Diagnostic mobilité de la commune nouvelle des Hauts d'Anjou

Version finale

Décembre 2020

ÉTUDE POUR UNE EXPÉRIMENTATION DE MOBILITÉ EN ZONE RURALE

Les HAUTS d'ANJOU

wimoov

AUXILIA
CONSEIL EN TRANSITION

/ Sommaire

/ L'organisation du territoire, facteur de difficultés pour la mobilité p. 3

- Une commune nouvelle inscrite dans une organisation multipolaire
- Zoom sur l'accès à la santé
- Une mobilité dépendante de la voiture

/ Une offre de transport qui renforce les disparités du territoire p. 8

- Des infrastructures routières hiérarchisées
- Le TER, levier d'attractivité
- Le TER vu par un habitant retraité
- Le car, pensé pour un usage unique

/ Des mobilités alternatives à renforcer p. 13

- Les usages alternatifs de la voiture
- Le vélo, un potentiel d'intermodalité et de proximité à exploiter
- Le vélo vu par les habitants
- Le transport à la demande : des services à harmoniser

/ Les besoins de mobilité et publics cibles identifiés p. 20

- Des actifs dépendants de la voiture
- L'emploi local requiert un haut niveau de mobilité
- Zoom sur l'accès aux zones d'activités
- Zoom sur Solipass, entreprise d'insertion
- Les scolaires et étudiants
- Les jeunes, au-delà des déplacements domicile-études
- Les séniors : développer une information adaptée
- Les touristes : un public cible pour l'attractivité des Hauts d'Anjou

/ Sources p. 31

/ L’organisation du territoire, facteur de difficultés pour la mobilité

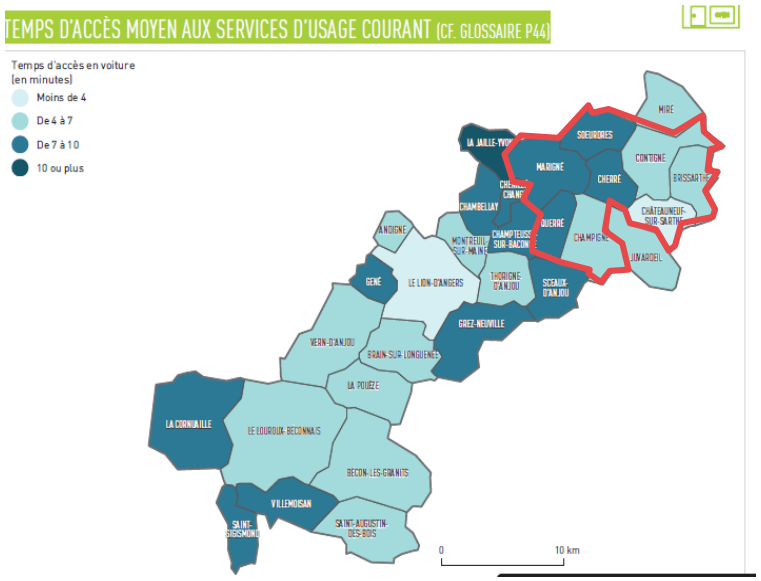
/ Une commune nouvelle inscrite dans une organisation multipolaire

L'organisation interne du territoire des Hauts d'Anjou comme sa relation aux pôles voisins, sont facteurs de difficultés pour la mobilité et renforcent la dépendance à la voiture.

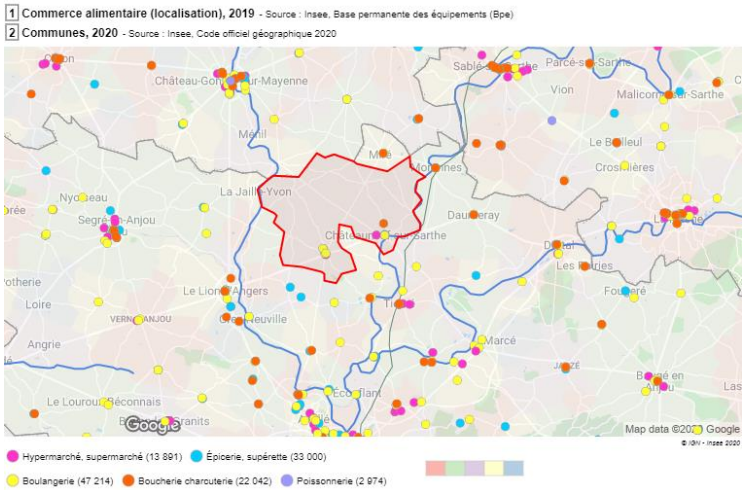
A l'échelle communale, une concentration des services et équipements communaux à Châteauneuf-sur-Sarthe et Champigné

La commune nouvelle des Hauts d'Anjou regroupe 8 759 habitants (2017) provenant des 8 communes fusionnées que sont Marigné, Soeurdres, Cherré, Contigné, Brissarthe, Querré, Champigné et Chateau-neuf-sur-Sarthe, désormais « communes déléguées ».

Sur le territoire communal, la répartition de l'offre de services et d'équipements est particulièrement concentrée dans les communes déléguées de Châteauneuf sur Sarthe et Champigné. Quant aux communes déléguées situées au Nord de la commune nouvelle, ces dernières sont les plus éloignées des services du quotidien. Leurs habitants doivent parcourir plusieurs kilomètres pendant plus de 10 minutes pour accéder à des services d'usage courant (boulangerie, pharmacie, etc.) alors que ces derniers sont accessibles en moins de 2 minutes pour les habitants de Châteauneuf-sur-Sarthe.



Portrait de territoire CCVHA, AURA 2018



Localisation des commerces alimentaires, BPE, INSEE, 2019

/ Une commune nouvelle inscrite dans une organisation multipolaire

Châteauneuf-sur-Sarthe est considérée comme une commune multi-équipée* avec des équipements publics (Maison de Services au Public), certains équipements spécifiques (Maison de santé pluri-professionnelle), et des équipements marchands de proximité. Deux supermarchés, une supérette et cinq boulangeries sont répartis sur les communes de Châteauneuf-sur-Sarthe et Champigné**.
La présence très faible de boulangeries sur le reste du territoire a mené des entrepreneurs à développer une solution de distributeurs automatiques de pain, lui-même produit par les boulangers locaux. Ils entendent répondre à la désertification commerciale et à la sédentarisation des population.

* SDAASP Maine et Loire, avril 2018
** BPE 2019 (INSEE)

Les Hauts d'Anjou, commune inscrite au sein d'une organisation multipolaire pour les activités du quotidien

A une échelle plus large, la commune des Hauts d'Anjou gravite au sein d'une organisation multipolaire structurée autour de pôles de services attractifs vers lesquels se déplacent les habitants en fonction de leurs besoins.
Les pôles attractifs pour la commune nouvelle se situent principalement au Nord, avec Château-Gontier-sur-Mayenne et Sablé-sur-Sarthe, à l'Ouest avec les villes du Lion d'Angers et de Segré-en-Anjou-Bleu, et au Sud avec le pôle métropolitain d'Angers. En effet, la ville d'Angers offre de nombreux équipements et services ainsi qu'une riche offre d'études et d'emplois Cela structure les pratiques des habitants de l'Aire Urbaine d'Angers, dont fait partie la commune nouvelle des Hauts d'Anjou.

Cette organisation induit une dissociation des lieux d'habitation, de services, d'études et d'emplois, ce qui complexifie les besoins de mobilité des habitants.

