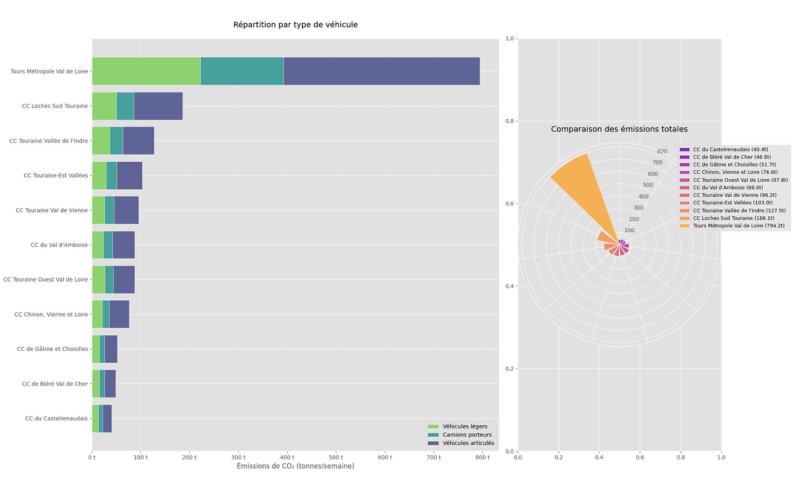
GES générés par semaine pour les flux B2B, par type de véhicule



Une prédominance nette de Tours Métropole Val de Loire

La communauté de Tours Métropole Val de Loire émet à elle seule 794,1 tonnes de CO₂ par semaine, soit 48,9 % des émissions départementales de CO₂. Elle est suivie, très loin derrière, par :

- CC Loches Sud Touraine: 186,1 t/semaine (11,5 %)
- CC Touraine Vallée de l'Indre : 127,5 t/semaine (7,85 %)
- CC Touraine-Est Vallées : 103,0 t/semaine (6,35 %)

Ce déséquilibre illustre le rôle central de Tours Métropole en matière de transport de marchandises, circulation urbaine et concentration d'activités économiques émettrices.

★ Les véhicules articulés dominent largement les émissions

Sur l'ensemble du territoire, les véhicules articulés sont les plus polluants, représentant entre 60 % et 75 % des émissions dans presque toutes les communautés. Exemples :

- Tours Métropole : 401,4 t (50,5 % du total local)
- Loches Sud Touraine : 99,9 t (53,7 %)
- Touraine Vallée de l'Indre : 64,0 t (50,2 %)

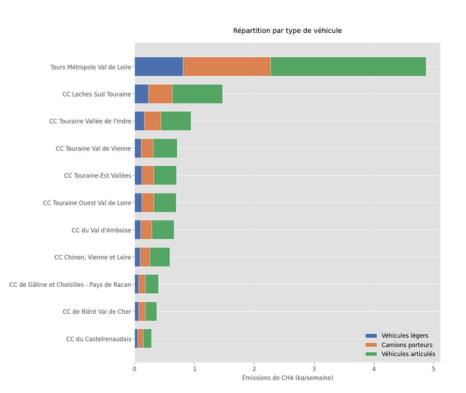
Cela reflète une activité logistique structurée et récurrente, probablement soutenue par de grands axes routiers et des plateformes de distribution.

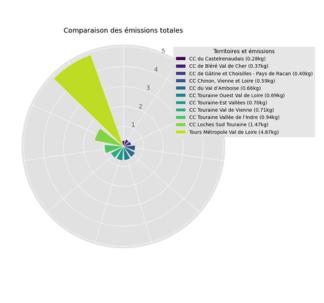
Comparaison des émissions totales par EPCI (en t/semaine)

Communauté de communes	Total tCO₂/semaine	Part relative CO₂	
Tours Métropole	794,1 t	48,9 %	
Loches Sud Touraine	186,1 t	11,5 %	
Touraine Vallée de l'Indre	127,5 t	7,85 %	
Touraine-Est Vallées	103,0 t	6,35 %	
Touraine Val de Vienne	96,2 t	5,9 %	
Val d'Amboise	88,0 t	5,4 %	
Touraine Ouest Val de Loire	87,8 t	5,4 %	
Chinon, Vienne et Loire	76,7 t	4,7 %	
Gâtine et Choisilles	51,7 t	3,2 %	
Bléré Val de Cher	48,8 t	3,0 %	
Castelrenaudais	40,4 t	2,5 %	

📌 Quelques faits notables

- Loches Sud Touraine est la plus émettrice après Tours, avec une forte contribution des véhicules articulés (99,9 t).
- Touraine Vallée de l'Indre et Touraine-Est Vallées affichent des niveaux élevés liés à leur rôle de zones de transit et de logistique intermédiaire.
- Castelrenaudais et Bléré Val de Cher sont les moins émetteurs, avec des niveaux inférieurs à 50 t/semaine, correspondant à une activité économique plus diffuse ou locale.





Émissions de CH₄: un gaz à effet de serre puissant, mais en faible quantité

Même si les volumes de CH₄ restent faibles par rapport au CO₂, son potentiel de réchauffement global est bien supérieur. Il est donc important de surveiller ses émissions, surtout dans les zones rurales ou fortement logistiques.

★ Répartition des émissions de CH₄ par communauté de communes

Communauté de communes	CH₄ (kg)	Part relative	
Tours Métropole	4,87	43,9 %	
Loches Sud Touraine	1,47	13,26 %	
Touraine Vallée de l'Indre	0,94	8,48 %	
Touraine-Est Vallées	0,70	6,31 %	
Touraine Ouest Val de Loire	0,69	6,22 %	
Val d'Amboise	0,66	5,95 %	
Chinon, Vienne et Loire	0,59	5,32 %	
Gâtine et Choisilles	0,40	3,61 %	
Bléré Val de Cher	0,37	3,34 %	
Castelrenaudais	0,28	2,52 %	

📌 Total départemental : 11,09 kg/semaine

Faits saillants

- Tours Métropole est, sans surprise, la première source d'émissions de CH₄, avec près de 4,9 kg/semaine, soit presque la moitié (43,9 %) des émissions du département. Cela s'explique par un volume de trafic élevé, notamment en véhicules articulés.
- Loches Sud Touraine et Touraine Vallée de l'Indre forment le second groupe de contributeurs avec respectivement 13,3 % et 8,5 %. Ces territoires présentent une forte activité logistique et agricole.
- À l'inverse, des communautés comme Castelrenaudais, Bléré Val de Cher ou Gâtine et Choisilles affichent des niveaux bas, autour de 0,3 à 0,4 kg, témoignant d'une activité plus modeste ou moins orientée fret lourd.

Contribution par type de véhicule (CH₄)

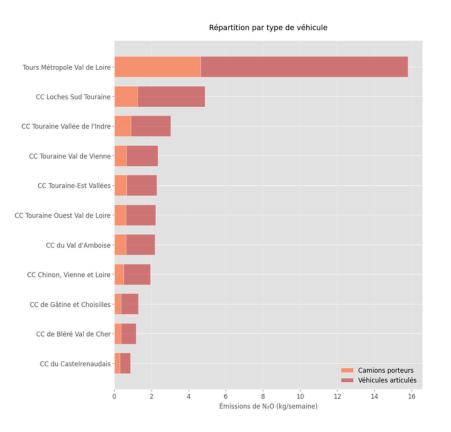
Type de véhicule	CH₄ (kg)	Part relative
Véhicules utilitaires légers (VUL)	2,43	22,0 %
Camions porteurs	4,64	41,8 %
Véhicules articulés	4,02	36,2 %

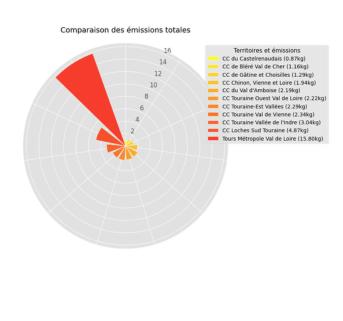
→ Les camions porteurs sont les plus émetteurs de CH₄, devant les véhicules articulés.

