

Avant toutes choses, il est nécessaire de préciser que les différentes villes du territoire d'étude, Thouars, Loudun et Chinon ne vont pas évoluer de la même manière au cours du temps. La ville de Loudun est plus concernée par cette étude car elle est enclavée et n'a pas de moyen de déplacement performant.

EVOLUTION DE LA POPULATION

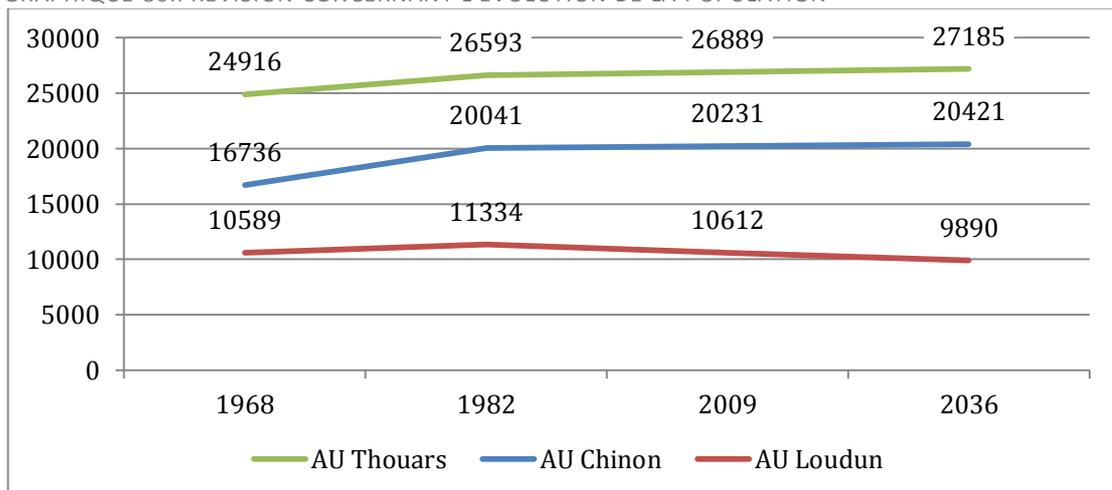
• Evolution démographique

Dans l'aire urbaine de Thouars et Chinon, la population croît et celle de l'aire urbaine de Loudun décroît. A l'échelle nationale,

SI LES TENDANCES DEMOGRAPHIQUES RECENTES SE MAINTIENNENT, LA FRANCE METROPOLITAINE COMPTERA 73,6 MILLIONS D'HABITANTS AU 1^{ER} JANVIER 2060, SOIT 11,8 MILLIONS DE PLUS QU'EN 2007. LE NOMBRE DE PERSONNES DE PLUS DE 60 ANS AUGMENTERA, A LUI SEUL, DE PLUS DE 10 MILLIONS. EN 2060, UNE PERSONNE SUR TROIS AURA AINSI PLUS DE 60 ANS. ⁷⁷

Sur les différentes villes de notre territoire, si les évolutions démographiques se maintiennent, la ville de Loudun perdra de la population contrairement aux villes de Thouars et Chinon qui se développeront.

GRAPHIQUE 86:PREVISION CONCERNANT L'EVOLUTION DE LA POPULATION



⁷⁷ Source : INSEE : Projections de population à l'horizon 2060

Le graphique ci-dessus permet d'avoir une estimation de l'évolution démographique dans les différentes aires urbaine. Cependant, comme vu dans le diagnostic, les villes-centres des aires urbaines (les villes de Thouars, Loudun et Chinon) tendent à perdre de la population alors que les villes alentours en gagnent.

- **Chinon**

Si l'on se base sur l'hypothèse que l'évolution de la population reste constante, la ville de Chinon et son aire urbaine vont gagner de la population d'ici les années 2030.

- **Thouars**

De même, l'aire urbaine de Thouars va gagner de la population. Cependant, si l'on prend en compte le fait qu'actuellement il n'y a aucune liaison directe avec les grandes villes (les lignes existent mais elles ne sont pas très performantes), la ville de Thouars risque de subir le même sort que Loudun. En effet, sans relation avec les grandes villes, elle risque de s'enclaver ou de voir partir sa population.

