

# de Questions **MOBILITÉ** n°4

Janvier 2010

**Comment et pourquoi  
se déplacent les habitants ?**  
*Des différences selon les communes ?*

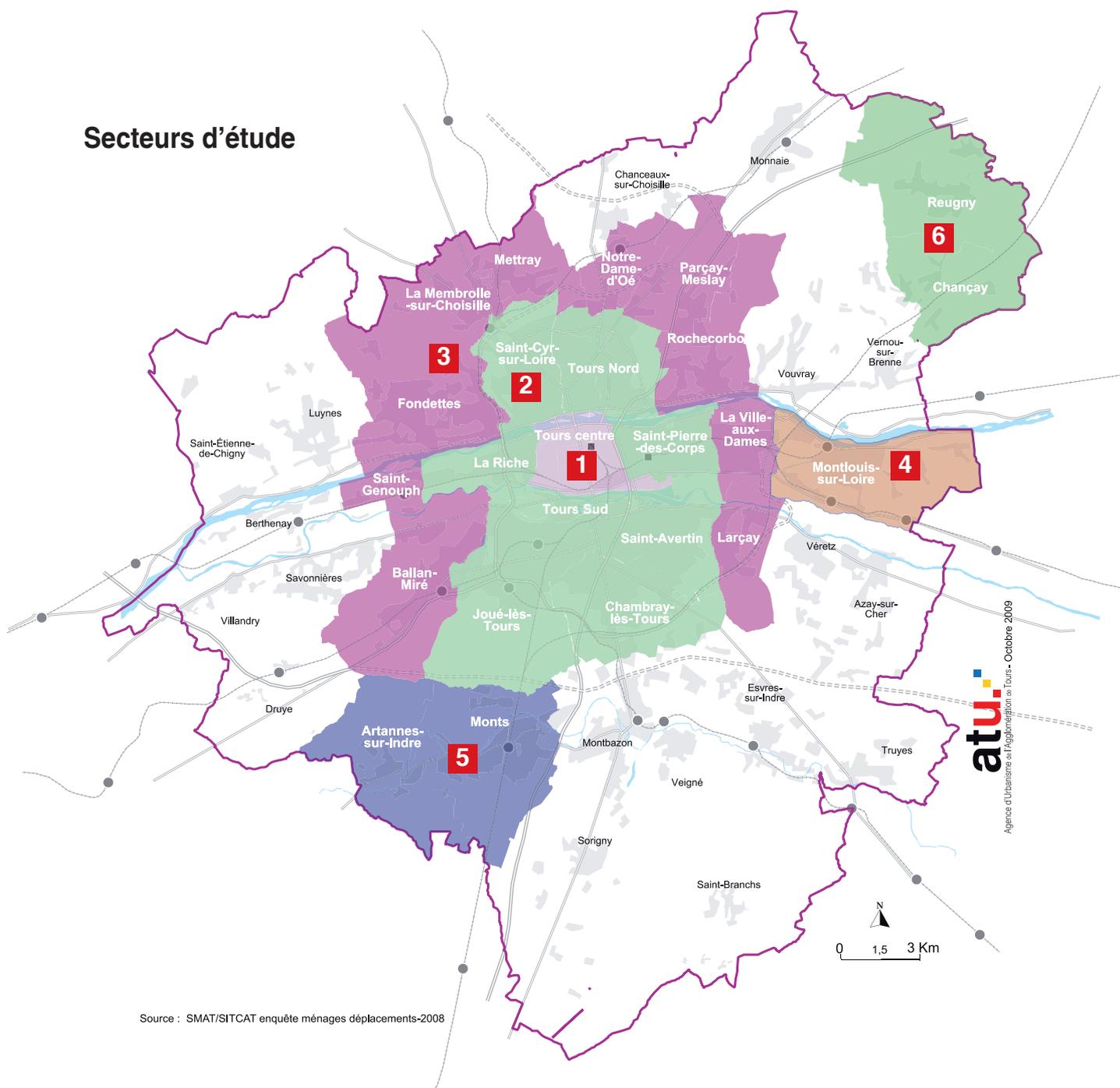
ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE

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

# Comment se déplacent les

## Des différences selon les communes?

### Secteurs d'étude



# habitants ?

## Introduction

L'enquête ménages déplacements effectuée en 2008 par le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT) et le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT) permet de réaliser une «photographie» des pratiques de déplacements des habitants du territoire du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale).

