

PANORAMA DES MOBILITÉS DANS L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE :

Synthèse des résultats
de l'enquête ménages
déplacements (EMD) de 2008

MOBILITÉ

INTERMODALITÉ

MODE DE VIE

Questions mobilité

PANORAMA DES MOBILITÉS

DES MOBILITÉS AUX MOTIFS VARIÉS ET MAJORITAIREMENT EFFECTUÉES EN VOITURE



Quatre déplacements par jour et par personne

Les habitants du territoire du SCoT réalisent environ 1.250.000 déplacements par jour, soit pour 350.000 habitants, près de 4 déplacements par personne. La mobilité des Tourangeaux se situe au même niveau que celle d'habitants d'agglomérations de taille comparable.

L'usage de la voiture largement dominant

Près de 60% des déplacements se font en voiture. Ce mode représente même 80% si l'on regarde les kilomètres parcourus. Il reste donc peu de place pour les autres modes. Seule la marche atteint un niveau significatif avec 28% de part de marché (mais seulement 6% des distances parcourues).

Part en nombre de déplacements	Part en distance parcourue	
59% des déplacements se font	78% des km parcourus le sont	en voiture
8%	12%	en transport en commun
1%	1%	en deux roues motorisés
3%	2%	à vélo
28%	6%	en marchant
2%	1%	autrement

Le travail ne représente qu'un quart des motifs de déplacements

Les raisons pour lesquelles les Tourangeaux se déplacent sont les suivantes :

Travail	Études	Achats	Loisirs	Visites	Affaires personnelles
24%	12%	21%	21%	21%	21%

Le travail et les études représentent environ un tiers des déplacements. Les autres motifs en représentent donc les deux tiers. Ce résultat prouve l'importance de la localisation des lieux d'achats, des équipements divers, et bien sûr des lieux de résidence, car de cette localisation dépend souvent le choix du mode de déplacement. Ainsi, une dispersion des lieux "d'attractivité" impose la voiture comme le seul mode de transport pertinent.

Prendre des mesures uniquement sur les lieux de résidence et les lieux d'emploi s'avère donc insuffisant, même si la tâche est plus complexe.

DES DIFFÉRENCES DE COMPORTEMENT NOTABLES SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE

Les pratiques de déplacement des habitants du territoire du SCoT sont bien différentes selon le lieu de résidence de chacun. On peut résumer la situation ainsi :

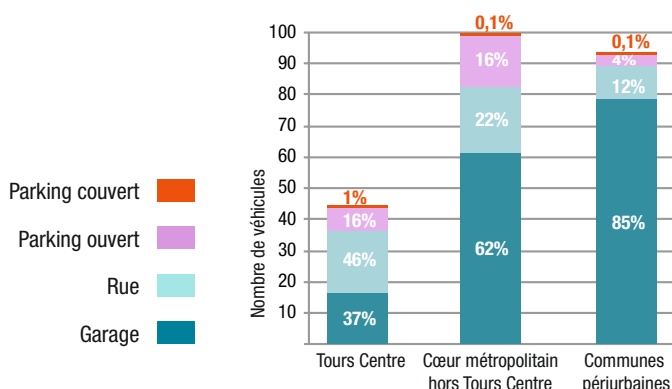
- plus la personne habite en milieu urbain, plus elle diversifie ses moyens de déplacements ;
- un habitant du cœur métropolitain se déplace davantage qu'une personne habitant une commune périurbaine, et encore plus qu'une personne habitant une commune rurale (en nombre de déplacements) ;
- la part de la voiture est majoritaire partout, sauf chez les habitants de Tours Centre ;
- les habitants des communes périurbaines parcourent environ 4 fois plus de distance par jour que les habitants de Tours Centre ;
- les déplacements des habitants des communes périurbaines rejettent 3 à 4 fois plus de gaz à effet de serre que ceux des habitants de Tours Centre.