Cela s'explique probablement par des usages réguliers en centre-bourg ou intercommunaux, avec des véhicules anciens ou moins bien contrôlés.

En résumé

- Le CH₄ reste une part faible en volume mais non négligeable en impact.
- Son émission est fortement concentrée sur les grandes zones logistiques.





◆ Émissions de N₂O : un GES peu émis, mais à fort pouvoir réchauffant Le protoxyde d'azote (N_2O) est émis en plus faible quantité que le CO_2 ou le CH_4 , mais il possède un pouvoir de réchauffement 265 fois supérieur à celui du CO_2 . Il provient en grande partie du fonctionnement des moteurs thermiques, notamment sur les poids lourds.

Répartition des émissions de N₂O par communauté de communes

Communauté de communes	N₂O (kg)	Part relative	
Tours Métropole	15,80	43,8 %	
Loches Sud Touraine	4,87	13,5 %	
Touraine Vallée de l'Indre	3,04	8,4 %	
Touraine-Est Vallées	2,29	6,35 %	
Touraine Ouest Val de Loire	2,22	6,15 %	
Val d'Amboise	2,19	6,07 %	
Chinon, Vienne et Loire	1,94	5,38 %	
Gâtine et Choisilles	1,29	3,58 %	
Bléré Val de Cher	1,16	3,22 %	
Castelrenaudais	0,87	2,41 %	

★ Total départemental : 36,07 kg/semaine

Faits saillants

- Tours Métropole est le plus gros émetteur de N₂O avec 15,8 kg/semaine, représentant près de 44 % du total. Cela est cohérent avec une intense activité logistique et un trafic élevé de poids lourds.
- Loches Sud Touraine et Touraine Vallée de l'Indre suivent à distance avec 13,5 % et 8,4 %, ce qui reflète un usage significatif de camions dans ces zones rurales à forte activité économique.
- Les communautés comme Castelrenaudais, Bléré Val de Cher et Gâtine et Choisilles restent en bas du classement avec moins de 2,5 kg/semaine, ce qui correspond à une faible densité de trafic lourd.

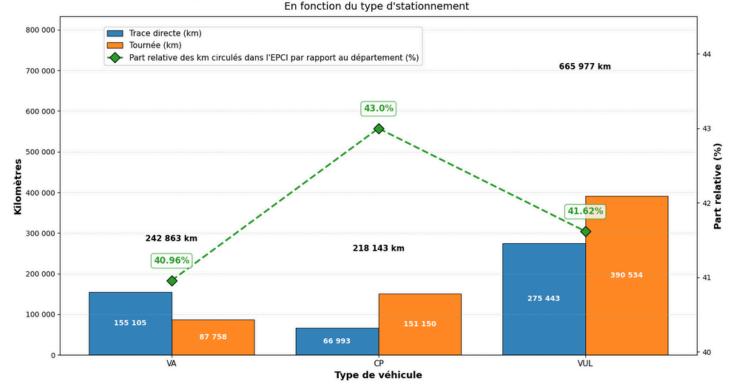
— Contribution par type de véhicule (N₂O)

Type de véhicule	N₂O (kg)	Part relative
Véhicules utilitaires légers (VUL)	0,00	0 %
Camions porteurs	7,29	20,2 %
Véhicules articulés	28,78	79,8 %

- → Contrairement au CH₄, les véhicules articulés sont les principaux émetteurs de N₂O, avec près de 80 % des émissions.
- Cela souligne l'impact des flux logistiques longue distance, notamment dans et autour de Tours Métropole, mais aussi dans les zones plus rurales comme Loches Sud Touraine.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicule sur le territoire de l'EPCI

kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - Tours Métropole Val de Loire



★ Tours Métropole concentre plus de 40 % des kilomètres départementaux

→ Avec 1 126 983 km parcourus chaque semaine, Tours Métropole représente 41,73 % du total des kilomètres parcourus dans le département (2 700 345 km). Ce volume souligne l'importance de ce territoire dans les dynamiques de circulation à l'échelle départementale.

Part importante des tournées chez les camions porteurs

→ Les camions porteurs (CP) effectuent 151 150 km en tournée, contre 66 993 km en trace directe. Cette configuration montre que la majorité des kilomètres parcourus par les CP dans ce territoire sont réalisés sous forme de tournées.

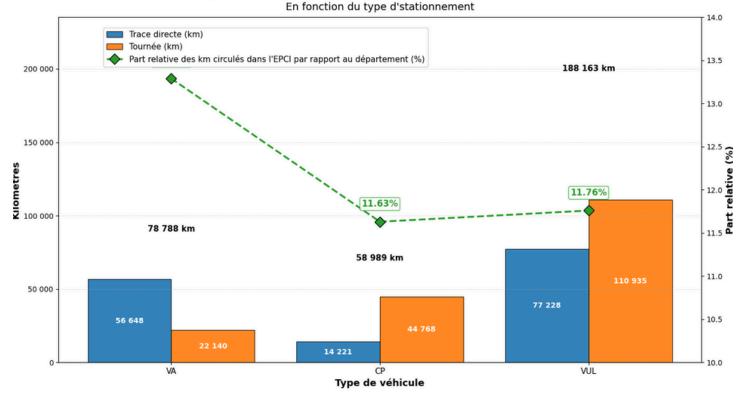
★ Les VUL sont les plus actifs

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) totalisent 665 977 km/semaine, soit le volume le plus élevé parmi les trois types de véhicules. Environ 58,6 % de ces kilomètres sont effectués en tournée.

Une répartition équilibrée entre les types de véhicules

→ Les trois catégories de véhicules (VA, CP, VUL) participent toutes de manière significative à l'activité de circulation, avec une part départementale de l'ordre de 41 à 43 % pour chacun.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC Loches Sud Touraine



★ Loches Sud Touraine fait partie des territoires les plus circulés du département

→ Avec 326 006 km parcourus chaque semaine, la CC Loches Sud Touraine représente 12,07 % des kilomètres totaux du département. Elle se positionne en 2e place après Tours Métropole, ce qui reflète un niveau d'activité logistique et de mobilité important pour un territoire non-métropolitain.

* Les VUL dominent largement les déplacements

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont les plus utilisés, avec 188 163 km/semaine, dont environ 59 % en tournée. Cela indique un usage important pour des activités locales et de proximité, comme les livraisons ou les services techniques.

