

de Questions
MOBILITÉ
n°2

Septembre 2009

Où, et comment
se déplacent
les habitants ?

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

Réalisée par :  **SCOT**  **sitcat**
de l'Agglomération Tourangelle

Où, et comment se déplacent les

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

Questions de MOBILITÉ



Introduction

L'objectif principal de l'enquête ménages déplacements est de recenser à un instant «T», les déplacements des habitants d'un territoire. Pour cela, la méthode standard développée par le CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports et l'Urbanisme) impose le recueil de tous les déplacements des personnes enquêtées, âgées d'au moins 5 ans (Cf. fiche «déplacements»). De multiples analyses sont alors réalisables, qui portent sur les déplacements et les caractéristiques des personnes et des ménages.

Cette deuxième «questions de la mobilité» présente les principaux résultats des déplacements à travers leurs nombres, leurs modes et leurs durées.

EPCI

- CA Tour(s)plus
- CC de l'Est Tourangeau
- CC de la Confluence *
- CC du Vouvrillon
- CC du Val de l'Indre
- PTU
- Noyau urbain

* Communauté ayant sollicitée son adhésion à la Communauté d'agglomération

habitants ?

Un peu plus de 3,5 déplacements par jour et par personne

1.250.000 déplacements quotidiens

3,66 déplacements par jour et par personne dans le noyau urbain

Une mobilité légèrement inférieure à la moyenne nationale

L'enquête ménages déplacements recense qu'en 2008 les habitants du SCOT effectuent chaque jour environ 1.250.000 déplacements, soit en moyenne, 3,59 déplacements quotidiens par personne. Le déplacement se détermine par le motif (1 déplacement = 1 motif), et est comptabilisé dès lors que la personne enquêtée a mis un pied sur le domaine public.

Cette mobilité quotidienne par personne augmente dans les secteurs plus urbains, et passe ainsi à 3,66 lorsqu'on tient compte uniquement des habitants des communes du noyau urbain tourangeau. Les caractéristiques sociales des habitants expliquent en partie ce constat. En milieu urbain, on remarque avant tout une population «jeune» et «active», donc mobile. C'est également dans ces communes que l'on observe une plus grande densité et variété de commerces, d'équipements,... globalement, de «générateurs» de déplacements. Cette organisation territoriale favorise la multiplicité des déplacements, qui sont généralement plus courts et peuvent en conséquence s'effectuer à pied ou en vélo.

En comparaison avec d'autres agglomérations françaises, la mobilité des Tourangeaux est légèrement plus faible. Cette observation est toutefois à nuancer, car les enquêtes sur les agglomérations comparées ont des territoires très hétérogènes qui peuvent, pour certaines, correspondre à leur PTU et, pour d'autres, correspondre à des territoires plus large. Au niveau du PTU, le territoire peut être plus ou moins «urbain». Or, le niveau d'urbanité est un critère d'augmentation de la mobilité des habitants.

Au niveau national, les enquêtes ménages déplacements effectuées ces dix dernières années, montrent que la mobilité moyenne par habitant varie entre 3,5 et 3,8 déplacements quotidiens. L'agglomération tourangelle se situe par conséquent dans la moyenne «basse» en comparaison avec les données nationales.

COMPARAISON DU NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE (sur la population totale)

TOURS (2008)									
SCOT	PTU	Noyau urbain	Besançon (2004)	Brest (2003)	Clermont (2003)	Le Mans (2003)	Lorient (2004)	Toulouse (2003)	Lens (2006)
3,59	3,64	3,66	4,01	4,09	3,73	4,08	3,8	3,89	3,66

La majorité des déplacements se font en voiture, mais la marche est un moyen de transport important dans les zones urbaines

Sur les 1.250.000 déplacements quotidiens, les habitants du territoire du SCOT en réalisent 59% en voiture (soit plus de 730.000). La voiture constitue ainsi le mode de transport le plus utilisé. Cependant, on constate que la part de ce moyen de transport diminue dans les secteurs plus urbains. Ainsi, **en tenant compte uniquement de la mobilité des habitants des communes du noyau urbain tourangeau, la part de la voiture descend à 51%, tout en restant majoritaire**. Ce basculement s'effectue principalement au profit de la marche, dont la part atteint 34% dans le noyau urbain, et devient dominante dans certains secteurs du centre de Tours.