LA VOITURE, UN MODE QUI PREND DE LA PLACE

La place réellement occupée par l'automobile

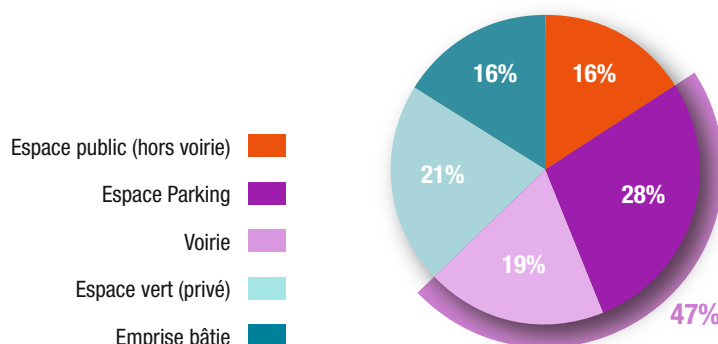
Les emprises réservées à l'automobile se présentent sous la forme des routes, mais aussi des parkings. Et nos villes sont largement pourvues de ces équipements, alors que le foncier y est de plus en plus précieux. Ainsi, nous avons pu analyser le stationnement des véhicules et estimer les surfaces occupées par les véhicules en stationnement, la nuit à Tours Centre (entre Loire et Cher).

LIEU DE STATIONNEMENT DES VOITURES LA NUIT



Concernant les types de stationnement des véhicules des habitants, l'enquête montre que la rue est plus fortement utilisée pour garer son véhicule en milieu urbain dense que dans les secteurs où le foncier est davantage disponible. Il s'agit d'une situation classique dans les agglomérations françaises, mais paradoxale compte-tenu de la pression foncière en ville. Sur Tours Centre, la surface occupée par les véhicules en stationnement, la nuit (mais aussi le jour, vu que les places occupées la nuit sont également occupées le jour par d'autres voitures) représente environ 18 ha, soit 4 fois la surface du jardin des Prébendes.

RÉPARTITION DE L'OCCUPATION DU SOL DU PARC D'ACTIVITÉS DES GRANGES GALAND



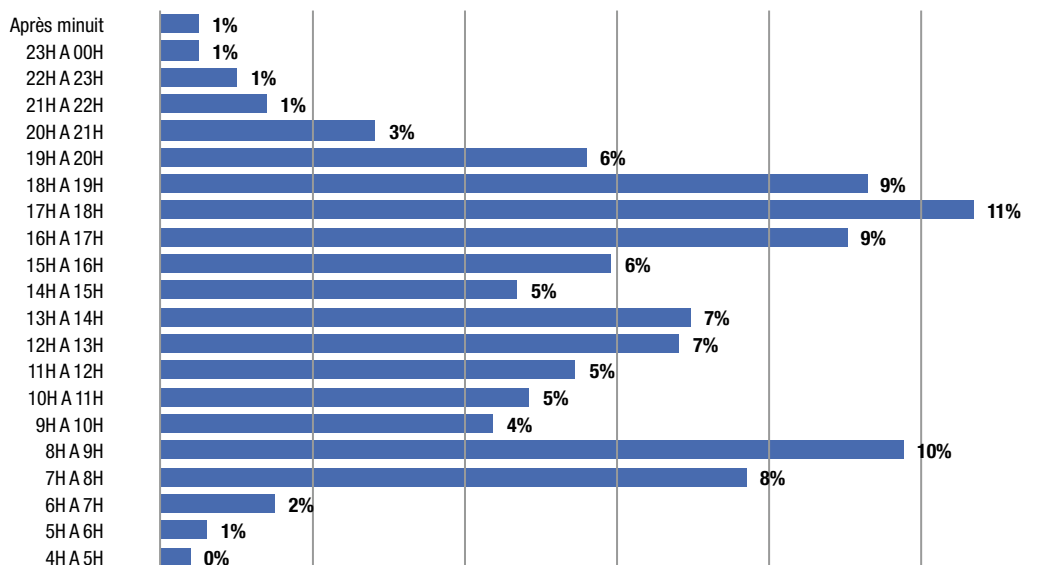
Un autre exemple, cette fois celui du parc d'activités des Granges Galand. Située à Saint-Avertin, cette zone tertiaire en bord de Cher pourrait laisser penser que les surfaces occupées par les bâtiments et les espaces verts sont majoritaires. Or, elles ne représentent que 37% des surfaces de la zone. Les espaces dédiés à l'automobile (voirie + stationnement) représentent 47%, soit près de la moitié de la zone d'activités, un foncier peu valorisé qui n'accueille pas d'activité ou d'usages liés.



