

Vues d'agglo

L'aire urbaine en dynamiques

Habitants
Emplois
Déplacements



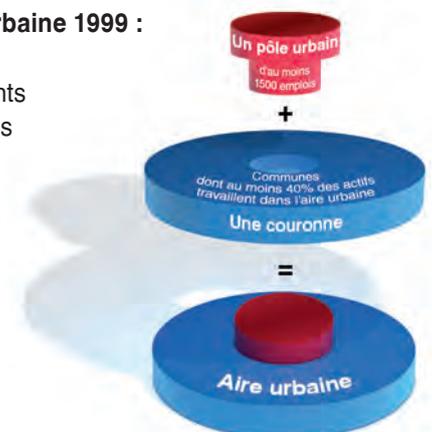
L'essentiel du nouveau périmètre de l'aire urbaine de Tours

En 2010 :

- 144 communes
- 473.230 habitants
- 201.200 emplois

Par rapport à l'aire urbaine 1999 :

- + 68 communes
- + 99.700 habitants
- + 49.300 emplois



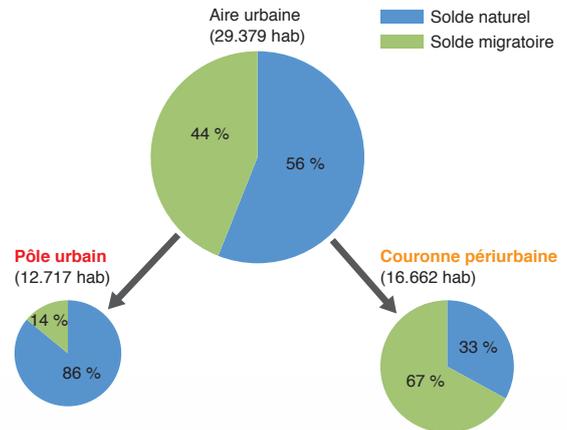
UNE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE PORTÉE PAR LA COURONNE PÉRIURBAINE

Un solde migratoire très positif dans la couronne

Entre 1999 et 2008, les 144 communes de l'aire urbaine ont gagné 29.400 habitants¹ **56% de cette croissance démographique sont expliqués par le solde naturel**, c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et de décès. En parallèle, l'excédent des arrivées sur les départs a généré un gain de population d'environ 12.900 personnes.

Les évolutions démographiques présentent des caractéristiques différentes en fonction du statut des communes. Le pôle urbain voit sa population augmenter quasi exclusivement grâce au solde naturel (86%). **Pour la couronne périurbaine c'est l'inverse : le solde migratoire représente deux tiers des 16.700 habitants supplémentaires.** Au final, l'excédent des arrivées sur les départs profite essentiellement aux communes périurbaines qui en accueillent près de 90%.

Composantes de la croissance démographique en 2008



Source : INSEE, RP2008 exploitation principale et état civil

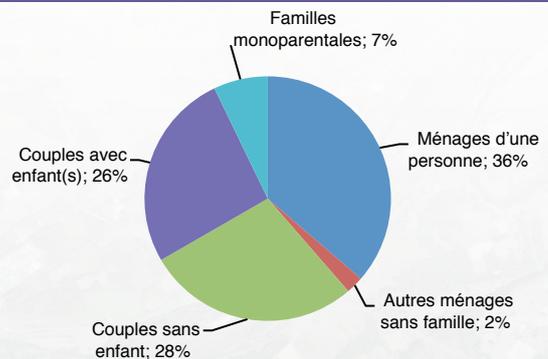
Des familles qui se concentrent dans la périphérie

L'aire urbaine de Tours concentre plus de 80% des ménages du département. Par conséquent, ces foyers présentent une taille moyenne très proche de celle de l'Indre-et-Loire (respectivement 2,18 et 2,19 personnes en 2008).

Le pôle urbain abrite plus de personnes seules que le reste du territoire (41% contre 22%). Aussi, la taille moyenne des ménages y est inférieure (2,07 personnes). La couronne périurbaine accueille, quant à elle, plus de 2,5 personnes par ménage, ce qui s'explique par la forte présence de familles avec enfant(s) (44% des ménages, contre 30% dans le pôle urbain).

