

Syndicat
des Mobilités
de Touraine



Enquête mobilité fréquence +

2024

Évolution des pratiques de mobilité depuis 2019

C'est quoi une



Enquête Mobilité Cerema 2019

Périmètre de l'Indre-et-Loire

Méthode mixte téléphone et face-à-face

8 700

personnes de 5 ans et plus enquêtées

dont 2 300

personnes par téléphone dans le SMT

Enquête Fréquence + 2024



Périmètre du Syndicat des Mobilités de Touraine

Méthode téléphone

2 030

Personnes de 5 ans et plus enquêtées

ENQUÊTE Fréquence +

L'**Enquête Mobilité Fréquence +** est le renouvellement partiel de l'EMC² de 2019. Cette dernière est une grande enquête sur la mobilité des habitants d'un territoire dont la méthodologie est labellisée au niveau national. Habituellement renouvelée tous les 10 ans, la prochaine est prévue en **2029-2030**, notamment après la mise en service de la seconde ligne de tramway. Cette étude vise à collecter des informations sur les trajets, leurs origines, leurs destinations et les modes de transports utilisés. Elle permet de mesurer les évolutions dans nos façons de nous déplacer et d'organiser et faciliter les trajets de demain.

Cependant, **depuis 2019**, plusieurs événements ont affecté les pratiques de mobilité des habitants.

Les confinements engendrés par la pandémie du **Covid-19** ont modifié nos habitudes de déplacements. **Ces modifications ont-elles été temporaires ou sont-elles pérennes ?**

Des périodes de hausse du prix du carburant ont également pu modifier les comportements. Ces différents événements ont motivé la décision de conduire

une enquête de mobilité à mi-parcours entre deux grandes enquêtes, soit 5 ans après l'EMC² de 2019.

L'enquête s'est déroulée **du 30 janvier au 30 mars 2024** sur le périmètre du **Syndicat des Mobilités de Touraine** (les 22 communes de Tours Métropole et Vernou-sur-Brenne, Vouvray, La Ville-aux-Dames).

Les participants ont été tirés au sort de manière aléatoire, à partir de leur logement, parmi **6 secteurs** de tirage. Ils ont ensuite été contactés par téléphone pour répondre à un questionnaire. Seules une à deux personnes du ménage sont interrogées. Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, soit un jour de semaine, sont recensés avec leurs caractéristiques (motifs, modes, zones géographiques, heures de départ et d'arrivée).

La **réalisation de cette enquête** a mobilisé une quinzaine de télé-enquêteurs, rodés à la méthodologie des enquêtes mobilité, basés à Rennes. Durant toute la réalisation, le Cerema et le SMT ont assuré un contrôle hebdomadaire pour attester du respect de la méthode.

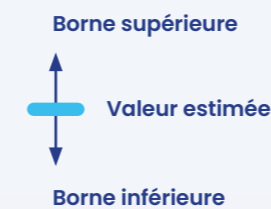
Pourquoi réaliser une enquête mobilité ?

- Connaître et mieux comprendre les pratiques de mobilité en fournissant une vision globale et cohérente des déplacements de toute une population,
- Se comparer dans le temps (par rapport à l'enquête ménage-déplacement de 2008) et dans l'espace (par rapport à d'autres agglomérations françaises),
- Alimenter la prospective des mobilités et guider les choix d'investissement des politiques publiques.

Méthodologie

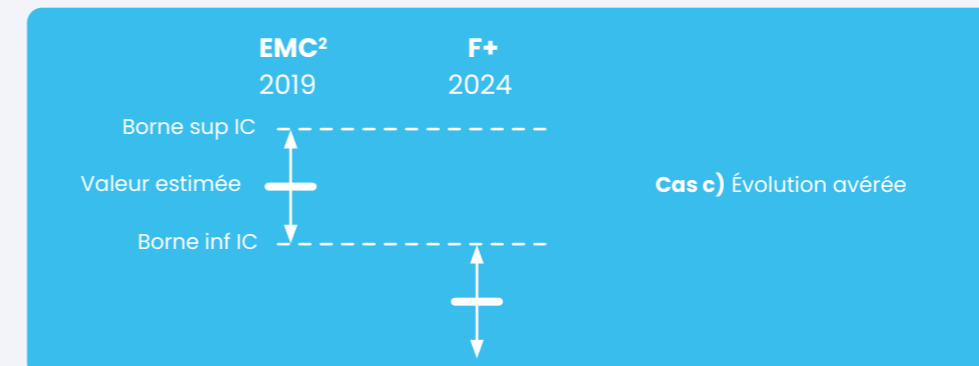
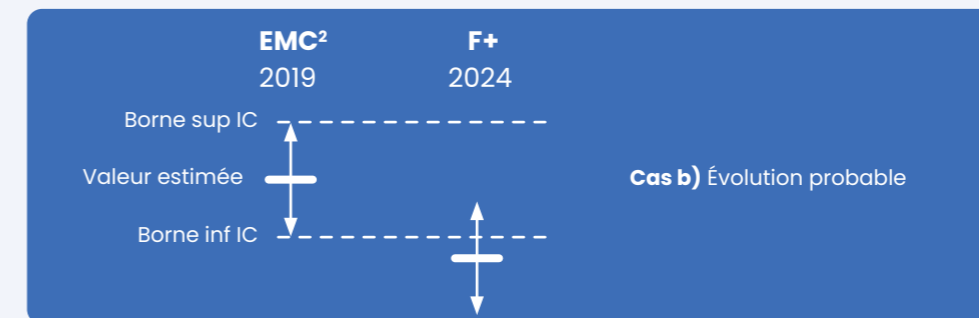
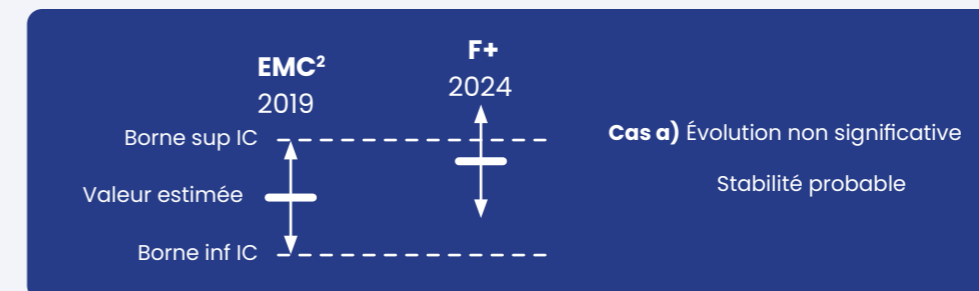
La réalisation de l'enquête de **mobilité F+** observe les mêmes règles méthodologique qu'une enquête EMC², à la différence du mode de passation, qui est uniquement par téléphone. La méthodologie d'analyse de l'enquête Fréquence+ est cependant un peu complexe car les résultats ne s'exploitent pas en tant que tel, mais permettent d'obtenir une **EMC² 2024 modélisée**.

