

ENQUETE MENAGES
DEPLACEMENTS
REALISEE DANS
L'AGGLOMERATION
TOURANGELLE EN 2008

Rapport d'analyse

Janvier 2009

Sommaire

1	Caractéristiques générales	6
2	Modalités de réalisation	7
2.1	La préparation de l'enquête	7
2.2	La réalisation « terrain »	7
2.3	Le redressement et la pondération de l'enquête	8
2.4	L'exploitation des fichiers	9
2.5	Une analyse des résultats sur 3 échelles de territoire : le SCOT, le PTU et le Noyau Urbain	12
3	Précision des résultats	13
4	Caractéristiques des ménages	14
4.1	Données socio-économiques des ménages	14
4.2	Profession de la personne de référence de chaque ménage	18
4.3	Motorisation des ménages	20
4.4	Moyens de télécommunication au domicile des ménages	24
4.5	Type d'habitat et statut d'occupation des Logements des ménages	25
4.6	Le logement des ménages	28
5	Caractéristiques de la population	32
5.1	Répartition de la population totale selon le sexe et l'âge	32
5.2	Répartition selon l'occupation principale de l'ensemble des personnes	33
5.3	Répartition des actifs ayant un emploi selon leur profession	36
5.4	Niveau d'instruction des personnes de 5 ans et plus	37
5.5	Possession du permis de conduire des personnes de 18 ans et plus	39
5.6	Possession d'un téléphone portable et d'une messagerie électronique des individus de 5 ans et plus	40
5.7	Possession en général d'un abonnement de transports collectifs sur la population des 5 ans et plus	42
5.8	Les actifs	46
5.9	Les scolaires et étudiants	50
6	Les déplacements des individus de 5 ans et plus	53
6.1	Répartition des déplacements des individus de 5 ans et plus par mode de transport	53
6.2	Mobilité tous modes par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	57
6.3	Mobilité en voiture par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	58
6.4	Mobilité en transports collectifs par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	59
6.5	Mobilité en bus urbains (réseau Fil Bleu) par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	60
6.6	Mobilité en vélo par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	61
6.7	Mobilité en deux-roues motorisés par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	62
6.8	Mobilité à pied par jour et par habitant (moins de 5 ans compris)	63
6.9	Mobilité selon les caractéristiques de la population de 5 ans et plus	64
6.10	Les motifs combinés de déplacements de la population de 5 ans et plus	69
6.11	Les motifs combinés de déplacements de la population de 5 ans et plus selon le mode	72
6.12	Les motifs de destination des déplacements de la population de 5 ans et plus	75
6.13	Les motifs de destination des déplacements de la population de 5 ans et plus selon le mode	76
6.14	Les déplacements d'accompagnement de la population de 5 ans et plus	78
6.15	Les déplacements d'achats de la population de 5 ans et plus	79
6.16	Les déplacements du soir de la population de 5 ans et plus	81
6.17	Les sorties du travail entre 11 heures et 15 heures des actifs	84
6.18	Les déplacements multimodaux mécanisés de la population de 5 ans et plus	85
6.19	La durée des déplacements de la population de 5 ans et plus	87
6.20	Longueur et vitesse des déplacements de la population de 5 ans et plus	89
6.21	Les budgets temps de déplacement journaliers par personne de 5 ans et plus	92
6.22	Les distances parcourues quotidiennement par les personnes de 5 ans et plus	94
6.23	Les flux de déplacements de la population de 5 ans et plus	97
6.24	Les déplacements de la population de 5 ans et plus liés à l'hypercentre de Tours	115
6.25	Répartition horaire des déplacements de la population de 5 ans et plus	118
6.26	Stationnement des automobiles	122
6.27	Utilisation des véhicules automobiles	129

7 Les boucles de déplacements de la journée de la veille sur la population de 5 ans et plus	130
7.1 Nombre de déplacements par boucle de la population de 5 ans et plus.....	130
7.2 Motifs des déplacements inclus dans une boucle de la population de 5 ans et plus.....	130
7.3 Modes de transport utilisés dans les boucles.....	131
8 Clientèle des modes (population de 5 ans et plus).....	133
8.1 Utilisation du vélo en semaine de la population de 5 ans et plus.....	136
8.2 Utilisation du deux roues à moteur en semaine de la population de 5 ans et plus.....	137
8.3 Utilisation de la voiture comme conducteur en semaine de la population de 18 ans et plus.....	138
8.4 Utilisation de la voiture comme passager en semaine de la population de 5 ans et plus.....	139
8.5 Utilisation des bus du réseau urbain (fil bleu) en semaine de la population de 5 ans et plus.....	140
8.6 Utilisation des cars départementaux (fil vert) en semaine de la population de 5 ans et plus	141
8.7 Utilisation du train et des cars TER en semaine de la population de 5 ans et plus.....	142
9 Les déplacements du week-end déclarés par les individus de 16 ans et plus	143
10 Les pratiques d'achat des ménages	150
10.1 Les centres commerciaux (supermarchés et leurs galeries marchandes)	150
10.2 Les autres commerces des zones commerciale.....	153
10.3 Les commerces du centre ville de Tours.....	156
11 Opinions de la population de 16 ans et plus	159
11.1 Les points prioritaires de la vie locale selon la population de 16 ans et plus	159
11.2 Les points prioritaires concernant les déplacements urbains selon la population de 16 ans et plus	160
11.3 Opinions sur différentes affirmations de la population de 16 ans et plus	161
11.4 Les adjectifs qualifiant les modes selon la population de 16 ans et plus	162
11.5 L'utilisation du train et des cars TER par la population de 16 ans et plus.....	165
11.6 L'utilisation des cars départementaux (fil vert) par la population de 16 ans et plus	167
11.7 L'utilisation des bus urbains fil bleu par la population de 16 ans et plus	169
11.8 L'utilisation des parkings relais par la population de 16 ans et plus.....	171
12 Annexes	174
12.1 Population, déplacements et mobilités par mode sur le découpage en 11 secteurs des individus de 5 ans et plus	175
12.2 Données générales.....	176
13 Méthode de calcul a posteriori des distances dans les EMD	178
14 Questionnaires.....	179

Table des illustrations

Carte 1 : Densité de population (Nombre d'habitants par km ²)	14
Carte 2 : Taille des ménages	15
Carte 3 : Densité d'actifs ayant un emploi (Nombre d'actifs par km ²)	17
Carte 4 : Taux de motorisation des ménages (nombre moyen de véhicules à disposition du ménage)	22
Carte 5 : Part de logements individuels isolés	26
Carte 6 : Part de logements collectifs	26
Carte 7 : Part d'actifs dans l'ensemble de la population	34
Carte 8 : Part d'étudiants dans l'ensemble de la population	34
Carte 9 : Part des personnes de 5 ans et plus ayant suivi des études supérieures (hors étudiants, scolaires et apprentis)	38
Carte 10 : Part des personnes de 5 ans et plus possédant en général un abonnement de transports collectifs	43
Carte 11 : Répartition communale du lieu de travail des actifs qui habitent dans le territoire du SCOT	46
Carte 12 : Difficultés de stationnement des actifs sur leur lieu de travail	49
Carte 13 : Zones d'études des étudiants dans l'aire d'étude (D30)	50
Carte 14 : Zones de résidence des étudiants (D30)	51
Carte 15 : Mobilité tous modes (nombre de déplacements par jour et par personne, population totale)	57
Carte 16 : Mobilité en voiture (nombre de déplacements en voiture par jour et par personne, population totale)	58
Carte 17 : Mobilité en transports en commun (nombre de déplacements en TC par jour et par personne, population totale)	59
Carte 18 : Mobilité en transports collectifs urbains (Fil Bleu) (nombre de déplacements en TCU par jour et par personne, population totale)	60
Carte 19 : Mobilité en vélo (nombre de déplacements en vélo par jour et par personne, population totale)	61
Carte 20 : Mobilité en deux roues motorisé (nombre de déplacements en deux roues motorisé par jour et par personne, population totale)	62
Carte 21 : Mobilité à pied (nombre de déplacements à pied par jour et par personne, population totale)	63
Carte 22 : Budget temps de déplacement journalier par personne de 5 ans et plus	93
Carte 23 : Budget distance de déplacement journalier par personne de 5 ans et plus	95
Carte 24 : Déplacements mécanisés reçus par la zone (y compris les flux internes) rapportés à la surface de la zone (en km ²)	97
Carte 25 : Flux de déplacements mécanisés journaliers de la population de 5 ans et plus (supérieurs à 8000)	98
Carte 26 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 1	99
Carte 27 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 2	100
Carte 28 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 3	101
Carte 29 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 4	102
Carte 30 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 5	103
Carte 31 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 6	104
Carte 32 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 7	105
Carte 33 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 8	106
Carte 34 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 9	107
Carte 35 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 10	108
Carte 36 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 11	109
Carte 37 : Flux des déplacements en transports collectifs urbains journaliers de la population de 5 ans et plus (supérieurs à 500)	110
Carte 38 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour le travail habituel	111
Carte 39 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les études	112
Carte 40 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les achats, courses	113
Carte 41 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les loisirs/visites	114
Carte 42 : Part des résidents ayant fréquenté l'hypercentre de Tours la veille de l'enquête	117
Carte 43 : Densité de voitures en stationnement à 15 heures (nombre de voitures par km ²)	122

1 CARACTERISTIQUES GENERALES

En 2008, le SITCAT (Syndicat des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle) et le SMAT (Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle) ont mené une enquête sur les déplacements des personnes résidant dans les 40 communes du périmètre du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale). Cette enquête est la première de ce type menée sur l'aire d'étude.

L'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Elle a été effectuée auprès d'un échantillon de 2 779 ménages résidant dans le périmètre d'enquête retenu soit les 40 communes du SCOT (2 358 ménages résident dans le Périmètre des Transports Urbains, dont 2 044 dans le noyau urbain).

L'échantillon enquêté a été obtenu par un tirage aléatoire effectué sur 34 secteurs géographiques à partir du fichier du Répertoire des Locaux et Propriétés Bâties de la Direction Générale des Impôts.

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- Elles sont réalisées au domicile des personnes enquêtées, par des enquêteurs spécialement formés à ce type de recueil.
- Toutes les personnes, âgées d'au moins 5 ans, habitant dans le logement sont interrogées en personne.
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée sont recensés. Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée, leur confèrent une définition précise et complexe qui doit être scrupuleusement respectée pour autoriser la comparabilité avec les enquêtes d'autres agglomérations françaises.
- Elles portent sur un échantillon représentatif des ménages de l'aire d'étude enquêtée. Cet échantillon est tiré aléatoirement par secteur de résidence, dans un fichier de logements. Le logement désigné doit constituer la résidence principale du ménage. La taille de l'échantillon est déterminée de manière à assurer une fiabilité minimum des résultats permettant une analyse sectorielle.

Au total, 5 675 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées (4 639 résidant dans le Périmètre des Transports Urbains, dont 3 876 dans le noyau urbain), et 21 822 déplacements ont été recensés (dont 21 589 ayant au moins une extrémité dans la zone d'enquête). 233 déplacements recensés sont donc réalisés entièrement à l'extérieur de la zone d'enquête. Le choix a été fait de les recenser (ils représentent environ 1% de l'ensemble des déplacements) mais, afin de pouvoir comparer les résultats de l'enquête avec ceux d'autres EMD et afin de respecter la méthode « standard » CERTU, ils ont été exclus des exploitations présentées dans ce rapport. Les résultats sont donc basés sur les 21 589 déplacements ayant au moins une extrémité dans la zone d'enquête.

Les questionnaires ont été construits à partir des questionnaires dits « standard CERTU », complétés pour tenir compte des préoccupations spécifiques des différents partenaires.

2 MODALITES DE REALISATION

La réalisation de l'enquête a été confiée à l'institut d'études AlyceSofreco, le CETE Normandie Centre ayant assisté la maîtrise d'ouvrage pour la préparation et le suivi de la réalisation de l'enquête.

2.1 LA PREPARATION DE L'ENQUETE

Elle a été assurée par le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT), le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT), le CETE Normandie Centre (Assistant au Maître d'Ouvrage) et AlyceSofreco.

Le SITCAT, le SMAT et le CETE Normandie Centre ont plus précisément travaillé sur la conception des découpages utilisés lors de l'enquête.

La formation des enquêteurs a été assurée par AlyceSofreco.

2.2 LA REALISATION « TERRAIN »

Elle a été menée par AlyceSofreco, le CETE assurant un contrôle hebdomadaire pour s'assurer du respect de la méthode Standard CERTU ; le CETE a également apporté son concours pour le suivi et le contrôle de la qualité des enquêtes.

Les enquêtes ont été effectuées du 29 Janvier au 28 Mai 2008, hors vacances scolaires, week-end, jours fériés et « jours perturbés ».

AlyceSofreco a ensuite fourni au CETE Normandie Centre pour contrôle les fichiers apurés sous la forme « standard CERTU », complétés par les questions spécifiques. Le CETE a effectué un contrôle de la qualité des fichiers fournis.

2.3 LE REDRESSEMENT ET LA PONDERATION DE L'ENQUETE

Cette partie a été assurée par le CETE Normandie Centre. Les différents principes de calculs des coefficients de redressement sont explicités ci-dessous.

Le redressement des résultats obtenus se fait à partir de trois sources d'informations différentes. En effet, le découpage est calé sur les zones IRIS de l'INSEE pour lesquelles les dernières valeurs possédées sont celles de 1999 (date du dernier RGP). Ces données sont trop anciennes pour pouvoir être utilisées pour effectuer un redressement de qualité des résultats. Les données FILOCOM des années 1999 et 2007 sont donc également utilisées. Ces données ne correspondent pas exactement aux données INSEE au niveau du découpage ou des caractéristiques recensées, mais l'hypothèse que la variation entre 1999 et 2007 des données FILOCOM est la même que celles des données INSEE sur la même période est faite. Ainsi, après avoir appliqué le découpage en secteur de tirage aux données FILOCOM, l'évolution entre 1999 et 2007 est calculée, pour chaque taille de ménage de chaque secteur. Chacun de ces coefficients est ensuite appliqué aux données INSEE 1999 correspondantes pour déterminer les « données INSEE 2007 ».

Le nombre de ménages par taille et par secteur est récupéré à partir de ces données INSEE 2007, et puis divisé par le nombre de ménages enquêtés correspondant pour obtenir le coefficient de redressement. On obtient donc au final un coefficient de redressement pour chaque secteur et chaque taille de ménage. A noter qu'un coefficient différent est utilisé pour les questionnaires opinion, ce questionnaire n'étant administré qu'à une seule personne de 16 ans et plus par ménage. Son coefficient de redressement est donc calculé en multipliant le coefficient du ménage associé par le nombre de personnes de 16 ans et plus du ménage.

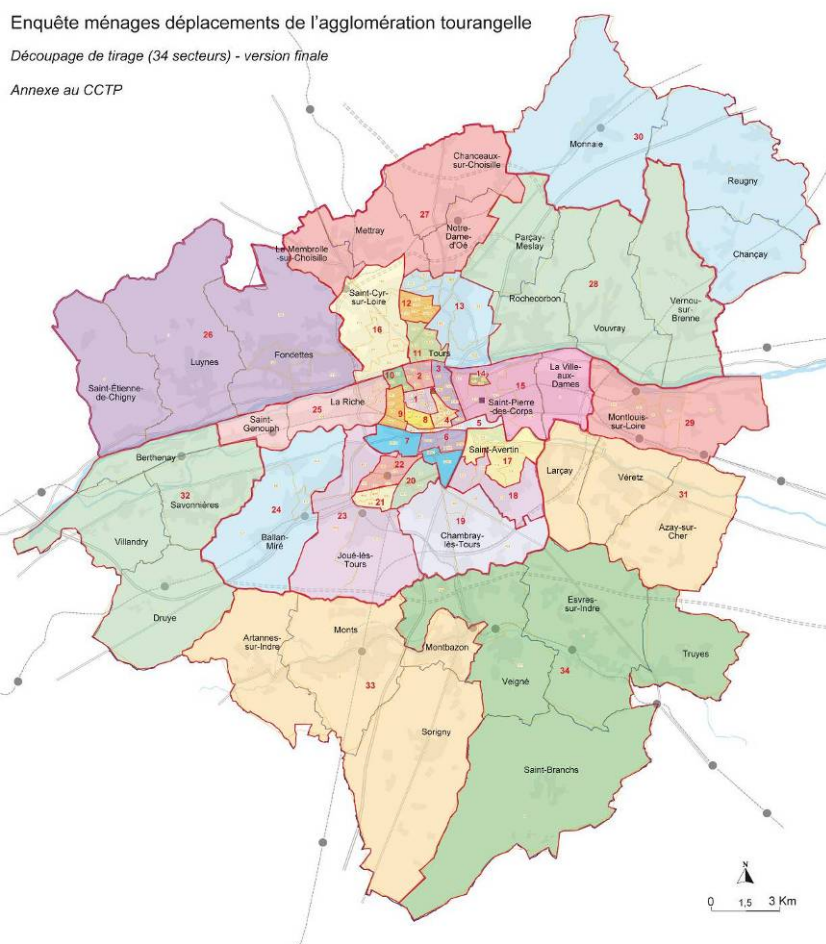
Pour des raisons statistiques, des regroupements de certaines tailles de ménage ont dû être effectués afin d'obtenir des effectifs suffisants ou d'avoir des coefficients de redressement pas trop hétérogènes.

2.4 L'EXPLOITATION DES FICHIERS

L'exploitation standard de l'enquête a été confiée à BVA. Elle a été menée à l'échelle de 3 niveaux de découpage.

■ Le découpage Dtir

Ce découpage comprend 34 secteurs (dont 13 sur la commune de Tours). Il sert à élaborer l'échantillon de l'enquête. Il est réalisé en tenant compte des caractéristiques urbaines du périmètre de l'étude, mais aussi des règles méthodologiques fixées par le CERTU (ex : nombre personnes et de ménages par secteur fixe etc.) afin de garantir la bonne représentativité des ménages.



N°	Nom
1	Tours Grammont
2	Tours Nationale
3	Tours Velpeau
4	Tours Sanitas
5	Tours Rives du Cher
6	Tours Fontaines
7	Tours 2 Lions
8	Tours Febvotte
9	Tours Giraudeau / Tonnellé
10	Vieux Tours / Tanneurs
11	Tours Saint-Symphorien
12	Tours-Nord / Europe
13	Tours-Nord / Sainte Radegonde
14	Saint Pierre (Rabaterie Est et Ouest)
15	Saint-Pierre-des-Corps centre (Centre et vieux St Pierre)
16	Saint-Cyr-Sur-Loire
17	Saint Avertin (Centre, rives, NE, NO)

N°	Nom
18	Saint Avertin (Les Aubuis, Sud Est)
19	Chambray-Lès-Tours
20	Joué-Lès-Tours (bld de Chinon)
21	Joué-Lès-Tours Rabière
22	Joué-les-Tours Centre, Morier, Chantepie
23	Joué-les-Tours Bretonnière, Liodière
24	Ballan-Miré
25	La Riche-Saint Genouph
26	Fondettes-Luynes
27	Mettray / Notre Dame d'Oé
28	Parcay-Meslay / Vouvray
29	Montslouis-sur-Loire
30	Reugny / Chancay
31	Larcay / Veretz / Azay
32	Villandry / Druye
33	Monts à Artannes
34	Esvres / Saint Branches / Truyes / Veigné

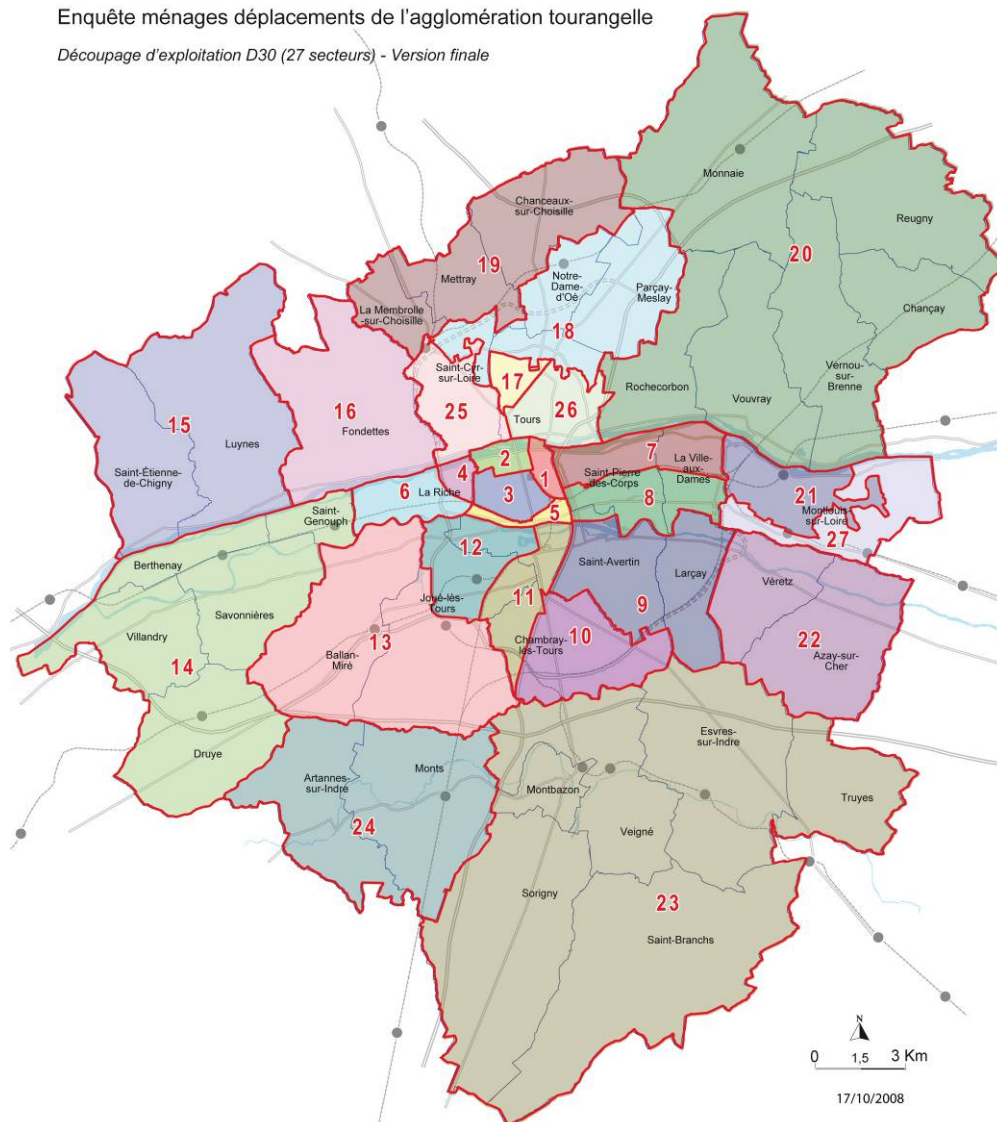
Ces secteurs ont été eux-mêmes découpés en « zones fines » (isolant des générateurs particuliers comme les grandes surfaces, gares, zones industrielles, entreprises, hôpitaux, ...) utilisées pour le repérage précis des origines et destinations des déplacements.

■ Le découpage D30

Ce découpage sert pour la phase d'exploitation et d'analyse des résultats de l'enquête, il s'appuie à la fois sur les caractéristiques urbaines du périmètre d'étude mais surtout sur les coupures urbaines de l'agglomération conditionnant les pratiques de déplacement.

Enquête ménages déplacements de l'agglomération tourangelle

Découpage d'exploitation D30 (27 secteurs) - Version finale



N°	Nom
1	Tours Velpeau
2	Vieux Tours Tanneurs
3	Tours Grammont / Giraudeau / Prébendes / Sanitas
4	La Riche Centre
5	Tours Rives du Cher
6	La Riche Ouest
7	Saint Pierre des Corps / La Ville aux Dames (Nord Voie ferrée)
8	Saint Pierre des Corps / La Ville aux Dames (Sud Voie ferrée)
9	Saint-Avertin / Larcay
10	Chambray-Lès-Tours Est
11	Joué-Lès-Tours (Vallée violette/Grande Bruère) / Chambray-Lès-Tours Ouest / Tours (Grandmont / Fontaines)
12	Tours Deux Lions, Gloriette, Bergeonnerie / Joué-Lès-Tours Chantepie, Morier, Rabière
13	Ballan Miré / Joué-Lès-Tours (Sud Périphérique)

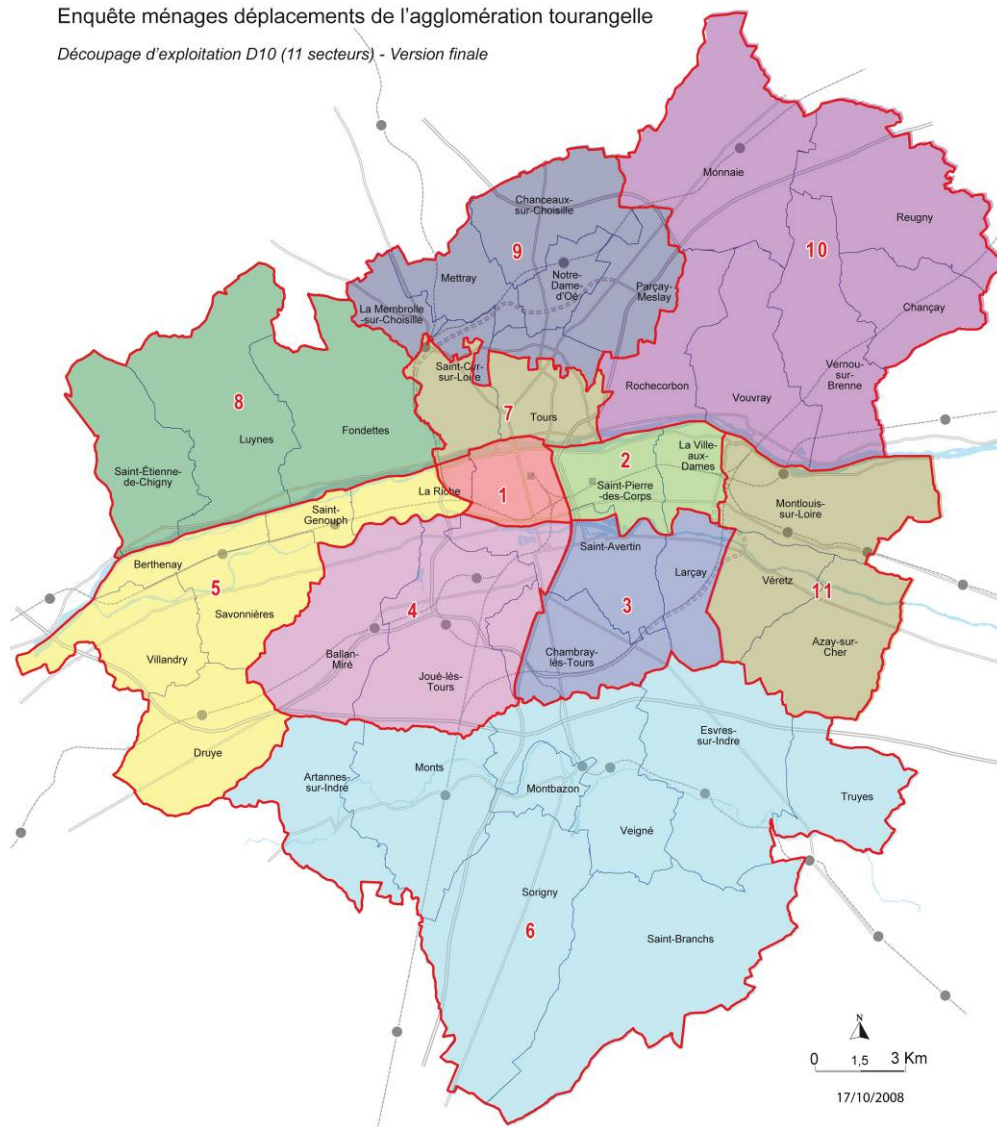
N°	Nom
14	Saint Genouph / Berthenay / Savonnières / Villandry / Druye
15	Luynes / Saint Etienne de Chigny
16	Fondettes
17	Tours Nord Europe
18	Zone d'activités Nord Saint Cyr-sur-Loire et Tours / Notre Dame d'Oé
19	La Membrolle-sur Choisille / Mettray / Chanceaux-sur Choisille
20	Vouvray (hors Chanceaux-sur-Choisille)
21	Montlouis-sur-Loire "urbain"
22	Véretz / Azay-sur-Cher
23	Montbazoin / Sorigny / Saint Branch / Veigné / Esvres-sur-Indre / Truyes
24	Artannes / Monts
25	Saint-Cyr-Sur-Loire
26	Tours Saint Symphorien / Sainte Radegonde
27	Montlouis-sur-Loire "rural"

■ Le découpage D10

Ce découpage s'emboîte dans le D30, il s'appuie sur les coupures urbaines et est donc une déclinaison plus « grossière » du D30. Ce découpage est celui qui sera principalement utilisé dans le présent rapport, il apporte une première série de résultats qu'il conviendra d'affiner à l'aide d'exploitations complémentaires.

Enquête ménages déplacements de l'agglomération tourangelle

Découpage d'exploitation D10 (11 secteurs) - Version finale



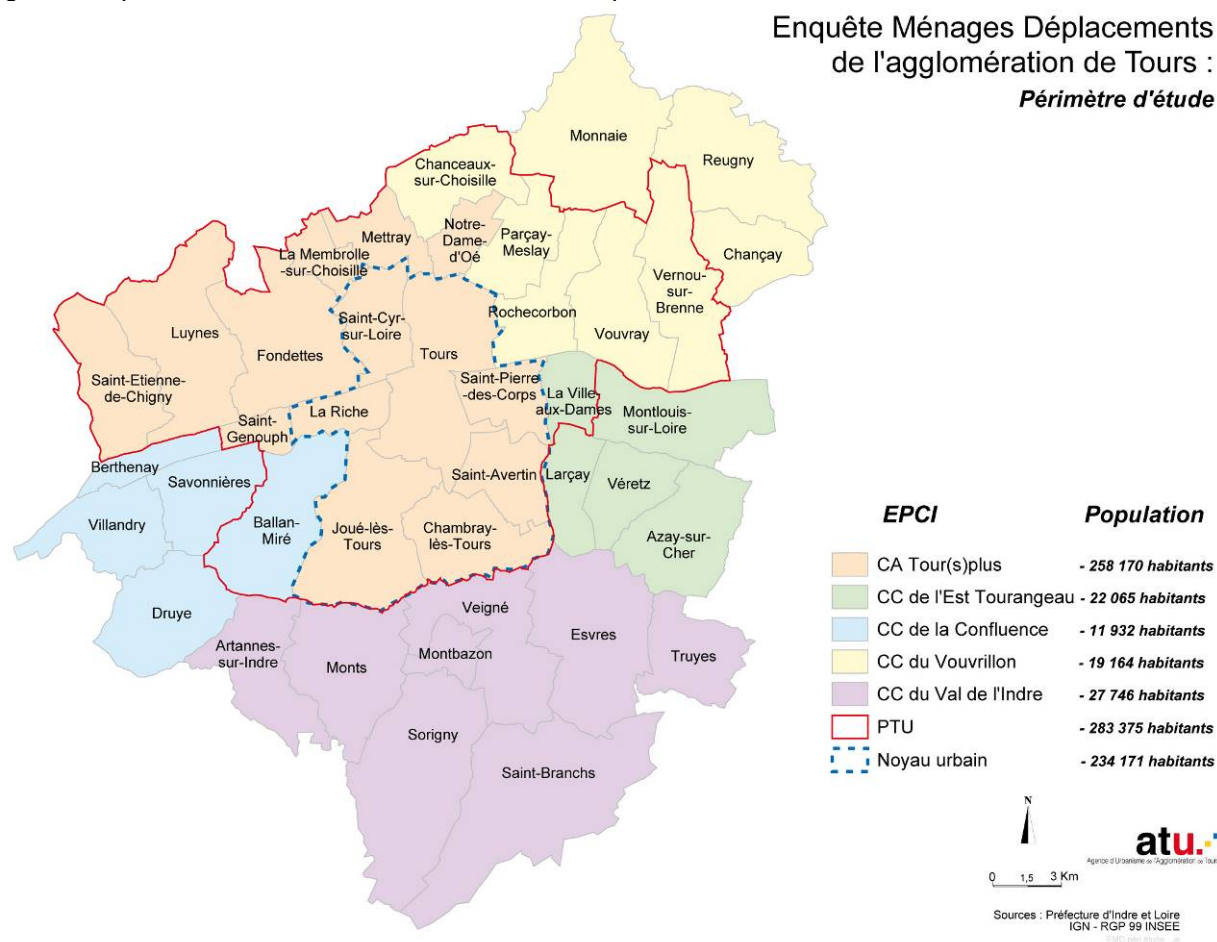
N°	Nom
1	Tours centre / La Riche centre
2	Saint-Pierre-des-Corps / La Ville-aux-Dames
3	Chambray-lès-Tours Est / Saint-Avertin / Larçay
4	Joué lès Tours / Ballan-Miré/ Tours Sud(Les Deux Lions/le Parc Grandmont / la Bergeonnerie / Les Fontaines) / Chambray-lès-Tours Ouest
5	Saint Genouph / Berthenay / 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

2.5 UNE ANALYSE DES RESULTATS SUR 3 ECHELLES DE TERRITOIRE : LE SCOT, LE PTU ET LE NOYAU URBAIN

Le présent rapport présente les principales analyses des résultats de l'enquête en prenant également en compte les questions spécifiques.

L'Enquête Ménages déplacements est menée dans le cadre d'un groupement de commande SITCAT / SMAT, aussi l'ensemble des résultats sont présentés pour les résidents de l'ensemble de du SCOT (40 communes) mais également pour les résidents du Périmètre des Transports Urbains (PTU) (21 communes).

Enfin, une analyse à l'échelle du noyau urbain (7 communes : Tours et sa première couronne) est également présentée, afin de mettre en lumière les spécificités de cette zone.



Ce rapport présente également quelques analyses comparées à des résultats de trois autres enquêtes ménages déplacements (Rennes, Le Mans et Clermont-Ferrand).

Notre choix s'est porté sur ces agglomérations pour les raisons suivantes :

- un poids de population à peu près équivalent à celui de l'aire du SCOT tourangeau
- la réalisation assez récente d'une enquête ménages déplacements
- des caractéristiques urbaines et de transports relativement similaires.

Le Mans et Clermont-Ferrand ont réalisé leur enquête ménages déplacements en 2003, soit avant la mise en service de leur ligne de tramway respective.

Rennes a réalisé son enquête en 2007, sur un périmètre qui s'étend largement dans le périurbain. Nous utilisons néanmoins les résultats recensés sur le territoire de Rennes Métropole, soit le PTU. Il nous paraît intéressant de comparer nos résultats à une agglomération qui bénéficie déjà d'une ligne TCSP très performante (un métro "léger").

3 PRECISION DES RESULTATS

L'enquête ménages déplacements est un sondage. Les résultats sont donc obtenus avec une incertitude liée à la taille des échantillons concernés. Le tableau ci-dessous indique quelques incertitudes sur des résultats globaux.

A un niveau plus fin, les incertitudes augmentent sensiblement et il faut en tenir compte dans les analyses, notamment dans l'interprétation des évolutions.

Précisions pour une taille d'échantillon de 2 779 ménages

	Valeur (résultats SCOT)	Précision	Incertitude
Taille moyenne des ménages	2,15	2,2%	± 0,05
Nombre de voitures par ménage	1,18	3,7%	± 0,04
Mobilité tous modes (population totale)	3,59	2,1%	± 0,07
Mobilité en voiture (population totale)	2,11	4,4%	± 0,09
Mobilité en transports collectifs (population totale)	0,29	7,5%	± 0,02
Mobilité en deux roues (population totale)	0,15	10,1%	± 0,02
Mobilité à pied (population totale)	0,99	3,6%	± 0,04
Part de marché de la voiture	59%	3,7%	± 2,2%
Part de marché des transports collectifs	8%	15,0%	± 1,2%
Part de marché des deux-roues	4%	21,6%	± 0,9%
Part de marché de la marche	28%	7,1%	± 2,0%

Aide à la lecture : compte tenu de la taille de l'échantillon et d'une mobilité tous modes, fournie par l'enquête, de 3.59 déplacements par personne et par jour, il y a 95% de chances que cette mobilité soit comprise entre 3.52 et 3.66 (3.59 ± l'incertitude : 0.07). La précision sur cette mobilité est donc de 0.07/3.59, soit 2.0%.

4 CARACTERISTIQUES DES MENAGES

4.1 DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DES MENAGES

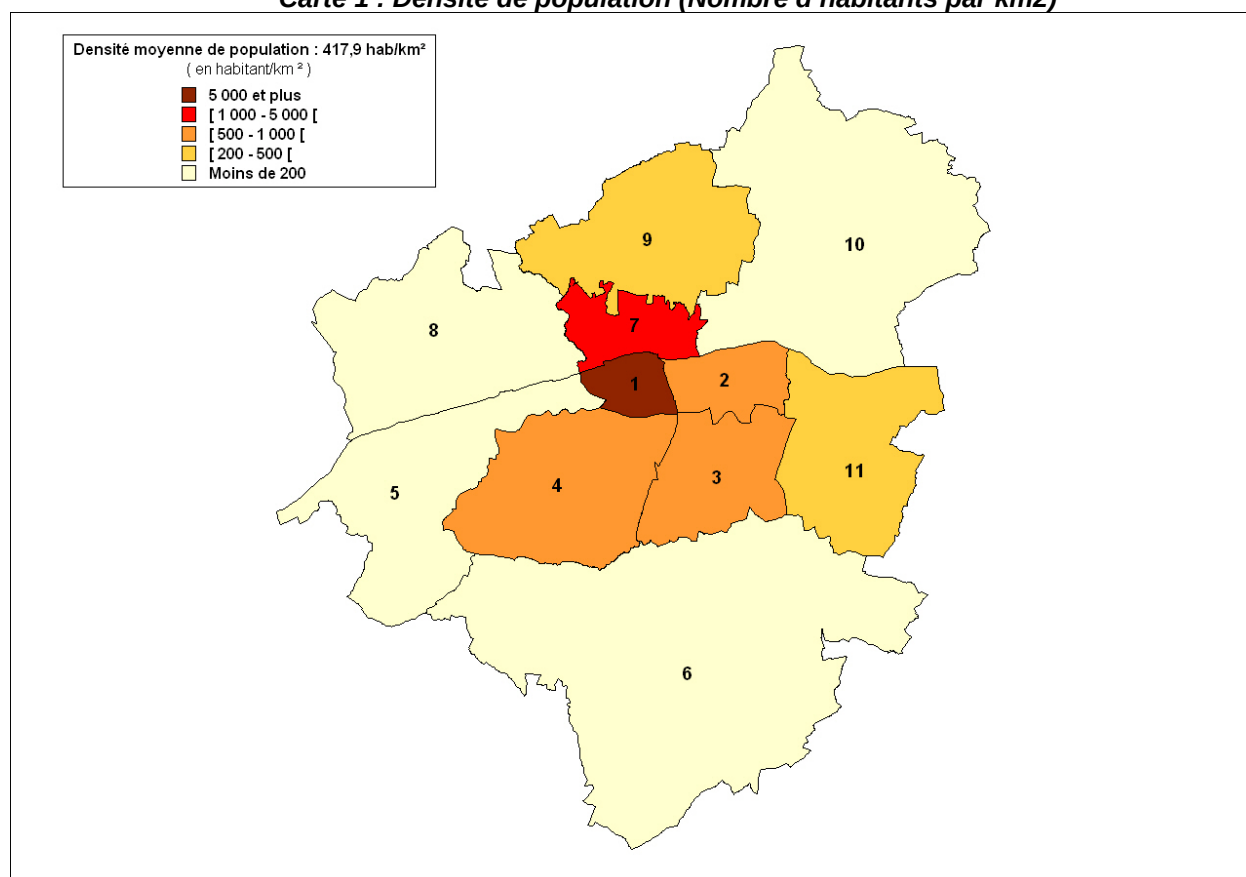
NOTA : les données socio-économiques sont basées sur une exploitation de l'échantillon des ménages.

L'aire d'étude compte **347 939 habitants** pour une surface de **833 km²**. La densité moyenne est de **417,9 habitants par km²**. Les secteurs les plus centraux de Tours dépassent les 5 000 habitants par km².

En revanche, la densité est inférieure à 200 habitants par km² dans les secteurs périurbains et notamment dans les secteurs 5 et 10 où elle dépasse à peine les 100 habitants par km².

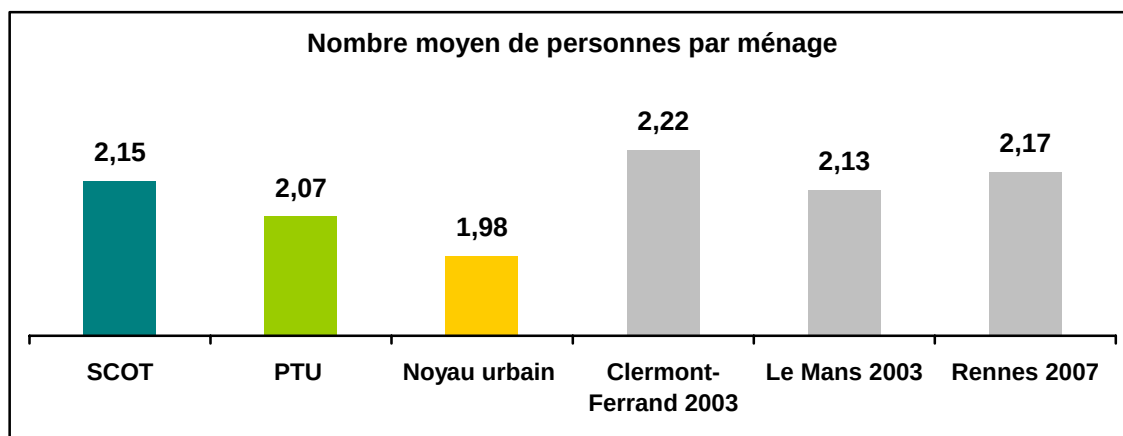
A noter que le Périmètre des Transports Urbains (PTU) compte **285 678 habitants** pour une surface de **381 km²** soit une densité moyenne de **749 habitants par km²**. Le noyau urbain compte **231 860 habitants** pour une surface de **131 km²** soit une densité moyenne de **1 771,8 habitants par km²**.

Carte 1 : Densité de population (Nombre d'habitants par km²)



■ Nombre de personnes par ménage

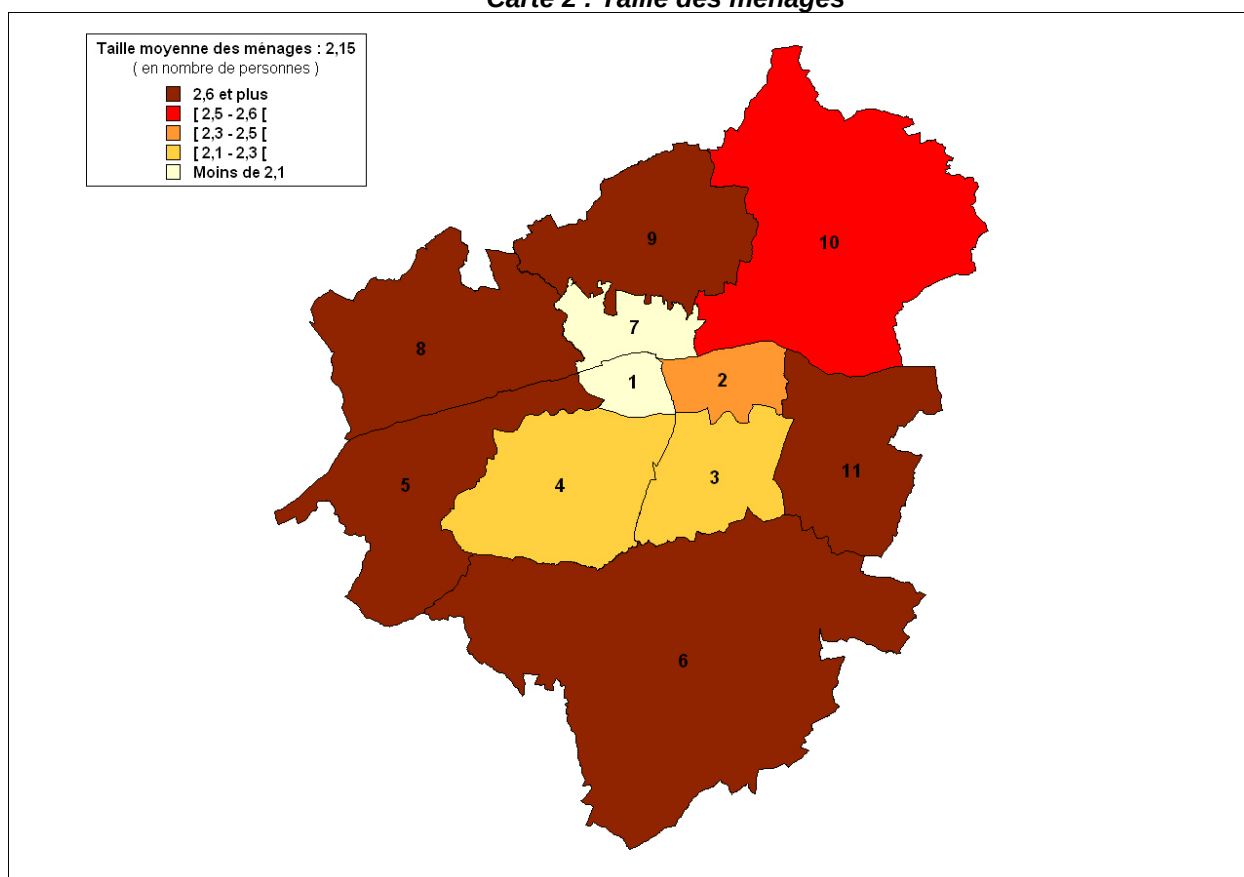
L'aire d'étude comprend **161 504 ménages**, **137 860** sur le PTU dont **117 177** sur le noyau urbain.



Chaque ménage compte en moyenne **2.15** personnes. Ce chiffre se situe dans la moyenne de ceux observés sur les agglomérations de taille équivalente.

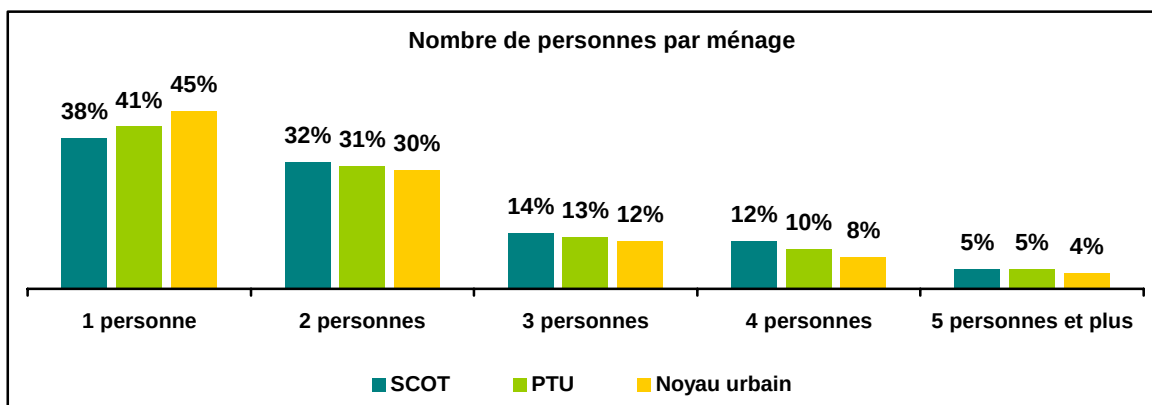
Le nombre moyen de personnes par ménage est plus faible sur le Périmètre des Transports Urbains que sur l'ensemble du SCOT : **2.07**. De même, les ménages résidant dans le noyau urbain comptent en moyenne seulement **1.98** personnes par ménage.

Carte 2 : Taille des ménages



Ce nombre moyen de personnes fluctue sensiblement à l'intérieur des secteurs du périmètre. Il s'élève à peine à 1.77 dans la zone centrale.

A contrario, il est plus élevé dans les secteurs périphériques : il dépasse même les 2.65 pour les zones 5, 8 et 11.



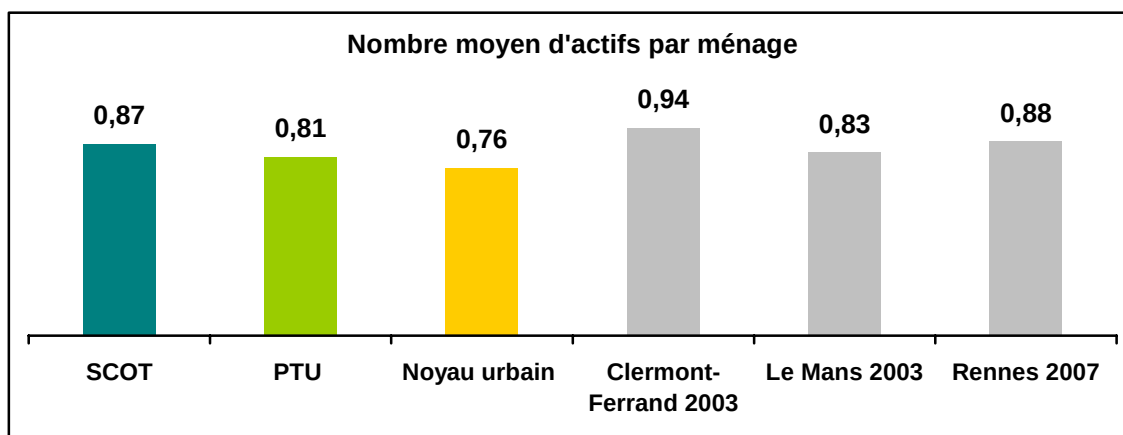
Globalement, 38% des ménages ne comprennent qu'une personne, les ménages composés d'une ou de deux personnes représentent 70%. 14% des ménages sont composés de 3 personnes, 17% de 4 personnes ou plus.

Logiquement, compte tenu des différences observées sur la taille des ménages par périmètre, la proportion des ménages d'une seule personne est la plus élevée pour ceux résidant dans le noyau urbain (45%). A l'inverse, la proportion des ménages composés de 2 personnes et plus y est la plus faible. Les ménages habitant dans le PTU sont quant à eux dans une position intermédiaire.

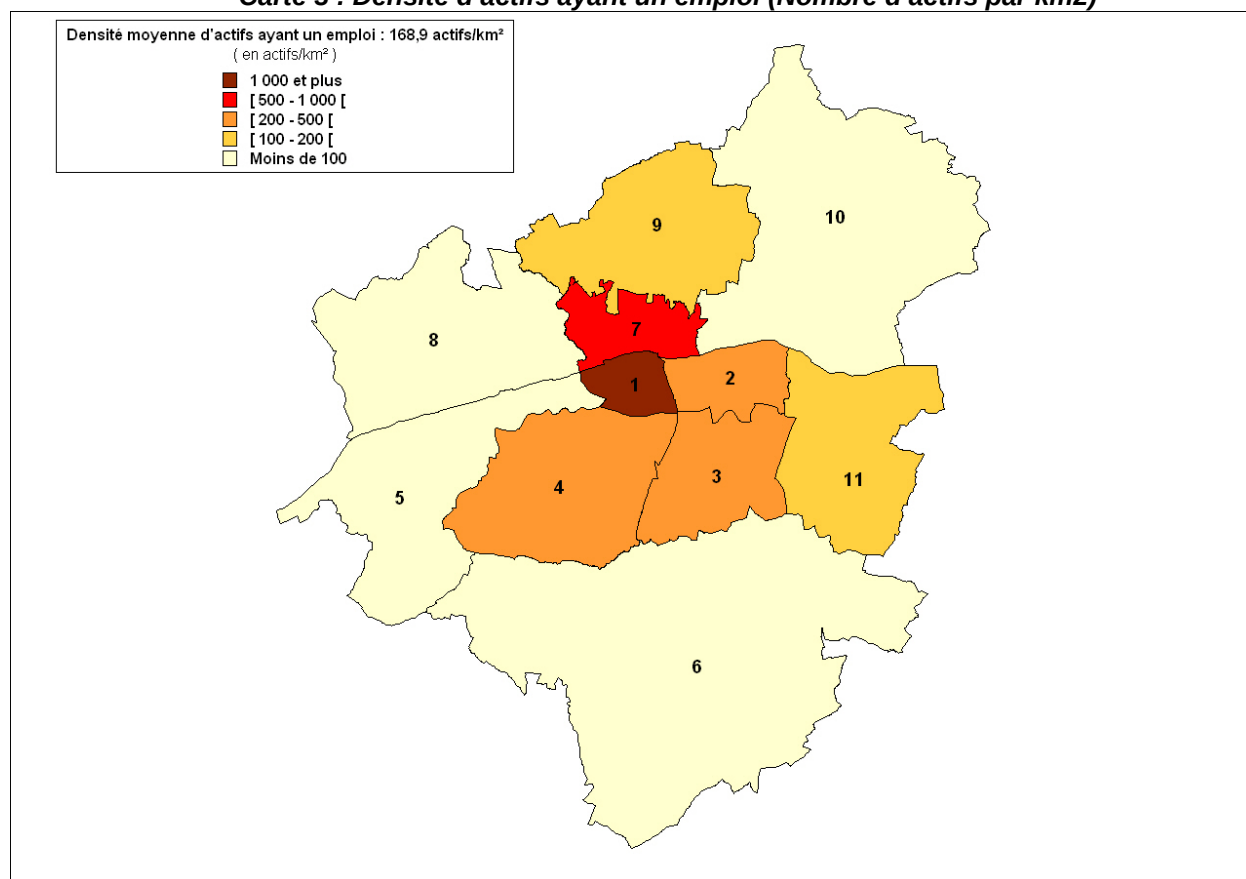
■ Nombre d'actifs par ménage

Le **nombre d'actifs ayant un emploi** s'élève à **140 592**, soit un nombre moyen de **0,87 actifs par ménage**. Là encore, cette valeur se situe dans la moyenne des agglomérations de même taille sauf en ce qui concerne Clermont-Ferrand où le nombre moyen d'actifs par ménage est plus élevé.

Il s'élève à **112 288 pour le PTU**, soit un nombre moyen de **0,81** actifs par ménage et à **88 885 pour le noyau urbain**, soit **0,76** actifs par ménage.



Carte 3 : Densité d'actifs ayant un emploi (Nombre d'actifs par km²)



La densité moyenne est **de 168,9 actifs par km²**. Elle est logiquement plus élevée dans le secteur 1 où elle dépasse les 2 800 actifs par km². Elle est très faible dans les secteurs périphériques, où elle ne dépasse pas les 100 actifs par km².

4.2 PROFESSION DE LA PERSONNE DE REFERENCE DE CHAQUE MENAGE ¹

■ Périmètre du SCOT

La répartition globale selon l'occupation de la personne de référence est la suivante :

■ Actifs :	53% dont
➤ <i>Agriculteurs</i>	0,5%
➤ <i>Artisans, commerçants et chefs d'entreprise</i>	2%
➤ <i>Professions libérales, cadres</i>	11%
➤ <i>Professions intermédiaires, techniciens</i>	14%
➤ <i>Employés</i>	16%
➤ <i>Ouvriers</i>	10%
■ Inactifs :	47% dont
➤ <i>Retraités</i>	34%
➤ <i>Demandeur d'emploi</i>	3%
➤ <i>Autres (apprentis, étudiants, scolaires, au foyer et autre inactifs)</i>	10%

■ PTU

Cette répartition varie légèrement selon le périmètre étudié. En effet, les actifs sont un peu moins nombreux sur le PTU que sur l'ensemble du territoire :

■ Actifs :	51% dont
➤ <i>Agriculteurs</i>	0,3%
➤ <i>Artisans, commerçants et chefs d'entreprise</i>	2%
➤ <i>Professions libérales, cadres</i>	10%
➤ <i>Professions intermédiaires, techniciens</i>	13%
➤ <i>Employés</i>	16%
➤ <i>Ouvriers</i>	10%
■ Inactifs :	49% dont
➤ <i>Retraités</i>	35%
➤ <i>Demandeur d'emploi</i>	3%
➤ <i>Autres (apprentis, étudiants, scolaires, au foyer et autre inactifs)</i>	11%

¹ La notion de « personne de référence » est très proche de celle de « chef de famille », expression couramment utilisée par le passé. La désignation de cette personne est très précisément définie dans le manuel de l'enquêteur.

■ Noyau urbain

Cette différence s'accroît lorsque l'on s'intéresse au noyau urbain :

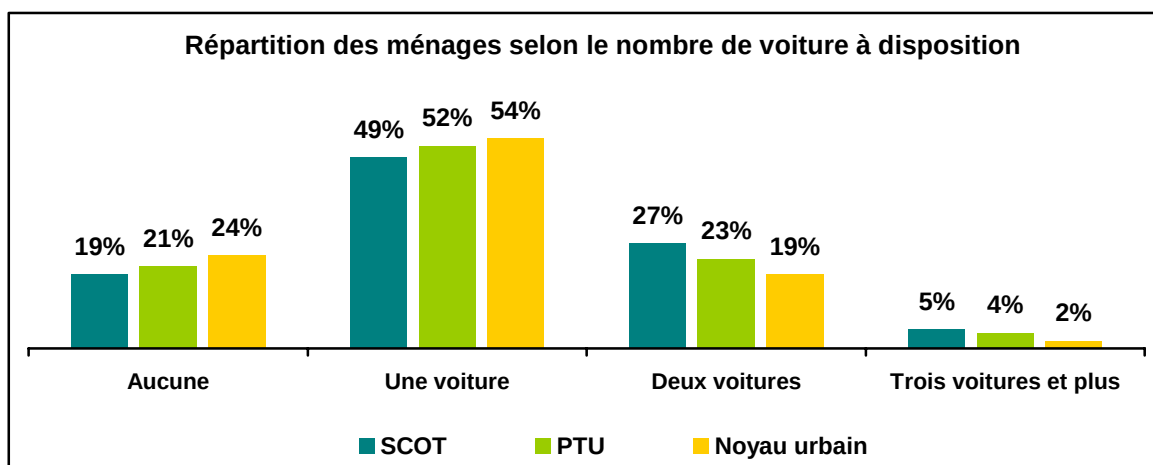
■ Actifs :	49% dont
➤ <i>Agriculteurs</i>	0%
➤ <i>Artisans, commerçants et chefs d'entreprise</i>	1%
➤ <i>Professions libérales, cadres</i>	9%
➤ <i>Professions intermédiaires, techniciens</i>	13%
➤ <i>Employés</i>	16%
➤ <i>Ouvriers</i>	10%
■ Inactifs :	51% dont
➤ <i>Retraités :</i>	35%
➤ <i>Demandeur d'emploi</i>	4%
➤ <i>Autres (apprentis, étudiants, scolaires, au foyer et autre inactifs)</i>	12%

4.3 MOTORISATION DES MENAGES

NOTA : Deux données permettent de mesurer la motorisation des ménages : le taux d'équipement et le taux de motorisation. Le taux d'équipement désigne la proportion de ménages disposant d'au moins un véhicule particulier alors que le taux de motorisation indique le nombre moyen de véhicules à disposition d'un ménage.

■ Taux d'équipement des ménages

Définition : Le taux d'équipement correspond au nombre de ménages ayant à disposition au moins un véhicule particulier (véhicules possédés ou mis à disposition du ménage) rapporté au nombre total de ménages. Il correspond donc à la proportion de ménages disposant d'au moins un véhicule particulier.



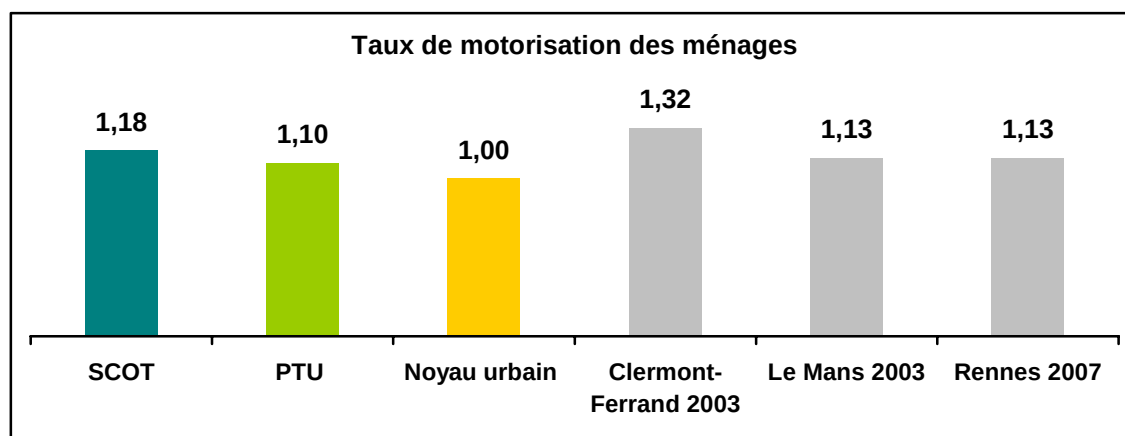
Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, 81% des ménages possèdent au moins une voiture, 32% au moins deux voitures et 19% aucune. La proportion des ménages ne disposant pas de voiture est plus élevée pour ceux résidant dans le noyau urbain (24%) ainsi que pour ceux résidant dans le périmètre des transports urbains, mais dans une moindre mesure (21%). La proportion de ceux disposant d'une seule voiture est également plus élevée (52% pour les résidents du PTU et 54% pour les résidents du noyau urbain). A fortiori, les ménages disposant de deux voitures ou plus y sont moins nombreux.

Le taux d'équipement s'élève donc à 81 % pour les ménages de l'aire d'étude, 79% pour ceux résidant dans le PTU et 76% pour ceux résidant dans le noyau urbain.

Quel que soit le périmètre étudié, le taux d'équipement en véhicules automobiles est lié à la taille du ménage : il est de 61% pour les ménages d'une personne tandis qu'il s'élève à 91% dans les ménages de deux personnes et à 95% dans les ménages de trois personnes et plus (respectivement, 60%, 90% et 93% pour les ménages du PTU et 58%, 89% et 91% pour les ménages du noyau urbain).

■ Taux de motorisation des ménages

Le taux de motorisation du ménage correspond au nombre moyen de véhicules particuliers à disposition du ménage. Il est calculé comme le nombre total de véhicules particuliers à disposition des ménages de l'aire d'enquête ramené au nombre total de ménages résidant dans cette aire d'enquête.

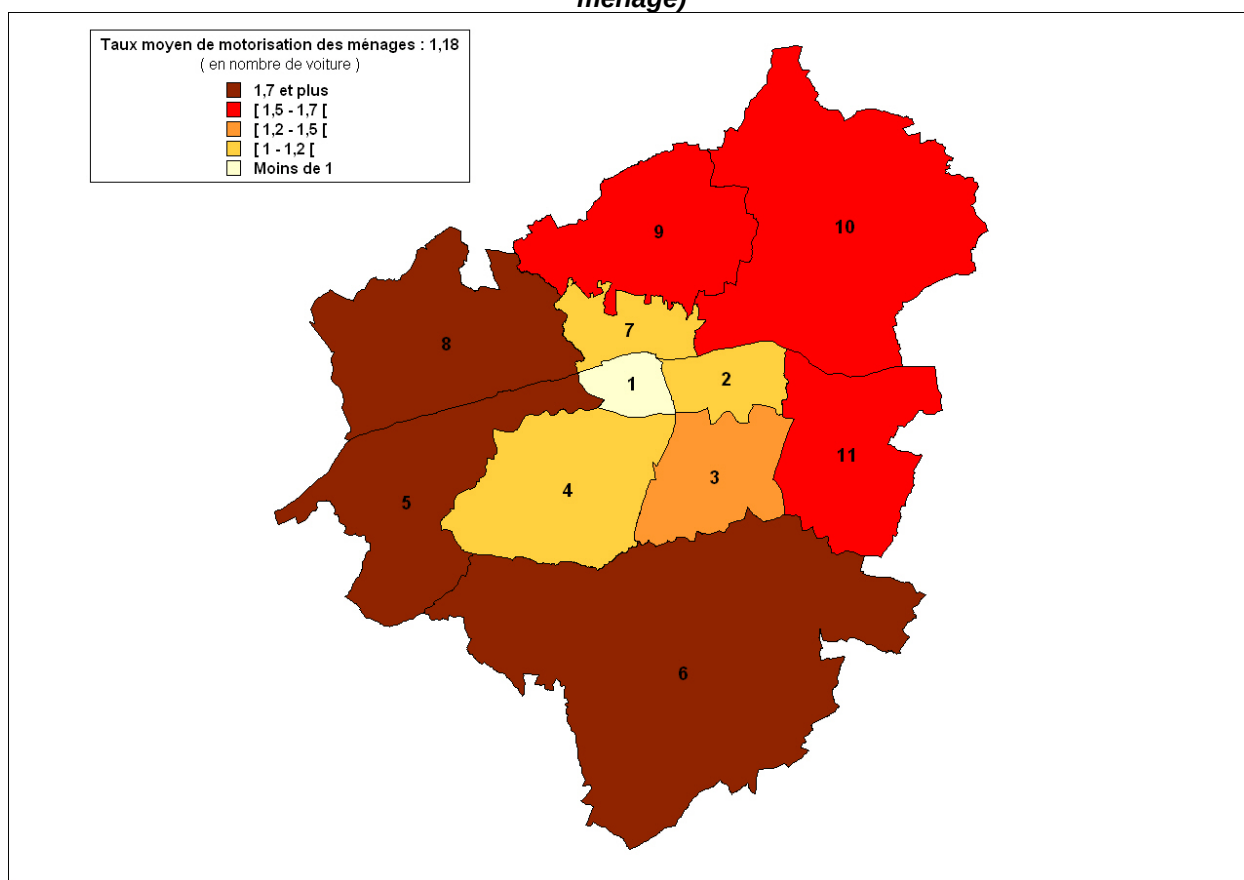


Les ménages de l'aire d'étude possèdent 191 318 voitures. Ils disposent librement également de 9 832 voitures dont ils ne sont pas propriétaires. 159 517 voitures sont recensées sur le PTU (dont 7 646 seulement à disposition) et 122 036 pour les ménages du noyau urbain (dont 5 118 à disposition seulement).

Le nombre moyen de véhicules possédés par ménage est de **1,18 sur l'ensemble de l'aire d'étude**. Il est plus élevé que celui observé dans les agglomérations du Mans en 2003 et Rennes en 2007 mais inférieur à celui observé sur Clermont-Ferrand en 2003.

Il est plus faible concernant les ménages du **PTU où il atteint les 1,10**. Il est nettement plus faible en ce qui concerne les ménages **du noyau urbain : 1,0**.

Carte 4 : Taux de motorisation des ménages (nombre moyen de véhicules à disposition du ménage)



Ce taux de motorisation fluctue sensiblement selon les secteurs. Il est plus élevé dans les secteurs 5, 6 et 8 où il dépasse 1,7. Il est relativement faible dans le noyau urbain et notamment dans le secteur 1 où il atteint à peine 0,8.

On compte donc, en 2008, **550 voitures pour 1000 habitants** sur l'ensemble du SCOT, 532 sur le PTU et 504 sur le noyau urbain.

■ Stationnement des véhicules à disposition des ménages la nuit

Lieu et type de stationnement	SCOT	PTU	Noyau urbain
<i>Garage gratuit</i>	57%	50%	42%
<i>Dans la rue gratuitement</i>	22%	25%	28%
<i>Parking ouvert gratuit</i>	11%	12%	15%
<i>Garage interdit</i>	4%	4%	5%
<i>Garage payant à charge</i>	4%	5%	6%
<i>Garage payant non à charge</i>	1%	1%	1%
<i>Parking ouvert payant à charge</i>	0%	1%	1%
<i>Parking couvert payant à charge</i>	0%	0%	0%
<i>Dans la rue interdit</i>	0%	0%	0%
<i>Parking ouvert interdit</i>	0%	0%	0%
<i>Dans la rue, payant à charge</i>	0%	0%	0%
<i>Parking couvert gratuit</i>	0%	0%	0%
<i>Dans la rue payant non à charge</i>	0%	0%	0%
<i>Parking couvert interdit</i>	0%	0%	0%
<i>Ne sait pas / Non réponse</i>	1%	1%	1%
Ensemble	100%	100%	100%

Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, les 201 150 voitures à disposition des ménages stationnent :

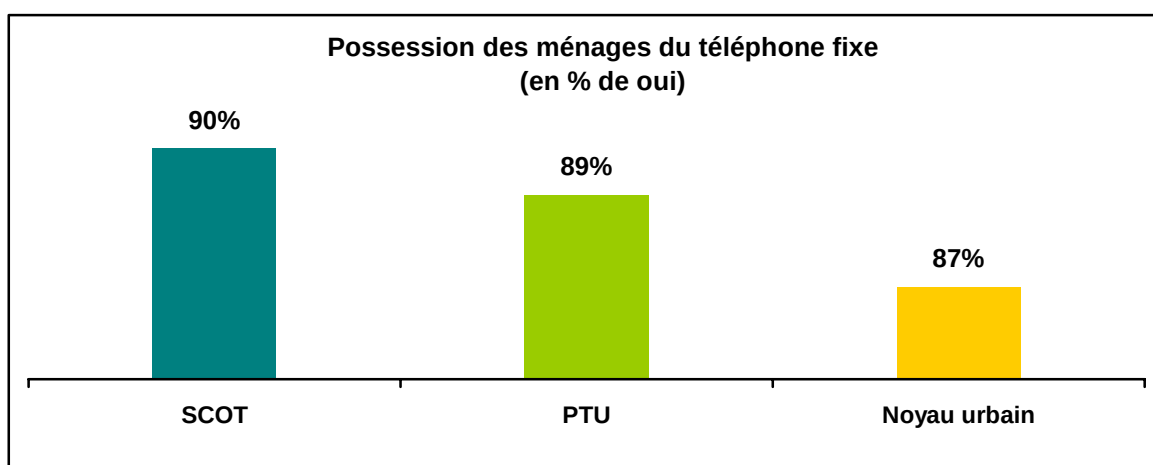
- dans un garage gratuit dans 57% des cas,
- dans la rue, sur un emplacement gratuit, dans 22% des cas,
- dans un parking ouvert et gratuit dans 11% des cas,
- dans un garage payant dans 4% des cas,
- dans un garage où le stationnement est interdit dans 4% des cas,
- dans un autre lieu pour 2% des cas.

Les résidents du périmètre des transports urbains stationnent plus dans la rue, gratuitement (25%) ou dans un parking ouvert et gratuit (12%) et moins dans un garage gratuit (50%).

Ces tendances sont accentuées au niveau des résidents du noyau urbain. Seulement 42% des voitures dont ils disposent sont stationnées la nuit dans un garage gratuit alors que 28% sont garées dans la rue, sur un emplacement gratuit et 15% dans un parking ouvert et gratuit.

4.4 MOYENS DE TELECOMMUNICATION AU DOMICILE DES MENAGES

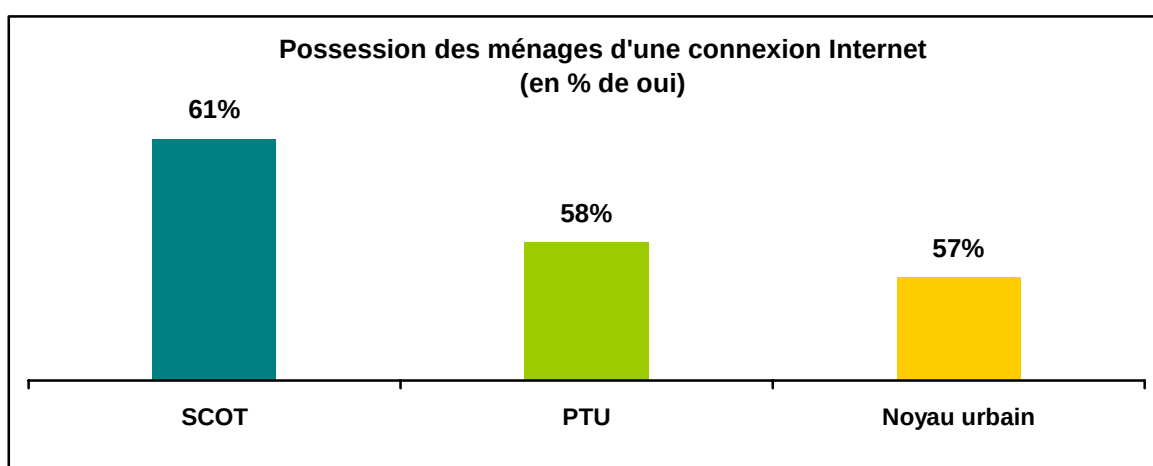
■ Possession des ménages du téléphone fixe



90% des ménages de l'aire d'étude possèdent une ligne de téléphone fixe. Cette proportion est légèrement plus faible en ce qui concerne les ménages du **périmètre des transports urbains (89%)** et du **noyau urbain (87%)**.

Cette proportion varie selon les secteurs d'enquête. Seulement 82% des ménages disposent d'une ligne de téléphone fixe dans le secteur 1 alors que dans les secteurs 6, 9 et 10, la quasi-totalité des ménages sont équipés (plus de 98%).

■ Possession des ménages d'une connexion Internet

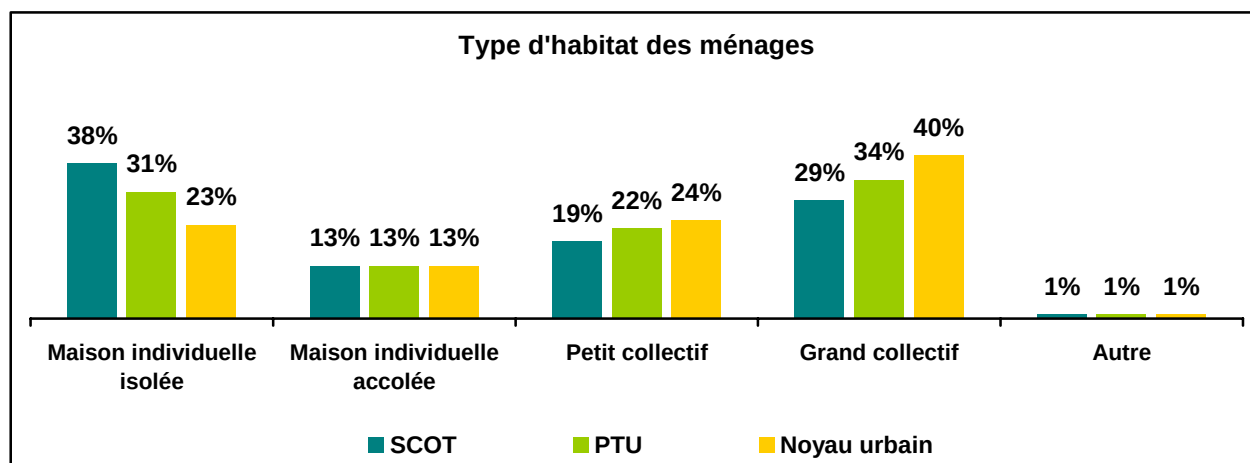


61% des ménages du territoire enquêté déclarent avoir une connexion internet. Cette proportion passe à **58% pour les ménages du PTU** et à **57% pour les ménages résidant dans le noyau urbain**.

Cette proportion varie donc selon les secteurs d'enquête. Alors que plus de 74% des ménages possèdent une connexion internet dans les secteurs 8 et 6, ils ne sont que 50% à en disposer dans le secteur 2, 54% dans le secteur 1 et 55% dans le secteur 7.

4.5 TYPE D'HABITAT ET STATUT D'OCCUPATION DES LOGEMENTS DES MENAGES

■ Type d'habitat des ménages

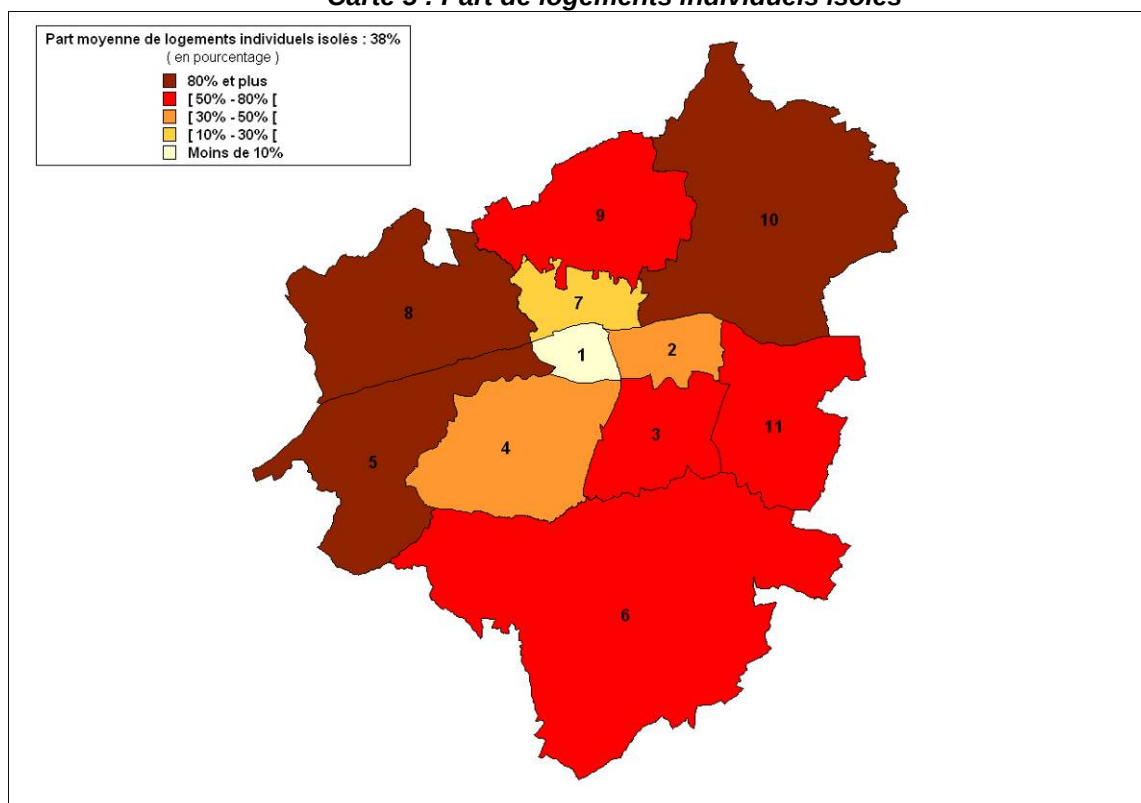


Les maisons individuelles isolées sont majoritaires sur l'aire d'enquête (38%). Les logements en grands collectifs sont également très présents (29%).

Logiquement, ces derniers sont majoritaires dans le noyau urbain (40%). **Les logements collectifs y représentent d'ailleurs près des 2/3 des logements (64%).**

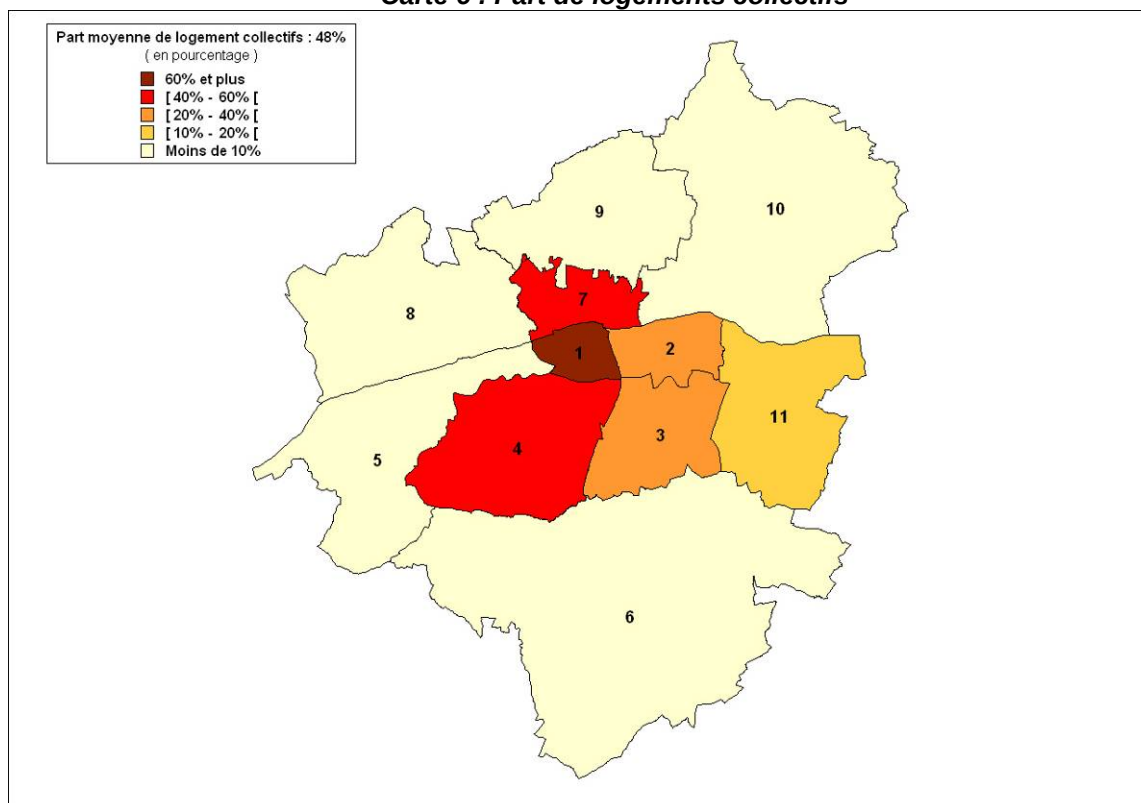
Les logements des ménages résidant dans le périmètre des transports urbains se positionnent dans une situation intermédiaire : on observe sensiblement moins de maisons individuelles isolées que sur l'ensemble du périmètre mais plus que dans le noyau urbain, davantage de logements collectifs que sur le périmètre du SCOT mais moins que dans le centre.

Carte 5 : Part de logements individuels isolés



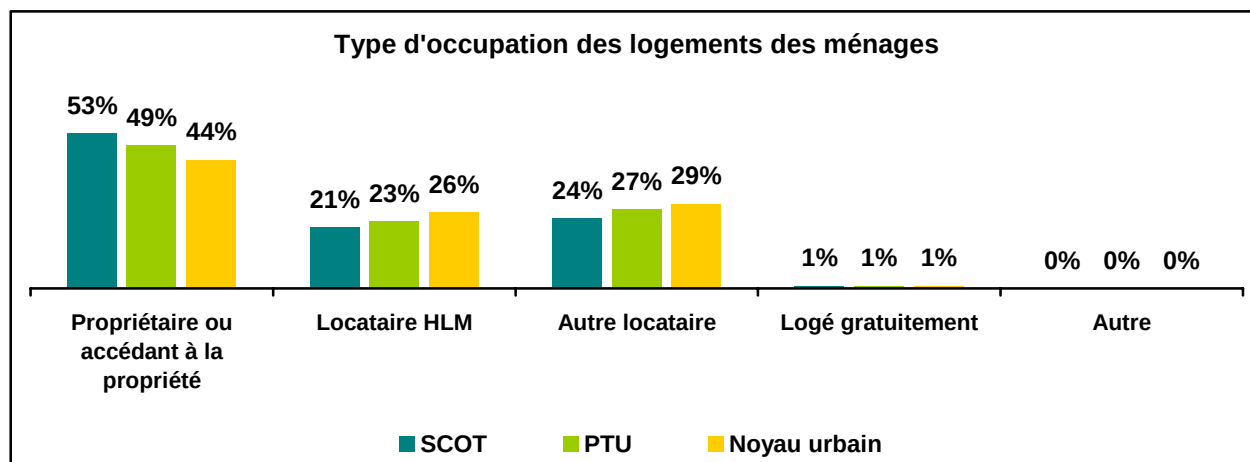
Les logements individuels isolés sont très nombreux dans les secteurs périphériques de l'agglomération. En effet plus de 85% des ménages des secteurs 5, 8 et 11 déclarent résider dans ce type de logement. Ils sont logiquement beaucoup moins présents dans le centre de Tours (seulement 8% pour le secteur 1).

Carte 6 : Part de logements collectifs



A contrario, les logements collectifs sont très présents dans le secteur 1 (76%). Leur part est inférieure à 10% en ce qui concerne les secteurs périurbains 5, 6, 8, 9 et 10.

■ Type d'occupation des logements des ménages



Globalement, plus de la moitié des ménages sont propriétaires ou accédant à la propriété. En accord avec les résultats précédents, les propriétaires sont moins nombreux dans le PTU ou dans le noyau urbain que sur l'ensemble du territoire alors que les locataires y sont plus présents.

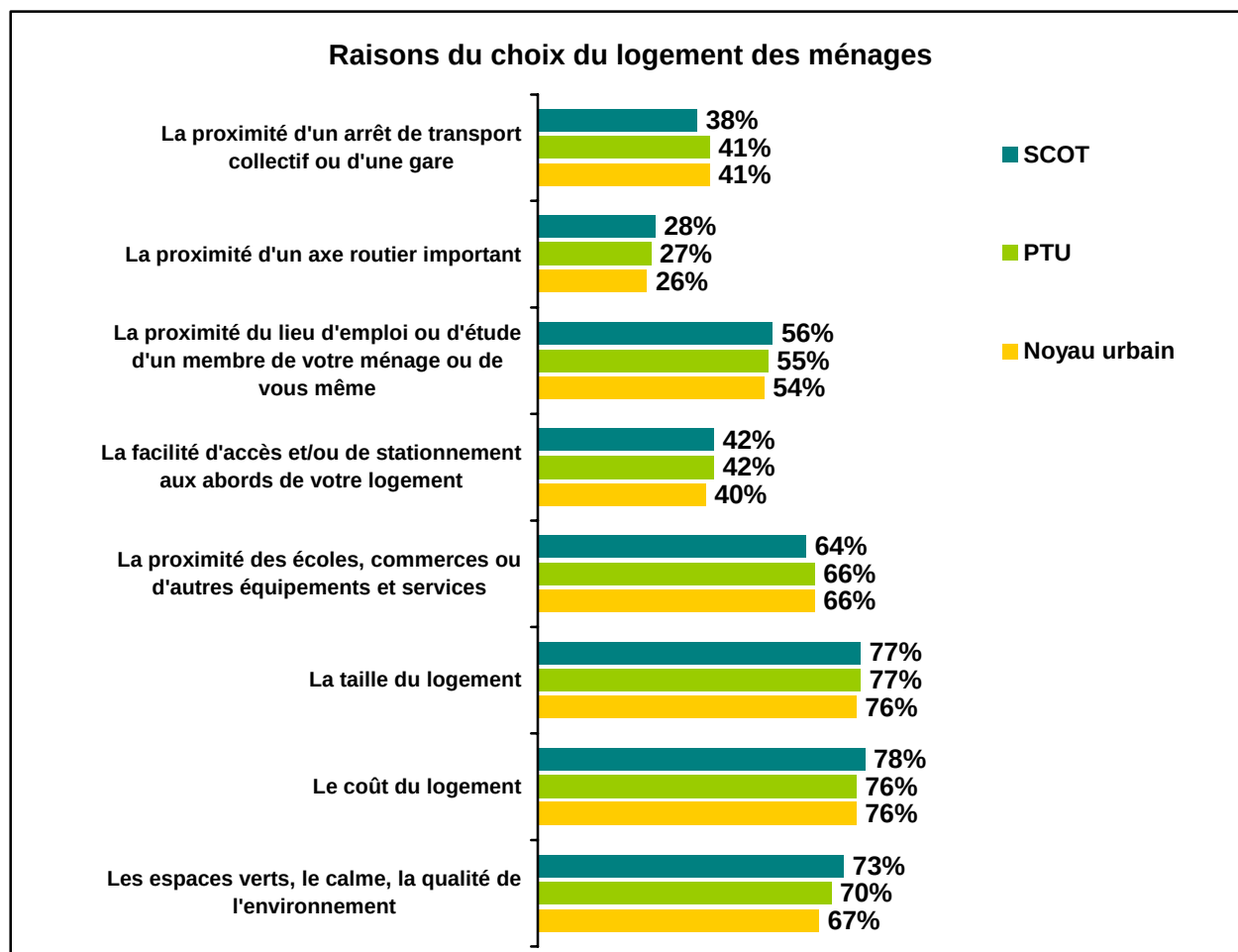
Par ailleurs :

- 80% des propriétaires résident en logements individuels (74% pour le PTU et 66% pour le noyau urbain),
- 90% des locataires HLM résident en logements collectifs (93% pour le PTU et 95% pour le noyau urbain),
- 73% des autres locataires résident en logements collectifs (77% pour le PTU et 82% pour le noyau urbain).