/ Zoom sur l'accès à la santé

La Maison de santé pluri-professionnelle de Châteauneuf-sur-Sarthe permet aux habitants d'avoir accès à quelques médecins généralistes, pédicure-podologue, ostéopathe, orthophoniste, infirmier, dentiste, kinésithérapeute et psychologue.
Champigné a également ouvert en 2018 une Maison de santé (médecins, infirmiers, pédicure, ostéopathe, kiné…).

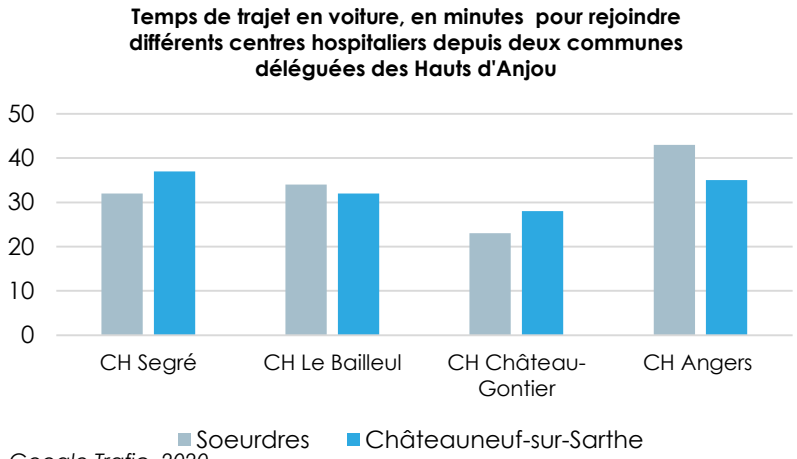
Les habitants des Hauts d'Anjou doivent donc se déplacer jusqu'à Champigné ou Châteauneuf-sur-Sarthe pour avoir accès à des services médicaux généraux.

Néanmoins, la commune ne dispose pas de centre hospitalier ni de médecins spécialisés. Les habitants ayant besoin de soins de santé particuliers, de façon régulière ou ponctuelle, sont contraints de parcourir plusieurs kilomètres aux alentours, ce qui exige une grande mobilité de la part des habitants des communes déléguées situées au Nord de la commune, notamment les personnes âgées.

A proximité, les centres hospitaliers sont localisés à Segré, le Bailleul, Château-Gontier (qui dispose également d'une maternité) et notamment Angers.

Que ce soit au Nord des Hauts d'Anjou, dans une commune déléguée éloignée des services et équipements (Soeurdres), ou au Sud, dans une commune multi–équipée (Châteauneuf-sur-Sarthe), les temps de parcours en voiture pour avoir accès à un centre hospitalier sont relativement élevés.

L'accès à la santé témoigne de cette organisation multipolaire du territoire qui conduit les habitants des Hauts d'Anjou à organiser leurs déplacements en fonction de l'offre de services et les moyens de transports les plus efficaces pour y accéder.



Google Trafic, 2020

/ Une mobilité dépendante de la voiture

Installés sur une commune très peu dense (60 hab/km², soit deux fois moins qu'aux échelles départementale et régionale), les habitants des Hauts d'Anjou connaissent une forte dépendance à la voiture.

Le taux d'équipement automobile des ménages est supérieur aux moyennes nationale (80,9%) et départementale (86,2%). En effet, 88,9% des ménages de la commune possède au moins une voiture, dont 46% en possèdent deux ou plus *(INSEE 2017)*.

Néanmoins, 11% des ménages du territoire communal n'en possèdent pas alors que l'offre de services et d'équipements sur les Hauts d'Anjou est très limitée et nécessite de nombreux déplacements pour les habitants des communes déléguées les plus enclavées.

« C'est vrai que j'utilise énormément la voiture, même pour de petits déplacements de 200 ou 400 mètres ».

Elu Hauts d'Anjou

« On ne se rend pas bien compte des difficultés que certains peuvent rencontrer. Je vois des gens qui n'ont pas de voiture ou ne peuvent pas conduire. Il est vrai que dans certains endroits les services ne sont pas toujours accessibles. Le médecin, la pharmacie, le dentiste… Tout le monde ne peut pas y aller aussi facilement que ce que l'on pense ».

/ Une offre de transport qui renforce les disparités du territoire

/ Des infrastructures routières hiérarchisées

La commune nouvelle des Hauts d'Anjou étant issue de la fusion de 8 communes, son territoire est étalé et contrasté en termes d'accès à l'offre de transport.
Ainsi, les cœurs de bourg de Champigné et Châteauneuf-sur-Sarthe sont directement inclus dans la zone d'influence d'Angers, grâce à un maillage de transport routier et ferroviaire attractif. En revanche les habitants des communes plus isolées sont plus tournés vers des pôles secondaires comme Château-Gontier. Cela implique donc au sein du même territoire, des pratiques et des besoins de mobilité extrêmement diversifiés.

SCOT Anjou Bleu, 2017

La commune des Hauts d'Anjou est traversée par la départementale D770, sur la D768 et se situe à 25 minutes de l'A11 (Le Mans, Angers, Nantes).

Si ce maillage est riche, l'accès aux infrastructures routières est contrasté entre les pôles de Champigné et de Châteauneuf-sur-Sarthe, directement traversés par des axes structurants, et les autres bourgs, plus isolés. Cela se traduit par des durées de déplacement inégales : ainsi, Angers se situe à 35 minutes de Châteauneuf, mais à 50 minutes de la commune déléguée de Soeurdres.

/ Le TER, levier d'attractivité

La commune des Hauts d'Anjou bénéficie de plusieurs offres de transports collectifs, globalement tournées vers le pôle d'Angers.

Le TER, un mode de transport attractif et renforçant la dépendance à Angers

Les gares les plus proches sont celles d'Etriché-Châteauneuf et de Tiercé. Elles sont à proximité immédiate de Châteauneuf-sur-Sarthe, et permettent de rejoindre Angers en 15 minutes. Ainsi, même si ces gares constituent des points d'arrêt non gérés (absence de guichet et de vente de titres de transport), le train reste donc très concurrentiel par rapport à la voiture (on notera qu'en réalité, on observe une part modale très faible du train), et fait d'Angers un des pôles d'emploi structurants pour les habitants de Châteauneuf. Les usagers notent la convivialité existante sur cette ligne, liée à sa ruralité et à sa fréquentation par des habitués.

Les difficultés de rabattement, un frein à l'usage du train pour les différents profils d'usagers

Ainsi, la présence de ces gares est un véritable atout pour le territoire (des jeunes retraités notent qu'elle a été le « petit plus » qui a guidé leur choix de s'installer aux Hauts d'Anjou pour leur retraite). Mais pour tous les profils d'usagers, la question du rabattement vers la gare reste un vrai frein à sa fréquentation et à l'attractivité du territoire. Pour les actifs se rendant à Angers, le fait de devoir prendre sa voiture pour aller à la gare les incite à réaliser directement l'ensemble de leur déplacement en voiture plutôt que de changer de mode. En sens inverse, un Angevin travaillant à Châteauneuf témoigne de sa difficulté à recruter en raison du manque d'accessibilité du territoire. La chargée de projet « itinérance » de l'Office du tourisme de l'Anjou bleu note également le manque à gagner que constitue la gare en termes d'attractivité des touristes itinérants. La responsable du Point Info Jeunesse pointe également la difficulté des jeunes à sortir de leur territoire et leur manque d'appropriation des transports collectifs. L'ensemble des personnes interrogées notent une amélioration de la ponctualité ces dernières années.

