ

La reprise de compétences est à un entre-deux. Les 3 Régions portent des études mobilités pour définir leur futur réseau ; c'est le moment du dialogue.

### LISIBILITE DE L'OFFRE

La reprise des compétences ne permet pas aujourd'hui de disposer de cartes fusionnées des offres (Région et Département). Les numéros de lignes changent aux « frontières » administratives. L'offre est méconnue malgré un haut niveau de service (exemple des cars Le Mans/Saumur, avec services wifi et vélo).

La communication se fait encore essentiellement sous forme de plaquette et/ou cartes en lignes. Aucune plateforme ou centrale de mobilité, orientée tout public et combinant les offres tous modes (solidaire compris), n'existe à ce jour sur le territoire (cf. encart).

Cependant, la communauté du Thouarsais vient d'être retenue par *Frenchmobility* pour créer ce service sur son territoire. La commune de Loudun a repris à sa charge le point service SNCF.

La digitalisation, associée au développement des MaaS<sup>2</sup> pourront servir à terme cet objectif.

Ce sujet de la mobilité au quotidien, à l'échelle du bassin de vie et de proximité, est majeur pour les habitants des territoires ruraux et des petites et moyennes villes. Il est d'ailleurs repris dans nombre de contributions pour l'accessibilité aux services au public.

### HARMONISATION TARIFAIRE

Chaque structure organisatrice (AOT) a son propre tarif. L'harmonisation avait été menée entre les ex-départements et les EPCI AOT. Certaines lignes historiques en confluence ont bénéficié d'une tarification commune par volonté conjointe des Régions (ex. Thouars/Saumur).

Chaque Région est à même d'identifier sa politique tarifaire, avec des conséquences sur la capacité des partenaires à les suivre. Certaines régions en France réfléchissent à des tarifs « plats » = un coût unique pour l'ensemble de la ligne, quel que soit le lieu d'arrivée ; à l'exemple d'un ticket de bus. Les ententes tarifaires permettant une cohérence à l'échelle de la Confluence sont essentielles pour la compréhension de l'offre et son accessibilité pour l'utilisateur.

#### Les services aujourd'hui

Les services d'accès aux offres de mobilité (site internet, plateforme tels que Destinéo, jvmlin et prochainement Modelis en Nouvelle Aquitaine) sont encore récents et demandent à monter en puissance (certaines lignes en connexion interrégionale n'y figurent pas)

L'association nationale Wimoov propose d'accompagner les publics en situation de fragilité vers une meilleure mobilité (25 plateformes réparties en France, dont une à Tours, relayant le chinonais). Des plates-formes insertion existent en Maine et Loire et en Touraine.

L'engagement vers la dématérialisation des titres de transport est en attente d'un éclaircissement des nouvelles technologies, en pleine mutation. Saumur val de Loire propose une offre d'abonnement combiné TER/bus (Tutti).

#### Harmonisation des tarifs ?

Un exemple de différence de tarification, parmi d'autres :

Abonnement	Région	AOT
primaire	110 €	80 €
lycée	110 €	168 €

Des points à travailler dans les prochains mois, pour plus d'équité de traitement, entre opérateurs.

