

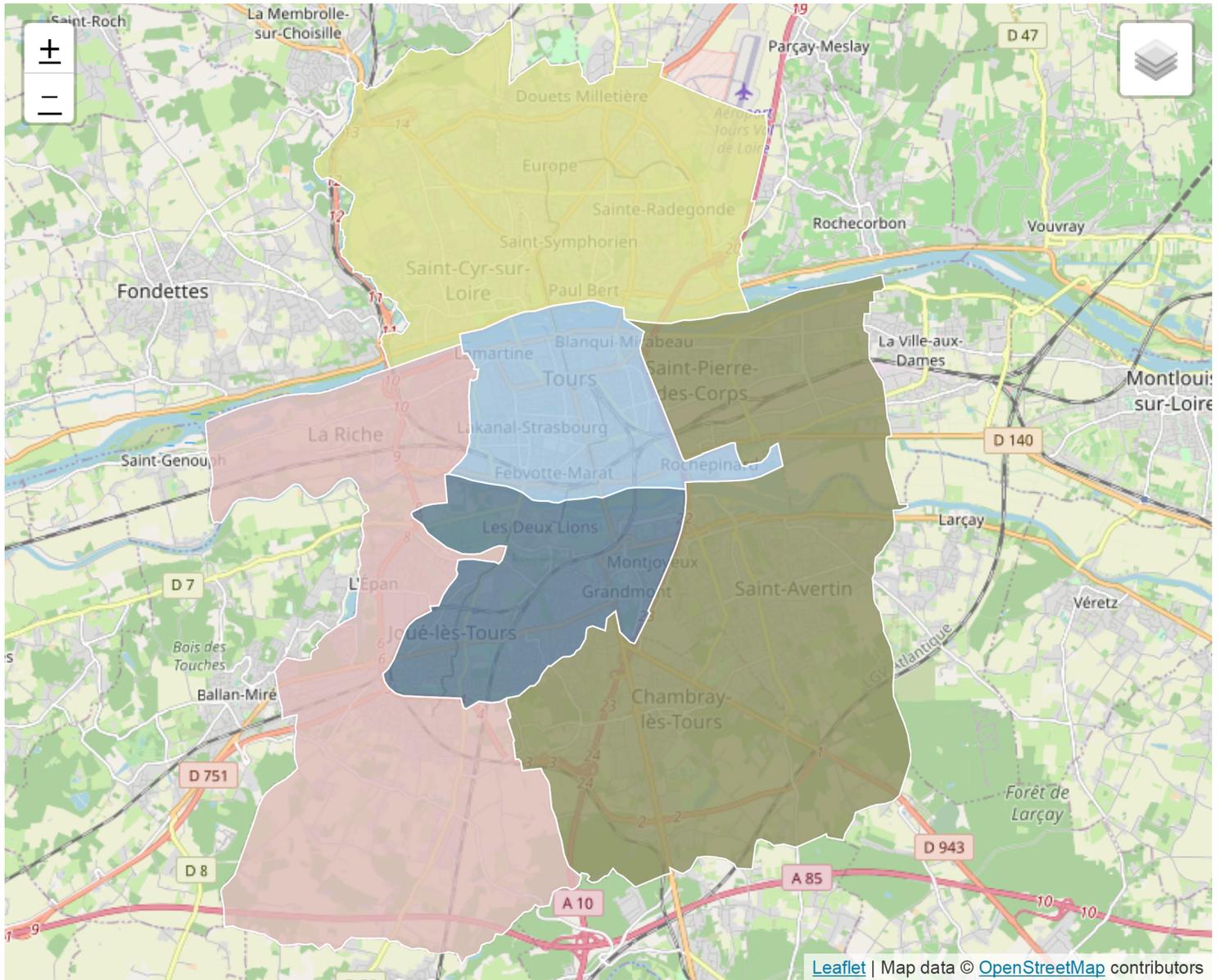
La mobilité dans le noyau urbain

Analyse de la mobilité sur le périmètre du noyau urbain

L'analyse à l'échelle du noyau urbain, correspondant à Tours et sa première couronne, permet de mettre en lumière les spécificités de cette zone.

La carte suivante donne une représentation du territoire du Noyau Urbain selon le découpage en "Secteur D10*".

Territoire d'analyse du Noyau Urbain



Chapitre 1 : Noyau urbain : Caractéristiques de la population et des ménages

Caractéristiques de la population et des ménages du Noyau urbain

Chapitre 1.1 : Noyau urbain : Caractéristiques de la population

Ce chapitre donne une photographie de la population résidente du Noyau urbain. La population est analysée selon les secteurs de résidence, les classes d'âge et l'occupation des personnes.

Population : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



237 398
habitants sur le
territoire



1 808
habitants par km²



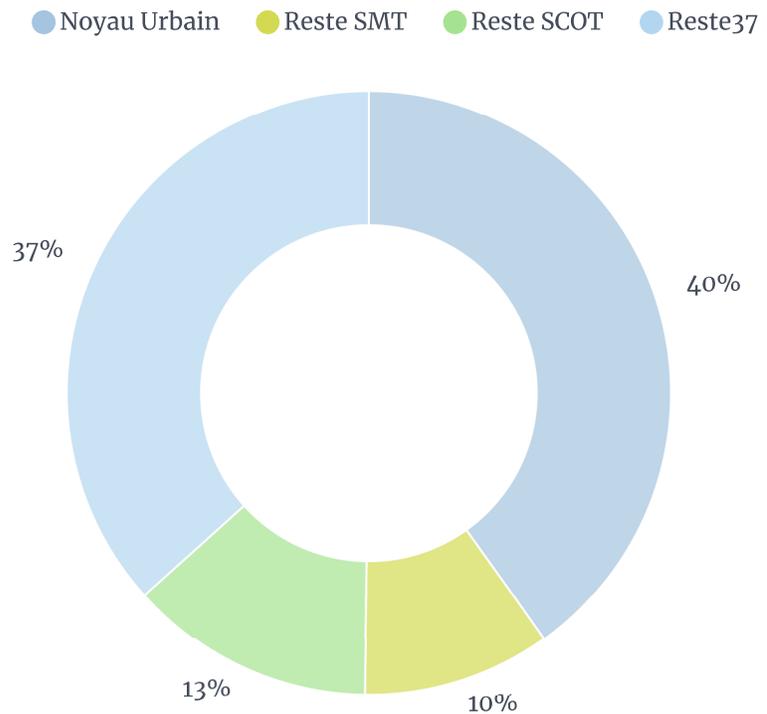
+2%
par rapport à 2008

40% de la population du département réside sur le territoire du Noyau Urbain de Tours

Le Noyau urbain compte près de 240 000 habitants sur un territoire de 132km² soit une densité moyenne de 1808 habitants par km².

Les graphiques suivants donnent la part de la population du territoire comparativement au reste du département

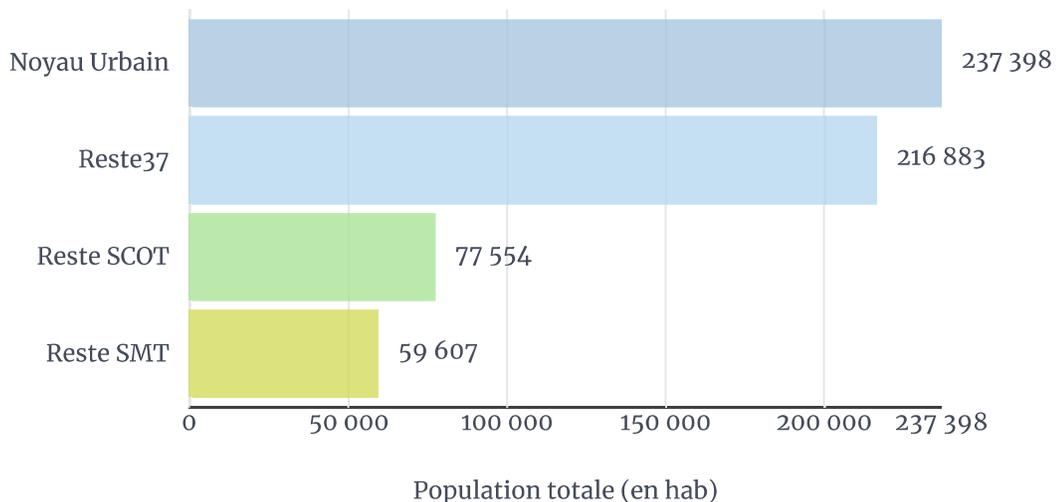
Population : Répartition de la population en Indre-et-Loire par découpage Noyau



©EMC2 de Touraine

Le graphique suivant donne une description de la population du Noyau Urbain grâce à l'indicateur "Population totale", en comparaison avec les autres découpage Noyau du département

Population - Population totale du Noyau Urbain en comparaison avec les autres découpage Noyau

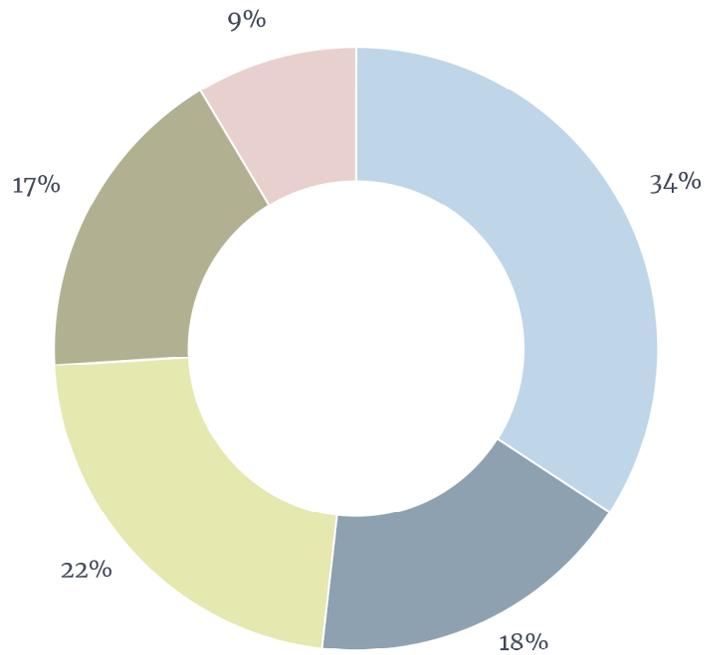


©EMC2 de Touraine

Le graphique suivant donne la répartition de la population pour le Noyau Urbain selon le découpage en "Secteur D10*"

Population : Répartition de la population selon le secteur de résidence pour le Noyau Urbain

● Tours Centre ● Tours Sud -Joué Urbain ● Tours Nord -Saint Cyr ● Est Noyau ● Ouest Noyau

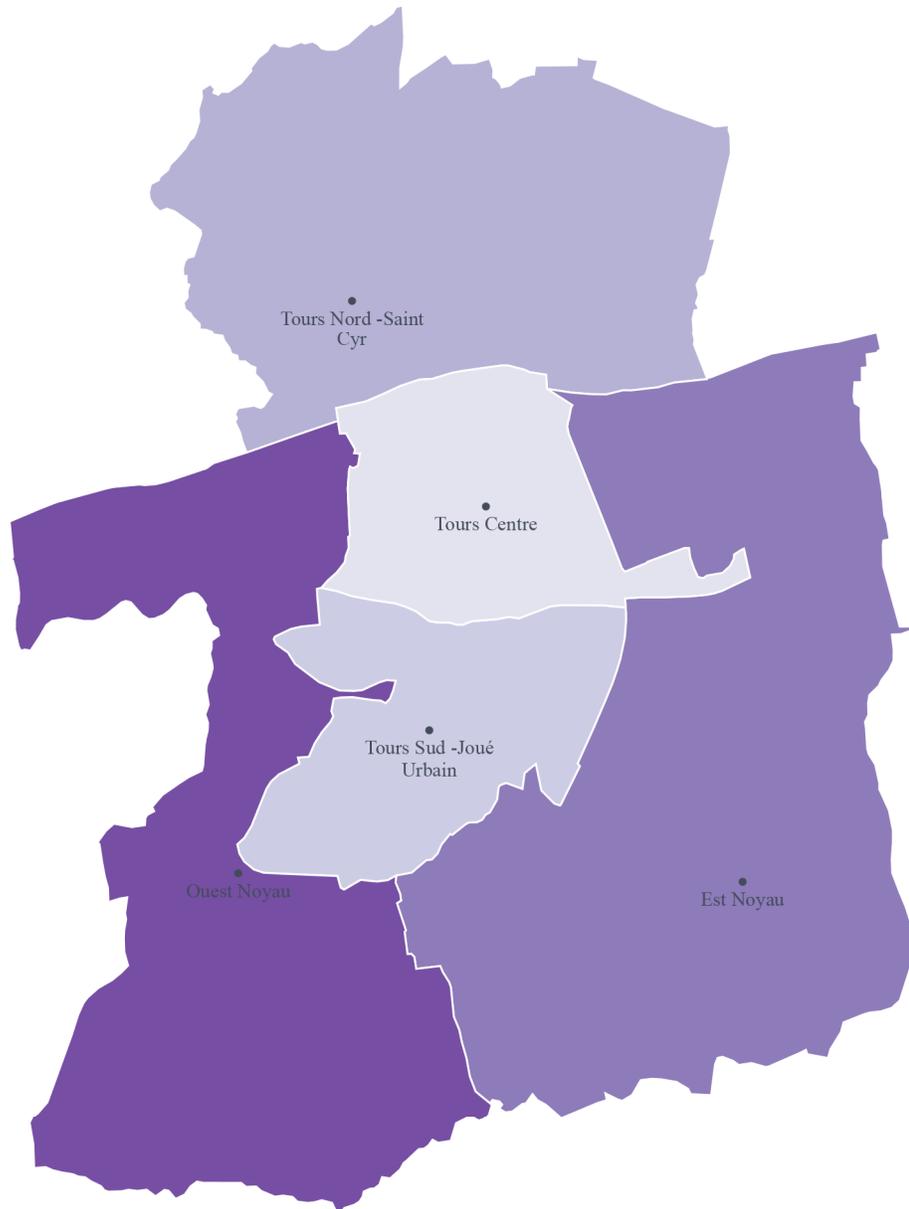
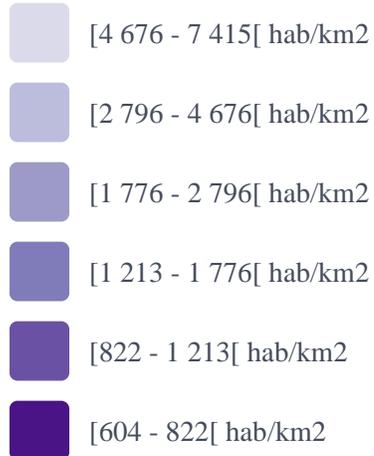


©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne une représentation cartographique des caractéristiques de la population du Noyau Urbain grâce à l'indicateur "Densité de population" selon le découpage par "Secteur D10*".

Population : Cartographie des caractéristiques de la population du Noyau Urbain

Densité de population



Répartition de la population selon l'âge

La population concernée par cette enquête, c'est-à-dire la population de 5 ans et plus, est répartie selon les classes d'âge suivantes :

→ Moins de 5 ans : Cette classe d'âge n'a pas été interrogée dans l'enquête.

→ 5 à 10 ans : Ces personnes dépendent majoritairement des leurs parents pour se déplacer.

→ 11 à 17 ans : Ces personnes gagnent progressivement en autonomie dans leurs déplacements par rapport aux plus jeunes, sans toutefois être en âge de pouvoir conduire une voiture.

→ 18 à 24 ans : Cette catégorie d'âge est caractérisée par une émancipation vis-à-vis du foyer parental pour une majorité des personnes. L'obtention du permis de conduire et l'entrée dans la vie active se produisent majoritairement au cours de cette période de la vie et modifient fortement les habitudes de mobilité des personnes concernées. La grande majorité des étudiants appartient à cette classe d'âge.

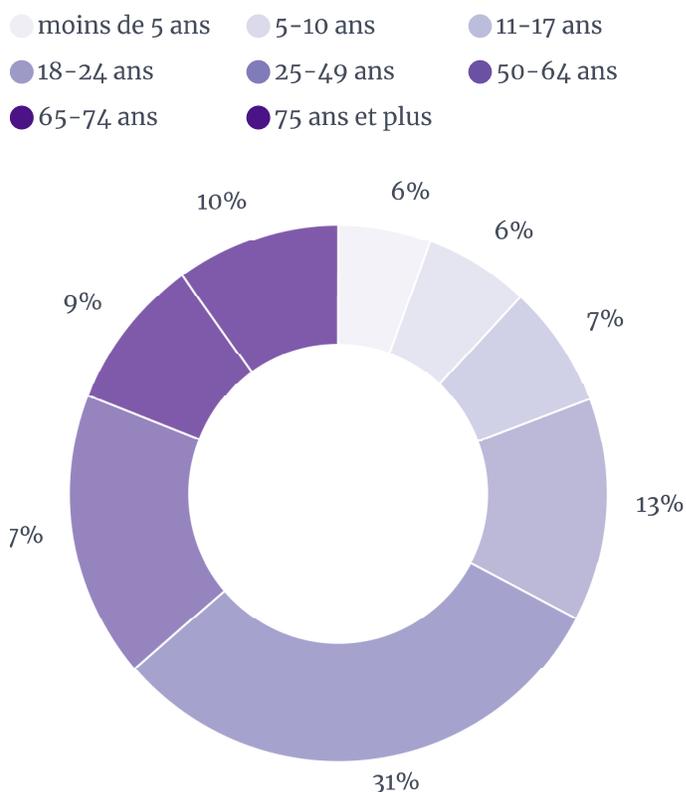
→ 25 à 49 ans : Catégorie d'âge la plus étendue, elle regroupe la majeure partie des actifs du territoire. On y retrouve aussi la majorité des personnes ayant un ou des enfants à charge.

→ 50 à 64 ans : Pour cette catégorie, la part d'actifs diminue au profit de la part de retraités. La majorité des personnes de ce groupe d'âge n'a pas d'enfant à charge.

→ Plus de 65 ans : La grande majorité des personnes de cette catégorie d'âge est à la retraite. L'absence de déplacements liés à une activité professionnelle modifie notablement les habitudes de déplacements de ces personnes. Pour une partie des personnes de cette catégorie, des difficultés de déplacement liées à l'âge apparaissent.

La figure suivante donne la répartition de la population selon les classes d'âge pour le Noyau Urbain

Population : Répartition de la population selon les classes d'âge pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivant donne la structure de la population par classes d'âge pour le Noyau Urbain en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Population : Répartition de la population par classes d'âge en comparaison avec les autres découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

● moins de 5 ans ● 5-10 ans ● 11-17 ans ● 18-24 ans ● 25-49 ans ● 50-64 ans ● 65-74 ans
● 75 ans et plus



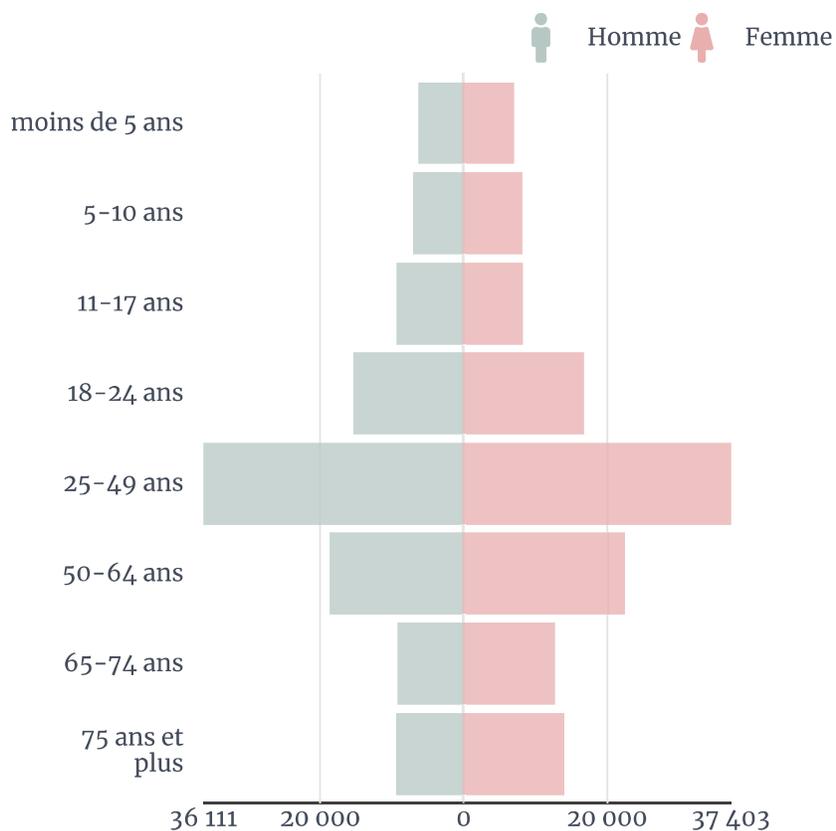
©EMC2 de Touraine

En moyenne, le noyau urbain compte 54% de femmes et 46% d'hommes.

Les personnes de moins de 18 ans représentent 19% de la population tandis que les personnes de 65 ans et plus représentent 19% soit 45 800 personnes de moins de 18 ans et 45 200 personnes de plus de 65 ans

La figure suivante donne une représentation de la population par classe d'âge pour le Noyau Urbain selon le genre, sous la forme d'une pyramide des âges.

Population : Pyramide des âges selon le genre pour le Noyau Urbain



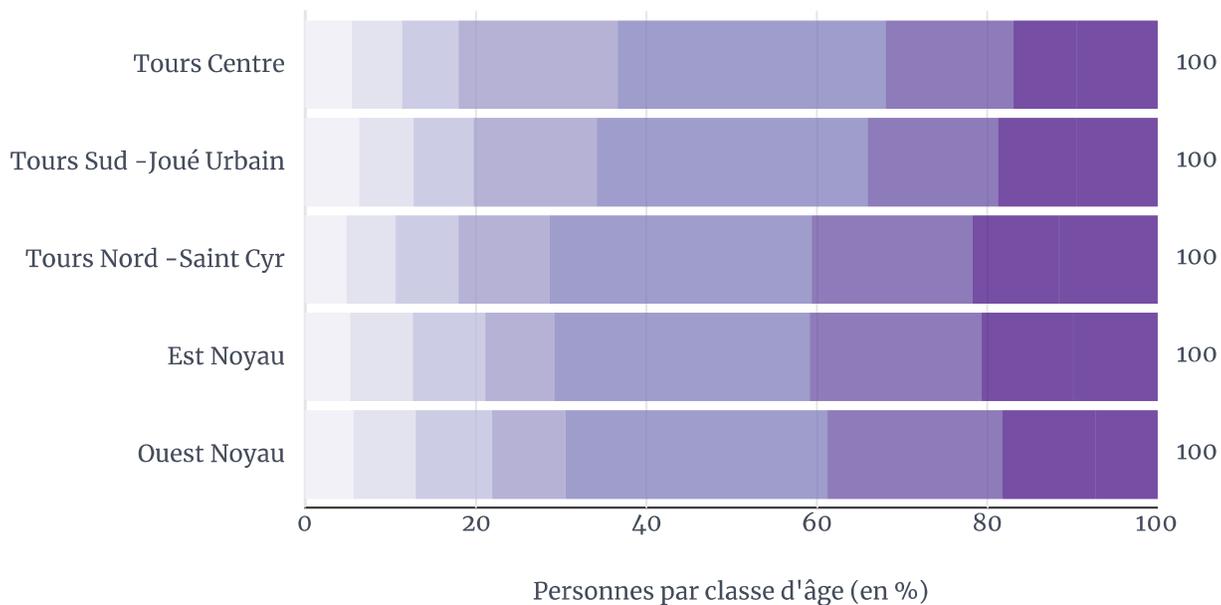
Nombre de personnes par classe d'âge selon le genre (en personnes)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition de la population par classes d'âge selon le découpage par "Secteur D10*".

Population : Répartition de la population par classes d'âge pour le Noyau Urbain selon les secteurs de résidence

● moins de 5 ans ● 5-10 ans ● 11-17 ans ● 18-24 ans ● 25-49 ans ● 50-64 ans ● 65-74 ans
● 75 ans et plus



©EMC2 de Touraine

Répartition de la population selon l'occupation

L'occupation est définie selon 9 modalités, regroupées en 2 catégories : les actifs et les inactifs.

Les actifs représentent près de 63% de la population. Cette population est soumise, par ses occupations, à des déplacements dits contraints, elle regroupe les activités suivantes :

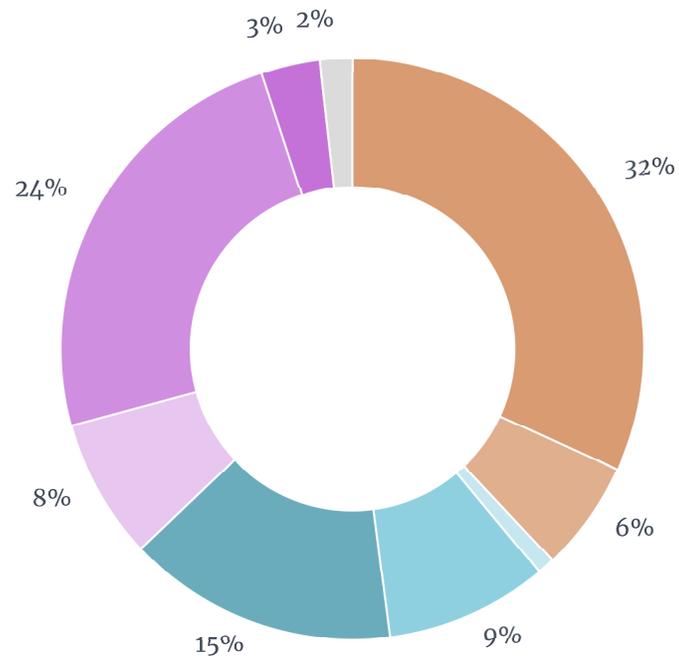
- Travail à plein temps,
- Travail à temps partiel,
- Apprentissage, formation, stage,
- Étudiant,
- Scolaire jusqu'au bac,

Les inactifs représentent environ 37% de la population. Cette population est plus libre dans ses déplacements, elle regroupe les activités suivantes :

- Chômeur en recherche d'emploi,
- Retraité,
- Reste au foyer,
- Autre.

La figure suivante donne la répartition de la population selon l'occupation pour le Noyau Urbain.

Population : Répartition de la population selon l'occupation pour le Noyau Urbain

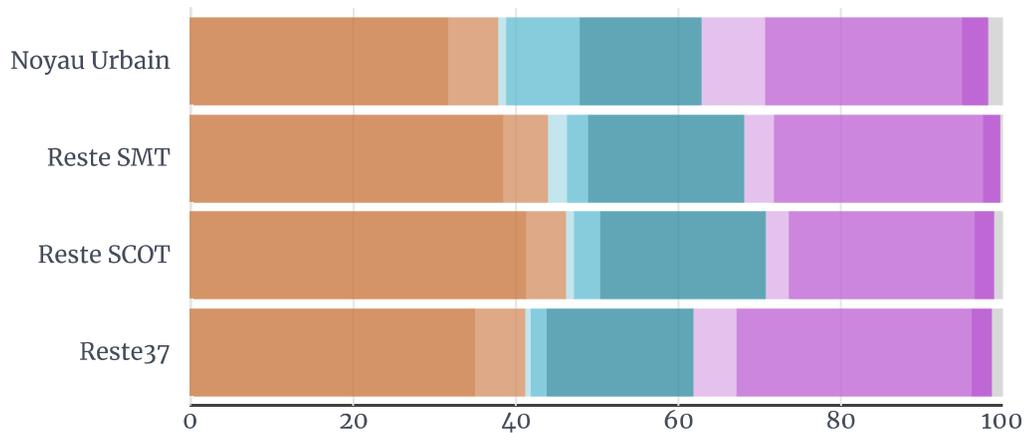


©EMC2 de Touraine

La figure suivant donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison de la structure de la population selon l'occupation en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Population : Répartition de la population selon l'occupation en comparaison avec les autres découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

- Travail à plein temps
- Travail à temps partiel
- Apprentissage, formation, stage
- Étudiant
- Scolaire jusqu'au niveau bac
- Chômeur recherche d'emploi
- Retraité
- Reste au foyer
- Autre

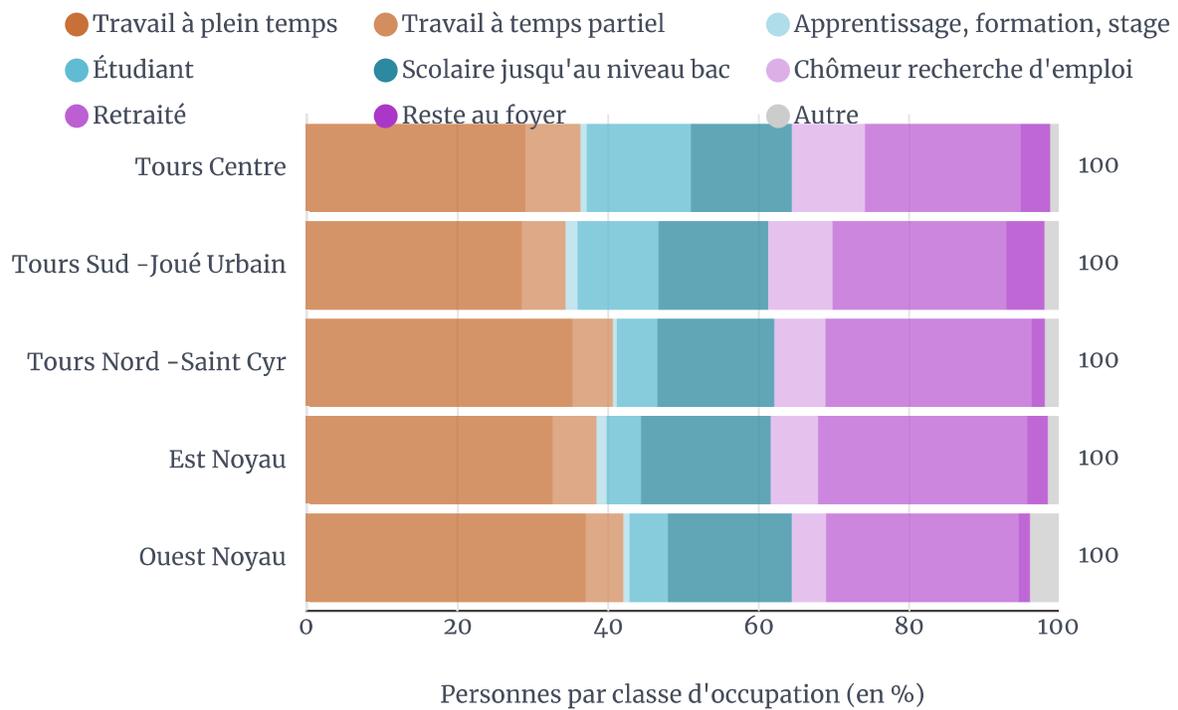


Personnes par classe d'occupation (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition par occupation de la population du Noyau Urbain, selon le découpage par "Secteur D10*".

Population : Répartition de la population par occupation pour le Noyau Urbain selon les secteurs de résidence



©EMC2 de Touraine

52% des étudiants habitent dans le secteur de Tours Centre

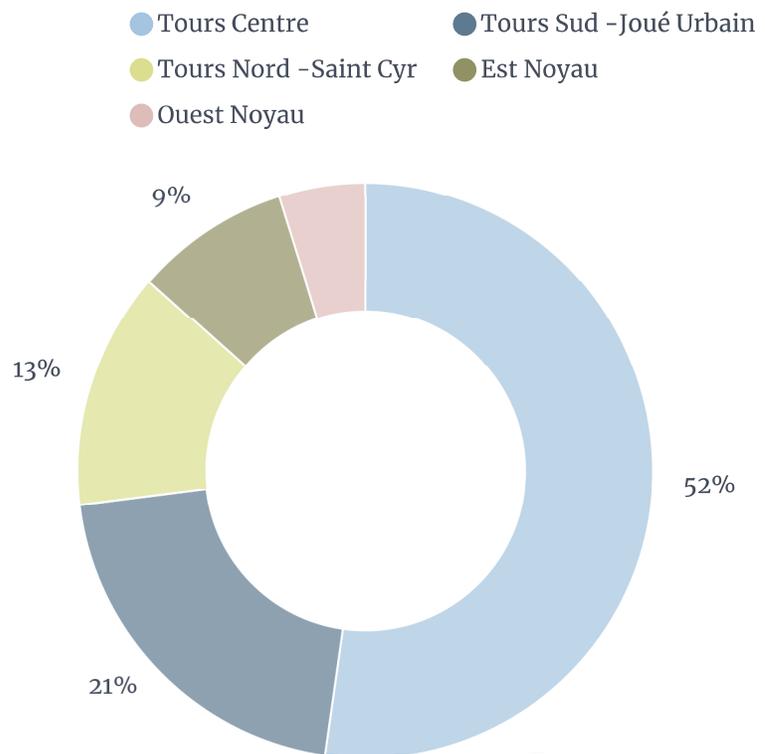
La figure suivante donne la répartition de la population du Noyau Urbain dont l'occupation est "Étudiant", selon le découpage par "Secteur D10*".

Population : Répartition de la population dont l'occupation est "Étudiant" selon le secteur de résidence du Noyau Urbain

→ 26% dans le secteur "Tours Centre Ouest"

→ 14% dans le secteur "Tours Coeur de Ville"

→ 11% dans le secteur "Tours Centre Est"



©EMC2 de Touraine

Évolution de la population entre 2008 et 2019

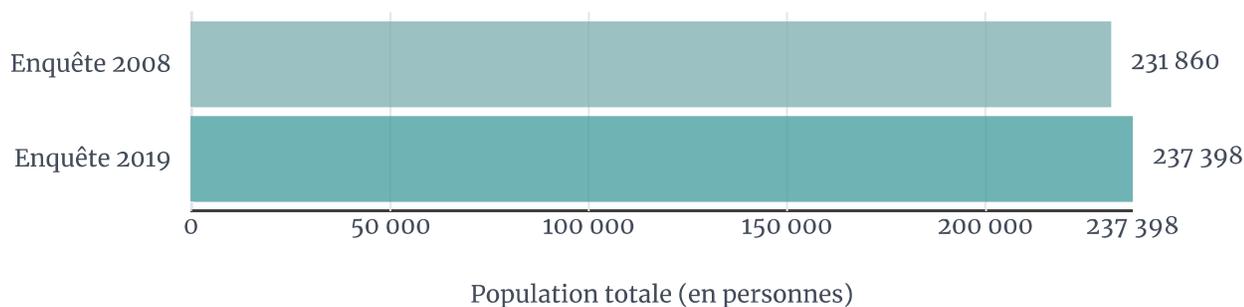
Afin de pouvoir comparer l'évolution de la mobilité entre l'EMD de 2008 et l'EMC² de 2019 et pour donner d'éventuels éléments de compréhension, il convient d'étudier l'évolution de la population.

Près de 3% d'augmentation de la population sur le territoire du Noyau Urbain

Entre les deux enquêtes, la population du territoire a augmenté de près de 6 000 habitants.

La figure suivante donne la population du Noyau Urbain pour l'EMD de 2008 et l'EMC² de 2019.

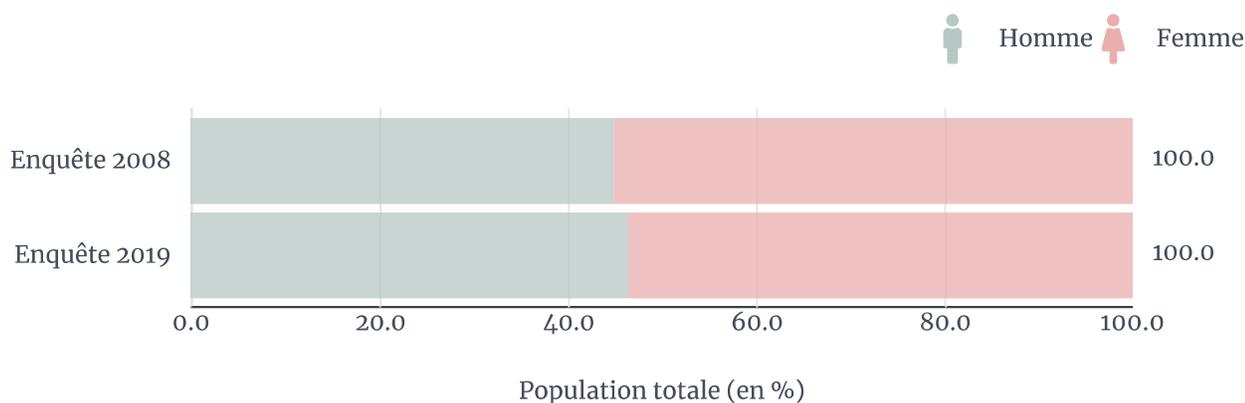
Population : Évolution de la population du Noyau Urbain entre les enquêtes de 2008 et de 2019



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition de la population du Noyau Urbain selon le genre pour l'EMD de 2008 et l'EMC² de 2019.

Population : Evolution de la population selon le genre du Noyau Urbain entre les enquêtes de 2008 et de 2019

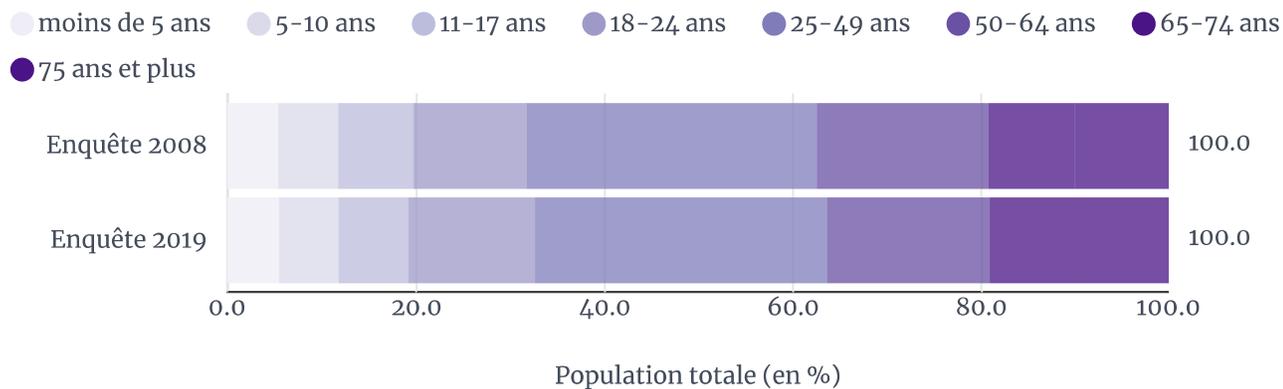


©EMC2 de Touraine

La répartition Homme/Femme tend à s'équilibrer, les femmes restent encore majoritaires en 2019 avec 53,6% de la population contre 55,1% en 2008.

La figure suivante donne la structure de la population du Noyau Urbain selon les classes d'âge pour l'EMD de 2008 et l'EMC² de 2019.

Population : Évolution de la structure de la population du Noyau Urbain selon les classes d'âge entre les enquêtes de 2008 et de 2019

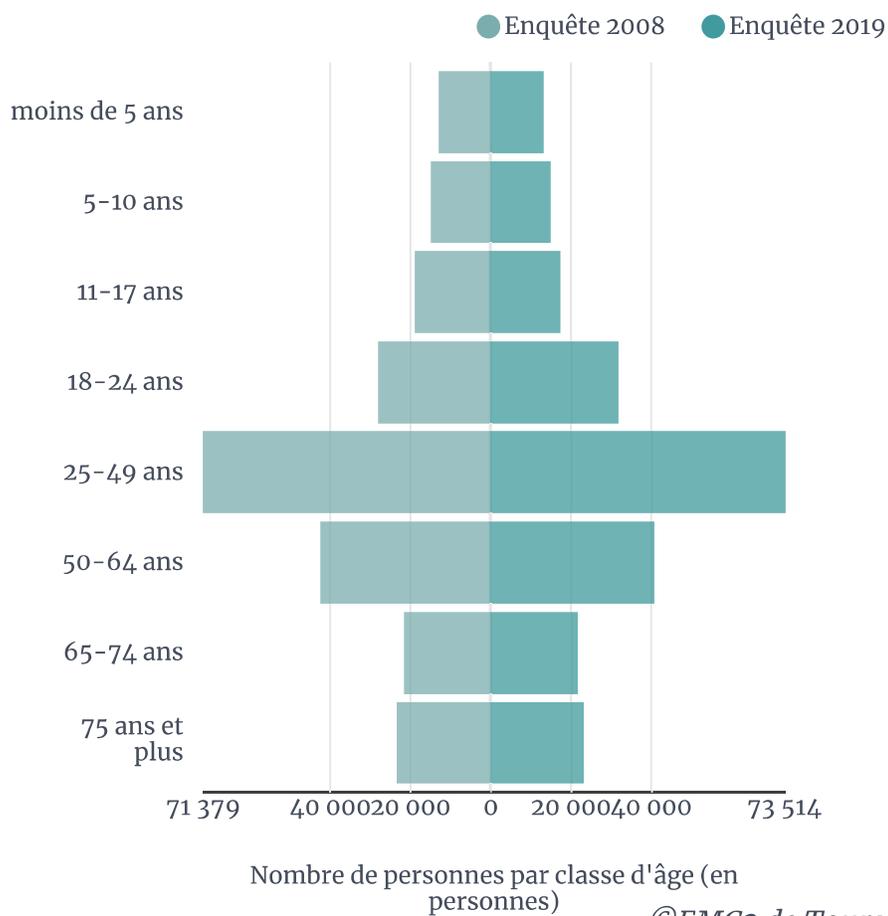


©EMC2 de Touraine

La répartition de la population selon les classes d'âge ne montre pas d'évolution nette, la part de la classe d'âge des 18-24 ans augmente légèrement au détriment des 11-17 ans. De plus, les classes d'âge de +65 ans augmentent également légèrement.

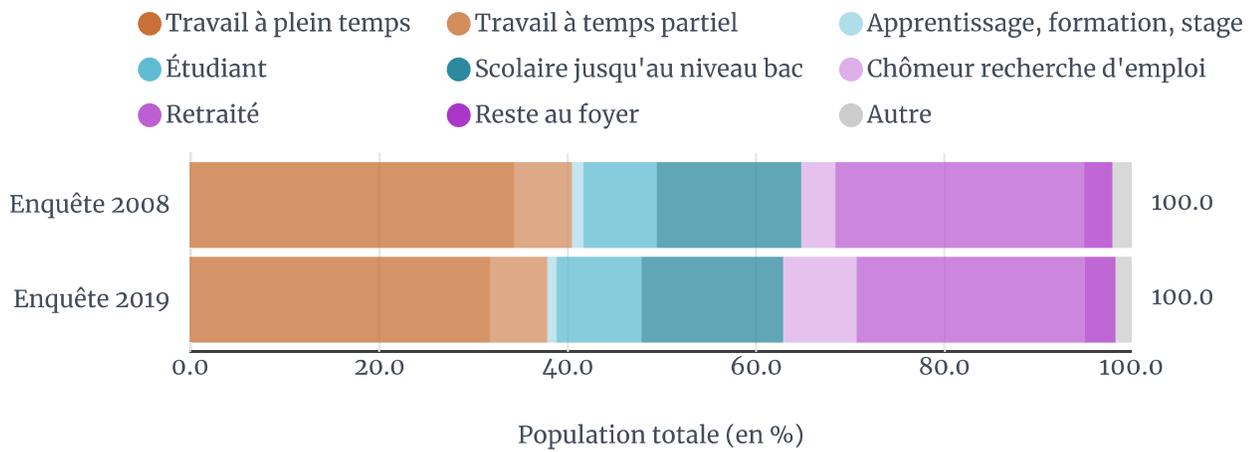
La figure suivant donne une représentation de la pyramide des âges pour les deux enquêtes de la population du Noyau Urbain.

Population : Pyramide des âges entre 2008 et 2019 pour le Noyau Urbain



La figure suivante donne la structure de la population du Noyau Urbain selon l'occupation pour l'EMD de 2008 et l'EMC² de 2019.

Population : Évolution de la structure de la population du Noyau Urbain selon l'occupation entre les enquêtes de 2008 et de 2019



©EMC2 de Touraine

La répartition de la population selon l'occupation met en évidence une baisse de la part des personnes déclarant travailler (à plein temps ou à temps partiel) au profit des personnes déclarant être au chômage ou en recherche d'emploi.

Chapitre 1.2 : Noyau urbain : Caractéristiques des ménages

Ce chapitre donne une photographie des ménages du Noyau urbain. Les ménages sont analysés selon les secteurs de résidence, leurs tailles et le taux d'actifs.

Ménages : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



1.88
personne par
ménage



125 264
ménages sur le
territoire



50%
de ménages d'une
personne

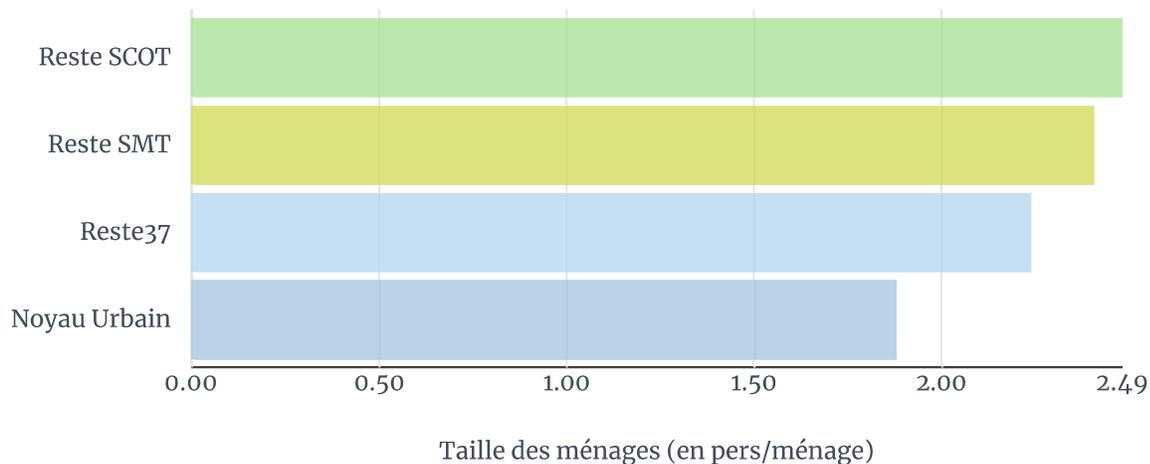
1,88 personne par ménage

Le Noyau Urbain compte 125 264 ménages qui se composent en moyenne de 1,88 personne.

Comparativement au reste du département , la taille des ménages est plus faible sur le territoire du Noyau Urbain

Le graphique suivant donne les caractéristiques des ménages pour le Noyau Urbain, grâce à l'indicateur "Taille des ménages", comparativement aux autres découpage Noyau du département d'Indre et Loire.

Ménages : Taille des ménages pour le Noyau Urbain en comparaison avec les autres découpage Noyau

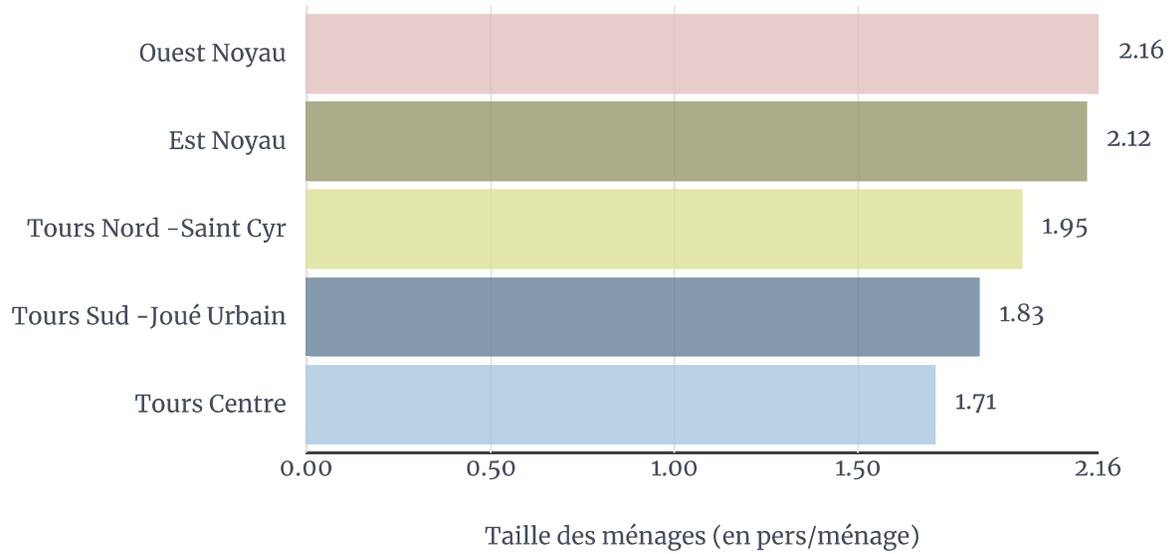


©EMC2 de Touraine

Ce nombre moyen de personnes fluctue sensiblement à l'intérieur du Noyau Urbain. Il s'élève à peine à 1.71 sur le secteur de "Tours Centre" et grimpe à 2.16 sur le secteur "Ouest Syndicat" correspondant notamment à la commune de La Riche.

La figure suivante donne les caractéristiques des ménages pour le Noyau Urbain, grâce à l'indicateur "Taille des ménages" selon le découpage par "Secteur D10*".

Ménages : Répartition des ménages selon l'indicateur "Taille des ménages" dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

50% de ménages d'une seule personne

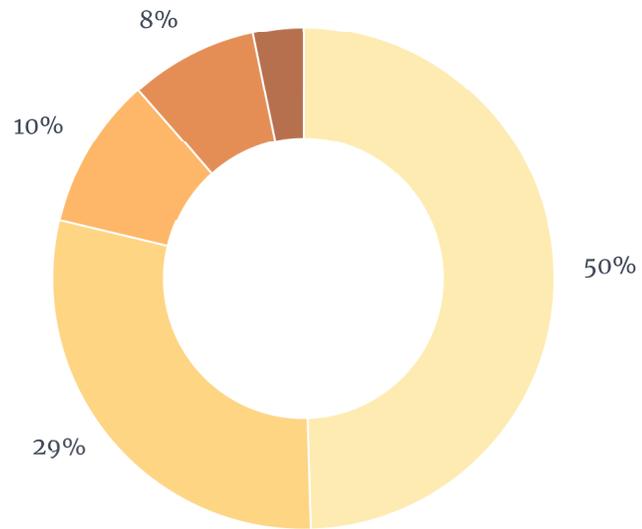
A l'intérieur du Noyau Urbain, 50% des ménages ne comprennent qu'une seule personne, 29% sont composés de deux personnes et 21% de trois personnes et plus.

Logiquement, compte tenu des différences observées sur la taille des ménages, la proportion de ménages d'une seule personne est plus élevée dans le Noyau Urbain Tourangeau que dans les autres secteurs du département d'Indre-et-Loire.

La figure suivante donne la répartition des ménages selon leur taille pour le Noyau Urbain

Ménages : Répartition des ménages selon leur taille pour le Noyau Urbain

- Ménage d'une personne
- Ménage de deux personnes
- Ménage de trois personnes
- Ménage de quatre personnes
- Ménage de cinq personnes et plus

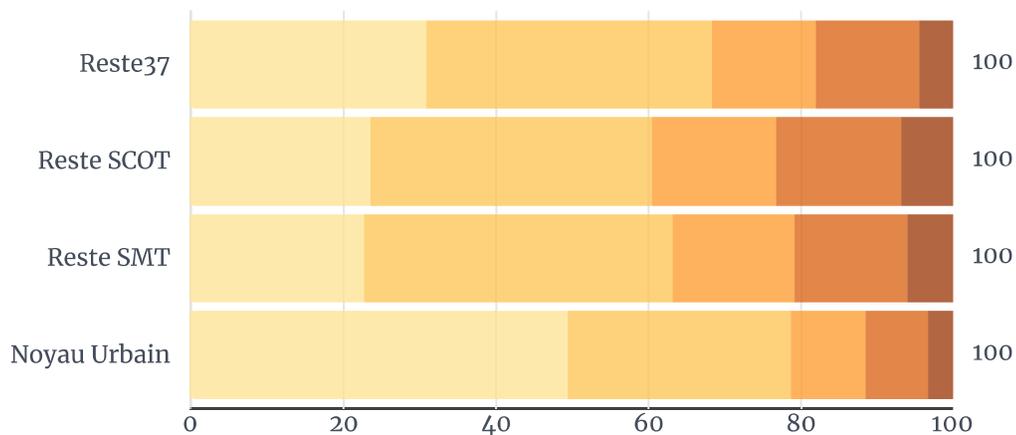


©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison de la structure des ménages en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Ménages : Répartition des ménages selon leur taille sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

- Ménage d'une personne
- Ménage de deux personnes
- Ménage de trois personnes
- Ménage de quatre personnes
- Ménage de cinq personnes et plus

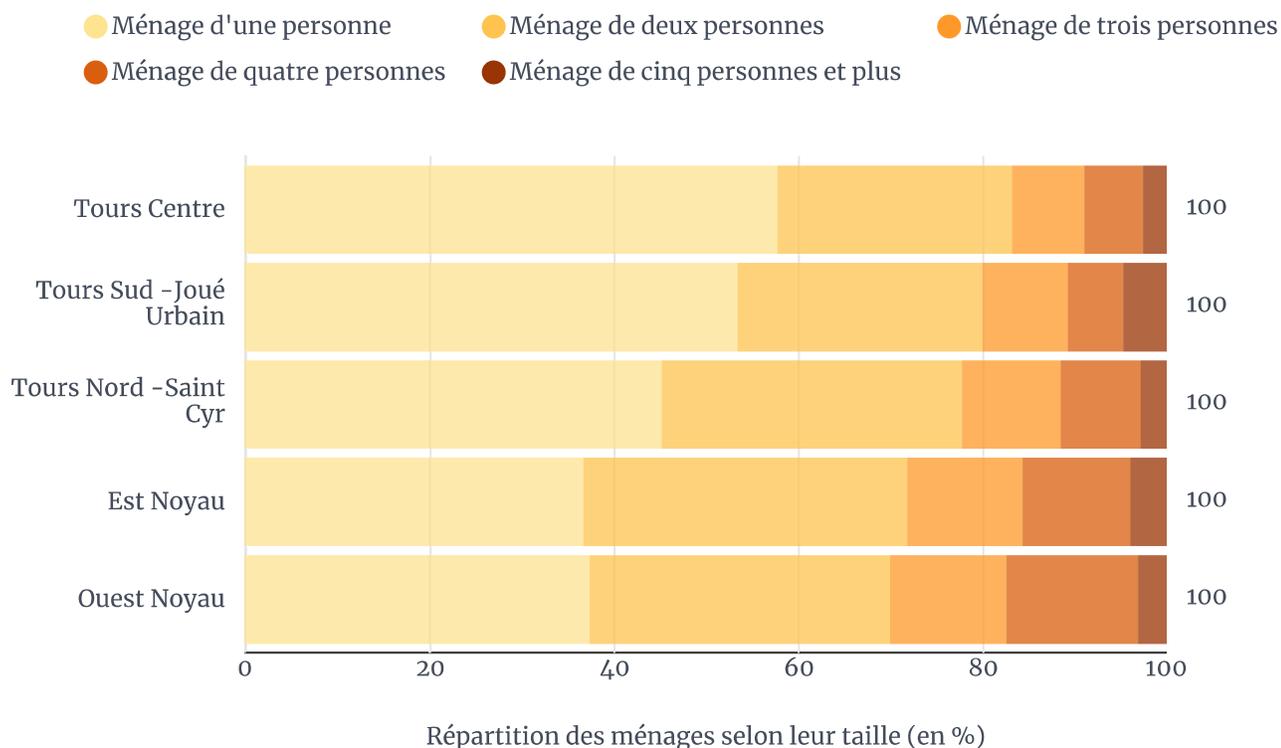


Répartition des ménages selon leur taille (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des ménages selon le nombre de personnes qui le composent et selon le découpage par "Secteur D10*".

