

# ÉTUDE DE CAS

## *Communauté de communes du Haut Val de Sèvre*

À travers ce document, étudions comment un territoire rural peut **sortir de la dépendance à la voiture individuelle** et **proposer des solutions vers une mobilité du quotidien durable** pour toute la population.

Mobilité du quotidien et manière de vivre sont intimement liées. **Agir pour une mobilité durable, c'est aussi construire un mode de vie cohérent au regard des enjeux environnementaux et sociaux.** Au delà de la réflexion sur les modes de transport, on s'interrogera sur ce qui motive les déplacements et sur la construction d'une mobilité plus sobre.

Cette étude nécessite plusieurs étapes : il s'agit dans un premier temps de **comprendre la manière dont la population habite le territoire** et de quantifier les pratiques de déplacements avec leurs contraintes et enchaînements. On identifie alors les enjeux que l'on souhaite résoudre puis on fixe les objectifs associés, chiffrés. **C'est l'objectif de ce document.**

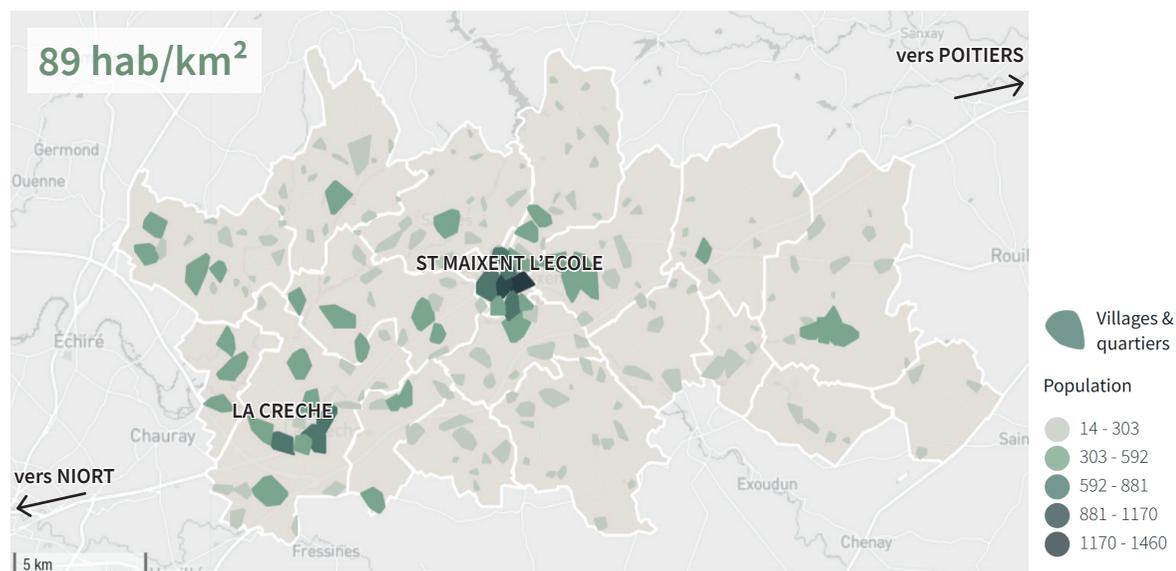
Ensuite, on évalue l'impact qu'auraient certaines actions afin de **construire une stratégie cohérente** au regard des objectifs fixés, et de long terme. Cette étape fera l'objet d'un second document à venir.

# DIAGNOSTIC - DESCRIPTION DU TERRITOIRE

## UN TERRITOIRE ENTRE VILLES ET CAMPAGNE

Le Haut Val de Sèvre (HVDS) est une communauté de communes du nord de la Nouvelle Aquitaine. Elle assure la **compétence mobilité depuis juillet 2021**.

C'est un territoire rural (89 hab/km<sup>2</sup>) à deux facettes : l'ouest du territoire est dans l'aire d'attraction de la ville de Niort mais l'est est hors attraction urbaine. Par ailleurs, si un tiers de la population est concentré dans les villes de La Crèche et St Maixent l'Ecole, le reste se disperse en de **nombreux villages et hameaux**. On note que le territoire est concentré autour d'un axe routier structurant Niort - Poitiers sur lequel se trouvent les villes de **St Maixent et La Crèche qui regroupent la plupart de la population et des activités**.

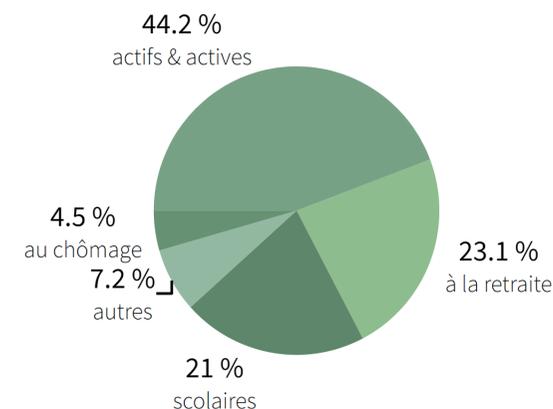


Densité de population du Haut Val de Sèvre

## POPULATION

**30 803 personnes réparties en 12 636 ménages habitent le territoire**. La répartition par profil de population est très similaire à celle de la moyenne nationale.

On note cependant **une population plus vieillissante à l'est du territoire**. Cette zone est moins dense et plus rurale. Elle est aussi plus éloignée des lieux de vie.