Sur la dernière décennie, la taille moyenne des ménages a diminué de 6% pour l'aire urbaine de Tours. Cette baisse est nettement plus marquée dans le pôle urbain (- 7,7%)

Structure familiale de l'aire urbaine de Tours en 2008



Source : INSEE, RP2008 exploitation complémentaire

que dans la couronne périurbaine (- 3,5%). Cette évolution traduit une progression de la part des personnes seules, au détriment des couples avec enfant(s), dans le pôle urbain.

Une population vieillissante, principalement installée dans le pôle urbain

La présence plus importante de familles dans la couronne périurbaine s'illustre dans la structure par âge des habitants de ce territoire. Les personnes âgées de 30 à 44 ans et leurs enfants (0-14 ans) y sont davantage représentés : ils correspondent respectivement à 23% et 21% de la population, contre 20% et 18% à l'échelle de l'aire urbaine.

À l'inverse, dans le pôle urbain, se trouve une plus forte

proportion de jeunes adultes et de personnes âgées. Les premiers, pour beaucoup étudiants, représentent 23% de la population, soit deux points de plus que la moyenne de l'aire urbaine. De plus, **près d'un habitant du pôle urbain sur dix a plus de 75 ans.** Cette situation s'explique par la concentration de services ainsi que par l'offre en équipements sanitaires et sociaux.

¹ Dans l'ensemble de cette publication, il est question de l'aire urbaine de Tours 2010. Les évolutions de cette dernière sont étudiées à zonage constant, soit pour les 144 communes du périmètre actuel, entre 1999 et 2008.

Entre 1999 et 2008, la population vieillit. Les 45-59 ans représentent désormais un habitant sur cinq, de même que les plus de 60 ans. Ce vieillissement est surtout marqué dans le pôle urbain où l'évolution de la structure par âge de la population montre une progression des plus de 45 ans. Deux tranches d'âge se distinguent par leur amplitude : les 55-65 ans et les plus de 80 ans. Autrement dit, **le pôle urbain est attractif pour les jeunes retraités ainsi que pour les personnes dépendantes ou en voie de l'être.**

Parmi les nouveaux habitants² de plus de 60 ans, beaucoup sont originaires de l'Ile-de-France. De plus, les mouvements entre le pôle urbain et la couronne périurbaine sont très importants. À noter : la part des personnes originaires de la région Centre hors Indre-et-Loire double au-delà de 75 ans.

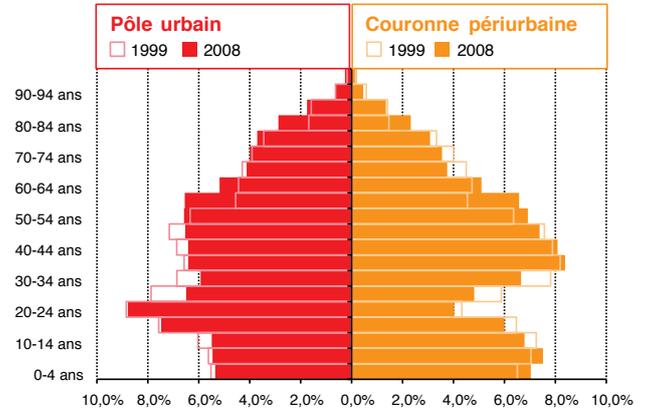
De grandes inégalités de revenus dans le pôle urbain

En 2009, l'aire urbaine de Tours compte 201.600 ménages fiscaux dont 6 sur 10 sont imposables. La moitié de la population vit dans un ménage déclarant un revenu par unité de consommation³ (UC) supérieur à 19.025 €. À l'échelle départementale, ce seuil est de 18.523 €.

La dispersion des revenus dans l'aire urbaine de Tours est importante. Alors que 10% des personnes appartiennent à un ménage déclarant un revenu par UC supérieur à 35.700 €, 10% déclarent un revenu inférieur à 8.000 €. Cet écart entre les revenus dits les plus faibles et les plus élevés est appelé rapport interdécile.