La part des autres modes est beaucoup plus faible et varie peu entre le noyau urbain et l'ensemble du SCOT. Il faut cependant relativiser ce constat, car le « poids » du noyau urbain dans le SCOT (rappel : 67% des habitants du SCOT vivent dans une commune du noyau urbain) nivelle ces informations. C'est ainsi que la part des transports collectifs et celle des vélos apparaissent constantes sur les trois périmètres (SCOT, PTU et noyau urbain), alors qu'il existe des usages très différents entre secteurs très urbains et secteurs plus ruraux. Ainsi, on relève 9% d'usage du vélo dans le quartier Velpeau à Tours, alors que ce taux est inférieur à 1% dans des secteurs ruraux tels Monnaie/Reugny/Chançay ou encore Berthenay/Savonnières, Villandry/Druye. Autre exemple, 18% des déplacements s'effectuent en transport collectif dans le secteur des Fontaines à Tours, alors qu'ils ne représentent que 4% dans le secteur 34 (celui des communes Est de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Indre).

NB : Il est important de préciser que l'enquête s'est déroulée sur une période en grande partie hivernale, cela pouvant jouer sur le choix des modes de transport.

Par rapport à Rennes, Clermont-Ferrand et Le Mans, **la mobilité en voiture des habitants du SCOT se situe « dans la moyenne »**. En revanche, la **part des transports collectifs est plus modeste**, notamment comparée à celle de Rennes. Cependant, comme pour les analyses internes au territoire du SCOT, la prudence est de mise sur les comparaisons avec ces trois agglomérations. Leurs enquêtes ménages déplacements se sont déroulées sur leur PTU respectif, plus ou moins étendu dans le périurbain, et à des dates différentes (en 2003, les tramways du Mans et de Clermont-Ferrand n'étaient pas encore en service).

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODES

	SCOT	PTU	Noyau urbain	Rennes 2007	Clermont Ferrand 2003	Le Mans 2003
Voiture	59%	55%	51%	54%	64%	58%
Transports collectifs	8%	8%	9%	13%	7%	8%
2 Roues motorisés	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Vélo	3%	4%	4%	4%	1%	2%
Marche	28%	30%	34%	28%	27%	30%
Autres	2%	1%	1%	1%	1%	1%

Plus on habite loin du centre de l'agglomération, plus on passe de temps dans les transports...

En moyenne, les déplacements effectués par les habitants du SCOT durent près de 19 minutes. Celle-ci diminue légèrement lorsqu'on tient compte uniquement des déplacements des habitants du noyau urbain. Malgré cela, la comparaison avec d'autres agglomérations (Brest : 13,3 mn ; Clermont-Ferrand : 14,2 mn ; Le Mans : 13,5 mn et Toulouse, agglomération très étendue, 16,7 mn) révèle que les déplacements dans notre agglomération sont plus longs.

Plus globalement, sur une journée, les habitants du SCOT consacrent presque une heure aux transports (tous modes confondus). C'est à pied que les déplacements sont les plus courts (13 mn en moyenne), alors que ceux effectués en transports collectifs dépassent en moyenne la demi-heure (et davantage s'il s'agit de transports collectifs non urbains). La durée élevée recensée sur les transports collectifs urbains s'explique par la présence des lignes suburbaines sur le réseau Fil Bleu, dont les distances, et par conséquent les temps de parcours, sont plus longs.

Durée moyenne d'un déplacement : 18,8 minutes

Près d'une heure consacrée chaque jour au transport

Distance moyenne parcourue par trajet : 4,3 kilomètres



Plus de 17 km parcourus chaque jour par habitant

DURÉE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS (en minutes)

SCOT	18,8
PTU	18,5
Noyau urbain	18,1

TEMPS MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE (en minutes)

SCOT	58,4
PTU	58,2
Noyau urbain	57,8

...et plus on utilise sa voiture

La distance moyenne des déplacements effectués par les habitants du SCOT n'est que de 4,3 km. Celle-ci diminue dans les secteurs plus urbains, si bien qu'elle n'atteint que 3,3 km pour les déplacements des habitants des communes du noyau urbain tourangeau.

Néanmoins, il convient de souligner que la distance parcourue varie selon le mode de transport utilisé. Les déplacements les plus longs se font en transports collectifs (6,7 km en moyenne), ce qui semble logique car sont comptabilisés les trajets effectués par tous les types de transports publics (trains, cars interurbains et bus urbains). La distance moyenne des déplacements en voiture est légèrement inférieure (5,7 km), mais augmente à 8,2 km pour les trajets domicile/travail. C'est pour ce motif que les déplacements sont les plus longs.

