Stratégie mobilité

Pays de La Châtre en Berry

2019-2022

Table des matières

1. PRESENTATION Generale du territoire 4
1.1. Géographie et structure urbaine du territoire. 5
1.1.1. Armature Urbaine du territoire 5
1.1.2 Géographie du Pays de La Châtre en Berry 7
1.2. Contexte sociodémographique du territoire. 9
1.2.1 Evolution de la population 9
1.2.2. Le profil de la Population 10
1.2.3. Le taux de motorisation des ménages 11
1.3. Les caractéristiques économiques du territoire 13
1.3.1 Localisation des emplois et entreprises. 13
1.3.2 Les migrations professionnelles 14
2. Les conditions de deplacement 16
2.1 Structure du réseau routiers 17
2.1.1 Un territoire à l'écart des grands axes routiers 17
2.1.2 Hiérarchie des voies et sécurité routière 17
2.2 Les pôles générateurs de déplacement 21
2.2.1 Les établissements scolaires 21
2.2.2 L'offre de soins 22
2.2.3 Les zones d'activités économiques 22
2.3 L'offre en transport au Pays de La Châtre en Berry 24
2.3.1 L'offre en transport au Pays de La Châtre en Berry 24
2.3.1 Les parts modales. 29
3. Les pratiques de mobilité : retour sur l'etude mobilité de 2019 31
3.1 L'enquête mobilité réalisée en 2019 32
3.2 L'enquête auprès des habitants 33
3.2.1 Le profil des habitants : 33
3.2.2 Le lieu de vie des habitants 34
3.2.3 De nombreuses difficultés d'accès 35
3.2.4 La mobilité au quotidien 36
3.2.5 Un budget important consacré aux déplacements 36
3.2.6 Entre 2 et 4 déplacements quotidiens 37

3.2.7 La voiture, mode de déplacement ultra dominant 37
3.2.8 La Châtre, pôle attractif générateur de déplacement à l'échelle du Pays de La Châtre en Berry 38
3.2.9 Des solutions pour faciliter les déplacements et réduire les besoins en mobilité. 38
3.2 L'atelier mobilité. 39
3.2.1 Encourager aux mobilités alternatives avec peu de financements publics 40
3.2.2 Réduction des coûts liés à la mobilité 41
3.2.3 Réduction des distances à parcourir : 41
3.2.4 Mieux faire connaître et sensibiliser aux mobilités alternatives : 41
3.3 Le groupe de discussion 42
3.4 Le séminaire d'élus. 44

1. PRESENTATION GENERALE DU TERRITOIRE

1.1. Géographie et structure urbaine du territoire.

1.1.1. Armature Urbaine du territoire

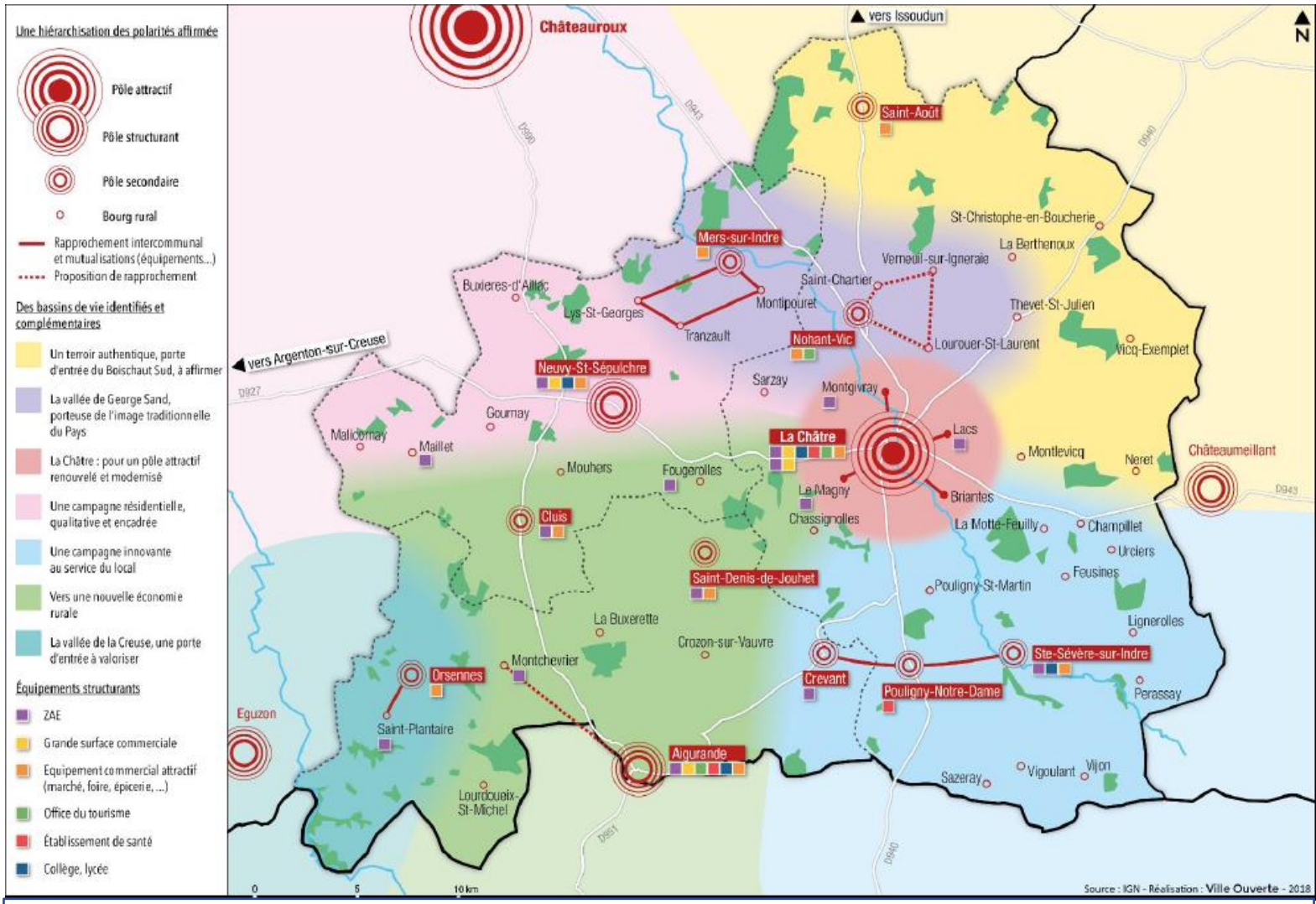


Figure 1 : Carte de l'armature urbaine du territoire *(source : PADD du SCoT du Pays de La Châtre en Berry)*

Le Pays de La Châtre en Berry se situe au sud du département de l'Indre. Créé le 16 juin 1996, il recouvre trois Communautés de Communes et compte 51 communes, sur une superficie de 1 204 km² avec une population de 28 831 habitants soit une densité de 24 habitants/km².

Ces trois Communautés de Communes sont aujourd'hui marquées par des influences diverses, qui se retrouvent tant dans la diversité des paysages, que dans la logique des bassins de vie :

- La **Communauté de Communes de la Marche Berrichonne**, structurée autour du pôle secondaire d'Aigurande, s'inscrit aux portes de la Creuse ;
- La **Communauté de Communes de La Châtre et Sainte-Sévère**, constitue le cœur du Pays, portée par La Châtre, pôle principal tant du point de vue démographique, qu'économique et fonctionnel.
- La **Communauté de Communes du Val de Bouzanne** se situe aux portes de l'agglomération castelroussine, dont elle bénéficie d'une certaine attractivité.

Cette carte est issue du Projet d'Aménagement et de Développements Durables (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de La Châtre en Berry. Elle fait apparaître l'armature urbaine du territoire avec un pôle attractif (La Châtre et les communes voisines), deux pôles structurants (Aigurande et Neuvy Saint Sépulchre) et 9 pôles secondaires :

- **Le Pôle attractif** est constitué de La Châtre, la commune la plus importante, marquée par un taux d'emploi et d'activités unique dans le Pays. Ce rayonnement s'étend à ses communes limitrophes, qui s'inscrivent en continuité directe de son urbanisation. Le pôle ainsi constitué exerce son attractivité sur l'ensemble du Pays de La Châtre en Berry. Le Pôle attractif est pourtant marqué par une croissance démographique faible et par des difficultés pour maintenir ses commerces et valoriser l'ensemble de ses zones d'activités. C'est au sein de cette polarité que sont situés les principaux équipements du territoire (collèges, lycées, hôpital, maison de santé, théâtre, cinéma, salles de sports) mais également les principales zones d'activités économiques (la plus grande entreprise du territoire regroupant 210 employés est située à Lacs). Les communes du pôle attractif regroupent 8052 habitants soit 30% des habitants du territoire. 3 des 5 communes les plus peuplées font partie du pôle attractif : La Châtre 4040 habitants, Montgivray 1586 habitants et Le Magny 1070 habitants. Les distances entre les bourgs des communes périphériques et le centre de La Châtre sont comprises entre 3km et 5km (3 kilomètres pour Montgivray, 5 kilomètres pour Briantes). Ces conditions permettraient le développement de la marche et du vélo pour les déplacements à l'intérieur du pôle attractif. De plus, une ancienne ligne de chemin de fer relie Montgivray-La Châtre-Briantes. Etant donné l'attractivité exercée par cette polarité, le covoiturage vers La Châtre devra être développé.

- **Les deux pôles structurants** font partie des principales communes du territoire. En effet, Neuvy Saint Sépulchre est la deuxième commune la plus peuplée du territoire (1652 habitants en 2018) et Aigurande la 4ème (1426 habitants en 2017). Elles sont toutes les deux les villes principales de leur communauté de communes. Elles ont un rôle essentiel dans l'armature du territoire. Les deux communes possèdent tous les commerces et services essentiels au quotidien. Elles sont complémentaires au pôle de La Châtre et exercent une attractivité sur leurs communes voisines et au-delà. Ainsi, la Ville d'Aigurande exerce une attractivité sur toutes les communes au sud du territoire mais également sur le nord de la Creuse.
  En ce qui concerne la mobilité, le vélo et la marche semblent limités aux déplacements à l'intérieur des deux centres-bourgs. En effet, les communes voisines sont relativement éloignées et la topographie est marquée surtout du côté d'Aigurande. Le développement du covoiturage et des transports collectifs devront être privilégiés (transport à la demande, transport solidaire…)

- **Les neufs pôles Secondaires**. Ce sont des communes de tailles intermédiaires qui regroupent entre 600 et 1000 habitants. Elles regroupent quelques commerces (épicerie, boulangerie…) et services (écoles, postes…). Certaines communes possèdent des zones d'activités pouvant avoir une attractivité assez importante (Pouligny Notre Dame, Cluis, Crevant…). En revanche, la commune de Nohant-Vic est seulement peuplée de 450 habitants. Elle est identifiée comme pôle secondaire pour son attractivité touristique (Maison de George Sand).
  Concernant la mobilité, les pôles secondaires permettraient d'organiser le covoiturage vers les principaux pôles (La Châtre, Aigurande, Neuvy mais aussi Châteauroux). Le développement des transports collectifs (transport à la demande, transport solidaire…) devra envisager une desserte de ces communes.

La carte de l'armature urbaine identifie des bassins de vie (en couleurs) et met en avant les relations entre les communes. Elle permet de comprendre l'organisation spatiale et le fonctionnement du territoire. Les principaux pôles générateurs de déplacements sont cartographiés (principales zones d'activités, lycées, collèges, supermarchés…). Les principales infrastructures routières sont identifiées sur la carte et notamment la D943 reliant Châteauroux au nord et Montluçon au sud, et la D927 reliant Argenton sur Creuse et l'entrée de

l'autoroute A20. En revanche, le territoire n'est pas traversé pas des axes ferroviaires, les gares les plus proches sont situées à Argenton sur Creuse et Châteauroux. La bonne desserte de ces deux pôles est donc primordiale.

Synthèse des enjeux :

- Améliorer les déplacements en modes actifs au sein du pôle attractif.

- Améliorer les cheminements et les aménagements piétons et cyclable en direction des équipements structurants du pôle attractif de la châtre et des pôles structurant (hôpital, maison de santé, zones d'activités…).

- Organiser le covoiturage des pôles structurant et secondaire vers les principaux pôles attractifs (La Châtre, Châteauroux Argenton...).

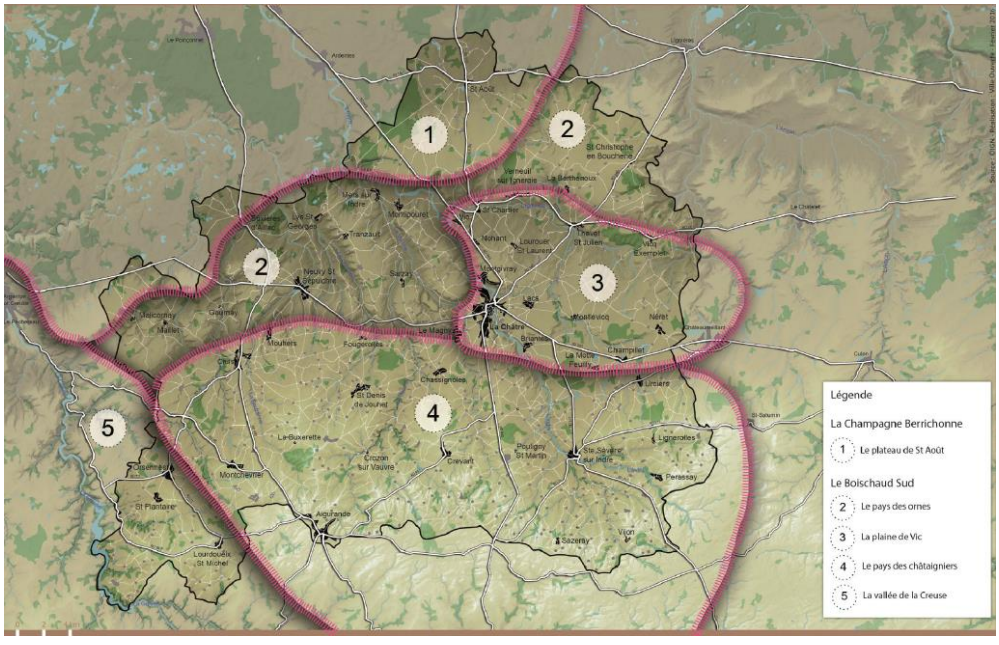
1.1.2 Géographie du Pays de La Châtre en Berry

Du nord au sud, Le Pays de La Châtre en Berry constitue une transition géographique et physique entre le Bassin Parisien et le Massif Central, qui s'observe du point de vue géologique et géographique.

D'un point de vue géologique d'abord, le sous-sol du Pays de la Châtre en Berry est constitué par :
• des terrains sédimentaires du Bassin Parisien : formations liasiques ponctuellement recouvertes de dépôts plus récents (sables d'Ardentes et couvertures limoneuses de la Plaine de Vic)
• le socle cristallin du Massif Central : affleurement de roches plutonique (granite) et roches métamorphiques (gneiss, micaschistes…)

Ces variations géologiques donnent lieu à un relief contrasté. Le Boischaut Sud- région naturelle caractéristique du Pays de La Châtre en Berry- se présente comme un vaste plateau bocager, en pente douce vers le Nord, fortement entaillé par le réseau hydrographique qui renforce l'effet de relief. Les altitudes permettent de découper le territoire en trois ensembles : le plateau de Saint-Août au Nord marqué par des altitudes d'une moyenne de 250m, la plaine de Vic avec une altitude de 200m et le Pays des Châtaigniers, dont l'altitude monte jusqu'à 500m. Cette réalité géographique et géologique est un élément important à prendre en compte pour envisager le développement des mobilités et notamment les mobilités actives.