Un parc de véhicules essentiellement immobile

Aux heures de pointe, au maximum 11% du parc automobile des Tourangeaux se trouve sur les routes. À ce chiffre, il faut ajouter les véhicules qui transitent par notre territoire. Il est éloquent de constater que finalement “peu” de véhicules circulent, alors même que certains secteurs du territoire connaissent des ralentissements. Poursuivre le développement du réseau routier paraît être d’emblée la solution, pourtant créer de la voirie appelle de nouveaux trafics. Ce constat indique que la solution ne peut être uniquement routière, et qu’il convient alors d’appréhender l’ensemble des solutions de mobilité.

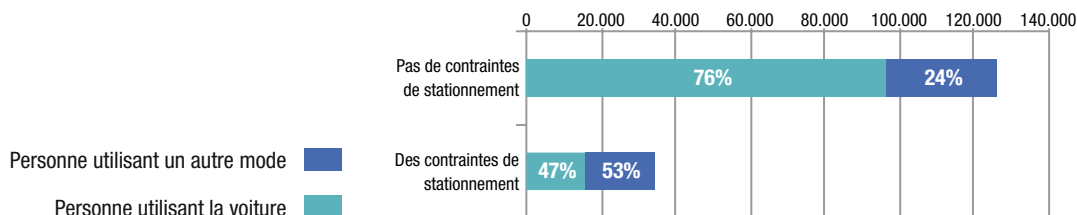
PART DES VÉHICULES DU PARC AUTOMOBILE TOURANGEAU EN CIRCULATION PAR TRANCHE Horaire d'une JOURNÉE DE SEMAINE



La voiture est reine pour rejoindre son travail

C’est sur les déplacements domicile-travail que la voiture est la plus utilisée par les habitants (73%). Même les habitants de Tours Centre utilisent majoritairement leur voiture pour se rendre au travail. Ce résultat s’explique en partie par la facilité de stationnement sur le lieu de travail ou d’études, où 79% des actifs et des étudiants du territoire du SCoT déclarent garer facilement leur véhicule sur leur lieu de travail ou d’étude.

USAGE DE LA VOITURE ET CONTRAINTES DE STATIONNEMENT POUR SE RENDRE SUR SON LIEU DE TRAVAIL OU D’ÉTUDE (HABITANTS DU SCOT)



DES ALTERNATIVES CRÉDIBLES À LA VOITURE PEUVENT CEPENDANT EXISTER



Les habitants utilisent en priorité leur voiture, quel que soit leur motif de déplacement, car il s'agit du mode le plus performant en termes de rapidité, de souplesse d'usage, de confort, ... Les alternatives ont donc du mal à trouver leur place. Pourtant, l'enquête montre que lorsqu'une alternative crédible s'offre aux habitants, une part d'entre eux laisse leur voiture au garage.

Le train est attractif dès lors que l'offre est performante

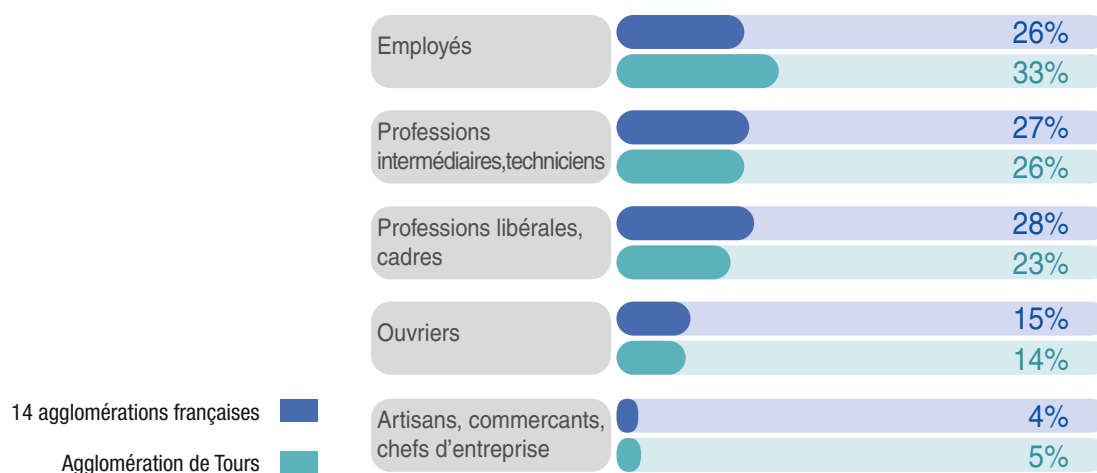
PART DE LA VOITURE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE TOURS CENTRE ET...