🖈 Les camions porteurs très actifs en tournée

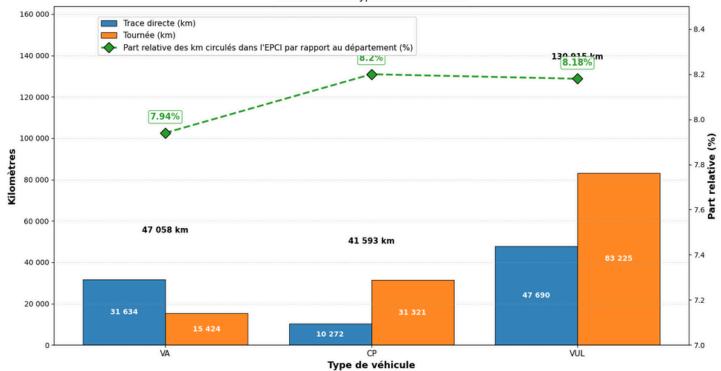
→ Les camions porteurs (CP) réalisent 58 989 km, dont une majorité (plus de 75 %) en tournée. Cela suggère une organisation tournée vers des trajets avec plusieurs arrêts, typiques des circuits de distribution.

Une répartition claire entre les rôles des véhicules

- → Chaque type de véhicule a un poids important dans le total local :
- VA: 78 788 km, majoritairement en trace directe (56 648 km),

- CP: 58 989 km, tournée dominante,
- VUL : 188 163 km, en tête de l'activité.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC Touraine Vallée de l'Indre En fonction du type d'stationnement



★ Touraine Vallée de l'Indre : un niveau de circulation élevé à l'échelle départementale

→ Avec 219 566 km parcourus chaque semaine, ce territoire représente environ 8,13 % des kilomètres réalisés dans le département. Il fait partie des territoires à forte activité, selon le classement général.

📌 Les VUL en tête de l'activité locale

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont les plus présents, avec 130 915 km/semaine, dont environ 64 % en tournée (83 225 km). Cela traduit une forte activité liée à des trajets locaux, possiblement pour des livraisons ou interventions de proximité.

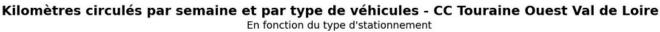
🖈 Les camions porteurs également très tournés vers la tournée

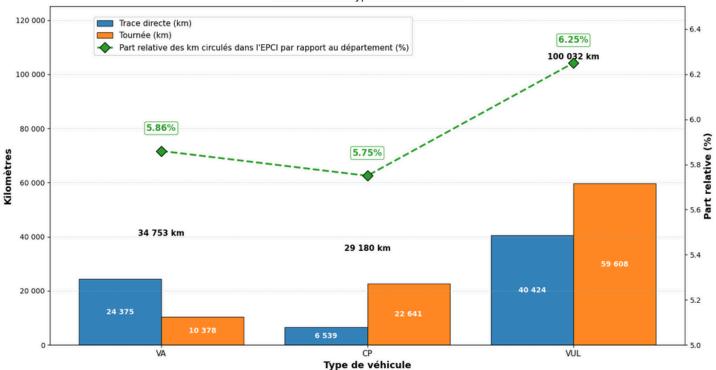
→ Les camions porteurs (CP) réalisent 41 593 km, dont 31 321 km en tournée, soit environ 75 % de leur activité. Cela confirme une logique de circuits planifiés avec plusieurs arrêts.

★ Les véhicules articulés restent bien présents

→ Les véhicules articulés (VA) parcourent 47 058 km, avec une majorité de

trajets en trace directe (31 634 km). Leur part départementale atteint 7,94 %, ce qui est relativement élevé pour ce type de véhicule.





🖈 Touraine Ouest Val de Loire : un territoire à activité moyenne-haute

→ Avec 163 965 km parcourus par semaine, ce territoire représente environ 6,07 % des kilomètres totaux du département. Il se situe dans une catégorie intermédiaire à élevée, d'après le classement général.

Les VUL sont en tête des kilomètres parcourus

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) totalisent 100 032 km, soit environ 61 % du total local. Parmi eux, près de 60 % sont réalisés en tournée, indiquant une forte utilisation pour des déplacements locaux et réguliers.

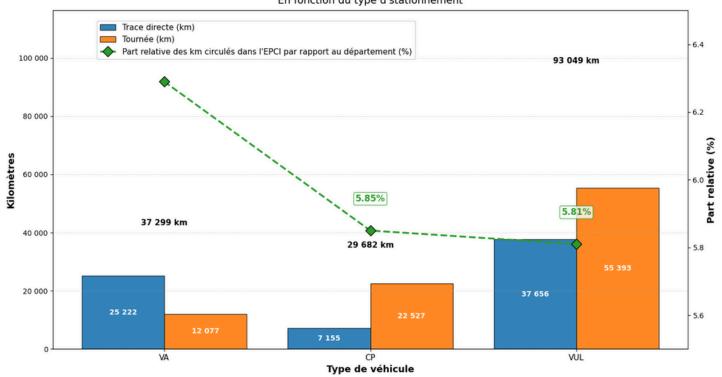
Les camions porteurs très orientés tournée

→ Les camions porteurs (CP) parcourent 29 180 km, avec 22 641 km en tournée, soit près de 78 % de leur activité. Cela traduit une organisation logistique basée sur des itinéraires structurés à plusieurs arrêts.

★ Les véhicules articulés participent aussi à l'activité locale

→ Les véhicules articulés (VA) cumulent 34 753 km, principalement en trace directe (24 375 km). Ils représentent une part significative de l'activité sur le territoire.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC Touraine Val de Vienne En fonction du type d'stationnement



★ Touraine Val de Vienne : un territoire au niveau de circulation moyen

→ Avec 160 046 km parcourus par semaine, Touraine Val de Vienne représente environ 5,93 % des kilomètres totaux réalisés dans le département. Elle se situe dans la classe moyenne, selon le classement global.

★ Les VUL en tête de l'activité locale

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) totalisent 93 049 km, soit 58 % du total local. Plus de la moitié de ces kilomètres sont effectués en tournée (55 393 km), ce qui reflète une activité régulière sur le terrain, notamment pour des services ou livraisons.

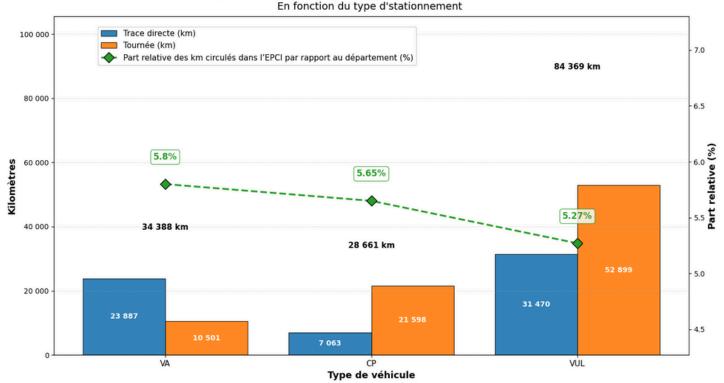
🖈 Les camions porteurs avec une activité tournée bien marquée

→ Les camions porteurs (CP) parcourent 29 682 km, dont environ 76 % en tournée (22 527 km), ce qui est cohérent avec une organisation en itinéraires planifiés.

🖈 Les VA actifs mais en volume plus limité

→ Les véhicules articulés (VA) contribuent à hauteur de 37 299 km, avec une dominante en trace directe (25 222 km), ce qui suggère des trajets entre sites éloignés.

kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC du Val d'Amboise



★ Val d'Amboise : un territoire à circulation modérée

→ Avec un total de 147 418 km parcourus par semaine, ce territoire représente environ 5,58 % des kilomètres réalisés à l'échelle du département. Il se situe dans la classe moyenne-basse du classement général.