Figure 2: Carte des entités paysagères ***(source Rapport de présentation du SCoT)***



Le territoire est peu dense (23,7 habitants/km²) par rapport à ses territoires voisins ou à la moyenne départementale (33,1 habitants/km²). Cependant il existe des disparités entre les communes (voir figure 3) :

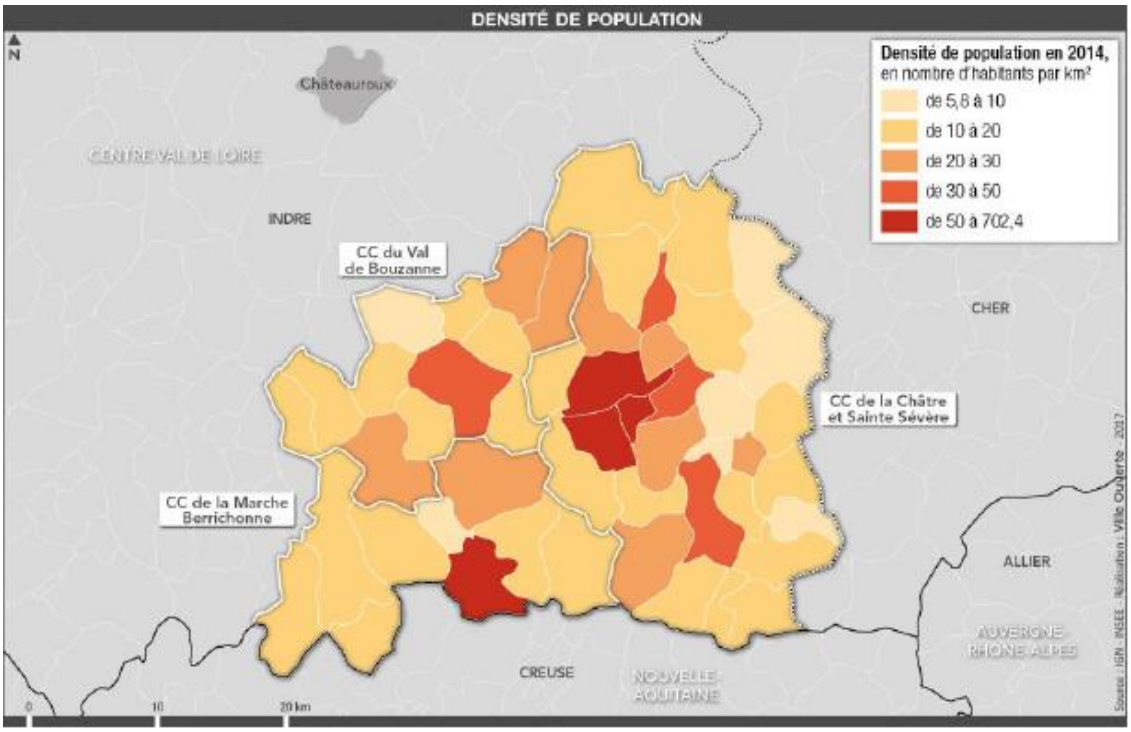
- 63% des communes comptent moins de 500 habitants (34 sur 51)
- 5 communes dénombrent plus de 1000 habitants

Population 2018	
La Châtre	4040
Neuvy Saint Sépulchre	1652
Montgivray	1586
Aigurande	1426
Le Magny	1070
Cluis	990

Figure 3 : population des 6 communes les plus peuplées du territoire ***(source : INSEE 2021)***

Son urbanisation est caractérisée par un développement important de l'habitat individuel qui exerce une pression sur les paysages. En effet, dans la seconde moitié du XXème siècle, l'habitat pavillonnaire s'est développé. Ces formes urbaines contemporaines très peu denses ont participé à la progression de l'habitat dispersé, qui est très présent sur le territoire.

Figure 4 : Carte des densités de population ***(source : rapport de présentation du SCoT)***



Synthèse des enjeux :

- Quelles solutions de mobilité pour répondre à la topographie accidentée du territoire ?

- Comment concilier faible densité et mobilité durable ?

- Comment offrir de nouvelles solutions de mobilité aux personnes isolées ?

- Comment réduire le sentiment d'enclavement du territoire ? comment améliorer les liaisons avec les pôles voisins ? (Châteauroux, Argenton, Saint Amand…)

1.2. Contexte sociodémographique du territoire.

1.2.1 Evolution de la population

Notre analyse de l'évolution de la population se fait sur deux périodes :

- 1999-2014 qui est le pas de temps analysé dans le SCoT.
- 2012-2017 qui est la période la plus récente pour lesquelles les statistiques de l'INSEE sont disponibles. Cette période permet de mettre à jour les données du SCoT.

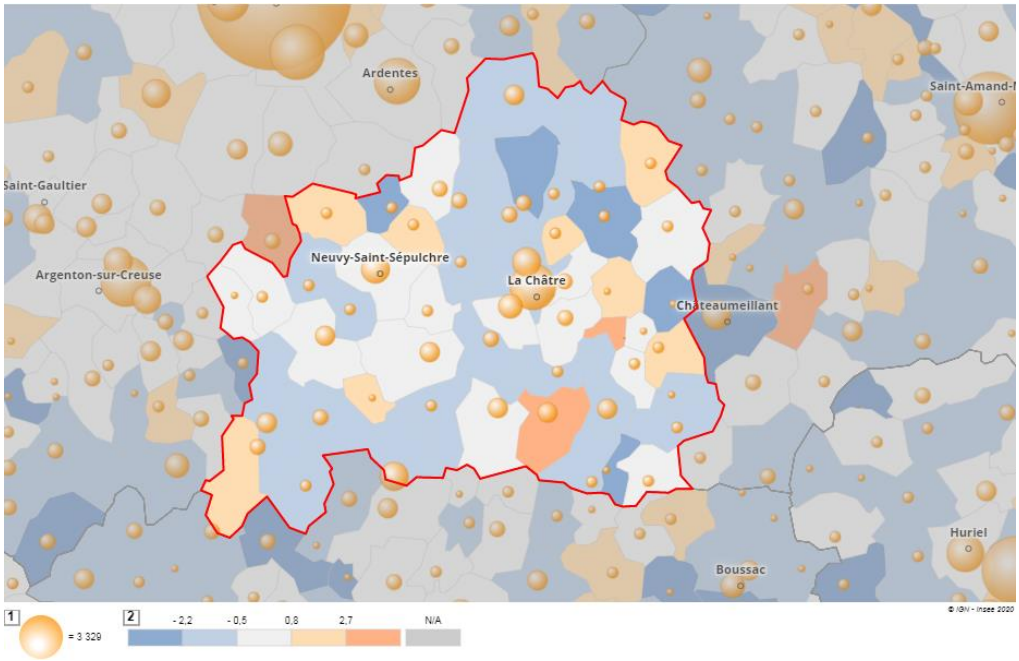
La population du Pays de La Châtre en Berry est de 28 831 habitants en 2017 selon l'INSEE. Après avoir connu une légère hausse de sa population entre 1999 et 2007, l'évolution de la population enregistre une baisse régulière depuis 2007. Cette baisse s'est renforcée depuis 2012 : d'après l'INSEE, sur la période 2012-2017 le taux d'évolution annuel de la population est de -0,6% à l'échelle du Pays de La Châtre en Berry. Des évolutions inégales s'observent au sein des communautés de communes :

- Entre 1999 et 2014**, la communauté de communes Val de Bouzanne** a connu une hausse régulière de sa population (+0,3%/an) marquant l'influence de Châteauroux. Cependant sur la période 2012-2017 la tendance s'est inversée avec une baisse de la population (-0,3%/an). La population de la ville centre – Neuvy Saint Sépulchre – stagne sur cette période (-0,1%/an)

- Entre 1999 et 2014, **la communauté de communes de La Châtre Sainte Sévère** avait connu une légère baisse de sa population (-0,1%). Les tendances étaient marquées par une forte baisse dans la ville centre – La Châtre - (-270 habitants) au profit des communes de son « agglomération » : Le Magny +214, Briantes +53, Lacs +40, Lourouer Saint Laurent +42. Cependant, sur la période 2012-2017, la baisse de la population s'est renforcée. En effet le taux de croissance annuel est de -0,7%. 24 communes sur 30 ont connu une diminution de leur population sur cette période. La ville de La Châtre est toujours marquée par une baisse importante (-180 habitants entre 2012 et 2017).

- Entre 1999 et 2014, **la communauté de communes de La Marche Berrichonne** a connu une baisse régulière de sa population (-0,5%/an). C'est aussi le cas de la ville centre : Aigurande. Sur la période 2012-2017, la tendance est similaire (-0,5%/an)

Figure 6 : Evolution de la population sur la période 2012-2017 *(source: INSEE)*



1.2.2. Le profil de la Population

La population du Pays de La Châtre en Berry est caractérisée par un âge moyen particulièrement élevé : près de 30% des habitants ont plus de 65 ans et 21% des habitants ont moins de 25 ans. Le vieillissement de la population est particulièrement marqué sur le territoire. Il est visible par la diminution de l'indice de jeunesse (de 0,54 à 0,48 entre 1999 et 2014) et par l'augmentation de l'indice de vieillissement (de 1,50 à 1,61 entre 1999 et 2014).

Les trois communautés de communes présentent des évolutions spécifiques :

- La Communauté de communes du Val de Bouzanne compte une population plus jeune et qui se maintient depuis 1999 (maintien de l'indice de jeunesse à 0,6 et diminution de l'indice de vieillissement) ;
- La Communauté de Communes de la Marche Berrichonne présente au contraire des habitants particulièrement âgés (indice de vieillissement à 2,4 en 2014) ;
- La Communauté de Communes de La Châtre et Sainte Sévère présente une accélération du vieillissement de sa population dans la période récente (augmentation la plus marquée de l'indice de vieillissement de 1,37 en 1999 à 1,59 en 2014).

Les solutions de mobilités qui seront mises en place devront répondre aux besoins de la population et donc s'adapter à une population vieillissante. En lien avec le Contrat Local de Santé du Pays de La Châtre en Berry, une réflexion devra être menée sur l'accès à l'ensemble des services de santé. De plus, les solutions de mobilités développées ne devront pas utiliser exclusivement le numérique (internet, applications smartphones).

L'analyse des indicateurs de fragilité économique tels que le taux de chômage participe à la compréhension du territoire et de ses enjeux. Selon L'INSEE en 2015, le taux de chômage du Pays de La Châtre en Berry était de 11,7%. Cet indicateur permet de caractériser et de localiser les difficultés économiques auxquelles sont confrontés les habitants. Ces difficultés peuvent avoir un impact sur la mobilité des habitants, en particulier en zone rurale et en l'absence de desserte par les transports en commun. Les communes les moins peuplées sont aussi globalement celles dans lesquelles l'offre en services et équipements est la plus faible.

Le niveau de vie médian disponible des habitants du Pays de La Châtre en Berry est inférieur à celui observé dans le département de l'Indre et le taux de pauvreté supérieur à la moyenne départementale (voir tableau : figure 6). Cependant, les évolutions récentes (entre 2007 et 2014) font apparaître une augmentation du revenu médian des ménages supérieurs aux moyennes nationales.

Figure 7: Tableau de comparaison des indicateurs de fragilité économique *(source : rapport de présentation du SCoT)*

	Revenu Médian par unité de consommation en 2014 (Insee)	Taux de pauvreté
CDC La Marche Berrichonne	17 161€	19,2%
CDC La Châtre Sainte Sévère	18 847€	15%
CDC Val de Bouzanne	19 009€	14,7%
Département de l'Indre	19 072€	14,6%
Région Centre Val de Loire	20 338€	12,9%
France Métropolitaine	20 369€	14,7%

Compte tenu du profil de la population, il faudra mettre en place des solutions de mobilités à moindre coût permettant de rompre l'isolement de certains ménages (Transport solidaire, mise à disposition de véhicules…) Les associations locales, notamment celles travaillant dans l'insertion sociale seront des acteurs importants.

1.2.3. Le taux de motorisation des ménages

Dans les territoires ruraux comme celui du Pays de la Châtre en Berry, la voiture est souvent indispensable pour les déplacements du quotidien. 8 communes de la collectivité présentent un taux de motorisation des ménages inférieur à 75% : Saint Août, La Châtre, Sainte Sévère sur Indre, Vijon, Lignerolles, Aigurande, La Buxerette et Lourdoueix Saint Michel. La part de ménages motorisés est globalement plus importante dans la partie est du territoire. Le secteur du territoire à l'est de La Châtre n'est en effet pas desservi par les transports en commun.

A La Châtre, le taux de motorisation est le plus faible du territoire (inférieur à 75%). Cette statistique peut s'expliquer pour plusieurs raisons :

- Les habitants de la commune ont accès aux principaux services et commerces de proximité (maison de santé, supermarché, écoles…).
- La Châtre est une commune petite en termes de superficie (6 km²) ce qui permet des déplacements à pied ou en vélo.
- L'offre en transport en commun est plus importante que sur les autres communes du territoire.

Ainsi, ces conditions peuvent permettre aux habitants de La Châtre de se passer d'une voiture pour les déplacements quotidiens. Dans les autres communes, en revanche, l'offre est beaucoup plus faible, voire inexistante pour la plupart. Les ménages non motorisés y sont donc tributaires d'un tiers pour se déplacer.

Dans les territoires ruraux, faiblement ou pas desservis par les transports en commun, l'absence de véhicule peut être un frein important à la mobilité. Les raisons de l'absence de véhicule personnel peuvent être variées : manque de moyens financiers pour l'acquisition et l'entretien d'un véhicule, incapacité physique à la conduite, absence de permis… La part de ménages non motorisés (12% en moyenne sur le territoire) est globalement plus importante dans les communes de la partie sud du territoire

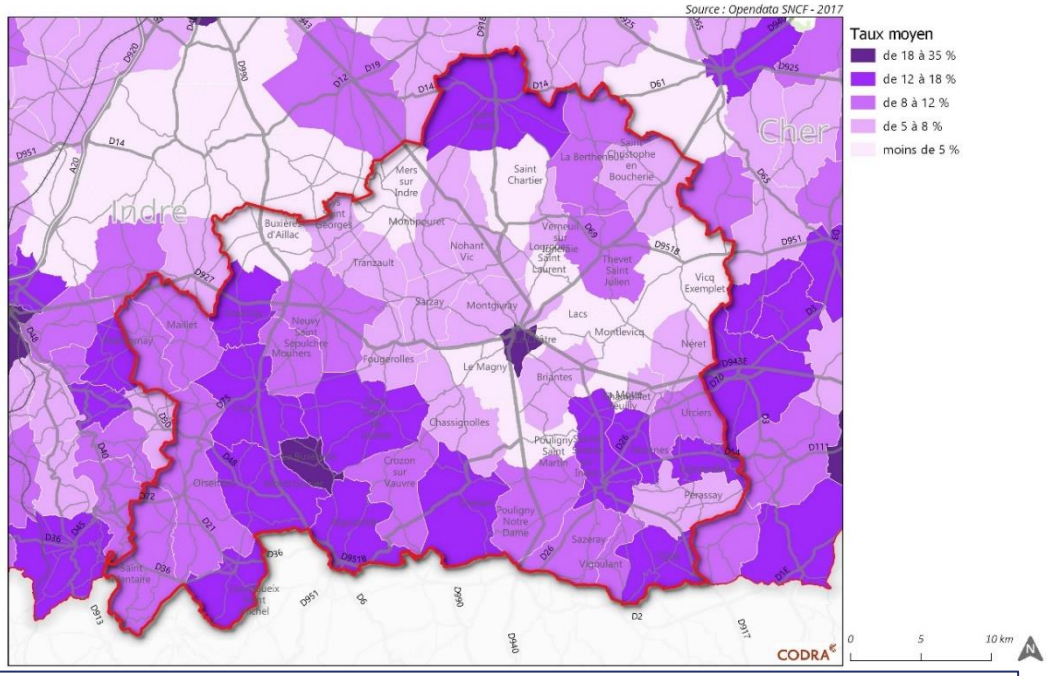


Figure 8: Part des ménages non motorisés (source : diagnostic local de mobilité)

L'absence de véhicule personnel créer des situations d'isolement. L'isolement d'une partie de la population est un des enjeux principaux du territoire en termes de mobilité. En effet, cette population a de grandes difficultés pour avoir accès aux principaux accès et notamment l'accès aux services de soins, l'accès à l'emploi etc. Il est primordial d'améliorer les liens entre les communes rurales et les communes les plus importantes du territoires (La Châtre, Neuvy Sainte Sépulchre et Aigurande). L'amélioration de la communication sur l'existence des transports à la demande et la création d'un transport dit solidaires sont des pistes d'actions pour améliorer la situation.

Synthèse des enjeux :

- Quels services de mobilité proposer aux personnes âgées ?
- Ne pas systématiser l'usage du numérique (application, site internet…).
- Comment répondre aux besoins des personnes ayant des bas revenus ?
- Comment réduire les effets de la précarisation énergétique ?
- Comment améliorer l'accès aux principaux services (services de santé) ?
- Comment rompre l'isolement des personnes isolées ?
- Relier les communes dites rurales aux communes aux principaux pôles du territoire.

1.3. Les caractéristiques économiques du territoire

1.3.1 Localisation des emplois et entreprises.

En 2014 le Pays de La Châtre en Berry comptait 8783 emplois. Entre 1999 et 2014 le nombre d'emplois a diminué de -2,7%. L'économie du Pays de La Châtre en Berry est aujourd'hui dominée par la sphère présentielle (premier secteur avec 36% des emplois). Elle reste néanmoins fortement marquée par les secteurs traditionnels d'un territoire rural avec 14% des emplois issus de l'agriculture, 11% dans l'industrie et 9% dans la construction.

Les emplois sont concentrés en majorité dans la Communauté de Communes de La Châtre Sainte-Sévère (66% des emplois), territoire qui compte un grand nombre d'établissements et de commerces (25% des établissements sont situés à La Châtre), et des entreprises pourvoyeuses de beaucoup d'emplois (Fenwal, Segec, Clinique du Manoir en Berry, Super U).

Le tissu économique est largement constitué par les petits et très petits établissements (plus de la moitié des établissements n'ont aucun salarié) et par quelques grands établissements industriels, au poids décisif dans la répartition des emplois. Les dix premiers établissements du Pays représentant plus d'un tiers des emplois salariés du territoire. Ces grands établissements sont majoritairement situés à proximité des principaux pôles du territoire (pôle attractif de La Châtre, Aigurande, Pouligny Notre Dame, Neuvy Saint Sépulchre, Cluis)

Etablissement	Communes	Effectifs
FENWAL	lacs	210 salariés
SEGEC	Montgivray	93 salariés
Imprimerie Rault	Aigurande	80 salariés
Le manoir en Berry	Pouligny Notre Dame	78 salariés
Blanchet Transport	Verneuil sur Igneraie	77 salariés
Super U	La Châtre	62salariés
Menuiserie Moreau	Cluis	60 salariés

Figure 10 : Liste des 7 principaux établissements *(source : CCI 2019)*

Le Pays de La Châtre en Berry compte 1478 entreprises dont Près de 50% des entreprises (soit 716) sont regroupées dans 6 communes du territoire, parmi les plus peuplées. La plupart de ces communes sont non contiguës. Les autres entreprises sont globalement réparties dans les communes du territoire, bien qu'elles soient moins nombreuses dans la partie nord.