- **Loudun**

Sans amélioration au niveau des transports en commun, la ville de Loudun et son aire urbaine risque de perdre de la population et de s'enfermer. Elle se situe actuellement au milieu d'un territoire très mal desservi contrairement aux villes alentours (Chinon, Saumur, Poitiers).

- **Vieillessement de la population**

La France va connaître un vieillissement de la population, en effet, comme vu précédemment à partir de l'hypothèse de l'INSEE, d'ici 2060, 1/3 de la population aura plus de 60 ans.

Évolution de la population de la France métropolitaine de 1960 à 2060 (scénario central de projection)

Année	Population au 1 ^{er} janvier (en milliers)	Proportion (%) des					Solde naturel (en milliers)	Solde migratoire (en milliers)
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65-74 ans	75 ans et +		
1960	45 465	32,3	51,0	5,1	7,3	4,3	298,9	140
1970	50 528	33,1	48,8	5,2	8,1	4,7	308,1	180
1980	53 731	30,6	52,4	3,0	8,3	5,7	253,3	44
1990	56 577	27,8	53,2	5,1	7,1	6,8	236,2	80
2000	58 858	25,6	53,8	4,6	8,8	7,2	243,9	70
2007	61 795	24,8	53,8	4,9	8,1	8,5	263,9	100*
2015	64 514	24,2	51,0	6,2	9,3	9,3	201,5	100
2020	65 962	23,9	49,6	6,0	11,0	9,4	173,2	100
2025	67 285	23,5	48,4	6,1	11,1	10,9	154,1	100
2030	68 532	23,0	47,5	6,0	11,1	12,3	142,1	100
2035	69 705	22,6	46,7	5,9	11,1	13,6	120,0	100
2040	70 734	22,4	46,6	5,3	11,1	14,7	82,4	100
2050	72 275	22,3	45,9	5,6	10,2	16,0	31,9	100
2060	73 557	22,1	45,8	5,4	10,5	16,2	+ 30,6**	100

* Solde migratoire issu de la projection.

** Chiffre pour l'année 2059. Les projections s'arrêtent au 1er janvier 2060. Le solde naturel de l'année 2060, différence entre les naissances de 2060 et les décès de cette année n'est donc pas projeté.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, estimations de population et statistiques de l'état civil jusqu'en 2007 et projection de population 2007-2060.

Ce tableau récapitule l'hypothèse de l'INSEE concernant l'évolution de la population en France selon les tranches d'âge. Si on s'intéresse à l'évolution entre 2007 et 2035, on remarque que le nombre de personnes ayant moins de 20 ans diminue considérablement (on passe de 24 800 en 2007 à 22 000 en 2035). A l'inverse, la proportion des personnes de plus de 60 ans croît (on passe de 25 000 en 2007 à 36 000 en 2035). La France va connaître un vieillissement de la population considérable.

En ce qui concerne notre territoire, nous avons vu dans le diagnostic socio-économique que la part des personnes de plus de 60 ans dans les aires urbaines de Chinon, Loudun et Thouars était respectivement 26,6%, 29% et 26,3%, en comparaison ce taux est d'environ 22% en France. La population est donc relativement âgée et ce phénomène va s'accélérer dans les années à venir. Si aucun mode de transport performant n'est mis en place sur le territoire pour les scolaires, les travailleurs et les chercheurs d'emploi, ceux-ci auront tendance à quitter le territoire. Cette information est relativement vraie pour la ville de Loudun qui, comme vu précédemment, est relativement enclavée.

Par ailleurs, de jeunes habitants du Loudunais (internes du lycée Marc Godrie de Loudun, Espace Jeunes de Loudun) ont pu s'exprimer quant à leur vision sur leur avenir et celui de leur territoire. La majorité d'entre eux ont souligné le manque d'attractivité du territoire, et notamment sur le Loudunais, en expliquant qu'il leur était fréquent de se rendre sur des villes plus importantes comme Tours, Poitiers ou Angers pour combler le manque de services mais également pour se divertir. A l'heure d'aujourd'hui, peu d'entre eux désirent s'installer sur le territoire dans les années à venir, en raison d'un manque de services, d'emploi et d'un réseau de transport suffisamment important pour leur y permettre l'accès. Cette impression va ainsi dans le sens d'une perte de la jeune population du territoire.