★ Les VUL concentrent l'essentiel de l'activité

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) parcourent 84 369 km/semaine, ce qui correspond à 57 % du total local. Plus de 62 % de ces kilomètres sont réalisés en tournée (52 899 km), signe d'une activité organisée en trajets multiples.

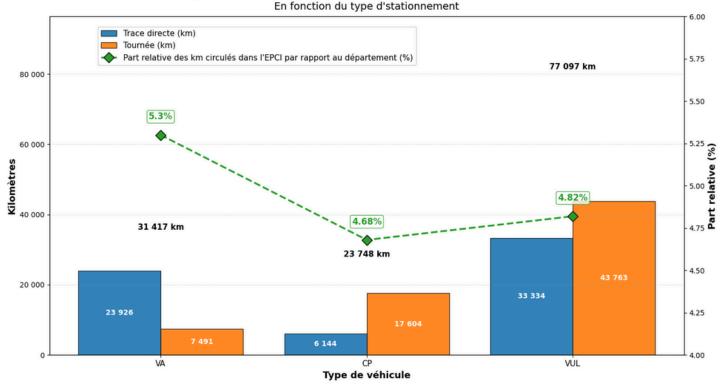
🖈 Les camions porteurs majoritairement utilisés en tournée

→ Les CP totalisent 28 661 km, avec 75 % de cette distance en tournée (21 598 km). Cela traduit une organisation logistique structurée, avec des itinéraires à plusieurs arrêts.

🖈 Les VA également présents mais en moindre proportion

→ Les véhicules articulés (VA) cumulent 34 388 km, principalement en trace directe (23 887 km). Leur part relative dans le département atteint 5,8 %.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC Chinon, Vienne et Loire



📌 Chinon, Vienne et Loire : un territoire à circulation modérée

→ Avec un total de 132 262 km parcourus par semaine, ce territoire représente environ 4,9 % des kilomètres réalisés dans le département. Il se situe dans la classe basse selon le classement des EPCI en fonction du trafic.

★ Les VUL légèrement en tête des kilomètres parcourus

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) totalisent 77 097 km, soit près de 58 % de l'activité locale. Parmi eux, la majorité (43 763 km) est réalisée en tournée, confirmant une activité de proximité importante.

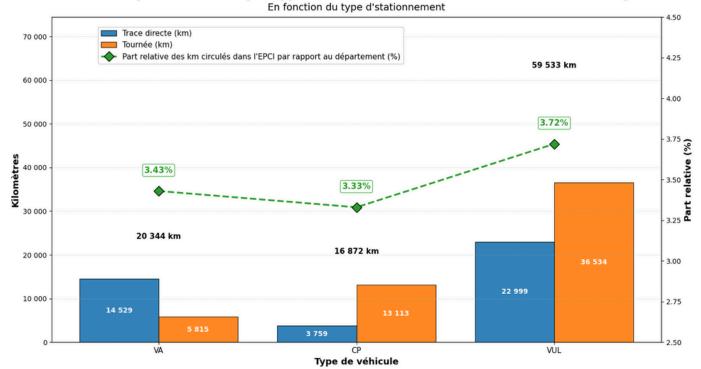
🖈 Les camions porteurs très orientés tournée

→ Les CP effectuent 23 748 km, dont 17 604 km en tournée, soit environ 74 % de leur usage. Cela reflète une organisation basée sur des trajets planifiés avec plusieurs arrêts.

Les VA bien présents mais en volume plus faible

→ Les véhicules articulés (VA) cumulent 31 417 km, principalement en trace directe (23 926 km), ce qui peut correspondre à des trajets inter-sites ou de liaison logistique.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC de Gâtine et Choisilles - Pays de Racan



★ Gâtine et Choisilles – Pays de Racan : un territoire à faible volume de circulation

→ Avec un total de 96 749 km parcourus par semaine, ce territoire représente environ 3,58 % des kilomètres à l'échelle départementale. Il se situe dans la classe basse du classement général.

★ Les VUL dominent l'activité locale

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) effectuent 59 533 km, soit près de 62 % du total local. Une grande partie (61 %) de ces kilomètres est réalisée en tournée (36 534 km), traduisant une logique de services ou livraisons de proximité.

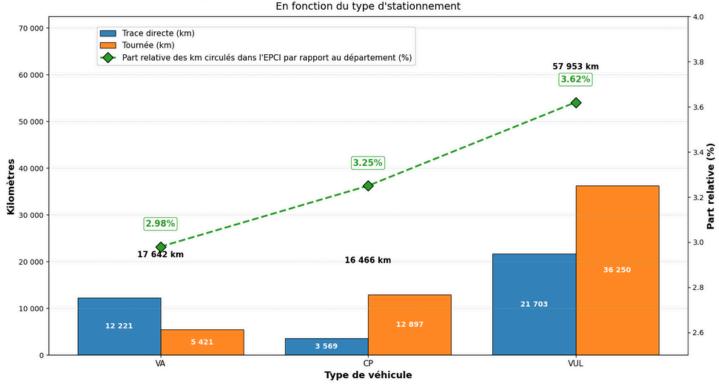
Forte orientation tournée pour les camions porteurs

→ Les CP parcourent 16 872 km, dont 78 % en tournée (13 113 km), ce qui confirme une organisation logistique structurée autour de circuits avec arrêts multiples.

🖈 Les véhicules articulés présents en plus faible volume

→ Les VA totalisent 20 344 km, avec une dominante en trace directe (14 529 km), souvent associée à des liaisons entre points logistiques.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC de Bléré Val de Cher



Bléré Val de Cher : un territoire faiblement circulé

→ Avec un total de 92 061 km parcourus par semaine, ce territoire représente environ 3,4 % des kilomètres réalisés à l'échelle départementale. Il figure dans la classe basse du classement des EPCI.

★ Les VUL en tête de l'activité locale

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) représentent la majorité des kilomètres parcourus, avec 57 953 km, soit 63 % du total local. Environ 62,5 % de ces kilomètres sont réalisés en tournée, soulignant une utilisation orientée vers les services de proximité ou la livraison.

🖈 Les camions porteurs très majoritairement en tournée

→ Les camions porteurs (CP) réalisent 16 466 km, dont 78 % en tournée (12 897 km), ce qui reflète une organisation en circuits multi-arrêts.

Les véhicules articulés moins représentés

→ Les VA parcourent 17 642 km, avec une majorité en trace directe (12 221 km). Leur part relative est de 2,98 %, parmi les plus basses observées.

Kilomètres circulés par semaine et par type de véhicules - CC du Castelrenaudais

En fonction du type d'stationnement Trace directe (km) 50 000 Tournée (km) Part relative des km circulés dans l'EPCI par rapport au département (%) 43 471 km 3.0 2.72% 2.67% 40 000 2.5 2.13% Part relative (%) Glomètres 30 000 20 000 13 561 km 12 652 km 1.0 10 000 15 972 0.5 10 742 8 973

Castelrenaudais : territoire à plus faible volume de circulation

→ Avec un total de 69 684 km parcourus par semaine, cette communauté représente environ 2,6 % du volume départemental, ce qui en fait l'un des territoires les moins circulés du département.

