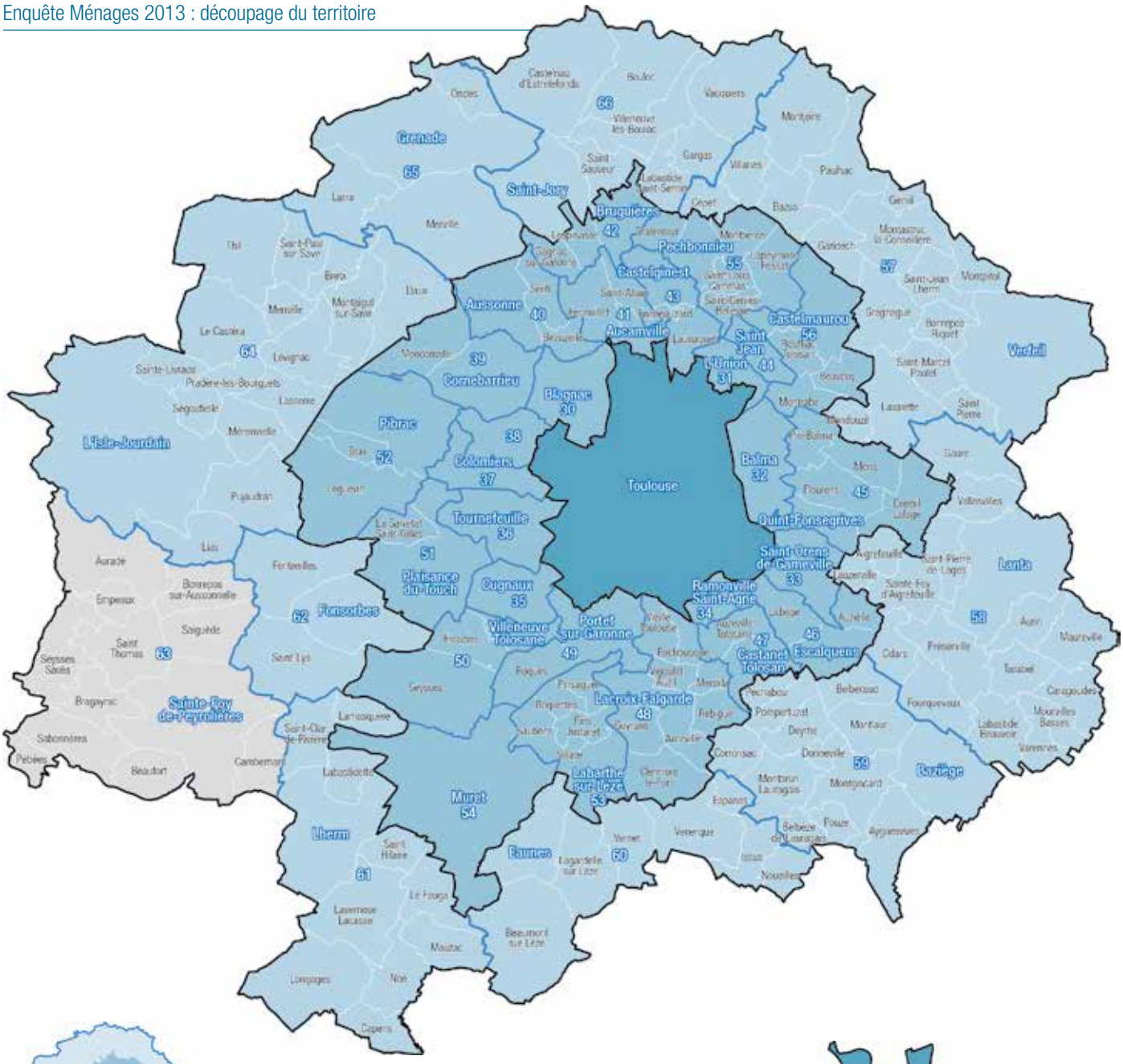
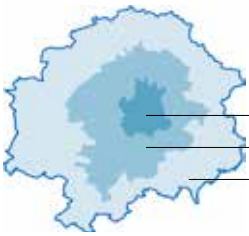
Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine

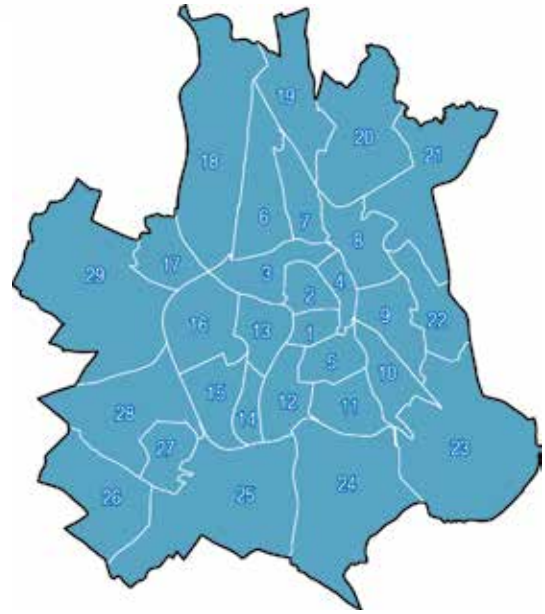
Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière

2013

Enquête Ménages 2013 : découpage du territoire







Toulouse

1 Carmes
2 Capitole
3 Compans
4 Jean Jaurès
5 Saint-Michel
6 Fondeyre
7 Minimes
8 Marengo
9 Guilhemery
10 Pont des Demoiselles
11 Saint-Agne
12 Empalot
13 Saint-Cyprien
14 Croix de Pierre
15 Bagatelle
16 Cépière
17 Purpan
18 Sept Deniers
19 Lalande
20 Borderouge
21 Argoulets
22 Château de l'Hers
23 Montaudran
24 Rangueil
25 Lafourguette
26 Saint-Simon
27 Reynerie
28 Pradettes
29 Saint-Martin-du-Touch

Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine

Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière

2013

tisséo

Sommaire

Vers une mobilité durable 5

Présentation des enquêtes 7

Principaux enseignements 8

Présentation du territoire 11

Localisation du périmètre d'enquête 13
Périmètre d'enquête : la grande agglomération toulousaine 14
Les caractéristiques urbaines
et les réseaux de transports en 2013 15
Des dynamiques urbaines très importantes 16
Un fort développement des transports
et des services à la mobilité 18

L' Enquête Ménages Déplacements 21

Présentation de l'Enquête Ménages Déplacements 22
Périmètre et découpage du territoire 25
Comprendre les résultats de l'enquête 26
La population prise en compte dans l'EMD 29
Combien de voitures par ménage ? 32
Qui possède un abonnement aux transports collectifs ? 34
Quelle mobilité des habitants ? 35
Combien de déplacements réalisés par les habitants ? 38
À quel moment de la journée ? 39
Quels modes de déplacements ? 40
Quelle évolution des modes de déplacements
selon les lieux de résidence ? 42
Quels modes de transport selon le profil des habitants ? 44
Quelle utilisation de la voiture ? 46
Quelle utilisation des transports en commun ? 48
Quelle pratique de la marche ? 50
Quelle pratique du vélo ? 51
Quelles pratiques intermodales ? 52
Quels sont les motifs de déplacements ? 53
Où se déplacent les habitants ? 54
Quelles distances, durées, vitesses ? 57
Et dans les autres agglomérations françaises ? 61

L' Enquête Cordon Routière 63

Présentation de l'Enquête Cordon 64
Combien de véhicules en échange ou transit ? 66
Quelle répartition par axe du trafic d'échange ? 68
Quelles sont les origines et destinations du trafic d'échange ? 70
Quels sont les motifs du trafic d'échange ? 72
Quel type de stationnement
pour les automobilistes en échange ? 73
Quelle utilisation des transports en commun ? 73
Quelle répartition par axe du trafic de transit ? 74
Quelles sont les caractéristiques du trafic de transit ? 75

Annexes 77

Enquête Ménages Déplacements :
Précision des résultats 78
Caractéristiques socio-démographiques 79
Mobilité des habitants 80
Déplacements et parts modales des habitants 81
Évolutions depuis 1978 dans le cœur d'agglomération 82

Enquête Cordon :
Trafic en échange et transit 83

Glossaire 85

Vers une mobilité durable

Éditorial de
Jean-Michel Lattes
Président de Tisséo-SMTC

Pour répondre efficacement aux besoins de déplacements des habitants de la grande agglomération toulousaine, il est nécessaire d'avoir une connaissance précise et actualisée de la mobilité et des flux, permettant de comprendre les dynamiques urbaines qui animent notre territoire ainsi que l'évolution des modes de vie des habitants. De ce point de vue, l'Enquête Ménages Déplacements, complétée par l'enquête Cordon routière, constitue pour les élus un outil d'aide à la décision indispensable. Les informations récoltées grâce à ces enquêtes permettent en effet d'alimenter les réflexions relatives à l'organisation des déplacements et à l'aménagement du territoire, par exemple lors de l'élaboration de documents de planification tels que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Les enquêtes Ménages Déplacements et Cordon réalisées en 2013 nous apprennent que notre agglomération s'oriente vers une mobilité plus durable : les habitants se déplacent de plus en plus en transports en commun et de moins en moins en voiture. Ce changement de comportement est le résultat des actions mises en œuvre lors des dix dernières années pour rendre les alternatives à la voiture plus performantes et plus attractives : création de nouvelles infrastructures de transports en commun, telles que la ligne B du métro, la ligne de tramway T1 ou les voies de circulation dédiées aux bus, construction de parcs relais aux extrémités des lignes de métro, mise en place d'une tarification attractive sur le réseau Tisséo, sensibilisation des salariés grâce aux plans de déplacements élaborés dans les entreprises et les administrations, recherche d'une meilleure articulation entre transports et urbanisme...

Nous devons néanmoins continuer à faire face à des enjeux qui demeurent plus que jamais d'actualité. L'accessibilité des pôles économiques et commerciaux doit être optimisée afin de soutenir le dynamisme de nos territoires. La qualité de l'air doit être améliorée afin de préserver notre santé. La sécurité des déplacements doit être renforcée pour réduire le nombre de victimes de la route. Enfin, les déplacements des personnes à mobilité réduite doivent être facilités pour respecter le droit au transport de chacun.

Les efforts engagés doivent donc être poursuivis pour permettre à chacun de se déplacer plus efficacement. Le temps où les modes de transports étaient opposés les uns aux autres est toutefois révolu. Les politiques de déplacement doivent désormais cibler l'ensemble des modes de transport afin de promouvoir le plus pertinent selon le contexte :

- *la marche pour les déplacements de proximité ;*
- *le vélo pour les trajets de moins de 5 km ;*
- *les transports en commun dans les territoires les plus denses ;*
- *la voiture lorsqu'il n'existe pas d'alternative performante.*

Nous mettrons donc en œuvre une politique de déplacements multimodale et responsable qui rendra l'agglomération toulousaine plus accessible, plus durable et plus sûre, c'est-à-dire plus agréable à vivre.

Présentation des enquêtes

L'Enquête Ménages Déplacements et l'Enquête Cordon : deux enquêtes complémentaires

L'année 2013 a vu la réalisation d'une Enquête Ménages Déplacements et d'une enquête Cordon Routière à l'échelle d'un vaste territoire de 179 communes. Ce territoire englobe notamment :

- le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération toulousaine (SCoT approuvé en 2012, 117 communes) ;
- le périmètre du Plan de Déplacements Urbains (PDU approuvé en 2012, 117 communes) ;
- le périmètre des Transports Urbains (PTU, 99 communes en 2012).

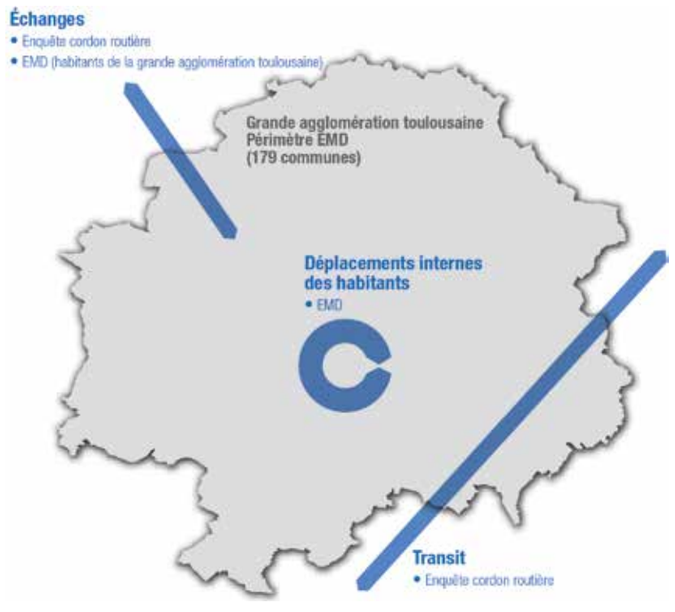
L'Enquête Ménages Déplacements permet de dresser un portrait de la mobilité des habitants d'un territoire (modes, motifs, flux…) et de mettre en évidence les évolutions des pratiques dans le temps. Il s'agit de disposer d'une bonne connaissance des déplacements à l'échelle d'un bassin de vie afin de mettre en place des politiques concertées en matière de transports.
Elle s'est déroulée du 16 octobre 2012 au 13 avril 2013.

L'EMD
- *s'intéresse à tous les modes,*
- *n'enquête que les résidents,*
- *recense tous les déplacements.*

L'enquête Cordon
- *s'intéresse au trafic routier (voyageurs et marchandises),*
- *enquête les conducteurs de véhicules, indépendamment de leur lieu de résidence,*
- *recense uniquement les déplacements franchissant les limites du périmètre EMD, aux postes d'enquêtes.*

L'Enquête Cordon a pour objectif de compléter les informations de l'enquête Ménages Déplacements en s'intéressant aux flux d'échanges et de transit routiers, qu'ils soient réalisés par les habitants du périmètre ou non. L'enquête est réalisée auprès des automobilistes et des conducteurs de poids-lourds qui franchissent les limites du périmètre.
Elle s'est déroulée du 25 mars au 19 avril 2013 et du 17 au 19 septembre 2013.

Ces deux enquêtes sont reconduites régulièrement : les précédentes ont eu lieu en 2004.



Principaux enseignements

Une mobilité individuelle qui baisse

3,8 déplacements par jour et par habitant contre 4,1 en 2004, cette baisse de la mobilité individuelle, semblable à d'autres agglomérations françaises enquêtées récemment, marque une rupture avec les années 90 et 2000 où la mobilité n'avait cessé d'augmenter comme un symbole de modernité et de croissance. Cette baisse, profondément marquée chez les jeunes et les chômeurs, interroge : cause économique, mutation des rythmes et des modes de vie, conséquences de l'essor des services numériques ? Est-elle souhaitée ou subie ?

Une croissance démographique soutenue à assumer

3,8 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement par les habitants de la grande agglomération toulousaine, soit + 5 % depuis 2004. Au regard de la baisse de mobilité individuelle constatée, cette hausse du nombre de déplacements s'explique aujourd'hui uniquement par la croissance démographique du territoire. En effet, le périmètre enquêté a vu sa population augmenter de **+14% d'habitants** entre 2004 et 2013, soit +12 000 habitants par an.