EN JEU

**La lisibilité de l'offre pour l'utilisateur avec des numéros de lignes en continu et une cartographie complète.**

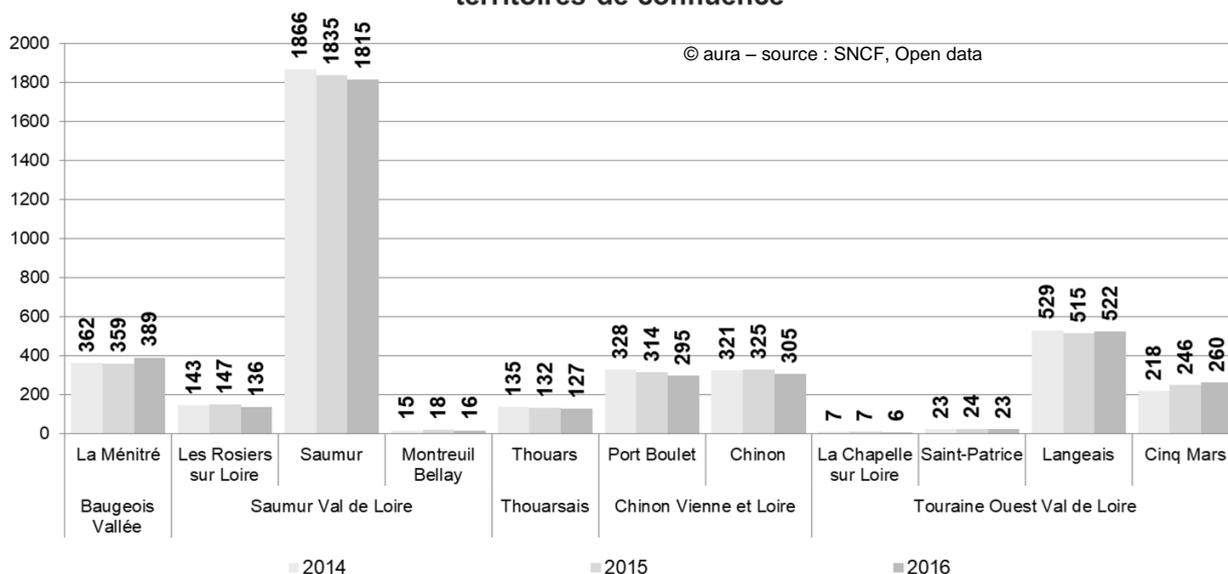
**Une carte commerciale commune des offres TC connectées interrégionales à l'échelle de la Confluence ?**

**L'accès simplifié à l'offre – tous modes - pour l'utilisateur – associant les offres interrégionales et locales.**

**L'harmonisation tarifaire pour être compris des usagers de la confluence**

<sup>2</sup> de l'anglais « Mobility as a service » = concevoir sur un territoire une application mobile réunissant toutes les solutions de mobilité multimodale (transports en commun, vélos, taxis, autopartage...) cela doit permettre de trouver le meilleur itinéraire, payer son trajet, valider son ticket, débloquer un vélo ou une voiture partagée, etc.

Evolution de la fréquentation moyenne quotidienne des gares des territoires de confluence



Les communautés et les villes ont investi avec l'aide des Régions pour créer des pôles intermodaux à l'appui de leurs gares ou haltes : Thouars, Saumur, La Ménitré et Les Rosiers (Gennes-Val-de-Loire). Chinon envisage en prospective une nouvelle halte ferrée en zone d'activité.

Le développement du vélo (services et axes) par toutes les communautés sert l'accès en interurbain, dès lors que les trains sont aménagés pour cet accueil ; on dénombre ces dernières années des retards liés à l'insuffisance de train aménagé.

Les communautés développent et accroissent l'accès aux trains par le TC, par exemple :

- SITRAVEL, à Chinon Vienne et Loire, pour mieux relier à la Centrale et aux villes.
- lignes Gare/Centre-ville majorées à Saumur val de Loire.

Cependant, le calibrage de ces offres TC-intermodales reste souvent compliqué en raison d'un déficit d'information des horaires SNCF. Cette question est accentuée par les retards et défaut de trafic résultant des charges d'entrée des capitales départementales.

C'est un sujet récurrent des comités de lignes de ces dernières années. La fluidité de l'accès à l'information inter-opérateur est un point essentiel pour la réussite des combinaisons intermodales.

EN JEU

*L'information inter-opérateur, et notamment SNCF en cohérence avec les lignes TC connectées gare*

*Le développement du train-vélo, en cohérence avec les plans vélos des intercommunalités*

*L'interconnaissance entre opérateurs, pour faciliter l'émergence de toutes formes intermodales*

# En conclusion

Le réseau – combinant lignes interrégionales, petites lignes ferrées, offre TC bus, tous modes – assure une desserte fine des territoires de la Confluence, mais il reste fragile.

Il nécessite **UN INVESTISSEMENT DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES** pour lui apporter de la cohérence et de la lisibilité.