Une fois les résultats de l'EMC² 2024 modélisée obtenus, les analyses d'évolution depuis la précédente enquête en **2019** nécessitent quelques précautions. En raison du redressement et de l'échantillon brut de personnes réellement interrogées, chaque indicateur est en réalité assorti d'un **intervalle de confiance, abrégé IC**.



Cela signifie qu'il y a **95% de chance** que la valeur de l'indicateur soit située entre la borne supérieure et la borne inférieure.

Ainsi, il est important de comparer les valeurs **2024** à celles de **2019**, voire à celles de 2008, en tenant compte de ces intervalles de confiance afin de ne pas avoir une analyse erronée.



EMC² 2019 Indre-et-Loire



extraction

EMC² 2019 SMT Téléphone + Face à face



extraction

EMC² 2019 SMT Téléphone



F+ 2024 SMT Téléphone

Les résultats de l'enquête F+ sont comparés à la partie téléphonique de l'EMC² pour calculer les évolutions.



Ces évolutions sont appliquées sur EMC² 2019 SMT Téléphone + Face à face pour obtenir une

EMC² 2024 modélisée SMT



Une mobilité individuelle en baisse

3,80

dép./jour/habitant

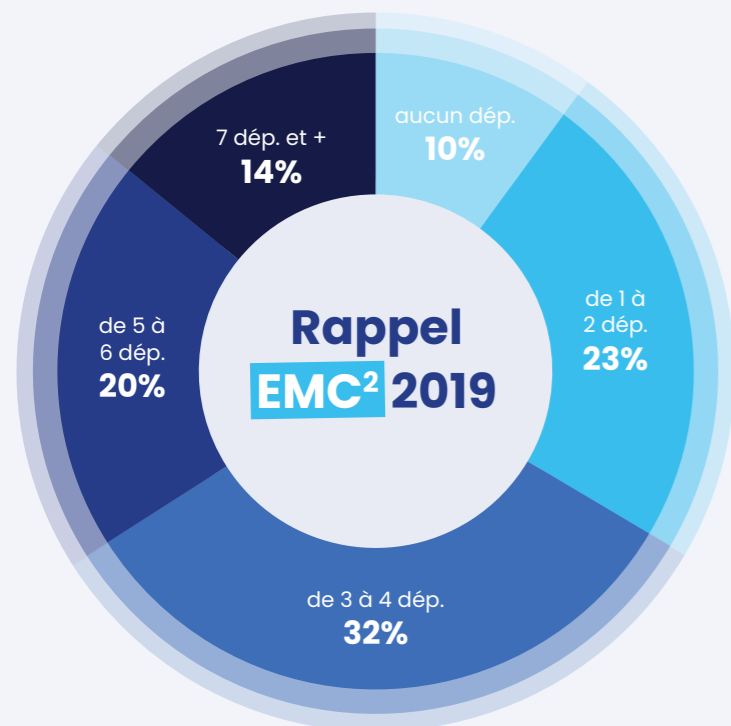
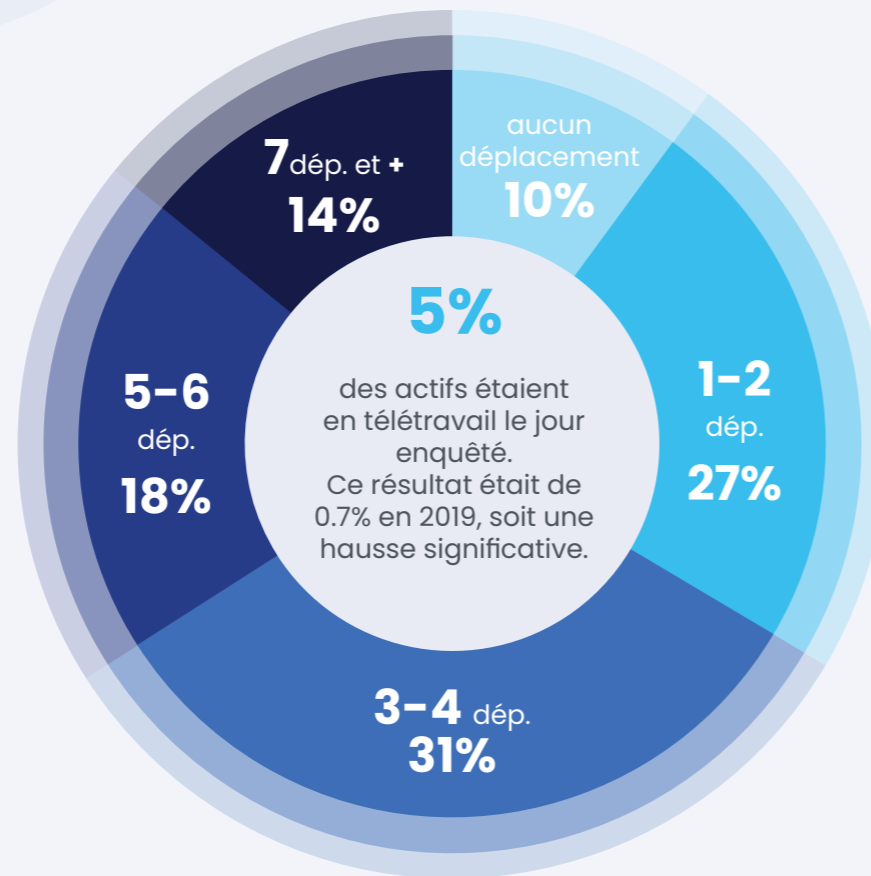
C'est le **taux de mobilité** des habitants du **Syndicat des Mobilités de Touraine** en 2024.