Profil de la population du Haut Val de Sèvre

# DIAGNOSTIC - DESCRIPTION DU TERRITOIRE

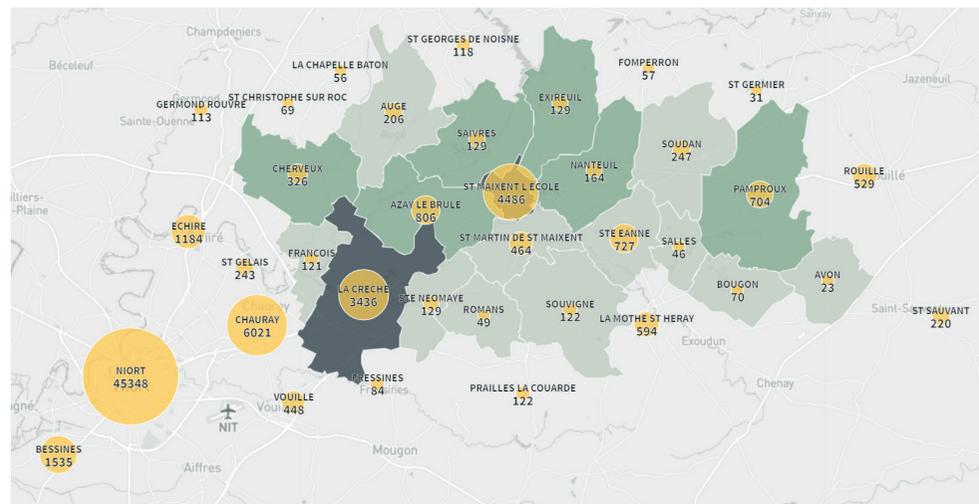
## UN TERRITOIRE DYNAMIQUE AUTOUR DE PÔLES

Les déplacements sont motivés par la réalisation d'une activité au lieu de destination. Étudier comment les lieux de vie se répartissent sur le territoire et comprendre les modes de vie des habitant·es est indispensable pour déterminer la manière dont la population habite le territoire. <sup>(1)</sup>

Les lieux d'emploi constituent des destinations principales qui orientent les habitudes de déplacements. Dans une moindre mesure, les écoles polarisent les trajets. Attention à ne pas négliger les autres motifs de déplacements : ici 30% des déplacements sont effectués pour le travail, contre 27% pour les achats et loisirs. C'est d'autant plus vrai que la voiture constitue un système de déplacement à part entière, ainsi les pratiques sont liées.

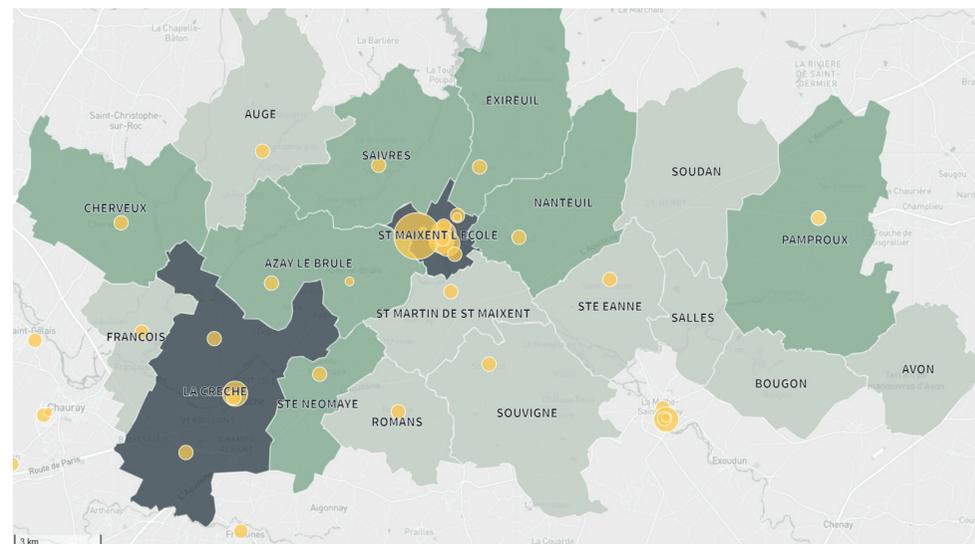
### EMPLOI

Avec **13 000 emplois pour 13 600 actifs et actives**, le territoire est dynamique et quasiment à l'équilibre. On compte notamment des emplois concentrés dans les **zones d'activité de La Crèche et St Maixent**, qui comblent le déficit d'emplois dans les communes périphériques. À l'extérieur du territoire, le bassin d'emploi niortais a une forte influence.



### ÉDUCATION

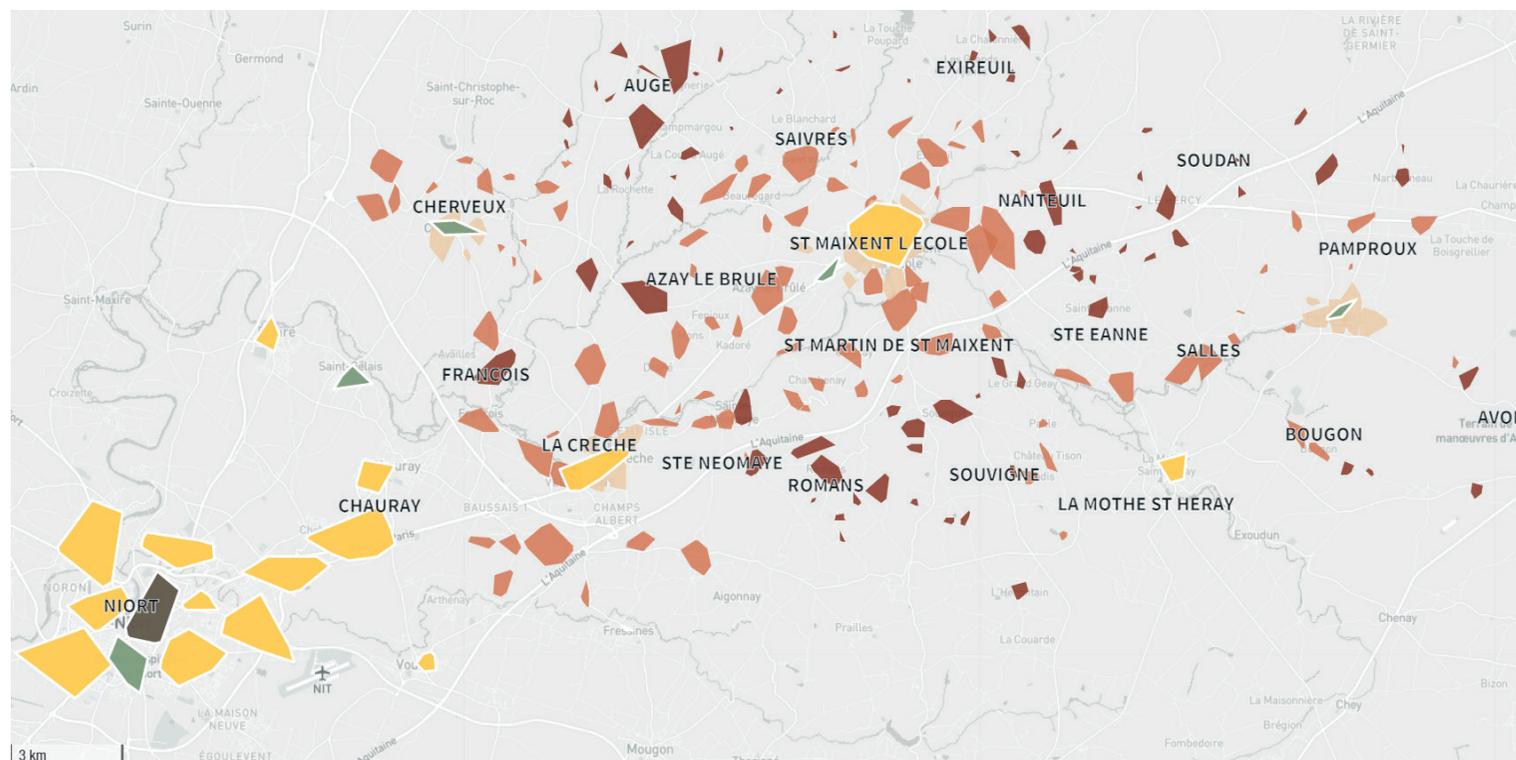
Les écoles élémentaires assurent un maillage fin qui permet à quasiment tous les élèves de primaire d'être à moins de 5km de leur école. Sinon, un ramassage scolaire est organisé par la région pour tous les élèves.