L'enjeu fondamental pour les politiques publiques de transport et d'urbanisme est bien de conserver des conditions de déplacements qui permettent de répondre à un développement territorial qui est parmi les plus dynamiques de France.

Des pratiques modales en forte évolution

20 ans c'est le temps qu'il aura fallu entre la mise en service de la ligne A du métro marquant le début d'une politique ambitieuse en matière de transports collectifs et le constat d'une inversion de tendance dans les pratiques de déplacements. En effet, pour la première fois depuis 1978, la part modale des transports collectifs augmente ! Bien que l'utilisation de la voiture reste majoritaire (60 % des déplacements), celle-ci a reculé malgré le contexte de croissance démographique.

La motorisation des ménages est également en baisse. 20 % des ménages ne possèdent pas de voiture ; ces derniers sont essentiellement localisés dans les secteurs centraux où l'offre alternative permet de se passer de véhicule personnel et où de nombreux déplacements peuvent se faire à pied ou à vélo.

S'il est encore trop tôt pour savoir si ces évolutions sont structurelles ou seulement conjoncturelles, ces phénomènes sont constatés dans d'autres grandes agglomérations.

Des transports collectifs plébiscités

+75% de déplacements quotidiens sur le réseau Tisséo entre 2004 et 2013. Cette croissance exceptionnelle est le résultat d'une politique globale qui a permis la mise en œuvre de deux lignes de métro, une ligne de tramway, un réseau de bus hiérarchisé, une politique billettique et tarifaire volontariste, 7 000 places de parkings relais, des pôles d'échanges…

En quelques années, le réseau Tisséo est ainsi devenu le deuxième réseau de province le plus fréquenté. La proportion d'habitants abonnés est par ailleurs de plus en plus importante. Notons par exemple que 8 étudiants sur 10 possèdent un abonnement Tisséo !

Par ailleurs, la croissance de fréquentation a également été très importante sur les réseaux régionaux (TER) et départementaux (Arc en Ciel), notamment en rabattement vers le réseau Tisséo.

Les déplacements intermodaux sont en très forte évolution, dopés par les différents dispositifs d'échanges mis en place : parkings relais, billettique intermodale, Centrale d'Information Multimodale…

Des modes actifs à développer

Avec **22 % de part modale** la marche à pied reste le deuxième mode de déplacement après la voiture. Cette part modale est stable dans l'ensemble des territoires. Largement liée à la forme urbaine, elle apparaît aujourd'hui assez faible par rapport à d'autres agglomérations moins étendues et présentant plus de mixité des fonctions (un tiers des déplacements dans l'agglomération lyonnaise par exemple).

Le vélo est encore peu utilisé au quotidien. De ce fait, sa pratique ne peut être quantifiée précisément au travers de l'Enquête Ménages Déplacements.

Les résultats montrent néanmoins des disparités territoriales importantes, avec une pratique du vélo supérieure là où existent des aménagements et un contexte urbain favorable. Le vélo séduit notamment de plus en plus de Toulousains comme alternative aux autres modes.

Des évolutions territoriales inégales

Un habitant de Toulouse se déplace **2,7 fois plus en Transports en Commun** qu'un habitant de commune périphérique. Ce chiffre montre que, prises globalement, les évolutions profondes des pratiques de déplacements identifiées ci-dessus masquent des disparités territoriales très fortes. Ces différences sont liées non seulement aux offres de transport existantes, mais aussi aux caractéristiques socio-démographiques des différents territoires. La voiture ne représente plus que 40 % des déplacements des habitants de la ville centre, un report modal s'est également opéré en première couronne, les territoires les plus éloignés sont restés le royaume quasi exclusif de l'automobile (78 % de part modale).

Un trafic de transit modéré, des flux d'échange plus importants

26 000 véhicules par jour transitent à travers la grande agglomération toulousaine sans s'y arrêter. Le trafic de transit est donc très faible et concentré essentiellement sur les autoroutes. Un quart de ce trafic est constitué de poids-lourds. Plus des 2/3 de ces flux de transit sont en lien avec la Région Midi-Pyrénées.

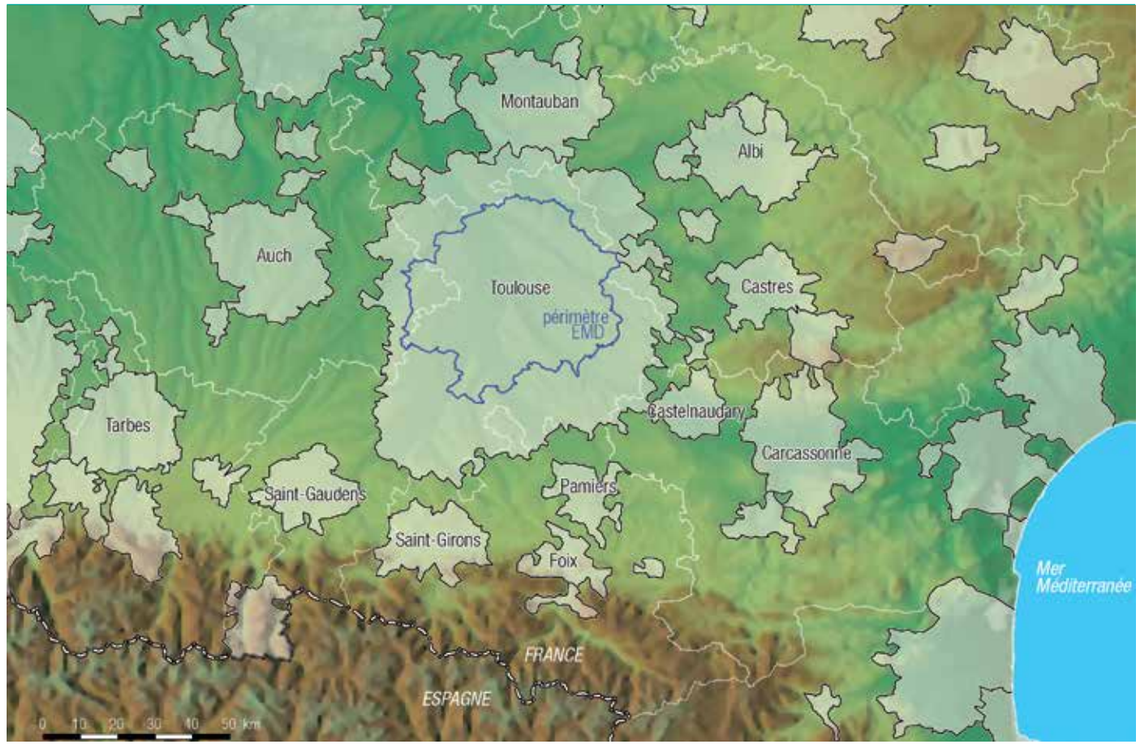
Avec **252 000 véhicules par jour** le trafic d'échange entre la grande agglomération toulousaine et l'extérieur est beaucoup plus important. Si 43 % de ce trafic est en lien avec la ville de Toulouse, d'autres villes captent des flux importants, comme Blagnac, Colomiers ou Muret. Ces échanges s'opèrent principalement d'une part avec les communes limitrophes du périmètre Enquête Ménages (Fronton, Grisolles, Lavaur, Villefranche de Lauragais, Auterive…) et d'autre part avec les autres villes de la Région, traduisant un fonctionnement urbain à une échelle élargie. Montauban est la principale ville émettrice de flux d'échanges.

Les principaux résultats de ces enquêtes montrent une évolution significative des pratiques de déplacements des habitants de la grande agglomération toulousaine. De nombreuses exploitations spécifiques permettront d'analyser en détail les causes et les effets de ces changements. Ces enquêtes apportent des éléments très riches d'analyse de notre société. Les changements de pratiques constatés traduisent des évolutions de modes de vie qu'il faut identifier et accompagner par des politiques publiques de transport et d'urbanisme cohérentes les unes par rapport aux autres.

Présentation du territoire

Localisation du périmètre d'enquête

Le périmètre d'enquête et les aires urbaines à l'échelle du bassin métropolitain



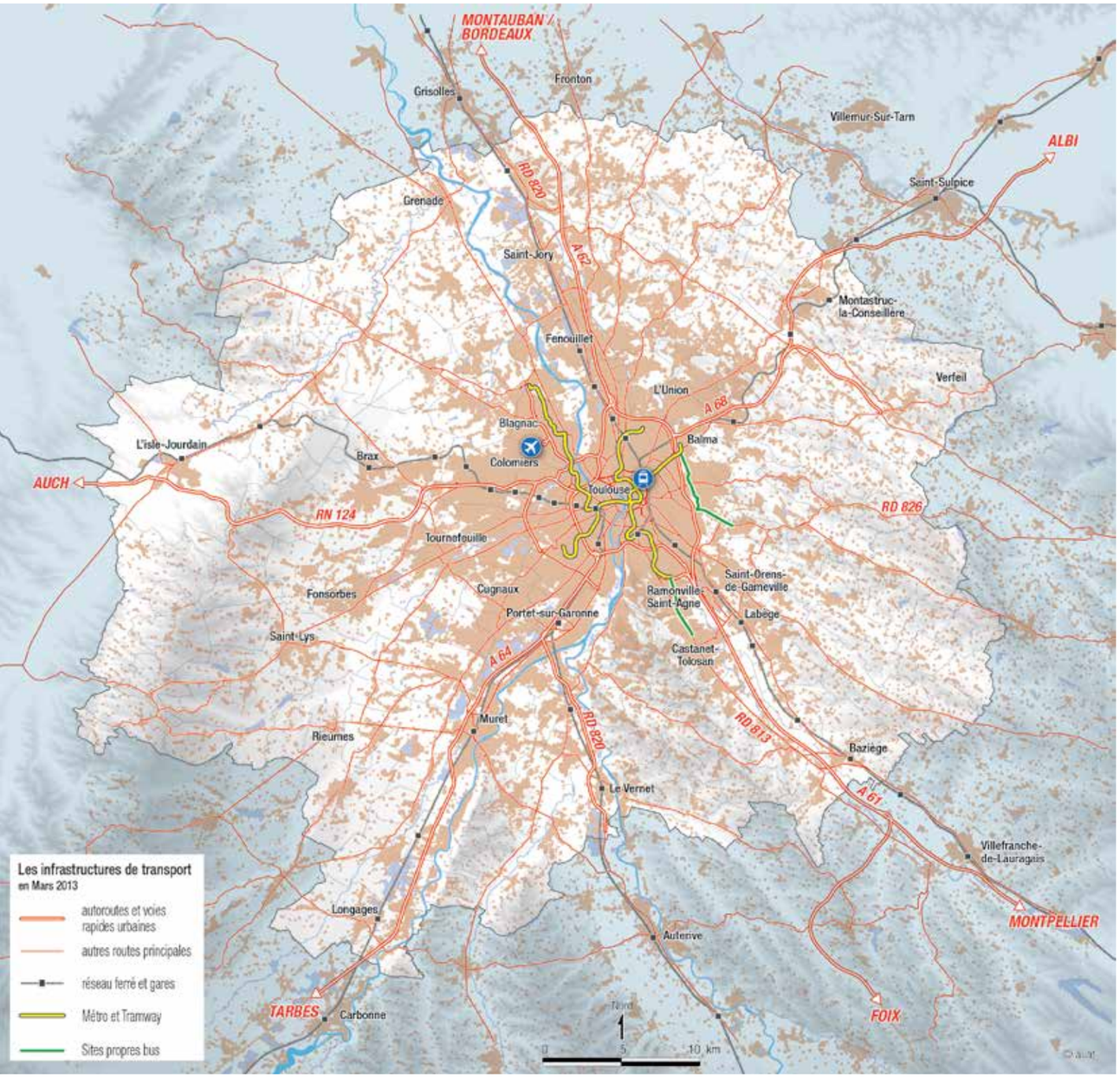
La grande agglomération toulousaine, regroupant les 179 communes enquêtées, est localisée au sein de la Région Midi-Pyrénées au sud de la France. Elle se situe à 700 kilomètres de Paris, 250 kilomètres de Bordeaux et 250 kilomètres de Montpellier.

Elle s'inscrit au sein de la quatrième aire urbaine française (après Paris, Lyon, Marseille), qui regroupe 453 communes et figure parmi les plus étendues de France.

À l'échelle du bassin métropolitain, l'aire urbaine toulousaine est aujourd'hui contiguë à celles de Montauban au nord ou Castelnaudary au sud-est et entretient des relations importantes avec d'autres agglomérations moyennes comme celles d'Albi, Auch, Pamiers, Saint-Gaudens, Carcassonne…

Périmètre EMD
- ***La Grande Agglomération Toulousaine***
- ***179 communes***

Périmètre d'enquête : la grande agglomération toulousaine



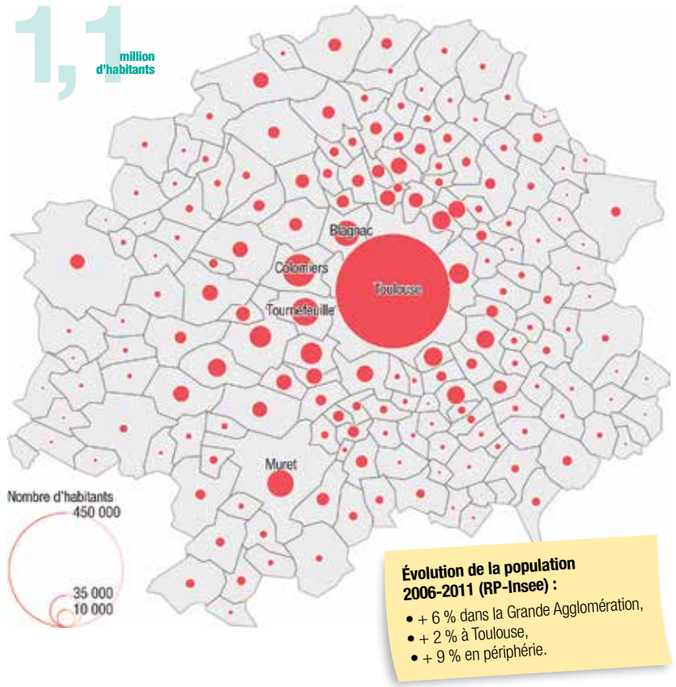
Les caractéristiques urbaines et les réseaux de transports en 2013

Caractéristiques urbaines	
179 communes	Le périmètre de référence pour l'Enquête Ménages Déplacements et l'Enquête Cordon Routière couvre un vaste territoire de plus de 2 000 km². Il englobe : – le périmètre du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine ; – le Périmètre des Transports Urbains (PTU) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU).
1,1 million d'habitants (RP-Insee 2011)	La densité moyenne est de 494 habitants/ha. Le cœur d'agglomération accueille les densités les plus importantes. Au-delà de la première couronne, elles s'abaissent fortement et se concentrent le long des principaux axes routiers et dans quelques centralités urbaines (L'Isle-Jourdain, Grenade, Saint-Jory, Baziège, Fonsorbes, Saint-Lys…).
522 000 emplois (RP-Insee 2011)	Toulouse accueille plus de la moitié des emplois, ainsi que la plupart des équipements métropolitains. Au-delà, les principaux pôles d'emplois sont situés à Blagnac/Colomiers (pôle aéroportuaire et aéronautique majeur), Labège-Innopôle, Balma-Gramont, et le long de la RD820 Nord.
100 000 étudiants (Insee)	– Trois pôles universitaires (Toulouse centre-ville, quartiers Rangueil et Mirail). – De nombreuses grandes écoles. – Les résidences étudiantes sont localisées pour la plupart sur la commune de Toulouse.