Cette mobilité individuelle est en baisse avérée par rapport à 2019 (3,97 dép./jour/habitant).

38%

des **personnes immobiles** (=aucun déplacement) donnent pour raison « **Activités à domicile** », ce qui intègre le télétravail.

Ce résultat était de **27% en 2019**, soit une hausse significative.

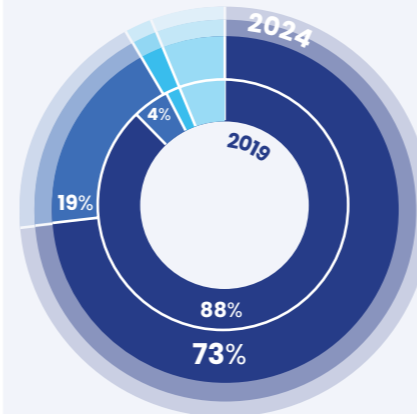


Sur le territoire du **SMT**, le taux de mobilité est en baisse en comparaison avec 2019.

Plusieurs éléments peuvent expliquer cette **baisse de la mobilité**, constatée par ailleurs dans d'autres agglomérations de taille similaire.

Le télétravail est l'un des éléments d'explication.

Une pratique de télétravail en hausse



- Non, jamais
- Un ou plusieurs jours par semaine
- Plusieurs jours par mois
- Occasionnellement

Fréquence de **télétravail** parmi les actifs

Parmi les actifs, à la question « Vous arrive-t-il de télétravailler ? », on observe une baisse significative de la réponse « Non jamais » corrélée à une hausse significative de la réponse « un ou plusieurs jours par semaine ».

1 100 000

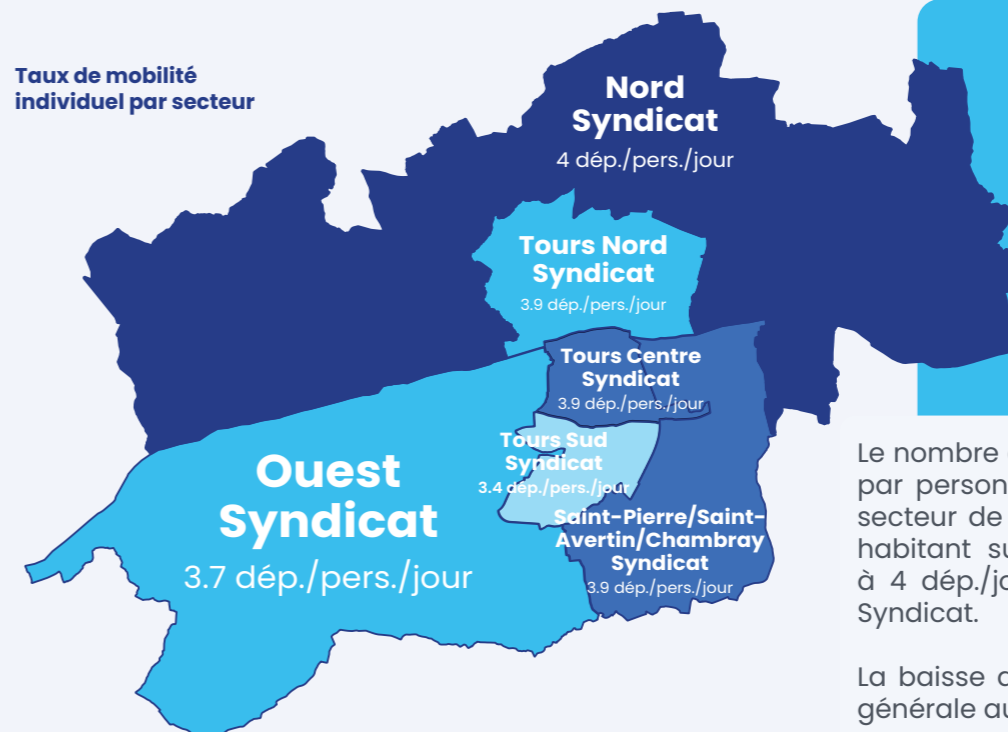
déplacements réalisés chaque jour par les habitants du **SMT**.