Les trois premiers numéros des «Questions de mobilité» ont permis de présenter les grandes caractéristiques de la mobilité des habitants sur ce territoire, qui bien que cohérent car constitué des principales communes qui forment le bassin de vie tourangeau, demeure très hétérogène. On y trouve ainsi des secteurs très urbains, d'autres très ruraux, et d'autres à l'interface entre l'urbain et le rural. Par conséquent, les habitudes de mobilité des habitants divergent selon les territoires.

Pour décrypter ces différences, le 4<sup>e</sup> numéro des «Questions de mobilité» analyse six secteurs du territoire du SCOT :

- 1 Tours centre** : cette zone regroupe tous les quartiers de Tours situés entre la Loire et le Cher. Elle représente la zone urbaine dense.
- 2 Tours nord, Tours sud et les communes du noyau urbain tourangeau** : ce secteur correspond aux autres quartiers de Tours et aux communes les plus denses, limitrophes de Tours. Il s'agit d'un secteur urbain, mais moins dense que Tours centre.
- 3 La première couronne périurbaine de Tours** : sont regroupées dans ce secteur les communes en interface entre «l'urbain» et le «rural». Parmi elles, on trouve des villes qui se sont fortement développées ces dernières années, mais dont la densité reste inférieure aux communes plus urbaines et dont le modèle d'habitat dominant demeure la maison individuelle.
- 4 Montlouis-sur-Loire** : cette commune représente un secteur en tant que tel en raison de sa situation singulière sur le territoire du SCOT. Il s'agit d'une ville de plus de 10 000 habitants, implantée en seconde couronne du périmètre de l'enquête.
- 5 Artannes / Monts** : le choix de ce secteur s'explique par la présence de la gare TER la plus fréquentée sur le territoire du SCOT. Les habitants de ces deux communes de seconde couronne ont ainsi à disposition une offre de transport alternative à la voiture «performante» pour se rendre à Tours.
- 6 Reugny / Chançay** : ce secteur regroupe deux communes rurales, non desservies par le train mais par un réseau de transport collectif par cars.

	Tours centre	Noyau urbain hors Tours centre	1ère couronne périurbaine	Montlouis-sur-Loire	Artannes / Monts	Reugny / Chançay	SCOT
Nombre moyen de personnes par ménage	1,78	2,11	2,52	2,61	2,29	2,35	2,15
Nombre moyen de voitures possédées par le ménage	0,78	1,14	1,68	1,43	1,44	1,46	1,18
Nombre moyen de déplacements par personne	3,8	3,6	3,7	3,3	2,9	4	3,6

## Des ménages plus petits et moins motorisés en milieu urbain dense

Les ménages les plus petits habitent principalement à Tours centre. Parmi les secteurs comparés, seuls les ménages de Tours centre comptent, en moyenne, moins de deux personnes. La population étudiante explique en partie ce constat, mais pas seulement. Le centre d'une ville comme Tours est très prisé par les jeunes actifs (célibataires ou en couple sans enfant) qui y trouvent des services, des commerces et des équipements. Cela est également le cas pour les personnes âgées.

C'est aussi en milieu urbain dense que les ménages sont les moins motorisés. La densité d'équipements, de services et de commerces en milieu urbain est un facteur d'explication, tout comme l'accès aux transports collectifs ou encore les possibilités de se déplacer plus facilement à pied ou à vélo.

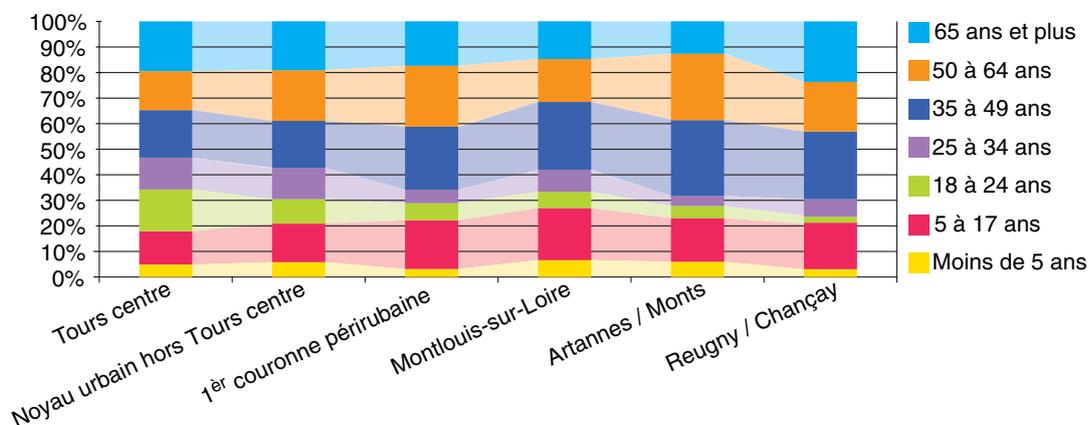
L'enquête ménages déplacements montre bien le lien entre le territoire, la taille des ménages et leur motorisation. Dans les communes périurbaines, les ménages les plus grands («classiquement» parents + enfants) possèdent souvent au moins deux voitures.