Du point de vue de la SNCF, le manque de fréquentation de la gare d'Etriché est lié en grande partie à un manque de communication locale. La SNCF souhaite donc voir se développer des partenariats locaux afin de sensibiliser les habitants à l'existence de la gare (parfois méconnue du fait de sa position médiane entre deux communes), sur sa rénovation, et sur les avantages du train par rapport à la voiture. Une stratégie globale de communication est considérée nécessaire, en incluant des démarches existantes comme celle de la gare mobile. Il s'agit d'un enjeu crucial pour la SNCF dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

/ Le TER vu par un habitant retraité

Une manière de réduire la pénibilité des transports

« l'avantage du TER c'est que c'est moins fatigant. Quand on a fait sa journée de travail, on est bien content de pouvoir se poser et ne pas avoir à s'occuper du déplacement ».

Une opportunité de marcher quotidiennement

C'est une demi-heure à chaque fois en voiture. J'ai déjà fait le trajet en voiture quelques fois parce qu'il n'y a pas le choix. Mais je préfère prendre le train. En plus, j'avais 10 minutes de marche à pied pour me rendre au boulot de la gare. Ce n'est pas un avantage anecdotique, mais ce trajet m'oblige à marcher le matin et le soir.

Une contrainte organisationnelle

La difficulté du train pour moi c'est le manque de souplesse. En voiture, on n'est pas à 5 minutes près. Si on a 5 minutes de retard on a 5 minutes de retard. Pour le train on a un horaire fixe si on loupe le train on peut plus se déplacer. Voilà, il n'y a pas d'alternative dans le cas où on prend un transport en commun dans les territoires ruraux.

« Parfois je prenais la voiture dans le cas où le TER était en panne ou en retard. C'est vrai que ça, c'est une difficulté. C'est l'incertitude parfois pour s'assurer que le train sera à l'heure. Quand on a des contraintes horaires, c'est parfois compliqué de s'assurer de notre arrivée sur Angers. Le TER on est sûr qu'il y a toujours un petit problème. »

/ Le car, pensé pour un usage unique

Les Hauts d'Anjou sont desservis par la ligne 411 du réseau de cars Aléop (anciennement Anjoubus). La grille horaire est orientée vers les déplacements domicile-travail vers Angers (accessible en 1h de trajet), au détriment des autres pôles d'emploi, des trajets domicile-travail en horaires décalés, ainsi que des autres motifs de déplacement :

- Vers Angers : 4 cars en pointe du matin, 2 en heure creuse, 1 en pointe du soir,
- Depuis Angers : 1 en pointe du matin, 2 en heure creuse, 4 en pointe du soir.

En parallèle, une offre riche de transport scolaire développée par Aléop dessert les établissements scolaires présents sur les communes.

Les acteurs locaux rencontrés en entretien déplorent l'absence de transports collectifs à l'échelle intracommunale, pour relier les villages entre eux notamment.

« Si tu prends le bus c'est que tu as pas le choix, ton niveau social ne te permet pas d'avoir un emploi, une voiture »
Chargée de projet itinérance, Office de tourisme de l'Anjou Bleu

https://aleop.paysdelaloire.fr/maine-et-loire

/ Des mobilités alternatives à renforcer

/ Les usages alternatifs de la voiture

Au-delà de l'offre classique de transport, le territoire des Hauts d'Anjou se démarque par les nombreuses initiatives alternatives à la voiture individuelle. De manière générale, si elles constituent un potentiel réel pour répondre aux besoins de mobilité, beaucoup sont encore à l'état de projet. En outre, leur méconnaissance constitue un véritable frein à leur développement.

SCOT Anjou Bleu, 2017

Partage de la voiture (covoiturage, autopartage)

Une réflexion est engagée à l'échelle départementale pour développer le covoiturage dans les zones d'activités, en lien avec l'opérateur Ouestgo et l'association Alisée. Dans ce cadre, une expérimentation devrait être lancée début 2021 sur deux EPCI avant d'être généralisée à plus large échelle. A l'échelle départementale également, l'association AFODIL lance un projet de service de covoiturage solidaire (plateforme Néo Mob'in).
Plus localement, si des aires de covoiturage existent sur le territoire et à proximité, elles sont peu connues et leur fréquentation est difficile à estimer.

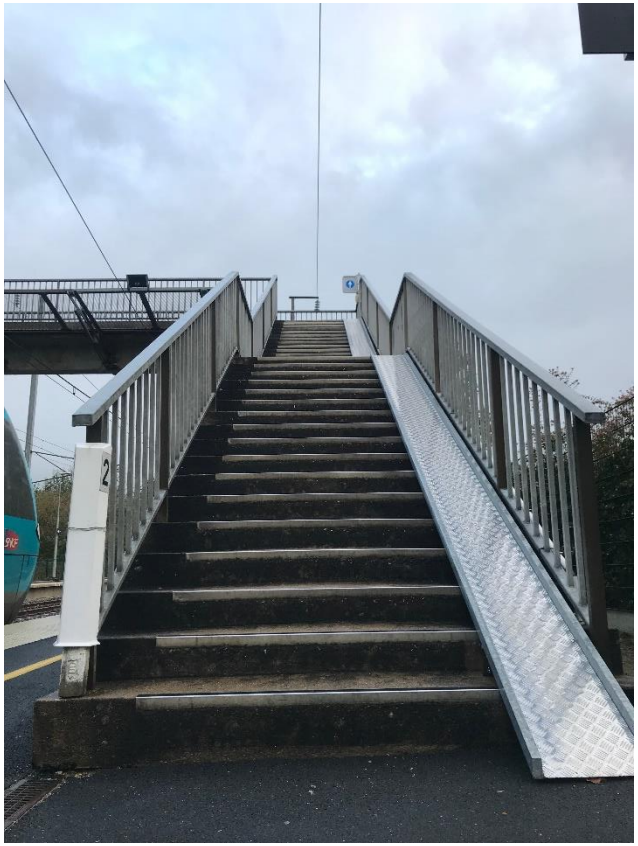
En revanche, les pratiques informelles de covoiturage, reposant sur des relations de confiance, existent : le parking du Super U est par exemple un arrêt informel de covoiturage. La structure d'insertion Solipass encourage ses équipes à covoiturer lorsque l'organisation horaire des chantiers le permet.

L'autopartage représente également un potentiel à exploiter, l'enquête menée dans le cadre du Baromètre des Mobilités du Quotidien montrant que les habitants sont ouverts à l'idée de cette pratique.

Electromobilité

Quatre bornes électriques sont installées sur le territoire et gérées par le SIEML. Elles sont actuellement peu utilisées, ce qui peut être lié à une faible diffusion du véhicule électrique sur le territoire ou à une inadaptation de la capacité d'autonomie à la réalité des pratiques.