Ménages : Répartition des ménages par taille pour le Noyau Urbain selon les secteurs de résidence

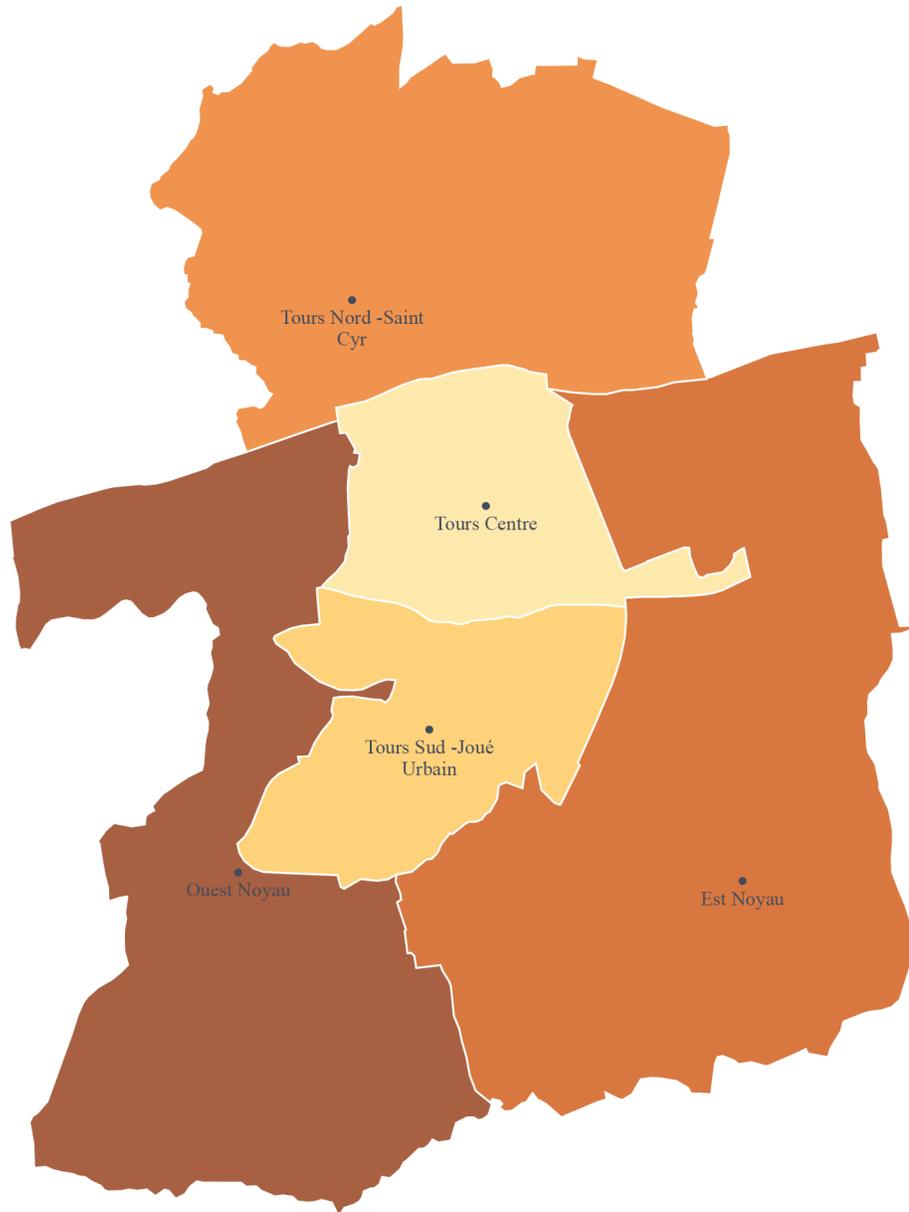
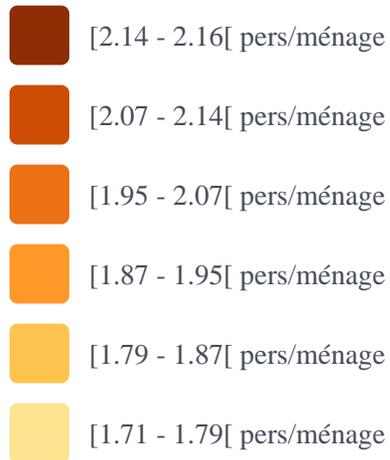


©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne une représentation cartographique des caractéristiques des ménages du Noyau Urbain, grâce à l'indicateur "Taille des ménages" selon le découpage par "Secteur D10*".

Ménages : Cartographie des caractéristiques des ménages du Noyau Urbain

Taille des ménages



©EMC2 de Touraine

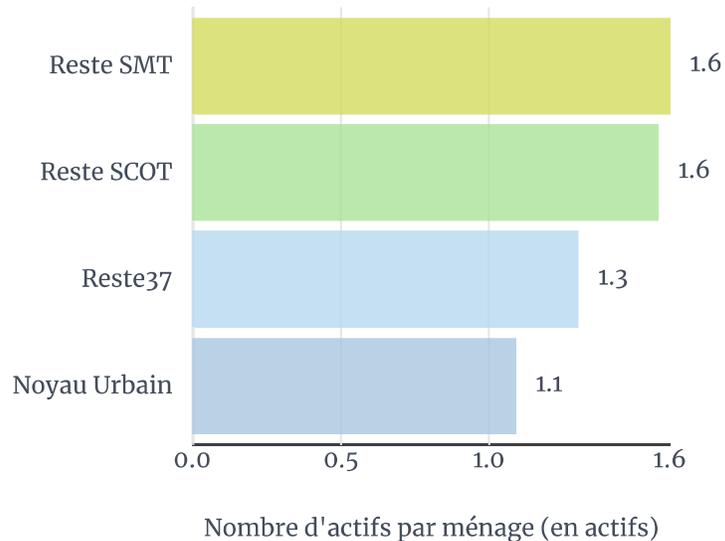
1.1 personne par ménage sont actifs

Dans l'enquête, sont considérés comme "actifs" les personnes ayant déclaré comme occupation principale: "Travail à plein temps", "Travail à temps partiel", "Apprentissage, formation, stage", "Étudiant", et "Scolaire jusqu'au bac".

Le nombre d'actifs dans le Noyau Urbain s'élève à 91 252, soit 1.1 actifs par ménage.

La figure suivante donne, pour Noyau Urbain, l'indicateur du "Nombre d'actifs par ménage" en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

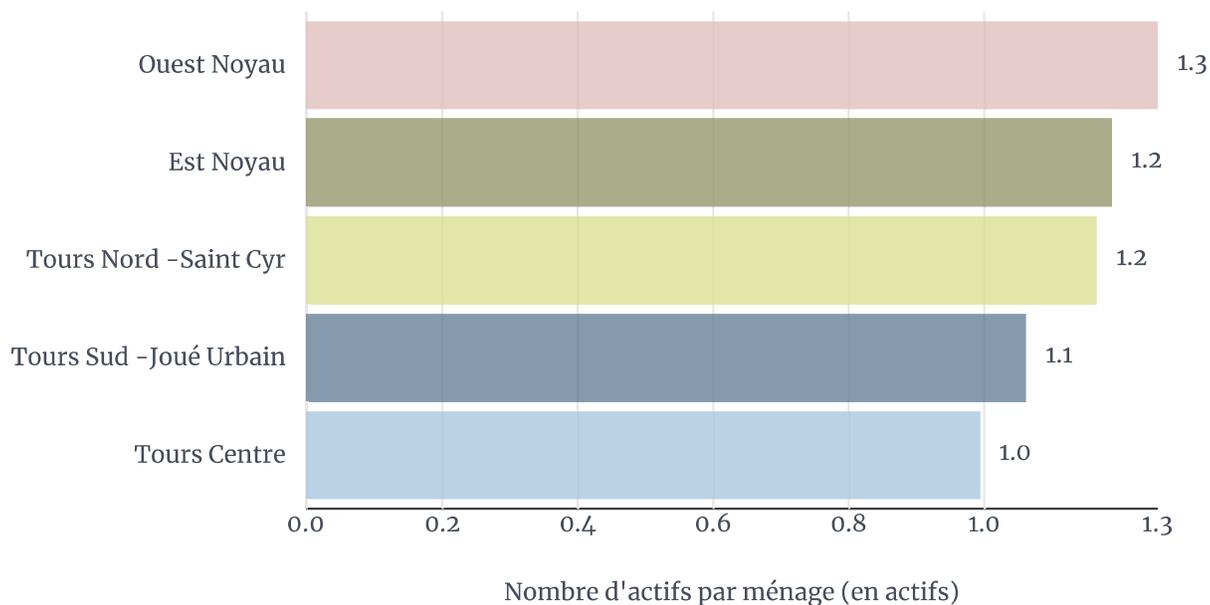
Ménages : Nombre d'actifs par ménage sur le découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, l'indicateur du "Nombre d'actifs par ménage" selon le découpage par "Secteur D10*".

Ménages : Nombre d'actifs par ménage dans le Noyau Urbain selon le secteur de résidence



©EMC2 de Touraine

Évolution des ménages entre 2008 et 2019

Comme pour la population, ce chapitre dresse un bilan de l'évolution des ménages entre 2008 et 2019.

Le nombre de ménages a augmenté de près de 7% entre 2008 et 2019, le territoire du Noyau Urbain compte en 2019 plus de 125 000 ménages soit environ 8 000 de plus qu'en 2008.

Le graphique ci-dessous nous permet de constater une augmentation des ménages d'une personne (45% des ménages en 2008 contre 50% en 2019) au détriment des ménages de grande taille (4 personnes ou plus).

De fait, comme on l'observe sur le graphique ci-contre, le nombre de personnes par ménage diminue, de 1.98 en 2008, il passe à 1.88 en 2019.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, l'évolution du nombre moyen de personnes par ménage entre 2008 et 2019.

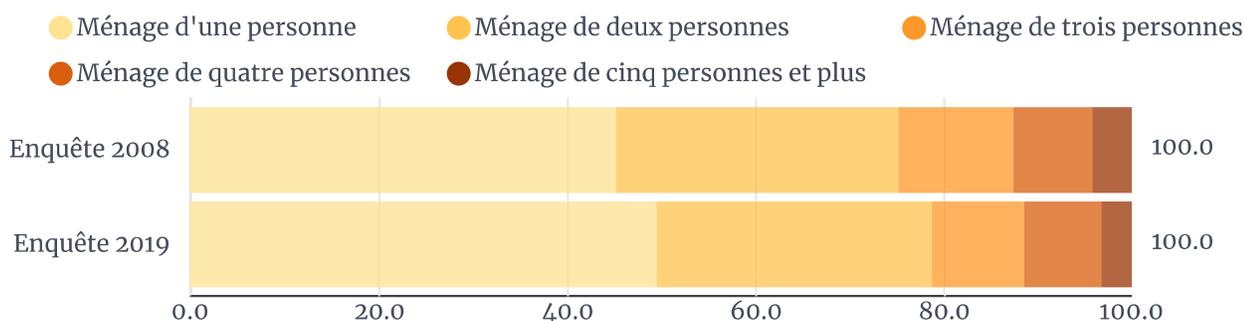
Ménages : Évolution de la taille des ménages entre 2008 et 2019 pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison de la structure des ménages entre 2008 et 2019.

Ménages : Évolution de la composition des ménages entre 2008 et 2019 pour le Noyau Urbain



Répartition des ménages selon leur composition (en %)

©EMC2 de Touraine

Chapitre 2 : Noyau urbain : Équipement des ménages

Ce chapitre traite de l'équipement des ménages en voiture, vélo et deux-roues motorisés. L'utilisation des différents modes de transports s'appuie sur leur disponibilité pour les ménages et les personnes : possession du permis de conduire, accès à une voiture, disponibilité d'un vélo, équipement en deux roues motorisés sont autant d'éléments impactant les pratiques de mobilité. Si les secteurs où les ménages sont les plus équipés en automobiles sont aussi les secteurs où on utilise le plus la voiture pour se déplacer quotidiennement, la relation entre équipement et utilisation quotidienne des deux-roues est plus difficile à cerner.

Chapitre 2.1 : Noyau urbain : Equipement des ménages en véhicules particuliers

Ce chapitre traite de l'équipement des ménages en véhicules particuliers (abrégé VP), c'est à dire véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires de moins de 1 000 kg de charge utile possédés par le ménage ou mis à disposition (totale ou limitée) d'une personne du ménage par son employeur. Dans la majorité des cas, le terme "véhicule" signifie donc voiture.

Equipement : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



0.98

voiture par ménage



122 757

voitures à disposition des ménages



26 %

des ménages n'ont pas de voiture

0.98 véhicule par ménage

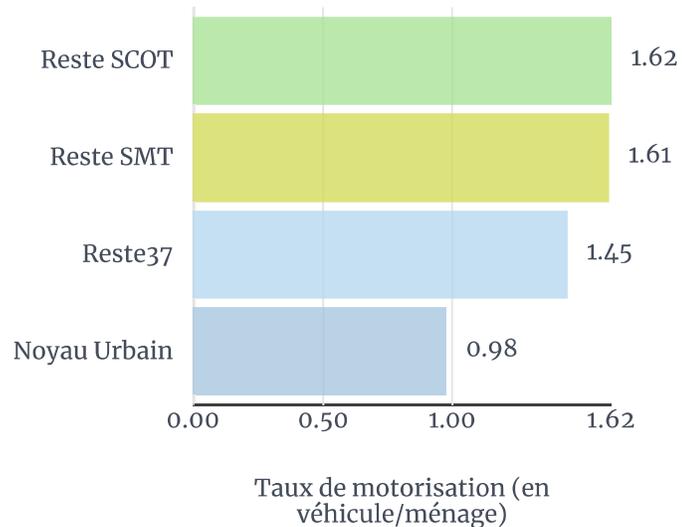
Le taux de motorisation est le nombre moyen de véhicules à disposition d'un ménage.

Avec près de 125 000 véhicules pour plus de 125 000 ménages, le taux de motorisation du Noyau Urbain est de 0,98 véhicule par ménage, ce qui est plus faible que pour les habitants des autres secteurs du département.

Ce taux fluctue sensiblement selon les secteurs, il est le plus élevé sur le secteur " Ballan - Reste Joué" et le plus faible dans "Tours Coeur de Ville"

La figure suivant donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison du taux de motorisation avec les autres découpage Noyau du département.

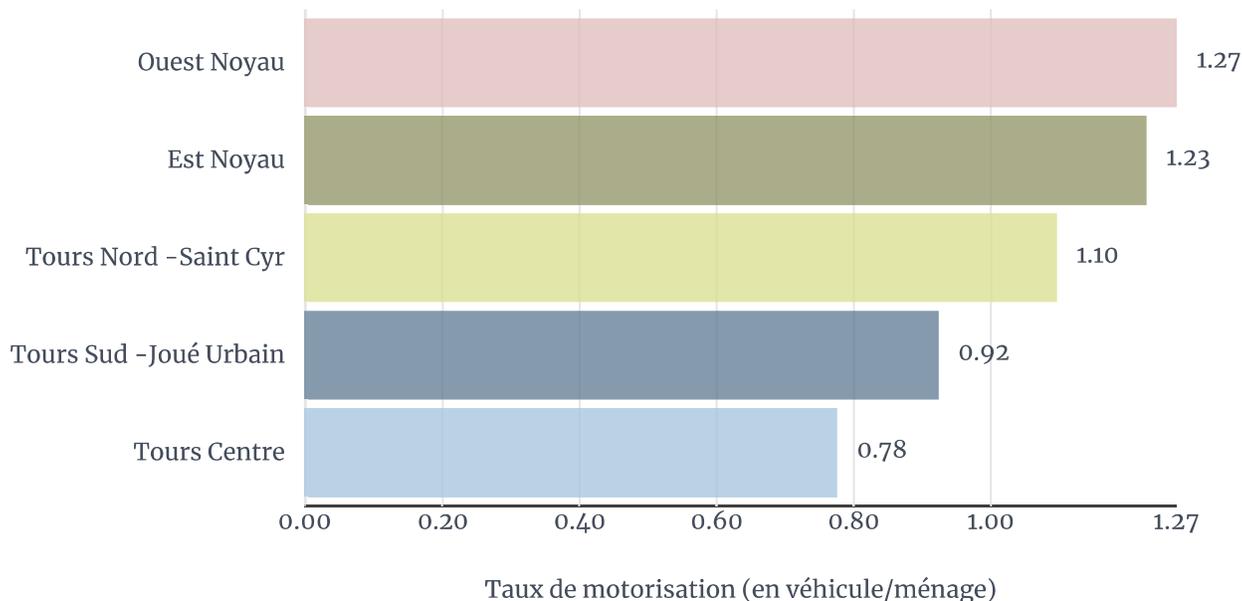
Équipement : Taux de motorisation des ménages sur le découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux de motorisation selon le découpage "Secteur D10*"

Équipement : Taux de motorisation dans le Noyau Urbain

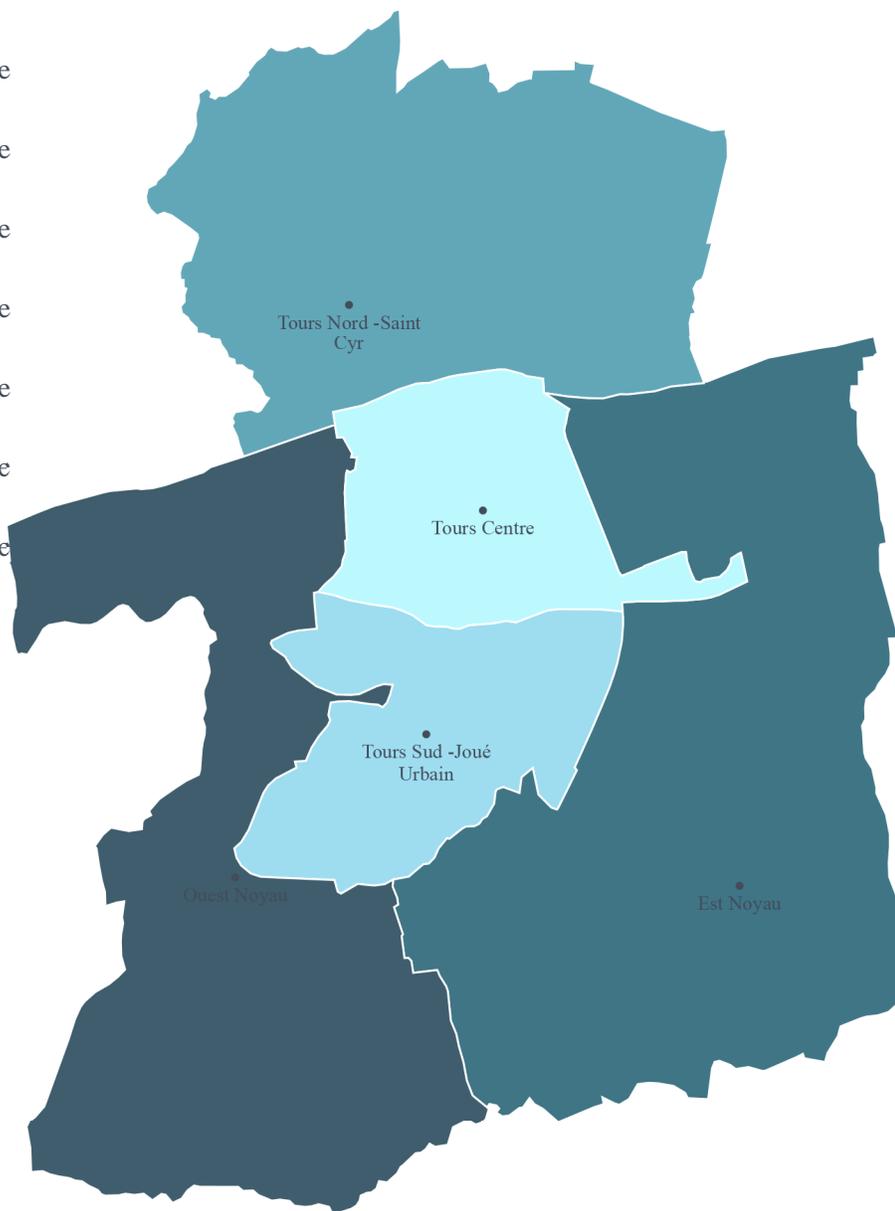
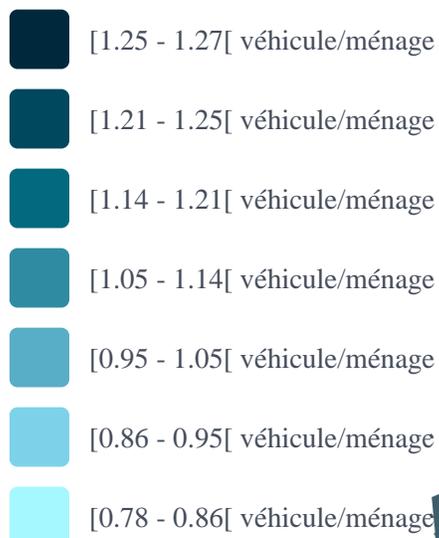


©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne une représentation du taux de motorisation selon le découpage "Secteur D10*" du Noyau Urbain.

Équipement : Cartographie du taux de motorisation dans le Noyau Urbain

Taux de motorisation



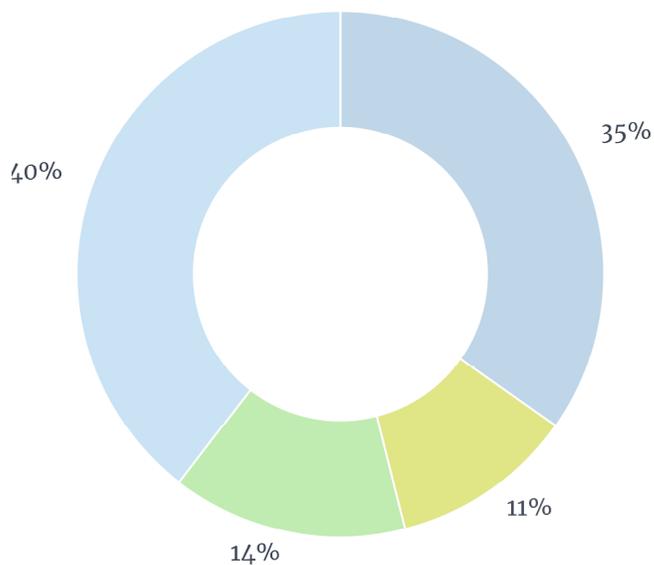
©EMC2 de Touraine

Plus de 122 000 véhicules à disposition des habitants

35% du parc automobile du département de l'Indre-et-Loire se concentre sur le territoire du Noyau Urbain.

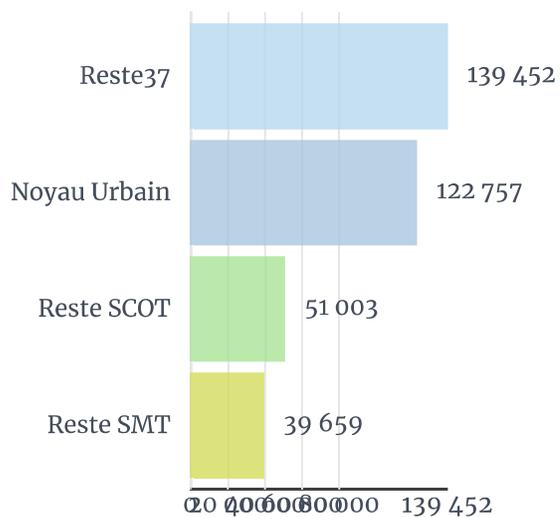
Équipement : Parc automobile sur le découpage
découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

- Noyau Urbain
- Reste SMT
- Reste SCOT
- Reste37



©EMC2 de Touraine

Équipement : Nombre de VP selon le découpage
découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

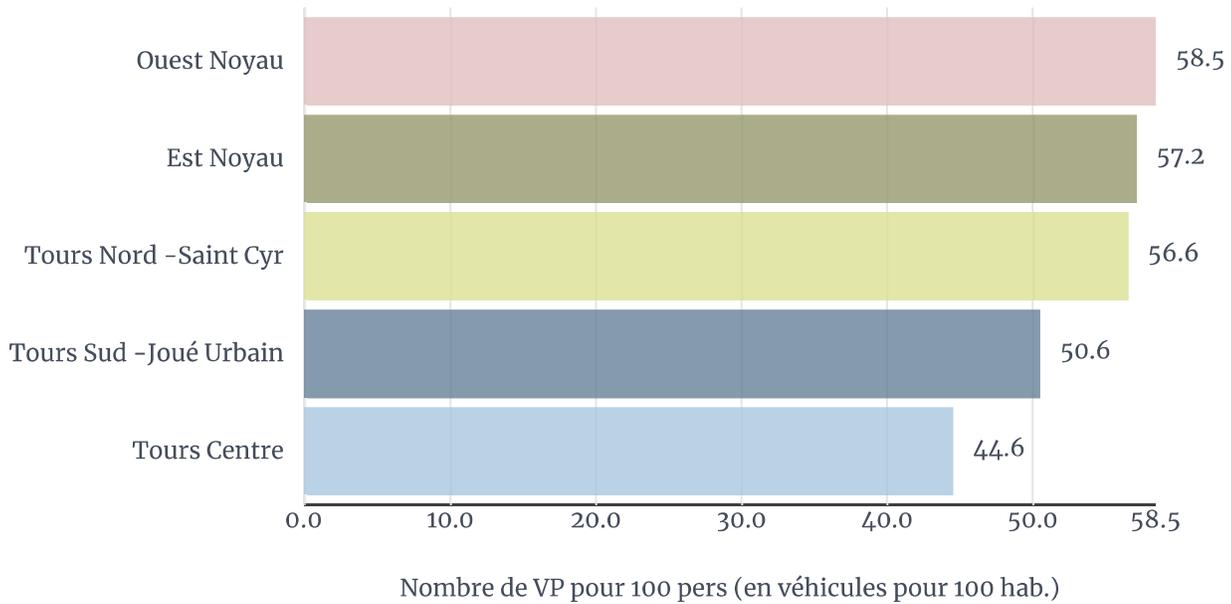


Nombre de véhicules
à disposition des
ménages (en
véhicules)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, les caractéristiques du parc automobile grâce à l'indicateur "Nombre de VP pour 100 pers" selon le découpage par "Secteur D10*".

Équipement : Nombre de VP pour 100 pers dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

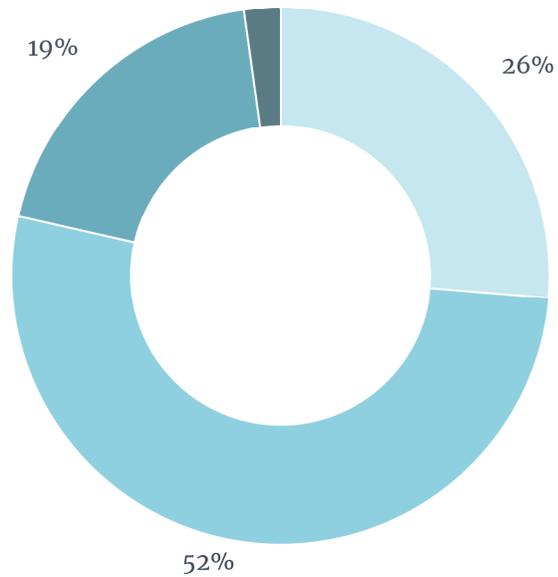
26% des ménages n'ont aucun véhicule

Si 26% des ménages ne sont pas motorisés et 52% possèdent un véhicule, 22% des ménages sont multimotorisés, c'est-à-dire qu'ils ont deux véhicules ou plus à disposition.

La figure suivante donne la répartition des ménages selon le nombre de voitures à disposition pour le Noyau Urbain.

Equipement : Répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition pour le Noyau Urbain

- Ménage sans véhicule
- Ménage avec un véhicule
- Ménage avec deux véhicules
- Ménage avec trois ou plus véhicules

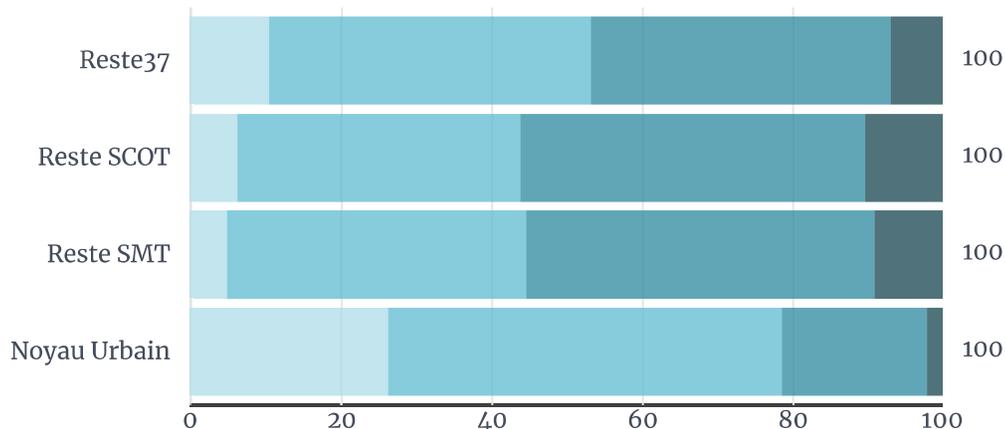


©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison de la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition avec les autres découpage Noyau du département.

Équipement : Répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition sur le découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

- Ménage sans véhicule
- Ménage avec un véhicule
- Ménage avec deux véhicules
- Ménage avec trois ou plus véhicules



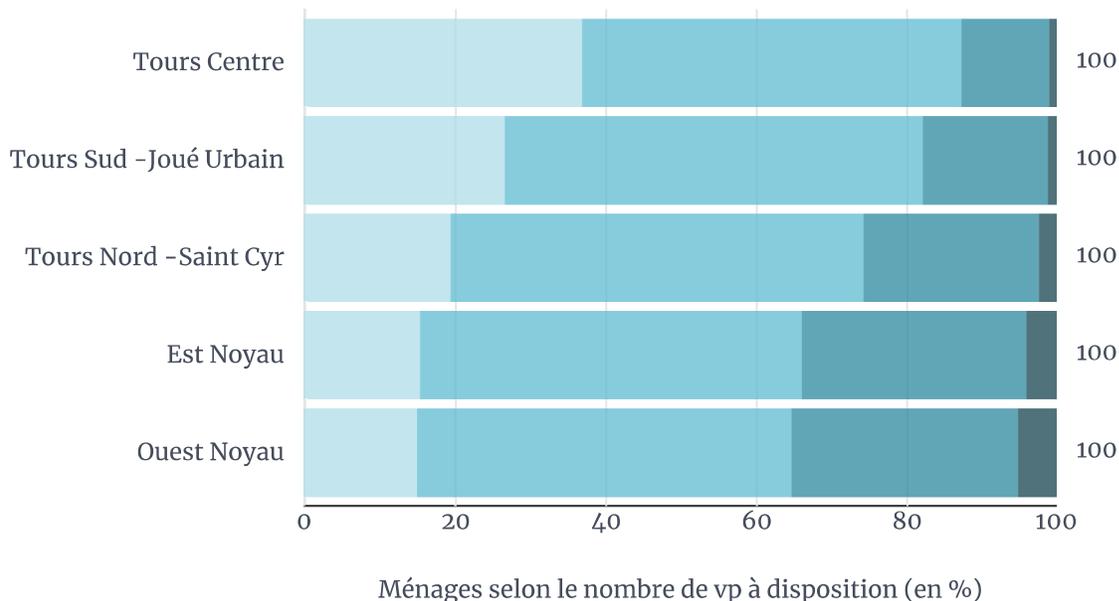
Ménages selon le nombre de vp à disposition (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition selon le découpage par "Secteur D10*".

Équipement : Répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition dans le Noyau Urbain

- Ménage sans véhicule
- Ménage avec un véhicule
- Ménage avec deux véhicules
- Ménage avec trois ou plus véhicules



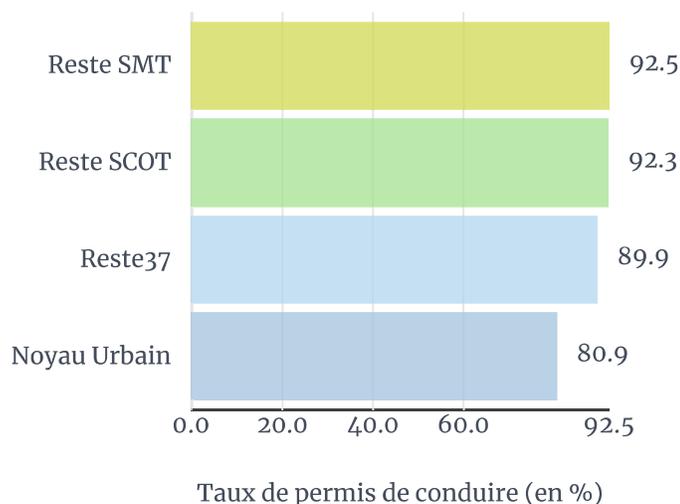
©EMC2 de Touraine

Taux de permis de conduire

81% de la population en âge de conduire est en possession du permis de conduire

La figure suivante donne le taux de possession du permis de conduire pour les personnes de 18 ans et plus dans les différents découpage Noyau du département d'Indre et Loire.

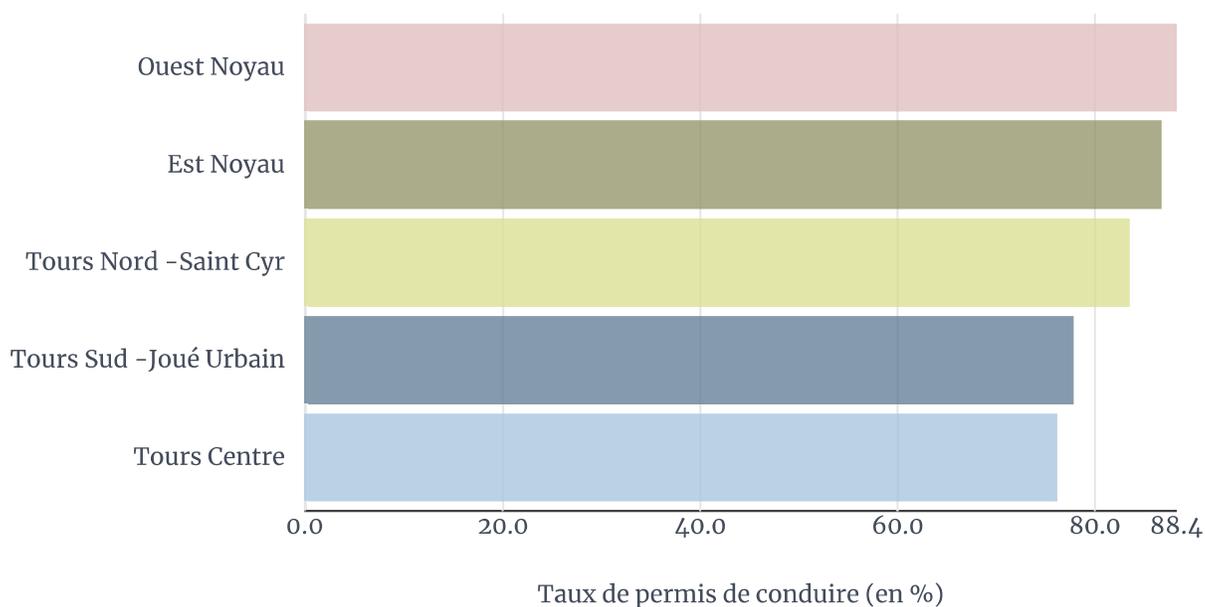
Équipement : Taux de possession du permis de conduire sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux de possession du permis de conduire pour les personnes de 18 ans et plus selon le découpage par "Secteur D10*".

Équipement : Taux de possession du permis de conduire dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Stationnement au domicile

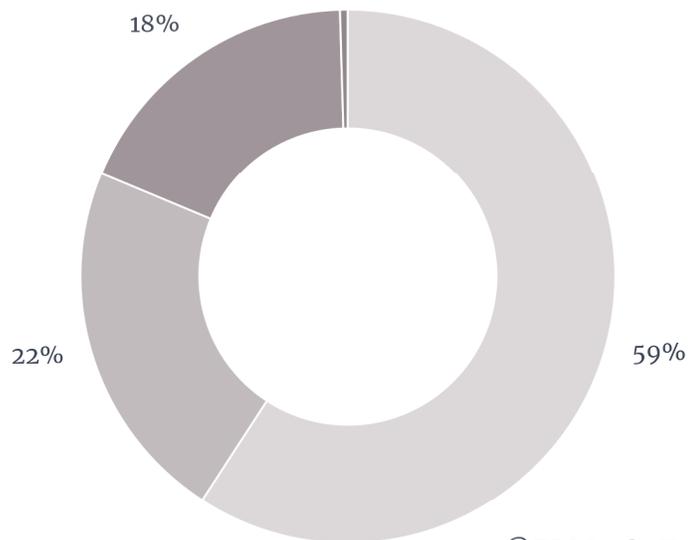
L'enquête interroge les ménages sur le lieu habituel de stationnement de chaque véhicule la nuit :

- Dans un garage, box ou autre emplacement réservé
- Dans la rue
- Dans un parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique)
- Dans un parc de stationnement couvert accessible au public

La figure suivante donne la répartition des types de stationnement des voitures **au domicile** pour le Noyau Urbain

Équipement : Type de stationnement au domicile pour le Noyau Urbain

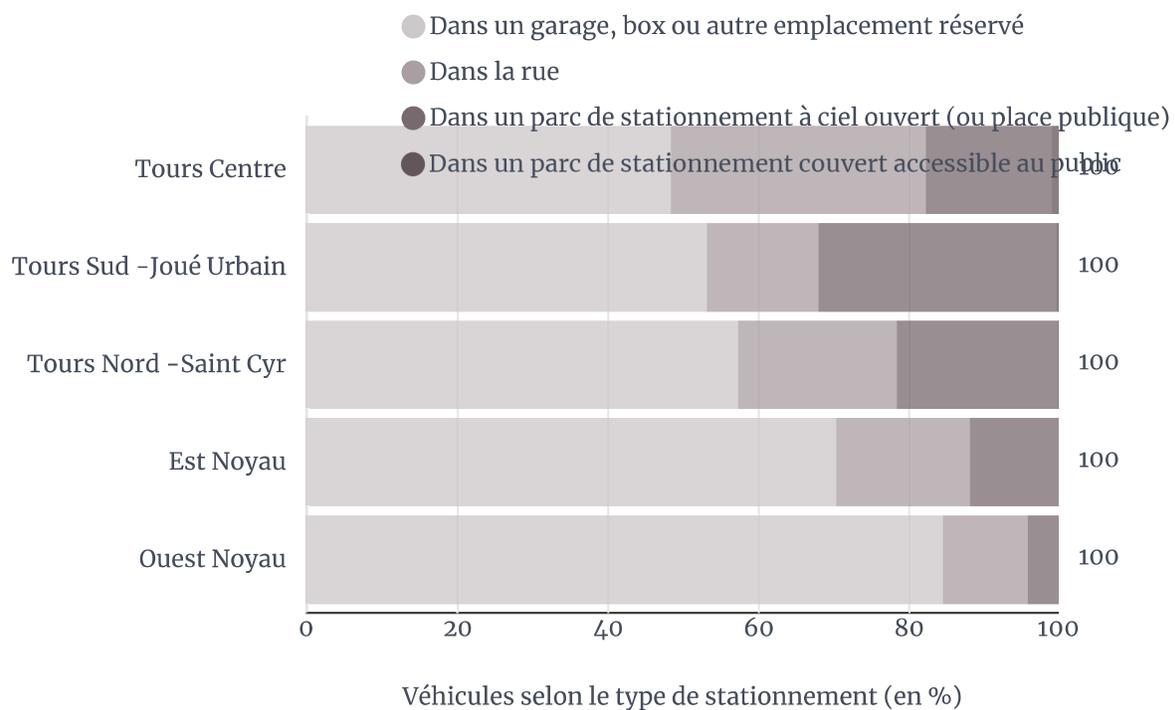
- Dans un garage, box ou autre emplacement réservé
- Dans la rue
- Dans un parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique)
- Dans un parc de stationnement couvert accessible au public



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des types de stationnement au domicile selon le découpage par "Secteur D10*".

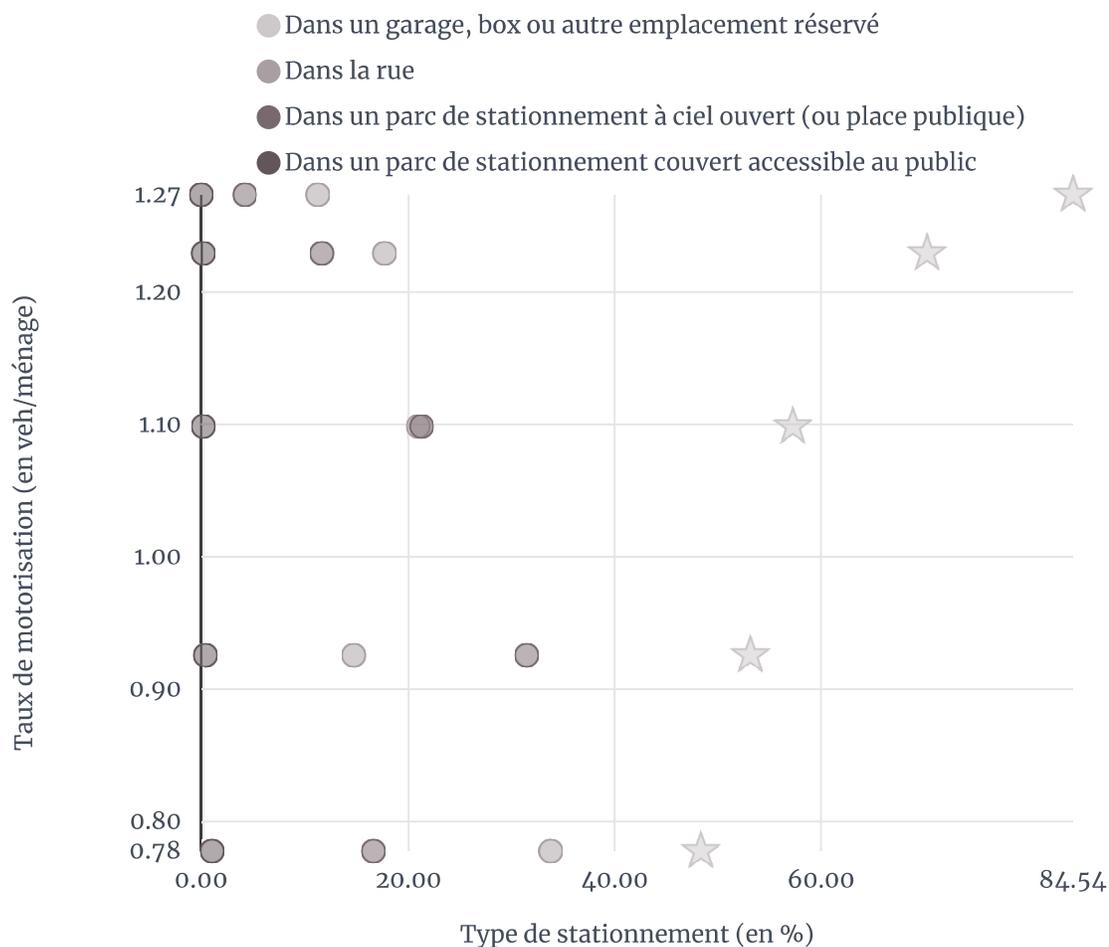
Équipement : Type de stationnement au domicile dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure ci-dessous propose une analyse croisée entre le taux de motorisation des ménages et le type de stationnement au domicile pour les ménages du Noyau Urbain.

Équipement : Analyse croisée entre le taux de motorisation et le type de stationnement disponible au domicile pour le Noyau Urbain



Cette analyse met clairement en évidence le lien entre le taux de motorisation et le stationnement "dans un garage, box ou autre emplacement réservé".

Évolution de l'équipement des ménages entre 2008 et 2019

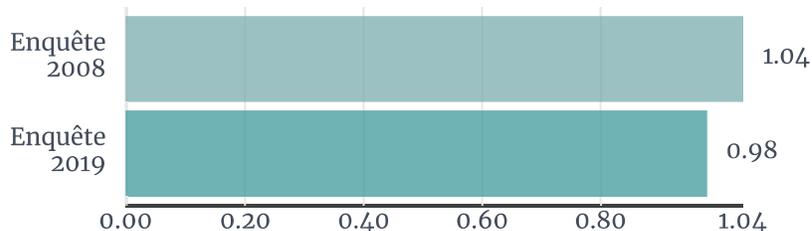
Ce paragraphe dresse un bilan de l'évolution de l'équipement des ménages entre 2008 et 2019.

Le taux de motorisation diminue de 1.04 véhicule/ménage en 2008 à 0.98 en 2019.

On constate également une augmentation des ménages sans véhicule (26.3% en 2019 contre 23.2% en 2008) et une baisse des ménages sur-motorisés.

La figure suivante donne le taux de motorisation des ménages du Noyau Urbain pour les années 2008 et 2019.

Equipement : Évolution du taux de motorisation des ménages du Noyau Urbain entre 2008 et 2019

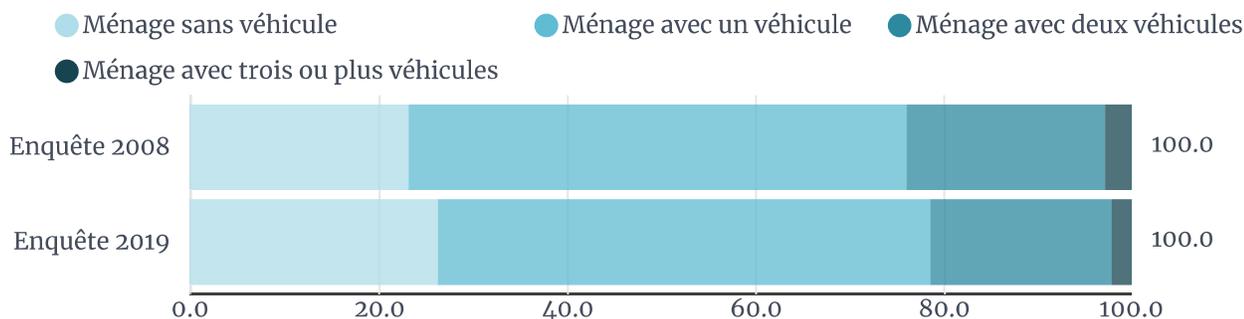


Évolution du taux de motorisation entre 2008 et 2019 (en véhicule/ménage)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition en 2008 et 2019.

Equipement : Évolution de l'équipement des ménages pour le Noyau Urbain entre 2008 et 2019



Répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition (en %)

©EMC2 de Touraine

Chapitre 2.1.a : Noyau urbain : Le parc automobile

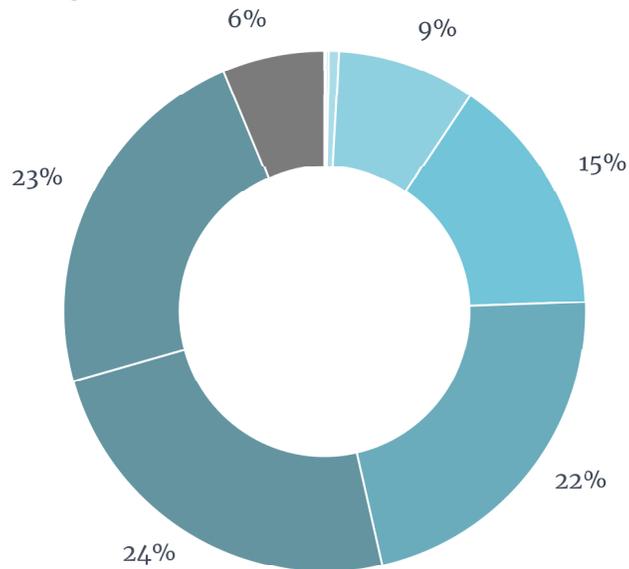
Ce chapitre donne une description du parc automobile.

L'âge moyen du parc automobile du Noyau Urbain est de 10 ans

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition du parc automobile selon l'année de mise en circulation.

Equipement : Répartition du parc automobile selon l'âge pour le Noyau Urbain

- Avant 1970
- 1970-1979
- 1980-1989
- 1990-1999
- 2000-2004
- 2005-2009
- 2010-2014
- 2015 et après
- Non renseigné

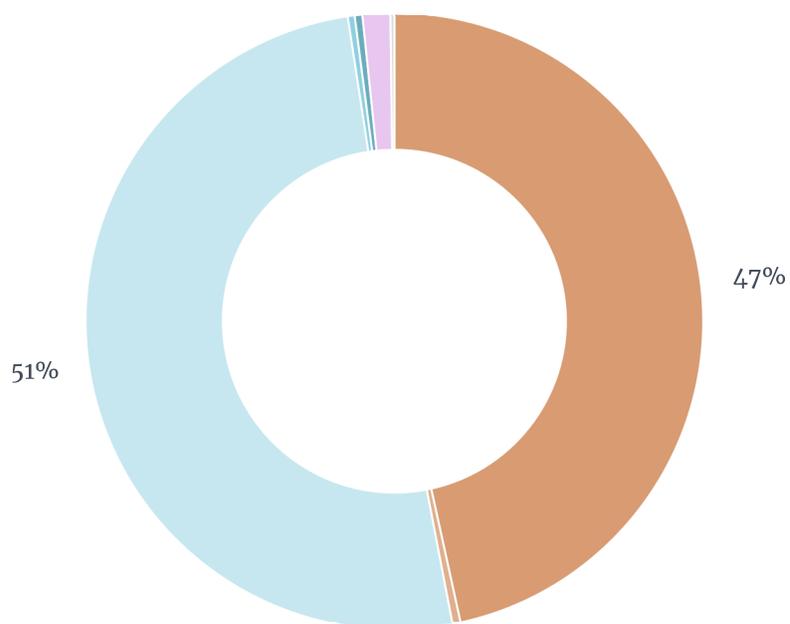


51% du parc roulant est diesel

La figure suivante, donne pour le Noyau Urbain, la répartition du parc automobile selon le type d'énergie.

Equipement : Répartition du parc automobile selon le type d'énergie pour le Noyau Urbain

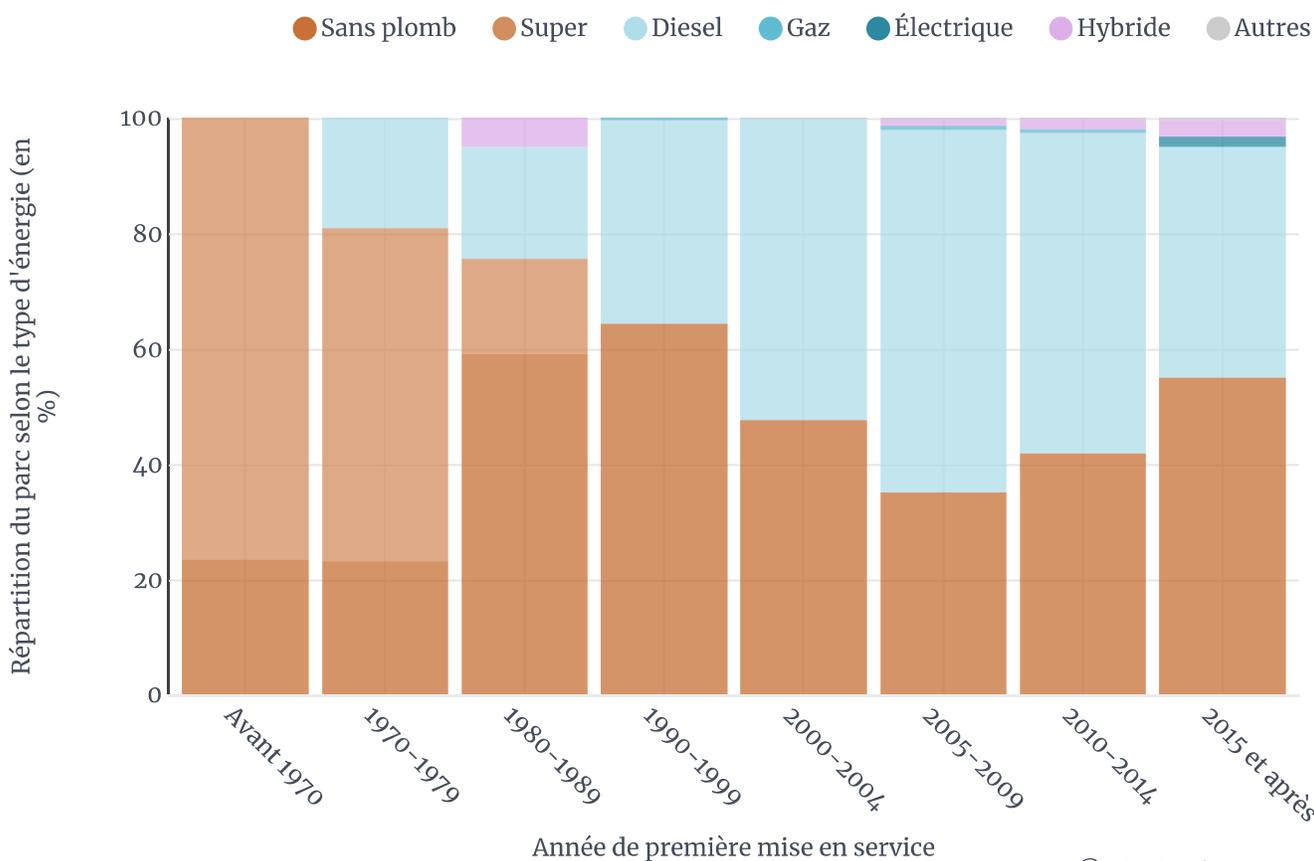
- Sans plomb
- Super
- Diesel
- Gaz
- Électrique
- Hybride
- Autres



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, l'évolution du type d'énergie utilisé par le parc automobile en fonction de l'année de première mise en circulation.