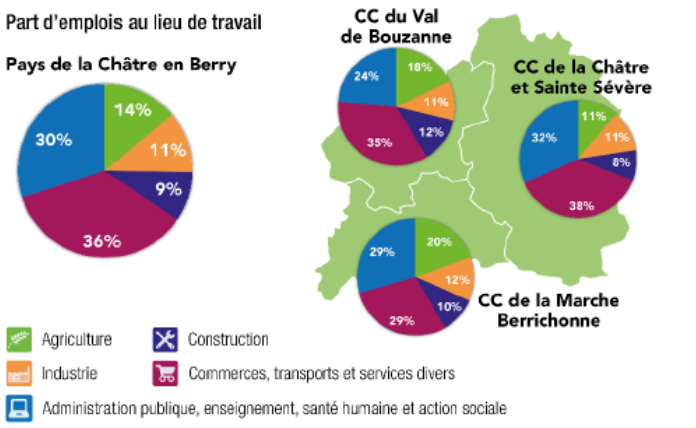


Figure 9: L'emploi par secteurs d'activité *(source : rapport de présentation du SCoT)*

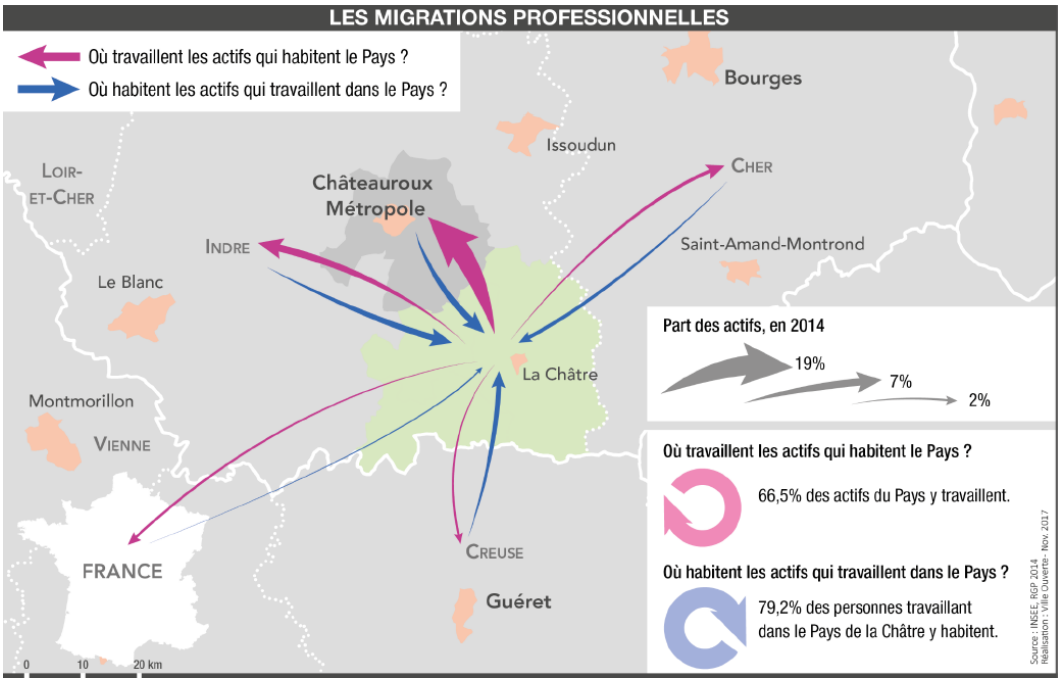
Commune	Nombre d'entreprises en 2017
La Châtre	**290**
Neuvy-Saint-Sépulchre	**101**
Montgivray	**83**
Aigurande	**113**
Sainte Sévère sur Indre	**69**
Cluis	60

Figure 11 : Nombre d'entreprises par commune en 2017 *(source : insee)*

1.3.2 Les migrations professionnelles

Les migrations professionnelles sont un élément important à prendre en compte. En effet, la carte ci-avant (figure 9) montre que la grande majorité des flux pour le travail se font à l'échelle du Pays de La Châtre en Berry. En effet, 79,2% des personnes qui travaillent dans le Pays de La Châtre y habitent. La communauté d'Agglomération de Châteauroux est le territoire avec lequel il y a le plus d'échanges : 19% des actifs du Pays y travaillent. Ces dynamiques montrent que la majorité des flux domicile-travail sont réalisés au sein du Pays. Il faudra donc réfléchir à améliorer les déplacements internes au Pays de La Châtre en Berry. L'amélioration de la liaison avec la communauté d'Agglomération de Châteauroux devra être également travaillée.

Figure 12: Carte des migrations professionnelles *(source : rapport de présentation du*



Synthèse des enjeux :

- Quels secteurs à développer sur le territoire pour limiter le départ des actifs hors du territoire ?

-Comment favoriser les mobilités durables dans les trajets domicile-travail ?

-Quels aménagements dans les zones d'activités pour développer l'usage des mobilités durables ?

-Réduire les trajets en voiture individuelle pour se rendre au travail.

- Relier les communes dites rurales aux polarités principales.

2. LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT

2.1 Les réseaux structurants

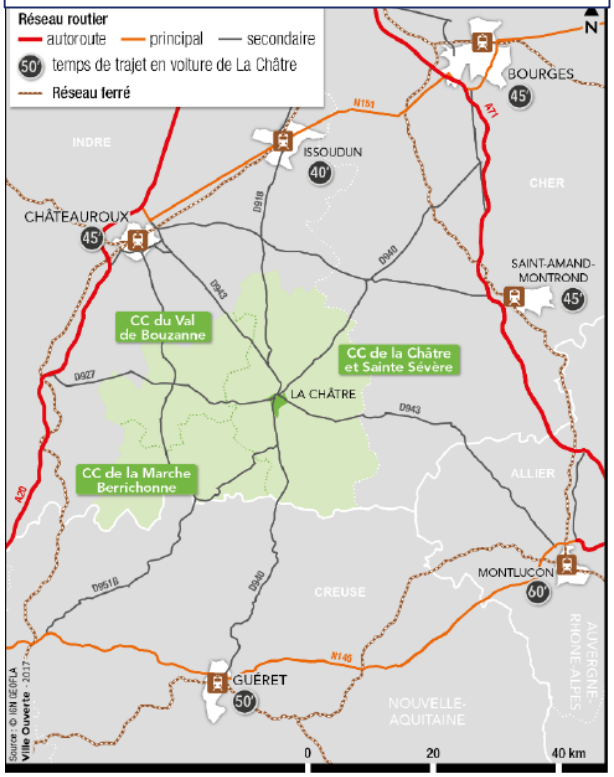
2.1.1 Un territoire à l'écart des grands axes routiers

Le Pays de La Châtre en Berry est situé au sud du département de l'Indre, il est frontalier avec les départements du Cher et de La Creuse.
Le territoire n'est traversé par aucun grand axe routier, même si l'incidence de l'A20 qui passe à l'ouest est réelle sur l'organisation et l'importance de ses flux internes. Quatre axes principaux structurent les flux et assurent les liaisons entre le Pays et les pôles urbains voisins :

- RD 943 (Châteauroux-La Châtre-Montluçon),
- RD 940 (Lignières – La Châtre – Guéret)
- RD 927 (La Châtre – Argenton sur Creuse)
- RD 918 (Issoudun – La Châtre)

La Châtre constitue un nœud routier entre ces quatre axes, qui viennent renforcer sa position centrale dans le fonctionnement interne du Pays, bien que le profil modeste des axes entraîne des temps de trajet conséquents (45 à 60 minutes pour rejoindre les pôles urbains, gares ou accès aux autoroutes depuis La Châtre).
Le territoire est par conséquent à l'écart des grands axes routiers, ferroviaires et des principaux pôles. L'éloignement des grandes villes donne l'avantage d'avoir encore de nombreux commerces et services dans les principales villes et notamment à La Châtre, Neuvy Saint Sépulchre et Aigurande.

Figure 13 : Carte des temps de trajets depuis La Châtre
(source: rapport de présentation du SCoT)



2.1.2 Hiérarchie des voies et sécurité routière

Le territoire est non desservi par les autoroutes mais maillé et structuré par des voies départementales.
Le réseau de voies structurantes permet les déplacements sur le territoire et en direction des pôles urbains voisins et notamment Châteauroux, Montluçon, Bourges et Vierzon. Les axes structurants maillent bien le territoire. En revanche les axes secondaires sont majoritairement concentrés dans le sud-ouest et le sud-est du territoire, le reste du territoire en étant peu pourvu.

En termes de volumes de trafic, la voie la plus fréquentée du territoire est la RD943 reliant directement La Châtre à Châteauroux, avec près de 6200 véhicules par jour.
A proximité de La Châtre et en direction de Montluçon, la RD 943 supporte un trafic de près de 5000 véhicules par jour. Ce trafic est beaucoup moins important (de moitié environs) sur les tronçons est après le croissement avec Sainte Sévère sur Indre.

La RD940 et la RD927, branches sud et ouest de l'étoile routière au départ de La Châtre, permettent de rejoindre la RN145 et Poitiers. Tous les axes desservant et traversant le territoire sont à 2 fois une voie. Globalement le niveau de trafic est peu élevé et il n'y a peu voire pas de difficultés de circulation

Figure 14 : hiérarchie de la voirie *(source : diagnostic local de la mobilité)*

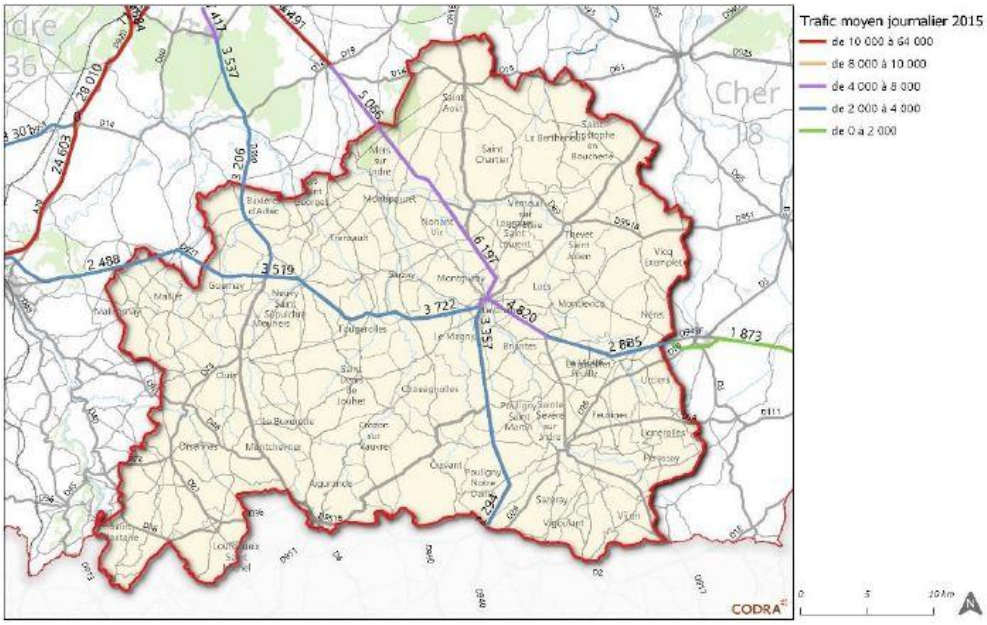


Figure 15 : Niveau de trafic en 2015 *(source : diagnostic local de la mobilité)*

En ce qui concerne l'accidentologie, le nombre d'accident a globalement baissé entre 2011 et 2016 (source diagnostic local de la mobilité) mais avec d'importantes variations annuelles à la hausse ou à la baisse. Le nombre de blessés légers a augmenté et le nombre de blessés grave et de tués à stagner.

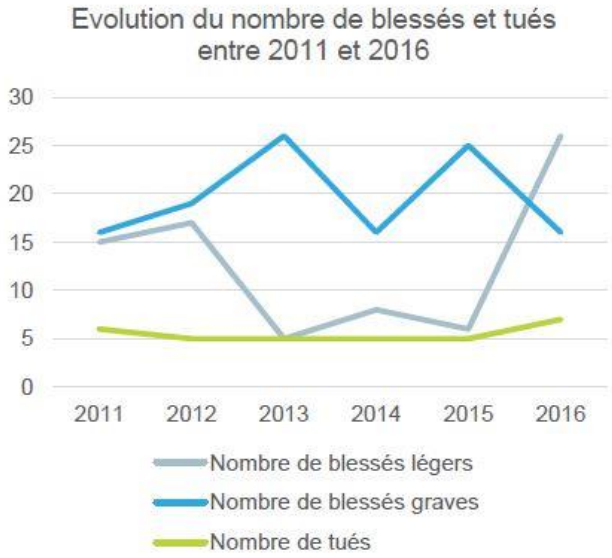


Figure 16 : Evolution du nombre de blessés et tués entre 2011 et 2016 (source : diagnostic local de la mobilité)

2.1.3 L'équipement numérique.

La plupart des communes du Pays ont été identifiées comme prioritaires dans le cadre du déploiement en 4G prévu par la Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances du 6 août 2015. En effet depuis 2015 la couverture numérique a été nettement améliorée sur le territoire. La majorité des communes sont couverte en 4G par au moins un opérateur. Néanmoins il y a encore des zones blanches et des secteurs moins bien desservies.

Cette couverture numérique constitue aujourd'hui un levier au développement de nouvelles activités, dans un contexte économique où émergent de nouvelles manières de travailler (télétravail etc.) et où les secteurs traditionnels sont transformés par le numérique.

Une démarche d'aménagement numérique est aujourd'hui engagée (cf carte page suivante), portée par le Réseau d'initiative public 36, syndicat mixte créé pour mutualiser les moyens et permettre le développement de la technologie par fibre optique. Les investissements ont permis le développement de la fibre sur le territoire. Il est prévu pour la fin de l'année 2021, le raccordement de 8 communes sur 51 à la fibre. Ces démarches constituent un enjeu fondamental pour le développement économique, l'attractivité du territoire. C'est également un levier pour développer de nouvelles solutions de mobilité et réduire certains déplacements en modifiant les habitudes (télétravail, démarches en ligne, télémédecine…)

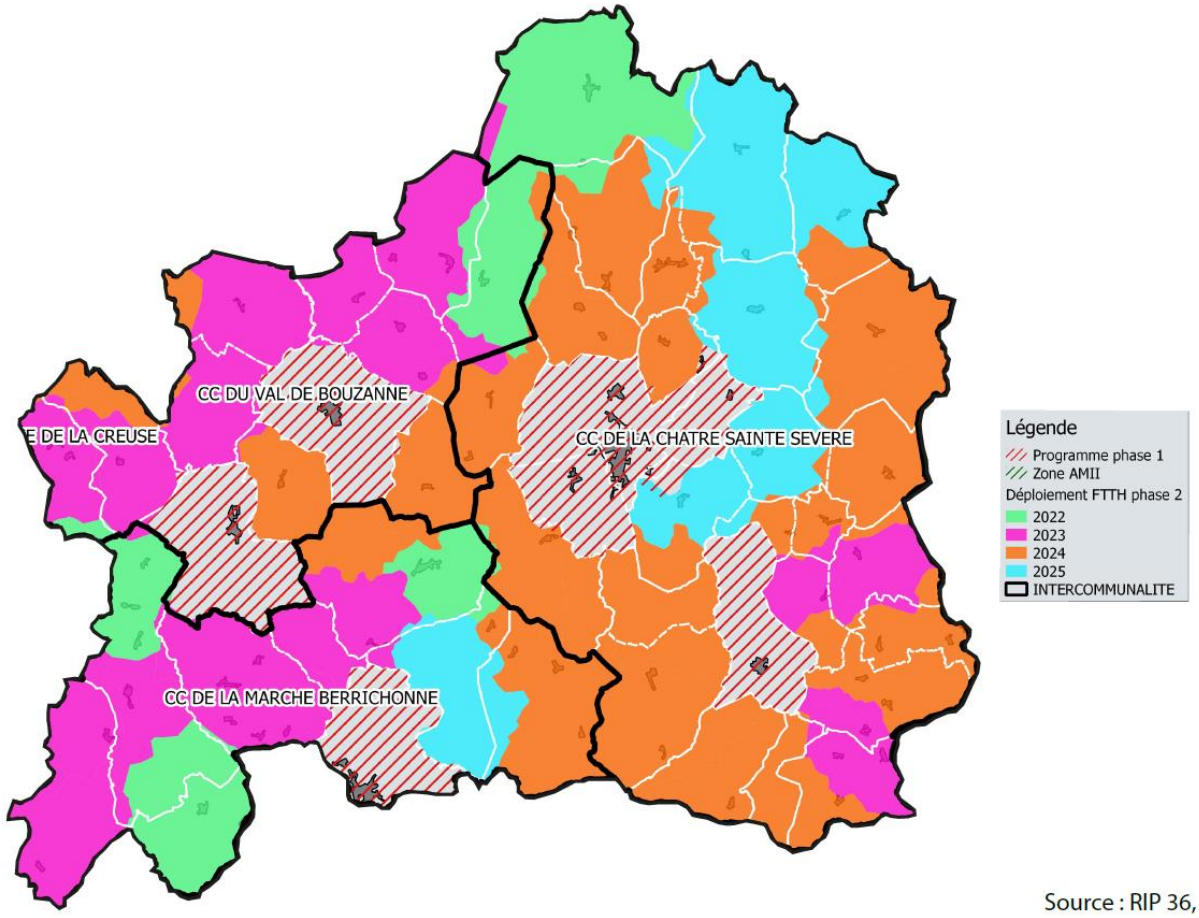


Figure 17: Déploiement de la fibre (source RIP36, avril 2021)

Synthèse des enjeux :

- Organiser des aires de covoiturages le long des axes routiers principaux (D943-D927).
- Développer les aménagements sécurisés pour les piétions et les cyclistes.
- Prendre en compte la circulation des principaux axes.
- Développer de nouvelles solutions de mobilité en s'appuyant sur le numérique.
- Réduire les déplacements grâce au développement du numérique.
- Soutenir les activités numériques (télétravail, téléconsultation, réunion en visio…)

2.2 Les pôles générateurs de déplacement

2.2.1 Les établissements scolaires

Les collégiens et les lycéens sont souvent les premiers utilisateurs des réseaux de transports en commun, en particulier dans les secteurs ruraux. Leurs besoins en mobilité sont comparables à ceux des actifs, mais ne pouvant disposer d'une voiture, leur autonomie est beaucoup plus limitée. Les 3 communes principales (La Châtre, Neuvy Sainte Sépulchre, Aigurande) sont les seules communes ayant plusieurs types d'établissements scolaires (écoles maternelles, élémentaires, collèges voire lycée). 29 communes sur 51 possèdent au moins une école. Les établissements scolaires sont répartis davantage dans la partie nord du territoire. Toutes les communes disposant d'un collège sont par ailleurs desservies par les lignes du réseau de transports en commun régional (à la demande pour Sainte Sévère).