Entre **2019** et **2024**, le taux de mobilité individuel a diminué mais la population a continué à augmenter, il y a donc environ le même nombre de déplacements réalisés chaque jour. Néanmoins, ce chiffre ne tient pas compte des personnes n'habitant pas le **SMT** mais s'y déplaçant.

Pour rappel, en 2019, **l'EMC2** avait été réalisée à l'échelle de l'Indre-et-Loire et avait permis d'établir que **13%** des personnes se déplaçant sur le SMT habitaient le reste du département.

Un taux de mobilité individuelle équilibré sur l'ensemble du territoire

Taux de mobilité individuel par secteur



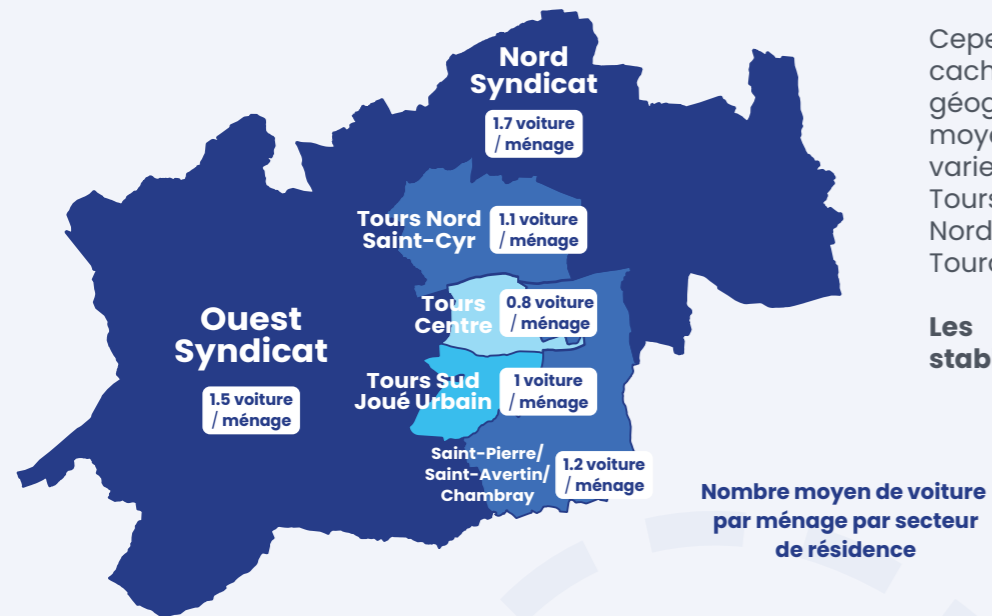
Le nombre de déplacements par jour et par personne varie assez peu selon le secteur de résidence, de 3.4 dép./jour/habitant sur le secteur de Tours Sud à 4 dép./jour/habitant sur le Nord du Syndicat.

La baisse depuis 2019 est globalement générale au territoire.

Pas de changement dans l'équipement des ménages

Nombre de voitures à disposition pour 100 ménages

Au global à l'échelle du SMT, il y a 112 véhicules motorisés pour 100 ménages, ce qui est stable depuis 2019.

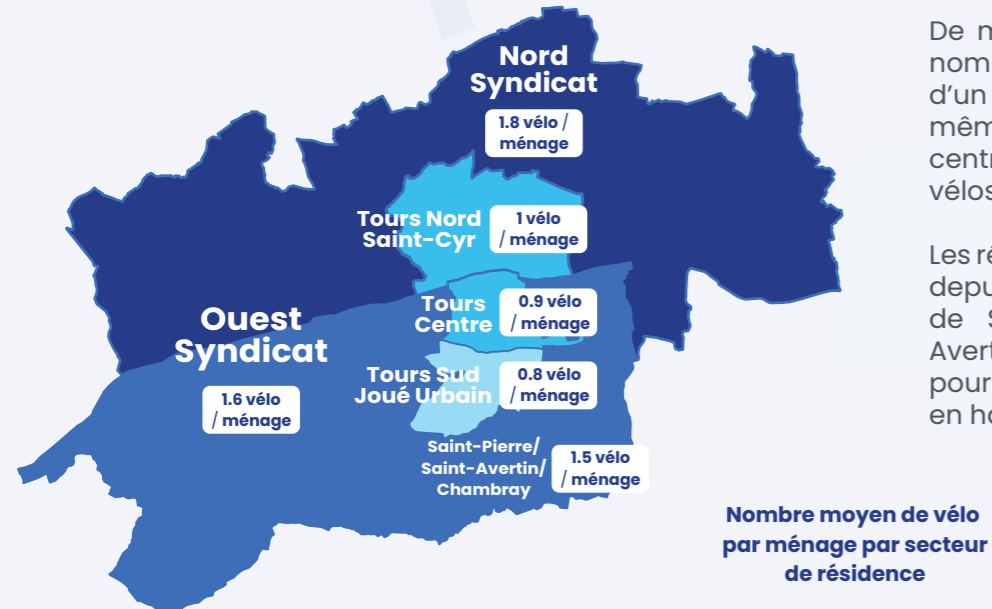


Cependant, cette valeur moyenne cache d'assez grandes disparités géographiques, puisque le nombre moyen de véhicules par ménage varie de 0.8 pour les habitants de Tours Centre à 1.7 pour ceux du Nord du Syndicat des Mobilités de Touraine.