Réseaux de transports	
Réseau routier structurant	Le réseau routier principal est composé de : – quatre branches autoroutières : A62 (Montauban/Bordeaux), A68 (Albi), A61 (Carcassonne/Montpellier/Foix), A64 (Tarbes/St-Gaudens) ; – une voie rapide à l'ouest : RN124 vers Auch ; – un anneau de rocade doublé à l'ouest et au nord-ouest, en lien avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac. La grande agglomération toulousaine est également irriguée par un réseau assez dense de routes principales radiales reliant les communes périphériques à la ville-centre.
Stationnement	Au centre-ville de Toulouse, on compte : – près de 9 000 places dans les parkings en ouvrage ; – 10 000 place sur voirie, dont 7 700 places payantes.
Transports en commun urbains	Le réseau Tisséo est le deuxième réseau de province, avec plus de 160 millions de voyages annuels. Il comprend : – 2 lignes de métro ; – 1 ligne de tramway ; – 90 lignes de bus ; – 1 navette ferroviaire (ligne C Colomiers-Arènes) ; – des services TAD ; – des services Mobibus pour les Personnes à Mobilité Réduite ; – plus de 7 000 places en parkings-relais et des parcs à vélos sécurisés dans plusieurs pôles d'échange.
Transport ferroviaire	Une étoile ferroviaire à sept branches relie l'agglomération : – aux autres villes de l'espace régional et métropolitain (Montauban, Auch, Albi, Carcassonne…) ; – à des destinations nationales (Paris, Bordeaux, Marseille…). On compte 35 gares ou haltes ferroviaires dans le périmètre d'enquête, 2 000 places de stationnement dans les gares du PTU, ainsi que des aménagements pour les vélos.
Transport interurbain départemental	Le réseau Arc-en-Ciel regroupe : – une quarantaine de lignes régulières, dont quatre lignes express structurantes « Hop ! » ; – des services spéciaux de transport scolaire.
Navettes intercommunales et communales	– Communauté d'Agglomération du Muretain : réseau « TAMTam ». – Des navettes communales sur plusieurs communes (Blagnac, Colomiers, Tournefeuille…).
Réseau cyclable	– près de 500 kilomètres d'aménagements cyclables à l'échelle de la Communauté Urbaine. – Un système de vélos en libre-service (VélôToulouse) : 253 stations, 23 000 abonnés en 2013.

Des dynamiques urbaines très importantes

Répartition de la population par commune en 2011 (source : RP-Insee)



Population : une croissance démographique très importante et diffuse

Les 179 communes enquêtées regroupent 1,1 million d'habitants.
La commune de Toulouse accueille 42 % des habitants (447 000 habitants en 2011). Au-delà de Toulouse, la population reste essentiellement concentrée dans la partie centrale du territoire ; quatre communes ont plus de 20 000 habitants : Colomiers (36 000), Tournefeuille (26 000), Muret (24 000), et Blagnac (22 000).

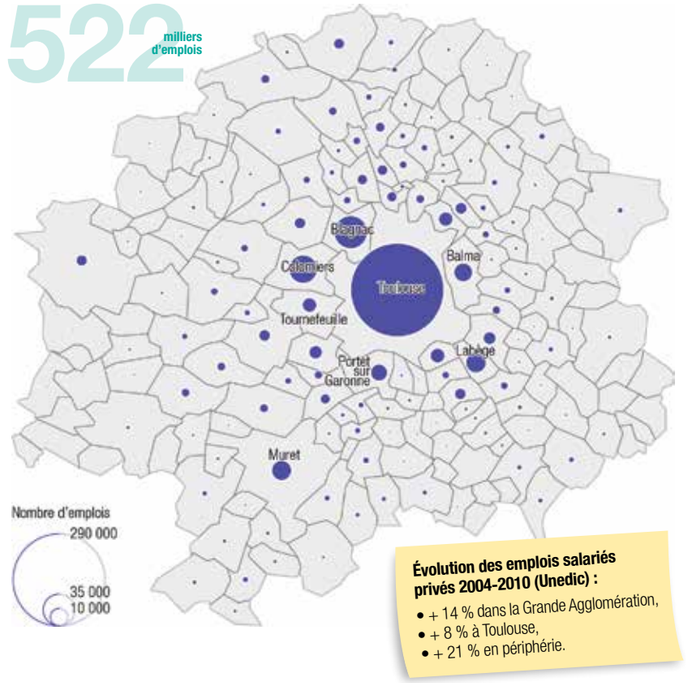
L'aire urbaine de Toulouse est une des plus attractives de France. Sur la période 2006-2011 (période sur laquelle les évolutions sont disponibles), la grande agglomération toulousaine a accueilli près de 12 000 habitants de plus par an :

- la croissance démographique a été particulièrement importante dans les communes situées à l'ouest et au nord de la ville-centre ;
- dans Toulouse, l'évolution du nombre d'habitants a été moins forte qu'en périphérie proche et éloignée. Cependant, la forte dynamique de construction observée sur la période 2009-2011 laisse penser que l'accueil de population sera plus important dans les quartiers toulousains les années suivantes.

Oncopole à Toulouse

Centre commercial à Balma-Gramont

Répartition des emplois au lieu de travail par commune en 2011 (source : RP-Insee)



Emplois : un fort développement économique, concentré dans le cœur d'agglomération

On compte 522 000 emplois dans le périmètre de l'EMD, très fortement polarisés dans quelques communes du cœur d'agglomération :

- Toulouse concentre 56 % des emplois ;
- Blagnac et Colomiers, au nord-ouest de Toulouse regroupent 11 % des emplois ;
- Labège, Muret, Balma, et Portet-sur-Garonne constituent également des pôles d'emplois importants.

La grande agglomération toulousaine a connu un fort développement économique : le nombre d'emplois salariés privés a augmenté de 14 % entre 2004 et 2013 sur le périmètre d'enquête. Les communes de Toulouse, Blagnac, Colomiers et Labège ont été particulièrement attractives en termes d'emplois.

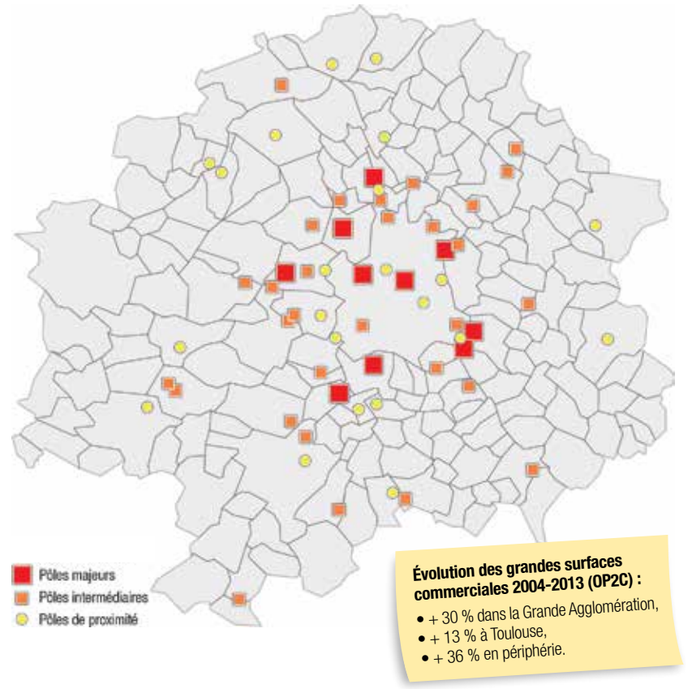
Commerces : un développement commercial sans précédent

L'offre commerciale de l'agglomération toulousaine est fortement polarisée sur la partie centrale du territoire : elle est structurée autour du centre-ville de Toulouse et d'une dizaine de polarités commerciales majeures. Des pôles intermédiaires complètent cette offre en lien avec les poids de population.

Parallèlement à la croissance démographique et économique, la période 2004-2013 a été marquée par un développement commercial sans précédent. Les polarités majeures ont connu une extension importante de leur surface de vente. À l'échelle du territoire d'enquête, on observe ainsi une augmentation de 30 % des surfaces de vente liées aux commerces de grande surface.

Éco-quartier du Midi à Ramonville

Les grands pôles commerciaux en 2013 (source : OP2C)



Un fort développement des transports et des services à la mobilité

Le réseau Métro/Tram en mars 2013

Source : Tisséo, conception Imapping.

Depuis 2004, date de la dernière Enquête Ménages Déplacements, les réseaux de transports ont connu de nombreuses évolutions.

Une étape importante dans le développement du réseau Tisséo

Le réseau Tisséo s'est considérablement développé ces dix dernières années avec :

- le prolongement de la première ligne de métro vers le nord-est jusqu'à Balma Gramont (2004) ;
- la création de la deuxième ligne de métro entre Borderouge au nord et Ramonville au sud (2007) ;
- l'arrivée de la première ligne de tramway entre Beauzelle et le pôle d'échange des Arènes (2010) ;
- la création de plusieurs tronçons de bus en site propre : entre Quint et Balma-Gramont (2007), entre Ramonville et Castanet (2007), entre Ramonville et le sud-est de Toulouse (2013) ;
- l'aménagement de parkings relais : 5 000 places supplémentaires entre 2003 et 2013.

Une étape majeure a été franchie avec la création d'un véritable réseau structurant et l'amélioration significative du maillage du réseau Tisséo.

Des transports interurbains qui se renforcent

Dans le cadre du Plan Rail mené par la Région Midi-Pyrénées, le réseau ferré a été renforcé (cadencement, régularité…).
Le Conseil Général a mis en place quatre lignes de cars express Hop ! venant renforcer le réseau Arc-en-Ciel : ces lignes, qui constituent une offre de rabattement vers le réseau de métro, visent en particulier les actifs souhaitant rejoindre Toulouse.

Une organisation intermodale

Au-delà du développement des différents réseaux de transports collectifs, une meilleure interconnexion a été recherchée entre les différents modes de transport : aménagement de pôles d'échanges hiérarchisés et mise en place d'une billettique intégrée à partir d'un support unique (carte Pastel)…

Vers un réseau routier mieux partagé

Quelques nouvelles infrastructures routières ont été réalisées ces dix dernières années pour améliorer le fonctionnement du réseau routier structurant : déviation de Léguevin, échangeur de Montgiscard, aménagement de la RD820 sud (Pinsaguel, Le Vernet), réaménagement de l'échangeur du Palays, branche autoroutière A66 vers Foix/Andorre…
Dans le cœur de l'agglomération, l'objectif premier a été d'améliorer la sécurité et le partage de l'espace public et de réduire les impacts environnementaux : les vitesses maximales autorisées ont été abaissées de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade, de nombreuses zones 30 et zones de rencontres ont été créées…

Une meilleure prise en compte des modes actifs

Les aménagements en faveur des modes actifs ont connu un développement important :

- les réseaux cyclables ont été développés, avec notamment la mise en place des double-sens cyclables dans les zones apaisées ;
- le dispositif de vélos en libre-service « VélôToulouse » est né en 2007 et a permis le déploiement de 2 400 vélos répartis dans 253 stations au sein de la commune de Toulouse ;
- des garages à vélo ont été installés dans plusieurs pôles d'échanges Tisséo (Balma-Gramont, Argoulets, Arènes, Basso Cambo) ainsi que dans certaines gares TER (Matabiau, Colomiers, axe Toulouse–Castres, axe Muret-Portet…) ;
- un vaste programme de requalification des espaces publics dans le centre de Toulouse a été initié, faisant du développement des modes actifs une priorité ;
- on observe une requalification des espaces publics au cœur des communes périphériques également.

De nombreuses démarches de management de la mobilité

Un Plan Local de Stationnement s'étend progressivement dans la partie centrale de Toulouse.
Tisséo-SMTC a mis en place une plate-forme locale de covoiturage (65 entreprises adhérentes en 2013, près de 3 000 inscrits et 750 covoitureurs actifs) et accompagne les entreprises et les administrations dans l'élaboration de plans de déplacements (plus de 130 démarches, 172 000 salariés).
un service d'autopartage a été créé en 2009 avec le soutien des collectivités et comprend une vingtaine de stations en 2013.

La mise en place de mesures tarifaires incitatives

Plusieurs mesures en faveur des modes alternatifs à la voiture ont vu le jour. On peut citer notamment :

- le décret de 2008 imposant à l'employeur de prendre en charge la moitié des frais de transports en commun ;
- la mise en place d'une tarification à dix euros par mois pour les moins de 26 ans sur le réseau Tisséo.

L'Enquête Ménages Déplacements

Présentation de l'Enquête Ménages Déplacements

L'enquête recense tous les déplacements des habitants, réalisés la veille de l'enquête, les jours ouvrables de la semaine (hors week-end, vacances et jours fériés).

• 179 communes
• 6 666 ménages enquêtés
• 13 680 personnes interrogées
• 48 357 déplacements recensés

Une enquête pour connaître les pratiques de déplacements des habitants

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) permet d'obtenir une photographie des déplacements d'une population urbaine, un jour moyen de semaine.
Elle constitue la seule source d'information disponible pour analyser les pratiques de mobilité de toutes les catégories de personnes habitant un territoire, et de l'ensemble des modes de transport.

L'Enquête Ménages Déplacements est un outil indispensable pour élaborer et évaluer les politiques de transport. Elle est aussi une source d'information très riche pour alimenter les réflexions sur l'aménagement du territoire, les modes de vie et rythmes urbains, les impacts environnementaux...
Les données de l'enquête sont également indispensables pour alimenter les outils de modélisation des déplacements.

Une méthodologie nationale, adaptée au contexte local

L'enquête a suivi une méthodologie standardisée à l'échelle nationale depuis les années soixante-dix, qui permet d'effectuer des comparaisons entre les agglomérations françaises : une centaine d'EMD ont été réalisées dans près de 60 agglomérations françaises depuis 1976.
Cela permet aussi de mesurer dans le temps l'évolution des pratiques et des habitudes de déplacements entre les différentes enquêtes menées sur le territoire toulousain.

Un questionnaire « standard » compose la base de l'enquête. Il est structuré en quatre parties :
- Ménage : nombre de personnes, informations sur le logement, sur l'équipement en voiture, en deux-roues motorisés, en vélo...
- Personne : âge, occupation principale, possession du permis de conduire, d'un abonnement en transport collectif, lieu d'étude ou de travail, habitudes de déplacements...
- Déplacements : tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête (hors week-end et vacances scolaires) sont recensés et décrits de manière très fine (origine et destination, motif, modes utilisés, heure, durée…) ;
- Opinion : une personne de 16 ans et plus est tirée au sort et répond à des questions d'opinion sur certains aspects de la vie urbaine et des transports.