Les déplacements domicile-école sont nombreux sur le territoire et sont souvent réalisés en voiture (surtout pour les communes les plus rurales). Les déplacements en modes actifs et la sécurisation des abords des écoles peuvent être des pistes à étudier pour promouvoir une mobilité durable vers les écoles.

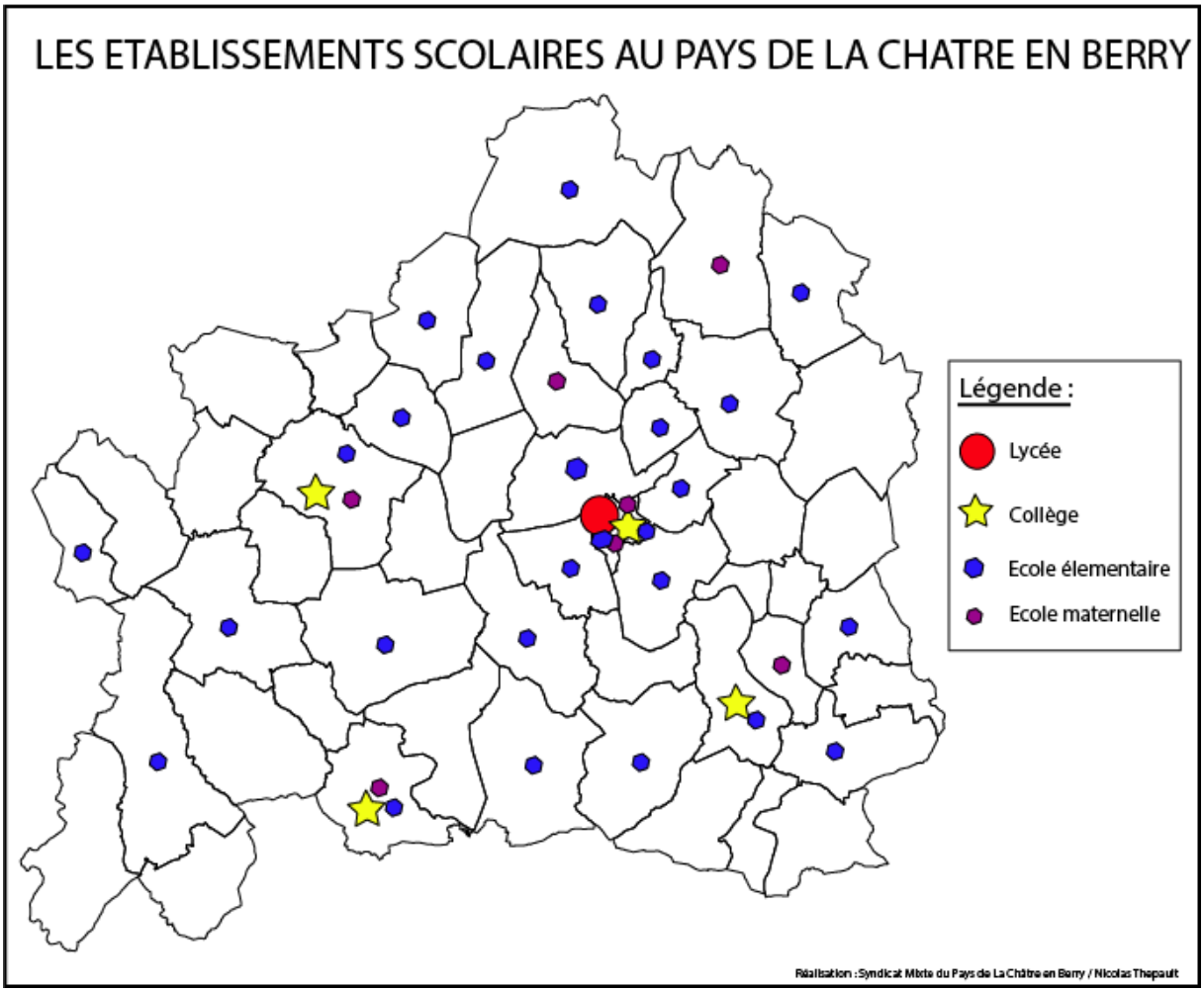


Figure 17 : Les établissements scolaires au Pays de La Châtre en Berry *(source : syndicat Mixte du Pays de La Châtre en Berry)*

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, le lycée George Sand à La Châtre propose une formation après le bac (le bts STMG). Cette offre est insuffisante, il faut donc s'éloigner pour avoir accès aux études supérieures.

En effet, les établissements les plus proches sont situées à Châteauroux, à Guéret ou à Saint-Amand Montrond. Pour trouver une offre plus importante il faut se rendre beaucoup plus loin à Bourges (1h05 de voiture) Limoges (1h30 de voiture), Orléans (2h00), Poitiers (2h10) Tours (2h10 de voiture). L'accès aux établissements d'enseignement supérieure est également un enjeu pour les jeunes du territoire. Deux solutions pourraient améliorer les conditions d'accès aux établissements supérieure. Dans un premier temps, l'amélioration du rabattement vers les gares de Châteauroux et d'Argenton sur Creuse notamment le vendredi et le dimanche. Dans un second temps, il y a un enjeu de développer et structurer le covoiturage pour ce type de déplacement.

2.2.2 L'offre de soins

Les établissements de santé génèrent des déplacements importants. En effet le territoire possède une densité de médecin généraliste et de médecin spécialiste relativement faible impliquant forcément des déplacements longs.

Selon le diagnostic du Contrat Local de Santé (CLS) du Pays de La Châtre en Berry, le territoire comporte 13 généralistes libéraux pour une densité de 44,9 pour 100000 habitants. C'est inférieur à la moyenne départementale (68,0), régionale (75,4) et nationale (93,5).

Concernant les médecins spécialistes, 5 exercent une activité exclusivement libérale dans le pays de La Châtre en Berry. Cela représente une densité de 17,3 spécialistes libéraux pour 100 000 habitants, soit une proportion inférieure à celle retrouvée dans le département, la région ou en France hexagonale (respectivement 34,6 ; 54,3 et 68,4

L'accès aux services de santé est un enjeu important sur le territoire. La ville de La Châtre possède un Centre Hospitalier qui garantit la prise en charge des premières urgences. En revanche, pour la prise en charge des soins plus complexe il faut très souvent se déplacer vers des Centres hospitaliers plus grands qui sont éloignés du territoire :

- Centre hospitalier de Châteauroux : 40 minutes en voiture.
- Centre hospitalier de Saint-Amand Montrond : 45 minutes
- Centre hospitalier de Guéret : 55 minutes
- Centre hospitalier de Bourges : 1 heure 10
- Centre hospitalier universitaire de Limoges : 1 heure 37 en voiture.
- Centre hospitalier universitaire de Tours : 2 heure 15 en voiture.

Concernant les pharmacies, 12 sont implantées sur le territoire, représentant 1 pharmacie pour 2 423 habitants. 3 d'entre elles sont situées sur La Châtre et 2 sur Aigurande. Les autres sont réparties sur les communes de : Cluis, Montgivray, Neuvy-Saint-Sépulchre, Orsennes, Saint-Août, Saint-Denis-de-Jouhet et Sainte-Sévère-sur-Indre.

Par ailleurs Le Pays de la Châtre-en-Berry possède plusieurs Maison de Santé Pluridisciplinaire en fonctionnement : La Châtre, Sainte-Sévère-Sur Indre, Saint Août, Neuvy saint Sépulchre, Aigurande. Une maison de santé est en projet sur la commune d'Orsennes.

2.2.3 Les zones d'activités économiques

Le Pays de La Châtre en Berry compte aujourd'hui 34 zones d'activités : 11 zones d'activités dites « structurantes ». Ce sont les zones qui possèdent plus de 3 entreprises et bénéficient une bonne desserte (proche d'une ville) et 23 zones artisanales de proximité. Les zones artisanales de proximité comptent moins de 3 entreprises et sont plus à l'écart des grands axes de desserte routière. Les zones d'activités les plus importants sont majoritairement situées dans les communes les plus importantes.

La majorité des zones d'activités dispose d'une surface inférieure à 2 hectares. Ces petites zones d'activités font face à la concurrence des zones plus grandes, situées dans des pôles urbains plus importants (Châteauroux, Issoudun...).

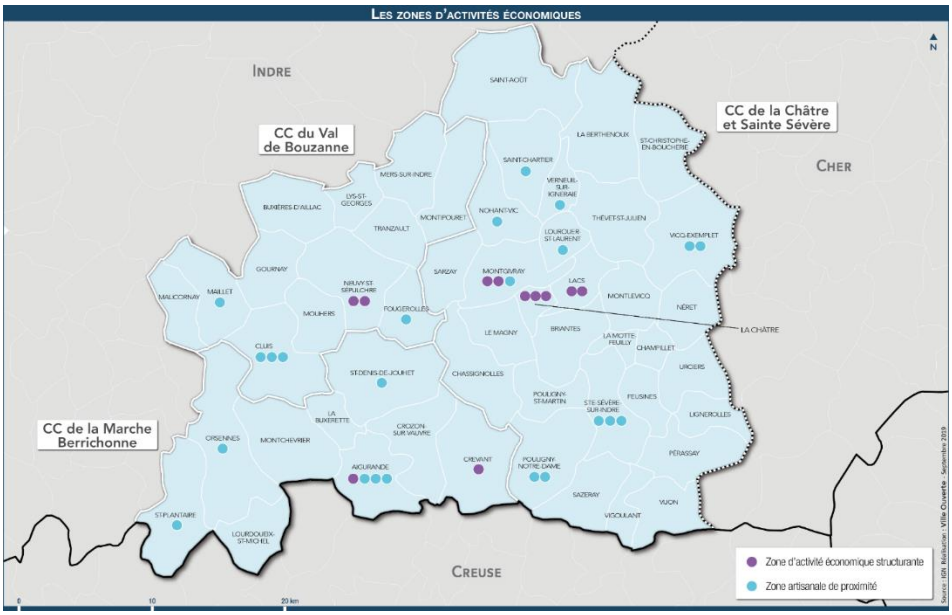


Figure 18 : Carte des zones d'activité du Pays de La Châtre en Berry *(source : Rapport de présentation du SCoT)*

Synthèse des enjeux :

- Sécuriser les abords des établissements scolaires pour inciter aux déplacements à pied ou à vélo.
- Développer la pratique du vélo et de la marche pour aller à l'école.
- Améliorer le rabattement vers les gares de Châteauroux et d'Argenton sur Creuse.
- Développer et structurer le covoiturage.
- Faciliter l'accès aux services de santé présent sur le territoire.
- Comment améliorer l'accès aux services de santé éloigné du territoire ?
- Améliorer les conditions de mobilités vers les principales polarités du territoire (La Châtre, Aigurande, Neuvy Saint-Sépulchre).
- Prendre en compte les déplacements piétons et vélos dans les zones d'activités

2.3 L'offre en transport au Pays de La Châtre en Berry

2.3.1 L'offre en transport au Pays de La Châtre en Berry

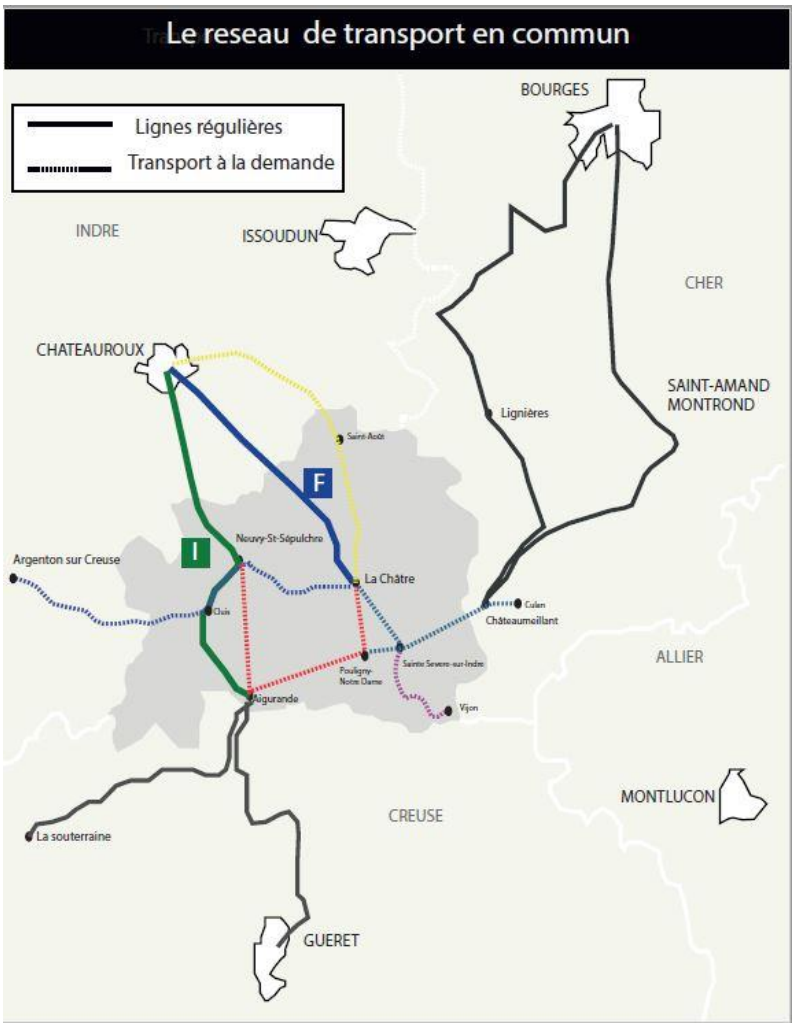
Le Pays de La Châtre en Berry ne possède pas de gare, en effet les gares les plus proches sont celles de Châteauroux (40 minutes en voiture) et d'Argenton sur Creuse (35 minutes en voiture).

Le territoire n'étant pas desservi par le train, la desserte interurbaine routière y joue un rôle important. 11 des 51 communes du territoire sont desservies par les lignes routière du réseau de transport en commun régional REMI à travers 2 lignes régulières et 5 lignes à la demande.

La ligne I offre une desserte régulière directe de Châteauroux, en passant par Aigurande, Neuvy Saint Sépulchre et Cluis. Et la ligne F permet de relier Châteauroux à La Châtre.

Châteauroux étant le point central du réseau à l'échelle départementale, avec de nombreuses lignes de correspondance.

Un service de transport à la demande, composé de lignes virtuelles à horaires fixes, complète l'offre actuelle :



- Afin d'offrir une solution de rabattement depuis les communes moins peuplées et non desservies par les lignes régulières.
- Afin de relier certaines communes majeures du territoire en évitant les correspondances (comme entre La Châtre et Aigurande).
- Afin d'offrir une solution d'accès au réseau ferroviaire (ligne J en connexion avec la gare d'Argenton sur Creuse) .