# DIAGNOSTIC - DESCRIPTION DU TERRITOIRE

## UN ACCÈS INÉGAL AUX COMMERCE ET SERVICES

Au-delà des motifs professionnels et scolaires, la mobilité s'organise autour de zones qui polarisent la vie du quotidien en regroupant une offre de commerce et services. On distingue ici trois niveaux. Le premier, dit de **proximité**, rassemble le **nécessaire du quotidien** (petite alimentation, services de santé et administratifs). Les zones **intermédiaires** rassemblent des **commerces diversifiés**, des infrastructures sportives ou culturelles, une offre de restauration. Enfin, les zones **complètes** présentent une **offre de commerces et services dense et exhaustive**.



Villages & quartiers

- moins de 1,5 km (~15 min à pied)
- entre 1,5 et 5 km (~15 min à vélo)
- plus de 5 km

Zones de commerces & services

de proximité  
épicerie, médecin,  
école, banque/poste

intermédiaires  
supermarché, restauration,  
infrastructures sportives et  
culturelles

complètes  
commerces et services  
divers et exhaustifs

Si St Maixent l'Ecole est une zone centrale du territoire, les zones de La Crèche et Chauray polarisent le territoire à l'ouest. Cherveux et Pamproux ont des zones de proximité qui complètent la couverture avec cohérence mais des manques subsistent. Par ailleurs, la seule zone complète est Niort, très excentrée.

**18%** de la population habite à plus de 5km d'une zone de commerces & services, soit 5700 personnes. 65% en zone blanche à plus de 1,5km.

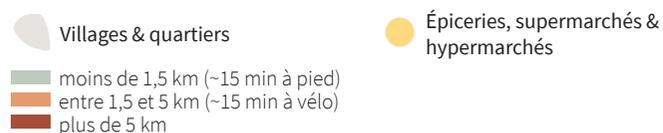
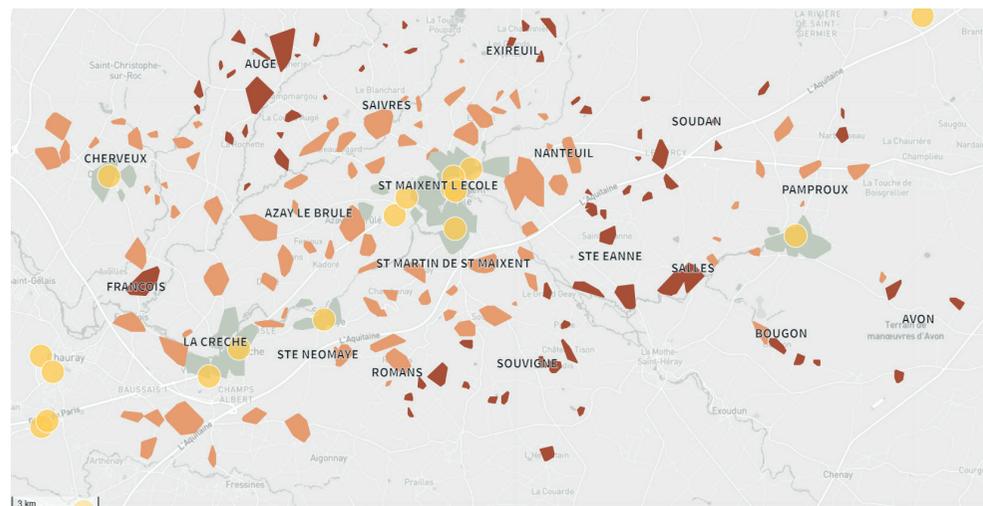
# DIAGNOSTIC - DESCRIPTION DU TERRITOIRE

## SANTÉ ET ALIMENTATION À PLUS DE 5KM POUR 13% DE LA POPULATION

La mobilité est un préalable indispensable pour accéder aux services essentiels. Plus ces services sont éloignés des personnes, plus leur accès peut être difficile en l'absence de solutions de transports. On identifie ici la population qui habite à plus de 15 minutes à pied, et à plus de 15 minutes à vélo, des commerces alimentaires et services de santé. Il faudra alors veiller à apporter des solutions de déplacements pour les personnes vulnérables éloignées. C'est un objectif de la **loi d'orientation des mobilités** qui vise à **assurer un droit à la mobilité pour toutes et tous**.