4.6 LE LOGEMENT DES MENAGES

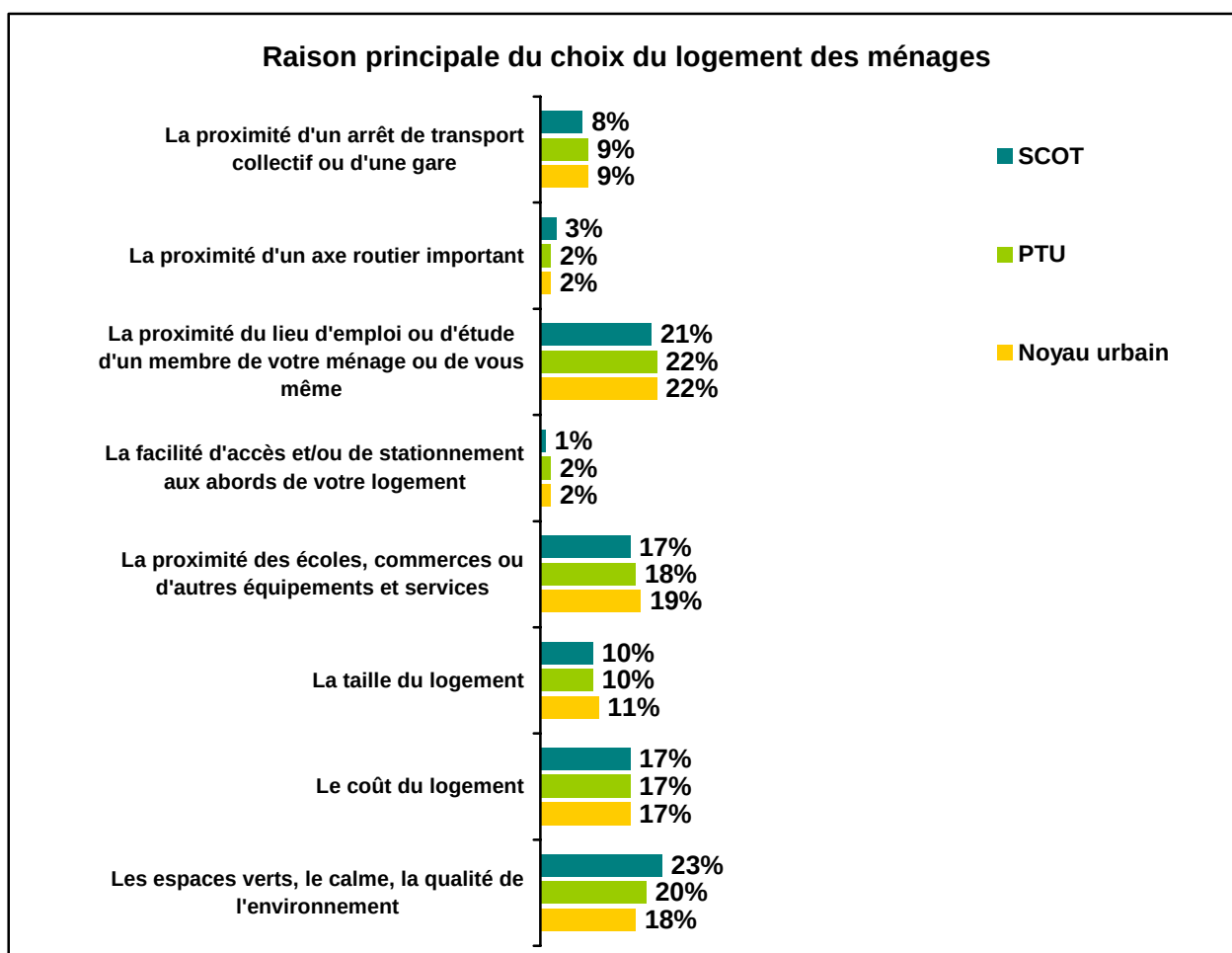
■ Les raisons du choix du logement des ménages

NOTA : La question n'a été posée qu'aux ménages ayant contribué au choix du logement actuel (soit 87% de l'ensemble des ménages du SCOT, 87% de ceux résidant dans le PTU et 85% de ceux résidant dans le noyau urbain).



Deux raisons prévalent dans le choix du logement, et ce, quel que soit le périmètre étudié : il s'agit de la taille et du coût du logement. Un troisième critère cité en bonne place est relatif à la qualité de l'environnement. Néanmoins, ce critère rivalise avec la proximité de l'offre de service en ce qui concerne les habitants du noyau urbain.

Les critères jugés moins prioritaires dans la motivation du choix du logement sont relatifs à la desserte routière, aux transports collectifs.



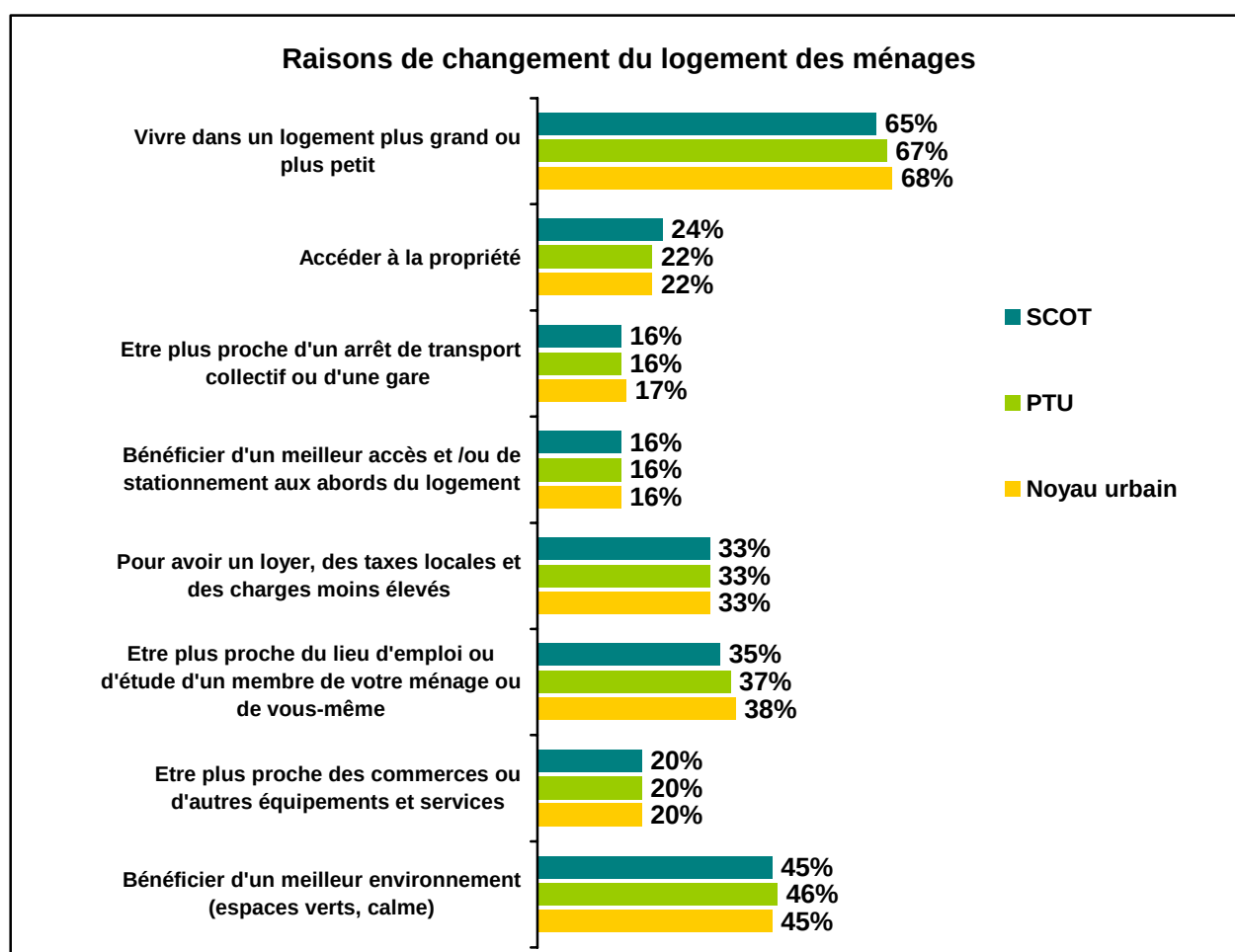
Même si la taille et le coût du logement constituent des critères incontournables participant au choix du logement, ils n'arrivent pas en tête des motivations de choix.

En effet, la qualité de l'environnement constitue pour presque 1/4 des ménages la principale raison de leur choix. La proximité du lieu d'emploi ou d'étude d'un membre du foyer est également un facteur important (cité par 21% des ménages). Les différents services de proximité ainsi que le coût sont ensuite cités.

A noter que les espaces verts, le calme et la qualité de l'environnement est jugé un peu moins important par les résidents du PTU et surtout par les résidents du noyau urbain (respectivement 20% et 18%). C'est la proximité des différents services qui est visée lorsqu'on est résident de ce territoire plus urbain (19%).

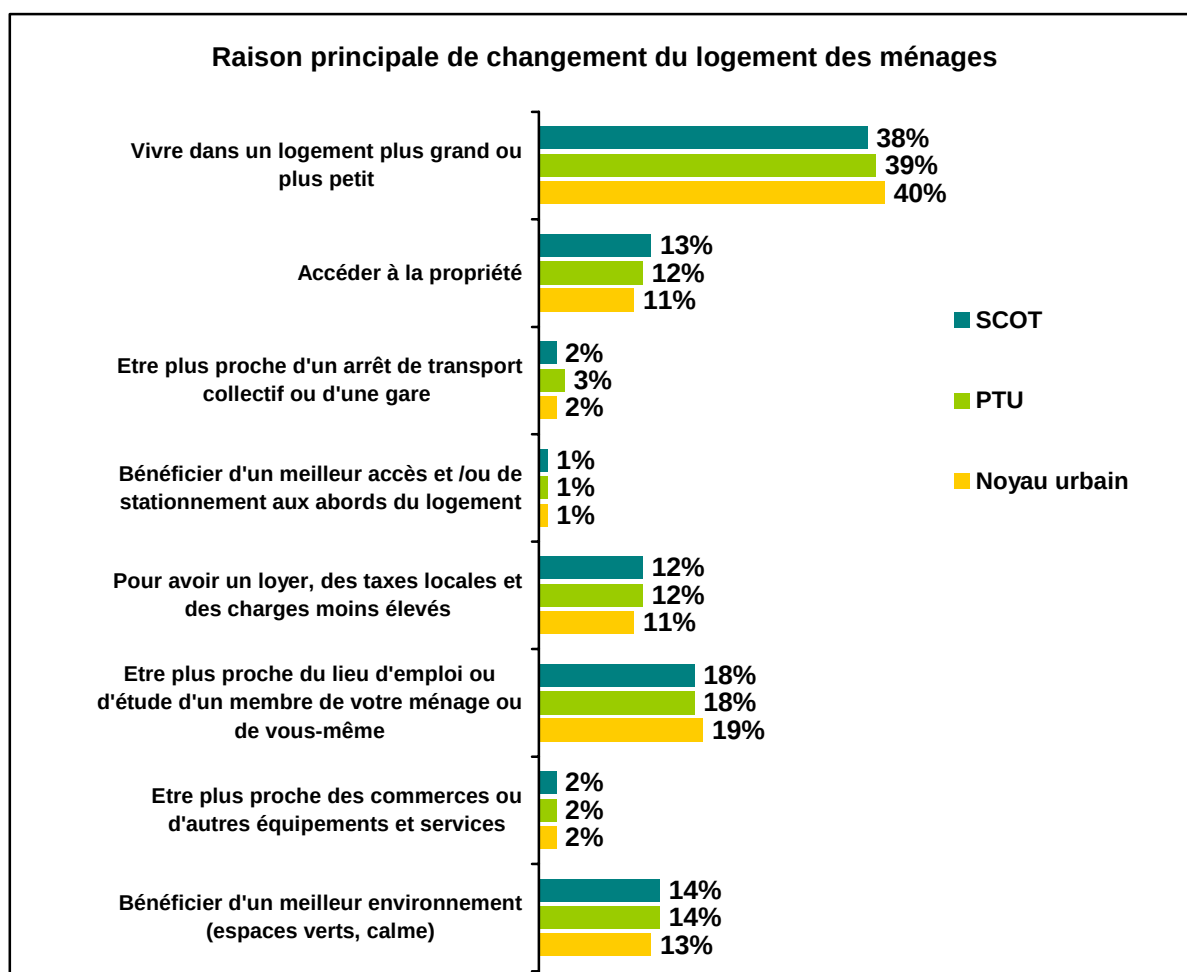
■ Les raisons de changement du logement des ménages

NOTA : La question n'a été posée qu'aux ménages envisageant de changer de logement dans les mois prochains (soit 15% des ménages du SCOT, 16% des résidents du PTU et 17% de ceux résidant dans le noyau urbain).



La taille du logement est la principale raison qui motive le changement de logement (65% des réponses, cette proportion passant même à 68% en ce qui concerne les résidents du noyau urbain). La quête d'une amélioration d'environnement est également citée par 45% des ménages désireux de changer de logement. Le rapprochement du lieu d'emploi ou d'étude et la diminution du loyer, taxes ou charges entrent également en jeu dans environ 1/3 des cas.

Les raisons de changement de logement sont homogènes sur le territoire.



On observe une hiérarchie des raisons de déménagement identique selon le territoire.

La taille du logement est considérée comme la principale raison du souhait de changement de logement (38% des ménages et même 40% si on considère les ménages résidant dans le noyau urbain).

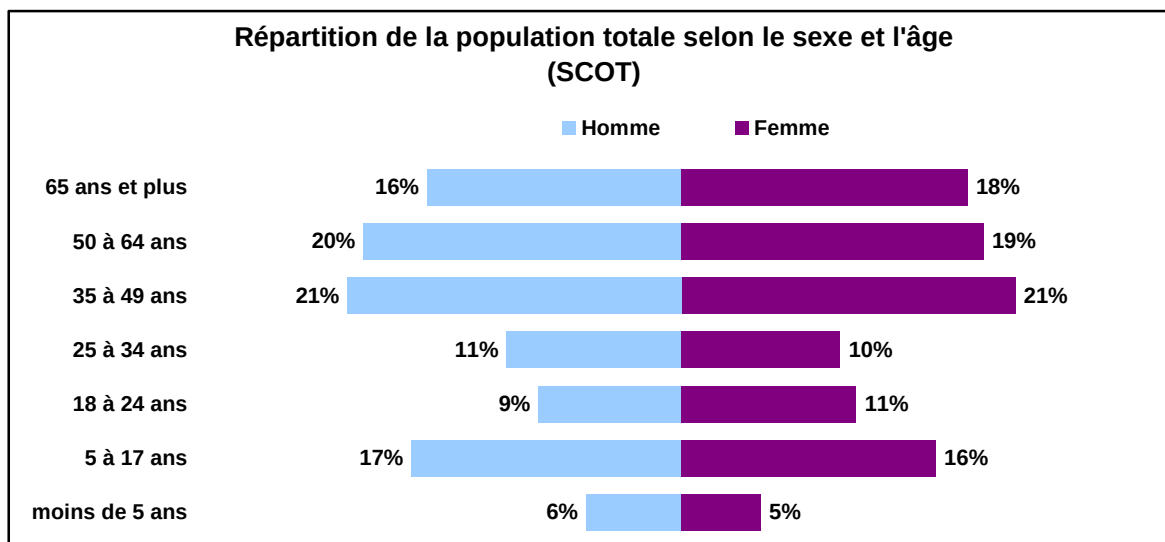
La proximité avec le lieu d'emploi ou d'étude arrive en second position mais assez loin derrière la taille du logement (18%).

A noter que l'accession à la propriété est jugée un peu moins importante par les résidents du PTU et du noyau urbain (respectivement 12% et 11%).

A noter toutefois que la proximité d'un arrêt de transport collectif ou d'une gare ainsi qu'un meilleur accès ou un stationnement plus facile aux abords du logement sont des raisons très peu évoquées quel que soit le périmètre étudié.

5 CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

5.1 REPARTITION DE LA POPULATION TOTALE SELON LE SEXE ET L'ÂGE

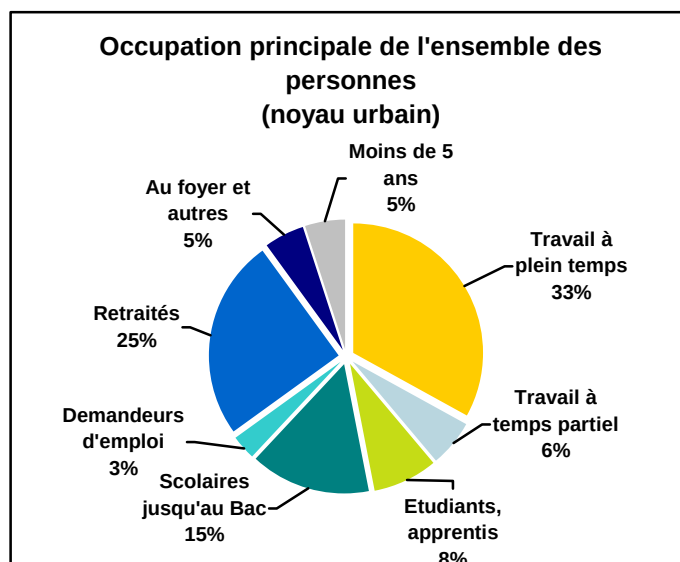
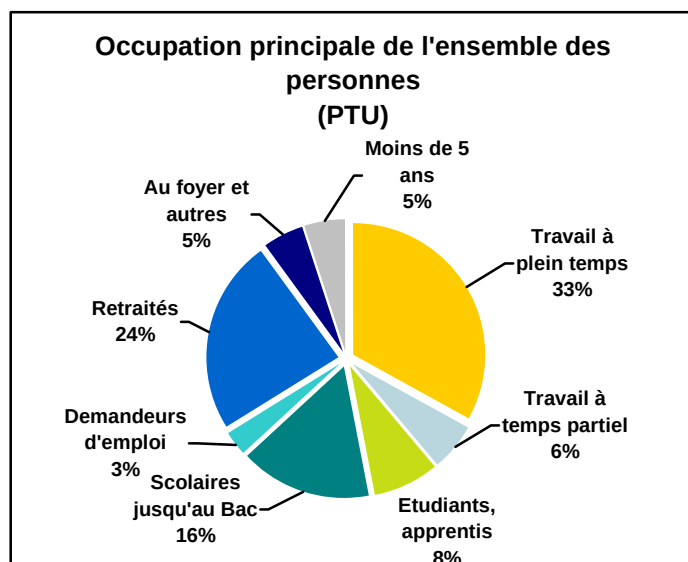
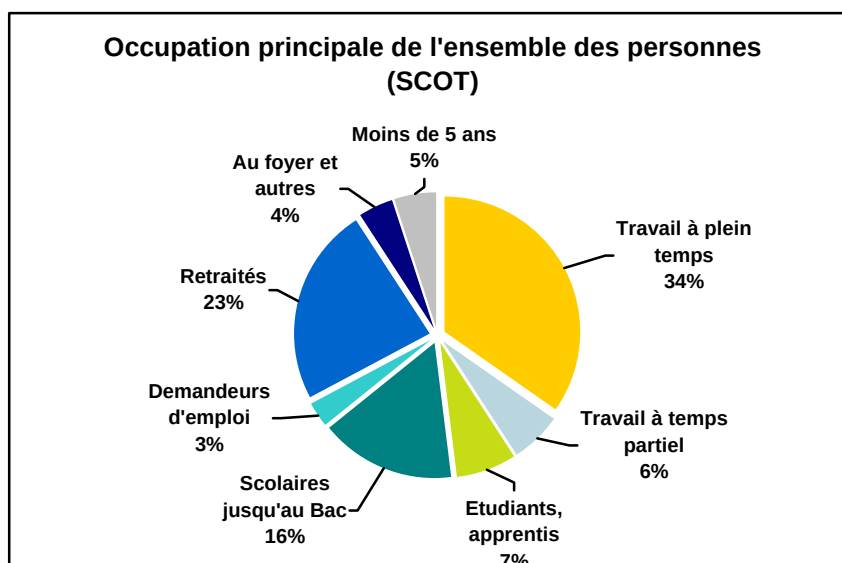


En moyenne, **le territoire étudié compte 46% d'hommes pour 54% de femmes**. Le ratio est le même en ce qui concerne les habitants du PTU. A noter que le noyau urbain concentre un peu plus de femmes (55%).

Les 18-34 ans sont plus présents dans le noyau urbain que sur l'ensemble du territoire (24% contre 21% au global et 22% sur le PTU). A contrario, les 35-64 ans sont moins nombreux (37% contre 41% sur l'ensemble du SCOT et 39% sur le PTU).

Les moins de 18 ans représentent 22% de la population (21% sur le PTU et 20% sur le noyau urbain) tandis que les 65 ans et plus comptent pour 17% de la population de l'aire d'étude (18% sur le PTU et 19% sur le noyau urbain).

5.2 REPARTITION SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE DE L'ENSEMBLE DES PERSONNES

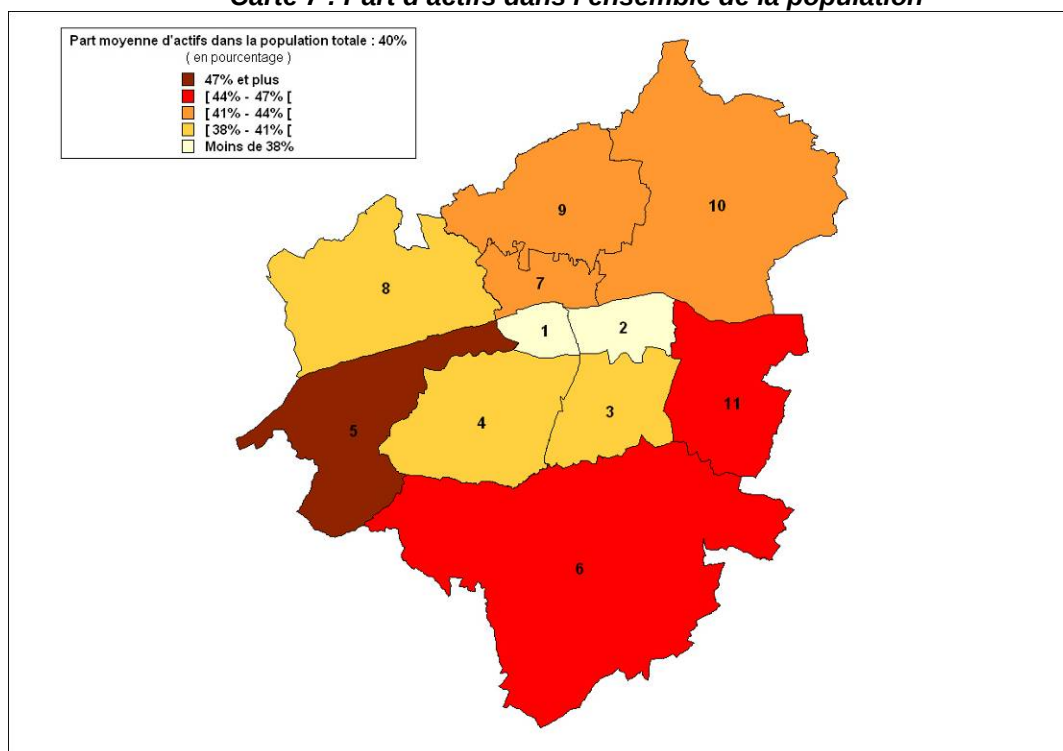


Les actifs ayant un emploi représentent 40% de la population (39% sur le PTU et le noyau urbain).
La part des étudiants est de 7%, elle augmente à 8% sur le PTU et le noyau urbain.

Les retraités représentent 23% de la population. Conformément à la répartition par âge, ils sont un peu plus présents sur le PTU (24%) et surtout sur le noyau urbain (25%).

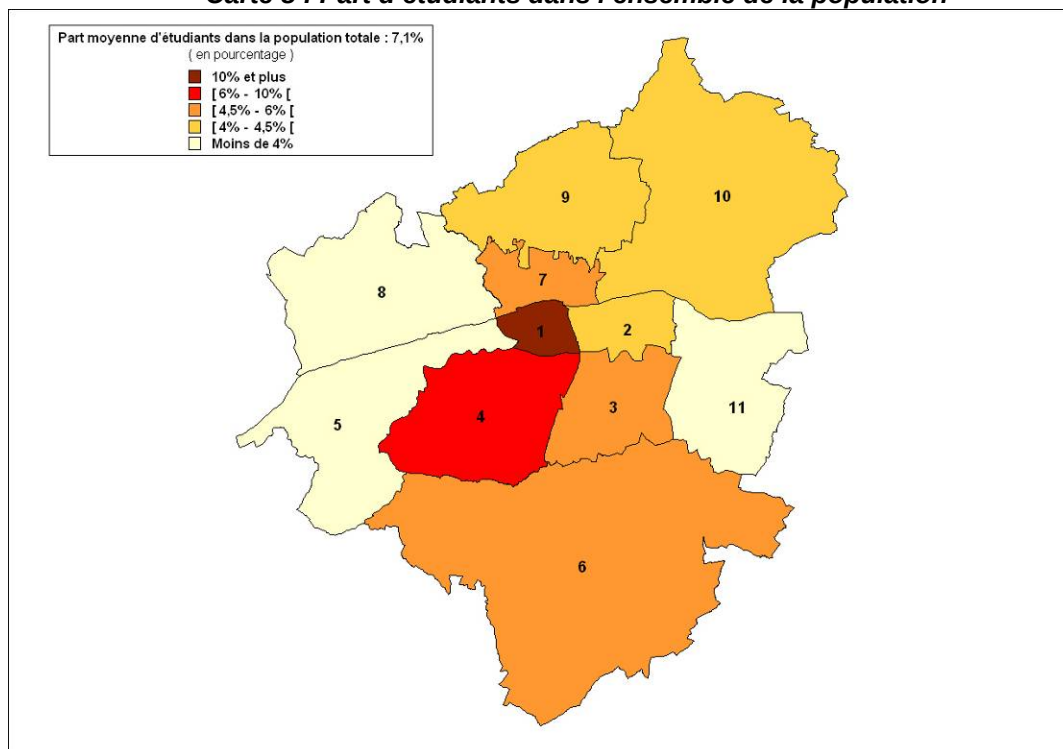
La proportion de demandeurs d'emploi s'élève à 3% et représente donc 7% du total des actifs plus chômeurs (8% en ce qui concerne le noyau urbain).

Carte 7 : Part d'actifs dans l'ensemble de la population

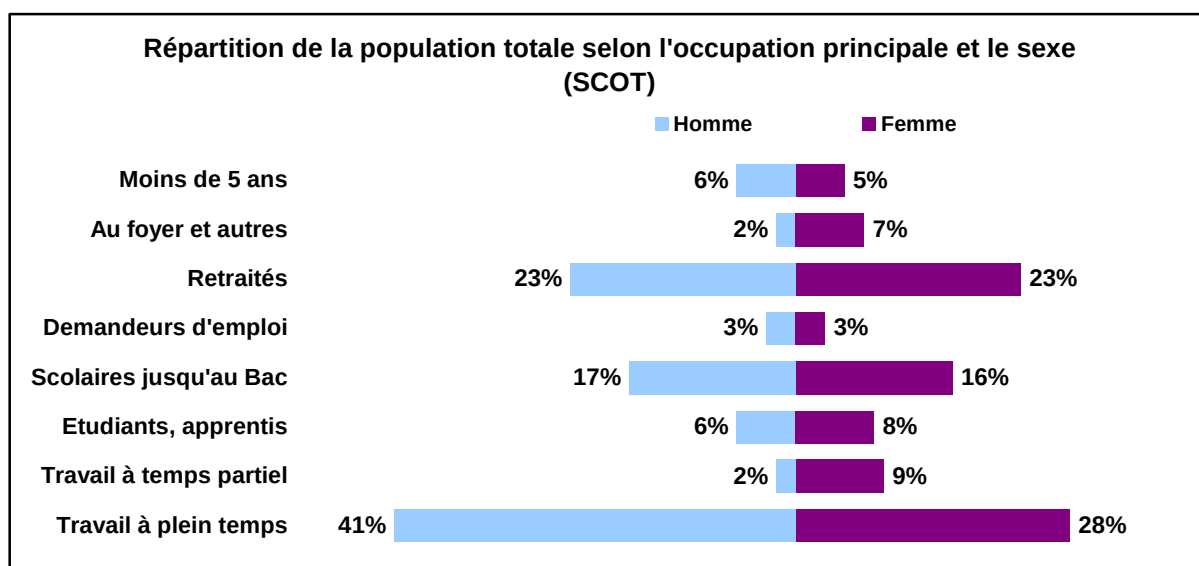


Par secteur, la proportion d'actifs varie de 36% à 48%. Ils sont les plus nombreux dans les secteurs 5, 6 et 11 où ils dépassent 45% ; ils sont en revanche moins présents dans les secteurs 1 et 2 où la proportion d'actifs est inférieure à 38%.

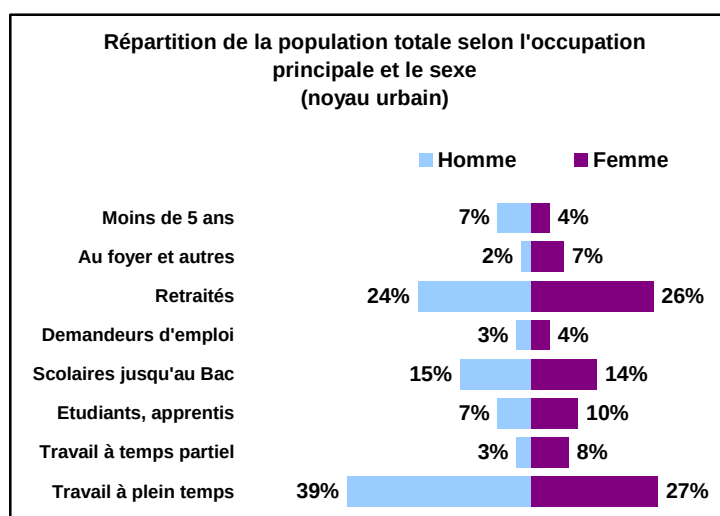
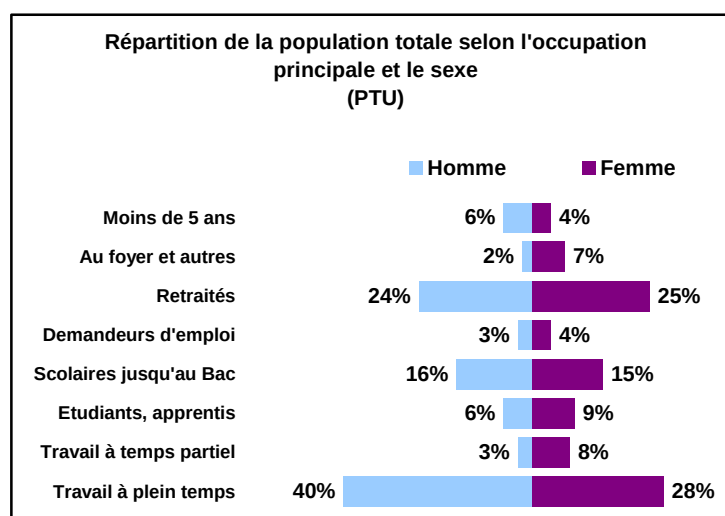
Carte 8 : Part d'étudiants dans l'ensemble de la population



La part d'étudiants fluctue de 3,5% à 12,3%. La proportion la plus forte est observée dans le secteur 1, les plus faibles dans les secteurs 5, 8 et 11 où elle est située en dessous de 4%. On peut supposer que l'implantation des sites universitaires sur la commune de Tours explique cette répartition.



La proportion d'actifs ayant un emploi est un peu plus élevée parmi les hommes (44% contre 38%) ; cependant, on note une proportion supérieure de femmes travaillant à temps partiel (environ une femme active sur quatre travaille à temps partiel contre seulement 6% des hommes actifs). La part de femmes restant au foyer est également plus importante que celle des hommes (7% contre 2%).

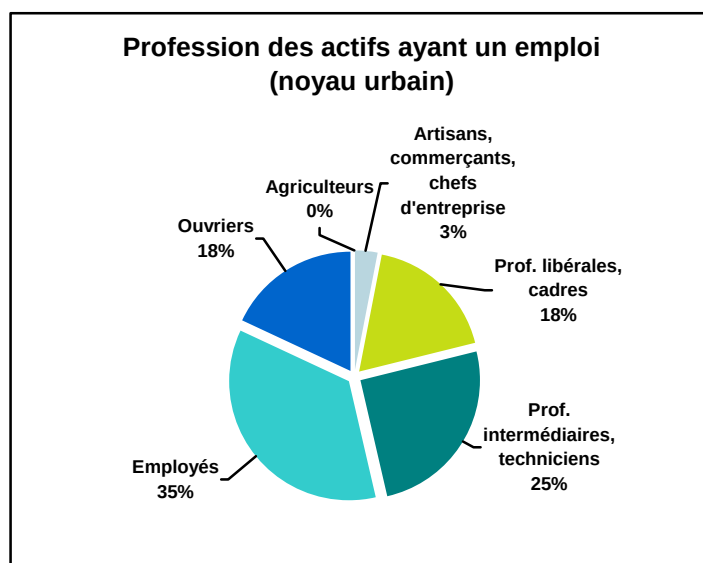
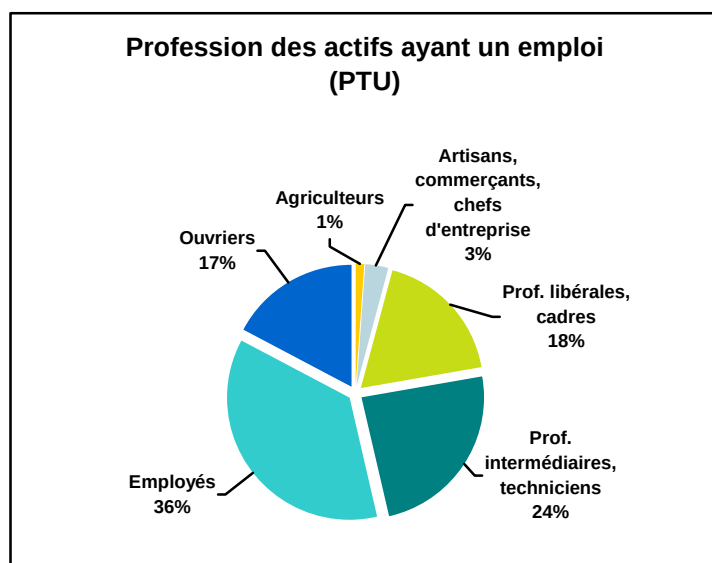
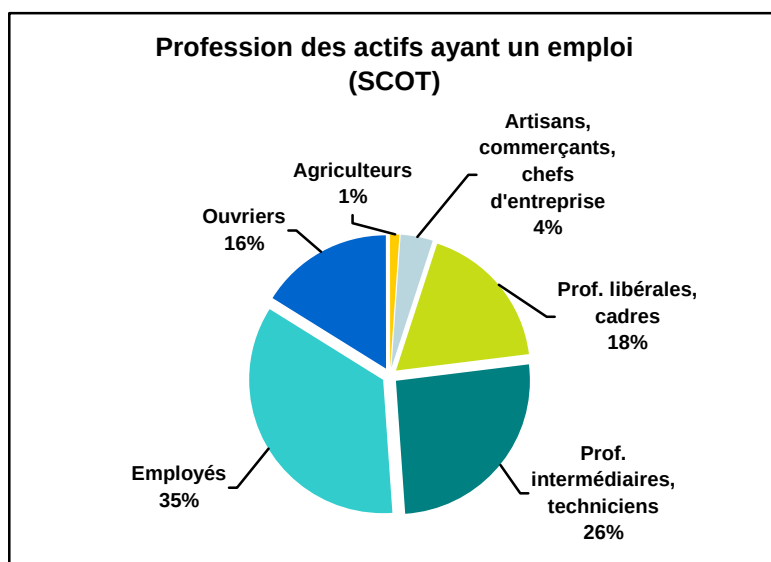


Les mêmes observations réalisées au niveau du périmètre global d'enquête s'appliquent au PTU et au noyau urbain : les actifs ayant un emploi sont plus nombreux parmi les hommes ; les femmes travaillent plus à temps partiel ; la part des femmes restant au foyer est plus importante que celle des hommes. A noter également, sur ces périmètres, des différences sensibles au niveau de la proportion d'étudiants (3 points de différences en faveur des femmes), de la proportion de demandeurs d'emploi (1 point de plus pour les femmes) et de la proportion de retraités (1 point de plus pour les femmes sur le PTU, 2 points sur le noyau urbain).

La part des personnes déclarant avoir une occupation secondaire est faible : 3,2% de la population (3,5% sur le PTU et 3,9% sur le noyau urbain). Il s'agit essentiellement d'étudiants ayant également une activité professionnelle ou d'actifs suivant une formation professionnelle.

NOTA : les autres résultats présentés dans ce chapitre concernent la population âgée de 5 ans ou plus, soit 328 848 personnes (270 727 résidant dans le PTU dont 219 167 résidant dans le noyau urbain).

5.3 REPARTITION DES ACTIFS AYANT UN EMPLOI SELON LEUR PROFESSION

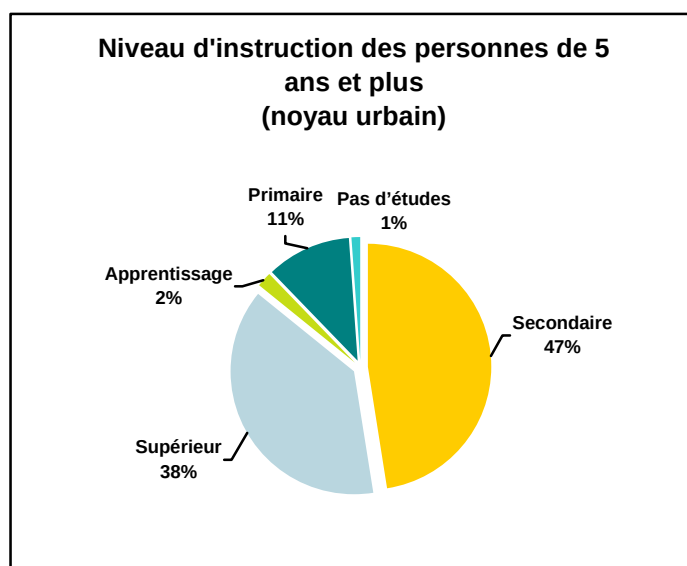
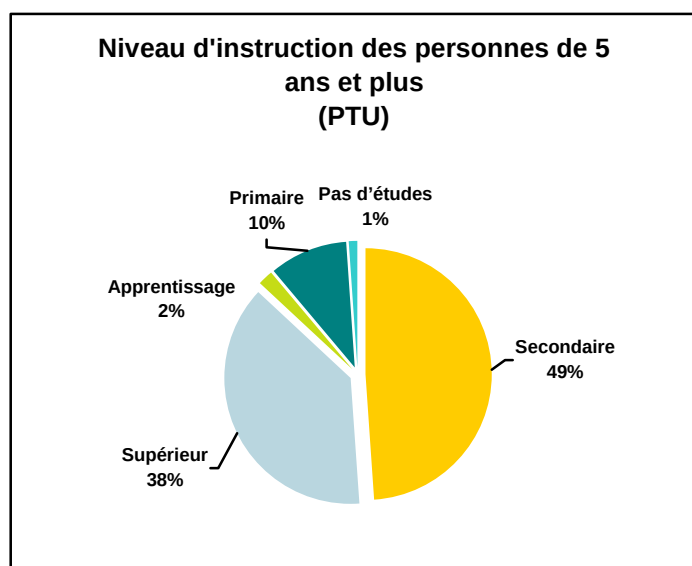
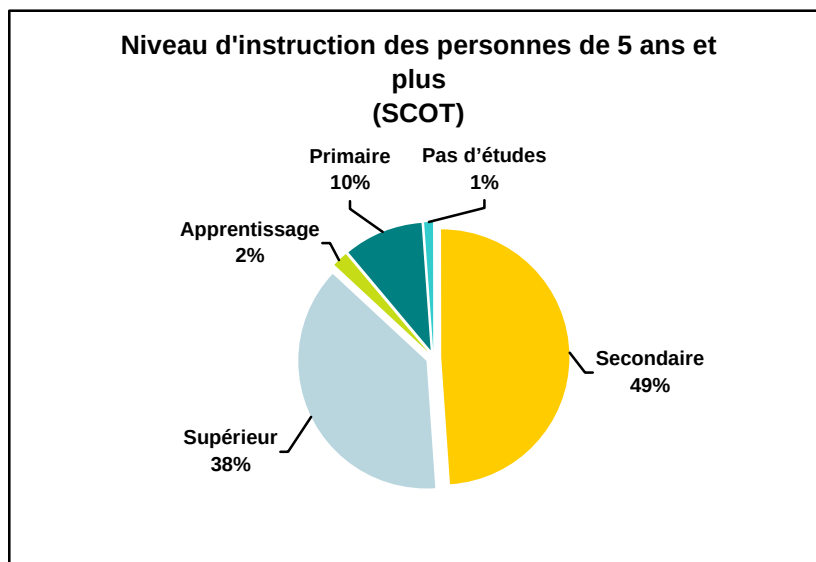


La **population active de l'ensemble de l'aire d'étude est principalement composée d'employés : ils représentent 35% de la population**. Viennent ensuite les professions intermédiaires (26%) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (18%) et les ouvriers (16%). Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise et les agriculteurs représentent respectivement 4% et 1% de la population.

La population active résidant dans le PTU ou dans le noyau urbain se différencie peu de l'ensemble de la population. On notera une part légèrement moins importante de professions intermédiaires et techniciens (24% sur le PTU, 25% sur le noyau urbain contre 26% au global) et une part d'ouvrier sensiblement plus importante (17% sur le PTU, 18% sur le noyau urbain contre 16% au global).

5.4 NIVEAU D'INSTRUCTION DES PERSONNES DE 5 ANS ET PLUS

NOTA : Les graphiques et la carte portent sur la population de 5 ans et plus, hors étudiants, scolaires et apprentis.

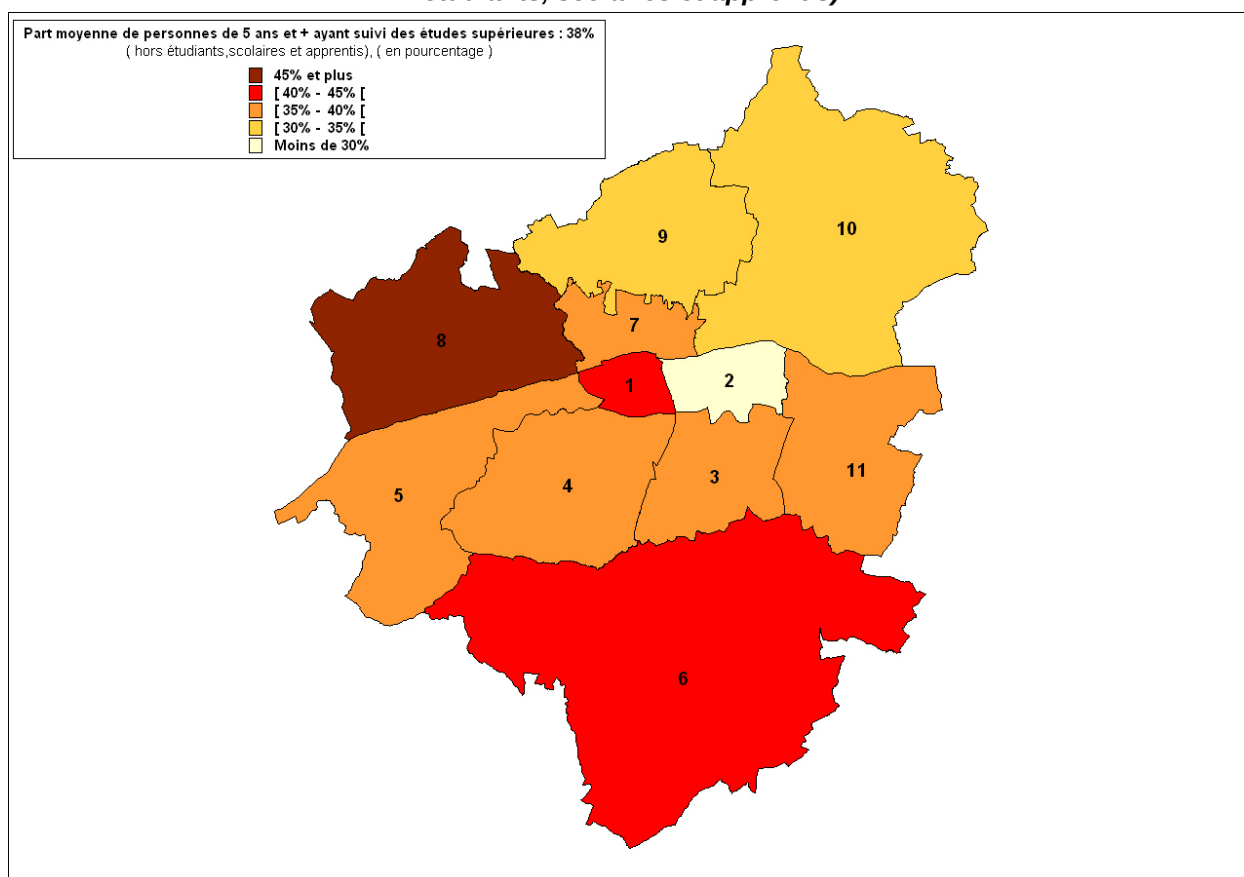


Sur l'ensemble du territoire d'enquête, la part des individus ayant suivi des études secondaires s'élève à 49%. 38% ont suivi des études supérieures, 2% un apprentissage. 10% de la population n'a pas poursuivi d'études au-delà du primaire, 1% indique avoir effectué aucune étude.

La structure de la population résidant sur le PTU, en termes de niveau d'instruction, est la même que celle observée globalement.

Au niveau du noyau urbain, seule la part des individus ayant suivi des études secondaires est plus faible que celle observée sur l'ensemble de la population (47% contre 49%). A contrario, la part des individus ayant arrêté leurs études en primaire est un peu plus élevée (11% contre 10%). Ce constat s'explique par la présence renforcée des retraités au niveau de ce périmètre (en effet, les individus ayant arrêté leurs études en primaire sont essentiellement des retraités).

Carte 9 : Part des personnes de 5 ans et plus ayant suivi des études supérieures (hors étudiants, scolaires et apprentis)



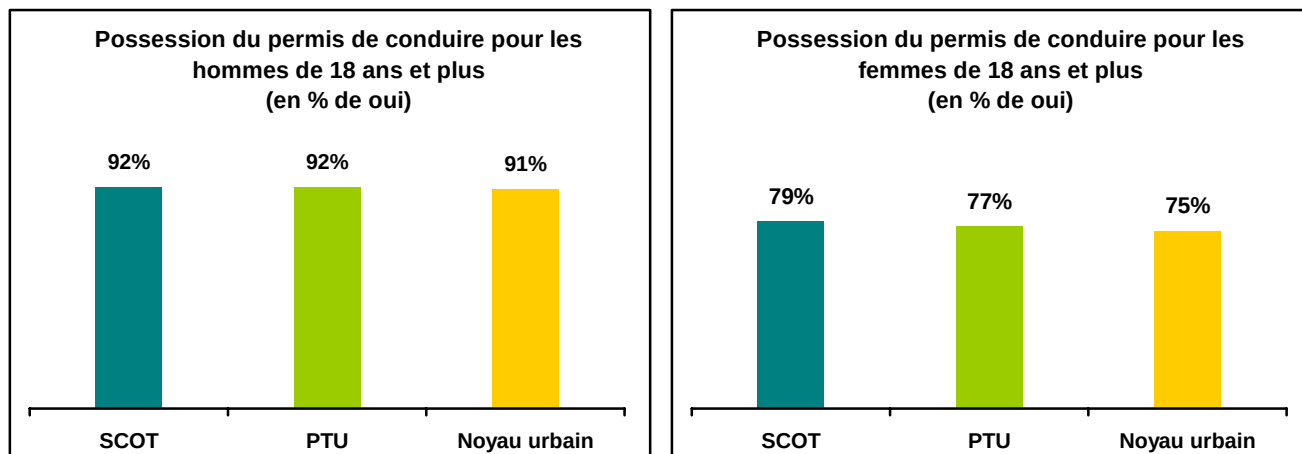
La proportion de personnes ayant suivi des études supérieures varie beaucoup selon les secteurs (21% à 46%).

Elle est particulièrement élevée dans les secteurs 8, 1 et 6 où elle dépasse 42%.

En revanche, elle est très faible dans le secteur 2 où elle atteint à peine 21%.

5.5 POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE DES PERSONNES DE 18 ANS ET PLUS

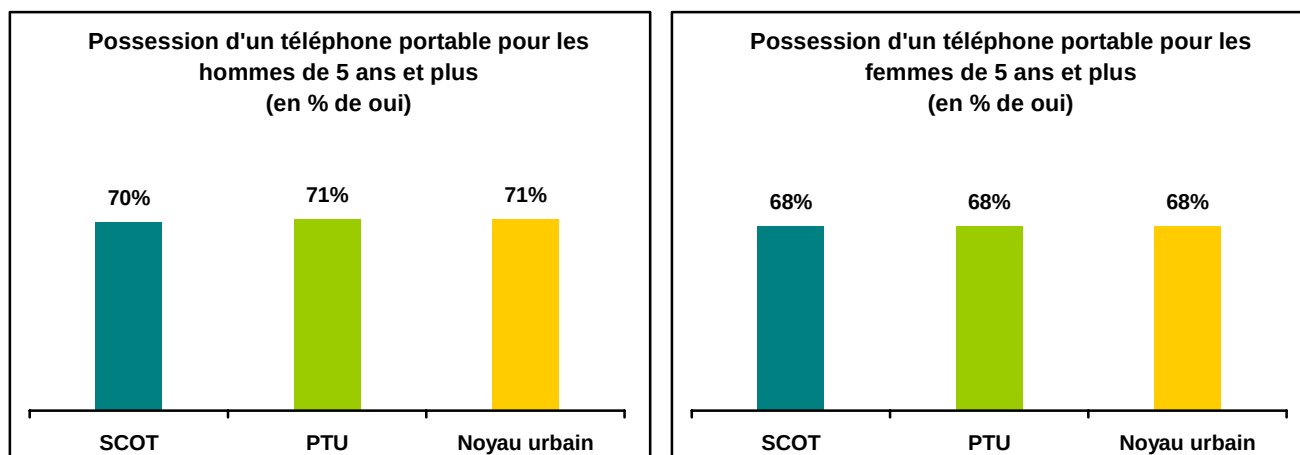
Globalement, **85% de la population âgée de 18 ans et plus possède le permis de conduire**, ce qui est relativement élevé. Ce taux **baisse à 84% sur le PTU et à 82 % sur le noyau urbain** (pour rappel, le taux de motorisation est relativement faible sur ce périmètre : 1.0 et le taux d'équipement n'est que de 76%).



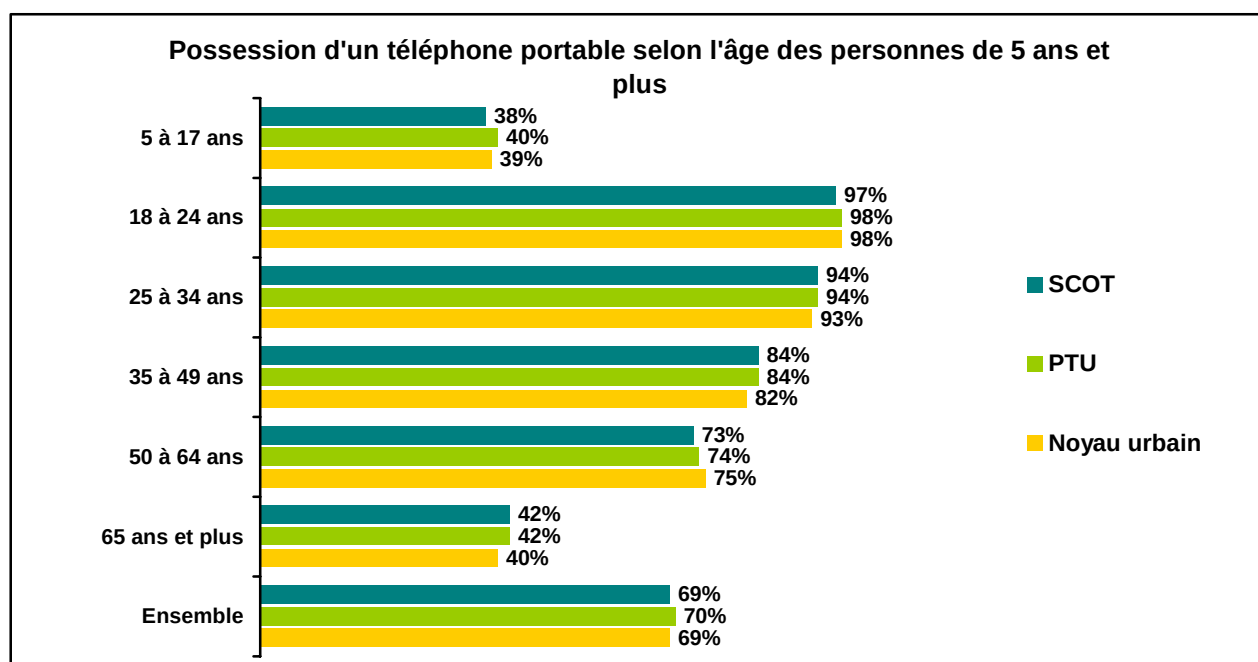
Comme on peut le voir sur les graphiques ci-dessus, une disparité entre hommes et femmes existe : globalement, 92% des hommes possèdent le permis de conduire contre 79% pour les femmes. Cette disparité se retrouve également au niveau du PTU et du noyau urbain où elle est même accentuée.

5.6 POSSESSION D'UN TELEPHONE PORTABLE ET D'UNE MESSAGERIE ELECTRONIQUE DES INDIVIDUS DE 5 ANS ET PLUS

■ Possession d'un téléphone portable

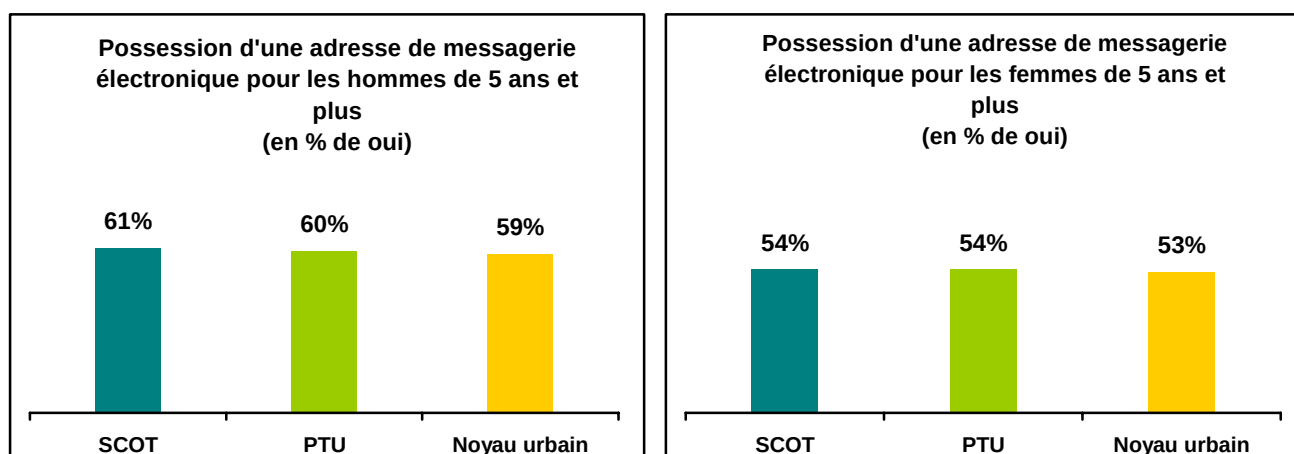


Le téléphone portable est largement répandu : **69% des personnes de 5 ans et plus en disposent (70% sur le PTU, 69% sur le noyau urbain)**. Cette proportion est légèrement plus élevée chez les hommes que chez les femmes.



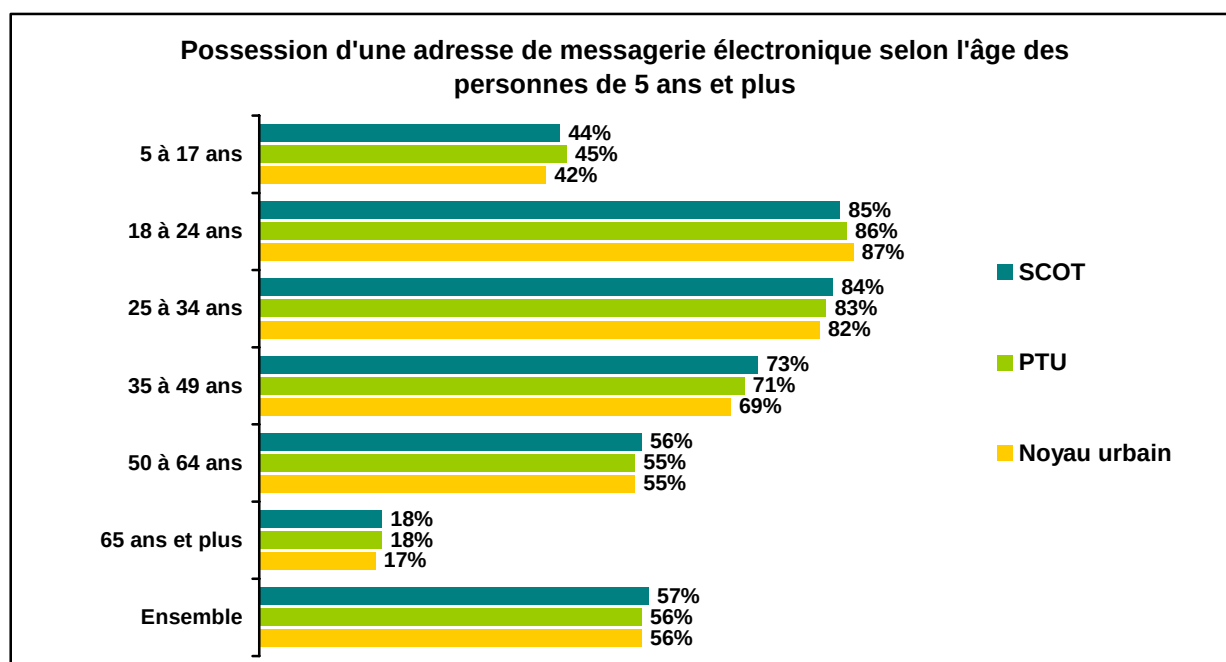
Quel que soit le périmètre étudié, la possession d'un téléphone portable est très liée à l'âge. Alors que cet outil équipe la quasi-intégralité des tranches d'âge des adultes les plus jeunes, le taux de possession du téléphone portable diminue régulièrement jusqu'à 65 ans. Au-delà, le taux de possession chute significativement puisque moins d'un individu sur deux âgé de 65 ans et plus en est équipé. Ce niveau faible d'équipement s'observe également auprès des plus jeunes (mineurs).

■ Possession d'une adresse de messagerie électronique



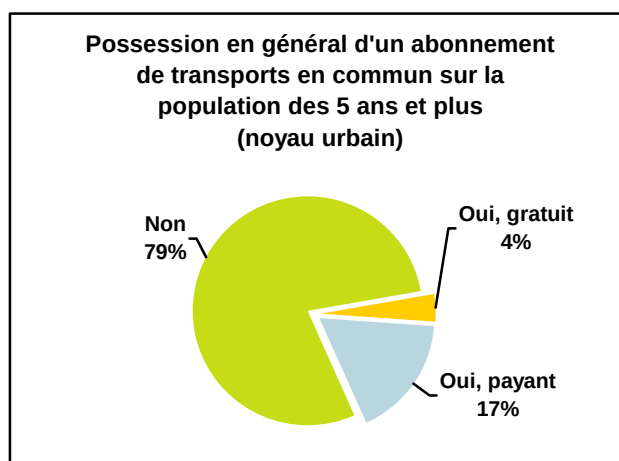
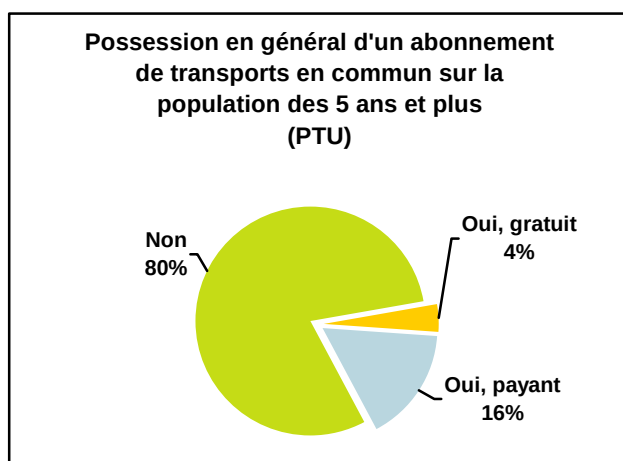
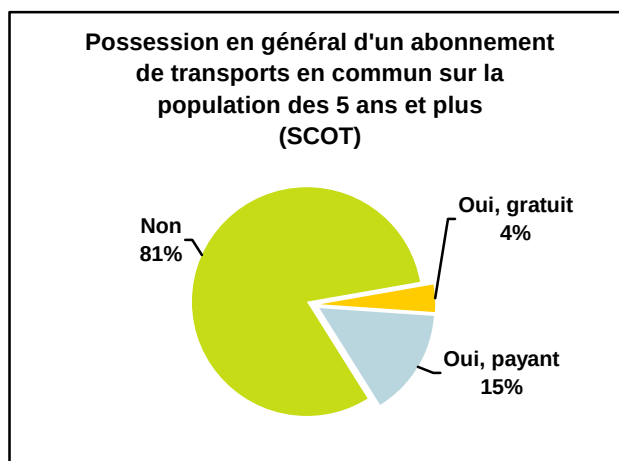
57% des individus de l'agglomération dispose d'une adresse de messagerie électronique. A noter que ce taux passe à **56% sur la population résidant dans le PTU et le noyau urbain** (pour rappel le taux de ménage ayant une connexion internet est plus faible sur ces périmètres que sur l'ensemble du territoire).

Ici aussi, une disparité entre sexe existe. Les hommes sont 61% à déclarer posséder une adresse électronique contre seulement 54% des femmes.



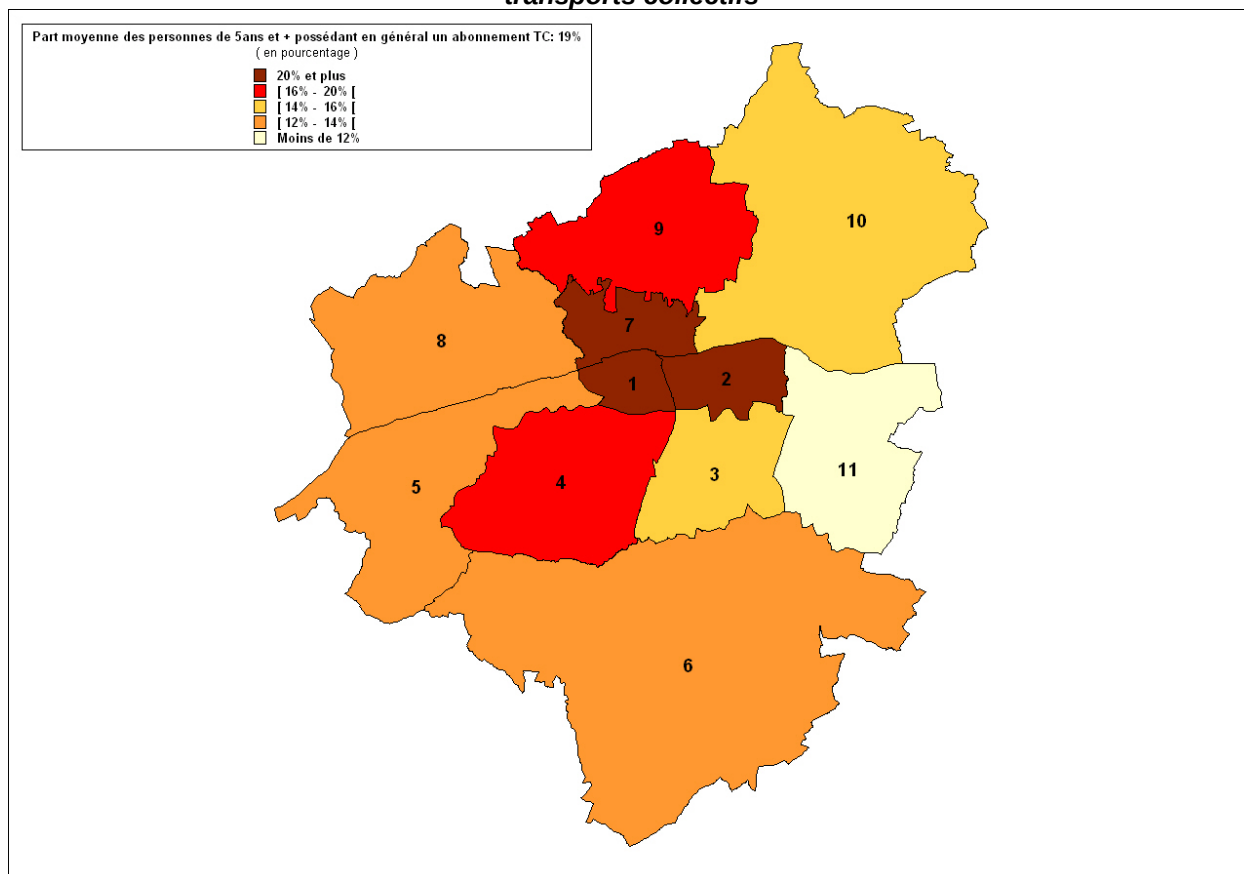
Là aussi, sans surprise, la possession d'une adresse de messagerie électronique est fortement liée à l'âge, quel que soit le périmètre. On retrouve une relation quasiment similaire à celle observée pour la possession d'un téléphone portable. Les 18-24 ans sont les plus équipés, talonnés de près par les 25-34 ans. Le taux d'équipement diminue régulièrement jusqu'à 65 ans et chute brutalement au-delà puisque moins d'un individu sur 5 âgé de plus de 64 ans est équipé d'une adresse de messagerie électronique. Les tranches d'âge les plus jeunes (les mineurs) déclarent des niveaux d'équipement moyens, toutefois bien supérieurs à ceux observés auprès des plus âgés.

5.7 POSSESSION EN GÉNÉRAL D'UN ABONNEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LA POPULATION DES 5 ANS ET PLUS



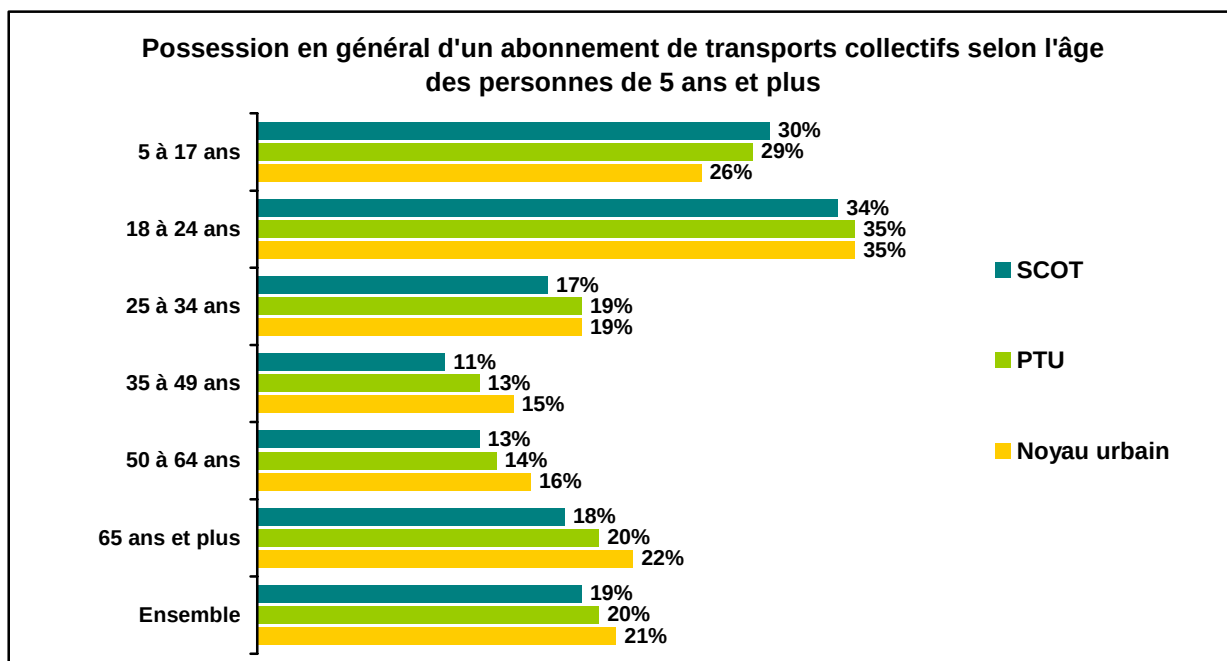
Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, **19% des personnes possèdent « en général » un abonnement de transports collectifs**. Dans 4 % des cas, cet abonnement est gratuit, dans 15%, il est payant. La proportion d'individus disposant d'un abonnement en transports collectifs **s'élève au niveau du PTU et du noyau urbain (respectivement 20% et 21%)**.

Carte 10 : Part des personnes de 5 ans et plus possédant en général un abonnement de transports collectifs

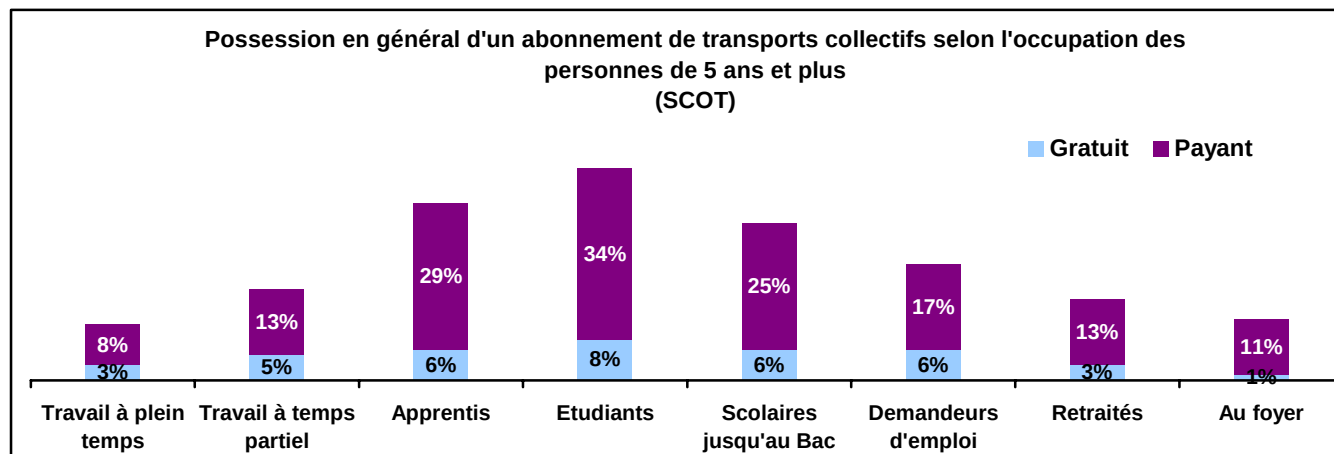


La possession d'un abonnement de transports collectifs est plus répandue dans les secteurs centraux 1, 2 et 7 où elle dépasse 20% et est sensiblement moins observée dans les secteurs périurbains tels que le secteur 11 où il ne concerne que 12% de la population.

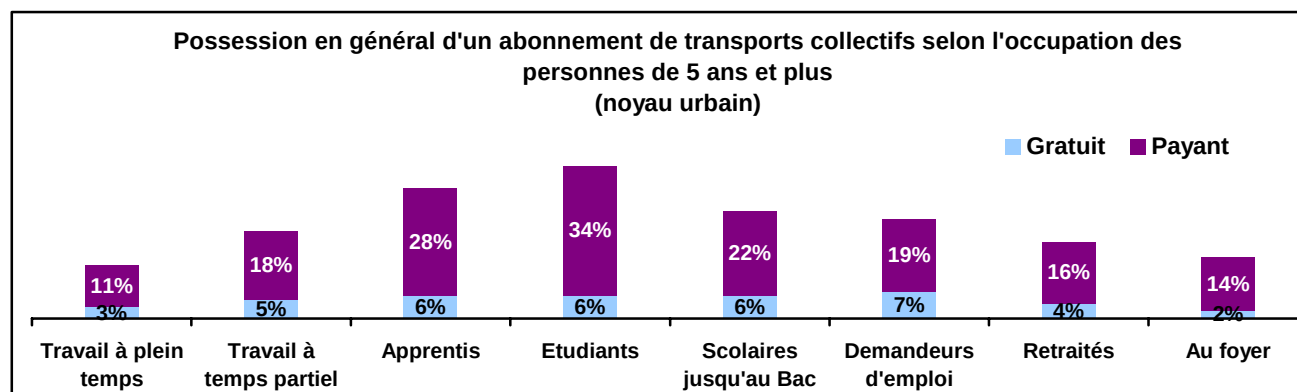
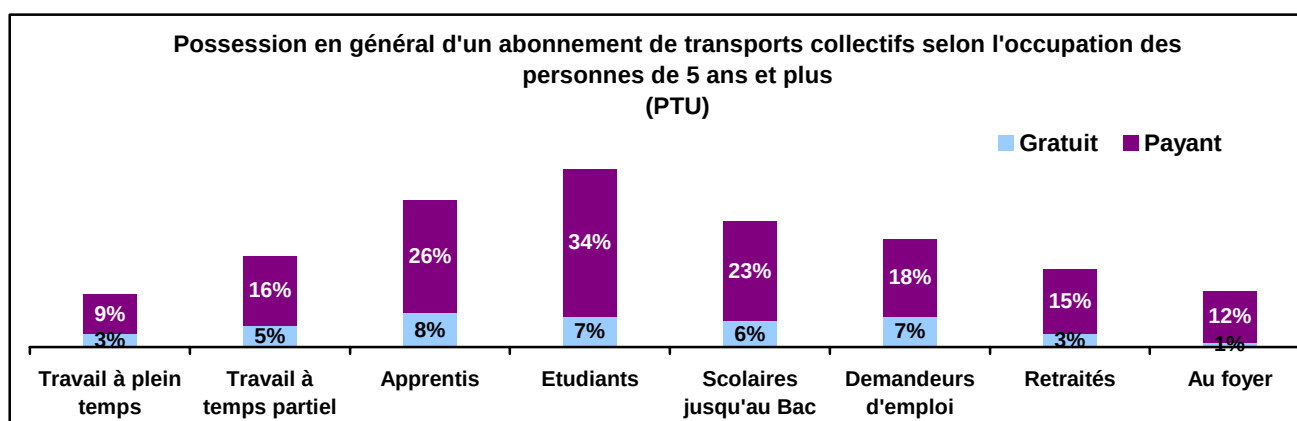
22% des femmes déclarent posséder un abonnement de transports collectifs contre 15% des hommes (cette différence se retrouve au niveau du PTU : 24% pour les femmes contre 16% pour les hommes ainsi que pour le noyau urbain : 25% contre 16%).



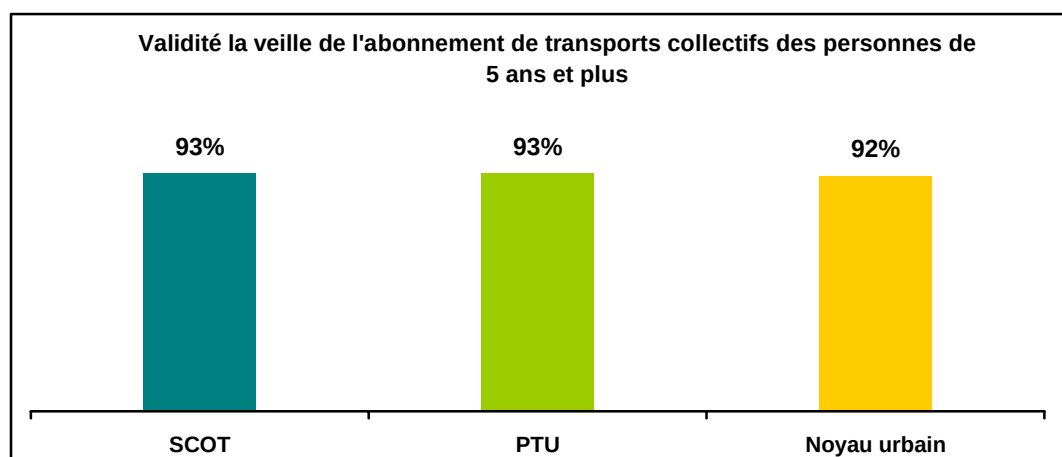
Environ 1/3 des moins de 25 ans disposent d'un abonnement en transports collectifs ; le taux diminue sensiblement en fonction de l'âge pour se situer à son niveau le plus bas auprès des 35-49 ans. Au-delà, il remonte sensiblement et particulièrement auprès des plus âgés.



Les taux de possession sont très liés au statut de la personne. Les étudiants, scolaires et apprentis constituent les catégories où l'abonnement en transports en commun est le plus répandu (respectivement 42%, 31% et 35%). Ce sont également les catégories où la gratuité de l'abonnement est la plus fréquente (avec les demandeurs d'emploi).



Les actifs, demandeurs d'emplois, retraités et personnes restant au foyer résidant dans le périmètre des transports urbains et dans le noyau urbain détiennent des taux de possession plus élevés que l'ensemble de la population de l'aire d'étude. A noter que la proportion des scolaires possédant, en général, un abonnement de transports collectifs, est plus faible dans les secteurs les plus urbains, montrant que les élèves des communes périurbaines sont davantage utilisateurs des transports collectifs.



Dans 93% des cas, l'abonnement de transports collectifs était valide la veille.

5.8 LES ACTIFS

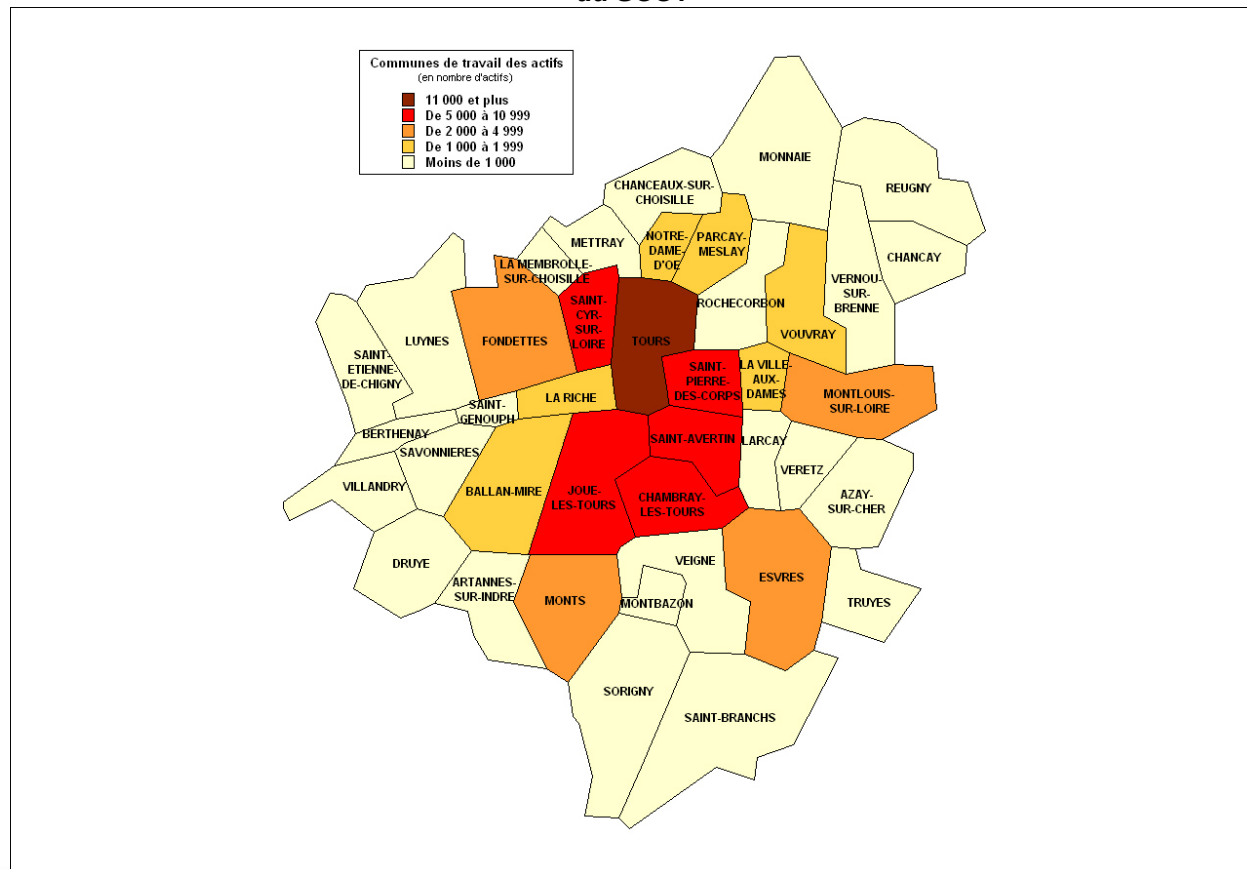
L'aire d'étude compte 140 592 actifs ayant un emploi. 7% de ces personnes travaillent à leur domicile ce qui correspond au pourcentage habituellement observé dans les autres EMD.

89% des actifs de l'aire d'enquête travaillent dans l'aire d'enquête.

Ces 124 187 actifs travaillent :

- 56 628 à Tours,
- 10 863 à Joué-lès-Tours
- 8 991 à Saint-Pierre-des-Corps
- 6 444 à Chambray-lès-Tours
- 6 220 à Saint-Avertin
- 5 087 à Saint-Cyr-sur-Loire
- 2 995 à Fondettes
- 2 281 à Montlouis-sur-Loire
- 2 059 à Monts
- 2 029 à Esvres
- 1 892 à Ballan-Miré
- 1 872 à La Ville-aux-Dames
- 1 840 à Parçay-Meslay
- 1 793 à La Riche
- 13 193 dans d'autres communes de l'aire d'enquête.

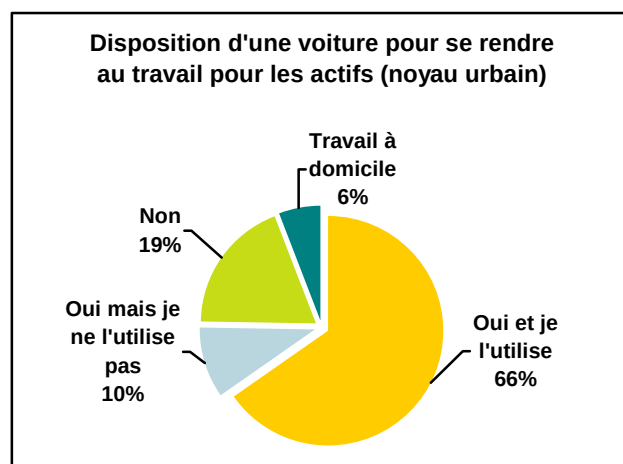
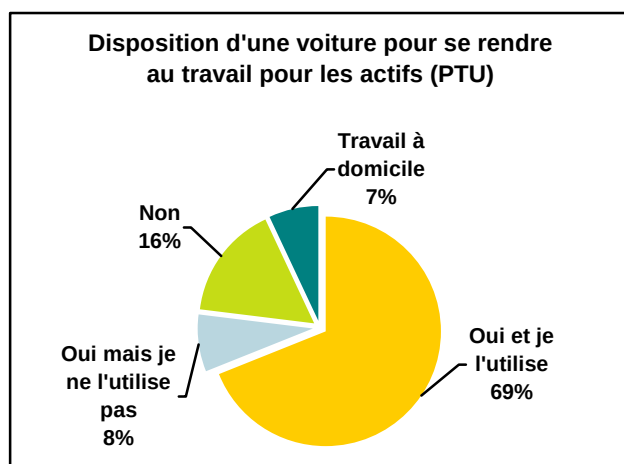
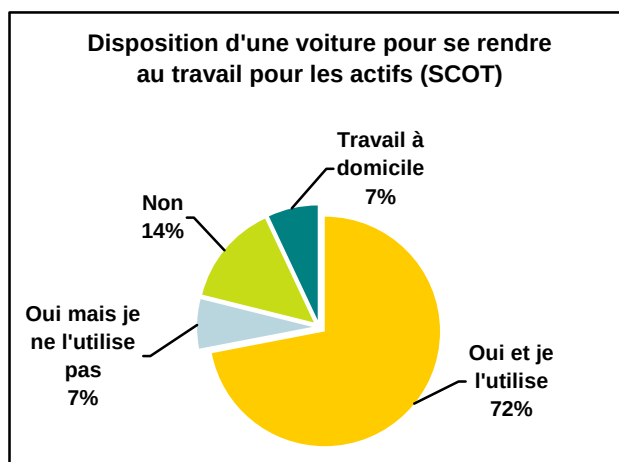
Carte 11 : Répartition communale du lieu de travail des actifs qui habitent dans le territoire du SCOT



Les 14 991 actifs qui sortent de l'aire d'enquête travaillent :

- 1 751 à Paris
- 1 255 à Amboise
- 6 299 dans d'autres communes de l'Indre-et-Loire
- 2 428 dans un département limitrophe
- 3 258 ailleurs en France ou à l'étranger.

- Disposition d'une voiture en tant que conducteur, du permis de conduire et d'un abonnement en transports collectifs des actifs



- Disposition d'une voiture en tant que conducteur pour se rendre au travail

79% des actifs disposent d'une voiture pour se rendre au travail. 7% ont fait le choix de ne pas l'utiliser. Quelques différences sont observables selon le périmètre. **78% des résidents du PTU** disposent d'une voiture pour se rendre au travail et 8% ne l'utilisent pas. Ils sont **76% dans le noyau urbain** et 10% à ne pas l'utiliser.

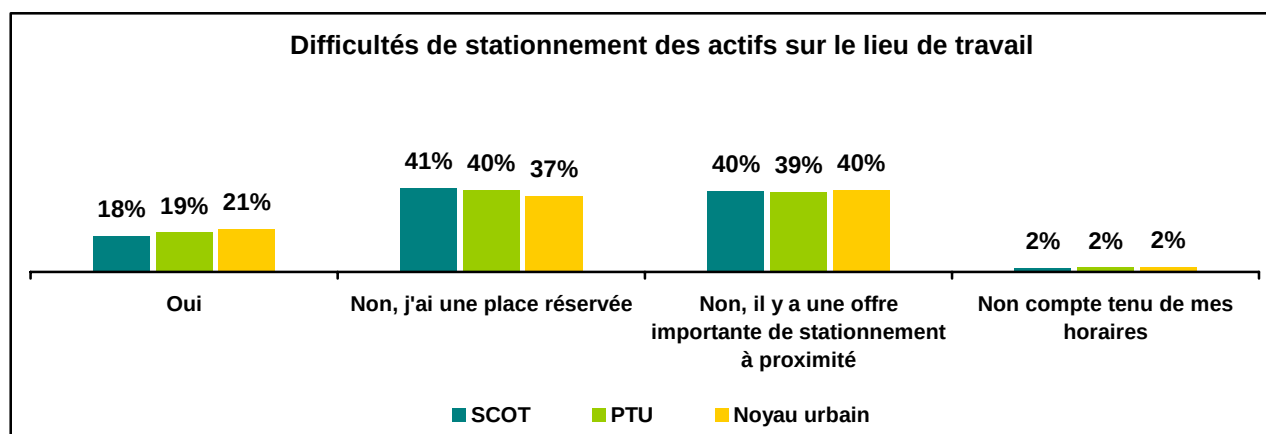
- Les non possesseurs d'un abonnement TC, la possession du permis de conduire et la disposition d'une voiture pour se rendre au travail

88% des actifs de l'aire d'enquête ne possèdent pas d'abonnement TC (86% sur le PTU, 85% sur le noyau urbain). Parmi eux, 96% disposent du permis de conduire (96% sur le PTU, 95% sur le noyau urbain) et 89% disposent d'une voiture pour aller travailler (87% sur le PTU, 85% sur le noyau urbain).

- Les possesseurs d'un abonnement TC, la possession du permis de conduire et la disposition d'une voiture pour se rendre au travail

12% des actifs possèdent un abonnement TC (14% sur le PTU, 15% sur le noyau urbain). Parmi eux, 74% possèdent le permis de conduire (72% sur le PTU, 68% sur le noyau urbain) et 46% disposent d'une voiture pour aller travailler (48% sur le PTU, 53% sur le noyau urbain).

■ **Les difficultés de stationnement des actifs sur leur lieu de travail**

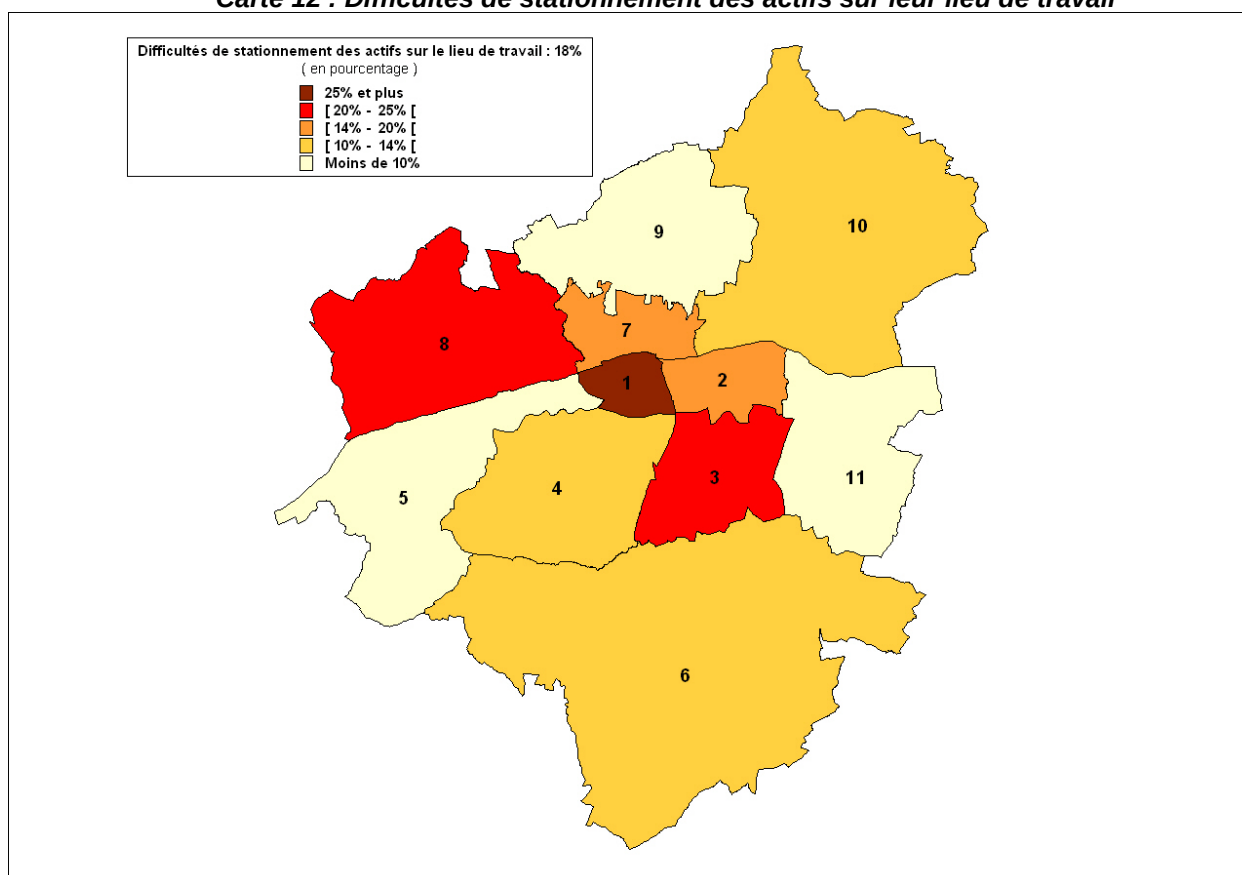


18% des actifs déclarent que le stationnement à proximité de leur lieu de travail est difficile. Ce taux est plus élevé en ce qui concerne les résidents du PTU (19%) et ceux du noyau urbain (21%).