Enfin, la mobilité par personne est globalement plus faible dans les communes périurbaines. Les étudiants et les jeunes adultes sont généralement des habitants très «mobiles». Cela explique probablement le taux de mobilité par personne plus important à Tours centre.

## Après 35 ans, les habitants vivent davantage dans les communes périurbaines.

Les plus de 35 ans sont majoritaires dans tous les secteurs étudiés. Cependant, la répartition par âge de la population est plus équilibrée dans les secteurs urbains. Selon ce critère, la population des communes urbaines est plus «mixte» que celle des communes rurales.

RÉPARTITION PAR ÂGE DE LA POPULATION





## L'accès aux réseaux de transports collectifs n'est pas (encore ?) une priorité dans le choix du lieu de résidence

### PART DE L'ACCÈS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE CHOIX DU LIEU DE RÉSIDENCE

	Pour la résidence occupée actuellement	Part des ménages souhaitant déménager pour se rapprocher des transports collectifs
Tours centre	11%	3%
Noyau urbain hors Tours centre	7%	2%
1 <sup>ère</sup> couronne périurbaine	7%	6%
Montlouis-sur-Loire	5%	0%
Artannes / Monts	2%	0%
Reugny / Chançay	0%	0%

Globalement, l'enquête ménages déplacements indique, qu'en 2008, l'accès à un réseau de transport collectif (gare ou arrêt de bus) est très peu pris en compte dans le choix du lieu de résidence. La part des ménages qui tiennent compte de ce critère est logiquement plus élevée dans les secteurs urbains (notamment Tours centre). A contrario, il n'est absolument pas mentionné dans les communes de Chançay et de Reugny. Toujours en 2008, la part des ménages qui envisagent de déménager pour se rapprocher d'un réseau de transport collectif est également très faible. C'est dans le secteur de la 1<sup>ère</sup> couronne périurbaine que se situe le taux le plus élevé, là où la desserte des communes s'effectue principalement par les lignes suburbaines du réseau Fil Bleu. Cela peut s'expliquer par la présence, dans ces communes, de services qui répondent moins aux besoins des habitants, en raison d'une fréquence trop faible et des temps de parcours trop longs.

Toutefois, on peut s'interroger sur ces réponses, et l'importance qu'aura dans le futur le transport, dans les choix des lieux d'habitat. En effet, se déplacer par ses propres moyens motorisés (voiture, moto, mobylette,...) coûtera de plus en plus cher ; les énergies fossiles se raréfiant, et le réchauffement climatique étant de plus en plus ressenti (hausse du prix des carburants, taxe carbone,...). En parallèle, les réseaux de transports collectifs se développent, et continuent à s'améliorer (nouveau réseau de bus Fil Bleu, restructuration du réseau Fil Vert, mise en service de la première ligne de tramway, amélioration des offres de train,...). La performance de ces réseaux, et de manière plus générale, l'offre à la population d'alternatives à l'automobile, devront être confortées par un développement urbain du territoire en cohérence avec les réseaux de transports.