Les territoires de la Confluence prennent conscience qu'il s'agit de **faire évoluer l'approche de la mobilité vers l'inter-modalité**, et ne plus seulement résonner mode par mode :

- ▶ organiser des mobilités actives **desservant les lieux d'emplois majeurs et le maillage de villes** du territoire,
- ▶ **coordonner les modes** de transports auprès des principaux lieux d'accès : gare fer et gare bus.
- ▶ **inclure les modes actifs** dans l'aménagement et la réfection des voiries, pour sécuriser les déplacements doux et créer des itinéraires quotidiens,
- ▶ imaginer **des solutions coopératives**, entre usagers d'un même besoin.
- ▶ recourir à **de nouvelles énergies**, en mettant à profit la production des entreprises.

Pour **CONCEVOIR CETTE CHAÎNE DES DÉPLACEMENTS**, combiner les modes pour les rendre plus efficaces, les intercommunalités ont besoin des Régions et de l'État, et ce, sur les 4 grands enjeux identifiés.

**ÉNERGIES ET INCLUSION SOCIALE**  
**ENTRETIEN DU RÉSEAU FERROVIAIRE**  
**CONTINUITÉ – INTERMODALITÉS**  
**INTEROPÉRABILITÉS**

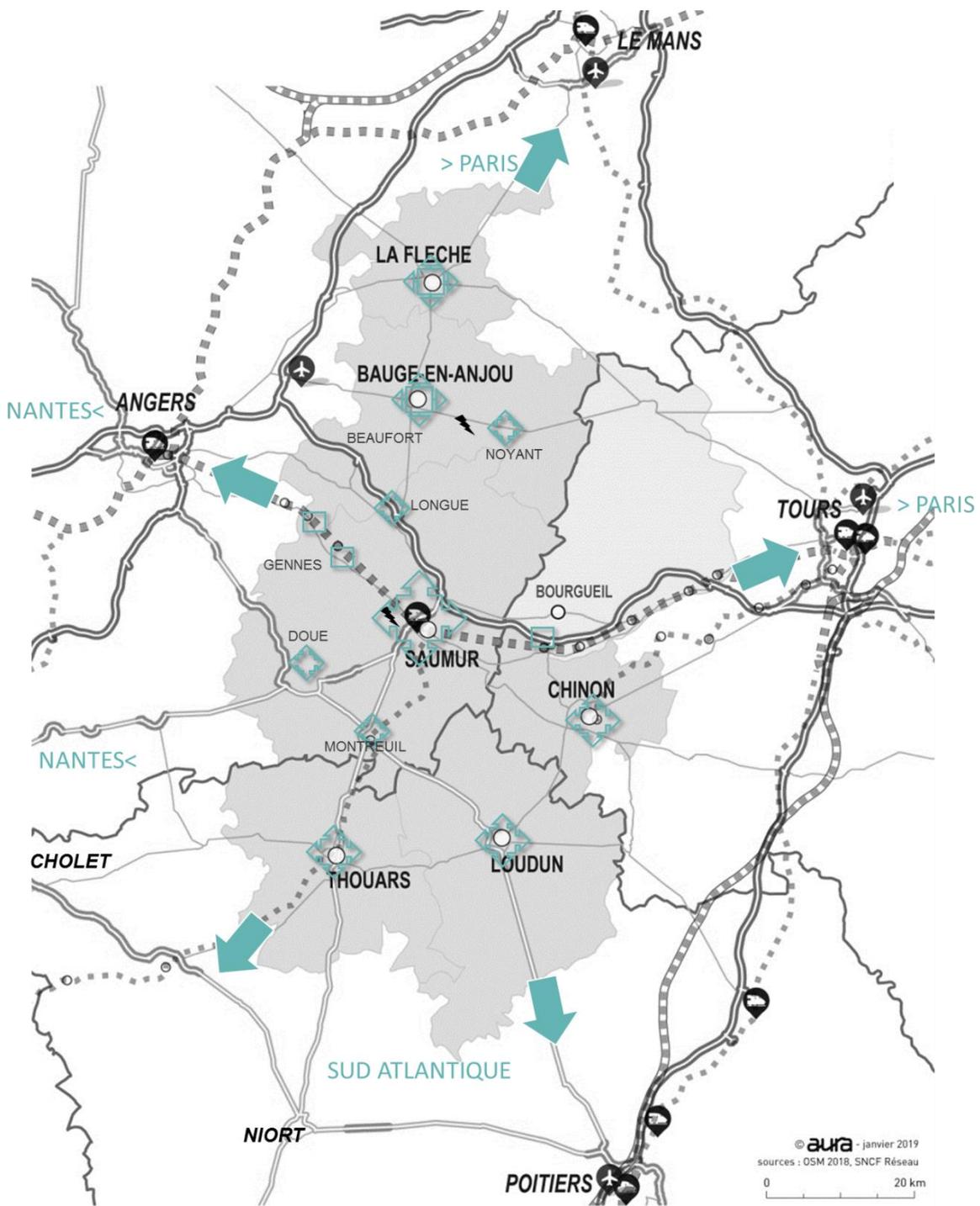
La refonte des politiques régionales en matière de mobilité, et l'écriture d'un volet mobilité relié aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) est donc **UNE OPPORTUNITÉ à saisir ensemble** :