EVOLUTION DES SERVICES

- **Chinon**

Actuellement la ville de Chinon propose de nombreux services liés notamment au tourisme. La ville de Chinon a pour projet l'extension de la ZC du Blanc Carroi au Nord de Chinon. Cependant, la liaison Thouars – Loudun – Chinon a peu d'influence sur les services de cette ville

- **Loudun**

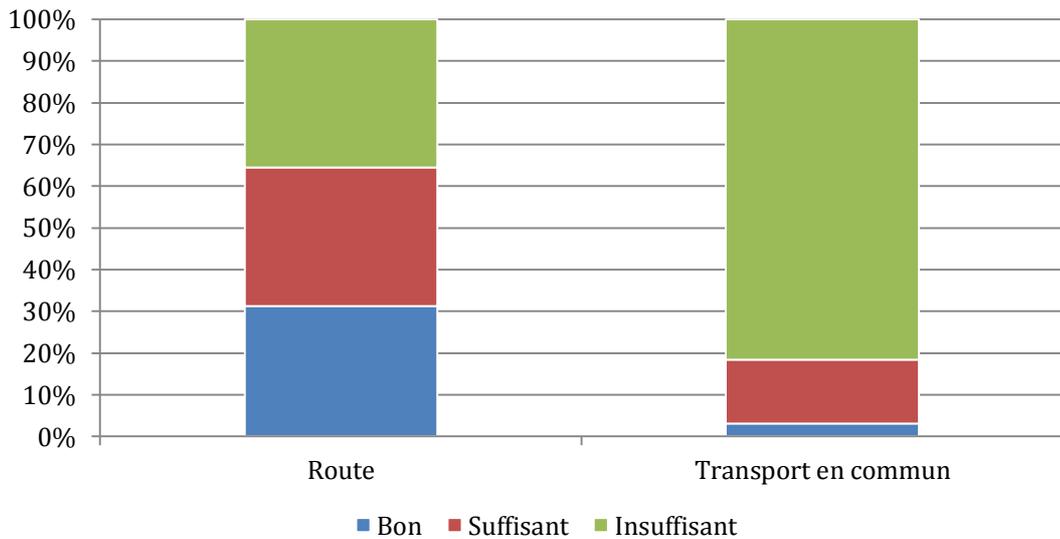
Actuellement les services proposés à Loudun sont essentiellement situés en centre-ville. Cela permet un déplacement indépendant de la voiture pour une majorité des Loudunais. Cependant, avec l'arrivée de la ZC Caréo en 2014, de nombreux commerces et services seront déplacés au Sud – Ouest de la ville. Ainsi l'éloignement des services influe sur l'utilisation de la voiture. De nombreux parkings sont prévus pour accueillir les clients, cette zone commerciale risque de concurrencer puis d'entraîner la fermeture de certains petits commerces de proximité et va inciter les habitants à prendre leur voiture pour aller faire leurs achats ce qui apparaît comme contradictoire avec la hausse du carburant.

Le Center Parcs va attirer des touristes et va permettre de développer légèrement les territoires alentours. Cependant, il va se situer sur deux petites communes ne possédant pas de transport en commun, alors bien que la majorité des touristes viennent dans ces parcs avec leur véhicule personnel, certaines personnes souhaitant y travailler seront pénalisées du fait du coût de l'essence ou de l'incapacité à se déplacer seul.

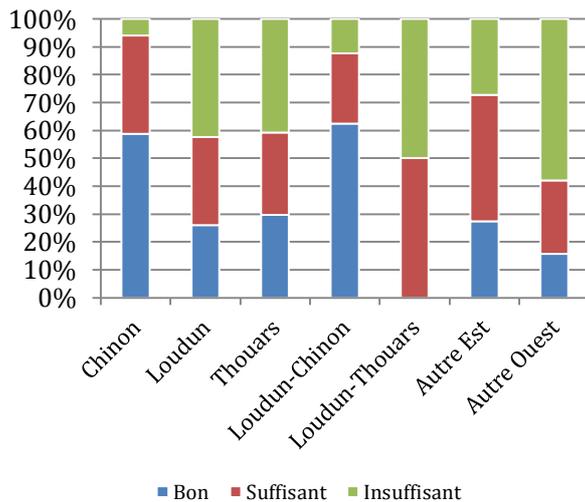
Actuellement, le nombre de logements est relativement important sur le territoire d'étude et il a augmenté de façon considérable entre 1999 et 2009 notamment à Chinon et Loudun. Si on s'appuie toujours sur l'hypothèse de l'INSEE pour les évolutions démographique, on peut en déduire que le nombre de logements vacants va augmenter sur Loudun, avec un départ de la population. De ce fait, le prix de l'immobilier risque de chuter, même si cela est contradictoire, la baisse du prix de l'immobilier va peut-être inciter certaines familles à venir s'installer à Loudun. Ce phénomène reste tout de même insignifiant face aux conséquences de l'absence de ligne et donc du départ de la population.