41% déclarent pouvoir disposer d'une place réservée (40% pour les résidents du PTU, 37% pour les résidents du noyau urbain), 40% déclarent disposer de places en nombre suffisant à proximité (39% sur le PTU, 40% sur le noyau urbain). 2% déclarent ne pas avoir de problèmes en raison de leurs horaires.

Rappelons que 7% des actifs travaillent à domicile et n'ont donc pas répondu à cette question.

Carte 12 : Difficultés de stationnement des actifs sur leur lieu de travail



La carte montre que les difficultés de stationnement sont essentiellement situées dans le centre de Tours et de La Riche (29%) mais également dans les secteurs limitrophes 3 et 8. Pour ces deux derniers secteurs, ce ne sont probablement que quelques lieux (centre des communes ou secteurs des zones d'activités) qui sont concernés par ces difficultés de stationnement des actifs sur le lieu de travail.

5.9 LES SCOLAIRES ET ETUDIANTS

■ Les scolaires (jusqu'au BAC)

L'aire d'étude compte 56 429 scolaires. 0,5% déclare étudier à leur domicile.

98% des scolaires étudient dans l'aire d'enquête.

Ces 55 497 scolaires étudient :

- 27 170 à Tours
- 6 707 à Joué-lès-Tours
- 21 620 dans d'autres communes de l'aire d'enquête.

932 scolaires fréquentent un établissement situé en dehors de l'aire d'enquête mais se situant en Indre-et-Loire.

■ Les étudiants (analyse basée sur le découpage D30)

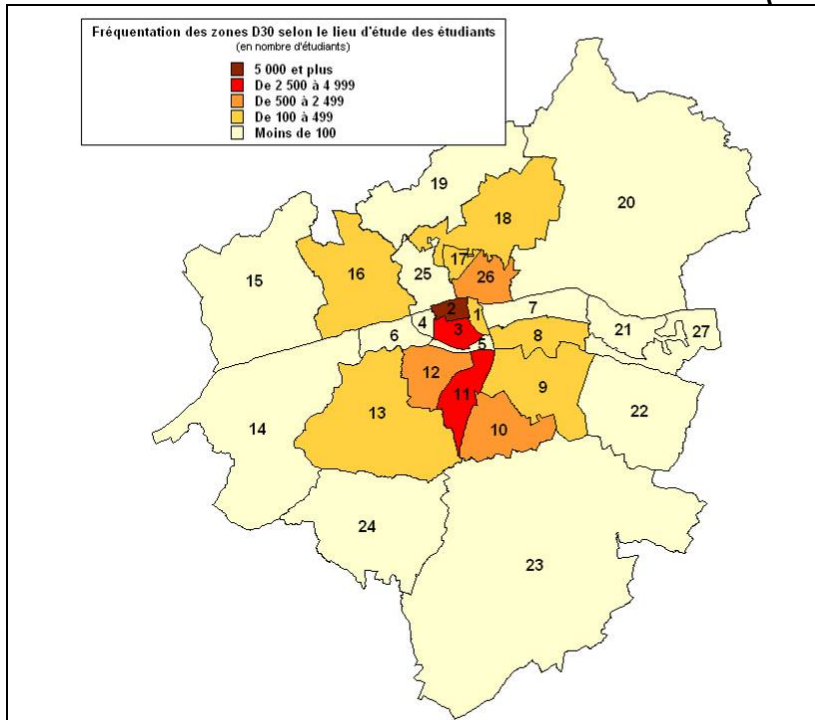
L'aire d'étude compte 20 960 étudiants. 2% de ces personnes étudient à leur domicile.

94% des étudiants étudient dans l'aire d'enquête. Ces 19 704 étudiants étudient :

- 5 025 dans le secteur Vieux Tours Tanneurs
- 3 483 dans le secteur Tours Grammont/Giraudeau/Prébendes/Sanitas
- 3 300 dans le secteur Joué-Lès-Tours (Vallée Violette/Grande Bruère) / Chambray-Lès-Tours Ouest / Tours (Grandmont / Fontaines)
- 2 500 dans le secteur Tours Deux Lions, Gloriette, Bergeonnerie / Joué-Lès-Tours Chantepie, Morier, Rabière
- 2 245 dans le secteur Tours Saint Symphorien/Sainte Radegonde
- 3 151 dans un autre secteur de l'agglomération.

Parmi les 1 256 étudiants fréquentant un établissement situé en dehors de l'aire d'enquête, 60% étudient dans un département limitrophe à l'Indre-et-Loire ou dans la région Centre.

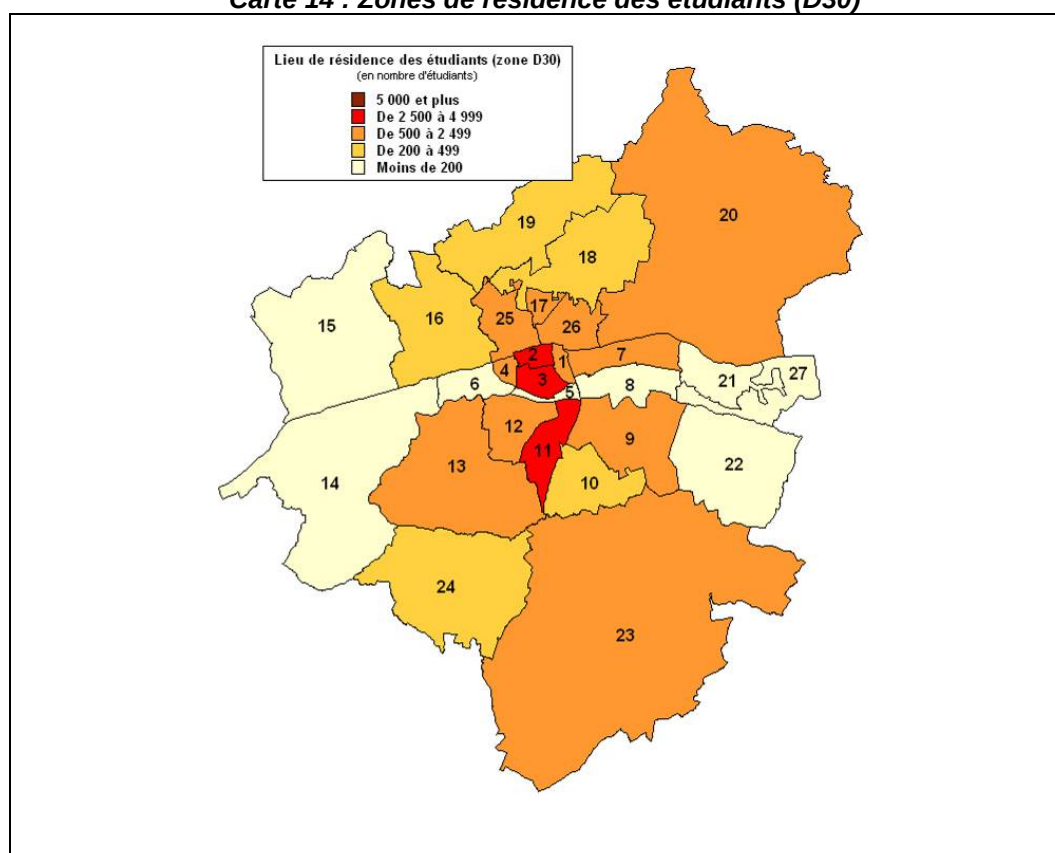
Carte 13 : Zones d'études des étudiants dans l'aire d'étude (D30)



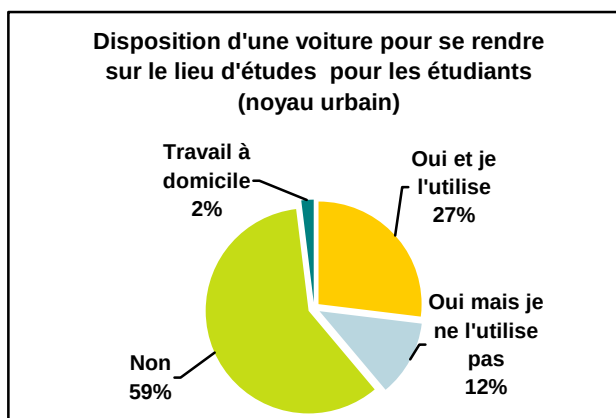
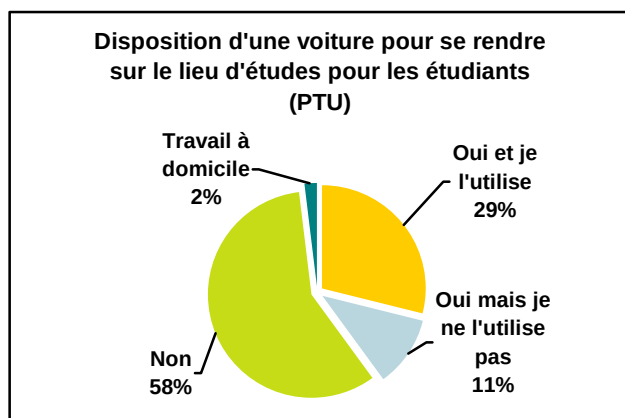
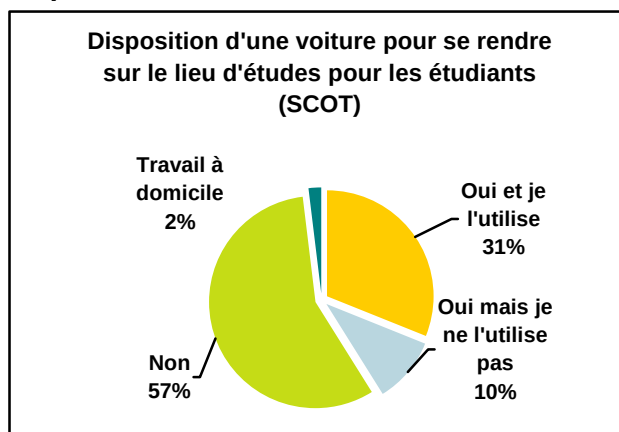
Ces étudiants résident pour :

- 24% (4 967) dans le secteur Tours Grammont/Giraudeau/Prébendes/Sanitas
- 14% (2 898) dans le secteur Vieux Tours Tanneurs
- 12% (2 523) dans le secteur Joué-Lès-Tours (Vallée violette/Grande Bruère) / Chambray-Lès-Tours Ouest / Tours (Grandmont / Fontaines)
- 7% (1 422) dans le secteur Tours Velpeau
- 5% (1 111) dans le secteur Tours Saint Symphorien/Sainte Radegonde
- 4% (916) dans le secteur Montbazou/Sorigny/Saint Branch/Veigné/Esvres-sur-Indre/Truyes
- 34% (7 123) dans un autre secteur de l'agglomération.

Carte 14 : Zones de résidence des étudiants (D30)



- Disposition d'une voiture en tant que conducteur, du permis de conduire et d'un abonnement en transports collectifs des étudiants



- Disposition d'une voiture en tant que conducteur pour se rendre sur le lieu d'études

Globalement, 41% des étudiants disposent d'une voiture pour se rendre sur leur lieu d'études et 10% ont fait le choix de ne pas l'utiliser.

- Les non possesseurs d'un abonnement TC, la possession du permis de conduire et la disposition d'une voiture pour se rendre sur le lieu d'études

58% des étudiants ne possèdent pas d'abonnement TC (58% sur le PTU, 59% sur le noyau urbain). Parmi eux, 83% disposent du permis de conduire (82% sur le PTU, 81% sur le noyau urbain) et 59% disposent d'une voiture pour aller étudier (56% sur le PTU, 54% sur le noyau urbain).

- Les possesseurs d'un abonnement TC, la possession du permis de conduire et la disposition d'une voiture pour se rendre sur le lieu d'études

42% des étudiants possèdent un abonnement TC (42% sur le PTU, 41% sur le noyau urbain). Parmi eux, 52% possèdent le permis de conduire (53% sur le PTU et sur le noyau urbain) et 18% disposent d'une voiture pour aller étudier (18% sur le PTU, 17% sur le noyau urbain).

- Les difficultés de stationnement des étudiants sur leur lieu d'études

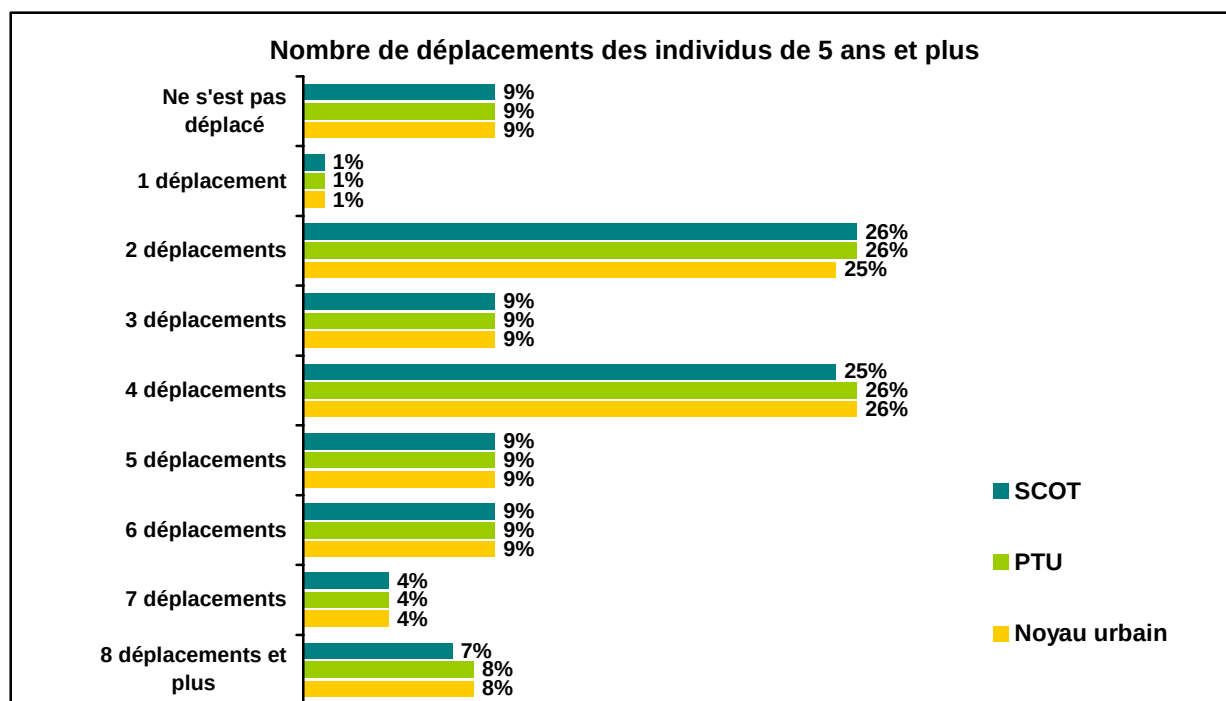
44% des étudiants déclarent que le stationnement à proximité de leur lieu d'études est difficile. Ce taux est un peu plus élevé en ce qui concerne les résidents du noyau urbain (46%).

9% déclarent pouvoir disposer d'une place réservée (8% pour les résidents du PTU, 8% pour les résidents du noyau urbain), 47% déclarent disposer de places en nombre suffisant à proximité (45% sur le noyau urbain). 0,5% déclare ne pas avoir de problèmes en raison de leurs horaires.

Rappelons que 2% des étudiants étudient à domicile et n'ont donc pas répondu à cette question.

6 LES DEPLACEMENTS DES INDIVIDUS DE 5 ANS ET PLUS

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 5 ans ou plus de l'aire d'étude réalise **1 248 619 déplacements**. Les résidents du **périmètre des transports urbains réalisent 1 041 073 déplacements**, soit 83% de l'ensemble. Les résidents du **noyau urbain en réalisent 848 538**, soit 68% de l'ensemble.



6.1 REPARTITION DES DEPLACEMENTS DES INDIVIDUS DE 5 ANS ET PLUS PAR MODE DE TRANSPORT

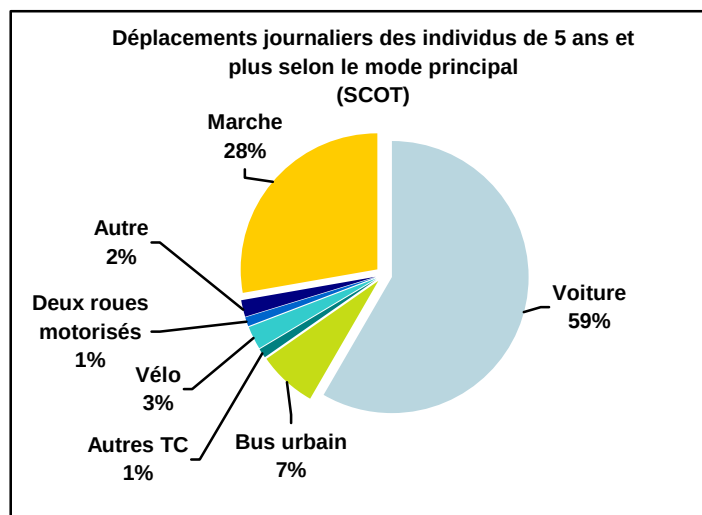
Le mode de transport principal est le mode de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de déplacements multi-modaux, le mode principal est déterminé par l'application d'une hiérarchie allant du mode le plus lourd au mode le plus léger et qui est la suivante : transports collectifs, voiture, deux roues, marche à pied.

Voici la hiérarchie officielle fournie par le CERTU utilisée dans notre cas :

- Bus urbain Tours
- Passager SNCF
- Transport employeur
- Transport scolaire
- Car interurbain Indre et Loire
- Taxi
- Fourgon, camionnette, camion
- Transport fluvial ou maritime
- Avion
- Autres modes
- Voiture conducteur
- Voiture passager
- Deux roues motorisé > 50 cm³
- Deux roues motorisé < 50 cm³
- Bicyclette

- Roller, skate, trottinette
- Fauteuil roulant
- Passager transports urbains autre que Tours
- Passager car interurbain autres départements
- Marche à pied

▪ Les déplacements des résidents du SCOT de 5 ans et plus



La voiture est, de loin, le mode dominant. Les 733 486 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 575 891 déplacements comme conducteur (79%) et en 157 595 déplacements comme passager (21%). La marche alimente un peu plus du quart des déplacements quotidiens effectués par les habitants du périmètre.

Les 99 805 déplacements effectués en transports collectifs se répartissent en :

- 81 279 (81%) déplacements en passager du bus urbain,
- 6 997 (7%) déplacements en passager SNCF,
- 5 957 (6%) déplacements en transport scolaire exclusivement,
- 4 936 (5%) déplacements en car interurbain Indre et Loire,
- 636 (1%) déplacements en transport employeur exclusivement.

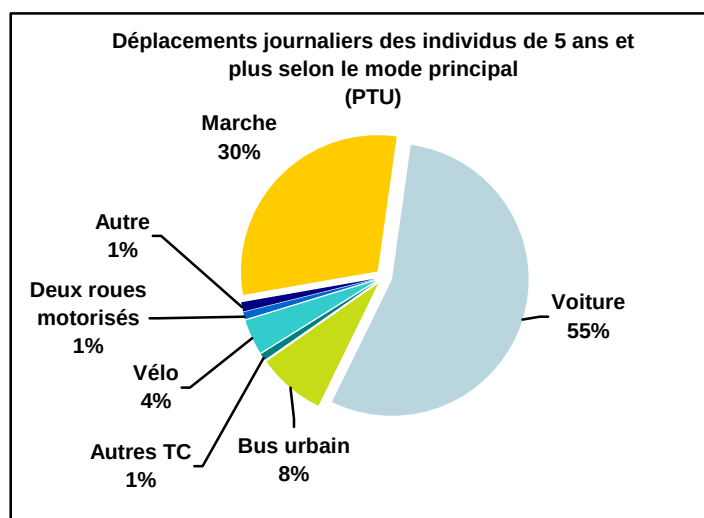
Les 52 330 déplacements réalisés en deux roues se partagent en :

- 41 808 (65%) déplacements en vélos,
- 6 149 (8%) déplacements en cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- 4 373 (27%) déplacement en motocyclettes (plus de 50 cm³).

Les 19 378 déplacements réalisés en autres modes mécanisés se partagent en :

- 13 796 (71%) déplacements en camionnettes ou camions,
- 1 950 (10%) déplacements en taxi,
- 1 303 (7%) déplacements en roller, skate ou trottinette,
- 738 (4%) déplacements en fauteuil roulant,
- 637 (3%) déplacements en passager transports urbains autre que Fil Bleu,
- 139 (1%) déplacements en avion,
- 128 (1%) déplacements en car interurbain autres départements,
- 686 (4%) déplacements en autres modes.

▪ **Les déplacements des résidents du PTU de 5 ans et plus**



La voiture est toujours le mode dominant mais la marche à pied gagne 2 points, le réseau Fil Bleu et le vélo gagnent 1 point.

Les 577 507 déplacements quotidiens effectués en voiture se partagent en 451 452 déplacements comme conducteur (78%) et en 126 055 déplacements comme passager (22%).

Les 87 470 déplacements effectués en transports collectifs se répartissent en :

- 79 673 (91%) déplacements en passager du bus urbain,
- 4 845 (6%) déplacements en passager SNCF,
- 2 323 (3%) déplacements en transport scolaire exclusivement,
- 299 (0,3%) déplacements en car interurbain Indre et Loire,
- 330 (0,4%) déplacements en transport employeur exclusivement.

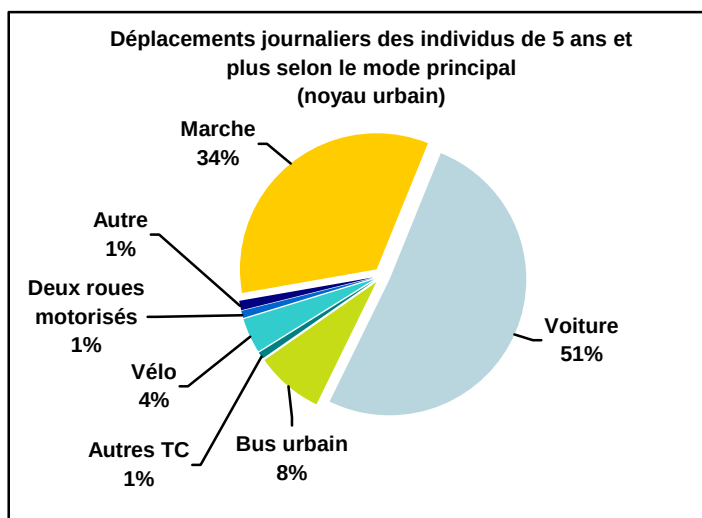
Les 47 731 déplacements réalisés en deux roues se partagent en :

- 39 197 (82%) déplacements en vélos,
- 4 512 (9%) déplacements en cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- 4 022 (8%) déplacement en motocyclettes (plus de 50 cm³).

Les 13 207 déplacements réalisés en autres modes mécanisés se partagent en :

- 8 227 (62%) déplacements en camionnettes ou camions,
- 1 892 (14%) déplacements en taxi,
- 1 226 (9%) déplacements en roller, skate ou trottinette,
- 738 (6%) déplacements en fauteuil roulant,
- 570 (4%) déplacements en passager transports urbains autre que Fil Bleu,
- 139 (1%) déplacements en avion,
- 415 (3%) déplacements en autres modes.

▪ **Les déplacements des résidents du noyau urbain de 5 ans et plus**



La voiture reste le mode dominant mais elle perd 8 points par rapport à l'ensemble de la population du SCOT. La marche à pied gagne 6 points, le réseau de bus urbain et le vélo gagnent 1 point.

Les 432 242 déplacements quotidiens effectués en voiture se partagent en 336 437 déplacements comme conducteur (78%) et en 95 805 déplacements comme passager (22%).

Les 75 553 déplacements effectués en transports collectifs se répartissent en :

- 69 648 (92%) déplacements en passager du bus urbain,
- 4 012 (5%) déplacements en passager SNCF,
- 1 264 (2%) déplacements en transport scolaire exclusivement,
- 299 (0,4%) déplacements en car interurbain Indre et Loire,
- 330 (0,4%) déplacements en transport employeur exclusivement.

Les 40 173 déplacements réalisés en deux roues se partagent en :

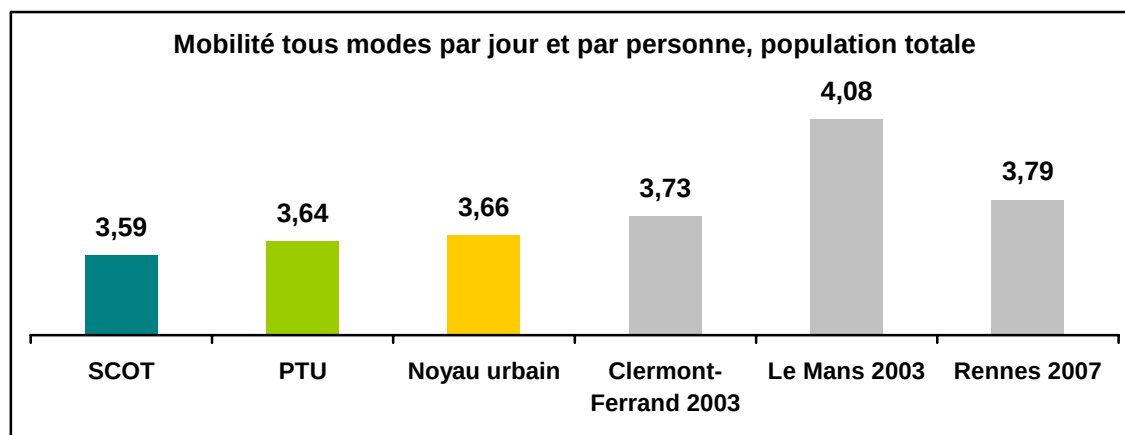
- 32 831 (82%) déplacements en vélos,
- 3 856 (10%) déplacements en cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- 3 486 (9%) déplacement en motocyclettes (plus de 50 cm³).

Les 11 145 déplacements réalisés en autres modes mécanisés se partagent en :

- 6 893 (62%) déplacements en camionnettes ou camions,
- 1 740 (16%) déplacements en taxi,
- 1 226 (11%) déplacements en roller, skate ou trottinette,
- 738 (7%) déplacements en fauteuil roulant,
- 380 (3%) déplacements en passager transports urbains autre que Fil Bleu,
- 168 (2%) déplacements en autres modes.

6.2 MOBILITE TOUS MODES PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)

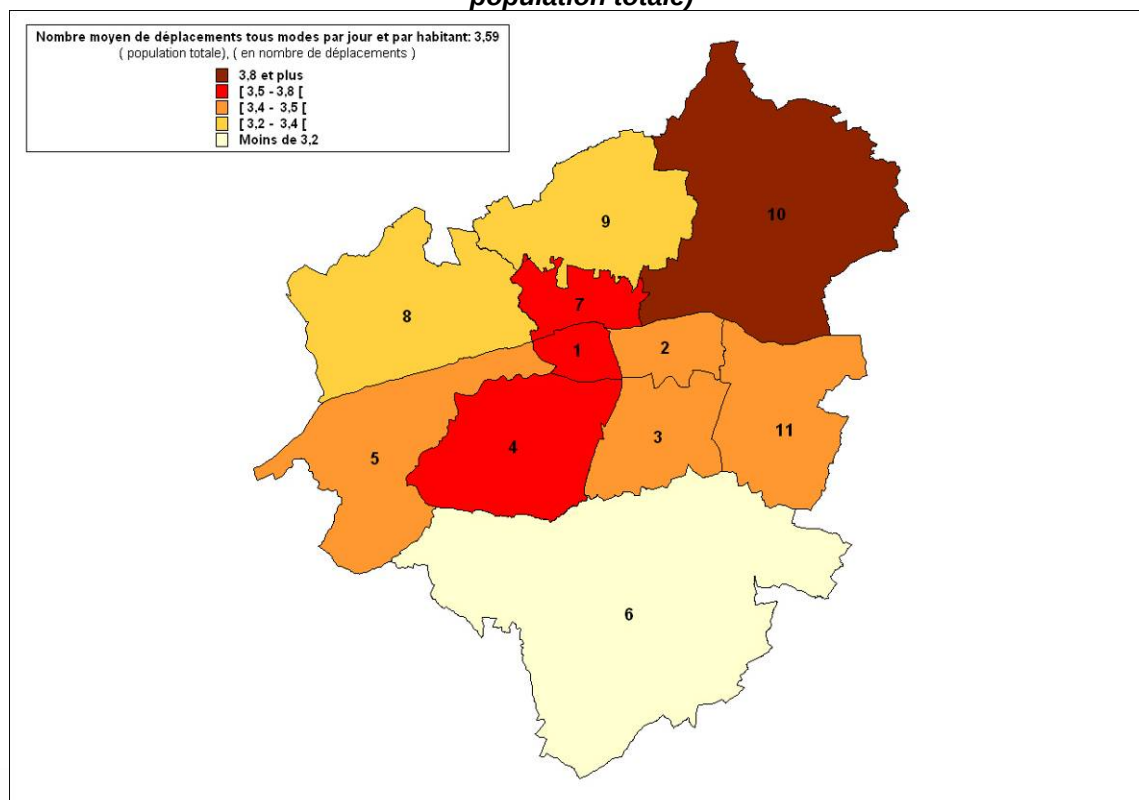
NOTA : La mobilité correspond au nombre moyen de déplacements quotidiens par personne réalisés au cours d'un jour ouvrable. Elle est ici calculée sur la base de la population totale, moins de 5 ans inclus.



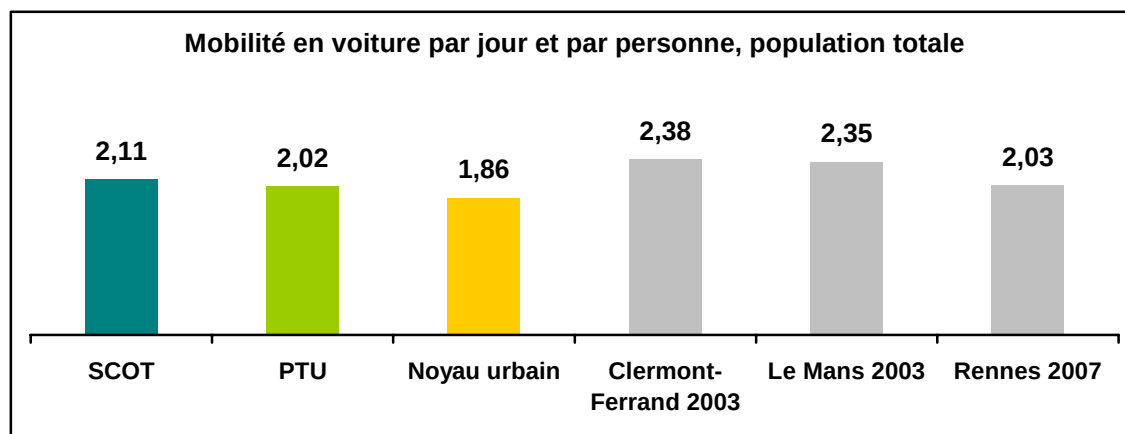
En moyenne, chaque habitant effectue **3,59 déplacements par jour** (déplacements totaux rapportés à la population totale, moins de 5 ans compris). Cette mobilité tous modes est inférieure à celle observée sur les autres agglomérations de même taille. A noter que la mobilité des résidents du PTU et du noyau urbain s'élève sensiblement.

La mobilité la plus forte est observée pour la zone 10 où elle dépasse les 4,2. Elle est la plus faible pour le secteur 6 où elle n'est que de 3,17.

Carte 15 : Mobilité tous modes (nombre de déplacements par jour et par personne, population totale)



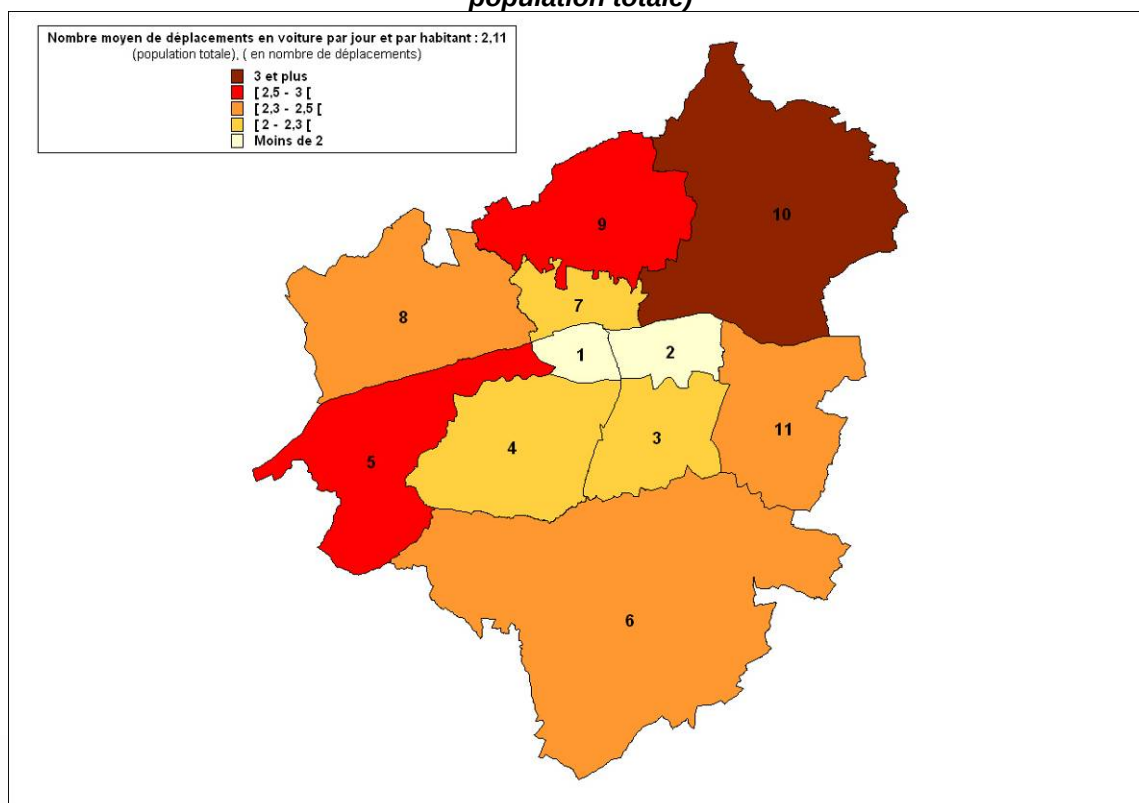
6.3 MOBILITE EN VOITURE PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



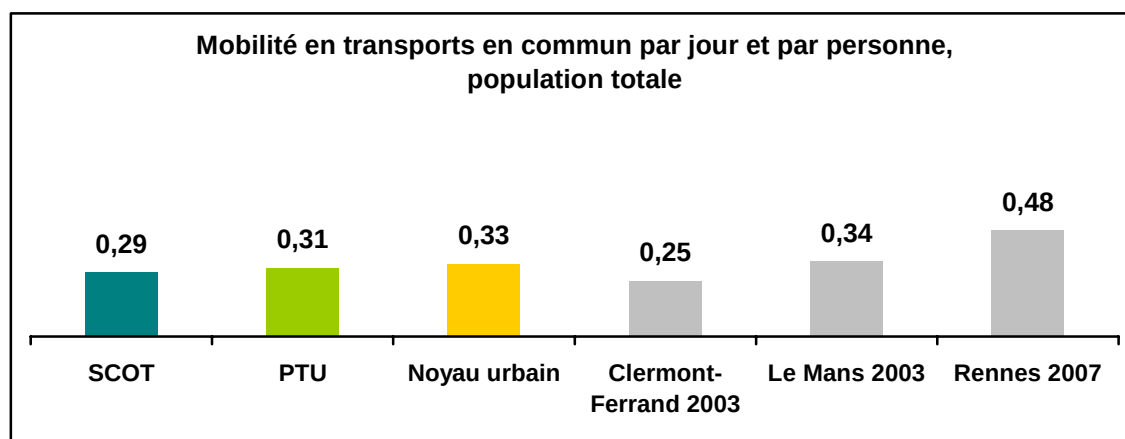
En moyenne, chaque habitant de l'aire d'enquête effectue **chaque jour 2,11 déplacements en voiture** particulière. Cette mobilité se situe à un niveau moyen supérieur à celui enregistré à Rennes en 2007. Elle est cependant nettement inférieure aux mobilités enregistrées dans les autres agglomérations de même taille (Clermont-Ferrand et Le Mans en 2003). A noter toutefois que ces deux agglomérations détiennent des mobilités tous modes également supérieures à celle de Tours. Les mobilités en voiture observées sur les résidants du PTU et du noyau urbain sont plus faibles que celle observée sur l'ensemble de l'aire du SCOT.

A l'instar de la mobilité globale, on observe de fortes disparités selon les secteurs : la mobilité en voiture varie de 1,41 à 3,05. Elle est très faible dans les secteurs centraux de Tours (secteurs 1 et 2) où elle est inférieure à 2. En revanche, le niveau le plus fort est enregistré pour le secteur 10 où elle dépasse les 3.

Carte 16 : Mobilité en voiture (nombre de déplacements en voiture par jour et par personne, population totale)



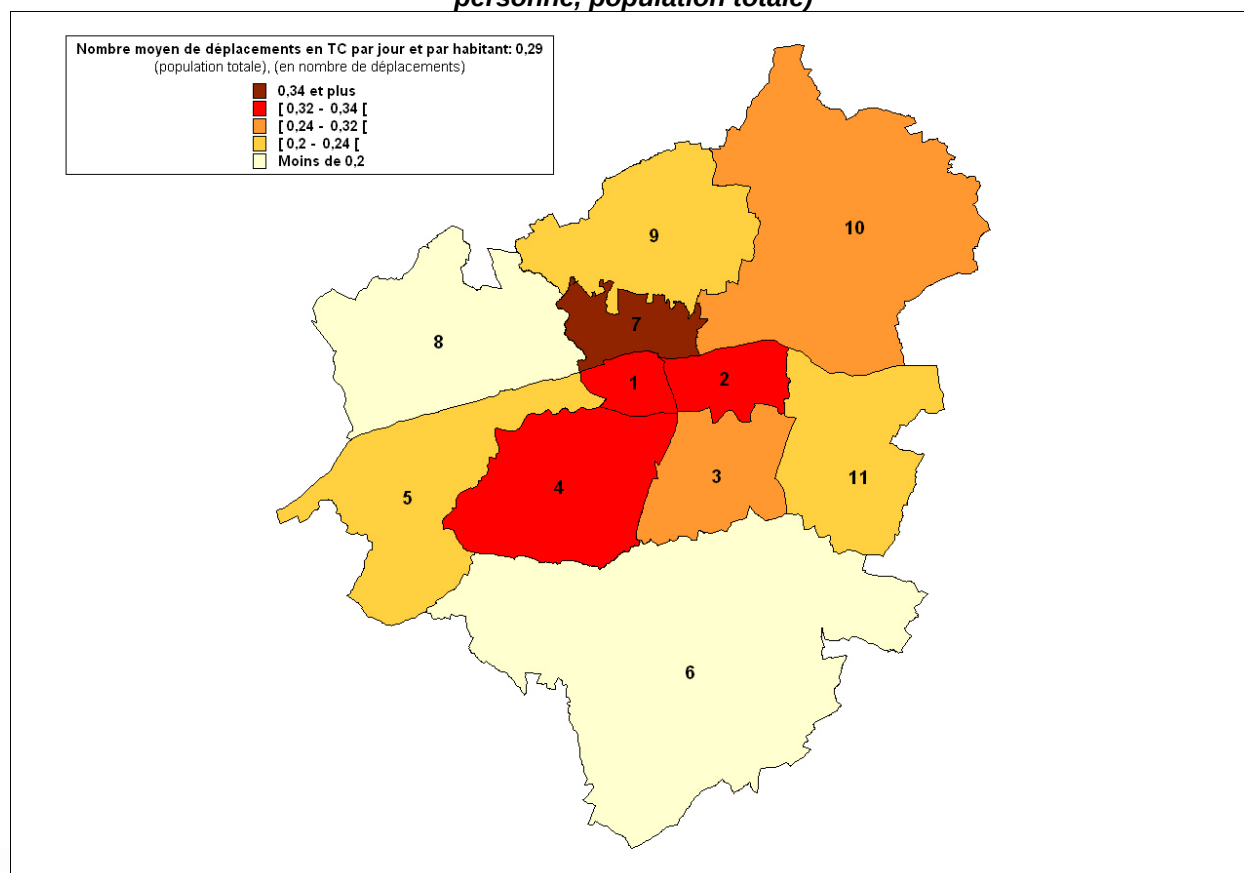
6.4 MOBILITE EN TRANSPORTS COLLECTIFS PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



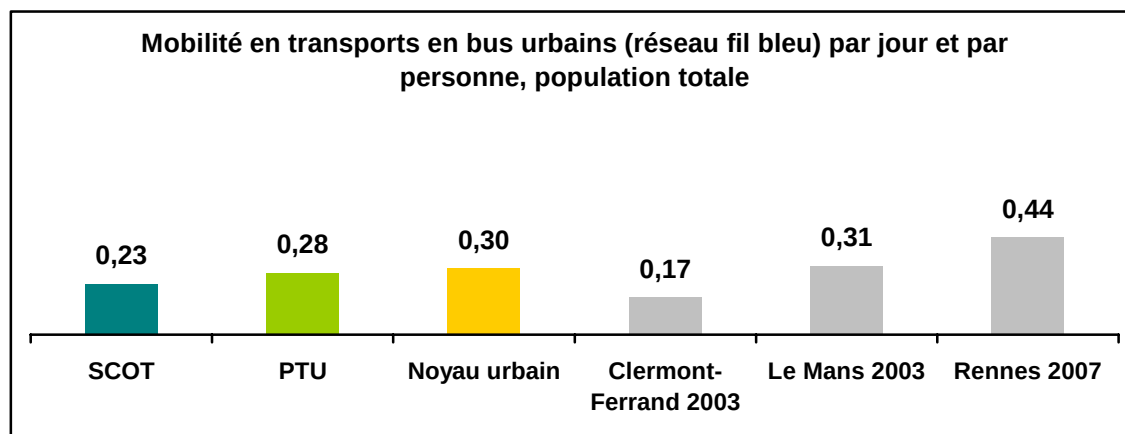
La mobilité en transports en commun se situe à un niveau plutôt faible : **0,29**. Elle est cependant légèrement supérieure à celle observée en 2003 pour Clermont-Ferrand mais bien plus faible que celle observée au Mans en 2003 et surtout à Rennes en 2007. A noter que la mobilité en TC des résidents du PTU et du noyau urbain est plus élevée et tend à se rapprocher de celle observée au Mans.

Elle enregistre son niveau le plus faible dans les secteurs 6 et 8 où elle oscille autour de 0,17. Elle se situe à un niveau supérieur dans les communes du noyau urbain et notamment dans le secteur 7 où elle atteint les 0,35.

Carte 17 : Mobilité en transports en commun (nombre de déplacements en TC par jour et par personne, population totale)



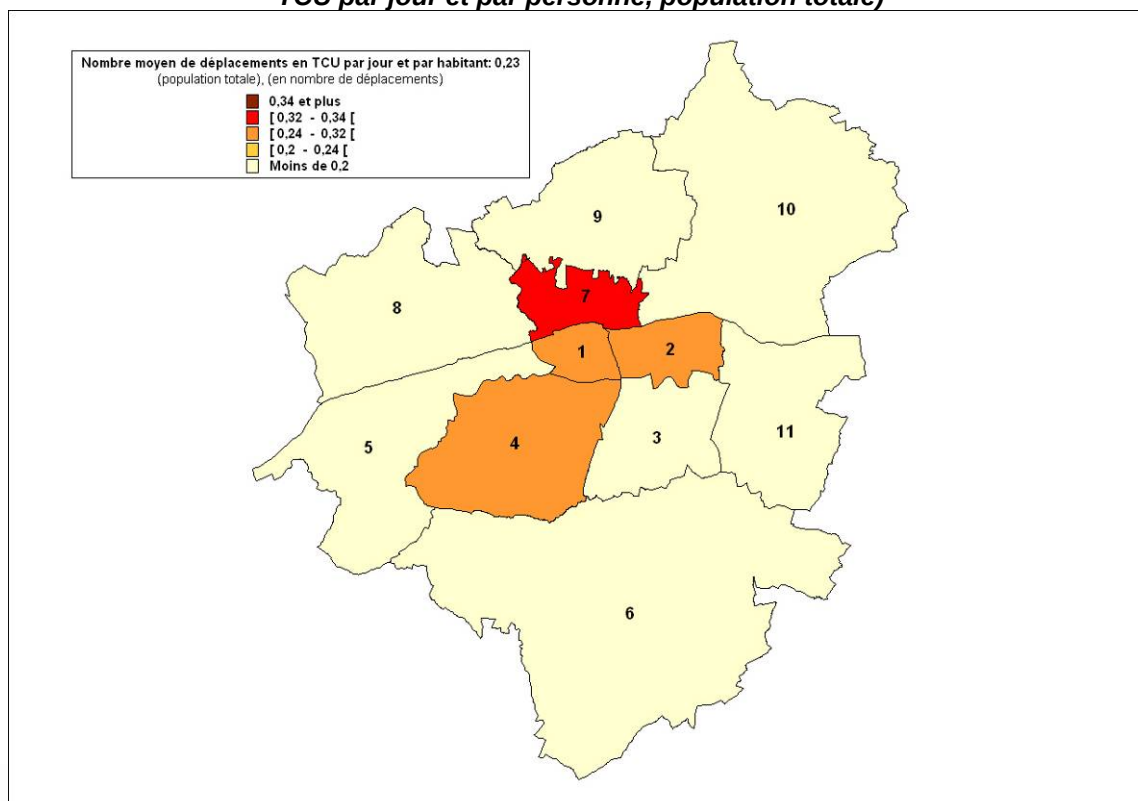
6.5 MOBILITE EN BUS URBAINS (RESEAU FIL BLEU) PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



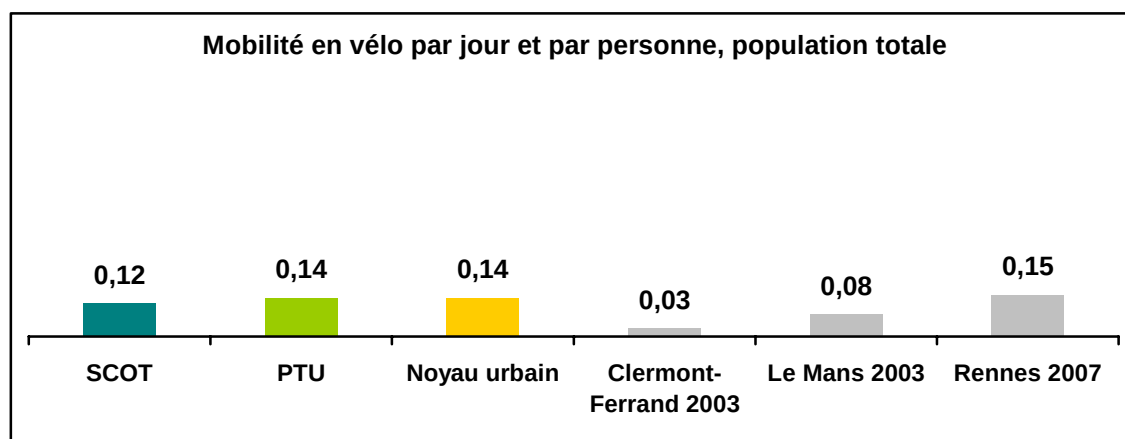
La mobilité en bus urbains Fil Bleu se situe à un niveau inférieur à celle observée dans les agglomérations de taille équivalente exceptée l'agglomération de Clermont-Ferrand où la mobilité en TCU est significativement plus faible. Notons que dans ces agglomérations, seule Rennes dispose d'une ligne TCSP de type métro VAL au moment de l'EMD. Logiquement, cette mobilité augmente pour les habitants du PTU et surtout pour les habitants du noyau urbain où elle atteint un niveau comparable à celui observé au Mans en 2003.

Par secteur, on peut constater que la mobilité en bus urbains est la plus forte dans les secteurs appartenant au noyau urbain. Elle dépasse 0,3 dans les deux secteurs centraux 1 (0,3) et 7 (0,33). Elle est en revanche très faible dans les secteurs périurbains 5 (0,07), 11 (0,03) et 6 (0,01).

Carte 18 : Mobilité en transports collectifs urbains (Fil Bleu) (nombre de déplacements en TCU par jour et par personne, population totale)



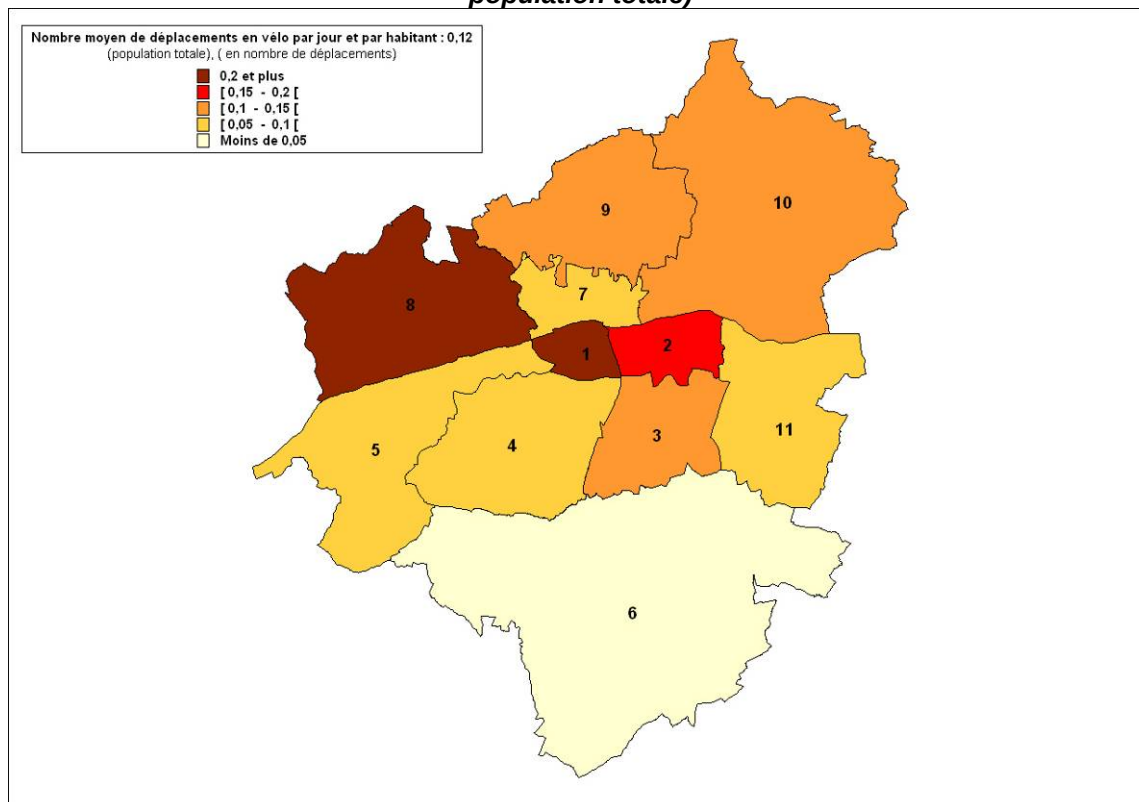
6.6 MOBILITE EN VELO PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



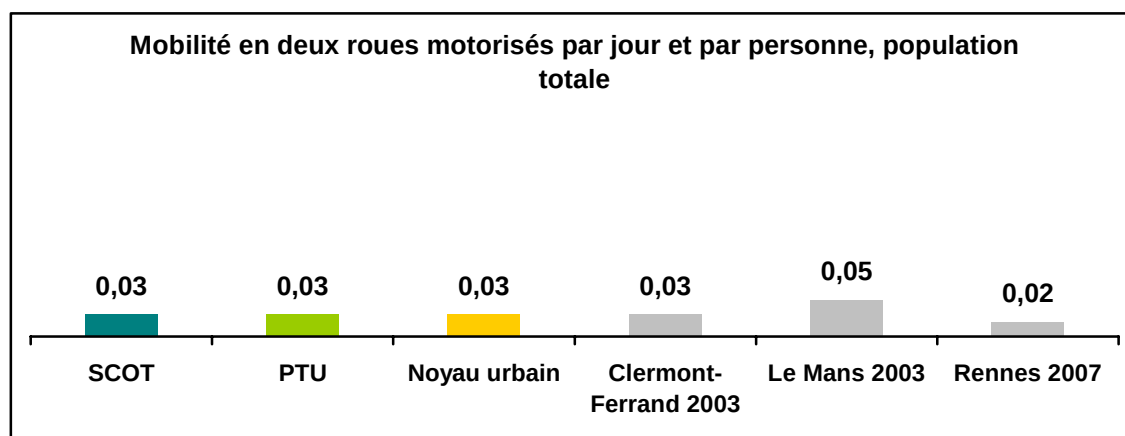
En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour **0,12 déplacement en vélo**. Cette mobilité est supérieure à celle observée pour Clermont-Ferrand et Le Mans en 2003 mais inférieure à celle observée sur Rennes en 2007. La mobilité est légèrement supérieure pour les résidents du PTU et du noyau urbain.

La situation de la mobilité en vélo est particulièrement contrastée par secteur. Alors qu'elle culmine à 0,22 dans le secteur 8 et 0,20 dans le secteur 1, elle atteint à peine 0,03 dans le secteur 6.

Carte 19 : Mobilité en vélo (nombre de déplacements en vélo par jour et par personne, population totale)



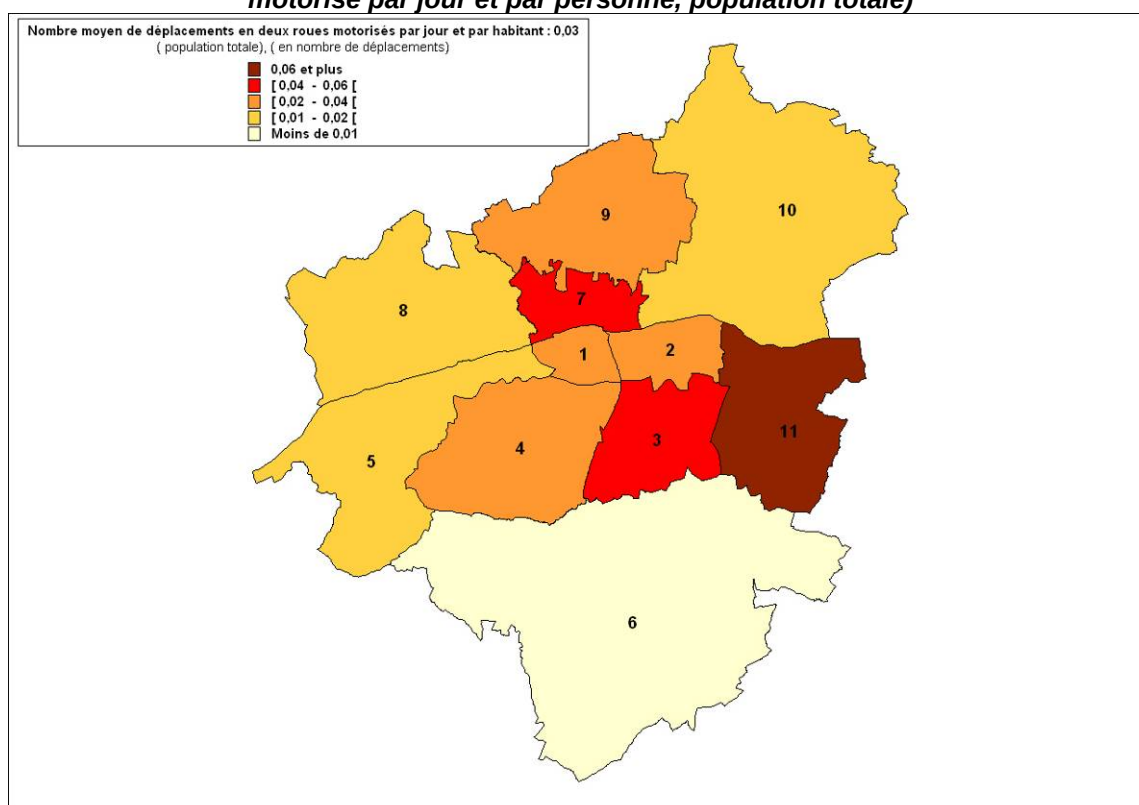
6.7 MOBILITE EN DEUX-ROUES MOTORISES PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



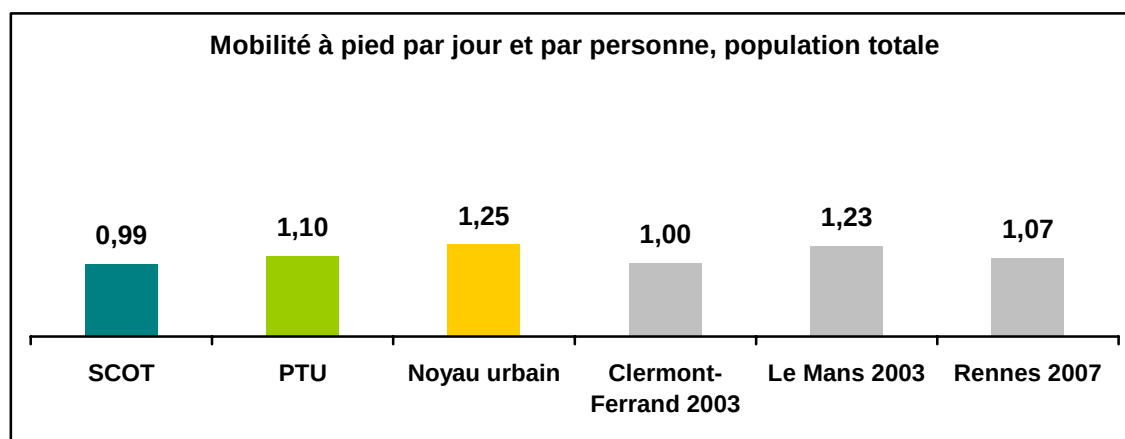
En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour **0,03 déplacement en deux-roues motorisés** (0,013 en deux-roues de cylindrée supérieure à 50 cm³ et 0,018 en deux-roues de cylindrée inférieure à 50 cm³). Cette mobilité se situe dans la moyenne de celles observées dans les agglomérations de taille comparable.

La mobilité en deux roues motorisés est la plus faible dans le quartier 6 (0,01). Elle est la plus élevée dans le secteur 11 où elle atteint 0,08.

Carte 20 : Mobilité en deux roues motorisé (nombre de déplacements en deux roues motorisé par jour et par personne, population totale)



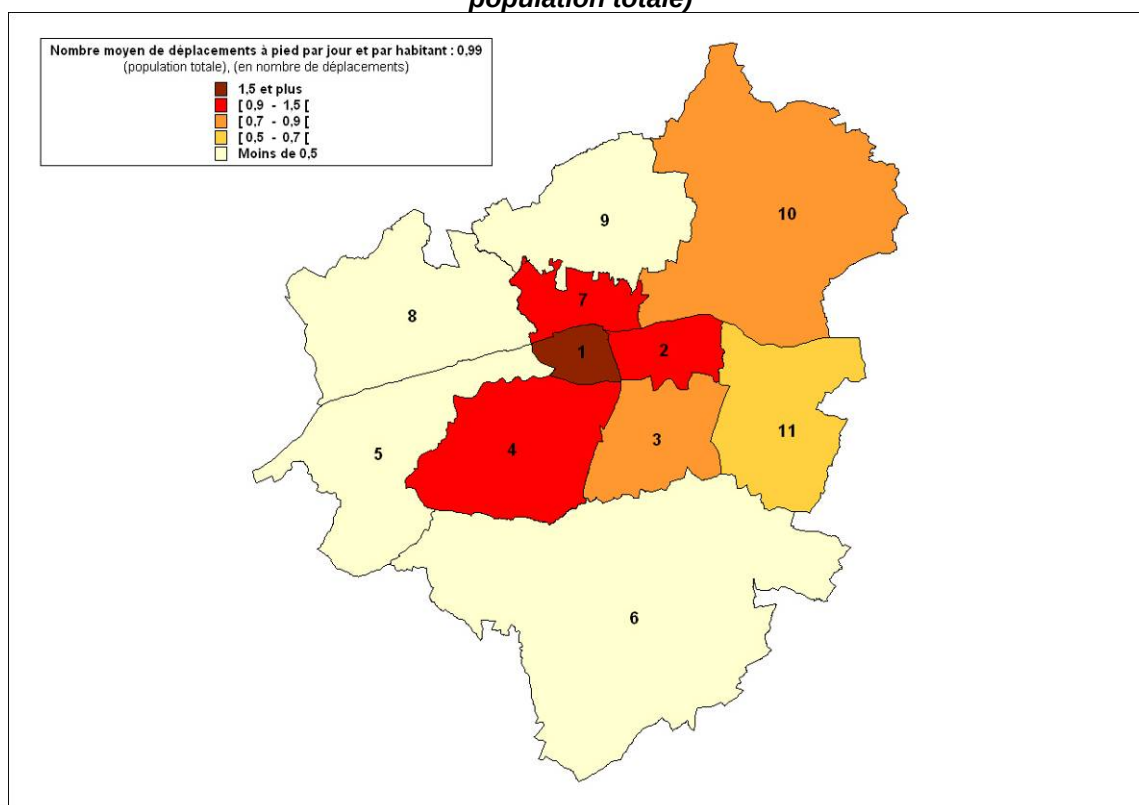
6.8 MOBILITE A PIED PAR JOUR ET PAR HABITANT (MOINS DE 5 ANS COMPRIS)



En moyenne, chaque habitant effectue **chaque jour 0,99 déplacement à pied**. Ce chiffre est équivalent à celui observé sur Clermont-Ferrand mais inférieur à ceux observés sur les autres agglomérations de taille similaire. Elle passe à 1,10 pour les résidents du PTU et à 1,25 pour les résidents du noyau urbain.

La mobilité à pied fluctue fortement selon les secteurs : elle est très élevée dans le secteur central (1,72) où son niveau dépasse même celui de la voiture (pour rappel 1,41) ainsi que dans le secteur 2 (1,03). A contrario, elle atteint son niveau minimal dans les secteurs périphériques 5 (0,36), 6 (0,42), 8 (0,37) et 9 (0,37).

Carte 21 : Mobilité à pied (nombre de déplacements à pied par jour et par personne, population totale)



6.9 MOBILITE SELON LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

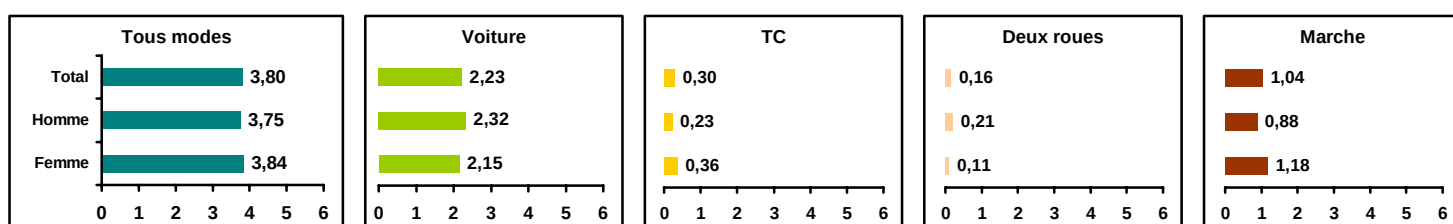
NOTA : Les chiffres présentés ici sont rapportés à la population de 5 ans et plus.

La mobilité moyenne par jour des personnes de 5 ans et plus est donc de 3,80 déplacements par habitant et par jour (contre 3,59 sur l'ensemble de la population, moins de 5 ans inclus) dont 2,23 en voiture, 0,30 en transports collectifs (dont 0,25 en bus urbains), 0,16 en deux roues (0,13 en vélo et 0,03 en deux-roues motorisés), 1,04 à pied et 0,06 à l'aide d'un autre mode.

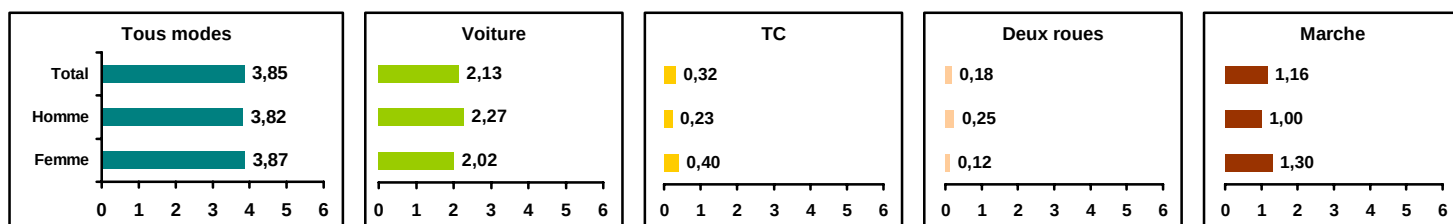
Cette mobilité est donc supérieure aux résultats exposés dans les paragraphes précédents puisqu'elle s'applique aux seules personnes interrogées (les personnes âgées de 5 ans et plus).

■ La mobilité varie selon le sexe de la personne :

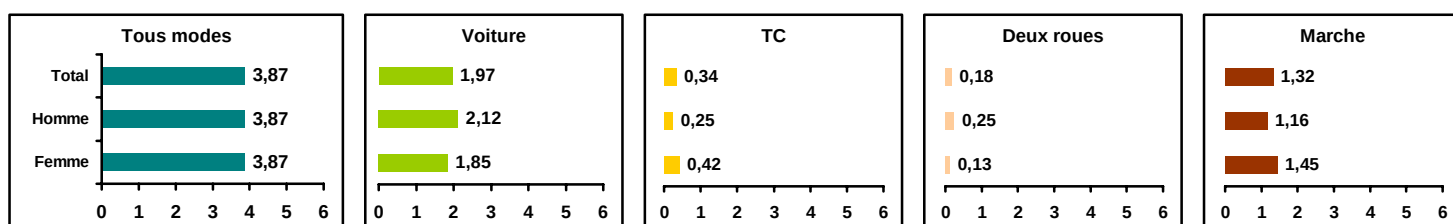
■ Ensemble du SCOT



■ Périmètre des transports urbains



■ Noyau urbain

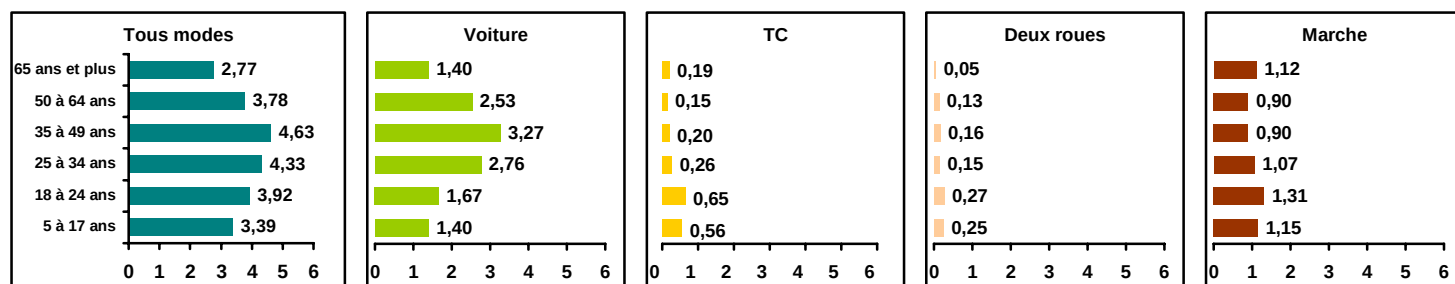


Sur le périmètre du SCOT, les femmes se déplacent plus que les hommes. L'écart de mobilité entre hommes et femmes se réduit sur le périmètre des transports urbains et est quasiment nul en ce qui concerne les résidents du noyau urbain.

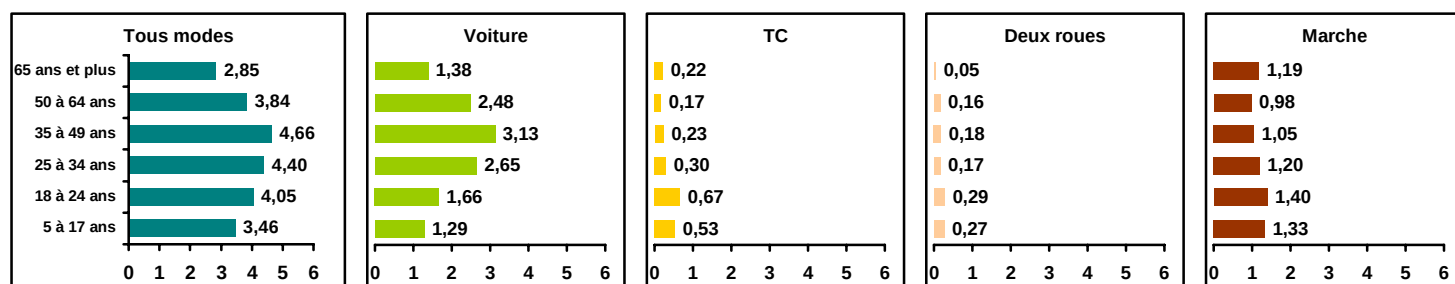
L'usage des différents modes est assez différent selon le sexe : les femmes se déplacent nettement plus à pied et en TC que les hommes qui ont davantage recours à la voiture et aux deux-roues. Ces différences sont observées quel que soit le périmètre étudié.

■ **La mobilité varie selon l'âge des personnes :**

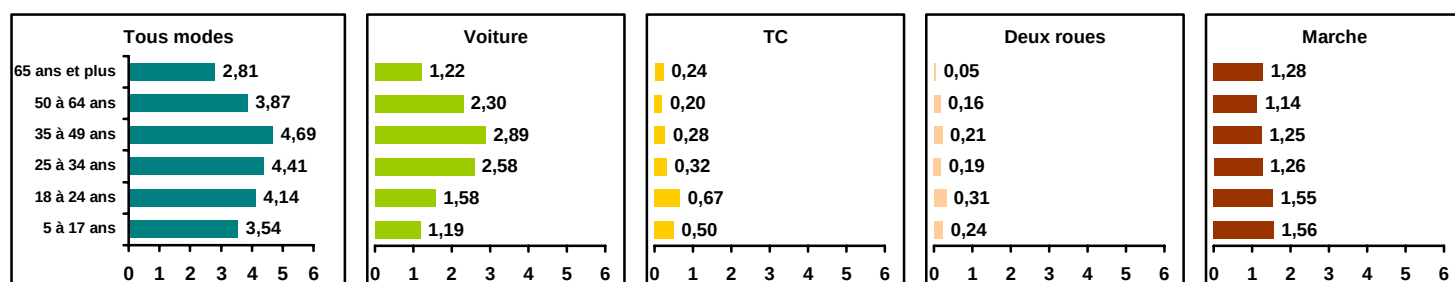
■ **Ensemble du SCOT**



■ **Périmètre des transports urbains**



■ **Noyau urbain**

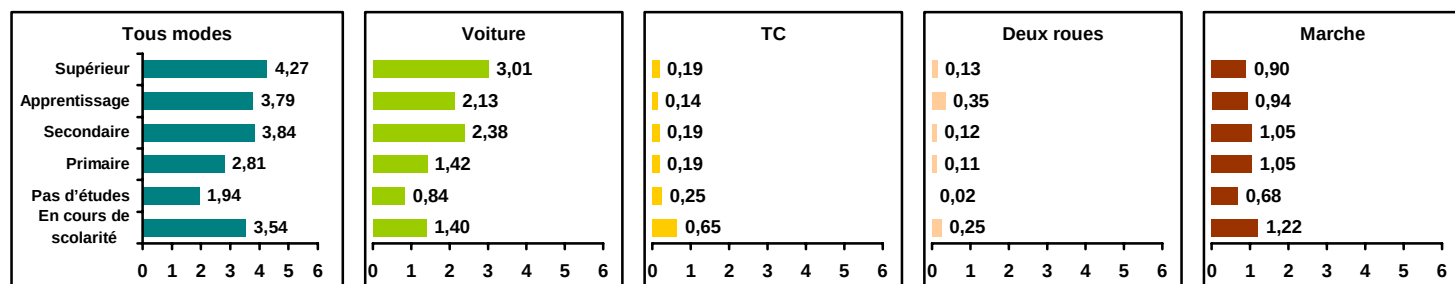


Comme partout, la mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit nettement à partir de 50 ans pour chuter fortement au-delà de 64 ans. Les jeunes de moins de 18 ans se déplacent un peu moins que la moyenne.

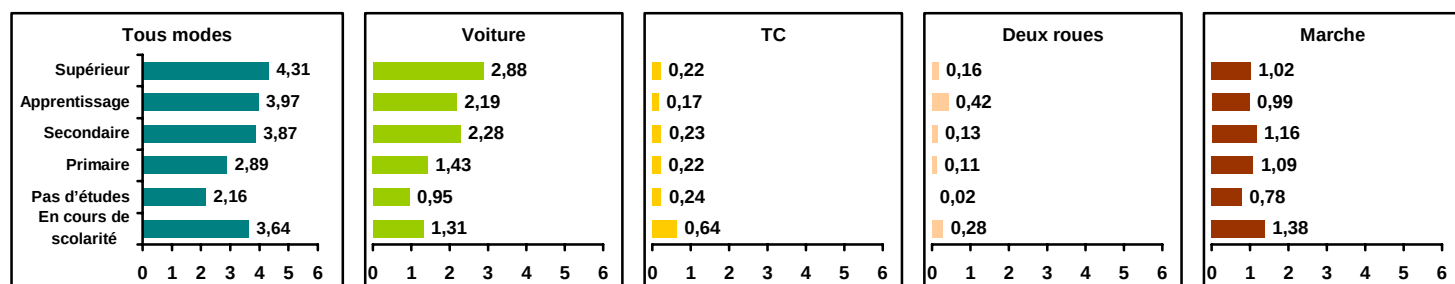
- Les jeunes âgés de 5 à 17 ans se déplacent principalement en voiture en tant que passager, mais ont recours aussi massivement à la marche. Ils utilisent plus les transports collectifs et les deux roues que la moyenne. A noter que ceux résidant dans le PTU ou dans le noyau urbain privilégient la marche à pied à l'utilisation de la voiture.
- Les jeunes âgés de 18 à 24 ans utilisent plus que la moyenne les transports collectifs. Ils ont d'ailleurs la plus forte mobilité observée en TC, quel que soit le périmètre. Ils utilisent également le plus les deux roues et la marche à pied. L'usage de la voiture reste réduit.
- Les personnes âgées de 25 à 64 ans se déplacent essentiellement en voiture (plus que la moyenne, et ce, quel que soit le périmètre) et un peu moins que la moyenne en TC.
- On observe la mobilité la plus faible auprès des plus de 64 ans. Ce constat est homogène sur l'ensemble du territoire. Les personnes les plus âgées ont recours plus que la moyenne à la marche, ce mode est le plus usité pour les résidents du noyau urbain.

■ **La mobilité croît avec le niveau d'études :**

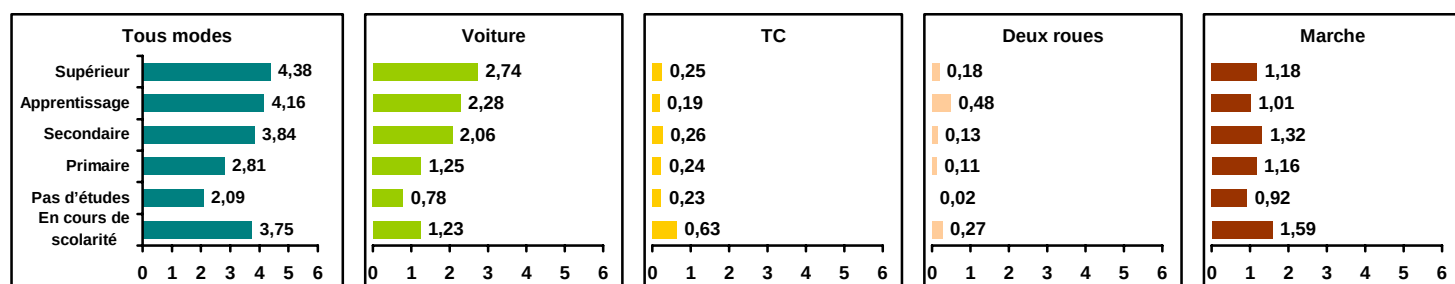
■ **Ensemble du SCOT**



■ **Périmètre des transports urbains**



■ **Noyau urbain**

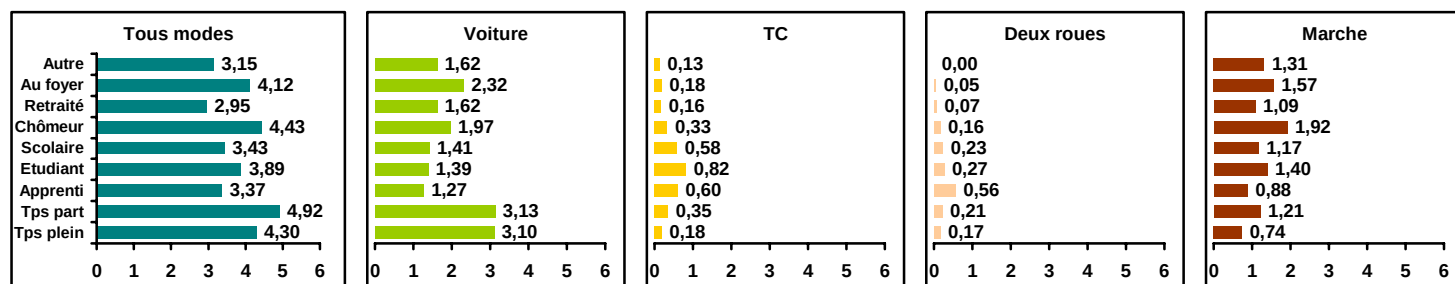


Comme on l'observe partout en France, la mobilité tous modes croît avec le niveau d'études. L'usage de la voiture est également fortement lié au niveau d'instruction : les personnes ayant suivi des études supérieures se déplacent plus de 3 fois plus en voiture que celles qui n'ont pas suivi d'études et plus de 2 fois plus que celles qui se sont arrêtées en primaire et ce, quel que soit le périmètre.

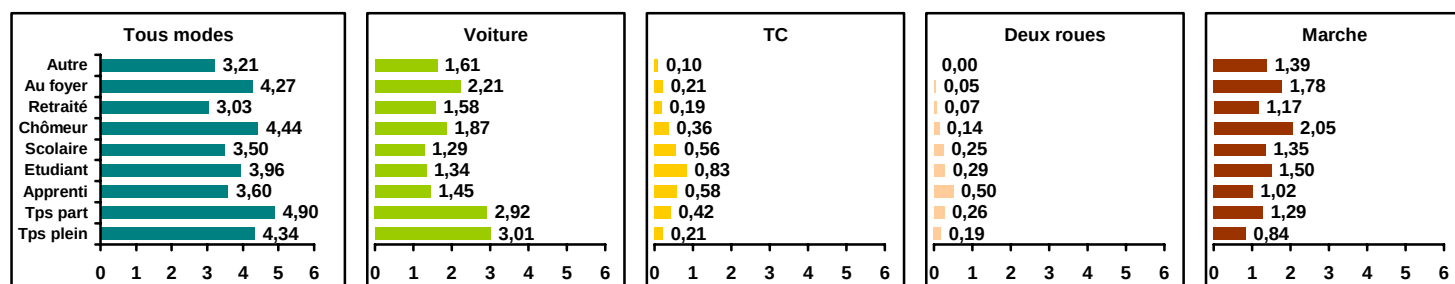
Les individus en cours de scolarité sont ceux qui se déplacent le plus en TC et en marche à pied.

■ La mobilité est très liée à l'occupation principale des personnes :

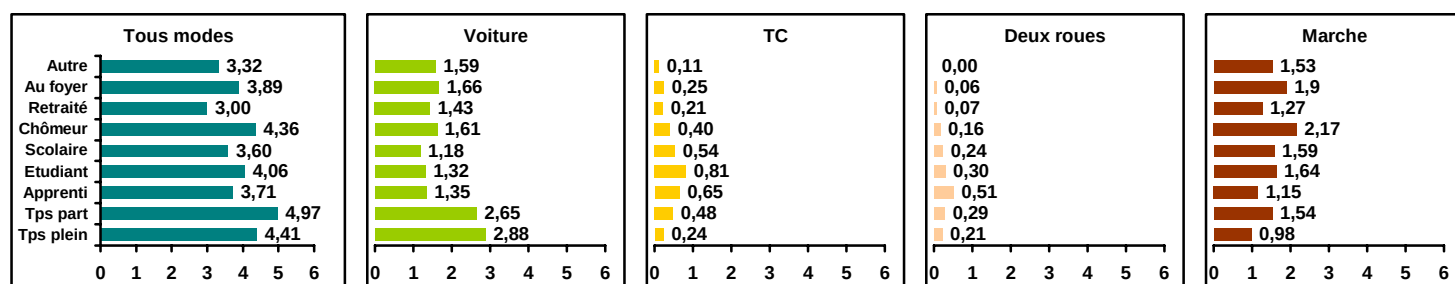
■ Ensemble du SCOT



■ Périmètre des transports urbains



■ Noyau urbain



La population la plus mobile est constituée par les actifs et plus particulièrement ceux travaillant à temps partiel. Ils se déplacent principalement en voiture. Les actifs à temps partiel se déplacent plus que la moyenne à pied et en TC contrairement aux actifs à temps plein.

Les étudiants sont un peu plus mobiles que la moyenne, quel que soit le périmètre. Ils se déplacent beaucoup à pied et en TC, très peu en voiture (leur mobilité à pied est même supérieure à celle observée en voiture). C'est d'ailleurs la catégorie de personnes qui utilise le plus les transports collectifs.

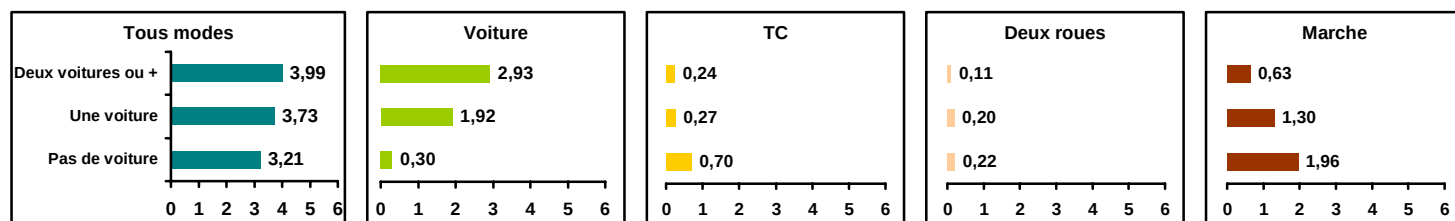
Les scolaires se déplacent moins que la moyenne. Ils se déplacent surtout en voiture mais également à pied et en transports collectifs. Ceux résidants dans le PTU et dans le noyau urbain ont d'ailleurs une mobilité à pied supérieure à celle observée en voiture.

La mobilité des demandeurs d'emploi est assez élevée, ils compensent leur faible mobilité en voiture par une très forte mobilité à pied. Ils utilisent également un peu plus que la moyenne les TC.

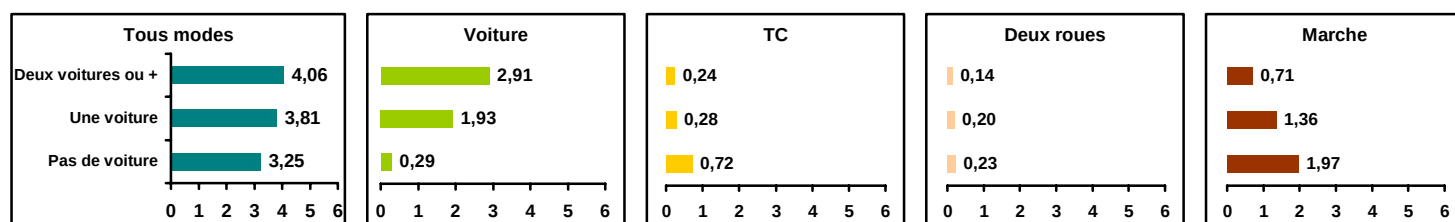
Les retraités sont la catégorie de population qui se déplace le moins alors que la mobilité des personnes au foyer est supérieure à la moyenne avec une forte part de déplacements à pied.

■ **La mobilité est croissante avec la motorisation du ménage :**

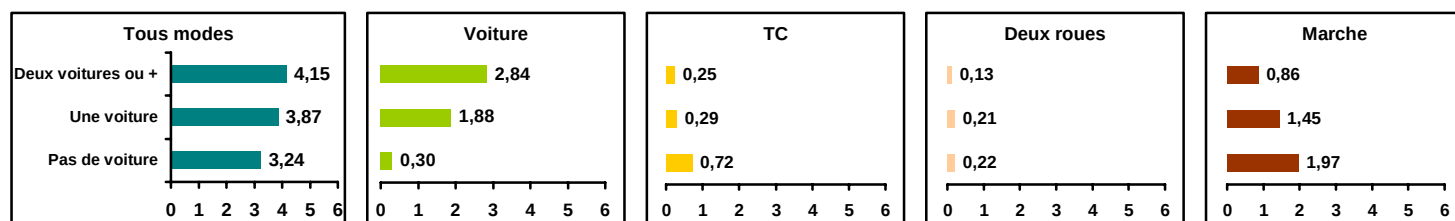
■ **Ensemble du SCOT**



■ **Périmètre des transports urbains**



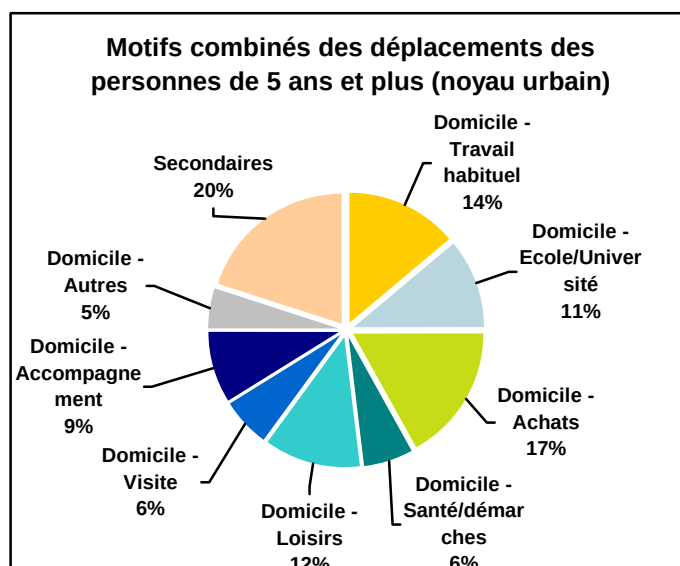
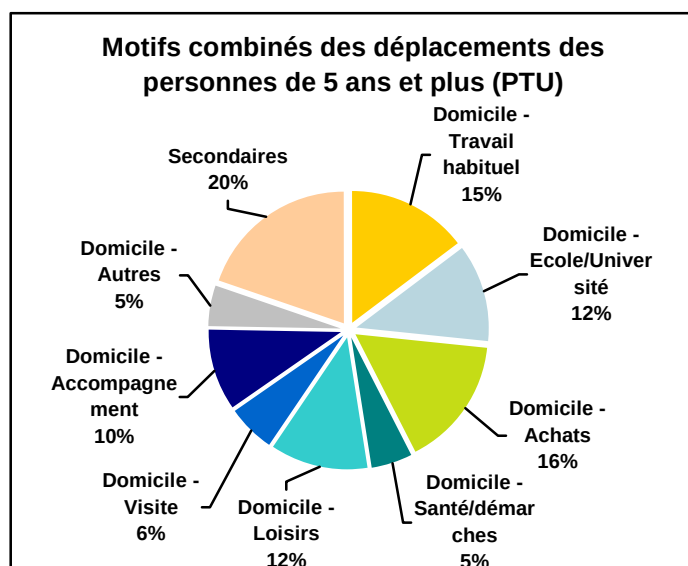
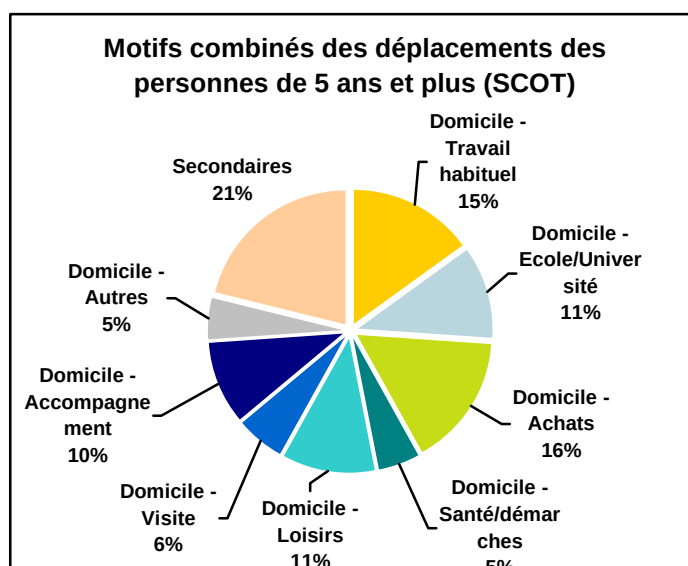
■ **Noyau urbain**



Les personnes appartenant à des ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures se déplacent sensiblement plus que les autres. La mobilité en voiture est clairement liée au nombre de voitures à disposition du ménage. En revanche, l'usage des autres modes décroît avec la motorisation et ce, quel que soit le périmètre étudié.

6.10 LES MOTIFS COMBINES DE DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

Nota : il s'agit des combinaisons du motif origine et du motif destination.



Les déplacements réalisés par les résidents du SCOT répondent massivement :

- à la satisfaction de besoins obligés : plus du quart des déplacements se répartissent en domicile-travail (15%) et domicile-études (11%),
- à des motifs « affaires personnelles » avec les motifs domicile-achats (16%) et domicile-santé/démarches (5%),
- à des motifs personnels consacrés à du domicile-loisirs (11%) et visites à de la famille ou des amis (6%),
- à des besoins d'accompagnement de tierces personnes (10%).

▪ Les déplacements secondaires

Les déplacements secondaires (il s'agit de tous les déplacements n'ayant aucune extrémité reliée au domicile comme par exemple un déplacement partant du travail habituel pour se rendre sur un lieu d'achats) représentent **21%** des déplacements de l'ensemble des résidents du territoire d'enquête, ce qui est assez élevé et traduit la présence de déplacements en chaîne (une chaîne de déplacements est une succession de déplacements réalisés par une même personne sur un jour donné et sans retour au domicile).