- ▶ Nous sommes à votre côté pour **faciliter les connexions interrégionales**, donner une meilleure lisibilité à l'offre pour les usagers, faciliter l'interopérabilité et l'accès en transports collectifs à nos grandes zones d'emploi,
- ▶ Nous attendons **des engagements concernant les remises à niveau** du réseau ferré sur les axes stratégiques identifiés, **et notamment sur les petites lignes** ;
- ▶ nous affirmons le fret comme une activité à prendre en considération, par une maintenance suffisante du réseau ;
- ▶ Nous souhaitons porter les enjeux des mobilités interrégionales identifiés à l'échelle de la Confluence dans toutes les instances concernées, et notamment **les comités de ligne SNCF**,
- ▶ Nous sommes prêts à **réinventer les alliances** (acteurs sociaux, entreprises) en faveur de la mobilité inclusive et du développement de nouvelles énergies. Nous avons commencé et nous poursuivrons grâce à l'accompagnement des Régions et de l'État.

L'un des premiers résultats attendu est la **concordance des intentions régionales dans les trois SRADDET et les schémas mobilités à venir**.

Elle s'établira dès lors que les Régions prendront la mesure de la typicité des territoires des villes moyennes, et notamment de celui de la Confluence interrégionale. Les propositions du SRADDET de la Nouvelle Aquitaine traduisent cette volonté (extrait en annexe).





**Réseau routier**

- Voies autoroutières
- Autres voies rapides
- Autres axes structurants
- Voies secondaires

**Réseau ferré**

- LGV (lignes à grande vitesse)
- ■ ■ Lignes classiques (accueillant des TGV)
- ■ ■ Autres lignes classiques (Intercités / TER)

- 🚆 Gare TGV
- Haltes ferroviaire
- ✈️ Aéroport
- ⚡ station GNV

Deux des trois SRADET de notre interrégionalité ont un projet arrêté, en consultation.

Extrait – **objectifs du SRADET Nouvelle Aquitaine**

**Objectif stratégique 3.3 : Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité**

75. *Consolider la gouvernance et la coopération entre les acteurs de la mobilité pour proposer des outils et des services communs et une offre « clé en main » : billet unique, tarification, système d'information multimodale*

76. *Coordonner les offres de transport et atteindre une intermodalité sans couture*

77. *Réinventer les gares et les pôles d'échange*

78. *Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis [...]*

Extrait – **objectifs du SRADET Centre Val de Loire**

**Objectif 4 : Une Région coopérante avec les Régions qui l'entourent**

*Mettre en place un échange et un dialogue continu sur la planification régionale (SRADET et SRDEII*

*Poursuivre et amplifier les projets de coopération sur l'axe naturel de la Loire*

*Encourager les coopérations dans les zones de frange avec les 6 régions environnantes : « S'assurer de la continuité d'infrastructures, de services et des milieux naturels entre les régions. Il s'agit ici des infrastructures de transport mais aussi des réservoirs et corridors écologiques, des réseaux de production d'énergies renouvelables et de récupération, des interconnexions en matière de ressource en eau, des déchets, des services à la population en matière d'éducation, de santé, de mobilité... Les services du quotidien appellent une bonne coordination des offres (offre ferroviaire interrégionale de proximité, transport scolaire...) à étudier avec les collectivités concernées. »*