TRANSPORTS

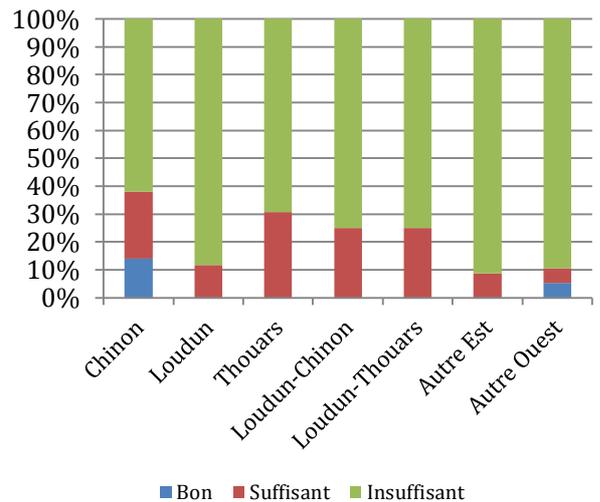
GRAPHIQUE 87 : NIVEAU DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE RESIDENCE



GRAPHIQUE 88 : NIVEAU DE DESSERTE EN INFRASTRUCTURES ROUTIERES SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE



GRAPHIQUE 89 : NIVEAU DE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN SELON LA COMMUNE DE RESIDENCE



L'enquête usager montre que la majeure partie de la population interrogée estime le niveau de desserte en transport en commun de leur commune très insuffisante (près de 82%), au

contraire du niveau de desserte en infrastructures routières qui varie fortement selon la commune de résidence des personnes interrogées.

En effet, on constate que la population de Chinon est davantage satisfaite de sa desserte routière (94% de réponses « bon » ou « suffisant ») que celles de Loudun (57%) ou Thouars (59%). Ce chiffre peut s'expliquer par la fréquentation relativement modérée de grands axes reliant Chinon aux principales villes (Tours, Loudun, Bourgueil, Saumur) à l'inverse de Loudun et Thouars dont les routes en direction de Saumur accueillent une grande part de poids lourds (plus de 1000 poids lourds par jour).

Le réseau de transport en commun est quant à lui jugé insuffisant par une grande majorité de la population interrogée. L'insatisfaction est particulièrement importante sur Loudun (88%) mais aussi par les communes Autre Est (91%) et Autre Ouest (89%)⁷⁸. Ces communes partagent la caractéristique d'un réseau de transport en commun bien moins développé qu'à Thouars et Chinon (notamment en termes de desserte ferroviaire).

Un récapitulatif de l'offre de transport existante a été effectué dans l'étude de mobilité.

- **Chinon**

Il existe un réseau de transport en commun relativement performant à Chinon avec entre autre les lignes de bus interurbain et la ligne Tours – Chinon. Cette ville est bien desservie, cependant, il existe un risque pour que Chinon se transforme à long terme en cité dortoir, notamment avec la liaison Tours - Chinon. En effet, de nombreuses personnes travaillent sur Tours et viennent habiter à Chinon pour la qualité de vie ou les prix de l'immobilier moins élevés.

- **Thouars**

Le réseau de bus de la communauté de commune de Thouars reste limité. En effet, bien que celui-ci dessert une grande partie du territoire communal, il n'est effectif que les jours de marché (mardi et vendredi), avec un unique aller-retour sur chacun des 14 circuits. Le Transport à la Demande intercommunal est en revanche bien plus fonctionnel. Desservie par la ligne ferroviaire La-Roche-sur-Yon – Tours, la ville de Thouars est aujourd'hui davantage tournée vers Saumur-Tours que vers Bressuire en raison des importantes différences de fréquentation entre les deux directions.