Ce questionnaire a été complété par des questions « locales », afin de répondre aux préoccupations des acteurs du territoire toulousain : mobilité résidentielle et critères de choix du lieu de résidence, budget logement/transport, stationnement rattaché au logement, stationnement vélo, covoiturage, utilisation du périphérique et des voies rapides, gêne pour se déplacer à pied…

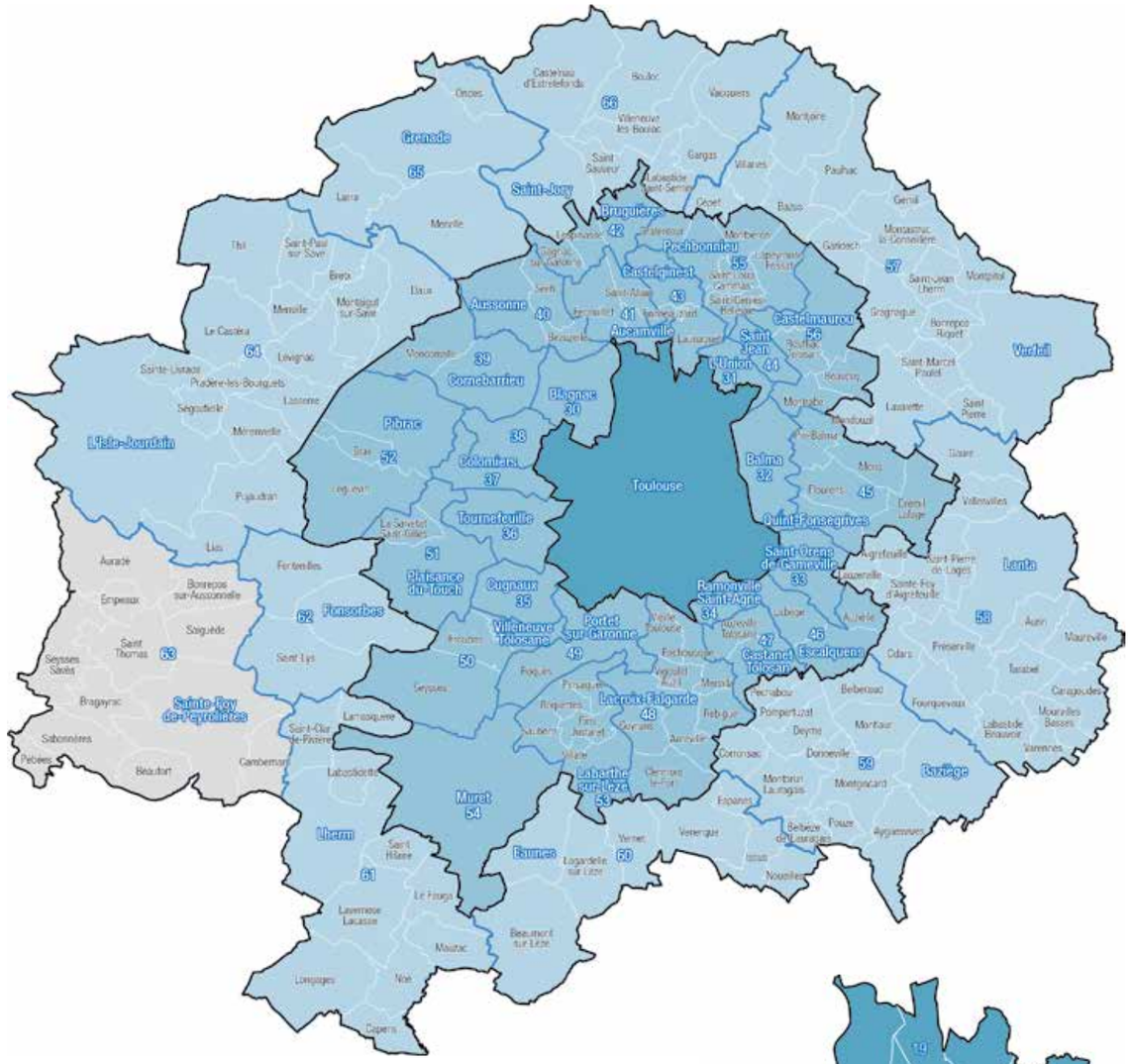
La cinquième enquête dans l'agglomération toulousaine

Dans l'agglomération toulousaine, l'EMD 2013 est la cinquième enquête de ce type après celles réalisées en 1978, 1990, 1996 et 2004.
L'enquête s'est déroulée du 16 octobre 2012 au 13 avril 2013.

Elle porte sur un échantillon de ménages, représentatifs de la population de l'aire d'étude. Les logements à enquêter sont tirés au sort de manière aléatoire. La base de tirage comprend :
- des logements en résidences principales (fichier des propriétés bâties, dgi 2009) ;
- des logements en résidences étudiantes publiques et privées (agence d'urbanisme/Cerema) ;
- des logements « récents » (permis de construire 2009-2011).

L'enquête a été réalisée :
- au domicile des ménages, en face-à-face ;
- auprès de toutes les personnes habitant le logement, âgées de 5 ans et plus.

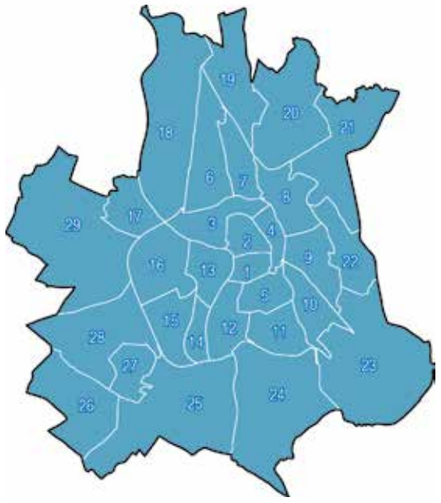
Une fois redressées sur l'ensemble de la population, ces données permettent de reconstituer les déplacements effectués par les habitants de la grande agglomération toulousaine.



périmètre EMD 2013 :
179 communes / 66 secteurs

périmètre de comparaison
à l'EMD 2004 :
167 communes / 65 secteurs

périmètre de comparaison
aux EMD 1978, 1990,
et 1996 :
70 communes / 56 secteurs



Le périmètre d'analyse de l'EMD
La plupart des résultats présentés dans ce document sont relatifs au périmètre enquêté en 2004 (167 communes), afin de mettre en évidence les évolutions des pratiques de déplacements ces 10 dernières années.

Périmètre et découpage du territoire

Toulouse

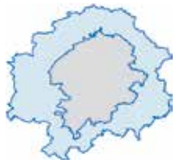
1 Carmes
2 Capitole
3 Compans
4 Jean Jaurès
5 Saint-Michel
6 Fondeyre
7 Minimes
8 Marengo
9 Guilheméry
10 Pont des Demoiselles
11 Saint-Agne
12 Empalot
13 Saint-Cyprien
14 Croix de Pierre
15 Bagatelle
16 Cépière
17 Purpan
18 Sept Deniers
19 Lalande
20 Borderouge
21 Argoulets
22 Château de l'Hers
23 Montaudran
24 Rangueil
25 Lafourguette
26 Saint-Simon
27 Reynerie
28 Pradettes
29 Saint-Martin-du-Touch

Proche périphérie

30 Blagnac
31 L'Union
32 Balma
33 Saint-Orens
34 Ramonville
35 Cugnaux
36 Tournefeuille
37 Colomiers ZA
38 Colomiers Centre
39 Secteur de Cornebarrieu
40 Secteur d'Aussonne
41 Secteur d'Aucamville
42 Secteur de Bruguières
43 Secteur de Castelginest
44 Saint-Jean
45 Secteur de Quint
46 Secteur d'Escalquens
47 Secteur de Castanet
48 Secteur de Lacroix-Falgarde
49 Secteur de Portet
50 Secteur de Villeneuve
51 Secteur de Plaisance
52 Secteur de Pibrac
53 Secteur de Labarthe
54 Muret
55 Secteur de Pechbonnieu
56 Secteur de Castelmaurou

Périphérie éloignée

57 Secteur de Verfeil
58 Secteur de Lanta
59 Secteur de Baziège
60 Secteur de Eaunes
61 Secteur de Lherm
62 Secteur de Fonsorbes
63 Secteur de Sainte-Foy-de-Peyrolières
64 Secteur de L'Isle-Jourdain
65 Secteur de Grenade
66 Secteur de Saint-Jory



Le périmètre

Le périmètre d'enquête est celui de l'EMD précédente auquel ont été ajoutées 12 communes, afin de couvrir l'ensemble du territoire du SCoT de la grande agglomération toulousaine. Il comprend 179 communes.
Le périmètre d'analyse est celui de 2004 (167 communes) pour permettre la comparaison des résultats.

Un découpage du territoire en 66 secteurs de tirage

Afin de garantir une bonne représentativité géographique des personnes enquêtées, le territoire a été découpé en 66 secteurs pour le tirage de l'échantillon : au moins 70 ménages et 160 personnes ont été enquêtés dans chaque secteur.
La définition des secteurs s'est appuyée sur les règles suivantes :
- être compatible avec le découpage en IRIS de l'INSEE ;
- tenir compte autant que possible du découpage en secteurs des EMD précédentes ;
- faire en sorte que chaque secteur soit aussi cohérent que possible en termes de structure urbaine et sociale ;
- s'assurer que les poids de population par secteur soient les plus homogènes possibles.

Trois grands « territoires » concentriques pour une première lecture des résultats

Pour une première analyse des résultats de l'enquête, les 65 secteurs de tirage comparables à 2004 ont été regroupés en trois grands territoires :
- Toulouse ;
- proche périphérie (69 communes) ;
- périphérie éloignée (97 communes).

Ces trois territoires concentriques ont été retenus car :
- ce sont des périmètres de référence pour la comparaison des différentes EMD toulousaines dans le temps ;
- ils traduisent des contextes urbains différents (écarts de densité et de desserte importants).

Des bassins de mobilité à réinterroger
Ce document propose une première lecture des résultats de l'enquête à travers trois grands territoires concentriques « référence ». Ces territoires de présentation des résultats ne correspondent pas à des bassins de vie.

Quatre « bassins de mobilité » avaient été identifiés à partir de l'EMD précédente : une analyse plus fine de l'organisation géographique des déplacements des habitants en 2013 permettra de revenir sur le fonctionnement de ces bassins et de mettre en évidence les éventuelles évolutions.

Comprendre les résultats de l'enquête

Quelques définitions

Déplacement
L'EMD porte sur les déplacements des habitants d'un territoire.
Un déplacement est un mouvement effectué entre deux lieux où la personne exerce une activité : domicile, travail, achat, loisirs, accompagnement...Toute activité exercée en un lieu marque la fin d'un déplacement.
Un déplacement peut être effectué avec un ou plusieurs modes de transport.
Seuls les déplacements ayant au moins une extrémité dans le territoire de la grande agglomération toulousaine ont été pris en compte. Les déplacements ayant leur origine et destination à l'extérieur du territoire ne sont pas comptabilisés (conformément aux règles des exploitations « standards » du Cerema).

Ménage
Un ménage est composé de l'ensemble des personnes habitant le logement au moins trois nuits par semaine. Il peut s'agir d'une personne unique si elle vit seule.

Mobilité
Nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-end et jours fériés). Dans ce document, la mobilité est calculée par rapport à la population de 5 ans et plus.

Modes de déplacement
31 modes de déplacement différents ont été enquêtés. Afin de simplifier la lecture, ils sont le plus souvent agrégés en 7 catégories : véhicule particulier (VP), transports en commun urbains (TCU), autres transports en commun (autres TC), marche à pied, vélo, deux-roues motorisés, autres modes. Il faut noter que seuls les déplacements intégralement réalisés à pied sont comptabilisés dans le mode « marche à pied ».
Lorsque plusieurs modes sont utilisés au cours d'un même déplacement, un seul des modes est pris en compte dans la présentation des résultats : c'est le « mode principal », qui découle d'une hiérarchisation des modes définie au niveau national (voir ordre de priorité).
Ainsi, un déplacement combinant l'usage de la voiture (VP) et des transports en commun (TC) est assimilé à un déplacement TC. Il en est de même pour un déplacement combinant le vélo et les transports en commun (la voiture ou le vélo étant considérés comme un mode d'accès au TC).
Néanmoins, les pratiques intermodales peuvent être analysées en détail via des exploitations spécifiques.

Motifs
Le motif est une activité réalisée par la personne enquêtée : travailler, faire des achats, rendre visite à des amis… Au nombre de 37 dans le questionnaire, les motifs sont regroupés en 6 catégories.

Dans l'enquête ménages, les actions de se déplacer ou de changer de mode de transport ne sont pas considérées comme des activités.

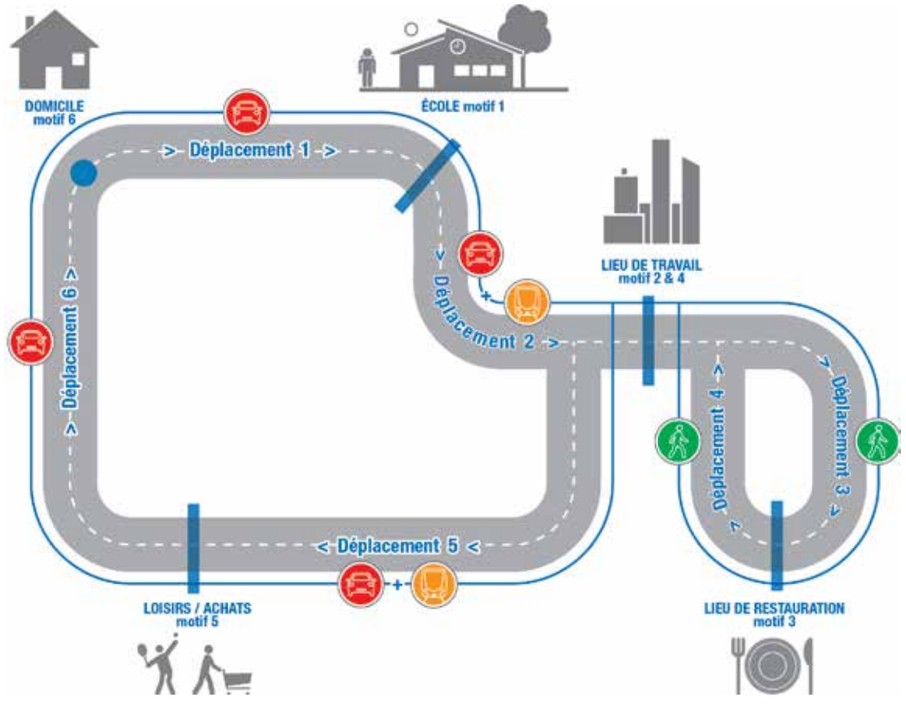
Part modale ou part de marché des modes
Nombre de déplacements réalisés avec un mode de transport donné, ramené au nombre total de déplacements.