/ Le vélo : un potentiel d'intermodalité et de proximité à exploiter

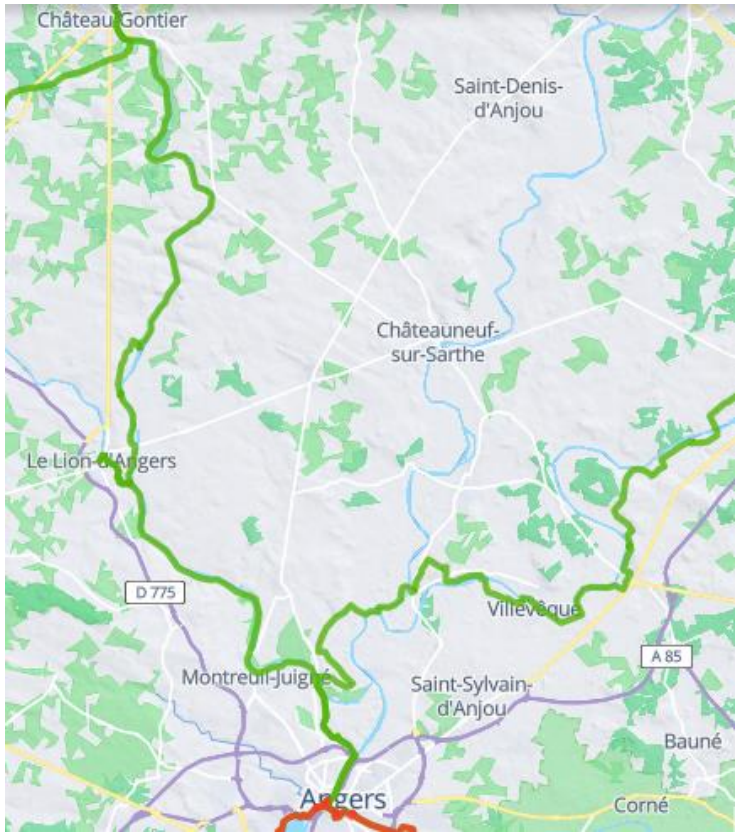


Goulotte installée sur la passerelle de la gare d'Etriché (Source : Auxilia)

Le territoire des Hauts d'Anjou ne bénéficie pas à ce jour d'aménagements cyclables. Les routes départementales, du fait de leur insécurité, ne constituent pas une solution viable au développement des itinéraires vélo. Les habitants notent en particulier la dangerosité de l'accès en ligne droite à la gare d'Etriché. A la gare elle-même, un mini abri vélo est installé, ainsi qu'une goulotte destinée à faciliter l'emport du vélo à bord du train malgré la passerelle. En centre-ville à Châteauneuf, une réflexion a été menée sur certaines rues pour installer des pistes cyclables. Cette réflexion n'a pas aboutie en raison des contraintes liées au trafic routier.

Cela dit, la pratique du vélo observée pour des petites distances et la présence de vélo aux alentours des établissements scolaires, semblent indiquer que le vélo représente un potentiel particulièrement intéressant pour améliorer les conditions de déplacements des habitants, pour les trajets internes au territoire et en rabattement vers la gare. Sur ce dernier point, le témoignage d'un Angevin se rendant à Châteauneuf pour le travail en intermodalité TER / vélo électrique est particulièrement inspirant. En effet son ressenti des freins à l'usage du vélo (sécurité, intempéries) est très nuancé par rapport à celui des personnes qui n'utilisent pas le vélo. Cela montre l'intérêt de travailler sur les freins en amenant les personnes à réaliser un premier usage réussi.

/ Le vélo : un potentiel d'intermodalité et de proximité à exploiter



Légende

- Itinéraire européen (EuroVelo)
- Itinéraire national, régional ou local

https://www.francevelotourisme.com/itineraire

Un projet de création de voie verte sur la Sarthe en s'inspirant des voies existantes à proximité (chemin de halage de la Mayenne et la vallée du Loir) est actuellement à l'étude. Il pourrait contribuer à articuler un maillage local d'itinéraires cyclables pour lequel d'autres pistes peuvent être envisagées :

- Mener une réflexion ciblée sur le rabattement vers la gare d'Etriché,
- Encourager la pratique du vélo pour les scolaires, en complémentarité avec le service de pédibus proposé à Champigné,
- Valoriser les petites routes et rues communales et les chemins agricoles et forestiers.

Sur ce dernier point, il serait avantageux mutualiser les enjeux de facilitation des mobilités actives intra-communales et d'attractivité touristique (et de consommation locale des cyclotouristes) via la qualification d'itinéraires sécurisés de proximité.

/ Le vélo vu par les habitants

Un enjeu de sécurisation des itinéraires vélo

« A l'époque où mes enfants allaient à l'école, il y avait trois fois moins de voitures. On habitat sur l'axe de la gare, ils étaient onze enfants à aller à l'école en vélo tous les jours. Aujourd'hui ce n'est plus possible ».

Président du Cyclo-club de Châteauneuf

Articuler durabilité et santé

« J'ai commencé le vélo suite à des problèmes de santé. Ne pouvant plus pratiquer le football et ayant toujours voulu me mettre au vélo, la pratique est venue d'elle-même ».

Cycliste « du dimanche »

Du vélo loisir au vélo du quotidien

« Pour moi le vélo c'est le dimanche pour mes loisirs »

Cycliste « du dimanche »

Se réapproprier la proximité

« Je n'ai jamais pensé à prendre le temps de faire certains de mes trajets soit à pied ou en vélo. Je vais essayer de me fixer un jour dans la semaine où j'irai à la boulangerie ».

Elu Hauts d'Anjou

Une solution aux liaisons intracommunales ?

« Cela fait sens de faire des voies cyclables entre les villages. Les personnes à la retraite ont le temps de se déplacer à pied ou à vélo ».

Elu Hauts d'Anjou

Des freins qui disparaissent avec la pratique ?

Depuis trois ans, j'ai dû prendre la pluie deux fois. Certes c'est une contrainte, mais ce n'est pas une grosse difficulté à surmonter ».

« J'ai eu deux fois des coups de chaud, mais sinon les gens sont plutôt respectueux ».

Actif angevin prenant le vélo de la gare d'Etriché à Châteauneuf

/ Le transport à la demande : des services à harmoniser

Aléop, un service tourné vers l'intermodalité

Le service de transport à la demande « Aléop à la demande » propose des points d'arrêt dans chaque commune déléguée des Hauts d'Anjou et dans les communes voisines pour 2€ en rabattement :

- vers les gares SNCF de Tiercé ou d'Etriché, afin d'emprunter un train (TER) du lundi au vendredi entre 6 h 55 (1er départ de TER) et 19 h 05 (dernière arrivée de TER)
- vers les communes de Châteauneuf-sur-Sarthe ou de Tiercé
- vers une ligne du réseau Aléop (411 ou 412)

Pour les personnes à mobilité réduite, le Transport à la Demande Aléop effectue une prise en charge à domicile sur justificatif.

En parallèle de ce service à la demande, la commune des Hauts d'Anjou a acquis une navette dans l'objectif d'emmener les personnes âgées au marché ou à leurs rendez-vous du quotidien (médicaux notamment). Cette initiative mérite une réflexion approfondie pour préciser son fonctionnement et son articulation avec les autres services existants.

/ Le transport à la demande : des services à harmoniser

« Les services de transport solidaire sont très importants et très bien, mais ils ne sont pas facilement accessibles aux personnes âgées. Il faut prendre l'initiative d'organiser son déplacement. Or ce sont principalement des personnes seules et/ou isolées qui ont besoin d'une aide au quotidien ».

Habitant retraité

Le transport à la demande solidaire

Sur les secteurs de Châteauneuf-sur-Sarthe, le Lion-d'Angers, Bécon-les granits et Le Louroux-Béconnais, le transport solidaire Voitur'âges propose des trajets aux publics séniors pour 0,50€ par trajet. Ce service solidaire est complémentaire du service de transport à la demande Aléop dont il ne vise pas les mêmes usages et motifs. Il est majoritairement utilisé par des femmes entre 80 et 95 ans, essentiellement pour des rendez-vous médicaux. Les bénéficiaires sont très satisfaits de ce service, en raison de la très grande disponibilité des bénévoles qui permet la construction d'un lien social, au-delà de l'offre de transport. Il est important de noter la mise en place d'un partenariat informel entre les bénévoles et le personnel de santé, qu'il est primordial de préserver voire de renforcer.