Les résultats par secteur sont stables depuis 2019.

Nombre de vélo à disposition pour 100 ménages

Au global à l'échelle du SMT, il y a 116 vélos pour 100 ménages, ce qui est stable depuis 2019.

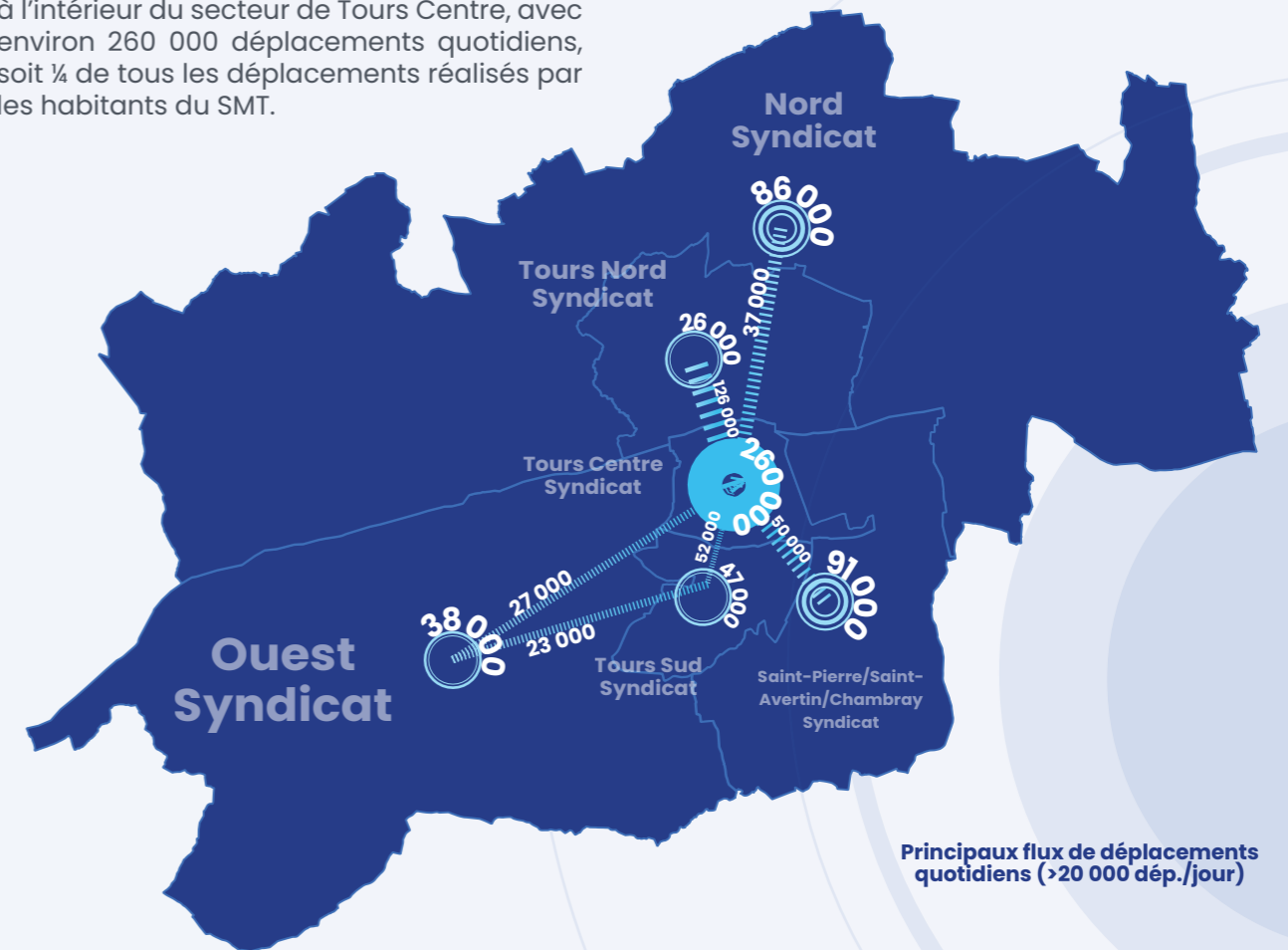


De même que pour les voitures, le nombre de vélos par ménage varie d'un secteur à l'autre en suivant la même logique ; plus on s'éloigne du centre, et plus le nombre moyen de vélos par ménage augmente.

Les résultats par secteur sont stables depuis 2019 à l'exception du secteur de Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin et Chambrays-lès-Tours pour lequel le nombre de vélos est en hausse probable.

Des flux de déplacements principalement centrés sur le cœur urbain

Le principal flux de déplacement est réalisé à l'intérieur du secteur de Tours Centre, avec environ 260 000 déplacements quotidiens, soit ¼ de tous les déplacements réalisés par les habitants du SMT.



56% des déplacements quotidiens des habitants du SMT sont en lien ou à l'intérieur du secteur de Tours Centre, ce qui illustre l'attraction du cœur urbain.

126 000 dép./jour sont réalisés entre le secteur de Tours Centre et celui de Tours Nord-Saint-Cyr-sur-Loire. Il s'agit du principal flux de déplacements inter-secteur.

54% des déplacements quotidiens des habitants du SMT sont réalisés au sein d'un même secteur, ce qui illustre le poids des déplacements de proximité.

54 000 dép./jour sortent du SMT, dont 39 000 à destination du reste du département, et 15 000 au-delà.