Catégories	Motifs détaillés
Domicile	Domicile
Travail	Travail sur le lieu habituel, travail sur un autre lieu
Études	École maternelle, primaire, collège, lycée, université ou grandes écoles
Achats	Achats multimotifs en centre commercial, achats en grand magasin, supermarché, hypermarché, en petit et moyen commerces, en marché couvert et de plein-vent
Accompagnement	Accompagner ou aller chercher quelqu'un, déposer ou reprendre une personne à un mode de transport
Autres motifs	Santé, démarche administrative, recherche d'emploi, loisirs, activités sportives, culturelles, ou associatives, promenade, lèche-vitrines, restauration hors du domicile, visite à des parents ou amis, crèche, tournées professionnelles…

Les modes enquêtés selon leur ordre de priorité

ordre de priorité	mode de déplacement	catégories de modes
1	Passager métro	**Transport en commun urbain (TCU) - réseau Tisséo**
2	Passager tramway	
3	Passager bus, navette, TAD du réseau Tisséo (hors Mobibus)	
4	Passager Mobibus	
5	Passager SNCF (grandes lignes)	**Autres transports en commun (autres TC) - hors réseau Tisséo**
6	Passager SNCF (TER service « accès Plus »)	
7	Passager SNCF (TER hors service « accès Plus »)	
8	Transport employeur (exclusivement)	
9	Passager transports collectifs départementaux (arc-en-ciel, scolaires...)	
10	Passager autres autocars (TER routiers, périscolaire,autres)	
11	Passager taxi	**Autres modes**
12	Conducteur de fourgon, camionnette, camion	
13	Passager de fourgon, camionnette, camion	
14	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad...)	
15	Conducteur de véhicule particulier (VPC)	**Voiture**
16	Passager de véhicule particulier (VPP)	
17	Conducteur de deux ou trois roues motorisés (< 50 cm³)	**Deux-roues motorisés**
18	Conducteur de deux ou trois roues motorisés (≥ 50 cm³)	
19	Passager de deux ou trois roues motorisés (< 50 cm³)	
20	Passager de deux ou trois roues motorisés (≥ 50 cm³)	
21	Conducteur de vélo personnel	**Vélo**
22	Conducteur de vélo en libre-service VelôToulouse	
23	Conducteur de vélo de location (hors VelôToulouse)	
24	Passager de vélo personnel	
25	Passager de vélo de location (hors VelôToulouse)	
26	Roller, skate, trottinette	**Autres modes**
27	Fauteuil roulant	
28	Transport fluvial ou maritime	
29	Avion	
30	Passager autre réseau urbain	
31	Marche à pied	**Marche**

Journée type d'un habitant : déplacements, motifs et modes



Redressement des résultats

Les résultats de l'enquête - réalisée auprès d'un échantillon de ménages - ont été redressés afin de reconstituer une image la plus proche possible de l'ensemble des ménages. Cette extrapolation s'est appuyée d'une part sur une estimation du nombre de ménages au 1er janvier 2013, réalisée à partir de différentes sources (FILOCOM, permis de construire commencés ou achevés).
D'autre part, un redressement sur la taille des ménages a été effectué à partir des données INSEE.

Précision des résultats

Les résultats obtenus étant liés à une enquête, ils sont assortis d'une incertitude liée à la taille des échantillons concernés.
Le tableau ci-contre indique la précision des résultats de l'EMD 2013, pour un seuil de confiance de 95 %.

Avertissement : *les chiffres de population présentés à travers les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements ne sont pas tout à fait comparables à ceux issus du recensement de la population effectué par l'INSEE.*
D'une part, la population prise en compte dans l'EMD n'est pas « exhaustive » : elle porte sur la population des ménages et sur les étudiants en résidence universitaire, mais ne comprend pas certaines catégories de personnes, comme par exemple les personnes hébergées en communautés (personnes en maison de retraite, militaires...).
D'autre part, les résultats de l'EMD sont estimés pour une situation au « 1er janvier 2013 » tandis que les chiffres du dernier recensement de l'INSEE, millésimé 2011, font référence à des enquêtes menées entre 2009 et 2013.

Précision des principaux résultats de l'EMD 2013

	Valeur	Précision	Incertitude
Taille moyenne des ménages	2,14	1,4%	± 0,03
Nombre de voitures par ménage	1,26	1,7%	± 0,02
Mobilité tous modes (personnes de 5 ans et plus)	3,8	1,4%	± 0,05
Mobilité en voiture (personnes de 5 ans et plus)	2,3	2,3%	± 0,05
Mobilité en transports en commun (personnes de 5 ans et plus)	0,5	4,2%	± 0,02
Mobilité à vélo (personnes de 5 ans et plus)	0,1	13,0%	± 0,01
Mobilité à pied (personnes de 5 ans et plus)	0,8	3,8%	± 0,03
Part de marché de la voiture	60%	1,5%	± 0,9 pt
Part de marché des transports en commun	13%	4,5%	± 0,6 pt
Part de marché du vélo	2%	11,8%	± 0,3 pt
Part de marché de la marche	22%	3,4%	± 0,7 pt
Nombre de déplacements	3 500 000	2%	± 67 000
	2 000 000	3%	± 61 000
	1 000 000	4%	± 44 000
	500 000	6%	± 30 000
	100 000	12%	± 12 000
	50 000	17%	± 8 500
	10 000	36%	± 3 500

La population prise en compte dans l'EMD

Rappel : *Les données présentées ci-après sont issues de l'Enquête Ménages Déplacements. Les résultats de l'enquête ont été redressés sur la base d'une estimation du nombre de ménages en 2013 sur le périmètre de l'EMD.*

Plus d'un million d'habitants

En 2013, ce sont près de 500 000 ménages et plus d'un million d'habitants qui sont pris en compte à travers l'EMD, sur les 167 communes de la grande agglomération toulousaine.

130 000 habitants supplémentaires entre les deux enquêtes

En 10 ans, le nombre de ménages a augmenté de 17 % (70 000 ménages supplémentaires), et le nombre d'habitants de 14 % (130 000 personnes de plus).
La taille moyenne des ménages a légèrement baissé.
Ces résultats sont confirmés dans leur tendance par les enquêtes du recensement de l'INSEE.

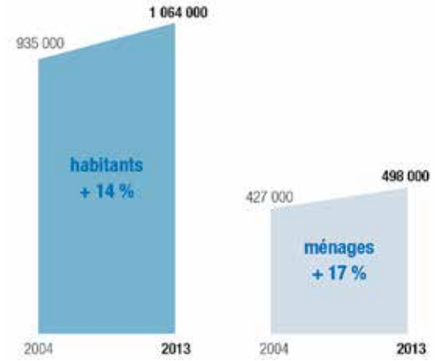
Un poids de population important sur Toulouse

La ville-centre accueille une part importante de la population du périmètre d'enquête : la moitié des ménages et 42 % des habitants.
41 % de la population habite dans une commune de la proche périphérie, tandis que 16 % réside en périphérie éloignée.

Une croissance démographique particulièrement forte en périphérie

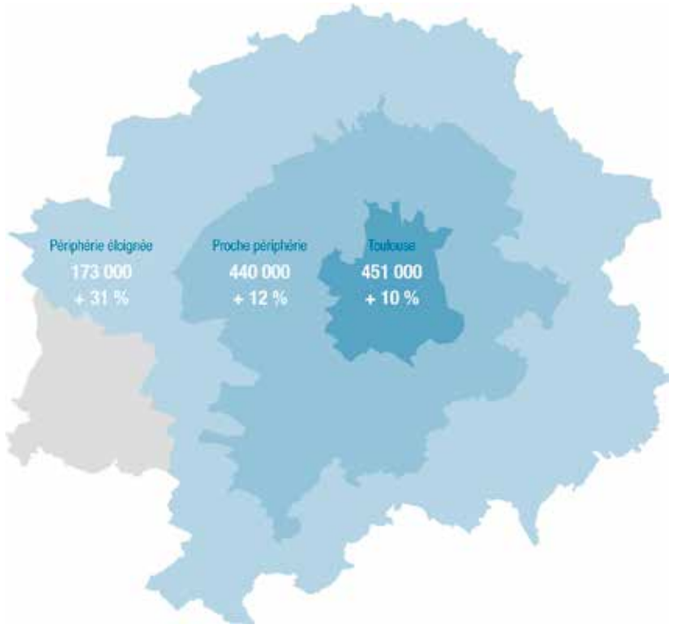
Entre 2004 et 2013, la population observée via l'EMD a augmenté :
- de 10 % dans la ville-centre ;
- de 12 % en proche périphérie ;
- de 31 % en périphérie éloignée.

Population prise en compte dans l'Enquête Ménages Déplacements (167 communes)

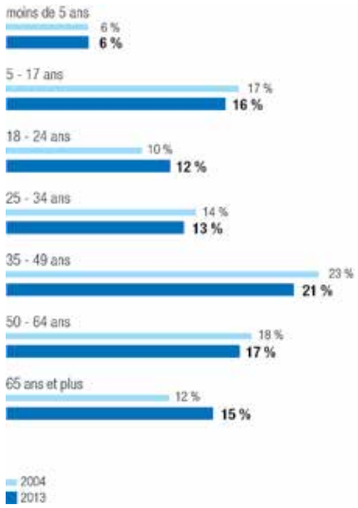


Nombre de personnes par ménage

Nombre d'habitants par territoire et évolution 2004 - 2013



Répartition de la population par âge (en %)



Une population plutôt jeune…

Un tiers de la population de la grande agglomération toulousaine a moins de 25 ans. Cette part est au-dessus de la moyenne nationale, Toulouse étant une ville particulièrement attractive pour les étudiants et les jeunes.
Les personnes de 25 à 65 ans, souvent actives, représentent la moitié de la population et pèsent donc d'une manière importante dans les déplacements générés chaque jour.
Les personnes âgées de 65 et plus représentent 15 % de la population.

… même si la part des personnes âgées augmente

La part des personnes de 65 ans et plus a gagné 3 points entre 2004 et 2013, ce qui traduit un vieillissement de la population à l'échelle de l'agglomération, comme au niveau national.
Il est à noter que ce phénomène doit encore s'accentuer dans les années à venir.

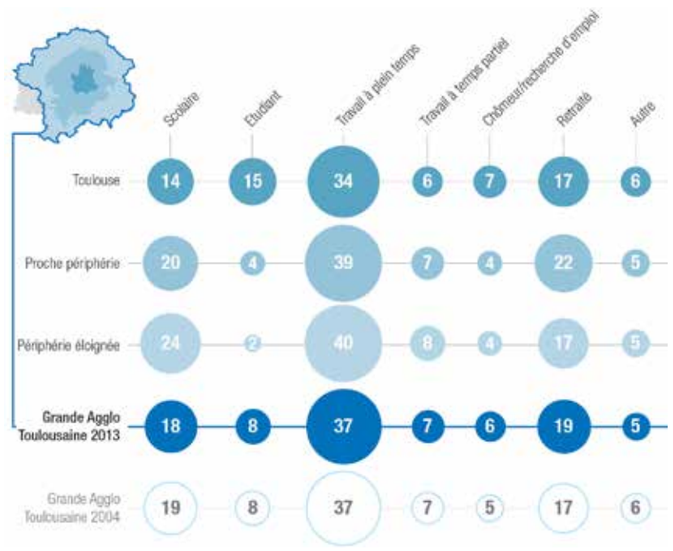
Les habitants sont majoritairement des actifs ayant un emploi

44 % des habitants de la grande agglomération travaillent. Parmi eux, plus de huit sur dix exercent une activité à temps plein.
La part des actifs ayant un emploi est plus faible à Toulouse qu'en périphérie. En revanche, la part des demandeurs d'emploi est plus forte à Toulouse : six sur dix résident dans la ville-centre.
La part des actifs ayant un emploi n'a pas évolué par rapport à 2004, mais leur nombre a augmenté de manière significative (+47 000 / +12 %).

Plus de retraités que de scolaires

Près d'une personne sur cinq est retraitée ; cette catégorie est passée devant celle des scolaires, qui représentent 18 % de la population en 2013.
Les retraités sont un peu plus représentés dans la proche périphérie, où leur part atteint 22 %.
Les scolaires sont beaucoup plus présents en périphérie que sur Toulouse (plus de ménages de grande taille en périphérie).

Occupation principale des habitants par territoire (personnes de 5 ans et plus, en %)



Une forte présence d'étudiants, concentrée au cœur de Toulouse

Toulouse est une ville étudiante importante, avec ses trois pôles universitaires et la présence de nombreux établissements d'enseignement supérieur. La part des étudiants est de 15 % à l'échelle de Toulouse et de 8 % à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.
Les trois quarts des étudiants habitent dans la commune de Toulouse. Ils représentent 28 % des habitants du centre-ville et 13 % de ceux des faubourgs.
Leur présence est particulièrement importante dans les secteurs centraux où :

- l'offre de logements en résidence universitaire est importante (Rangueil, Empalot, Montaudran…) ;
- l'accès aux universités en transports en commun est facile et rapide (Jean Jaurès, Capitole, Saint-Michel, Compans-Caffarelli).

On peut également noter le développement récent de pôles étudiants en proche périphérie, dans des communes pourvues de résidences universitaires associées à des établissements d'enseignement supérieurs (Labège, Auzeville, Blagnac, Ramonville, et Balma).

Des petits ménages sur Toulouse

À l'échelle du périmètre enquêté, les petits ménages (une ou deux personnes) sont majoritaires : 70 % des ménages comptent une ou deux personnes.
La répartition des petits et grands ménages est très contrastée selon les territoires :

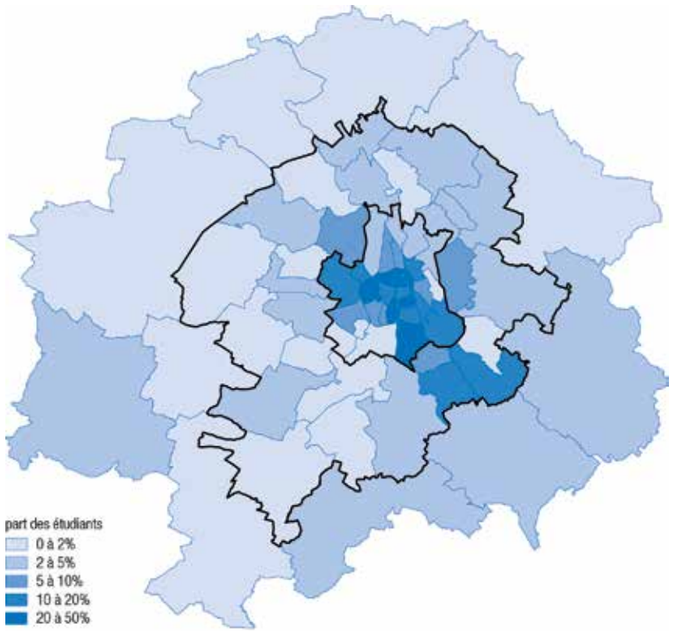
- à Toulouse, les ménages composés d'une personne sont majoritaires : près des deux tiers des ménages du centre-ville et la moitié des ménages des faubourgs ;
- en périphérie, la répartition des ménages est plus équilibrée. Les ménages de grande taille (quatre personnes et plus) représentent plus de 20 % en proche périphérie et 27 % en périphérie éloignée.