▪ Les principales combinaisons recensées

Parmi les 21% de déplacements secondaires recensés, les combinaisons les plus fréquemment observées concernent les déplacements liés au travail habituel : travail habituel-accompagnement (1,9%), travail habituel-loisirs (1,6%), travail habituel-achats (1,5%) et travail habituel-autre (1,4%).

Les déplacements secondaires liés aux achats sont également importants : achat-achats (1,8%), achats-santé/démarches (1,2%) et achats-accompagnement (1%).

Les autres combinaisons recensées représentent chacune moins de 1% des déplacements. Au total, elles représentent 10,5% des déplacements.

▪ Les motifs les plus fréquents

Logiquement, le travail habituel est un motif que l'on retrouve fréquemment à une des extrémités des déplacements secondaires. Au total, 7% des déplacements détiennent à une de leur extrémité le motif travail (hors déplacements liés au domicile).

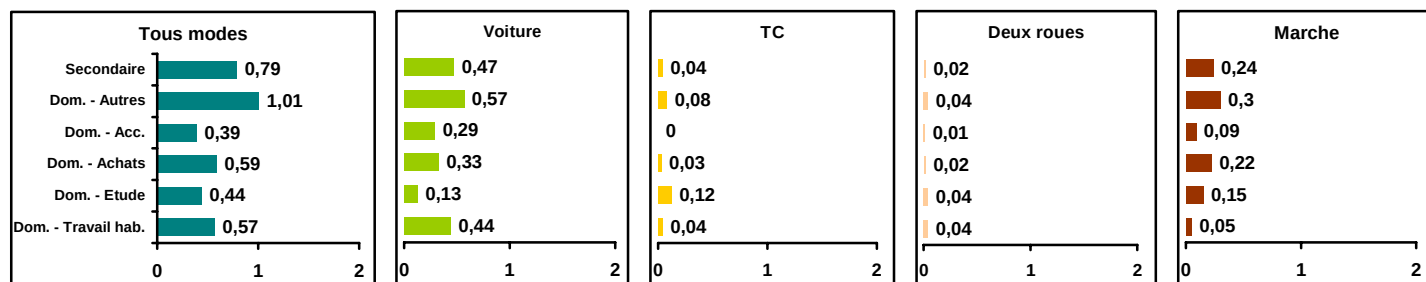
Les déplacements secondaires ayant une extrémité reliée au motif « achats » sont également importants. Comme pour le travail, ils représentent au total 7% des déplacements.

A noter que les déplacements secondaires ayant une extrémité reliée au motif « loisirs » représentent 5% des déplacements, pourcentage également observé pour les déplacements secondaires ayant une extrémité lié au motif « accompagnement ». Ceux liés aux autres motifs représentent 4%, ceux liés au motif « santé/démarches » 3%, ceux liés au motif « visite » 3% et ceux liés au motif « école/université » 2%.

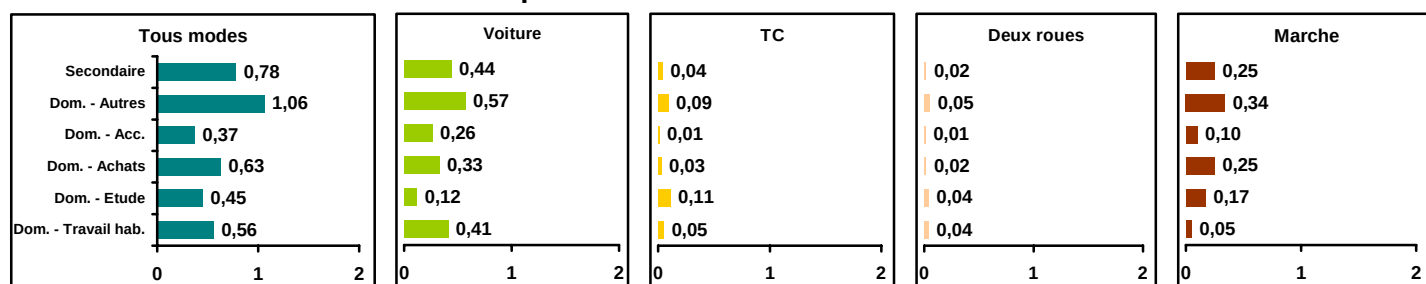
La distribution des motifs de déplacements reste sensiblement la même pour les individus résidant dans le PTU et ceux résidant dans le noyau urbain.

NOTA : Les graphiques ci-dessous présentent les mobilités par motif et par mode, mobilités ramenées à la population des 5 ans et plus.

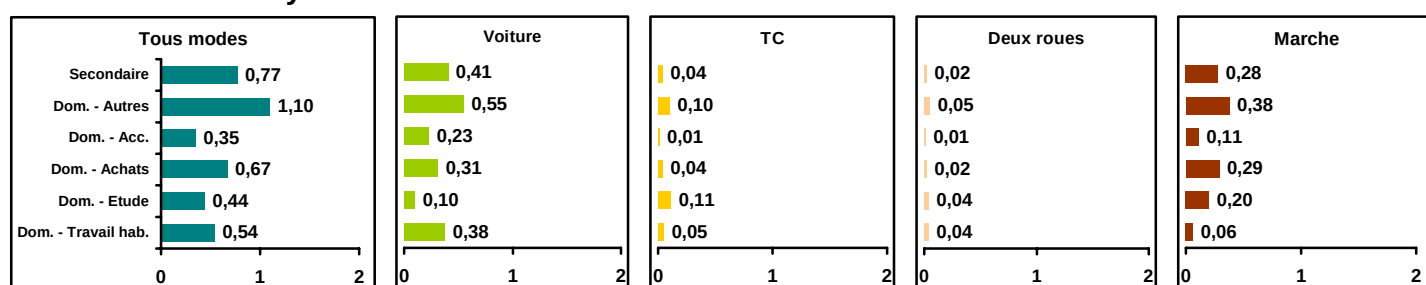
■ Ensemble du SCOT



■ Périmètre des transports urbains



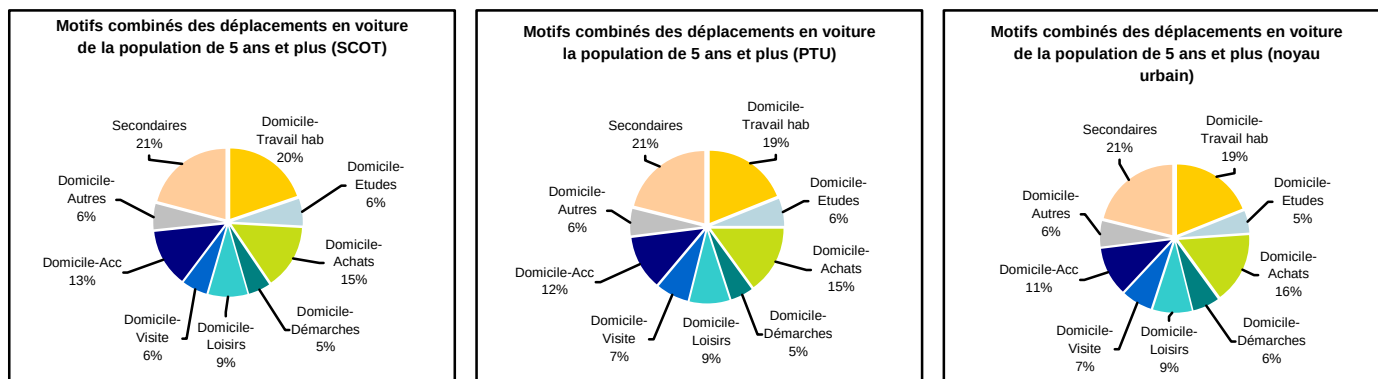
■ Noyau urbain



- Les déplacements domicile-travail de l'ensemble de la population des 5 ans et plus s'effectuent surtout en voiture (76% contre 59% pour l'ensemble des motifs). C'est d'ailleurs le type de déplacement qui utilise le plus la voiture avec l'accompagnement. A noter que cette part diminue pour les résidents du PTU (74%) et du noyau urbain (70%). La part du transport collectif (8%) se situe dans la moyenne; la marche est peu présente quel que soit le périmètre tout comme le deux-roues qui est toutefois légèrement plus utilisé que pour l'ensemble des motifs.
- Les déplacements domicile-études s'effectuent surtout à pied (35%, cette part montant même à 44% pour les résidents du noyau urbain) mais aussi en voiture (29%, 26% pour le PTU et 23% pour le noyau urbain) et en transports collectifs (27%). C'est d'ailleurs le motif qui engendre le plus de déplacements en TC.
- Les déplacements domicile-achats sont essentiellement réalisés en voiture et en marche à pied (55% et 37% pour l'ensemble de l'aire d'enquête). La part de cette dernière est d'ailleurs comparable à celle de la voiture pour les résidents du noyau urbain (47% pour la voiture, 44% pour la marche). C'est le motif qui engendre le plus de déplacements à pied.
- L'accompagnement de et vers le domicile s'effectue majoritairement en voiture quel que soit le périmètre; la marche à pied est également utilisée avec de nouveau, une part plus importante dans les déplacements des résidents du noyau urbain.
- Les déplacements domicile-autre se partagent entre la voiture (57%) et la marche à pied (30%) tout comme les déplacements secondaires (59% pour la voiture, 30% pour la marche). Là encore, la part de la marche à pied augmente pour les résidents du noyau urbain.

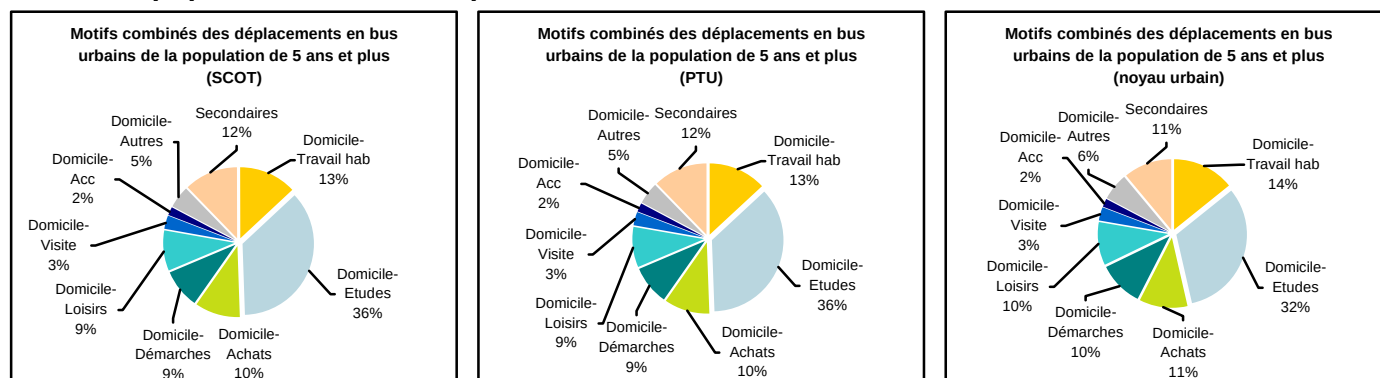
6.11 LES MOTIFS COMBINÉS DE DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS SELON LE MODE

■ Les motifs combinés de déplacements en voiture de la population de 5 ans et plus



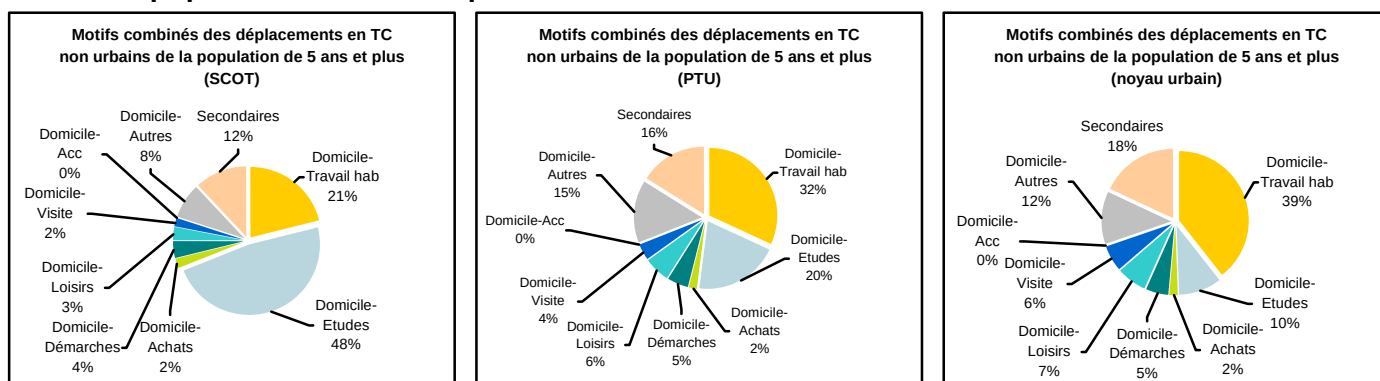
Par rapport à la moyenne tous modes, les déplacements réalisés en voiture par l'ensemble de la population sont un peu plus effectués pour les motifs domicile-travail et domicile-accompagnement. A noter la faible part des déplacements domicile-études réalisés en voiture.

■ Les motifs combinés de déplacements sur le réseau urbain (bus fil bleu) de la population de 5 ans et plus



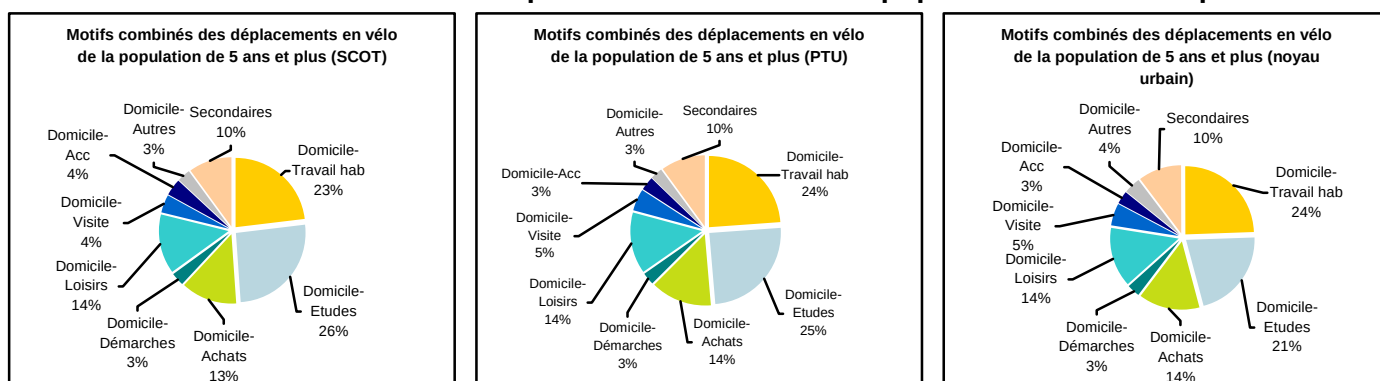
Le réseau urbain est utilisé principalement pour les déplacements domicile-études : 36%. La part des déplacements domicile-travail est proche de celle observée en moyenne, tous modes confondus (13%). La part des déplacements pour motifs santé, démarches est également plus élevée que la moyenne de tous les modes (9% contre 5%). Inversement, on constate que les déplacements secondaires sont représentés plus faiblement dans les déplacements effectués en transports collectifs urbains, traduisant ainsi la présence minorée de déplacements indirects, non rattachés au domicile.

■ Les motifs combinés de déplacements en transports collectifs non urbains de la population de 5 ans et plus



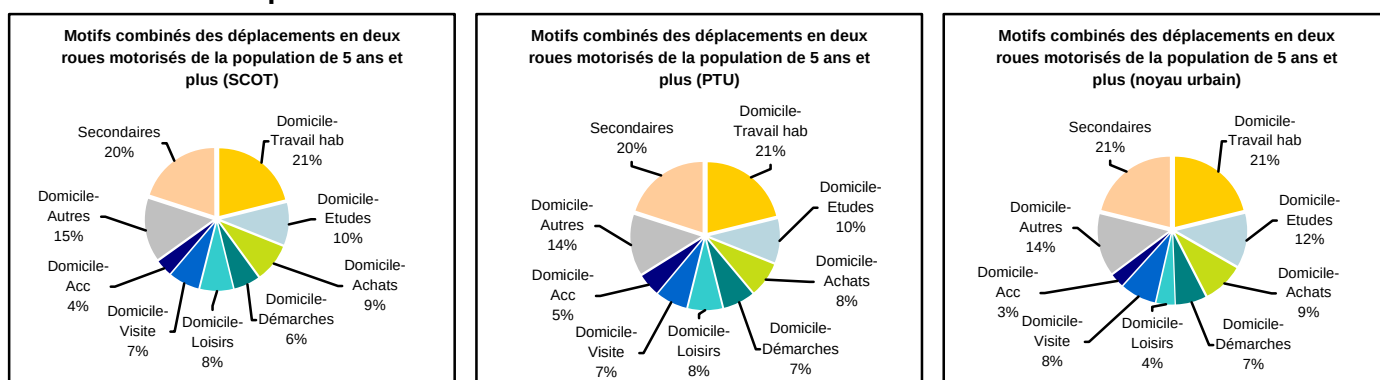
Le réseau de TC non urbains est également utilisé principalement par les habitants du SCOT pour les déplacements domicile-études : 48% contre 11% sur l'ensemble des modes. A noter de fortes disparités observées entre les résidents du PTU et du noyau urbain. Ces derniers ont plutôt tendance à utiliser le réseau de TC non urbains pour les déplacements domicile-travail (on peut supposer que ce résultat est lié à la proximité des gares de Tours et SPDC).

■ Les motifs combinés de déplacements en vélo de la population de 5 ans et plus



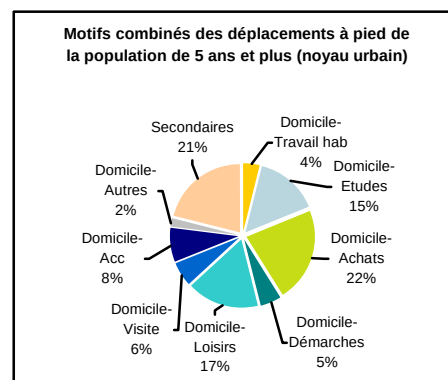
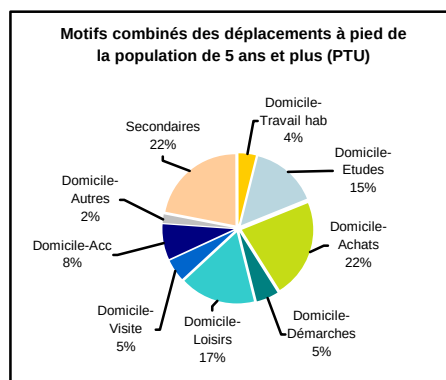
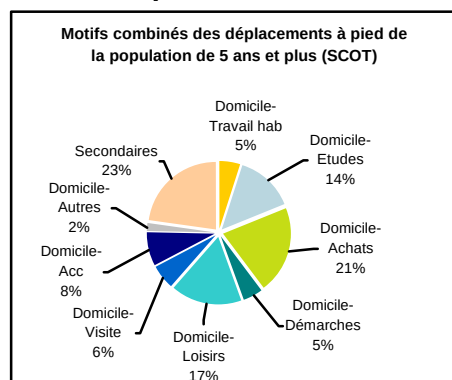
Par rapport à la moyenne tous modes, les déplacements réalisés en vélo par l'ensemble de la population sont plus effectués pour les motifs domicile-travail (+ 8 points), domicile-études (+15 points) et domicile-loisirs (+3 points).

■ Les motifs combinés de déplacements en deux roues motorisés de la population de 5 ans et plus



Les deux roues motorisés sont plus utilisés que la moyenne par les habitants de l'agglomération pour les déplacements domicile-travail (+ 6 points) mais surtout pour les déplacements domicile-autres (+ 10 points par rapport à la moyenne du SCOT).

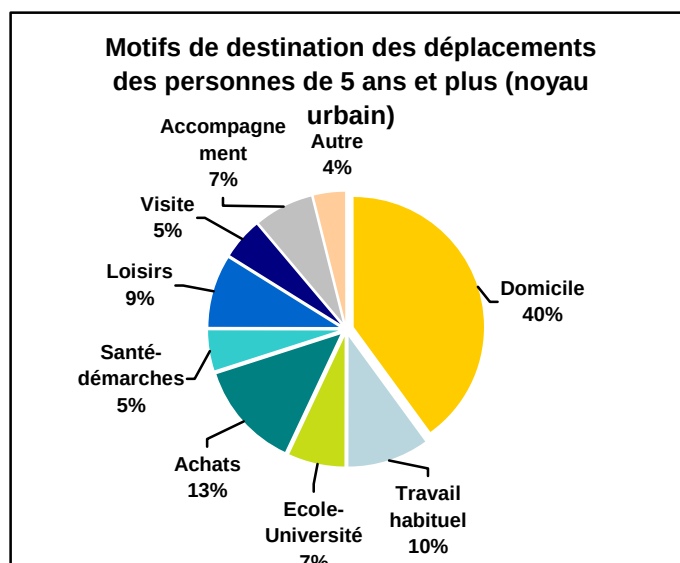
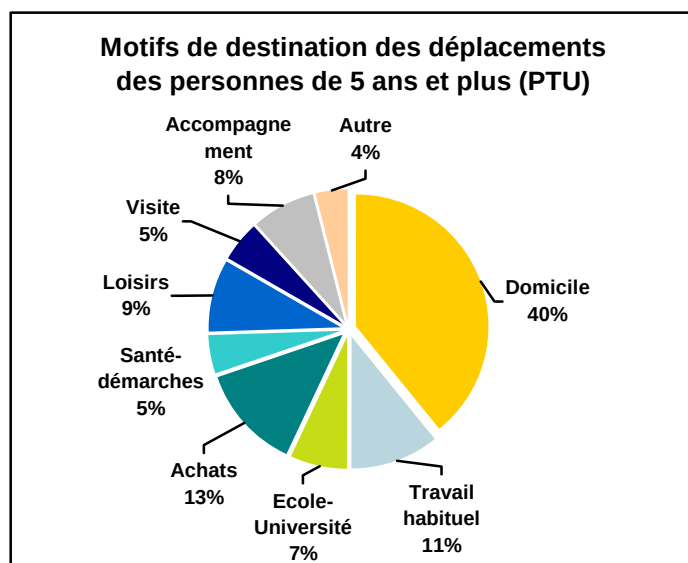
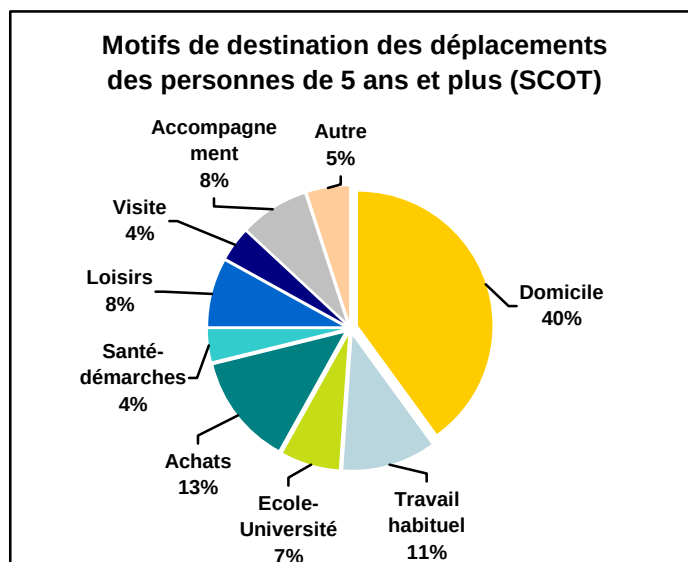
■ **Les motifs combinés de déplacements en marche à pied de la population de 5 ans et plus**



Peu de déplacements réalisés en marche à pied sont effectués pour réaliser les liaisons domicile-travail. Ce sont essentiellement les déplacements domicile-achats et domicile-loisirs qui sont réalisés à pied.

6.12 LES MOTIFS DE DESTINATION DES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

Nota : l'analyse ci-dessous concerne uniquement les motifs de destination de chacun des déplacements de la population de 5 ans et plus.



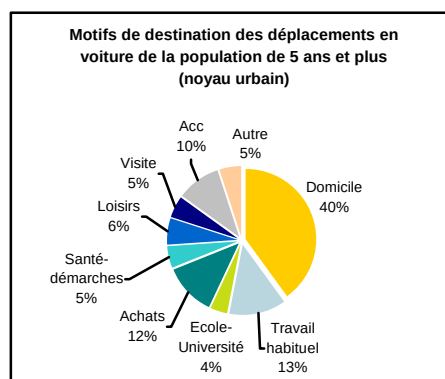
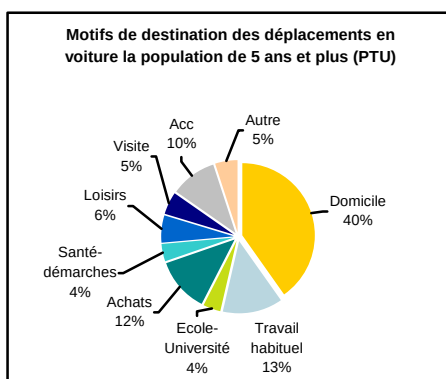
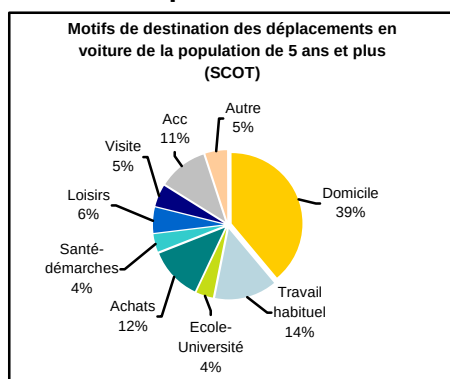
Les destinations des déplacements réalisés par les résidents du périmètre d'enquête répondent massivement :

- à des retours au domicile (40%),
- à la satisfaction de besoins obligés : 11% de déplacements à destination du travail habituel, 7% à destination d'un lieu d'études,
- à des motifs « affaires personnelles » avec les motifs achats (13%) et santé/démarches (5%),
- à des motifs personnels consacrés à des loisirs (9%) et visites à de la famille ou des amis (5%),
- à des besoins d'accompagnement de tierces personnes (8%),
- à d'autres motifs de déplacements (4%).

Ces résultats varient très peu selon le périmètre étudié.

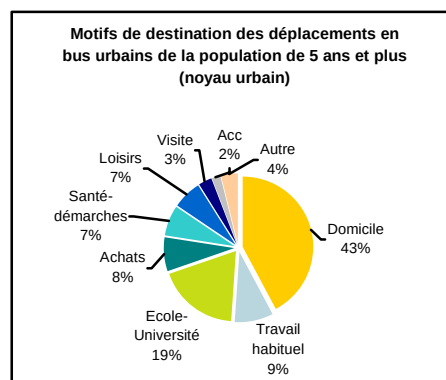
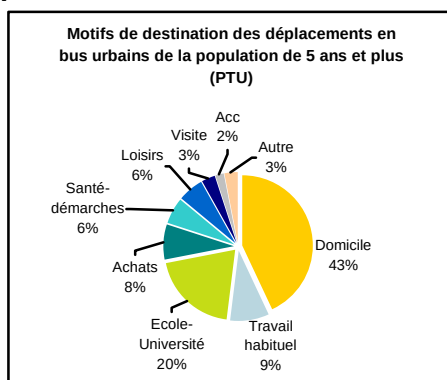
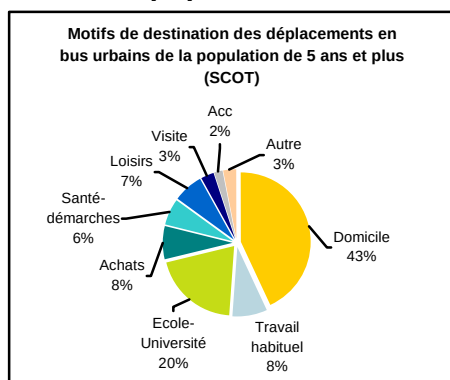
6.13 LES MOTIFS DE DESTINATION DES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS SELON LE MODE

■ Les motifs de destination des déplacements en voiture de la population de 5 ans et plus



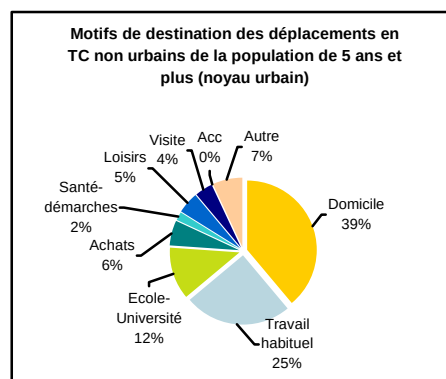
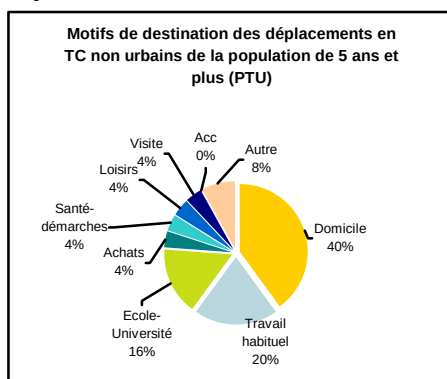
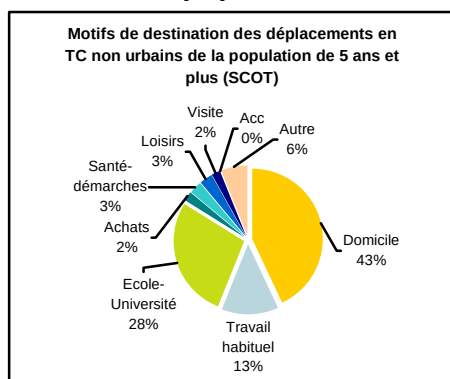
A l'instar des enseignements de l'analyse par motifs combinés, on observe que les déplacements réalisés en voiture par l'ensemble de la population sont un peu plus réalisés pour les motifs à la destination « travail » et « accompagnement » que l'ensemble des déplacements, tous modes confondus.

■ Les motifs de destination des déplacements sur le réseau urbain (bus fil bleu) de la population de 5 ans et plus



Par rapport à la moyenne tous modes, les déplacements réalisés en bus urbains sont plus effectués pour le motif à la destination « école/université » (20% contre 7% tous modes confondus). Le retour au domicile prend davantage d'ampleur du fait de l'importance moindre des déplacements indirects.

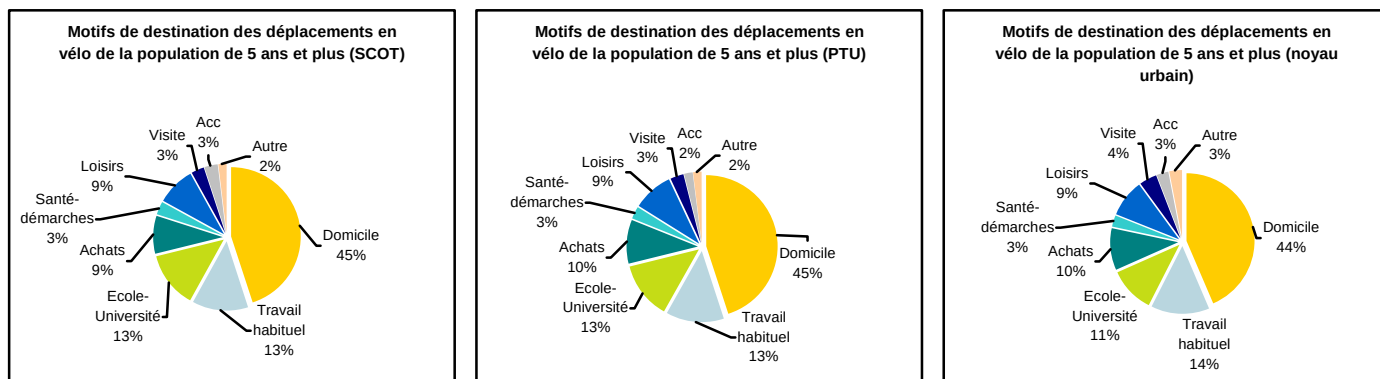
■ Les motifs de destination des déplacements en transports collectifs non urbains de la population de 5 ans et plus



Le réseau de TC non urbains est également utilisé principalement pour effectuer des déplacements à destination d'un lieu d'étude (28% contre 7% sur l'ensemble des modes). Comme observé sur les motifs combinés, il existe de fortes disparités entre les résidents du PTU et du noyau urbain. Ces derniers ont

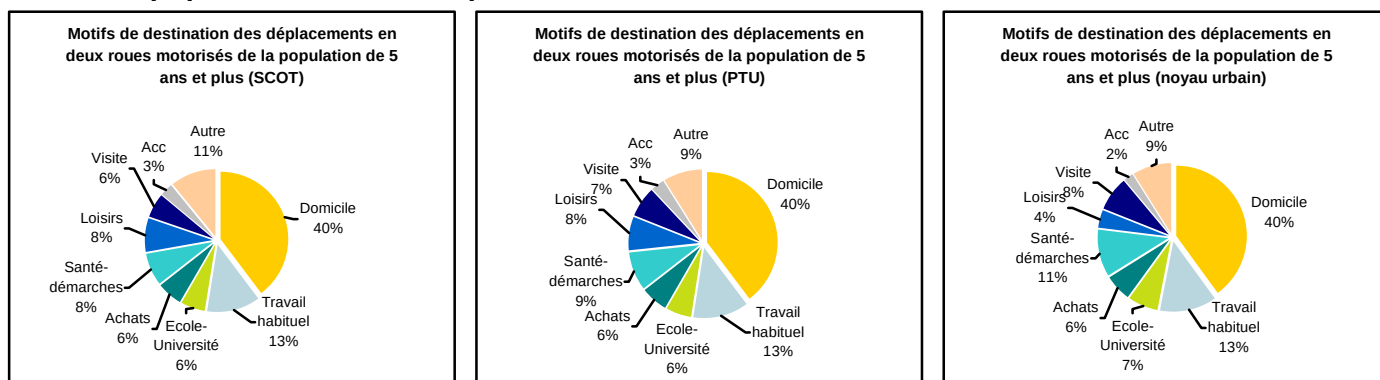
plutôt tendance à utiliser le réseau de TC non urbains pour les déplacements à destination du travail (on peut supposer que ce résultat est lié à la proximité des gares de Tours et SPDC).

■ Les motifs de destination des déplacements en vélo de la population de 5 ans et plus



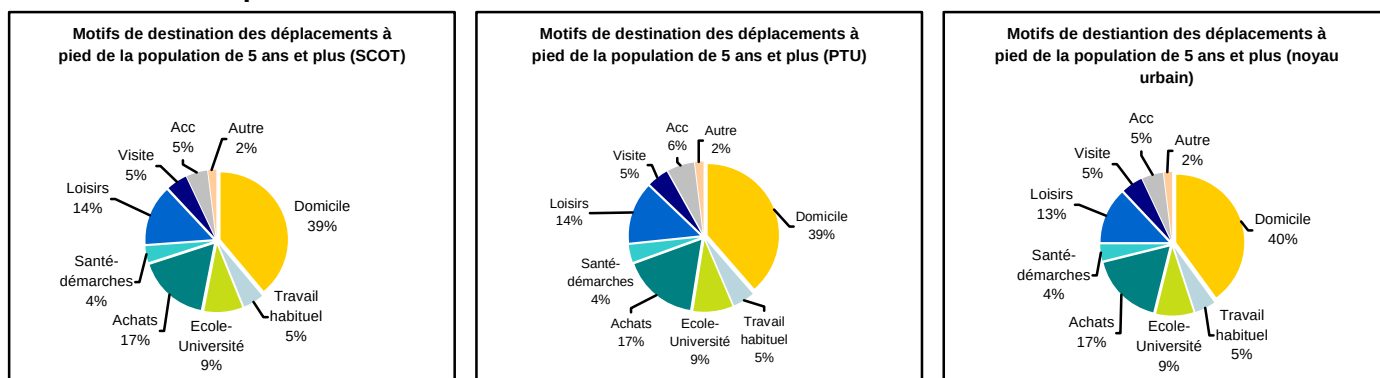
Par rapport à la moyenne tous modes, les déplacements réalisés en vélo par l'ensemble de la population sont plus effectués pour les retours au domicile (45% contre 40% tous modes confondus) ou les déplacements à destination du lieu d'études (13% contre 7% tous modes confondus).

■ Les motifs de destination des déplacements en deux roues motorisés de la population de 5 ans et plus



Les deux roues motorisés sont plus utilisés que la moyenne tous modes par les habitants de l'agglomération pour les déplacements à destination d'un lieu de démarches (8% contre 4%) mais surtout pour les déplacements à destination d'autres motifs (+ 6 points par rapport à la moyenne du SCOT).

■ Les motifs de destination des déplacements en marche à pied de la population de 5 ans et plus

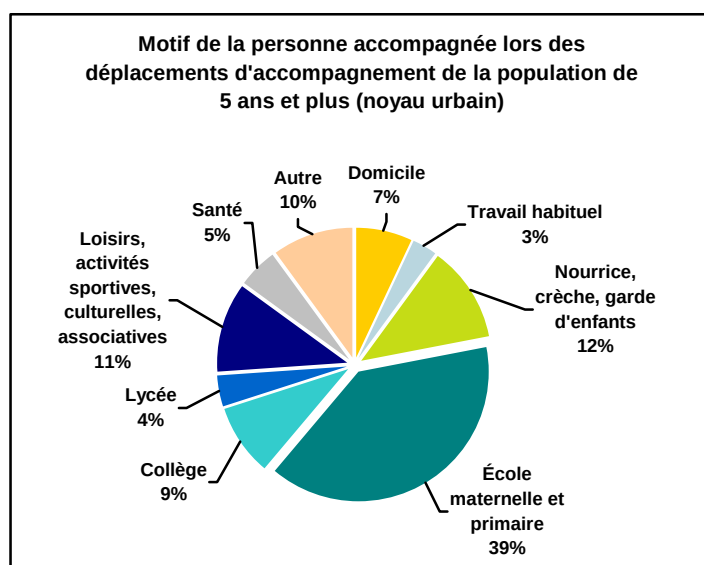
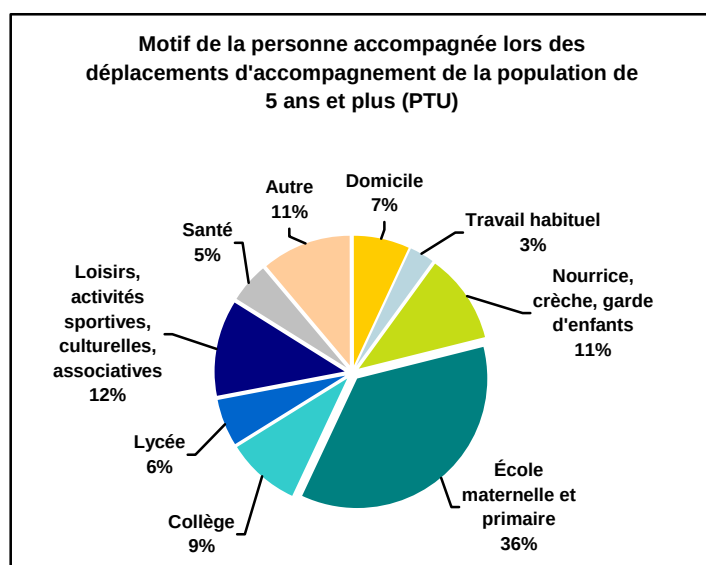
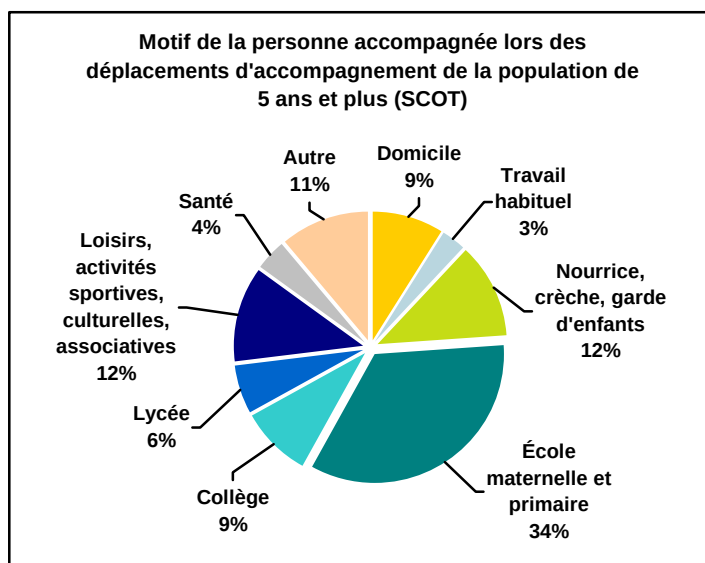


Peu de déplacements réalisés en marche à pied sont effectués pour se rendre sur le lieu de travail habituel. A contrario, les déplacements pour les motifs « achats » et « loisirs » sont plus réalisés à pied que la moyenne tous modes (+4 points pour les achats et +6 points pour les loisirs).

6.14 LES DEPLACEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

NOTA : les déplacements d'accompagnement de la population de 5 ans et plus concernent uniquement les déplacements ayant pour motif origine le fait d'aller chercher une personne ou ayant pour motif destination le fait d'accompagner une personne.

99 201 déplacements ont pour motif origine le fait d'aller chercher une personne ou pour motif destination l'accompagnement d'une personne. Cela représente 8% des déplacements (7% des déplacements des résidents du PTU et 7% des déplacements des résidents du noyau urbain).



L'accompagnement se fait essentiellement pour conduire ou aller chercher des enfants à la crèche, l'école, le collège ou le lycée (61% des déplacements d'accompagnement de l'ensemble de la population du SCOT, 62% pour les résidents du PTU et 64% pour les résidents du noyau urbain).

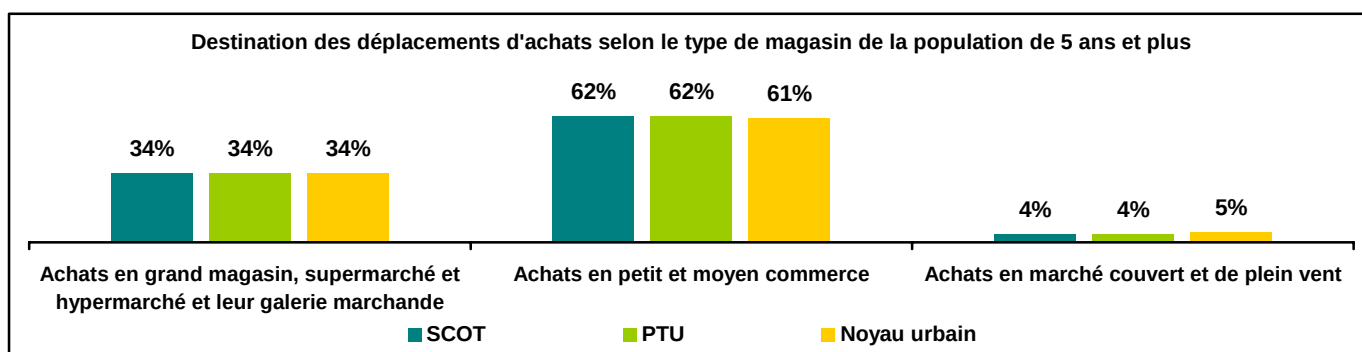
12% se font également pour des activités de loisirs, 11% pour d'autres motifs.

Viennent ensuite des accompagnements pour déposer ou prendre des personnes à leur domicile (9%, 7% pour les résidents PTU ou les résidents du noyau urbain).

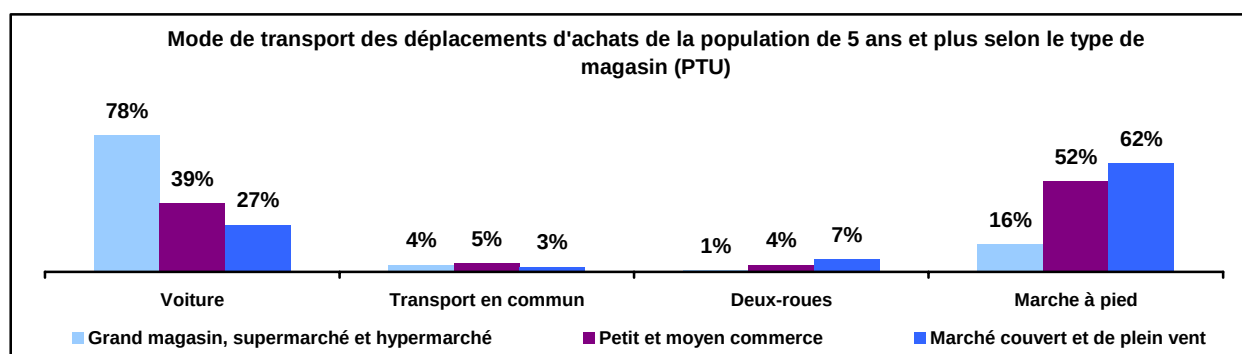
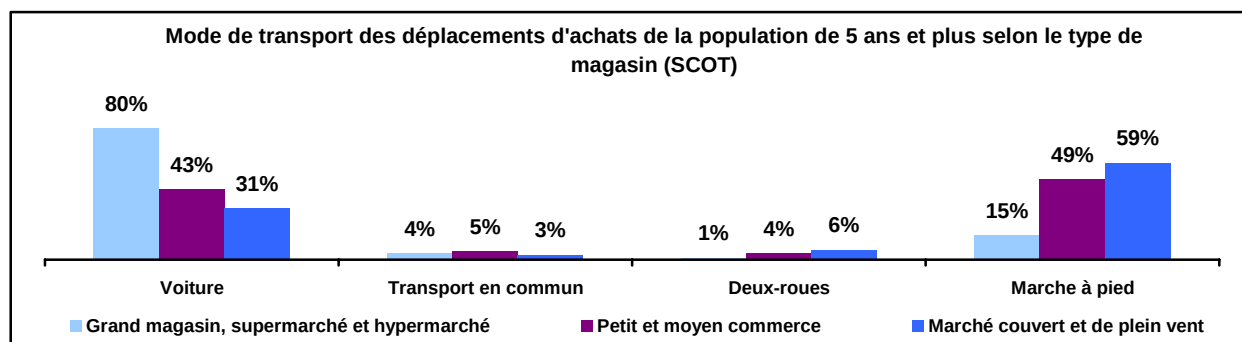
6.15 LES DEPLACEMENTS D'ACHATS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

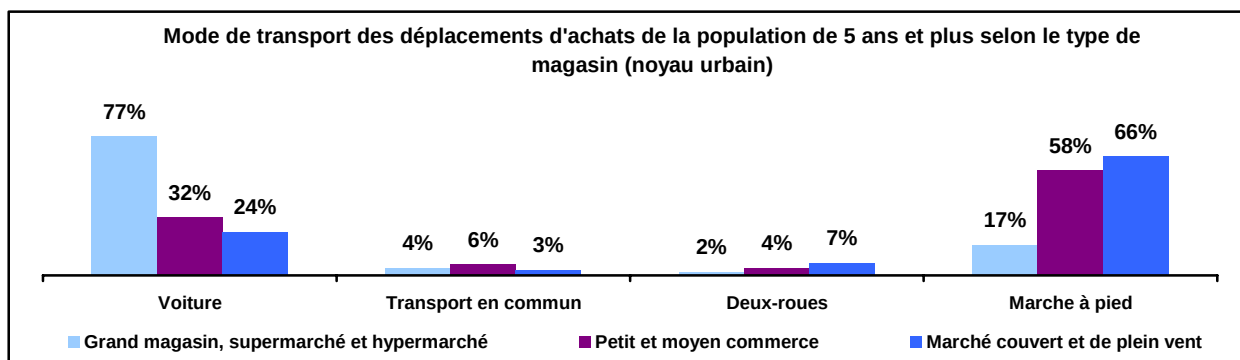
NOTA : Les déplacements d'achats de la population de 5 et plus considérés dans ce chapitre sont les déplacements ayant pour motif de destination un achat en grand magasin, supermarché et hypermarché et leur galerie marchande, un achat en petit et moyen commerce ou un achat en marché couvert et de plein vent.

153 822 déplacements ont pour destination un achat, ce qui représente **12%** des déplacements (13% des déplacements des résidents du PTU ou du noyau urbain).



Les achats des résidents de l'ensemble des habitants de l'aire d'enquête sont majoritairement effectués dans le commerce traditionnel (62%). Les achats en grand magasin, supermarché et hypermarché représentent 34% alors que les achats en marché ne représentent que 4%. Ces résultats ne varient pas selon le périmètre étudié.





La voiture est le mode de transport privilégié pour se rendre dans une grande surface. La marche à pied devient cependant le mode de transport principal des déplacements d'achats dans les marchés et dans les petits et moyens commerces. Les transports en commun et les deux roues sont très peu utilisés.

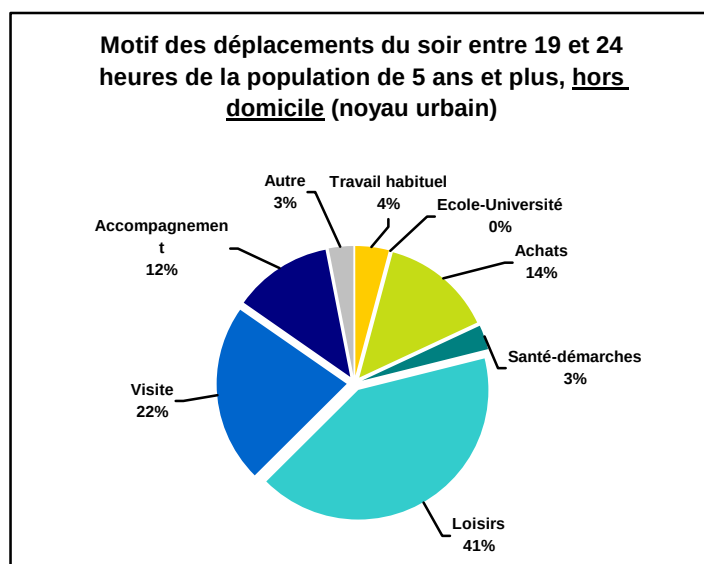
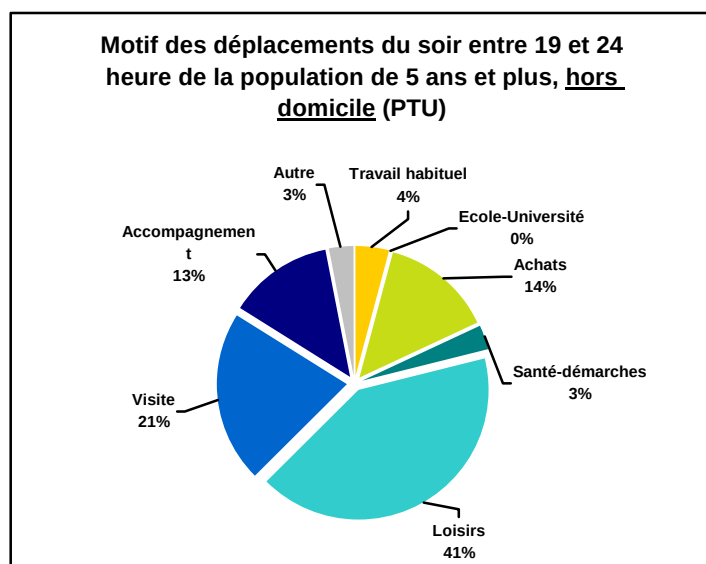
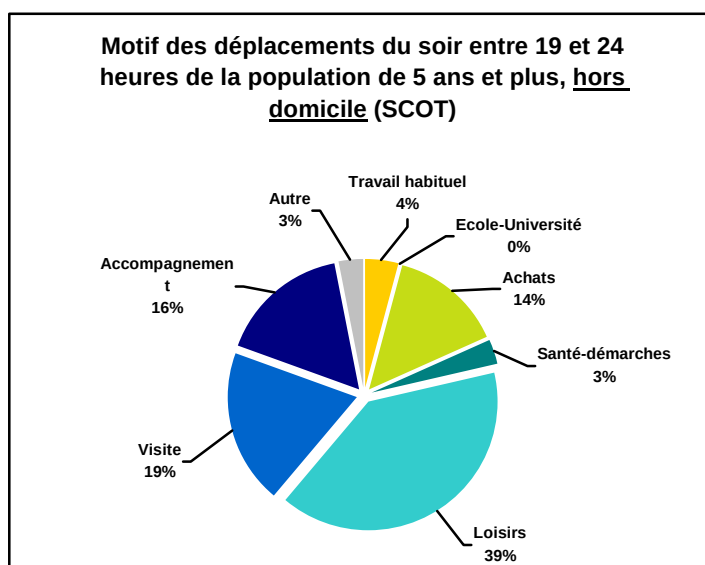
La voiture est un peu moins utilisée par les résidents du PTU et surtout du noyau urbain pour tous les types d'achats au profit de la marche à pied.

6.16 LES DEPLACEMENTS DU SOIR DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

■ Les déplacements entre 19 heures et 24 heures de la population de 5 ans et plus

127 666 déplacements sont réalisés entre 19 heures et 24 heures (heure de départ du déplacement). Cela représente **10% des déplacements** (10% des déplacements des résidents du PTU, 11% des résidents du noyau urbain).

66% de ces déplacements sont réalisés à destination du domicile (65% pour les résidents du PTU, 64% pour les résidents du noyau urbain).



Parmi les motifs de déplacements le soir, **hors les retours au domicile**, on trouve en premier les loisirs (39% dont 9% de restauration) suivis des visites à des parents ou amis (19%), de l'accompagnement (16%) et des déplacements pour achats (14%).

A noter que les déplacements du soir des résidents du PTU ou du noyau urbain sont légèrement plus dirigés vers des activités de loisirs ou de visites à des amis ou de la famille et un peu moins vers de l'accompagnement que l'ensemble de la population.

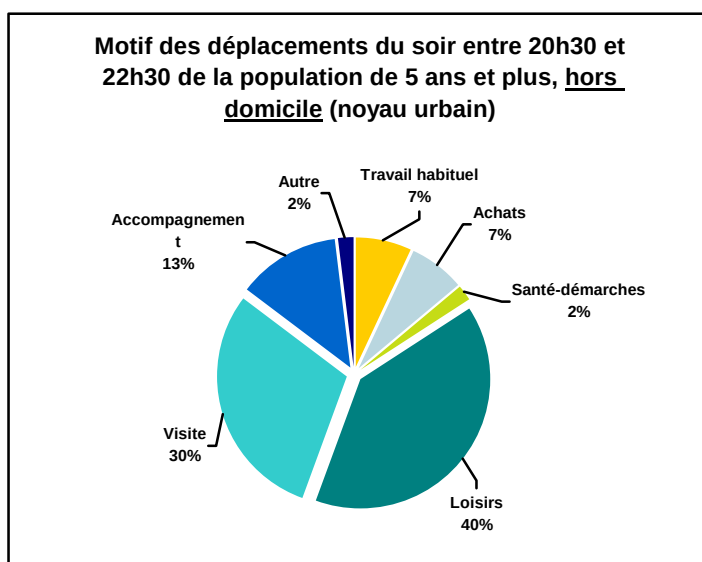
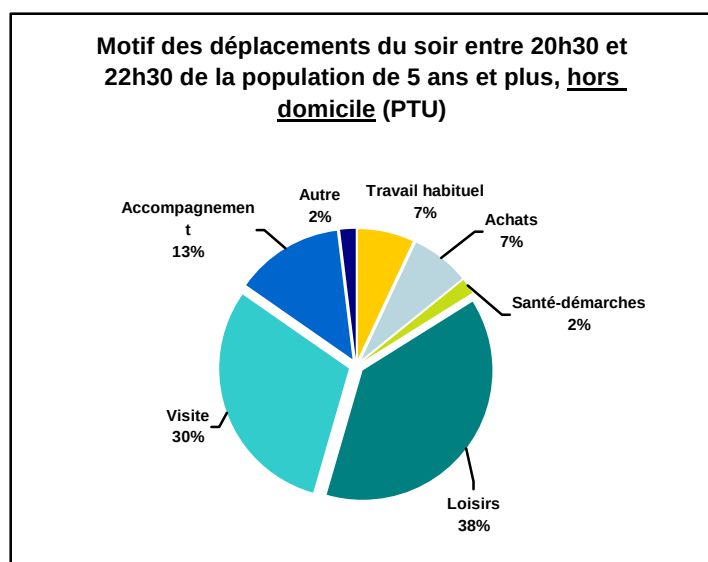
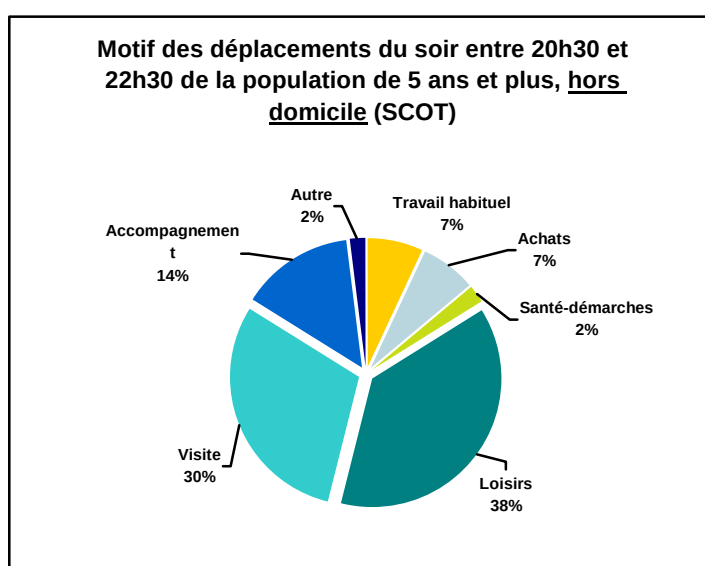
Ces déplacements sont essentiellement réalisés en voiture (70%) ou à pied (22%). Les résidents du PTU ou du noyau urbain délaissent un peu plus la voiture (respectivement 67% et 63%) au profit de la marche à pied (respectivement 25% et 28%).

Ils sont réalisés pour 59% par des actifs (57% pour les déplacements réalisés par les résidents du PTU et du noyau urbain) et pour 23% par des scolaires ou étudiants. 11% sont le fait des retraités (12% concernant le PTU et le noyau urbain).

■ Les déplacements entre 20h30 et 22h30 de la population de 5 ans et plus

35 715 déplacements sont réalisés entre 20h30 et 22h30 (heure de départ du déplacement). Cela représente 3% des déplacements.

63% de ces déplacements sont réalisés à destination du domicile (61% pour les résidents du PTU, 60% pour les résidents du noyau urbain). Hormis ces déplacements, ce sont les déplacements pour motifs loisirs et visites à des amis ou de la famille qui sont les plus fréquents. Viennent ensuite les déplacements pour accompagnement.



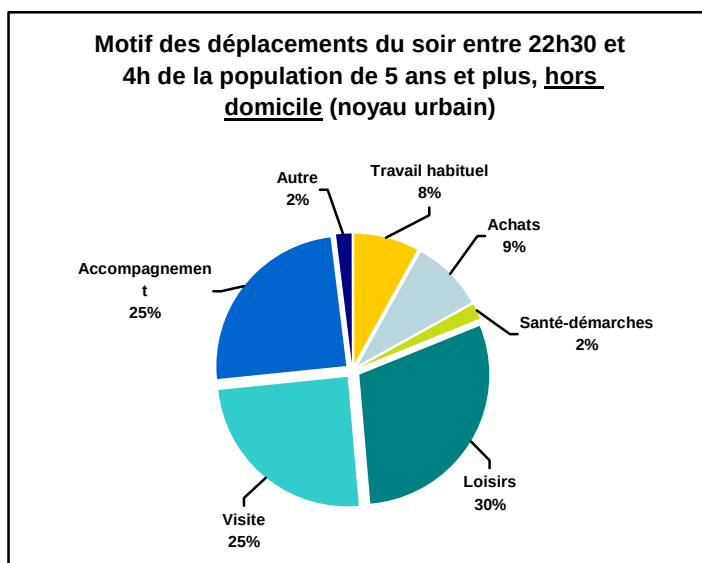
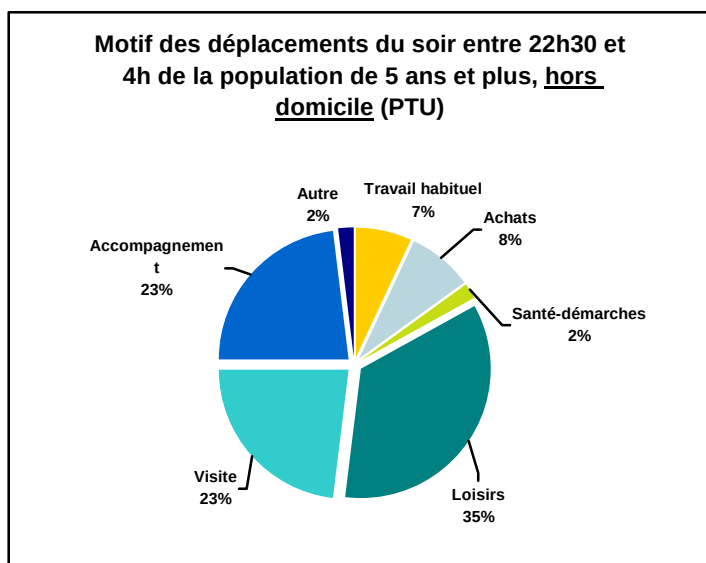
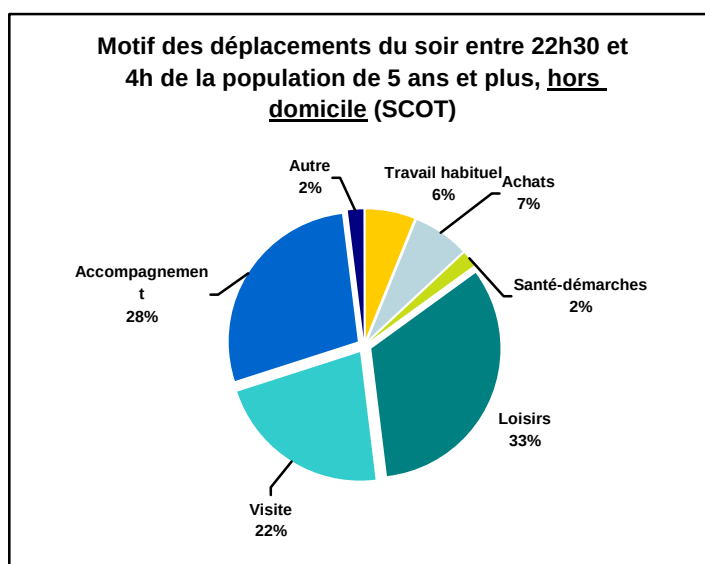
Ces déplacements sont essentiellement réalisés en voiture (69%) ou à pied (25%). Les résidents du noyau urbain utilisent un peu moins la voiture (66%) et peu plus la marche à pied (28%).

Ils sont réalisés pour 57% par des actifs et pour 16% par des étudiants et pour 10% par des scolaires. 9% sont le fait de retraités.

■ Les déplacements entre 22h30 et 4h du matin

19 495 déplacements sont réalisés entre 22h30 et 4h du matin (heure de départ du déplacement). Cela représente 2% des déplacements.

84% de ces déplacements sont réalisés à destination du domicile (83% pour les résidents du PTU, 82% pour les résidents du noyau urbain). Hormis ces déplacements, les déplacements pour motifs loisirs sont toujours les plus fréquents. A noter que dans cette tranche horaire, les déplacements pour accompagnement de l'ensemble de la population sont plus nombreux que pour les visites à des amis ou de la famille (28% et 22%).



Comme pour les déplacements réalisés entre 20h30 et 22h30, ils sont essentiellement réalisés en voiture (64% sur l'ensemble du périmètre du SCOT, 61% pour le PTU et 57% pour le noyau urbain) ou à pied (26% sur le SCOT, 28% sur le PTU et 31% sur le noyau urbain).

Ils sont principalement le fait des actifs (56% et même 58% pour les résidents du noyau urbain), des étudiants (17% des résidents du SCOT, 19% du PTU et 20% du noyau urbain), des retraités (10% des résidents du SCOT, 9% du PTU et 7% du noyau urbain) et des scolaires (7%).

6.17 LES SORTIES DU TRAVAIL ENTRE 11 HEURES ET 15 HEURES DES ACTIFS

69% (soit 96 407 individus) des actifs déclarent avoir travaillé sur leur lieu de travail habituel la veille du jour où ils ont été enquêtés. Ils sont 68% pour les résidents du PTU et 67% pour les résidents du noyau urbain.

23 512 ont quitté ce lieu entre 11 heures et 13 heures et y sont revenus entre 13 heures et 15 heures, soit 24% des actifs ayant travaillé sur le lieu de travail habituel la veille (25% pour les résidents du PTU et du noyau urbain).

Dans 60% des cas, l'actif rentre directement chez lui (62% pour le PTU, 61% pour le noyau urbain). Dans 24% des cas, il se rend sur un lieu de restauration (22% pour le PTU et le noyau urbain). Dans 9% des cas, il va effectuer des achats, dans 2% des cas, il se rend chez un parent ou un ami.

6.18 LES DEPLACEMENTS MULTIMODAUX MECANISES DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

Les déplacements multimodaux (déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes mécanisés, c'est-à-dire tous les modes autre que la marche à pied) sont très peu nombreux (1,8% du total quel que soit le périmètre étudié) et ils concernent 13 581 personnes (soit 4% des individus quel que soit le périmètre étudié).

42% des cas concernent des déplacements composés de deux trajets en bus urbains fil bleu (**correspondance bus – bus**). Ces déplacements en correspondance bus-bus sont plus nombreux que la moyenne observée sur l'ensemble du SCOT en ce qui concerne les déplacements réalisés par les résidents **du PTU (50%) ou du noyau urbain (56%)**.

Globalement, les déplacements réalisés en partie sur le réseau des bus urbains fil bleu concernent 69% des déplacements multimodaux (18% mixent le bus urbain et la voiture). On trouve également 23% de déplacements effectués en partie en train.

78% des déplacements multimodaux des résidents du PTU sont composés d'au moins un trajet sur le réseau urbain. Ce taux s'élève à 80% en ce qui concerne les déplacements multimodaux des résidents du noyau urbain.

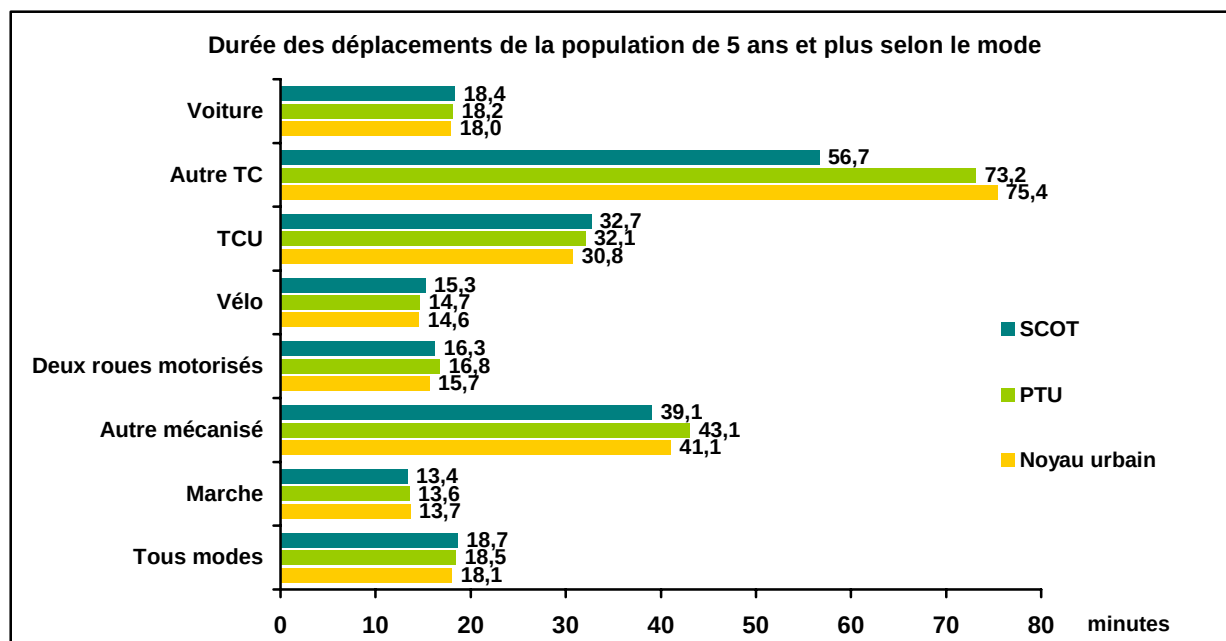
A contrario, les déplacements multimodaux intégrant un déplacement en train SNCF sont moins nombreux sur ces périmètres que sur l'ensemble de l'agglomération. En effet, ils ne concernent que 18% des déplacements multimodaux des résidents du PTU et du noyau urbain.

Le tableau ci-dessous présente les différentes combinaisons observées, **sans tenir compte de l'ordre d'utilisation des modes**.

Mise à part la combinaison bus urbain X bus urbain déjà évoquée précédemment, ce sont les combinaisons mixant la voiture particulière (conducteur et passager) et le train SNCF ou le bus urbain fil bleu qui sont les plus fréquentes surtout au niveau des résidents du SCOT.

Combinaisons				SCOT	PTU	Noyau urbain
Passager bus urbain	Passager bus urbain			42%	50%	56%
Conducteur de VP	Passager SNCF			10%	8%	6%
Passager bus urbain	Conducteur de VP			7%	8%	8%
Passager bus urbain	Passager de VP			6%	6%	4%
Passager SNCF	Passager de VP			4%	3%	3%
Passager bus urbain	Passager SNCF			4%	4%	5%
Passager bus urbain	Passager bus urbain	Passager de VP		3%	3%	2%
Passager de VP	Transport scolaire			3%	1,0%	1,3%
Bicyclette	Passager SNCF			2%	3%	4%
Passager de VP	Passager car interurbain Indre et Loire			2%		
Passager bus urbain	Passager car interurbain Indre et Loire			2%	2%	3%
Passager bus urbain	Passager bus urbain	Passager bus urbain		1,5%	1,8%	0,4%
Passager de VP	Conducteur de VP			1,4%	1,6%	0,7%
Passager taxi	Passager de VP			0,9%	1,0%	0,3%
Conducteur de VP	Conducteur de VP			0,8%	0,6%	0,7%
Passager de VP	Passager SNCF	Passager bus urbain		0,7%		
Fourgon, camionnette, camion	Fourgon, camionnette, camion			0,7%	0,8%	1,1%
Deux roues motorisés	Passager bus urbain			0,7%	0,8%	
Conducteur de VP	Passager SNCF	Passager SNCF		0,7%		
Fourgon, camionnette, camion	Conducteur de VP			0,6%	0,7%	0,9%
Deux roues motorisés	Passager SNCF			0,6%	0,7%	
Passager bus urbain	Fourgon, camionnette, camion			0,6%	0,7%	0,9%
Autres modes	Passager bus urbain			0,5%	0,6%	0,4%
Conducteur de VP	Transport employeur			0,4%	0,7%	0,9%
Transport scolaire	Transport scolaire			0,4%		
Passager car interurbain Indre et Loire	Conducteur de VP			0,4%		
Passager bus urbain	Transport scolaire			0,4%	0,4%	0,6%
Deux roues motorisés	Deux roues motorisés			0,3%	0,4%	0,5%
Bicyclette	Conducteur de VP			0,3%	0,4%	0,5%
Passager SNCF	Passager taxi			0,3%		
Bicyclette	Transport scolaire			0,2%		
Passager de VP	Passager car interurbain Indre et Loire	Passager de VP	Passager bus urbain	0,2%		
Passager bus urbain	Passager bus urbain	Deux roues motorisés		0,2%		
Passager de VP	Passager de VP			0,2%		
Transport employeur	Conducteur de VP			0,2%		
Conducteur de VP	Passager bus urbain	Passager de VP		0,2%	0,2%	0,3%
Passager car interurbain autres départements	Passager de VP			0,2%	0,2%	0,3%
Total				100%	100%	100%

6.19 LA DUREE DES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



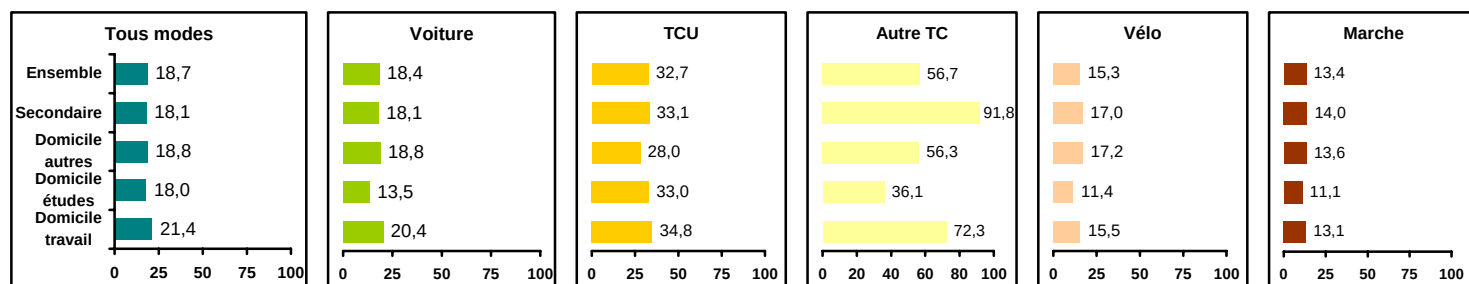
Le temps moyen de déplacement sur l'ensemble des déplacements des habitants du SCOT s'élève à 18,7 minutes. Ce chiffre est proche de ce que l'on observe en général. Le temps moyen de déplacement en voiture est très proche de cette moyenne tous modes (18,4 minutes).

La durée des déplacements en transport collectif non urbain est élevée (56,7 minutes), ce qui représente environ le triple de la durée observée pour les déplacements en voiture. A noter que les déplacements en TC non urbains des résidents du PTU ou du noyau urbain ont une durée plus élevée, proche d'une heure et quart.

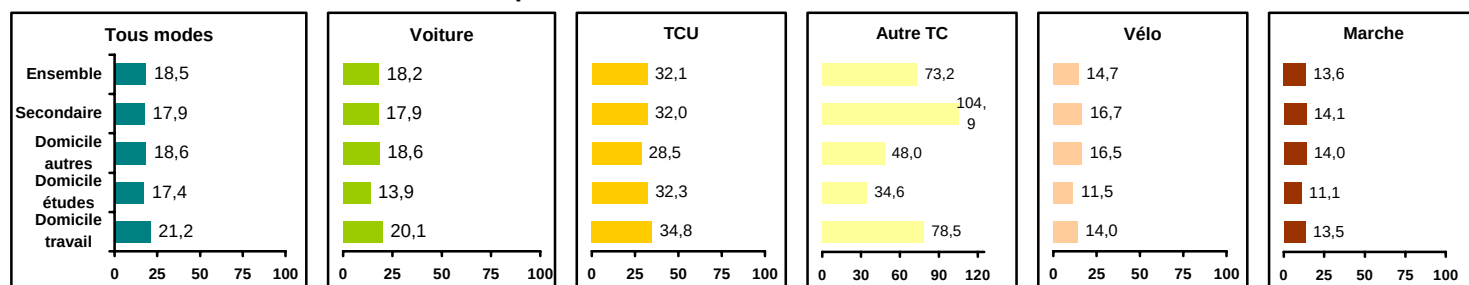
Elle est de 32,7 minutes, en ce qui concerne les transports collectifs urbains (bus urbains fil bleu). Elle est légèrement plus faible pour les déplacements en TCU des résidents du PTU ou du noyau urbain.

Enfin, la marche à pied génère les déplacements les plus courts (environ 13,5 minutes) et ce, quel que soit le périmètre.

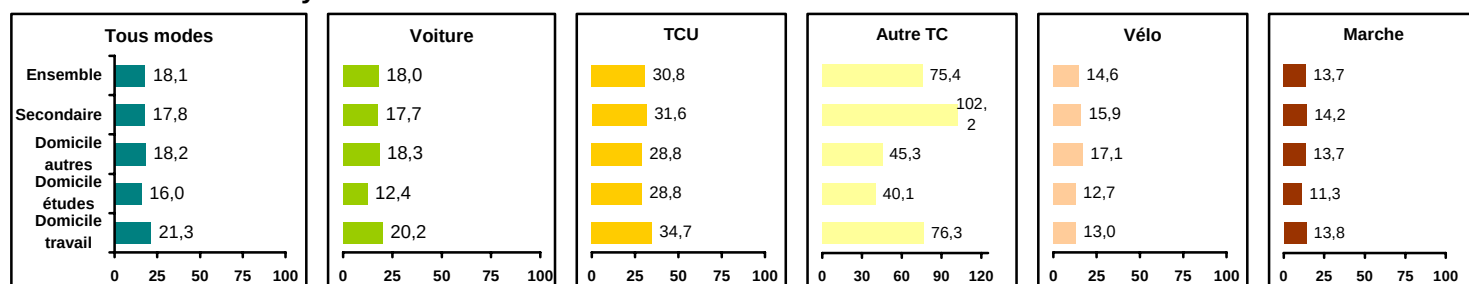
■ Ensemble du SCOT



■ Périmètre des transports urbains



■ Noyau urbain



Les temps de déplacement les plus longs sont observés pour les déplacements domicile-travail, quel que soit le périmètre. Ce sont les déplacements pour le motif domicile-étude qui génèrent les déplacements les plus courts notamment en ce qui concerne les déplacements des résidents du noyau urbain.

Les déplacements réalisés en voiture sont particulièrement courts pour les déplacements domicile-étude mais plus longs que la moyenne tous motifs pour les déplacements domicile-travail. Ce dernier résultat se retrouve également au niveau des déplacements réalisés en TCU où les déplacements domicile-travail sont les plus longs alors que les domicile-autres sont les plus courts.

Les déplacements réalisés en TC autres que sur le réseau urbain sont particulièrement longs en ce qui concerne les déplacements secondaires et a contrario plutôt courts pour les déplacements domicile-étude où la durée observée tend à se rapprocher de celle observée sur les TCU.

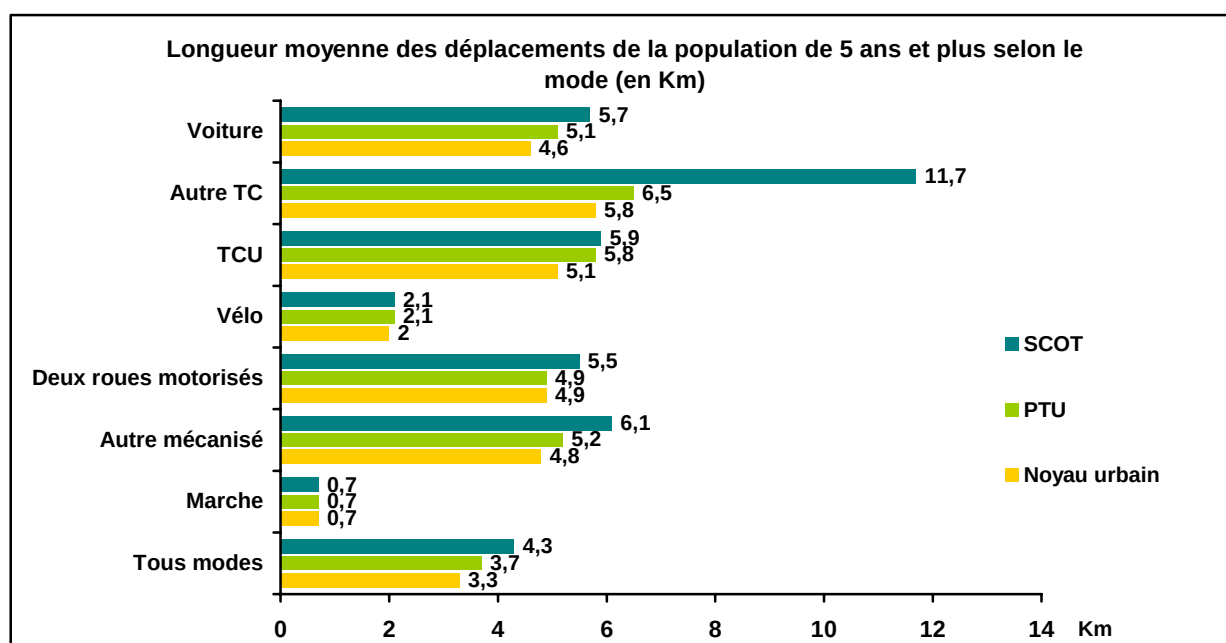
Les déplacements réalisés en vélo sont plus courts lorsqu'il s'agit d'un déplacement domicile-étude alors qu'ils sont un peu plus longs que la moyenne tous motifs en ce qui concerne les déplacements domicile-autres et les déplacements secondaires.

Enfin, peu de différences sont observées au niveau de la marche à pied, à noter que les déplacements domicile-étude sont encore une fois les plus courts.

6.20 LONGUEUR ET VITESSE DES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

La longueur réelle des déplacements n'est pas fournie par l'enquête. Elle a été reconstituée à partir des distances calculées à vol d'oiseau (distance entre le centroïde de la zone fine d'origine du déplacement et le centroïde de la zone fine de destination du déplacement) puis en appliquant la méthode de calcul à posteriori des distances préconisée par le CERTU² (application d'un coefficient correcteur à la distance à vol d'oiseau en fonction du mode principal utilisé pour réaliser le déplacement).

NOTA : Seuls les déplacements internes à l'aire d'enquête sont pris en compte, à l'exception de ceux réalisés pour les motifs « promenade, lèche vitrine » et « tournées professionnelles » et de ceux de plus de deux heures.

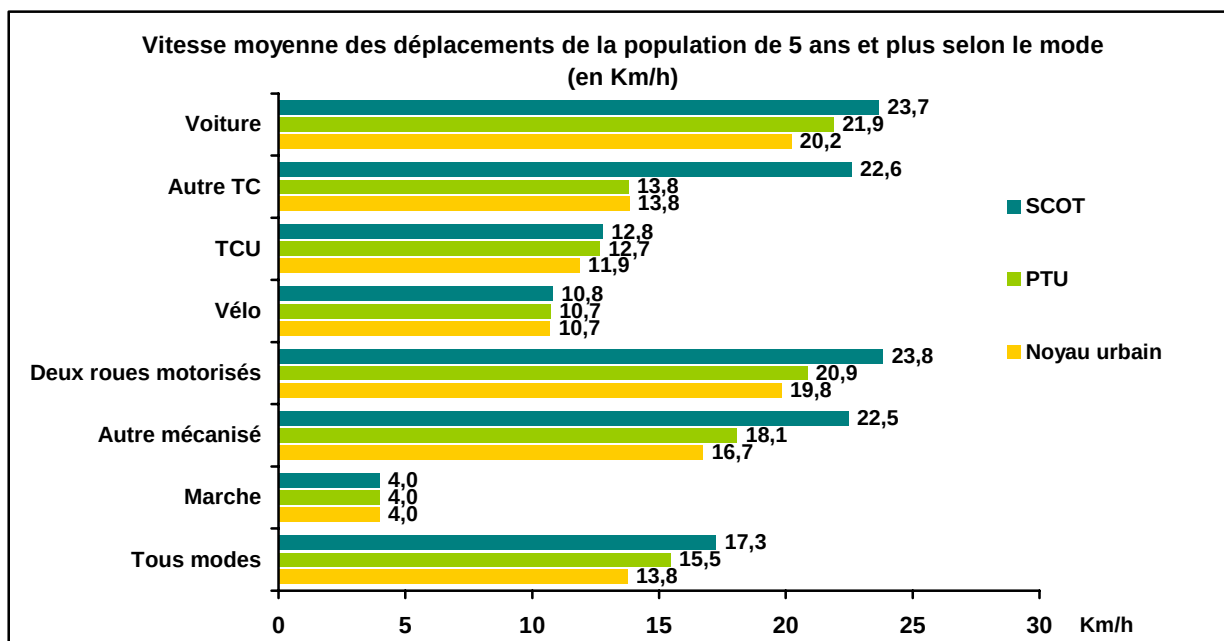


La longueur moyenne des déplacements est de 4,3 kilomètres. Elle n'est que de 3,7 kilomètres en ce qui concerne les déplacements des résidents du périmètre des transports urbains et de 3,3 kilomètres pour les résidents du noyau urbain.

Les déplacements réalisés en voiture et en bus urbains ont sensiblement la même longueur. La distance moyenne parcourue à pied est logiquement la plus faible (inférieure à 1 kilomètre quel que soit le périmètre), suivie par celle parcourue en vélo (environ 2 kilomètres quel que soit le périmètre). Les distances parcourues en autres transports collectifs et en autres modes mécanisés sont les plus longues.

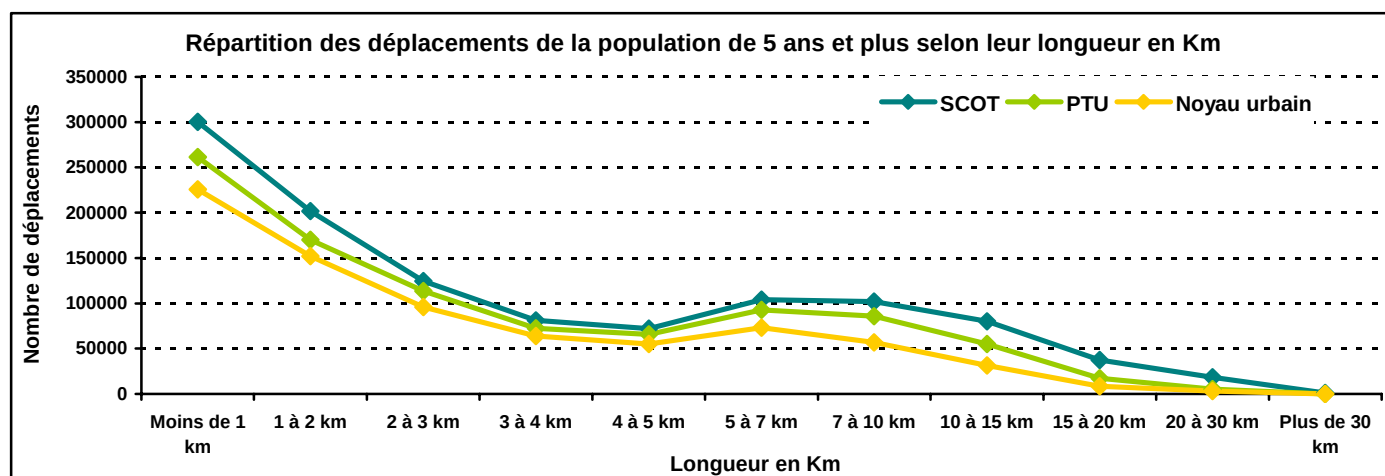
A noter que, quel que soit le mode (hormis la marche à pied et le vélo), les déplacements réalisés par les résidents du PTU et ceux réalisés par les résidents du noyau urbain ont toujours des distances inférieures à celles observées sur l'ensemble des déplacements.

² Voir description de la méthode utilisée dans le chapitre 13.



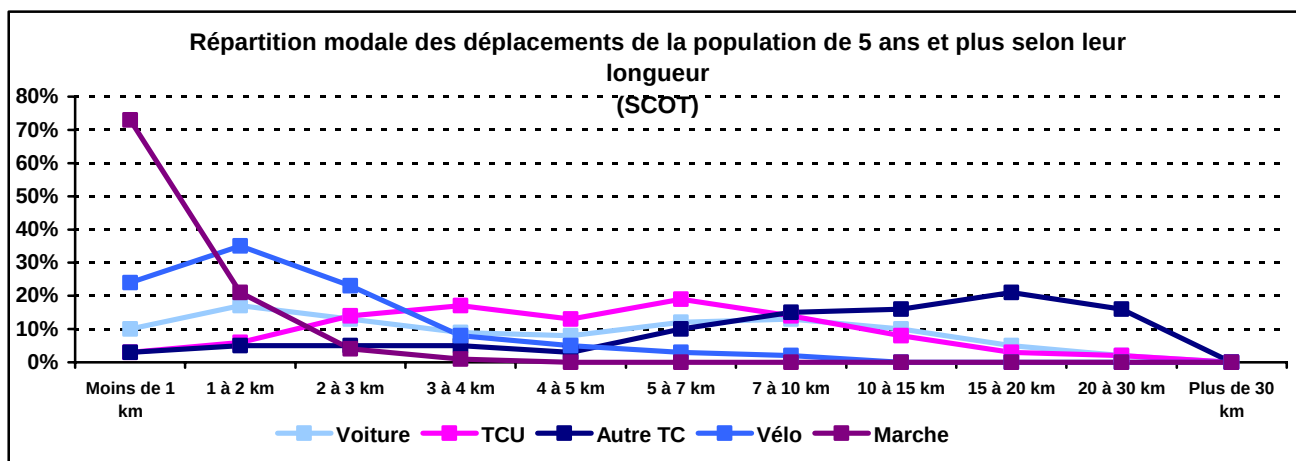
Les déplacements réalisés en voiture et en deux roues motorisés sont les déplacements les plus rapides quel que soit le périmètre.

Les déplacements réalisés par les habitants du PTU ou du noyau urbain sont un peu moins rapides que ceux observés sur les déplacements de l'ensemble de la population du SCOT, sauf logiquement, en ce qui concerne la marche à pied, le vélo et les TCU pour lesquelles la vitesse ne varie pas selon le périmètre étudié.



Globalement, 27% des déplacements font moins de 1 kilomètre, **56% moins de 3 kilomètres**.

Comme vu précédemment, les déplacements des résidents du PTU et du noyau urbain sont plus courts que la moyenne. En effet, **58% des déplacements des habitants du périmètre des transports urbains font moins de 3 kilomètres**, ce taux passant à **62%** en ce qui concerne les déplacements des résidents du noyau urbain.