Évolution de la répartition des modes de déplacements

Les déplacements des habitants en 2024 se répartissent globalement pour moitié en voiture et pour moitié en modes actifs avec la marche à pied, les transports en commun urbains et le vélo.

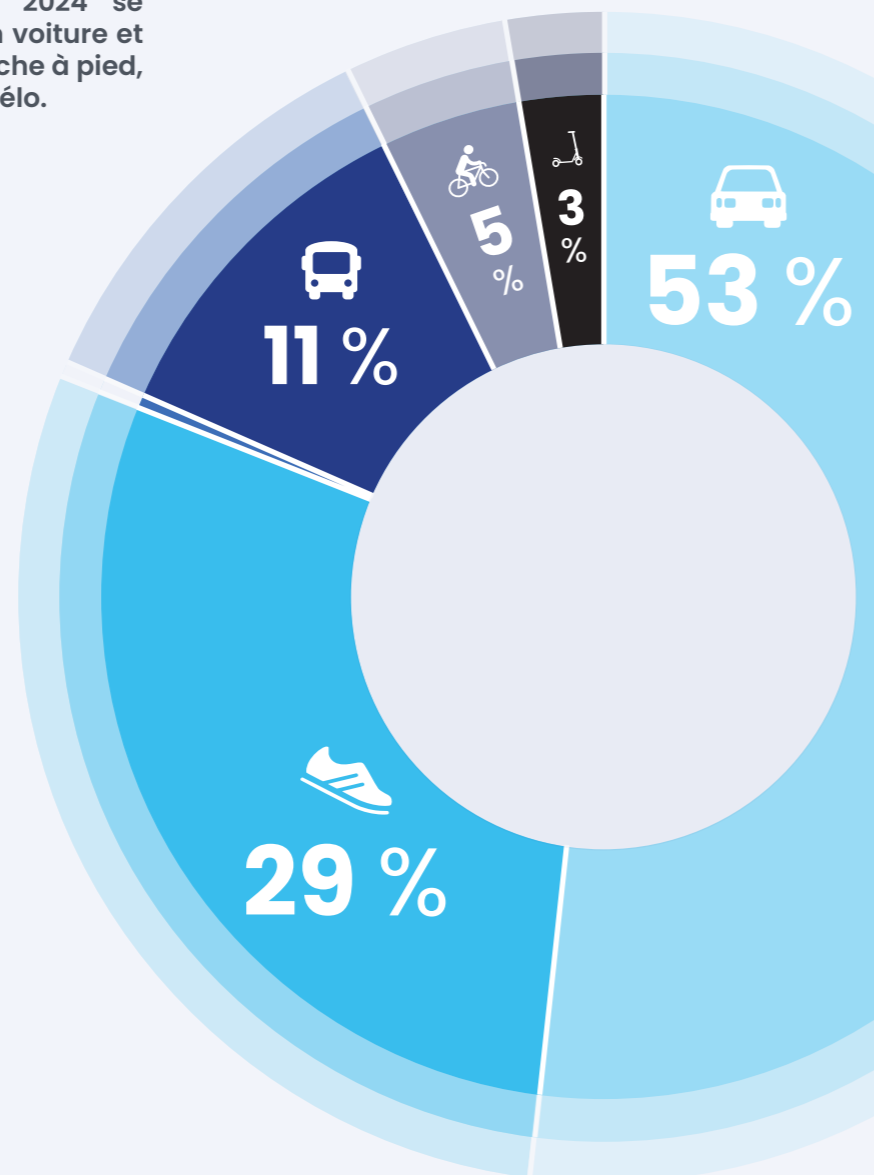
53%  Voiture

des déplacements des habitants du SMT sont réalisés en voiture, ce qui est stable par rapport à 2019.

29%  Marche

des déplacements des habitants du SMT sont réalisés en marche à pied, ce qui diminue par rapport à 2019.

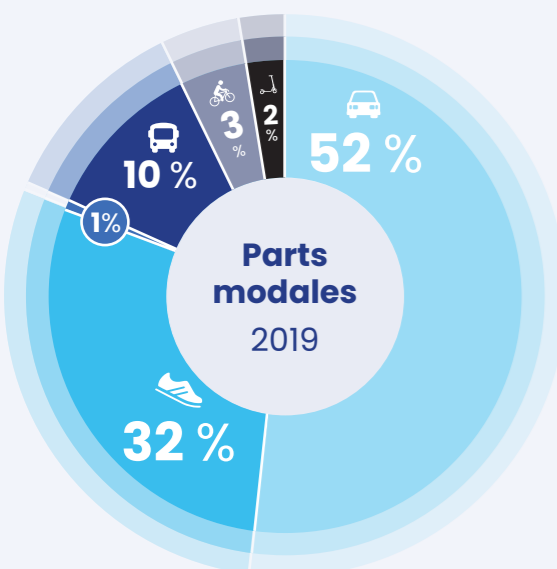
Pour rappel, seuls les déplacements réalisés entièrement en marche à pied sont comptabilisés dans les 29%. Ce mode de déplacement est aussi utilisé pour passer d'un mode de déplacement à un autre sur un même trajet.



-  Voiture
-  Marche à pied
-  Transports inter-urbains
-  Transports collectifs urbains
-  Vélo
-  Autres modes

Parts modales :

part de chaque mode pour l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire.



Évolution entre 2019 et 2024



 **Transports collectifs urbains**

11%

des déplacements des habitants du SMT sont réalisés en transports en commun urbains, ce qui continue d'augmenter par rapport à 2019 (10%).