Sur le territoire du Pays de La Châtre en Berry, il n'existe aucune aire de covoiturage. La commune de Nohant-Vic a pour projet de réaliser la première aire de covoiturage le long de la RD943. De même, aucun site internet dédié au covoiturage (des EPCI ou de la Région par exemple) n'a été mis en place pour répondre à un éventuel besoin de la population. Les sites internet marchands et grand public restent toutefois disponibles, des trajets au départ ou à destination de certaines communes du Pays de la Châtre en Berry étant disponibles.

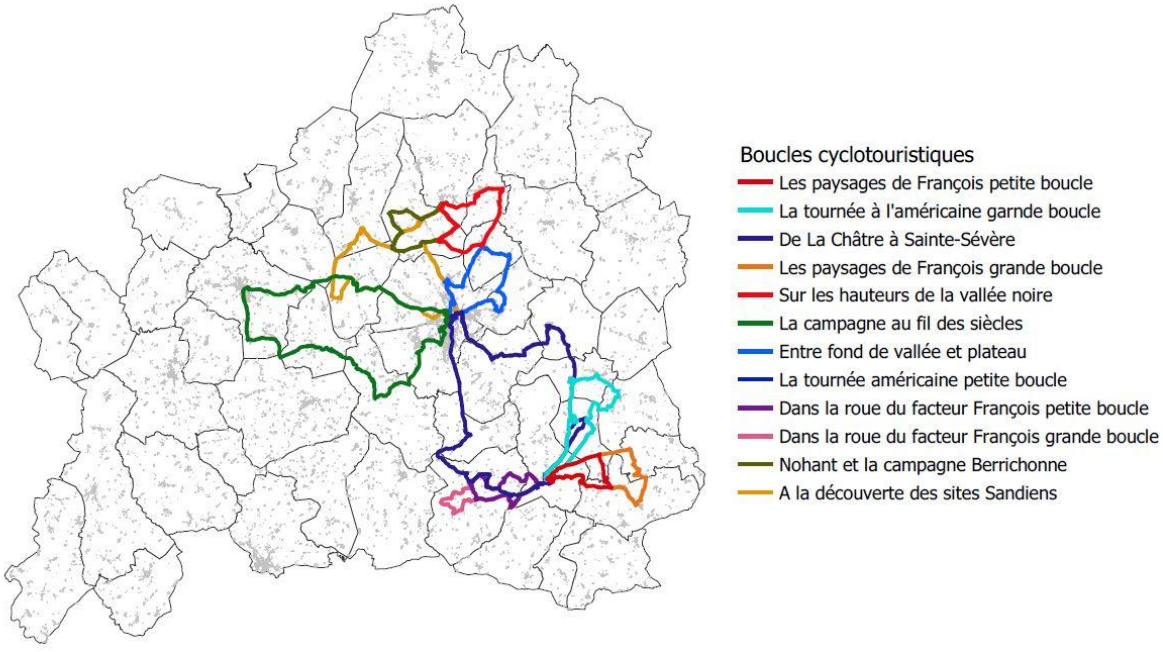
Figure 19 : l'offre de transport en commun (source : Région Centre Val de Loire)

2.3.1 Les modes actifs : présentation générale

En ce qui concerne les infrastructures cyclables, il n'existe pas d'aménagement dédié aux vélos de type bande cyclable et pistes cyclables. Quelques stationnements vélos sont présents sur le territoire mais de manières sporadiques. Il n'y a pas eu réflexion globale sur les infrastructures cyclables à l'échelle du Pays de La Châtre en Berry. La ville de la Châtre et les 4 communes voisinent (Le Magny, Montgivray, Briantes et Lacs) vont réaliser un schéma cyclable qui permettra d'avoir les premiers aménagements dédiés aux vélos. En revanche, il existe des itinéraires vélos à vocation touristiques. Ces itinéraires peuvent également être utilisés pour les déplacements quotidiens.

Ile existe 12 itinéraires cyclables qui sont situés essentiellement sur la communauté de communes de La Châtre Sainte-Sévère. 21 communes sont traversées par ces itinéraires : Verneuil sur Igneraie, Saint Chartier, Lourouer Saint-laurent, Nohant-Vic, Montgivray, Sarzay, Neuvy Saint Séulchre, Fougerolles, Chassignolles, Le Magny, La Châtre, Lacs, Briantes, Pouligny Saint-Martin Pouligny Notre Dame, Sainte-Sévère sur Indre, Pérassay, Feusines, Champillet, La Motte-Feuilly, Montlevicq.

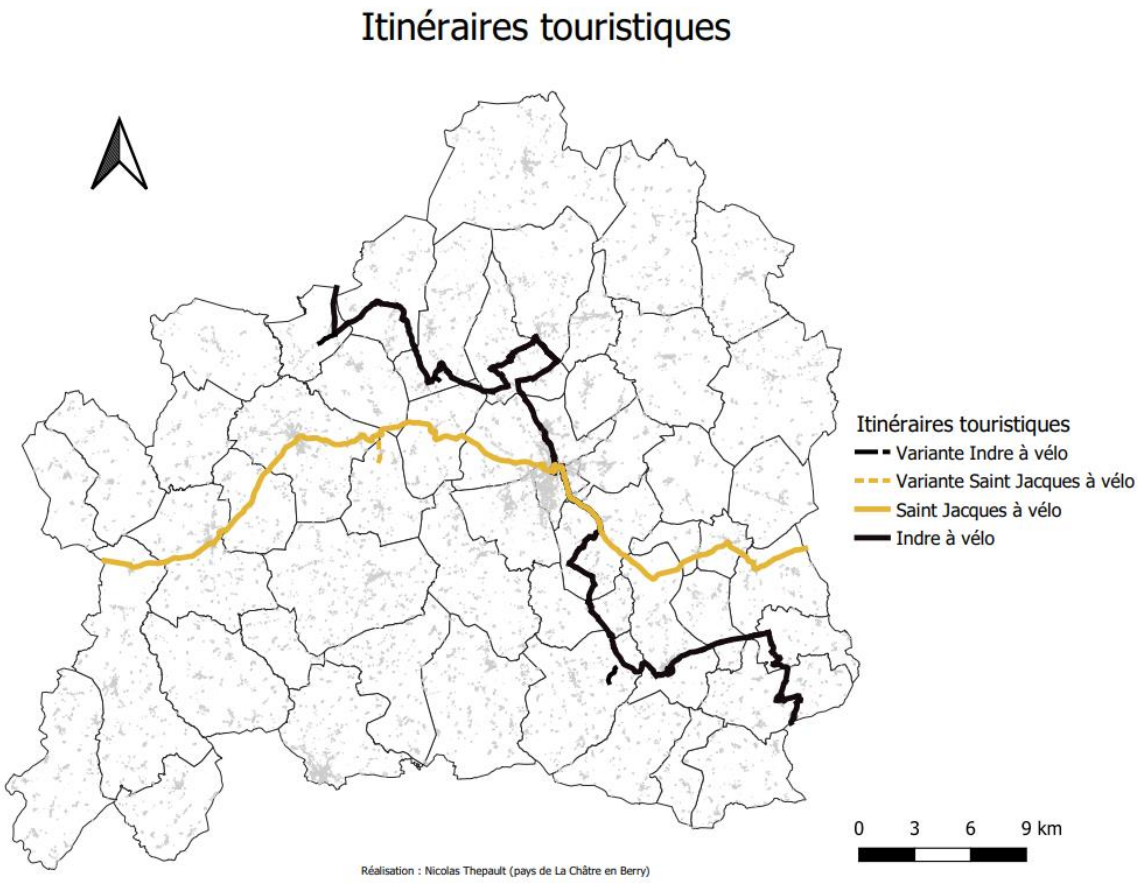
Boucles cyclotouristiques (Pays de La Châtre en Berry)



Source : service tourisme - communauté de communes La Châtre Sainte-Sévère.
Réalisation : Nicolas Thepault (Pays de La Châtre en Berry)

En plus de ces 12 itinéraires cyclables, deux itinéraires touristiques d'intérêt régional ont été aménagé en 2021. Il s'agit de l'Indre à vélo qui traverse le territoire du nord vers le sud et Saint-Jacques de Compostelle à vélo qui traverse le territoire d'est en ouest. Ces axes sont jalonnés et des stationnement vélos ont été installés tout au long des deux itinéraires.

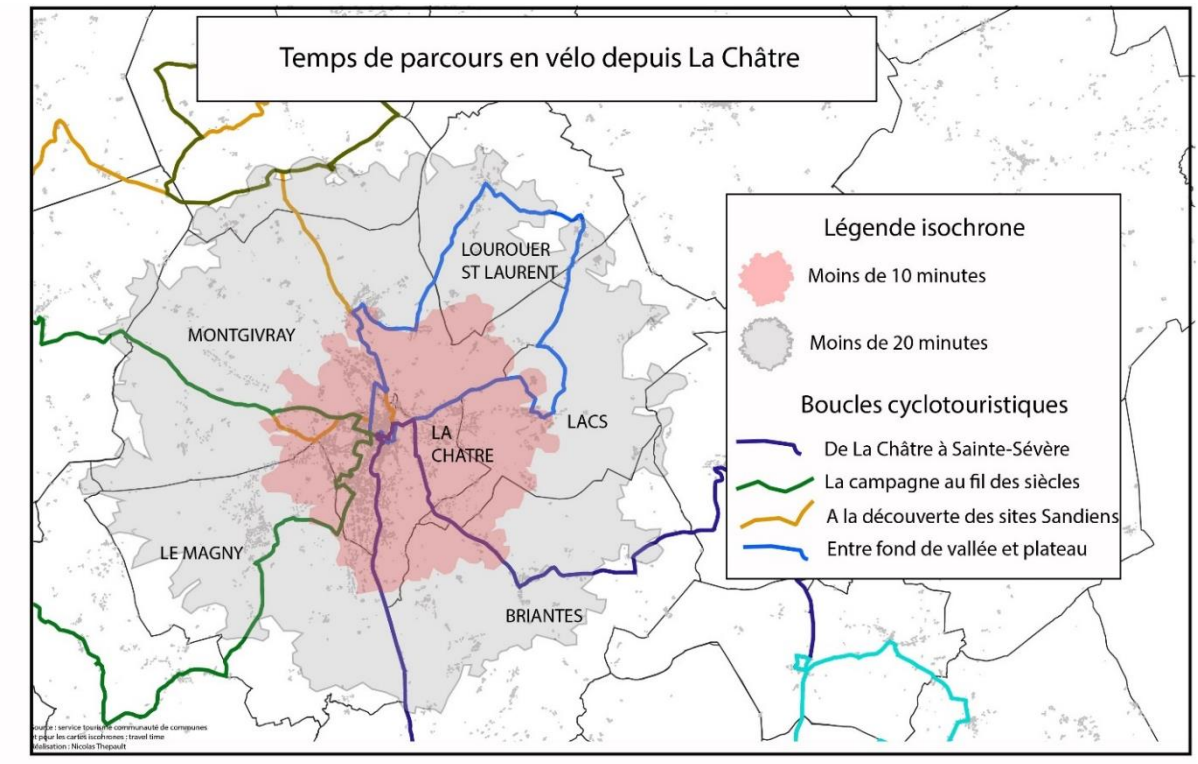
L'ensemble de ces itinéraires sont davantage à vocation touristique mais ils pourront trouver leur utilité dans les déplacements quotidiens.

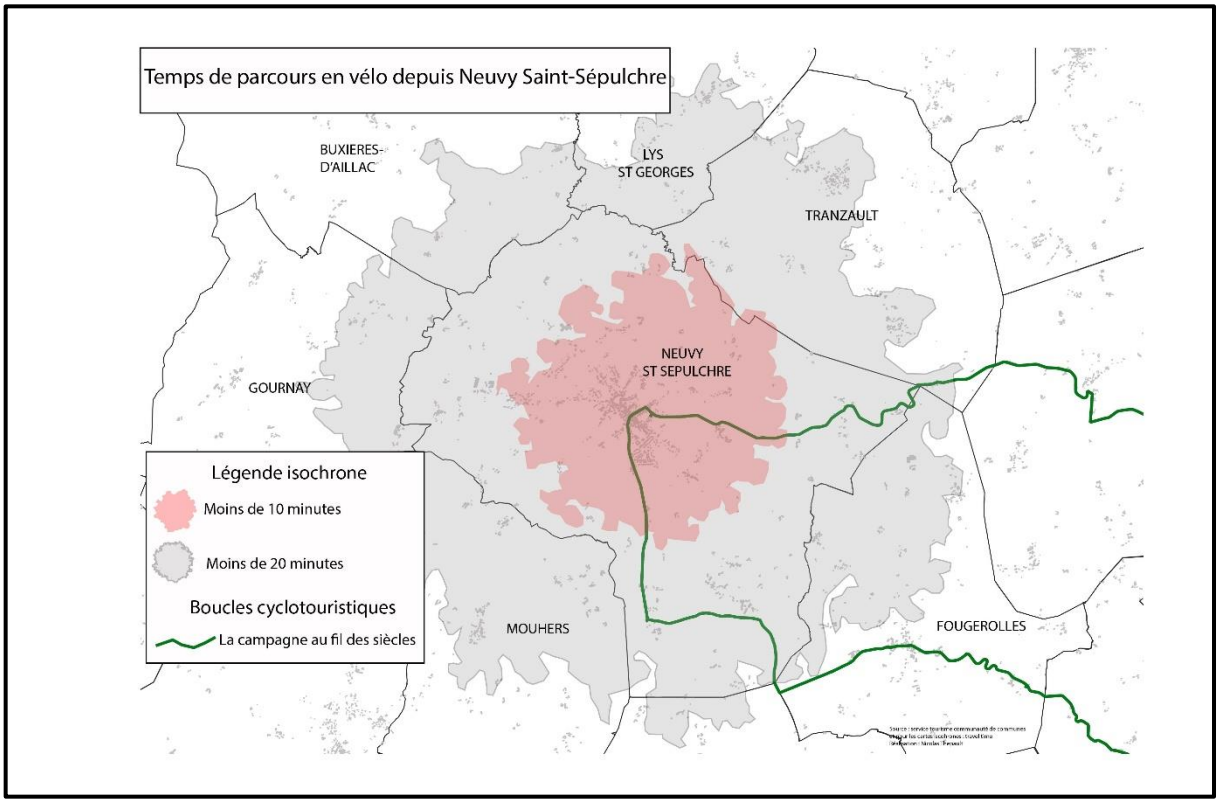


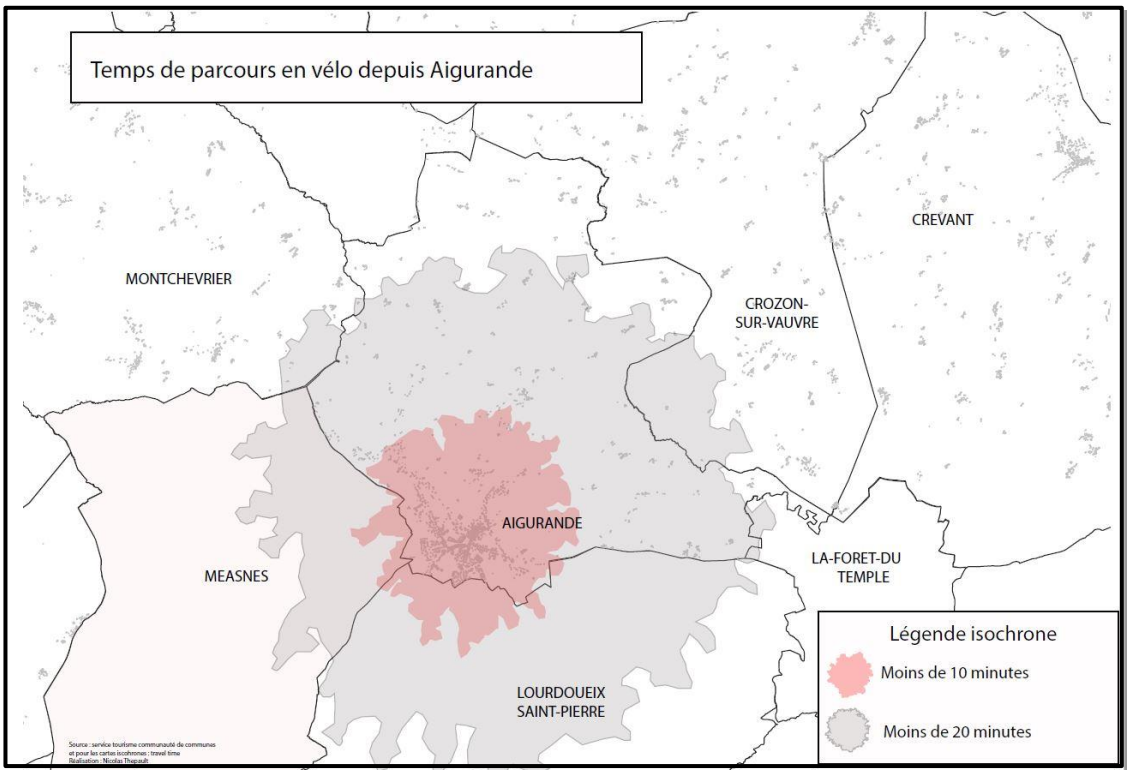
Grâce à la production de cartes isochrones (pages suivantes), il est possible d'identifier des volumes de population pouvant être des potentiels usagers du vélo. Ce travail fait écho au constat du diagnostic du SCoT qui met en avant que 66,5% des actifs du pays y travaillent. Il existe donc une proximité immédiate entre emploi et résidence.