Les déplacements les plus courts se font à pied (700 m en moyenne), principalement dans les communes urbaines, ce qui explique que la distance moyenne des déplacements diminue dans ces secteurs.

DISTANCE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS EN KILOMÈTRES

SCOT	4,3
PTU	3,7
Noyau urbain	3,3

En moyenne, chaque habitant parcourt plus de 17 km par jour (addition de tous les déplacements de la journée). Cette donnée n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire du SCOT. Les habitants des secteurs ruraux couvrent trois fois plus de kilomètres que ceux qui résident au centre de Tours (11 km pour les habitants de Tours centre contre 30 km pour les résidents de la Communauté de Communes du Vouvrillon et ceux de la Communauté de Communes de La Confluence, hors Ballan-Miré).

DISTANCE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉE PAR PERSONNE (en km)

SCOT	17,3
PTU	15,1
Noyau urbain	13,2

Les déplacements de moins de 3 km sont majoritaires



40% des flux ont un lien avec Tours centre

Globalement, les déplacements de moins de 3 km sont largement majoritaires, tant à l'échelle du SCOT qu'à celui du noyau urbain. Or, la voiture est le mode de transport le plus utilisé sur ces deux périmètres (respectivement 59% et 51%), alors que l'usage du vélo est «théoriquement» acceptable jusqu'à 3 km.

L'enquête ménages déplacements montre bien, par cet exemple, une certaine inadéquation entre le choix du mode et le besoin en déplacement. Il est probable que parmi les déplacements en voiture de moins de 3 km, certains pourraient se faire par d'autres modes plus respectueux de l'environnement.

PART DES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 3 KILOMÈTRES

SCOT	56%
PTU	58%
Noyau urbain	62%

Des flux fortement concentrés vers le centre de l'agglomération tourangelle

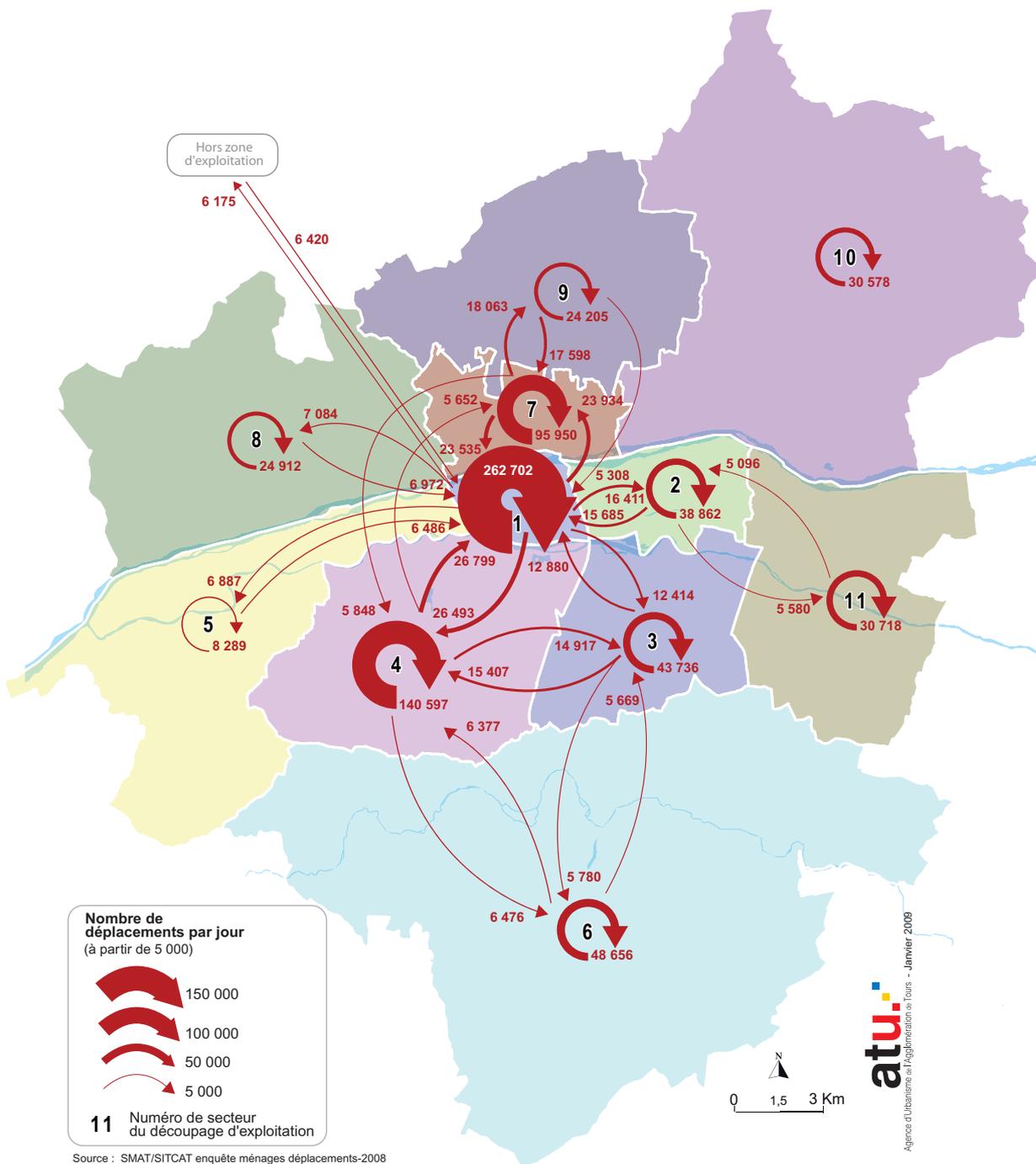
Rappelons qu'environ **1.250.000 déplacements sont effectués chaque jour** par les habitants du territoire du SCOT de l'agglomération tourangelle. Près de 40% des flux ont pour origine et/ou destination le secteur de Tours centre (entre Loire et Cher + le centre de La Riche). La carte sur la répartition des flux (supérieurs à 5.000) met en évidence l'attractivité de la zone centrale de Tours. Elle montre également l'importance des flux internes à chaque secteur (60% des flux ont pour origine et destination la même zone).