En conséquence, la taille moyenne des ménages augmente fortement lorsqu'on s'éloigne du centre de Toulouse : 1,82 personne par ménage sur Toulouse, 2,39 en proche périphérie, 2,63 en périphérie éloignée.

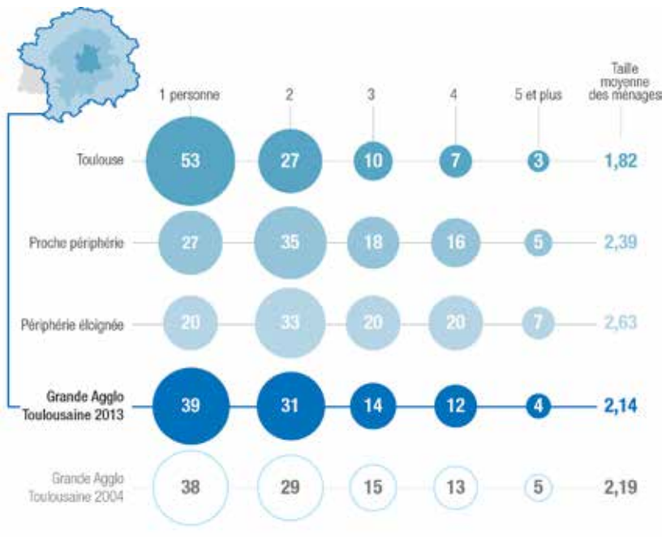
De plus en plus de petits ménages

Il est intéressant de noter que la part des petits ménages a augmenté depuis 2004 (+3 points). Cette tendance est liée à la fois à un phénomène de décohabitation (enfants quittant le domicile familial, séparations de couples…) et au vieillissement de la population (plus de personnes âgées, qui restent plus longtemps qu'avant à leur domicile…).

Part des étudiants par secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



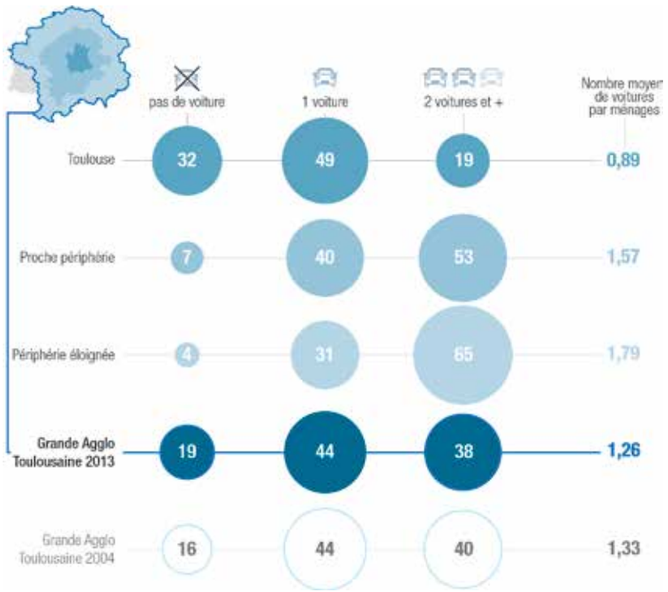
Répartition des ménages par taille et par territoire (en %)



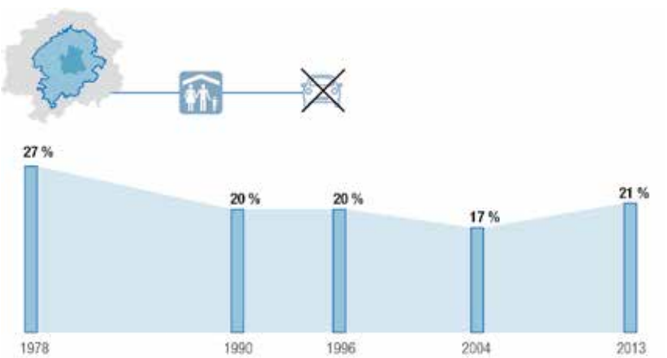
Combien de voitures par ménage ?

1,26 voiture par ménage
1,29 vélo
0,12 deux-roues motorisé

Répartition du nombre de voitures par ménage et par territoire (en %)



Évolution de la part des ménages sans voiture dans le cœur d'agglomération depuis 1978



De moins en moins de voitures par ménage

En moyenne, les ménages possèdent autant de vélos que de voitures !
Peu de ménages sont équipés en deux-roues motorisés.
Le nombre de voitures par ménage a baissé : il est passé de 1,33 voiture par ménage en 2004 à 1,26 en 2013 (en parallèle, il faut noter que la taille moyenne des ménages a baissé).

Un ménage sur cinq ne dispose pas de voiture

Le taux d'équipement en voiture des ménages est très contrasté selon les territoires, en lien avec la composition des ménages, les « profils » de population et l'offre de transports en commun.
La part des ménages sans voiture est très élevée sur Toulouse : elle atteint 32 % (la moitié des ménages au centre-ville de Toulouse !).
En revanche, la voiture reste quasi indispensable en périphérie : la majorité des ménages possède deux voitures ou plus.

Pour la première fois depuis plus de 30 ans, la part des ménages sans voiture est en augmentation

Plusieurs facteurs ont pu participer à cette rupture de tendance : des raisons économiques (coût lié à la possession d'une voiture), le développement de la desserte en transport commun (la voiture devient moins indispensable dans les zones bien desservies), l'arrivée de ménages non motorisés dans l'agglomération…
Sur les 167 communes enquêtées en 2004, la part des ménages sans voiture a augmenté de trois points entre les deux dernières enquêtes et leur nombre a fortement augmenté (+42 %, soit environ 28 000 ménages supplémentaires).

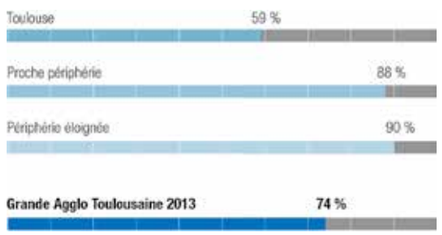
83 % des ménages sans voiture résident dans la commune de Toulouse

La part des ménages sans voiture dépasse les 20 % dans une vingtaine de secteurs toulousains. Ils correspondent à des quartiers à forte présence de logements sociaux, ou à des secteurs à dominante « étudiante », situés pour la plupart dans la zone d'influence du métro. À Compans-Caffarelli, Capitole et Empalot, plus de la moitié des ménages n'ont pas de voiture !
Certaines communes de périphérie présentent également une proportion importante de ménages non motorisés : près de 20 % dans le secteur Labège/Escalquens, 16 % pour Colomiers–centre, 15 % à Muret.
En revanche, la part des ménages sans voiture est très faible dans les territoires moins urbains et plus éloignés du cœur de Toulouse, où les habitants sont « captifs » de la voiture.

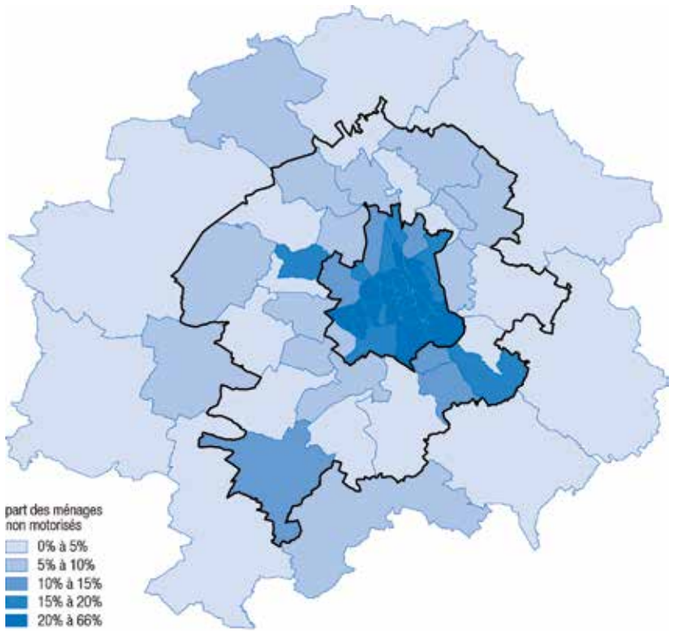
Une grande part des logements disposent d'un stationnement privé

Les trois quarts des logements de la grande agglomération toulousaine comprennent une offre de stationnement de type garage, box, ou emplacement privé.
Cette part est contrastée entre Toulouse et la périphérie : six logements sur dix dans Toulouse et neuf logements sur dix en périphérie.

Stationnement privé rattaché au logement (en %)

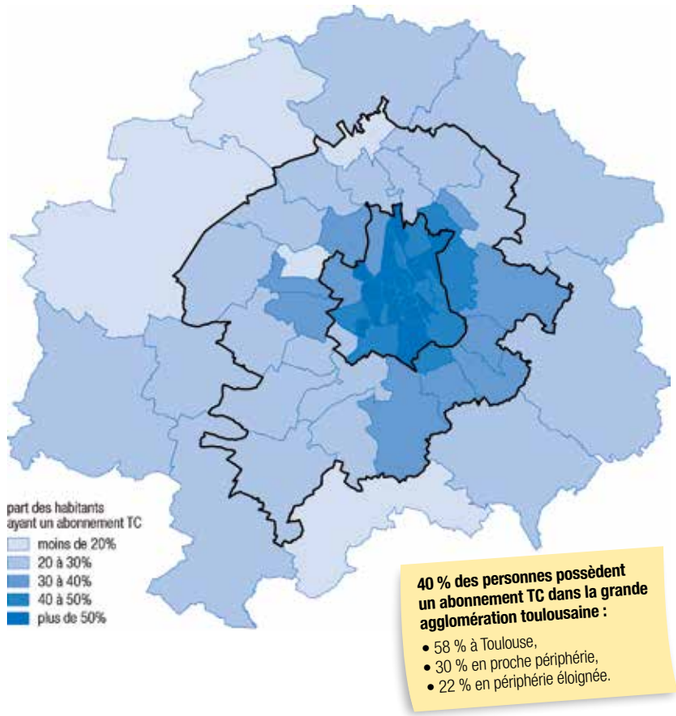


Part des ménages sans voiture par secteur de résidence

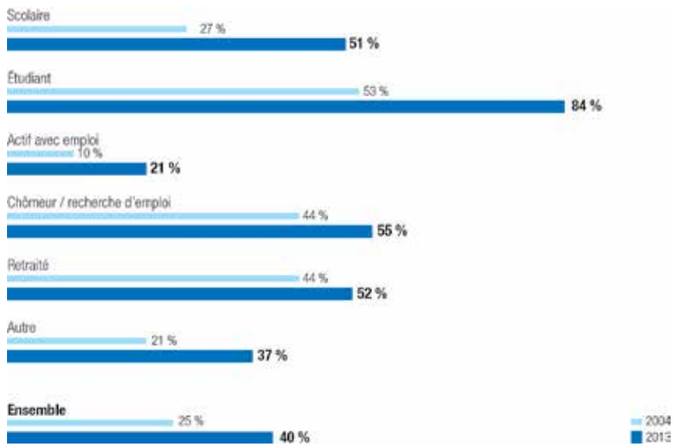


Qui possède un abonnement aux transports collectifs ?

Part des personnes possédant un abonnement TC (personnes de 5 ans et plus)



Part des personnes ayant un abonnement TC selon l'occupation principale (personnes de 5 ans et plus)



40 % des habitants possèdent un abonnement TC

À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, la part des abonnés aux transports collectifs (Tisséo, Arc-en-ciel, TER…) est relativement importante : 40 % des habitants. Cette part a fortement progressé depuis 2004 (+15 points).
La possession d'un abonnement varie fortement en fonction du territoire de résidence : plus de la moitié des habitants dans Toulouse, 30 % en proche périphérie, et 22 % en périphérie éloignée.
Ces résultats sont à rapprocher de la structure des réseaux de transports collectifs (offre plus importante dans le cœur de l'agglomération), mais également des caractéristiques socio-démographiques de la population (plus forte part d'étudiants, de logements sociaux et de ménages non motorisés dans Toulouse).

Un taux d'abonnement très fort dans le corridor du métro

Dans la plupart des secteurs toulousains le taux d'abonnement TC est supérieur à 40 %. Les parts les plus importantes correspondent aux secteurs localisés dans les corridors des lignes A et B du métro.

Huit étudiants sur dix ont un abonnement Tisséo

Le réseau Tisséo propose des tarifs réduits pour les jeunes de moins de 26 ans et pour les étudiants de moins de 35 ans, et la gratuité pour les personnes de 65 ans et plus, pour les allocataires du RSA et pour les demandeurs d'emploi. On observe par conséquent une part importante d'abonnés Tisséo parmi les étudiants (82 %), les chômeurs (55 %) et les retraités (51 %), qui sont en outre les catégories les plus « captives » des transports en commun.
Les scolaires, qui bénéficient de la gratuité des transports pour leur trajet entre domicile et école, sont également très nombreux à posséder un abonnement aux transports en commun : 34 % sont abonnés au réseau Tisséo et 21 % au réseau Arc-en-Ciel.

La part des actifs abonnés aux transports en commun a doublé

Depuis 2008, l'employeur est tenu de participer à hauteur d'au moins 50 % à l'abonnement aux transports collectifs de ses employés pour les trajets domicile-travail.
Ainsi, le taux d'abonnement TC des actifs est passé de 10 % en 2004 à 21 % en 2013. Néanmoins cette part reste faible au regard des autres catégories de personnes.

Quelle mobilité des habitants ?

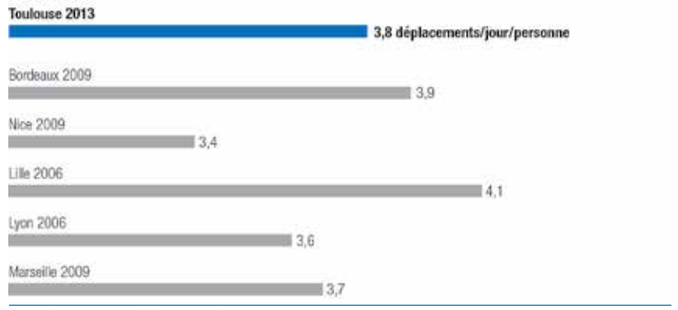
3,8 déplacements par personne et par jour

Une mobilité en recul par rapport à 2004

En moyenne, un habitant de la grande agglomération toulousaine effectue un peu moins de 4 déplacements par jour de semaine.
Cela est tout à fait comparable à la mobilité observée dans d'autres agglomérations françaises : un peu en dessous de celle de Bordeaux ou Lille, légèrement supérieure à celle de Lyon ou Marseille…
Il faut noter que ce niveau moyen de mobilité recouvre de fortes disparités entre les personnes :
- 10 % des personnes sont restées à leur domicile et n'ont réalisé aucun déplacement ;
- 8 % des habitants, au contraire, ont réalisé au moins huit déplacements ce jour-là.