Pour cela des cartes isochrones de 10 à 20 minutes de trajet en vélo ont été produites et démontrent le potentiel du vélo pour les 3 communes principales.

Usagers/ emplois potentiels			
LA CHATRE			
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourg	Nombre d'emploi au lieu de travail
<10 min	5626	2	2975
10min>20min	8221	6	3618
NEUVY SAINT SEPULCHRE			
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourg	Nombre d'emploi au lieu de travail
<10 min	1660	1	535
10min>20min	2463	4	659
AIGURANDE			
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourg	Nombre d'emploi au lieu de travail
<10 min	1426	1	732
10min>20min	2868	4	955




Temps de parcours en vélo depuis Neuvy Saint-Sépulchre
BUXIERES-D'AILLAC
LYS ST GEORGES
TRANZAULT
NEUVY ST SEPULCHRE
GOURNAY
MOUHERS
FOUGEROLLES
Légende isochrone
Moins de 10 minutes
Moins de 20 minutes
Boucles cyclotouristiques
La campagne au fil des siècles


Temps de parcours en vélo depuis Aigurande
MONTCHEVRIER
CREVANT
CROZON-SUR-VAUVRE
AIGURANDE
MEASNES
LA-FORET-DU TEMPLE
LOURDOUEIX SAINT-PIERRE
Légende isochrone
Moins de 10 minutes
Moins de 20 minutes

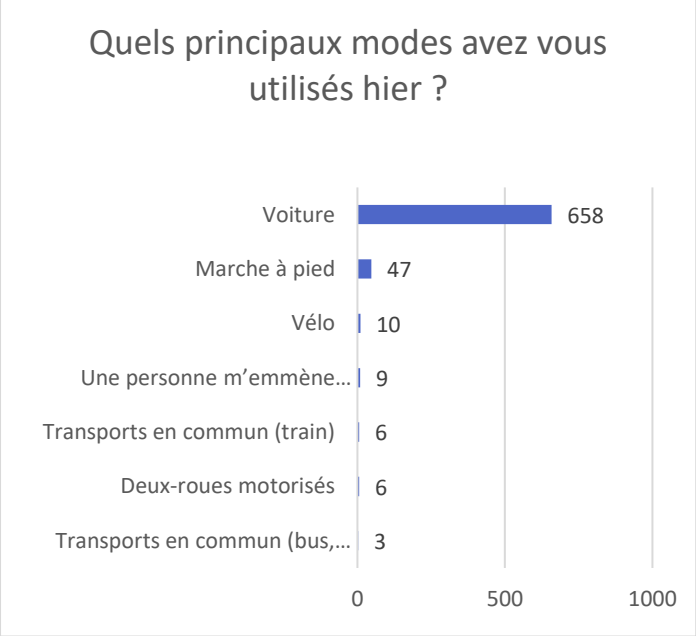
2.3.2 Les parts modales.

La réduction du marché de l'emploi du territoire se fait au profit des pôles environnants et se traduit par une augmentation des migrations professionnelles Plus de la moitié des actifs travaillant hors du territoire travaillent à Châteauroux. Il apparaît que les flux sortants sont en augmentation tandis que les flux internes et entrants demeurent stables.

Pour ces migrations professionnelles, la voiture est le mode de déplacement prédominant, en raison de la faible desserte en transports en commun. Cette dépendance à la voiture se traduit pour les actifs, par des trajets domicile-travail parfois longs et des trafics conséquents sur certains axes du territoire. Cela entraîne par ailleurs des coûts conséquents dans le budget des ménages.

Figure 20 : Le mode de transport utilisés par les actifs pour se rendre au lieu de travail

L'enquête mobilité réalisée en février 2019 auprès des habitants du Pays de La Châtre en Berry vient préciser l'utilisation des différents modes de transport.



Selon l'enquête le principal mode de déplacement utilisé la veille est la **voiture**, regroupant **89%** des réponses.

La **marche à pied**, second mode de déplacement, concerne un peu plus de **6%** des réponses. Cette part est plus de deux fois supérieure à celle des répondants ne disposant d'aucun moyen de déplacement (2,7%).

Les autres modes de déplacement ont été très peu utilisés la veille et représente une part quasi inexistante

Figure 21 : extraction de l'enquête mobilité de 2019

Synthèse des enjeux :

- Comment augmenter la part modale du vélo, du covoiturage et des autres modes alternatifs à la voiture individuelle ?

- Organiser des aires de covoiturages le long des axes routiers principaux (D943-D927).

- Développer le covoiturage en direction des pôles voisins (Châteauroux, Argenton, Montluçon…) et en direction des gares les plus proches.

- Développer les aménagements sécurisés pour les piétions et les cyclistes.

- Communiquer sur les offres existantes (réseau remi, transport à la demande).

- Organiser et planifier les déplacements en vélos et à pied.

- S'appuyer sur les itinéraires vélos touristiques.

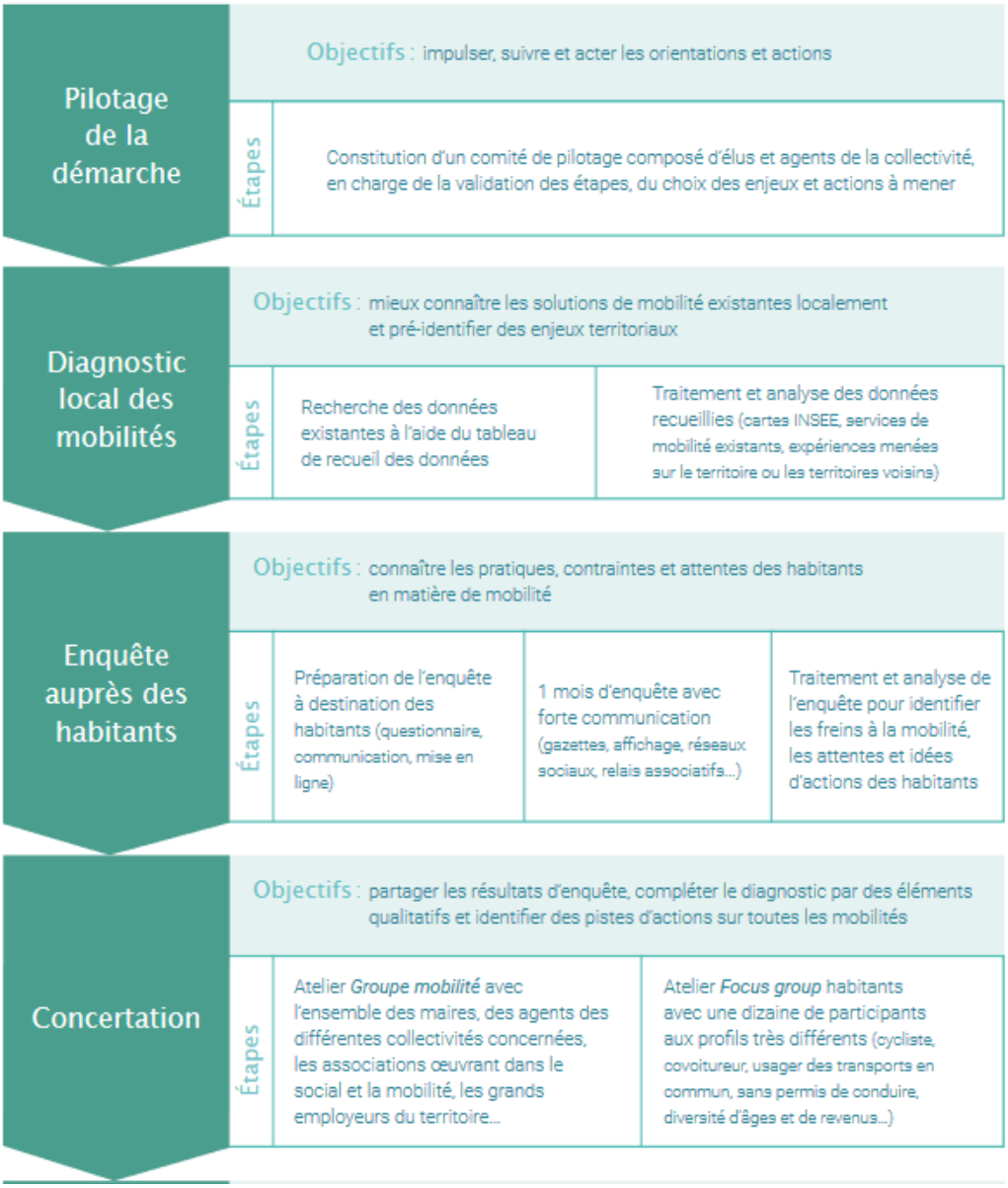
3. LES PRATIQUES DE MOBILITE : RETOUR SUR L'ETUDE MOBILITE DE 2019

3.1 L'enquête mobilité réalisée en 2019

La DREAL Centre-Val-de-Loire a souhaité proposer aux collectivités rurales un guide méthodologique pour analyser la mobilité sur leur territoire. La finalité étant de réaliser un diagnostic local simplifié et ainsi identifier des premières pistes d'actions. La méthode proposée a été testée et adaptée sur deux territoires de la région Centre-Val de Loire: La communauté de communes Val de Cher Controis (Loir-et-Cher) et le Pays de La Châtre en Berry.

La méthode simple proposée par la DREAL doit permettre sa mise en œuvre rapidement. Cette méthode a permis aux différents acteurs du territoire d'œuvrer pour une mobilité plus inclusive, plus diversifiée et plus écologique pour les habitants, salariés et visiteurs. Le caractère local de l'étude avait pour objectif de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire directement ou indirectement concernés par les questions de mobilité. Neuf mois ont été utiles pour déployer cette démarche.

Le Schéma ci-dessous illustre la méthode proposée par le DREAL et testée sur le territoire du Pays de La Châtre en Berry :



Cette étude mobilité a permis d'initier une réflexion et de créer une dynamique autour de cette thématique. Ainsi, une enquête auprès des habitants a été réalisée, un atelier avec les acteurs du territoire, un groupe de discussion avec des habitants et un séminaire d'élus ont été organisés.

3.2 L'enquête auprès des habitants

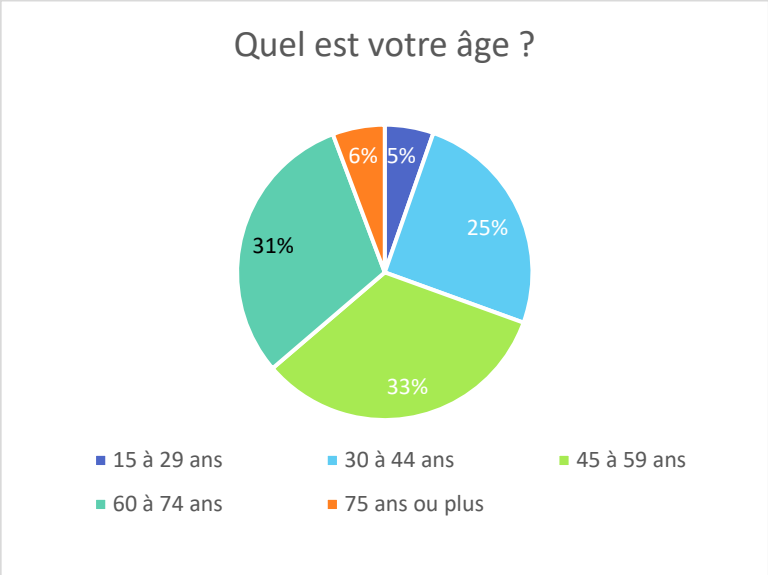
Une enquête a été réalisée du 28 janvier 2019 au 24 février 2019. Le questionnaire était disponible en ligne et en version papier. 335 personnes ont répondu au questionnaire proposé.

Le questionnaire ressemblait à une enquête ménage, les questions portaient principalement sur le profil des enquêtés, leurs mobilités au quotidien, le mode de transport utilisé, les freins aux déplacements, les moyens qui permettraient de faciliter leurs mobilités.

Cette enquête a permis à la fois d'avoir des données récentes sur la mobilité des habitants du territoire et de connaître leurs principales difficultés. Elle a aussi eu l'avantage de mobiliser les habitants sur cette thématique. Aux vues du nombre de questionnaires renseignées et des retours que nous avons eus, la mobilité semble être un sujet qui préoccupe beaucoup les habitants du Pays de La Châtre en Berry.

3.2.1 Le profil des habitants :

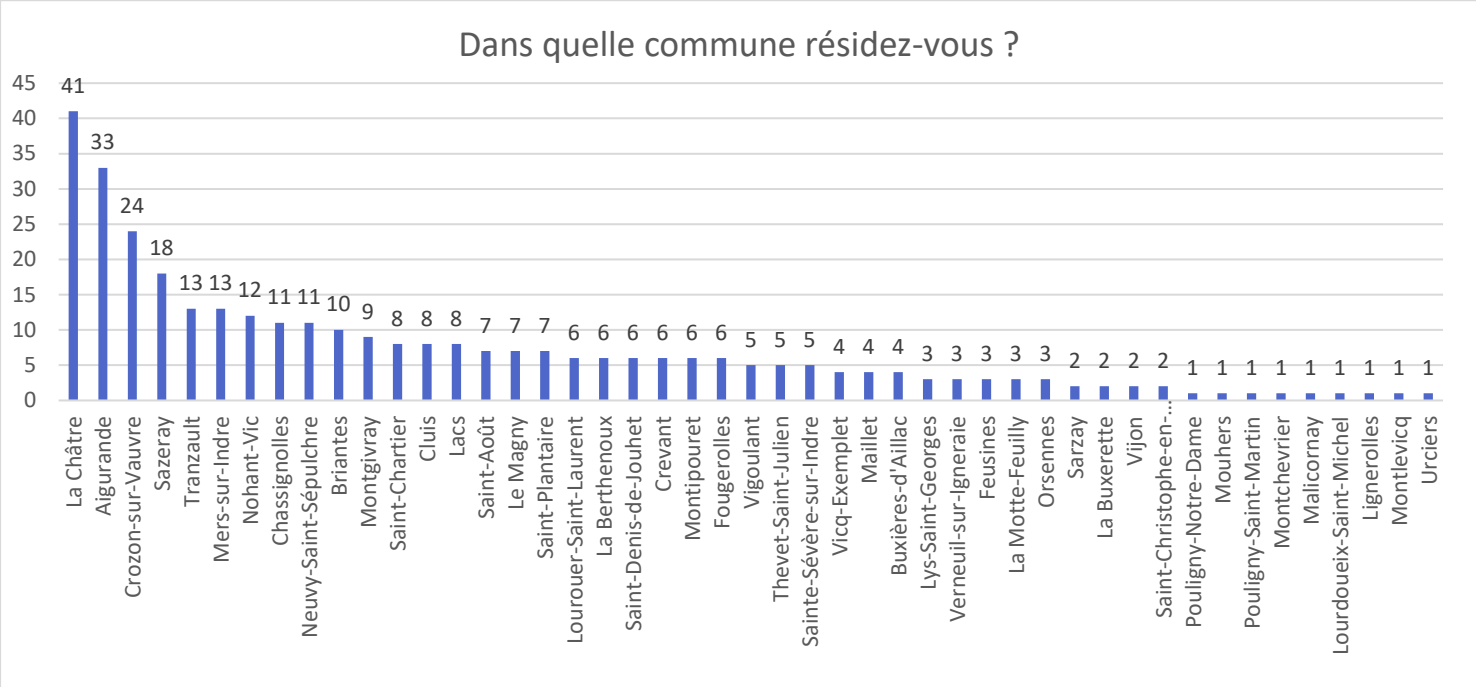
60% des personnes ayant répondu à l'enquête sont des **femmes**. Ces dernières semblent donc porter plus d'intérêt que les hommes aux questions de mobilité.



- Un quart des répondants à l'enquête a entre 30 et 44 ans. Un tiers a entre 45 et 59 ans. La part de personnes âgées de **60 ans ou plus** est importante puisqu'elle représente **37%** de l'ensemble des répondants.
- Les foyers composés de **2 personnes (106)** sont presque aussi nombreux que l'ensemble des foyers composés de 3 personnes ou plus (120) . Les foyers d'une personne sont moins nombreux (39)

- Les **revenus** des ménages ayant répondu sont **variés**, un large panel de tranches de revenus étant représenté. Les plus représentées sont celles de 2 800 € à 5 000€/mois et de 1 600€ à 2 400€/mois.
- La majorité des répondants (54%) exerce une **activité professionnelle**. Plus d'un tiers sont des retraités.