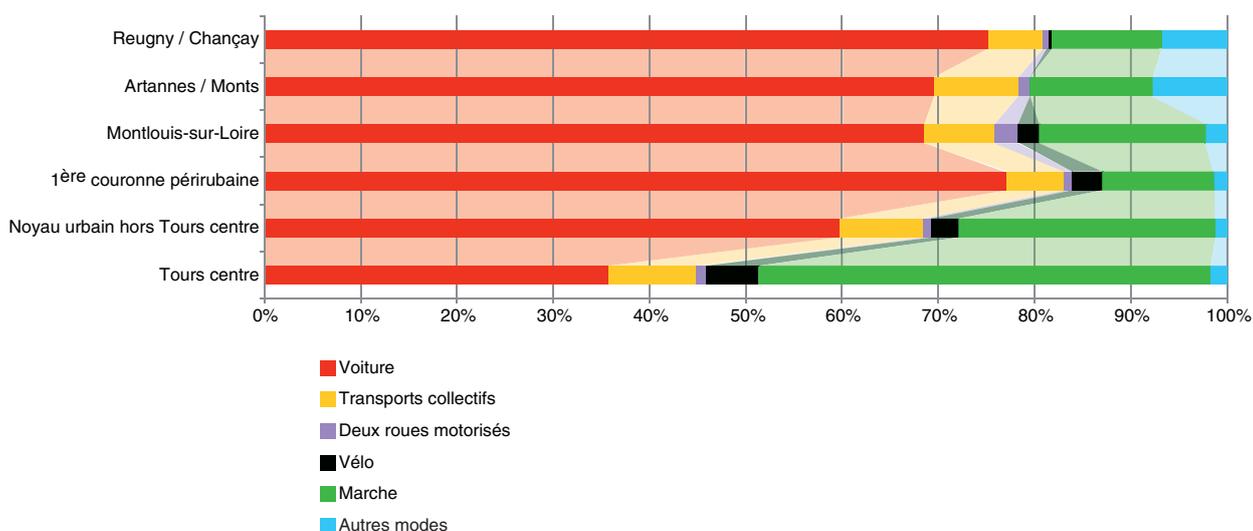


## La part d'usage de la voiture domine largement, sauf à Tours centre...

Tours centre est le seul secteur où l'usage de l'automobile n'est pas majoritaire. Ce mode représente au moins 60% dans toutes les autres zones étudiées. **Globalement, moins le territoire est urbain, plus l'usage de la voiture augmente.** Parmi les autres modes de déplacement, seule la marche totalise une part significative. A Tours centre, ce mode est même le plus utilisé (47%). La densité urbaine, les espaces publics plus «généreux» pour les piétons, les difficultés de stationnement et de circulation en voiture, expliquent l'importance des déplacements à pied au cœur de la ville centre. **L'utilisation du vélo est beaucoup moins fréquente que la marche, mais comme cette dernière, elle s'effectue davantage en milieu urbain dense.** C'est ainsi que la part du vélo atteint 6% à Tours centre. Dans les autres secteurs, ce mode de transport est très peu adopté. Plusieurs raisons à cela : des distances importantes à parcourir, parfois un relief «dissuasif», des aménagements cyclables moins présents, du stationnement vélo insuffisant ou mal réparti, des difficultés pour loger son vélo à son domicile,... Précisons toutefois, que l'enquête s'est déroulée essentiellement en période hivernale, des mois où le climat n'est pas le plus propice à la pratique du vélo ou de la marche.

**Enfin, la part d'usage des transports collectifs (bus urbains, cars interurbains, train) varie entre 6% et 9% selon les secteurs.** Se sont logiquement les habitants des zones (urbaines ou rurales) les mieux desservies qui utilisent le plus les transports publics. C'est ainsi que la part d'utilisation des transports en commun est équivalente à Artannes/Monts et dans le noyau urbain tourangeau. On peut parler ici de «l'effet gare de Monts».

RÉPARTITION PAR MODE DE DÉPLACEMENTS (en %)



## ...mais les distances parcourues en voiture sont très largement majoritaires

	Part d'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens	Part des distances parcourues en voiture
Tours centre	36%	65%
Noyau urbain hors Tours centre	60%	76%
1 <sup>ère</sup> couronne périurbaine	77%	85%
Montlouis-sur-Loire	69%	80%
Artannes / Monts	70%	81%
Reugny / Chançay	75%	79%

**Plus des 3/4 des distances parcourues se font en voiture**

En considérant les distances parcourues, l'usage de la voiture apparaît encore plus dominant, y compris à Tours centre. Sur ce secteur, la part d'utilisation de la voiture dans les distances parcourues grimpe ainsi à 65%, alors que ce mode ne représente que 36% du nombre des déplacements effectués. Toutes les zones sont concernées par ce phénomène. Cela signifie par conséquent, que la voiture demeure, sur les six territoires étudiés, le mode de transport très majoritairement utilisé.