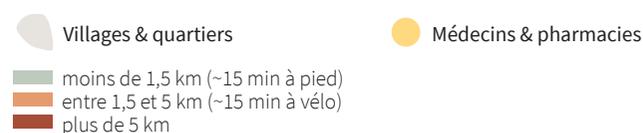
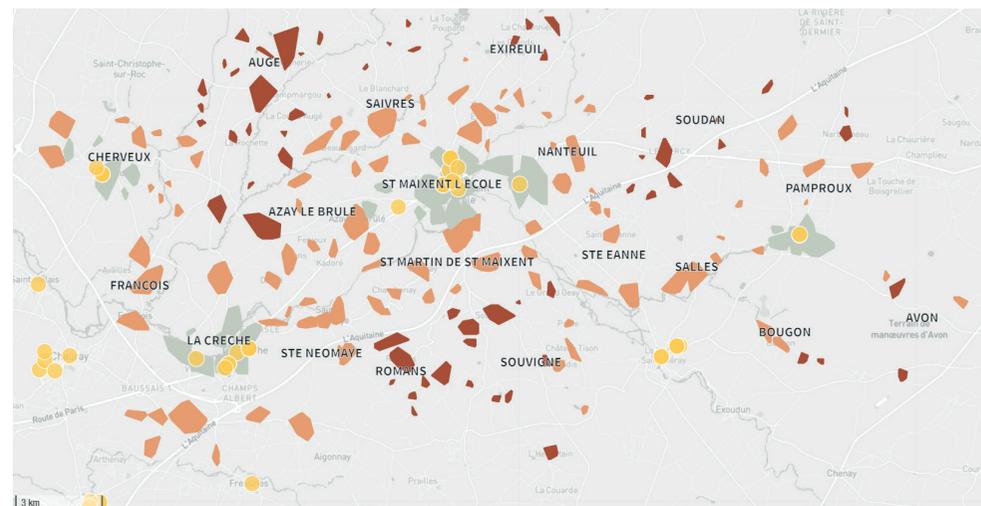
### ACHATS ALIMENTAIRES

Les supermarchés sont concentrés dans les deux villes principales au centre du territoire. Ainsi, **14% de la population se situe en zone blanche à plus de 5km d'un commerce du quotidien**, soit 4200 personnes. 54% en zone blanche à plus de 1,5km. Malgré une production locale importante, il y a encore peu d'offres de proximité en circuit court.



### SANTÉ

Une offre de santé de proximité est présente mais la couverture pourrait être plus étendue. **13% de la population se situe en zone blanche à plus de 5km d'un médecin ou d'une pharmacie**, soit 4000 personnes. 53% en zone blanche à plus de 1,5km.



# DIAGNOSTIC - OFFRE DE TRANSPORTS

## PEU D'ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le réseau routier a des ramifications très fines qui permettent à la voiture thermique d'être le mode de transport principal, avec des avantages (rapidité, confort) et des inconvénients (coût, dépendance au pétrole). D'autres solutions de déplacements sont possibles, voici l'offre existante aujourd'hui sur le territoire.

### MOBILITÉS DOUCES

Si des parkings à vélos sécurisés sont présents aux abords des gares SNCF, on compte peu d'aménagements cyclables et les pistes cyclables présentes sont principalement à vocation de loisirs.

### TRANSPORTS EN COMMUN

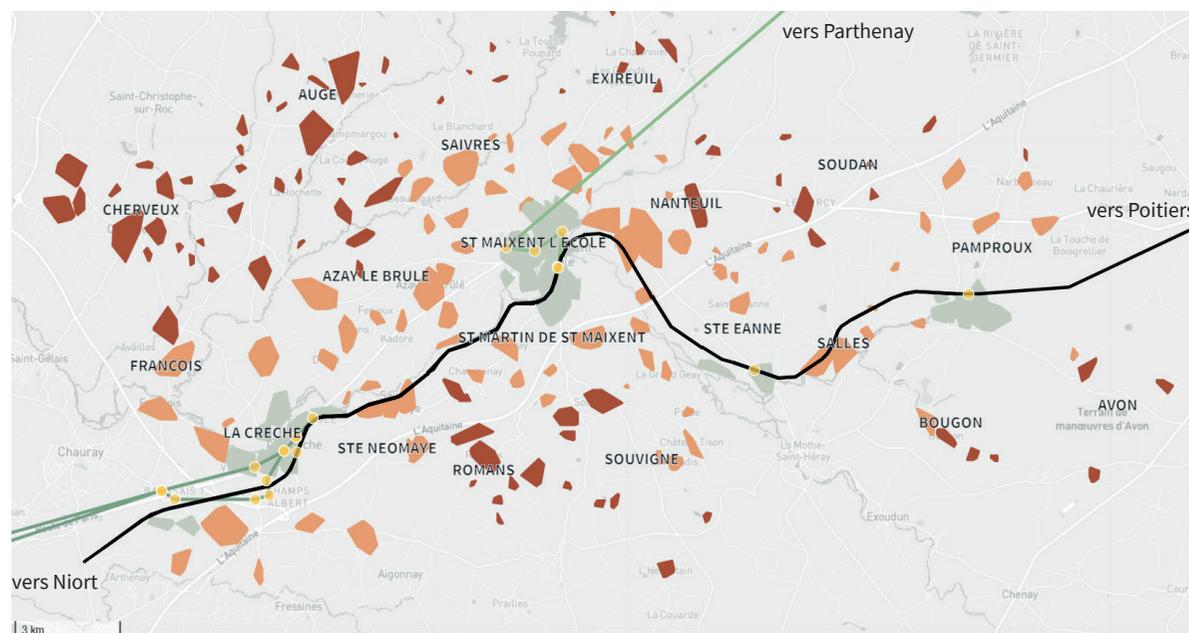
Les transports en commun sont peu nombreux, on compte deux lignes de bus avec un niveau de service moyen (4 bus/jour sur chaque ligne) et une ligne TER avec un niveau de service correct (7 trains/jour pour les plus petites gares).

Les arrêts de transports en commun couvrent faiblement le territoire, ainsi **21% de la population se situe en zone blanche à plus de 5km d'un arrêt**, soit 6000 personnes. 59% en zone blanche à plus de 1,5km. Pourtant le réseau de bus scolaire (non représenté ici) assure un service pour la totalité des élèves du territoire.