Équipement : Évolution du parc automobile selon le type d'énergie et l'année de mise en circulation pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Chapitre 2.2 : Noyau urbain : Equipement des ménages en vélos

Ce chapitre décrit l'équipement des ménages en vélos, c'est-à-dire le nombre de vélos à disposition du ménage.

Equipement en vélo : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



1.04

vélo par ménage



129 861

vélos à disposition des
ménages



48%

des ménages n'ont pas de
vélo

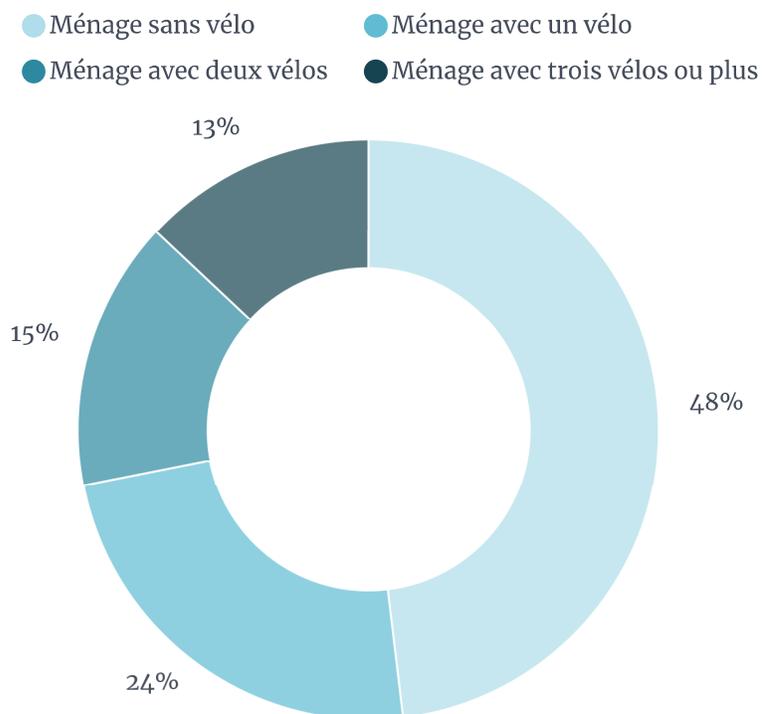
48% des ménages ne possèdent pas de vélos

La figure suivante donne la répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition pour le Noyau Urbain.

Équipement : Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition pour le Noyau Urbain

La figure ci-dessous donne une comparaison de l'équipement des ménages en vélos par rapport au reste du département.

C'est sur le territoire du Noyau Urbain que le taux de ménages sans vélos est le plus fort

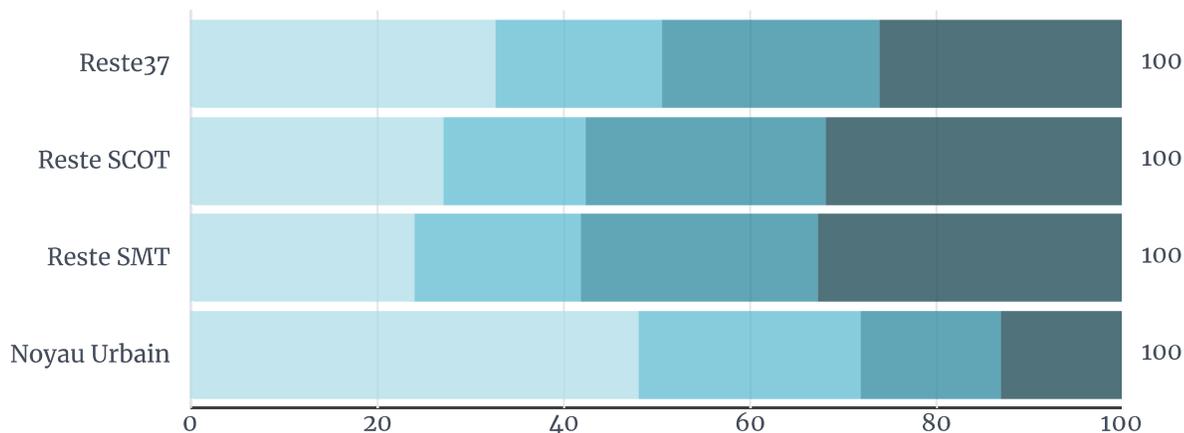


©EMC2 de Touraine

La figure suivant donne, pour le Noyau Urbain, une comparaison de la répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Équipement : Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

■ Ménage sans vélo ■ Ménage avec un vélo ■ Ménage avec deux vélos ■ Ménage avec trois vélos ou plus



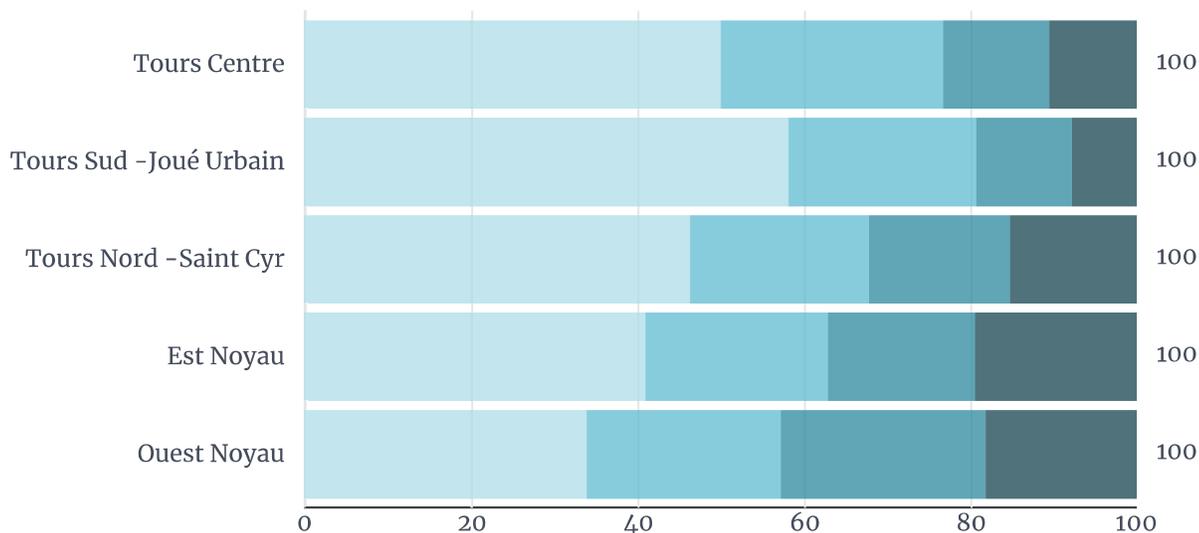
Ménage selon le nombre de vélos à disposition (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition selon le découpage en "Secteur D10*".

Équipement : Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition dans le Noyau Urbain

■ Ménage sans vélo ■ Ménage avec un vélo ■ Ménage avec deux vélos ■ Ménage avec trois vélos ou plus



Ménage selon le nombre de vélos à disposition (en %)

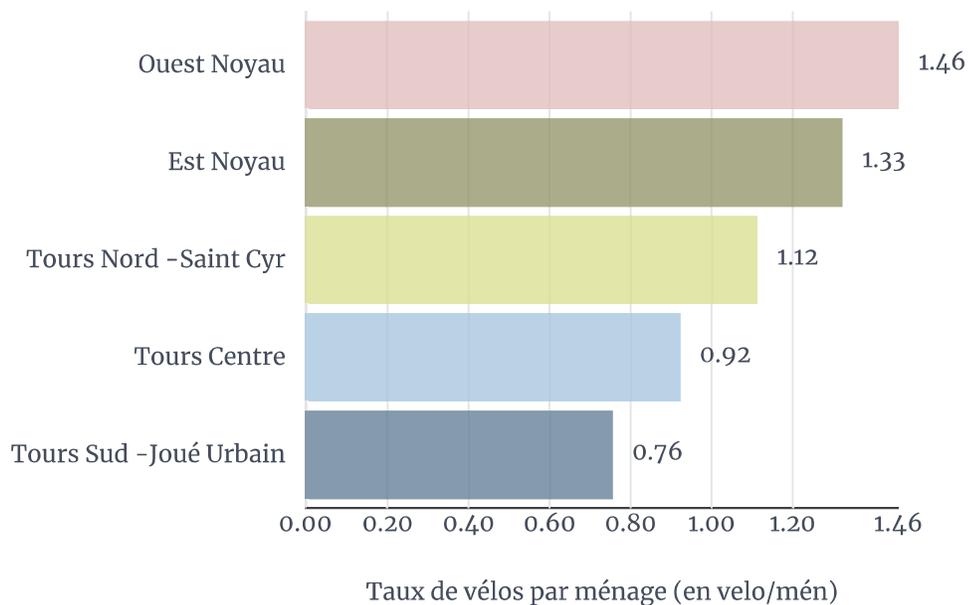
©EMC2 de Touraine

1.04vélo par ménage sur le territoire

Un ménage du territoire du Noyau Urbain possède en moyenne 1.04 vélo. Ce taux varie du simple au double selon le secteur de résidence, de 1,46 pour les ménages du secteur "Ouest Syndicat" à 0,76 pour les ménages du secteur "Tours Sud - Joué urbain".

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le "Taux d'équipement en vélos" selon le découpage en Secteur D10*.

Équipement : Taux d'équipement en vélos des ménages dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Chapitre 2.3 : Noyau urbain : Équipement des ménages en deux-roues motorisés

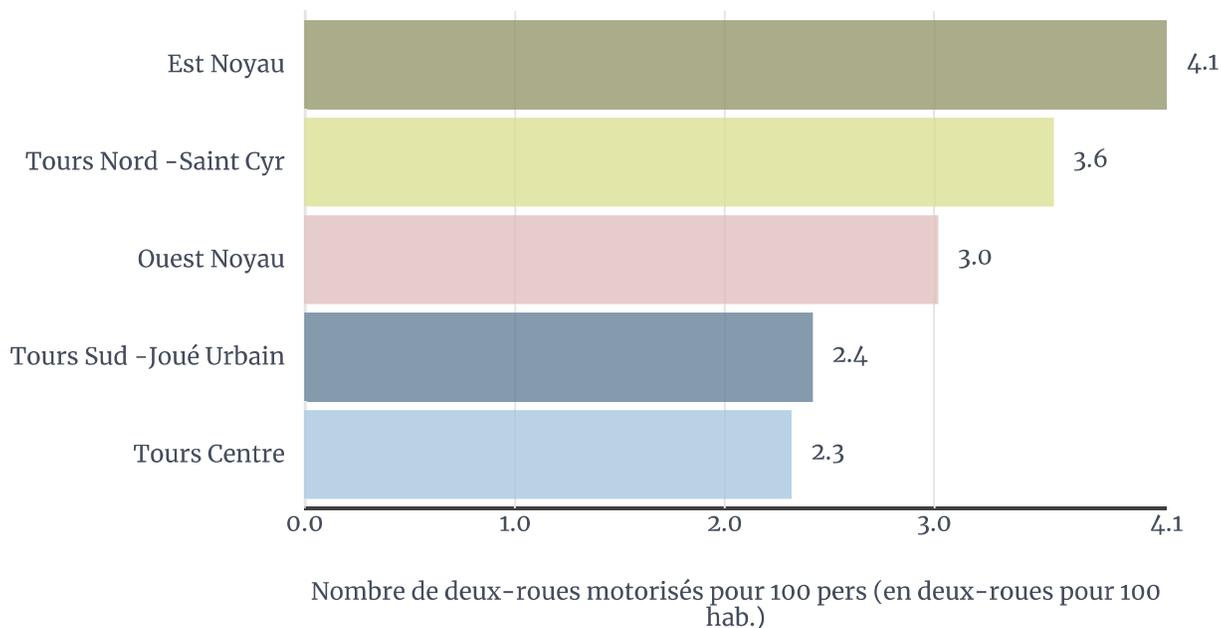
Ce chapitre décrit l'équipement en deux-roues motorisés des ménages, c'est-à-dire le nombre de deux-roues motorisés à disposition du ménage, qu'il s'agisse de moins de 50 cm³ ou de plus de 50 cm³.

0,06 deux-roues motorisés par ménage sur le territoire

Environ un ménage sur 11 possède un deux-roues motorisé au sein du Noyau Urbain.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux d'équipement en deux-roues motorisés des ménages grâce à l'indicateur "Nombre de deux-roues motorisés pour 100 pers" selon le découpage en "Secteur D10*".

Équipement : Nombre de deux-roues motorisés pour 100 pers dans le Noyau Urbain



Chapitre 3 : Noyau urbain : Mobilité des résidents

Ce chapitre traite de la mobilité des résidents du Noyau urbain

Mobilite : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



879 566
déplacements
quotidiens



3.92
déplacements par
jour et par
personne



10 %
de la population ne
fait aucun
déplacement



88 %
des déplacements
dans le territoire



63
minutes de
déplacement
quotidien par
personne



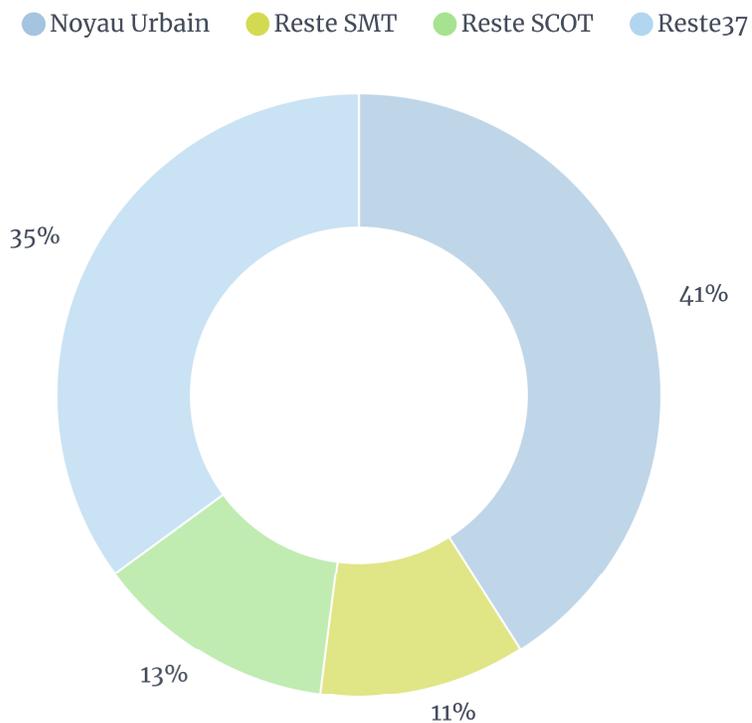
18
kilomètres de
déplacement
quotidien par
personne

Près de 880 000 déplacements sont réalisés quotidiennement par les habitants

La figure suivante donne la répartition des déplacements réalisés par les habitants du département selon leur découpage Noyau de résidence

Mobilité : Répartition des volumes de déplacements en Indre-et-Loire par découpage Noyau

Les déplacements des habitants du Noyau Urbain représentent 41% des déplacements réalisés par les habitants d'Indre et Loire.



©EMC2 de Touraine

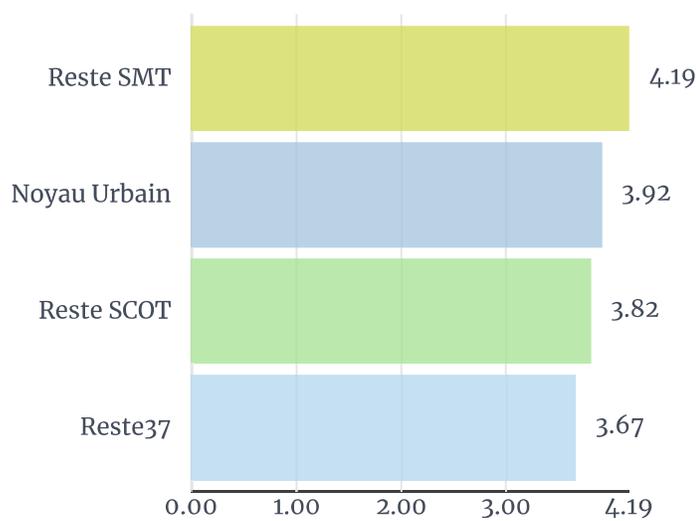
3.92 déplacements par jour et par personne

Le taux de mobilité est le nombre moyen de déplacements réalisés quotidiennement par les habitants d'un territoire. Il est dans les plus fort pour les habitants du Noyau Urbain par rapport aux habitants du reste du département, avec des disparités selon les secteurs.

Les habitants du secteur "Tours Sud - Joué Urbain" réalisent en moyenne seulement 3.76 déplacements par jour tandis que les habitants du secteur "Tours Centre" en réalisent 4.06.

Le graphique suivant donne une description de la mobilité des habitants du Noyau Urbain grâce à l'indicateur "Taux de mobilité", en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Mobilité : Taux de mobilité selon le découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

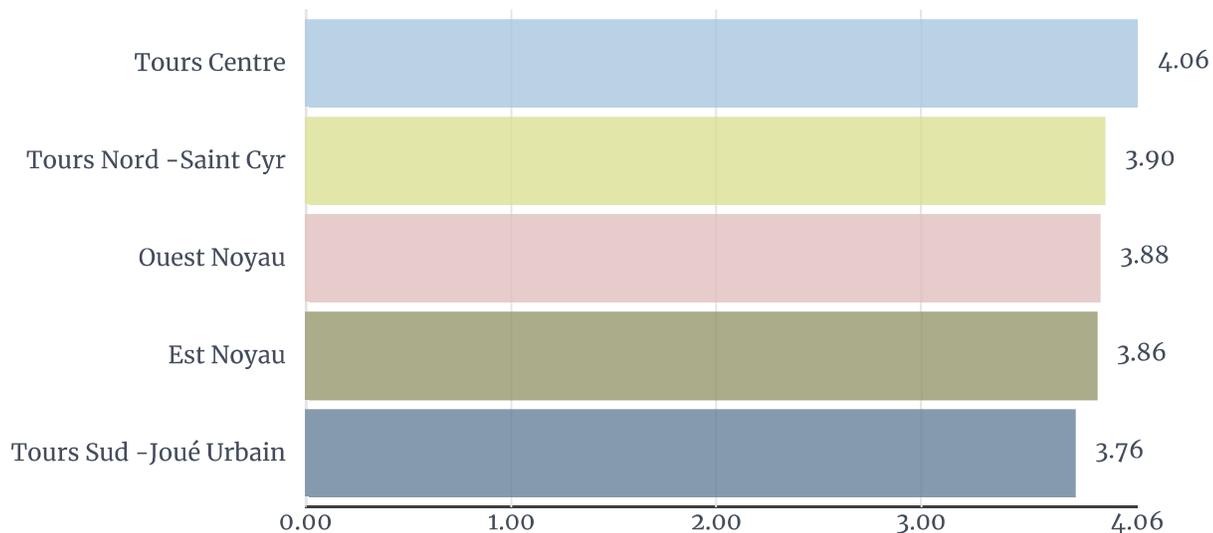


Taux de mobilité selon le secteur de résidence (en dép/jour/pers)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition de l'indicateur "Taux de mobilité" des habitants du Noyau Urbain, selon le découpage par "Secteur D10*".

Mobilité : Taux de mobilité selon le secteur de résidence dans le Noyau Urbain



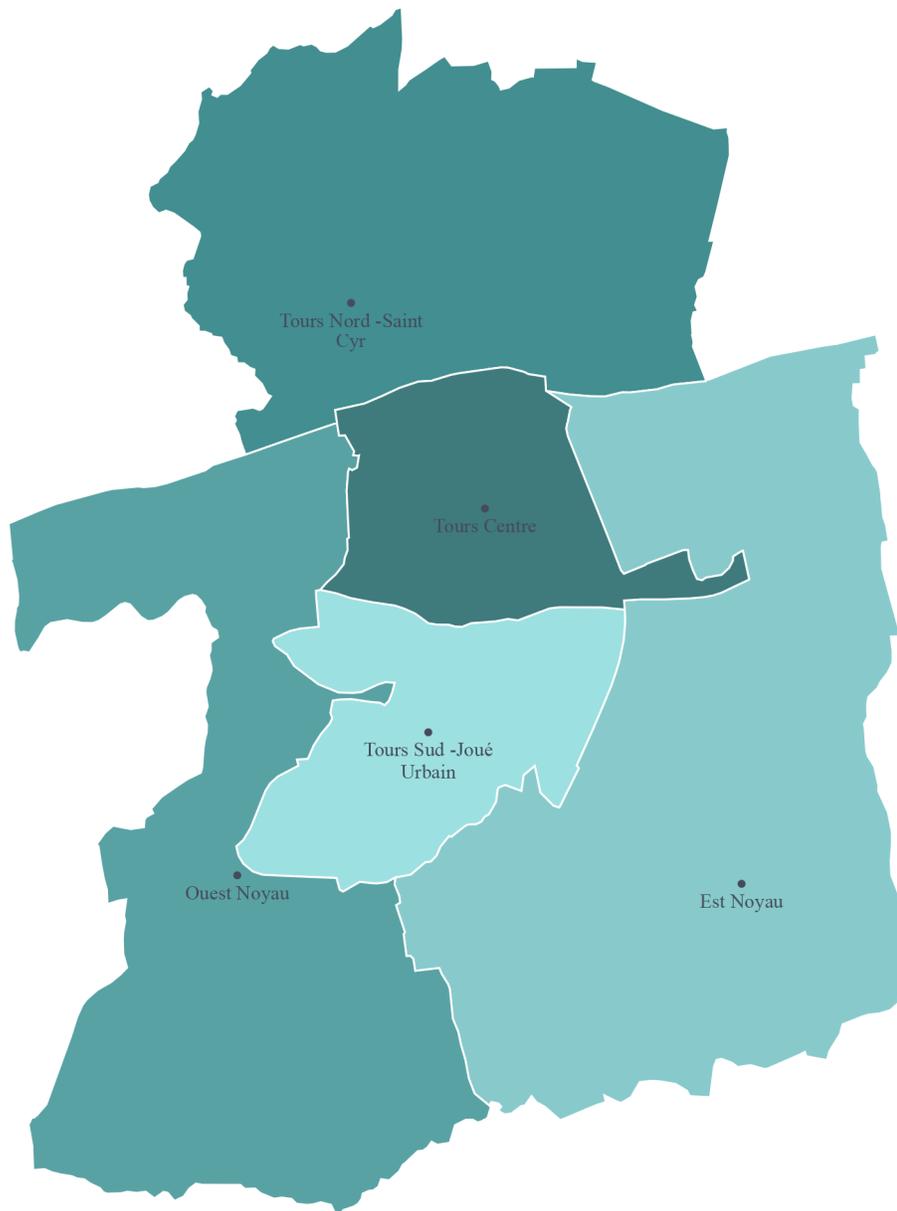
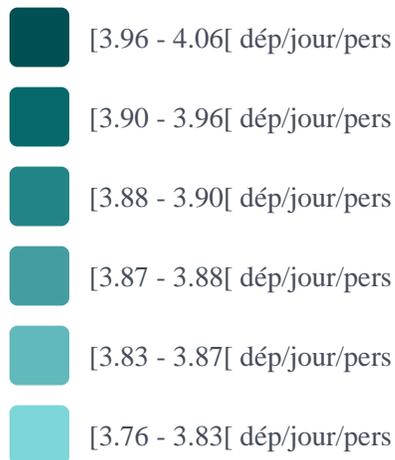
Taux de mobilité selon le secteur de résidence (en dép/jour/pers)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne une représentation cartographique des caractéristiques de mobilité de la population du Noyau Urbain grâce à l'indicateur "Taux de mobilité" selon le découpage par "Secteur D10*"

Mobilité : Cartographie des caractéristiques de la mobilité dans le Noyau Urbain

Taux de mobilité



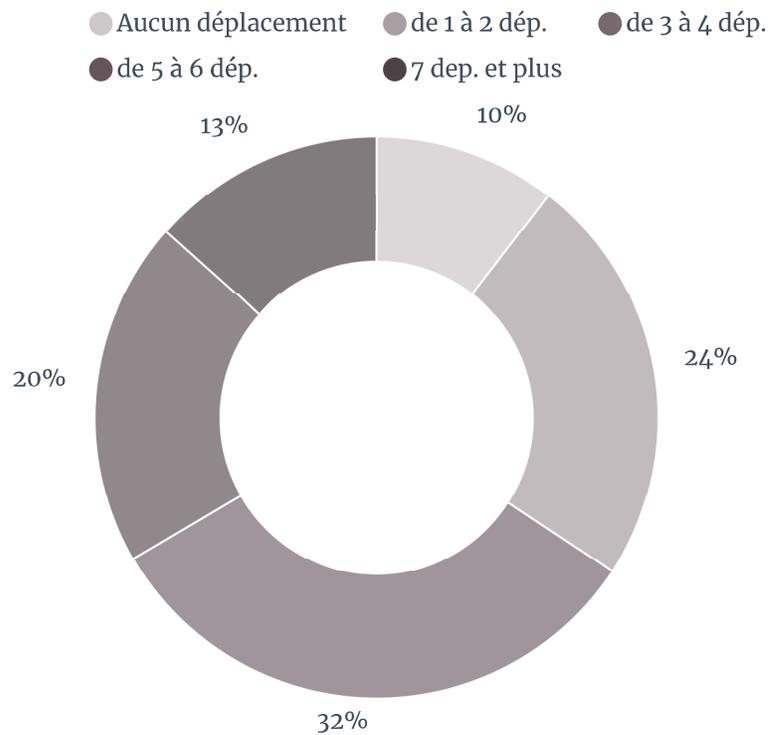
©EMC2 de Touraine

Le taux de mobilité cache une grande disparité dans les mobilités individuelles. A présent, l'analyse porte sur la répartition du nombre de déplacements réalisés par les habitants du territoire.

Chaque jour, 10 % de la population ne fait aucun déplacement

La figure suivante donne la répartition des habitants du Noyau Urbain selon le nombre de déplacements réalisés quotidiennement

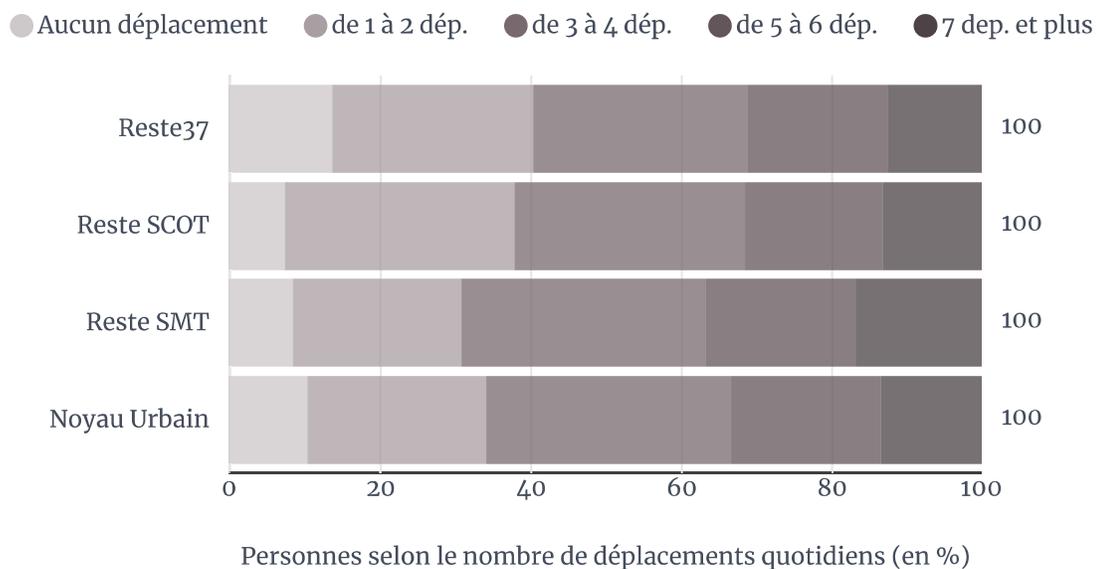
Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des habitants selon le nombre de déplacements quotidiens réalisés, en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

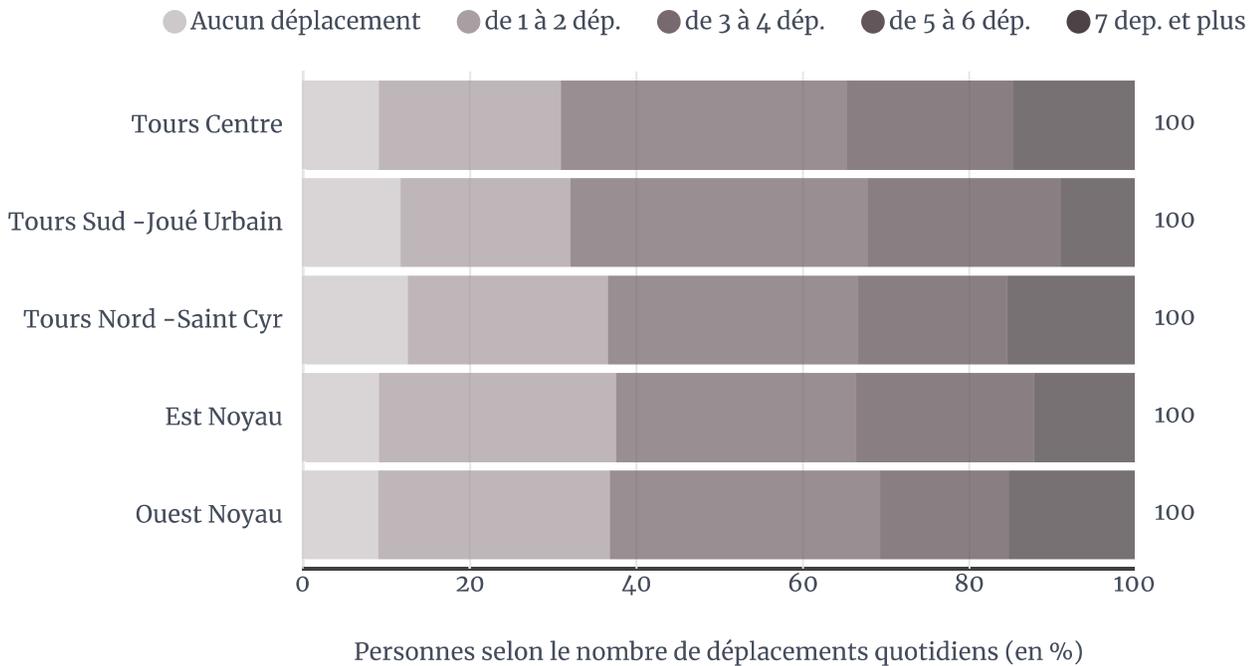
Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens en comparaison avec les autres découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des habitants selon le nombre de déplacements quotidiens réalisés, selon le découpage "Secteur D10*".

Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens pour le Noyau Urbain selon les secteurs de résidence



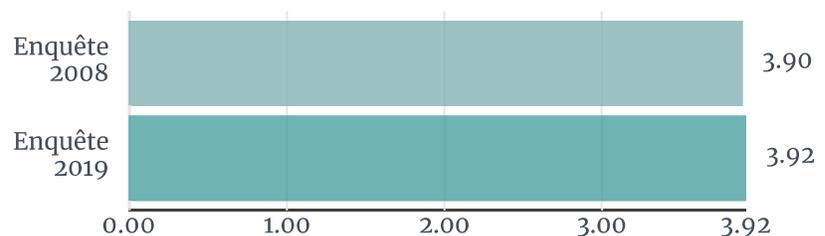
©EMC2 de Touraine

Évolution de la mobilité entre 2008 et 2019

Le taux de mobilité a augmenté entre 2008 et 2019 et cela malgré un taux de personnes immobiles plus fort. Ce taux d'immobiles plus important est compensé par une augmentation des hyper-mobiles (plus de 5 déplacements par jour)

La figure suivante donne le taux de mobilité du Noyau Urbain pour les années 2008 et 2019.

Mobilité : Évolution du taux de mobilité du Noyau Urbain entre 2008 et 2019



Évolution du taux de mobilité entre 2008 et 2019 (en dép./jour/pers)

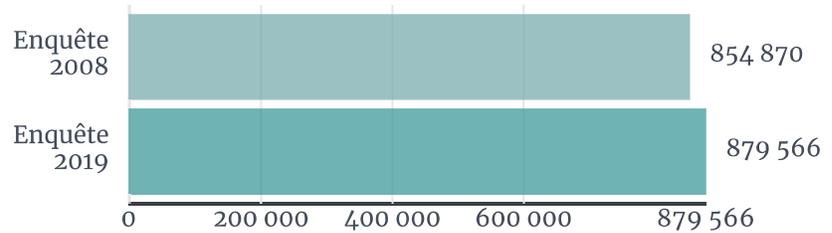
©EMC2 de Touraine

+3% de déplacements réalisés par les habitants du Noyau Urbain

L'augmentation de la population associée à une augmentation de la mobilité, comme vu ci-dessus, conduit à une augmentation des déplacements réalisés quotidiennement par les habitants du territoire de **près de 25 000 déplacements.**

La figure suivante donne le nombre total de déplacements quotidiens pour les années 2008 et 2019.

Mobilité : Évolution du nombre de déplacements du Noyau Urbain entre 2008 et 2019



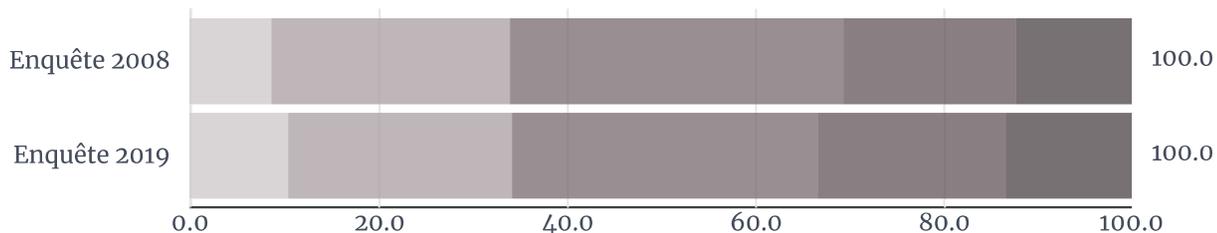
Évolution du nombre de déplacements entre 2008 et 2019 (en dép./jour)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition de la population selon le nombre de déplacements réalisés quotidiennement en 2008 et 2019.

Mobilité : Évolution de la mobilité pour le Noyau Urbain entre 2008 et 2019

● Aucun déplacement ● de 1 à 2 dép. ● de 3 à 4 dép. ● de 5 à 6 dép. ● 7 dep. et plus



Répartition des personnes selon leur le nombre de déplacements quotidiens (en %)

©EMC2 de Touraine

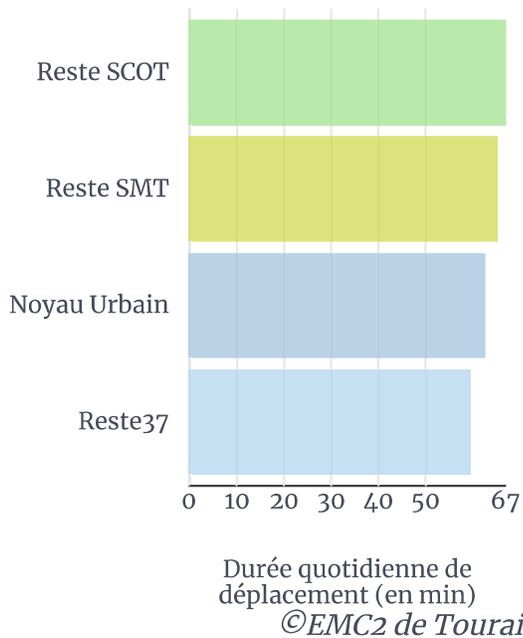
Chapitre 3.1 : Noyau urbain : Les durées de déplacement

Ce chapitre traite des durées de déplacement

Plus d'1h de déplacement quotidien pour un habitant du Noyau Urbain

La figure suivant donne, pour le Noyau Urbain, la durée quotidienne cumulée de déplacement en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

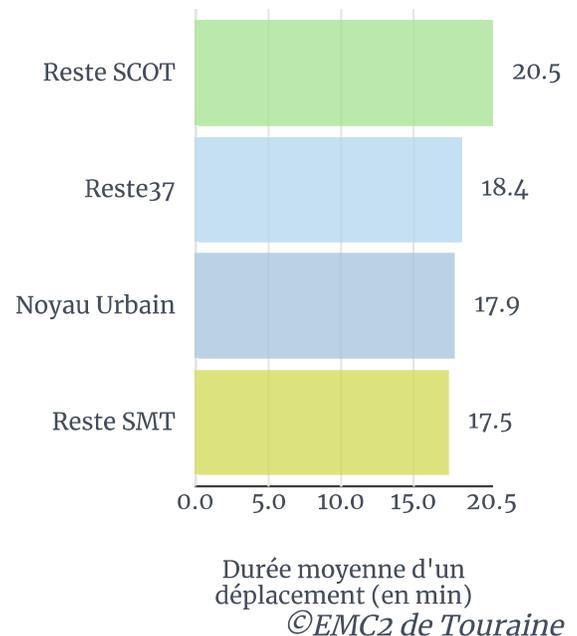
Mobilité : Durée quotidienne de déplacement sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



et presque 18 minutes par déplacement

La figure suivant donne, pour le Noyau Urbain, la durée moyenne d'un déplacement en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Mobilité : Durée moyenne d'un déplacement sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

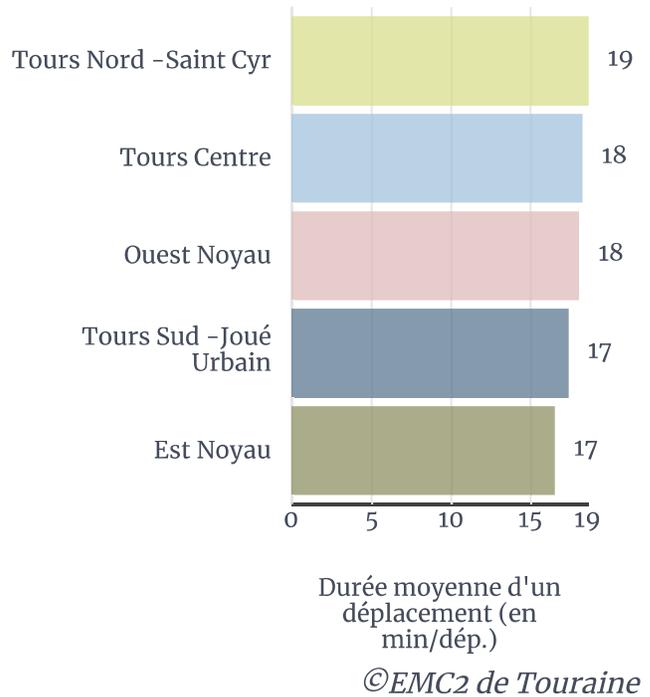
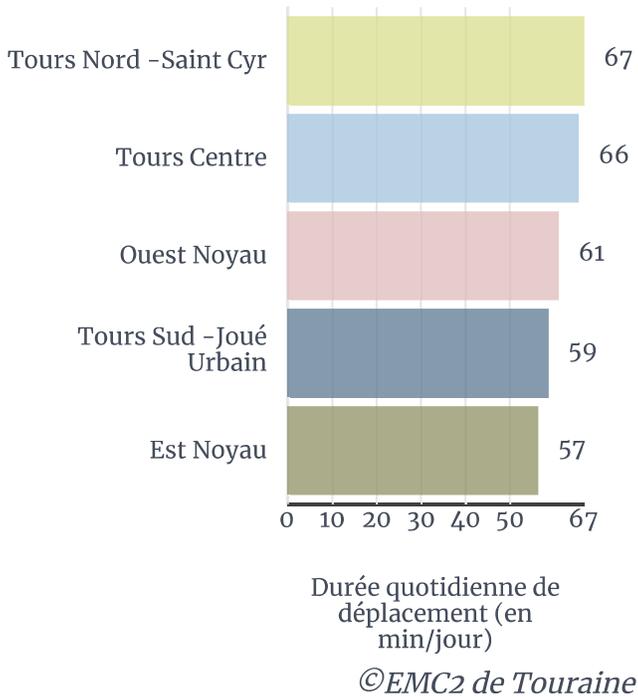


La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la durée quotidienne de déplacement dans les différents secteurs de résidence selon le découpage "Secteur D10*".

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la durée moyenne d'un déplacement dans les différents secteurs de résidence selon le découpage "Secteur D10*".

Mobilité : Durée quotidienne de déplacement dans le Noyau Urbain

Mobilité : Durée moyenne d'un déplacement dans le Noyau Urbain



Chapitre 3.2 : Noyau urbain : Les distances de déplacement

Ce chapitre traite des distances de déplacement

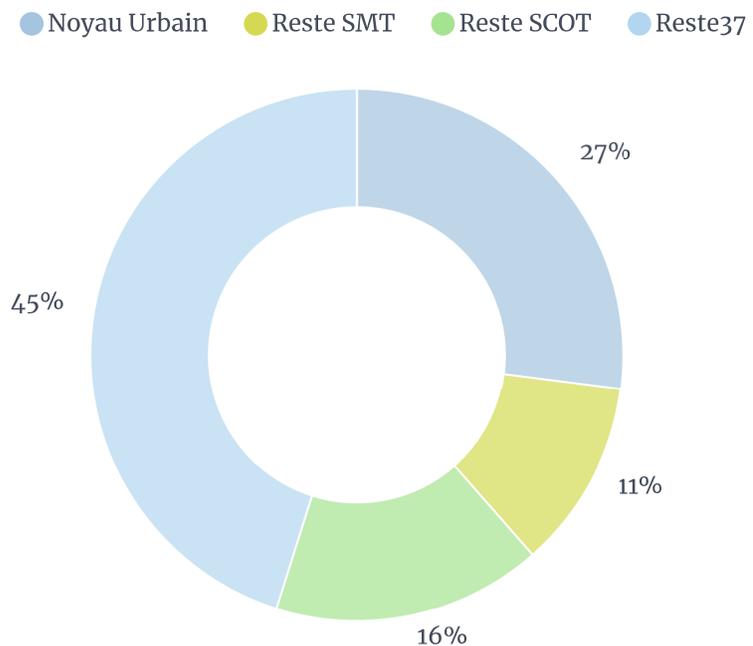
Les habitants du Noyau Urbain parcourent quotidiennement près de 4 200 000 kilomètres dans le département d'Indre-et-Loire.

Bien que ce territoire représente près de 40% de la population du département, et que le taux de mobilité y est important, il ne représente que 27% des kilomètres parcourus dans le département. Cela peut s'expliquer par des distances de déplacement moins importantes.

On observe donc que les distances de déplacement sont inversement proportionnelles à la densité du territoire, ainsi, plus le territoire est dense et moins les déplacements sont longs.

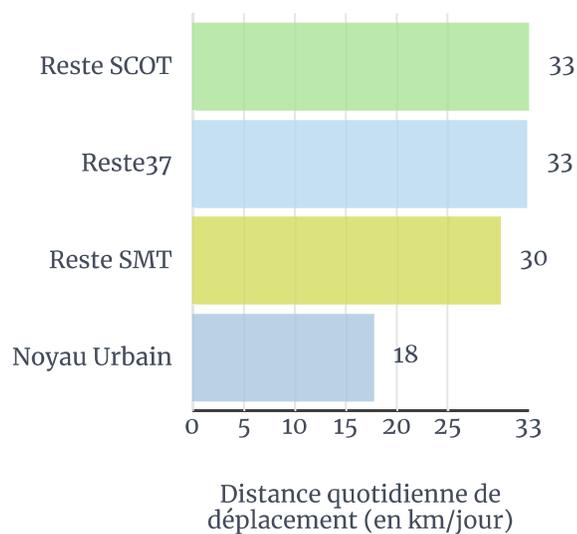
La figure suivante donne la répartition des kilomètres parcourus par les habitants selon les découpages Noyau. Il s'agit des kilomètres parcourus dans l'aire de l'enquête c'est-à-dire en Indre-et-Loire (par exemple sur un déplacement Tours -> Paris, seuls les kilomètres parcourus dans le département sont pris en compte).

Mobilité : Répartition des kilomètres parcourus de déplacement en Indre-et-Loire



La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la distance quotidienne parcourue en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

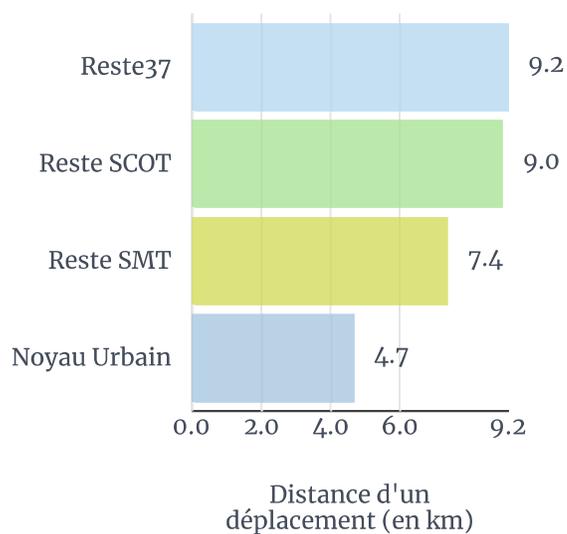
Mobilité : Distance quotidienne parcourue pour les habitants du découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la distance moyenne d'un déplacement en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Mobilité : Distance moyenne d'un déplacement pour les habitants du découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



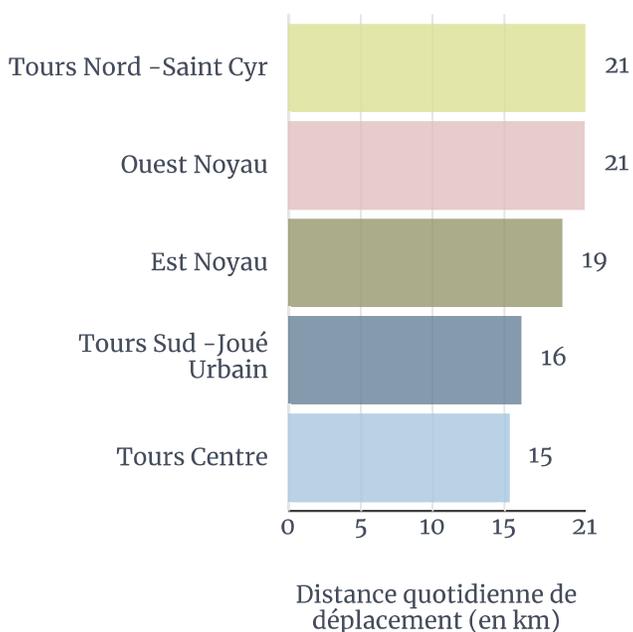
©EMC2 de Touraine

Un habitant du Noyau Urbain parcourt en moyenne :

- 4.7km par déplacement, contre près de 10km pour les habitants du reste du département
- 18km par jour, contre 33km pour les habitants du reste du SCOT.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la distance quotidienne parcourue par habitant selon le découpage en "Secteur D10*"

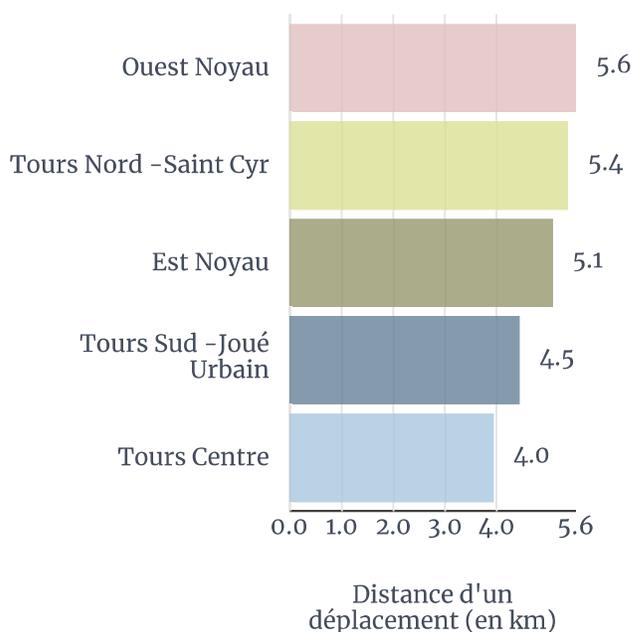
Mobilité : Distance quotidienne parcourue par habitants dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la distance moyenne d'un déplacement selon le découpage en "Secteur D10*"

Mobilité : Distance moyenne d'un déplacement par habitants dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Il y a une forte hétérogénéité des distances de déplacement parmi les habitants du Syndicat des Mobilités de Touraine :

- entre 4 et 6 km en moyenne par déplacement
- entre 15 et 21 km parcourus en moyenne chaque jour

61% des déplacements font moins de 3km

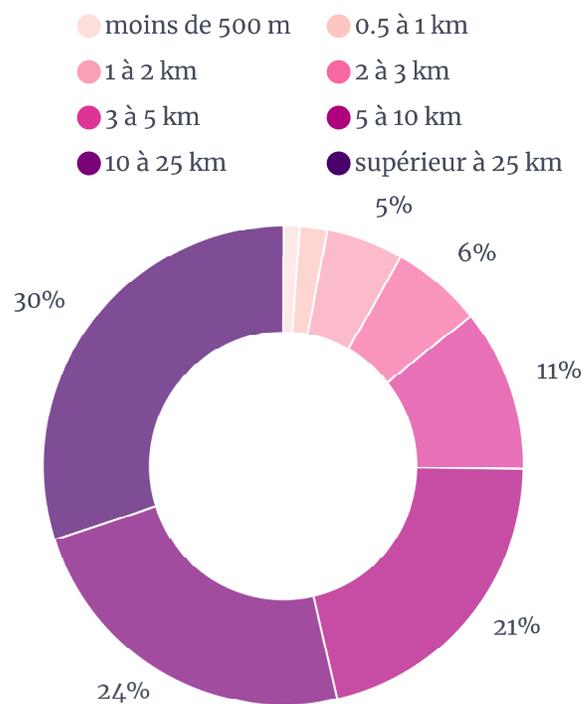
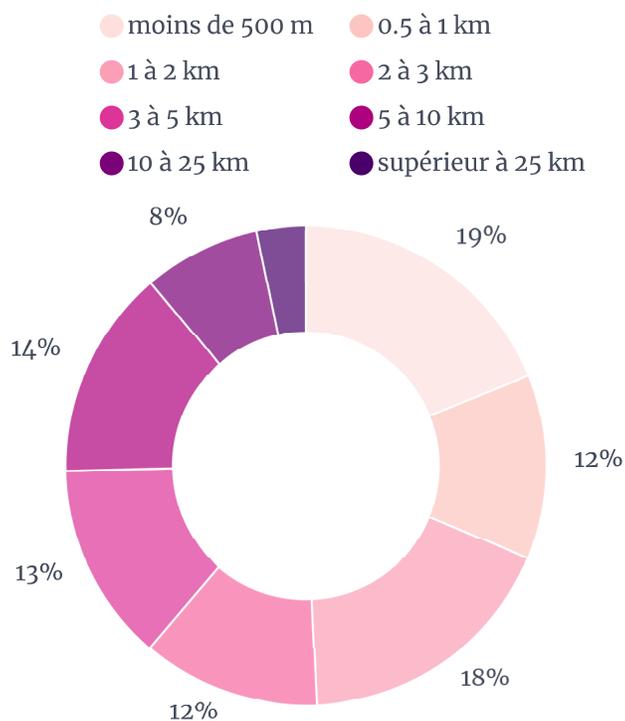
Les 4% de déplacements de plus de 25km représentent 30% des kilomètres parcourus

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des déplacements selon des classes de distance.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des distances cumulées selon des classes de distance.