*Partager et coordonner des politiques publiques dans les territoires ruraux*

carte 1 - **Caractéristiques du réseau ferroviaire**

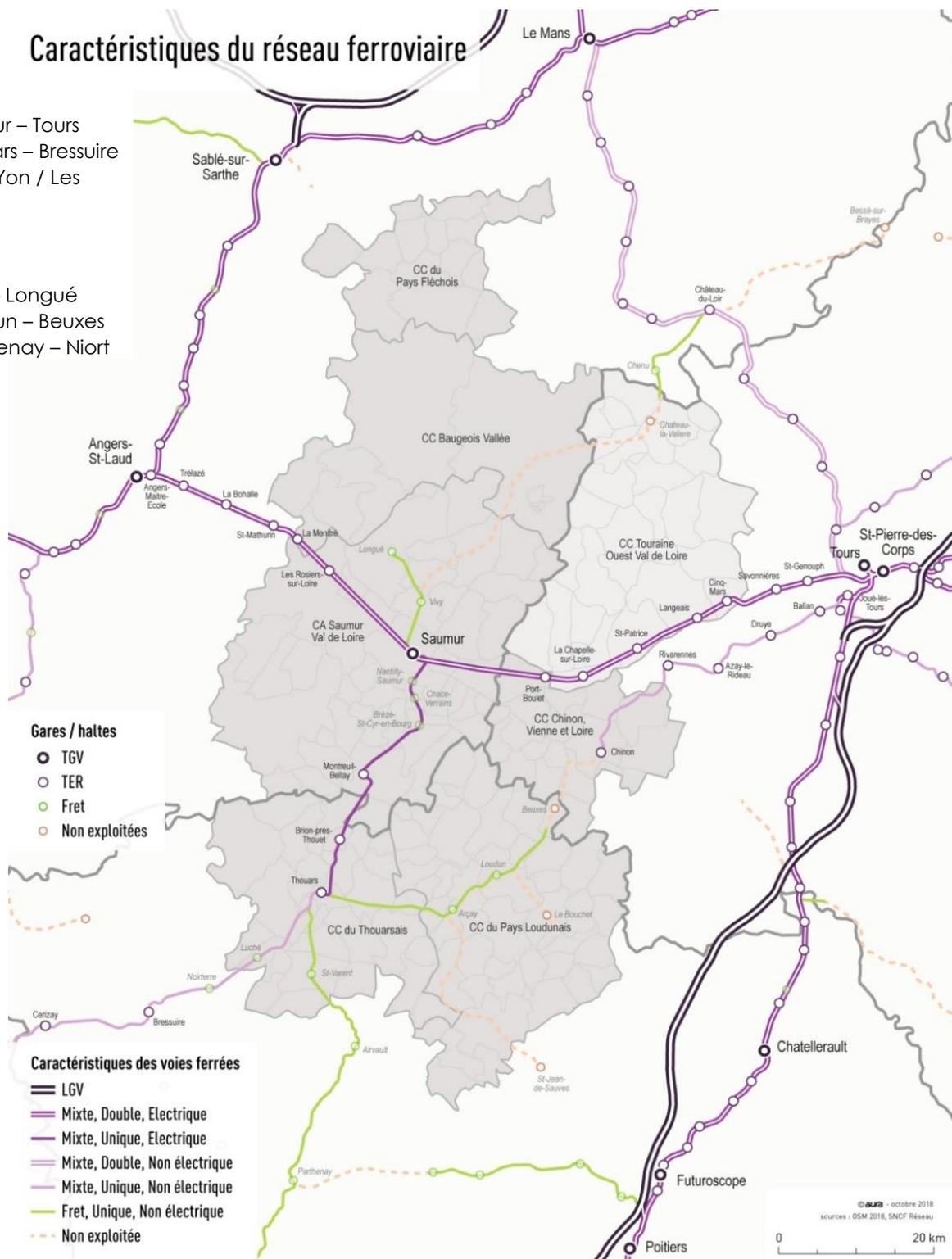
### Caractéristiques du réseau ferroviaire

3 lignes mixtes :