## La voiture, un mode de transport réellement «individuel»

	Nombre moyen de personnes par voiture	Part des déplacements en voiture conducteur uniquement
Tours centre	1,35	80%
Noyau urbain hors Tours centre	1,35	80%
1 <sup>ère</sup> couronne périurbaine	1,36	79%
Montlouis-sur-Loire	1,35	80%
Artannes / Monts	1,29	81%
Reugny / Chançay	1,43	75%
Total SCOT	1,36	79%

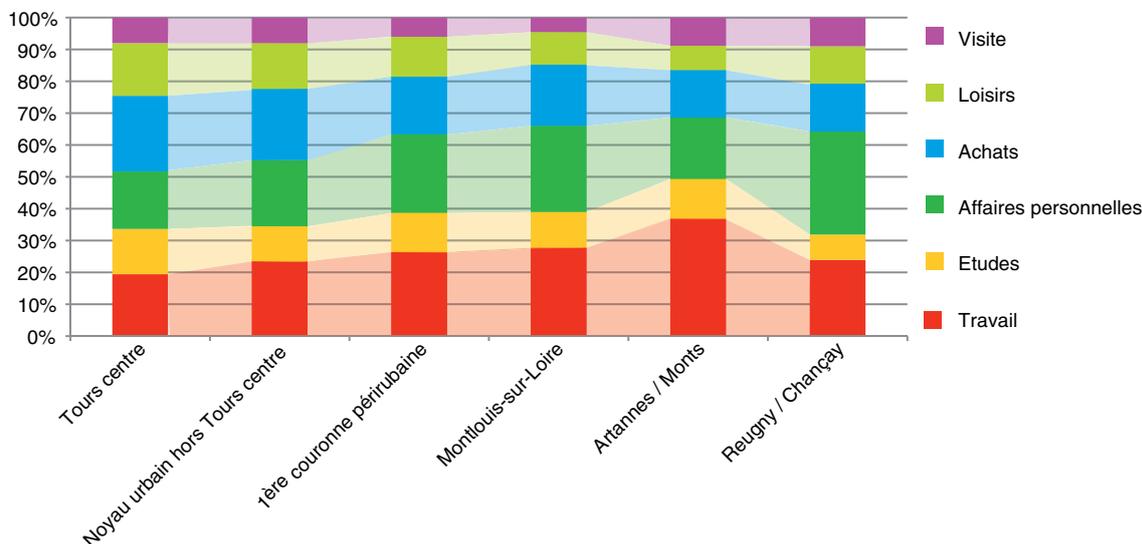
**Plus des 3/4 des déplacements en voiture se font uniquement avec le conducteur**

Outre le fait d'être le mode de transport «dominant», l'enquête démontre que la voiture achemine, en moyenne pour chaque trajet, très peu de personnes. C'est ainsi que sur l'ensemble du territoire du SCOT, le nombre moyen de personne par voiture n'est que de 1,36 (la moyenne nationale se situe entre 1,3 et 1,5). Ce taux varie peu d'un secteur à un autre. De même, pour chaque secteur étudié, mais aussi sur l'ensemble du territoire du SCOT, **dans plus des ¾ des trajets effectués en voiture, il n'y a que le conducteur.**

Ces résultats interrogent ainsi sur la place accordée à la voiture dans les espaces publics (chaussées, parkings et autres stationnement,...). En effet, **ce n'est pas forcément le mode qui transporte le plus de personnes qui occupe le plus de place.**

## Les déplacements liés au travail et aux études sont minoritaires dans tous les secteurs

### RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS



Les raisons pour lesquelles les habitants se déplacent sont forcément très variées. Si le travail et les études sont souvent perçus comme les principaux facteurs, les résultats de l'enquête montrent que ces motifs représentent très souvent moins de 40% des déplacements. Seul le secteur d'Artannes/Monts atteint 49%.

L'importance des autres motifs est le reflet à la fois des modes de vie, mais aussi de la composition de la population. Dans les secteurs les plus urbains, la part des déplacements pour motifs «travail» et «étude» est plus faible. Il s'agit de communes où l'on trouve une population plus «diversifiée» (étudiants, jeunes actifs, retraités,...), mais aussi des équipements culturels, sportifs, des commerces de proximité,... plus variés et plus nombreux.