+9 000

dép. par jour par rapport à 2019 sont réalisés en transports en commun urbains par les habitants du SMT.

Depuis 5 ans, les pratiques modales ont évolué avec une hausse avérée de l'usage du vélo, une hausse probable de l'usage du réseau Fil Bleu et des autres modes, et un recul de la marche à pied et des autres transports en commun.

Évolution entre 2008 et 2024



 **Vélo**

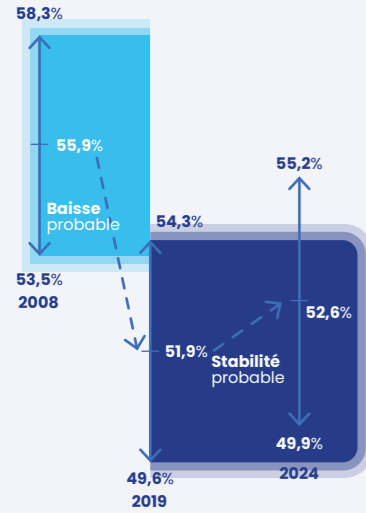
5%

des déplacements des habitants du SMT sont réalisés à vélo, ce qui augmente par rapport à 2019 (3%).

Sur un temps plus long, les principaux modes qui ont évolué sont les transports en commun urbains dont l'usage est en hausse avérée, a contrario de la voiture particulière dont l'usage est en baisse probable.

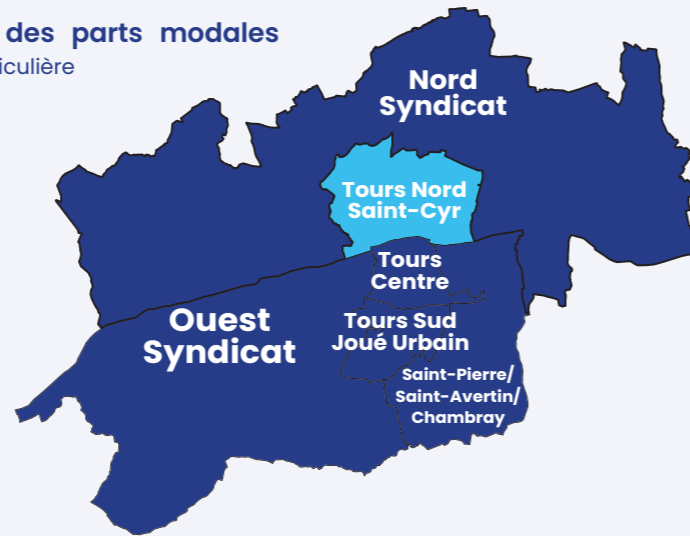
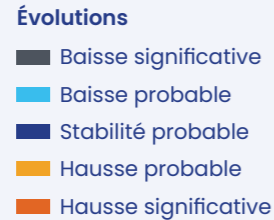


Un usage de la voiture stable



A l'échelle du SMT, la part modale de la voiture est stable, après avoir baissé entre 2008 et 2019. Cette stabilité se retrouve dans des agglomérations comparables.

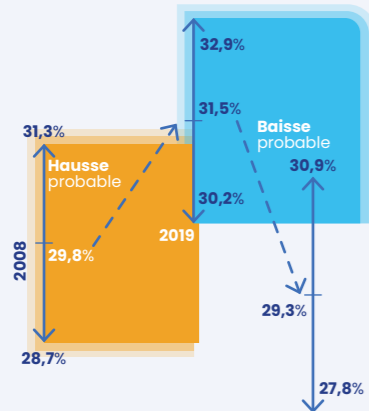
Résultats d'évolution des parts modales par secteur - Voiture particulière



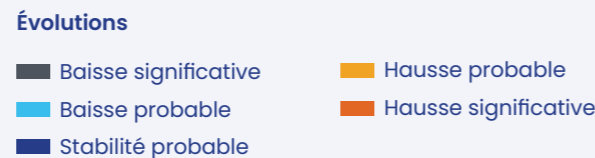
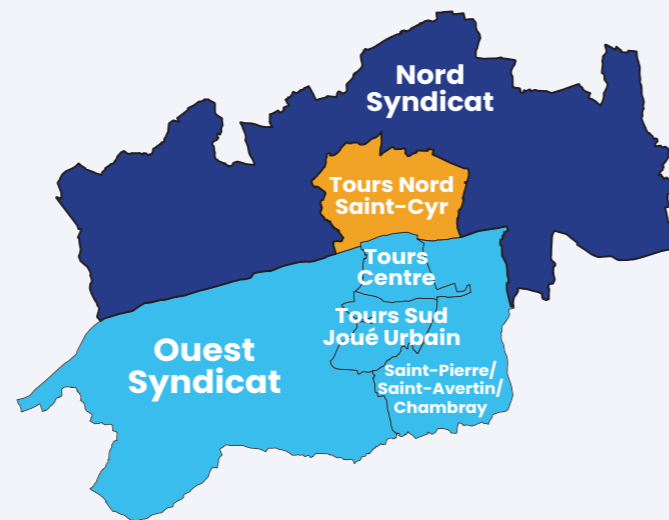
Cette stabilité semble générale à l'ensemble du territoire à l'exception du secteur de Tours Nord Saint-Cyr-sur-Loire pour lequel l'usage de la voiture est en baisse probable. Ces tendances seront à confirmer lors de la prochaine enquête.