- Angers – Saumur – Tours
- Saumur – Thouars – Bressuire  
- La Roche-sur-Yon / Les Sables
- Chinon – Tours

3 lignes fret:

- Saumur – Vivy – Longué
- Thouars – Loudun – Beuxes
- Thouars – Parthenay – Niort

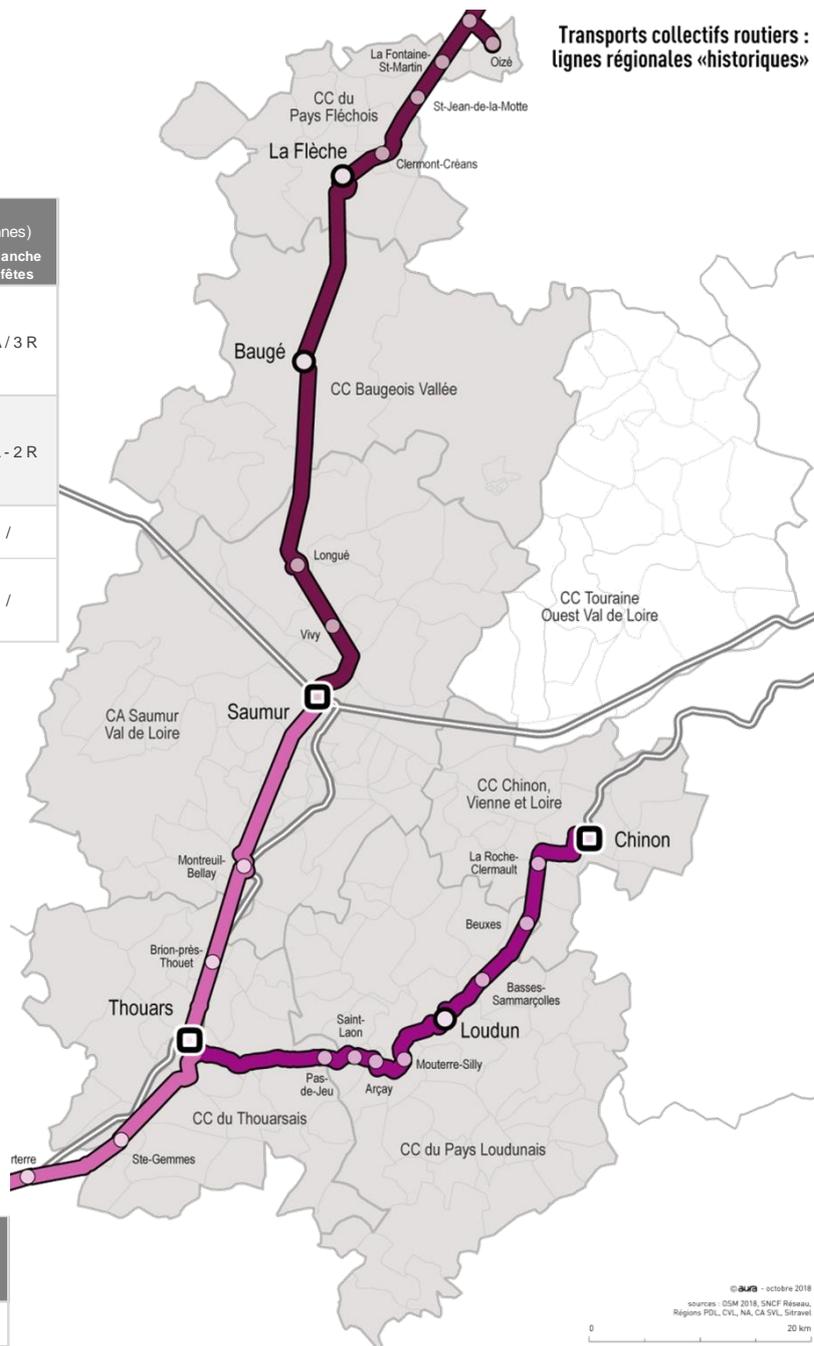


carte 2 - Lignes de cars interrégionales – portage régional

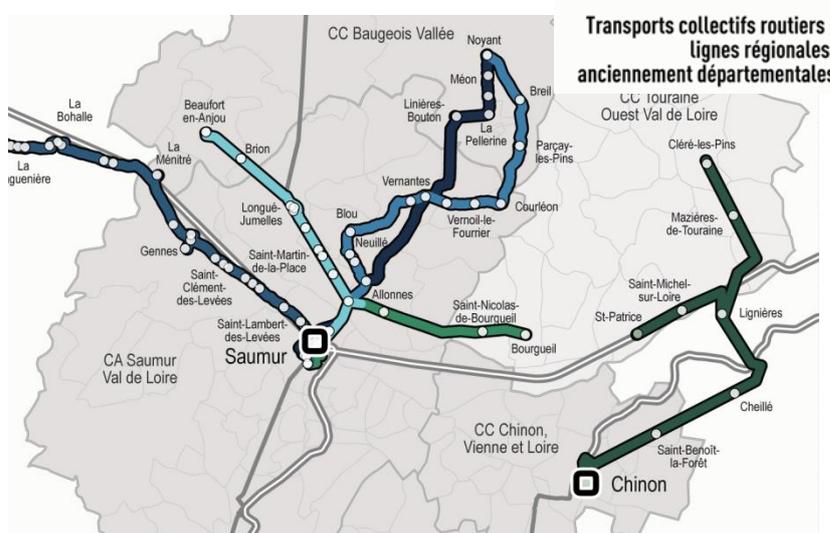
Transports collectifs routiers :  
lignes régionales «historiques»

AOM Région	Ligne		Offre (nombre de dessertes quotidiennes)		
	N°	Origine-Destination	Semaine	Samedi	Dimanche et fêtes
PDL	26	(Le Mans) La Flèche Baugé Saumur	2,2 A / 2,2 R	2 A / 2 R	3 A / 3 R
PDL / NA	14 / 10	Saumur Thouars Bressuire (Les Sables)	3 A - 3 R	2 A - 2 R **	2 A - 2 R
NA	R2	Loudun Chinon	1,2 A - 1 R	/	/
		Thouars Loudun Chinon	1,8 A / 1,2 R *	/	/

\* circule uniquement pendant les périodes scolaires  
\*\* 1 car Thouars > Bressuire



AOM	Ligne		Offre (nombre de dessertes quotidiennes)	
	N°	Origine-Destination	Semaine	Samedi
Région PDL	AB 04	Angers - La Ménitrie - Saumur	3 A / 3 R	4 A / 3 R
	AB 15	Beaufort-en-Anjou - Saumur	5,4 A / 5 R	4 A / 4 R
	AB 16	Noyant-Villages - Saumur	1 A / 1R **	1 A / 1 R **
	AB 36	Noyant-Villages - Saumur	1 A / 1R *	/
Région NA	Rémi N1	Bourgueil - Saumur	2 A / 2 R *	/
	Rémi TF	Chinon - Langeais	2,8 A / 3 R *	/
		Chinon - Langeais - Saint-Patrice	1,8 A / 1 R *	/