**Parmi les différences significatives entre milieux urbains et milieux ruraux, on recense les déplacements pour motif «achat». En effet, l'enquête ne recense pas les déplacements de fin de semaine, en raison de leur complexité et de leur grande variété d'un week-end à l'autre. Par conséquent, le motif «achat» apparaît plus faible dans les communes périurbaines et rurales. On peut ainsi supposer que les habitants de ces secteurs effectuent davantage leurs achats le samedi, alors que les urbains fréquentent plus souvent les commerces en semaine, notamment les commerces dits «de proximité».**

Le motif «affaires personnelles» regroupe les motifs «santé», «démarches» et «accompagnement». Les déplacements liés à ce motif sont plus nombreux dans les secteurs périurbains. La structure des ménages étant probablement plus «familiale» dans ces communes, on peut supposer que l'accompagnement des enfants, à la crèche, à l'école ou pour diverses activités culturelles et sportives est un élément d'explication.

## Un même temps de transport pour des distances parcourues différentes

Entre 130 et 470 mètres parcourus en 1 minute, selon la commune de résidence

Globalement, les habitants, quel que soit leur secteur géographique, passent en moyenne, à peu près le même temps dans les transports (tous modes confondus). La différence entre les secteurs est principalement relative aux distances parcourues. Ainsi, l'enquête montre que les habitants des communes les plus périurbaines (Artannes/Monts, Reugny/Chançay), parcourent quotidiennement près de 4 fois plus de kilomètres que les habitants de Tours centre. En rapportant ces éléments en distance parcourue par minute, on remarque alors qu'un habitant de Tours centre parcourt en moyenne 130 m en une minute, alors que pour la même durée, l'habitant de Reugny/Chançay en réalisera 470. Deux raisons pour expliquer ce constat, finalement très logique :

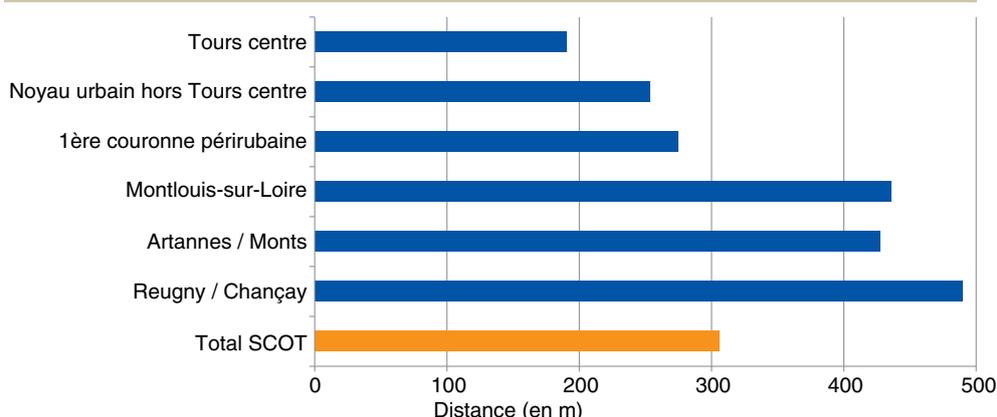
- Les modes de transport utilisés : en milieu urbain, et notamment à Tours centre, les habitants se déplacent davantage à pied, en vélo ou en transports collectifs. Ces modes de transport, notamment la marche et le vélo, sont particulièrement adaptés pour des déplacements de proximité, donc de courtes distances.
- La vitesse des véhicules : en milieu urbain, la vitesse réglementaire, globalement plus basse, et la densité de trafic, plus importante, notamment à certaines heures, ralentissent la vitesse des véhicules. Dans ces secteurs, le contexte est également plus propice à des vitesses lentes (rues étroites, cohabitation avec les autres usagers, notamment les piétons, multiplication des intersections,...).

	Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	Distance moyenne d'un déplacement (en km)	Distance moyenne parcourue en 1 mn (en m)
Tours centre	18,3	2,4	130
Noyau urbain hors Tours centre	18,1	3,6	200
1ère couronne périurbaine	20,4	5,3	260
Montlouis-sur-Loire	18,6	5,3	285
Artannes / Monts	22,9	9,4	410
Reugny / Chançay	17,8	8,3	470
Total SCOT	18,8	4,3	230

La part des modes de transports utilisés justifie en grande partie la différence de distance parcourue entre secteurs. Cependant, en se focalisant uniquement sur le mode «voiture», l'enquête ménages déplacements démontre que la distance moyenne parcourue en une minute par les habitants de Tours centre est 2,5 fois plus courte que celle parcourue en moyenne par les habitants de Reugny/Chançay. Globalement, les trajets effectués en voiture par les habitants des communes les plus urbaines n'atteignent pas 300 m par minute, alors que pour les autres communes, ces trajets dépassent 400 m.