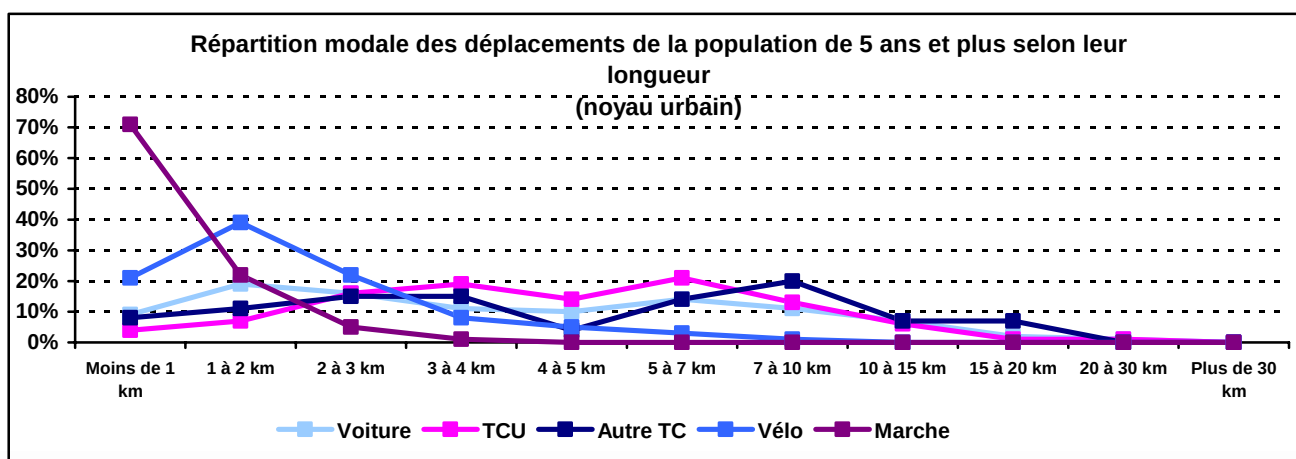
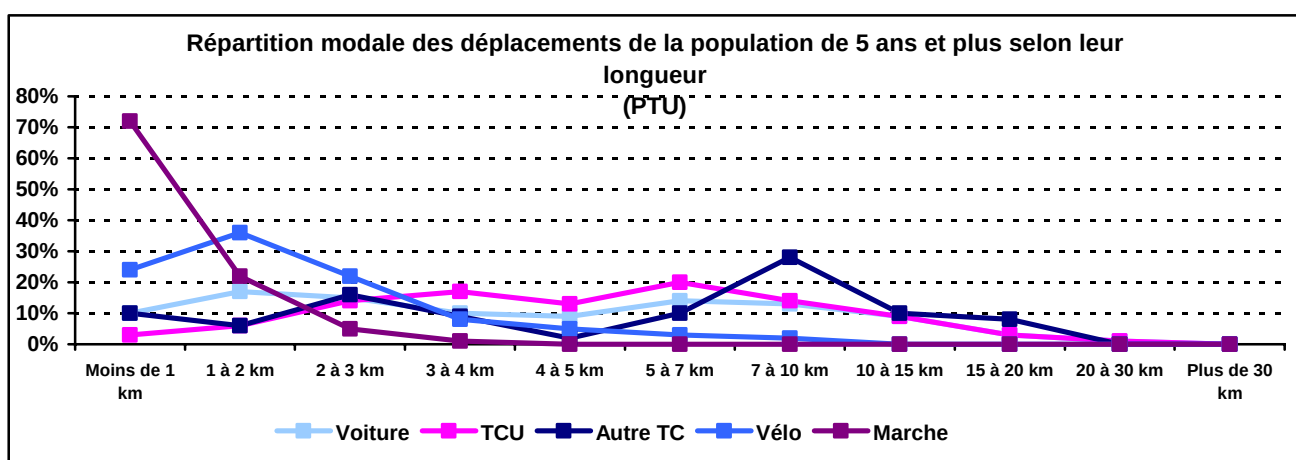
La marche domine pour les déplacements inférieurs à 1 kilomètre mais est quasiment nulle sur les déplacements supérieurs à 3 kilomètres.

Le vélo est utilisé sur des déplacements courts (82% des déplacements de moins de 3 kilomètres).

La voiture et le bus urbains sont quant à eux utilisés pour parcourir des distances plus longues. A noter que pour les déplacements entre 3 et 10 kilomètres, le bus urbains est plus utilisé que la voiture.

Enfin, ce sont les autres transports en communs qui sont utilisés pour parcourir les distances les plus longues. Ce mode devient dominant pour les déplacements supérieurs à 10 kilomètres.

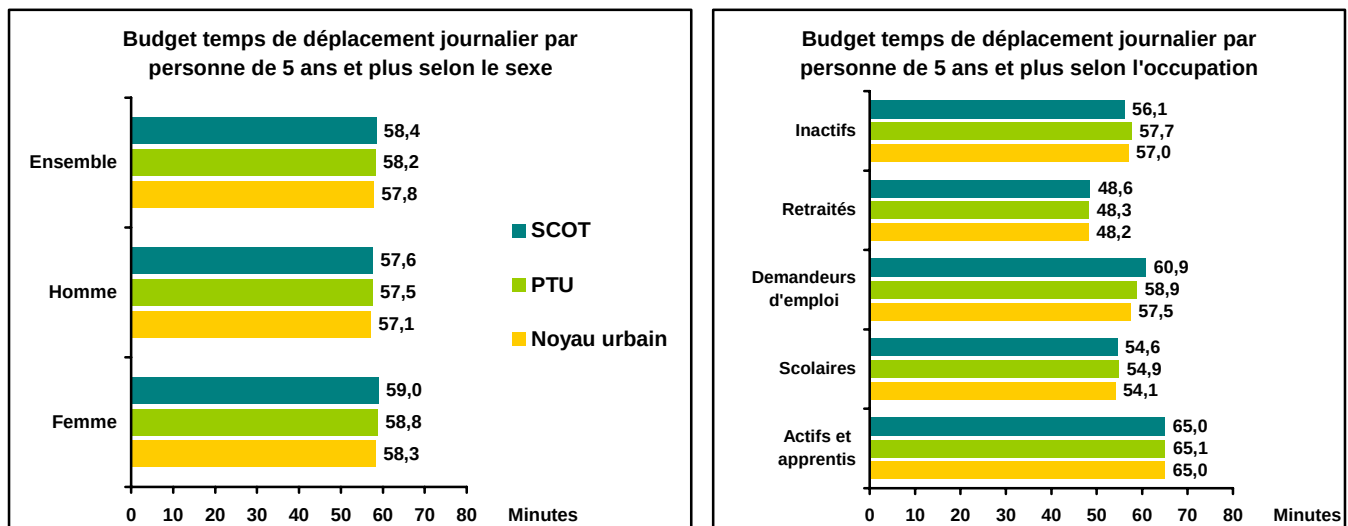
Le constat est le même en ce qui concerne les déplacements des résidents du périmètre des transports urbain et du noyau urbain.



6.21 LES BUDGETS TEMPS DE DEPLACEMENT JOURNALIERS PAR PERSONNE DE 5 ANS ET PLUS

NOTA : Le budget temps journalier de déplacement par personne correspond à la durée globale par jour qu'une personne passe à se déplacer. Il est calculé comme la somme des durées de l'ensemble des déplacements d'une personne réalisés à l'intérieur de la zone d'étude, à l'exception des déplacements réalisés pour les motifs « promenade, lèche vitrine » et « tournées professionnelles » et de ceux de plus de deux heures.

Le budget temps de déplacement par personne et par jour s'élève à 58,4 minutes sur l'ensemble du territoire.

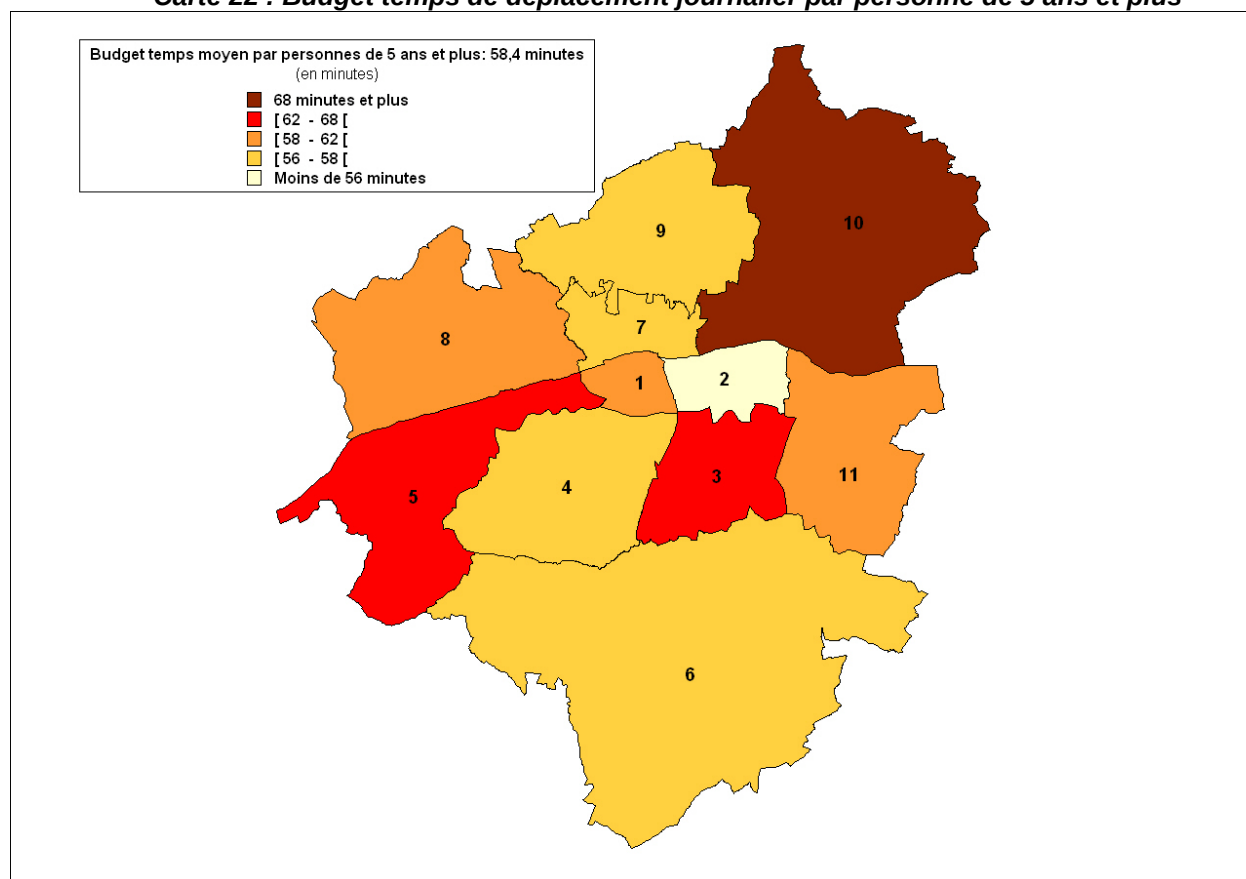


Les budgets temps varient peu selon le périmètre étudié.

Globalement, le budget temps des femmes est très légèrement plus élevé que celui des hommes (pour rappel, sur l'ensemble de la population de 5 ans et plus, les femmes ont une mobilité supérieure à celle des hommes : 3,84 contre 3,75).

Les actifs ont les budgets temps les plus élevés (65 minutes) mais les demandeurs d'emplois se situent également à un niveau élevé mais proche de la moyenne. Les inactifs et les scolaires/étudiants se situent en deçà de la moyenne. Les retraités ont les budgets les plus faibles du fait de leur mobilité (49 minutes).

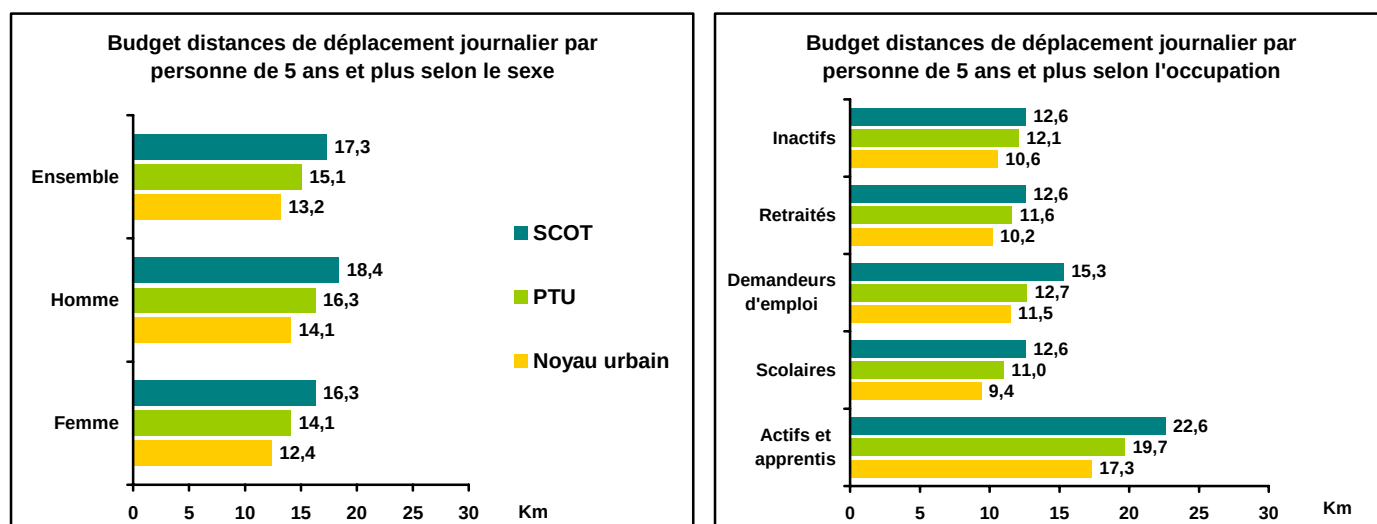
Carte 22 : Budget temps de déplacement journalier par personne de 5 ans et plus



Les budgets temps de déplacements diffèrent légèrement selon les zones de résidence. En effet, les habitants du secteur 10 se déplacent plus d'une heure par jour (68,5 minutes) alors que ceux résidant dans le secteur 2 se déplacent environ 56 minutes par jour.

6.22 LES DISTANCES PARCOURUES QUOTIDIENNEMENT PAR LES PERSONNES DE 5 ANS ET PLUS

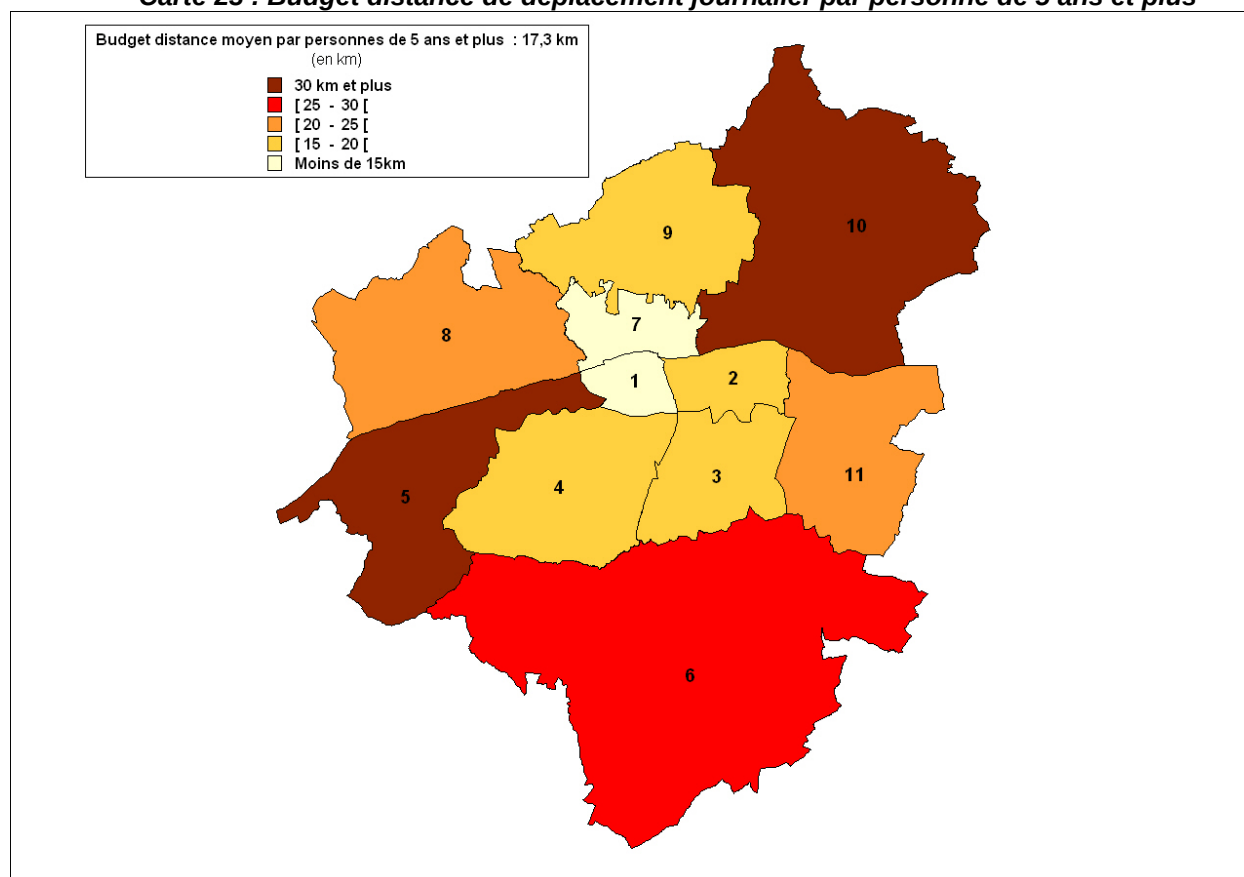
Les chiffres portent sur les déplacements réalisés à l'intérieur du périmètre d'enquête, à l'exception de ceux réalisés pour les motifs « promenade, lèche vitrine » et « tournées professionnelles » et de ceux de plus de deux heures.



Chaque jour ouvrable, ces personnes parcourent **17,3 kilomètres en moyenne**. Le budget est plus faible en ce qui concerne les résidents du **PTU (15,1 kilomètres)** ou les résidents du **noyau urbain (13,2 kilomètres)**.

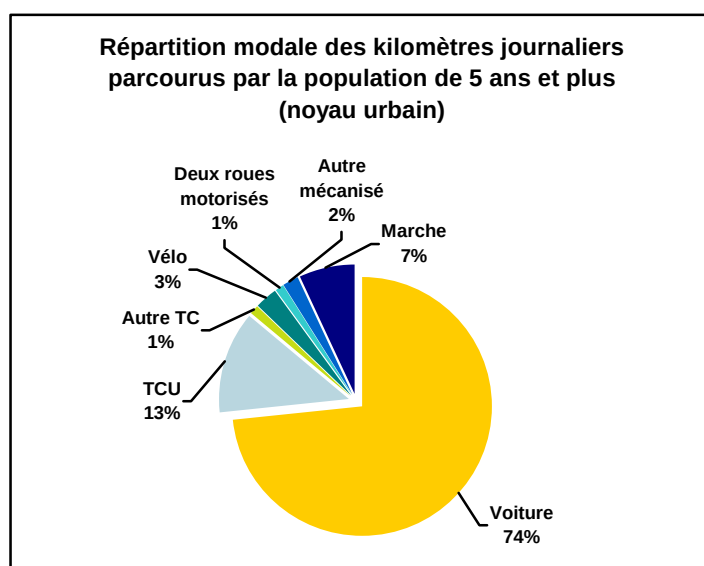
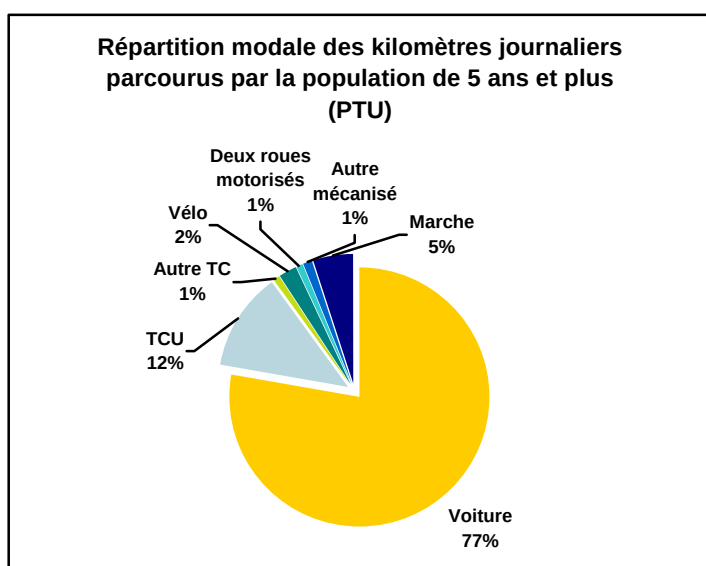
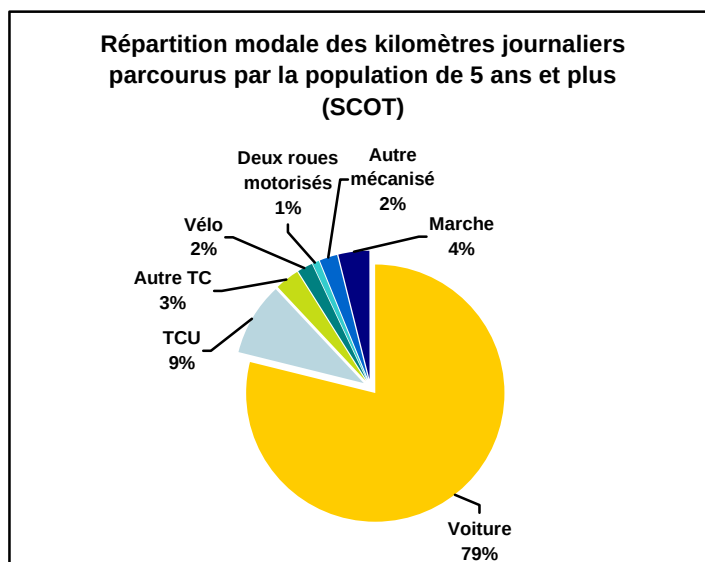
Le budget distances des hommes est légèrement plus élevé que celui des femmes. Les actifs ont le budget distances de déplacements le plus élevé alors que les scolaires/étudiants, les retraités et les inactifs ont le plus faible (ils parcourent moins de 13 kilomètres par jour).

Carte 23 : Budget distance de déplacement journalier par personne de 5 ans et plus



Les distances parcourues sont très différentes selon les zones de résidence. En effet, les habitants des quartiers centraux 1 et 7 parcourent respectivement 10,7 et 13,4 kilomètres par jour alors que ceux résidant dans les secteurs périurbains 5 et 10 parcourent des distances beaucoup plus importantes (supérieures à 30 kilomètres par jour).

A noter que les différences observées sur les budgets distances parcourues sont logiquement identiques à celles observées sur les budgets temps de déplacement puisque les secteurs où les résidents se déplacent le plus longtemps par jour sont également les secteurs où les résidents parcourent les distances de déplacement les plus longues par jour.



79% des kilomètres parcourus par la population du SCOT sont réalisés en voiture. La domination de la voiture est donc écrasante. 9% sont effectués en bus urbains fil bleu. Les autres modes sont peu représentés.

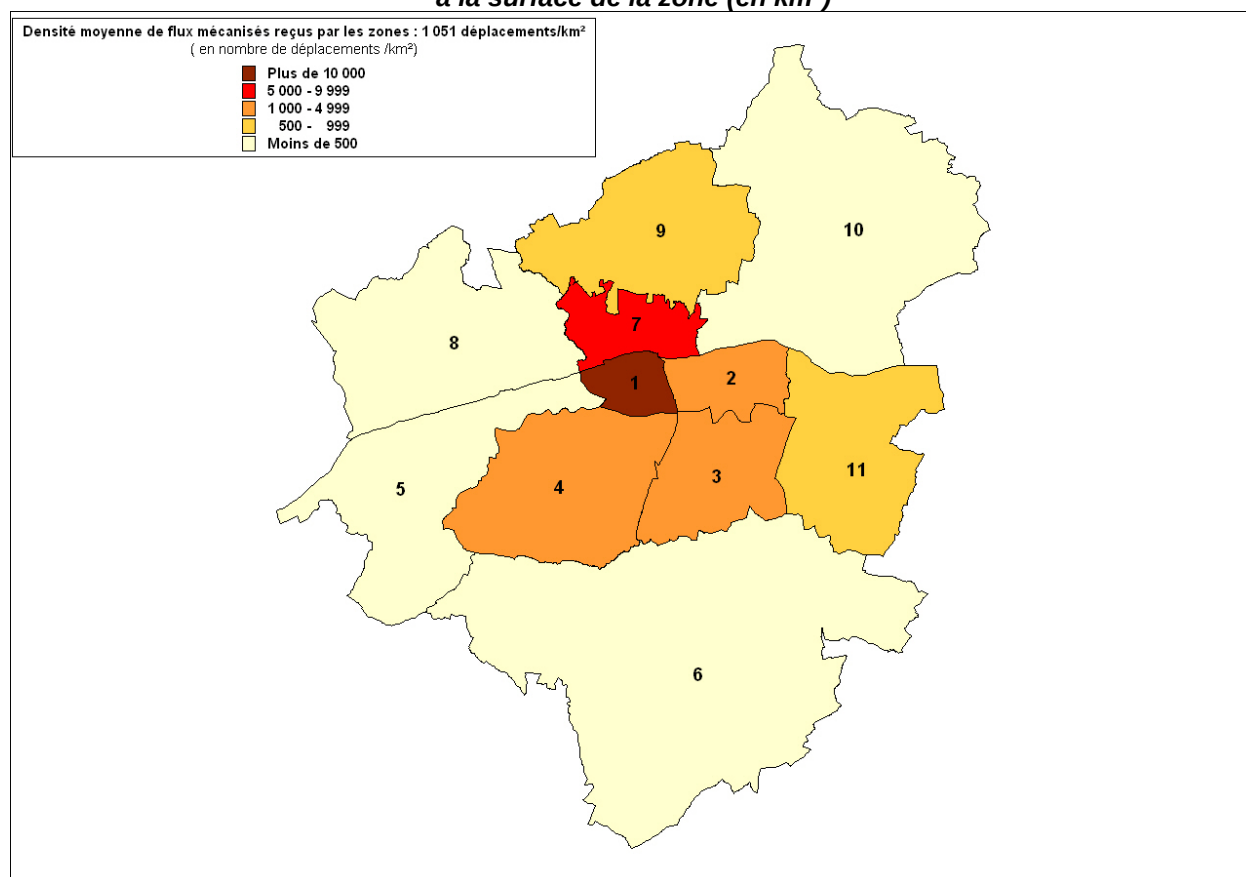
Conformément aux différents résultats, la voiture recule sur les périmètres du PTU et du noyau urbain au profit notamment des transports urbains et de la marche à pied.

6.23 LES FLUX DE DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

- Densité de flux mécanisés reçus par les zones (y compris les flux internes aux zones)

NOTA : les déplacements mécanisés comprennent les déplacements réalisés avec tous les modes hors la marche à pied.

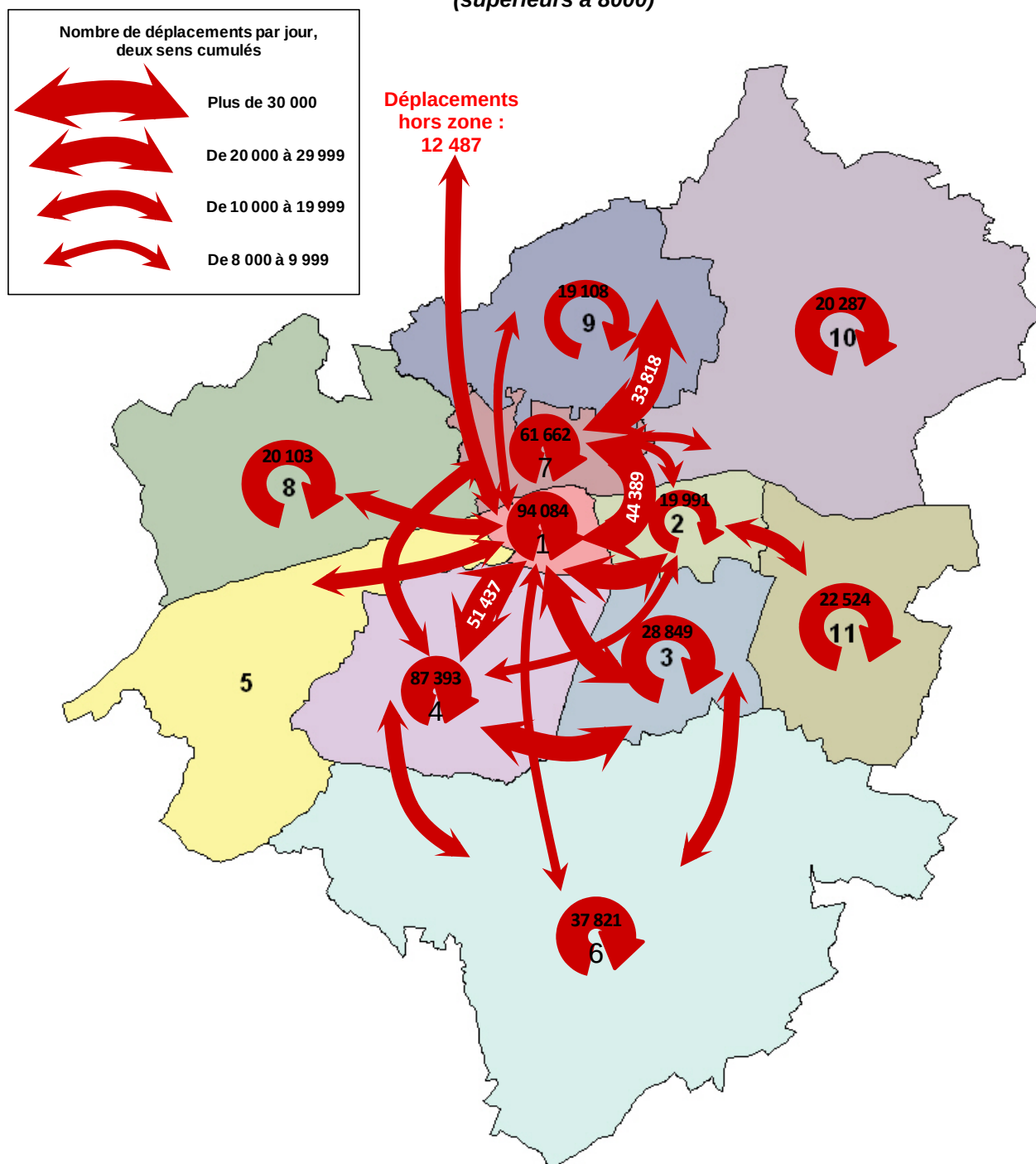
Carte 24 : Déplacements mécanisés reçus par la zone (y compris les flux internes) rapportés à la surface de la zone (en km²)



La carte ci-dessus présente les densités de flux mécanisés reçus par les secteurs (en déplacements par km²). Elle montre bien la concentration des flux vers le centre de Tours et plus généralement vers les secteurs appartenant au noyau urbain.

- Les flux de déplacements mécanisés journaliers de la population de 5 ans et plus

Carte 25 : Flux de déplacements mécanisés journaliers de la population de 5 ans et plus (supérieurs à 8000)



NOTA : le chiffre inscrit en noir dans les flèches circulaires fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone, le chiffre inscrit en blanc à l'intérieur des flèches fournit le nombre de déplacements mécanisés supérieurs à 30 000 réalisés entre les zones.

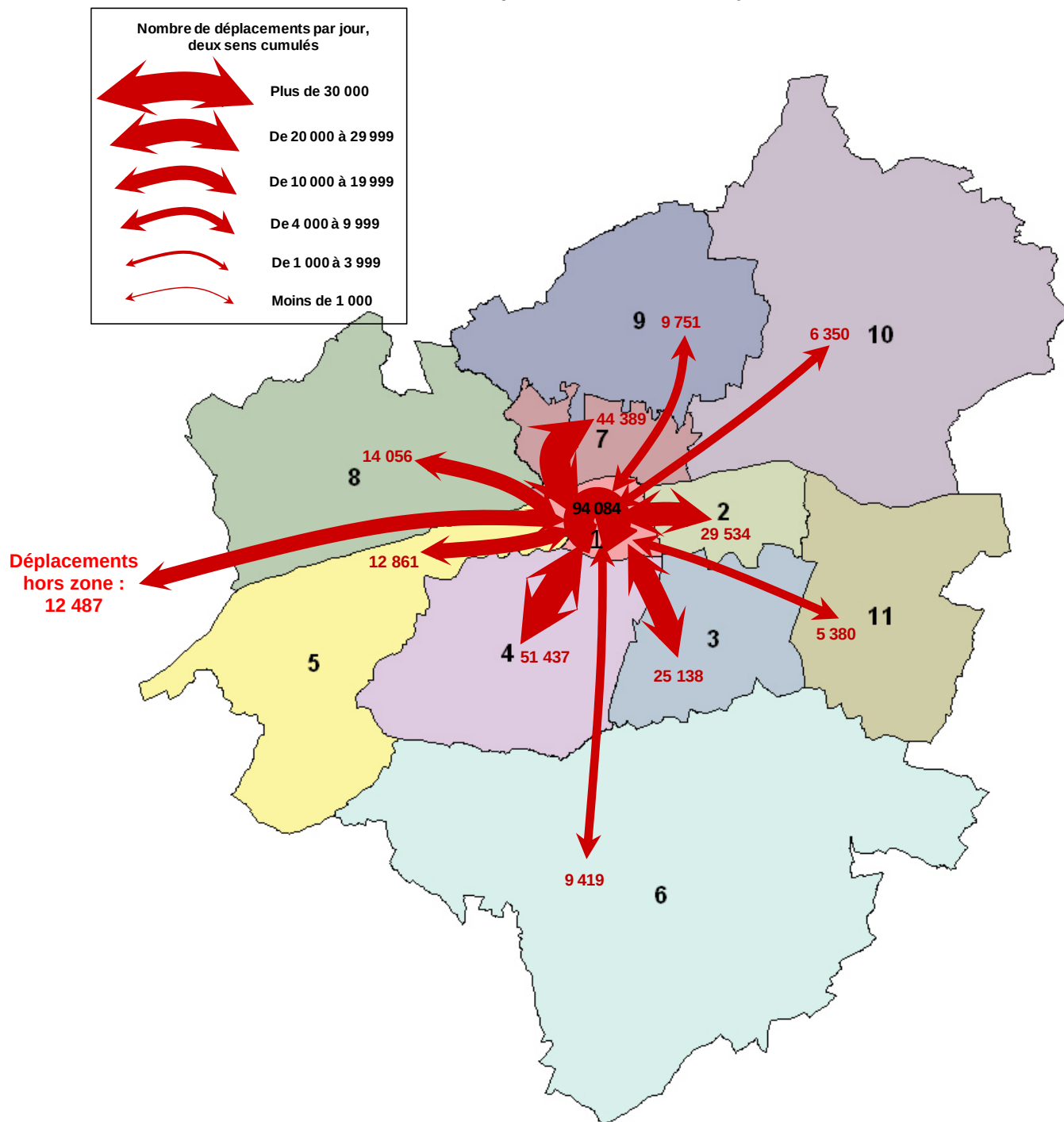
L'analyse des flux mécanisés (c'est-à-dire ceux réalisés autrement qu'exclusivement à pied) montre que les principaux flux s'effectuent à l'intérieur des zones (secteur 1, 4 et 7).

Les flux inter secteurs les plus importants sont également observés entre secteur 1 et les zones limitrophes.

A noter les flux importants entre les secteurs 7 et 9 et entre les secteurs 3 et 4.

- Les flux de déplacements mécanisés journaliers émis et reçus par zone de la population de 5 ans et plus

Carte 26 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 1

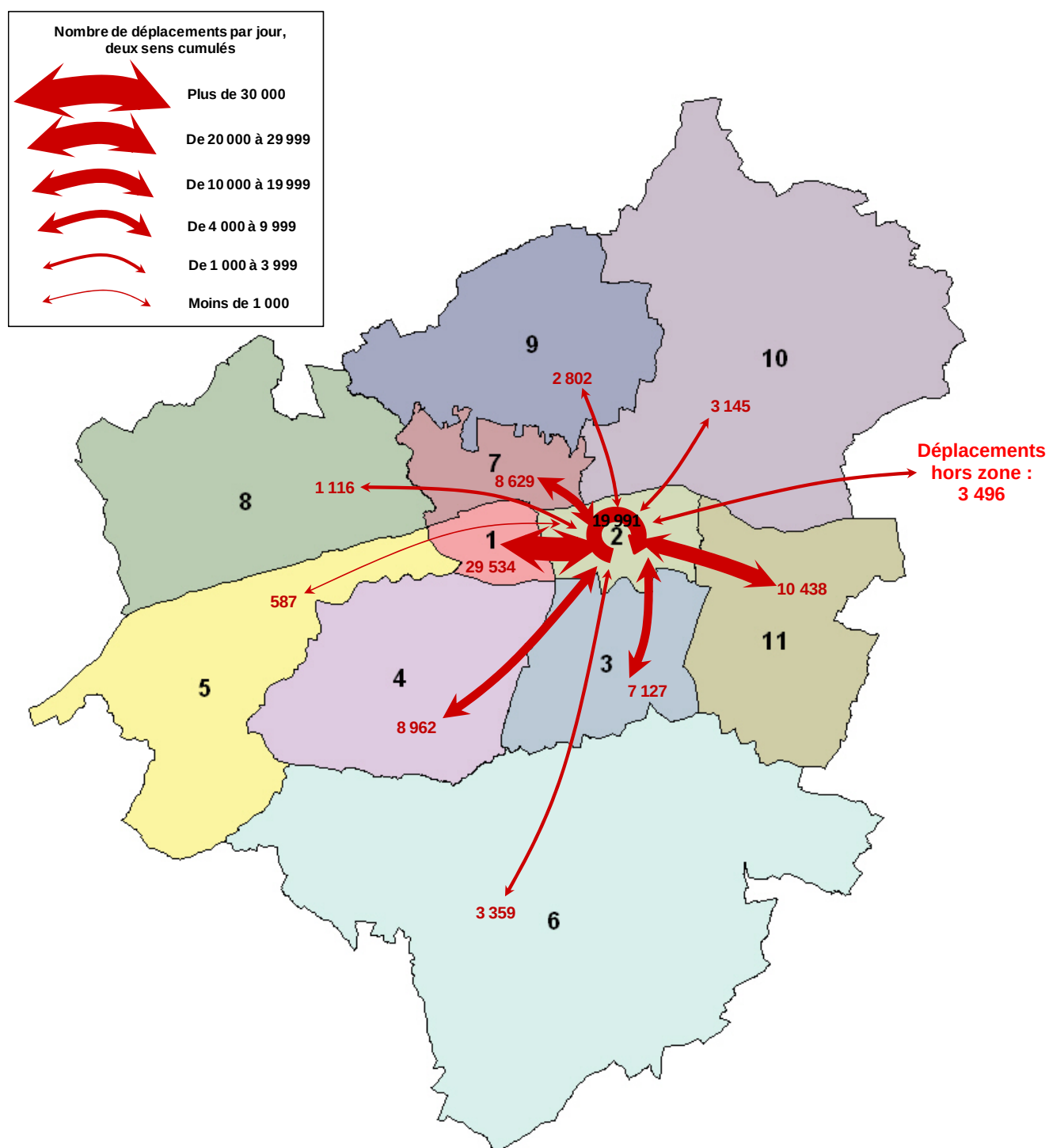


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

A destination ou émanant de la zone centrale de l'agglomération, transitent chaque jour 314 888 déplacements. C'est la zone où les flux de déplacements mécanisés sont les plus importants.

Les flux mécanisés les plus importants sont internes à la zone (30%). Arrivent ensuite les déplacements entre la zone 1 et les zones 4 et 7 qui représentent respectivement 16% et 14%.

Carte 27 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 2



NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

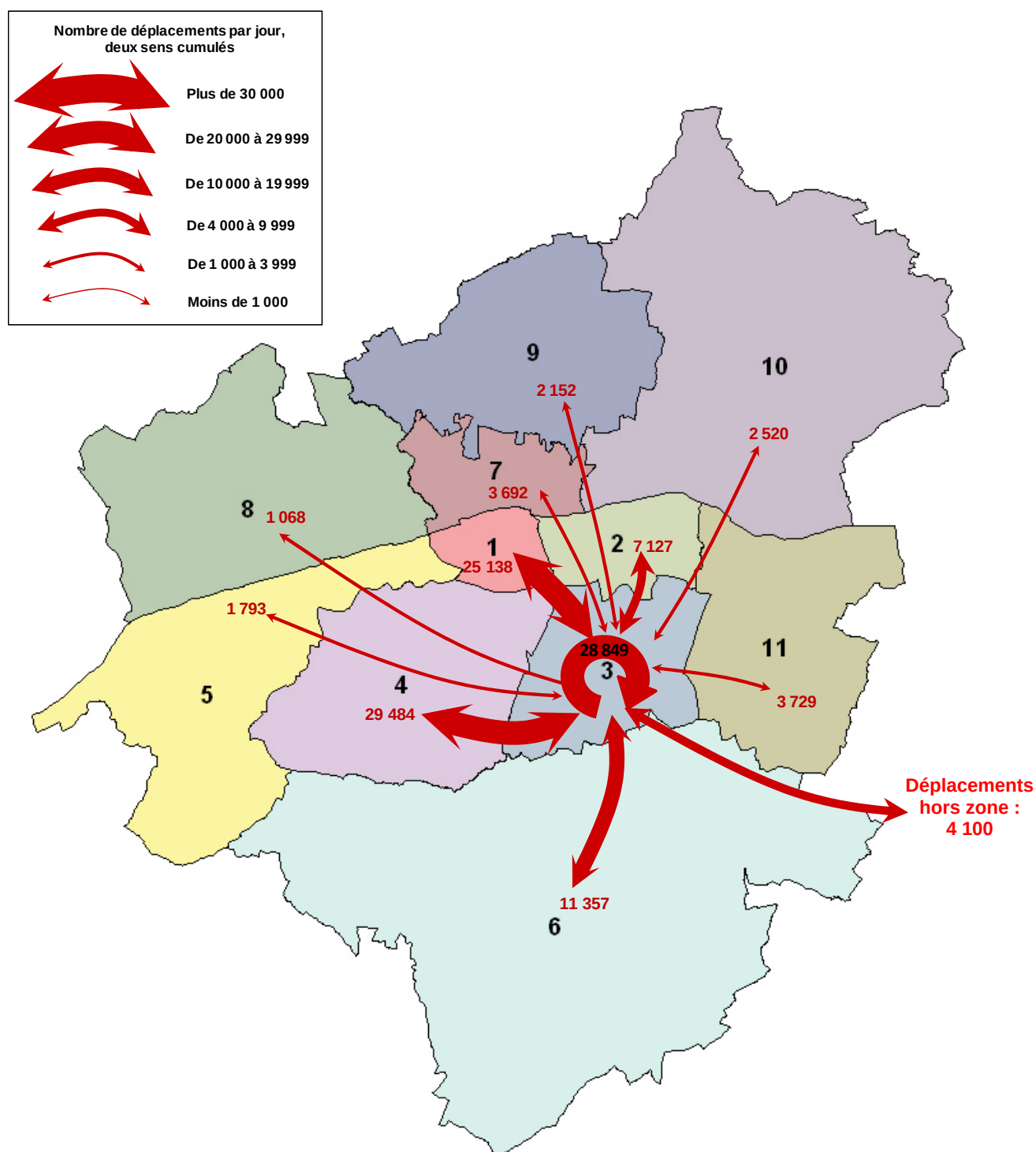
Par la zone 2, transitent 99 186 déplacements sur un jour moyen de semaine.

Ces flux se font en relation des zones proches : la zone 1 pour 30% et la zone 11 pour 11%.

A noter que 20% des flux mécanisés sont réalisés en interne.

Ces échanges s'effectuent massivement via un mouvement Est – Ouest, sans doute expliqué par la présence de coupures urbaines.

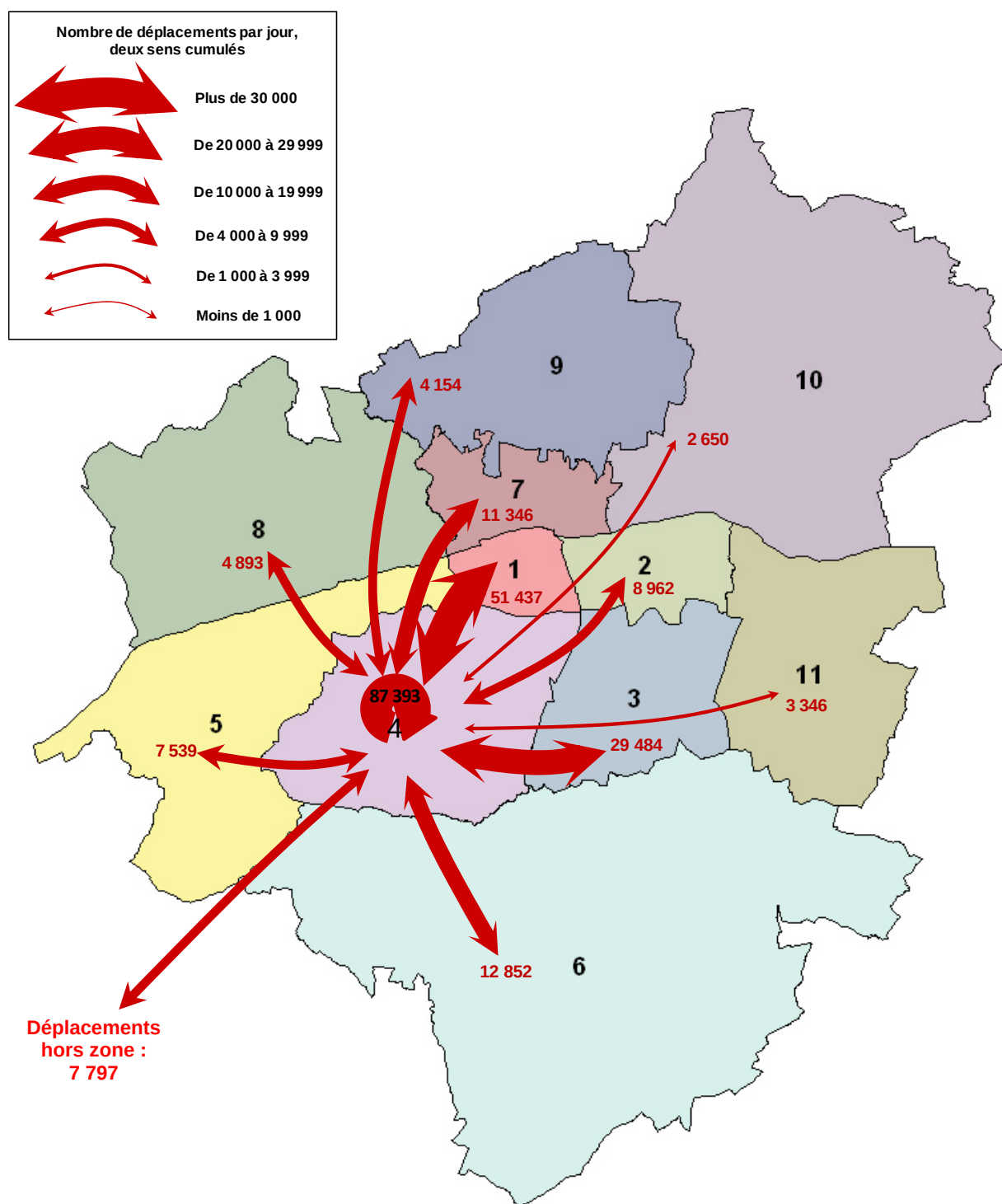
Carte 28 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 3



NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

A destination ou émanant de la zone 3, transitent 121 008 déplacements sur un jour moyen de semaine. Si une part non négligeable de ces flux reste dans la zone 3 (24%), les échanges se font massivement vers la zone limitrophe 4 pour 24% et vers le cœur de l'agglomération (zone 1) pour 21%.

Carte 29 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 4

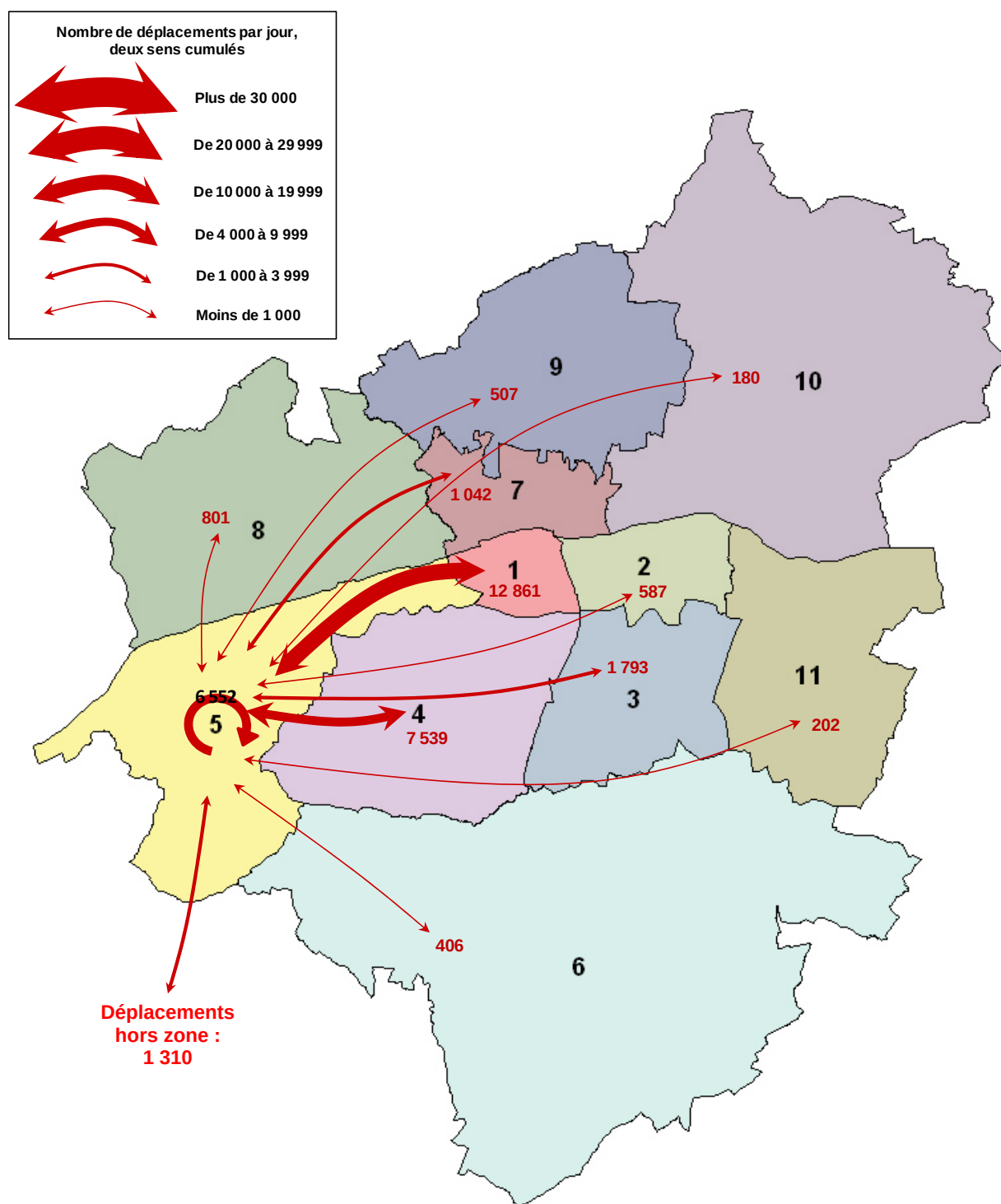


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

Sur un jour moyen de semaine, 231 856 déplacements ont une extrémité (origine et/ou destination) dans la zone 4 de l'agglomération.

Les flux internes à la zone sont très importants et représentent 38% des flux. Les flux externes se font massivement vers la zone centrale (22%). 13% sont réalisés avec la zone limitrophe 3.

Carte 30 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 5

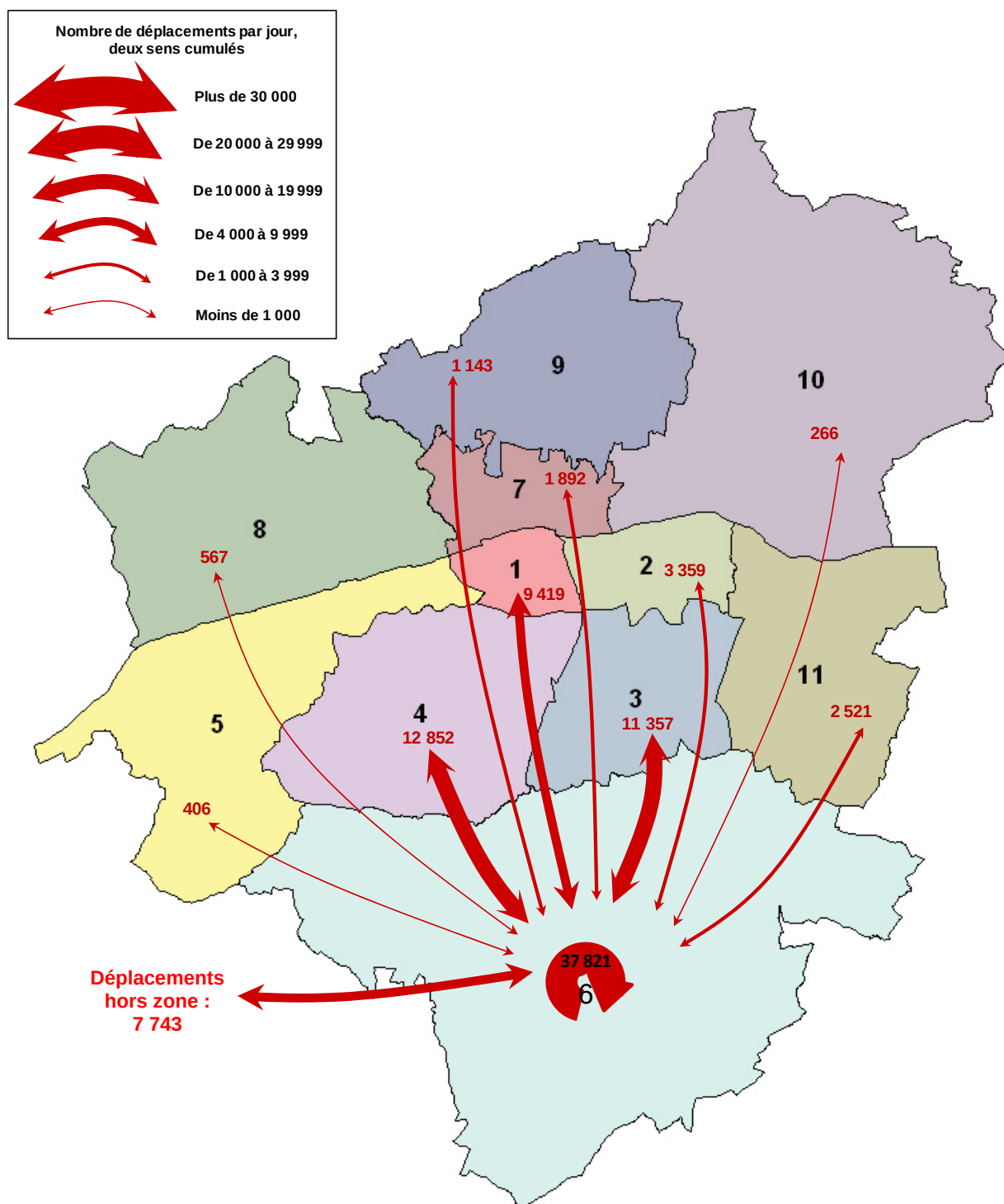


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

La zone 5 est à l'origine ou à la destination de 33 780 déplacements jour.

Ces flux s'effectuent vers la zone centrale (zone 1 : 38%), mais aussi dans la zone limitrophe 4 (22%). A noter que 19% des déplacements restent en interne.

Carte 31 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 6

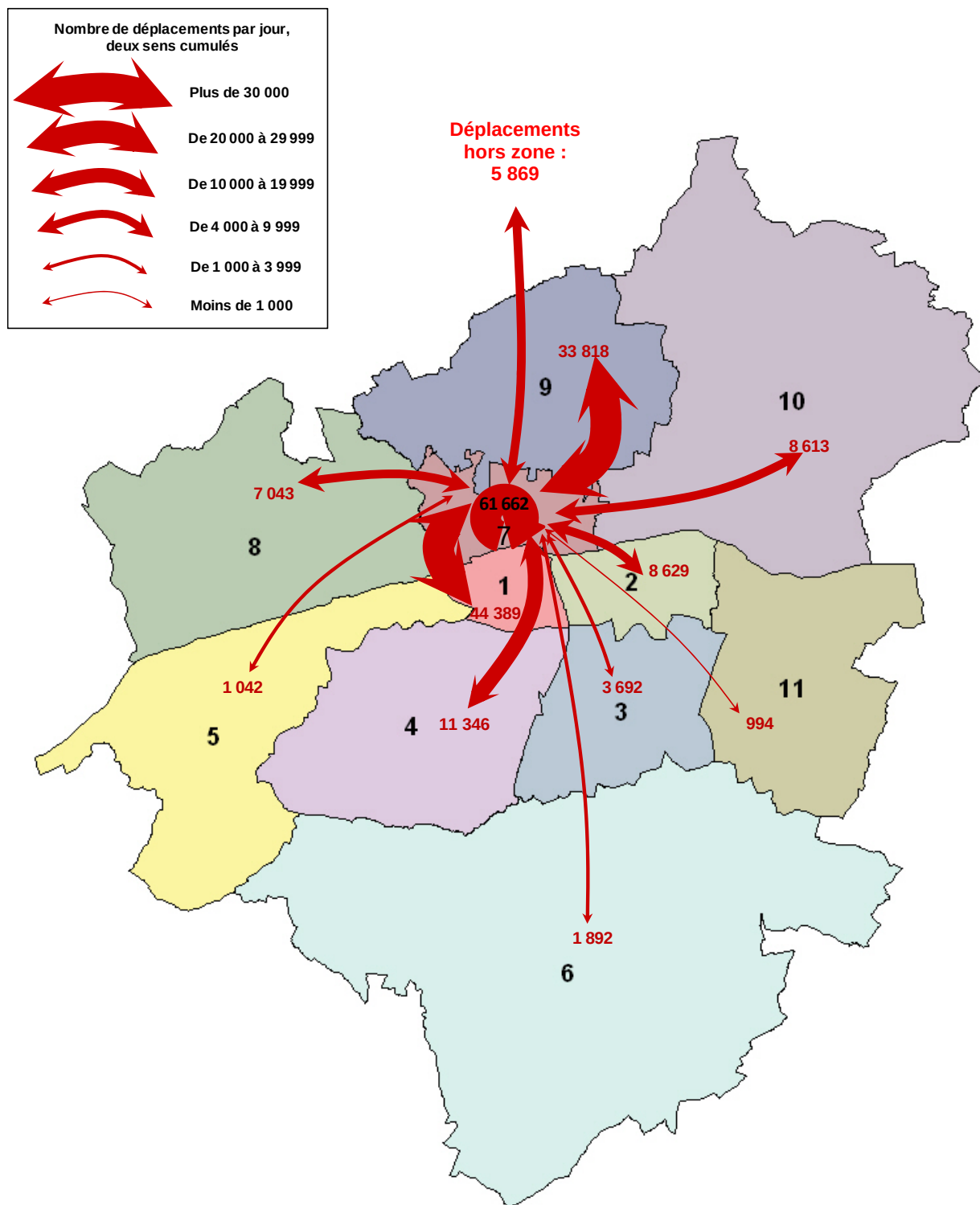


NOTA : le chiffre en noir inscrit sous le libellé de la zone fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des flèches représentent les flux entre les zones.

Sur un jour moyen de semaine, 89 347 déplacements se font depuis ou vers la zone 6 du périmètre d'enquête.

Les flux restent principalement en interne (42%). 14% se font avec la zone 4, 13% avec la zone 3, 11% avec la zone centrale.

Carte 32 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 7

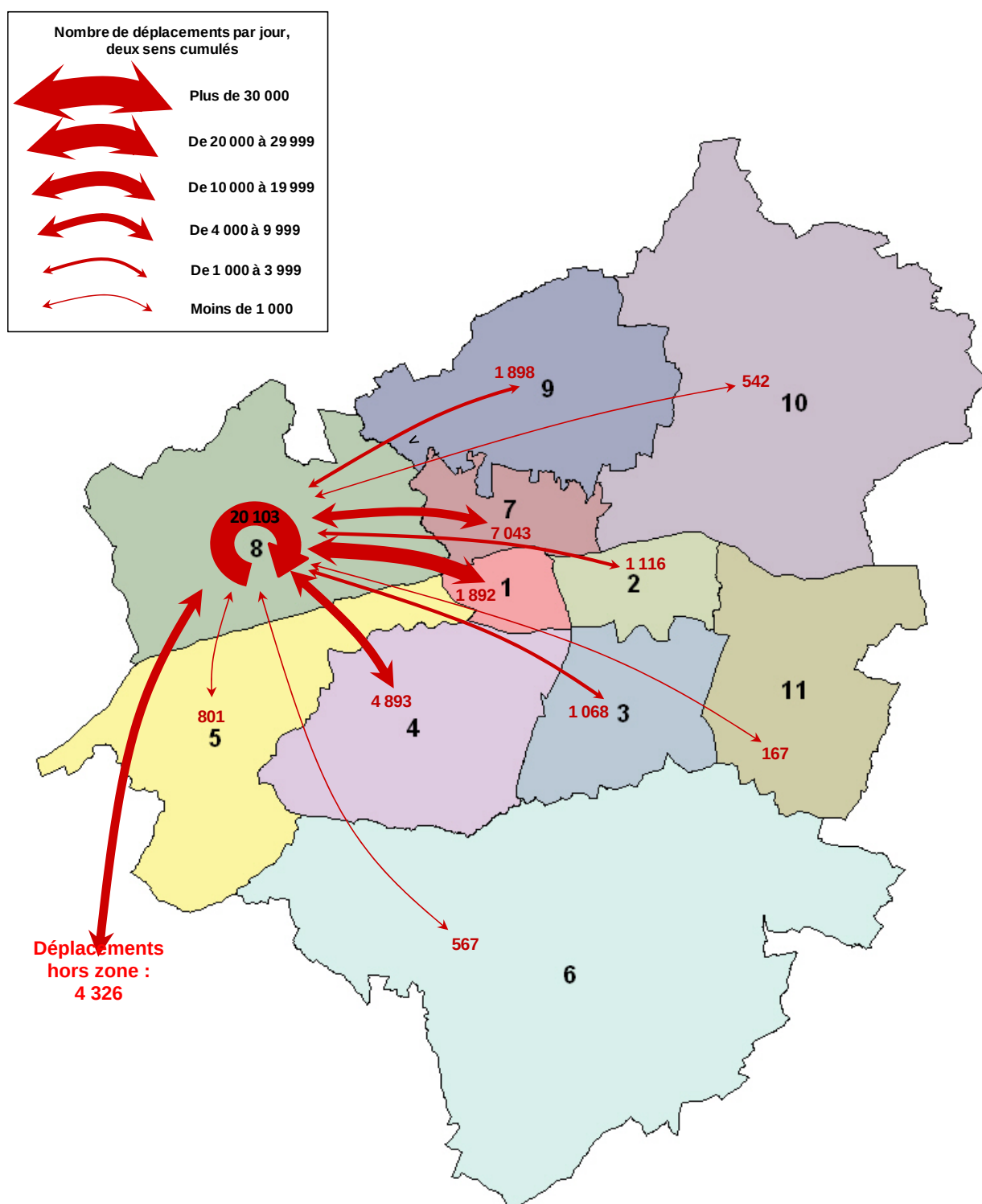


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

188 990 déplacements jour transitent par la zone 7.

Les échanges les plus nombreux sont internes (33%). Les échanges inter secteur se font vers la zone 1 (23%) mais aussi vers la zone limitrophe 9 (18%).

Carte 33 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 8

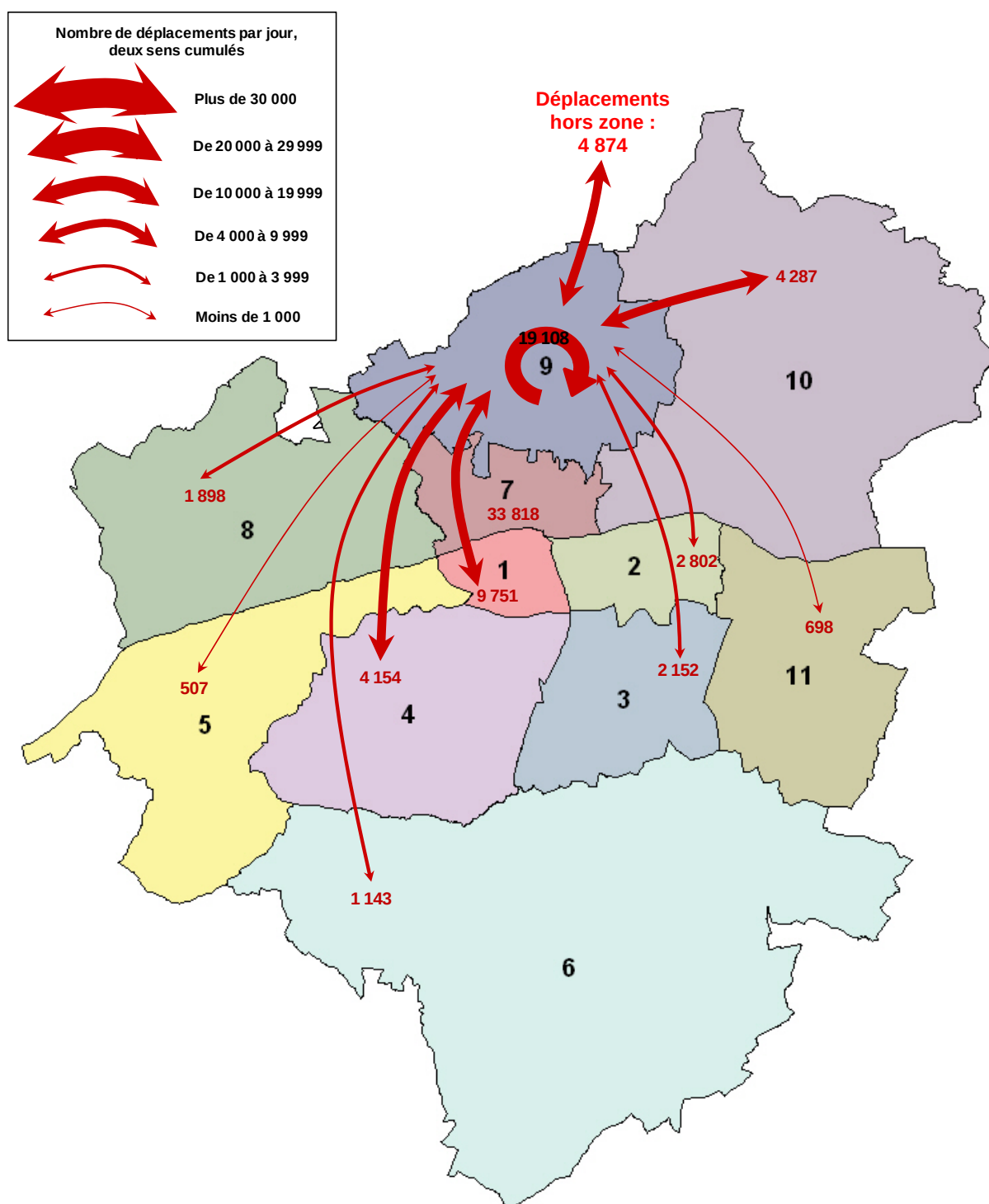


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

56 579 déplacements jour transitent par la zone 8.

Les flux se font principalement en interne (36%). 25% sont réalisés avec la zone 1 ; 12% sont réalisés avec la zone limitrophe 7 (12%).

Carte 34 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 9



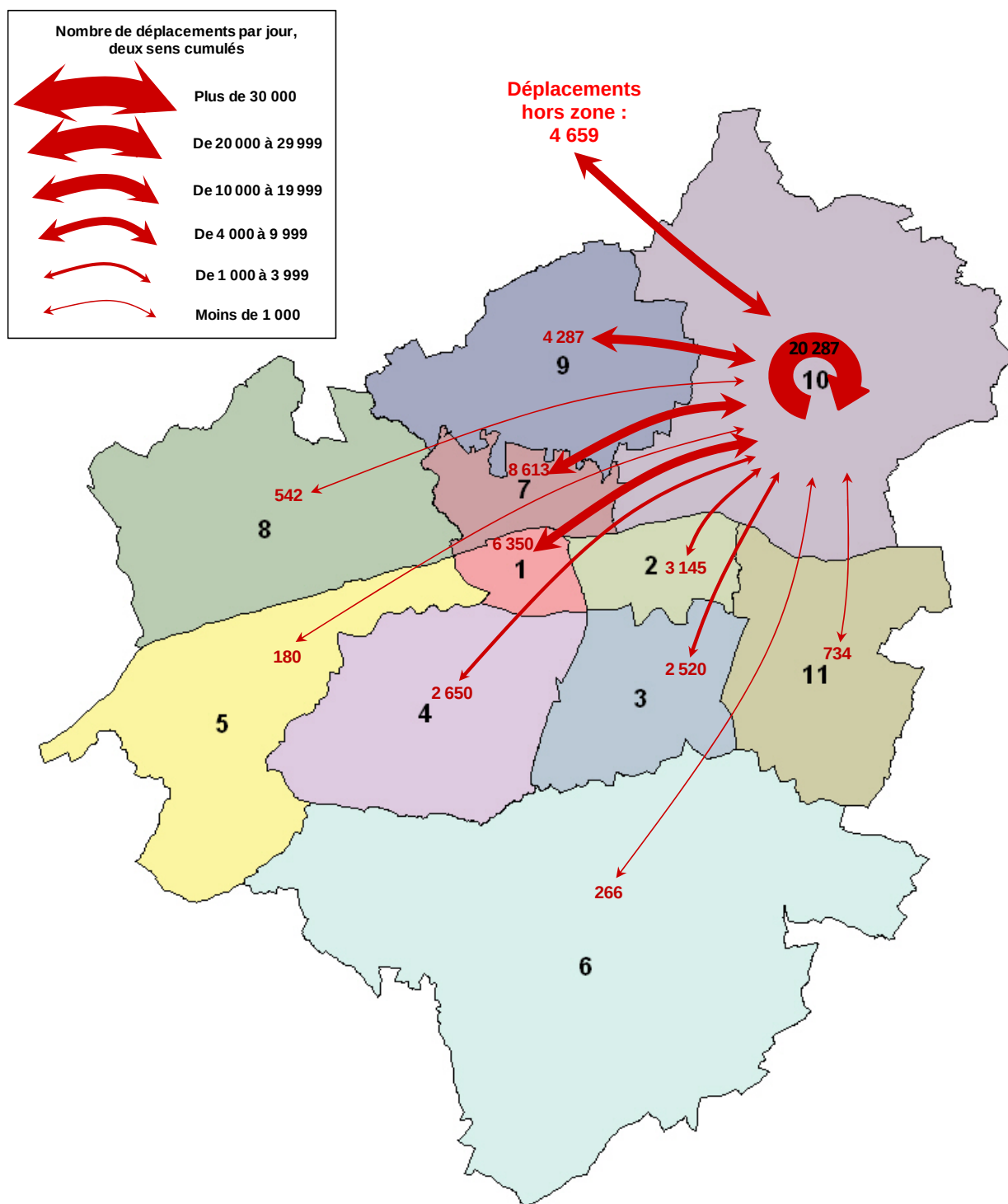
NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

Sur un jour moyen de semaine, 85 193 déplacements ont une extrémité (origine et/ou destination) dans la zone 9.

La majorité des flux se font avec la zone limitrophe 7 (40%); 11% sont réalisés avec le centre de Tours et de La Riche.

A noter l'importance des flux intra-zone : 22%.

Carte 35 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 10

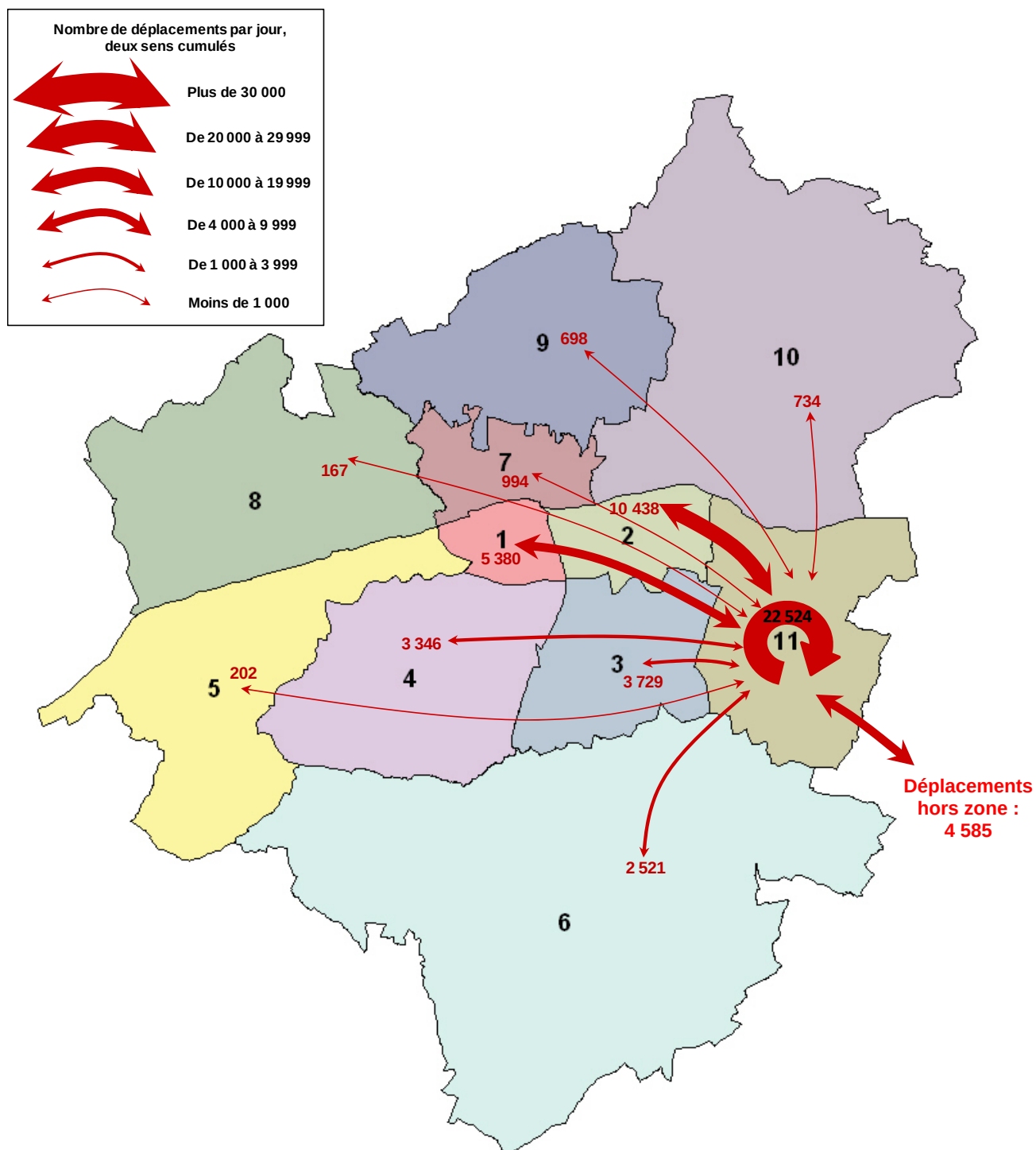


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

A destination ou émanant de la zone 10, transitent chaque jour 54 232 déplacements.

Les flux les plus importants sont intra-zone (37%). Les autres flux significatifs concernent à hauteur de 16% la zone 7 et la zone 1 à hauteur de 12%.

Carte 36 : Flux des déplacements mécanisés journaliers de la zone 11

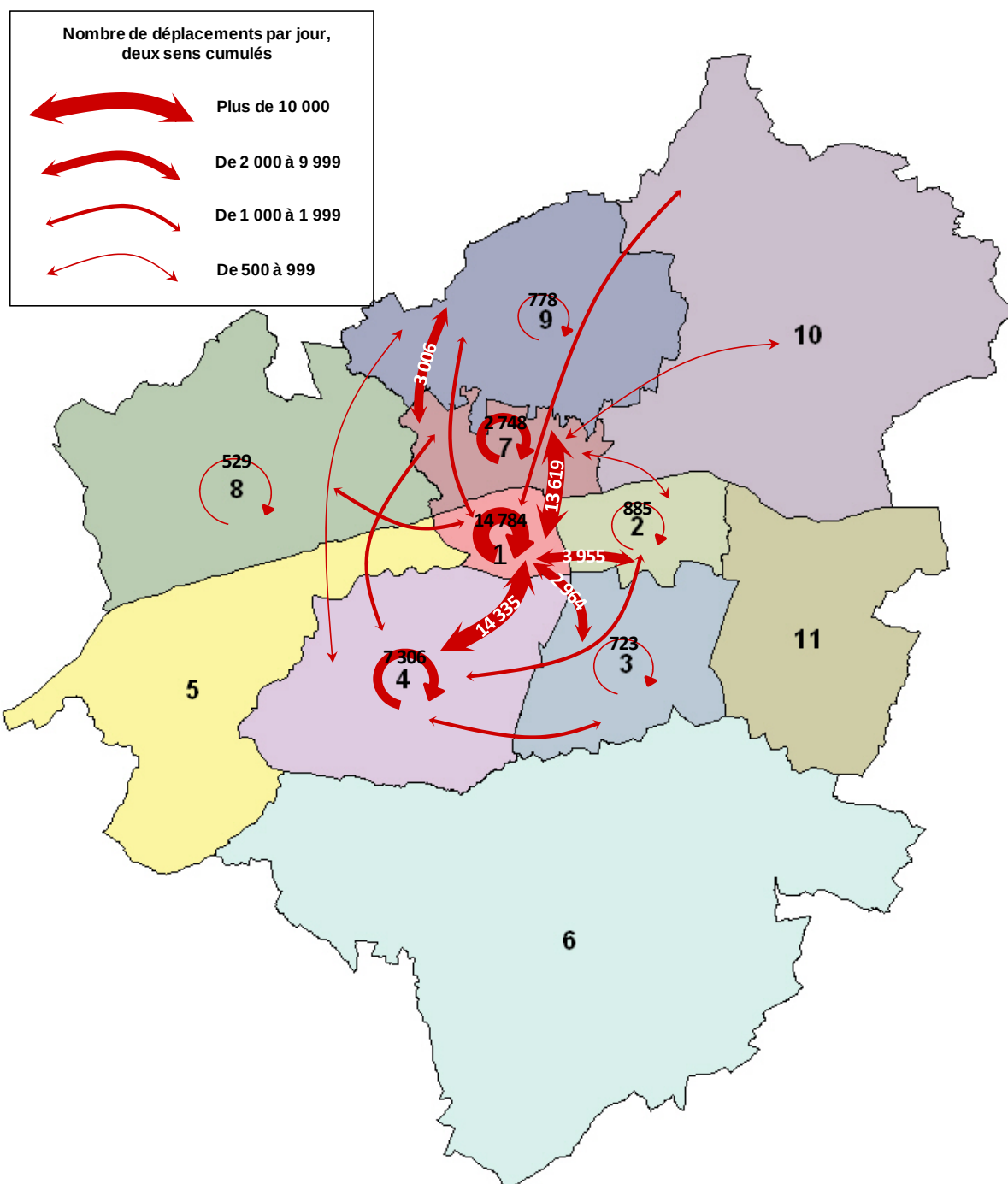


NOTA : le chiffre inscrit en noir dans la flèche circulaire fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone. Les chiffres en rouge placés à l'extrémité des autres flèches représentent les flux entre les zones.

Par la zone 11, transitent 55 317 déplacements sur un jour moyen de semaine.
41% des flux sont réalisés en interne. Les autres flux principaux sont réalisés avec la zone limitrophe 2 (19%) et avec la zone 1 (10%).

- Les flux de déplacements en transports collectifs urbains journaliers de la population de 5 ans et plus

Carte 37 : Flux des déplacements en transports collectifs urbains journaliers de la population de 5 ans et plus (supérieurs à 500)



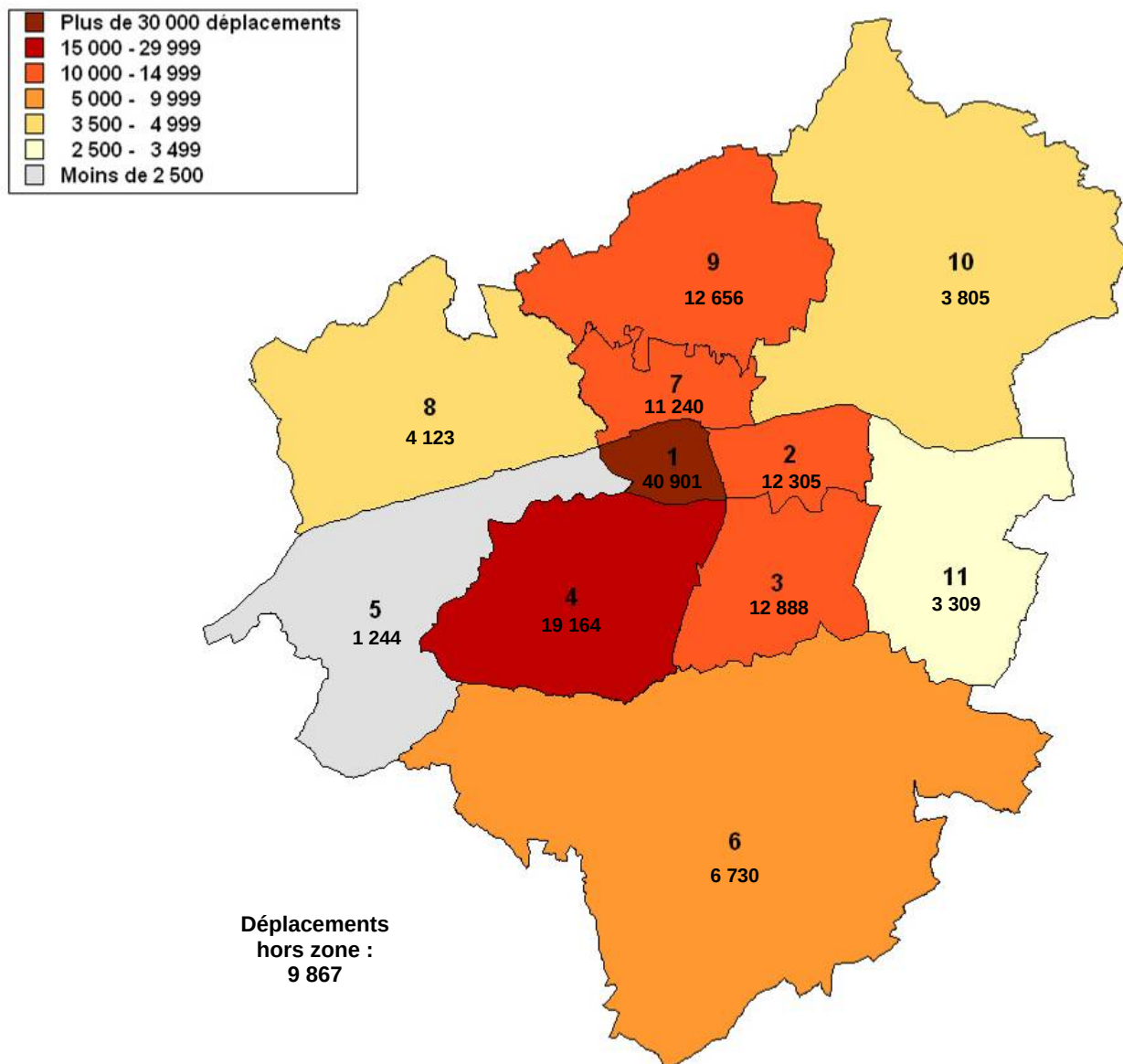
NOTA : le chiffre inscrit en noir dans les flèches circulaires fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone, le chiffre inscrit en blanc à l'intérieur des flèches fournit le nombre de déplacements mécanisés supérieurs à 2 000 réalisés entre les zones.

Les principaux flux en bus urbains sont observés entre la zone du secteur 1 avec les zones limitrophes. A noter l'importance des flux internes de cette zone.

Globalement, les flux les plus importants sont générés par les échanges entre des communes limitrophes appartenant au périmètre des transports urbains.

- Les flux de déplacements de la population de 5 ans et plus par motif

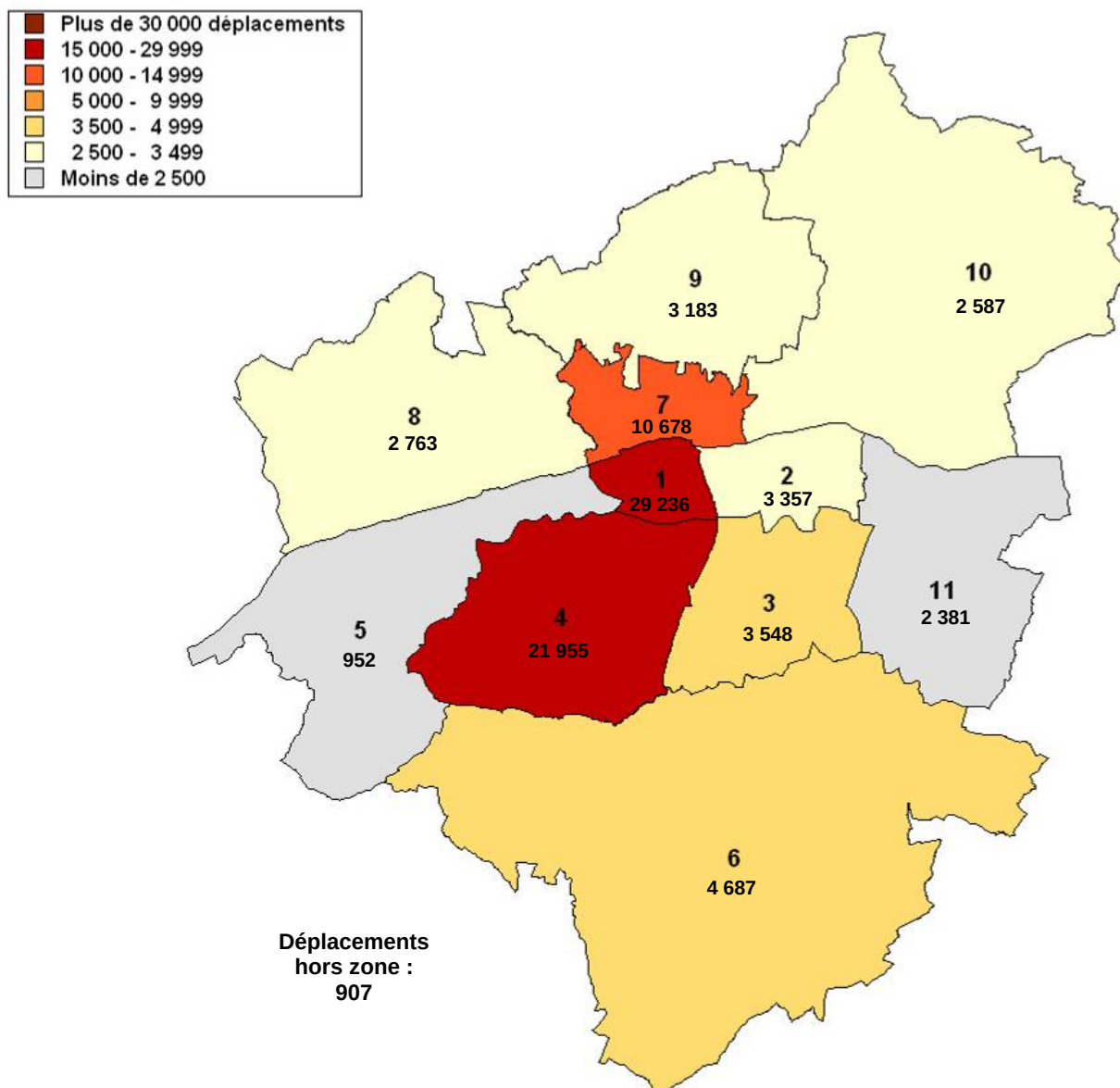
Carte 38 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour le travail habituel



138 232 déplacements ont pour motif de destination le travail habituel (**soit 11% des déplacements**). Les principaux lieux de destination de ces déplacements sont le centre de Tours et de La Riche (30%) et le secteur 4 (14%).

Le secteur 5 attire très peu de déplacements pour motif le travail habituel (1 244 soit 0,9%).

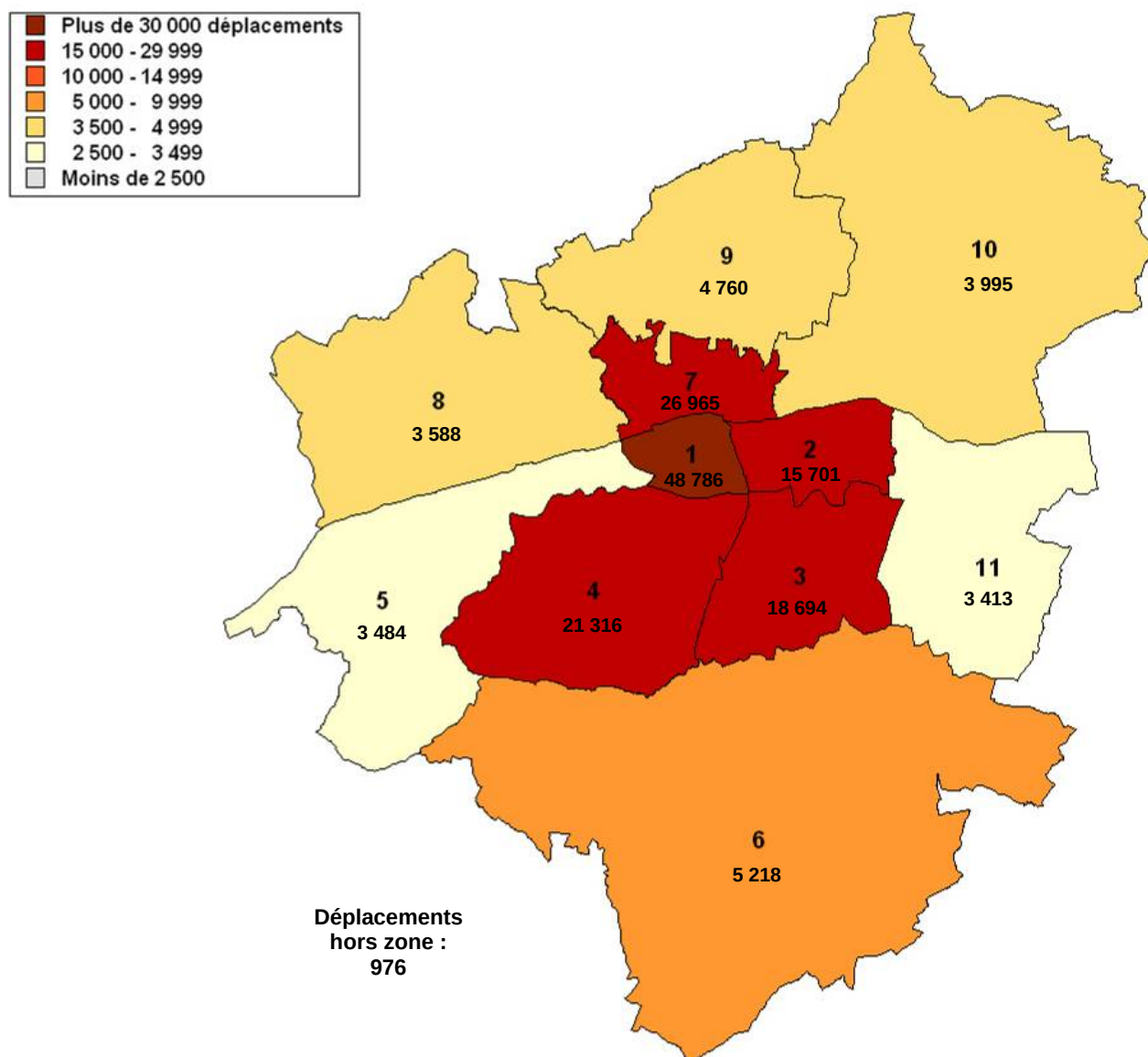
Carte 39 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les études



86 233 déplacements ont pour motif de destination les études (école, collège, lycée, université), ce qui représente **7% de l'ensemble des déplacements**. Les principaux lieux d'études sont le centre de Tours et de La Riche (34%), le secteur 4 (25%) et le secteur 7 (12%).