- **Loudun**

Loudun est très mal desservi par les transports en commun. Il existe quelques lignes de car notamment vers Poitiers, Châtellerauld ou vers Chinon et Thouars mais elles sont peu efficaces et peu adaptées à la population. En effet, les personnes touchées par ce réseaux de bus sont les scolaires, les horaires ne conviennent pas aux travailleurs ou aux personnes âgées par exemple. Il est donc très difficile de se déplacer sans sa voiture à proximité de Loudun.

La ligne de car Thouars – Loudun – Chinon est en effet essentiellement fréquentée par des scolaires, il est très difficile de circuler entre ces trois villes si on ne possède pas de voiture. Cependant, bien qu'en milieu rural il existe peu d'alternative à la voiture, celle-ci va entraîner de nombreuses contraintes pour la population en raison de la hausse du coût du carburant.

⁷⁸ Voir annexe : Présentation du questionnaire

FRET

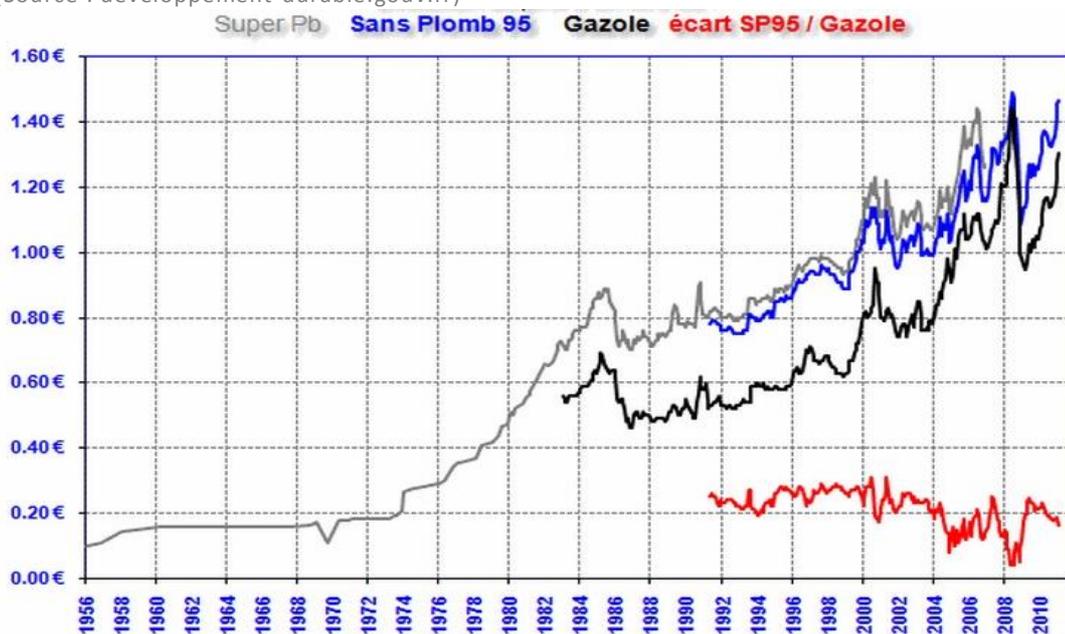
Pour le fret, la montée en puissance du transport routier se tarira avec l'augmentation du prix du gasoil (environ 2,31€ en 2020⁷⁹) mais également avec la mise en place de certaines réglementations, comme l'instauration de l'éco-redevance poids-lourds au 1^{er} octobre 2013 (redevance kilométrique sur le réseau routier national non concédé et dont le taux est compris entre 0,025€ et 0,20€ par kilomètre). Cela risquera de mettre en péril les petites et moyennes entreprises qui verront leurs frais de livraison augmenter sans pouvoir les contrôler. Ce sera également le cas des agriculteurs et des coopératives agricoles devant renoncer à certains contrats sous contraintes de coûts.