Type de véhicule

🖈 Les VUL représentent la majorité de l'activité

→ Les véhicules utilitaires légers (VUL) totalisent 43 471 km, soit près de 62 % du total local. Plus de 63 % de ces kilomètres sont réalisés en tournée (27 499 km), soulignant leur usage régulier pour des missions locales.

Les camions porteurs très tournés vers les circuits organisés

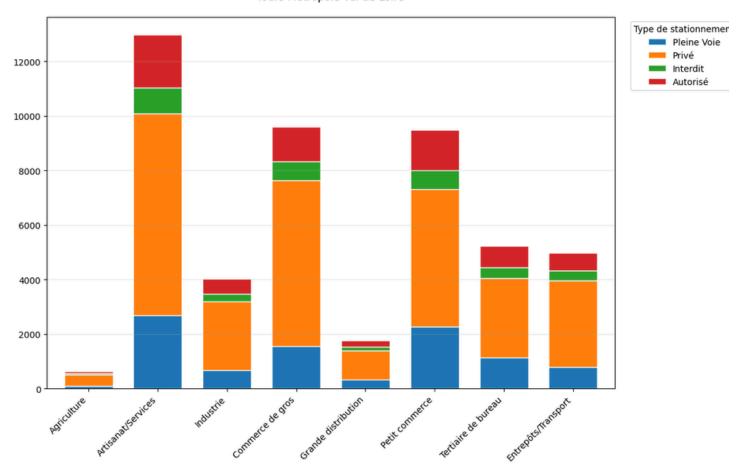
→ Les CP parcourent 13 561 km, dont une large majorité (79 %) en tournée. Cela témoigne d'un usage structuré, probablement pour des livraisons en zones semi-rurales.

📌 Les VA peu présents

→ Les véhicules articulés (VA) ne réalisent que 12 652 km, la majorité en trace directe. Leur contribution reste limitée, avec une part relative de 2,13 %, la plus basse parmi toutes les EPCI étudiées.

Durée d'arrêts hebdomadaires par type de stationnement et par type d'activité

Durée d'arrêt hebdomadaire par type d'activité Tours Métropole Val de Loire



📌 Un volume d'arrêt très élevé pour Tours Métropole

→ Avec un total de 48 711 heures d'arrêt hebdomadaire, Tours Métropole concentre un volume important d'activités économiques et logistiques. Les types d'activités les plus concernés sont l'artisanat/services (12 985 h), le petit commerce (9 491 h) et le commerce de gros (9 597 h).

★ Une forte mobilisation de l'espace privé

→ Sur les heures totales, 28 622 heures sont réalisées sur du privé, soit près de 59 %. Ce recours important à l'espace privé reflète une organisation logistique relativement structurée.

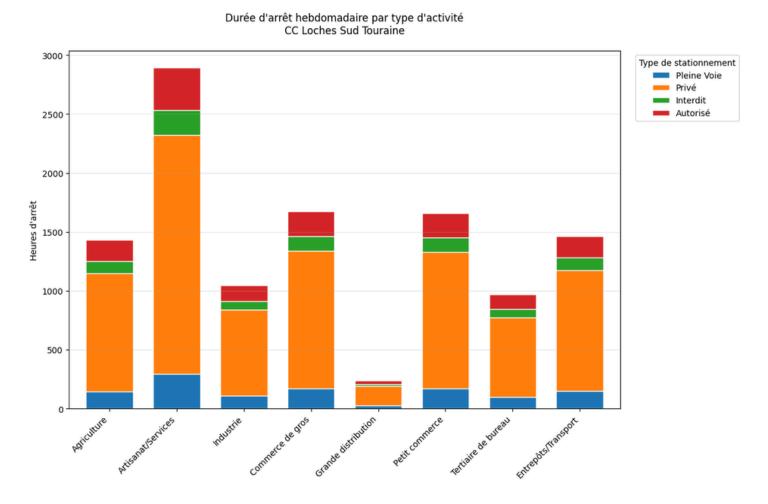
Poids important de la grande distribution et de l'industrie

⇒ Bien que les volumes soient moindres, la grande distribution affiche une part relative élevée avec 61,5 % des heures d'arrêt départementales. L'industrie (47 %) et le tertiaire de bureau (52,2 %) sont également bien représentés, traduisant une forte concentration sur Tours Métropole.

📌 Une diversité d'activités bien représentée

→ Tous les types d'activités ont une présence significative, y compris

l'agriculture (10,2 %) et les entrepôts/transport (43,5 %), ce qui souligne le rôle central de la métropole dans la chaîne logistique départementale.



Une activité d'arrêt marquée sur le territoire

→ Le cumul des arrêts hebdomadaires atteint **13 195 heures**, traduisant une dynamique d'activités soutenue sur le territoire de la CC Loches Sud Touraine. L'artisanat/services est le secteur dominant avec **2 892 heures**, suivi par le commerce de gros (**1 671 h**) et le petit commerce (**1 656 h**).

L'agriculture fortement représentée

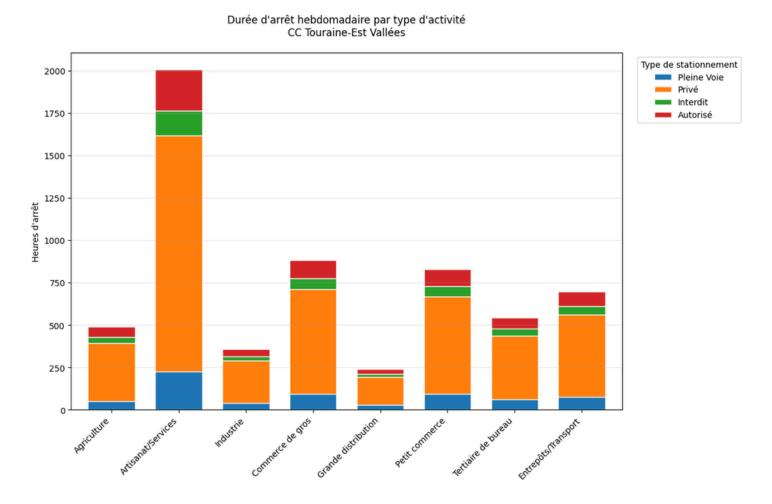
→ Bien que les volumes soient moindres en valeur absolue (1 431 h), l'agriculture concentre **22,84** % des heures d'arrêt départementales, ce qui en fait le secteur avec la plus forte part relative dans le territoire. Cela traduit une spécialisation agricole prononcée à l'échelle locale.

📌 Part importante de stationnements sur du privé

→ Sur les 13 195 heures totales, **9 787 heures** sont réalisées sur du **stationnement privé**, soit plus de **74 %**. Ce recours massif à des espaces privatifs suggère une organisation maîtrisée des activités logistiques et commerciales.

Présence équilibrée des autres secteurs

→ L'industrie (1 044 h), les entrepôts/transport (1 464 h) et le tertiaire de bureau (966 h) maintiennent une présence significative, avec des parts relatives variant entre 9,6 % et 12,8 %.



Une activité d'arrêt bien répartie sur le territoire

→ Le total hebdomadaire des arrêts atteint **7 290 heures**, avec une répartition équilibrée entre plusieurs secteurs d'activités. Le commerce de gros (881 h), le petit commerce (827 h) et les entrepôts/transport (695 h) figurent parmi les principaux contributeurs.