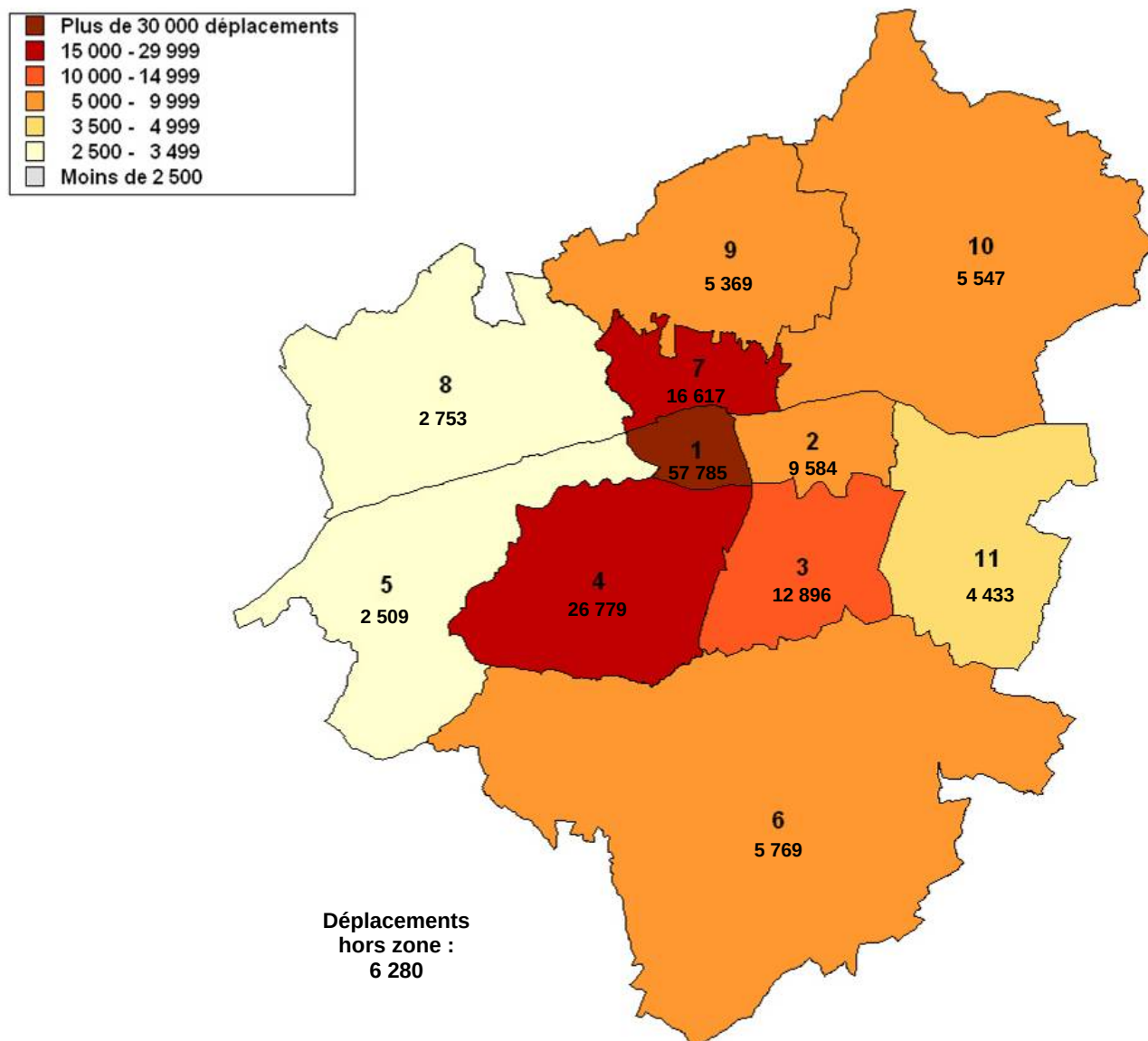
A noter que les 5 sites universitaires sont implantés dans le secteur 1 (site des Tanneurs et Bretonneau), le secteur 4 (site Grandmont et des Deux Lions) et le secteur 7 (site de IUT de Tours Nord). Les sites les plus importants sont situés sur les secteurs 4 et 1.

Carte 40 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les achats, courses



156 896 déplacements ont pour motif de destination des achats (**soit 13% des déplacements**). Ces déplacements se font principalement à destination du centre de l'agglomération : le secteur 1 (31%), le secteur 7 (17%), le secteur 4 (14%), le secteur 3 (12%) et le secteur 2 (10%).

Carte 41 : Les destinations des déplacements de la population de 5 ans et plus pour les loisirs/visites



156 320 déplacements sont réalisés pour un motif de destination loisirs ou visite à des amis ou de la famille, soit **13% de l'ensemble des déplacements**. La majorité de ces déplacements est réalisée à destination du secteur 1 (37%). 17% ont pour destination le secteur 4, 11% le secteur 7.

6.24 LES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS LIES A L'HYPERCENTRE DE TOURS

NOTA : L'hypercentre de Tours correspond aux secteurs 1, 2 et 3 du découpage D30 (cf page 10).

- **Les déplacements de la population de 5 ans et plus ayant pour origine ou destination l'hypercentre de Tours**

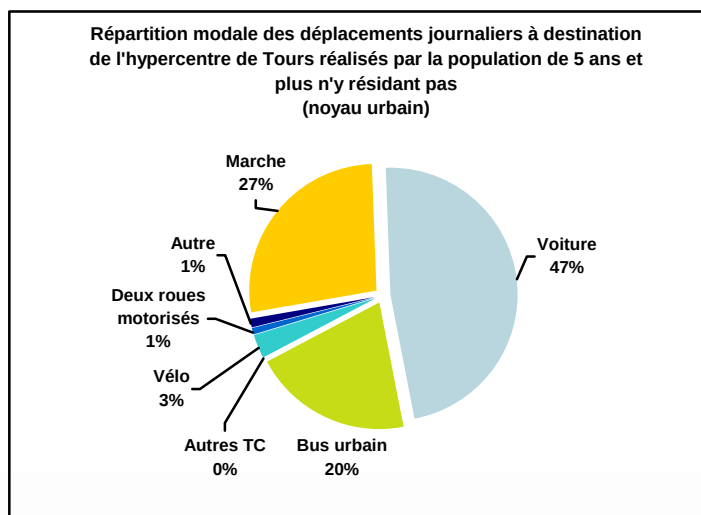
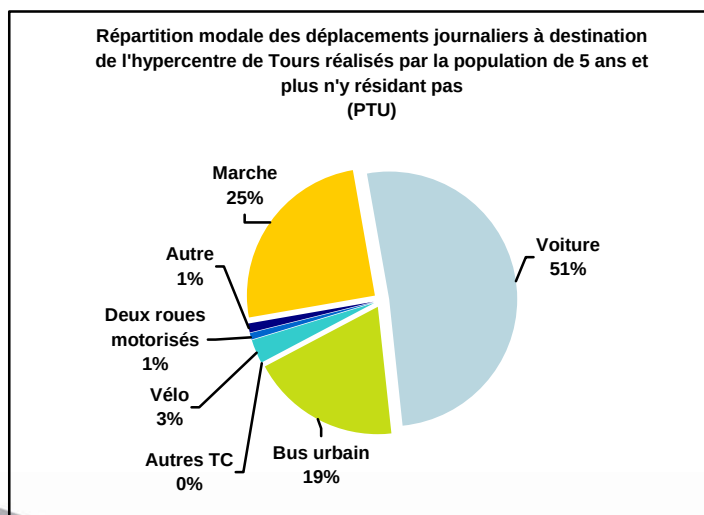
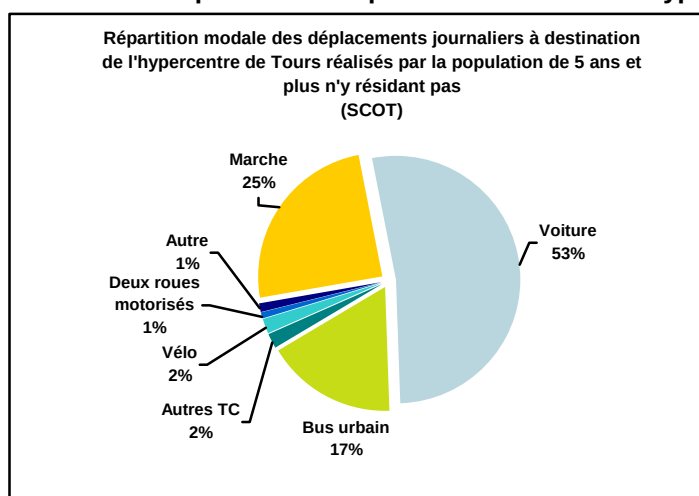
436 763 déplacements ont pour origine ou destination le centre de Tours (soit **35% de l'ensemble des déplacements**). Parmi eux, 174 832 sont réalisés par des personnes n'habitant pas ce centre, soit 40%. 412 123 déplacements sont réalisés par des résidents du PTU au départ ou à destination de l'hypercentre (soit **40% des déplacements des résidents du PTU**). Parmi eux, 150 192 sont réalisés par des individus n'y habitant pas (soit 36%).

Enfin, au niveau des résidents du noyau urbain, 377 983 déplacements ont pour origine ou destination l'hypercentre (soit **45% des déplacements des résidents du noyau urbain**). 116 052 sont réalisés par des individus ne résidant pas dans l'hypercentre soit 31%.

- **Les déplacements à destination de l'hypercentre de Tours de la population de 5 ans et plus n'y résidant pas**

Les analyses suivantes portent sur les déplacements à destination de l'hypercentre réalisés par les individus n'y résidant pas (soit 102 626 déplacements, dont 88 152 déplacements pour les résidents du PTU et dont 68 652 déplacements pour les résidents du noyau urbain).

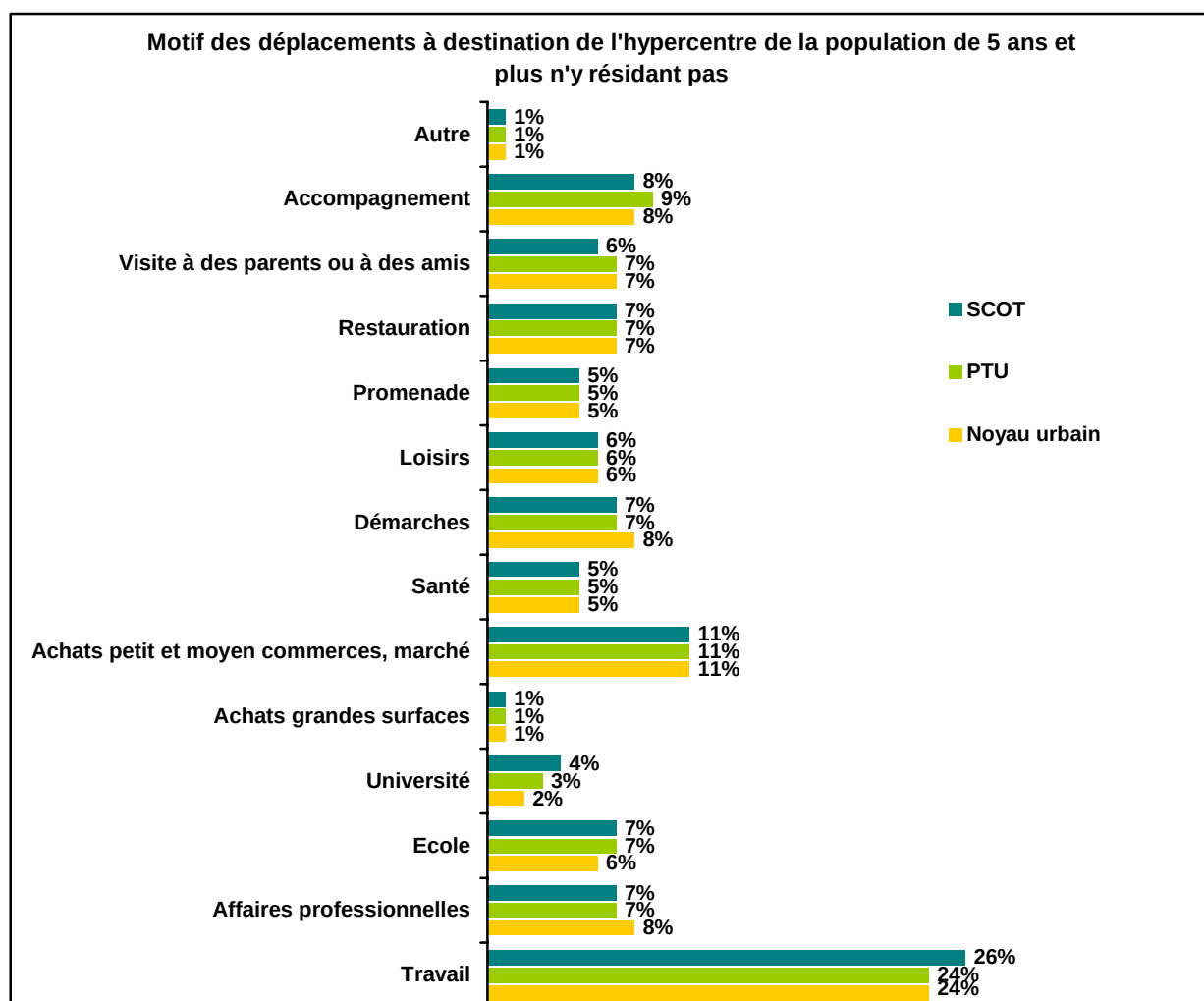
- **Les modes de transports utilisés pour se rendre dans l'hypercentre**



53% des déplacements à destination de l'hypercentre sont réalisés en voiture (pour comparaison, 59% de l'ensemble des déplacements sont réalisés en voiture). Le marche à pied est le second mode utilisé (25% contre 28% au global). Enfin, les bus urbains fil bleu sont également fréquemment utilisés (17% contre 7% sur l'ensemble des déplacements).

Comme déjà observé sur l'ensemble des déplacements, les déplacements à destination de l'hypercentre des résidents du PTU ou du noyau urbain (mais ne résidant pas dans ce centre) favorisent la marche à pied et le bus urbain au détriment de la voiture.

▪ **Les motifs de déplacements à destination de l'hypercentre de la population de 5 ans et plus n'y résidant pas**



Les déplacements pour se rendre sur le lieu de travail habituel alimentent 1/4 des déplacements à destination de l'hypercentre réalisés par les individus n'y résidant pas.

Les achats en petit et moyen commerces ou marché arrivent en seconde place avec 11% des déplacements.

Peu de différences sont observées selon le périmètre étudié.

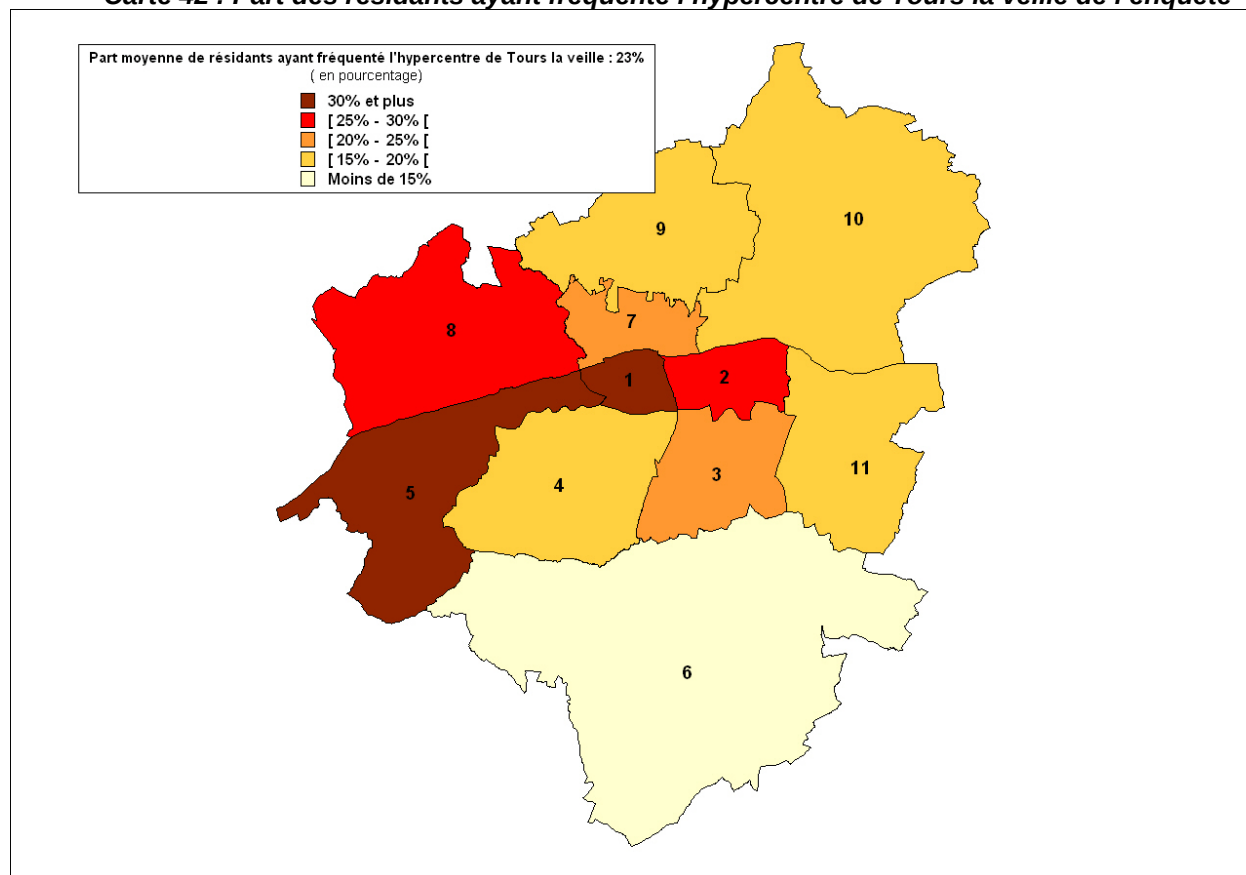
- Origine des personnes ayant fréquenté la veille de l'enquête l'hypercentre, population de 5 ans et plus n'y résidant pas

Rappel : L'hypercentre de Tours correspond aux secteurs 1, 2 et 3 du découpage D30 (cf page 10).

Parmi les 259 377 personnes de l'agglomération ne résidant pas dans l'hypercentre de Tours, 59 164 l'ont fréquenté la veille soit **23%**. En ce qui concerne le PTU et le noyau urbain, cette proportion grimpe à **25%**.

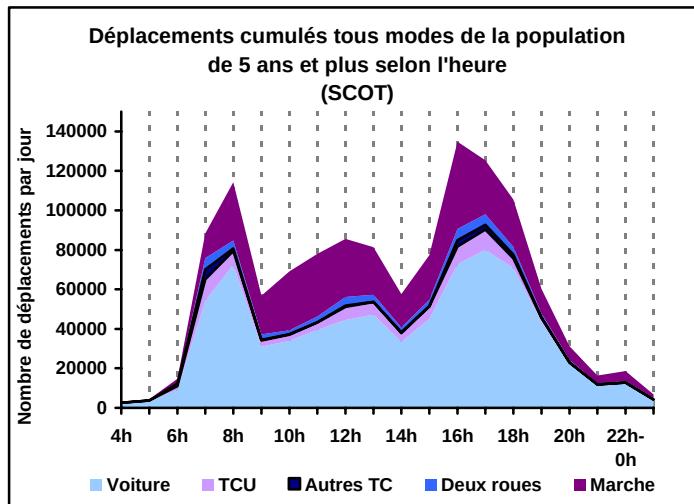
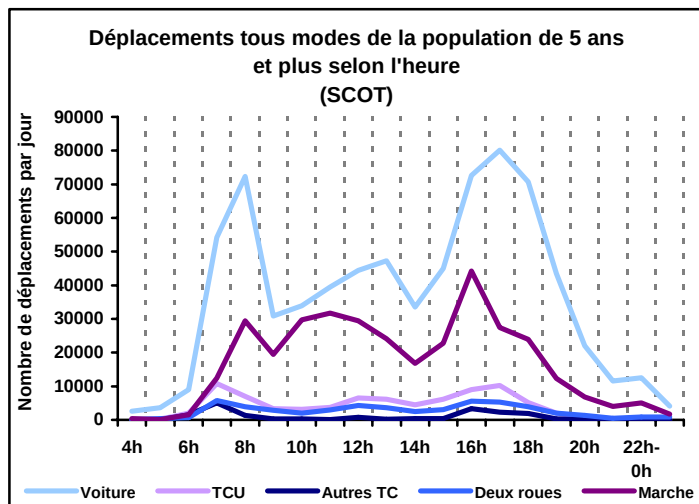
Logiquement, c'est dans les secteurs proches de l'hypercentre que l'on trouve le plus de personnes le fréquentant. Les résidents du secteur 1 (hors résidents de l'hypercentre) sont près de la moitié (44%) à l'avoir fréquenté la veille, ceux du secteur 5 s'y sont rendus pour 34%. C'est dans le secteur 6 que l'on trouve la part de résidents ayant fréquenté l'hypercentre la plus faible (14%).

Carte 42 : Part des résidents ayant fréquenté l'hypercentre de Tours la veille de l'enquête



6.25 REPARTITION HORAIRE DES DEPLACEMENTS DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

■ Déplacements tous modes de la population de 5 ans et plus



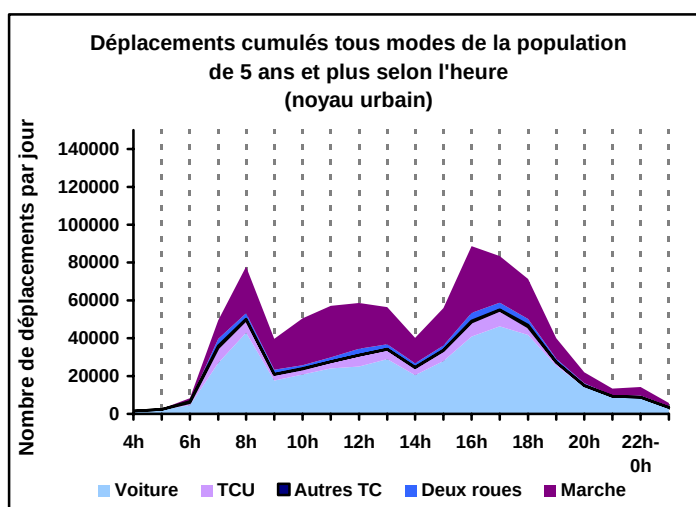
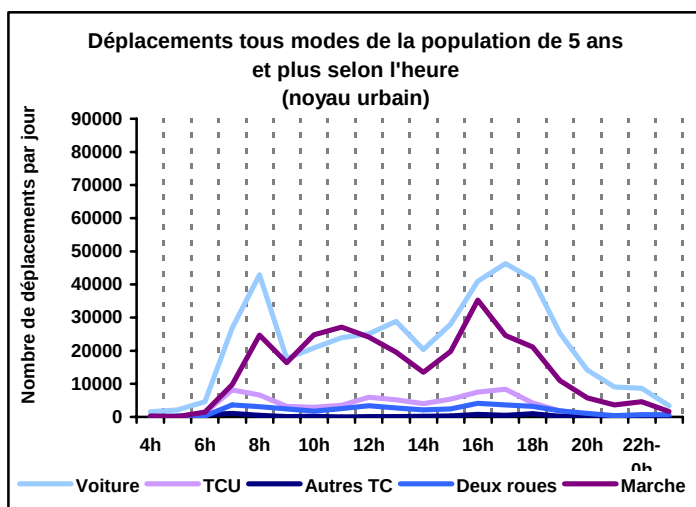
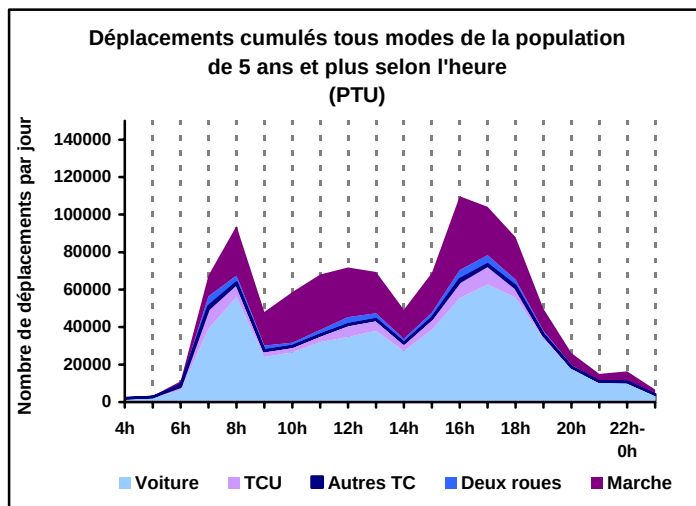
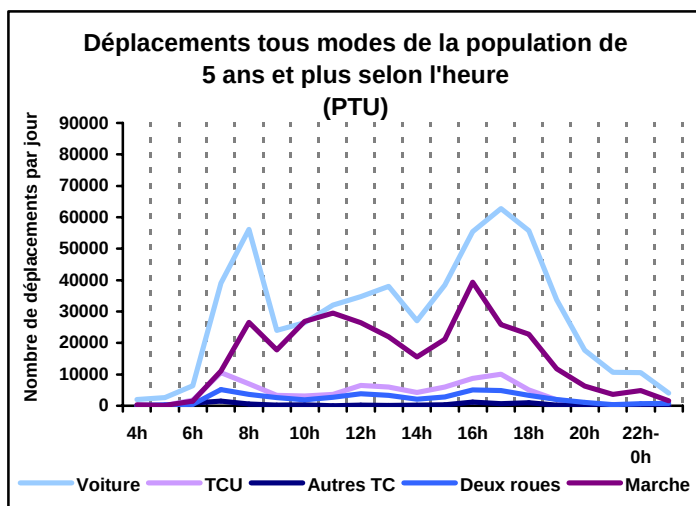
Les graphiques ci-dessus présentent le volume des déplacements (mode par mode pour le premier graphique, cumulé par mode pour le second) selon les heures de départ (aide à la lecture : sur le premier graphique, 72 366 déplacements en voiture débutent entre 8 heures et 9 heures du matin ; sur le second graphique : 112 829 déplacements, tous modes confondus, débutent entre 8 heures et 9 heures du matin).

La pointe du trafic le matin est observée de 8 heures à 9 heures (9,3% soit 115 861 déplacements en comptant les déplacements réalisés en autres modes). Elle est liée aux déplacements en voiture qui sont très nombreux durant cette période mais également aux déplacements réalisés à pied.

L'heure de pointe du soir est beaucoup plus étalée. En effet, 30% des déplacements sont réalisés entre 16 heures et 19 heures (entre 9% et 11% des déplacements pour chacune des trois périodes, soit 370 606 déplacements en comptant les déplacements réalisés en autres modes). Elle est essentiellement le fait des déplacements en voiture et, dans une moindre mesure, des déplacements à pied.

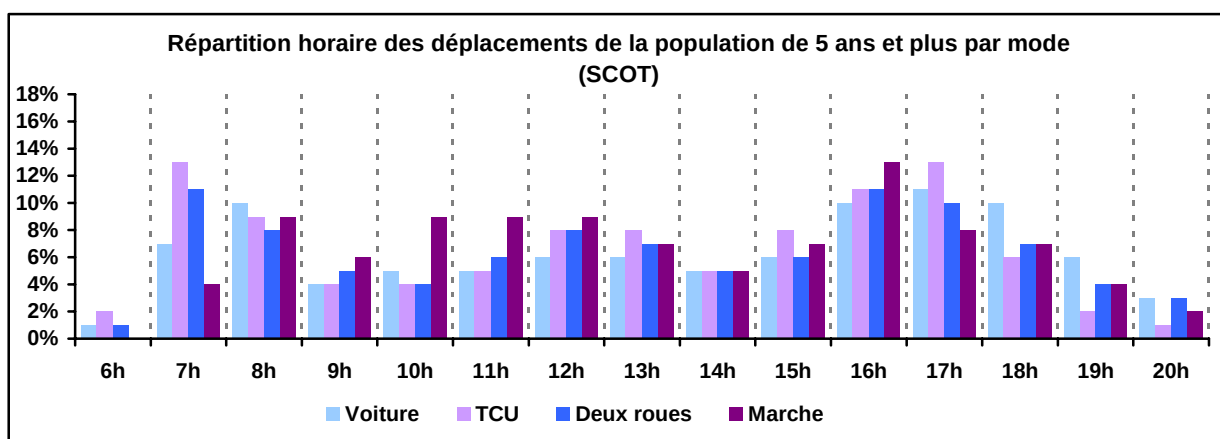
L'augmentation du trafic de la mi-journée demeure modérée. La pointe du midi est étalée entre 12 heures et 14 heures où pour chacune des deux périodes on recense 7% des déplacements, soit un total de 171 091 déplacements. Il s'agit essentiellement de déplacements réalisés en voiture et à pied.

On remarquera que la période de pointe du matin des TCU démarre sensiblement plus tôt, effet sans doute de la durée supérieure des déplacements effectués avec ce mode. Ce phénomène s'observe également lors de la pointe du soir.



Peu de différences sont observables sur les deux périmètres d'intérêt.

Cependant, on notera que sur la période horaire 10h00-12h00, la marche à pied domine la voiture dans les déplacements effectués par les résidents du noyau urbain.



▪ Déplacements mécanisés

La pointe du soir se situe entre 16 heures et 19 heures (30% des déplacements avec environ 10% des déplacements dans chacune des trois périodes soit 275 057 déplacements). Elle est identique à celle des déplacements tous modes.

La pointe du matin a lieu de 7 heures à 9 heures et représente 18% des déplacements soit 163 943 déplacements.

▪ Déplacements à pied

La pointe la plus importante concernant les déplacements à pied a lieu de 16 heures à 17 heures : un peu plus de 44 000 déplacements soit 13% des déplacements.

Les déplacements à pied sont également importants entre 8 heures et 9 heures (9% soit 29 471 déplacements) et entre 10 heures et 13 heures (9% des déplacements pour chacune des trois périodes soit 90 923 déplacements).

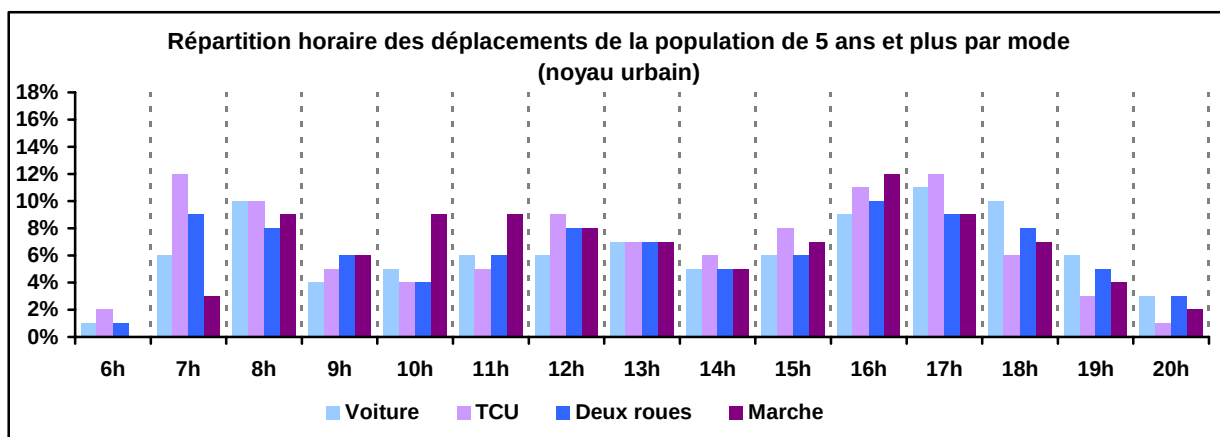
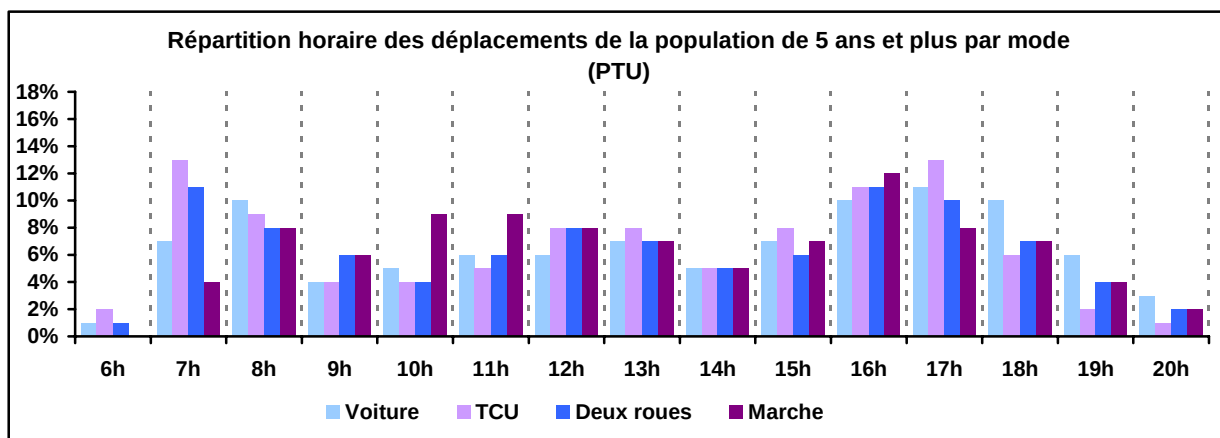
▪ Déplacements en voiture

Les pointes du matin et du soir sont voisines de celles observées pour l'ensemble des déplacements mécanisés.

▪ Déplacements en transports collectifs urbains (bus urbains fil bleu)

L'heure de pointe des déplacements en bus urbains fil bleu a lieu entre 7 heures et 9 heures du matin, où sont concentrés 22% des déplacements journaliers effectué en bus (soit 17 883 déplacements).

Celle du soir a lieu entre 16 heures et 18 heures et engendre 24% des déplacements en TCU (soit 19 303 déplacements).

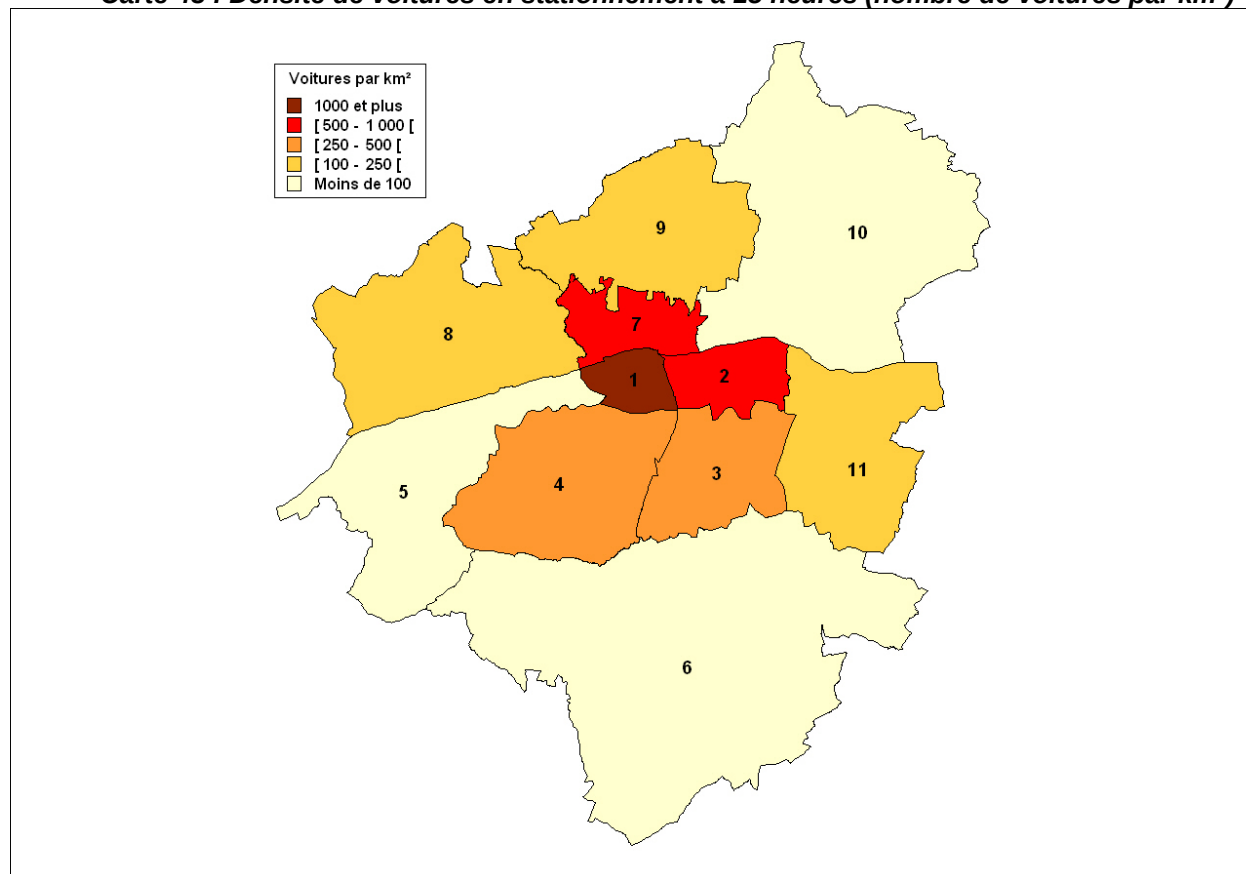


Là encore, on observe peu de différences selon les différents périmètres étudiés.

6.26 STATIONNEMENT DES AUTOMOBILES

NOTA : des chiffres présentés ici, ont été exclus les stationnements liés à des arrêts pour prendre ou déposer une personne.

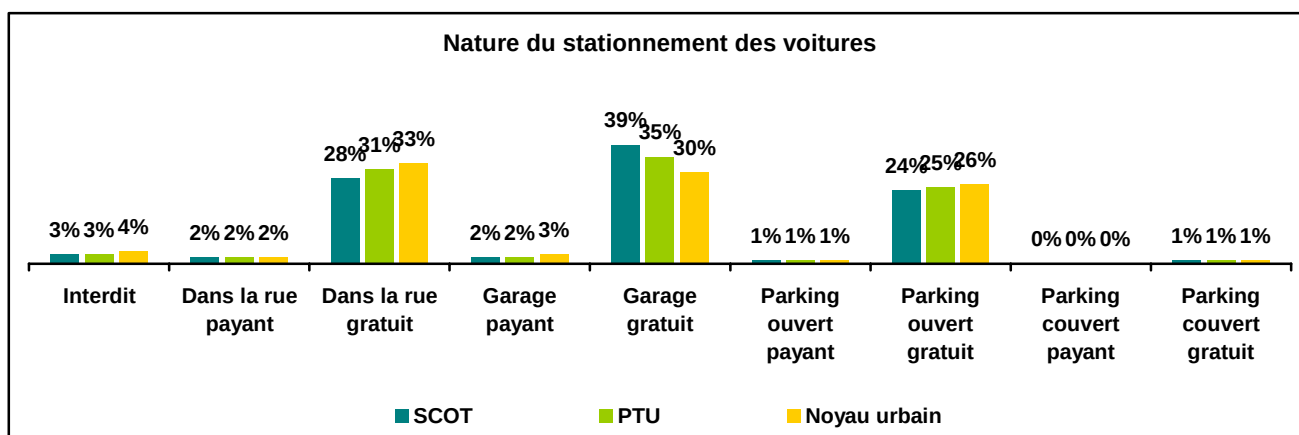
Carte 43 : Densité de voitures en stationnement à 15 heures (nombre de voitures par km²)



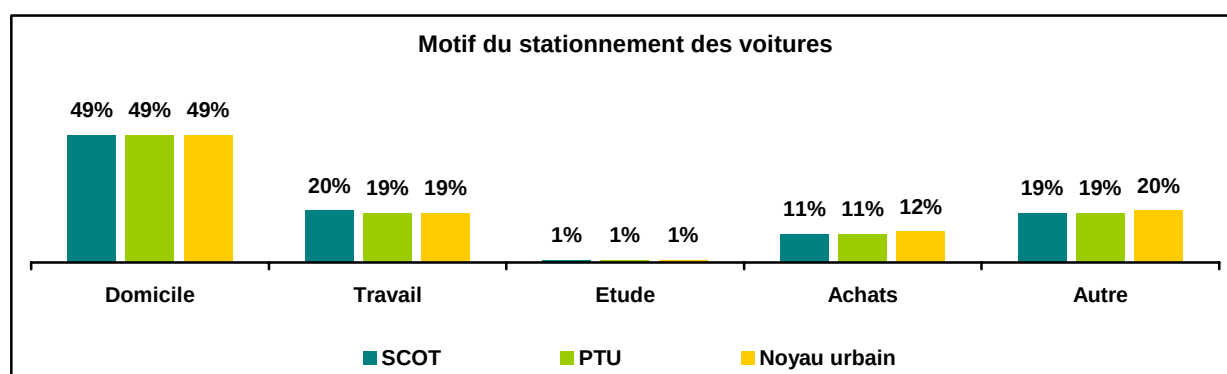
La carte de densité de stationnement à 15 heures, heure de pointe du stationnement, montre que l'essentiel des problèmes de stationnement se concentre sur le centre de Tours et de La Riche où la densité de voitures en stationnement atteint 3 601 par km².

Les secteurs 7 et 2 détiennent également des densités élevées, mais dans une moindre mesure, a contrario des secteurs périurbains où elle est inférieure à 100 voitures par km².

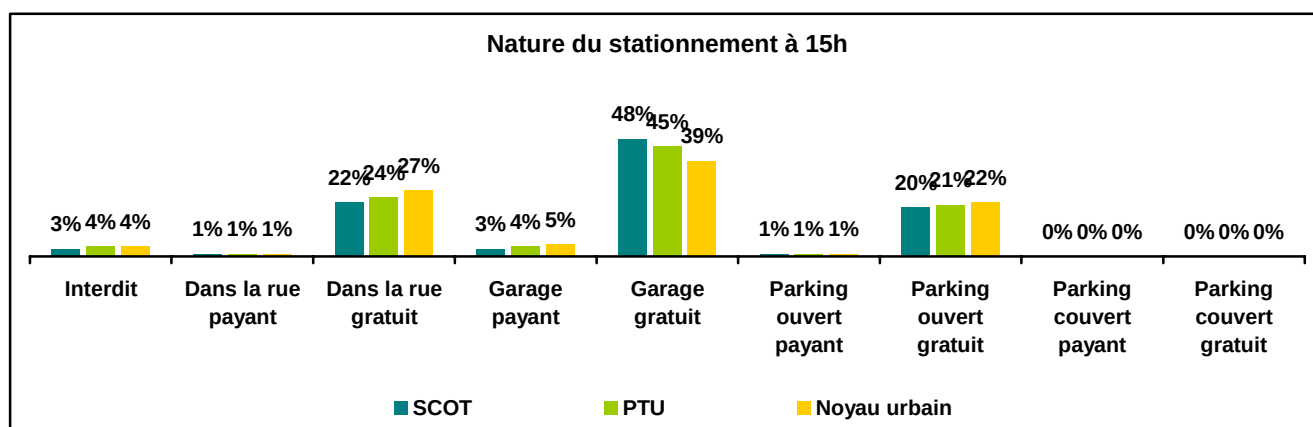
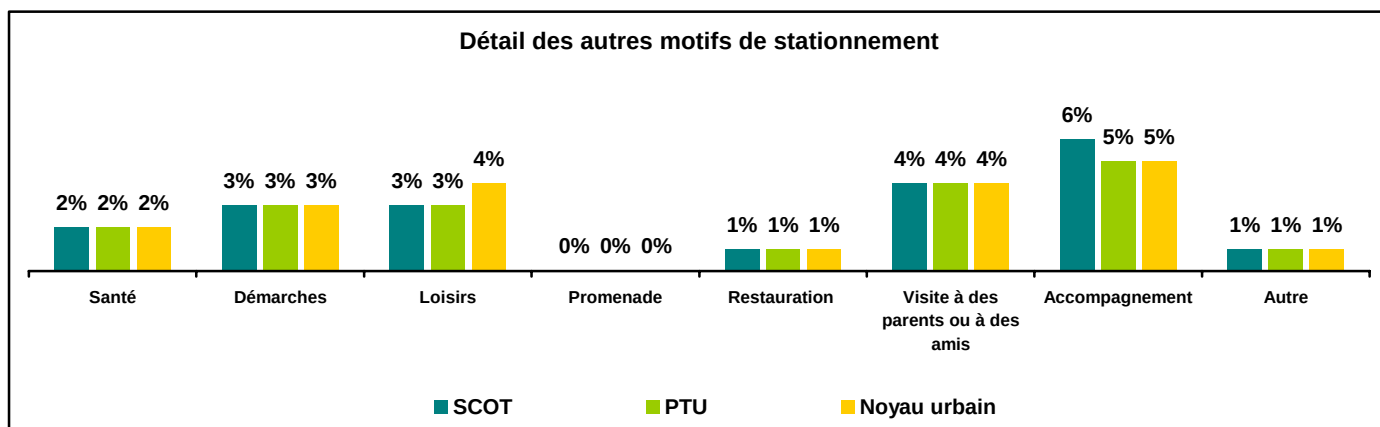
■ Ensemble du SCOT



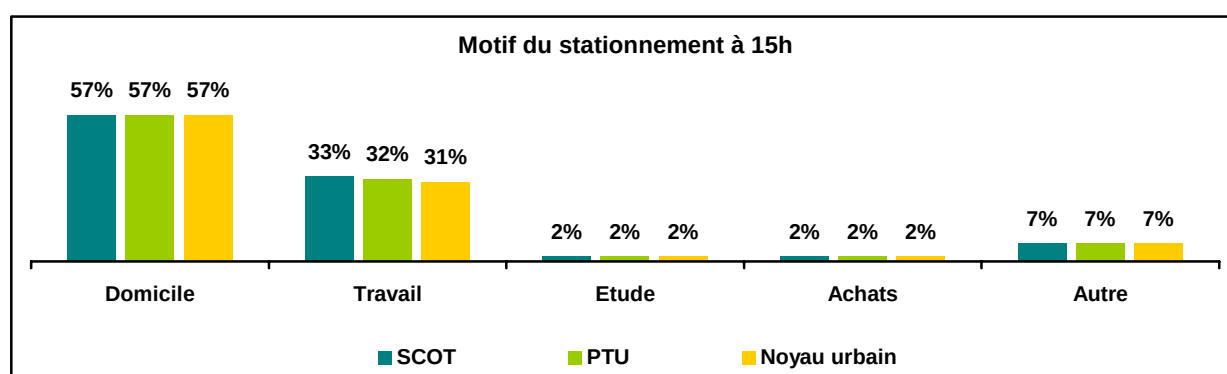
Sur l'ensemble de la journée et de la nuit, les voitures stationnent en majorité dans un garage gratuit (39%). Les stationnements gratuits dans la rue (28%) et dans un parking ouvert gratuit (24%) sont également importants. A noter que le stationnement dans la rue est plus répandu pour les habitants du PTU et surtout du noyau urbain qui sont moins nombreux à stationner leurs véhicules dans les garages gratuits. La part du stationnement payant reste faible quel que soit le périmètre. Le stationnement interdit « déclaré » représente environ 3%.



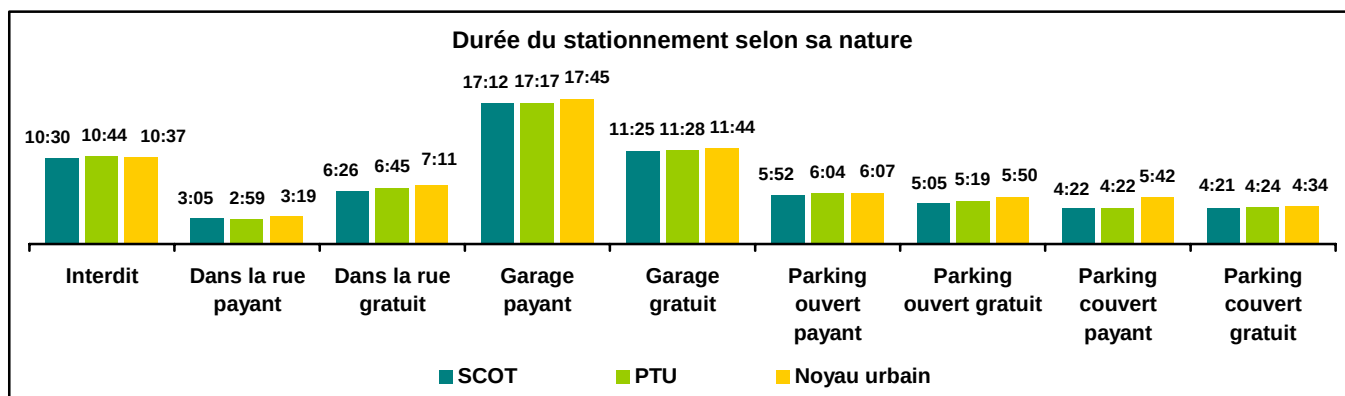
Dans près de la moitié des cas, le stationnement est de caractère résidentiel. Le stationnement lié au travail représente environ 20% des stationnements, celui lié aux achats 11%. Parmi les autres motifs de stationnement, on trouve principalement l'accompagnement, les visites à de la famille ou des amis et les loisirs. Les résultats sont homogènes sur chacun des périmètres étudiés.



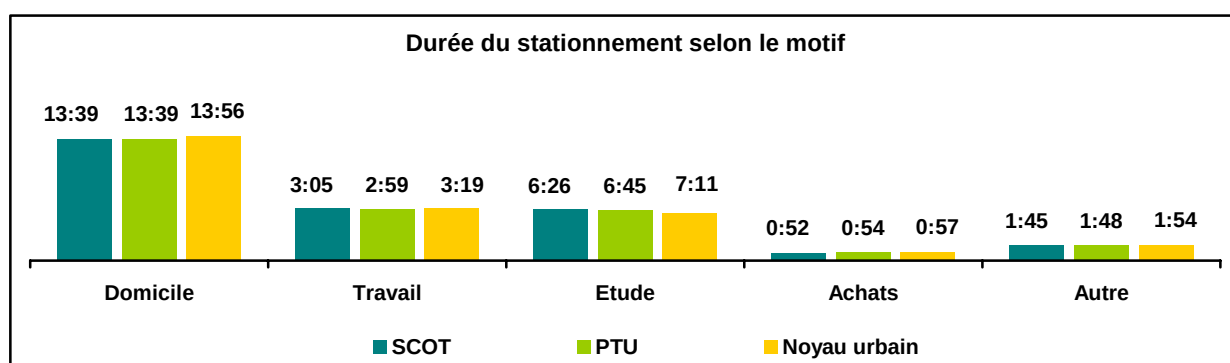
A 15 heures, 175 304 voitures utilisées par les résidents du SCOT sur les 201 150 dont ils disposent sont en stationnement sur le périmètre enquêté. Le stationnement en garage gratuit est plus important que celui observé sur l'ensemble de la journée (48%) ce qui diminue logiquement la part des stationnements gratuits dans la rue ou en parking ouvert gratuit. Toutefois, comme vu précédemment, le stationnement dans la rue est plus le fait des habitants du PTU et surtout du noyau urbain.



A 15 heures, le stationnement résidentiel est prépondérant ; la part du travail est nettement plus élevée que sur l'ensemble de la journée et de la nuit. La part des stationnements pour le motif achat est faible.



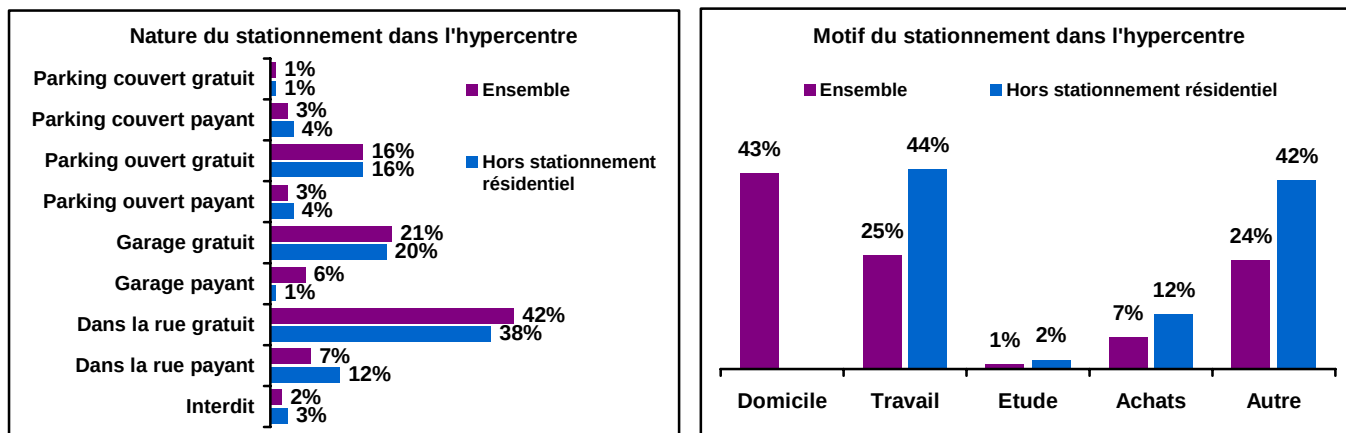
La durée moyenne de stationnement est de 8 heures 18 (8 heures 17 pour le PTU, 8 heures 28 sur le noyau urbain) avec une durée particulièrement longue dans les garages. Il s'agit souvent de stationnement résidentiel.



On observe une durée particulièrement longue pour le stationnement lié au domicile. Les durées de stationnement pour les motifs d'achats et pour les autres motifs sont assez faibles, comme observé dans les autres agglomérations.

■ Hypercentre de Tours

L'hypercentre de Tours correspond aux secteurs 1, 2 et 3 du découpage D30 (cf page 10).

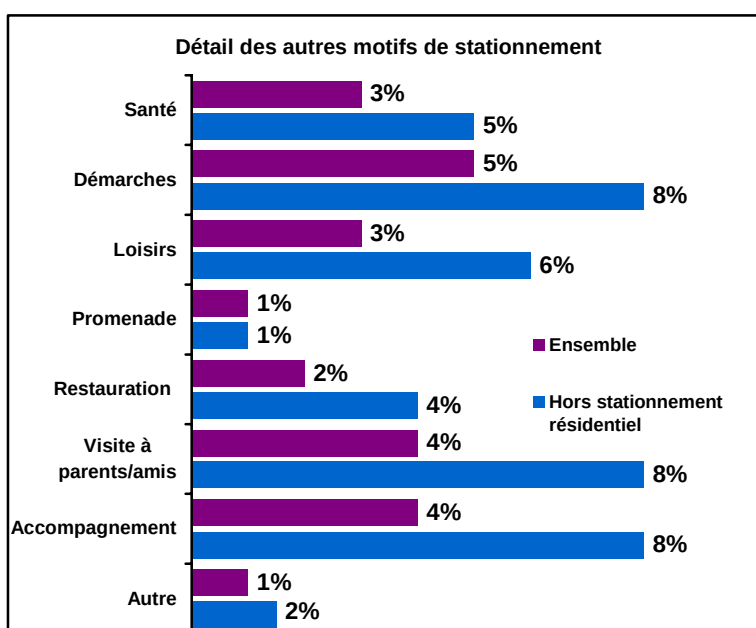


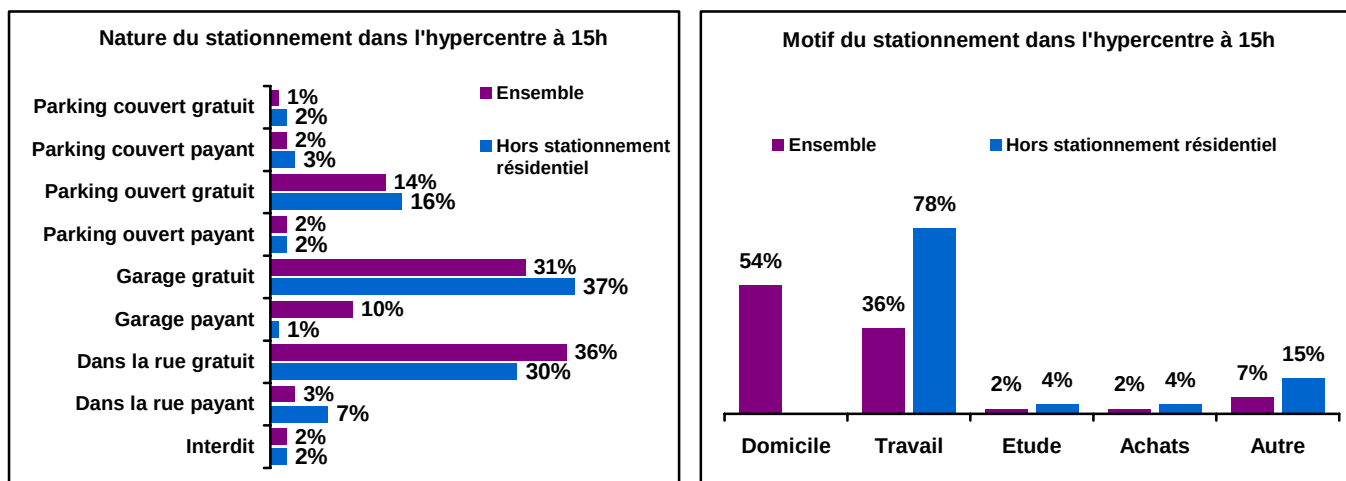
Les voitures stationnant dans l'hypercentre, sur l'ensemble de la journée et de la nuit, stationnent en majorité gratuitement dans la rue (42%). Les stationnements dans des garages gratuits (21%) et dans un parking ouvert gratuit (16%) sont également non négligeables. A noter que 19% des voitures stationnant dans l'hypercentre stationnent sur un emplacement payant.

Si l'on exclut de cette observation le stationnement résidentiel, le stationnement payant dans la rue progresse sensiblement aux dépens du stationnement gratuit.

Le stationnement résidentiel reste prépondérant (43%) mais la part des stationnements pour le travail augmente par rapport à celle observée sur l'ensemble de l'agglomération.

Le stationnement dans l'hypercentre pour le motif travail représente 44% des stationnements, hors stationnement résidentiel. Les stationnements pour les motifs d'achats arrivent ensuite avec 12% des stationnements, hors stationnement résidentiel.



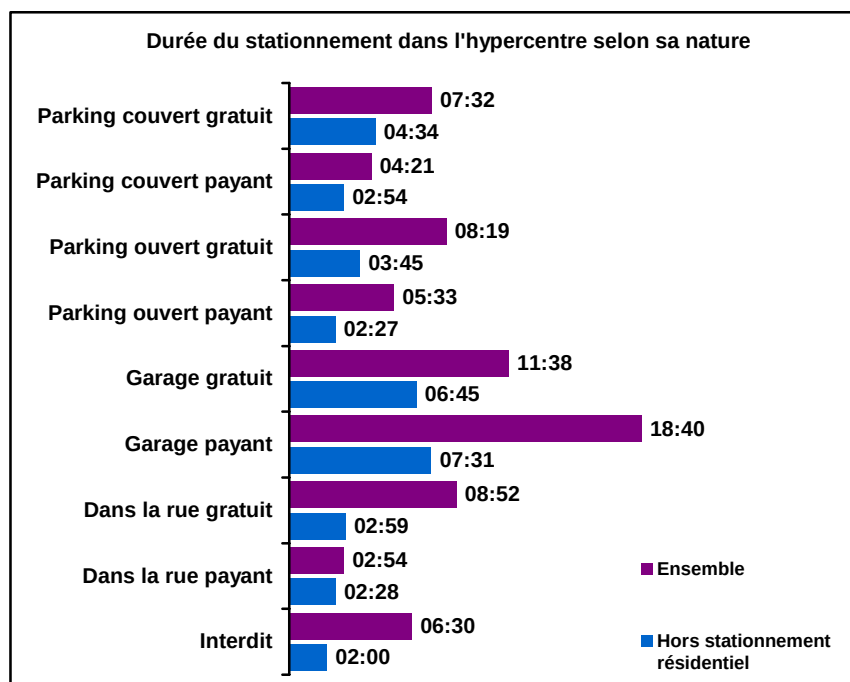


A 15 heures, la part des voitures stationnées dans l'hypercentre en garage gratuit augmente par rapport à celle observée sur l'ensemble de la journée et de la nuit, celle du stationnement gratuit dans la rue diminue. A noter que 17% des voitures stationnant dans l'hypercentre à 15 heures stationnent sur un emplacement payant.

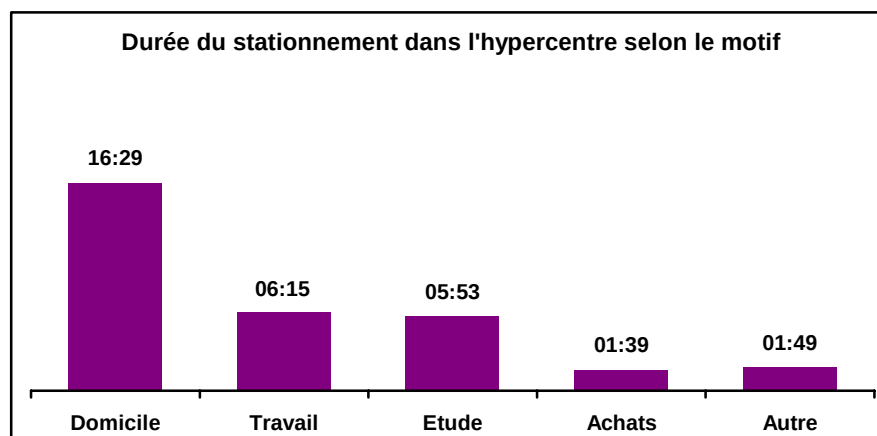
Ce résultat est accentué sur les stationnements hors stationnement résidentiel : la part des stationnements en garage gratuit augmente significativement alors que celle des stationnements gratuits dans la rue diminue. A noter que la part des stationnements payants dans la rue augmente de 4 points par rapport à l'ensemble des stationnements dans l'hypercentre à 15 heures.

La part des stationnements pour les autres motifs et pour achats diminue significativement au profit du stationnement résidentiel (+ 9 points) et du stationnement pour le travail (+11 points).

Si l'on exclut de l'analyse le stationnement non résidentiel, on constate que la majorité des stationnements dans l'hypercentre à 15h00 est suscitée par le motif travail.

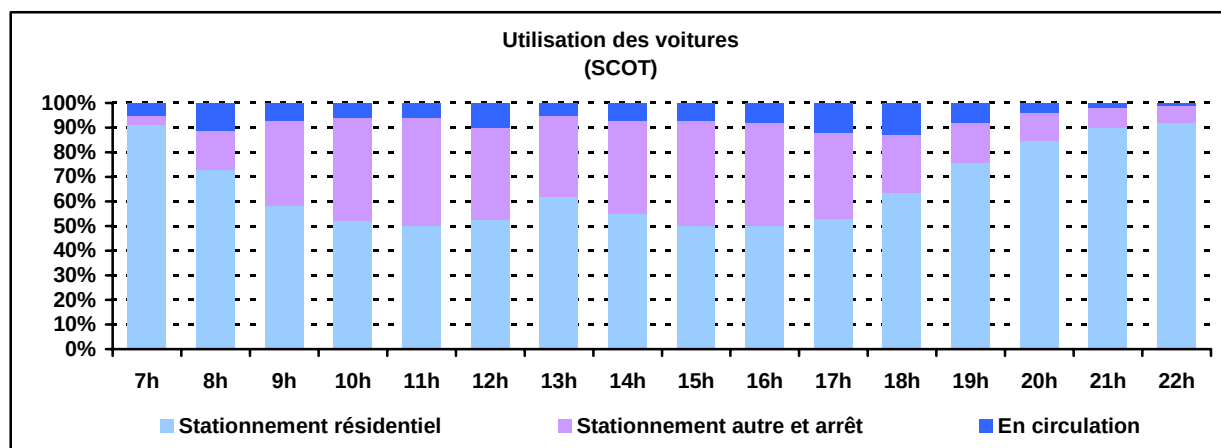


La durée moyenne de stationnement dans l'hypercentre est de 9 heures 13 minutes avec une durée particulièrement longue dans les garages payants. Logiquement, les durées hors stationnement résidentiel sont nettement moins longues, avec une moyenne de 3 heures et 49 minutes.



La durée du stationnement lié au domicile est également longue, encore plus que celle observée pour le stationnement sur l'ensemble du SCOT. Les durées de stationnement pour les motifs d'achats et pour les autres motifs sont supérieures à celles enregistrées sur l'ensemble de l'aire d'enquête.

6.27 UTILISATION DES VEHICULES AUTOMOBILES



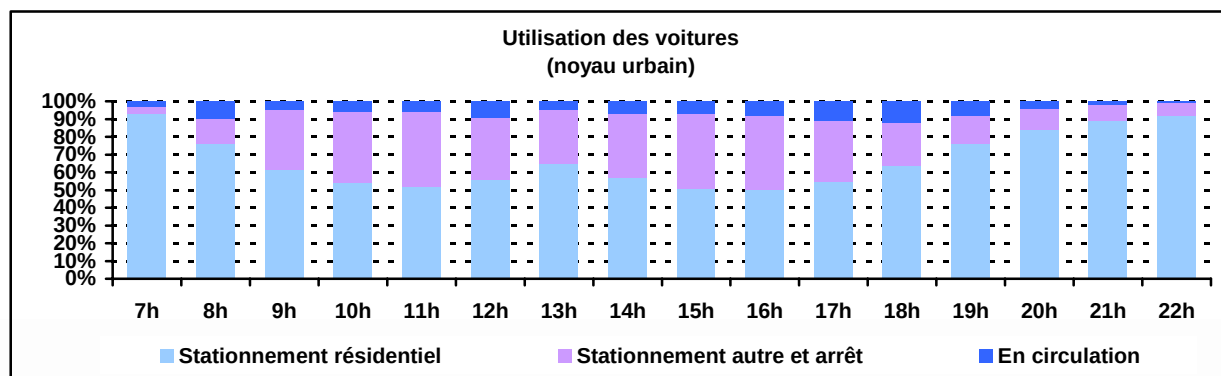
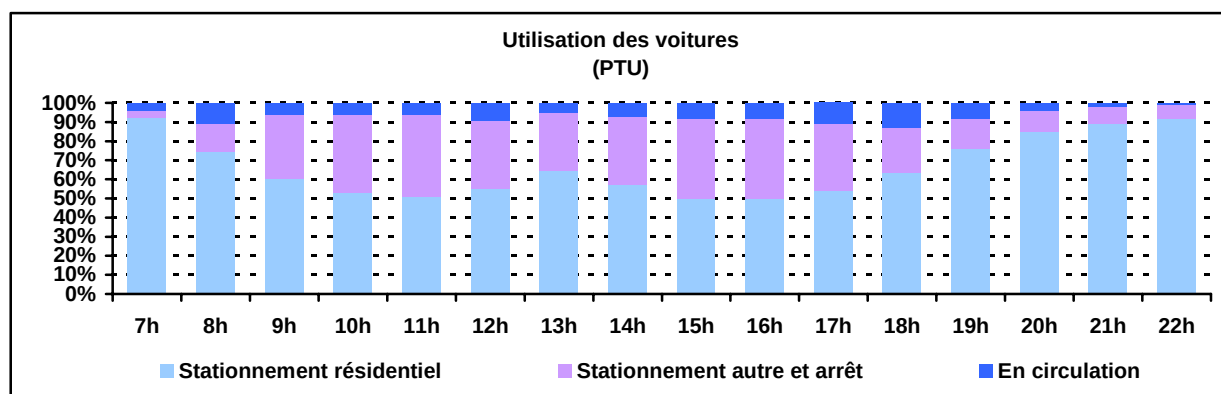
Durant une journée de semaine moyenne, les 201 150 voitures à disposition des habitants du SCOT sont le plus souvent en stationnement, soit à proximité du domicile de l'utilisateur, soit à proximité d'un lieu d'activité (travail, achats, ...). Chaque voiture est en circulation en moyenne environ une heure et demie par jour.

147 879 (74%) des 201 150 voitures à disposition des habitants sont utilisées un jour moyen de semaine. Les ménages ne possédant qu'une voiture l'ont utilisée lors de l'enquête dans 73% des cas.

Les ménages possédant deux voitures utilisent plus fréquemment la première (82%) que la deuxième (71%).

Les ménages possédant trois voitures utilisent un peu moins chacune de leurs voitures : 78% pour la première, 75% pour la seconde et 67% pour la troisième.

Ces résultats sont homogènes quel que soit le périmètre de résidence étudié.



7 LES BOUCLES DE DEPLACEMENTS (JOURNEE DE LA VEILLE) DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

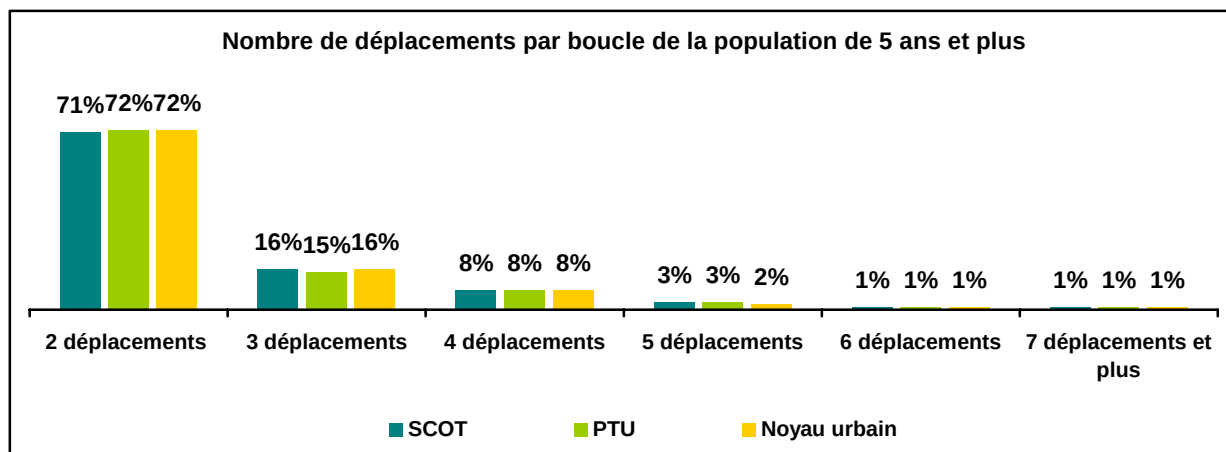
NOTA : La boucle est constituée par l'ensemble des déplacements réalisés par une personne depuis son départ du domicile jusqu'à son retour au domicile.

Comme l'enquête ne porte que sur 24 heures, dans certains cas, le premier déplacement recensé pour une personne n'a pas pour origine le domicile ou bien le dernier déplacement recensé n'a pas pour destination le domicile.

Au total, les personnes de l'aire d'enquête ont réalisé 488 149 boucles, plus 6 528 chaînes ne partant pas du domicile et 6 353 chaînes ne se terminant pas au domicile. Une chaîne est une succession de déplacements réalisés par une même personne sur un jour donné.

Les analyses suivantes concernent les 488 149 boucles (410 544 pour les résidents du PTU, 335 534 pour les résidents du noyau urbain).

7.1 NOMBRE DE DEPLACEMENTS PAR BOUCLE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



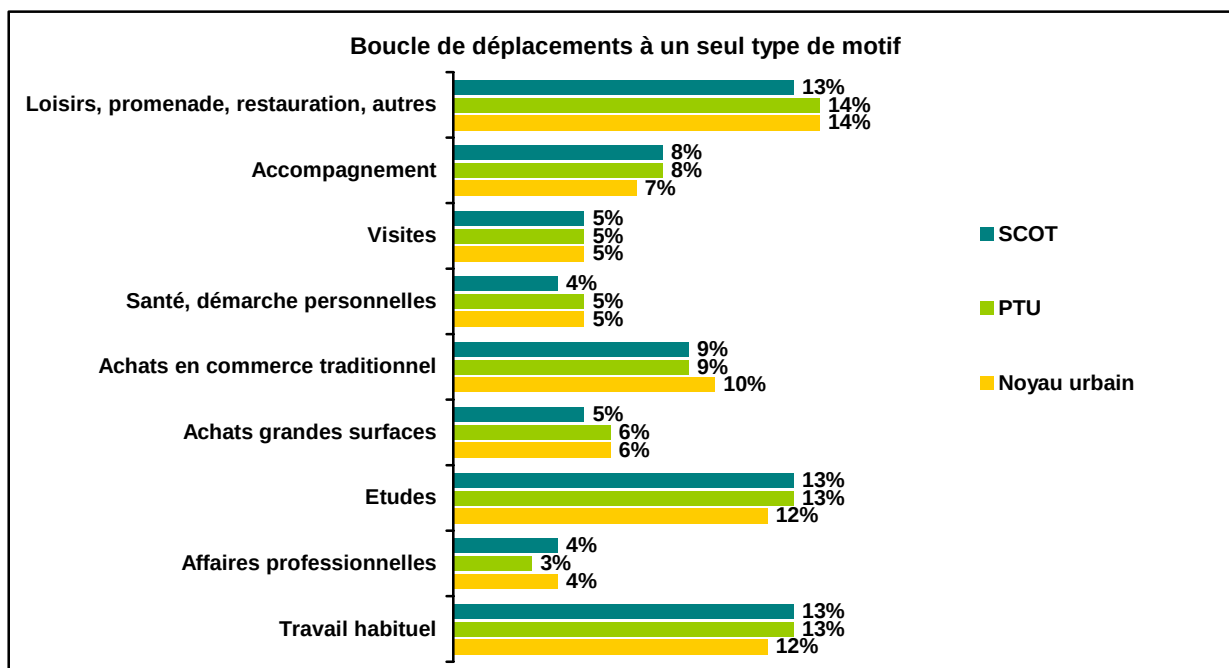
Dans 71% des cas, la boucle ne comporte que deux déplacements, c'est à dire que la personne sort de son domicile pour réaliser une activité unique.

Les parts des boucles comprenant trois ou quatre déplacements sont non négligeables (respectivement 16% et 8%). Les boucles de cinq déplacements ou plus (plus de trois activités) sont plus rares (5%).

7.2 MOTIFS DES DEPLACEMENTS INCLUS DANS UNE BOUCLE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

Pour ces analyses, les motifs ont été regroupés de la manière suivante (classement CERTU) :

- Travail habituel
- Affaires professionnelles (travail sur un autre lieu, tournées)
- Etudes
- Accompagnement
- Achats en grande surface
- Achats en commerce traditionnel
- Santé, démarches personnelles
- Visites à parents ou amis
- Loisirs, promenade, restauration, autre



Avec ce regroupement, environ 75% des boucles ont un motif unique : les 71% de boucles ne comportant que deux déplacements plus 4% de boucles comportant plus de deux déplacements mais ayant tous le même type de motif (les résultats diffèrent peu selon le périmètre).

Le graphique ci-contre présente le poids de ce type de boucles selon leur motif.

Les motifs travail, études et loisirs, promenade, restauration, autre sont les plus présents (13%).

Les achats dans les commerces traditionnels sont également fréquents ainsi que l'accompagnement.

20% des boucles combinent deux motifs, 5% en combinent plus de deux.

Parmi les boucles comportant deux types de motifs, on trouve :

- 2,5% de boucles combinant travail et accompagnement,
- 1,5% combinant achats en commerce traditionnel et santé, démarches.
- 1,4% combinant études et loisirs, promenade, restauration, autre,
- 1,2% combinant travail et affaires professionnelles,
- 1,2% combinant travail et achats en commerce traditionnel,
- 1,1% combinant travail et loisirs, promenade, restauration, autre.

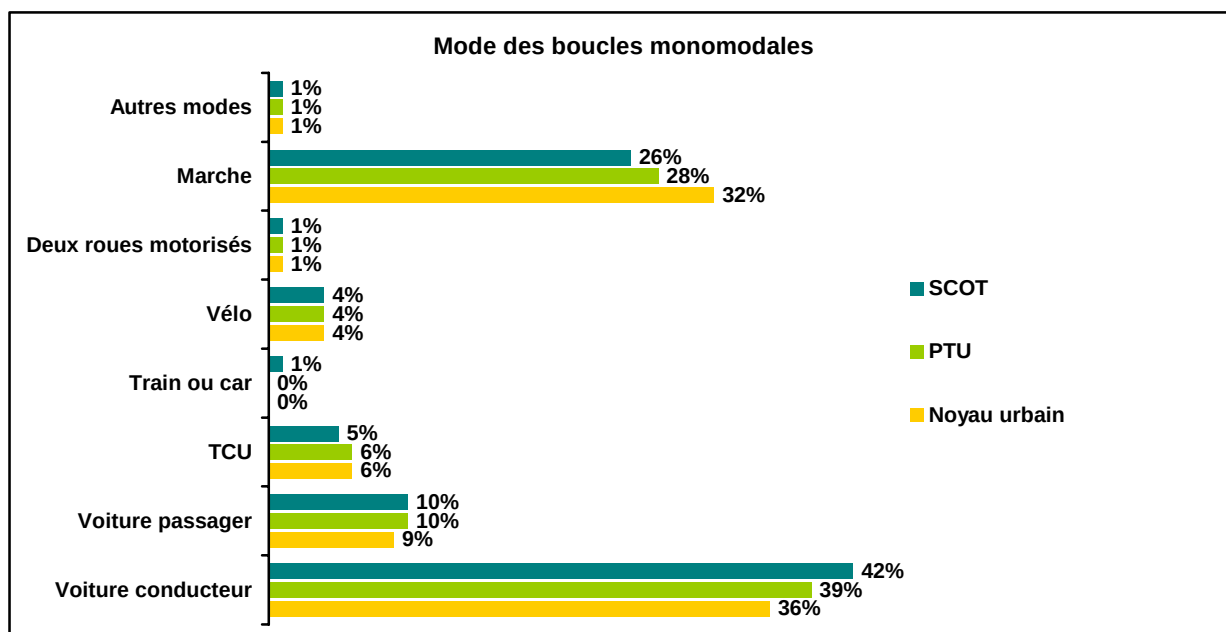
Au total, parmi les 25% de boucles multi motifs, on trouve 15% de boucles combinant le lieu de travail avec un motif non obligé (activité conduisant à effectuer un déplacement non obligatoire c'est-à-dire ne concernant pas un déplacement lié au travail ou aux études) et 10% de boucles non associées au travail, quel que soit le lieu de résidence.

7.3 MODES DE TRANSPORT UTILISES DANS LES BOUCLES

Pour ces analyses, les modes ont été regroupés de la manière suivante (classement CERTU) :

- Marche
- Vélo
- Deux roues motorisés
- Voiture conducteur
- Voiture passager
- Passager bus urbains fil bleu
- Autres transports en commun
- Autres modes

Avec ce regroupement, 89% des boucles sont monomodales, c'est-à-dire que dans la très grande majorité des cas, les personnes réalisent leur boucle sans changer de mode de transport (résultat identique sur tous les périmètres étudiés).



42% des boucles sont réalisées en voiture conducteur, 26% sont réalisées à pied, 10% en tant que passager de voiture et 5% en bus urbain. La part des autres modes est relativement faible.

Comme déjà vu tout au long du rapport, la voiture occupe une part moins importante auprès des résidents du PTU et surtout auprès des résidents du noyau urbain (même si elle reste majoritaire) au profit de la marche à pied.

Pour observer les boucles multimodales, les modes ont été regroupés en quatre catégories : les modes de proximité (marche, vélo), le mode voiture (voiture conducteur et passager, deux roues motorisés), le mode transports public (bus urbains et autres TC) et les autres modes.

Les 11% de boucles multimodales se répartissent donc en :

- 5% de boucles combinant modes de proximité et voiture,
- 3% combinant modes de proximité et transports publics,
- 1% combinant voiture et transports publics,
- 0,5% combinant voiture, modes de proximité et transports publics,
- 2% d'autres combinaisons.

8 CLIENTELE DES MODES (POPULATION DE 5 ANS ET PLUS)

NOTA : les résultats de ce chapitre concernent les fréquences d'utilisation habituelles des modes déclarées par les individus de 5 ans et plus. Les résultats peuvent donc différer de ceux obtenus sur le chapitre 6 « Déplacements des individus de 5 ans et plus » qui se basent sur l'exploitation du recensement des déplacements de la veille.

Une personne est considérée cliente d'un mode lorsqu'elle a déclaré se déplacer au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode. Une même personne peut donc être cliente de plusieurs modes.

CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DE LA CLIENTÈLE DES DIFFÉRENTS MODES

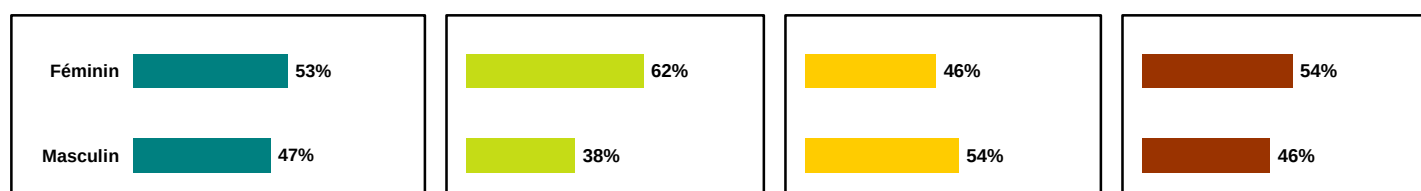
Voiture

Transports collectifs urbains
(bus du réseau urbain)

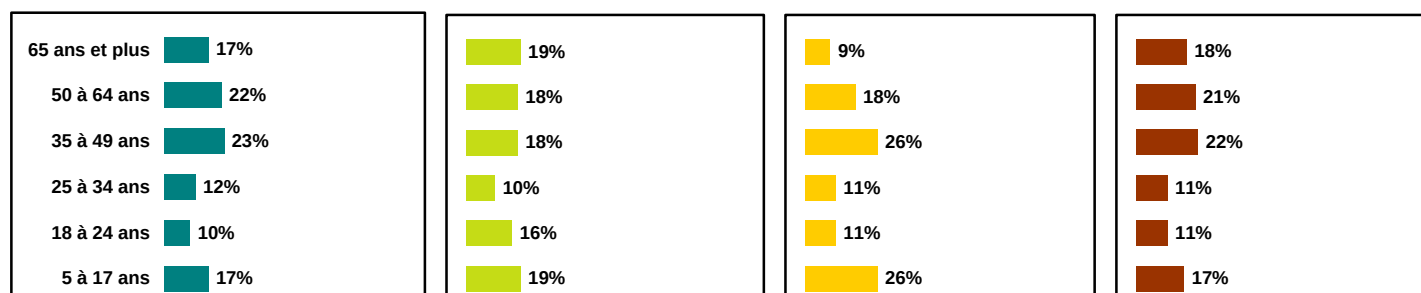
Deux roues

Ensemble

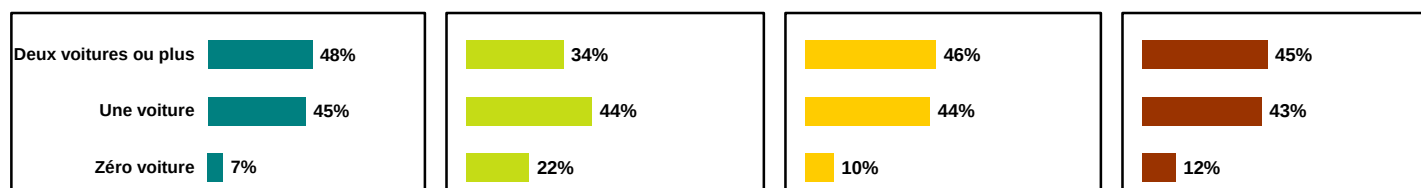
SEXE



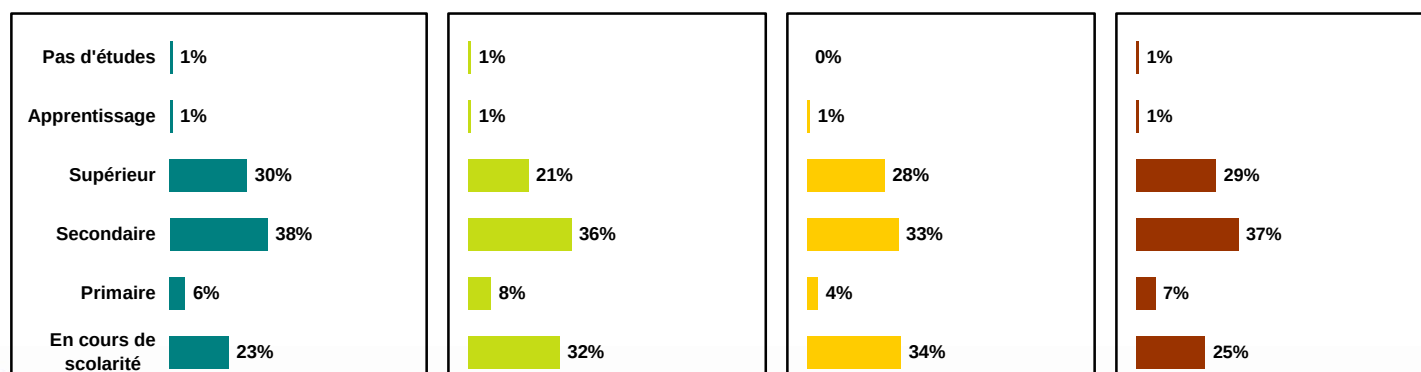
AGE



VOITURES PARTICULIÈRES POSSÉDÉES PAR LE MÉNAGE



NIVEAU D'ÉTUDES



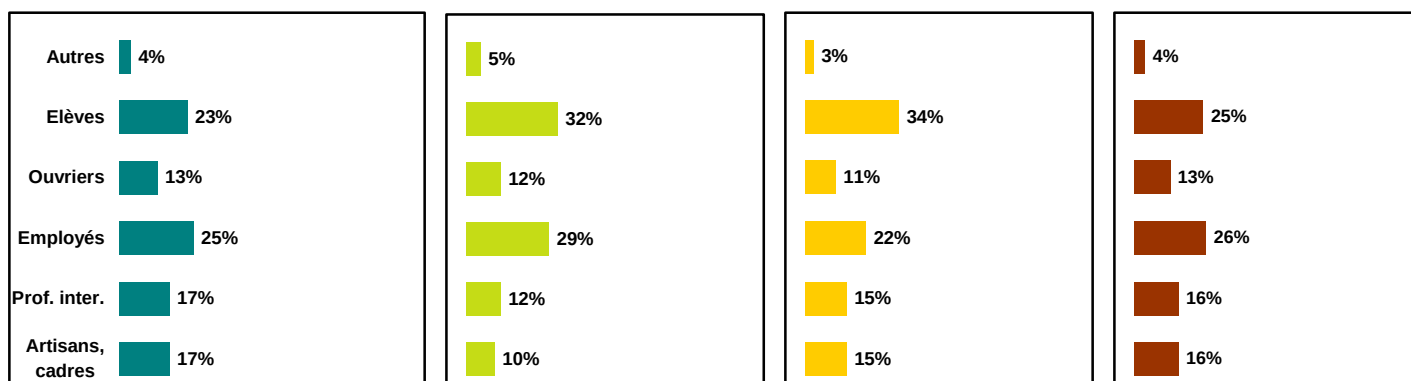
Voiture

Transports collectifs urbains
(bus du réseau urbain)

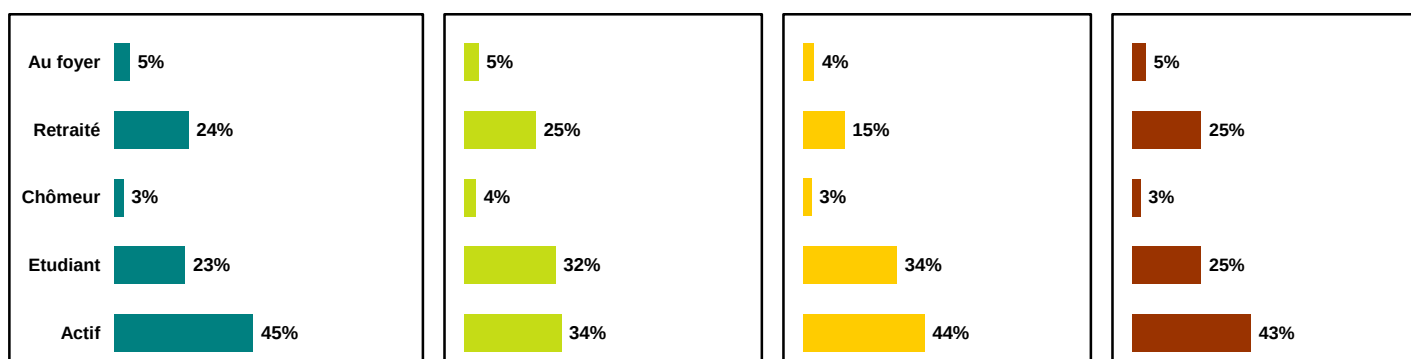
Deux roues

Ensemble

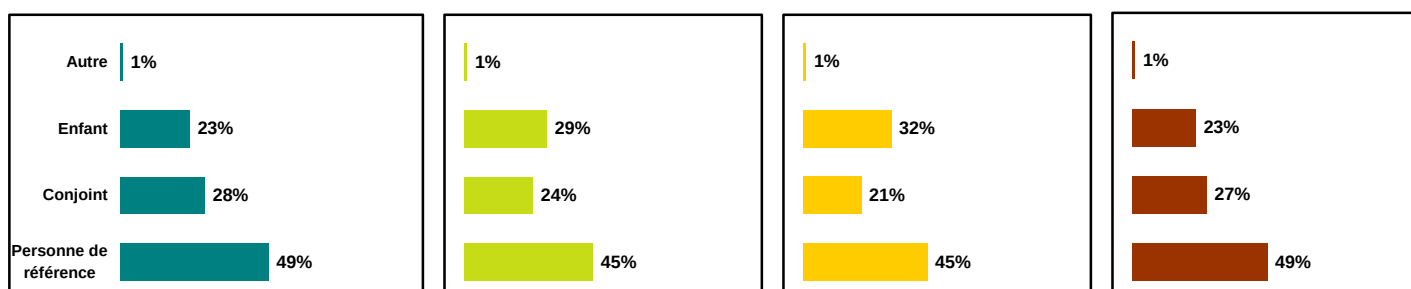
PROFESSION



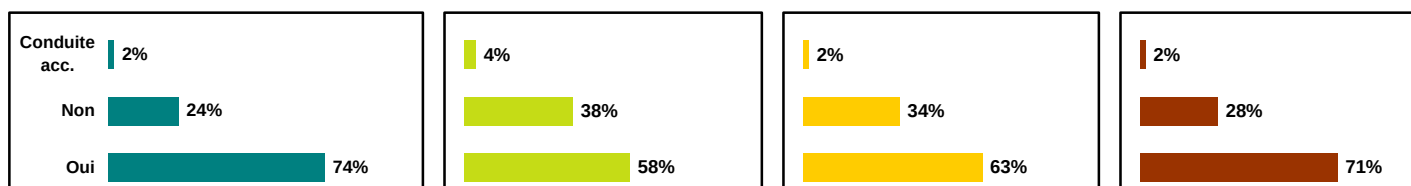
OCCUPATION PRINCIPALE



POSITION DANS LE MÉNAGE



POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

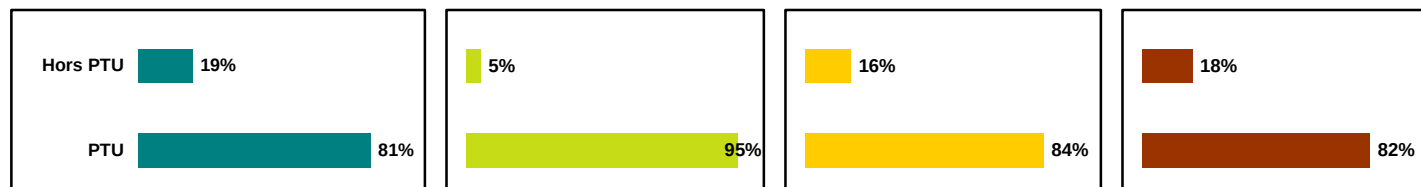
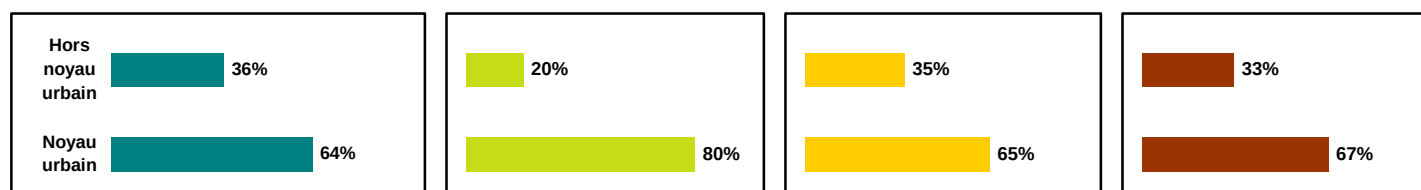
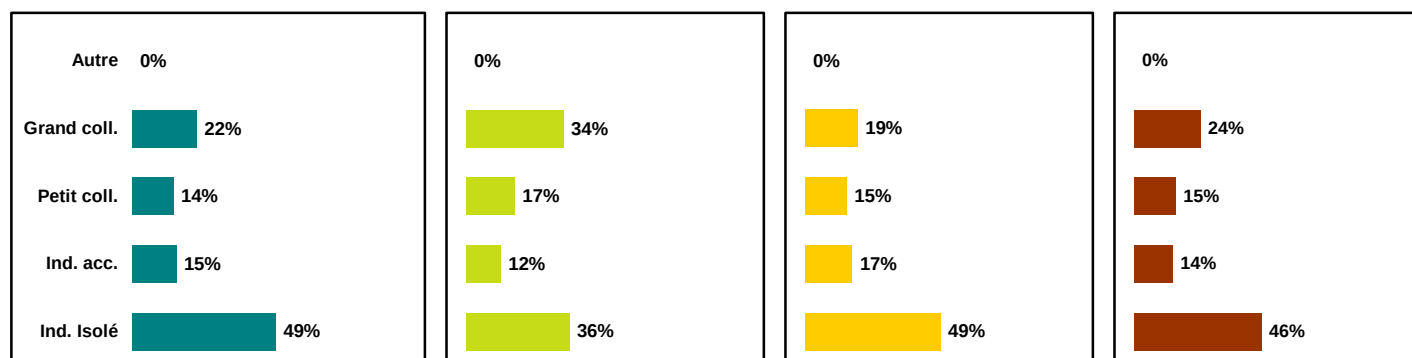


Voiture

Transports collectifs urbains
(bus du réseau urbain)

Deux roues

Ensemble

ZONE DE RESIDENCE : PTU**ZONE DE RESIDENCE : NOYAU URBAIN****TYPE D'HABITAT**

Sur les 328 848 personnes de 5 ans et plus :

- 89 998 (27%) sont des clients du deux-roues (vélo ou deux roues à moteur),
- 295 531 (90%) sont des clients de la voiture comme passager ou conducteur,
- 114 842 (35%) sont des clients des bus du réseau urbain.