La desserte routière des territoires qui ne sont pas connectés à des modes de transport autre que la route sera alors grandement amputée. Ce sera le cas de Loudun qui très peu desservi autrement que par la route pourrait voir ses entreprises à portée locale ou mondiale (comme Agritubel) se délocaliser à quelques kilomètres pour rejoindre des villes desservies par le train.

De plus, le budget des routes étant dans les plus importants des collectivités locales, le transport sur route abîme de façon accrue les réseaux routiers et entraînent donc un coût élevé pour la collectivité que les transporteurs ne paient pas. Ainsi, en temps de crise, et avec la paupérisation du Nord-Vienne, les infrastructures routières seront de plus en plus dures à entretenir du fait d'une redistribution par l'impôt de moins en moins importante.

EVOLUTION DU COUT DU CARBURANT

GRAPHIQUE 90 : EVOLUTION DU PRIX DES CARBURANTS ENTRE 1956 ET 2010 (€/L)
(Source : developpement-durable.gouv.fr)



⁷⁹ http://lexpansion.lexpress.fr/economie/l-essence-peut-elle-cesser-d-augmenter_283713.html

GRAPHIQUE 91 : EVOLUTION DU PRIX DES CARBURANTS DE 2007 A 2013 (CTS€/L)
(Source : developpement-durable.gouv.fr)



L'utilisation de la voiture est fortement contrainte aux variations du prix des carburants.

En France et partout dans le monde, celui-ci a subi une hausse continue et particulièrement soutenue qui a débuté avec le premier choc pétrolier en 1973 (+550% au cours des quarante dernières années).

Malgré la chute du cours du pétrole en 2008 (crise des sub-primes), la hausse est repartie de façon tout aussi spectaculaire en 2009. Au cours de ces quatre dernières années, le prix du litre de Gazole, de Sans Plomb 95 et de Sans Plomb 98 a ainsi augmenté de près de 35%. L'actuelle période de récession économique est un phénomène qui, couplé au caractère épuisable du pétrole, annonce une hausse continue du coût des carburants que les différentes actions gouvernementales ne pourront compenser.

En raison de l'actuelle dépendance des habitants de notre territoire d'étude vis-à-vis de la voiture, l'augmentation du coût de l'essence est un phénomène des plus préoccupants. Le manque de transports doux sur le territoire (et notamment de transports en commun) entraînera inexorablement une augmentation de la part des revenus consacrés au transport (actuellement supérieure à 20%). La population du territoire d'étude, marquée par de faibles revenus (notamment sur l'aire urbaine de Loudun), devrait donc éprouver de grandes difficultés à gérer ces coûts supplémentaires.

Ainsi, l'économiste Jean-Luc Ginder, membre du conseil supérieur du commerce extérieur français estime qu'en 2020 le prix de l'essence atteindra 2,72 € le litre, et 9,65€ en 2030⁸⁰. C'est pourquoi nous avons réalisé deux matrices présentant les coûts de carburant actuellement, et à l'horizon 2020.

⁸⁰ http://lexpansion.lexpress.fr/economie/l-essence-peut-elle-cesser-d-augmenter_283713.html

FIGURE 3 : MATRICES DES COUTS DE CARBURANT ET DES TEMPS DE TRAJET EN 2013 ET 2020
 (Sources : viaMichelin ; Google maps ; prix-carburant.gouv.fr ; prix au 15 mai 2013)

temps	distance	Thouars	Loudun	Chinon	Tours			
SP95	diesel							
Thouars			29,5	25,1	53,5	47,5	96	95,7
			2,92 €	1,90 €	5,47 €	3,55 €	10,62 €	6,90 €
Loudun		28,5	25,1		27	24,9	70	72,6
		2,94 €	1,96 €		2,72 €	1,81 €	7,93 €	5,28 €
Chinon		53	48,0	27	24,8		47,5	46,7
		5,68 €	3,63 €	2,77 €	1,77 €		5,55 €	3,55 €
Tours		94,5	95,1	73,35	67,0	47,5	46,8	
		10,65 €	6,87 €	7,83 €	5,05 €	5,36 €	3,46 €	

temps	distance	Thouars	Loudun	Chinon	Tours			
SP95	diesel							
Thouars			29,5	25,1	53,5	47,5	96	95,7
			5,29 €	3,39 €	9,91 €	6,34 €	19,24 €	12,32 €
Loudun		28,5	25,1		27	24,85	70	72,55
		5,26 €	3,35 €		4,87 €	3,10 €	14,20 €	9,04 €
Chinon		53	48	27	24,8		47,5	46,65
		9,93 €	6,31 €	4,84 €	3,08 €		9,70 €	6,17 €
Tours		94,5	95,1	73,35	67	47,5	46,8	
		19,23 €	12,18 €	14,13 €	8,95 €	9,67 €	0,00 €	