Toutefois, plusieurs enjeux viennent questionner la pérennité du service :

- Le vieillissement des bénévoles, les difficultés de renouvellement et le manque de disponibilité des nouveaux bénévoles, plus jeunes donc plus actifs ;
- Le fonctionnement territorial par commune qui provoque un déséquilibre entre l'offre et la demande au détriment des petites communes ;
- Les contraintes réglementaires qui limitent l'indemnité kilométrique à 0,32€/km, et la perte de rentabilité qui en découle pour les bénévoles ;

A l'échelle de la CCVHA, les services de transport solidaires font l'objet d'un travail d'harmonisation confié au CIAS. Celui-ci réfléchit à l'élaboration d'une stratégie cohérence de communication et à production d'une charte commune aux différents services.

Le gérontopôle de la Région Pays de la Loire formule deux préconisations qui constituent des pistes de développement intéressantes en termes de transport solidaire :

- Dans l'idée que le transport solidaire a avant tout pour objectif de sortir les personnes de l'isolement, proposer des sorties culturelles collectives ;
- Proposer un accompagnement à la mobilité (information, conseil, éducation, notamment aux nouveaux modes de transport), avec l'appui des collectivités ;
- Prévoir une professionnalisation de la gestion des bénévoles et une harmonisation des services de TAD à une échelle régionale.

/ Les besoins de mobilité et publics cibles identifiés

/ Zoom sur l'emploi

Le taux de chômage des habitants des Hauts d'Anjou de 15 à 64 ans est de 10,7% en 2017 (12,4% à l'échelle départementale). Au-delà du chômage, une tranche de la population est confrontée à des enjeux de précarité, liée à une inadéquation entre l'offre locale et leurs besoins et contraintes.

Sur le territoire de la communauté de communes, Pôle emploi Pays de la Loire recense plus de 3000 demandeurs d'emploi en 2019, dont 1/3 de catégorie A* et 1/3 de catégorie C**. Ce chiffre est globalement en baisse (-9% entre 2018 et 2019). Les publics les plus touchés sont les femmes (53%) et les 26-49 ans (57%). Si les jeunes sont moins concernés (19%), leur taux de chômage baisse deux moins que pour les autres publics.

Les difficultés d'employabilité sont liées à plusieurs facteurs :

- une inadéquation entre les métiers les plus recherchés (secrétariat, personnel hospitalier, entretien, magasinage) et les offres d'emploi locales (aide agricole, production alimentaire, services à domicile, enseignement général)
- Une importante baisse des offres (-18% entre 2018 et 2019)
- Une prédominance des offres d'emploi temporaires (plus des 2/3)

**Catégorie A : Personnes sans emploi, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi quel que soit le type de contrat.*
***Catégorie C : Personnes ayant réalisé une activité réduite de plus de 78 heures par mois, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.*

/ Des actifs dépendants de la voiture

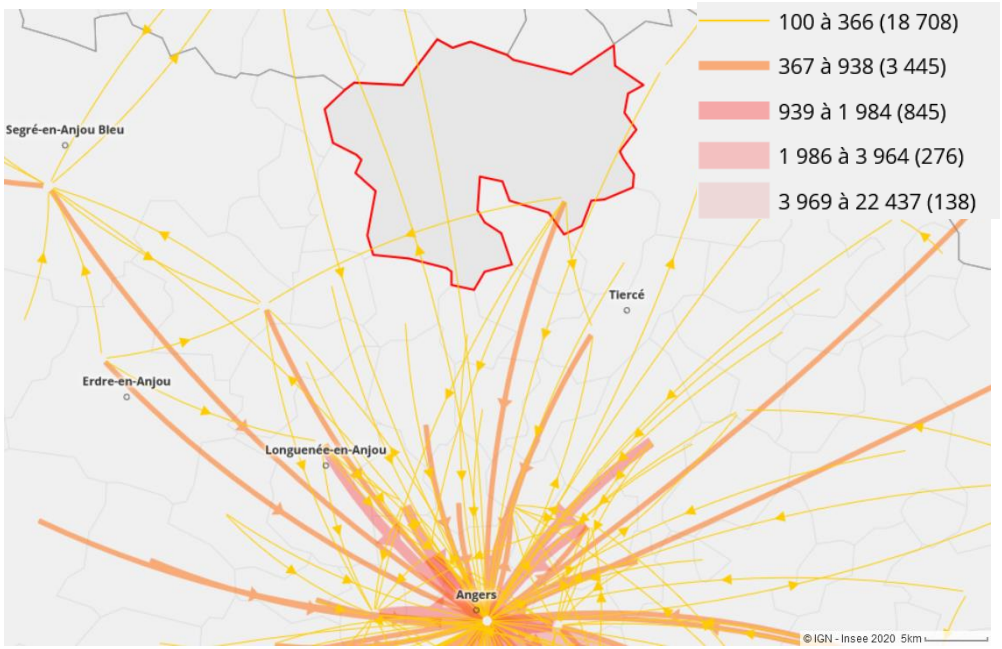
Si la part de la voiture est majoritaire et les transports en commun quasiment inexistants pour les déplacements domicile-travail, on observe des pratiques différentes entre les actifs qui travaillent sur les Hauts d'Anjou et ceux qui travaillent à Angers.

Des déplacements domicile-travail particulièrement orientés en dehors de la commune et dominés par l'utilisation de la voiture

En 2017, parmi la population âgée de 15 à 64 ans sur la commune des Hauts d'Anjou, 69% sont des actifs ayant un emploi. Les deux-tiers d'entre eux travaillent en dehors des Hauts d'Anjou.

Que ce soit pour aller travailler sur la commune ou en dehors, le recours à la voiture est dominant. 83% des déplacements pendulaires sont réalisés en voiture et les transports en commun sont très peu utilisés (2,5%).

Les personnes rencontrées sur le territoire qui utilisent des modes alternatifs à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail ont des profils atypiques, soit qu'ils soient particulièrement sensibilisés aux enjeux environnementaux, soit qu'ils aient acquis ces pratiques en vivant en centre-ville, c'est-à-dire dans une zone particulièrement bien desservie en transports collectifs et en infrastructure cyclable.



Les déplacements domicile-travail, INSEE 2017

/ Des actifs dépendants de la voiture

- ***Angers capte de nombreux actifs des Hauts d'Anjou qui se déplacent en voiture***

Environ 37% des actifs qui travaillent en dehors de la commune des Hauts d'Anjou se rendent dans la ville d'Angers, ainsi que dans deux communes qui la jouxtent, Avrillé et Beaucouzé.

Ces déplacement sont principalement réalisés en voiture (94%) par une majorité d'employés (42%).