La marche à pied diminue

A l'échelle du SMT, la part modale de la marche à pied a diminué depuis 2019, alors qu'elle avait augmenté entre 2008 et 2019. Cette baisse de l'usage de la marche sera à observer attentivement lors de la prochaine enquête.



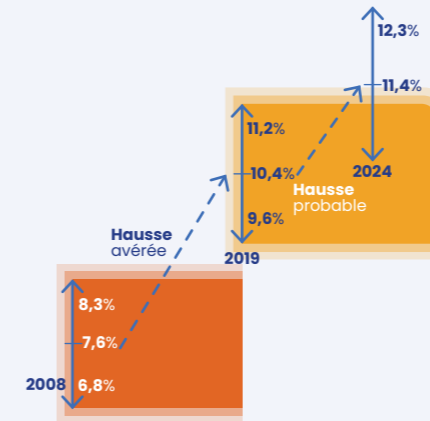
Résultats d'évolution des parts modales par secteur - Marche à pied



Cette baisse semble concerner surtout la moitié sud Loire du territoire, tandis que le secteur de Tours Nord Saint-Cyr-sur-Loire voit l'usage de la marche augmenter. Là aussi ces tendances devront être confirmées.

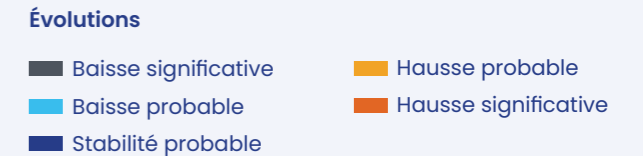
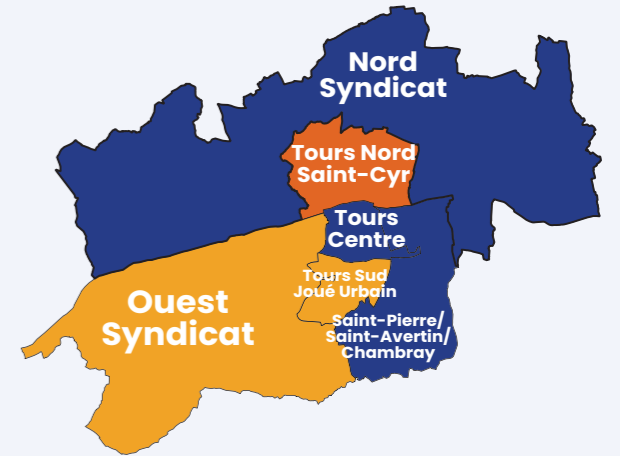
Progression de l'usage du réseau Fil Bleu

A l'échelle du SMT, la part modale des transports collectifs urbains, soit le réseau Fil Bleu, a fortement augmenté entre 2008 et 2019, et continue de progresser. Cette augmentation se retrouve dans des agglomérations comparables.



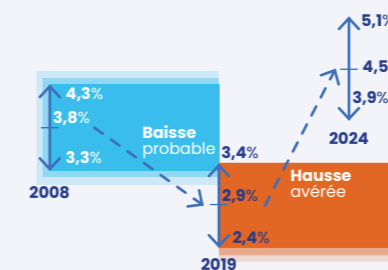
Cette augmentation concerne principalement le secteur de Tours Nord Saint-Cyr-sur-Loire, les autres secteurs du SMT sont soit en hausse probable, soit stables. Ces tendances seront à confirmer lors de la prochaine enquête.

Résultats d'évolution des parts modales par secteur - Transports en commun urbains



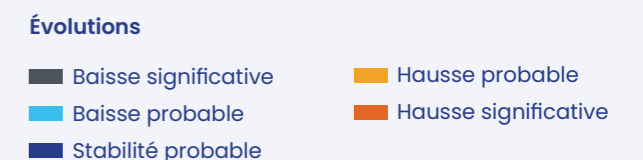
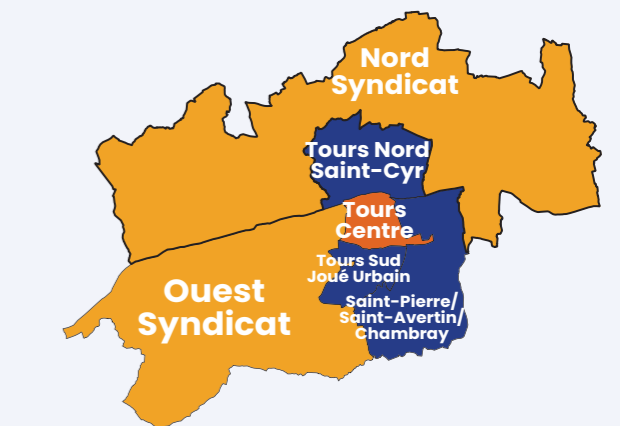
L'usage du vélo en plein essor

A l'échelle du SMT, la part modale du vélo a fortement augmenté après avoir légèrement diminué entre 2008 et 2019. Cette augmentation se retrouve dans des agglomérations comparables.



Cette augmentation concerne principalement le secteur de Tours Centre, les autres secteurs du SMT sont soit en hausse probable, soit stables. Ces tendances seront à étudier lors de la prochaine enquête.

Résultats d'évolution des parts modales par secteur - Vélo





**Syndicat
des Mobilités
de Touraine**

Contact

Tél. : 02 47 80 12 00

Email : mobilites@mobilites-touraine.fr

<https://smt-touraine.fr>

<https://emc2-touraine-mobilites.scandatamining.com/>

Avec le soutien de