A titre de comparaison, **en milieu urbain, on estime que la vitesse moyenne d'un piéton est de 4,2 km/h. En une minute, cette personne couvre donc environ 70 m. Toujours en milieu urbain, un cycliste circule en moyenne à 17 km/h. Il effectue par conséquent plus de 280 m par minute. Autrement dit, sur quatre des six secteurs étudiés, les déplacements à vélo apparaissent, en moyenne, au moins aussi rapides que les trajets effectués en voiture.** Il faut toutefois préciser que dans cette démonstration, le relief n'est pas pris en compte pour les déplacements à vélo, et que le temps de recherche d'une place de stationnement (qui peut durer plusieurs minutes) n'est pas comptabilisé dans les déplacements en voiture.

DISTANCE MOYENNE PARCOURUE EN VOITURE, EN 1 MINUTE



CHIFFRES-CLÉS

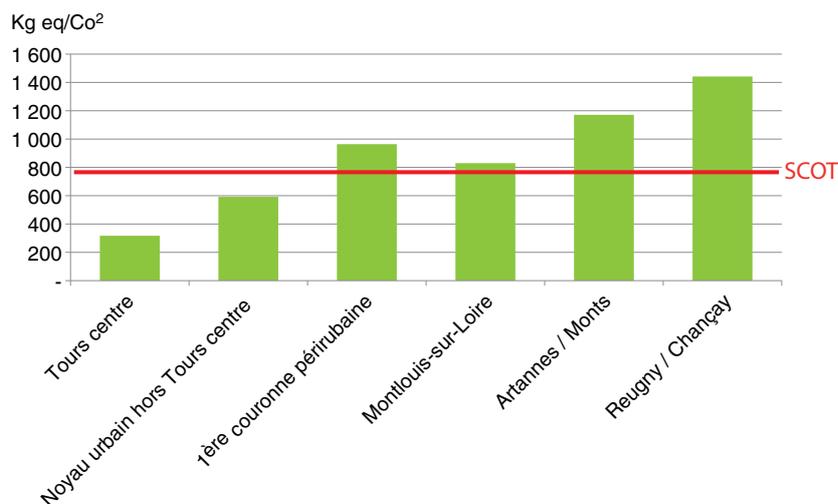
DISTANCE PARCOURUE EN 1 MINUTE À TOURS CENTRE :





## Pour se déplacer, un habitant d'une commune rurale émet environ 4 fois plus de CO<sup>2</sup> qu'un habitant de Tours centre

EMISSION MOYENNE DE CO<sup>2</sup> PAR HABITANT (PAR JOUR) LIÉE AUX DÉPLACEMENTS



**Un habitant du territoire du SCOT émet par ses déplacements, en moyenne, entre 750 et 800 kg de CO<sup>2</sup> par an.** Ces émissions varient fortement selon le ou les modes de déplacements privilégiés. Ainsi, plus la personne utilise un moyen de transport individuel fonctionnant à énergie fossile (voiture, deux roues motorisé,...) plus elle rejette de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère. C'est pourquoi, et nous l'avons vu tout au long du document, à travers la part d'utilisation de la voiture, et des distances parcourues avec ce mode, un habitant de la ville centre génère moins d'émissions polluantes qu'un habitant de la première couronne périurbaine, et encore moins qu'un habitant d'un secteur plus rural.

Bien que ces chiffres indiquent des ordres de grandeur, et que les émissions de CO<sup>2</sup> ne sont calculées qu'à partir de la mobilité des habitants, ils démontrent qu'un habitant de Tours centre, parce qu'il dispose d'un meilleur accès aux transports collectifs, parce qu'il peut se déplacer plus facilement à pied ou à vélo, nuit moins à l'environnement du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, qu'un habitant d'une commune plus périphérique.

Cependant, cette démonstration n'a pas pour objectif de culpabiliser les personnes qui résident en-dehors du centre de Tours. Elle permet de faire comprendre que la poursuite de l'étalement urbain, basé sur le simple fonctionnement de l'usage de la voiture, n'est plus souhaitable d'un point de vu social, économique et environnemental. Pour cela, un développement du territoire moins consommateur d'espace, mieux organisé et davantage connecté aux réseaux de transports collectifs, devient un objectif prioritaire, tant au niveau des communes, que des agglomération et au-delà.