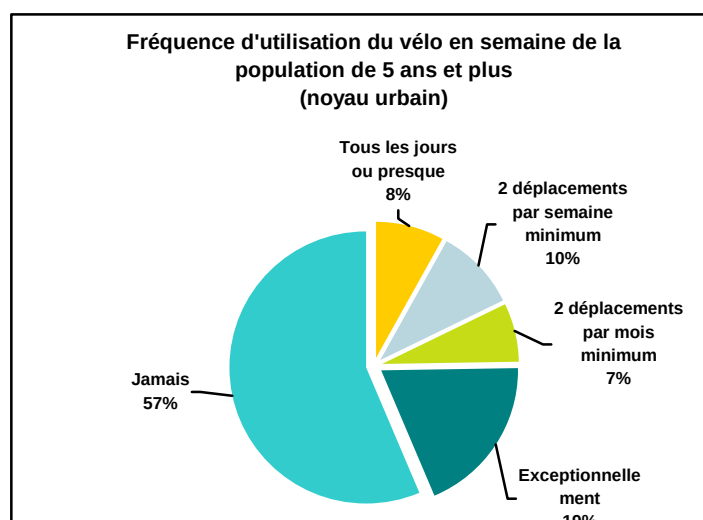
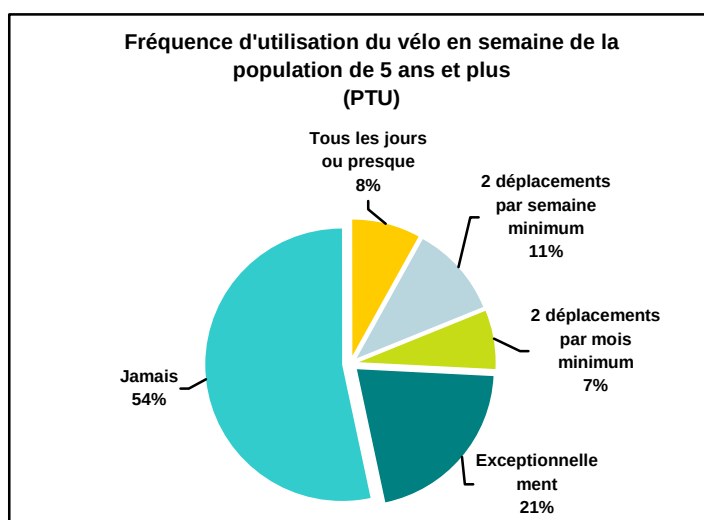
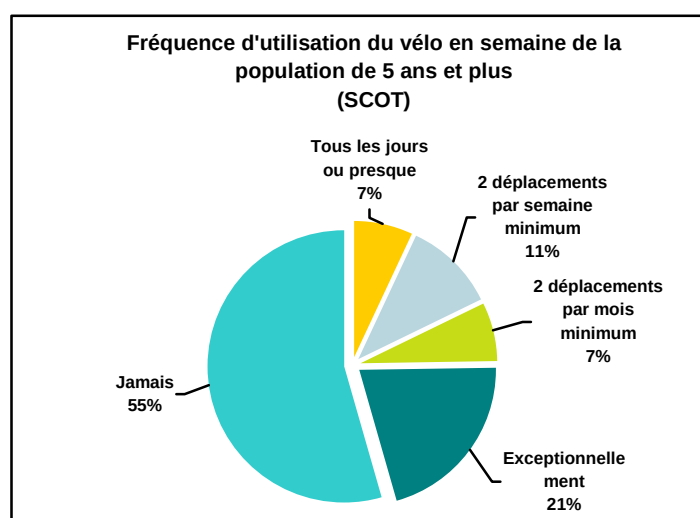
Aide à la lecture : les graphiques précédents présentent les caractéristiques de la clientèle de différents modes. On peut voir par exemple que, si 54% de la population de 5 ans et plus est féminine, la clientèle de la voiture est féminine à 53%, celle des transports collectifs urbains est féminine à 62% et celle des deux-roues féminine à 46%. Les femmes sont donc moins consommatrices de la voiture (53% de femmes sont clientes alors que la population globale est féminine à 54%), mais plus clientes des TCU et moins des deux roues.

La clientèle de chaque mode a des caractéristiques spécifiques :

- Les clients des bus du réseau urbain sont plutôt des femmes, des jeunes de 5 à 24 ans ou des individus peu motorisés ou ne possédant pas le permis de conduire. Ce sont plutôt des élèves/étudiants et sont généralement des enfants (position dans le ménage). Ils résident quasiment tous dans le périmètre des transports urbains et plus que la moyenne dans le noyau urbain. Ils habitent plus fréquemment dans des immeubles de grands collectifs.

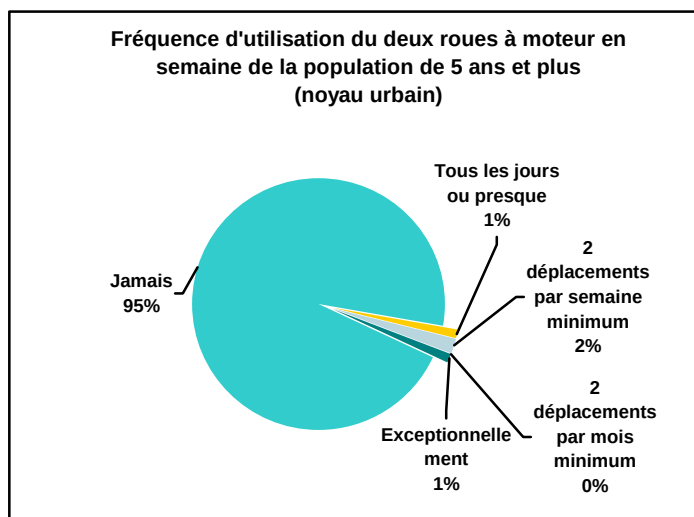
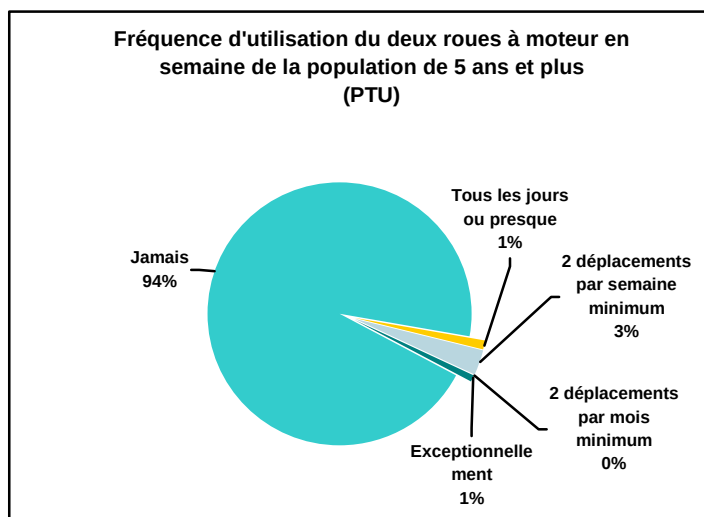
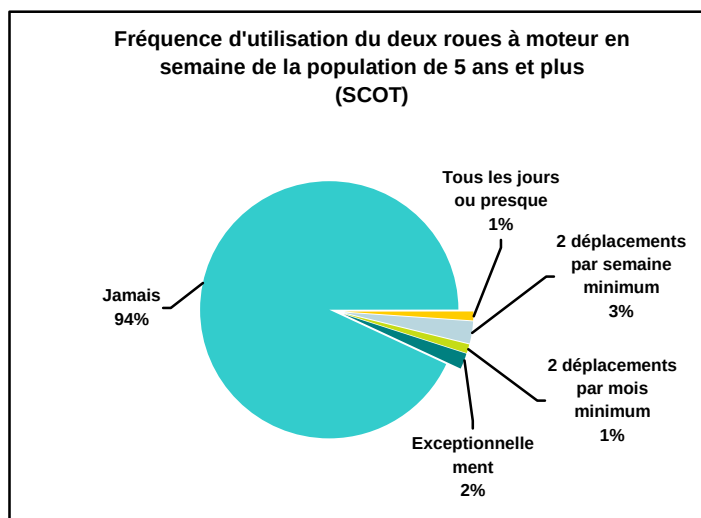
- Les clients du deux-roues sont majoritairement de sexe masculin, plus jeune que la moyenne. Ce sont plutôt des élèves ou des étudiants. Dans leur famille, ce sont généralement des enfants (position dans le ménage). Ils se distinguent peu par la motorisation du ménage auquel ils appartiennent mais disposent moins que la moyenne du permis de conduire.
- Compte tenu de leur nombre, les clients de la voiture ont un profil proche de la moyenne. Ils sont cependant plus motorisés que la moyenne et disposent (logiquement) plus souvent du permis de conduire. Ils résident également un peu plus que la moyenne hors du noyau urbain.

8.1 UTILISATION DU VELO EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



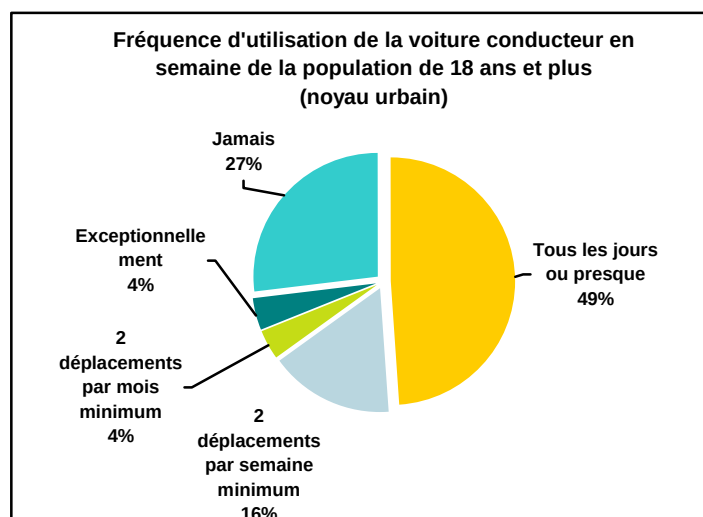
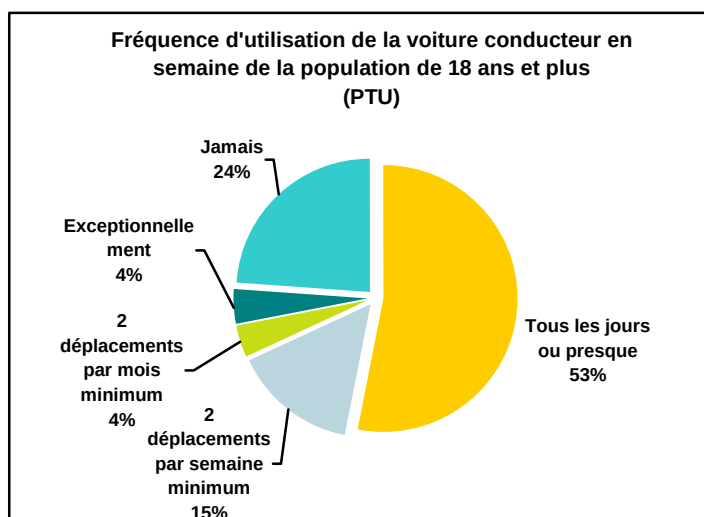
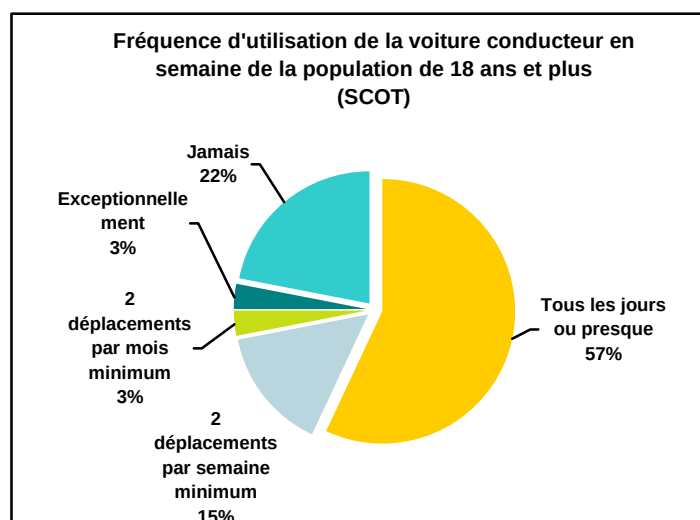
Seulement 7% des individus de 5 ans et plus déclarent utiliser un vélo en semaine tous les jours ou presque. 11% indiquent l'utiliser deux fois par semaine, 7% deux fois par mois, 21% exceptionnellement et 55% jamais. Les résultats diffèrent peu selon le périmètre.

8.2 UTILISATION DU DEUX ROUES A MOTEUR EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



Les deux roues motorisés sont très peu utilisés quel que soit le lieu de résidence : 94% de la population des 5 ans et plus déclarent ne jamais les utiliser.

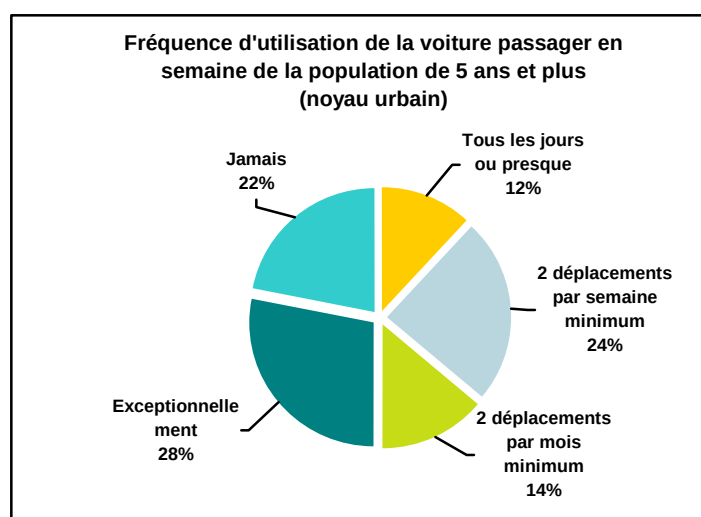
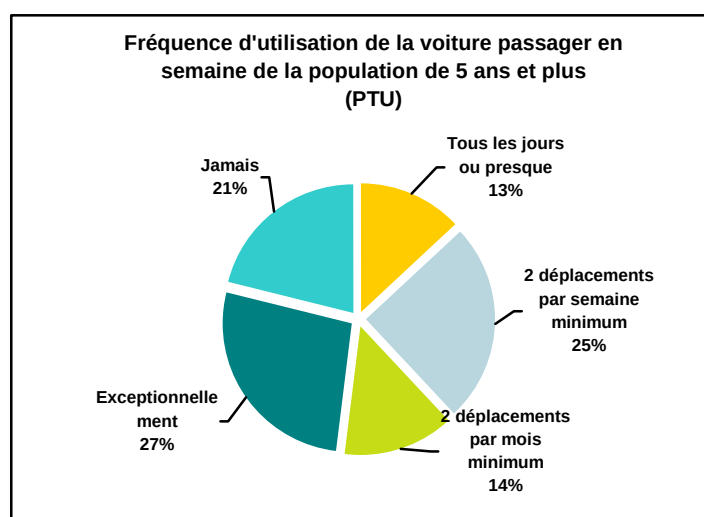
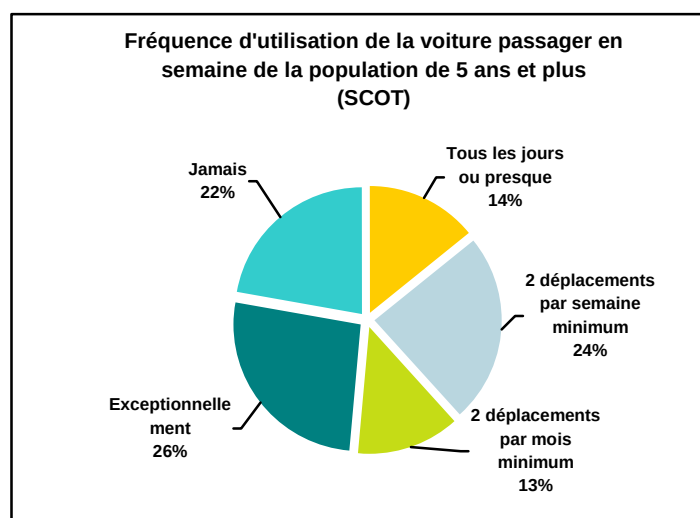
8.3 UTILISATION DE LA VOITURE COMME CONDUCTEUR EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 18 ANS ET PLUS



La proportion de personnes âgées de 18 ans et plus qui déclarent ne jamais utiliser la voiture en tant que conducteur est plutôt faible (22%). Elle augmente cependant en ce qui concerne les résidents du PTU (24%) et surtout en ce qui concerne les résidents du noyau urbain (27%).

Les personnes qui l'utilisent le font avec une forte fréquence : 57% tous les jours ou presque (53% sur le PTU, 49 sur le noyau urbain), 72% au moins deux fois par semaine (68% sur le PTU, 64% sur le noyau urbain).

8.4 UTILISATION DE LA VOITURE COMME PASSAGER EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

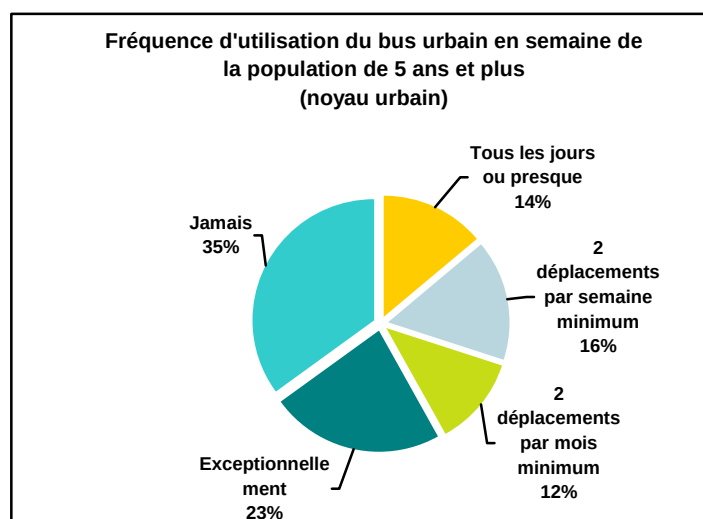
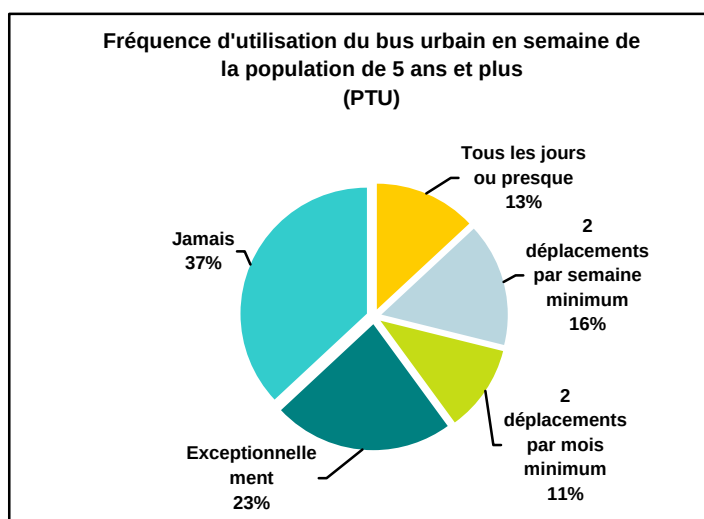
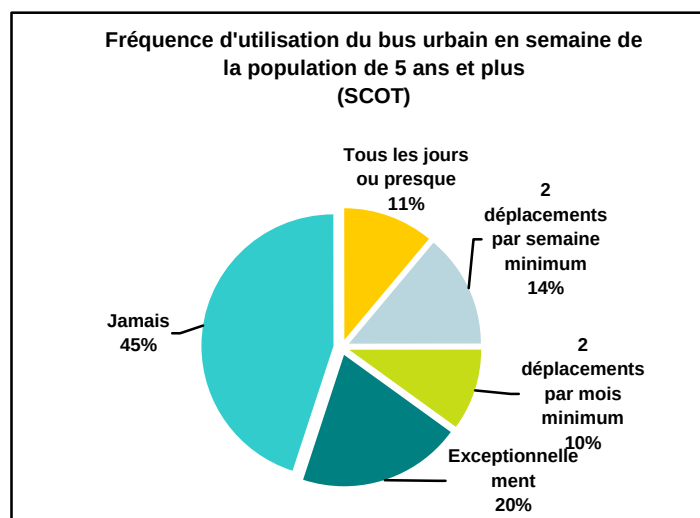


22% des personnes âgées de 5 ans et plus résidant dans le SCOT n'utilisent jamais la voiture en tant que passager.

La part des individus l'utilisant de manière exceptionnelle est plutôt forte puisqu'elle atteint les 26%. 38% indiquent l'utiliser au moins deux fois par semaine.

Ces résultats ne diffèrent pas selon le périmètre étudié.

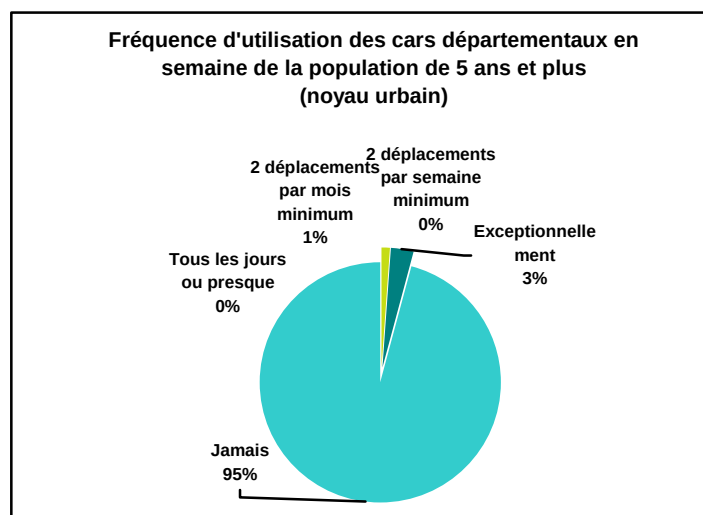
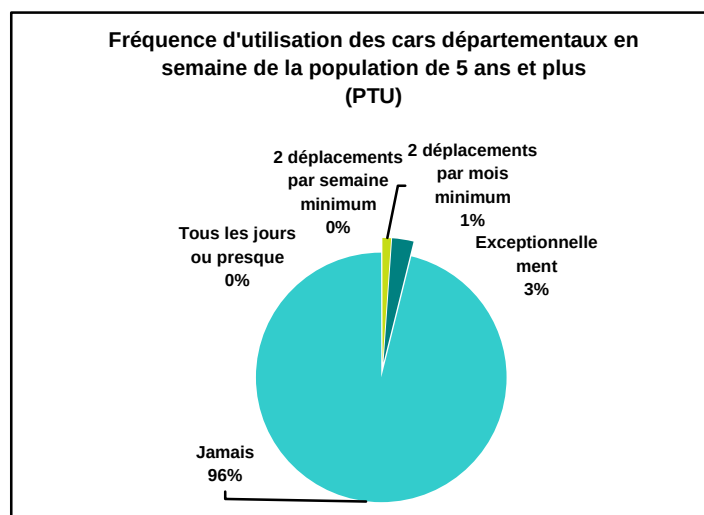
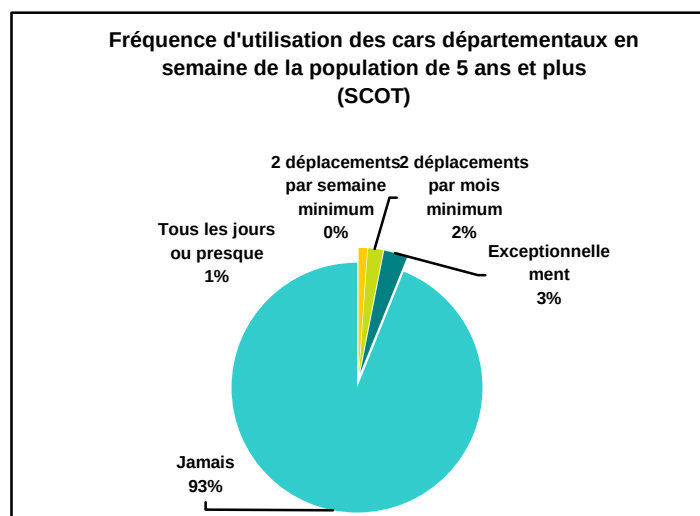
8.5 UTILISATION DES BUS DU RESEAU URBAIN (FIL BLEU) EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



45% des personnes âgées de 5 ans et plus résidant dans le périmètre du SCOT n'utilisent jamais le réseau urbain. Cette proportion diminue fortement concernant les résidents du PTU (37%) et surtout les résidents du noyau urbain (35%).

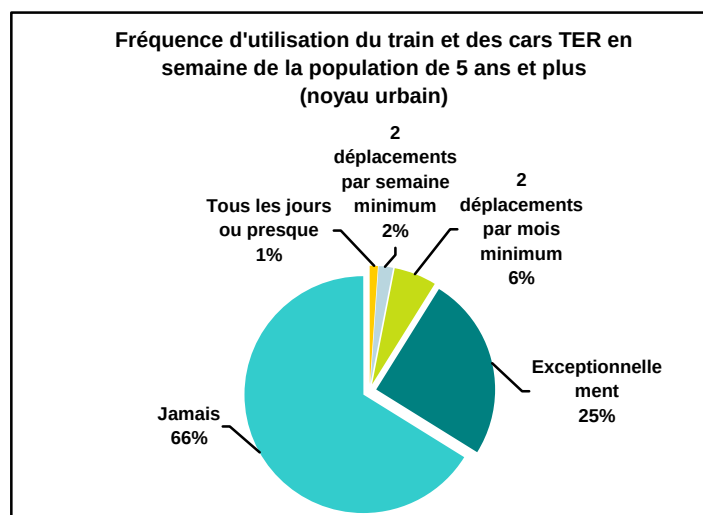
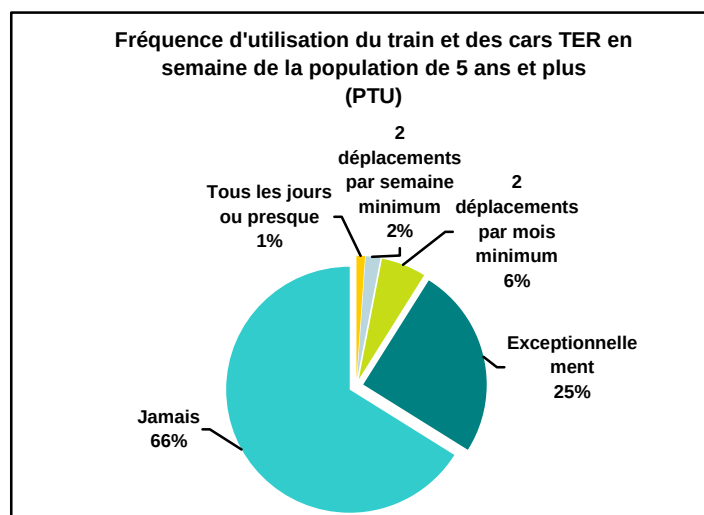
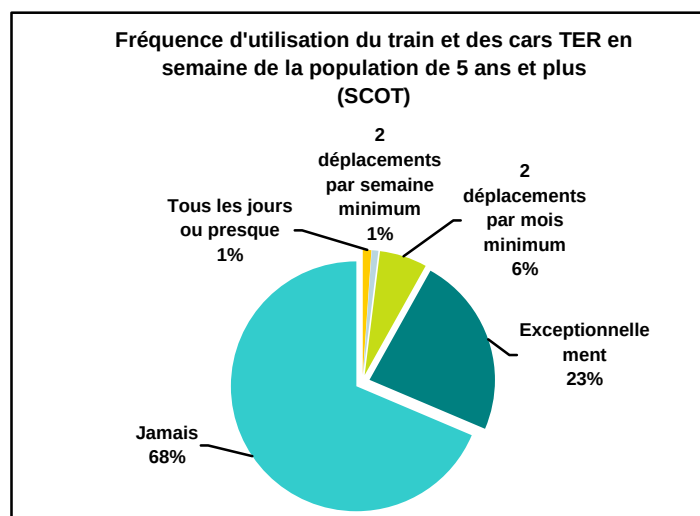
Seulement 11% les utilisent tous les jours ou presque (13% pour le PTU, 14% pour le noyau urbain).

8.6 UTILISATION DES CARS DÉPARTEMENTAUX (FIL VERT) EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS



Quel que soit le lieu de résidence, les cars départementaux du réseau fil vert sont très peu utilisés. 93% des individus âgés de 5 ans et plus déclarent ne jamais les utiliser, cette proportion pouvant atteindre 96% pour les résidents du périmètre des transports urbains.

8.7 UTILISATION DU TRAIN ET DES CARS TER EN SEMAINE DE LA POPULATION DE 5 ANS ET PLUS

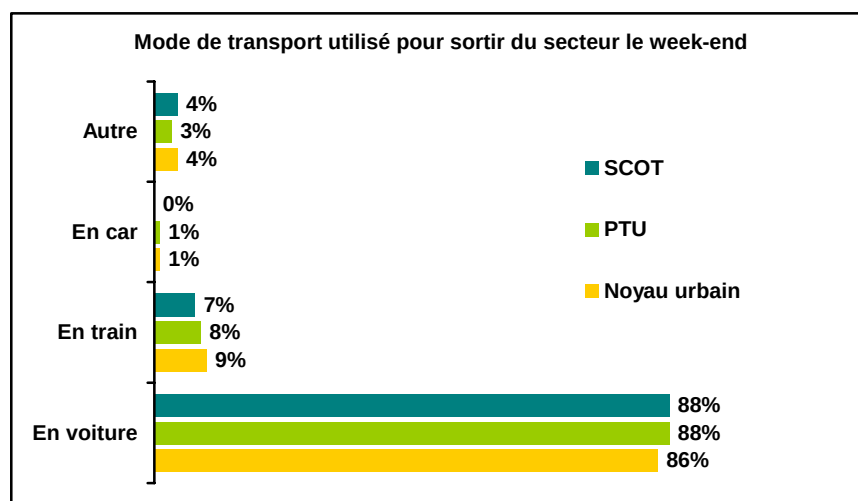


Environ 68% des individus de 5 ans et plus résidant dans le SCOT déclarent ne jamais utiliser les trains et cars TER. La part des individus les utilisant exceptionnellement est élevée puisqu'elle atteint les 23%.

Les résultats sont similaires quel que soit le lieu de résidence.

9 LES DEPLACEMENTS DU WEEK-END DECLARES PAR LES INDIVIDUS DE 16 ANS ET PLUS

64 487 individus de 16 ans et plus (soit 23%) déclarent sortir généralement du périmètre d'étude les week-ends. Les résidents du PTU de 16 ans et plus sont 24% à déclarer sortir du secteur, les résidents du noyau urbain sont quant à eux 25%.

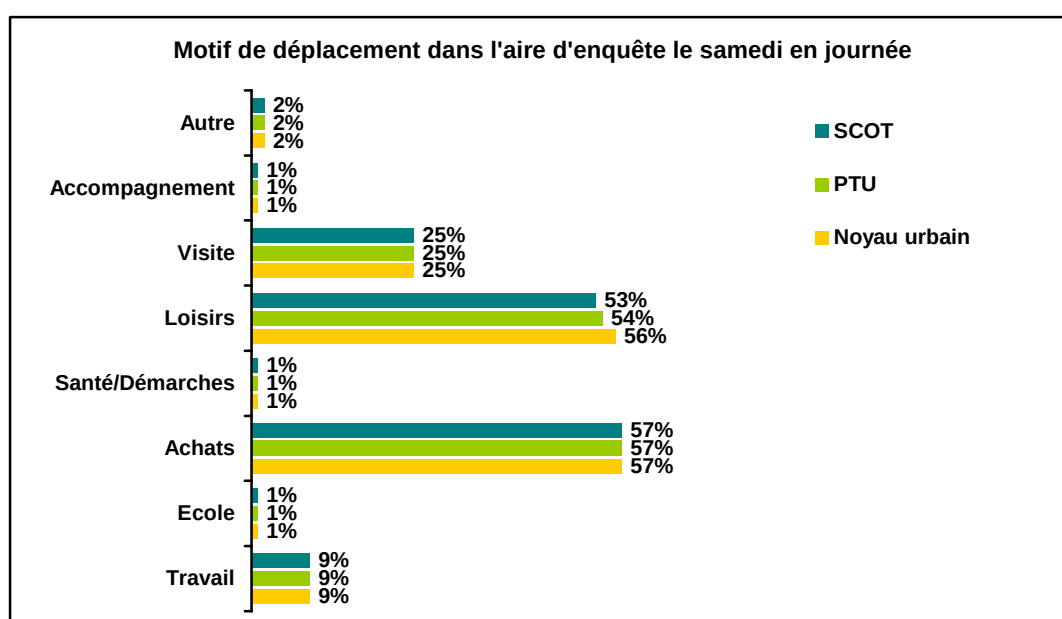


Quel que soit le lieu de résidence, la voiture reste le principal mode utilisé pour sortir du périmètre d'enquête le week-end. Le train arrive en seconde position mais loin derrière la voiture. A noter que ce dernier est légèrement privilégié par les résidents du noyau urbain.

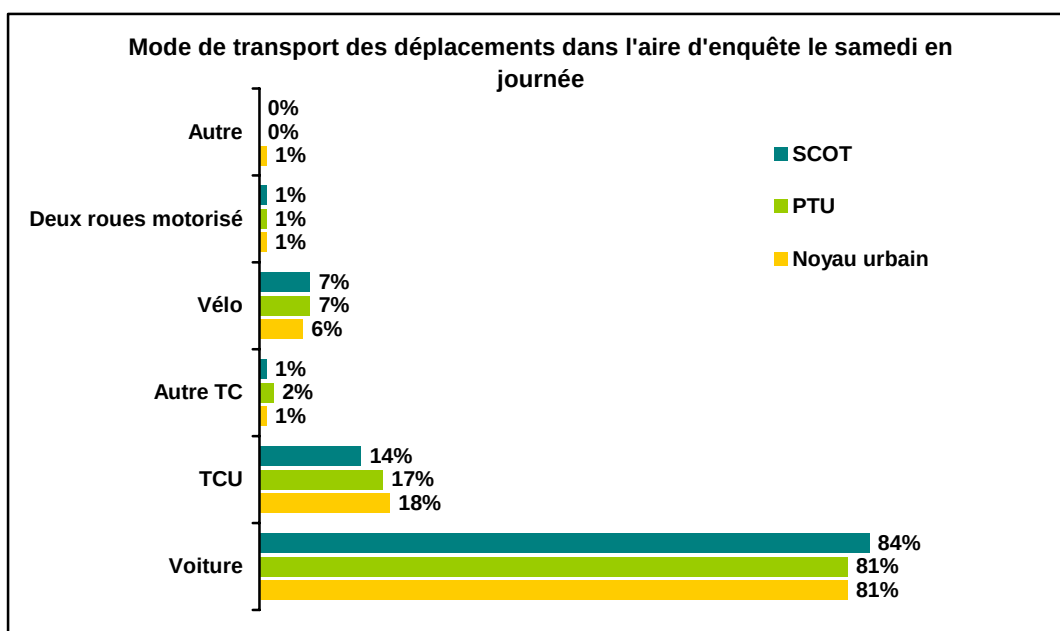
NOTA : Les résultats suivants portent sur l'étude des activités menées le week-end par les résidents de 16 ans et plus du SCOT ayant déclaré rester dans le secteur généralement le week-end soit 77% (217 525 individus).

- Les activités menées le samedi en journée dans l'aire d'enquête par la population de 16 ans et plus

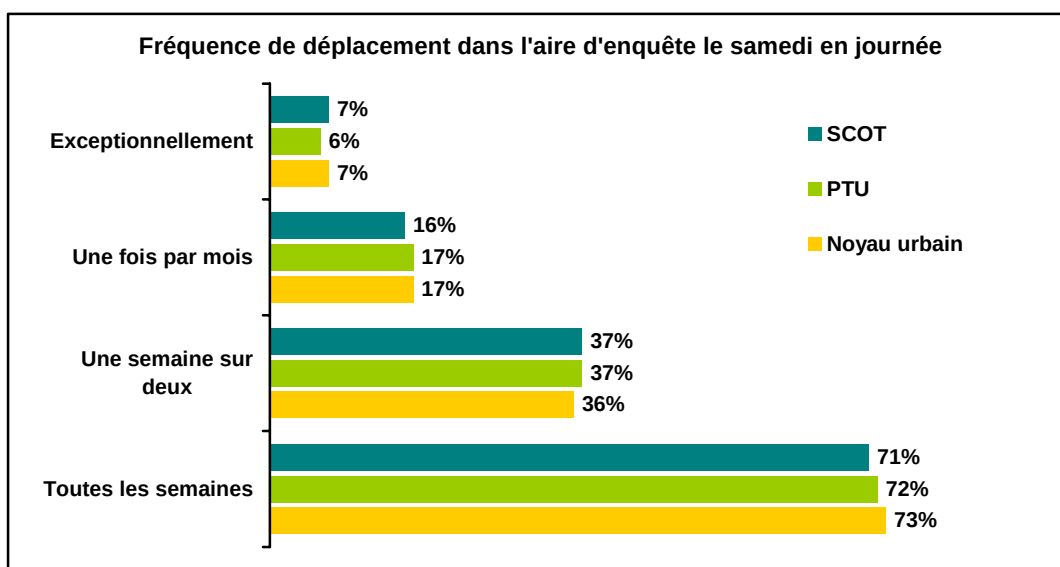
79% de ces individus déclarent se déplacer dans la région le samedi en journée, avant 19h soit 171 503 personnes de 16 ans et plus (79% des résidents du PTU soit 140 572 individus de 16 ans et plus, 80% des résidents du noyau urbain soit 115 129 individus de 16 ans et plus). Cela représente 61% de la population totale des 16 ans et plus (60% des résidents du PTU et du noyau urbain).



Ces individus se déplacent principalement pour des motifs d'achats ou de loisirs, quel que soit le périmètre. Les visites à des amis ou de la famille sont également répandues. Le nombre d'activités menées le samedi en journée s'élève à 1,5.



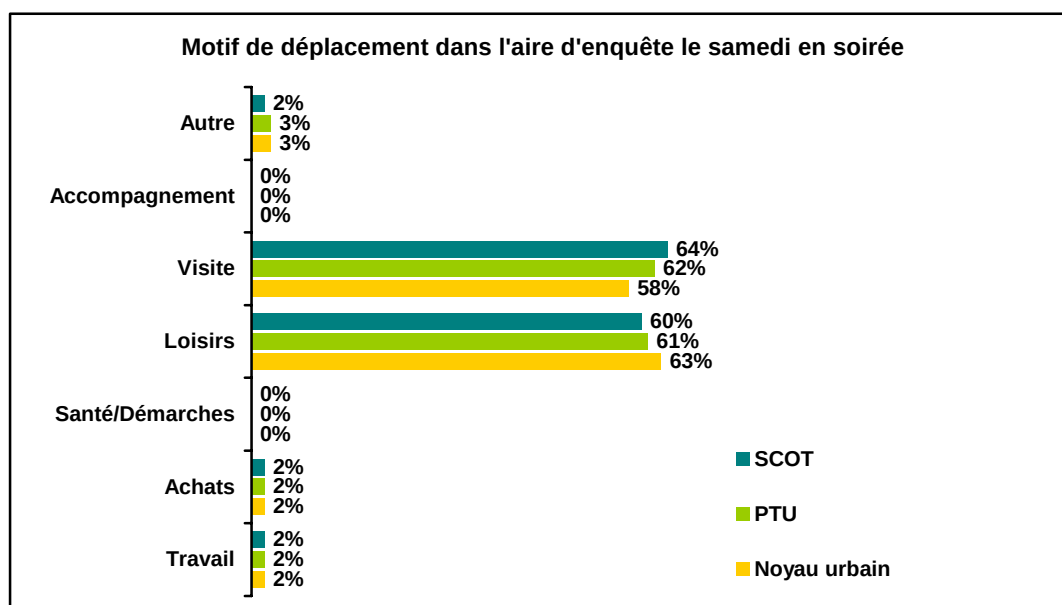
La voiture est utilisée par plus de 80% des individus. Les bus urbains fil bleu sont aussi utilisés mais dans une moindre mesure. On peut également noter le fait que les modes utilisés restent globalement les mêmes quelle que soit l'activité pratiquée.



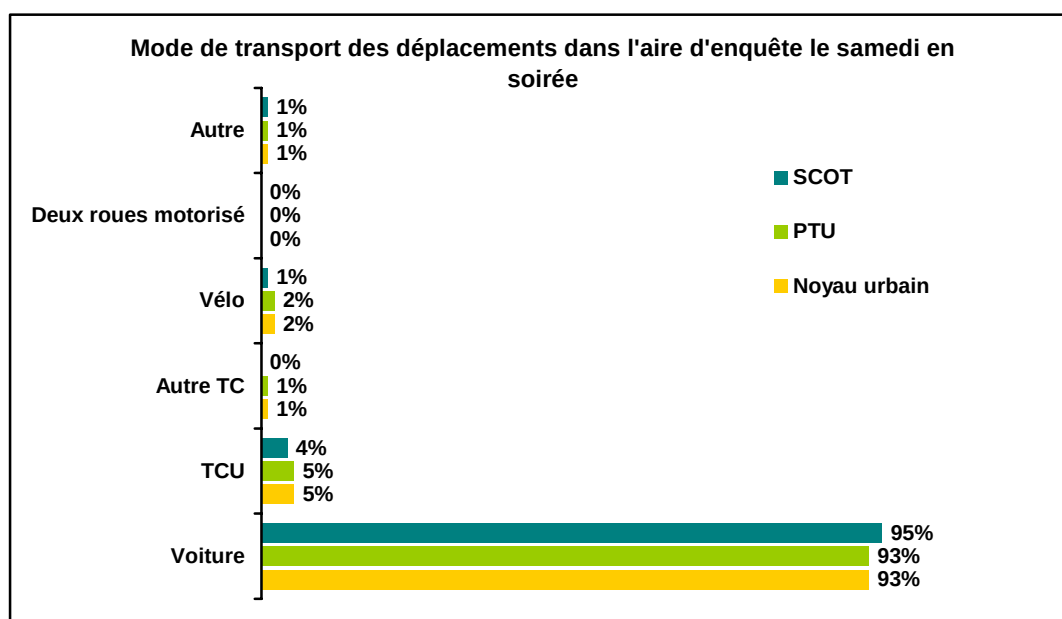
Plus de 70% des individus déclarent réaliser au moins un déplacement le samedi en journée toutes les semaines. Les déplacements réalisés le samedi en journée sont donc des déplacements récurrents. 37% en réalisent au moins un une semaine sur deux. Les individus réalisant des déplacements exceptionnels sont peu nombreux (7%).

■ **Les activités menées le samedi en soirée dans l'aire d'enquête par la population de 16 ans et plus**

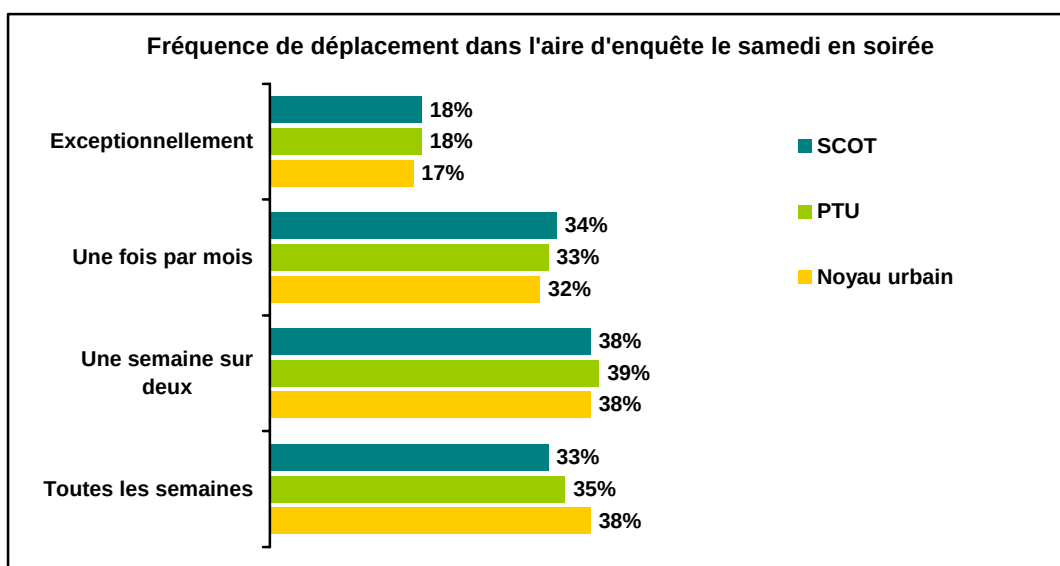
46% des individus restant dans la région le week-end déclarent se déplacer le samedi en soirée, après 19h soit 99 729 personnes de 16 ans et plus (44% des résidents du PTU soit 78 569 individus de 16 ans et plus, 45% des résidents du noyau urbain soit 63 773 individus de 16 ans et plus). Cela représente 35% de la population totale des 16 ans et plus (33% des résidents du PTU et du noyau urbain).



Ces individus se déplacent quasiment exclusivement pour des motifs de visite à des amis ou de la famille ou des motifs de loisirs, ces derniers étant un peu plus présents au niveau des résidents du noyau urbain au détriment des visites. Le nombre d'activités moyen est plus faible que celui observé en journée (1,3).



La encore, la voiture est le mode utilisé par le plus grand nombre : 95% des individus réalisent leurs déplacements du samedi soir avec ce mode.

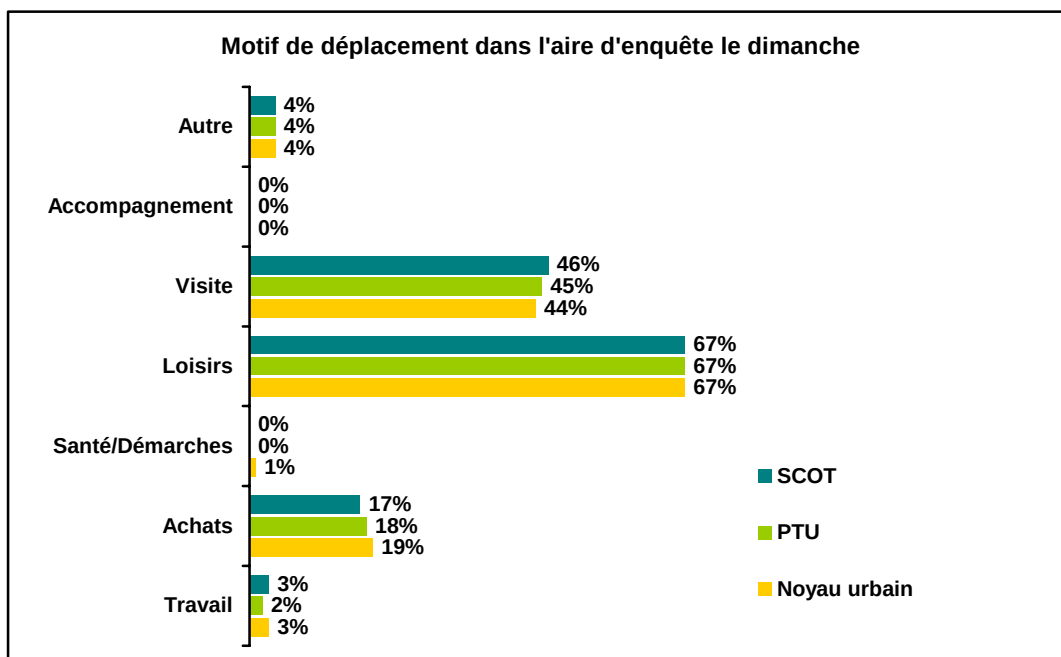


Un tiers des individus réalisent ces déplacements toutes les semaines. Les résidents du noyau urbain de 16 ans et plus réalisent un peu plus fréquemment que la moyenne des déplacements le samedi soir (38%).

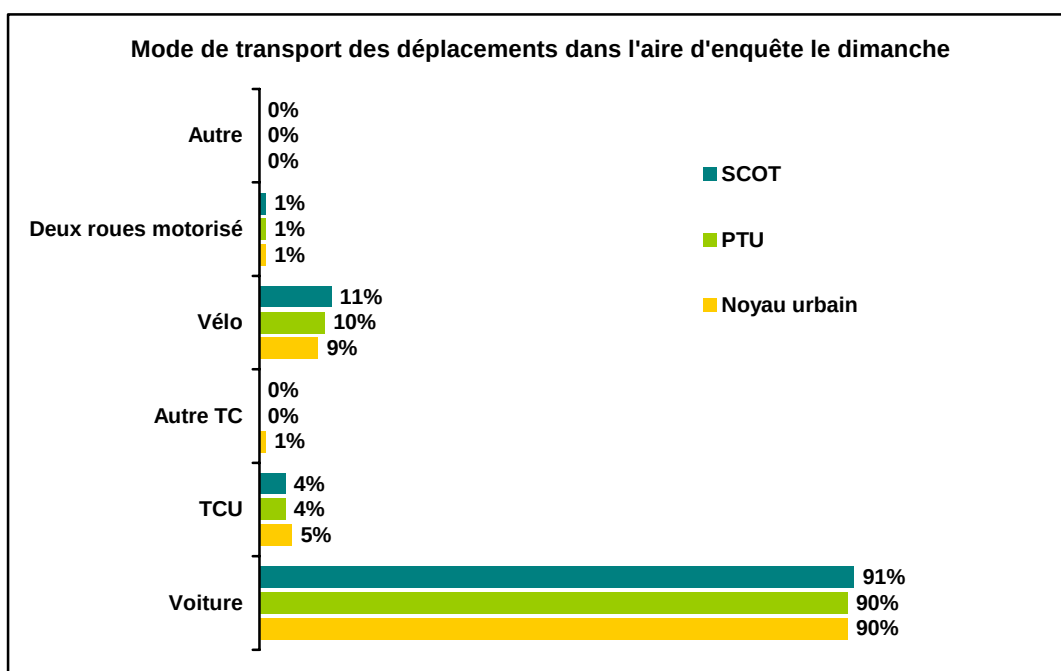
38% des individus réalisent des déplacements une semaine sur deux, 34% une fois par mois et 18% exceptionnellement.

- **Les activités menées le dimanche dans l'aire d'enquête par la population de 16 ans et plus**

71% des individus restant dans la région le week-end déclarent se déplacer le dimanche soit 155 441 personnes de 16 ans et plus (72% des résidents du PTU soit 128 257 individus de 16 ans et plus, 70% des résidents du noyau urbain soit 100 877 individus de 16 ans et plus). Cela représente 55% de la population totale des 16 ans et plus (55% des résidents du PTU et 53% des résidents du noyau urbain).

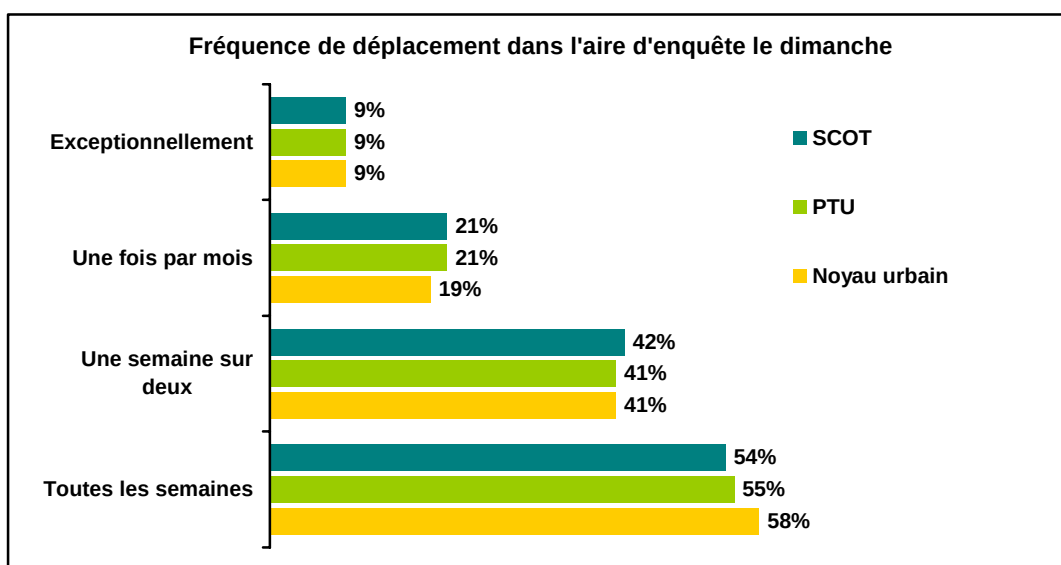


Les loisirs sont le principal motif de déplacements de ces individus (67%). 46% se déplacent également pour rendre visite à des amis ou de la famille. 17% pour réaliser un achat. Le nombre d'activités moyen se rapproche de celui observé le samedi en journée (1,4).



Sans surprise, la voiture reste le mode privilégié des individus pour se déplacer le dimanche.

A noter toutefois la part non négligeable des individus utilisant le vélo. En effet, 11% des résidents du SCOT de 16 ans et plus, restant dans le périmètre le week-end, déclarent utiliser le vélo le dimanche pour réaliser au moins un déplacement.



La majorité des individus se déplaçant le dimanche dans la région le font tous les dimanches (54% et même 58% des résidents du noyau urbain).

42% réalisent ces déplacements une semaine sur deux, 21% une fois par mois.

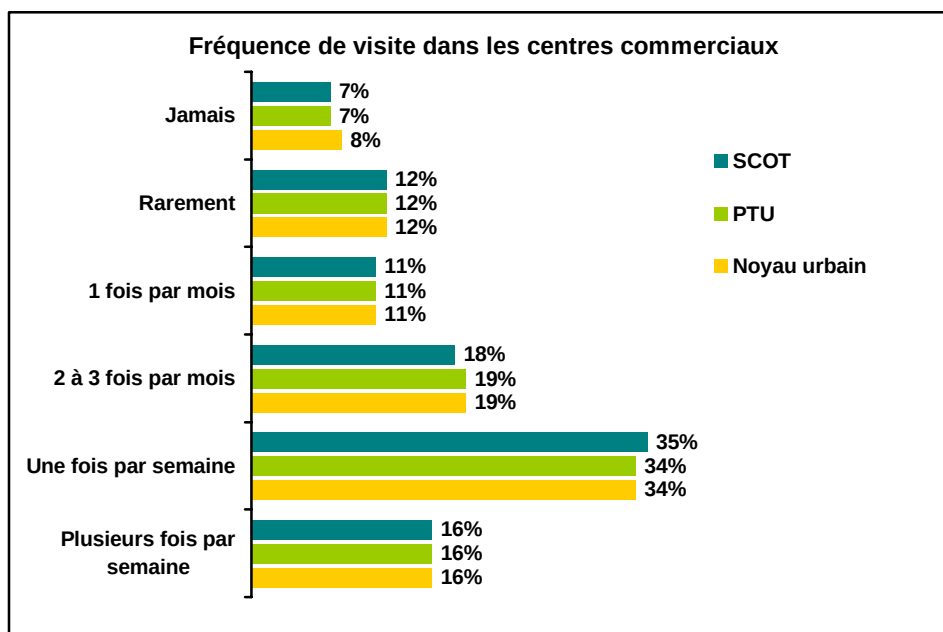
10 LES PRATIQUES D'ACHAT DES MENAGES

NOTA : Les questions suivantes concernent les pratiques d'achat des ménages. Ces questions ont été posées à une des personnes du ménage.

10.1 LES CENTRES COMMERCIAUX (SUPERMARCHES ET LEURS GALERIES MARCHANDES)

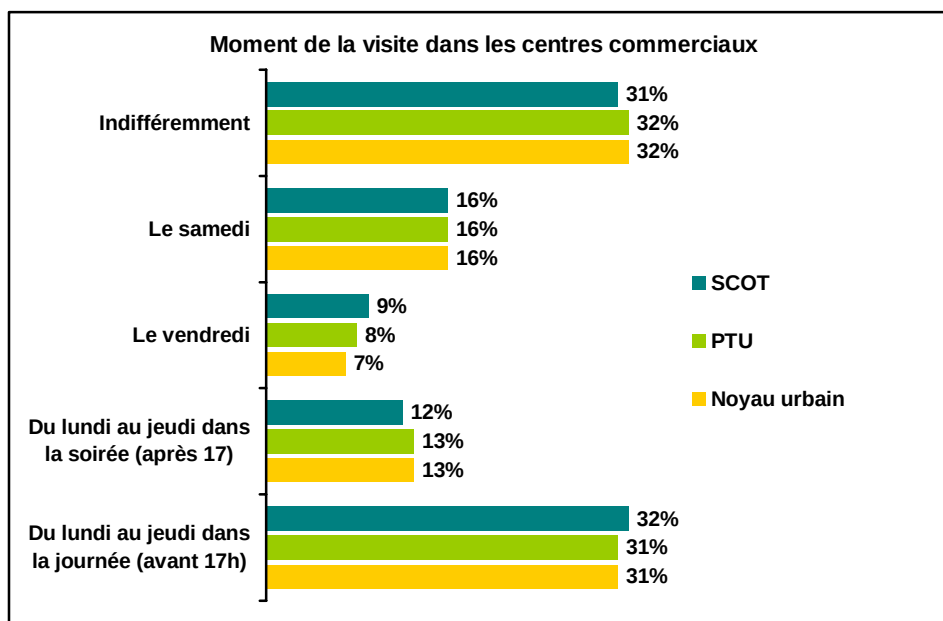
Ex : Les Atlantes, La Petite Arche, Chambray 2, La Riche Soleil, Saint Cyr Equatop

■ La fréquence, les moments et les raisons de fréquentation des centres commerciaux



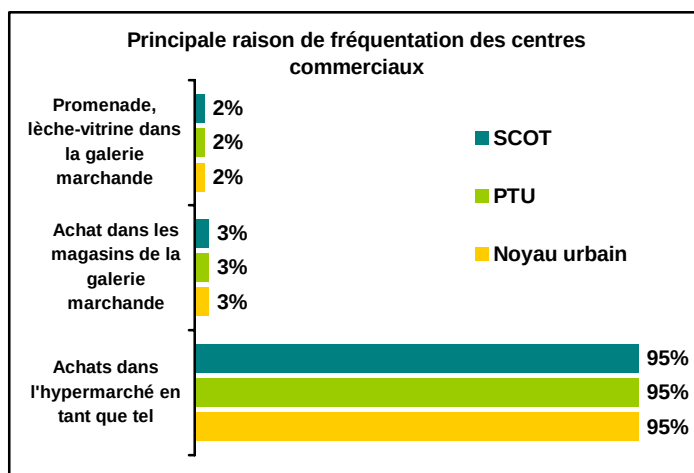
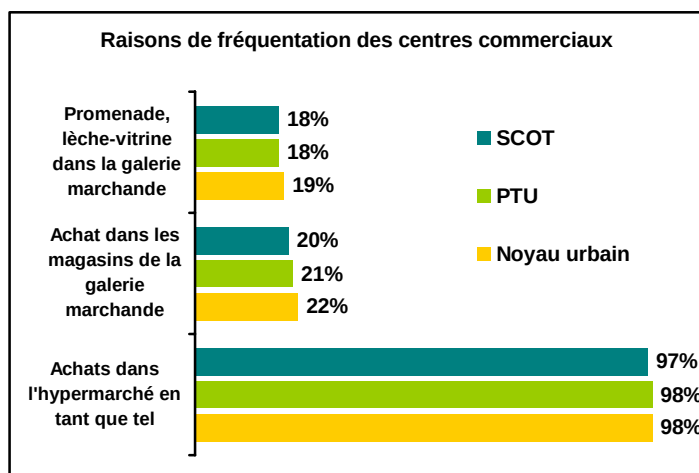
69% des ménages interrogés se rendent au moins 2 à 3 fois par mois dans les centres commerciaux (supermarchés et leurs galeries marchandes) soit 111 914 ménages (95 139 ménages résidant dans le PTU, 80 335 ménages résidant dans le noyau urbain).
12% indiquent s'y rendre rarement et 7% jamais.

NOTA : Les résultats ci-après portent sur les ménages fréquentant au moins 2 à 3 fois par mois les centres commerciaux.



31% de ces ménages attestent n'avoir aucune habitude par rapport à la fréquentation de ces centres commerciaux.

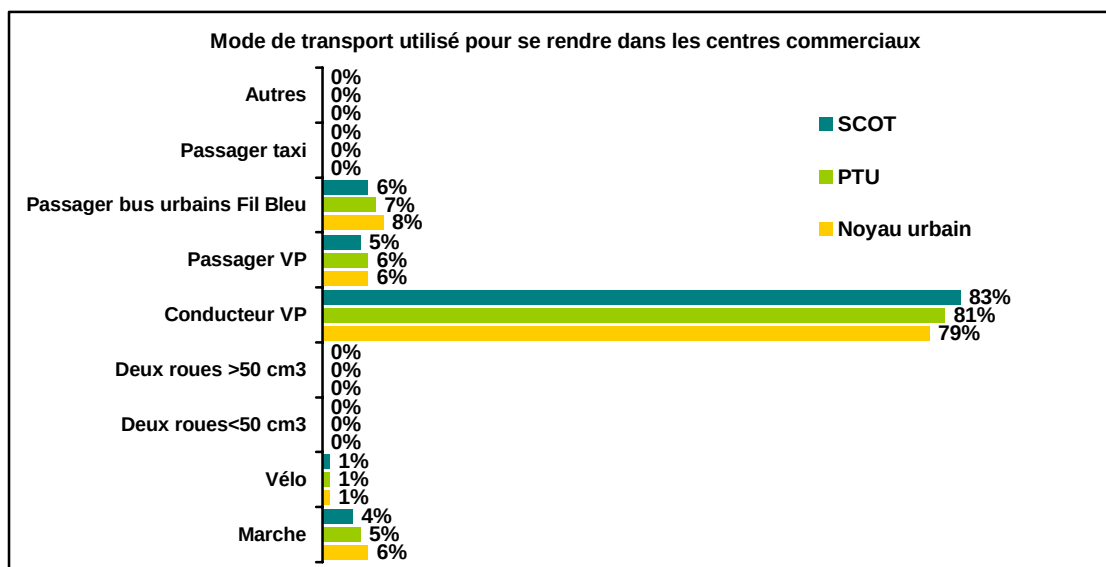
Ils sont 32% à les fréquenter plutôt du lundi au jeudi dans la journée. 16% les visitent le samedi.



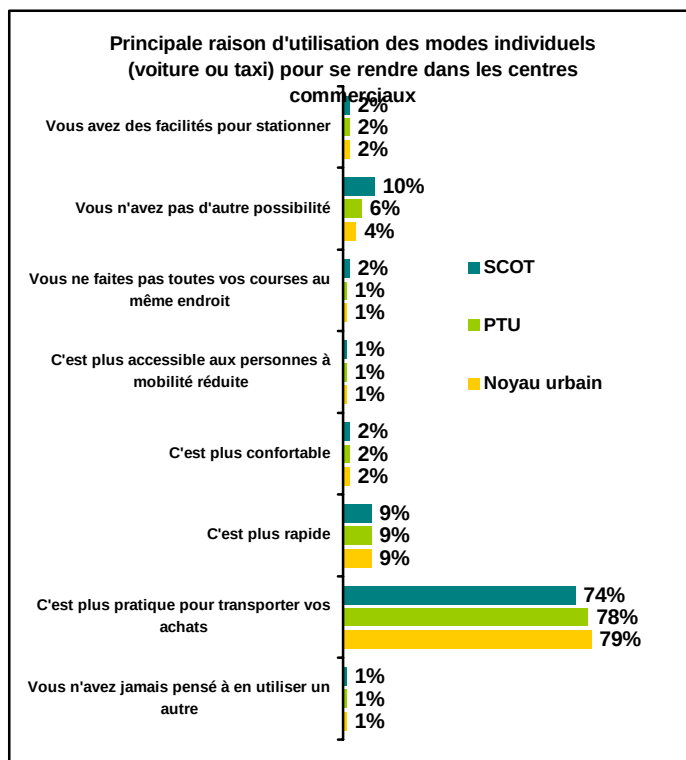
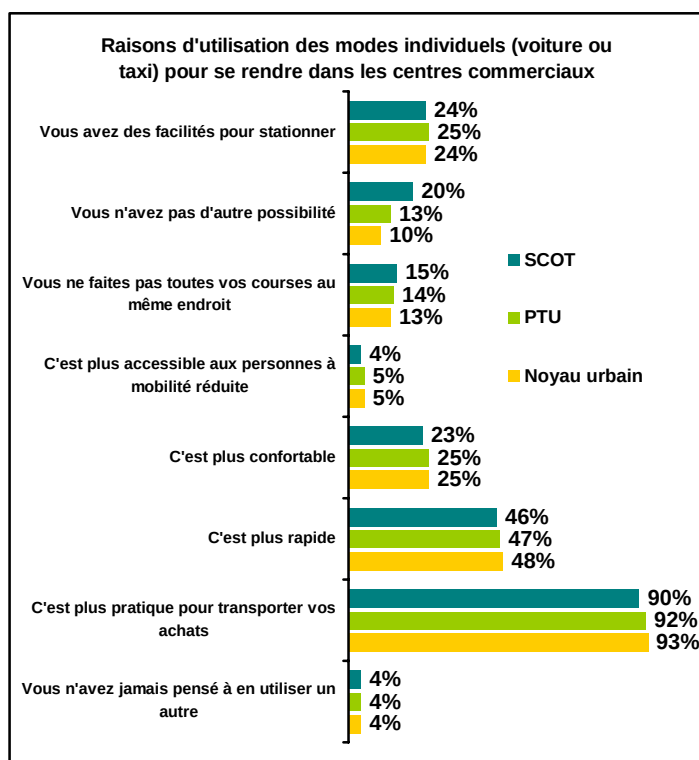
Les achats dans l'hypermarché en tant que tel (l'enseigne principale) est la principale raison de fréquentation des centres commerciaux, évoquée à la quasi unanimité.

Les achats dans les magasins de la galerie marchande ainsi que les promenades ou lèche vitrine dans la galerie constituent néanmoins des raisons de fréquentation secondaires non négligeables. Elles sont citées par environ 20% des ménages.

■ **Les modes de transports utilisés pour se rendre dans les centres commerciaux et leurs raisons d'utilisation**

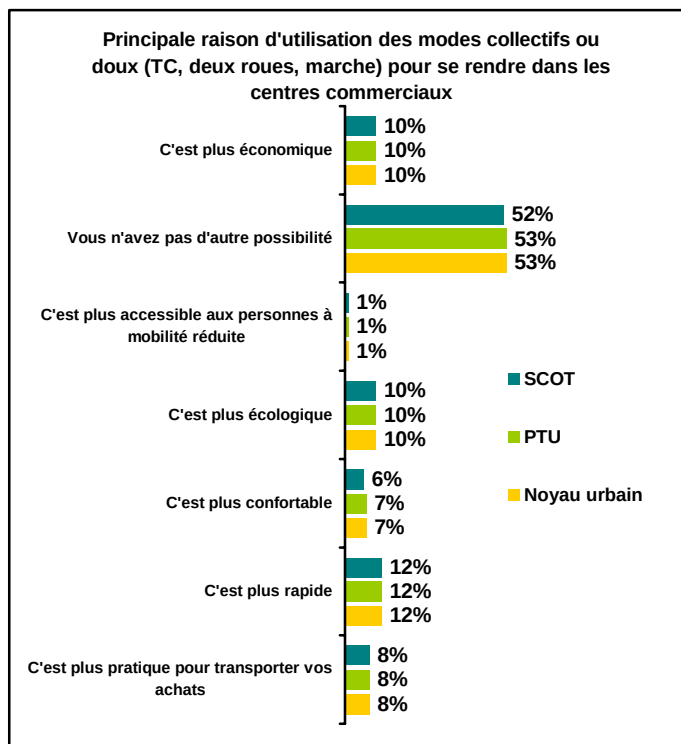
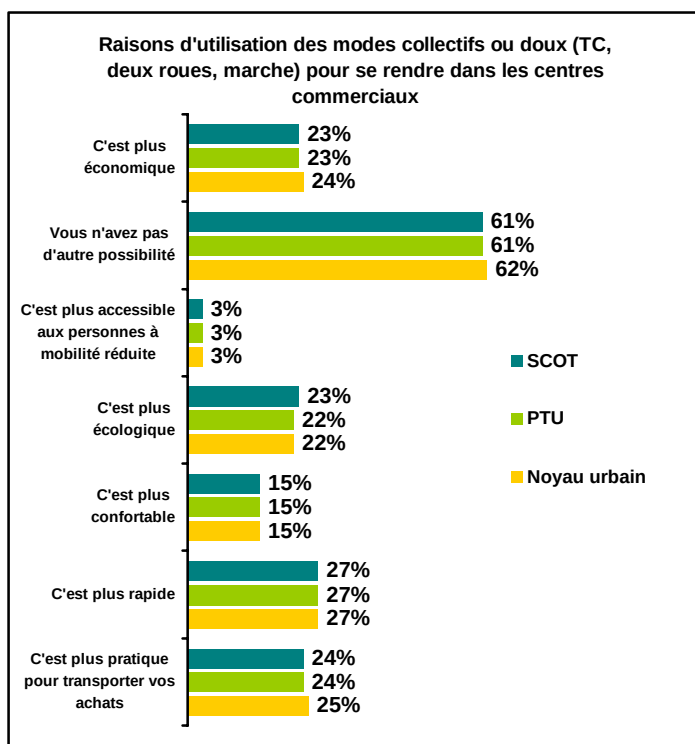


Sur l'ensemble des ménages fréquentant les centres commerciaux au moins 2 à 3 fois par mois, la voiture est utilisée dans 88% des cas. Les bus urbains sont utilisés dans 6% des cas et la marche à pied dans 4%.



Une raison prévaut dans le recours aux modes individuels (voiture ou taxi) pour se rendre dans les centres commerciaux : il s'agit de la praticité liée au transport des achats. La rapidité, la facilité de stationnement et le confort apporté par l'utilisation de ces modes sont également mis en avant.

Toutefois, lorsqu'on leur demande de choisir la raison la plus importante, c'est bien la notion de praticité du transport des achats qui est plébiscitée par les 3/4 (ce taux atteignant même les 79% pour les résidents du noyau urbain).

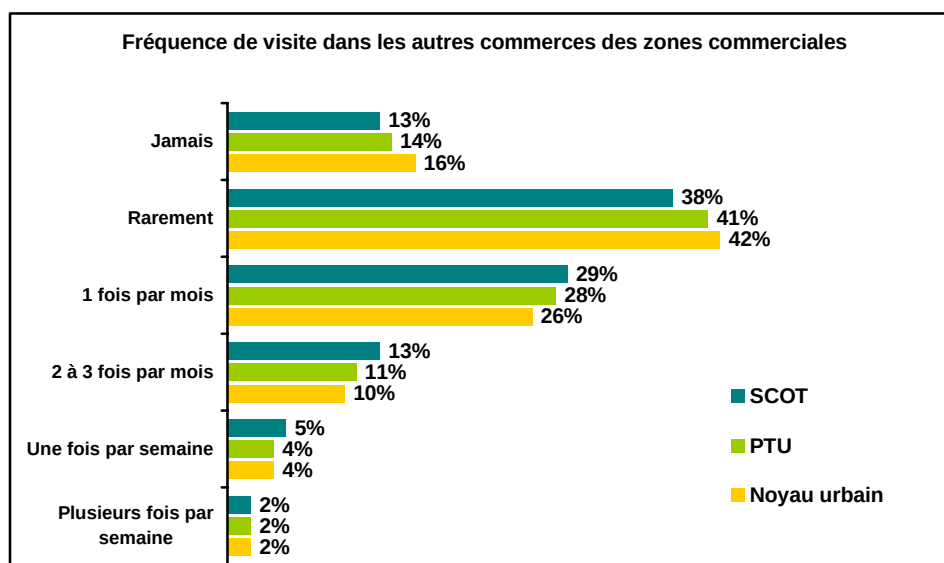


Les ménages se rendant dans les centres commerciaux en deux roues, en bus urbains, cars interurbains ou en marche à pied, indiquent avoir recours à ces modes en l'absence de toute autre possibilité. C'est d'ailleurs la raison qui apparaît comme la plus importante lorsqu'on leur demande de n'en choisir qu'une seule. Les notions de rapidité, praticité du transport des achats, d'économie et d'écologie sont également citées mais dans une moindre mesure et apparaissent donc plutôt comme secondaires.

10.2 LES AUTRES COMMERCES DES ZONES COMMERCIALES

Ex : Grandes enseignes de bricolage, de jardinerie, d'électroménager, d'ameublement ...

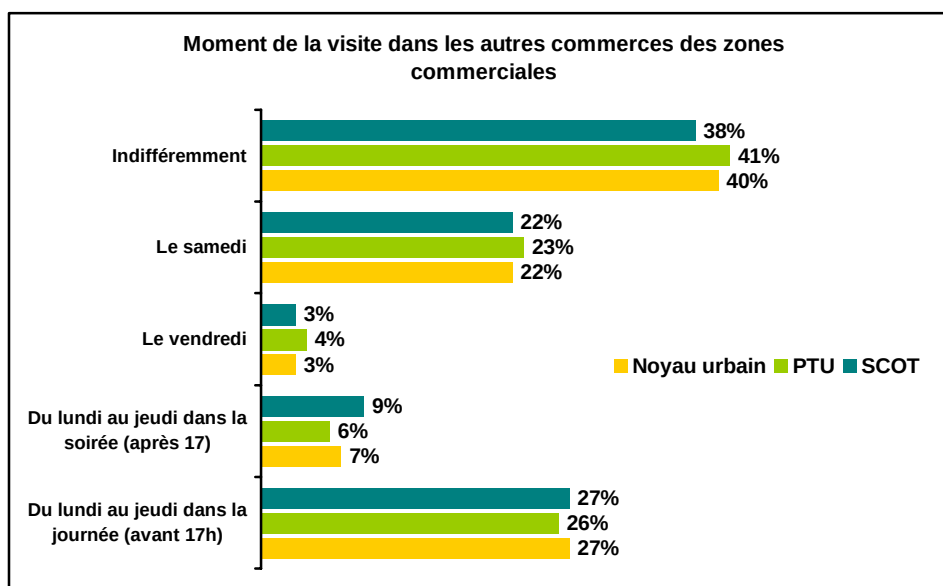
■ La fréquence et les moments de fréquentation des autres commerces des zones commerciales



Les ménages du SCOT sont nettement moins clients des autres commerces des zones commerciales que des centres commerciaux. En effet, ils ne sont que 20% à se rendre au moins 2 à 3 fois par mois dans ces commerces (grandes enseignes de bricolage, de jardinerie, d'électroménager, d'ameublement,

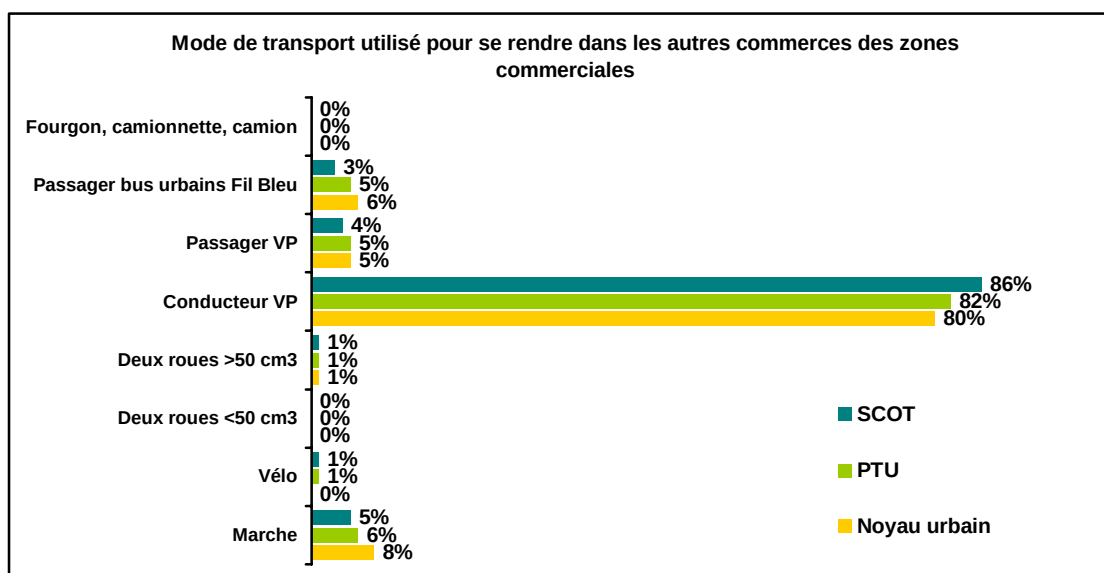
...) soit 31 764 ménages (23 568 ménages résidant dans le PTU soit 17%, 18 470 ménages résidant dans le noyau urbain soit 16%). Ils sont tout de même 13% à déclarer ne jamais s'y rendre et même 16% en ce qui concerne les résidents du noyau urbain.

NOTA : Les résultats ci-après portent sur les ménages fréquentant au moins 2 à 3 fois par mois les autres commerces des zones commerciales.

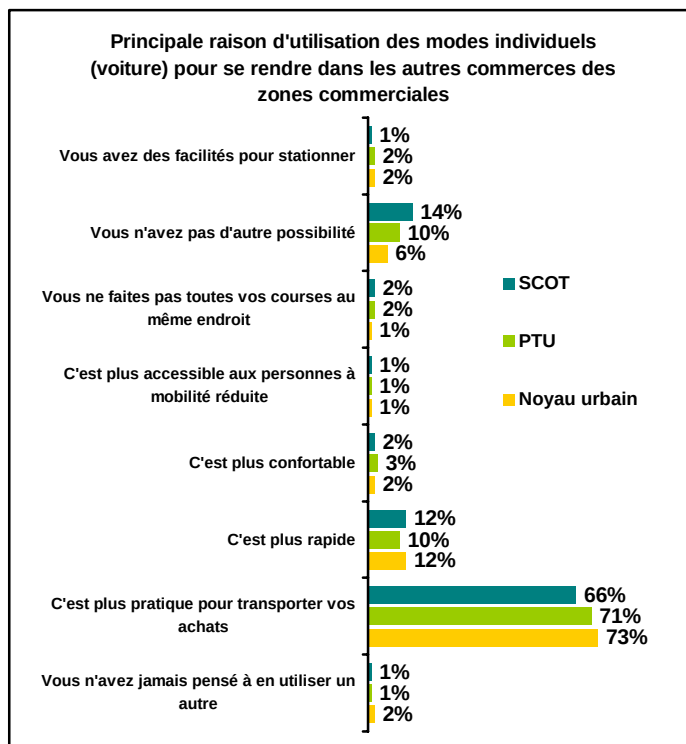
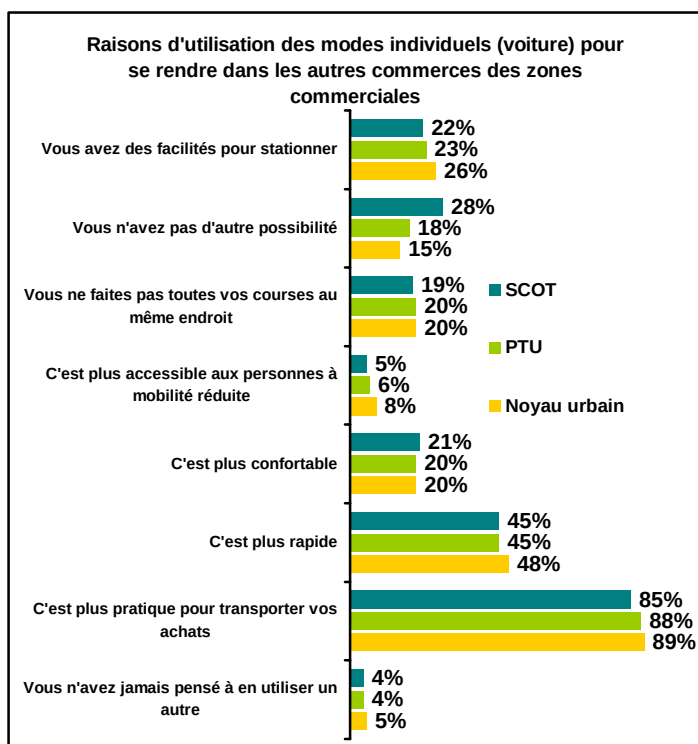


La majorité de ces ménages les fréquentent indifféremment la semaine ou le week-end, en journée ou en soirée. Un peu plus d'1/4 les fréquentent plutôt du lundi au jeudi dans la journée. 22% les visitent le samedi.

▪ **Les modes de transports utilisés pour se rendre dans les autres commerces des zones commerciales et les raisons d'utilisation**

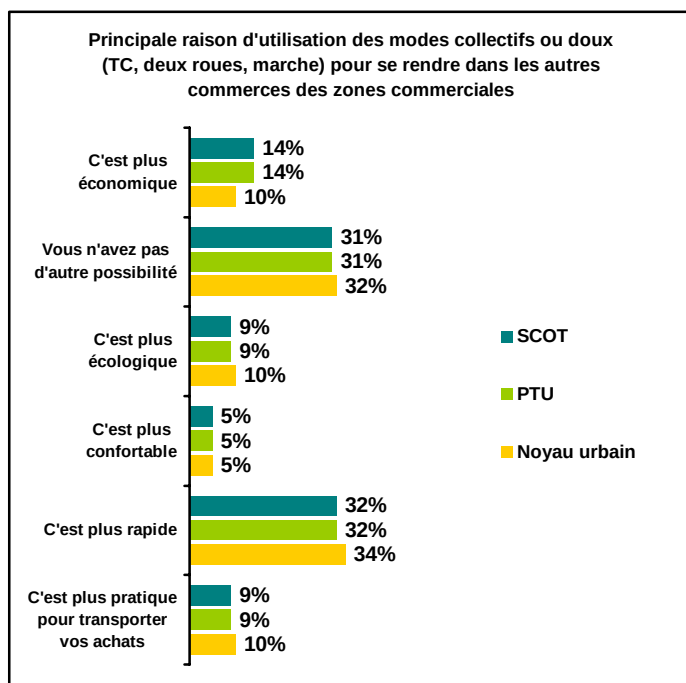
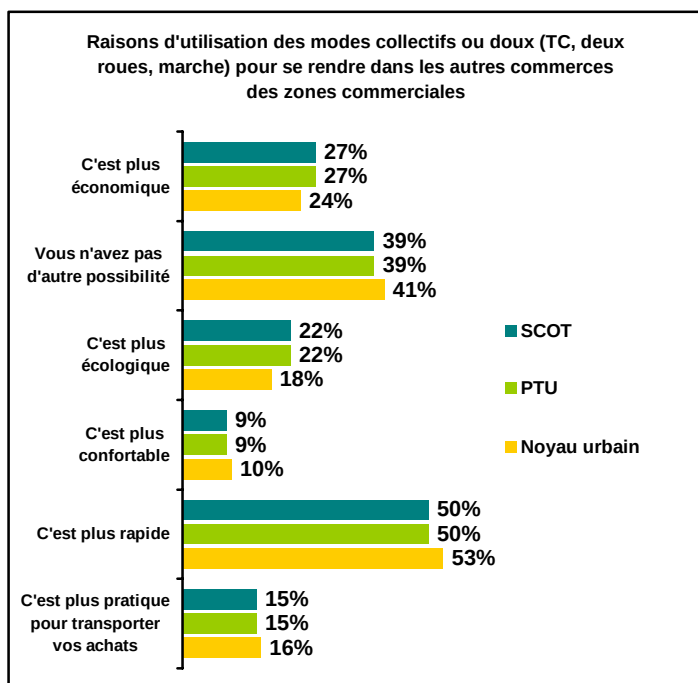


Sur l'ensemble des ménages fréquentant les autres commerces des zones commerciales au moins 2 à 3 fois par mois, la voiture reste le mode le plus fréquemment utilisé. La marche à pied et les bus urbains arrivent loin derrière mais restent des modes sensiblement plus utilisés par les résidents du PTU et du noyau urbain.



Là encore, la voiture est préférée en raison de la praticité liée aux possibilités d'import de ce mode et pour sa rapidité. A noter que 28% des ménages de l'agglomération déclarent n'avoir pas d'autre possibilité. Ce taux se réduit toutefois pour les résidents du PTU et du noyau urbain.