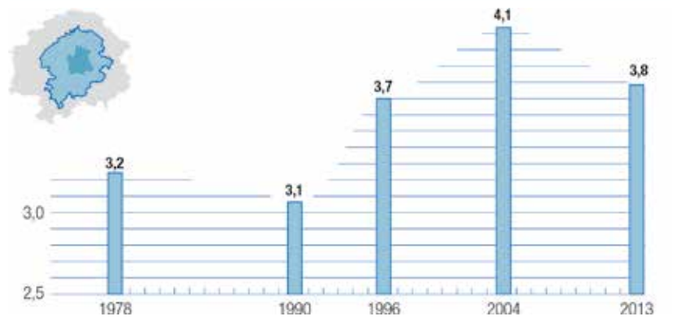
À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, les habitants sont un peu moins mobiles qu'en 2004 : le nombre de déplacements par jour est passé de 4,1 à 3,8 déplacements.
Sur la partie la plus urbaine de l'agglomération, enquêtée depuis 1978, on peut visualiser cette rupture de tendance : après la très forte progression de la mobilité entre 1990 et 2004, elle est en recul en 2013.

Mobilité (tous modes) comparée à d'autres agglomérations (personnes de 5 ans et plus)



Source : Certu, données des EMD standards 2000 - 2010

Évolution de la mobilité dans le cœur d'agglomération depuis 1978 (personnes de 5 ans et plus)

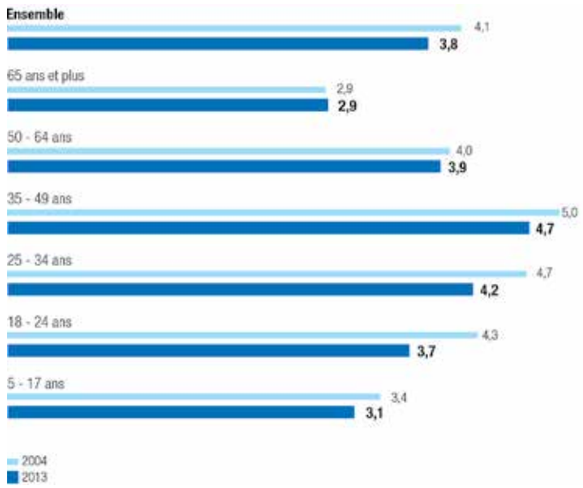


Baisse de la mobilité : une tendance observée dans d'autres agglomérations

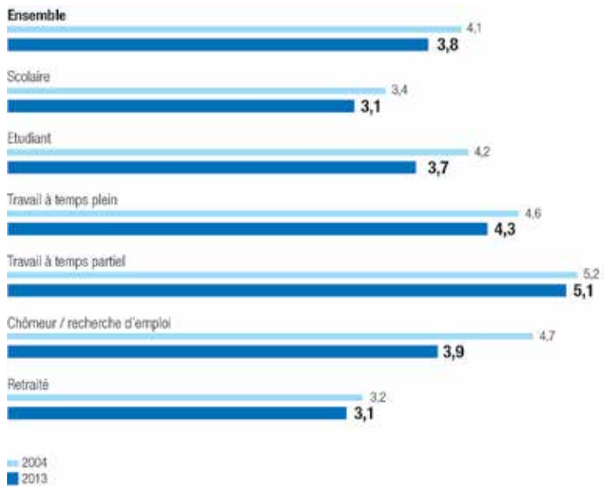
Plusieurs EMD menées dans d'autres grandes agglomérations françaises font apparaître également une baisse de la mobilité individuelle (Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble…).
Divers facteurs peuvent être évoqués face à ce constat :
- *Une augmentation des journées continues : moins de retour au domicile à la mi-journée pour les actifs, scolaires et étudiants ;*
- *Une partie des déplacements de la semaine sont peut-être reportés le week-end ;*
- *Le vieillissement de la population : la part des personnes âgées augmente, population moins mobile que la moyenne. Cependant, la structure de la population évoluant lentement, l'impact de ce facteur reste probablement assez faible ;*
- *Le développement des technologies de l'information (internet, applications mobiles) permettant de réaliser une partie de ces achats et de ces démarches à domicile ? À Strasbourg cependant, l'EMD montre que les personnes connectées à internet ont une mobilité bien plus importante que celles ne l'étant pas ;*
- *La crise économique a pu participer à la baisse de la mobilité ces dernières années. Néanmoins, les baisses de mobilité à Lille ou Lyon ayant été observées avant l'arrivée de la crise en 2008, elle ne peut pas être citée comme facteur principal…*

Toutes ces explications sont complexes à vérifier ; néanmoins, la baisse de la mobilité semble être avant tout le fruit de comportements individuels en évolution…

Mobilité selon l'âge (personnes de 5 ans et plus)



Mobilité selon l'occupation principale (personnes de 5 ans et plus)



Les personnes âgées sont les moins mobiles

Tous les habitants n'ont pas la même mobilité ! La mobilité évolue en fonction de l'âge notamment.
Les moins mobiles sont les personnes âgées (65 ans et plus), qui réalisent moins de 3 déplacements par jour et par personne en moyenne. C'est presque 1 déplacement de moins que la moyenne.
Les plus mobiles sont les personnes de 25 à 49 ans, avec plus de 4 déplacements par jour et par personne, et même 4,7 déplacements par jour pour les 35-49 ans.

Une forte baisse de la mobilité pour les jeunes de 18 à 24 ans

On note que la mobilité a particulièrement baissé pour les jeunes de 18 à 24 ans entre 2004 et 2013.

Les personnes ayant un emploi ont une mobilité forte

L'occupation principale est aussi un facteur important influant sur la mobilité : les contraintes et les modes de vie sont différents entre un retraité et un étudiant par exemple.
Les personnes ayant un emploi se déplacent beaucoup : plus de 4 déplacements par jour pour les actifs travaillant à temps plein, voire même plus de 5 déplacements par jour pour les personnes ayant un travail à temps partiel.
Les retraités ont une mobilité faible, avec 3 déplacements environ par jour et par personne.
Les scolaires présentent également une mobilité faible : ils réalisent relativement peu de déplacements en dehors de leur trajet quotidien vers l'école.

La mobilité des chômeurs a particulièrement baissé

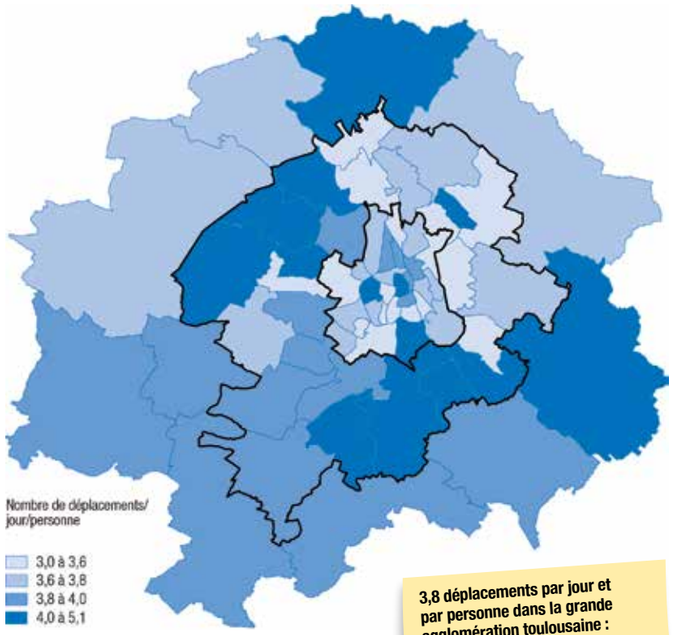
La plus forte baisse de mobilité concerne les chômeurs qui réalisent presque 1 déplacement quotidien en moins, comparé à 2004.

Une mobilité très variable selon les secteurs de résidence

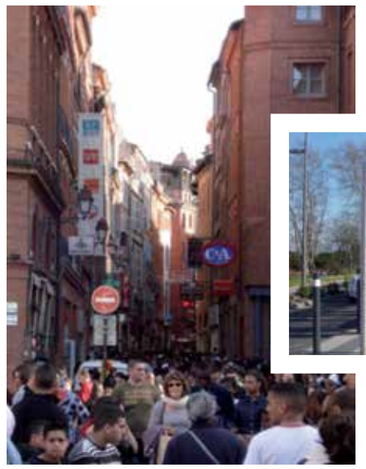
La mobilité varie de trois à cinq déplacements par jour et par personne selon les secteurs de résidence. Les écarts sont liés en grande partie aux caractéristiques des résidents (âge, occupation principale, composition des ménages…).
Ainsi, la mobilité est particulièrement faible pour :
- les quartiers à dominante d'habitat social : Reynerie, Empalot, Lafourguette ;
- les secteurs où la part des retraités est forte : Croix de Pierre, Balma, Argoulets, Saint-Orens.

À l'inverse, les secteurs où les habitants sont les plus mobiles sont :
- des secteurs de périphérie qui présentent une forte proportion de familles actives avec enfants : c'est le cas de Pibrac, Aussonne, et Saint-Jory par exemple ;
- des secteurs toulousains où la part d'étudiants est forte, tandis que la part de scolaires est faible : Capitole, Carmes, Rangueil et Cépière.

Mobilité selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



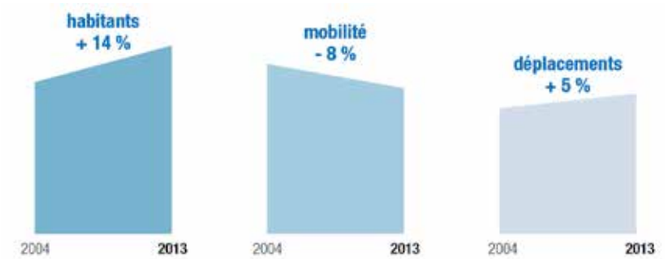
3,8 déplacements par jour et par personne dans la grande agglomération toulousaine :
- 3,7 à Toulouse,
- 3,9 en proche périphérie,
- 3,9 en périphérie éloignée.



Combien de déplacements réalisés par les habitants ?

3,8 millions de déplacements par jour

Évolution population / mobilité / déplacements



3,8 millions de déplacements chaque jour

Au total, les habitants de la grande agglomération toulousaine effectuent 3,8 millions de déplacements au cours d'une journée, que ce soit à pied, en voiture, en transports en commun, à vélo, ou avec un autre mode de déplacement…

Un nombre de déplacements qui progresse moins vite que le nombre d'habitants

Globalement, on compte 5 % de déplacements en plus par rapport à 2004, dans la grande agglomération toulousaine. Le nombre de déplacements a moins progressé que le nombre d'habitants, du fait d'une mobilité individuelle plus faible.

À quel moment de la journée ?

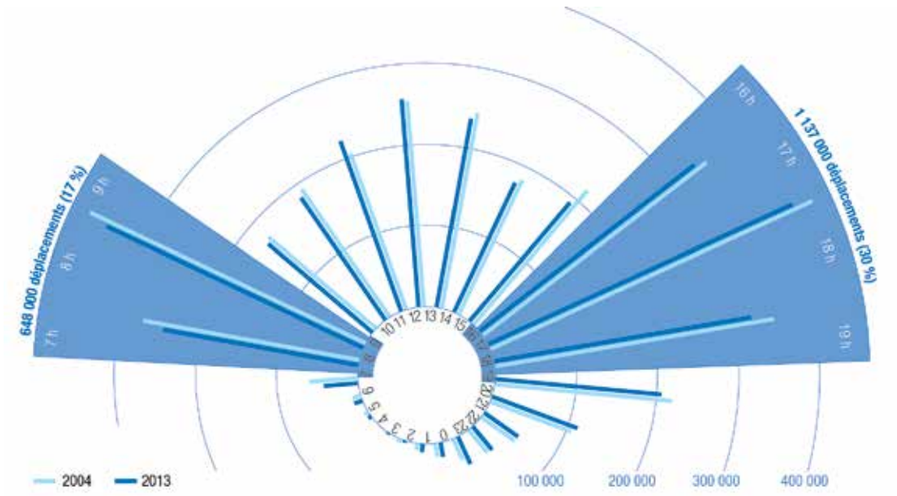
Près de la moitié des déplacements concentrés dans deux périodes de pointe

La période de pointe du matin, de 7 h à 9 h, concentre 17 % des déplacements quotidiens ; elle correspond en grande partie aux départs du domicile le matin, pour se rendre au travail, accompagner ses enfants à l'école, ou se rendre sur son lieu d'étude.
La période de pointe du soir s'étale de 16 h à 19 h : les habitants de l'agglomération réalisent 30 % de leurs déplacements sur ces trois heures de fin de journée. C'est la période où les habitants repartent de leur lieu de travail ou d'études, mais réalisent également d'autres motifs, loisirs, achats, visites…

Des périodes de pointe de plus en plus marquées

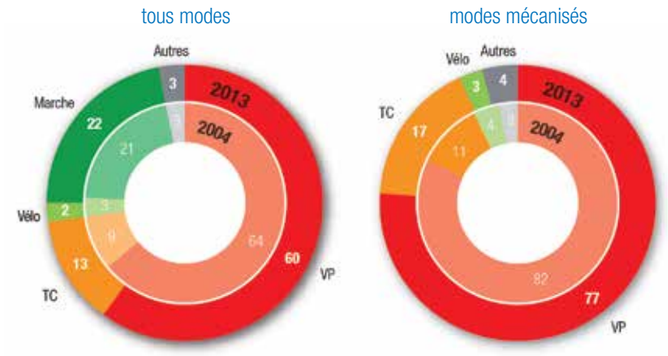
Entre 2004 et 2013, le nombre de déplacements a plus augmenté pendant les périodes de pointe que pendant le reste de la journée. Avec près de 120 000 déplacements supplémentaires (+7 %), ces périodes, accueillant déjà de nombreux déplacements, se sont encore renforcées. Il faut noter que la période de pointe du soir tend à s'élargir : les déplacements ont fortement progressé pour les tranches horaires 15 h à 16 h et 19 h à 20 h.
Les déplacements commencés après 20 h ne représentent que 7 % de l'ensemble des déplacements. Ils sont en outre de moins en moins nombreux (252 000 déplacements en 2013, contre 270 000 en 2004).

Nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ



Quels modes de déplacements ?

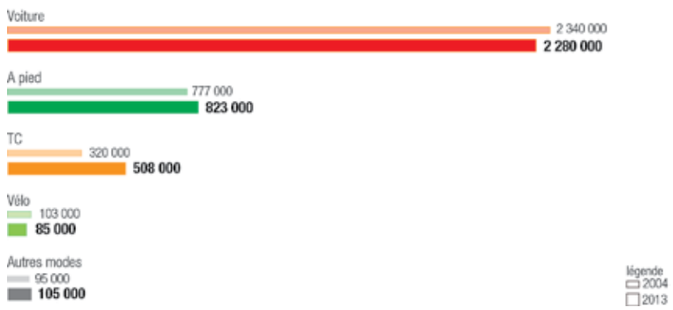
Parts modales en 2004 et 2013 (en %)



La voiture, mode de déplacement principal

Les habitants choisissent encore le plus souvent d'utiliser la voiture comme moyen de transport. Ainsi, ce sont 2,3 millions de déplacements qui sont réalisés quotidiennement en voiture à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. La voiture concerne 60 % de l'ensemble des déplacements en 2013.
La marche arrive en deuxième position : 22 % des déplacements sont réalisés entièrement à pied.
Plus de 500 000 déplacements quotidiens sont effectués en transports en commun, urbains ou interurbains, soit 13 % des déplacements.
Le vélo reste une pratique à développer : on compte moins de 100 000 déplacements à vélo en 2013, soit 2 % des déplacements.
Les « autres modes » concernent essentiellement les déplacements en deux-roues motorisés, en fourgon ou camionnettes.