### VOITURE PARTAGÉE, VOITURE MOINS CARBONÉE

Le service de covoiturage du quotidien Bonus Drive a essayé de s'implanter sur le territoire sans perdurer. Aucun autre service n'est recensé.

On dénombre 6 bornes de recharge pour véhicules électriques, réparties entre La Crèche, St Maixent l'Ecole et Pamproux.



# DIAGNOSTIC - PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

## 86% DES KILOMÈTRES EFFECTUÉS EN VOITURE

Après avoir décrit le territoire et l'offre de transports, voici la résultante sur les pratiques de déplacement du quotidien des habitant·es du territoire.

### CHIFFRES CLÉS

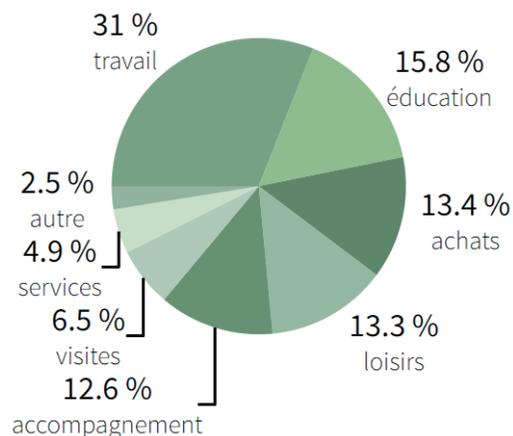
La population effectue en moyenne **105 000 déplacements/jour**.

Cela représente **3,45 déplacements/jour/personne** (contre 3,06 pour la moyenne nationale), pour un temps moyen de 63 min/jour/personne (moyenne nationale 62 min).

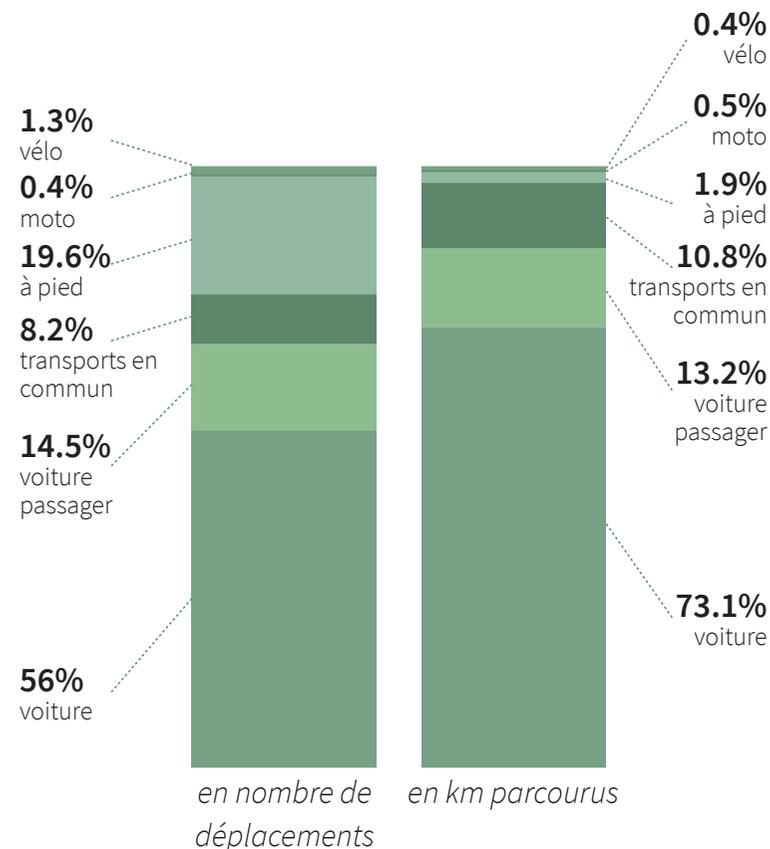
La voiture cumule 70% des déplacements en nombre, mais les km parcourus sont davantage représentatifs des pratiques, voir ci-contre.

**32km** sont parcourus **par personne chaque jour**, dont **86% en voiture**.

La part des transports en communs provient principalement des transports scolaires. Les modes doux sont marginaux.