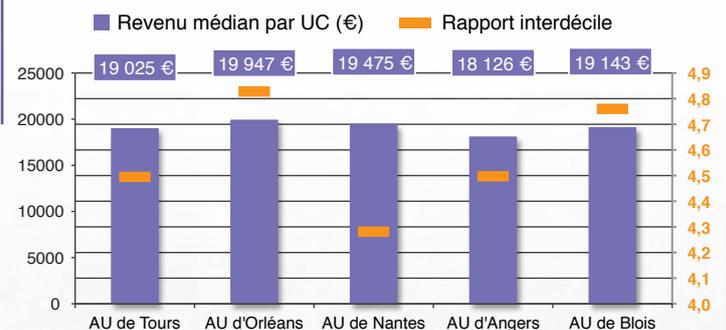
L'aire urbaine de Tours -avec un rapport de 4,5- présente une plus faible dispersion des revenus que l'aire urbaine d'Orléans (4,8) et des inégalités plus grandes que dans l'aire urbaine de Nantes (4,3).

Répartition par âge de la population du pôle et de la couronne



Source : INSEE, RP1999 et RP2008 exploitations principales

Revenu médian par UC et rapport interdécile en 2009



Source : INSEE, Revenus fiscaux localisés des ménages

L'écart interdécile est plus marqué dans le pôle urbain (rapport de 1 à 5) : à la fois les plus bas revenus y sont inférieurs et les plus hauts supérieurs. Ce territoire concentre les extrêmes ; les inégalités sont plus fortes.

ENJEUX

- La croissance démographique du pôle urbain est assurée essentiellement par son solde naturel. Quelles perspectives d'évolution pour ce secteur caractérisé par une surreprésentation de personnes seules, d'étudiants et de personnes âgées et dont les spécificités tendent à se renforcer ?
- La couronne périurbaine connaît une forte progression de sa population grâce à un solde migratoire très excédentaire. Quels sont ses ressorts pour maintenir son développement tout en préservant le cadre de vie qui participe de son attractivité ? Quelle offre de logements et de services pourra-t-elle proposer aux enfants des ménages qui viennent actuellement s'y installer afin de pérenniser un dynamisme démographique sur le long terme ?
- Le profil des habitants de l'aire urbaine montre une concentration des extrêmes dans le pôle urbain et une population plutôt homogène dans la couronne périurbaine. Comment faire valoir le principe de mixité ? Quels outils expérimenter pour favoriser le vivre-ensemble ?

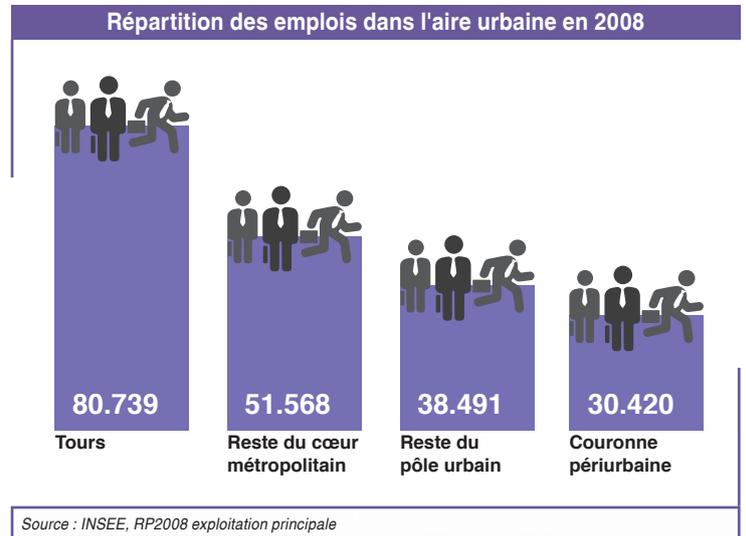
² Les nouveaux habitants sont entendus comme les personnes qui résident en 2008 dans l'aire urbaine de Tours mais n'y vivaient pas cinq ans auparavant.

³ Le revenu par unité de consommation permet de relativiser le niveau de revenu en fonction de la composition du ménage fiscal. Le premier adulte du ménage compte pour 1 UC ; les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0,5 UC ; les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0,3 UC.