A cette échelle, et selon ce découpage, ce sont donc bien l'attractivité de Tours centre et les relations de proximité liées aux flux internes qui caractérisent les déplacements. Les relations entre secteurs périphériques à Tours centre paraissent moins importantes. Cependant, il ressort cinq échanges relativement significatifs entre secteurs périphériques :

- Au Nord de l'agglomération tourangelle, entre le secteur 7 et le secteur 9,
- A l'Est du territoire du SCOT, entre le secteur 2 et le secteur 11,
- Au Sud, entre les secteurs 3 et 4 (des échanges essentiellement entre Chambray-lès-Tours et Joué lès Tours),
- Au Sud, entre le secteur de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Indre (secteur 6) et le secteur du Sud-Est de l'agglomération tourangelle (secteurs 3),
- Au Sud, entre le secteur de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Indre (secteur 6) et le secteur du Sud-Ouest de l'agglomération tourangelle (secteurs 4).

Près de 60.000 déplacements avec l'extérieur (environ 30.000 en sortie, et autant en entrée) sont opérés quotidiennement par les habitants du territoire du SCOT. Il faut cependant noter que l'enquête ménages déplacements ne recense pas les mouvements des personnes qui habitent à l'extérieur du périmètre. Les 60.000 flux recensés correspondent donc uniquement à ceux effectués par les habitants du SCOT, et non ceux qui le fréquentent sans y habiter.

LES DÉPLACEMENTS TOUS MODES DE TRANSPORTS ENTRE LES SECTEURS D'EXPLOITATION D10 (11 secteurs)



Secteur	Nom
1	Tours centre / La Riche centre
2	Saint-Pierre-des-Corps / La Ville-aux-Dames
3	Chambray-lès-Tours Est / Saint-Avertin / Larçay
4	Joué lès Tours / Ballan-Miré / Tours Sud / Chambray-lès-Tours Ouest
5	Saint-Genouph/Berthenay/Savonnières/Villandry/Druye
6	CC Val de l'Indre
7	Tours Nord (Ste Radegonde, Saint-Symphorien, Europe) / Saint-Cyr-sur-Loire
8	Fondettes / Luynes / Saint-Etienne-de-Chigny
9	La Membrolle-sur Choisille/Mettray/Notre-Dame-d'Oé/Chanceaux-sur-Choisille/Tours Nord (ZA)
10	CC Vouvrillon (hors Chanceaux-sur-Choisille)
11	Montlouis-sur-Loire/Véretz/Azay-sur-Cher