Répartition par motif  
*en nombre  
de déplacements*



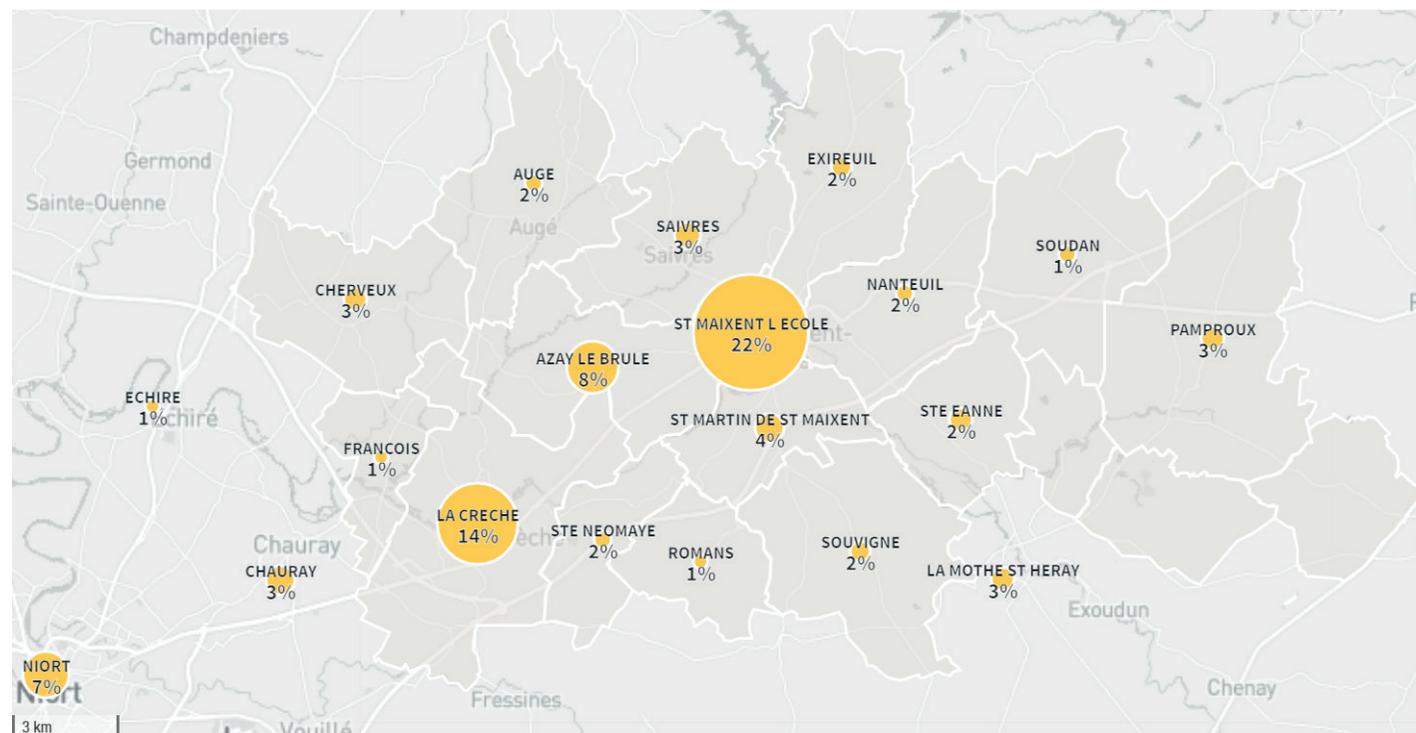
Répartition modale

# DIAGNOSTIC - PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

## ST MAIXENT L'ECOLE CONCENTRE LES DÉPLACEMENTS

Où se déplacent les habitant-es ?

On décrit ici les déplacements de la population selon les communes de destination. On exclut les trajets de retours au domicile, ainsi que les trajets ayant comme motif «accompagnement» ou «autre».



| vers                    | part en nb de déplacements | part des km parcourus | part des émissions de GES |
|-------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------------------|
| ST MAIXENT L'ÉCOLE      | 22%                        | 15%                   | 13%                       |
| LA CRÈCHE               | 14%                        | 8%                    | 7%                        |
| NIORT                   | 7%                         | 15%                   | 16%                       |
| AZAY-LE-BRULE           | 8%                         | 3%                    | 3%                        |
| ST MARTIN DE ST MAIXENT | 4%                         | 2%                    | 2%                        |

Principales destinations des déplacements

**72%** des trajets sont internes au territoire.

**St Maixent l'École et La Crèche**, par leur offre de commerces et services, et leur place au centre du territoire, **sont les destinations de plus d'un tiers des déplacements.**

Pourtant, par son offre d'activités complète et la présence de nombreux emplois, Niort concentre une partie des trajets à l'extérieur du territoire. Par son éloignement, **c'est la destination qui engendre la plus grande part des émissions de GES.**

# DIAGNOSTIC - PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

## SE RENDRE AU TRAVAIL, DES DISTANCES IMPORTANTES EN VOITURE

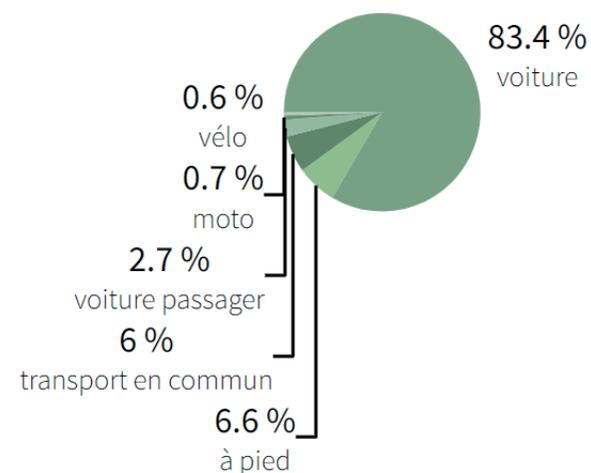
### FOCUS SUR LES TRAJETS DOMICILE - TRAVAIL

La distance moyenne des trajets domicile-travail est de **23km/jour/personne**. La voiture est le mode de déplacement privilégié et représente 86% des déplacements. À noter qu'à Saint Maixent l'Ecole, un tiers des personnes ayant un emploi se rend au travail à pied, soit environ 1000 personnes.

Les trajets domicile-travail peuvent être chaînés, c'est à dire qu'ils incluent des points d'arrêt pour d'autres motifs (aller chercher les enfants à l'école, faire une course, ...) ce qui rend plus difficile le report modal. Ici, **73% des trajets sont directs**, et parmi eux, 34% sont inférieurs à 7km. Si ce chiffre paraît présenter un potentiel de report modal vers le vélo important, il faut aussi noter que **les trajets directs de moins de 7km représentent seulement 5% des émissions de GES pour le motif travail**. Il ne faut pas négliger des solutions de report modal pour les longues distances.

|                   |                 | <i>part en nb<br/>de déplacements</i> | <i>part des<br/>émissions de GES</i> |
|-------------------|-----------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| trajets directs   | inférieur à 7km | 25%                                   | 5%                                   |
|                   | supérieur à 7km | 48%                                   | 73%                                  |
| trajets indirects | inférieur à 7km | 14%                                   | 3%                                   |
|                   | supérieur à 7km | 13%                                   | 19%                                  |

Répartition des trajets domicile-travail



Répartition modale des trajets domicile-travail en nombre de déplacements

Il est à noter que **43%** des personnes en activité sont «cadres & professions intellectuelles supérieures» ou «professions intermédiaires» ce qui correspond au **maximum des actifs & actives que l'on peut considérer à potentiel de télétravail**.