Mobilité : Répartition du nombre de déplacements selon les classes de distance dans le Noyau Urbain

Mobilité : Répartition des distances parcourues selon les classes de distance pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

©EMC2 de Touraine

Chapitre 3.3 : Noyau urbain : La mobilité selon le profil des habitants

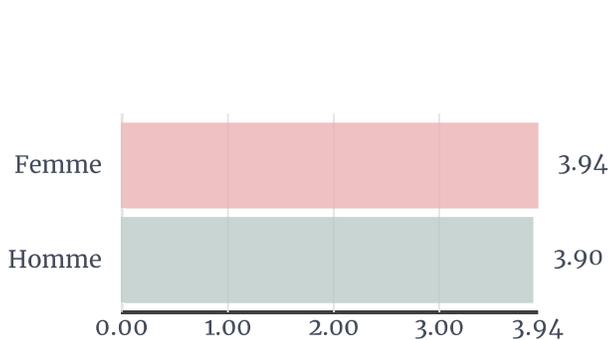
La mobilité selon le profil des habitants

La mobilité selon le genre

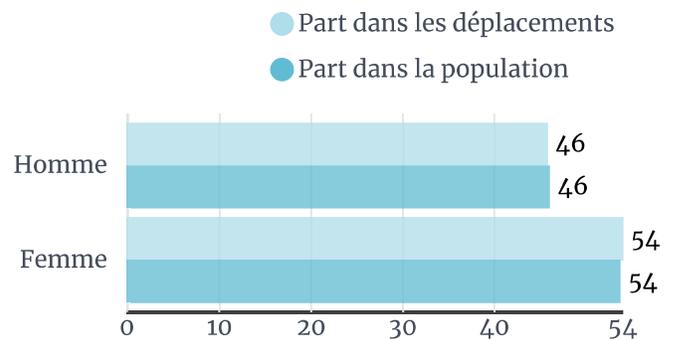
Le genre ne semble pas être un critère déterminant en terme de mobilité, le taux de mobilité des femmes et des hommes étant similaire avec près de 4 déplacements par jour et par personne. Cependant, dans le détail, on observe que les femmes sont à la fois plus concernées par l'immobilité (en moyenne chaque jour, 11% des femmes ne font aucun déplacement contre 10% des hommes) et plus concernées par l'hyper-mobilité (en moyenne chaque jour, 14% des femmes effectuent 7 déplacements et plus, contre 13% des hommes)

Mobilité : Taux de mobilité selon le genre pour le Noyau Urbain

Mobilité selon le genre : Représentativité de la population dans les déplacements pour le Noyau Urbain

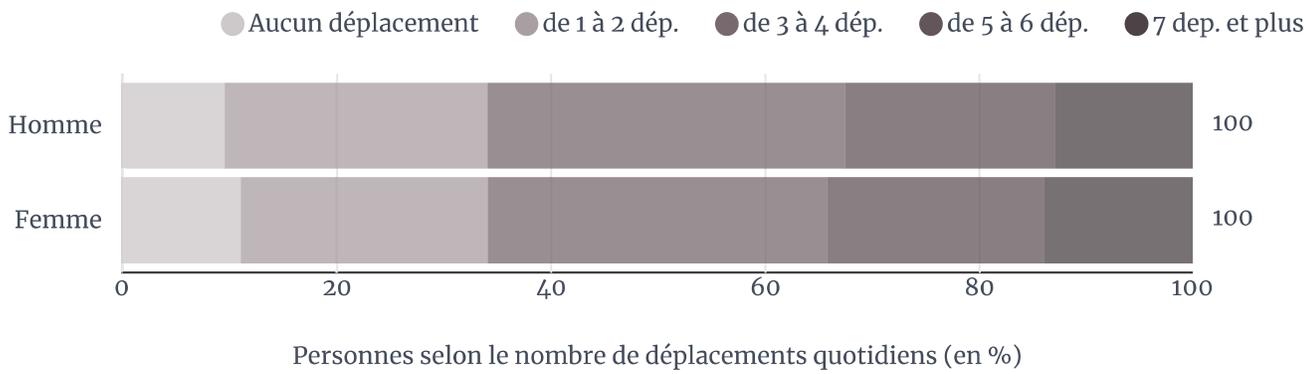


Taux de mobilité (en dép./jour/pers)
©EMC2 de Touraine



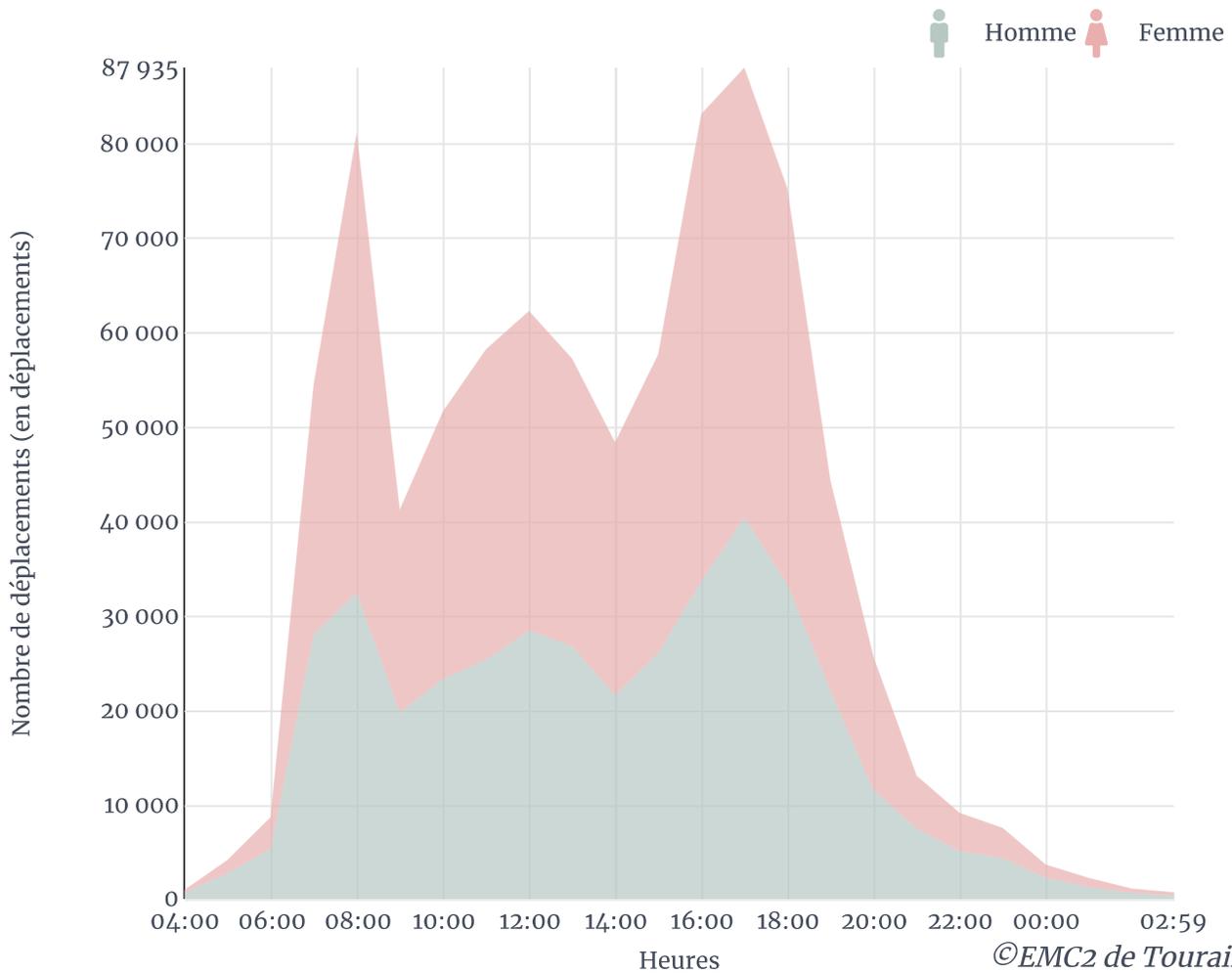
Comparaison de la part des déplacements et du poids de la population selon le sexe (en %)
©EMC2 de Touraine

Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens et selon le genre pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Mobilité : Profil journalier des déplacements selon le genre pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

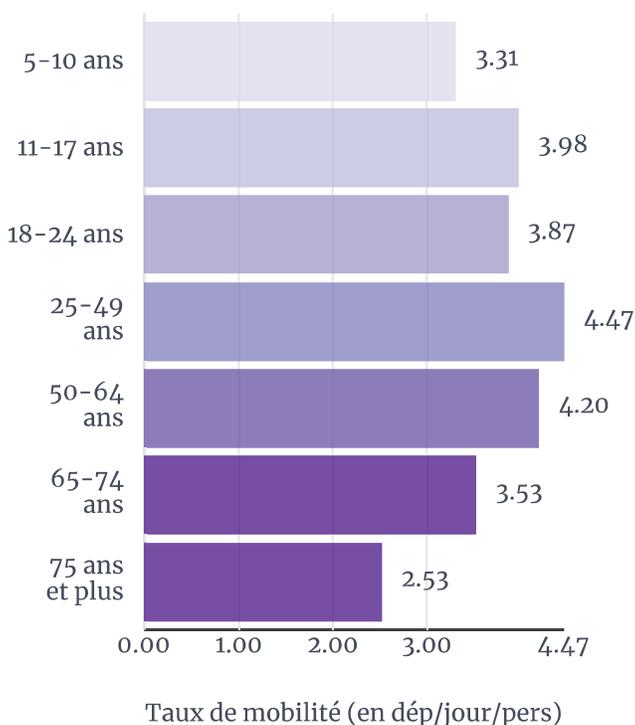
La mobilité selon l'âge

De manière assez commune, la mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit nettement à partir de 65 ans pour chuter fortement au-delà de 75 ans, classe d'âge avec la part d'immobilité la plus forte.

En termes de représentation, des écarts assez importants sont observés pour la classe d'âge 25-49 ans, dont les personnes sont sur-représentées dans les déplacements, à l'inverse des personnes de 65 ans et plus qui sont très sous-représentées du point de vue des déplacements.

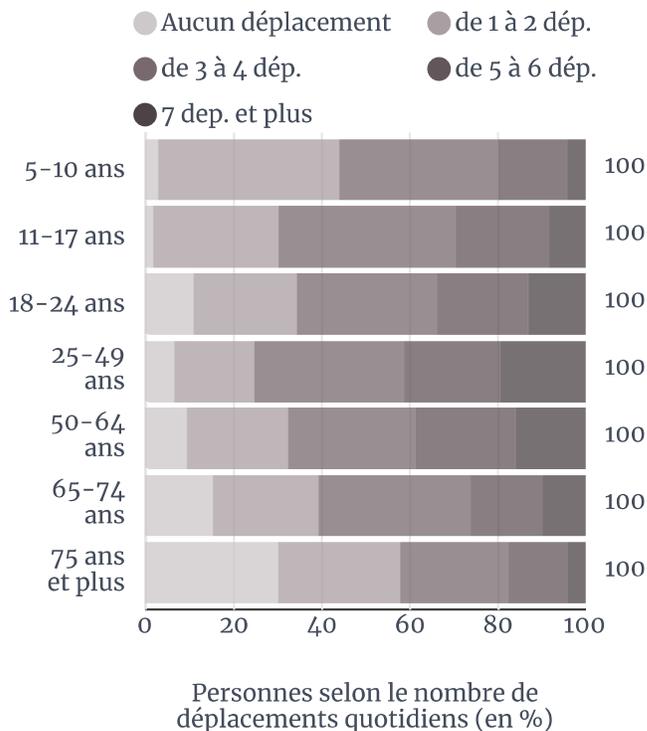
Enfin, en termes de rythmes, des différences importantes sont observables, avec, par exemple, les déplacements des 5-10 et 11-17 ans qui sont essentiellement régis par les rythmes scolaires (pics aux horaires d'entrée et de sortie des établissements), tandis que les personnes de 50-64 ans ont des déplacements globalement répartis au cours d'une journée.

Mobilité : Taux de mobilité selon l'âge pour le Noyau Urbain



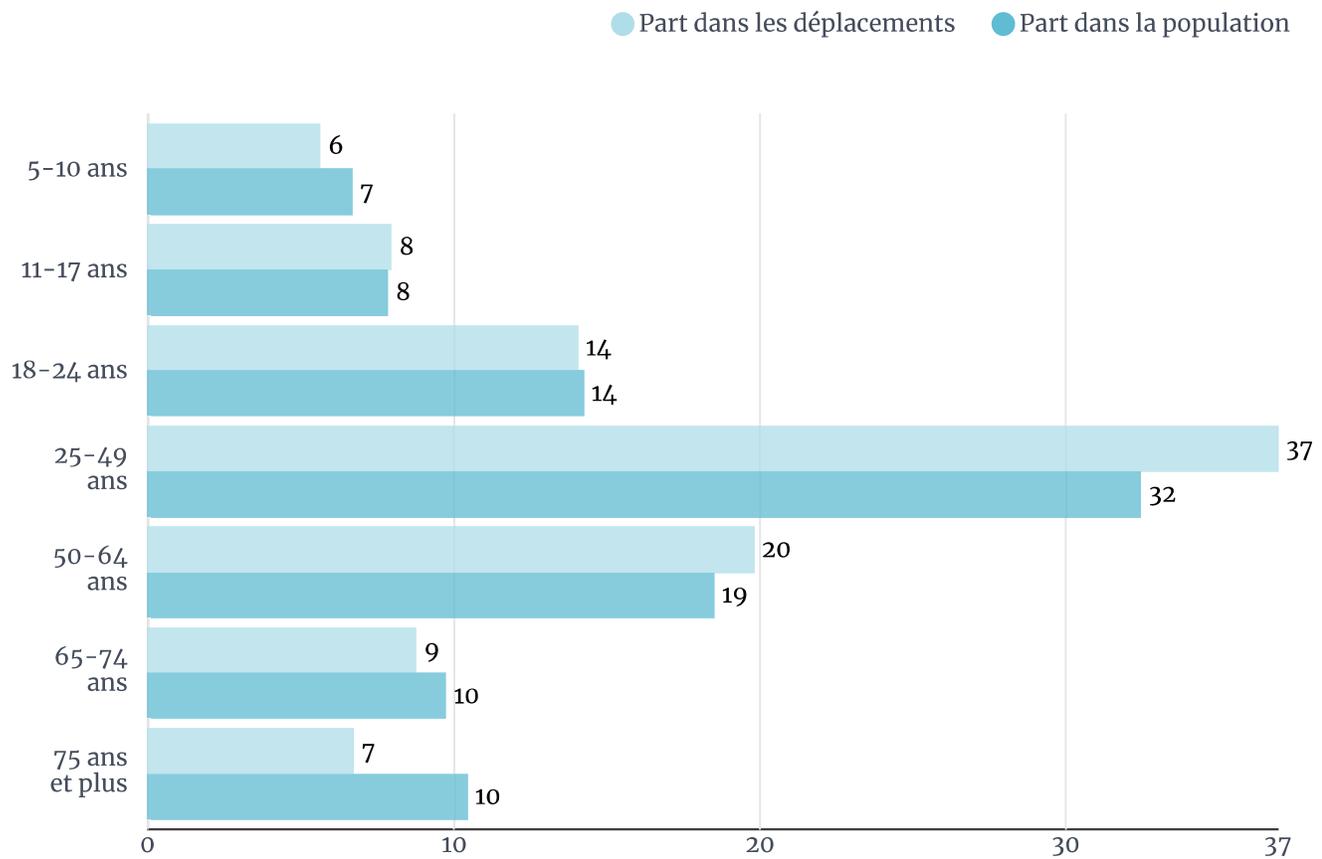
©EMC2 de Touraine

Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens selon l'âge pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Mobilité selon l'âge : Représentativité de la population dans les déplacements pour le Noyau Urbain

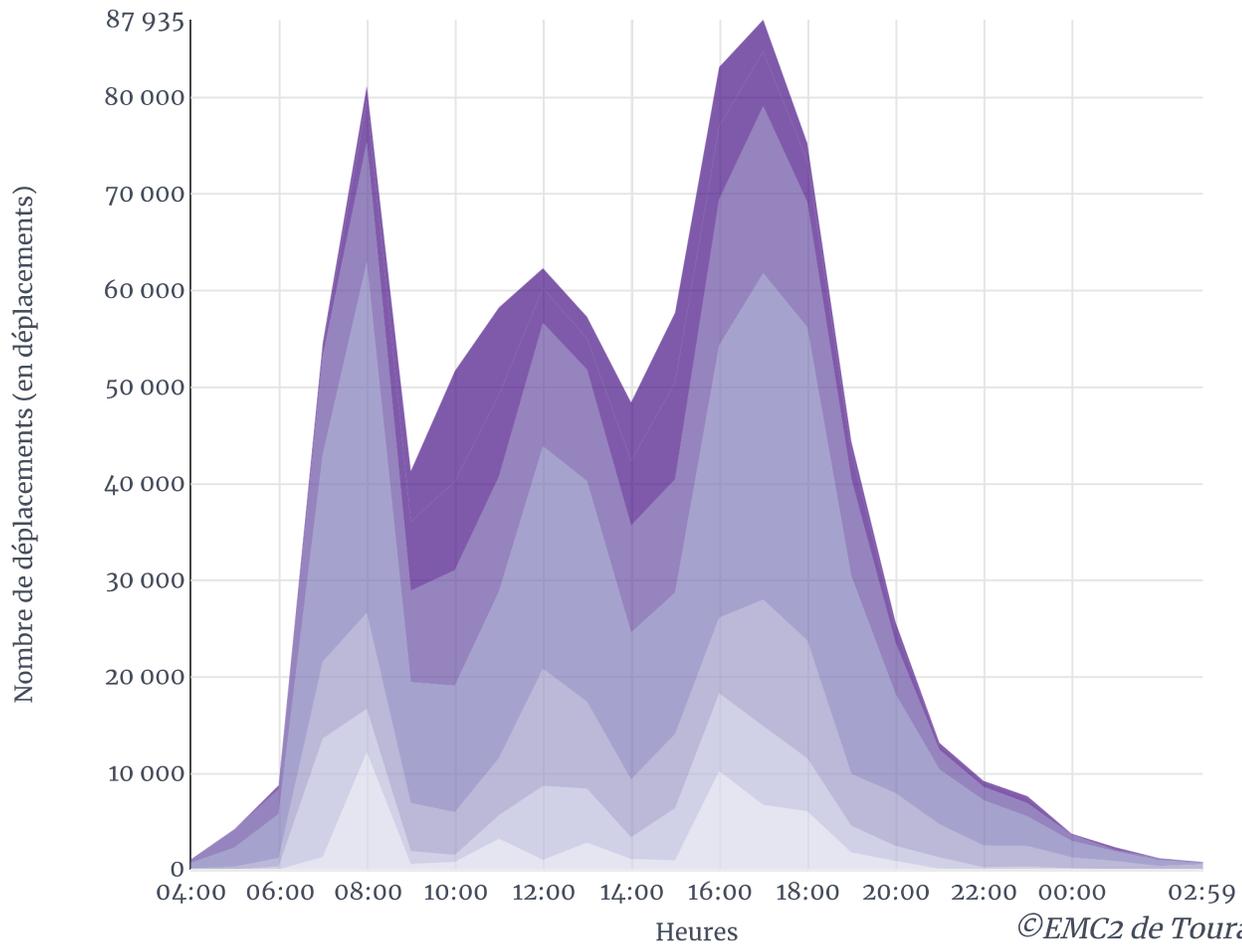


Comparaison de la part des déplacements et du poids de la population par classe d'âge (en %)

©EMC2 de Touraine

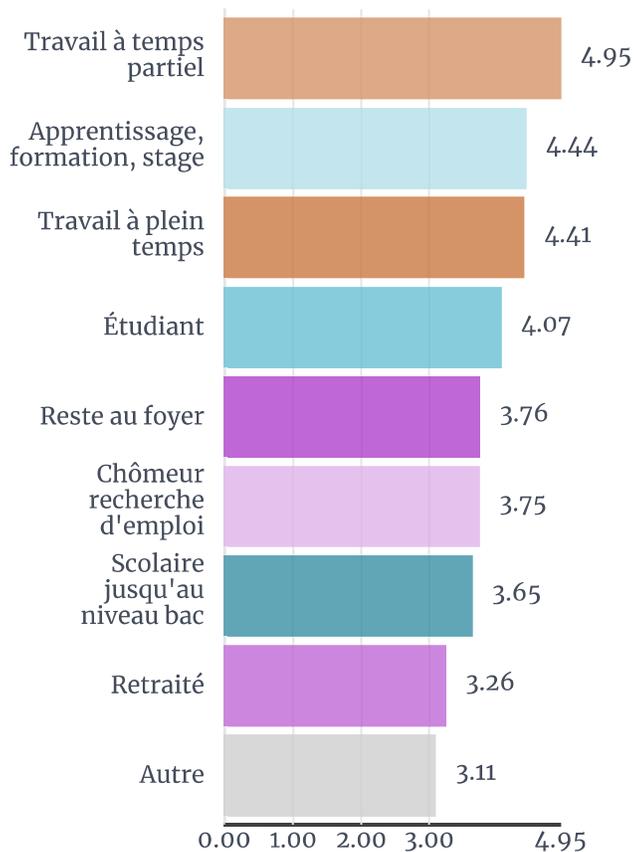
Mobilité : Profil journalier des déplacements selon l'âge pour le Noyau Urbain

● 5-10 ans ● 11-17 ans ● 18-24 ans ● 25-49 ans ● 50-64 ans ● 65-74 ans ● 75 ans et plus



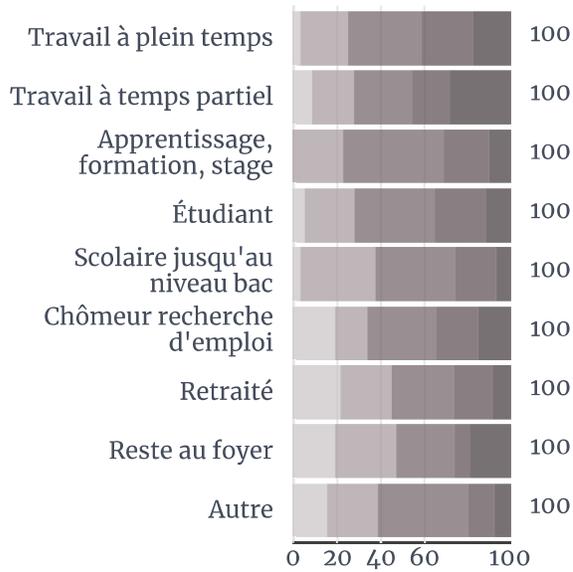
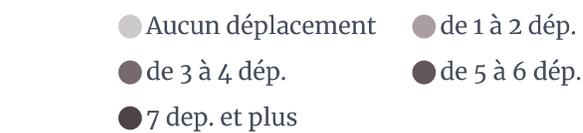
La mobilité selon l'occupation

Mobilité : Taux de mobilité selon l'occupation pour le Noyau Urbain



Taux de mobilité (en dép./jour/pers)
©EMC2 de Touraine

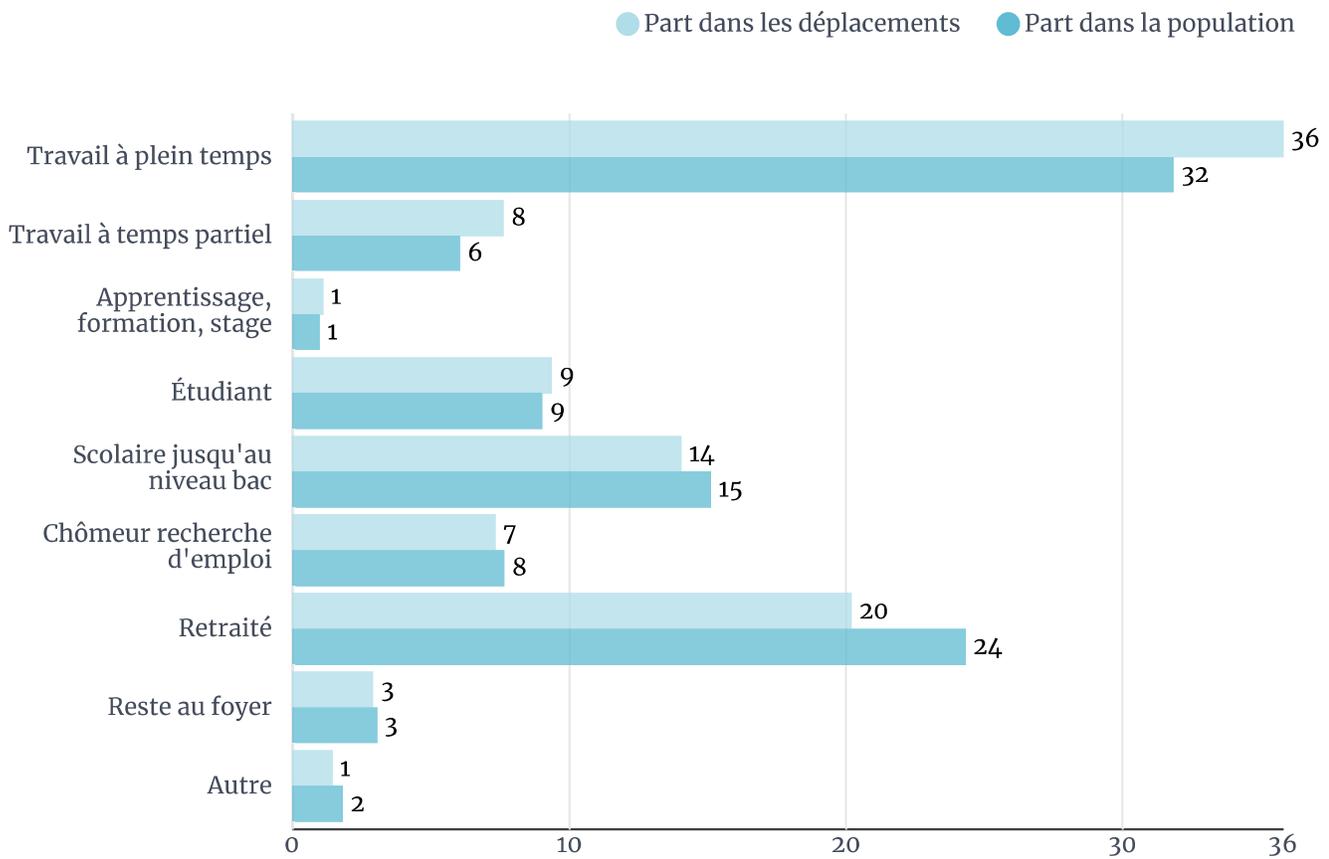
Mobilité : Répartition des personnes selon le nombre de déplacements quotidiens selon l'occupation pour le Noyau Urbain



Personnes selon le nombre de déplacements quotidiens (en %)

©EMC2 de Touraine

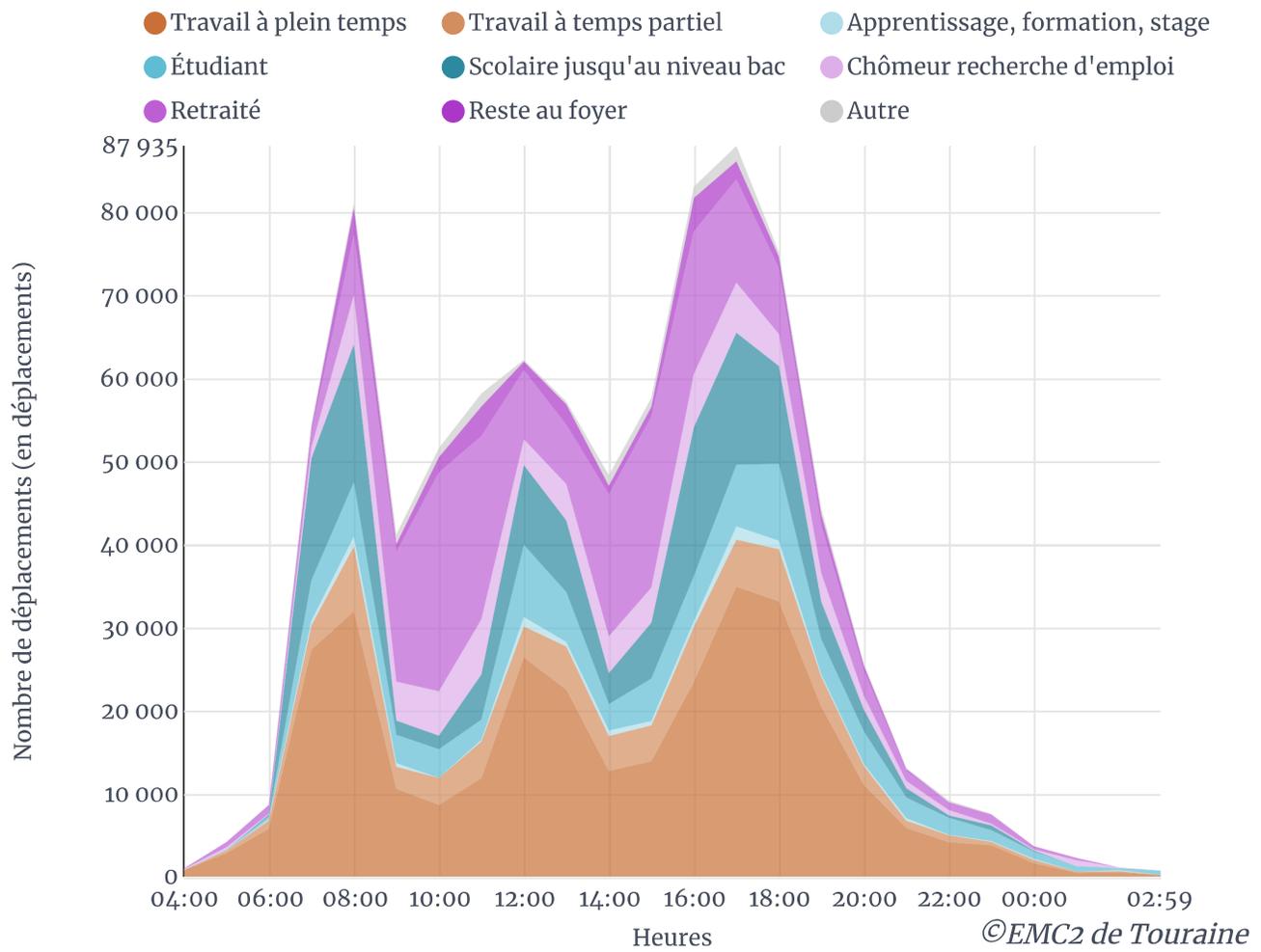
Mobilité selon l'occupation : Représentativité de la population dans les déplacements pour le Noyau Urbain



Comparaison de la part des déplacements et du poids de la population selon l'occupation (en %)

©EMC2 de Touraine

Mobilité : Profil journalier des déplacements selon l'occupation pour le Noyau Urbain



Chapitre 4 : Noyau urbain : Modes de déplacements

Les modes de déplacements

Dans cette partie, le terme de "part modale" sera souvent utilisé, il est défini comme la part prise par les différents modes dans tous les déplacements effectués.

Modes : Infographie pour le Noyau Urbain



Mode de déplacement et mode principal

Chaque déplacement est effectué à l'aide d'un ou de plusieurs modes, motorisés ou non. Dans l'analyse des parts modales, seul le mode principal d'un déplacement est retenu. Si un seul mode a été utilisé (lors d'un déplacement dit monomodal), il s'agit du mode principal. Cependant, si plusieurs modes ont été combinés, le mode principal est déterminé selon une hiérarchie, fixée dans la méthodologie Cerema (voir partie "Analyse").

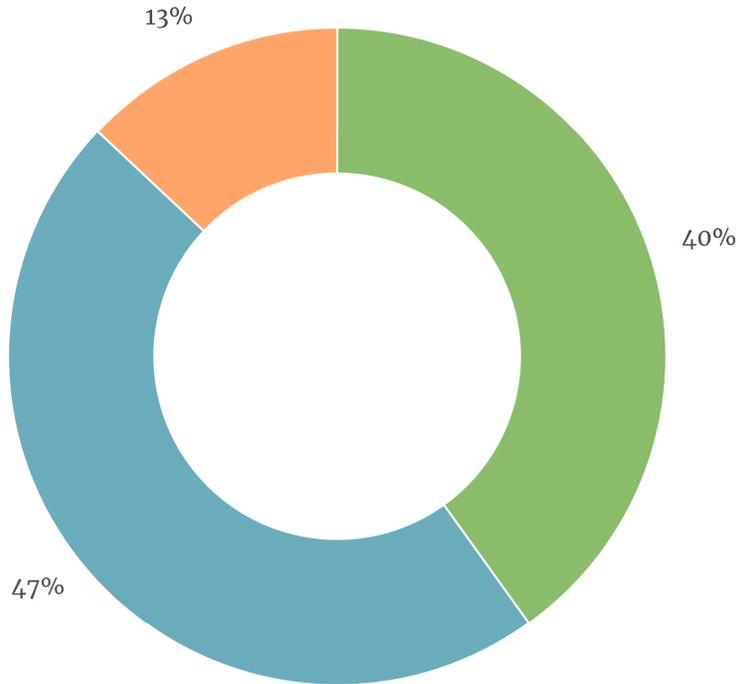
La marche à pied, quand elle permet de se rendre vers ou depuis un autre moyen de transport, n'est pas considérée comme un autre mode de déplacement. Ainsi, seuls les déplacements réalisés uniquement en marche à pied sont comptabilisés avec la marche comme mode principal.

Dans le cas de déplacements ayant nécessité plusieurs modes, on parle de déplacements intermodaux (voir [les déplacements intermodaux](#)).

La figure ci-dessous donne les parts modales des déplacements effectués par les habitants du Noyau Urbain, sans distinction du secteur de destination. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Parts modales des habitants du Noyau Urbain

 Actifs  Motorisés  Collectifs

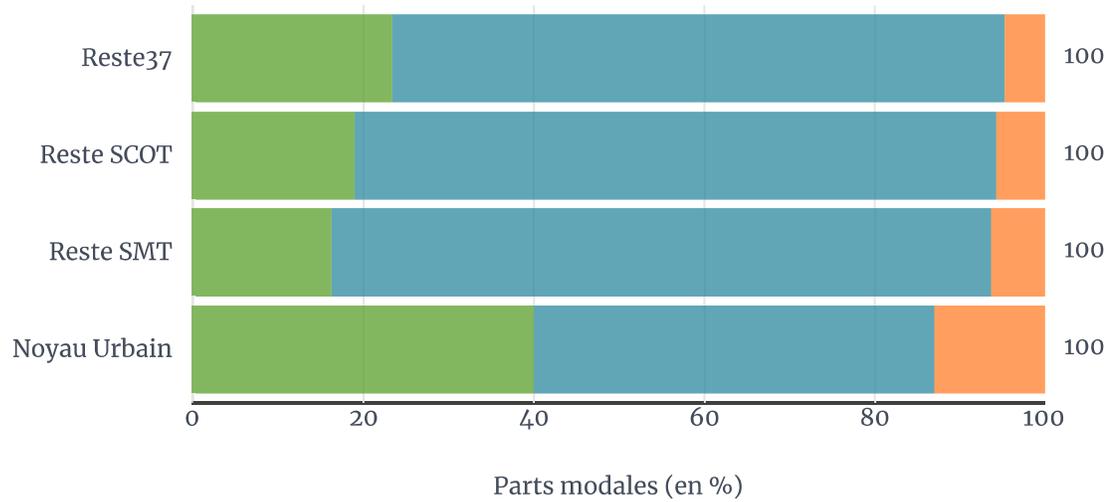


©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, les parts modales des déplacements en comparaison avec les autres découpage Noyau du département. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Parts modales sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

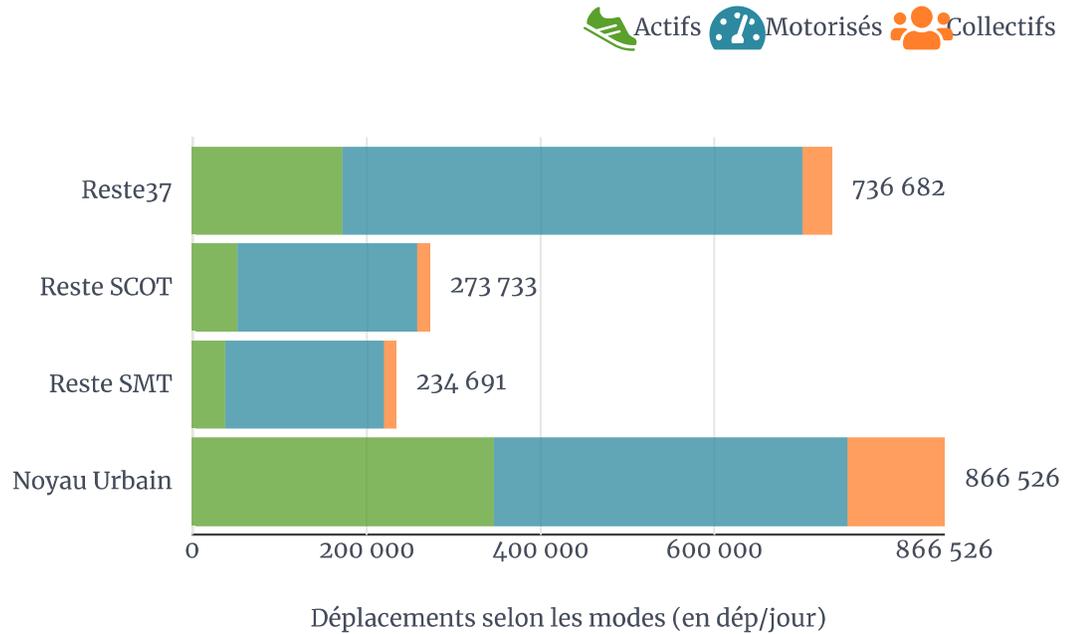
 Actifs  Motorisés  Collectifs



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le nombre de déplacements quotidiens selon le mode utilisé en comparaison avec les autres découpage Noyau du département. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

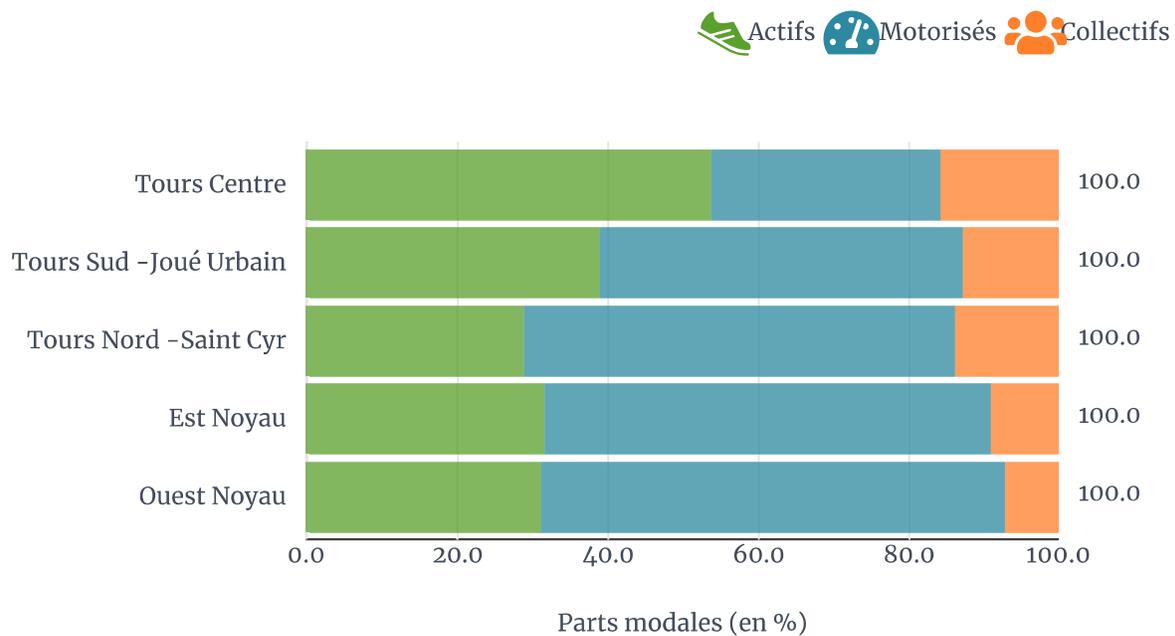
Modes : Nombre de déplacements selon les modes sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, l'indicateur "Parts modales" selon le découpage en "Secteur D10*". Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Parts modales dans le Noyau Urbain

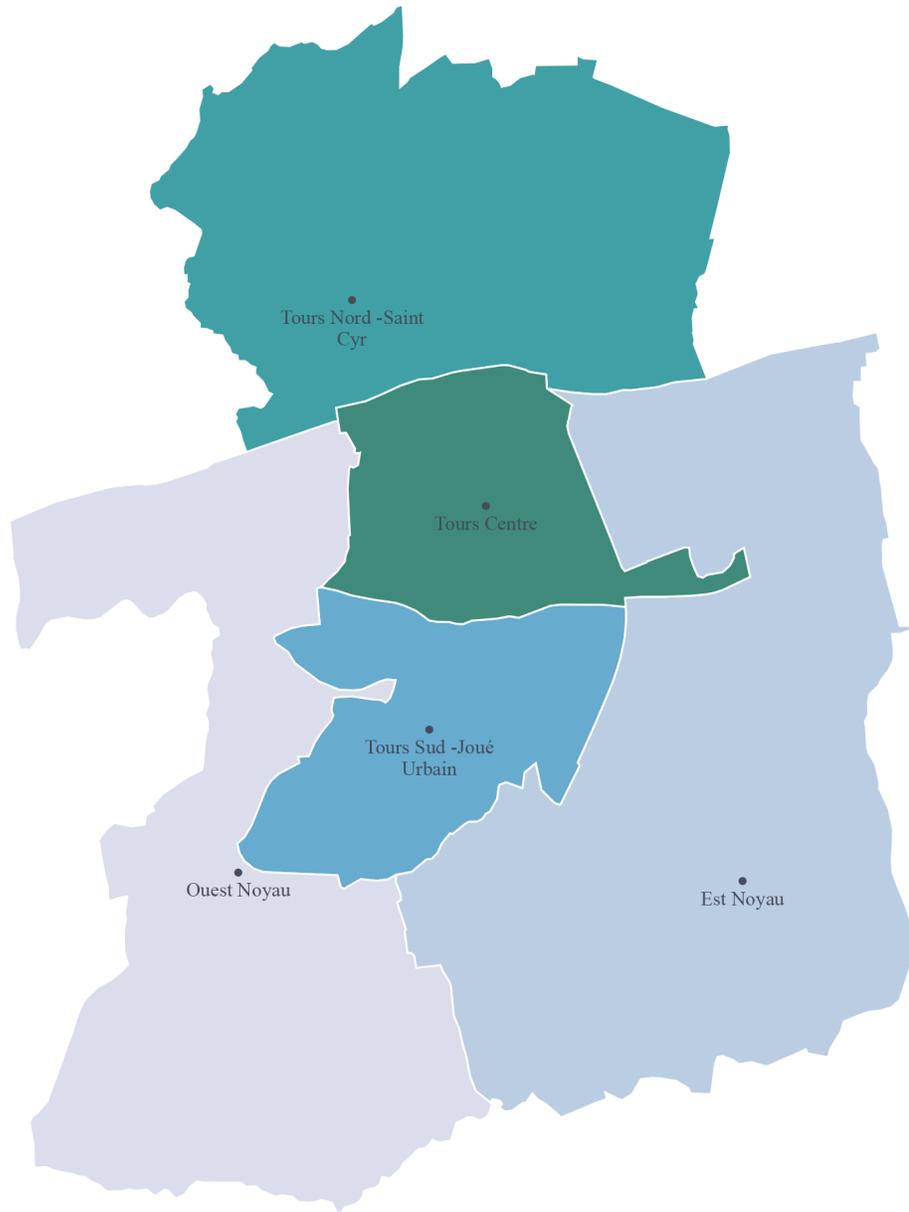
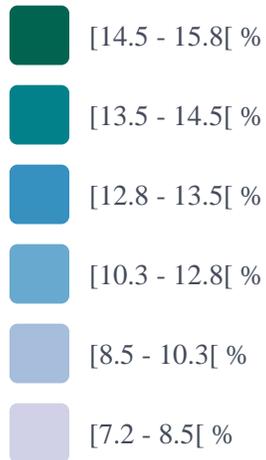


©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne une représentation cartographique de la part modale du mode "Collectifs" selon le découpage en "Secteur D10*".

Modes : Cartographie de la part modale de "Collectifs" pour le Noyau Urbain

Collectifs



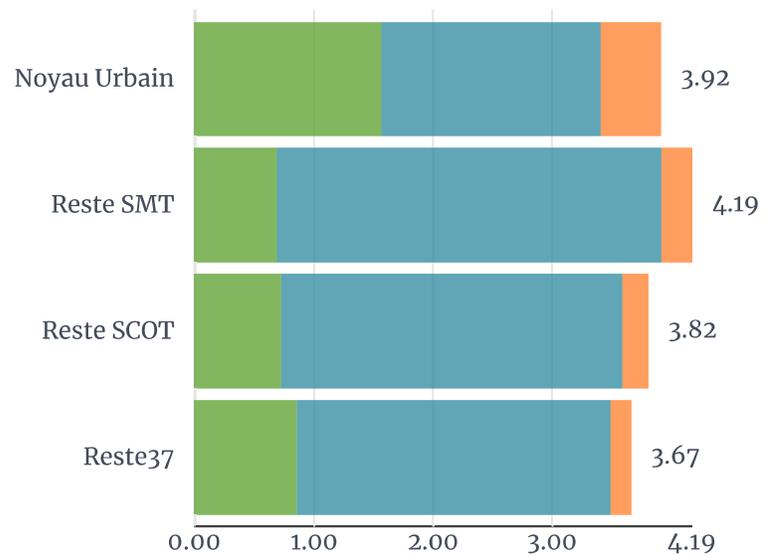
©EMC2 de Touraine

Taux de mobilité par mode

Chaque habitant du SCoT de l'Agglomération Tourangelle effectue en moyenne 1,15 déplacement par jour en marche à pied et 2,24 déplacements par jour en voiture.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux de mobilité par mode en comparaison avec les autres découpage Noyau du département. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Taux de mobilité par mode sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire

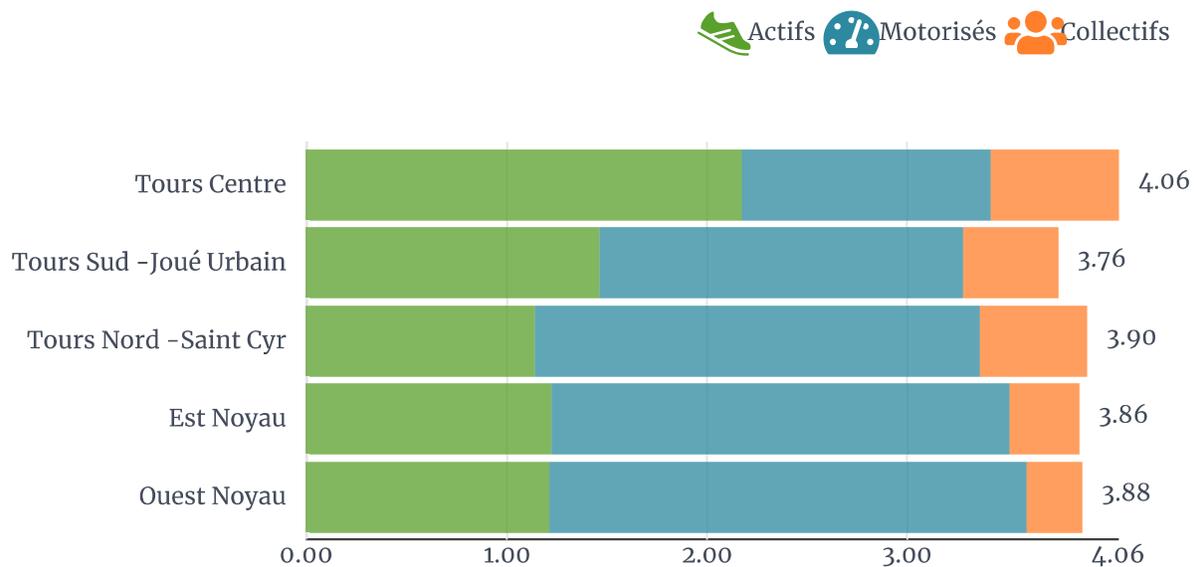


Taux de mobilité par mode (en dep/jour/pers)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition du taux de mobilité par mode dans le Noyau Urbain, selon le découpage en "Secteur D10*". Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Taux de mobilité par mode dans le Noyau Urbain



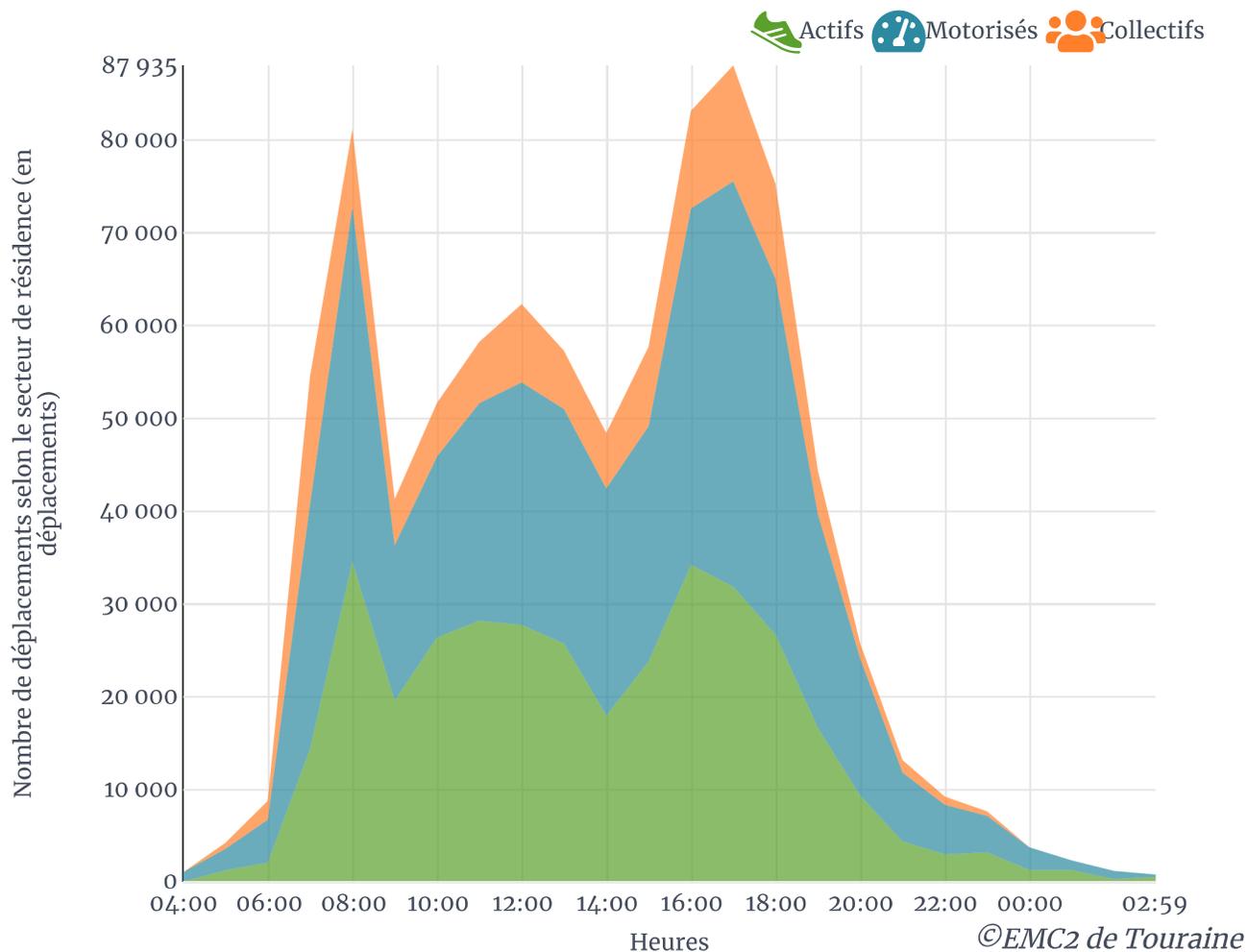
Déplacements selon les modes (en dep/jour/pers)

©EMC2 de Touraine

Les déplacements au cours de la journée

La figure suivante donne l'évolution au cours de la journée des déplacements des habitants du Noyau Urbain selon le mode utilisé.

Modes : Profil journalier des déplacements pour le Noyau Urbain



Fréquence d'utilisation des modes par les habitants du territoire

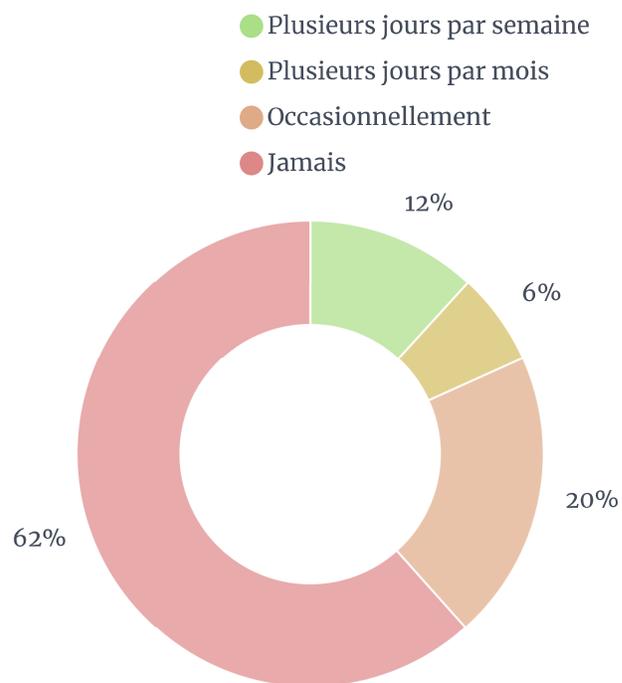
Les personnes enquêtées donnent également une réponse déclarative de leur fréquence d'utilisation des différents modes selon 4 temporalités:

- Plusieurs jours par semaine
- Plusieurs jours par mois
- Occasionnellement
- Jamais

Les différents modes concernés sont : le vélo, les deux-roues motorisés, la voiture-conducteur, le réseau TC urbain, le "Train et TER Routiers" et les cars départementaux. Les 3 graphiques suivants donne la fréquence d'utilisation pour le vélo, la voiture-conducteur et le réseau TC urbain.

La figure suivante donne la répartition de la population du Noyau Urbain selon la fréquence d'utilisation du vélo.

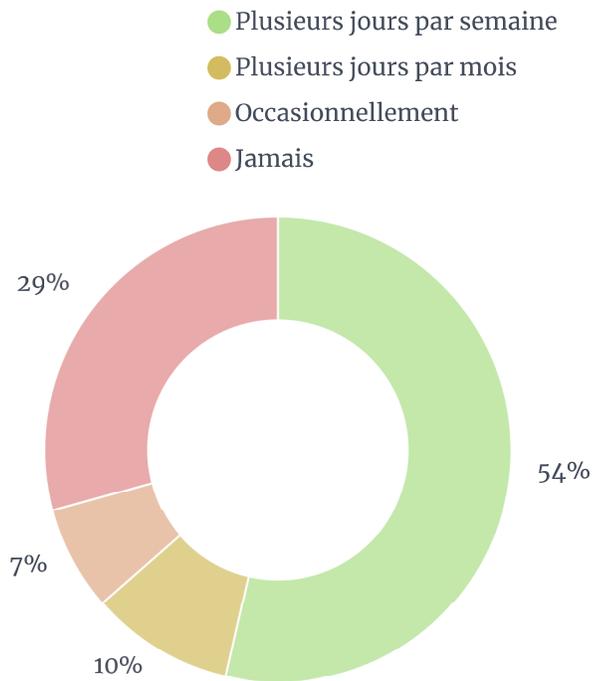
Modes : Fréquence d'utilisation du vélo pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition de la population du Noyau Urbain selon la fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur.

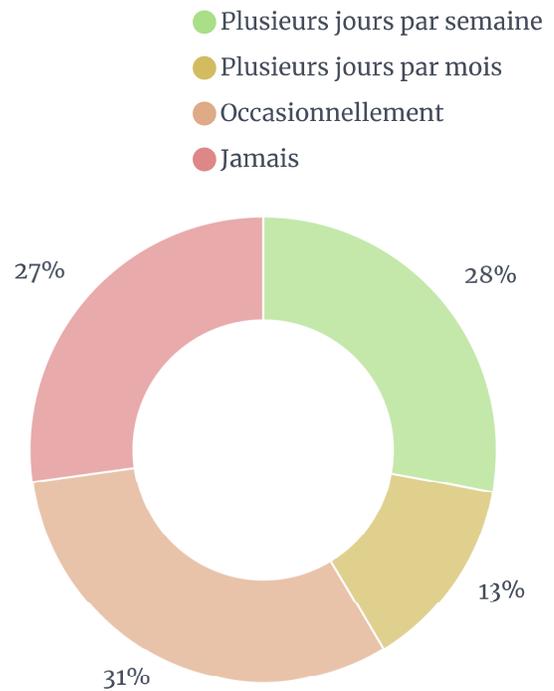
Modes : Fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition de la population du Noyau Urbain selon la fréquence d'utilisation des transports en commun urbains.