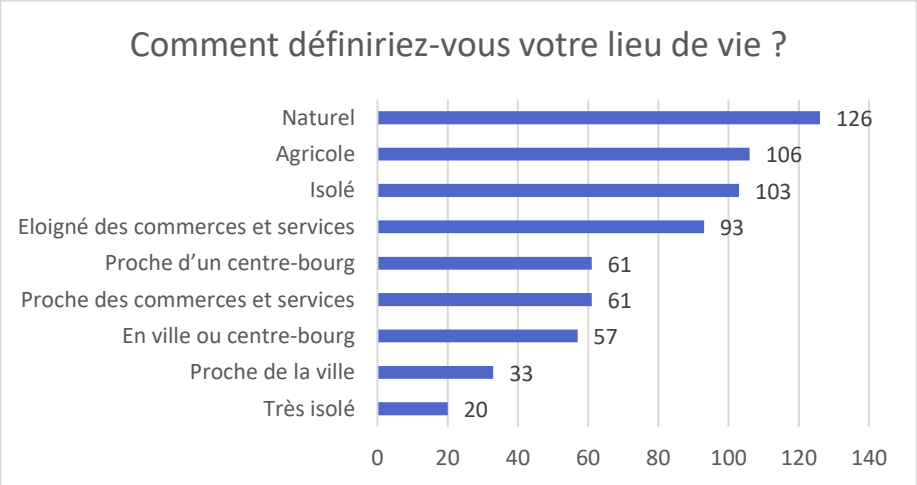
3.2.2 Le lieu de vie des habitants :



Des habitants de la quasi-totalité des communes du Pays de La Châtre en Berry (47 des 51 communes) ont répondu à l'enquête.

Les communes les plus représentées sont **La Châtre** (la plus peuplée et la plus dense du territoire - plus de 4 000 habitants), **Aigurande** (plus de 1 400 habitants) et **Crozon-sur-Vauvre** (moins de 400 habitants).

- Deux tiers des répondants habitent dans leur commune **depuis plus de 10 ans**, moins de 20% depuis moins de 5 ans.

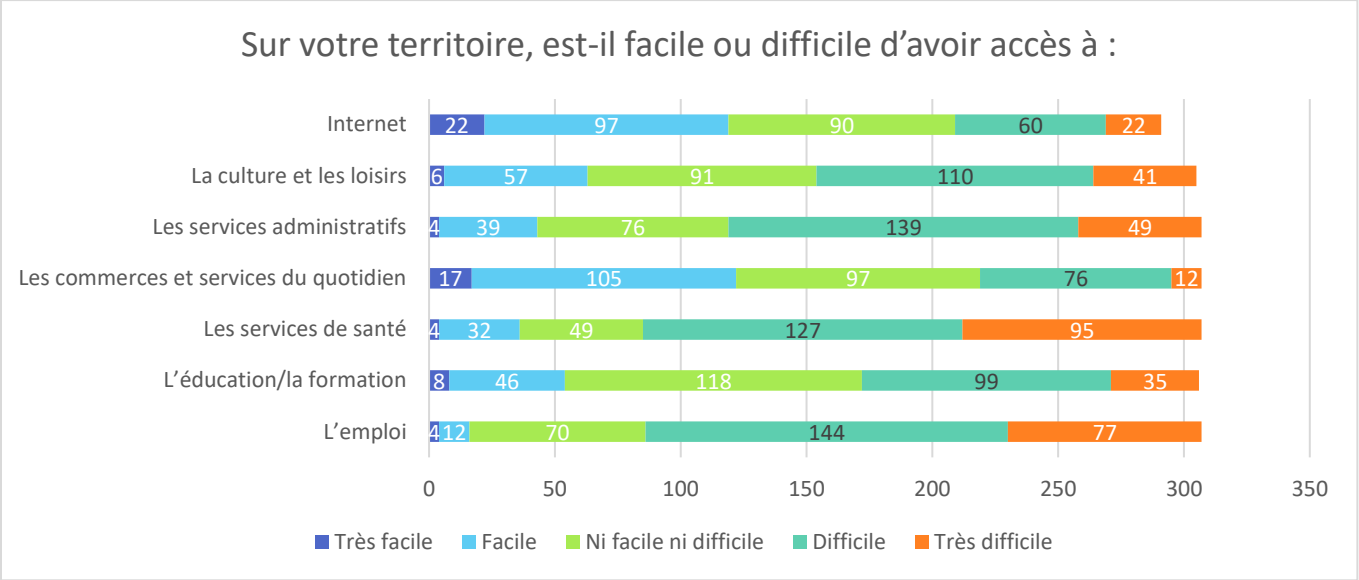


Un tiers des répondants définit son lieu de vie comme **naturel**.

27% le jugent **agricole**.

19% le considèrent **isolé ou très isolé**.

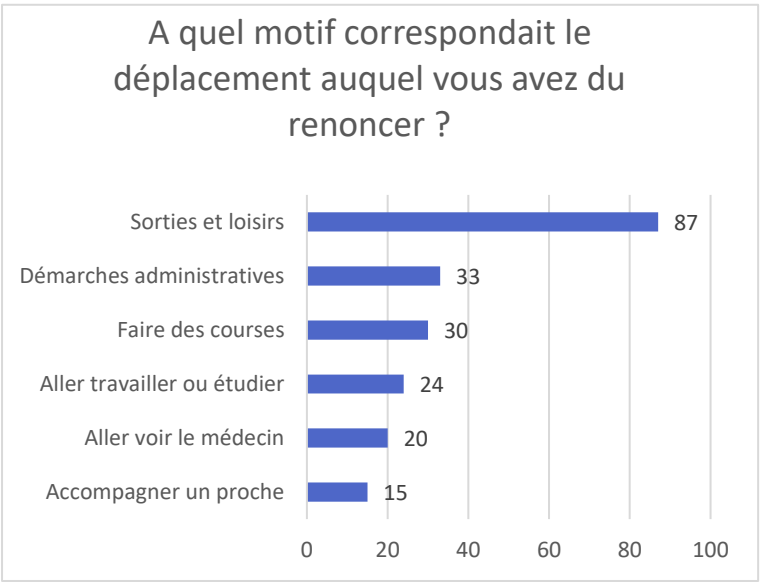
3.2.3 De nombreuses difficultés d'accès :



Les deux éléments auxquels il est le plus facile d'avoir accès sont les **commerces et services du quotidien** d'une part et **internet** d'autre part (environ 40% des répondants jugent qu'il est facile ou très facile d'y avoir accès). Ces deux services sont les seuls pour lesquels le nombre de réponses « facile » ou « très facile » est plus important que celui de « difficile » ou « très difficile ».

Pour les autres activités et services, le taux de répondants les jugeant faciles ou très faciles d'accès est plus faible : de 21% pour la culture et les loisirs, à 5% pour l'emploi.

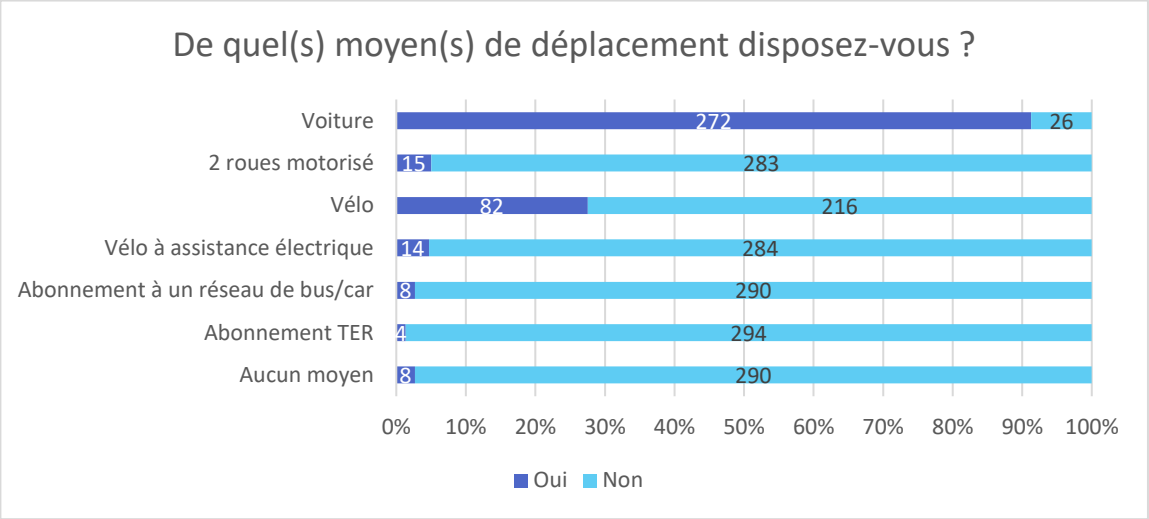
Les **services de santé** et l'**emploi** sont les deux éléments pour lesquels les répondants éprouvent le plus de difficultés d'accès.



45% des personnes interrogées déclarent avoir déjà renoncé à une activité à cause d'une difficulté rencontrée pour se déplacer. Les raisons pour lesquelles des personnes ont dû renoncer à leur déplacement sont variées, quatre raisons ressortant particulièrement.

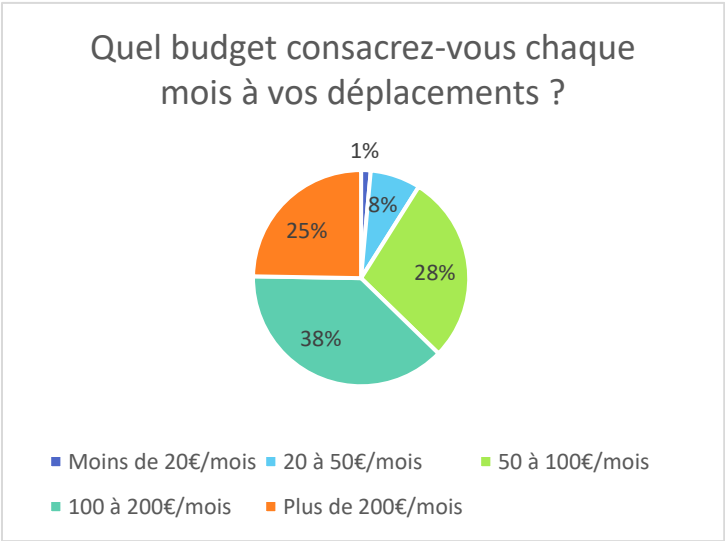
L'**éloignement** est le premier motif de renoncement (plus d'un quart des réponses soit 28%), suivi du **coût** du trajet (21%), de l'**absence de transports en commun** (17%) et d'**horaires d'ouverture trop restreints** (16%).

3.2.4 La mobilité au quotidien



- Plus de **91%** des répondants disposent d'une **voiture**.
- Un peu plus d'un quart des répondants (28%) dispose d'un vélo, et près de 5% d'un vélo à assistance électrique.
- La **part d'abonnés aux transports collectifs** est **faible** : moins de 3% sont abonnés à un réseau de bus ou car, et moins de 1,5% ont un abonnement TER.

3.2.5 Un budget important consacré aux déplacements

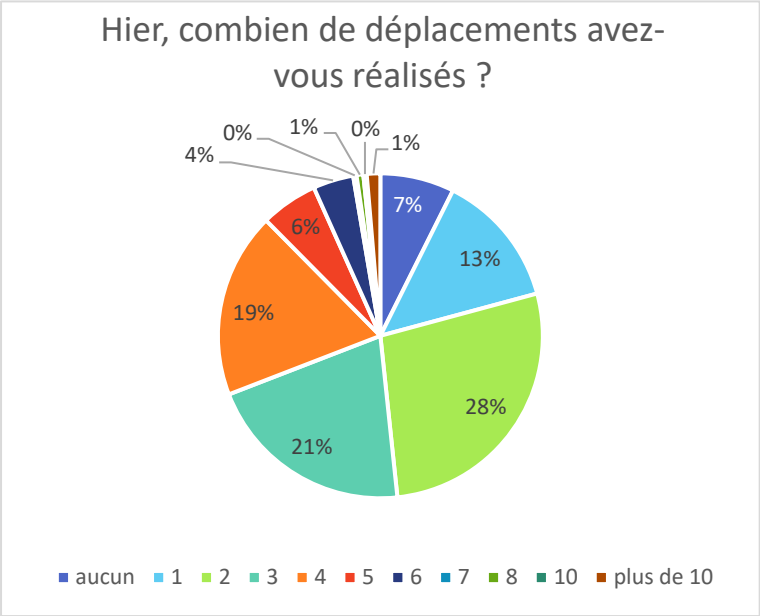


Deux tiers des répondants consacrent entre 50 € et 200 € par mois à leurs déplacements.

Un quart dépense plus de 200 € par mois.

En outre, il est probable que tous les répondants n'aient pas recensé l'ensemble des coûts d'usage de l'automobile (carburant, assurance, entretien, réparations, etc.), pouvant porter le budget à plus de 200 €/mois.

3.2.6 Entre 2 et 4 déplacements quotidiens



La veille de leur réponse au questionnaire, **plus des deux tiers** des répondants (68%) ont effectué **entre 2 et 4 déplacements**.

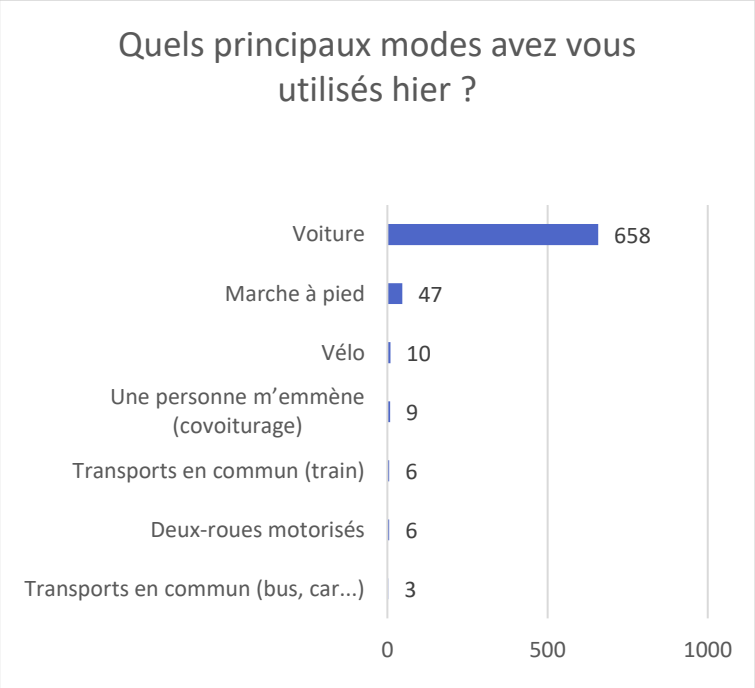
Plus de 80% a réalisé entre 1 et 4 déplacements.

7% des répondants n'ont réalisé **aucun déplacement**.

72% des répondants se sont déplacés la veille à destination d'un **lieu de travail ou d'étude**, et **69%** pour faire des **courses**.

40% ont effectué un déplacement la veille pour **accompagner un tiers**

3.2.7 La voiture, mode de déplacement ultra dominant



Le principal mode de déplacement utilisé la veille est la **voiture**, regroupant **89%** des réponses.

La **marche à pied**, second mode de déplacement, concerne un peu plus de **6%** des réponses. Cette part est plus de deux fois supérieure à celle des répondants ne disposant d'aucun moyen de déplacement (2,7%).

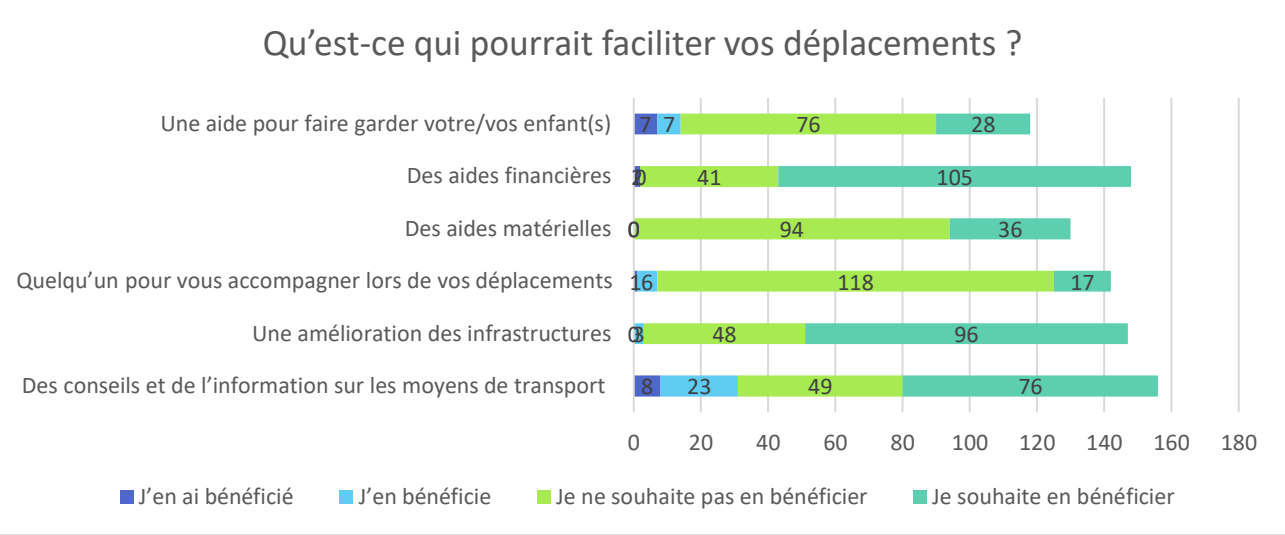
Les autres modes de déplacement ont été très peu utilisés la veille.