# DIAGNOSTIC - PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

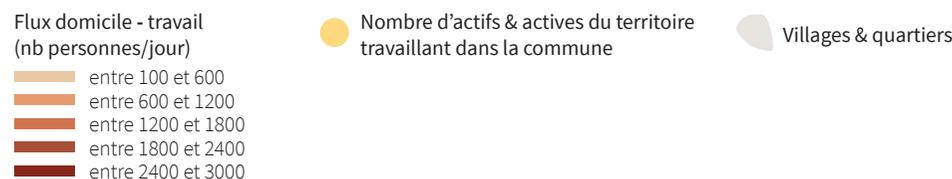
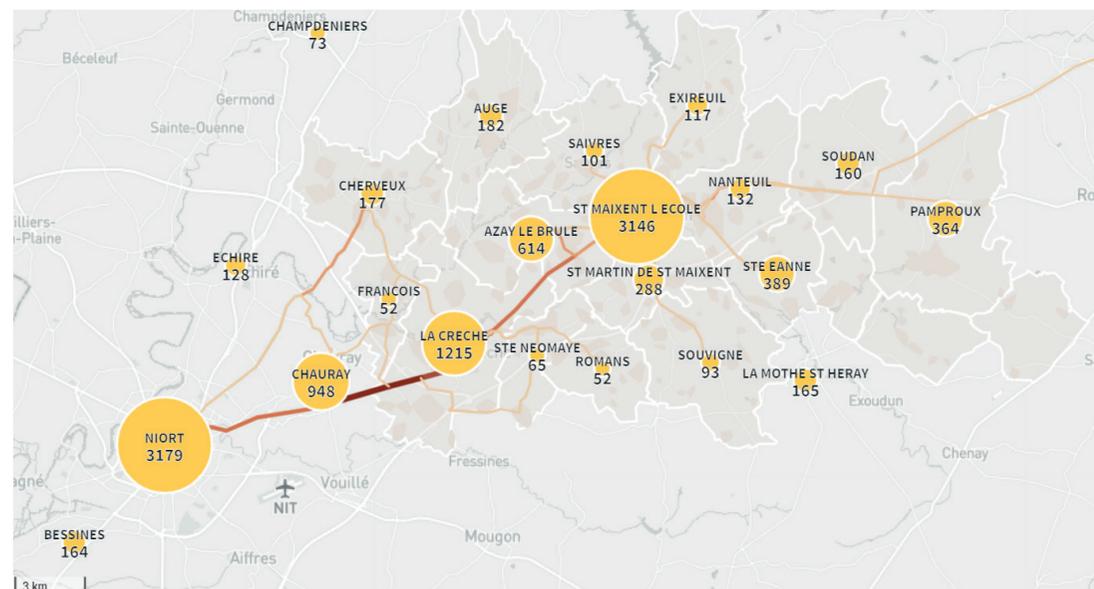
## NIORT CONCENTRE LES EMPLOIS À L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE

### FOCUS SUR LES TRAJETS DOMICILE - TRAVAIL

Pour évaluer des solutions de report modal sur les longues distances, on étudie les lieux d'activité de la population et les flux résultants.

Niort attire plus de 3000 actifs & actives à l'extérieur du territoire chaque jour (13 km depuis La Crèche, 23 km depuis St Maixent l'Ecole), les déplacements vers cette destination sont à l'origine de **20% des émissions de GES pour les trajets domicile-travail**.

Les trajets domicile-travail vers Niort depuis La Crèche, St Maixent l'École et Azay le Brulé concentrent **12% des émissions de GES** sur l'ensemble des trajets domicile-travail. Ces villes sont regroupées sur un même axe et cumulent un flux de **1500 personnes chaque jour**.



| vers               | part en nb de déplacements | part des émissions de GES |
|--------------------|----------------------------|---------------------------|
| NIORT              | 15%                        | 20%                       |
| ST MAIXENT L'ÉCOLE | 21%                        | 12%                       |
| LA CRÈCHE          | 10%                        | 6%                        |
| CHAURAY            | 7%                         | 6%                        |
| POITIERS           | 2%                         | 4%                        |

Répartition des principaux trajets domicile-travail par destination

| provenances des trajets vers Niort | flux de personnes/jour | part en nb de déplacements | part des émissions de GES |
|------------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|
| LA CRÈCHE                          | 1026                   | 32%                        | 40%                       |
| SAINT MAIXENT L'ÉCOLE              | 285                    | 9%                         | 16%                       |
| CHERVEUX                           | 393                    | 12%                        | 10%                       |
| AZAY LE BRULÉ                      | 232                    | 7%                         | 9%                        |
| FRANÇOIS                           | 175                    | 6%                         | 5%                        |

Répartition des principaux trajets domicile-travail vers Niort par provenance

# DIAGNOSTIC - ENJEUX

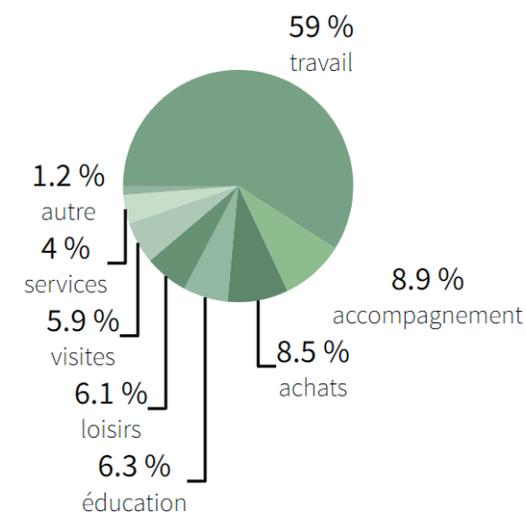
## LA MOBILITÉ, UN SUJET AUX ENJEUX TRANSVERSES

### ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les déplacements du quotidien de la population du HVDS engendrent des émissions de gaz à effet de serre à hauteur de **52 000 tCO<sub>2</sub>eq/an, soit 1,7 tCO<sub>2</sub>eq/an/personne**. D'après le Plan Climat Air Energie Territorial, cela représente 13% des émissions totales du territoire (400 000 tCO<sub>2</sub>eq en 2016).

**Les trajets domicile-travail sont responsables de la majorité des émissions**, il s'agira d'un axe de réflexion principal, sans toutefois oublier les autres motifs car encore une fois, les pratiques sont liées.

Les transports sont aussi responsables d'autres nuisances environnementales (émissions de polluants atmosphériques, impact sur la biodiversité, ...) qui ne seront pas traitées dans cette étude.



Répartition par motif des émissions de gaz à effet de serre

### ENJEUX ÉCONOMIQUES

Selon l'INSEE, les **frais moyens de véhicule par ménage** sont de **2700€/an** (achat net, entretien, assurance) <sup>(2)</sup>. A cela s'ajoute **145€/mois** de carburant dus à la distance moyenne importante effectuée sur le territoire. Face à ces dépenses importantes, on dénombre **1800 ménages en situation de précarité énergétique mobilité** <sup>(3)</sup>, soit 14% des ménages du territoire.