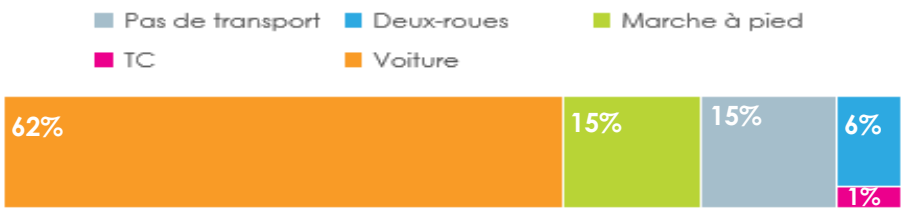
- ***Une diversité de modes de transports pour les actifs qui habitent et travaillent sur la commune des Hauts d'Anjou***

Les actifs des Hauts d'Anjou qui vivent et travaillent sur la commune sont principalement représentés par des employés (31%), des ouvriers (29%) et des agriculteurs (14%).

Ces actifs ont majoritairement recours à la voiture pour leurs déplacements domicile-travail, bien qu'on observe des pratiques de déplacement diversifiées. Le recours à la marche à pied témoigne de la proximité du lieu d'habitation et du lieu de travail de certains d'entre eux. Le vélo est davantage utilisé que les transports en commun, qui sont très peu utilisés.

Modes de transport des actifs qui habitent les Hauts d'Anjou et travaillent à Angers

Modes de transport des actifs qui habitent et travaillent sur la commune des Hauts d'Anjou



INSEE 2015 MOBPRO

/ L'emploi local requiert un haut niveau de mobilité

Les secteurs pourvoyeurs d'emplois sur le territoire des Hauts d'Anjou requièrent une grande mobilité : l'agriculture et ses contrats saisonniers, la construction et sa diversité de chantiers dans le temps, l'aide à domicile et sa diversité de lieux d'intervention au quotidien.

La construction, une mobilité dans le temps nécessaire

Le secteur de la construction pèse pour 14,1% des emplois en 2017 sur la commune nouvelle*, quand il représente 6,9% des emplois sur le Département. Les métiers de la construction nécessitent une mobilité du fait de la diversité des chantiers.

L'agriculture, un secteur pourvoyeur d'emplois saisonniers qui complexifient les mobilités

Le secteur de l'agriculture pèse pour 11,9% des emplois en 2017 sur la commune nouvelle, alors qu'il représente 5,7% des emplois sur le Département. La commune dispose de plusieurs exploitations agricoles qui emploient des actifs (30 exploitations agricoles sur la commune de Marigné par exemple).

Les trois principaux secteurs qui recrutent à l'échelle du Département du Maine et Loire pour 2020 concernent les métiers agricoles : viticulture (22% des projets de recrutements), agriculture et maraîchage (11%)*. Ce sont des activités pour lesquelles Pôle Emploi enregistre des difficultés à recruter, pour 50% des cas dans la viticulture par exemple. Ce sont également des activités qui ont recours, dans 90 à 98 % des cas, à des contrats saisonniers. Cela pose un enjeu crucial de mobilité, tant en termes de déplacements domicile-travail qu'en termes de mobilité résidentielle.

Les métiers du service à la personne conditionnés par une intense flexibilité et mobilité au quotidien

Les métiers liés aux services à la personne comme les aides à domicile, les aides soignants et l'entretien des locaux recrutent sur le Département. Ces trois secteurs représentants 6% des projets de recrutement* en 2020. Ces métiers demandent un volume de déplacement et une flexibilité importante au quotidien. Les déplacements professionnels s'ajoutent aux déplacements domicile-travail, qui rendent les travailleurs nécessairement ultra-mobiles.

* INSEE, 2017

** Les résultats de l'enquête BMO 2020 reposent sur les réponses des employeurs interrogés fin 2019 quant à leurs intentions d'embauche et leurs difficultés de recrutement anticipées pour 2020.

/ Zoom sur l'accès aux zones d'activités

Les zones d'activités, une concentration d'emplois et de déplacements

Le territoire de la commune nouvelle des Hauts d'Anjou a connu une attractivité économique et touristique dynamique durant les années 1970, qui a progressivement décliné. Les commerces de proximité (charcuterie, poissonnerie, fleuristes, etc.) ont disparu pour laisser place à la pratique de la « vitrophanie » sur les vitrines des commerces vacants, afin de stimuler l'installation de nouveaux commerçants.

Les zones d'activités implantées sur la commune des Hauts d'Anjou sont localisées à proximité de la D770, infrastructure routière majeure qui traverse le territoire. La facilité d'accès par la route représente un atout économique majeur. En effet, la route nationale desservant le Lion-D'angers est considérée comme un avantage important par rapport aux Hauts-d' Anjou, dans la mesure où cette infrastructure facilite l'installation des entreprises sur la communauté de communes.

Les zones d'activités de la commune nouvelle sont localisées sur les deux principaux pôles attractifs, que sont Châteauneuf-sur-Sarthe et Champigné. Ces ZAE sont gérées par la CCVHA qui en a la compétence.

- A Châteauneuf sur Sarthe, la zone d'activités Saint-Jean, à vocation industrielle et artisanale concentre 8 entreprises et plus de 200 emplois. Implantée depuis une vingtaine d'année, cette zone manquerait de visibilité dans l'espace pour encourager l'installation de nouvelles entreprises et gagner en attractivité.
- La zone d'activités de Champigné La Fontaine, est localisée à 20 minutes de l'A11. Elle accueille principalement des entreprises du bâtiment.

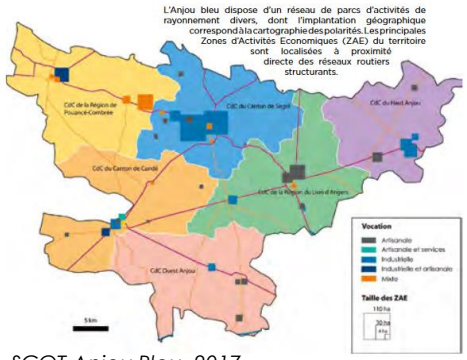
L'accessibilité à ces deux zones d'activités est exclusivement dédiée à la voiture : les transports en commun ne desservent pas directement ces zones et les aménagements projetés favorisent le renforcement de la desserte via la route nationale et la qualité des entrées et sortie des ronds-points.

- Route de Contigné se trouve la Zone Artisanale « Les Groies », compétence de la commune nouvelle. Cette dernière concentre moins d'une centaine d'emplois.
- La zone artisanale de Marigné compte 10 entreprises d'activités diverses : bâtiments, garages, couture, informatique, photographe, sculpture, commerces à domicile.

Pour rappel, le Département lance en 2021 une expérimentation de covoiturage domicile-travail ciblant les zones d'activités du territoire, et alliant la mise en place d'une plateforme et une démarche d'accompagnement au changement.

« Dans les années 1970, il y avait deux usines de 500 salariés, spécialisées dans la tannerie, les travaux publics...Elles ont fini par déposer le bilan. Châteauneuf a vécu sur un passé glorieux ».

Elu Hauts d'Anjou



SCOT Anjou Bleu, 2017

/ Zoom sur Solipass, entreprise d'insertion

Solipass est une structure d'insertion pour l'emploi issue de la fusion de trois associations en 2017. Elle porte trois dispositifs différents :

- Intermédiation de l'offre et de la demande : à ce titre elle emploie environ 130 salariés pour des missions de courte durée chez des particuliers, des entreprises ou des collectivités.
- Chantier d'insertion : 20 à 25 salariés sont employés dans les secteurs des espaces verts et de la gestion des déchets.
- Formation professionnelle (association Faire et Savoir).