	VP	TC
Artannes / Monts	71%	29%
Druye / Villandry / Savonnières / St Genouph / Berthenay	87%	13%
La Membrolle / Mettray / Chanceaux	86%	15%
Véretz / Azay	100%	0%
Montlouis "urbain"	74%	24%

Vélo, boulot, dodo.

Depuis quelques années, la pratique du vélo se développe en France, et notamment dans notre agglomération. Contrairement aux idées reçues, ce mode n'est plus le fait des "loisirs" ou des personnes n'ayant pas les moyens de circuler en voiture. Le vélo est de plus en plus utilisé pour aller au travail, faire des courses, accompagner son enfant à l'école, ... et les personnes aux revenus confortables n'en sont pas les moins adeptes.

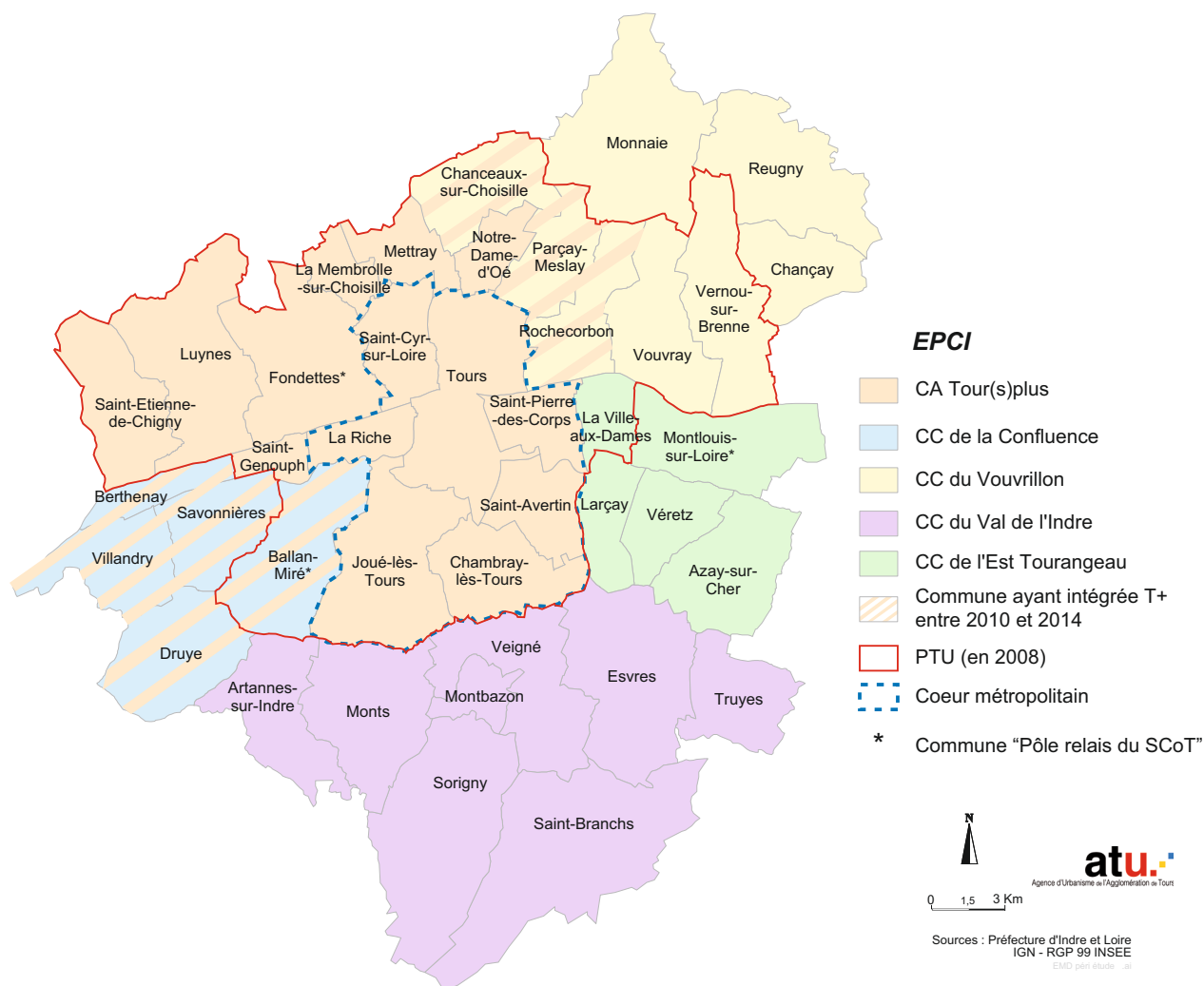
RÉPARTITION PAR CSP DES PERSONNES SE DÉPLAÇANT RÉGULIÈREMENT À VÉLO DANS L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE ET DANS 14 AUTRES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES



QUELQUES PRÉCISIONS SUR LE PÉRIMÈTRE ET LE CONTEXTE DE L'ENQUÊTE EN 2008

L'attractivité de l'agglomération tourangelle dépasse largement le périmètre de la communauté d'agglomération. C'est pourquoi s'est imposée très logiquement l'idée de réaliser l'enquête sur le périmètre du SCoT (40 communes).

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION DE TOURS : PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Le périmètre des transports urbains (PTU) était plus petit qu'aujourd'hui. Depuis, il correspond à celui de Tour(s)plus et des communes de La Ville-aux-Dames, Vouvray et Vernou. L'agglomération s'est étendue aux communes de l'ancienne Communauté de communes de la Confluence et de quelques communes du Vouvrillon. Au total, 5.675 habitants, âgés d'au moins 5 ans, ont été interrogés lors de l'enquête. L'offre de mobilité a évolué depuis 2008. À cette date :

- le réseau Fil Bleu n'était pas encore restructuré, et la ligne de tramway n'était pas en service ;
- l'usage du vélo commençait seulement à prendre de l'importance ;
- le boulevard périphérique de la Choisille était en travaux.

L'enquête s'est également déroulée avant l'augmentation nette du prix des carburants (juillet 2008), ce qui a probablement modifié quelques comportements (covoiturage, rationalisation des déplacements,...).



QU'EST-CE QU'UNE EMD ?

Une EMD répond à une méthode certifiée par l'Etat, mise en place depuis une quarantaine d'années, dont l'objectif est **d'effectuer une photographie des déplacements des habitants d'un territoire, sur un jour de semaine** (hors vacances scolaires, grèves ou aléas climatiques).

Une EMD recense l'ensemble des déplacements des habitants du territoire ayant au moins 5 ans, quels que soient les modes et les motifs. Il s'agit d'une enquête complémentaire aux enquêtes habituellement réalisées dans les transports en commun ou auprès de quelques personnes cibles (automobilistes, cyclistes, piétons,...).

Le SMAT et le SITCAT ont financé une EMD en 2008, sur le territoire du SCoT. Il s'agissait de la première enquête de ce type, réalisée dans notre agglomération.

Depuis 2009, l'ATU a publié une série de "Questions de mobilité", qui reprenait selon les thèmes, les résultats de l'EMD. **Cette note synthétise les éléments publiés à ce jour.**



POUR EN SAVOIR PLUS

Étude : enquête ménages déplacements.

Mise à jour : pluriannuelle.

Objectif : apporter de la connaissance sur les mobilités.

Sources : enquête ménages déplacements.

Contact : Olivier SCHAMPION
schampion@atu37.org
Tel : 02.47.71.70.88