Modes : Fréquence d'utilisation des transports en commun urbains pour le Noyau Urbain

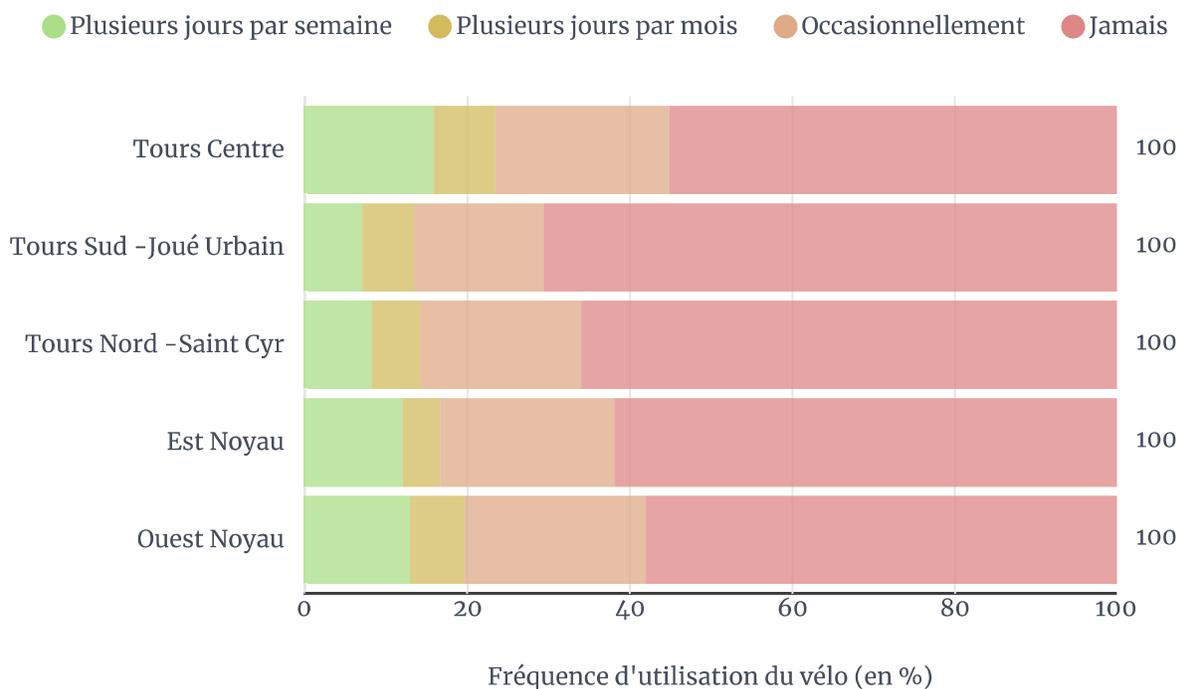


©EMC2 de Touraine

La fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur est calculée sur la base de la population en âge de conduire.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition de la fréquentation du mode "Vélo" selon le découpage en "Secteur D10*"

Modes : Fréquence d'utilisation du mode "Vélo" dans le Noyau Urbain



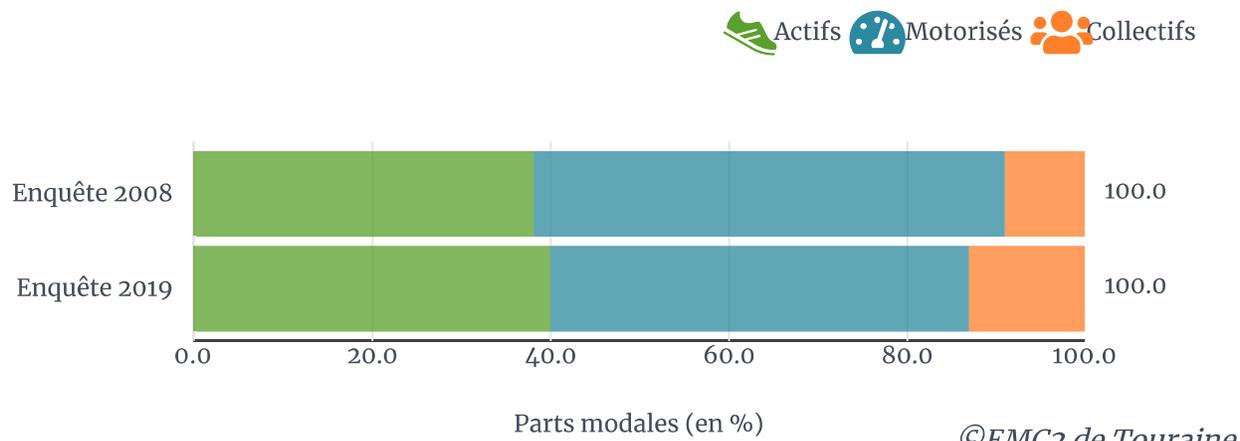
©EMC2 de Touraine

Évolution des parts modales entre 2008 et 2019

Pour que cette comparaison se base sur le même périmètre, le SCoT est repris selon le même territoire qu'en 2008 à savoir 40 communes.

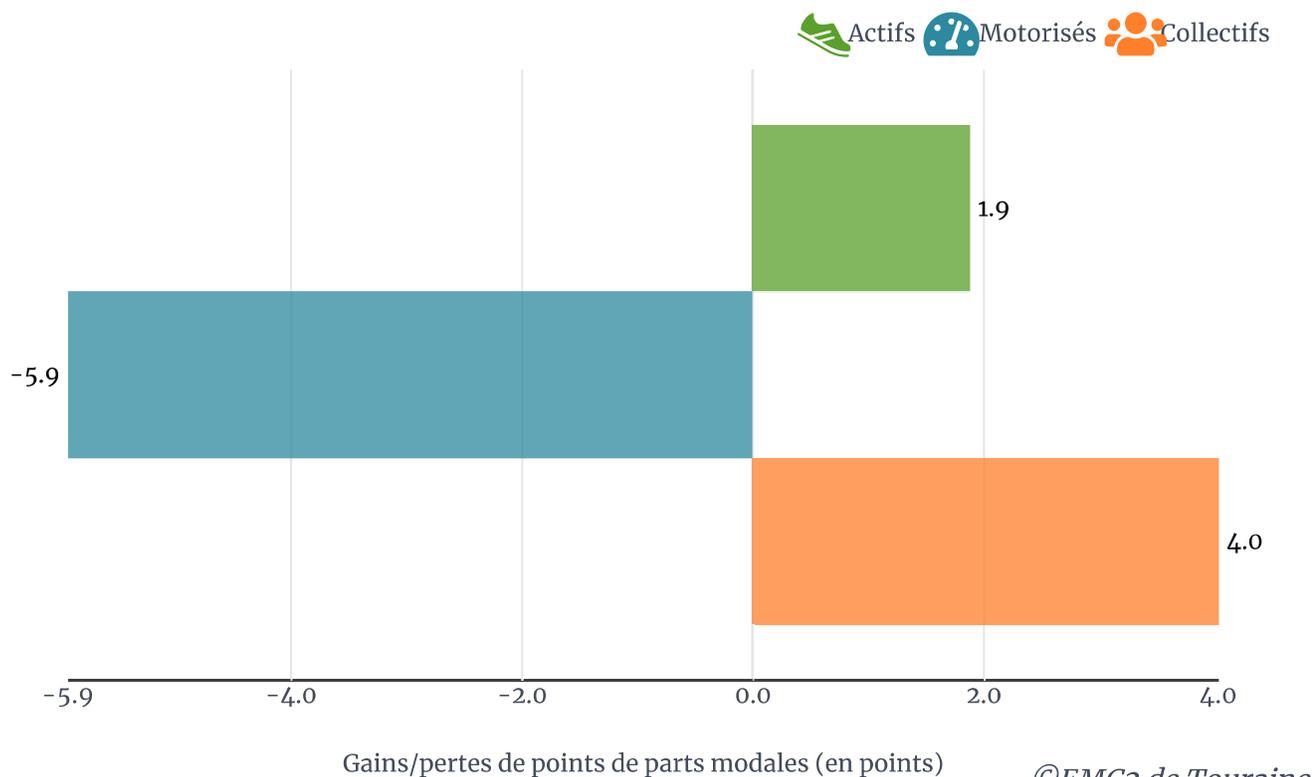
La figure suivante donne l'évolution des parts modales du Noyau Urbain pour les années 2008 et 2019.

Modes : Parts modales pour le Noyau Urbain entre 2008 et 2019



La figure suivante donne par mode, le gain ou la perte de part modale entre 2008 et 2019 pour le Noyau Urbain

Modes : Gains/pertes de points de modales pour le Noyau Urbain entre 2008 et 2019



Chapitre 4.1 : Noyau urbain : Les distances et durées de déplacement selon les modes

Analyse croisée entre les distances/durées de déplacement et les modes

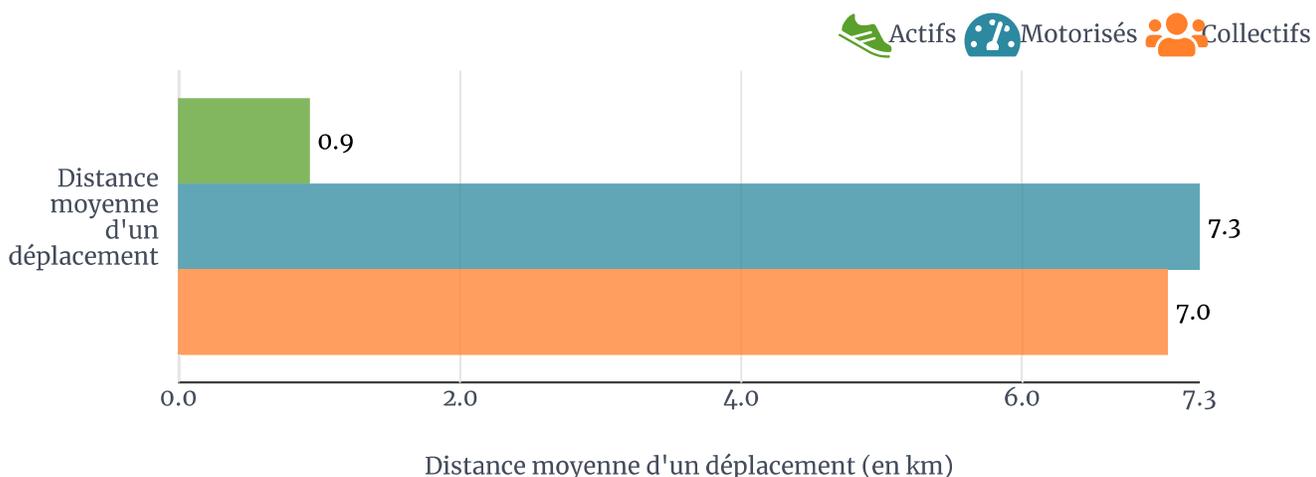
Les distances de déplacements selon les modes

Les modes de transport ont des zones de pertinence différentes notamment en terme de distance à parcourir et de vitesse qui influent sur les choix des usagers.

19% des kilomètres parcourus par les habitants du territoire sont réalisés en transport collectif

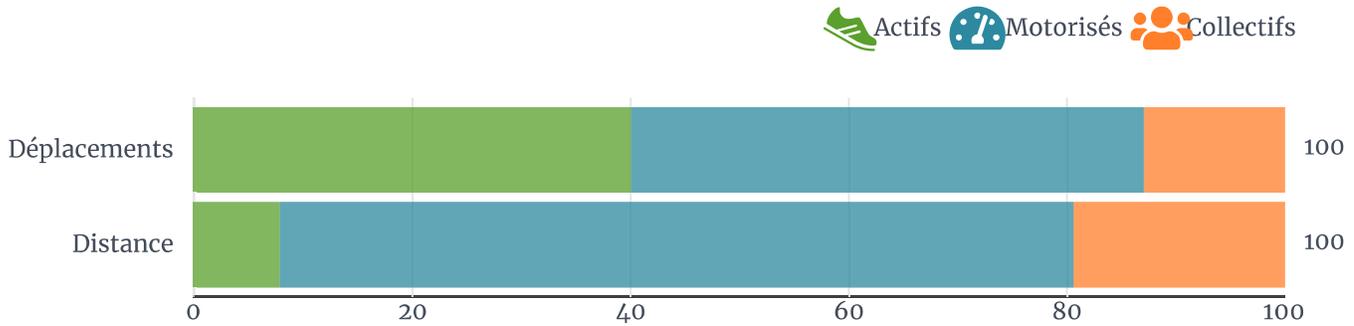
La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la distance moyenne d'un déplacement selon le mode utilisé. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Distance moyenne d'un déplacement".

Modes : Distance moyenne d'un déplacement selon le mode pour le Noyau Urbain



La figure suivante donne une comparaison entre le nombre de déplacements et la distance cumulée parcourue selon le mode pour le Noyau Urbain. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Comparaison entre les distances cumulées de déplacement et le nombre de déplacements selon le mode pour le Noyau Urbain



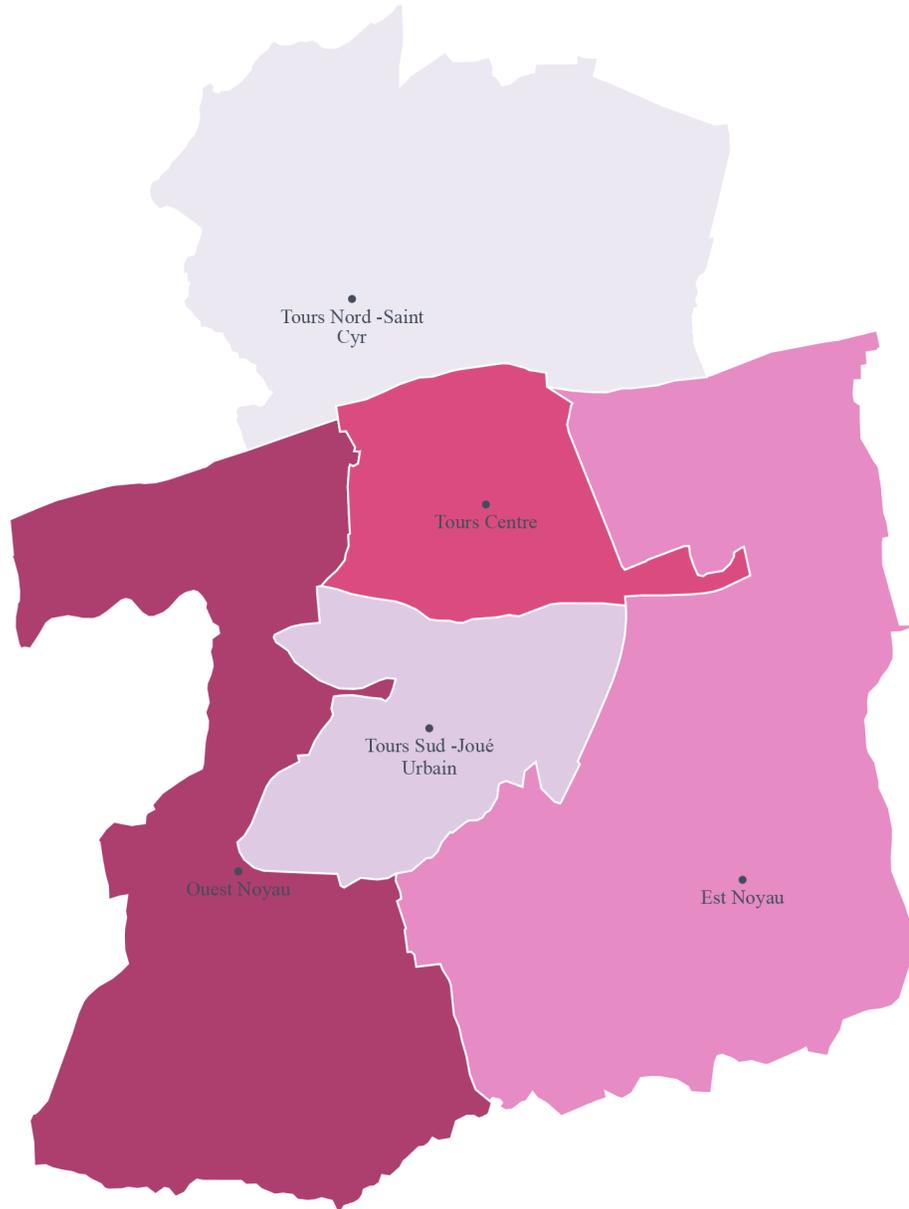
Comparaison entre les distances et le nombre de déplacements (en %)

©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne, pour le Noyau Urbain, une représentation cartographique de la distance moyenne d'un déplacement réalisé avec le mode "Collectifs" et selon le découpage en "Secteur D10*".

Modes : Cartographie de la distance moyenne d'un déplacement en "Collectifs" dans le Noyau Urbain

Collectifs



©EMC2 de Touraine

La figure suivante propose, pour les déplacements des habitants du Noyau Urbain, une analyse croisée entre la distance d'un déplacement et les parts modales. Cela permet de visualiser les parts modales pour les différentes classes de distance. La représentation utilise les modes "Agrégés"

Modes : Analyse croisée entre distance et mode de déplacement pour le Noyau Urbain



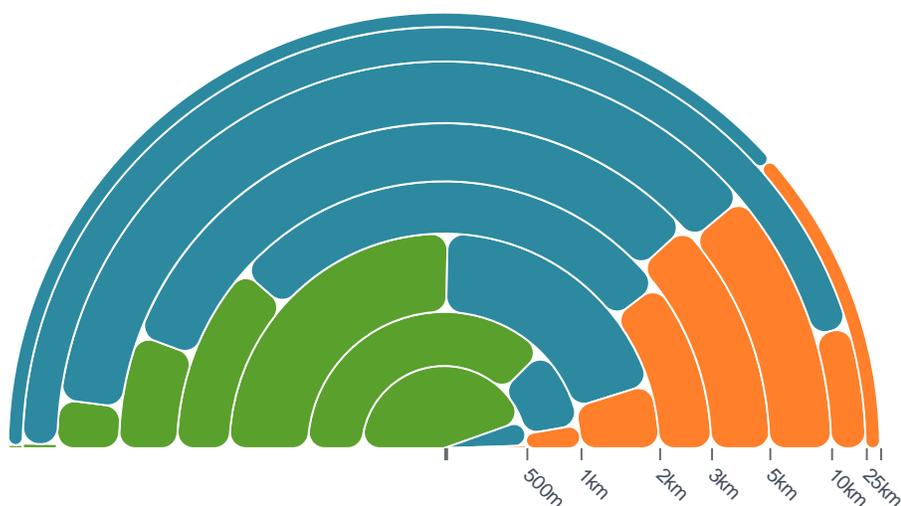
Actifs



Motorisés



Collectifs



©EMC2 de Touraine

Les déplacements en voiture supérieurs à 25km représentent 5% du nombre de déplacements mais 30% des kilomètres parcourus.

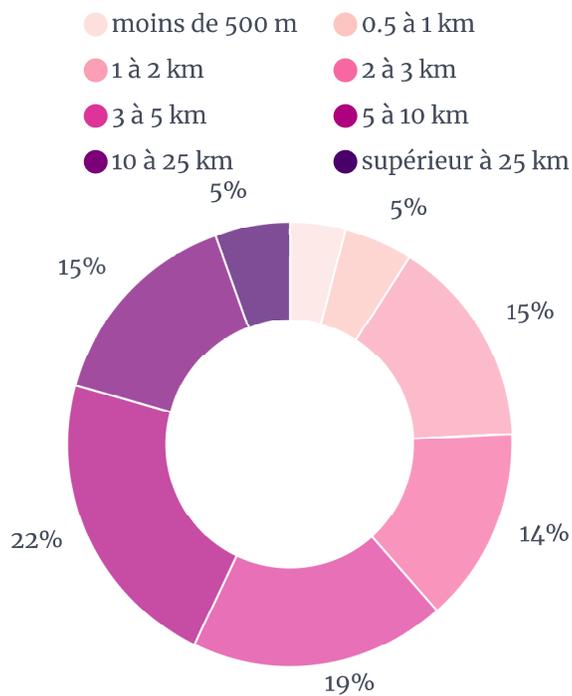
Les deux graphiques ci-dessous proposent un zoom sur les déplacements en voiture (conducteur et passager), en comparant les volumes de déplacements selon les classes de distance aux kilomètres parcourus.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition du nombre de déplacements réalisés en voiture (passager ou conducteur) selon des classes de distance.

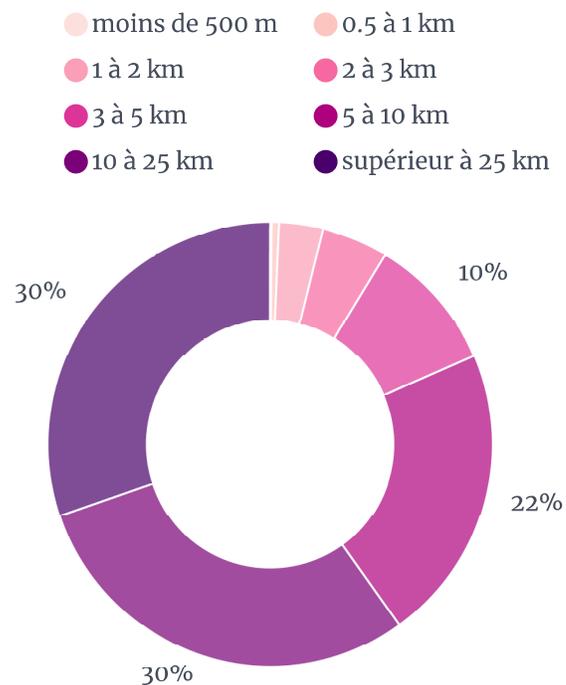
La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des distances cumulées pour les déplacements réalisés en voiture (conducteur ou passager) selon des classes de distance.

Modes : Répartition du nombre de déplacements en voiture selon les classes de distance pour le Noyau Urbain

Modes : Répartition des distances parcourues en voiture selon les classes de distance pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine



©EMC2 de Touraine

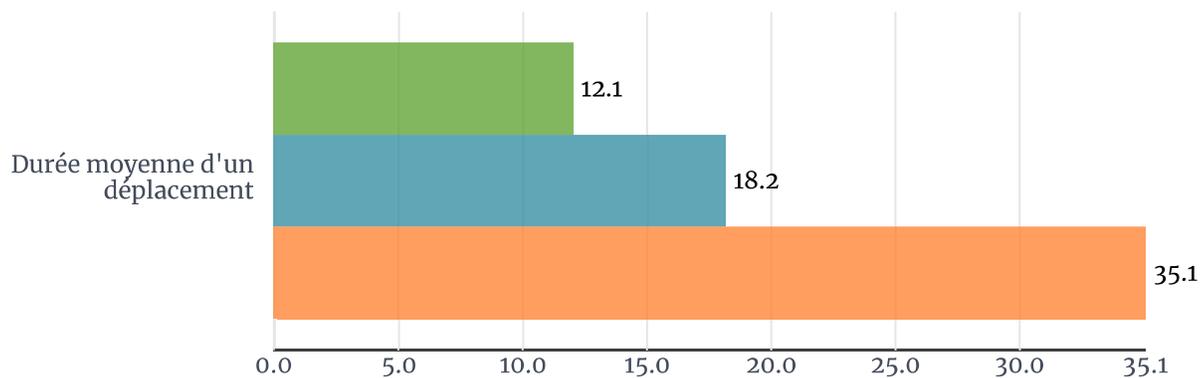
Les durées de déplacements selon les modes

La durée moyenne d'un déplacement est naturellement très hétérogène entre les modes.

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la durée moyenne d'un déplacement selon le mode utilisé. Pour cette représentation, les modes de déplacements sont "Agrégés".

Modes : Durée moyenne d'un déplacement selon le mode pour le Noyau Urbain

 Actifs  Motorisés  Collectifs

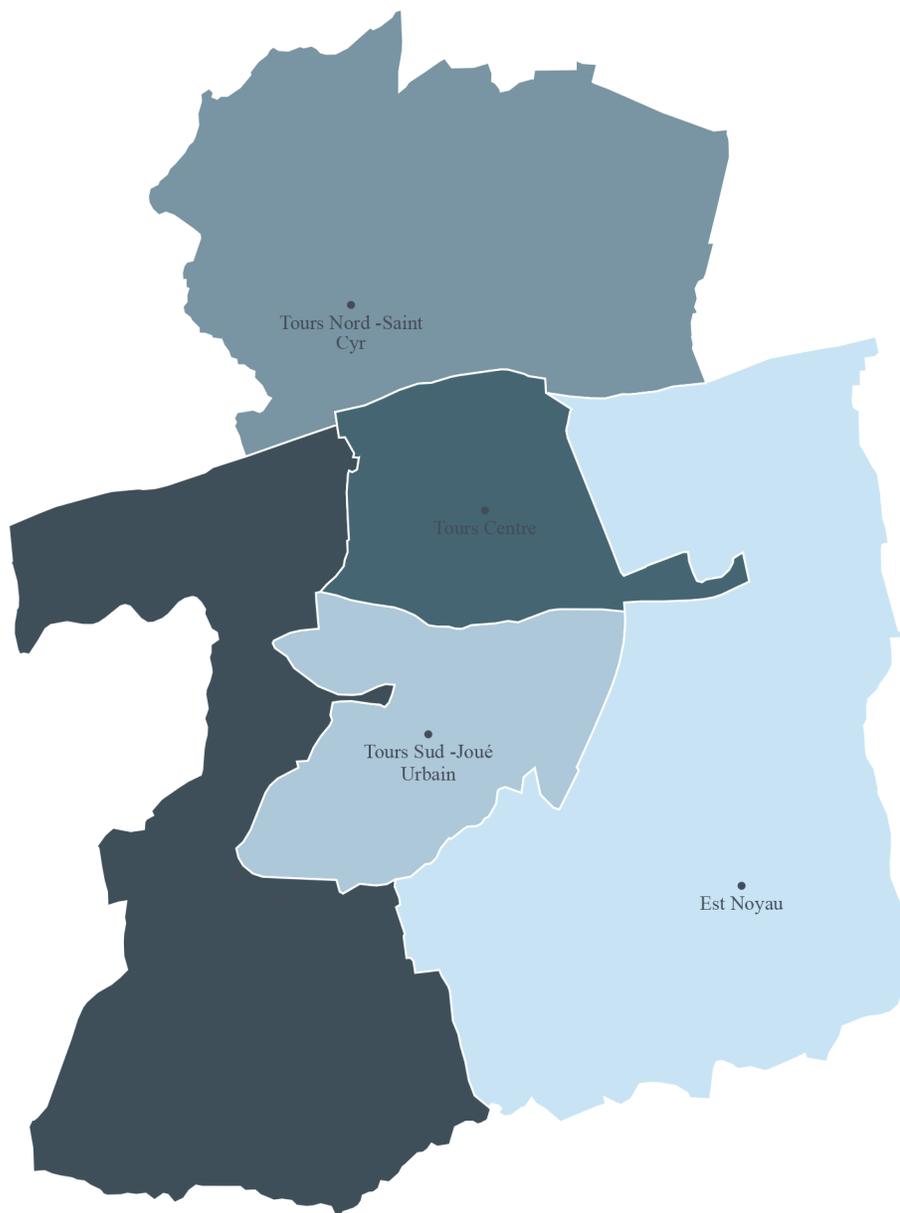
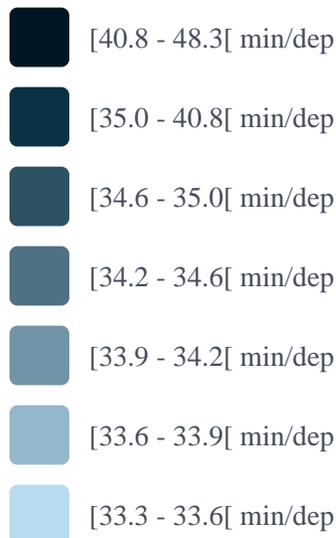


Durée moyenne d'un déplacement (en minutes) ©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne, pour le Noyau Urbain, une représentation cartographique de la distance moyenne d'un déplacement réalisé avec le mode "Collectifs" et selon le découpage en "Secteur D10*".

Modes : Cartographie des durées moyennes d'un déplacement selon le mode pour le Noyau Urbain

Collectifs



©EMC2 de Touraine

Chapitre 4.2 : Noyau urbain : Les modes de déplacement selon le profil des résidents

L'âge, le genre et l'occupation des personnes influencent l'usage des modes même si la voiture est le mode le plus utilisé tous âges, genres et occupations confondus.

Les hommes, les actifs, les personnes de 25 à 49 ans effectuent plus de déplacements en voiture que la moyenne quand les femmes et les personnes âgées marchent davantage. Les scolaires, quant à eux, représentent la plus grande part des déplacements en transports collectifs.

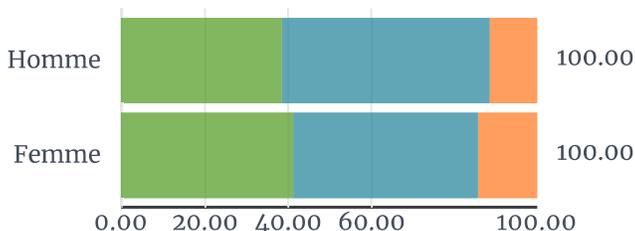
Les modes de déplacements selon le genre

Le paragraphe qui suit décrit les pratiques modales selon le genre.

Les parts modales sont très similaires selon le genre, bien que dans le détail, les femmes utilisent un peu plus la marche et les transports collectifs que les hommes.

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, les parts modales selon le genre.

Modes : Parts modales selon le genre pour le Noyau Urbain

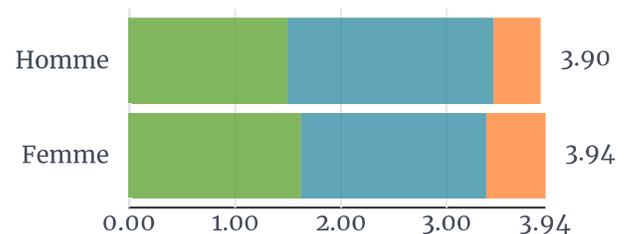


Parts modales selon le genre (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, selon le taux de mobilité par mode selon le genre.

Modes : Taux de mobilité par mode selon le genre le Noyau Urbain

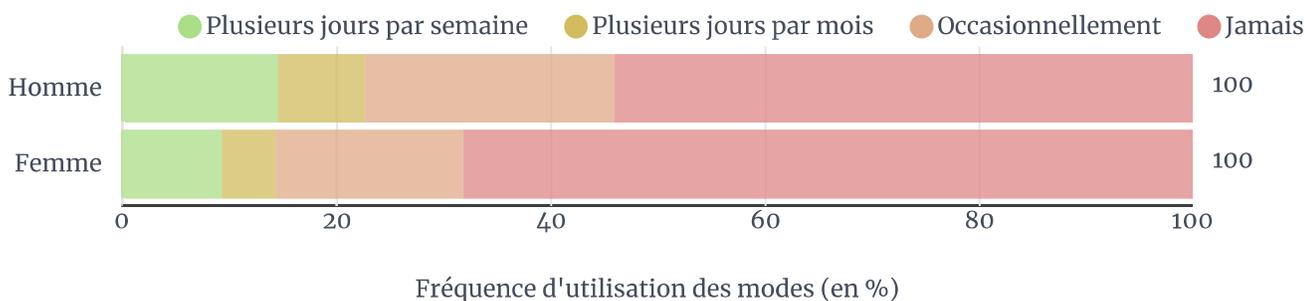


Taux de mobilité selon le genre (en dép/personne/jour)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, la fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon le genre.

Modes : Fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon le genre pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur est calculée sur la base de la population en âge de conduire.

Les modes de déplacement selon l'âge

Le paragraphe qui suit décrit les pratiques modales selon l'âge.

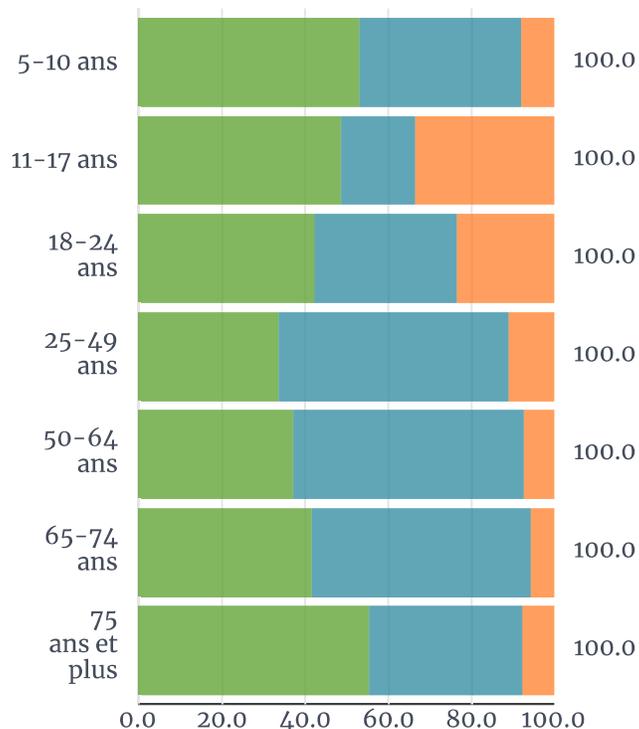
Les 11-17 ans sont la classe d'âge pour qui la part modale en transport en commun est la plus forte avec plus d'un déplacement sur 3. Il n'est ainsi pas étonnant de constater que 60% des personnes de cette classe d'âge déclare utiliser les transport collectifs urbains "plusieurs jours par semaine".

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, les parts modales selon la classe d'âge.

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, le taux de mobilité par mode selon la classe d'âge.

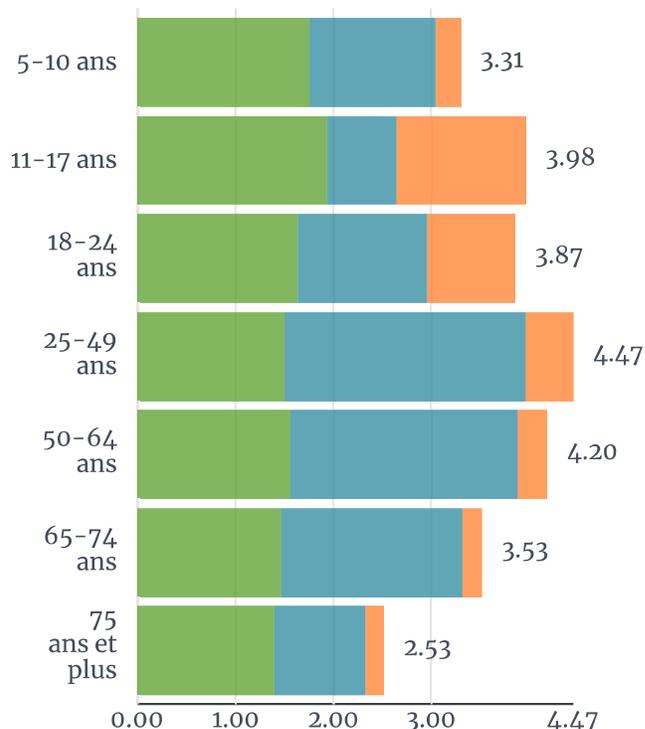
Modes : Parts modales selon la classe d'âge pour le Noyau Urbain

Modes : Taux de mobilité par mode selon la classe d'âge pour le Noyau Urbain



Parts modales (en %)

©EMC2 de Touraine

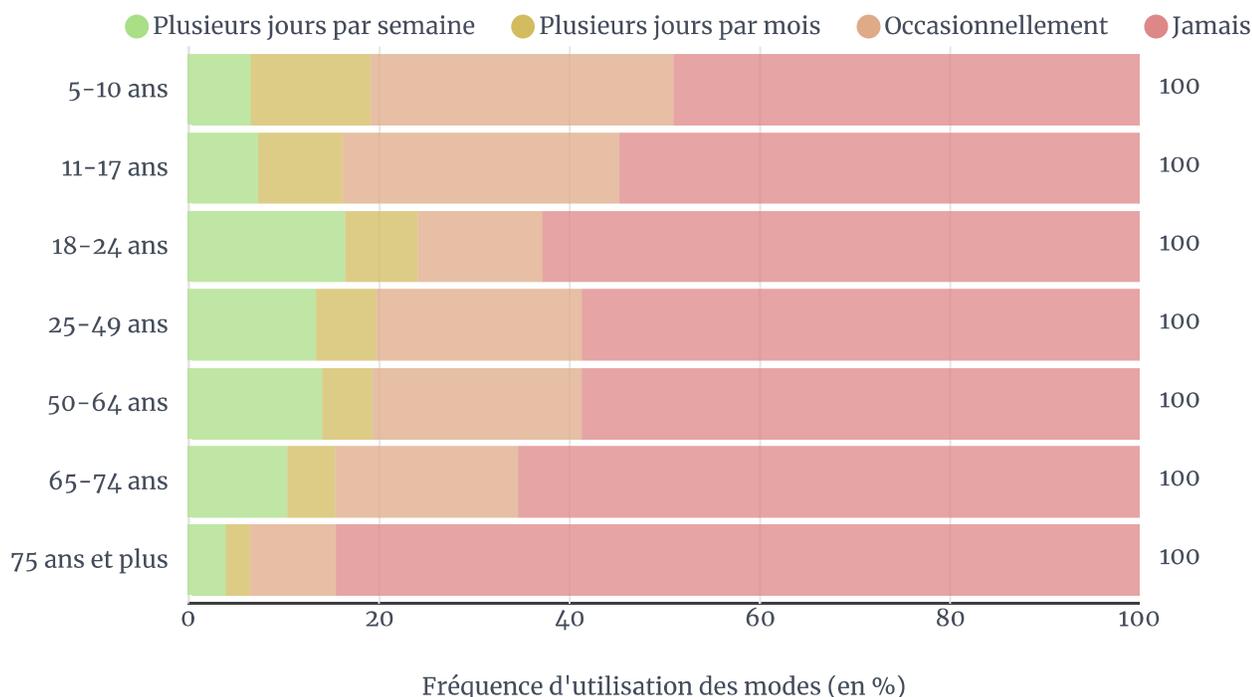


Taux de mobilité (en dép/personne/jour)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, la fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon la classe d'âge.

Modes : Fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon la classe d'âge pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur est calculée sur la base de la population en âge de conduire.

Les modes de déplacement selon l'occupation

Le paragraphe qui suit décrit les pratiques modales selon l'occupation.

Ce sont les personnes au foyer qui marchent le plus avec plus de la moitié des déplacements effectués à pied.

Les actifs à plein temps se déplacent principalement en modes motorisés : 64% de leurs déplacements se font en voiture (près de 60 % en tant que conducteur de leur voiture):

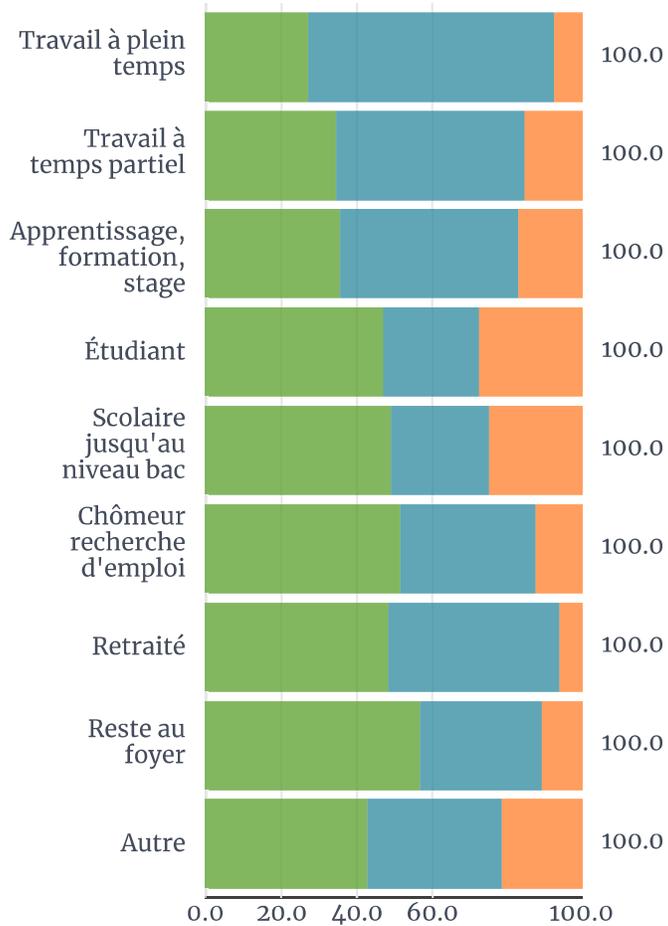
Les étudiants et les scolaires en formation sont ceux qui se déplacent le plus en transports en commun (27 et 25%).

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, les parts modales selon l'occupation.

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, le taux de mobilité par mode selon l'occupation.

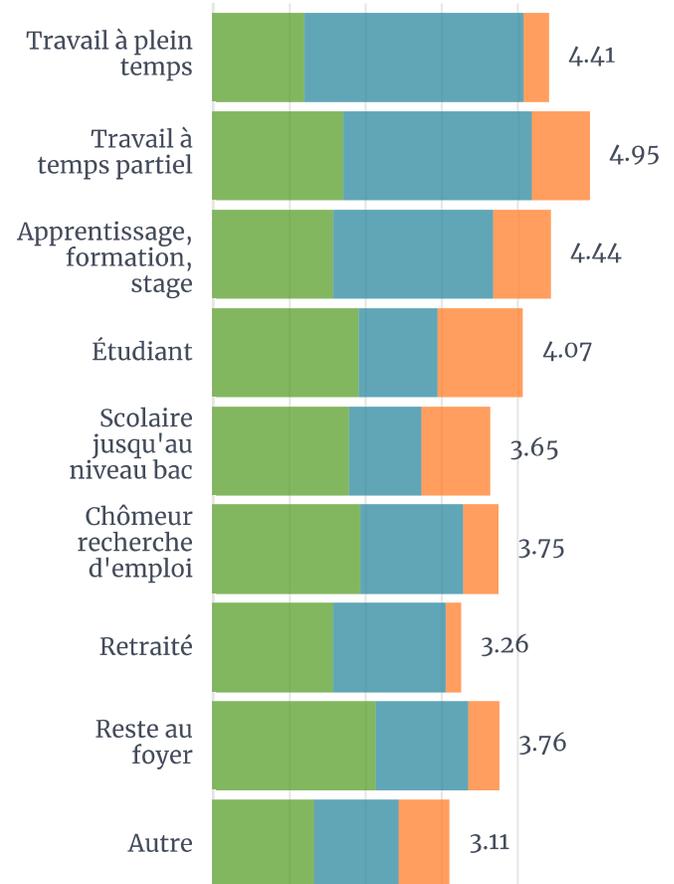
Modes : Parts modales selon l'occupation pour le Noyau Urbain

Modes : Taux de mobilité par mode selon l'occupation pour le Noyau Urbain



Parts modales (en %)

©EMC2 de Touraine

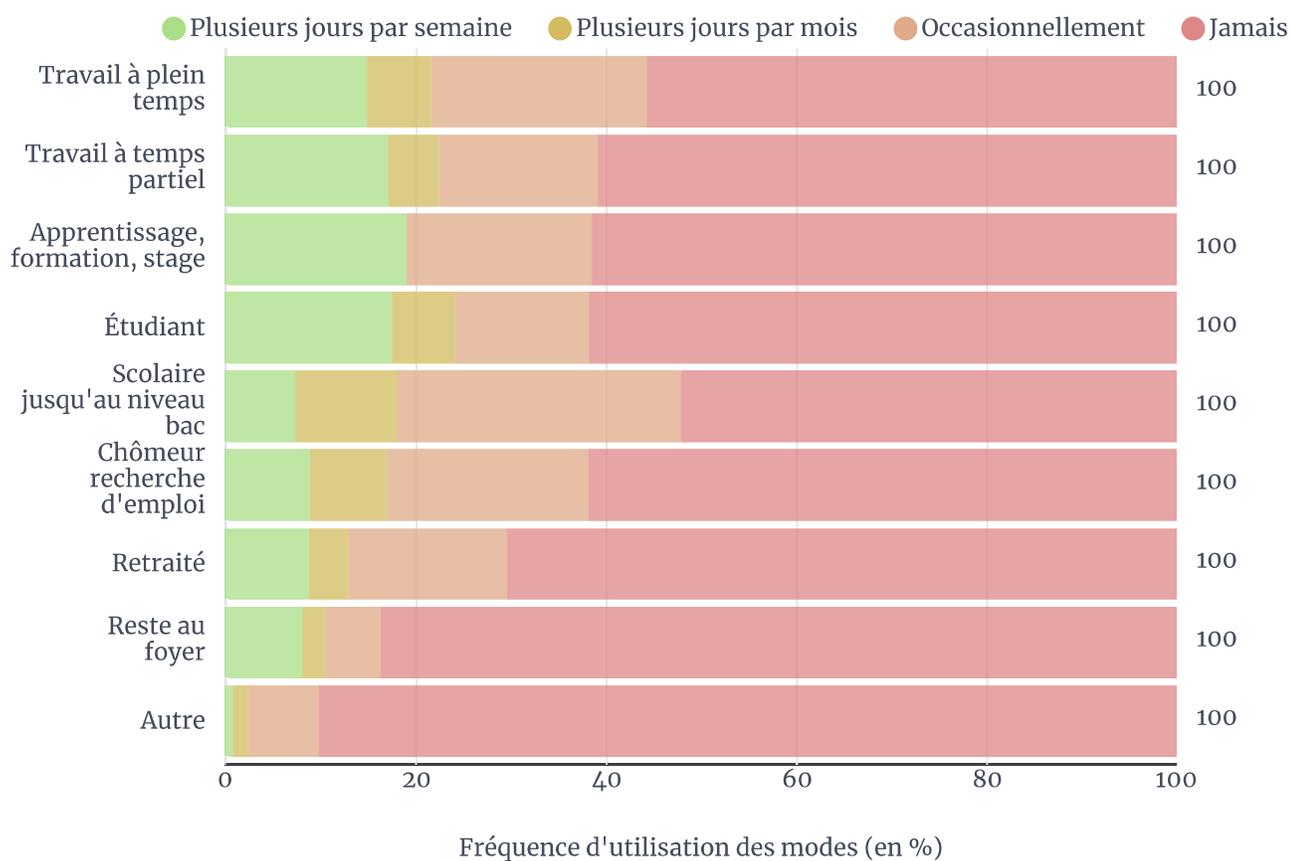


Taux de mobilité (en dép/personne/jour)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour les habitants du Noyau Urbain, la fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon l'occupation.

Modes : Fréquence d'utilisation du mode "Vélo" selon l'occupation pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur est calculée sur la base de la population en âge de conduire.

Chapitre 4.3 : Noyau urbain : Occupation des véhicules

Occupation des véhicules

Taux d'occupation des véhicules par la population de 5 ans et plus

Définition de l'indicateur:

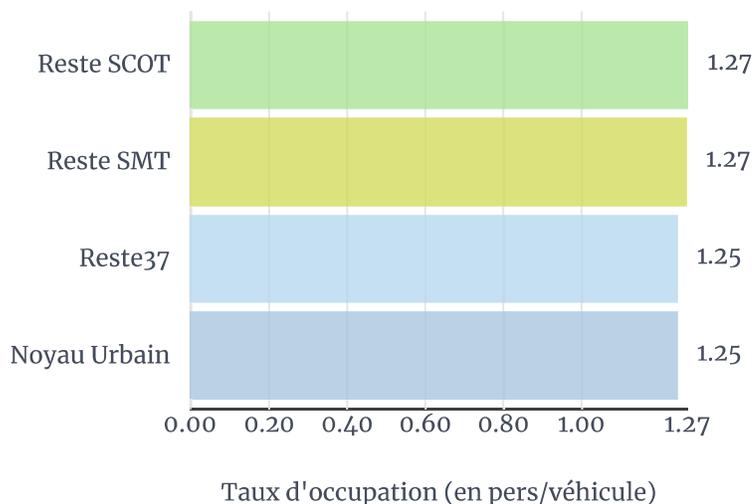
Ce taux est défini comme le ratio du nombre de déplacements réalisés en voiture par la population de 5 ans et plus (comme mode principal, en tant que conducteur ou passager) sur le nombre de déplacements réalisés en tant que conducteur.

Simple à estimer, le taux d'occupation des 5 ans et plus présente l'avantage d'avoir été calculé pour l'ensemble des enquêtes ménages-déplacements réalisées depuis 1976. Il fait partie des chiffres-clefs renseignés dans les tableaux de mobilité publiés annuellement et fait l'objet d'un suivi dans le baromètre de la mobilité actualisé régulièrement

Seulement 1,25 personne en moyenne par voiture

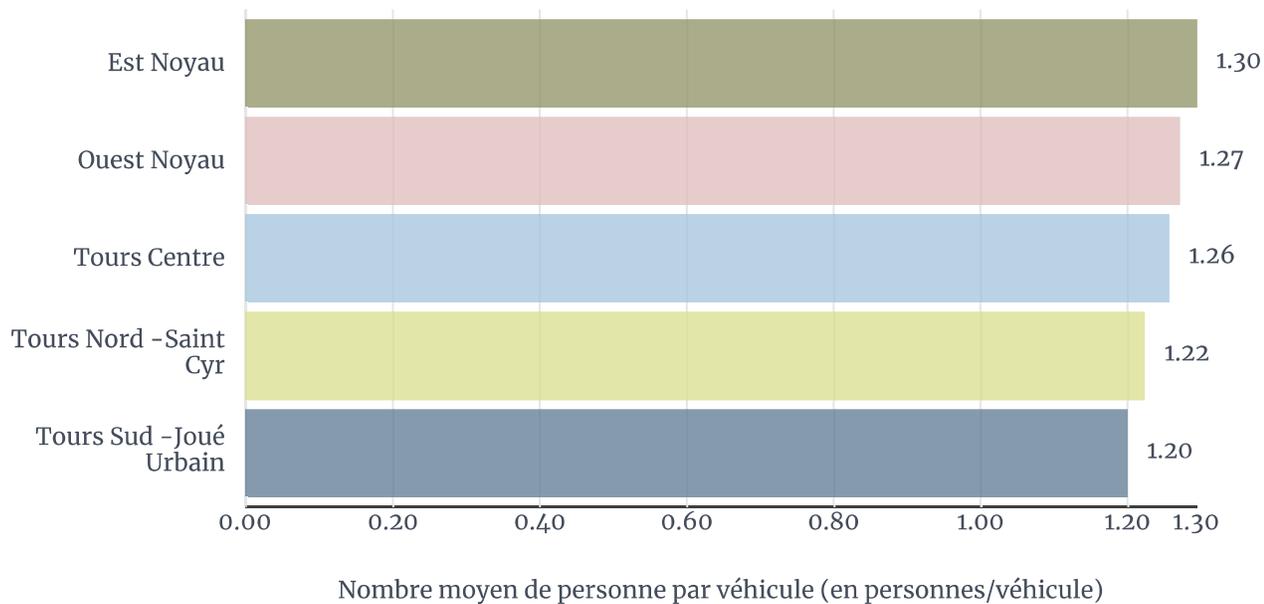
La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux d'occupation des voitures en comparaison avec les autres découpage Noyau du département.

Modes : Taux d'occupation des voitures sur le découpage découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le taux d'occupation des voitures selon le découpage en "Secteur D10*".

Modes : Taux d'occupation dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Nombre moyen d'occupants des véhicules

Ce taux peut être calculé en faisant la moyenne du nombre d'occupants des véhicules déclarés par les conducteurs de voiture à chaque trajet.

À la différence de l'indicateur précédent, celui-ci prend en compte tous les occupants des voitures, quel que soit leur âge. Il est donc légèrement plus fort.

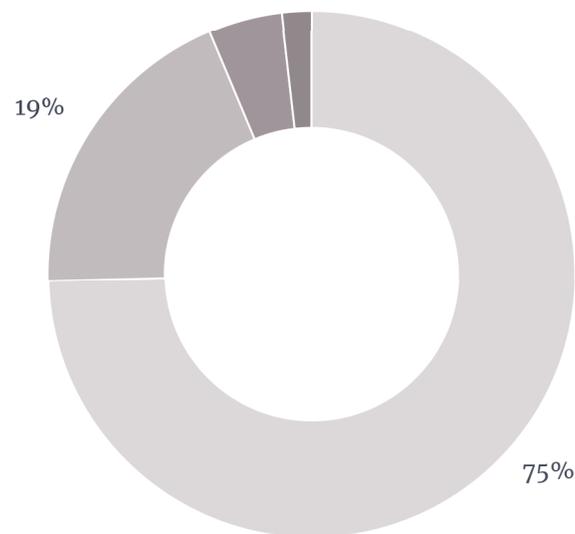
Depuis la saison 2014-2015 (et l'introduction dans la loi MAPTAM d'une première définition légale du covoiturage impliquant une distinction entre passagers mineurs et majeurs), l'EMC2 ne permet toutefois pas de faire la distinction entre passagers mineurs ou majeurs.

75% de conducteurs seuls dans leur véhicule

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des déplacements en voiture selon le nombre de personnes transportées.