3.2.8 La Châtre, pôle attractif générateur de déplacement à l'échelle du Pays de La Châtre en Berry

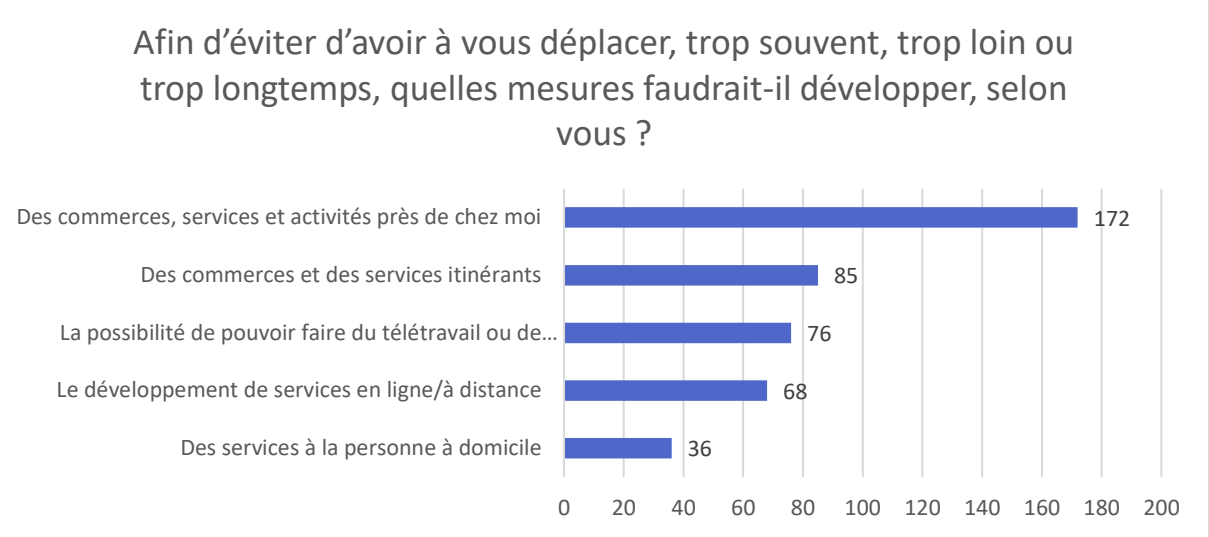
La Châtre, première commune de destination pour aller travailler, accompagner un proche, faire les courses, consulter un médecin.

- Les déplacements à destination des **lieux de travail ou d'étude** sont principalement polarisés en direction de **La Châtre**, commune centre du territoire comptant près de 2 700 emplois[1] (plus d'un tiers des réponses soit 35%).Si elle n'est pas située sur le territoire du pays de La Châtre en Berry, la commune de **Châteauroux**, préfecture de l'Indre, attire **près d'un quart** (24%) **des actifs**.
- **La Châtre** est la commune de destination la plus citée pour accompagner un proche (40% de l'ensemble des réponses), suivie de **Neuvy Saint Sépulchre** (17%), **Châteauroux** (12%) et **Aigurande** (8%).
- Deux tiers des répondants (66%) vont effectuer leurs courses à **La Châtre**, contre 15% à **Châteauroux** et 9% à **Aigurande**.
- Disposant notamment d'un centre hospitalier, **La Châtre** est la commune de destination la plus courante pour se rendre chez le médecin (un peu plus d'un tiers des réponses soit 37%).
  Neuvy Saint Sépulchre (notamment une maison médicale) concentre un peu plus d'un quart des réponses (26%).
- Les **sorties et les loisirs** sont les motifs de déplacements les moins contraints. Ils sont donc ceux pour lesquels la durée de trajet est la moins problématique.
  Contrairement aux autres motifs, ce sont vers **Châteauroux** que ces déplacements sont les plus nombreux (la moitié des déplacements). Un trajet en voiture entre La Châtre et Châteauroux dure 40 minutes pour 38 km.
  Un peu plus d'un tiers sont réalisés en direction de La Châtre (35%), et 7% vers Aigurande.
- **La Châtre**, commune centre du Pays de La Châtre en Berry et **Châteauroux**, préfecture de l'Indre, sont les deux destinations privilégiées pour les démarches administratives. Elles représentent respectivement 49% et 40% des réponses.

3.2.9 Des solutions pour faciliter les déplacements et réduire les besoins en mobilité.



Pour la majorité des répondants, des **aides financières** ainsi qu'une **amélioration des infrastructures et de l'information** sur les moyens de transport pourraient faciliter les déplacements.



Le développement de **commerces, services et activités à proximité du domicile** est la mesure la plus citée pour réduire la fréquence, la distance et la durée des déplacements (37% soit plus d'un tiers des réponses).

Les solutions liées au numérique, en particulier le **télétravail** et les **services en ligne**, sont aussi parmi les plus citées (respectivement 16% et 14% des réponses).

Enjeux issus de l'enquête :

- Faire participer les habitants du territoire.
- Améliorer l'accès aux services de santé et à l'emploi.
- Faciliter les déplacements des personnes âgées.
- Améliorer l'accès à la culture et aux loisirs.
- Développer de nouvelles solutions de mobilités pour améliorer l'accès aux services et aux soins.
- Développer des solutions de mobilités peu coûteuse.
- Accompagner la pratique de la marche en améliorant et en sécurisant les cheminements piétons.
- Développer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens.
- Favoriser le développement du covoiturage.
- Faciliter l'accès à la ville de La Châtre, pôle générateur de déplacement.
- Agir sur les déplacements vers/depuis l'agglomération de Châteauroux.
- Améliorer l'information sur les services déjà existants.
- Développer les services en ligne

Un atelier mobilité a été organisée en avril 2019 et a réuni différents acteurs de la mobilité, les élus et techniciens du Pays de La Châtre en Berry, les associations, les entreprises, les partenaires institutionnels, les territoires voisins. A l'échelle du Pays de La Châtre en Berry, c'est la première fois que la mobilité a été abordée comme thème principal.

Cet atelier a permis dans un premier temps de présenter les résultats de l'enquête aux participants et dans un second temps de faire travailler les différents participants autour de 4 enjeux qui sont ressortis de l'enquête à savoir :

- Encourager l'utilisation de mobilités alternatives avec peu de financements publics.
- Réduction des coûts liés à la mobilité.
- Réduction des distances à parcourir.
- Mieux faire connaitre et sensibiliser aux mobilités alternatives.

Voici les principaux éléments de constat et de piste d'actions par thématique issus de l'atelier :

3.2.1 Encourager aux mobilités alternatives avec peu de financements publics

Vélo :

-Pour encourager la pratique du vélo, **des aménagements sécurisés seraient nécessaires**. Cependant ces aménagements sont souvent coûteux. Une des solutions proposées est **d'utiliser des voies qui peuvent se prêter la pratique du vélo** (anciennes voies ferrées, boucles touristiques…)
- La topographie du territoire peut limiter la pratique du vélo. **Les vélos à assistance électrique (VAE) pourraient remédier à ce frein**, mais restent assez méconnus, **une sensibilisation à ces véhicules pourrait donc être envisagée**

Autostop organisé :

- **L'autostop organisé peut permettre un essor d'une pratique alternative** à la voiture individuelle, qui peut se révéler pertinente pour des trajets identiques et réguliers.
- L'organisation via une plateforme numérique permet de rassurer le conducteur et l'autostoppeur. Néanmoins, cette pratique nécessite une connexion fiable, ce qui peut être contraignant dans certaines zones du territoire.

Transports en commun :

- **Une coopération interentreprises pourrait être mise en place** pour mutualiser les coûts et permettre une offre de transport en commun domicile-travail pour les salariés.
- **Un besoin spécifique pour des populations plus âgées, ayant besoin d'un soutien particulier, a été souligné plusieurs fois**.

D'autres points ont été soulignés :

- Le renforcement de la possibilité du télétravail.
- L'instauration d'une maison des services permettant de réduire les déplacements.
- Les voitures électriques Zoé mises à disposition en prêt à la demi-journée par le département.
- Une baisse de solidarité qui impact les comportements de mobilité.

3.2.2 Réduction des coûts liés à la mobilité

Frais liées à l'utilisation de la voiture :

- La pratique du covoiturage permettrait de réduire les coûts. Néanmoins, le covoiturage est associé à une perte de liberté et à des difficultés organisationnelles liées à la gestion des horaires, des activités périphériques et à la difficulté de trouver des covoiturages en dehors des longs trajets et des grands axes (par exemple entre Châteauroux et Montluçon). Des réticences liées à l'âge peuvent aussi exister.
- Un bonus déplacement durable pourrait être instauré pour les personnes ayant des pratiques respectueuses de l'environnement.

Pour avoir moins besoin de la voiture :

- L'offre de transport à demande peut permettre d'avoir moins recours à la voiture, et un abonnement mensuel d'une trentaine d'euros est disponible.
- L'autopartage entre voisins pourrait être une solution, mais semble difficile à mettre en œuvre.
- Les vélos à assistance électrique peuvent également remplacer l'usage de la voiture dans certains cas.

3.2.3 Réduction des distances à parcourir :

Un premier constat est que le mitage provoque le besoin de se déplacer de plus en plus. Plusieurs possibilités pour réduire les distances à parcourir ont été discutées.

- La réduction des distances au quotidien est très liée à l'enjeu de ramener des possibilités de travail plus proches des habitants : L'enjeu de relocalisation du travail est aussi lié aux offres et possibilités de formation sur le territoire.

- Un autre enjeu essentiel de la réduction des distances à parcourir et de ramener des services de santé à proximité de la population, notamment pour les personnes âgées. Plusieurs propositions ont été évoquées : des transports à la demande spéciale pour les services à la santé, mettre en place des bus équipés pour les services publics passant tous les mois, baisser les déplacements en faisant une partie des consultations par téléphone…

Enfin, avoir une offre de loisirs de proximité pourrait contribuer à réduire les déplacements :

- Par exemple, il n'est pas rare de devoir faire15-20km pour trouver un club sportif.
- Peu de cinémas sont installés sur le territoire. Des propositions ont été d'organiser un service de ramassage pour desservir celui de La Châtre ou encore de développer le ciné mobile.

3.2.4 Mieux faire connaître et sensibiliser aux mobilités alternatives :

Un point de départ important pour mieux faire connaitre et sensibiliser aux mobilités est de partir de l'existant et de bien connaitre les pratiques.

- La possibilité de mutualiser les lieux d'informations, par exemple, entre la maison des services et l'office de tourisme donnant les horaires de bus de tourisme à Aigurande, a été discutée. L'idée serait de créer un guichet unique pour tous les services, pas seulement la mobilité. .
- Les informations relatives à la mobilité peuvent être relayées par différents supports : les différents sites internet des collectivités, la presse locale, des flyers, une application téléphone, par des évènements/expositions/foire pendant la semaine européenne de la mobilité en septembre. L'importance de trouver d'autres vecteurs de communication qu'Internet a été souligné.

Pour le covoiturage :

- Les parkings de covoiturage pourraient être labellisés par des plateformes comme blablacar afin de mieux les faire connaitre.
- Les réunions d'élus, à Châteauroux par exemple, peuvent être l'occasion de sensibiliser au covoiturage et à le mettre en pratique.

Pour le transport scolaire :

- Une sensibilisation aux bus scolaires pourrait aussi permettre d'augmenter leur fréquentation, qui est de 20-25% à l'heure actuelle et pourrait donc souffrir d'un processus de rationalisation.

Enjeux

- Sécuriser et aménager des itinéraires vélos.
- Se servir des voies existantes qui se prêtent à la pratique du vélo.
- Prendre en compte la topographie du territoire pour développer la pratique du vélo.
- Sensibiliser à l'utilisation de vélos électriques.
- Permettre des alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, autostop…).
- Développer des coopérations inter-entreprise.
- Trouver de nouvelles solutions de mobilités pour réduire les coûts liés à la voiture.
- Réduire les distances à parcourir pour ramener les services de santé à proximité des habitants.
- Avoir une offre de loisir de proximité pour réduire les déplacements.
- Faire connaître et mettre en valeurs les services déjà existant.
- Augmenter la fréquentation des bus scolaires.

3.3 Le groupe de discussion

Un groupe de discussion est une méthode de recherche qualitative dans laquelle un groupe de personnes est rassemblé pour discuter autour d'un sujet prédéterminé. Le but est d'avoir recours à l'expertise d'usage des habitants. Dans un premier temps, les participants ont fait part de leurs difficultés de mobilité.

6 personnes ont participé au groupe de discussion d'habitants du Pays de la Châtre en Berry : des habitants de Saint Plantaire, Saint Chartier, Montchevrier, Montipouret et La Buxerette actifs et retraités, installés sur le territoire plus ou moins récemment.

Les participants du focus group ont été amenés à s'intéresser aux problématiques de mobilité par leur quotidien, leurs enfants, leur travail, ou l'augmentation de l'isolement (que ce soit lié à une réalité géographique ou à l'âge). Ils sont tous confrontés à des difficultés de déplacement : augmentation du budget pour se déplacer, peur du moment où l'on ne sera plus en capacité (physique) de prendre la voiture, offre de transports en commun limitée, manque d'alternatives à la voiture individuelle…

Covoiturage :

- Pour le covoiturage, trois principaux problèmes ont émergé :

- ✓ Tout le monde n'a pas accès aux plateformes de covoiturage car cela nécessite de se connecter à internet.
- ✓ Des plateformes comme blablacar fonctionnent au niveau national mais rien de connu ou d'efficace ne se substitue au niveau local ;
- ✓ Il y a une difficulté autour de l'idée de partager les voitures et parfois les personnes déclinent les propositions.

En réponse à ces problèmes, l'organisation d'une bourse d'échange participative ou de centralisation d'un système de covoiturage valorisé par les collectivités locales a été discuté, mais également des solutions alternatives comme des minibus ou des taxis à plusieurs. L'autostop organisé peut avoir un côté rassurant mais reste inquiétant lorsque l'on se déplace avec un enfant par exemple.

Certains participants estiment qu'il faudrait pour organiser le covoiturage au niveau local une plateforme qui centraliserait le tout. Cette plateforme pourrait être portée par un organisme privé.

Transport en commun :

- Pour les transports en commun, la plupart des participants utilisent au moins parfois le réseau existant, mais ils observent que les bus sont surdimensionnés par rapport à leur utilisation. Des incitations et sensibilisations seraient nécessaires pour que la fréquentation augmente. Aujourd'hui, le fait que les transports scolaires ne soient pas ouverts à l'ensemble de la population est jugée comme une aberration à laquelle il faudrait vite remédier. Les transports à la demande se révèlent important au quotidien, mais un meilleur maillage, des aménagements supplémentaires pour transporter plus facilement des bagages ou des animaux, et un accès plus facile à l'information sont des éléments d'amélioration qui ont été pointés.

Vélos électriques :

- Les vélos à assistance électrique peuvent être une solution pour certains déplacements quotidiens, et il est précisé que le vélo ne prend parfois pas beaucoup plus de temps que la voiture, sur de petits trajets. Néanmoins, il a bien été souligné que cela ne représentait pas une solution à tout : par temps de pluie, avec des enfants en bas-âge, en l'absence de routes carrossables ou sur des routes dangereuses, pour des personnes âgées, sa pratique reste parfois difficile.

Services mobiles :

- L'idée de services mobiles comme autre moyen de répondre à des difficultés de déplacement a aussi été abordé : épicerie, cinémobile, médecins, bibliobus… La communication entre l'usager et le service se révèle néanmoins essentielle pour que ces services puissent fonctionner et être connus du plus grand nombre.

Enjeux

- Ne pas systématiser les solutions numériques (sites internet, application).
- Organiser le covoiturage à l'échelle locale.
- Développer des nouvelles solutions de mobilité sécurisées et sécurisantes.
- Augmenter la fréquentation des transports en commun.
- Améliorer la communication et la sensibilisation sur les services déjà existants.
- Avoir des bus adaptés aux différents usages (transport des bagages, animaux…).
- Des aménagements sécurisés permettraient le développement de la pratique du vélo.
- Réduire les difficultés de déplacement en proposant des services mobiles

3.4 Le séminaire d'élus.

L'ensemble du travail réalisé a été présenté aux élus lors de ce séminaire organisé au mois de juin 2019. Ce séminaire devait permettre de prioriser des actions issues de la concertation. Toutes les actions issues des différents ateliers étaient regroupées par thématique : vélo, transport en commun, covoiturage, réduction de la mobilité, aides à la mobilité, optimisation de la mobilité.

6 actions prioritaires ont été identifiées selon les compétences de chaque institution (pays,communauté de communes, communes)

Les actions prioritaires à mener par les **communes** sont :

- Créer des aires de covoiturage à la sortie des villages
- Proposer des services et événementiels pour inciter à la pratique du vélo

Les actions prioritaires à mener par les **communautés de communes** sont :

- Mutualiser les véhicules de transports existants à l'échelle de plusieurs communes dans le cadre de l'organisation d'un transport à la demande en maximisant l'utilisation des véhicules existants .
- Créer des tiers-lieux pour proposer aux salariés et indépendants du territoire un lieu d'accueil partagé, tout en réduisant les distances à parcourir pour aller travailler.
- Proposer la location longue durée de vélos à assistance électrique pour faire tester et inciter les habitants à cette pratique.

L'action prioritaire à mener par le **pays de la Châtre en Berry** est :

- Aménager des itinéraires cyclables en utilisant les chemins et axes existants