UNE DYNAMIQUE D'EMPLOIS PORTÉE PAR LE PÔLE URBAIN

Plus de 8 emplois sur 10 dans le pôle urbain

Avec plus de 201.200 emplois, l'aire urbaine de Tours concentre 83% des emplois de l'Indre-et-Loire. **85% de ces emplois sont implantés dans le pôle urbain.** Les principales zones d'emplois sont la ville de Tours (81.000 postes) et le reste du cœur métropolitain⁴ (51.600 postes). Ainsi, les sept communes du cœur de l'agglomération représentent deux tiers des emplois de l'aire urbaine. De plus, quelques communes concentrent plus de 2.000 emplois. Il s'agit des trois pôles relais du SCOT de l'Agglomération Tourangelle⁵ (8.624 postes), Amboise (6.599), Parçay-Meslay (2.854) et Nazelles-Négron (2.125).



Seulement 7 actifs occupés sur 10 dans le pôle urbain

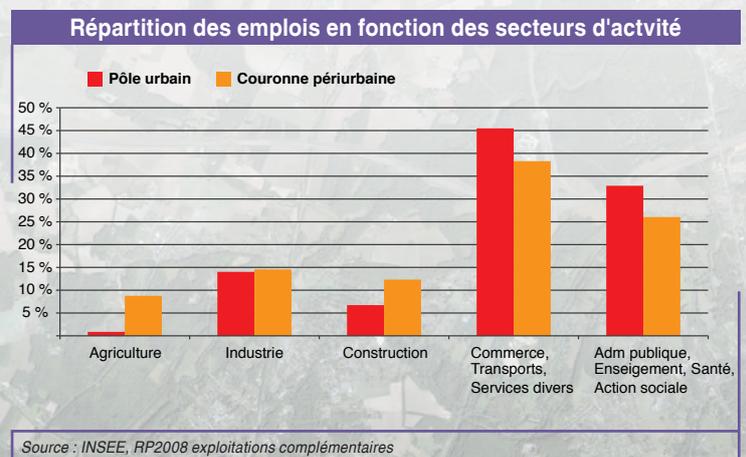
Le pôle urbain offre globalement plus d'emplois (170.798) qu'il n'abrite d'actifs occupés (143.714). Le rapport positif entre ces deux variables (1,19) démontre son attractivité en termes d'activité économique. Cet indice, appelé concentration d'emplois, est particulièrement élevé dans trois communes : Parçay-Meslay (2,67), Chambray-lès-Tours (2,26) et Saint-Pierre-des-Corps (1,91).

Si l'on considère la concentration d'emplois comme un indicateur de polarisation économique, le pôle urbain

de Tours semble moins dense que ceux des autres aires urbaines ligériennes. Leur indice s'élève à 1,23 pour Orléans et Nantes, 1,38 pour Angers et 1,67 pour Blois. On peut en conclure que, localement, les emplois sont mieux répartis sur le territoire ; ils sont, en quelque sorte, un peu plus proches des actifs occupés. Au final, il y a **équilibre entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés à l'échelle de l'aire urbaine de Tours (0,99).**

Une activité avant tout tertiaire

L'aire urbaine de Tours accueille essentiellement des activités tertiaires. 44% des postes concernent le commerce, les transports et les services divers. En plus, un tiers relève de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale. L'industrie propose, quant à elle, 14% des emplois, la construction 8% et l'agriculture 2%. Cette structure de l'activité est semblable à celle des aires urbaines d'Orléans et d'Angers.



⁴ Chambray-lès-Tours, Joué lès Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Pierre-des-Corps.

⁵ Ballan-Miré, Fondettes et Montlouis-sur-Loire.

Une dynamique plus forte qu'à Orléans et Angers

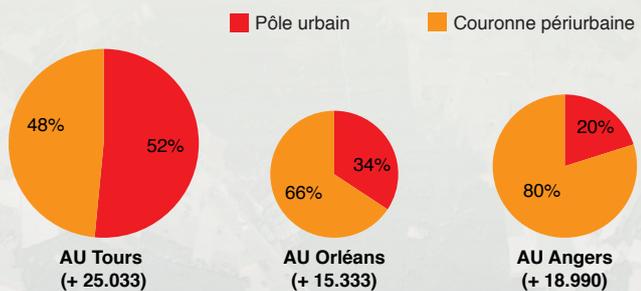
À l'échelle de l'agglomération tourangelle, **le nombre d'emplois croît de près de 26.000 unités entre 1999 et 2008, soit une augmentation de 15%**. Celle-ci est supérieure à la progression que connaissent les aires urbaines d'Orléans (+ 11%) et d'Angers (+ 14%). Le pôle urbain accueille 84% des emplois supplémentaires recensés sur l'aire urbaine de Tours. C'est plus que pour les territoires d'Orléans (77%) et d'Angers (63%). Ainsi, **l'agglomération tourangelle présente un fort dynamisme économique, dont le pôle urbain est le moteur principal.**