Modes : Répartition des déplacements en voiture selon le nombre de personnes transportées pour le Noyau Urbain

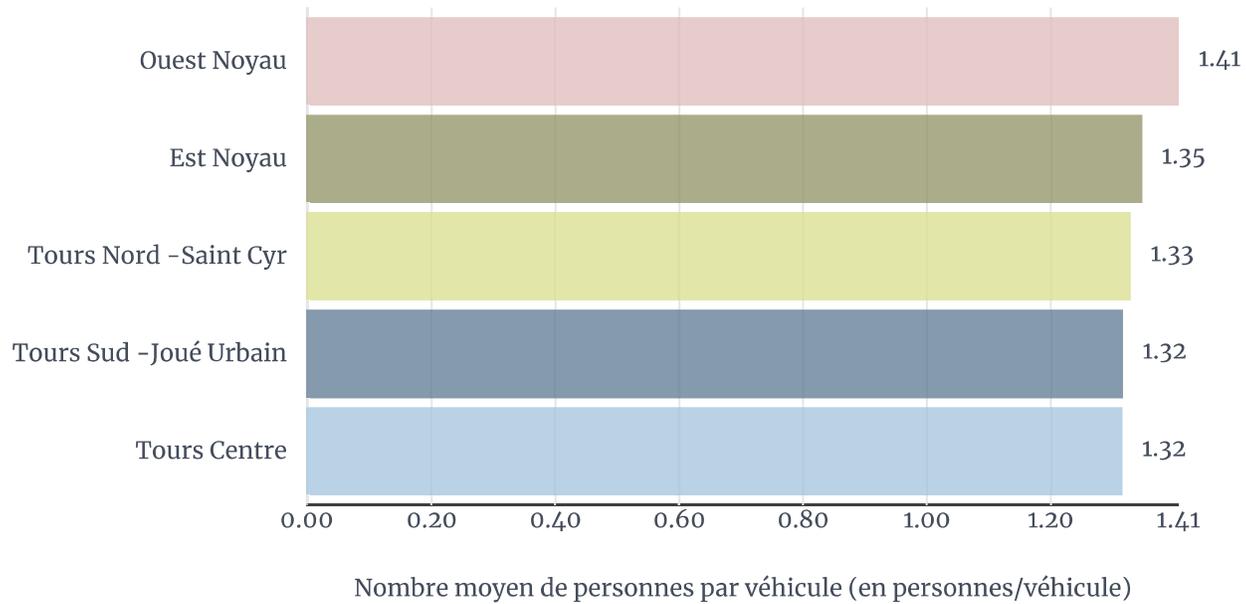
- Conducteur seul
- Conducteur et 1 passagers
- Conducteur et 2 passagers
- Conducteur et 3 passagers ou plus



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le nombre moyen de personnes par voiture selon le découpage en "Secteur D10*".

Modes : Nombre de personnes par véhicule dans le Noyau Urbain

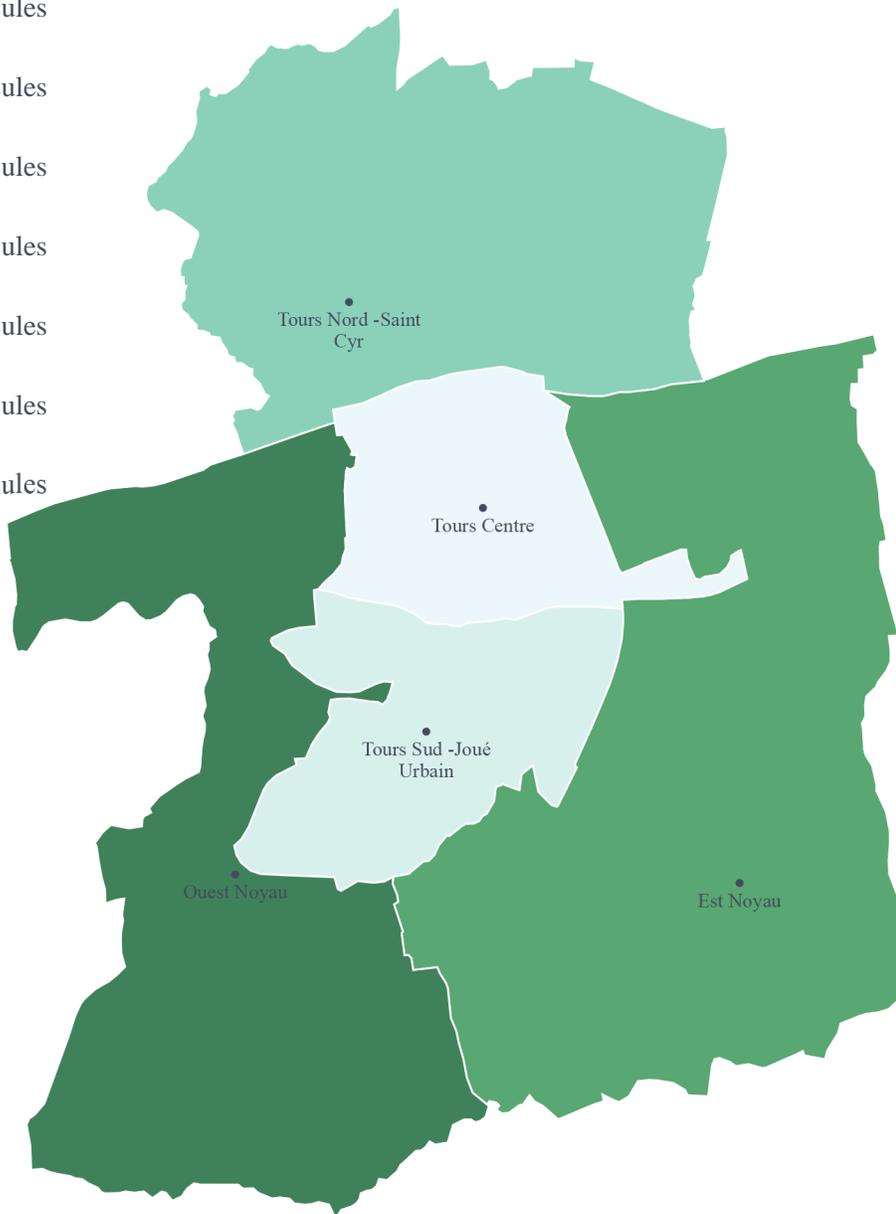
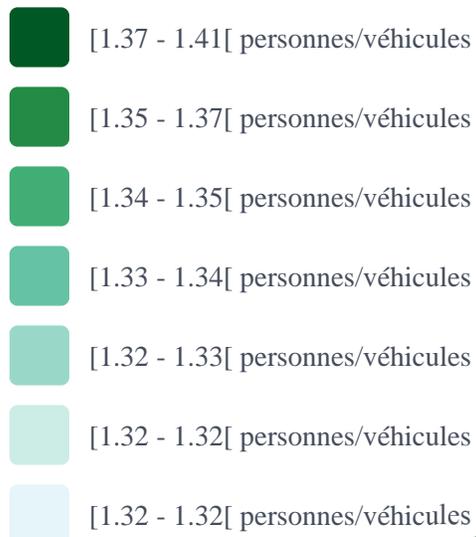


©EMC2 de Touraine

La cartographie suivante donne une représentation de l'indicateur "Occupation moyenne" des véhicule selon le découpage en "Secteur D10*" du Noyau Urbain.

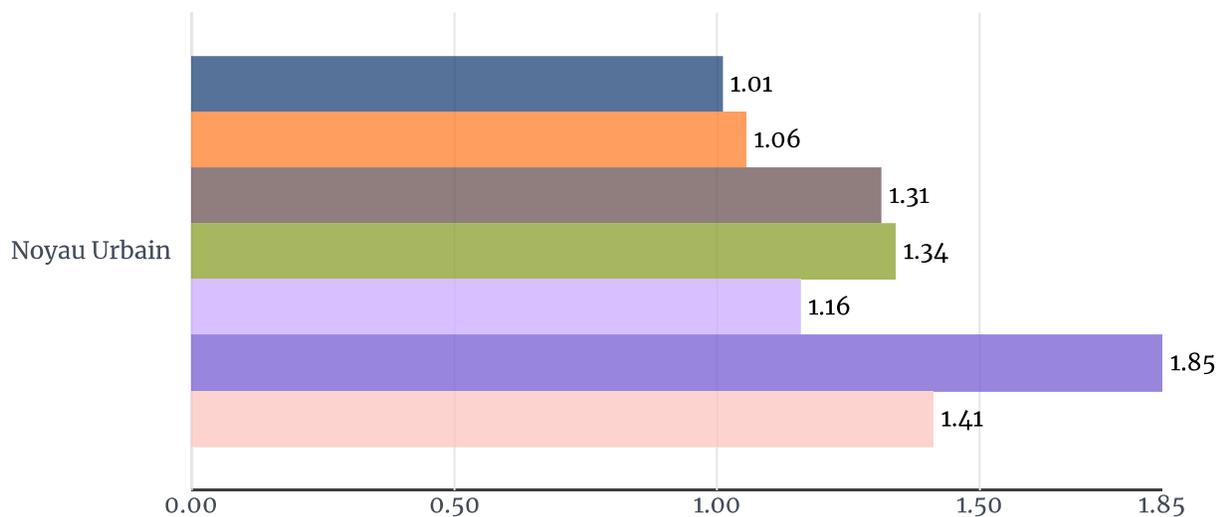
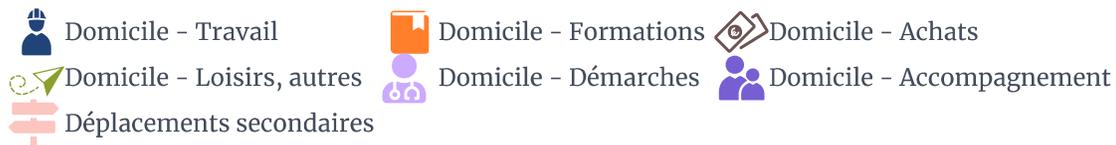
Modes : Occupation moyenne des véhicule dans le Noyau Urbain

Occupation moyenne



La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le nombre moyen de personne par voiture selon le motif combiné.

Modes : Nombre de personnes par véhicule dans le Noyau Urbain selon le motif combiné



Nombre moyen de personnes par véhicule selon le motifs combinés (en pers/voiture)

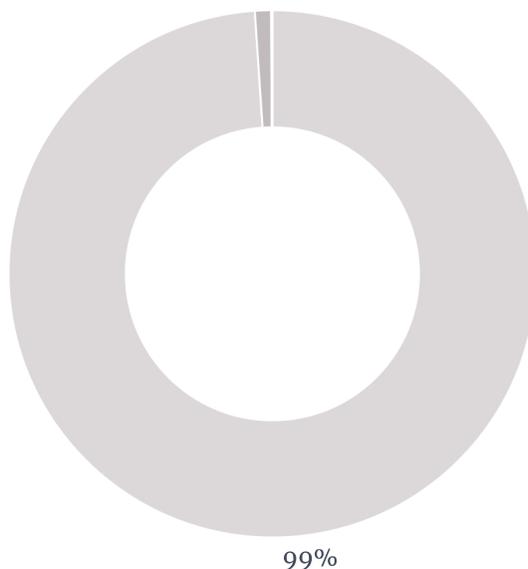
©EMC2 de Touraine

99% des déplacements domicile<-> travail réalisés en voiture sont des conducteurs seuls

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des déplacements en voiture selon le motif combiné de déplacement et le nombre de personnes transportées.

Modes : Répartition des déplacements en voiture selon le nombre de personnes transportées pour le motif "Domicile - Travail" pour le Noyau Urbain

- Conducteur seul
- Conducteur et 1 passagers
- Conducteur et 2 passagers
- Conducteur et 3 passagers ou plus

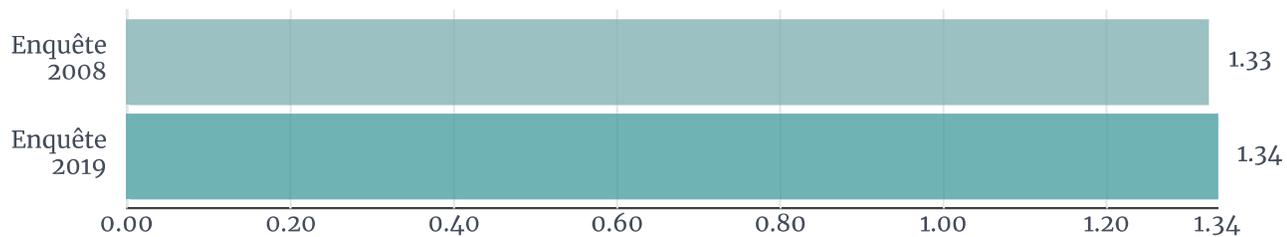


©EMC2 de Touraine

Évolution du taux d'occupation des véhicules entre 2008 et 2019

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, le "Occupation moyenne des véhicules" entre 2008 et 2019.

Modes : Occupation moyenne des véhicules pour le Noyau Urbain entre 2008 et 2019



Évolution du taux d'occupation entre 2008 et 2019 (en personne/voiture)

©EMC2 de Touraine

Chapitre 4.4 : Noyau urbain : Déplacements intermodaux

Déplacements intermodaux

Dans les données de l'enquête ménages déplacements, les déplacements intermodaux correspondent aux déplacements ayant nécessité l'utilisation d'au moins deux modes de transport, qu'ils soient différents ou identiques. Un déplacement ayant enchaîné deux trajets en bus urbain est ainsi considéré comme un déplacement intermodal au même titre que le déplacement enchaînant un trajet en voiture et un trajet en train, par exemple.

Les trajets à pied pour se rendre ou depuis un autre moyen de transport (par exemple pour se rendre de sa voiture à son lieu de destination final, ou de son domicile à un arrêt de transport en commun) ne sont pas considérés dans la chaîne de déplacement et par conséquent ne sont pas considérés comme un autre mode (donc non comptabilisés dans le déplacement intermodal).

Sur 1.4 millions de déplacements internes et d'échange, 97% des déplacements des habitants du territoire ne comprennent qu'un seul trajet en transport mécanisé (motorisé ou collectif), donc seulement un mode de transport.

Ce sont donc 3% des déplacements qui sont composés de plus d'un trajet mécanisé. Cela peut correspondre à des enchaînements de modes différents ou à des correspondances entre deux modes identiques (train/train, bus/bus par exemple).

Si dans certains cas les associations de différents modes peuvent être complexes, on retrouve majoritairement la typologie suivante :

- ___% des déplacements intermodaux concernent un enchaînement de deux transports collectifs
- ___% des déplacements intermodaux concernent une association entre un mode motorisé et un transport collectif
- ___% des déplacements intermodaux concernent un enchaînement de trois transports collectifs
- ___% des déplacements intermodaux concernent une association entre un mode motorisé et deux transports collectifs

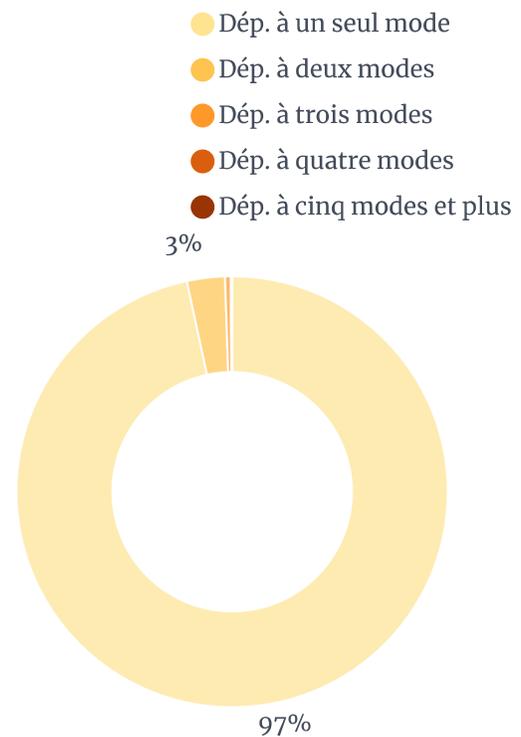
Les autres types de déplacements intermodaux représentent moins de ___%.

Les figures suivantes proposent une analyse infra-territoriale du taux d'intermodalité.

Ainsi le taux de déplacements intermodaux varie de 2.9 à 4% sur les secteurs D10 et de 2.1 à 4.8% sur les secteurs D30. C'est dans le secteur de Tours Nord que le taux de déplacements intermodaux est le plus fort.

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des déplacements selon le nombre de modes utilisés au cours de celui-ci.

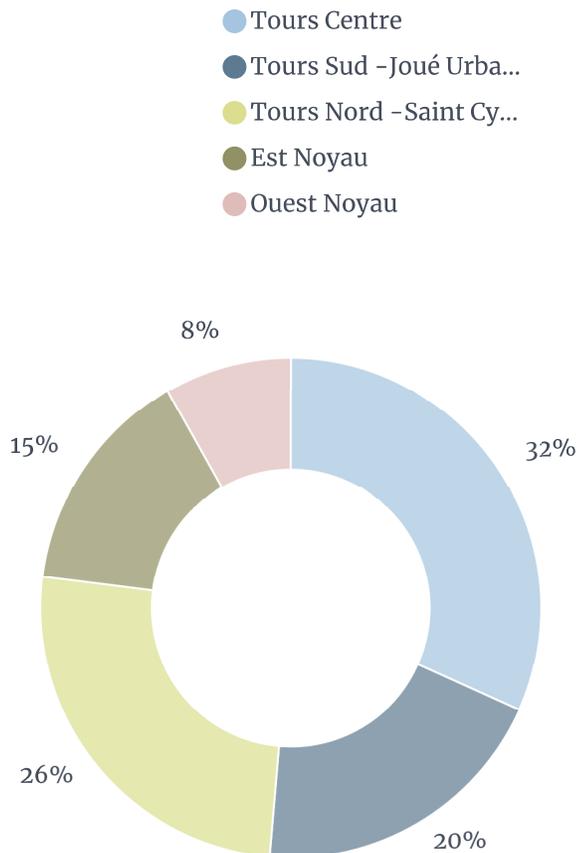
Modes : Répartition des déplacements intermodaux selon le nombre de modes utilisés pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la part de chaque secteur de résidence dans le volume de déplacements intermodaux réalisé dans la journée.

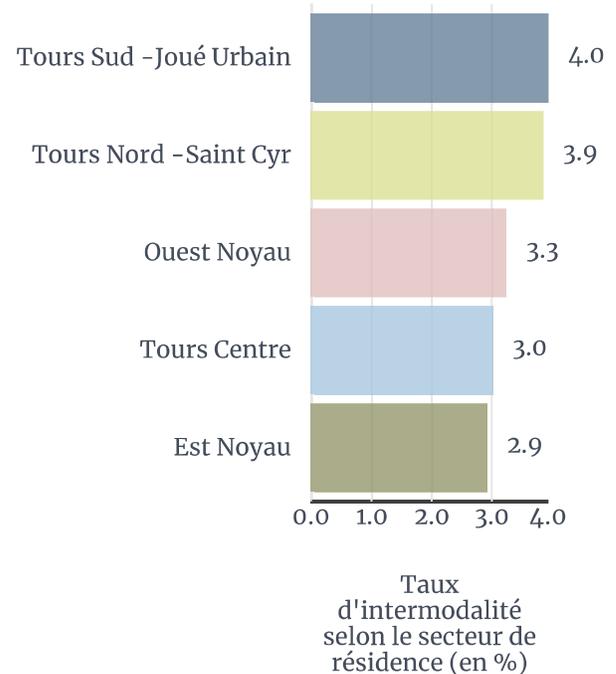
Modes : Répartition des déplacements intermodaux selon le secteur de résidence pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne, selon le découpage en "Secteur D10*" du Noyau Urbain, la part de déplacements intermodaux dans les déplacements totaux réalisés par les habitants.

Modes : Part de déplacements intermodaux selon le secteur de résidence dans le Noyau Urbain

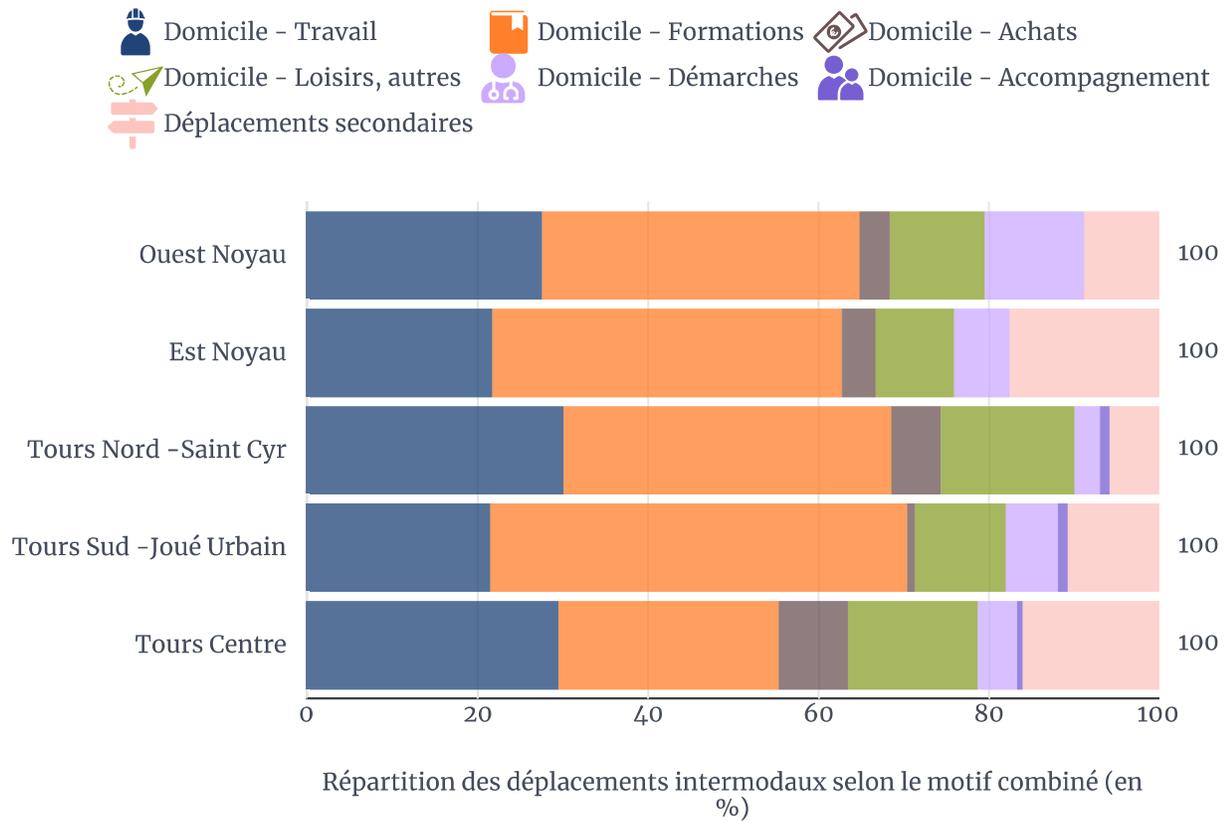


©EMC2 de Touraine

L'analyse des motifs montre que, quelque soit le secteur, plus de 80% des déplacements intermodaux sont en lien avec le domicile (origine ou destination du déplacement). Les déplacements Domicile-Formation ainsi que les déplacements Domicile-Travail sont des motifs qui semblent plus se prêter à l'intermodalité.

La figure suivante donne le motif combiné des déplacements intermodaux réalisés par les habitants du Noyau Urbain selon le découpage en "Secteur D10*". La représentation utilise les "Motifs agrégés"

Modes : Intermodalité selon le secteur de résidence et le motif combiné dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Chapitre 5 : Noyau urbain : Motifs de déplacements

Les motifs de déplacements

Les enquêtes déplacements caractérisent les motifs de déplacement en 38 items. Afin de produire une analyse compréhensible et représentative, il convient d'agréger ces motifs :

- **Les motifs liés au travail** : travail sur le lieu d'emploi déclaré, travail sur un autre lieu - télétravail, travail sur un autre lieu - hors télétravail, rechercher un emploi et tournée professionnelle
- **Les motifs liés à la formation** :
 - Être gardé (nourrice, crèche,...), étudier à l'école maternelle et primaire, au collège, au lycée sur le lieu déclaré ou sur un autre lieu
 - Étudier à l'université ou dans une grande école sur le lieu déclaré ou sur un autre lieu
- **Les motifs liés aux achats** :
 - Achats en petit et moyen commerce : faire des achats en petit et moyen commerce et "drive in" et faire des achats en marché couvert et de plein vent
 - Achats en grand magasin : visite d'un magasin, d'un centre commercial ou d'un marché de plein vent sans effectuer d'achat, réaliser plusieurs motifs en centre commercial, faire des achats en grand magasin, supermarché, hypermarché et leurs galeries marchandes et récupérer des achats faits sur internet (service "drive")
- **Les motifs liés aux loisirs, visite ou démarche** :
 - Les loisirs : se restaurer hors du domicile, visiter des parents ou des amis, tournée de magasin sans achat, participer à des loisirs, des activités sportives, culturelles ou associatives, faire une promenade, du « lèche-vitrines », prendre une leçon de conduite
 - Les démarches : recevoir des soins (Santé), faire une démarche autre que rechercher un emploi
 - Autres : autres motifs
- **Accompagnement** : accompagner quelqu'un aller chercher quelqu'un, déposer d'une personne à un mode de transport, reprise d'une personne à un mode de transport (personne présente ou absente)

Trois approches complémentaires

Les motifs de déplacements seront ici analysés selon trois approches complémentaires : le motif activités, les motifs combinés/déplacements secondaires et les boucles de déplacements:

- “**le motif activité**” s'intéresse au motif à destination du déplacement. En sont exclus les déplacements à destination du domicile qui sont considérés comme des retours d'activités et non comme une activité en soi.
- "**les motif combinés**" sont l'association du motif à l'origine avec le motif à destination, indépendamment du sens du déplacement. Les déplacements du domicile vers le travail ou du travail vers le domicile sont tous comptés sous le motif combiné “domicile-travail”. Les déplacements secondaires correspondent à des déplacements dont ni l'origine, ni la destination n'est le domicile.
- “**les boucles de déplacements**” s'intéressent non pas aux déplacements pris séparément mais à leur enchaînement et aux boucles que cela constitue.

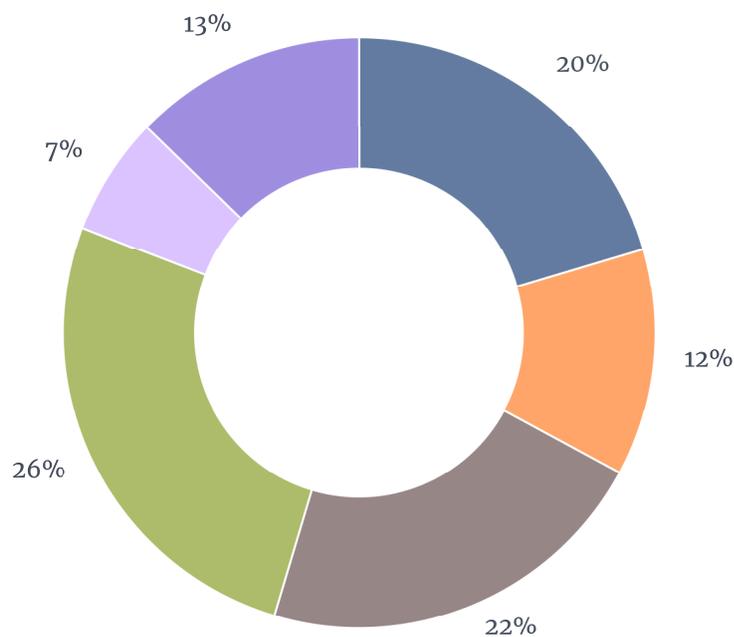
Chapitre 5.1 : Noyau urbain : Les déplacements selon le motif d'activité

Le motif activité s'intéresse au motif à destination du déplacement. En sont exclus les déplacements à destination du domicile qui sont considérés comme des retours d'activités et non comme une activité en soi.

La figure suivante donne la répartition des déplacements selon le motif d'activité pour les habitants du Noyau Urbain. Tous les déplacements sont ici pris en compte, c'est-à-dire quelque soit le secteur de destination (dans le territoire, dans le département ou en dehors). La représentation utilise les "Motifs agrégés".

Motifs d'activité : Répartition des déplacements par activité des habitants du Noyau Urbain

 Travail  Formations  Achats et services  Loisirs, autres  Démarches  Accompagnement

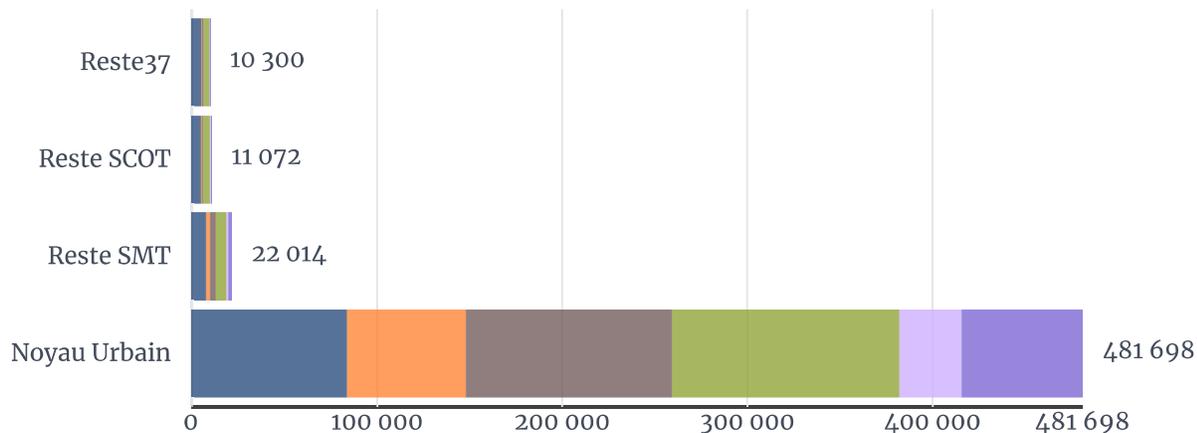


©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la répartition des motifs d'activité selon le découpage Noyau de destination. La représentation utilise les "Motifs agrégés".

Motifs d'activité : Nombre de déplacements par motif activité des habitants du Noyau Urbain selon le découpage Noyau de destination

 Travail
  Formations
  Achats et services
  Loisirs, autres
  Démarches
  Accompagnement

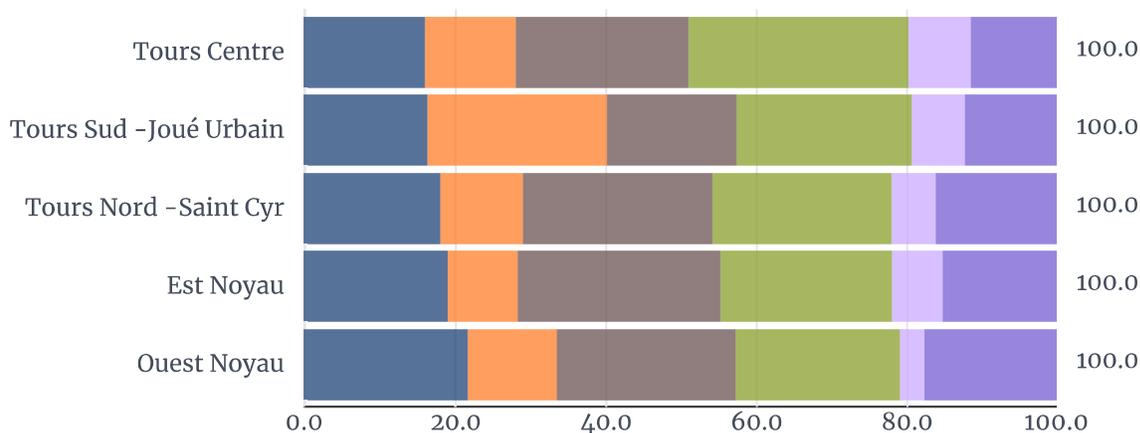


Motifs de destination dans les déplacements (en déplacements) ©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la répartition des motifs d'activité (en "Motifs agrégés) selon le Secteur D10* de destination.

Motifs d'activité : Parts modales par activité des habitants du Noyau Urbain selon le secteur de destination dans le territoire

 Travail
  Formations
  Achats et services
  Loisirs, autres
  Démarches
  Accompagnement



Motifs de destination dans les déplacements (en %)

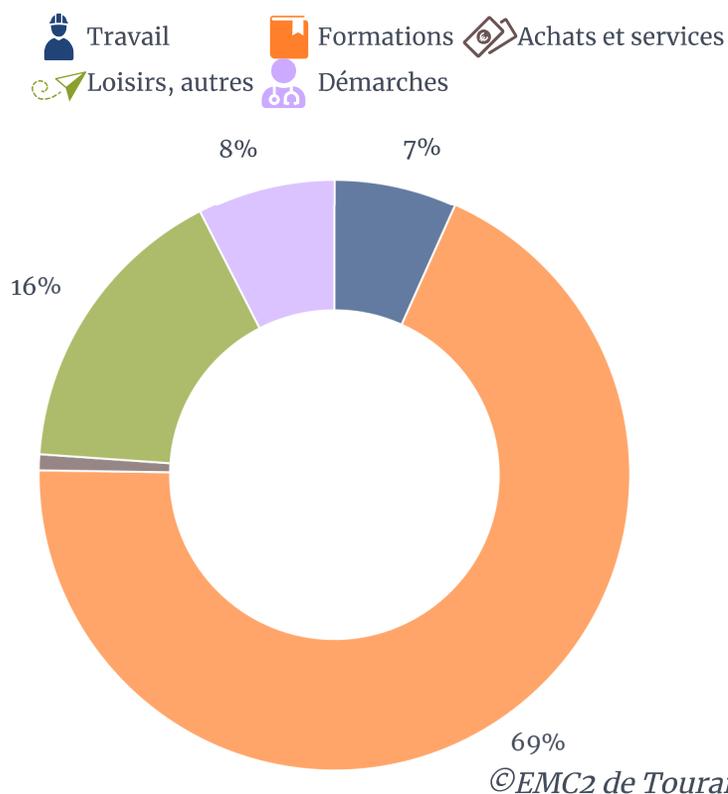
Détails sur le motif "Accompagnement"

71% des déplacements d'accompagnement sont liés à la formation et quasiment uniquement (70%) vers une école.

La figure suivante donne pour les déplacements de motif "Accompagnement", le motif de déplacement de la personne accompagnée.

Motifs d'activité : Répartition des déplacements par activités pour les personnes accompagnées pour le Noyau Urbain

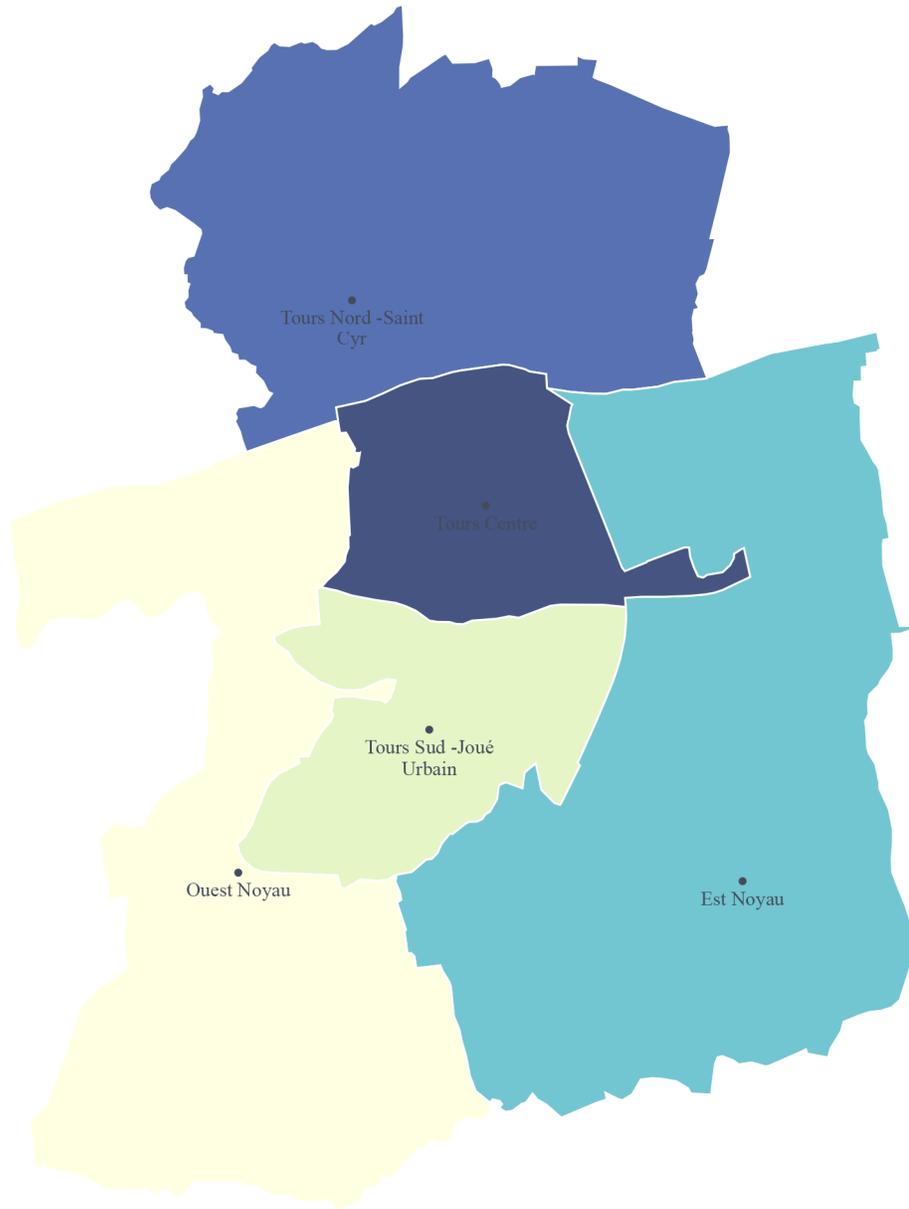
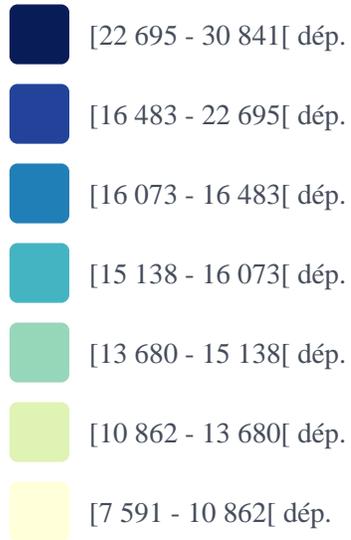
L'accompagnement vers un lieu de formation (écoles ou études) représente 71% des déplacements "accompagnement", 16% de l'accompagnement concerne une destination de "loisirs, démarches et autres".



La carte suivante permet de mesurer l'attractivité des différents secteurs du Noyau Urbain. Elle donne le volume de déplacements attirés pour le motif activité "Travail" par "Secteur D10*" de destination. Elle permet de mettre en évidence l'attractivité d'un secteur du territoire pour un motif de destination donné.

Motifs : Représentation des déplacements attirés pour le motif "Travail" selon les secteurs de destination pour le Noyau Urbain

Travail



©EMC2 de Touraine

Chapitre 5.2 : Noyau urbain : Les déplacements selon le motif combiné

L'analyse des motifs combinés porte sur l'association du motif à l'origine avec le motif à destination, indépendamment du sens du déplacement. Les déplacements du domicile vers le travail ou du travail vers le domicile sont tous comptés sous le motif combiné "domicile-travail".

Motif combiné : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



76%

des déplacements en lien
avec le domicile



15%

des déplacements sont des
déplacements domicile <->
travail

Cette manière d'analyser les déplacements au regard des motifs permet également d'étudier la répartition déplacements primaires / déplacements secondaires. Les déplacements primaires correspondent à des déplacements partant ou arrivant au domicile. A contrario, les déplacements secondaires correspondent à des déplacements dont ni l'origine, ni la destination n'est le domicile.

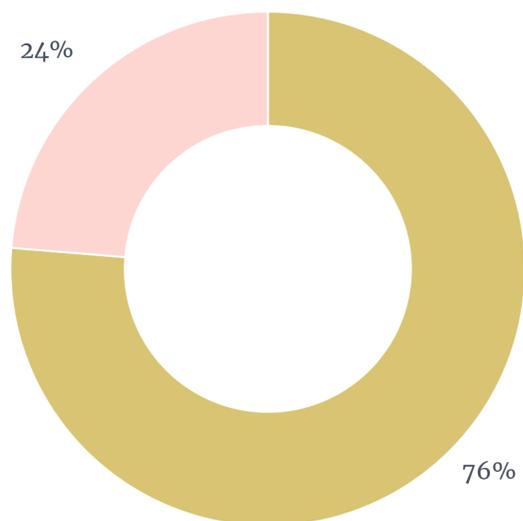
Plus de 3 déplacements sur 4 sont en lien avec le domicile

La figure suivante donne la part des types de motif combiné de déplacements réalisés par les habitants du Noyau Urbain.

Motifs : Répartition des type de motifs combinés sur le territoire du Noyau Urbain

● Déplacement en lien avec le domicile ● Déplacement secondaire

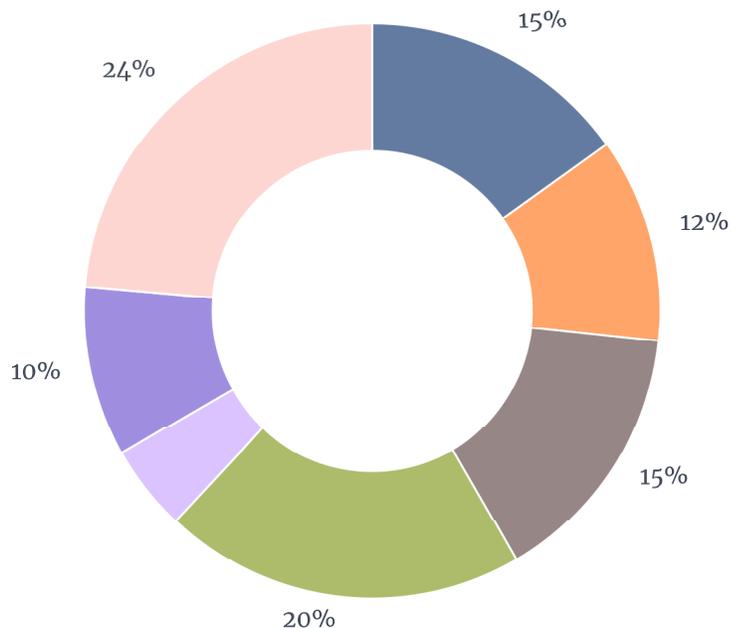
Plus la proportion de déplacements secondaires est importante, plus cela témoigne de déplacements qui s'enchaînent, sans retour au domicile entre chaque motif de déplacement.



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la répartition des déplacements selon le motif combiné pour les habitants du Noyau Urbain. La représentation utilise les "Motifs agrégés"

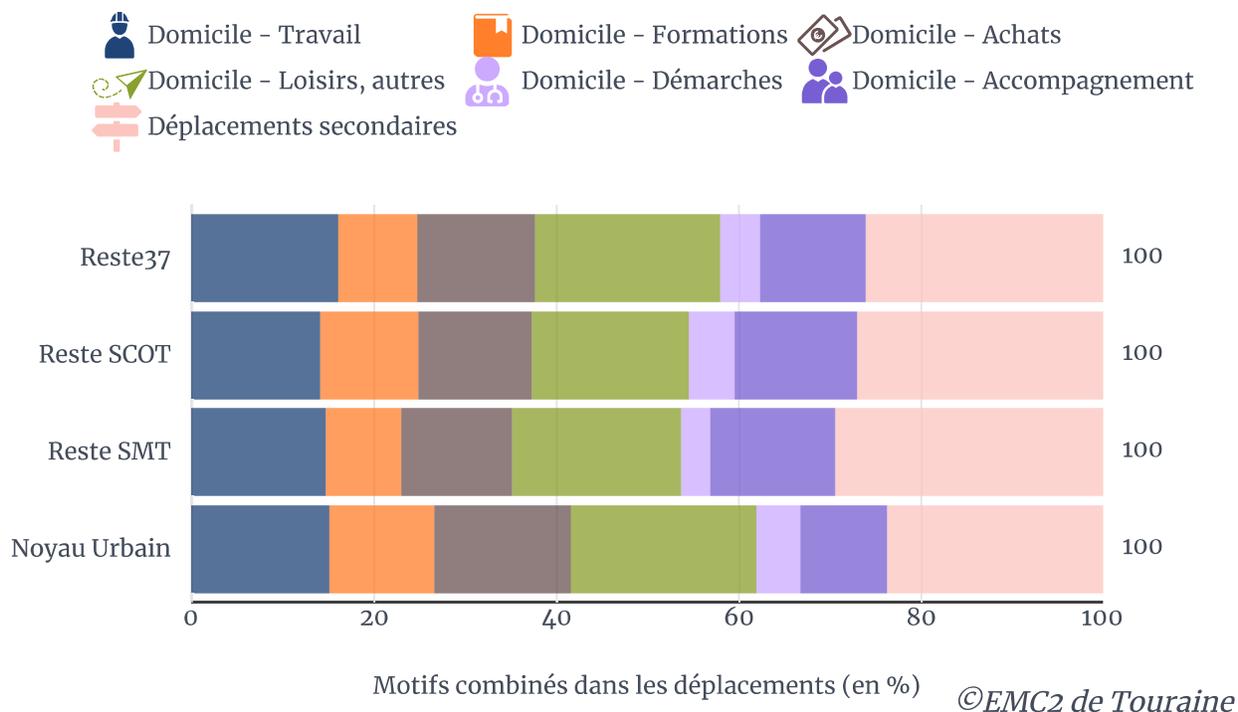
Motifs : Répartition des motifs combinés pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

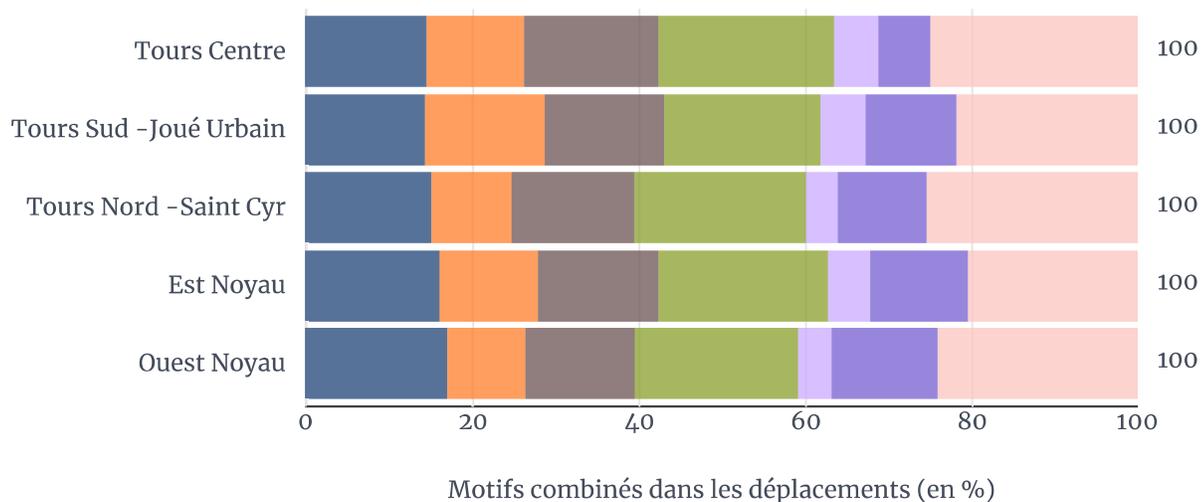
La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la part de chaque motif combiné en comparaison avec les autres secteurs du département.

Motifs combinés : Déplacements selon le motif combiné sur le découpage Noyau du département d'Indre-et-Loire



La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la répartition des déplacements par motifs combinés, selon le découpage en "Secteur D10*".

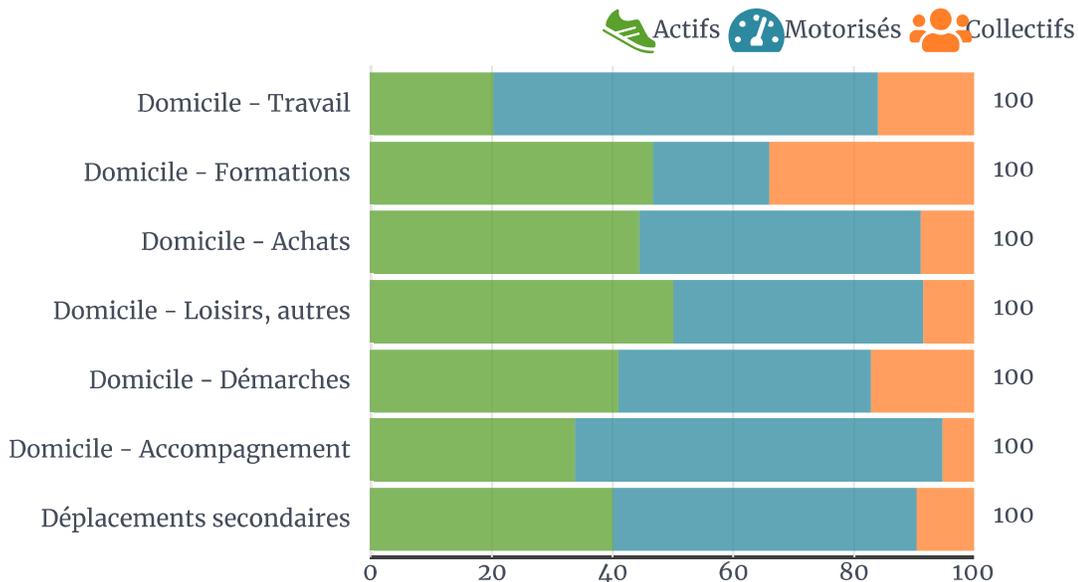
Motifs combinés : Répartition des déplacements selon le motif combiné dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la part modale selon le motif combiné pour les résidents du Noyau Urbain

Motif : Analyse croisée entre modes et motifs pour les résidents du Noyau Urbain



Répartition des déplacements par motif combiné
selon le mode (en %)

©EMC2 de Touraine

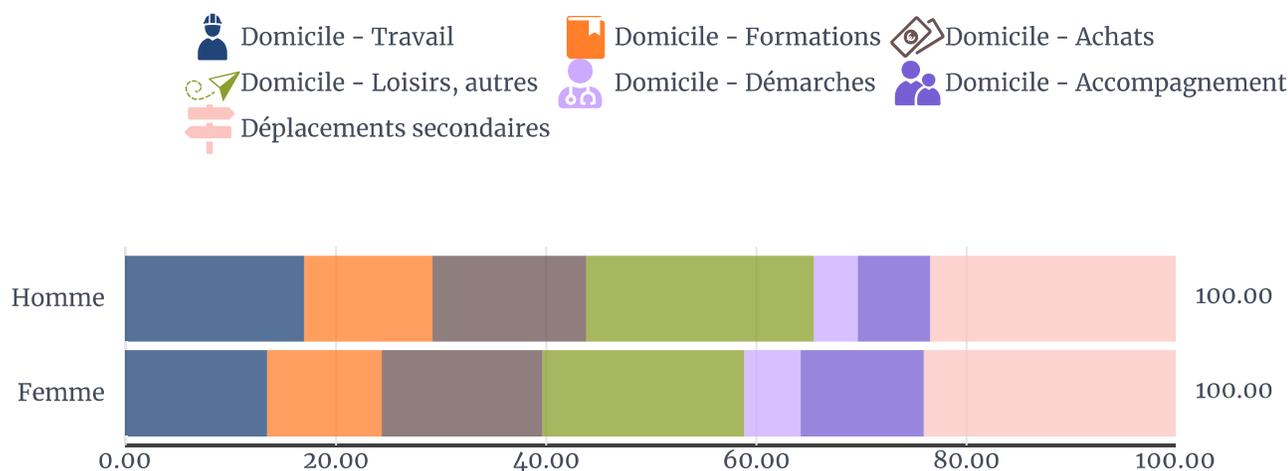
Chapitre 5.2.a : Noyau urbain : Les motifs combinés selon le profil des résidents

Analyse des motifs combinés selon le profil des résidents

Les motifs combinés de déplacement selon le genre

La figure suivante donne la répartition des déplacements par motif combiné pour les habitants du Noyau Urbain selon le genre.

Motifs combinés : Répartition des déplacements pour le Noyau Urbain selon le motif combiné selon le genre

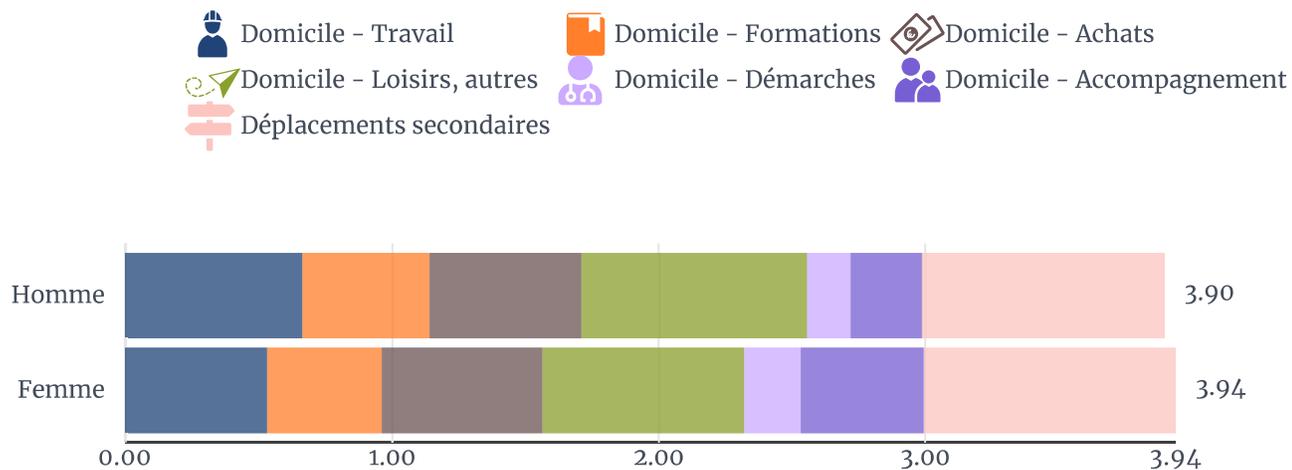


Répartition des déplacements selon le motif combiné (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne le taux de mobilité selon le motif combiné pour les habitants du Noyau Urbain selon le genre.