₱ Des volumes notables dans le secteur agricole

→ Avec **488 heures**, l'agriculture représente **7,79 %** des heures d'arrêt du département. Ce volume, bien que modéré en valeur absolue, place l'agriculture parmi les secteurs les plus représentés localement.

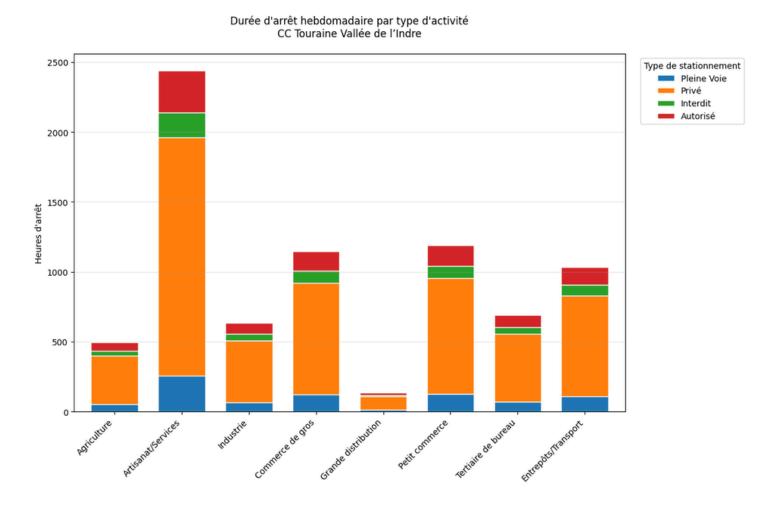
🖈 Stationnements majoritairement sur des espaces privés

→ 2 805 heures d'arrêt sont effectuées sur du stationnement privé, soit environ 38 % du total, devant les zones autorisées (729 h), interdites (443 h) et en pleine voie (668 h). Cette répartition reflète une utilisation variée des types d'espaces.

🖈 Une diversité sectorielle marquée

→ Le tertiaire de bureau (543 h), l'artisanat/services (614 h), l'industrie (359 h) et la grande

distribution (238 h) complètent le paysage, avec des parts comprises entre **2 %** et **8,3 %**. Aucun secteur ne domine de manière écrasante, traduisant une certaine pluralité des activités sur le territoire.



Un volume d'arrêts hebdomadaires conséquent

→ Le territoire enregistre **9 247 heures d'arrêt** par semaine. L'artisanat/services arrive largement en tête avec **2 438 h**, suivi par le commerce de gros (1 144 h) et le petit commerce (1 188 h), traduisant une activité économique dense et variée.

★ Forte présence de l'artisanat/services

→ Ce secteur concentre **8,58** % des heures d'arrêt à l'échelle départementale, une des parts les plus élevées parmi les secteurs représentés. Il témoigne d'un ancrage territorial significatif des activités artisanales.

L'agriculture et l'industrie bien ancrées

→ L'agriculture totalise **497 h**, soit une part relative de **7,93 %**, tandis que l'industrie atteint **632 h** (**7,38 %**). Ces deux secteurs maintiennent un poids non négligeable sur le territoire, dans un contexte probablement rural et semi-industriel.

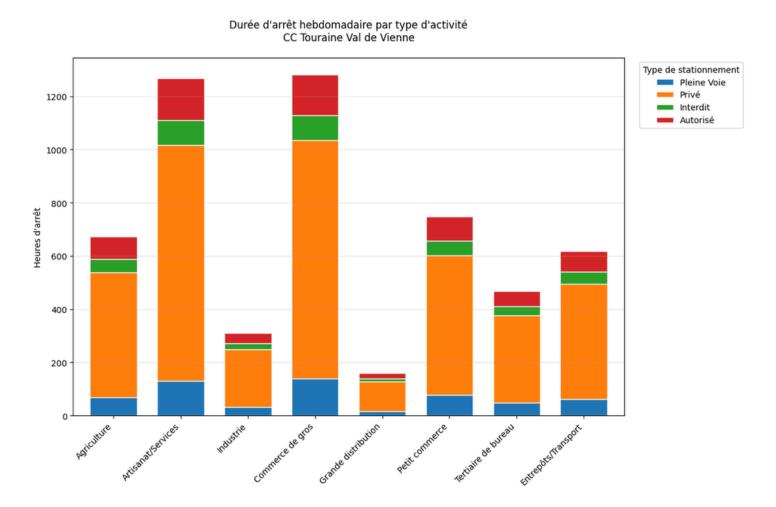
📌 Près de 59 % des heures réalisées sur du privé

⇒ 5 424 heures d'arrêt se font sur des espaces privés, soit environ 58,6 % du total. Cela

reflète un usage important des zones d'activités fermées ou dédiées, notamment pour les secteurs artisanaux et commerciaux.

Diversité des activités économiques

→ Aucun secteur ne domine de manière exclusive. Les entrepôts/transport (1 033 h), le tertiaire de bureau (689 h) et la grande distribution (133 h) complètent le tableau, avec des parts variant entre **4,6** % et **9** %, soulignant une économie locale diversifiée.



Un volume hebdomadaire d'arrêts modéré mais équilibré

→ Le total des arrêts atteint **6 679 heures** par semaine sur ce territoire. Les secteurs les plus représentés sont le **commerce de gros** (1 281 h), suivi de près par l'**artisanat/services** (1 267 h) et le **petit commerce** (749 h).

★ Une part importante pour l'agriculture

→ Avec **672 h d'arrêt**, l'agriculture représente **10,7 %** des heures d'arrêt au niveau départemental, soit la part relative la plus élevée du territoire. Cela souligne une forte empreinte agricole dans la zone.

★ Le commerce de gros prédomine en volume

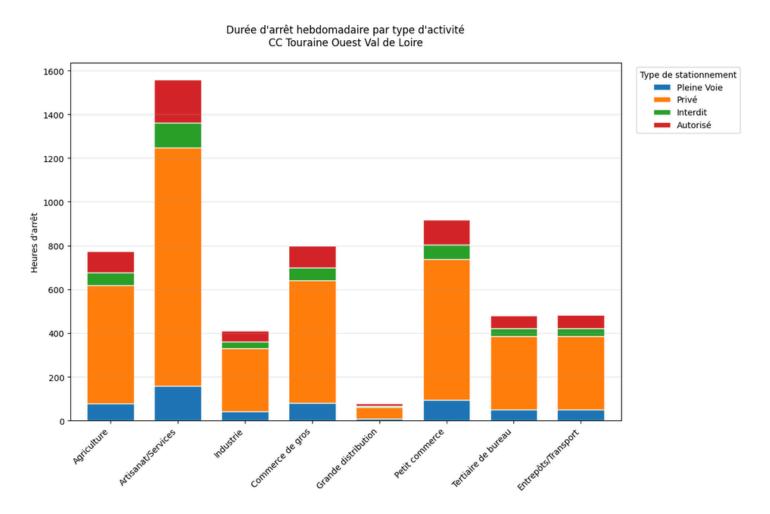
→ C'est le secteur le plus important en valeur absolue (1 281 h), avec une part relative de **7,26** %, ce qui reflète probablement une activité logistique ou de distribution soutenue.

📌 Plus de 57 % des arrêts sur du stationnement privé

→ 3 865 heures sur 6 679 ont lieu sur des espaces privés, représentant environ 57,9 % du total. Cela témoigne d'un recours majoritaire à des zones d'arrêt réservées, probablement sur sites d'activités ou d'exploitations.