La population de notre territoire d'étude apparaît aujourd'hui comme relativement pauvre et se caractérise par des revenus bien inférieurs à la moyenne nationale, qui s'expliquent notamment par une grande part d'ouvriers et d'employés au sein de la population.

Ce phénomène de paupérisation est amené à s'amplifier progressivement sur le territoire, en particulier si aucune évolution n'intervient en terme de mobilité (insuffisance du réseau de transport en commun et prédominance de la voiture individuelle) :

- En raison de l'augmentation du coût du carburant, les déplacements qui aujourd'hui se réalisent essentiellement en voiture individuelle deviendront de plus en plus compliqués à réaliser si aucune solution n'est trouvée pour enrayer la raréfaction du pétrole. La part du budget à investir pour chaque ménage dans le transport (aujourd'hui supérieure à 20% pour les ouvriers, employés et professions intermédiaires) sera amenée à augmenter au détriment des autres besoins (alimentation, logement, loisirs, ...)
 - Le réseau actuel de transport en commun ne permet pas à la population active de se rendre sur son lieu de travail sauf en utilisant la voiture. Avec l'augmentation du coût de l'utilisation de la voiture, il deviendra donc de plus en plus difficile de trouver un emploi accessible (notamment en cette période de récession économique). La paupérisation de la population en devient la conséquence directe.
 - Le territoire d'étude se caractérise par une offre en enseignement supérieur particulièrement faible, notamment sur le Loudunais. De ce fait, de nombreuses personnes se voient contraintes de s'orienter vers les plus importants pôles étudiants (Tours, Poitiers, Angers...).
- Cependant, étant donné le coût pour réaliser la navette domicile-étude, de nombreux jeunes font le choix de rester sur le territoire et de se contenter de l'offre présente. Par conséquent, peu d'habitants sont formés à des formations supérieures qui engendrent des métiers à hauts revenus.
- Les jeunes ayant malgré tout opté pour une formation supérieure se heurtent au fait que peu d'emplois qualifiés se retrouvent sur le territoire (9,1% d'emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures). Ceux-ci doivent donc trouver un emploi à l'extérieur du territoire et, en raison du coût des déplacements et la faible offre en transport en commun, se voient contraints de s'installer en dehors du territoire qui perd des ménages à hauts revenus.

Le territoire Loudunais disposant de la plus faible offre en transport en commun est naturellement le plus exposé à ce risque de paupérisation. A l'inverse, le Chinonais est le plus protégé.

AVANTAGES ET INCONVENIENTS

TABLEAU 27 : MATRICE SWOT - EFFETS DU CAS N°1

		Positif	Négatif
SCENARIOS	Origine interne	<p><u>Forces</u></p> <p>Attractivité du territoire augmentée grâce au Center Parcs et aux différents projets des communes</p>	<p><u>Faiblesses</u></p> <p>Impossibilité de rejoindre le Center Parcs sans véhicule personnel</p> <p>Offre de transport en commun insuffisante, inadaptée voire inexistante (sauf pour les habitants de Chinon)</p>
SCENARIOS	Origine externe	<p><u>Opportunités</u></p> <p>Baisse du coût de l'immobilier induit par l'augmentation des logements vacants</p>	<p><u>Menaces</u></p> <p>Enclavement de Loudun</p> <p>Baisse de population dans le territoire et en particulier dans le Loudunais et le Thouarsais</p> <p>Vieillessement de la population, fortement demandeuse d'offre de transport en commun</p> <p>Fuite des salariés et des étudiants vers les grandes villes</p> <p>Paupérisation du territoire</p> <p>Augmentation du coût et taxe poids lourds du carburant entraînant une baisse du trafic fret routier</p>
SCENARIOS			