Motifs combinés : Taux de mobilité selon le motif combiné selon le genre pour le Noyau Urbain

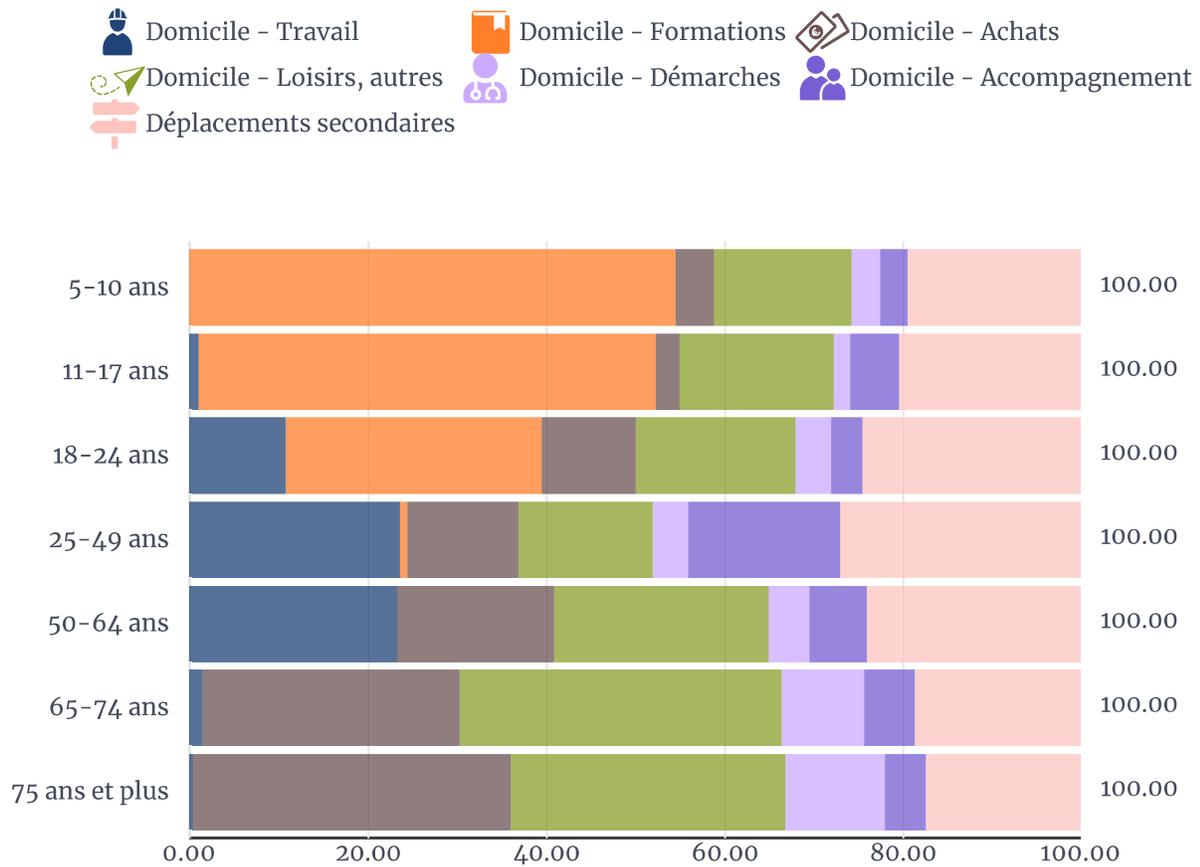


Taux de mobilité selon le motif combiné (en dép/personne/jour) ©EMC2 de Touraine

Les motifs combinés de déplacement selon l'âge

La figure suivante donne la répartition des déplacements par motif combiné pour les habitants de Tours Métropole Val de Loire selon les classes d'âge.

Motifs combinés : Répartition des déplacements selon le motif combiné selon l'âge pour le Noyau Urbain

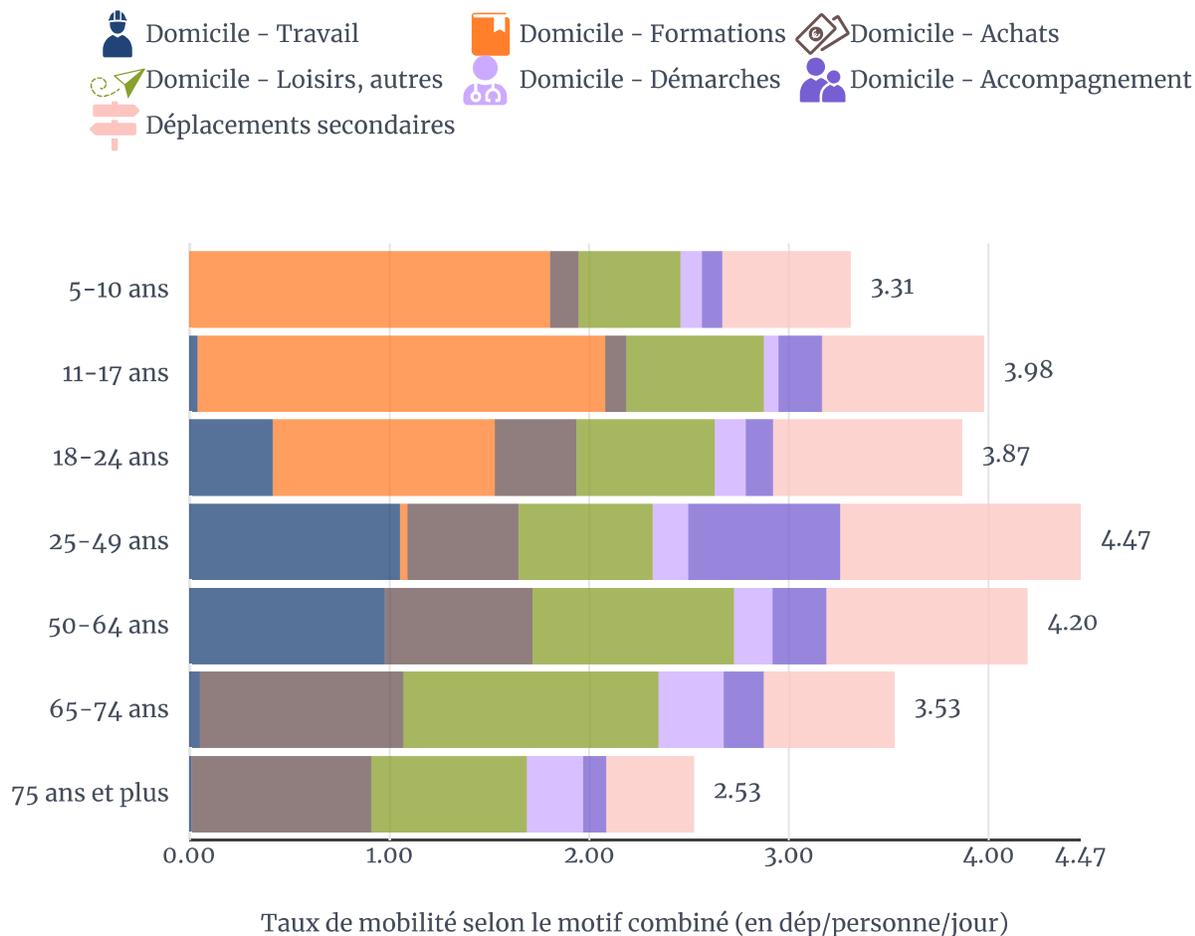


Répartition des déplacements selon le motif combiné (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne le taux de mobilité selon le motif combiné pour les habitants du Noyau Urbain selon les classes d'âge.

Motifs combinés : Taux de mobilité selon le motif combiné selon l'âge pour le Noyau Urbain

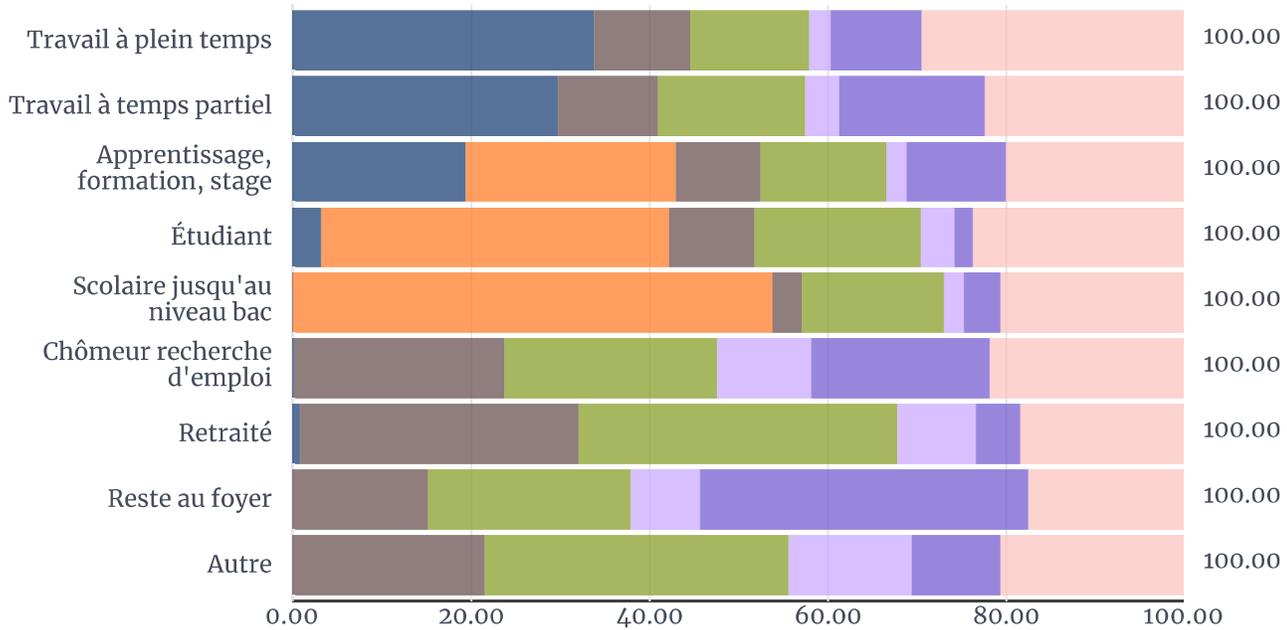
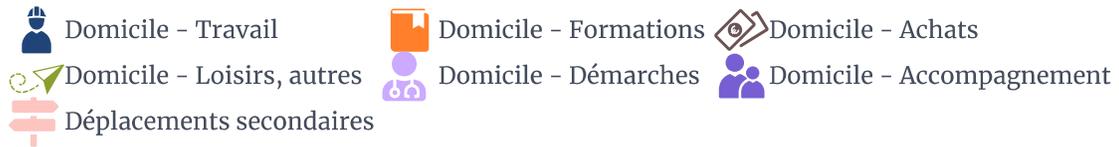


©EMC2 de Touraine

Les motifs combinés de déplacement selon l'occupation

La figure suivante donne la répartition des déplacements par motif combiné pour les habitants de Tours Métropole Val de Loire selon l'occupation.

Motifs combinés : Répartition des déplacements selon le motif combiné selon l'occupation pour le Noyau Urbain

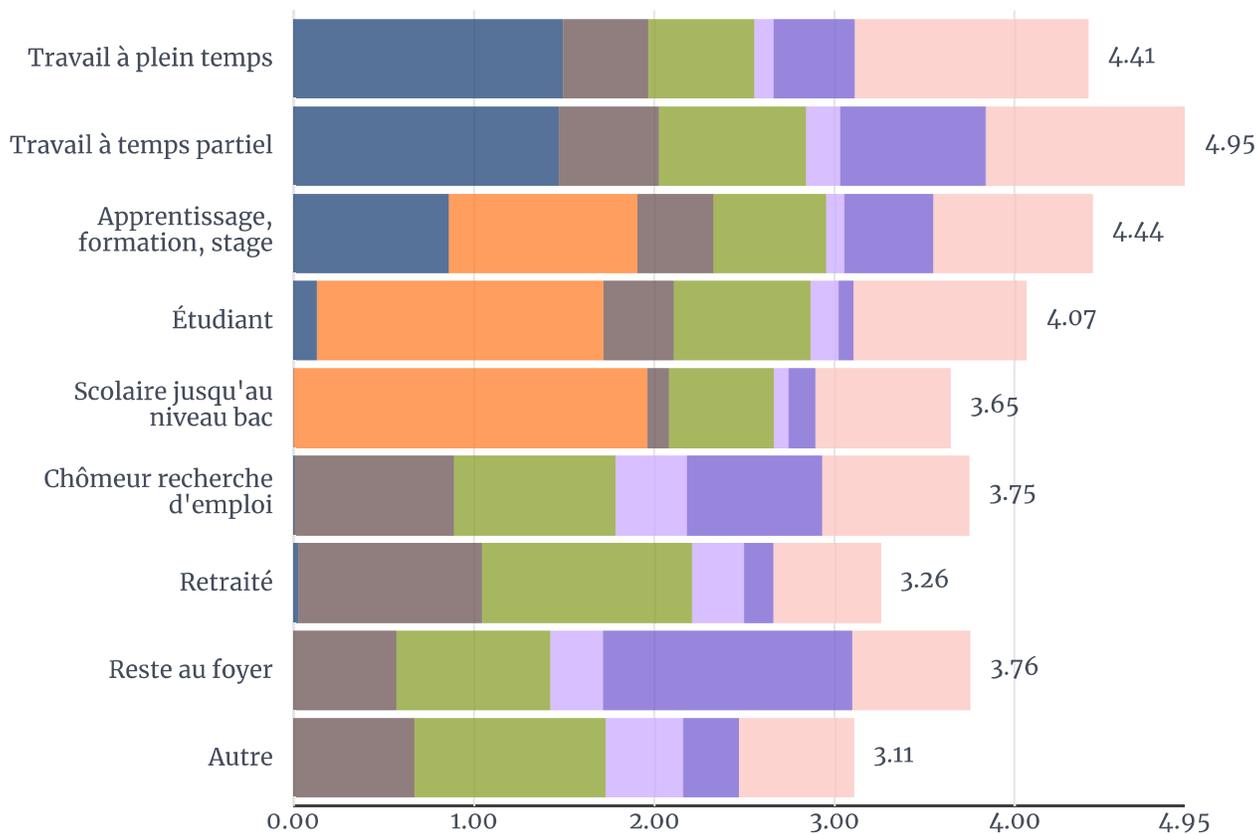


Répartition des déplacements selon le motif combiné (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne le taux de mobilité selon le motif combiné pour les habitants du Noyau Urbain selon l'occupation.

Motifs combinés : Taux de mobilité selon le motif combiné selon l'occupation pour le Noyau Urbain



Taux de mobilité selon le motif combiné (en dép/personne/jour)

©EMC2 de Touraine

Chapitre 5.3 : Noyau urbain : Les motifs dans les boucles de déplacements

Les motifs dans les boucles de déplacements

Motifs dans les boucles de déplacements : Chiffres clés pour le Noyau Urbain



68%

des boucles sont des allers-retours du domicile vers le domicile



1.64

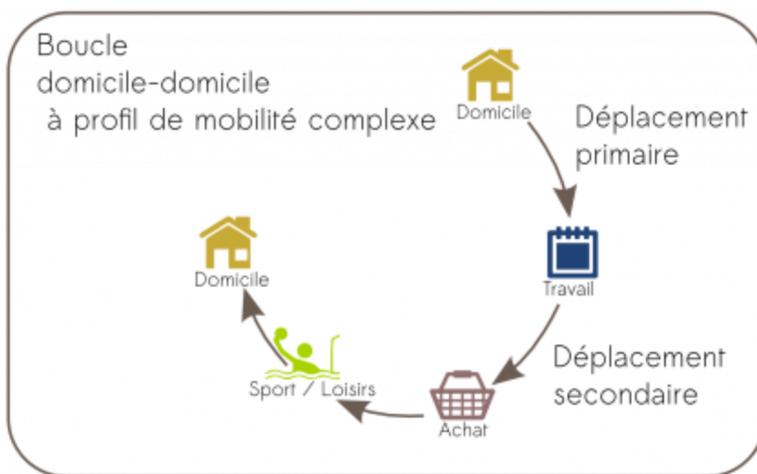
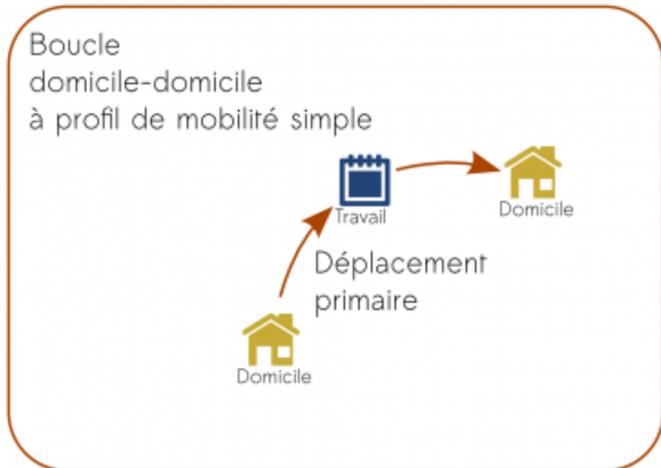
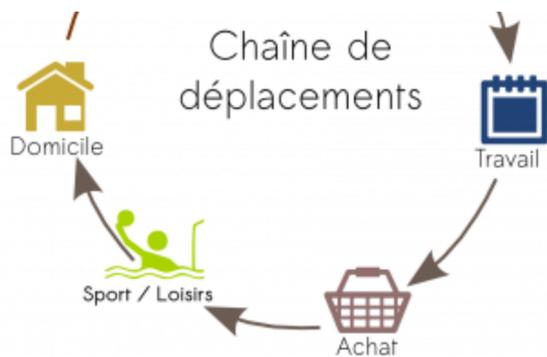
boucles de déplacements par jour et par personne

Dans l'analyse de la mobilité par motif d'activité ou par motifs combinés, les déplacements sont considérés indépendamment les uns des autres. Cette approche simple à mettre en oeuvre, est imparfaite puisqu'en réalité, les déplacements s'enchaînent. Le choix d'un mode est souvent conditionné par le précédent mode employé. Une personne utilisant sa voiture pour un déplacement est, dans la plupart des cas, contrainte d'effectuer un déplacement retour avec celle-ci.

Pour appréhender ce phénomène, l'analyse s'appuyant sur la notion de boucles de déplacements considère une boucle comme la totalité des déplacements du départ jusqu'au retour au domicile.

La chaîne de déplacements est constituée, dans la majorité des cas, d'une ou plusieurs boucles de déplacements. Une boucle de déplacements est constituée de l'ensemble des déplacements réalisés entre un départ du domicile et un retour au domicile. On appelle « boucle simple » une boucle composée uniquement de 2 déplacements. Il s'agit d'un aller-retour entre le domicile et une activité.





Un habitant du territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle réalise en moyenne 3.94 déplacements par jour. La succession de ces déplacements constitue la chaîne de déplacements. Pour près de 97% des personnes enquêtées, la chaîne de déplacements est réalisée par un départ du domicile et un retour vers le domicile, 3% des personnes enquêtées sont soit parties pour leur premier déplacement d'un autre lieu que le domicile, soit ne sont pas retournées à leur domicile en fin de journée.

Les habitants du territoire du Noyau Urbain effectuent, en moyenne, plus de 3 déplacements sur 4 en lien avec leur domicile. Près d'un déplacement sur 4 est donc réalisé avec une origine et une destination différente du domicile (comme vu dans la partie [Motifs combinés](#)).

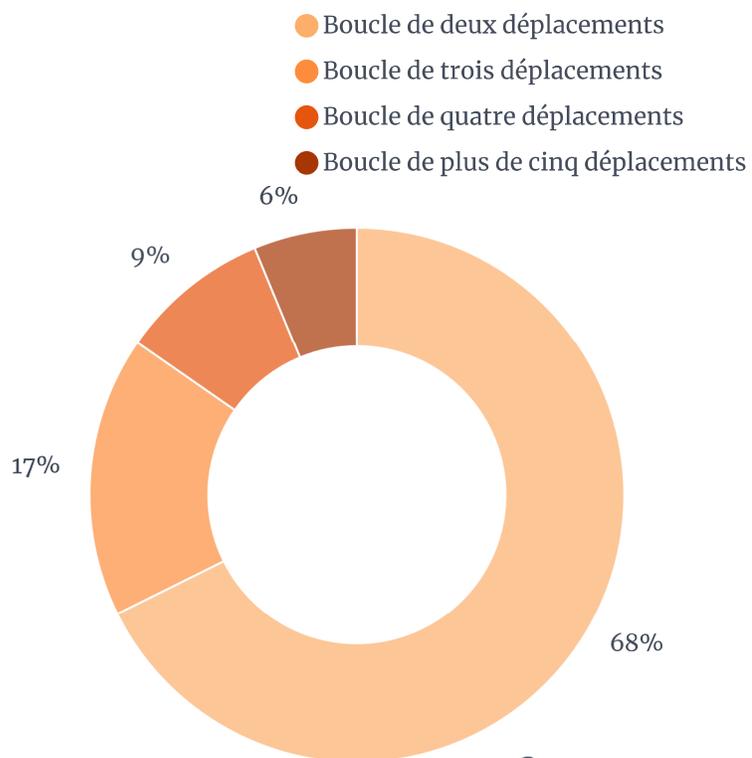
1.65 boucles de déplacements par jour et par personne

Un habitant du territoire du Noyau Urbain qui se déplace réalise 1.65 boucle de déplacements par jour. En prenant en compte les « immobiles », le nombre moyen de boucles est de 1.48.

2/3 des boucles sont des
allers-retours du domicile
vers le domicile

La figure suivante donne, pour le Noyau Urbain, la part de boucle selon le nombre de déplacements qui la compose.

Motif : Répartition du nombre de boucles selon leur longueur pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

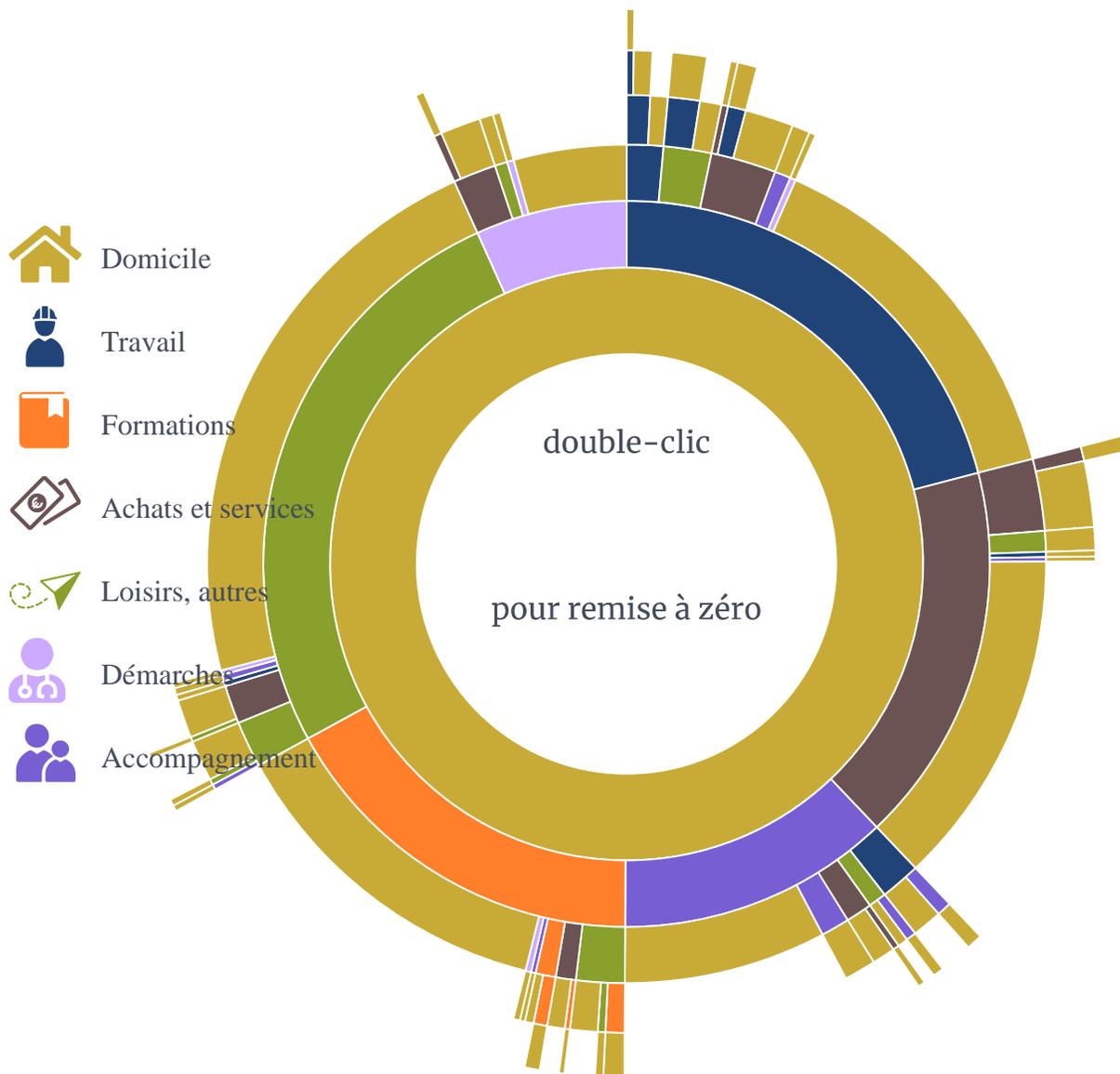
La figure suivante donne la répartition des boucles selon le nombre de déplacements du domicile au domicile réalisés par les habitants du Noyau Urbain qui les composent, selon le découpage en "Secteur D10*".

Motif : Répartition du nombre de boucles selon leur longueur dans le Noyau Urbain

Représentation des boucles de déplacements

La figure suivante propose une représentation des boucles de déplacements réalisées par les habitants du Noyau Urbain selon le motif. Elle permet de voir la succession de motifs entre le départ du domicile et le retour vers celui-ci.

Motifs : Représentation des boucles de déplacements pour le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Seules les boucles avec plus de 500 occurrences ont été prises en compte, cela représente environ 90% de l'ensemble des boucles réalisées par les habitants de le Noyau Urbain

Chapitre 6 : Noyau urbain : Les flux de déplacements

Analyse des flux de déplacements

L'analyse des flux est tout autant enrichissante que complexe. Chaque déplacement est caractérisé par le secteur de résidence de la personne qui l'effectue, une origine, et une destination.

Ainsi, cette partie est scindée en deux approches:

- Les flux de déplacements des résidents du SMT, afin d'étudier les origines-destinations de leurs déplacements
- Les flux de déplacement dans le SMT, afin d'étudier le secteur de résidence des personnes qui s'y déplacent et l'origine de leurs déplacements.

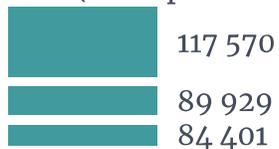
Passer la souris sur la carte ...

La carte suivante représente les flux des habitants de Indre-et-Loire, vers et depuis le Noyau Urbain.

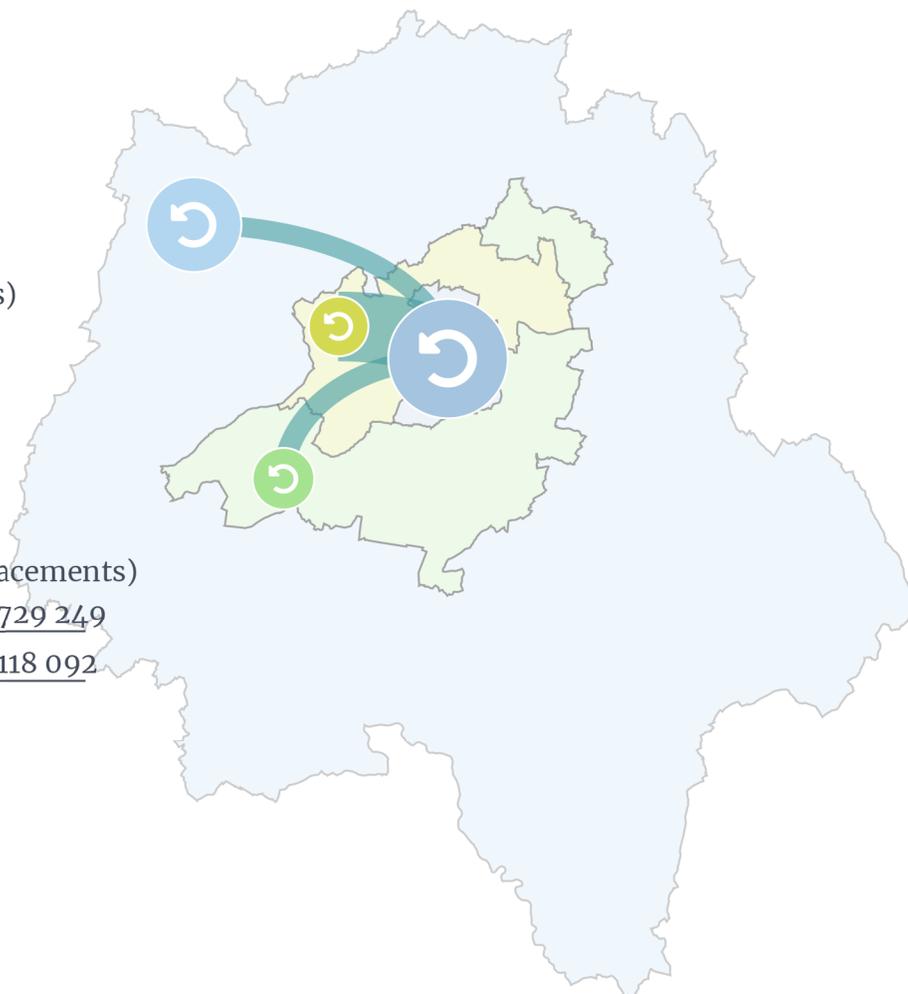
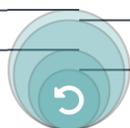
Flux : Représentation des flux de déplacements vers et depuis le Noyau Urbain

Légende :

Flux (en déplacements)



Flux internes (en déplacements)



Chapitre 6.1 : Noyau urbain : Flux de déplacement des résidents Noyau urbain

Ce chapitre s'intéresse aux flux de déplacements des habitants du Noyau urbain.

88% des déplacements des habitants sont effectués à l'intérieur du SCoT de l'Agglomération Tourangelle

La figure suivante donne la répartition des types de déplacement réalisés par les habitants de Noyau Urbain.

Mobilité : Répartition des types de déplacement réalisés par les habitants de Noyau Urbain

La notion de mobilité se décline usuellement en 3 catégories :

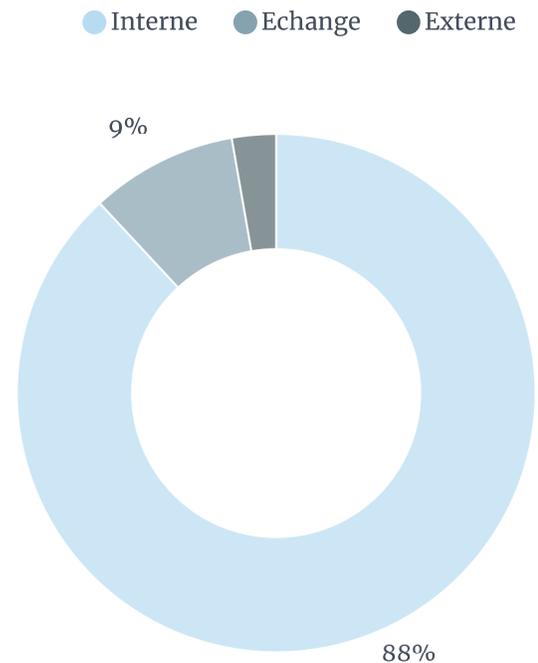
→ La **mobilité interne** ne prend en compte que les déplacements effectués au sein du territoire.

→ La **mobilité d'échange** concerne les déplacements dont seule l'origine ou la destination est située sur le territoire.

→ La **mobilité externe** concerne les déplacements dont ni l'origine ni la destination ne sont situées sur le territoire.

Les déplacements internes et d'échange sont qualifiés de déplacements en lien avec le territoire.

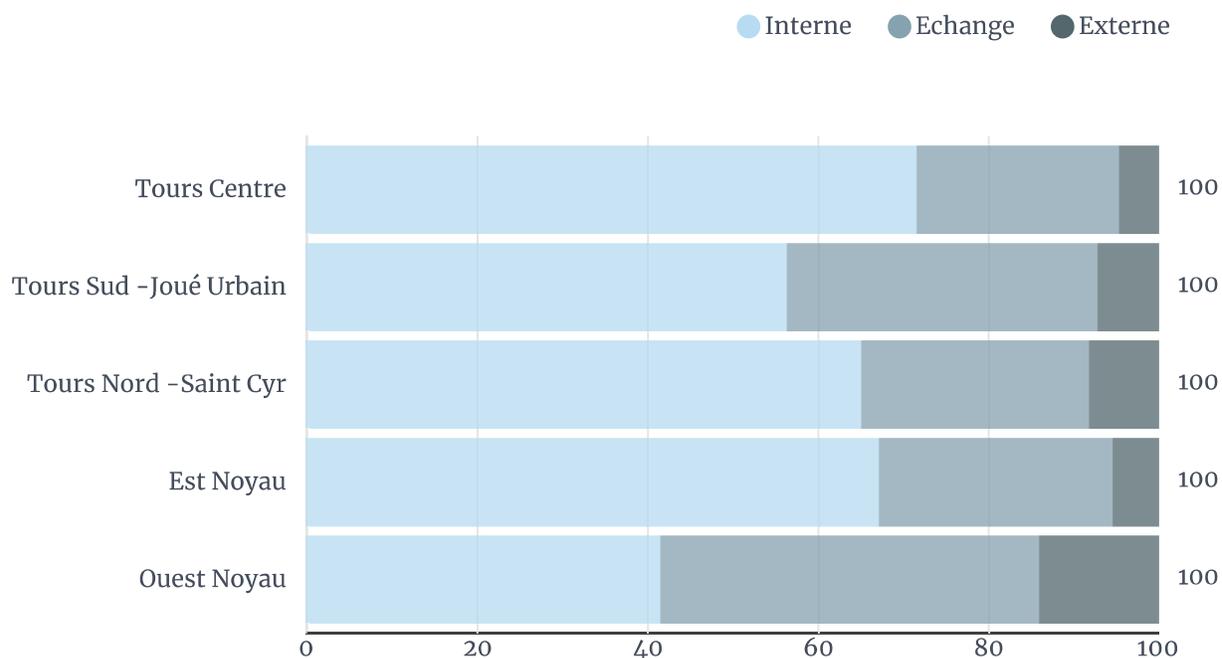
Ces notions de types de déplacements permettent de caractériser l'autonomie d'un territoire. En effet, les déplacements d'échanges ou externes traduisent le "besoin" d'une personne de quitter son territoire de résidence. A contrario, les déplacements internes illustrent l'autonomie du territoire.



©EMC2 de Touraine

La figure suivante, donne pour les habitants des différents secteurs de résidence du Noyau Urbain, la répartition des déplacements selon leur type.

Flux résidents : Part des déplacements selon leur type dans le Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Pour un secteur, plus la proportion de déplacements internes est importante, plus le territoire est autonome. Une part importante de déplacements d'échange ou externes traduit la nécessité pour ces habitants de sortir de leur secteur de résidence pour exercer une activité et génère ainsi des flux de déplacements entre les secteurs de l'aire d'étude.

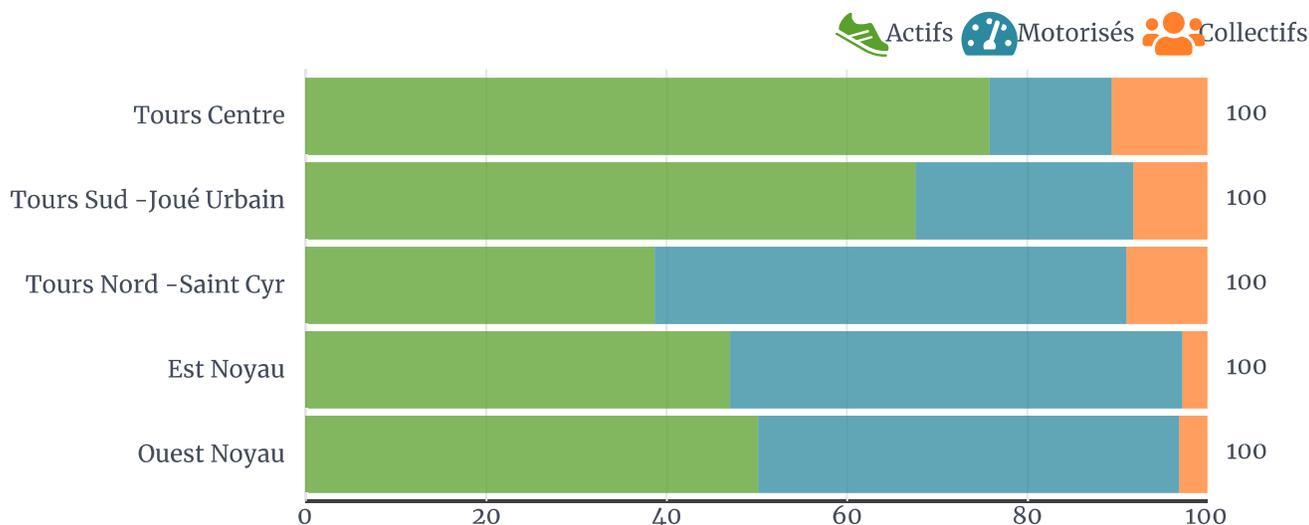
Les modes selon le type de déplacement

Les modes de déplacement sont très différents selon le type de déplacement : interne, échange ou externe.

Les trois figures suivantes donnent les parts modales selon le type de déplacement.

La figure suivante donne selon le secteur de résidence du Noyau Urbain, les parts modales pour les déplacements internes, c'est-à-dire les déplacements qui ont une origine et une destination à l'intérieur du secteur de résidence.

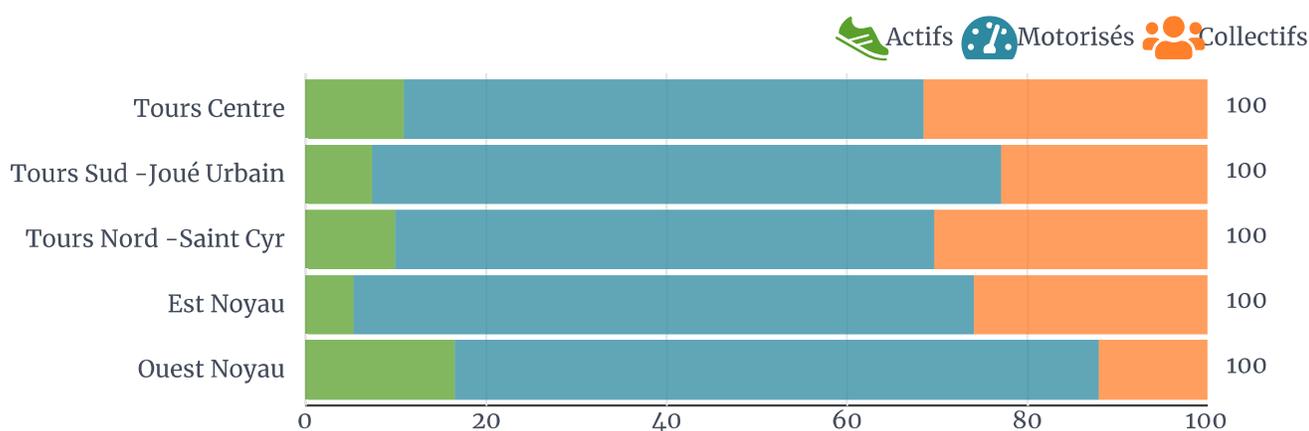
Flux résident : Parts modale dans les déplacements internes selon le secteur de résidence du Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne selon le secteur de résidence du Noyau Urbain, les parts modales pour les déplacements d'échange, c'est-à-dire les déplacements qui ont une origine ou une destination dans le secteur de résidence.

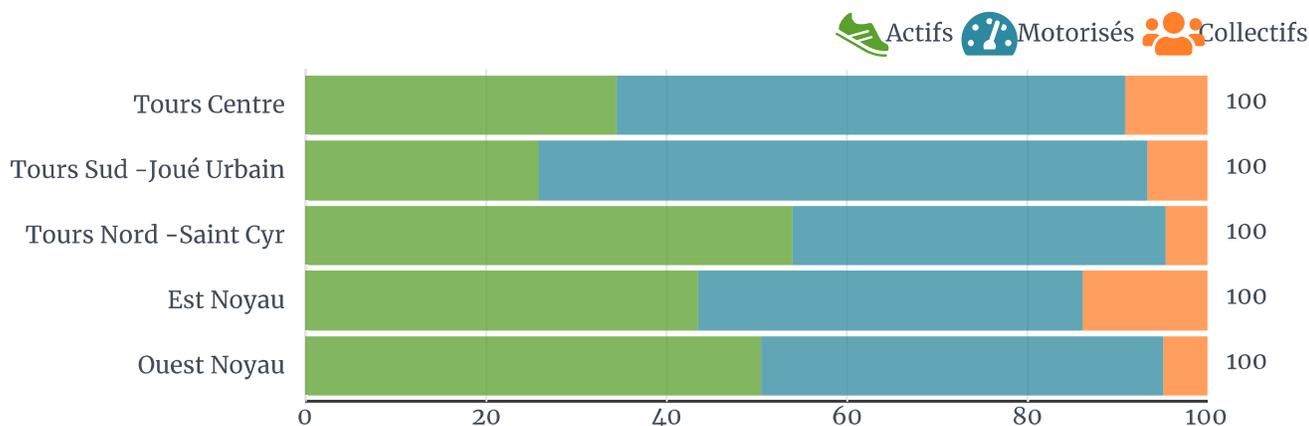
Flux résidents : Parts Modales dans les déplacements d'échange selon le secteur de résidence du Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne selon les différents secteurs du Syndicat des Mobilités de Touraine, les parts modales pour les déplacements externes, c'est-à-dire les déplacements qui ont ni une origine ni une destination dans le secteur.

Flux résidents : Modes dans les déplacements externes dans le Noyau Urbain

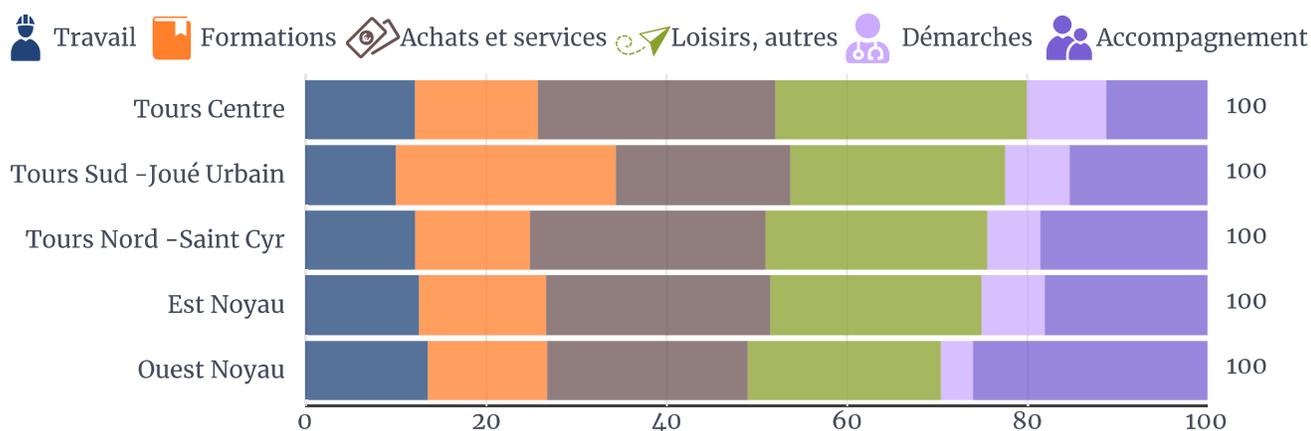


©EMC2 de Touraine

Les motifs selon le type de déplacement

La figure suivante donne selon le secteur de résidence du Noyau Urbain, la part de déplacement selon le motif d'activité, c'est-à-dire les déplacements qui ont une origine et une destination à l'intérieur du secteur de résidence.

Flux résidents : Le motif d'activité dans les déplacements internes selon le secteur de résidence du Noyau Urbain

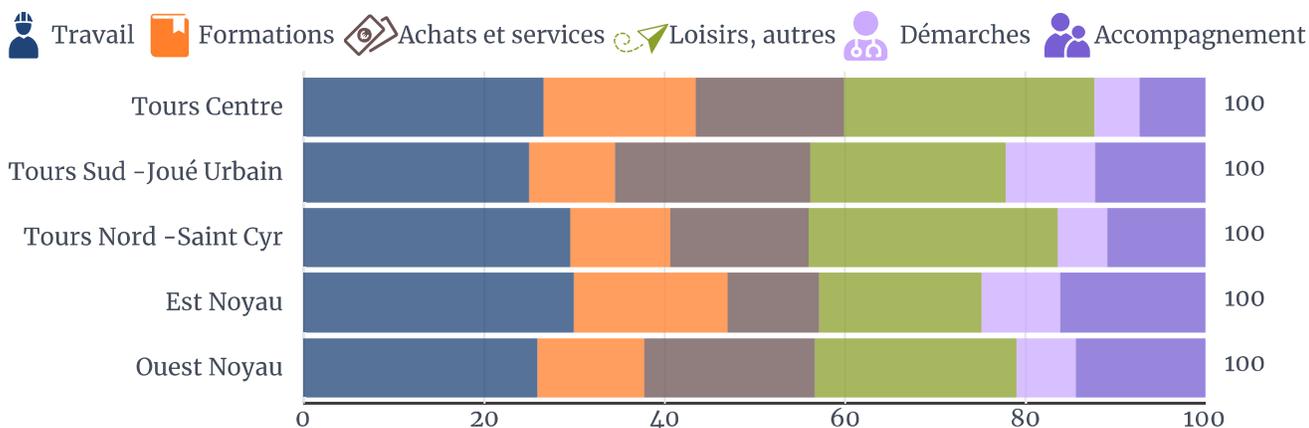


Activité selon le type de déplacement et le secteur de résidence (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne selon le secteur de résidence du Noyau Urbain, la part de déplacement selon le motif d'activité pour les déplacements d'échange, c'est-à-dire les déplacements qui ont une origine ou une destination dans le secteur de résidence.

Flux résidents : Motif d'activité dans les déplacements d'échange avec le Noyau Urbain

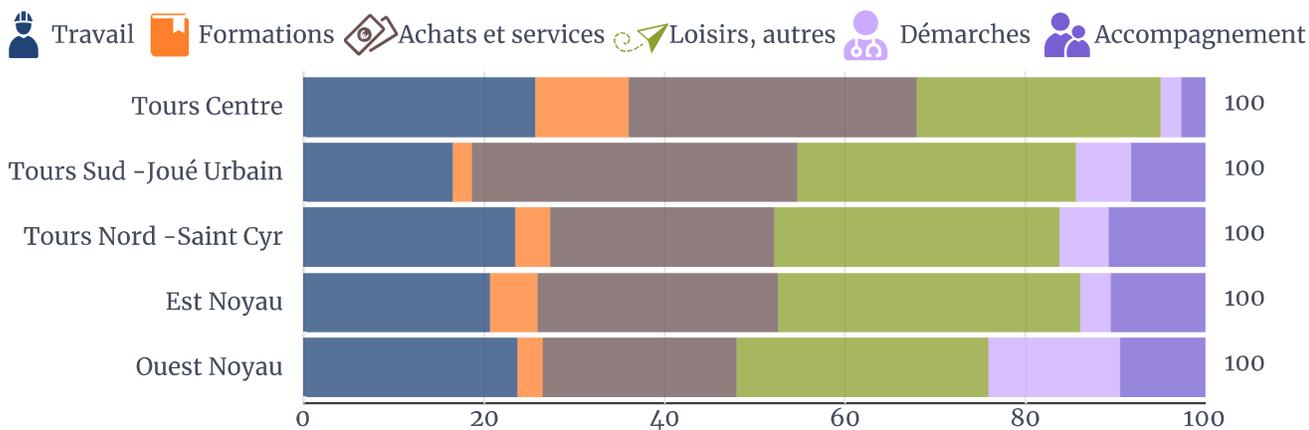


Activité selon le type de déplacement et le secteur de résidence (en %)

©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la part de déplacement selon le motif d'activité pour les déplacements externes.

Flux résidents : Motif d'activité dans les déplacements externes dans le Noyau Urbain



Activité selon le type de déplacement et le secteur de résidence (en %)

©EMC2 de Touraine

Passer la souris sur la carte ...

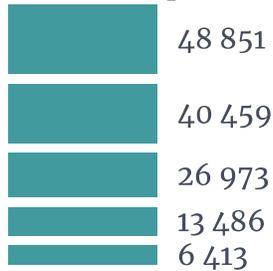
Les flux de déplacements dans le territoire

La carte suivante représente les flux dans le Noyau Urbain. Elle prend en compte l'origine et la destination de tous les déplacements des habitants du Noyau Urbain dans le territoire.

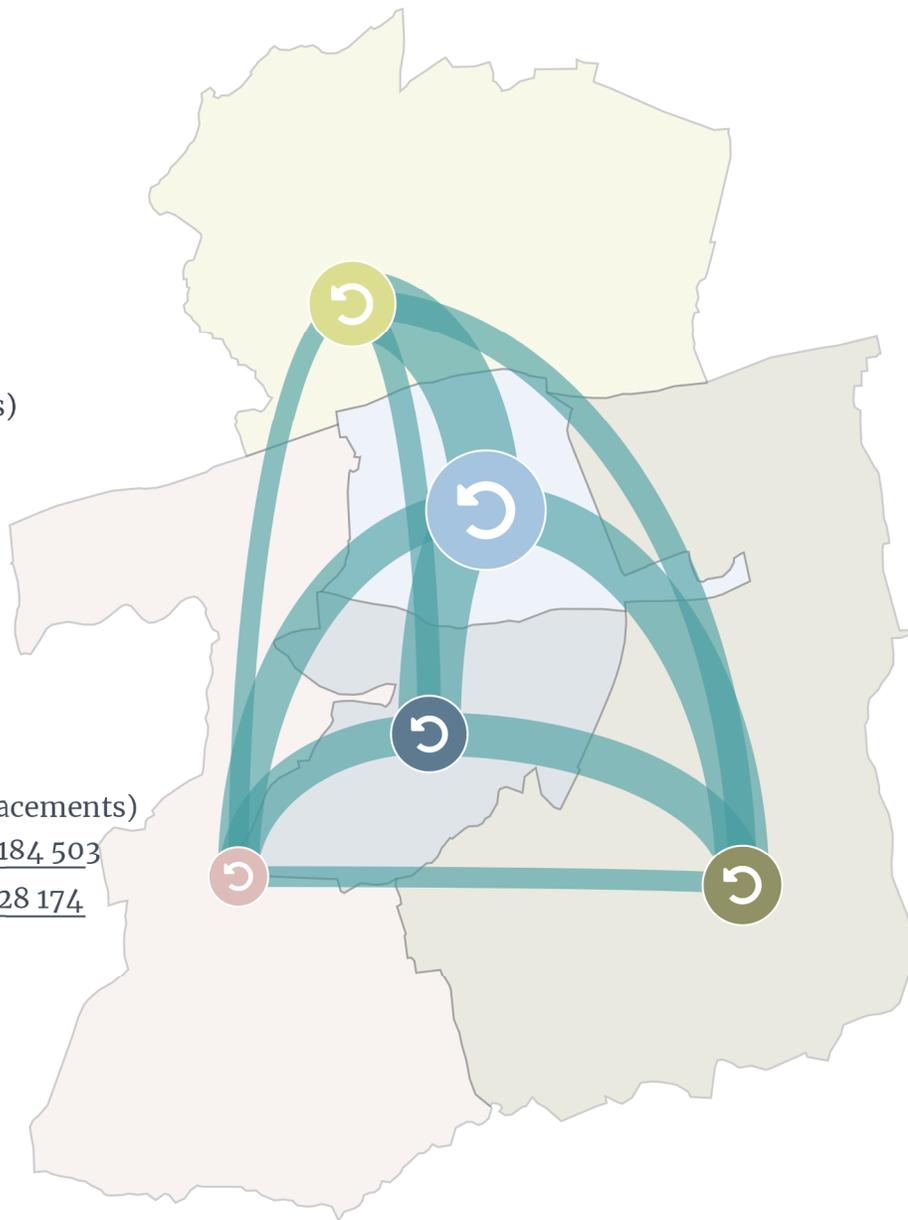
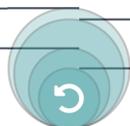
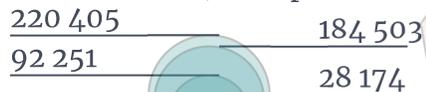
Flux résidents : Représentation des flux de déplacements dans le Noyau Urbain

Légende :

Flux (en déplacements)



Flux internes (en déplacements)

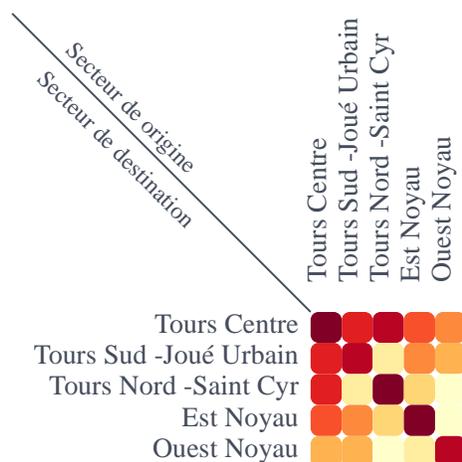
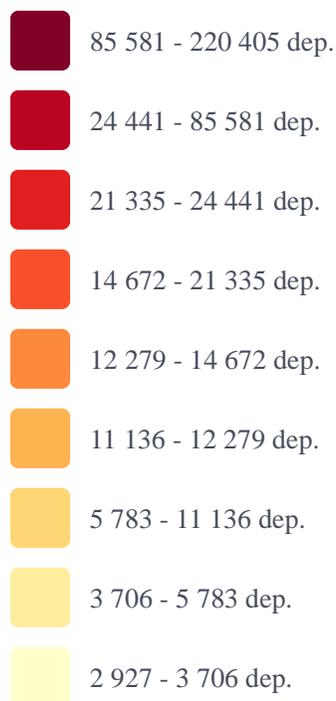


©EMC2 de Touraine

La figure suivante représente la matrice Origine Destination des flux de déplacement dans le Noyau Urbain. Elle prend en compte l'origine et la destination de tous les déplacements des habitants du Noyau Urbain dans le territoire.

Flux résidents : Matrice des flux de déplacements dans le Noyau Urbain

Légende :



Chapitre 6.2 : Noyau urbain : Flux de déplacements dans le territoire

Déplacements à l'intérieur du Noyau urbain

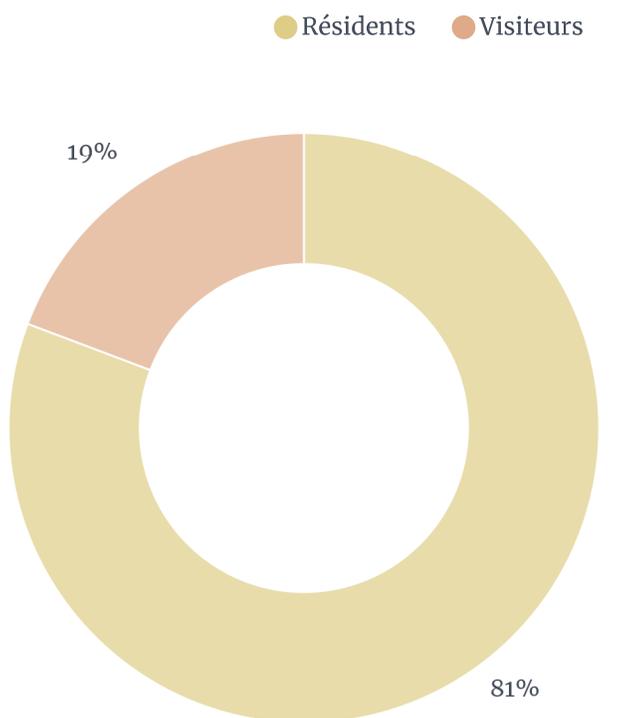
Dans ce paragraphe, les déplacements seront étudiés au regard du Syndicat des Mobilités de Touraine comme destination en distinguant :

- les pratiques de mobilité des résidents du SMT: **Comment se déplacent les habitants du SMT dans le SMT ?**
- les pratiques de mobilité des non résidents: **Comment les "visiteurs" du SMT s'y déplacent ?**

87% des déplacements réalisés sur le territoire du Syndicat des Mobilités sont réalisés par les habitants du territoire. 155 400 déplacements (soit 13%) sont effectués par des personnes extérieures au territoire.