📌 Répartition homogène entre les autres secteurs

→ L'ensemble des autres secteurs (industrie, grande distribution, tertiaire, transport) affichent des volumes allant de **310 h** à **749 h**, avec des parts comprises entre **3,6 %** et **5,5 %**. Cela traduit une certaine diversité économique, sans forte concentration.



📌 Un volume hebdomadaire d'arrêts relativement modeste

→ Le cumul des arrêts atteint 6 689 heures par semaine. Les activités les plus représentées en volume sont l'artisanat/services (1 399 h), le petit commerce (825 h), et le commerce de gros (717 h).

★ Une part relative marquée pour l'agriculture

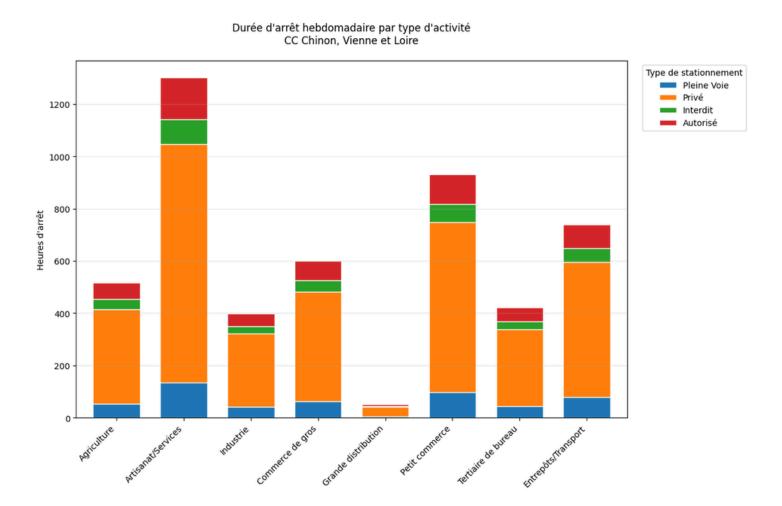
⇒ Bien que représentant 695 heures, soit un volume moyen, l'agriculture affiche la part relative la plus élevée (11,1 %) à l'échelle départementale. Cela peut indiquer une implantation agricole importante dans le secteur.

📌 Une prédominance du stationnement privé

→ Les stationnements sur espaces privés totalisent 3 849 heures, soit près de 57,5 % du total. Cela suggère une organisation localisée des arrêts sur des sites dédiés (exploitations, entreprises...).

📌 Une diversité d'activités réparties de manière équilibrée

→ L'ensemble des autres secteurs (industrie, tertiaire, transport, grande distribution) présente des volumes situés entre 369 h et 433 h. Leurs parts relatives restent homogènes (entre 3,7 % et 4,9 %), traduisant un tissu économique varié mais sans secteur dominant.



📌 Un volume d'arrêts hebdomadaire modéré

→ Le total des arrêts enregistrés sur ce territoire s'élève à 6 090 heures. Les secteurs les plus contributeurs sont l'artisanat/services (1 301 h), le petit commerce (931 h), et le commerce de gros (600 h), indiquant une activité économique locale active mais équilibrée.

🖈 L'agriculture présente un poids relatif élevé

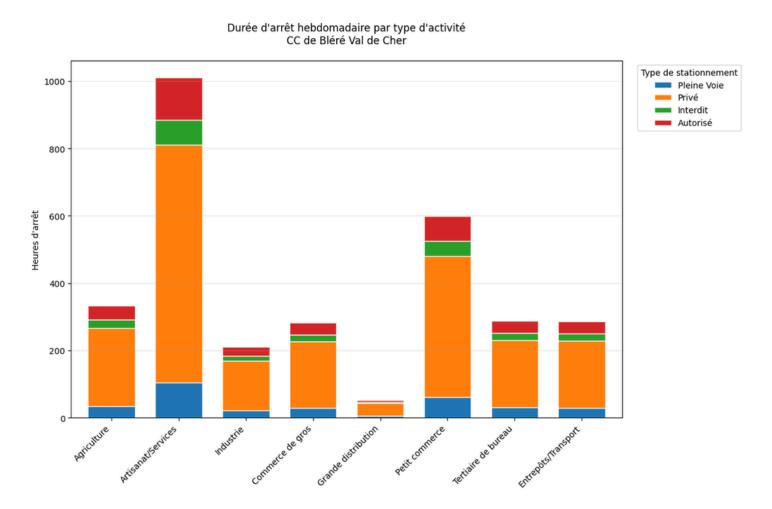
→ Avec 517 heures, l'agriculture ne représente pas le volume le plus important, mais elle affiche 8,25 % de part relative départementale, soit la plus élevée de ce territoire. Cela souligne un ancrage agricole important dans cette communauté de communes.

📌 La majorité des arrêts se fait sur du stationnement privé

→ 3 472 heures, soit plus de 57 % du total, sont réalisées sur des emplacements privés. Cela traduit une organisation logistique structurée autour de sites d'activités bien équipés.

PDes secteurs variés mais sans forte dominance

→ L'industrie (399 h), le tertiaire (421 h), les entrepôts/transport (739 h) ou encore la grande distribution (51 h) montrent une certaine diversité économique, avec des parts relatives comprises entre 1,8 % et 6,5 %. Aucun secteur ne domine, reflétant un équilibre entre plusieurs pôles d'activité.



📌 Un volume global d'arrêts relativement faible

→ Le territoire enregistre un total de 3 800 heures d'arrêts hebdomadaires, un niveau modeste par rapport à d'autres EPCI. Les activités les plus représentées sont l'artisanat/services (1 010 h) et le petit commerce (599 h), qui concentrent à eux seuls plus de 42 % du total.

📌 Une agriculture discrète mais à part relative élevée

→ Avec 333 heures, l'agriculture ne domine pas en volume, mais elle atteint 5,3 % de part relative départementale, ce qui reste significatif à l'échelle locale.

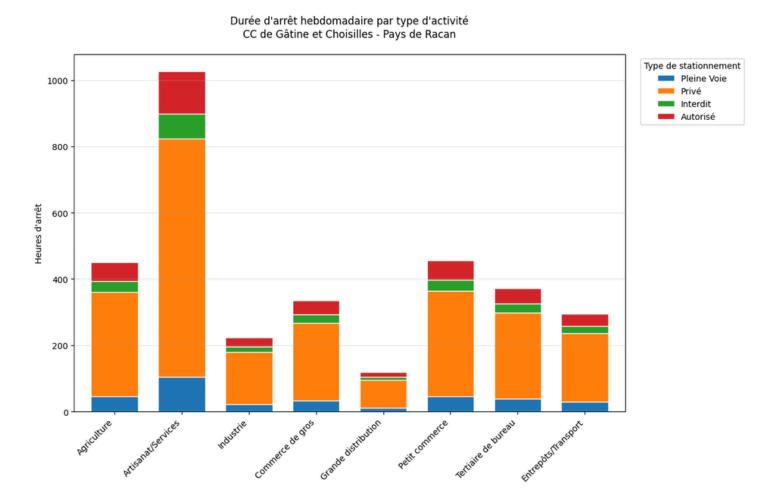
📌 Un recours net au stationnement privé

→ Sur les 3 800 heures totales, 2 141 heures se font sur du stationnement privé, soit

environ 56,3 %. Ce chiffre indique une organisation reposant principalement sur des espaces dédiés aux activités.