Sur la dernière décennie, le nombre d'actifs occupés augmente de 25.000 personnes, presque équitablement réparties entre le pôle urbain (12.900) et la couronne (12.100). Cette situation tourangelle est atypique au regard de ce qui se passe dans les aires urbaines voisines : le pôle urbain concentre un tiers de la croissance à Orléans et un cinquième à Angers ; il perd des actifs occupés à Blois et à Saumur. Au regard de ces chiffres, il apparaîtrait que **le pôle urbain de Tours réussisse à s'imposer en tant que lieu de vie, en plus d'être un espace d'activité économique.**

Au final, entre 1999 et 2008, le rapport entre emplois et actifs occupés augmente dans l'ensemble des aires urbaines déjà citées. Cet indice croît dans les pôles urbains ; il diminue dans les couronnes. Ainsi, il semblerait que **les zones d'emploi se concentrent de plus en plus et que les espaces périurbains renforcent leur vocation résidentielle.**

Afin d'avoir une meilleure vision de l'attractivité du territoire, le dynamisme économique est mis en parallèle de l'évolution démographique. **Entre 1999 et 2008, l'aire urbaine de Tours a accueilli 1,13 habitant pour un emploi supplémentaire. Ce ratio est plus élevé que pour les secteurs d'Orléans (1,05) et d'Angers (0,98).** La situation est identique à l'échelle des pôles urbains et des couronnes périurbaines : le pôle urbain de Tours accueille 0,58 habitant par emploi supplémentaire quand celui d'Orléans en gagne 0,39 et celui d'Angers en perd. Dans les couronnes de ces trois aires urbaines, on dénombre plus de 3 habitants par emploi supplémentaire ; on en compte 4 dans la couronne de Tours. Ainsi, **l'aire urbaine tourangelle bénéficie, plus qu'ailleurs, du double dynamisme, démographique et économique.**

Évolution de la population active occupée entre 1999 et 2008



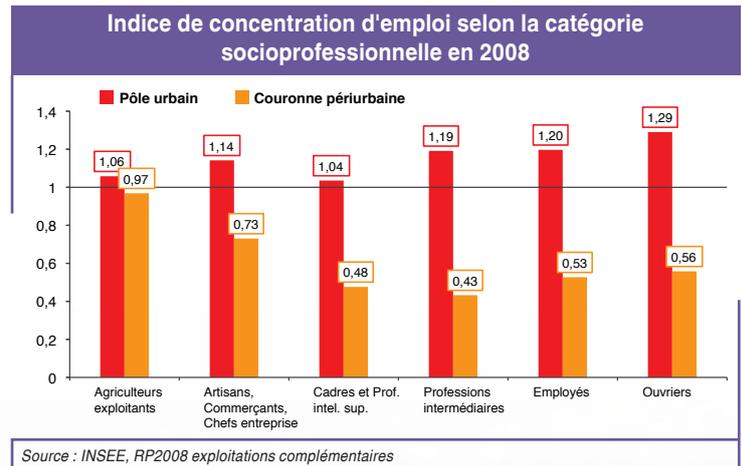
Source : INSEE, RP1999 et RP2008 exploitations principales

DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL IMPORTANTS

Une répartition différente des actifs et des emplois par secteur d'activité

Au niveau de l'aire urbaine, le volume d'emplois correspond globalement au nombre d'actifs occupés ; la situation semble favorable. Afin d'affiner l'analyse, cet équilibre est appréhendé à des échelles territoriales plus fines (distinction pôle/couronne) et en fonction des secteurs économiques. Ce parallèle par zone géographique et nature d'activité montre de fortes disparités.