Ces dispositifs sont destinés à des publics différents et engendrent ainsi des enjeux de mobilité professionnelle variés. Les salariés employés pour des missions courtes sont contraints à une très grande mobilité au cours de la journée, et à une grande variabilité de leur périmètre d'action d'un jour sur l'autre. A l'inverse, les salariés en chantier d'insertion, dont les trois quarts n'ont pas de solutions de mobilité individuelle, mais dont le lieu de travail est plus stable, sont plutôt concernés par des problématiques de déplacements domicile-travail.

Malgré cette diversité de situations, la mobilité comme frein à l'insertion reste un incontournable. La voiture reste la solution majoritaire (près de 70% des salariés l'utilisent pour se rendre au travail, dont 10% ont recours aux voitures sans permis). Une part non négligeable des salariés n'a pas de solution de mobilité (plus de 10%). On note enfin une lente progression du vélo sur les trois dernières années (1 personne en 2017, 7 personnes en 2018, 5 personnes en 2019). La solution du vélo est toutefois à nuancer pour ce type de public, dont la santé est parfois fragile, et dont les missions sont parfois éprouvantes physiquement.

Des solutions d'appoint à consolider pour élargir le périmètre d'employabilité du salarié

Dans le cadre du parcours d'insertion, la question de la mobilité diagnostiquée dès le départ, en termes de « mobilité physique » et de « mobilité psychique ». Elle détermine le rayon d'action du demandeur d'emploi et la répartition des missions selon les profils. Ainsi les personnes sans solution de mobilité sont restreints aux offres d'emploi internes à leur commune de résidence.

Solipass intègre à sa mission d'accompagnement des salariés la proposition de solutions de mobilité personnalisées pour les aider à élargir leur périmètre d'employabilité. Entre autres :

- Le prêt d'un vélo à une jeune salariée pour lui permettre de réaliser le « dernier kilomètre » en complément du train ;
- L'incitation au covoiturage entre les salariés se rendant sur un même chantier ;
- La mise à disposition de scooters.

Ces solutions, si elles sont personnalisées et adaptées aux besoins de chaque bénéficiaire, restent des solutions d'appoint ponctuelles.

Un levier complémentaire est la mise en place d'un dialogue entre les demandeurs d'emplois et les entreprises à proximité. Sur ce point, Solipass a mené un « rallye emploi » en 2019. Ce type de partenariat avec le secteur de l'emploi est particulièrement intéressant pour accompagner l'insertion des publics précaires sans les soumettre à une injonction à la mobilité.

/ Les scolaires et étudiants

La structuration de la population par grande tranches d'âges est restée stable depuis 10 ans. En 2017, la commune nouvelles des Hauts d'Anjou compte 22% de jeunes de 0 à 14 ans et 15,5% de jeunes âgés de 15 à 29 ans, ce qui est supérieur aux moyennes nationales. La mobilité des jeunes représente ainsi un enjeu crucial sur le territoire.

Une offre scolaire développée à l'origine de déplacements de proximité

La commune nouvelle des Hauts d'Anjou est équipée de 2 écoles maternelles, 8 écoles élémentaires, 2 collèges et 1 lycée technique*.

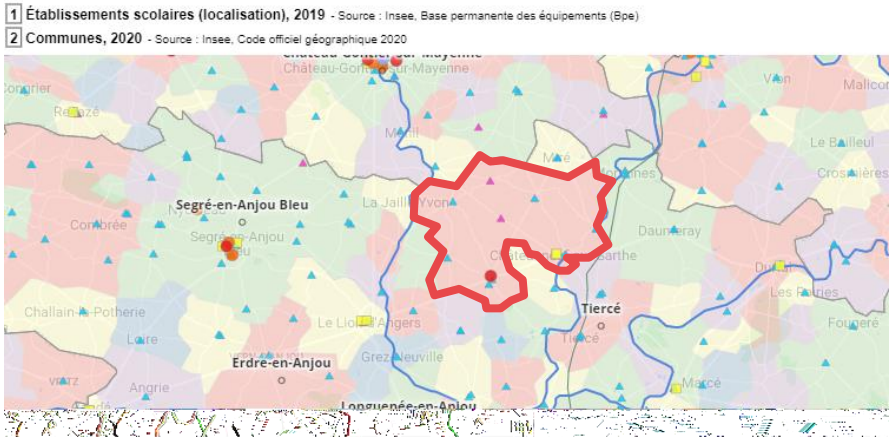
Ils attirent des élèves qui n'habitent pas uniquement sur les Hauts d'Anjou. Dépourvus de collège, Etriché et Tiercé envoient respectivement 150 et 200 élèves étudier dans les établissements de la commune nouvelle des Hauts d'Anjou.

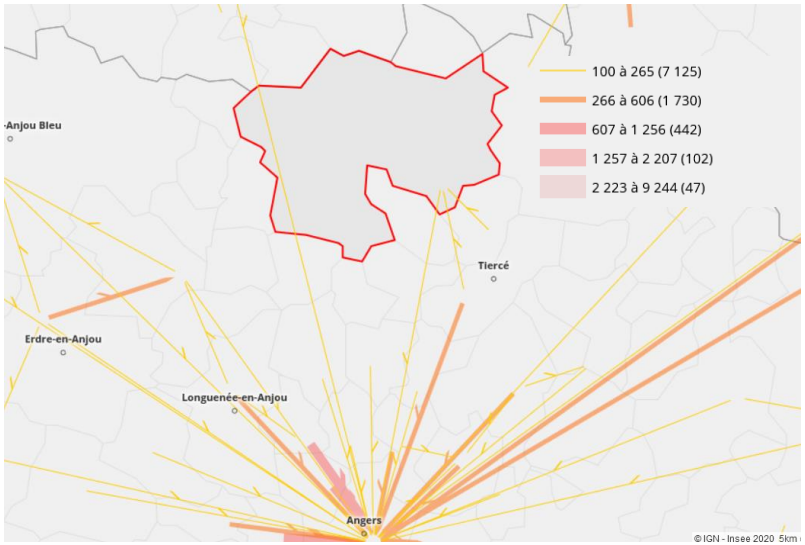
Ces établissements sont desservis par le réseau de transport scolaire proposé par Aléop (2 bus le matin, 2 bus le soir). Les scolaires se déplacent également en vélo, comme en témoigne la présence de vélos aux abords des établissements scolaires. Un pédibus est également organisé à Champigné.

La commune des Hauts d'Anjou exportent de nombreux étudiants en direction d'Angers

L'Universités d'Angers, 3ème employeur du territoire métropolitain, compte environ 25 000 étudiants répartis sur 3 campus (Saint-Serge, Santé et Belle-Beille, ainsi que deux campus délocalisés à Cholet et Saumur).

* BPE (INSEE), 2019





Base permanente des équipement, INSEE 2020
Les déplacements domicile-étude, INSEE 2017

/ Les jeunes, au-delà des déplacements domicile-études

Au-delà des déplacements domicile-études, la mobilité des jeunes est un levier essentiel à leur insertion sociale et à leur autonomie.

Or leur périmètre de mobilité est restreint et ne correspond pas à leurs besoins : ils n'ont pas le sentiment de disposer d'une offre de loisirs et d'emploi qui corresponde à leurs aspirations à l'échelle locale, mais n'ont pas non plus l'autonomie suffisante pour élargir leur périmètre d'action.

Ils demeurent en effet très dépendants de leurs parents pour leurs déplacements et ont des difficultés à s'approprier les différents modes de transport :

- Le vélo est perçu comme dangereux par les parents ;
- Les formations de l'auto-école locale ne sont pas adaptées la conduite en ville, sur les voies rapides et en rocade ;
- Le Transport à la Demande n'est accessible qu'aux personnes majeures ;
- Pour certains, le transport ferroviaire relève de l'inconnu.