📌 Une présence diffuse des autres secteurs

→ Tous les autres secteurs (industrie, commerce de gros, tertiaire, entrepôts) présentent des volumes compris entre 210 h et 288 h, avec des parts relatives majoritairement entre 2,4 % et 3,2 %, ce qui traduit une activité répartie sans forte concentration sectorielle.



📌 Un volume hebdomadaire modéré

→ Le total des heures d'arrêt atteint **4 412 heures**, avec une répartition relativement équilibrée entre les principaux secteurs. Le volume le plus élevé est enregistré dans l'**artisanat/services** (1 027 h), suivi par l'**agriculture** (451 h) et le **petit commerce** (455 h).

Une part relative agricole notable

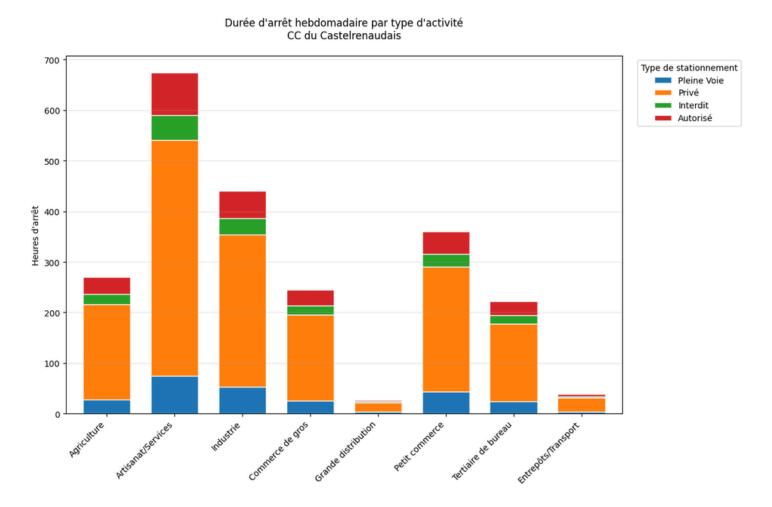
→ L'agriculture, bien que n'étant pas le secteur dominant en volume, atteint **7,20 %** de part relative départementale. Cela en fait l'un des secteurs les plus représentatifs du territoire, reflétant une certaine spécialisation locale.

🖈 Stationnements principalement sur espaces privés

→ Sur les **4 412 heures** totales, **2 294 heures** se font sur du stationnement **privé**, soit **plus de 52 %**. Cela témoigne d'une forte structuration des lieux d'activités avec des espaces de stationnement dédiés.

★ Un équilibre global des secteurs

→ Aucun secteur ne dépasse à lui seul les 25 % du total. Les autres secteurs – comme le tertiaire de bureau (372 h), l'industrie (224 h), ou encore les entrepôts/transport (295 h) – gardent tous une contribution significative mais modérée, avec des parts relatives comprises entre 2,5 % et 3,7 %, traduisant une économie diversifiée mais peu polarisée.



Un volume hebdomadaire d'arrêts parmi les plus faibles du territoire

→ Le cumul des heures d'arrêt atteint **2 277 heures** par semaine, ce qui positionne le Castelrenaudais parmi les EPCI les moins denses en activité logistique ou commerciale en termes de stationnement.

🖈 L'industrie domine en part relative

→ Avec **440 heures**, l'**industrie** est le secteur le plus représenté, concentrant **5,14 %** des heures d'arrêt départementales. Cela indique une spécialisation industrielle locale modérée mais notable.

Une part équilibrée entre secteurs secondaires et tertiaires

→ Les secteurs comme l'artisanat/services (674 h), le petit commerce (360 h), et le tertiaire de bureau (222 h) affichent des niveaux d'activité modérés. Aucun secteur ne dépasse les 30 % du total, traduisant une structure économique plutôt équilibrée.

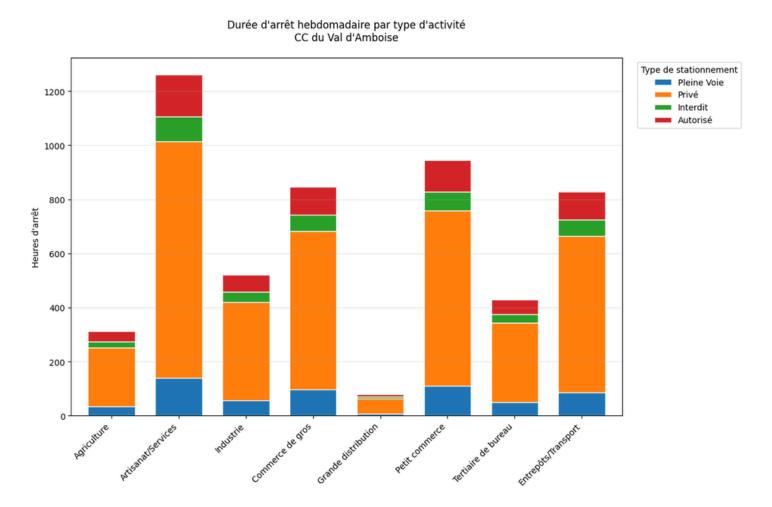
Prédominance du stationnement privé

→ Sur les 2 277 h d'arrêt hebdomadaire, 1 572 heures s'effectuent sur du

stationnement privé, soit **69 %** du total. Cela reflète une organisation majoritairement centrée sur des emplacements non publics (ateliers, entrepôts, zones artisanales...).

★ Une présence quasi marginale du transport/logistique

→ Le secteur **entrepôts/transport** ne représente que **39 heures**, soit **0,34 %** du total départemental. Ce très faible volume traduit l'absence d'un pôle logistique ou de distribution significatif sur ce territoire.



📌 Un volume d'arrêts modéré mais bien réparti

→ Le total hebdomadaire des heures d'arrêt s'élève à **6 641 heures**, témoignant d'une activité économique stable et diversifiée sur le territoire.

★ L'artisanat et les services dominent en volume absolu

→ Avec **1 261 heures**, le secteur **Artisanat/Services** est le plus représenté, soit environ 19 % du total local. Ce secteur dépasse nettement les autres en termes de volume d'arrêt.

★ Les entrepôts/transport se distinguent par leur part relative

→ Avec **828 heures** d'arrêt, le secteur **Entrepôts/Transport** affiche une **part relative de 7,23 %**, la plus élevée du territoire. Cela indique une présence logistique structurée dans la zone.

📌 Une large majorité des arrêts sur du stationnement privé

→ Sur les 6 641 heures, **3 620 heures** sont réalisées sur des emplacements **privés**, soit **plus de 54 %**. Ce chiffre illustre une certaine autonomie logistique et un ancrage dans des sites dédiés aux activités professionnelles.

* Répartition homogène des autres secteurs

→ Les secteurs industrie (522 h), commerce de gros (847 h), petit commerce (944 h) et tertiaire de bureau (428 h) présentent des niveaux comparables, avec des parts relatives variant entre 4,2 % et 6,1 %, reflétant une diversité économique équilibrée.

* Faible poids de la grande distribution

→ Ce secteur ne représente que **78 heures**, soit **2,71 %** des heures d'arrêt départementales. Il s'agit du secteur le moins représenté du territoire.