Les écarts entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés sont les plus importants pour les ouvriers, les employés et les professions intermédiaires. Ces catégories concernent plus de 47.000 travailleurs de la couronne périurbaine mais à peine 24.000 emplois sur ce territoire. Cette première approche fait pressentir des migrations alternantes importantes. **Les actifs habitent des communes qui ne disposent pas forcément d'emplois correspondant à leur secteur d'activité ou à leur qualification.**



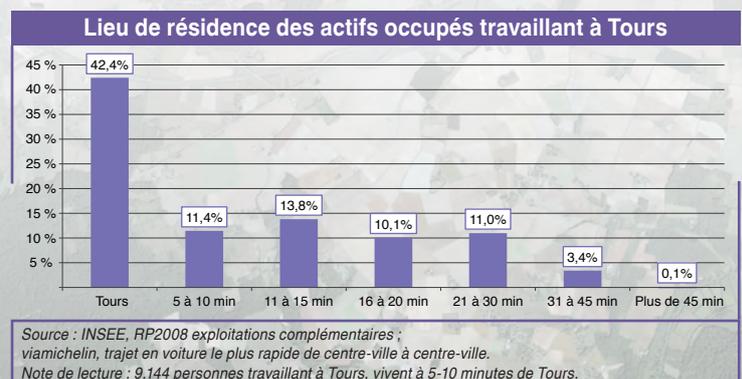
53% des actifs de la couronne périurbaine travaillent dans le pôle urbain

Au sein de l'aire urbaine de Tours, les habitants du pôle urbain et de la couronne ont des habitudes de déplacements domicile-travail différentes. Le pôle urbain est le lieu d'emploi de 87% des actifs occupés qui y résident. Les autres habitants du pôle travaillent majoritairement dans la couronne de l'aire urbaine (5%) ainsi qu'à Paris et à Blois (3%).

Les actifs occupés qui habitent dans la couronne de Tours exercent leur activité professionnelle pour la moitié d'entre eux dans le pôle urbain et pour un tiers dans les communes périurbaines. Les autres se rendent d'une part dans les agglomérations de Chinon et de Loches (2%), d'autre part à Paris et à Blois (2%).

Des déplacements domicile-travail qui peuvent être longs

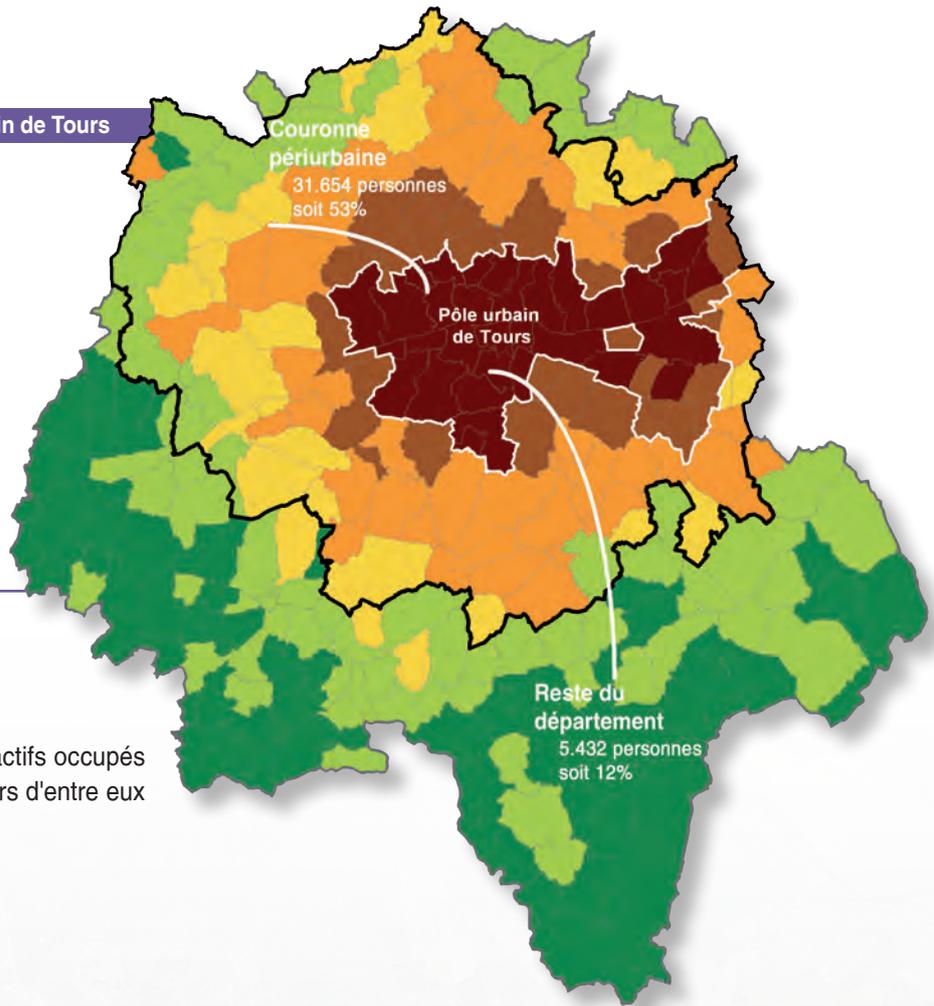
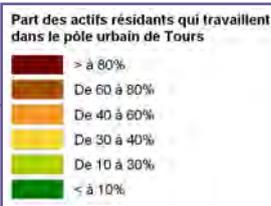
Parmi les personnes qui ont un emploi dans la ville centre, 60% effectuent un trajet domicile-travail très court. 4 actifs occupés sur 10 habitent à Tours et 2 sur 10 dans le reste du cœur métropolitain (c'est-à-dire entre 5 et 15 minutes en voiture⁶). À l'inverse, 15% font plus de 20 minutes de voiture pour aller travailler et 8% habitent en dehors de l'aire urbaine de Tours.