A l'échelle du territoire, la facture énergétique carburant s'élève à **22M€/an**. Il s'agit d'un flux financier sortant du territoire à hauteur du tiers du budget annuel 2021 du HVDS. Mettre en place des mobilités durables est une opportunité pour injecter une partie de ce flux dans l'économie locale et ainsi créer de la valeur pour le territoire (emplois, attractivité, cadre de vie)<sup>(4)</sup>.

### ENJEUX SOCIAUX

Face à cette dépendance à la voiture, les personnes n'en possédant pas se retrouvent isolées. On dénombre **1100 ménages sans véhicule** (soit 8% des ménages du territoire) ce qui représente 1400 personnes dont 800 sont à la retraite.

Par ailleurs, les personnes ne pouvant pas conduire sont elles aussi dépendantes, il s'agit principalement des jeunes et des personnes âgées. Il en résulte des **«trajets taxis» qui représentent 13% des déplacements**. On dénombre 2700 jeunes entre 11 et 17 ans que l'on peut considérer autonomes dans leurs activités mais non conducteurs.

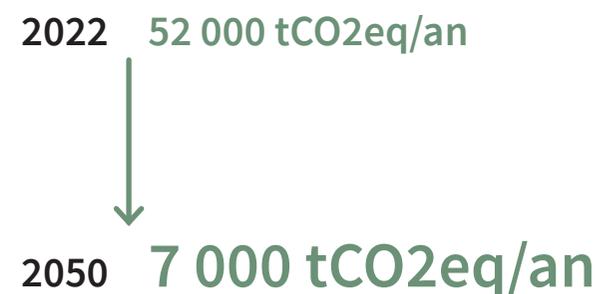
# OBJECTIFS

## ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Plusieurs enjeux ressortent, ils peuvent être priorisés selon les volontés politiques du territoire. Dans le cadre de cette étude, on se concentre sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'atténuation de l'isolement des personnes. Fixer des objectifs associés à ces enjeux permet de définir un cap et de construire une stratégie cohérente sur le long terme.

### REDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

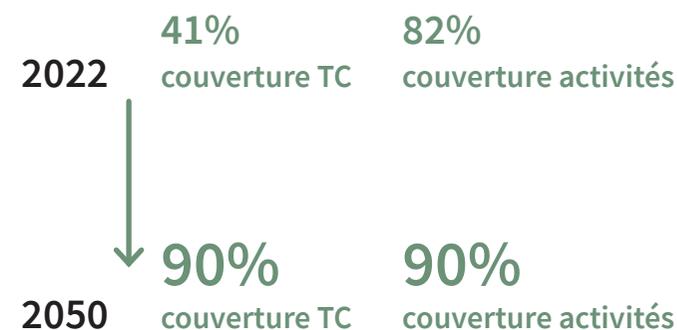
L'objectif fixé dans le PCAET établi en 2019 est de réduire les émissions du transport de 86% en 2050. Le bilan est de 52 000 tCO<sub>2</sub>eq en 2022, cela revient donc à atteindre 7 000 tCO<sub>2</sub>eq en 2050. Depuis, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) vise une décarbonation nette totale des transports à l'horizon 2050. À l'échelle du territoire et par soucis de cohérence, on retiendra l'objectif fixé dans le PCAET.



### ATTÉNUER L'ISOLEMENT DES PERSONNES

On caractérise l'isolement en lien avec la dépendance à la voiture. Les personnes isolées sont celles qui ne peuvent pas conduire mais qui n'ont d'autre solution que la voiture pour accéder à leurs activités. On distingue trois profils principaux dans cette situation : les personnes âgées n'étant plus en capacité de conduire, les jeunes autonomes dans leur activité (plus de 11 ans) mais n'ayant pas de permis et les personnes en situation de précarité énergétique, pour qui la voiture est trop chère.

Réduire l'isolement consiste alors à proposer une offre de services accessibles par des transports collectifs ou des modes doux. On retiendra donc deux indicateurs : la part de la population à moins de 1,5km d'un arrêt de transport en commun (couverture TC) et la part de la population à moins de 5km d'une zone de commerces et services (couverture activités). Pour cette étude on propose de fixer un objectif de couverture à 90%.



# STRATÉGIE

## À VENIR

Quels sont les leviers d'actions pour atteindre les objectifs fixés ? Il est essentiel de construire une stratégie cohérente par rapport aux objectifs fixés. On étudiera alors trois axes stratégiques en prenant soin d'estimer leurs impacts :

1. Réduire les distances et développer des **services de proximité**
2. Donner une place au **vélo, en intermodalité** avec les transports en communs (bus et train)
3. Mettre en place des **lignes de covoiturage** et du **transport à la demande**

Cela fera l'objet d'un second document ultérieur.

## NOTES

La communauté de communes du Haut Val de Sèvre est indépendante de cette étude.

Les cartographies interactives sont disponibles [à ce lien](#).

## SOURCES & MÉTHODOLOGIE

Les données présentées, sauf mention, sont issues d'un outil de modélisation basé sur les [travaux de recherche de Sebastian Hörl et Milos Balac](#). Les pratiques de mobilité concernent les habitants de plus de 5 ans un jour de semaine moyen. Les données qui alimentent le modèle sont :

- Données locales INSEE (2018)
- Recensement INSEE (2018)
- Mobilités professionnelles INSEE (2018)
- Base Publique des Equipements INSEE (2020)
- Enquête mobilité des personnes (2018/2019)
- Open Street Map (2021)
- [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) (2021)

## RÉFÉRENCES

- (1) Marie Huygue, [Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages](#)
- (2) Aire d'attraction entre 50 000 et 200 000 hab, [INSEE Budget de famille 2017](#)
- (3) GEODIP
- (4) [CLER - Transition énergétique territoriale, créatrice de valeur\(s\) et moteur de développement](#)

## CONTACT

Maël BORDAS — [bordas.mael@gmail.com](mailto:bordas.mael@gmail.com)