La raison influençant le plus le choix de la voiture reste cependant la notion de praticité du transport des achats.

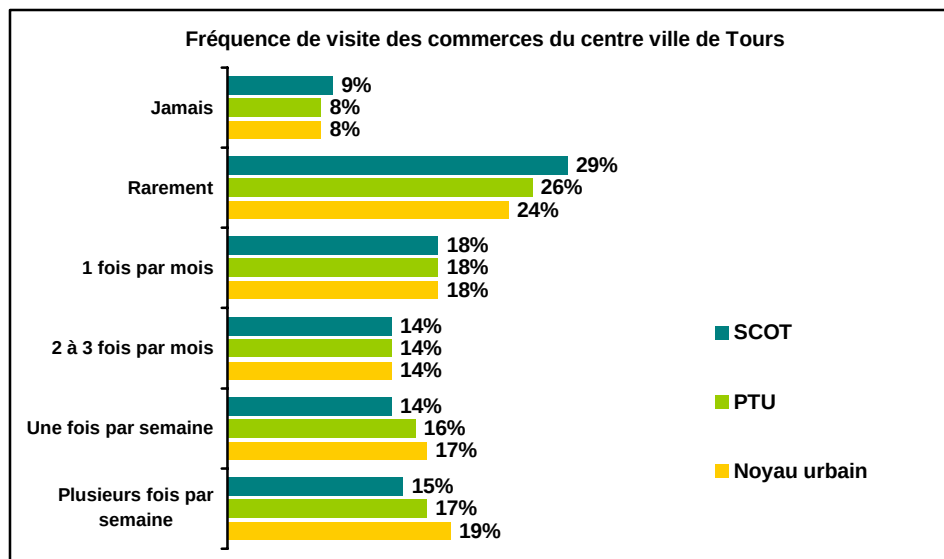


Contrairement aux résultats observés pour les centres commerciaux où les ménages choisissent d'utiliser les modes collectifs ou doux car ils n'ont pas d'autres possibilités, en ce qui concerne les autres commerces des zones commerciales, c'est la rapidité du trajet qui est citée par la moitié des ménages. L'absence d'autre possibilité n'est cependant pas loin et constitue la seconde raison d'utilisation.

Lorsque l'on s'intéresse à la raison la plus importante, la rapidité et le fait de ne pas avoir d'autre possibilité se talonnent avec un peu plus de 30% de citations chacune.

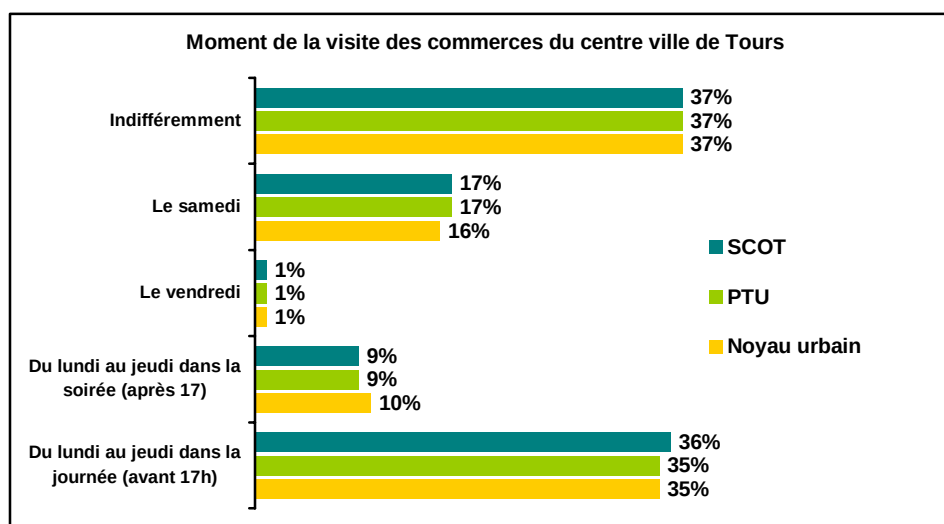
10.3 LES COMMERCES DU CENTRE VILLE DE TOURS

■ La fréquence et les moments de fréquentation des commerces du centre ville de Tours



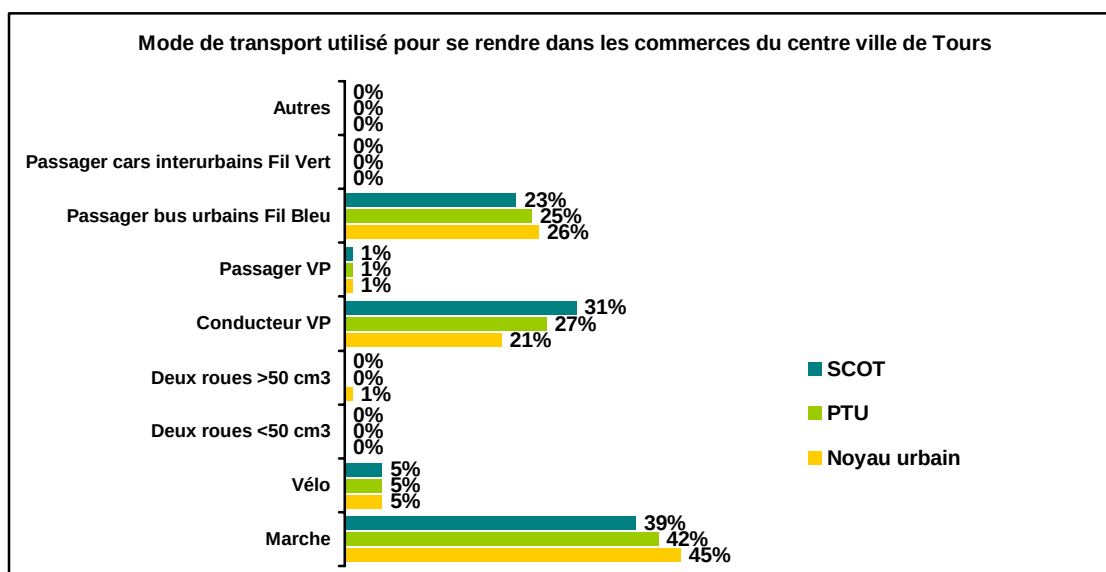
43% des ménages déclarent fréquenter les commerces du centre ville au moins 2 à 3 fois par mois soit 70 195 ménages. Logiquement cette proportion augmente lorsqu'on s'intéresse aux ménages résidant dans le PTU et passe à 47% (soit 65 142 ménages). Elle passe même à 50% en ce qui concerne les ménages résidant dans le noyau urbain (soit 58 547 ménages).

NOTA : Les résultats ci-après portent sur les ménages fréquentant au moins 2 à 3 fois par mois les commerces du centre ville de Tours.



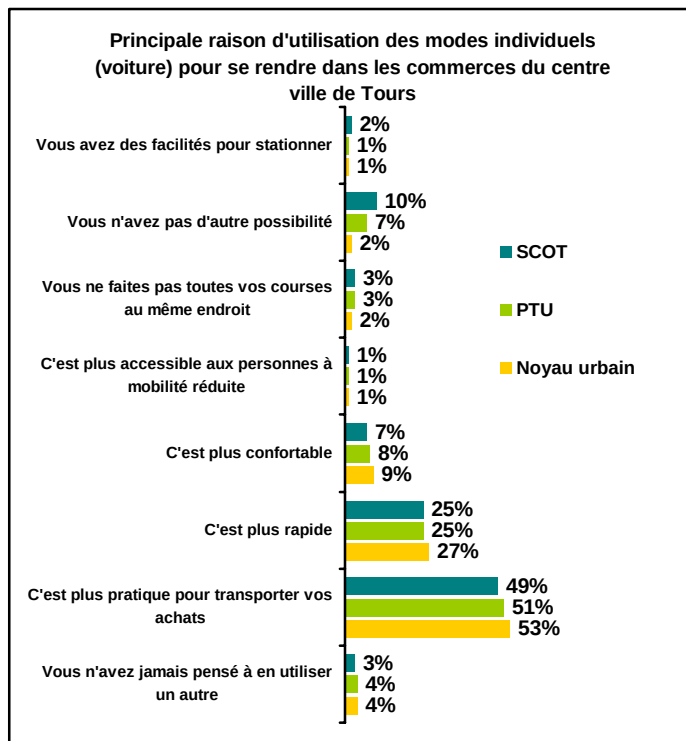
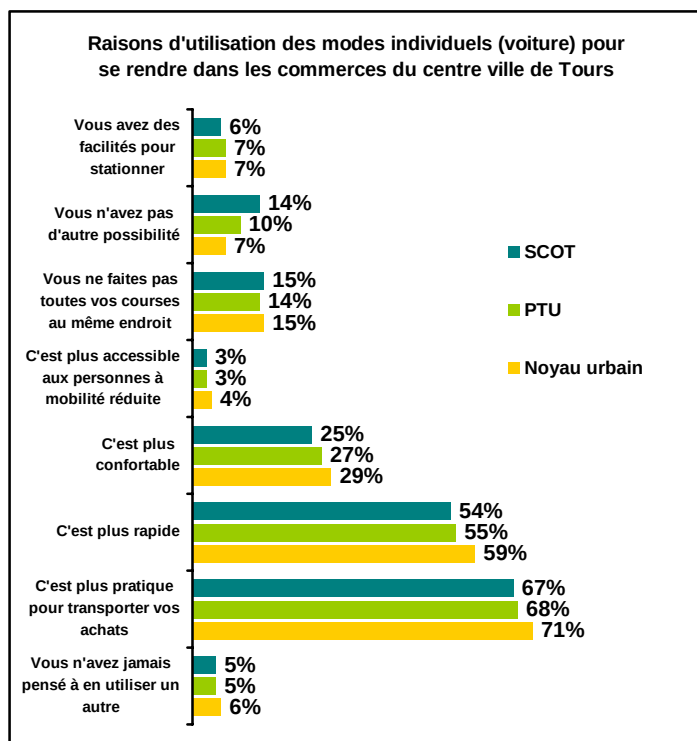
Comme pour les autres types de commerces, les commerces du centre ville sont fréquentés indifféremment la semaine ou le week-end, en journée ou en soirée. Un peu plus d'1/3 les fréquentent plutôt du lundi au jeudi dans la journée. 17% les visitent le samedi.

■ **Les modes de transports utilisés pour se rendre dans les commerces du centre ville de Tours et les raisons d'utilisation**

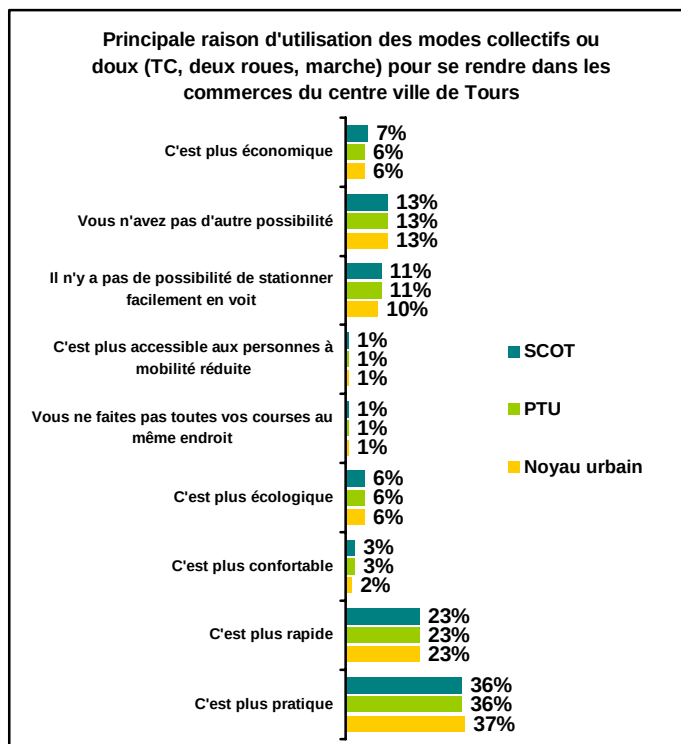
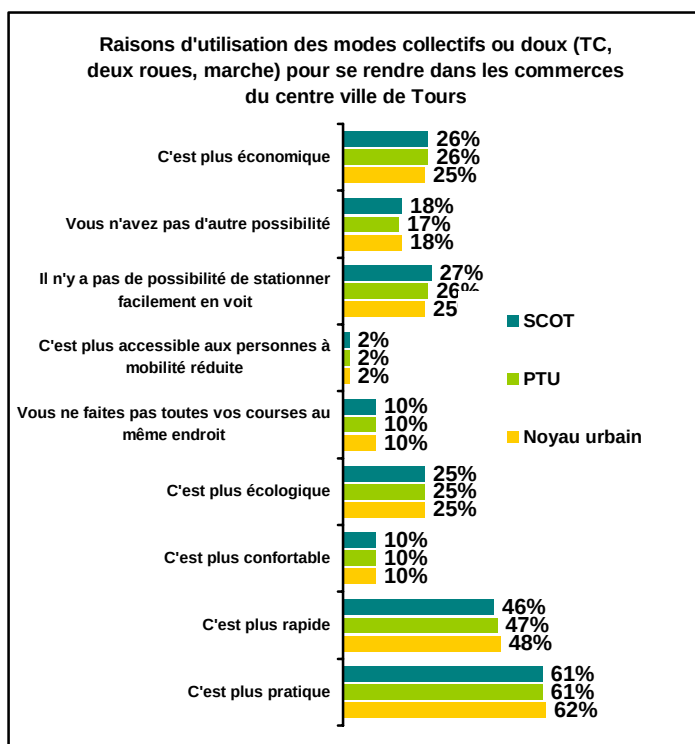


Contrairement aux autres types de commerces, les ménages du SCOT se rendent dans les commerces du centre ville principalement à pied (39% sur l'ensemble des ménages, 42% pour ceux résidants dans le PTU et 45% pour ceux résidants dans le noyau urbain).

La voiture arrive en seconde position avec une part de marché de 32% mais se fait devancer par les bus urbains fil bleu qui lui sont préférés par les résidants du noyau urbain.



La voiture reste plébiscitée pour des raisons de praticité et de rapidité. 1/4 évoquent également la notion de confort.

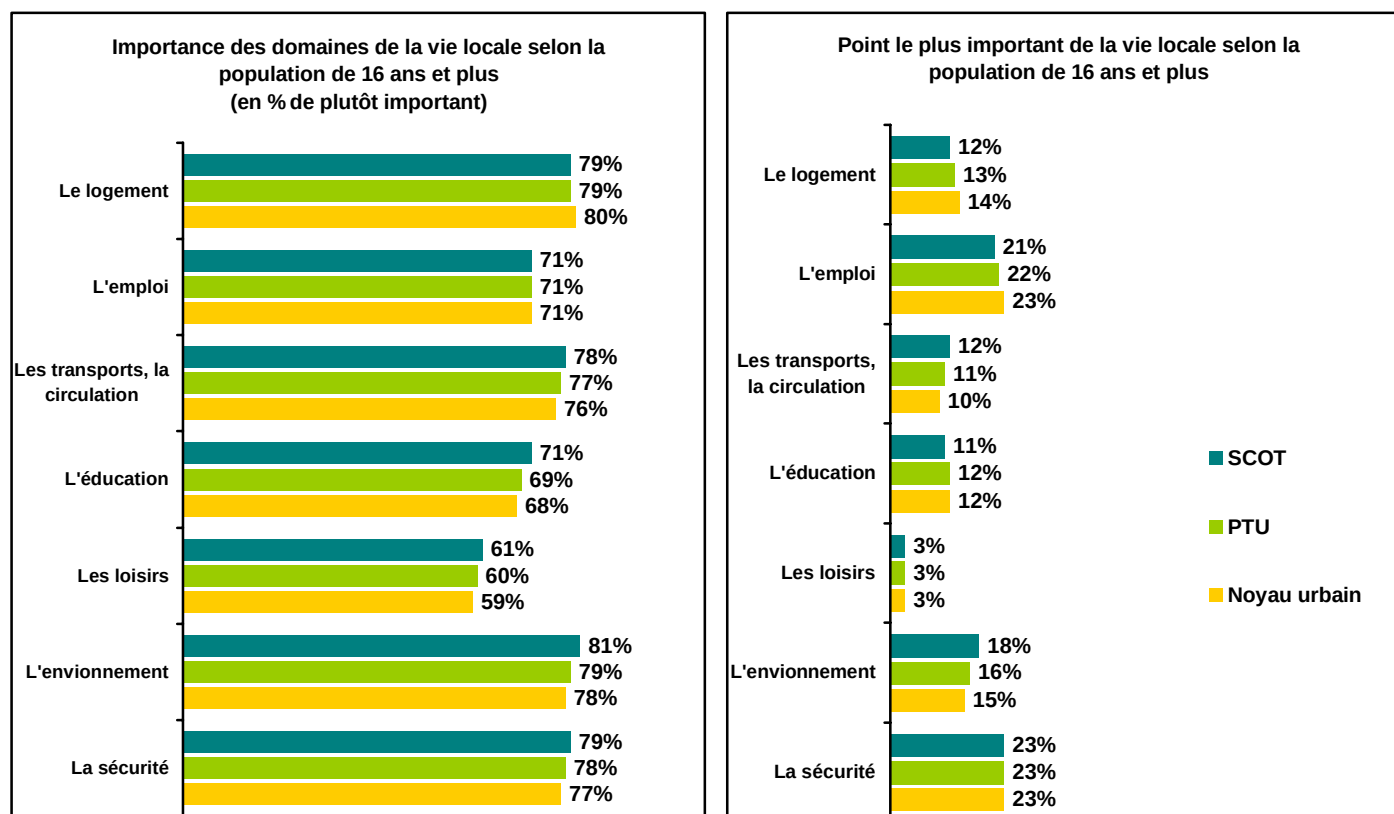


Comme pour les modes individuels, c'est la praticité et la rapidité des modes collectifs ou doux qui sont évoquées par le plus grand nombre. Ce sont également les deux raisons jugées les plus importantes.

11 OPINIONS DE LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

NOTA : les résultats présentés dans ce chapitre ne concernent que la population de 16 ans ou plus.

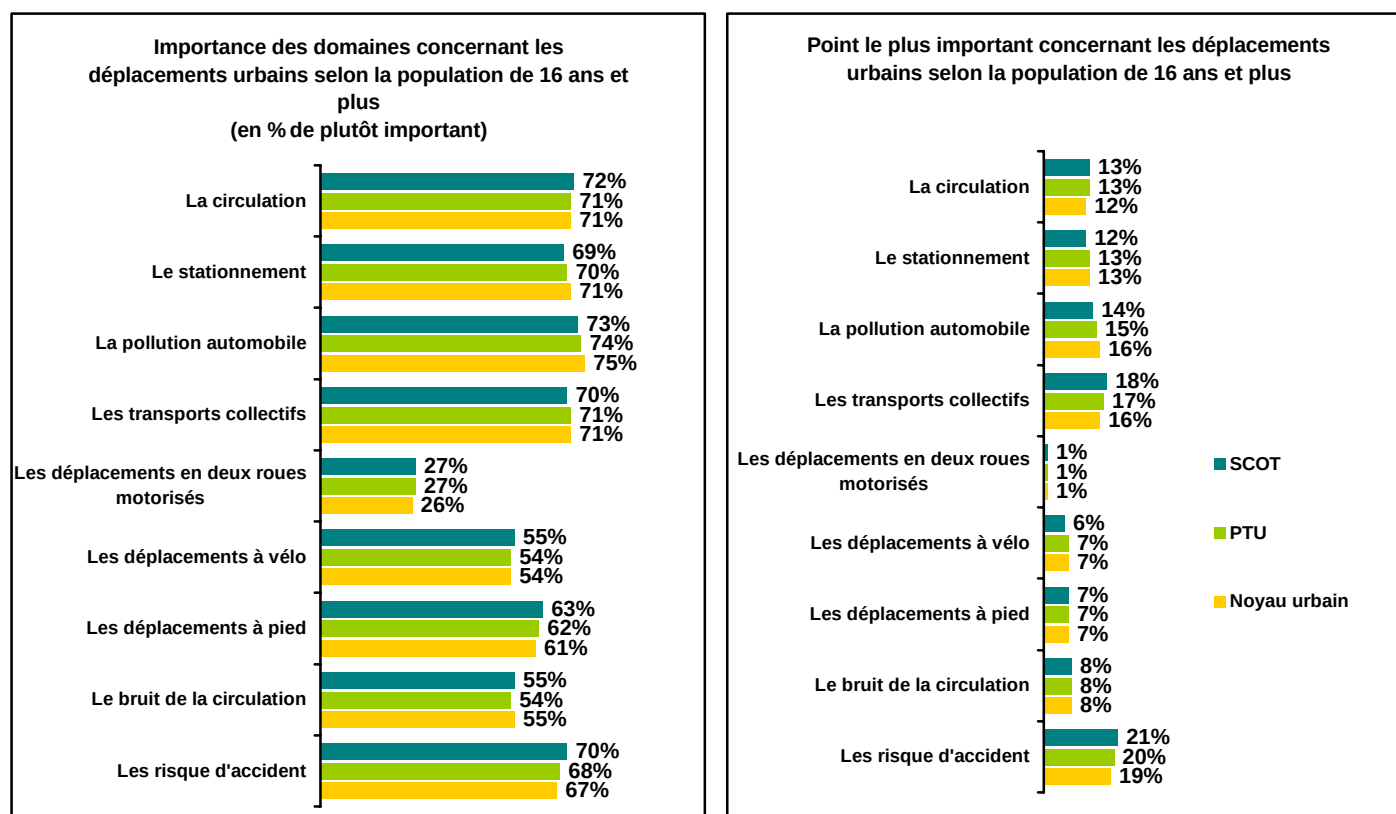
11.1 LES POINTS PRIORITAIRES DE LA VIE LOCALE SELON LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS



La plupart des thèmes sont considérés comme plutôt importants et se situent à un niveau élevé, quel que soit le lieu de résidence (plus de 70%). L'environnement, la sécurité, le logement et les transports et la circulation semblent les plus importants pour les résidents du SCOT.

Le classement des différents points montre la primauté des problèmes posés par la sécurité et l'emploi. Ces deux points se détachent toutefois peu des autres thèmes. L'environnement n'est pas loin derrière, suivi du logement, des transports et de l'éducation qui se situent à un niveau similaire. Seuls les loisirs sont en retrait.

11.2 LES POINTS PRIORITAIRES CONCERNANT LES DEPLACEMENTS URBAINS SELON LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS



Beaucoup de domaines sont jugés plutôt importants. La pollution automobile, la circulation, les transports collectifs, les risques d'accident et le stationnement sont ceux se situant au niveau le plus élevé.

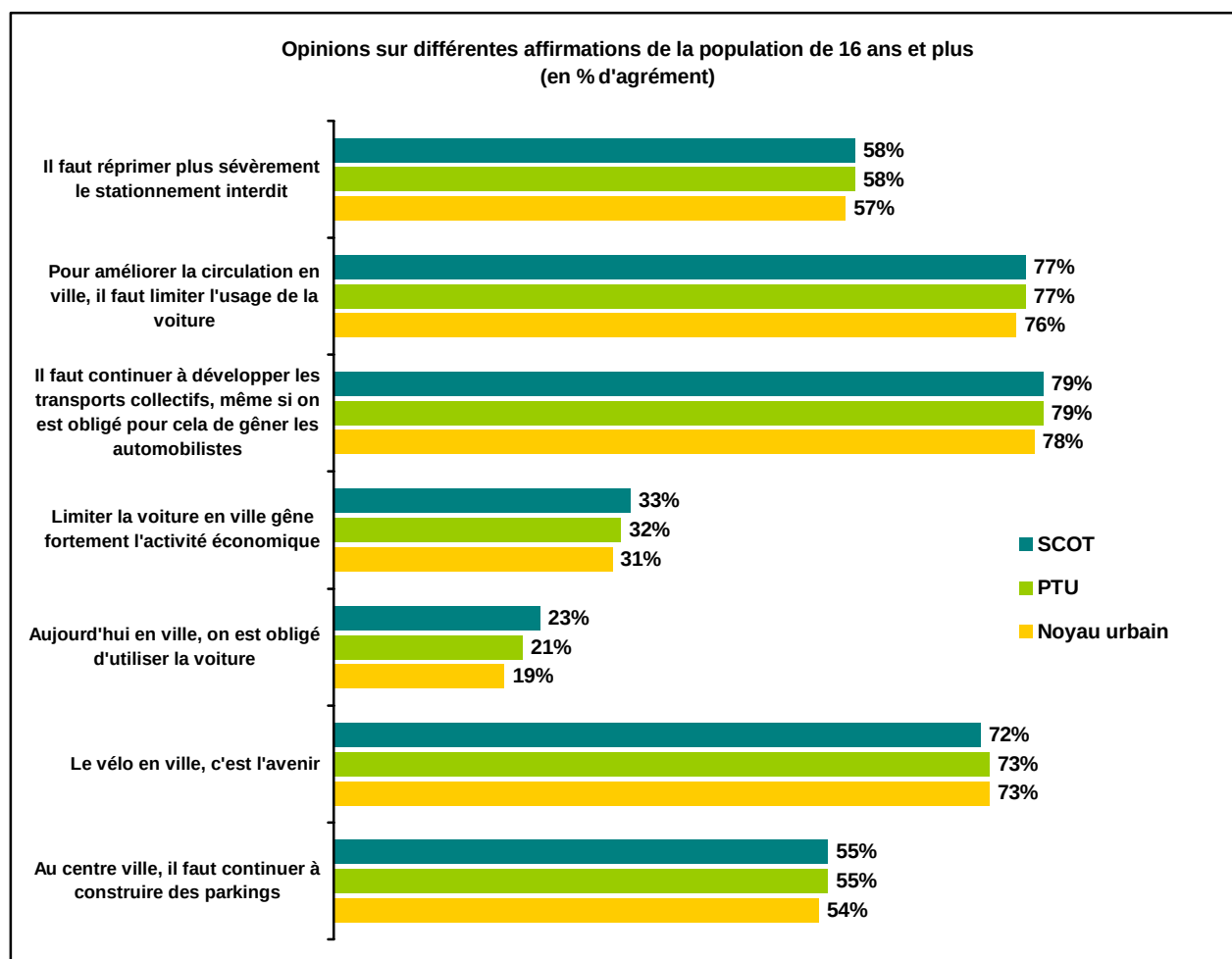
A contrario, les déplacements en deux roues motorisés, en vélo et le bruit de la circulation sont des thèmes où l'importance des problèmes est moins souvent mise en avant.

Le classement des différents points montre que les thèmes sur lesquels les habitants estiment qu'il faudrait agir en priorité sont les risques d'accident et les transports collectifs. La pollution automobile, la circulation et le stationnement arrivent juste derrière.

A noter que, logiquement, les clients des transports urbains sont plus enclins à juger que les transports en commun posent problème (80% contre 70% en moyenne observé sur l'ensemble des personnes de 16 ans et plus).

Les clients du vélo sont 77% à estimer que les déplacements à vélo sont plutôt importants (contre 55% en moyenne sur l'ensemble de la population de 16 ans et plus). Les clients des deux roues motorisés sont quant à eux 63% à le penser et sont 59% à juger plutôt importants les déplacements en deux roues motorisés (contre 27% en moyenne sur l'ensemble de la population de 16 ans et plus).

11.3 OPINIONS SUR DIFFÉRENTES AFFIRMATIONS DE LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS



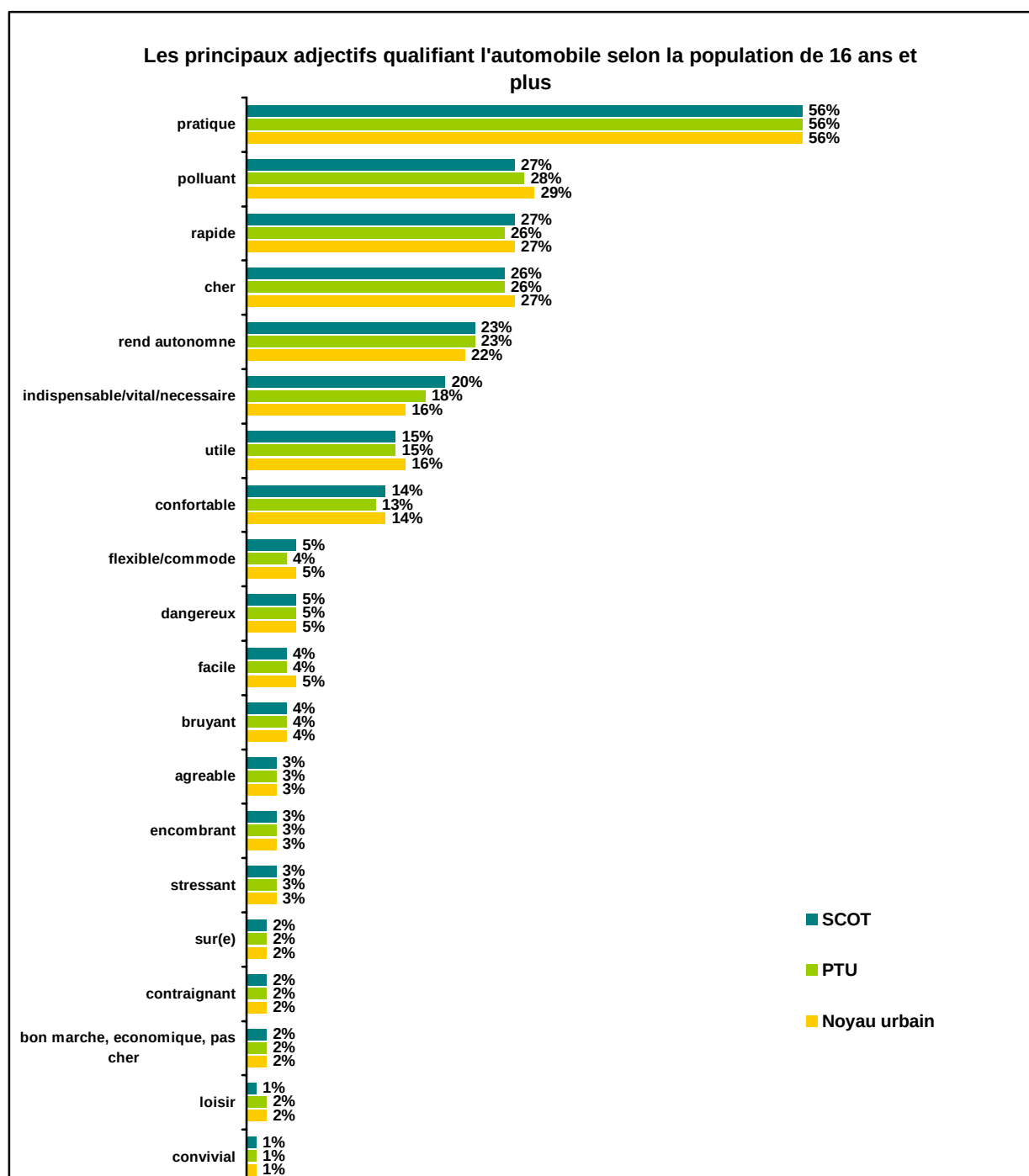
Les habitants de 16 ans et plus du SCOT sont très favorables au développement des transports en commun même si cela doit gêner les automobilistes (79%). 77% estiment même qu'il faudrait limiter l'usage de la voiture en ville pour améliorer la circulation (seulement 33% indiquent que cela gênerait fortement l'activité économique). 72% affirment également que le vélo est l'avenir de la circulation en ville.

Ils sont tout de même plus de la moitié à être favorable à la construction de nouveaux parkings au centre ville (55%) et au renforcement de la répression du stationnement interdit (58%).

Enfin, moins d'un quart de la population des 16 ans et plus pensent qu'aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture (ce taux passe même à 19% en ce qui concerne les résidents du noyau urbain).

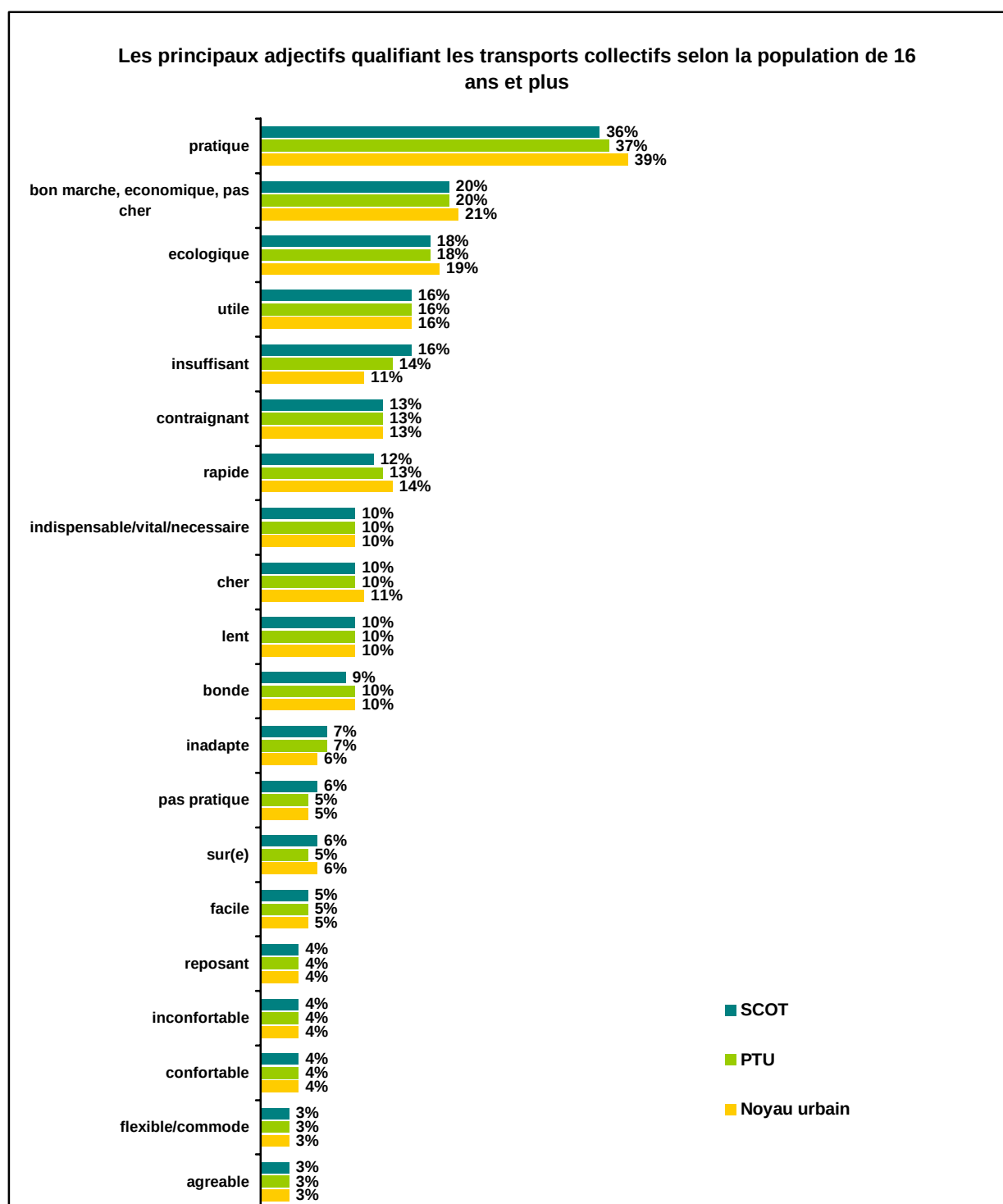
11.4 LES ADJECTIFS QUALIFIANT LES MODES SELON LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

■ Les adjectifs qualifiant l'automobile selon la population de 16 ans et plus



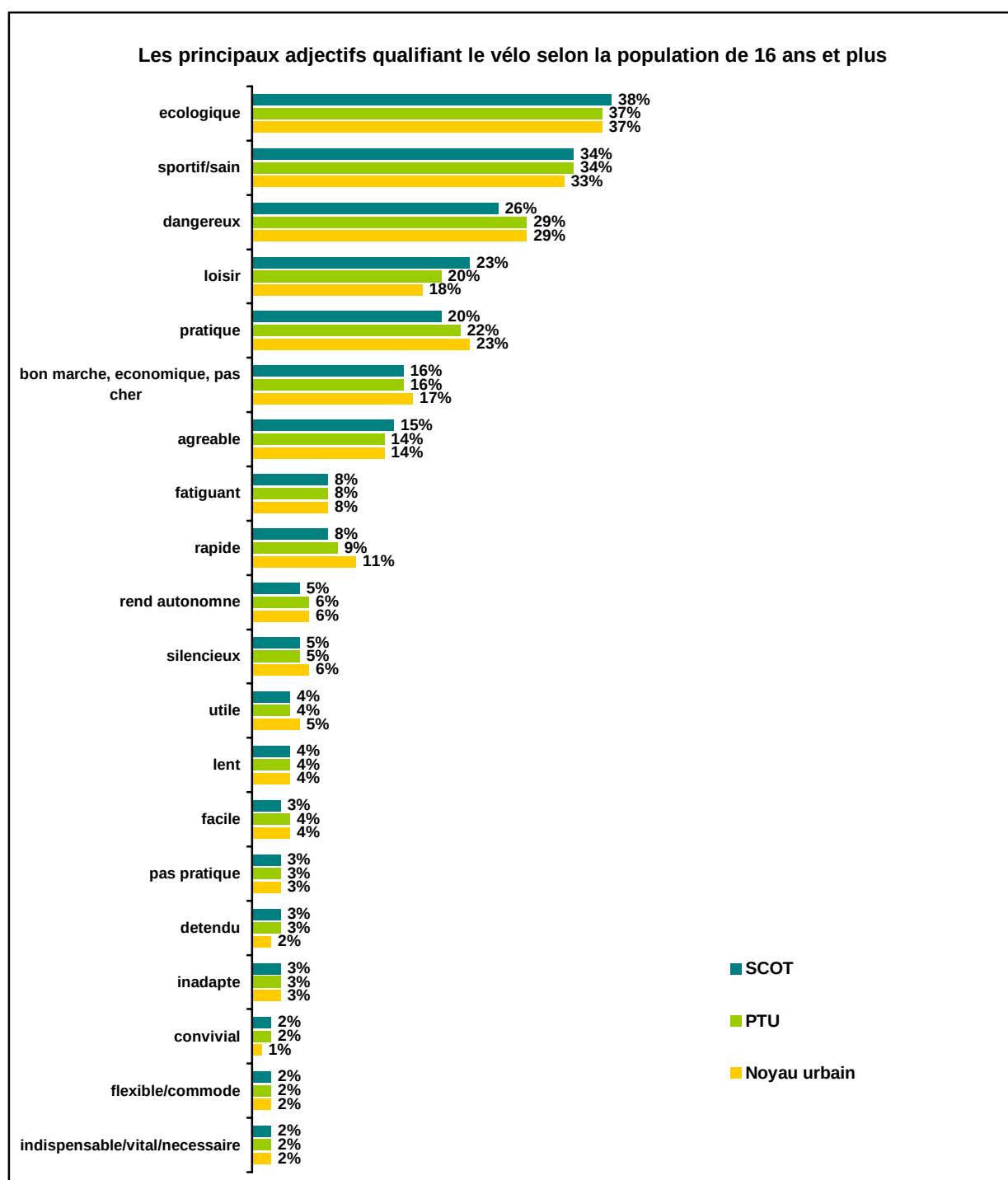
L'adjectif « pratique » arrive largement en tête en ce qui concerne la voiture. Mais la voiture est montrée du doigt dès la seconde place pour son caractère polluant et cher, même si elle est jugée rapide. Sont également citées, les notions d'autonomie, de nécessité, d'utilité et de confort. Les autres adjectifs sont peu mentionnés.

■ Les adjectifs qualifiant les transports collectifs selon la population de 16 ans et plus



A l'instar de la voiture, les transports en commun sont principalement jugés « pratiques ». Ils sont également jugés économiques, écologiques et utiles. Les premiers adjectifs négatifs se positionnent à la 5^{ème} et 6^{ème} place : 16% des individus de 16 ans et plus les jugent insuffisants, 13% contraignants.

■ Les adjectifs qualifiant le vélo selon la population de 16 ans et plus



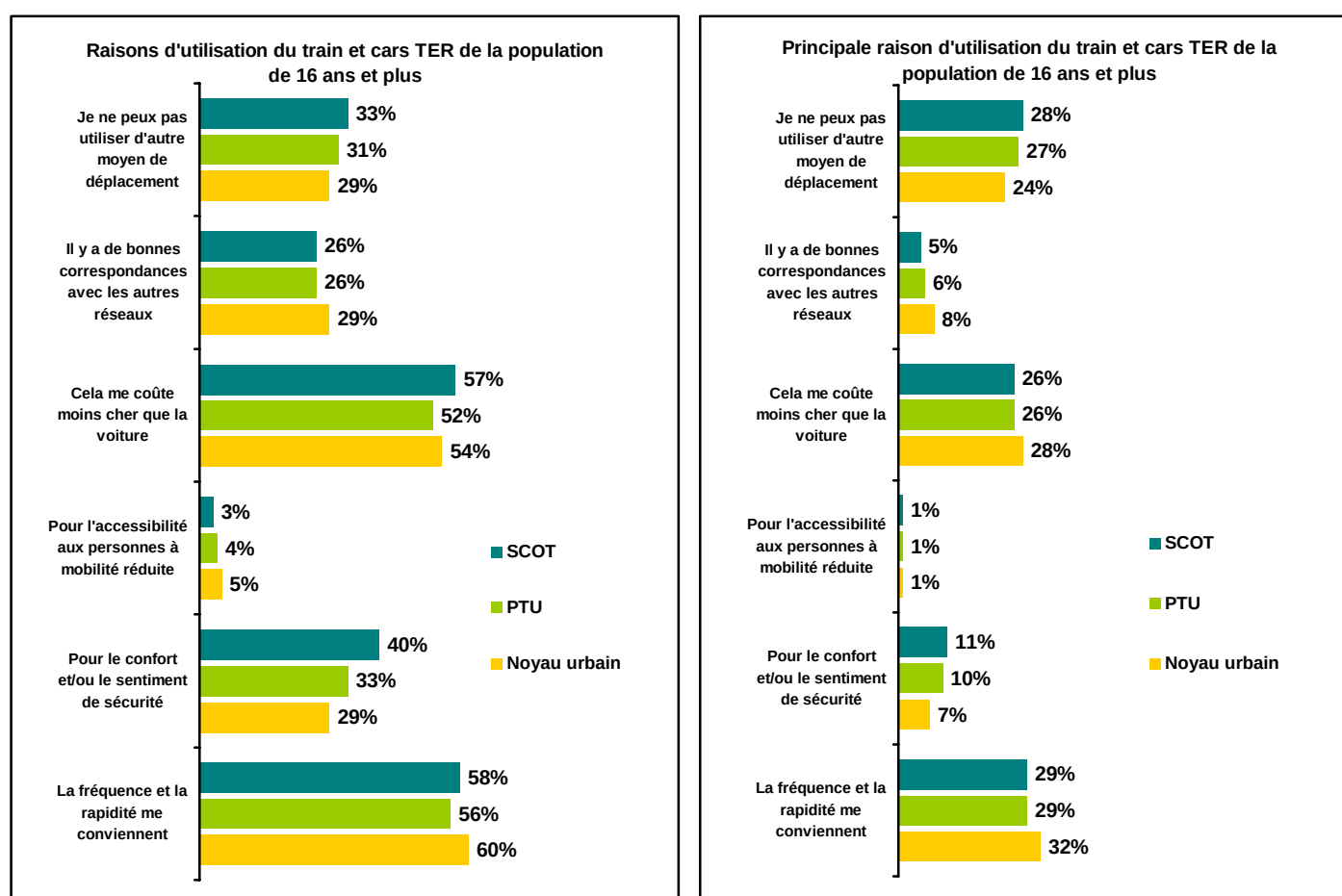
Le vélo est jugé écologique et sain. Le premier adjectif négatif arrive en 3^{ème} position : il s'agit du caractère dangereux du vélo qui est mis en avant plus particulièrement par les résidents du PTU et du noyau urbain.

Les notions de loisirs, de praticité, d'économie et d'agrément sont également mises en avant.

11.5 L'UTILISATION DU TRAIN ET DES CARS TER PAR LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

■ Raisons d'utilisation du train et des cars TER par la population de 16 ans et plus

8 795 individus de 16 ans et plus ont déclaré utiliser régulièrement (au moins deux déplacements par semaine) les trains et les cars TER. Cela représente 3% des 16 ans et plus de l'agglomération (la proportion est la même sur les résidents du PTU ou du noyau urbain).



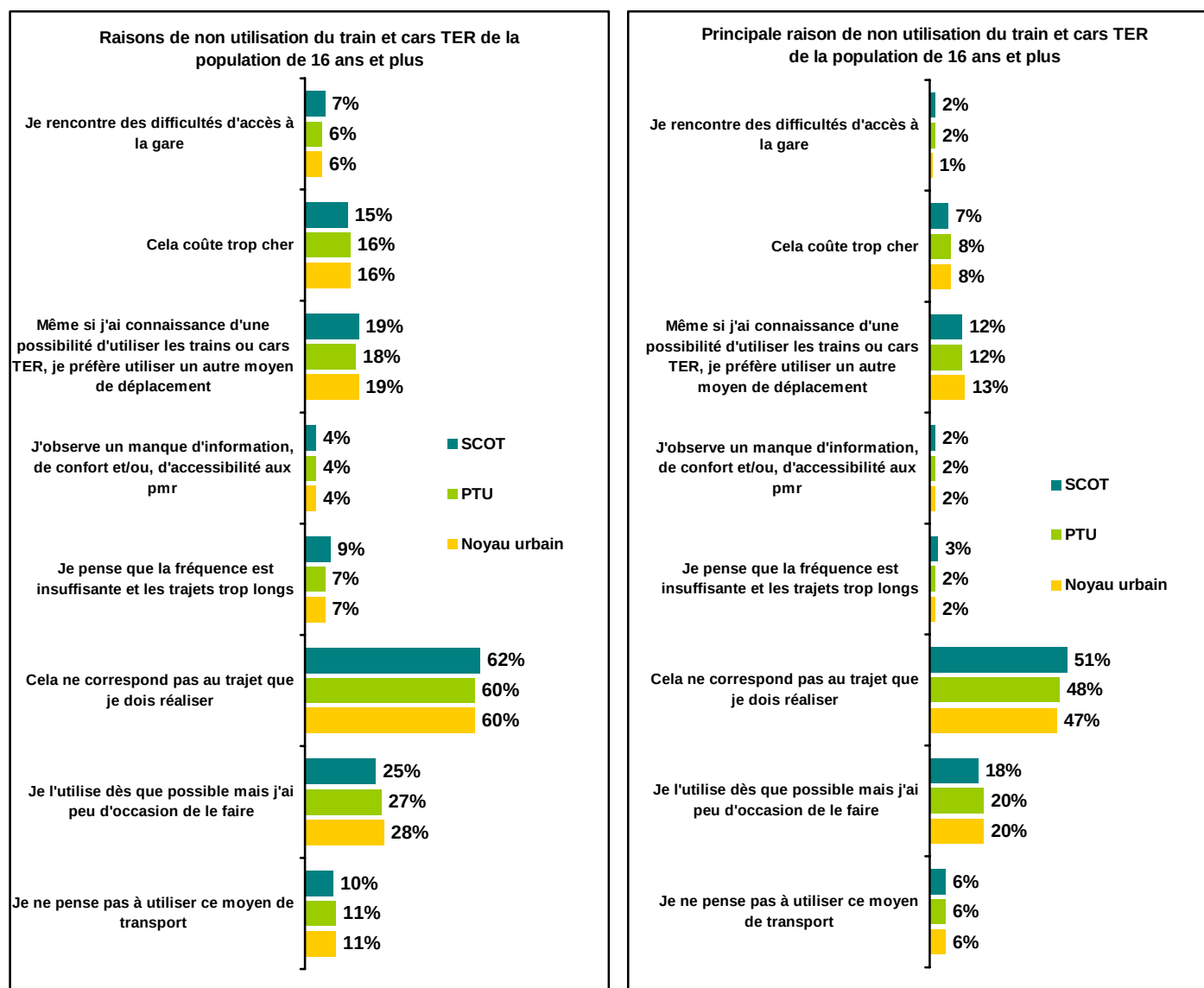
Le train et les cars TER sont principalement utilisés car leur fréquence et leur rapidité conviennent aux individus les utilisant régulièrement. Le moindre coût de ce mode de transport en comparaison avec la voiture est également cité par plus de la moitié des personnes.

Le confort et le sentiment de sécurité sont également des éléments mis en avant mais dans une moindre mesure en ce qui concerne les résidents du noyau urbain.

Lorsque l'on s'intéresse à la principale raison d'utilisation, le fait de ne pas avoir d'autre moyen de transport à disposition apparaît comme aussi important que la fréquence, la rapidité et les économies réalisées grâce à l'utilisation du train et cars TER (plus d'1/4 de citation pour chacune des trois raisons).

- **Raisons de non utilisation du train et des cars TER par la population de 16 ans et plus**

273 217 individus de 16 ans et plus ont déclaré ne pas utiliser ou peu les trains et les cars TER. Cela représente 97% des 16 ans et plus de l'agglomération (la proportion est la même sur les résidents du PTU ou du noyau urbain).

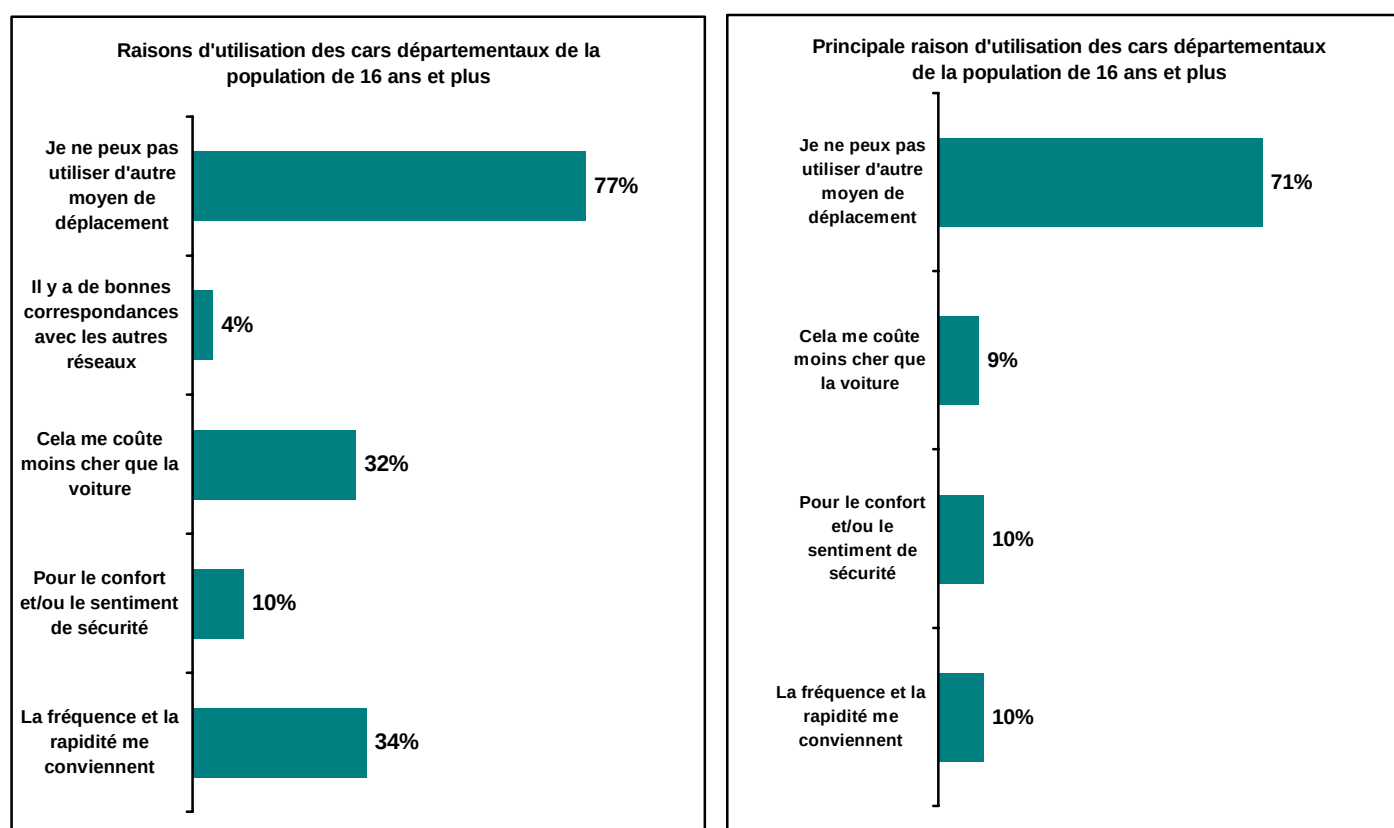


La non utilisation des cars et train TER est essentiellement due au fait que les déplacements réalisables avec ces modes ne correspondent pas aux trajets que les habitants réalisent. Le manque d'occasion de les utiliser est également pointé du doigt. Il apparaît ici que la localisation des habitants et le réseau TER ne coïncident pas suffisamment. Cela pose la question de l'urbanisation le long des axes ferroviaires, et plus particulièrement autour des points d'arrêts.

11.6 L'UTILISATION DES CARS DÉPARTEMENTAUX (FIL VERT) PAR LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

■ Raisons d'utilisation des cars départementaux par la population de 16 ans et plus

3 058 individus de 16 ans et plus ont déclaré utiliser régulièrement (au moins deux déplacements par semaine) les cars départementaux fil vert. Cela représente à peine 1% des 16 ans et plus de l'agglomération. **Les effectifs d'utilisateurs sur le périmètre des transports urbains et du noyau urbain étant très faibles, seuls les résultats sur l'ensemble du SCOT sont présentés.**

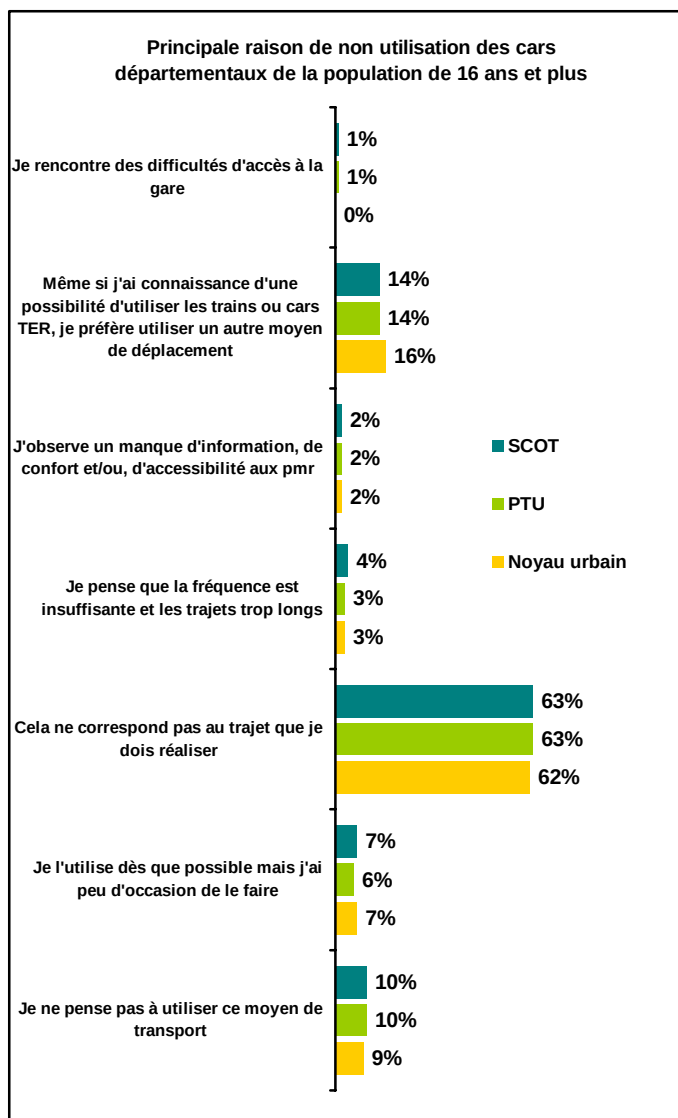
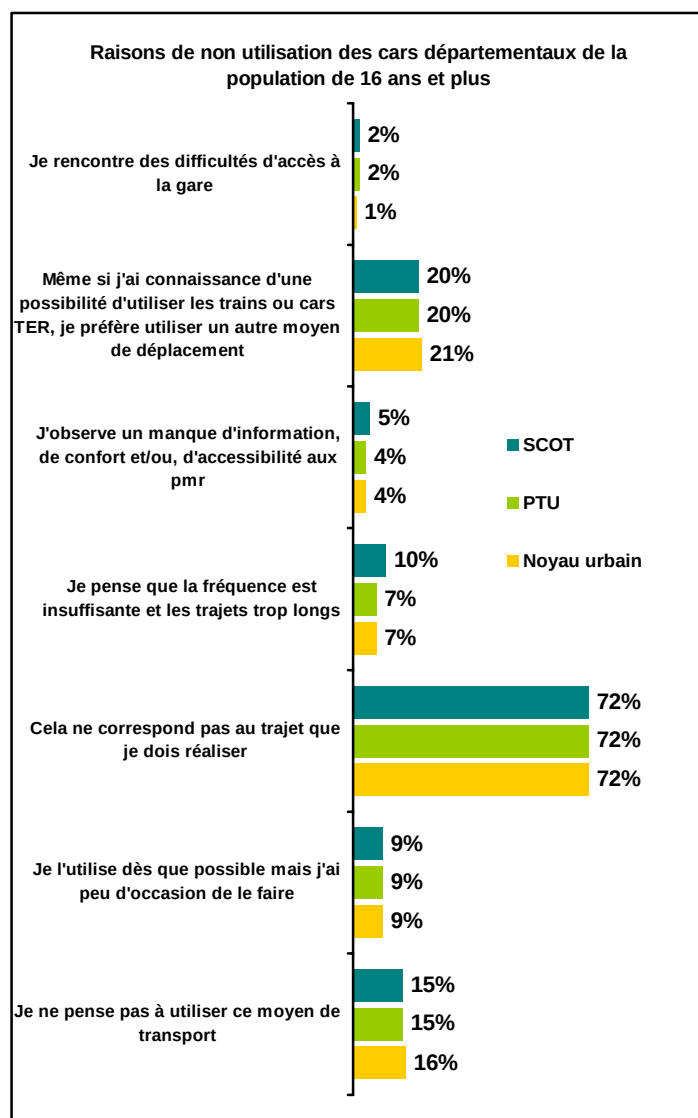


Très peu d'individus de 16 ans et plus ont déclaré utiliser régulièrement les cars départementaux. Plus des 3/4 justifient cette utilisation par leur impossibilité à utiliser un autre mode de transport. Le moindre coût et la fréquence et la rapidité sont également mis en avant par environ 1/3 des utilisateurs.

Si on leur demande la raison principale d'utilisation, on retrouve la notion de captivité du mode (« je ne peux pas utiliser d'autre moyen de transport ») largement en tête des citations. Peu d'individus les utilisent principalement pour leur coût, confort, sécurité, fréquence ou rapidité.

■ Raisons de non utilisation des cars départementaux par la population de 16 ans et plus

278 954 individus de 16 ans et plus ont déclaré ne pas utiliser ou utiliser peu les trains et les cars TER. Cela représente 99% des 16 ans et plus de l'agglomération (99,7% sur les résidents du PTU ou du noyau urbain).



Les habitants de 16 ans et plus du SCOT sont très nombreux à ne pas utiliser les cars départementaux. L'inadéquation des trajets proposés (horaires, origine, destination) avec les trajets qu'ils doivent réaliser est la principale raison de non utilisation (72%).

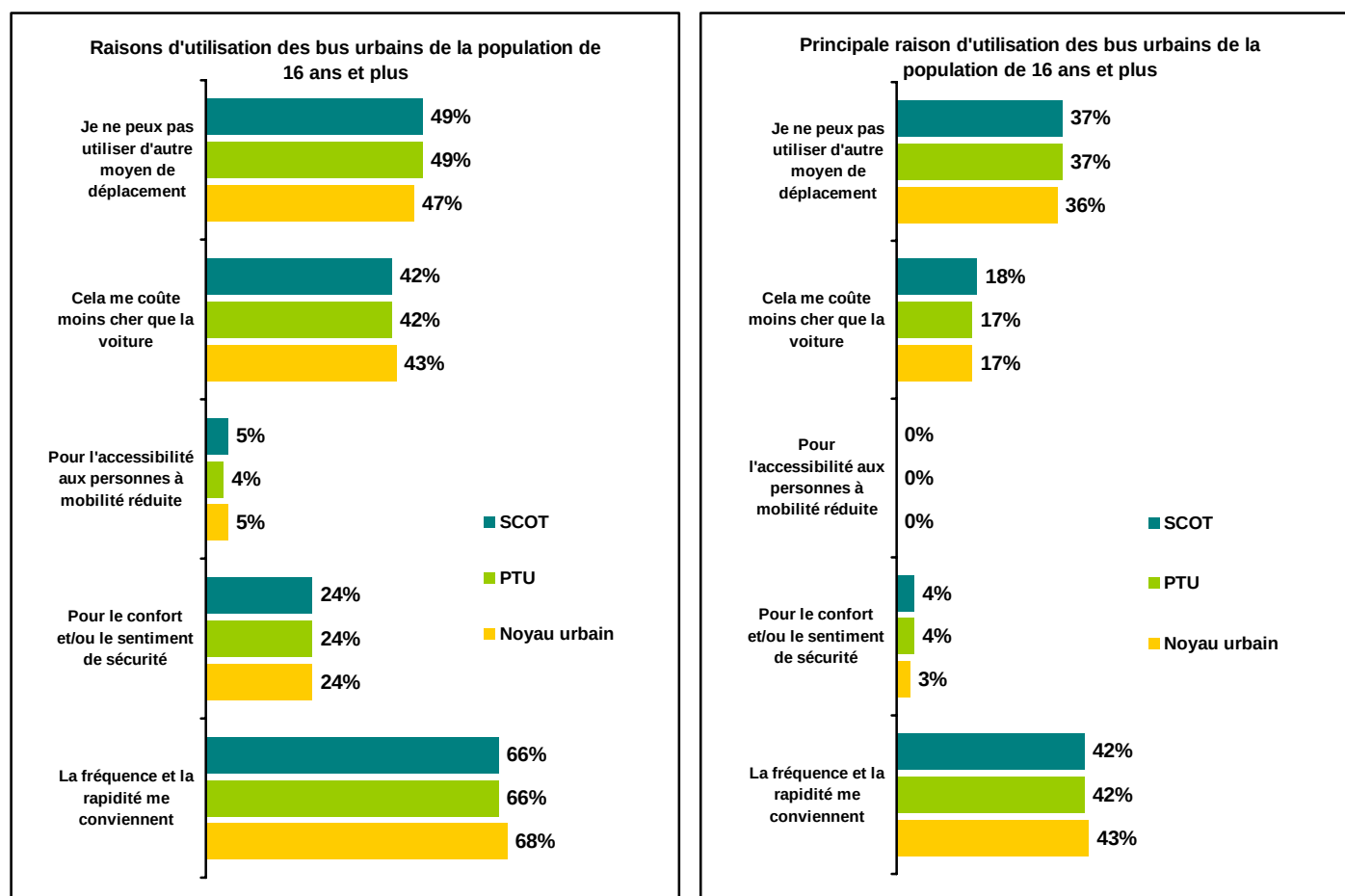
Les autres moyens de déplacement sont généralement préférés aux cars départementaux par un nombre non négligeable d'individus (20%). Enfin, 15% des personnes avouent ne pas penser à utiliser ce moyen de transport.

Les principales raisons de non utilisation se hiérarchisent de la même manière.

11.7 L'UTILISATION DES BUS URBAINS FIL BLEU PAR LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

■ Raisons d'utilisation des bus urbains par la population de 16 ans et plus

62 507 individus de 16 ans et plus ont déclaré utiliser régulièrement (au moins deux déplacements par semaine) les bus urbains fil bleu. Cela représente 22% des 16 ans et plus du SCOT. Cette proportion passe à 26% en ce qui concerne les résidents du PTU et à 28% pour les résidents du noyau urbain.

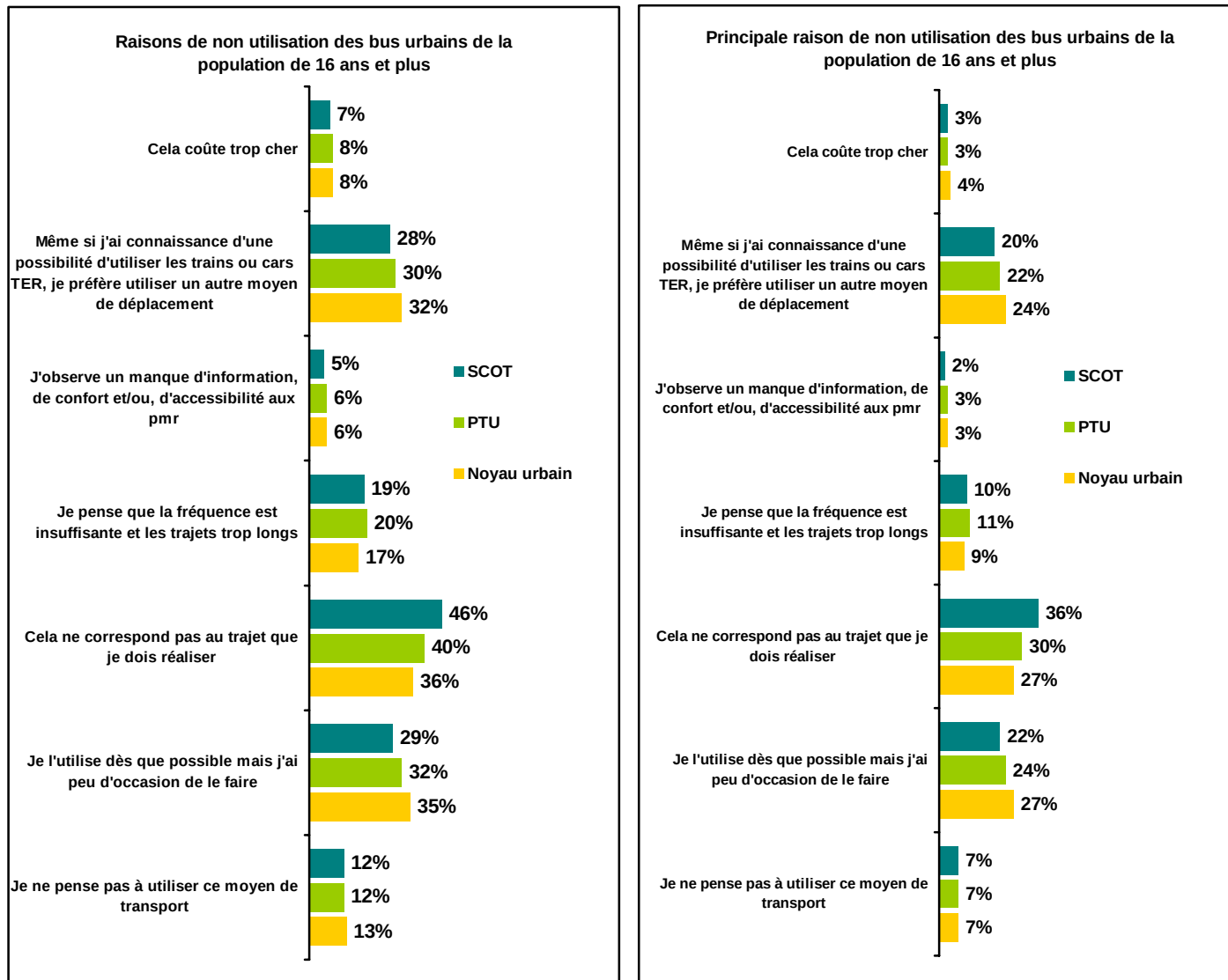


La fréquence et la rapidité des bus urbains sont louées par les 2/3 des utilisateurs fréquents. Ils sont cependant près de la moitié à indiquer les utiliser aussi car ils n'ont pas d'autre choix. Les économies réalisées par rapport à l'utilisation de la voiture sont également évoquées par un grand nombre.

La fréquence et la rapidité des TCU restent la principale raison d'utilisation, citée par 42% des utilisateurs fréquents. 37% déclarent être captifs de ce mode.

■ Raisons de non utilisation des bus urbains par la population de 16 ans et plus

219 505 individus de 16 ans et plus ont déclaré ne pas utiliser ou peu les bus urbains fil bleu. Cela représente 78% des 16 ans et plus du SCOT, 74% des résidents du PTU et 72% des résidents du noyau urbain.



Plusieurs raisons expliquent la non utilisation des bus urbains. L'inadéquation des trajets proposés par les bus urbains avec les trajets que doivent réaliser les individus est un facteur important (un peu moins en ce qui concerne les résidents du noyau urbain). Le manque d'occasions et le fait de préférer utiliser un autre moyen de transport sont également des éléments explicatifs surtout pour les résidents du noyau urbain.

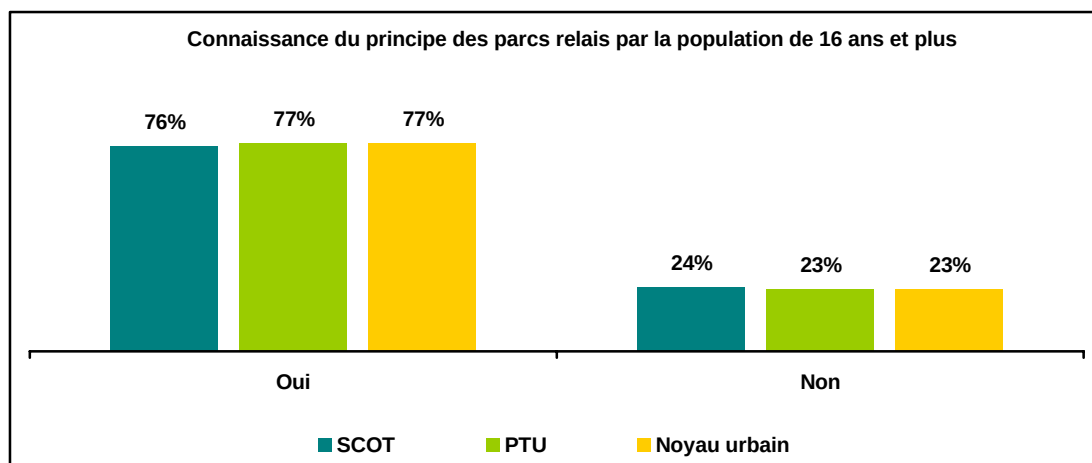
A noter que la longueur des trajets associée à la faible fréquence est mise en avant par 19% des non utilisateurs.

Si on s'intéresse à la raison principale de non utilisation, le fait que les trajets ne soient pas adaptés à ceux que réalisent les habitants de l'agglomération arrive en tête, suivi de la rareté des occasions et du fait de préférer utiliser un autre mode.

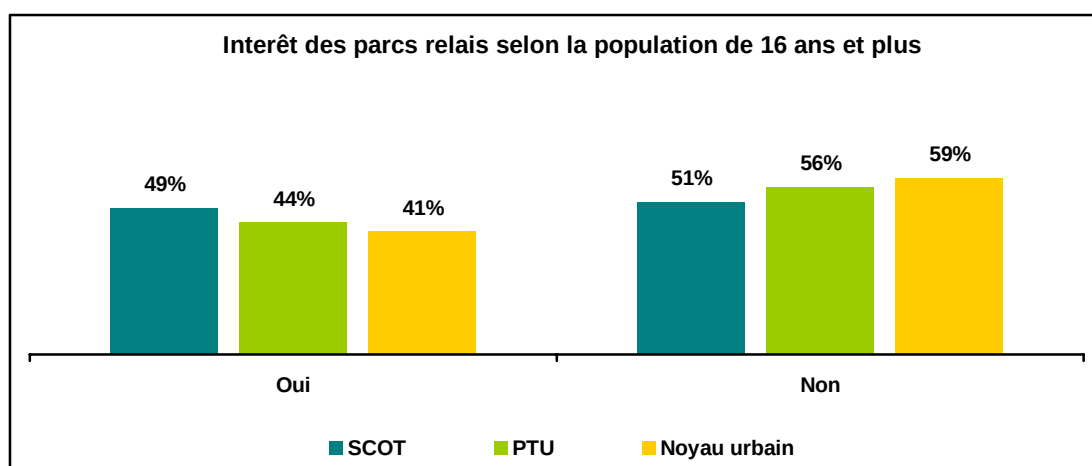
A noter que les habitants du noyau urbain ont tendance à placer ces trois facteurs à un niveau similaire (un peu plus d'1/4 des réponses chacun).

11.8 L'UTILISATION DES PARKINGS RELAIS PAR LA POPULATION DE 16 ANS ET PLUS

■ Connaissance et utilisation des parcs relais par la population de 16 ans et plus

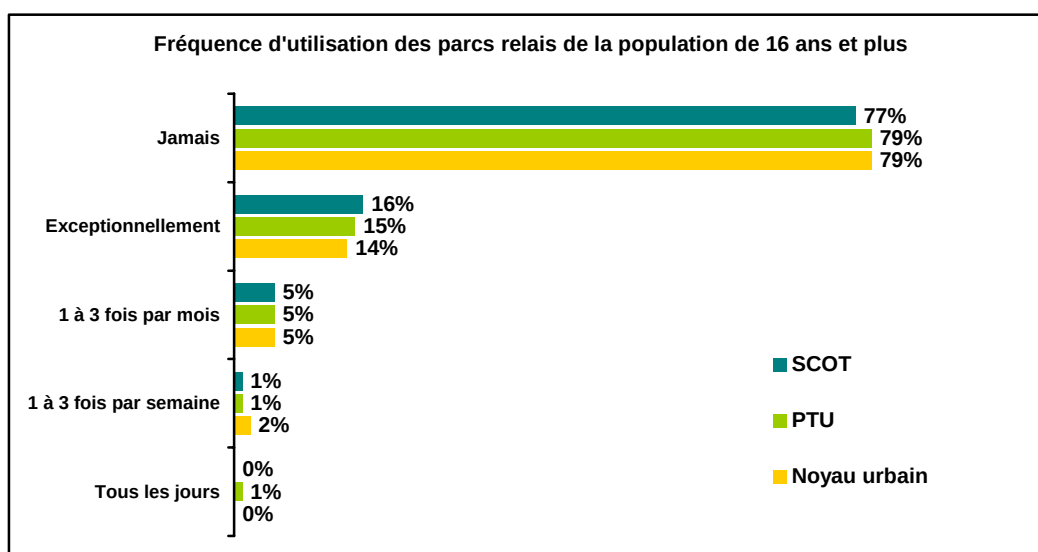


55 656 individus de 16 ans et plus résidant dans le périmètre du SCOT déclarent ne pas connaître le principe des parcs relais, soit **24%** (**23% pour les résidents du PTU et du noyau urbain**).



Une fois la définition des parkings relais exposée, les individus ne les connaissant pas déclarent pour **49% être intéressés par leur usage**. Les proportions relevées auprès des résidents du PTU et du noyau urbain sont plus faibles (respectivement **44% et 41%**).

180 917 habitants de 16 ans et plus du SCOT indiquent connaître le principe des parcs relais, **soit 76% de la population (77% sur le PTU et le noyau urbain).**

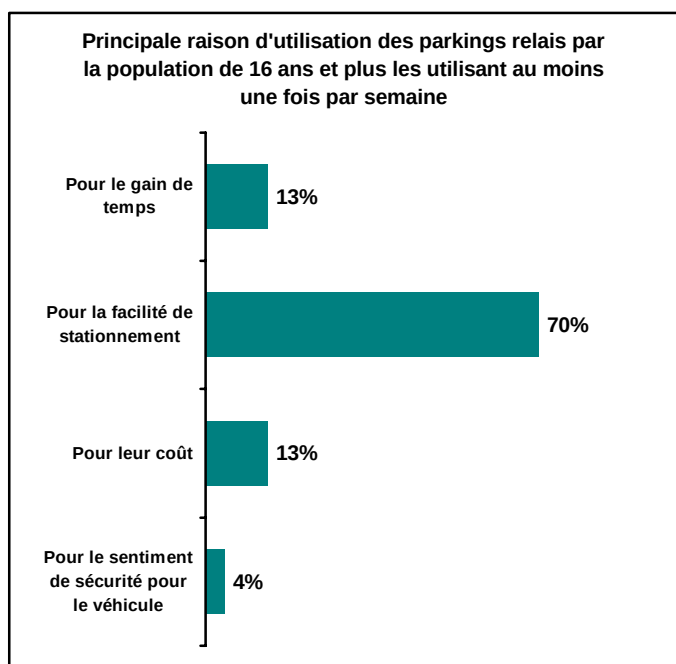
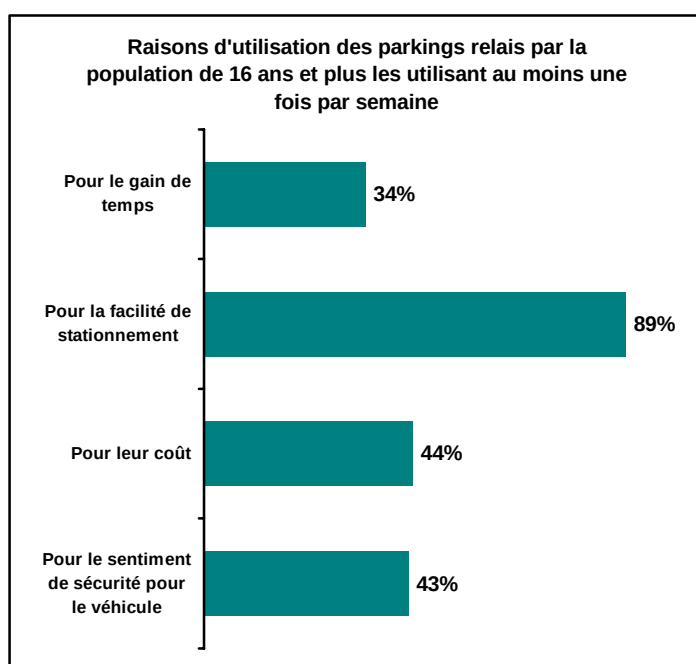


Même si les 3/4 des individus connaissent les parkings relais, ils ne sont que 1,7% (parmi ceux les connaissant) à les utiliser au moins une fois par semaine.

77% ne les utilisent jamais (79% pour le PTU et le noyau urbain).

■ **Raisons d'utilisation des parcs relais par la population de 16 ans et plus les utilisant au moins une fois par semaine**

Les résultats ci-dessous portent sur les 2% d'individus de 16 ans et plus utilisant au moins une fois par semaine les parkings relais, soit 2 980 individus. En raison des faibles effectifs, les résultats ne sont présentés que sur l'ensemble du SCOT (2 880 individus sur le PTU et 2 261 sur le noyau urbain).

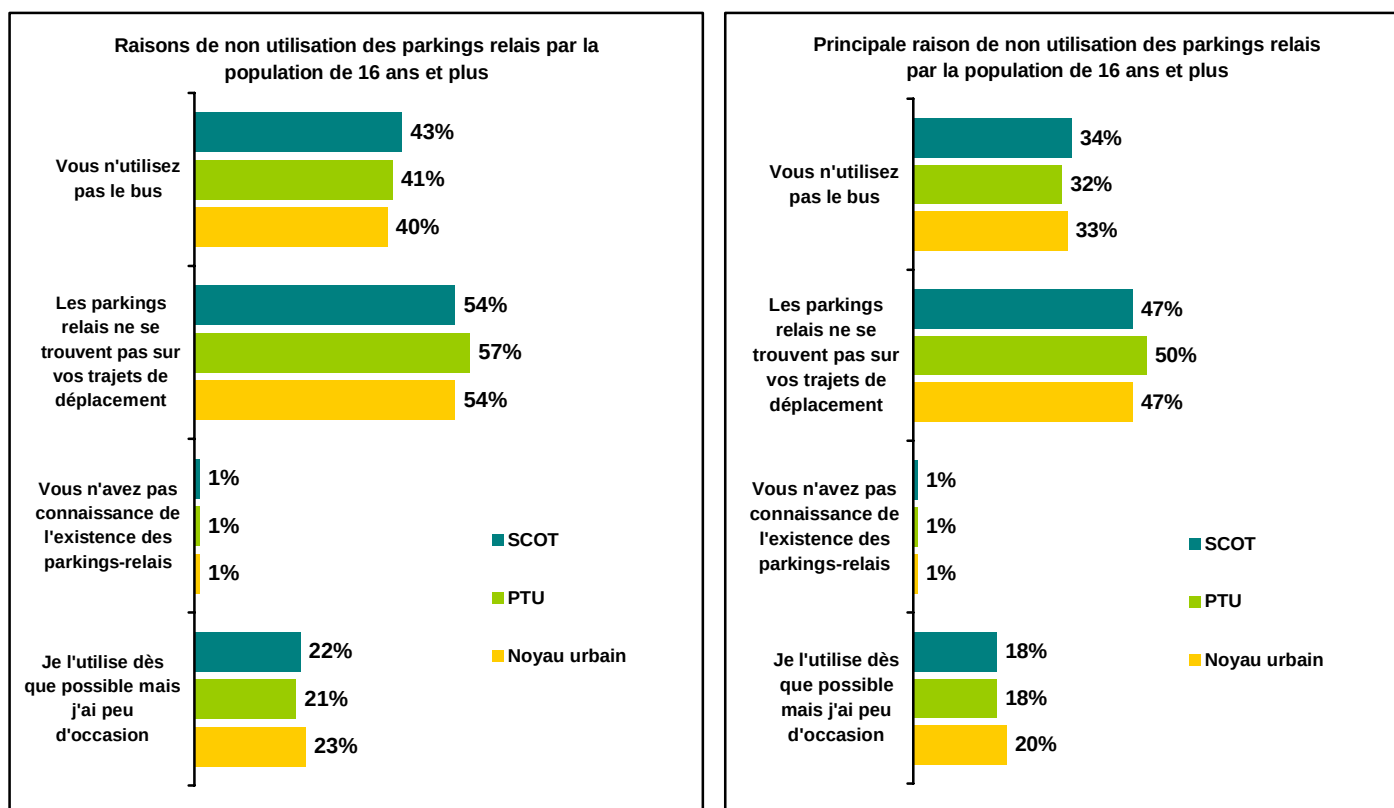


La facilité de stationnement est largement plébiscitée par 89% des individus. 70% la place même en tête des raisons d'utilisation lorsqu'il s'agit de choisir la plus importante.

Le coût, le sentiment de sécurité et le gain de temps sont loin derrière.

■ Raisons de non utilisation des parcs relais par la population de 16 ans et plus

98% des individus de 16 ans et plus résidant dans le SCOT et connaissant le principe des parkings relais ne les utilisent que rarement (moins de trois fois par mois), soit 173 936 personnes.



Les habitants de 16 ans et plus du SCOT connaissant le principe des parkings relais mais les utilisant peu fréquemment indiquent ne pas les utiliser car ils ne sont pas adaptés à leurs trajets de déplacements ou parce qu'ils n'utilisent pas le bus. Le manque d'occasion arrive en 3^{ème} position mais loin derrière les deux autres raisons.

12 ANNEXES

12.1 POPULATION, DEPLACEMENTS ET MOBILITES PAR MODE SUR LE DECOUPAGE EN 11 SECTEURS DES INDIVIDUS DE 5 ANS ET PLUS

Zone de résidence		Mode principal						Total
		Voiture	TCU (Bus urbain)	Autres TC	Deux roues	Autres	Marche	
1	Mobilité par personne	1,482	0,319	0,028	0,253	0,066	1,815	3,962
	Déplacements	127 340	27 417	2 376	21 751	5 684	155 937	340 506
	Personnes	85 937	85 937	85 937	85 937	85 937	85 937	85 937
2	Mobilité par personne	1,992	0,313	0,033	0,194	0,020	1,100	3,652
	Déplacements	37 327	5 871	627	3 628	366	20 611	68 430
	Personnes	18 740	18 740	18 740	18 740	18 740	18 740	18 740
3	Mobilité par personne	2,388	0,195	0,064	0,167	0,055	0,802	3,672
	Déplacements	49 260	4 025	1 310	3 451	1 140	16 548	75 734
	Personnes	20 624	20 624	20 624	20 624	20 624	20 624	20 624
4	Mobilité par personne	2,386	0,312	0,026	0,091	0,054	0,995	3,865
	Déplacements	140 071	18 332	1 506	5 359	3 193	58 447	226 908
	Personnes	58 712	58 712	58 712	58 712	58 712	58 712	58 712
5	Mobilité par personne	2,762	0,077	0,138	0,103	0,124	0,371	3,575
	Déplacements	20 960	586	1 045	780	941	2 816	27 127
	Personnes	7 587	7 587	7 587	7 587	7 587	7 587	7 587
6	Mobilité par personne	2,638	0,008	0,175	0,046	0,116	0,456	3,438
	Déplacements	73 356	215	4 856	1 278	3 218	12 680	95 604
	Personnes	27 809	27 809	27 809	27 809	27 809	27 809	27 809
7	Mobilité par personne	2,361	0,350	0,022	0,119	0,013	0,974	3,839
	Déplacements	104 255	15 437	981	5 259	583	43 005	169 520
	Personnes	44 153	44 153	44 153	44 153	44 153	44 153	44 153
8	Mobilité par personne	2,621	0,164	0,018	0,252	0,065	0,390	3,509
	Déplacements	40 659	2 542	278	3 904	1 007	6 054	54 444
	Personnes	15 514	15 514	15 514	15 514	15 514	15 514	15 514
9	Mobilité par personne	2,669	0,190	0,055	0,137	0,055	0,380	3,486
	Déplacements	48 632	3 467	1 006	2 494	998	6 915	63 511
	Personnes	18 219	18 219	18 219	18 219	18 219	18 219	18 219
10	Mobilité par personne	3,186	0,187	0,094	0,137	0,050	0,752	4,406
	Déplacements	47 164	2 761	1 394	2 033	747	11 139	65 238
	Personnes	14 805	14 805	14 805	14 805	14 805	14 805	14 805
11	Mobilité par personne	2,655	0,037	0,188	0,143	0,090	0,565	3,678
	Déplacements	44 461	626	3 147	2 393	1 501	9 468	61 596
	Personnes	16 748	16 748	16 748	16 748	16 748	16 748	16 748
Ensemble	Mobilité par personne	2,230	0,247	0,056	0,159	0,059	1,045	3,797
	Déplacements	733 486	81 279	18 526	52 330	19 378	343 620	1 248 619
	Personnes	328 848	328 848	328 848	328 848	328 848	328 848	328 848

12.2 DONNEES GENERALES

	SCOT	PTU	Noyau urbain
1) Ménages			
Nombre de ménages	161 504	137 860	117 177
Taille moyenne ménages	2,15	2,07	1,98
Nombre de voitures possédées	191 318	151 871	116 918
Taux de motorisation	1,18	1,10	1,00
% ménages avec 0 VP	19%	21%	24%
% ménages avec 1 VP	49%	52%	54%
% ménages avec 2 et + VP	32%	27%	22%
2) Population (fichier personnes interrogées)			
Population des ménages	347 939	285 678	231 860
Population des 5 ans et +	328 848	270 727	219 167
Nombre d'actifs	140 592	112 288	88 885
Nombre de scolaires	56 429	44 342	33 633
Nombre d'étudiants	20 960	19 115	17 040
Nombre de retraités	81 189	69 762	57 774
% permis de conduire (18 ans et plus)	85%	84%	82%
3) Déplacements			
Nombre total de déplacements	1 248 619	1 041 073	848 538
Déplacements mécanisés (tous modes)	904 999	725 915	559 114
Déplacements à pied	343 620	315 158	289 424
Déplacements à vélo	41 808	39 197	32 831
Déplacements en deux roues motorisés < 50cm3	6 149	4 512	3 856
Déplacements en deux roues motorisés >= 50cm3	4 373	4 022	3 486
Déplacements en voiture conducteur	575 891	451 452	336 437
Déplacements en voiture passager	157 595	126 055	95 805
Déplacements en TCU	81 279	79 673	69 648
Déplacements en autres TC	18 526	7 798	5 905
Déplacements en autres modes mécanisés	19 378	13 207	11 145
Mobilité (population de 5 ans et plus)			
Mobilité par personne	3,80	3,85	3,87
Mobilité mécanisée par personne (tous modes)	2,75	2,68	2,55
Mobilité à pied par personne	1,04	1,16	1,32
Mobilité à vélo par personne	0,13	0,14	0,15
Déplacements en deux roues motorisés < 50cm3	0,02	0,02	0,02
Déplacements en deux roues motorisés >= 50cm3	0,01	0,01	0,02
Mobilité en voiture conducteur par personne	1,75	1,67	1,54
Mobilité en voiture passager par personne	0,48	0,47	0,44
Mobilité en TCU par personne	0,25	0,29	0,32
Mobilité en autres TC par personne	0,06	0,03	0,03
Mobilité en autres modes mécanisés	0,06	0,05	0,05

	SCOT	PTU	Noyau urbain
Motifs			
Part des domicile-travail	15%	15%	14%
Part des domicile-école université	11%	12%	11%
Part des domicile-achats	16%	16%	17%
Part des domicile-accompagnement	10%	10%	9%
Part des secondaires	21%	20%	20%
4) Déplacements TCU			
Part des domicile-travail	13%	13%	14%
Part des domicile-école université	36%	36%	32%
Part des domicile-autres	5%	5%	6%
Part des secondaires	12%	12%	11%
5) Temps déplacements			
Longueur moyenne des déplacements en km	4,3	3,7	3,3
% inf. à 1 km	27%	28%	29%
% inf. à 3 km	56%	58%	62%
Distance moyenne à pied en km	0,7	0,7	0,7
Distance moyenne en vélo en km	2,1	2,1	2,0
Distance moyenne en deux roues motorisés en km	5,5	4,9	4,9
Distance moyenne en voiture conducteur en km	6,0	5,3	4,8
Distance moyenne en voiture passager en km	4,7	4,4	3,9
Distance moyenne en TCU en km	5,9	5,8	5,1
Distance moyenne en autres TC en km	11,7	6,5	5,8
Temps moyen à pied en min	13,4	13,6	13,7
Temps moyen en vélo en min	15,3	14,7	14,6
Temps moyen en deux roues motorisés en min	16,3	16,8	15,7
Temps moyen en voiture conducteur en min	18,9	18,4	18,2
Temps moyen en voiture passager en min	16,7	17,5	17,3
Temps moyen en TCU en min	32,7	32,1	30,8
Temps moyen en autres TC en min	56,7	73,2	75,4

13 METHODE DE CALCUL A POSTERIORI DES DISTANCES DANS LES EMD

14 QUESTIONNAIRES