⁶ Tous les temps de trajet mentionnés ici ont été définis pour un déplacement en voiture, le plus rapide possible, de centre-ville à centre-ville des communes, à partir du site internet Viamichelin.

Déplacements domicile-travail vers le pôle urbain de Tours

L'amélioration du réseau routier (périphérique, A85, A28, ...) concourt à l'étalement urbain. A temps égal, la population parcourt des distances plus grandes ... pour habiter dans un secteur qui convient davantage à ses aspirations et à ses ressources.



Le pôle de l'aire urbaine tourangelle attire des actifs occupés venant de l'ensemble du département : deux tiers d'entre eux y travaillent dont la moitié à Tours.

Une utilisation importante de la voiture

Le mode de déplacement varie selon le lieu de résidence des personnes qui travaillent à Tours. Celles qui habitent la ville centre se distinguent par un recours important à la marche à pied (20%), aux transports en commun (17%) et aux deux roues⁷ (10%). Toutefois, la part de la voiture dans ces déplacements infra-communaux demeure majoritaire (53%).

Dans le reste du cœur métropolitain, l'utilisation des transports en commun et des deux roues reste significative (respectivement 15% et 7%). Au-delà, la voiture est très largement prépondérante ; sa part augmente plus on s'éloigne de Tours pour atteindre 96% des déplacements des personnes résidant à plus de 45 minutes de la ville centre.

ENJEUX

- La ville durable est présentée comme une ville des proximités, des modes de transports alternatifs à la voiture particulière, ... Au regard des déplacements domicile-travail à destination de la ville de Tours, on s'aperçoit que la population départementale s'inscrit dans deux grandes logiques :
 - Certains sont déjà dans la ville des proximités. Dans ce cas, il s'agit de développer le recours aux modes de déplacements doux (marche à pied, vélo, ...) et aux transports en commun.
 - D'autres habitants résident loin de leur travail et n'ont d'autres solutions que d'utiliser leur voiture.
- Comment favoriser une offre de logement proche des emplois, davantage en adéquation avec les besoins, les envies et les ressources des ménages ?
- Comment développer une offre alternative à la voiture particulière à l'échelle de l'aire urbaine (transports en commun routier et ferroviaire, covoiturage, ...), pour se déplacer entre les communes périurbaines et le pôle urbain et au sein de la couronne ?

⁷ Inclus l'ensemble des deux-roues, motorisés comme les motos ou non motorisés tels que les vélos.