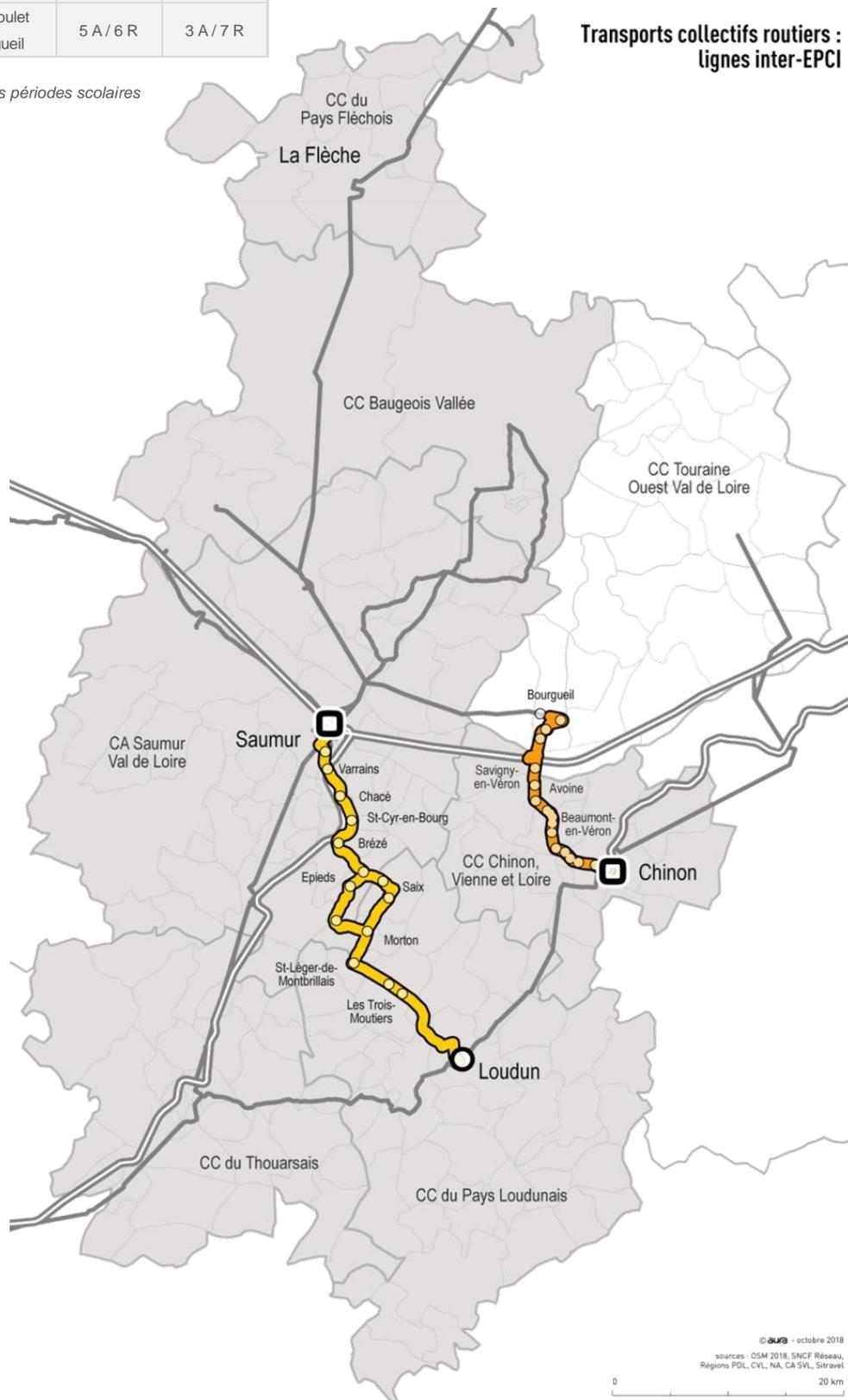


Transports collectifs routiers :  
lignes régionales,  
anciennement départementales

## carte 3 - Lignes bus interrégionales – portage intercommunal

AOM	Ligne		Offre (nombre de dessertes quotidiennes)	
	N°	Origine-Destination	Semaine	Samedi
CA SVL	Agglobus 02	Saumur Loudun	1,2 A / 1 R	/
CC CVL	Sitravel A	Chinon Port-Boulet	7 A / 7 R	3 A / 3 R
		Port-Boulet Bourgueil	5 A / 6 R	3 A / 7 R

\* circule uniquement pendant les périodes scolaires





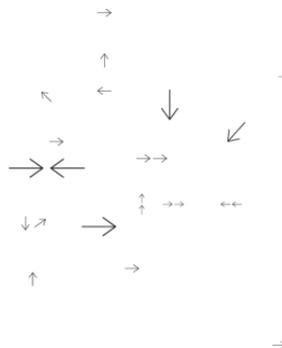
PAYS LOUDUNAIS  
Communauté de Communes



Pays Fléchois

**aura**

agence d'urbanisme  
de la région angevine



## Ressource documentaire

- travaux de la Confluence : rapports et comités de pilotage 2017 et 2018, 2019
- cartographies et statistiques : Agence d'urbanisme de la Région angevine

Coordination du groupe local :  
ac.moron@agglo-saumur.fr tel : 02 53 93 50 77

CA Saumur val de Loire  
11 rue du Maréchal Leclerc - CS 54030 – 49408 SAUMUR CEDEX