La figure suivante donne la part de déplacements à destination du Noyau Urbain des habitants et des visiteurs, quel que soit le secteur d'origine des déplacements.

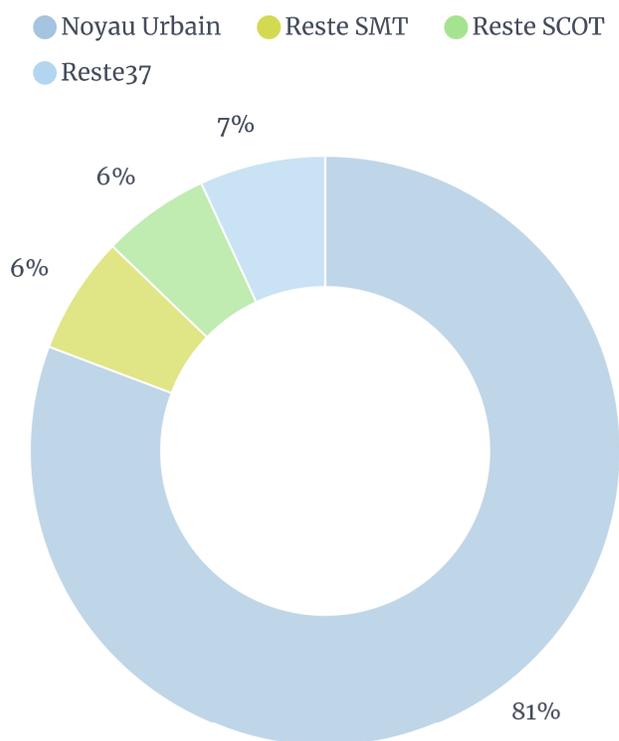
Flux : Répartition des déplacements dans le Noyau Urbain selon le secteur de résidence



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne la part de déplacements à destination du Noyau Urbain selon les découpage Noyau de résidence, quel que soit le secteur d'origine des déplacements.

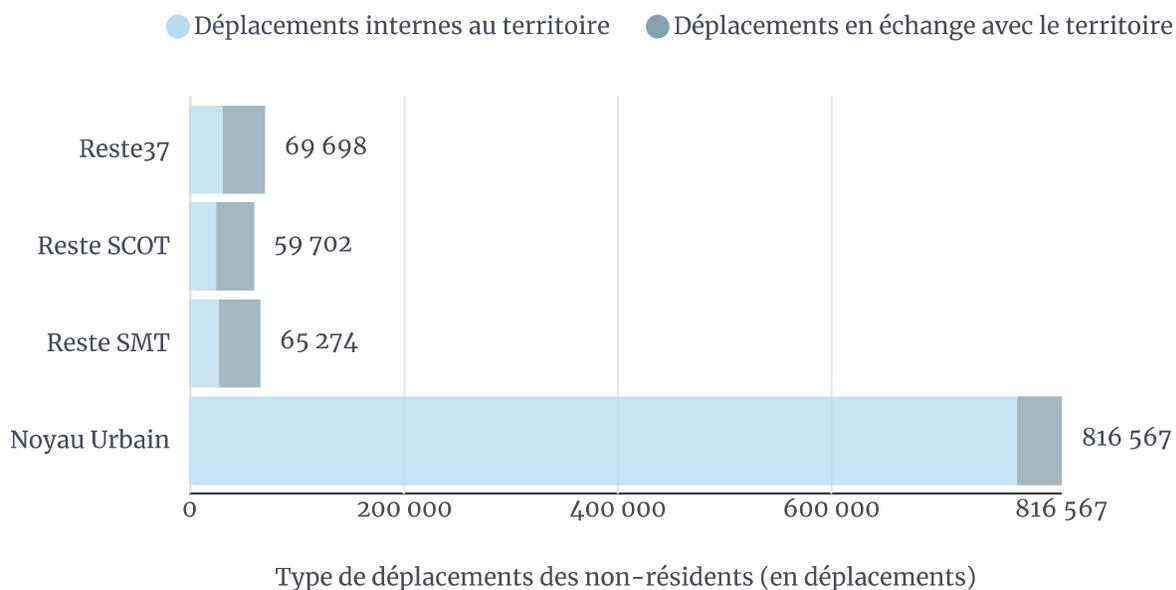
Flux : Répartition des déplacements à destination du Noyau Urbain selon les découpage Noyau de résidence



©EMC2 de Touraine

Ce graphique présente les types de déplacements à destination du Noyau Urbain selon le secteur de résidence, qu'importe le secteur d'origine du déplacement.

Flux : Types de déplacements à destination du Noyau Urbain selon le secteur de résidence



©EMC2 de Touraine

- Un déplacement est dit interne à un territoire donné lorsque l'origine et la destinations s'y trouvent
- Un déplacement est dit en échange avec un territoire donné lorsque seule l'origine ou la destination s'y trouve

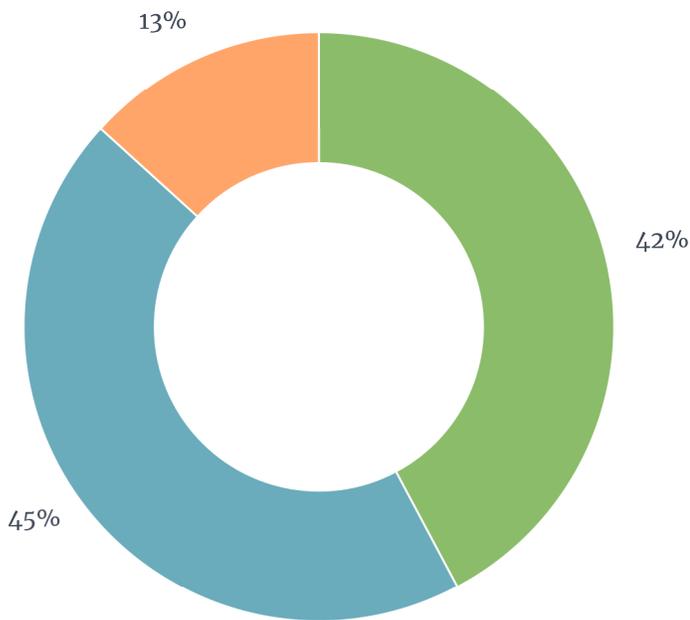
Les habitants du département en dehors du SMT effectuent globalement autant de déplacements en échange avec le SMT qu'à l'intérieur de ce dernier

Les modes de déplacements sur le Syndicat des Mobilités de Touraine

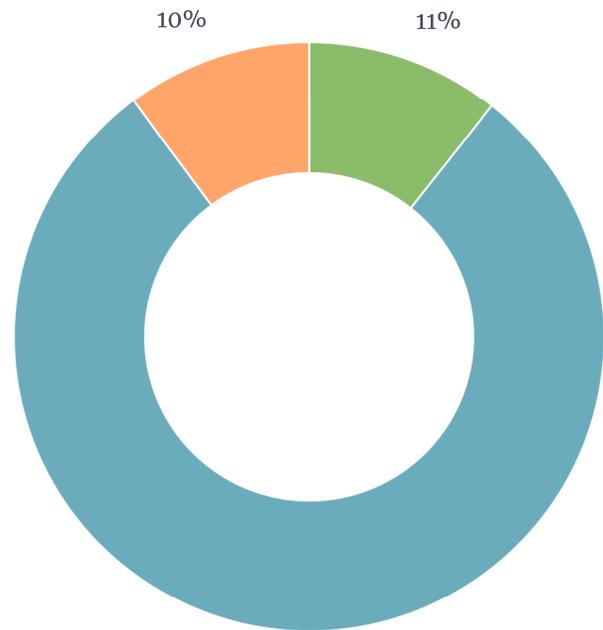
Il s'agit à présent d'étudier les modes utilisés pour se déplacer dans le Syndicat des Mobilités de Touraine, en distinguant les résidents et les non-résidents.

Flux : Parts modales des résidents du Noyau Urbain

Flux : Parts modales des non-résidents du Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine



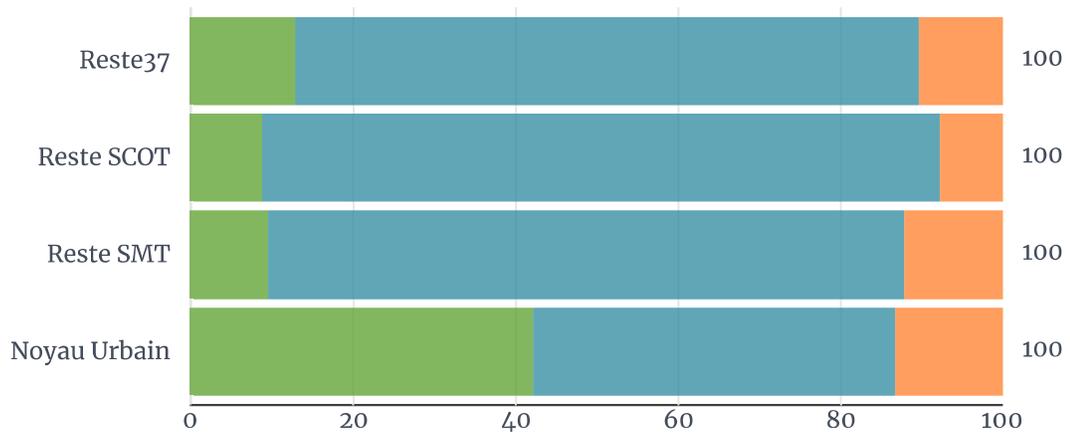
©EMC2 de Touraine

Les modes de déplacement sont différents entre les habitants du SMT et les visiteurs; la place des modes motorisés est bien plus importante, aux dépens principalement des modes actifs.

Ce constat vaut aussi bien pour les visiteurs issus du reste du SCoT ou du reste du département, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

Modes : Parts modales à destination du Noyau Urbain selon le secteur de résidence

Actifs Motorisés Collectifs



Déplacements selon les modes (en %)

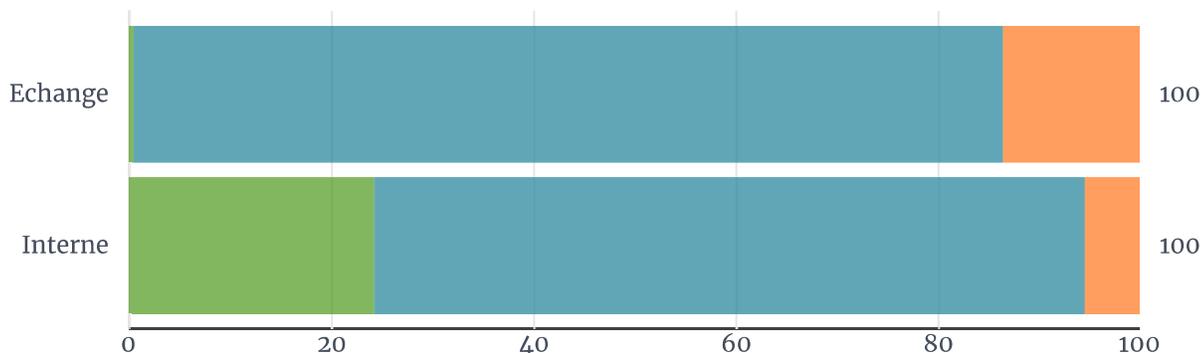
©EMC2 de Touraine

Afin de nuancer le constat pré-établi selon lequel les déplacements des visiteurs sont effectués principalement en modes motorisés, aux dépens des modes actifs, le graphique ci-dessous distingue les modes en échange et les modes internes au SMT.

Les déplacements en échange sont réalisés à près de 90% en modes motorisés. Cependant, lorsqu'un visiteur est amené à se déplacer à l'intérieur du SMT, plus de 20% de ses déplacements sont réalisés en modes actifs.

Modes : Parts modales des déplacements pour les non-résidents du Noyau Urbain selon le type de déplacement

Actifs Motorisés Collectifs



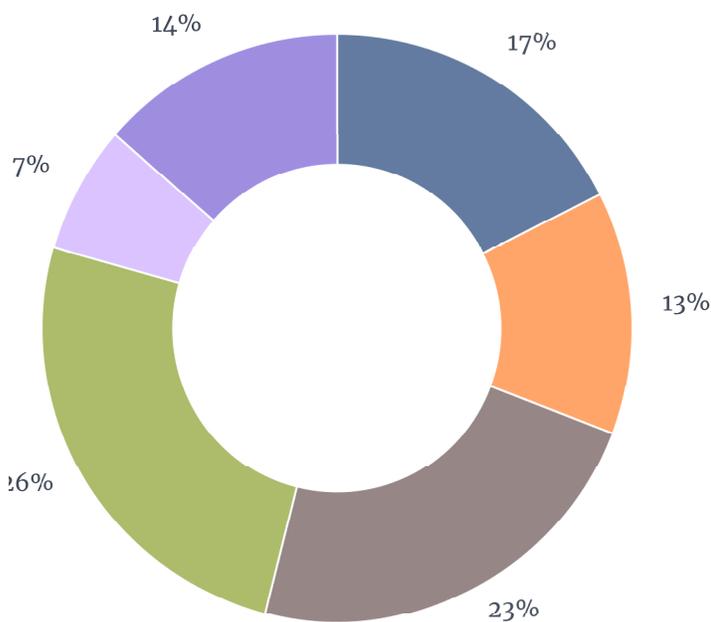
Déplacements selon le mode pour les non-résidents (en %)

©EMC2 de Touraine

Les motifs de déplacements sur le Syndicat des Mobilités de Touraine

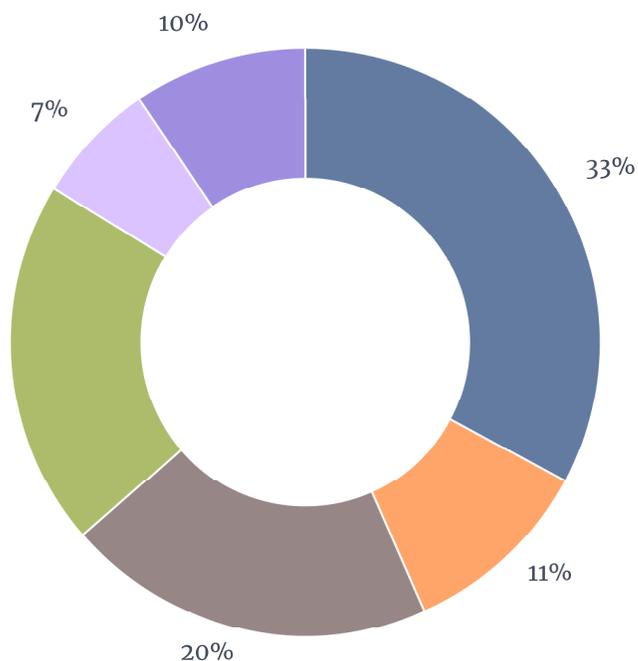
Ce chapitre permet d'analyser les motifs de déplacements des personnes sur le territoire du SMT, en distinguant les résidents et les non-résidents.

Flux : Répartition des déplacements par activité pour les résidents du Noyau Urbain



©EMC2 de Touraine

Flux : Répartition des déplacements par activité pour les non-résidents du Noyau Urbain



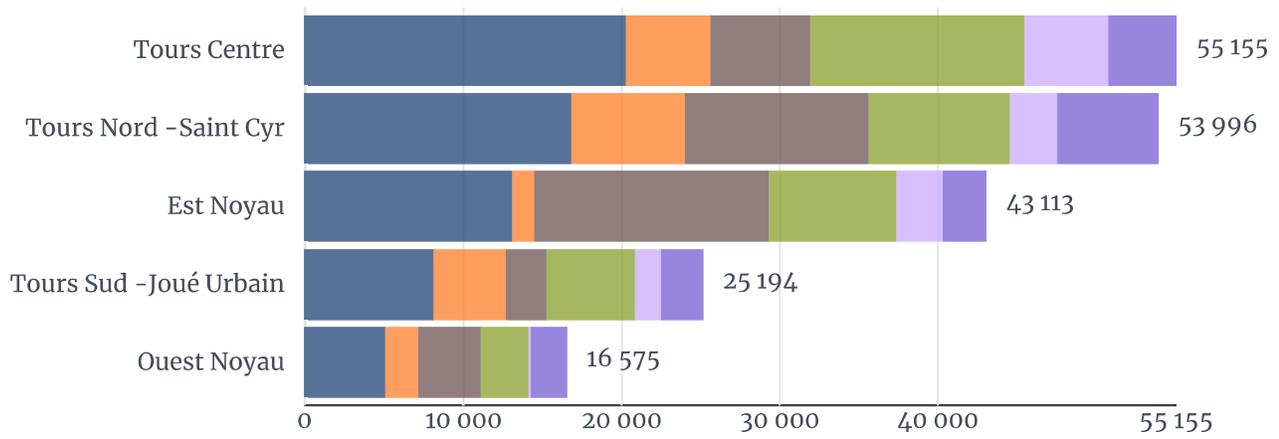
©EMC2 de Touraine

Les personnes ne résidant pas dans le SMT sont amenées à s'y déplacer à 34% pour le motif du travail.

Afin de mieux identifier les secteurs de destination selon le motif de déplacement des non-résidents, le graphique ci-dessous fournit ce croisement et la carte permet de cartographier l'information.

Flux : Secteur de destination des déplacements réalisés par les non-résidents du Noyau Urbain selon le motif d'activité

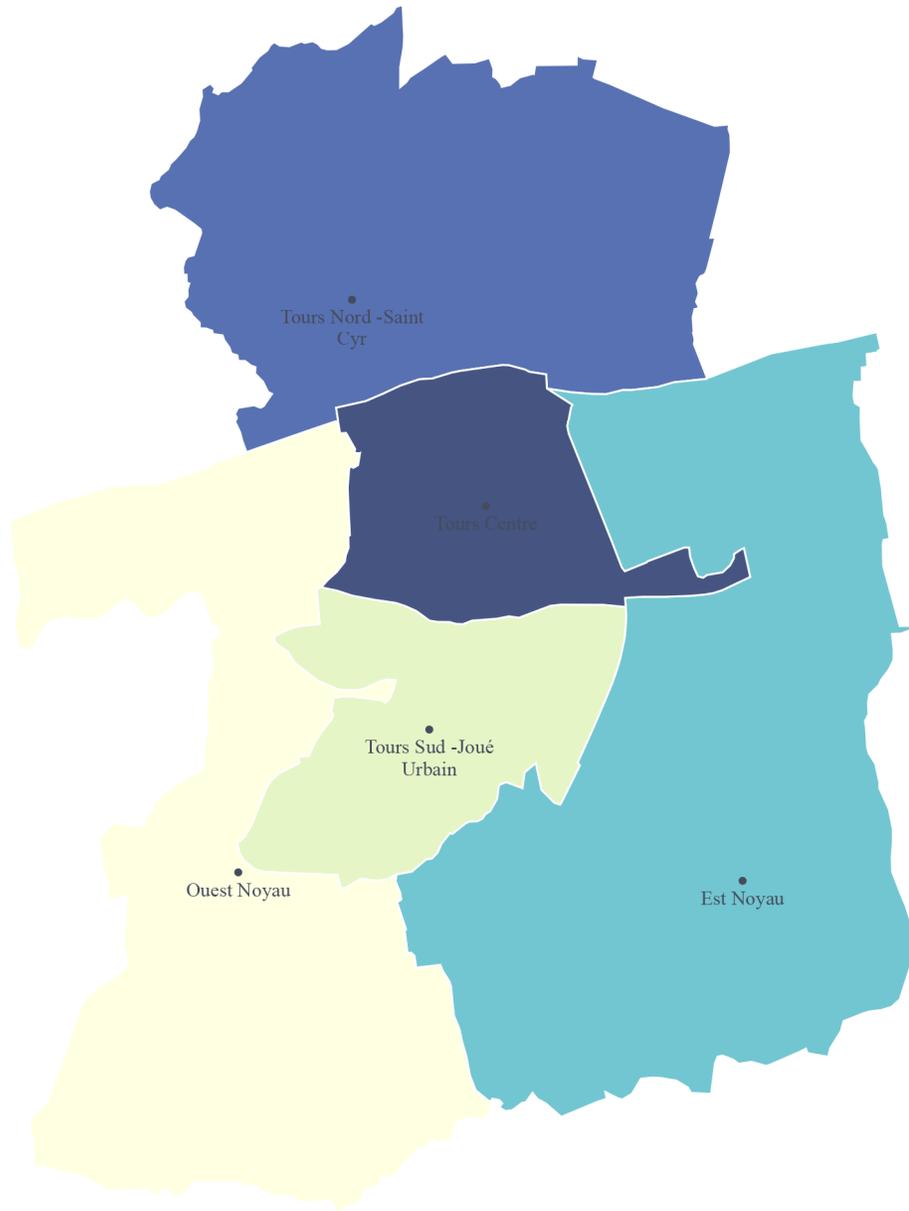
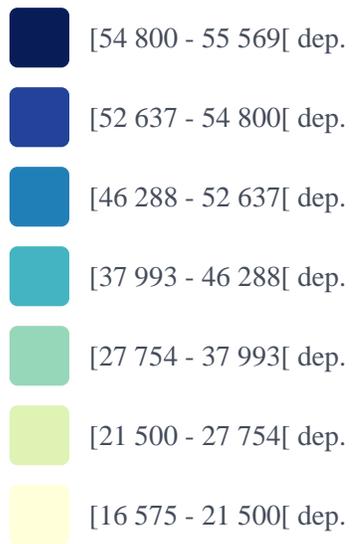
● Travail ● Formations ● Achats et services ● Loisirs, autres ● Démarches ● Accompagnement



Motifs de destination dans les déplacements (en déplacements)

©EMC2 de Touraine

Nombre de déplacements



Chapitre 7 : Noyau Urbain : Les dynamiques urbaines

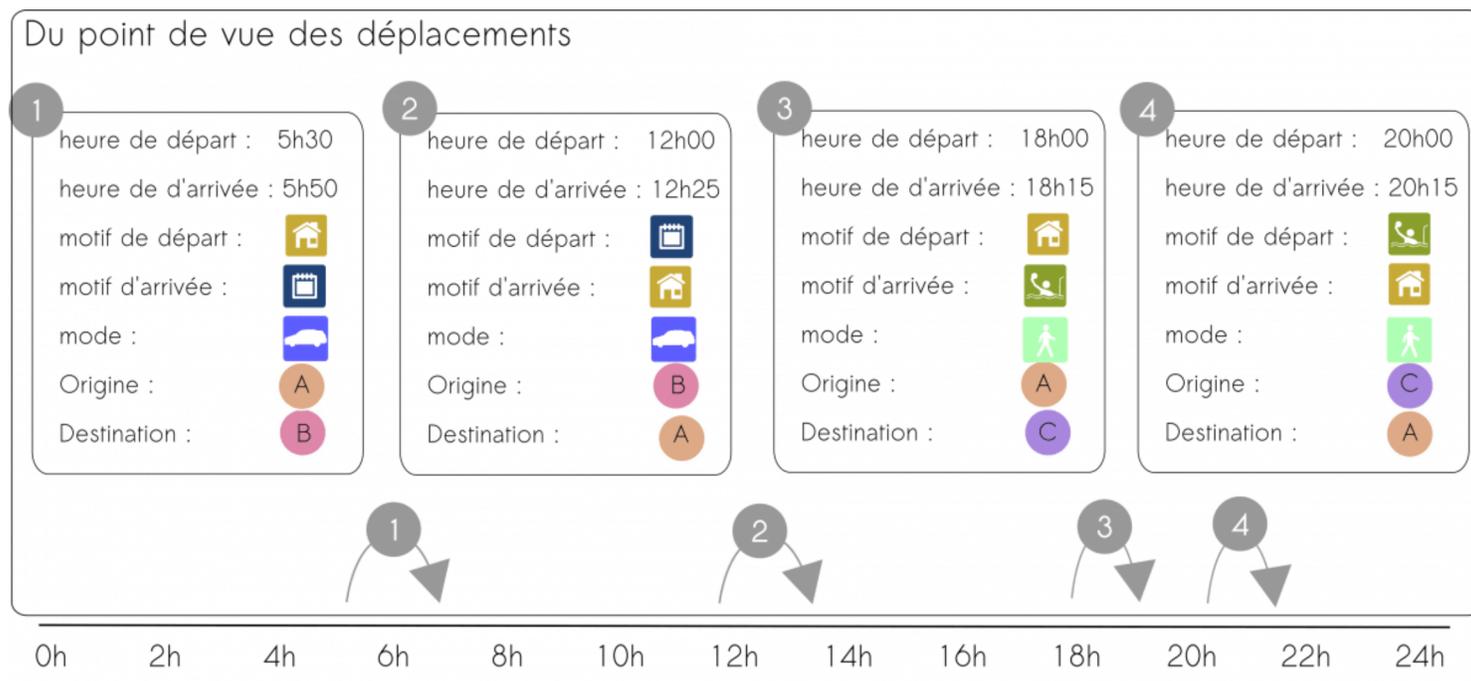
Les analyses d'Enquêtes Ménages réalisées en France ont toutes fait l'objet d'analyses sur les déplacements mais se sont rarement intéressées à la localisation spatiale et temporelle des personnes et des voitures. Les pulsations urbaines constituent donc une analyse originale de ces enquêtes, permettant de mieux appréhender le fonctionnement d'un territoire, et notamment l'interaction entre urbanisme et déplacements. L'étude des pulsations urbaines est le fruit d'un travail coopératif entre le CEREMA, le CETE de Lyon et l'Université Lumière Lyon 2.

Pulsations urbaines : observer les rythmes de la ville

L'illustration ci-dessous donne une représentation de l'EMC² :

→ avec le point de vue des déplacements (en haut), approche traditionnelle de ce type d'enquête dans laquelle chaque déplacement est décrit, de sa zone d'origine à sa zone de destination.

→ avec le point de vue des pulsations urbaines (en bas), les résultats de l'enquête sont observés en "négatif". En effet, puisque les déplacements renseignent l'origine, la destination et les motifs de départ et d'arrivée, il est possible d'analyser les pulsations urbaines.



Les pulsations urbaines selon l'activité



Les pulsations urbaines selon le secteur géographique de présence



Cette approche ne s'intéresse donc **pas aux déplacements mais aux personnes et au temps passé**. Elle permet de savoir :

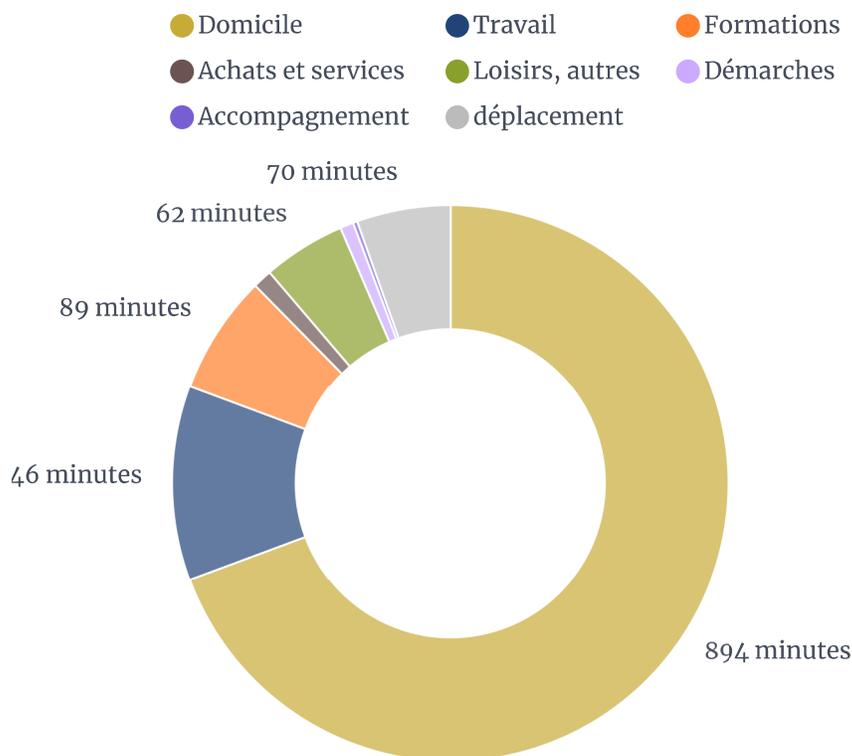
- Qui est présent dans les différents secteurs du territoire,
- Quelles activités sont pratiquées, où, quand et sur quelle durée,
- Quelles sont les évolutions au cours de la journée.

Ces thèmes font l'objet de l'analyse ci-dessous.

Les dynamiques urbaines selon le secteur de résidence

La figure suivante donne la part de temps consacré aux différentes activités pour les habitants de Noyau Urbain au cours de la journée.

Dynamiques urbaine : Activité des habitants de Noyau Urbain durant une journée



©EMC2 de Touraine

La durée quotidienne de déplacement est légèrement différente de celle calculée dans le chapitre "mobilité". En effet, pour être cohérent avec les règles du CEREMA, les durées et distances de déplacement ne comptabilisent pas les déplacements liés aux motifs suivants : tournée professionnelle; tournée de magasin sans achat ; Faire une promenade, du « lèche-vitrines », prendre une leçon de conduite. Tandis qu'ils sont pris en compte dans cette analyse.

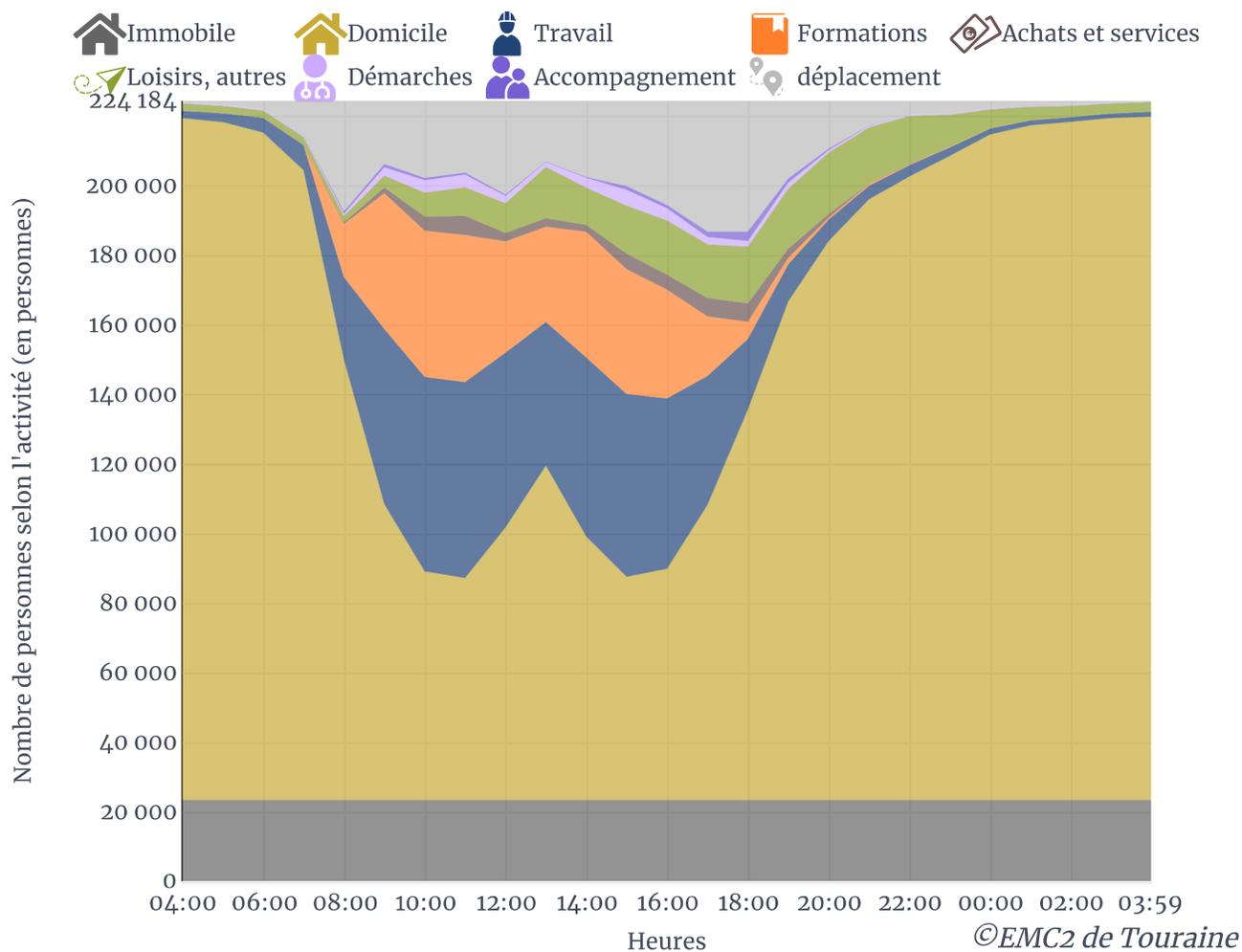
5% de la journée

C'est en moyenne la part de la journée consacrée par un habitant du Syndicat des Mobilités de Touraine à se déplacer, soit 71 minutes.

En ne prenant en compte que le temps passé hors du domicile, ce taux atteint 18% du temps.

La figure suivante donne, pour les habitants de Noyau Urbain, le profil journalier d'activités auxquelles les personnes sont occupées. Ainsi pour chaque heure de la journée, cette analyse donne le nombre de personnes réalisant une activité spécifique.

Dynamique Urbaine : Profil journalier d'activité pour les habitants de Noyau Urbain

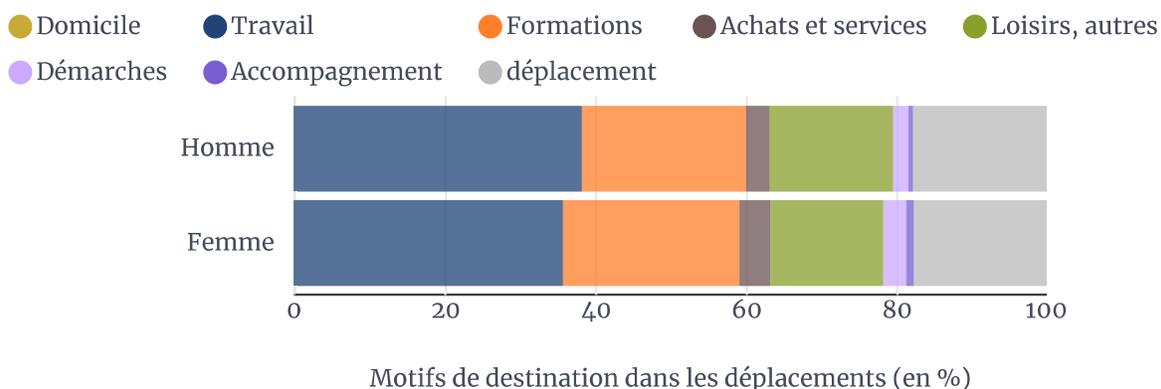


Les dynamiques urbaines selon le secteur de résidence

Cette partie permet d'analyser et de comparer les rythmes en fonction du profil des habitants

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la répartition du temps alloué aux différents motifs d'activité (en "sans domicile) et selon le genre.

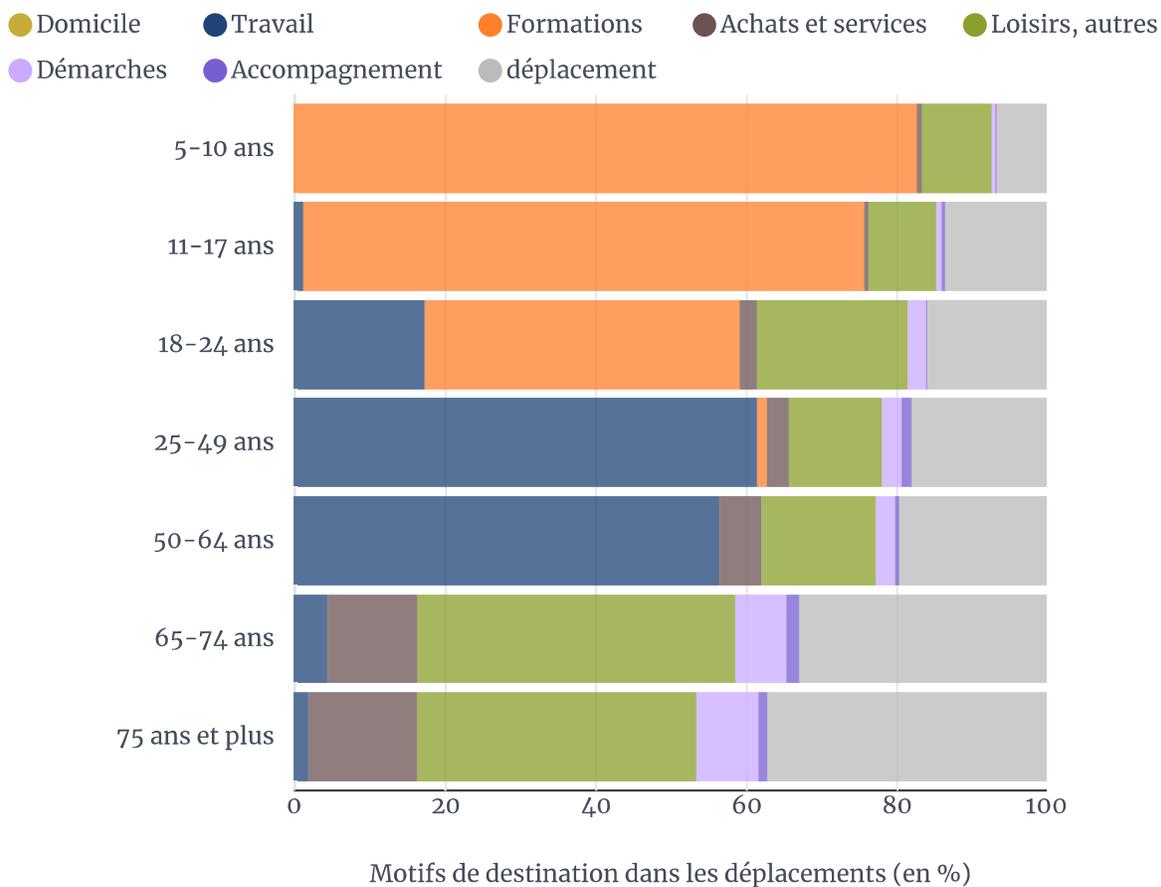
Dynamiques urbaine : Activité des habitants de Noyau Urbain selon le genre durant une journée



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la répartition du temps alloué aux différents motifs d'activité (en "sans domicile) selon l'âge.

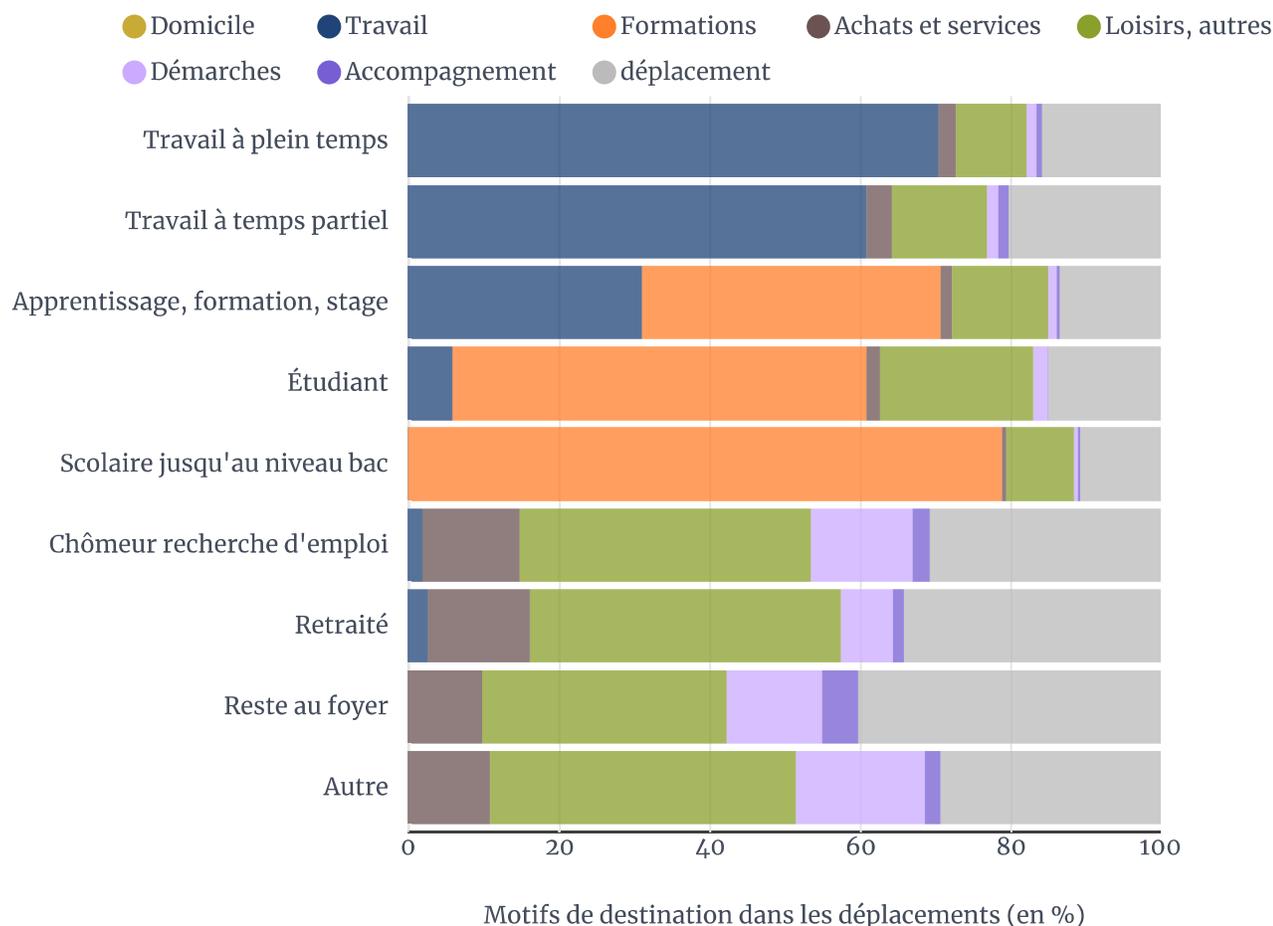
Dynamiques urbaine : Activité des habitants de Noyau Urbain selon l'âge durant une journée



©EMC2 de Touraine

La figure suivante donne pour les habitants du Noyau Urbain, la répartition du temps alloué aux différents motifs d'activité (en "sans domicile) selon l'occupation.

Dynamiques urbaine : Activité des habitants de Noyau Urbain selon l'occupation durant une journée



©EMC2 de Touraine

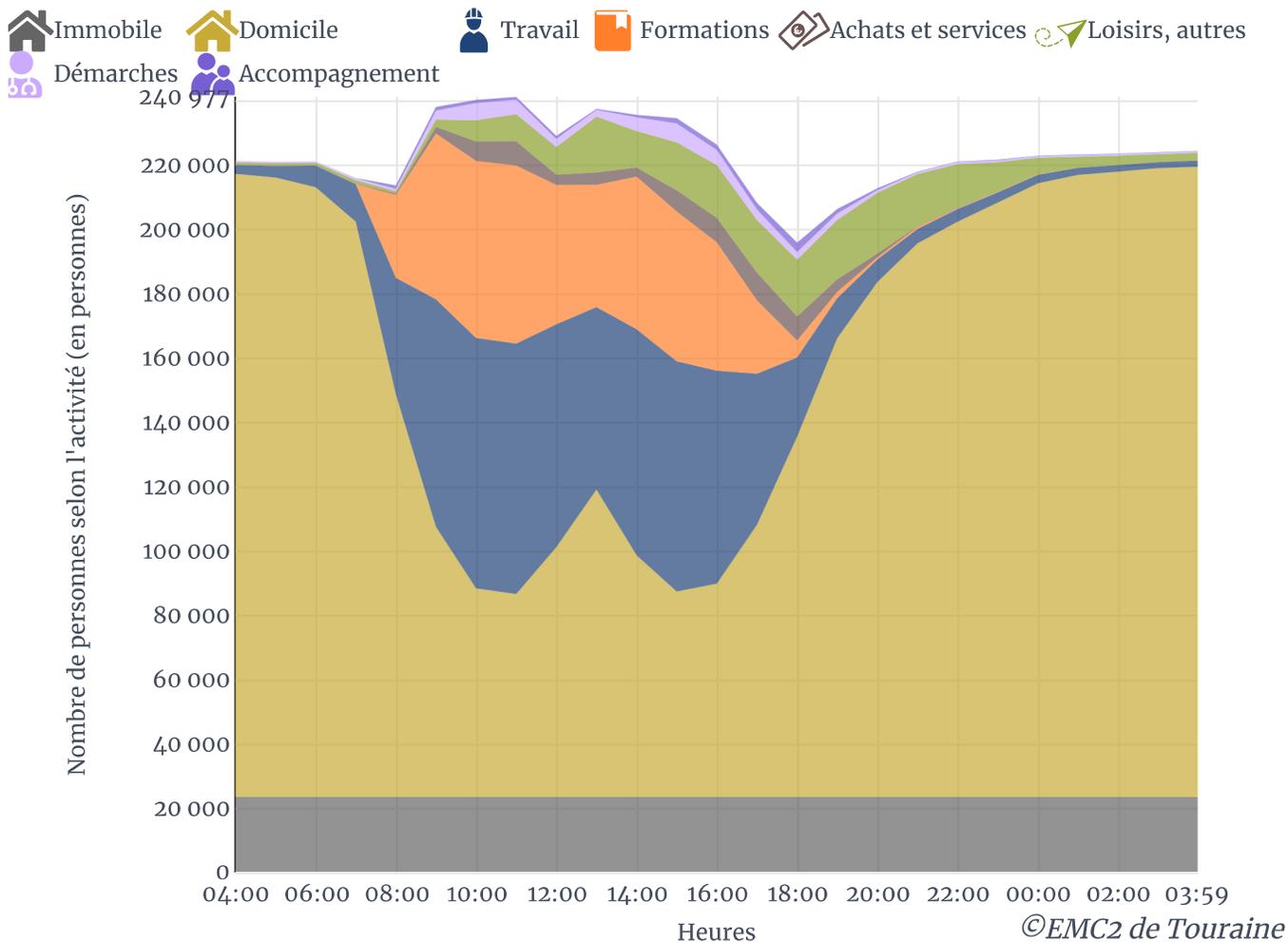
Les dynamiques urbaines selon le secteur de présence

Cette partie permet d'étudier les dynamiques urbaines du point de vue des territoires. Cela renseigne sur le fonctionnement de différents secteurs.

Par exemple, le secteur "Tours Coeur de Ville" voit sa population augmenter de façon importante (+ 8 000 personnes) au cours de la journée. A l'inverse, le secteur Ouest Syndicat D30 se vide d'environ la moitié de sa population.

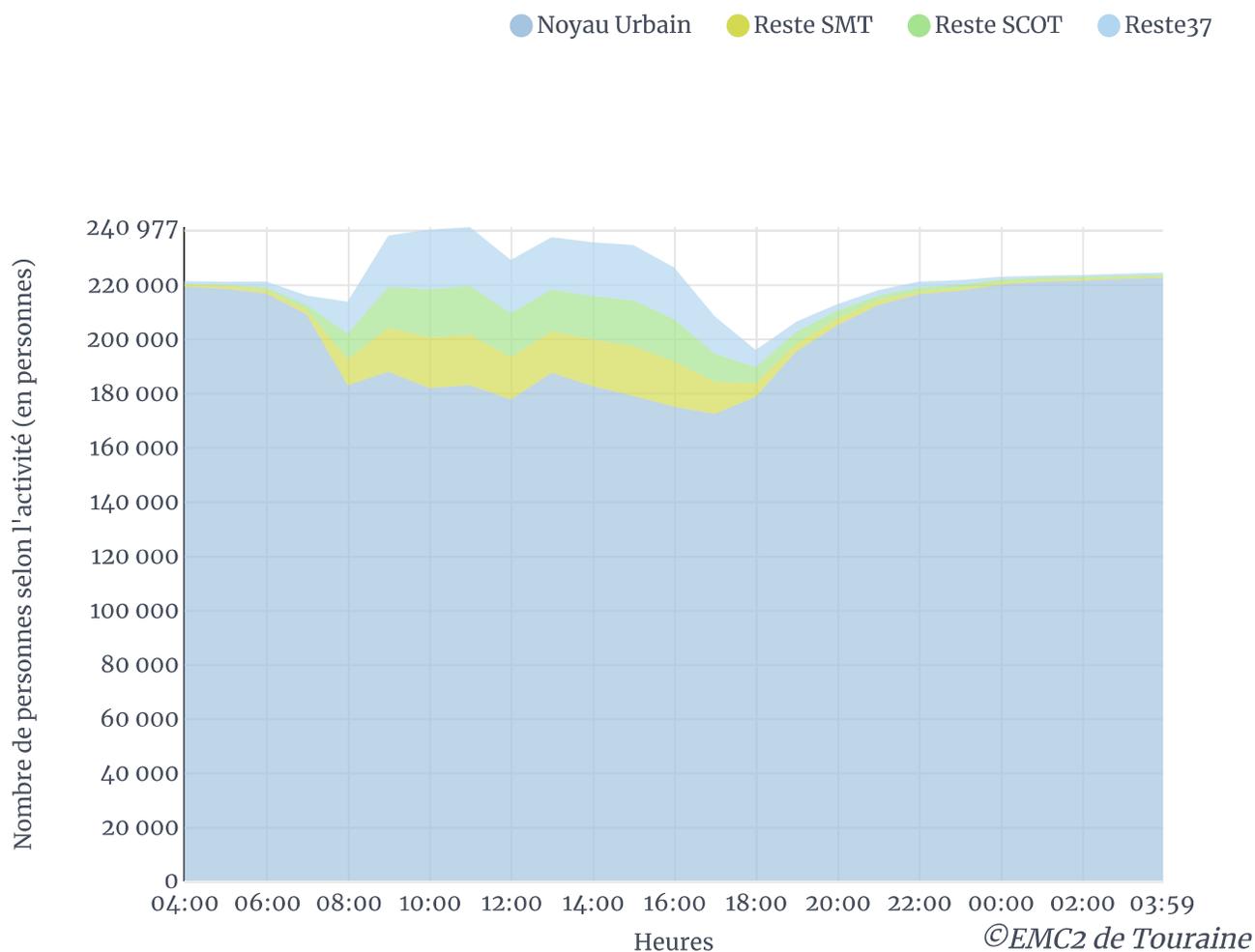
La figure suivante donne le profil au cours de la journée du nombre de personnes selon le type d'activité pour les personnes présentes dans le secteur "Noyau Urbain".

Dynamique Urbaine : Profil journalier d'activité pour les personnes présentes dans le Noyau Urbain



La figure suivante donne le profil au cours de la journée du nombre de personnes présentes dans le secteur "Noyau Urbain" selon leur secteur de résidence.

Dynamique Urbaine : Profil journalier du secteur de résidence des personnes présentes dans "Noyau Urbain"

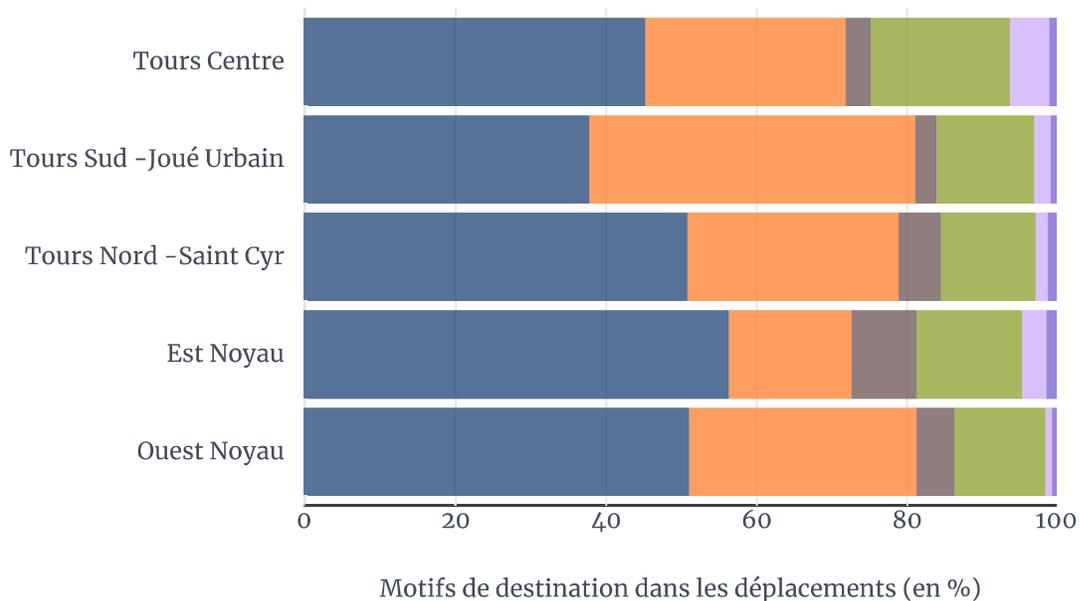


Typologie des territoire selon le type d'activité

La figure suivante propose l'indicateur "activité" basé sur le temps de présence des habitants de Noyau Urbain dans les différents secteur du découpage sans domicile.

Dynamiques urbaine : indicateur d'activité selon le secteur de présence dans le Noyau Urbain

● Domicile ● Travail ● Formations ● Achats et services ● Loisirs, autres ● Démarches
● Accompagnement



©EMC2 de Touraine

La carte suivante donne une représentation cartographique de l'indicateur d'activité pour "Travail" selon le découpage en "Travail".

Dynamique Urbaine : Cartographie de l'indicateur "activité" pour l'activité "Secteur D10*" pour le Noyau Urbain

Travail