Le Point Info Jeunesse a mis en place un système de navette pour favoriser la participation aux activités proposées.

Plusieurs pistes d'action ressortent des échanges avec les acteurs locaux :

- La mise en place d'une flotte de scooters ;
- L'incitation des jeunes à acquérir une expérience de vie à l'étranger, de manière à développer leur autonomie au quotidien ;
- L'organisation de covoiturage pour les activités sportives.

« Prendre le train ou le tram, c'est l'aventure ».
Responsable du PIJ

Les séniors : développer une information adaptée

Les séniors représentent un quart de la population des Hauts d'Anjou : près de 15% des habitants ont entre 60 à 74 ans et près de 10% ont plus de 75 ans. Cela se traduit par des pratiques et des besoins de mobilité spécifiques.

L'étude du gérontopôle note deux enjeux dans l'accompagnement à la mobilité de publics séniors : informer et éduquer. En effet, on note un foisonnement d'initiatives à destination des personnes âgées : le chéquier « Sortir plus », destiné à financer des déplacements pour les personnes de plus de 75%, la possibilité d'être réorienté vers le CLIC qui propose des alternatives à la voiture en cas de perte d'autonomie, les services locaux de transport solidaire, etc.

Mais l'essor du numérique dans le secteur de la mobilité, avec lequel les séniors sont parfois peu familiarisés, la complexité du système d'acteurs et la multiplicité des initiatives de transport solidaire non articulées dans une stratégie d'ensemble sont autant de facteurs qui freinent la mobilité des personnes âgées.

Ainsi le dispositif des chéquiers « Sortir plus », très peu mobilisé, est un symbole du « non recours » plus largement constaté chez les personnes âgées.

Nota bene : L'appropriation des outils numériques par les séniors est un sujet identifié par la CCVHA : le CIAS organise des ateliers numériques dans cet objectif.

« Avec l'âge je perds mon équilibre et je vois beaucoup moins bien. Un jour j'appelle mon fils et je lui dis que j'ai du mal à évaluer les distances quand je suis en voiture. Le même jour, je n'ai pas fait attention et je suis rentrée dans la voiture qui était devant moi. Depuis, mes enfants ne souhaitent plus que j'utilise la voiture alors ils l'ont vendue ».

Habitante de 77 ans

/ Les touristes : un public cible pour l'attractivité des Hauts d'Anjou

Alors qu'aujourd'hui, l'attractivité touristique des Hauts d'Anjou est en perte de dynamisme, l'offre d'hébergements et de restaurants sur le territoire était plus riche il y a quelques années. L'offre a diminué et les pratiques de consommation touristique ont évolué.

Néanmoins, la commune des Hauts d'Anjou bénéficie d'un potentiel touristique notable concentré dans les communes déléguées de Champigné, Contigné, Châteauneuf et Brissarthe :

- Quelques gîtes et chambres d'hôtes, hôtels, accueil de camping-car
- Des activités : golf, ferme équestre, activités de pêche
- Quelques restaurants, présents sur certaines communes déléguées seulement et aux horaires d'ouverture non adaptés aux touristes (souvent fermés le samedi soir, dimanche et lundi soirs)
- Un point fort : la navigation sur la Sarthe via la location de bateaux et des activités sur l'eau. Néanmoins, le déploiement des activités sur cette zone, est limité du fait des bords de la Sarthe localisés en zone inondable. Des points d'intérêt à fort potentiel : la Maison de la Rivière (non exploitée actuellement), ainsi que plusieurs manoirs et petits châteaux (pas encore ouverts à la visite).

Une clientèle touristique variée captée par la voiture

- Une clientèle excursionniste de courte durée ;
- Une clientèle étrangère qui pratique l'itinéraire fluviale et cyclable ;
- Une clientèle familiale qui apprécie les ballades cyclables sur des itinéraires sécurisées et dans le Bois de la Jeunerie à Brissarthe ;
- Une clientèle de niche moins représentée : attirée par les bords de Loire et les établissements hôteliers étoilés (Champigné), elle consomme peu en local ;
- Une clientèle commerciale
- Une clientèle locale, composée de retraités à la recherche de ballades à vélo en plein air en dehors des axes routiers.

Les touristes se déplacent principalement en voiture, ou camping-car. La pratique du vélo est appréciée mais restreinte aux déplacements de proximité. Les touristes ne profitent pas de la gare SNCF d'Etriché et ne considèrent pas l'offre de transports en commun local, qui pourrait pourtant permettre de relier certains étapes touristiques.

La pratique du cyclotourisme sur les Hauts d'Anjou est limitée par manque d'itinéraires balisés et de signalisations dédiés.
Le projet de voie verte le long de la Sarthe, en réflexion depuis 20 ans, représenterait un atout pour le territoire à travers le fluvestre (fluvial + activités sur le fluvial). Ce projet s'inscrit pleinement dans la démarche de développement touristique des Hauts d'Anjou.

L'office de tourisme de l'Anjou Bleu a une antenne à Châteauneuf-sur-Sarthe, et est présent sur le marché de Châteauneuf le vendredi depuis juin 2019.

Office de tourisme sur le marché de Châteauneuf-sur-Sarthe le vendredi. Source : Auxilia

Anjou Tourisme

/ Sources

Le diagnostic repose sur la mobilisation de ressources documentaires et sur un travail de terrain (entretiens acteurs et usagers, microtrottoirs). Ces sources sont détaillées ici.

Sources documentaires

- Aléop, consulté le 7 septembre 2020. URL : https://aleop.paysdelaloire.fr/maine-et-loire
- BPE, INSEE, 2019
- Enquête BMO, Pôle Emploi, 2020
- France Vélo Tourisme, consulté le 10 septembre 2020. URL : https://www.francevelotourisme.com/itineraire
- Google Trafic, consulté le 12 septembre 2020
- INSEE MOBPRO, 2015
- Mobilités des personnes âgées dans les Pays de la Loire en 2020, Gérontopôle, Région Pays de la Loire, 2020
- MSA Maine-et-Loire, 2020. Consulté le 14 septembre 2020. URL : https://maineetloire.msa.fr/lfy/web/msa-de-maine-et-loire/voitur-ages-du-haut-anjou
- Portrait de territoire CCVHA, AURA 2018
- Recensement INSEE, 2017
- SCOT Anjou Bleu, 2017
- SDAASP Maine et Loire, avril 2018

Entretiens acteurs

- Vincent BOSSE, Chargé de mission transport solidaire, CC des Vallées du Haut d'Anjou
- Nathalie VOISIN, directrice du Point Info Jeunesse, Châteauneuf
- Alexandre PLEURDEAU, chargé de mission DD, Conseil Départemental du Maine-et-Loire
- Michel POMMOT, élu en charge de l'économie, Hauts d'Anjou
- Laurent CORTIGUERA, chargé relation client TER Sarthe et Mayenne, SNCF
- Philippe BLIGUET, directeur Solipass
- Florence DELEPINE, chargée de projet itinérance, Office du tourisme de l'Anjou Bleu
- Christian FROMENTIN, président du Cyclo-Club de Châteauneuf

Entretiens et microtrottoirs usagers

- Un habitant actif puis retraité
- Une habitante de 77 ans
- Un actif angevin travaillant à Châteauneuf
- Des utilisateurs de Voitur'âges (entretien embarqué)
- Un cycliste « du dimanche »
- Une salariée