Évolution du nombre de déplacements quotidiens selon le mode principal



NB : Les déplacements combinant plusieurs modes sont comptabilisés une seule fois, en fonction de l'ordre de priorité défini au niveau national (cf. tableau page 26)

Quelles évolutions entre 2004 et 2013 ?

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements doivent être interprétés en tenant compte de leur précision (voir tableaux pages 28 et 78). L'analyse des intervalles de confiance, associée aux résultats 2004 et 2013, permet de conclure que :

- ***voiture** : le nombre de déplacements n'a pas évolué de manière significative ; en revanche, la part modale a baissé ;*
- ***TC** : le nombre de déplacements et la part modale ont fortement augmenté ;*
- ***marche**: le nombre de déplacements et la part modale n'ont pas évolué de manière significative ;*
- ***vélo** : il est difficile de conclure sur l'évolution de l'usage du vélo, les incertitudes statistiques étant plus importantes (volumes de déplacements plus faibles).*

Par ailleurs, il est important de noter que ces évolutions interviennent dans un contexte de croissance démographique soutenue.

Une forte augmentation des déplacements en transports en commun

Les déplacements en transports en commun ont progressé d'environ 60 % entre 2004 et 2013, notamment grâce à la forte hausse de fréquentation du réseau Tisséo. En effet, ce dernier enregistre une augmentation record de près de 200 000 déplacements supplémentaires !
Ce résultat traduit le développement très important du réseau Tisséo ces dix dernières années : prolongement de trois stations de la première ligne de métro, mise en service d'une deuxième ligne de métro, mise en service d'une ligne de tramway dans le nord-ouest de l'agglomération, développement du réseau bus et de nombreuses places de stationnement créées en parcs-relais. Par ailleurs, la mise en œuvre des actions du Plan de Déplacements Urbains ainsi que les différentes mesures tarifaires (mise en place d'une tarification avantageuse pour les jeunes, décret de 2008 imposant la participation de l'employeur aux frais de transports en commun...) ont contribué à rendre les transports en commun urbains encore plus attractifs.

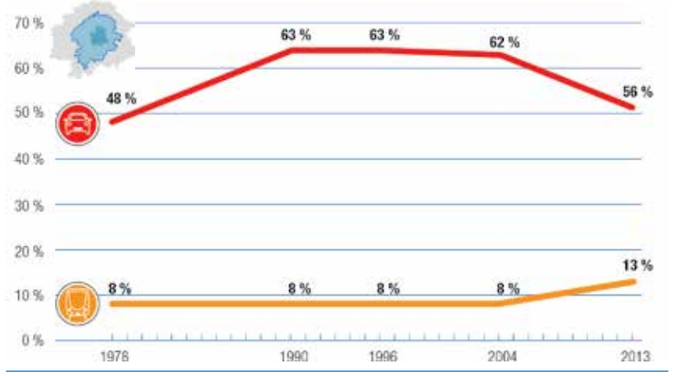
Un recul historique de la voiture

Les habitants de la grande agglomération toulousaine choisissent de moins en moins la voiture pour se déplacer : la part modale VP a baissé de 4 points au global (de 64 % à 60 %) et de 6 points dans le cœur de l'agglomération (de 62 % à 56 %).
Cette évolution de comportement a permis une légère baisse du nombre de déplacements en voiture.
Le recul de la voiture à l'échelle de la grande agglomération toulousaine est un événement important. Il est en partie lié à la politique menée en faveur des modes alternatifs à la voiture depuis de nombreuses années. Ce résultat est d'autant plus satisfaisant qu'il apparaît dans un contexte de croissance démographique importante.

Pour la première fois depuis 1978, la part modale des transports en commun urbains augmente

Une rupture de tendance historique apparaît dans le cœur d'agglomération : après plus de 25 ans de stabilité, la part modale des transports en commun urbains est passée de 8 % à 13 % en 10 ans !
Les habitants ont modifié leurs pratiques : moins de déplacements en voiture, plus de déplacements en transports en commun.

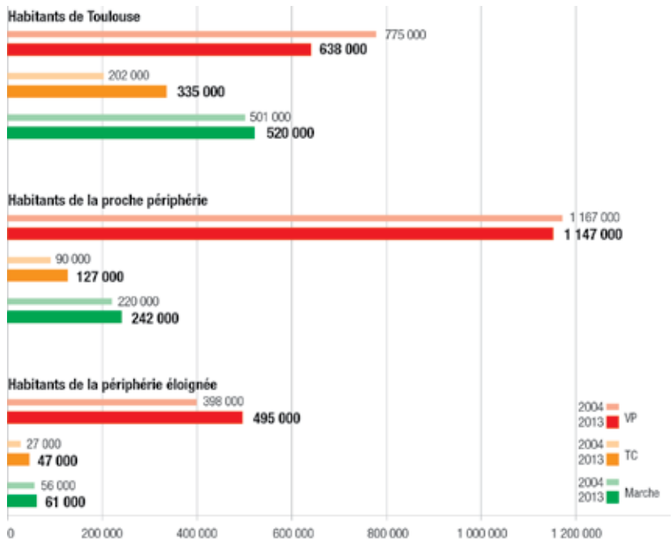
Évolution des parts modales VP et TCU dans le cœur d'agglomération depuis 1978



NB : à l'échelle des 179 communes du périmètre EMD 2013, la part modale de la voiture est de 60 % et celle des TCU de 12 %.

Quelle évolution des modes de déplacements selon les lieux de résidence ?

Nombre de déplacements quotidiens par mode selon le territoire de résidence



Un recul de la voiture qui concerne en premier lieu les Toulousains

Le recul de la voiture à l'échelle de la grande agglomération toulousaine cache de fortes disparités selon le territoire de résidence :

- les déplacements en voiture des Toulousains sont en forte baisse par rapport à 2004 ;
- au contraire, les habitants de la périphérie éloignée génèrent davantage de déplacements en voiture. La forte croissance démographique dans ce territoire peu dense et plus difficile à desservir en transports en commun a eu pour conséquence la progression des déplacements en voiture.

Des transports en commun plébiscités

Les transports en commun sont davantage utilisés quel que soit le territoire de résidence :

- le nombre de déplacements en transports en commun réalisés par les Toulousains a augmenté de manière spectaculaire ;
- les augmentations des nombres de déplacements en transports en commun générés par les habitants de la périphérie sont plus faibles en volume mais sont très fortes en proportion.

Ce résultat marque le succès de la politique de développement des transports en commun, qui bénéficie non seulement aux Toulousains mais également aux habitants du reste de l'agglomération.

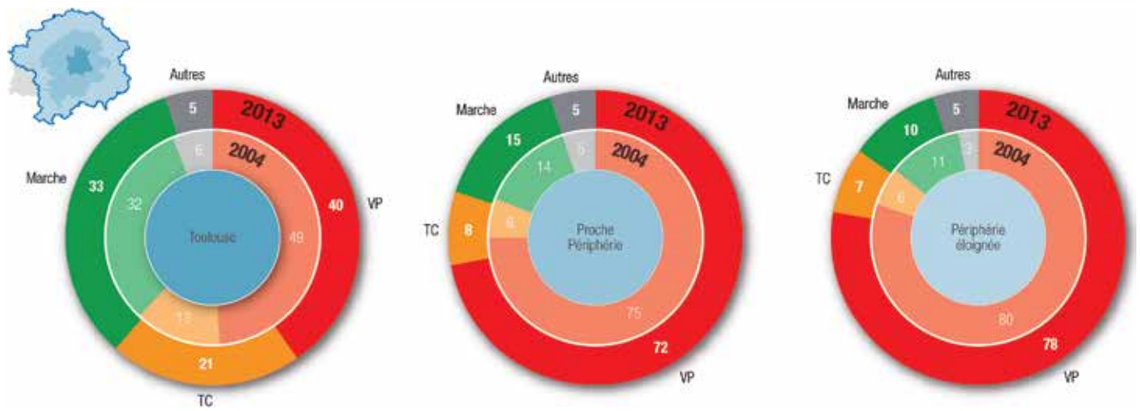
Des enjeux liés aux territoires

Les pratiques de déplacements observées ainsi que leurs dynamiques sont très différentes selon les territoires. Cela souligne que mobilité et organisation urbaine sont étroitement liées ; tous les territoires ne fonctionnent pas de la même manière et les réponses à apporter aux problématiques de déplacement doivent être différenciées :

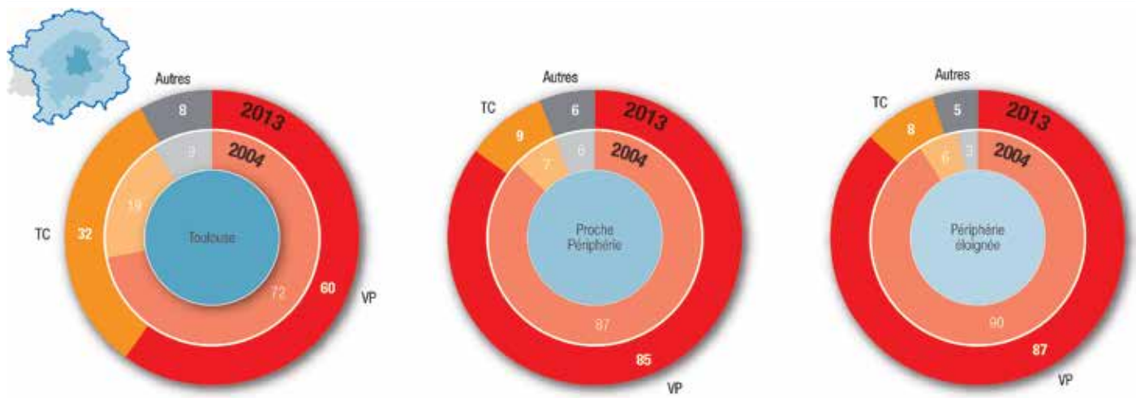
- *les pratiques de déplacements des **habitants de Toulouse**, de plus en plus tournées vers les modes alternatifs à la voiture, montrent que, dans les territoires les plus denses, une offre adaptée en transport en commun peut générer un report modal important ;*
- *concernant la **proche périphérie**, la baisse de l'usage de la voiture qui s'amorce, en dépit de la croissance démographique, est très encourageante, d'autant plus que ses habitants contribuent pour moitié aux déplacements en voiture de la grande agglomération toulousaine ; ainsi, la proche périphérie apparaît comme un territoire où les enjeux de développement des modes alternatifs à la voiture sont très importants pour l'avenir ;*
- *la croissance des déplacements en voiture générés par les **habitants de la périphérie éloignée** interroge : comment adapter les politiques publiques d'aménagement et de déplacements pour mieux maîtriser le développement de ce territoire ?*

Cette analyse met en évidence le lien très fort entre politiques publiques de transport et formes urbaines : la cohérence urbanisme/transport est un enjeu majeur.
En outre, l'importance de la marche à pied, deuxième mode de déplacement met en avant la nécessité de replacer ce mode au cœur des politiques de mobilité, et d'améliorer la qualité des espaces publics.

Parts modales tous modes par territoire de résidence (en %)

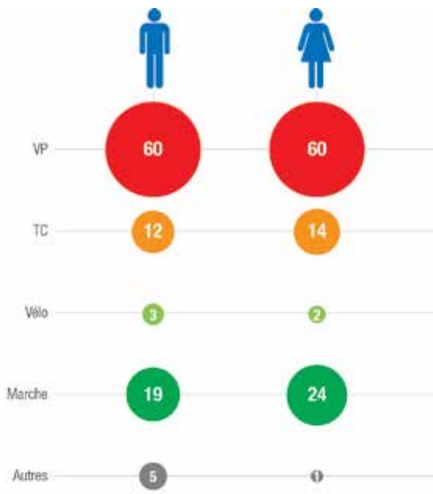


Parts modales « modes mécanisés » par territoire de résidence (en %)



Quels modes de transport selon le profil des habitants ?

Partage modal selon le sexe (en %)



Les femmes se déplacent plus à pied et en transports en commun que les hommes

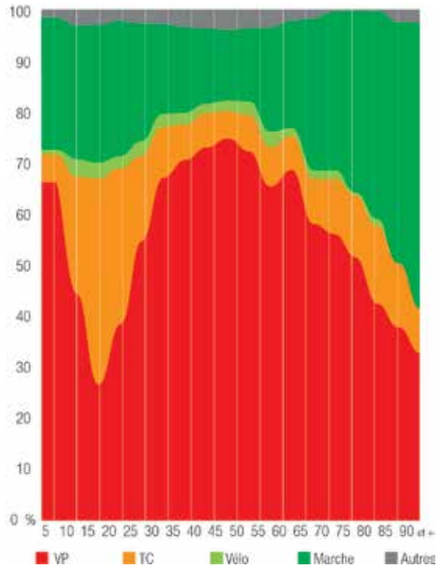
Les femmes utilisent autant la voiture que les hommes. En revanche, elles se déplacent plus en transports en commun et à pied, tandis que les hommes ont plus recours au vélo, aux deux-roues motorisés, à des véhicules tels que fourgonnettes, camionnettes…

Le partage modal évolue sensiblement selon l'âge des personnes

On distingue quatre grandes « étapes » :

- les enfants de moins de 10 ans, encore peu autonomes, font la plupart de leurs déplacements en voiture ;
- les jeunes de 10 à 24 ans, qui utilisent beaucoup plus les transports en commun que la moyenne ;
- à partir de 25 ans, la part de la voiture progresse régulièrement jusqu'à atteindre un pic pour les personnes de 45-49 ans, puis redescendre ; la part de la marche à pied évolue en sens inverse ;
- après 64 ans, les personnes se déplacent de plus en plus à pied et de moins en moins en voiture.

Partage modal selon l'âge (en %)



Le partage modal est très lié aux activités des personnes

- Les actifs ayant un emploi sont ceux qui utilisent le plus la voiture et le moins les transports collectifs et la marche à pied ;
- les étudiants se déplacent peu en voiture. Ils ont beaucoup recours aux transports en commun et à la marche à pied, avec des parts modales qui atteignent respectivement 38 % et 35 % de leurs déplacements ;
- la répartition modale des scolaires et des chômeurs est relativement similaire : environ la moitié de leurs déplacements sont réalisés en voiture, l'autre moitié à pied ou en transports en commun.
- les retraités effectuent une grande part de leurs déplacements en voiture, ainsi qu'à pied. La part de marché des transports collectifs est seulement de 10 %.

Une part de marché de la voiture corrélée au nombre de voitures possédées

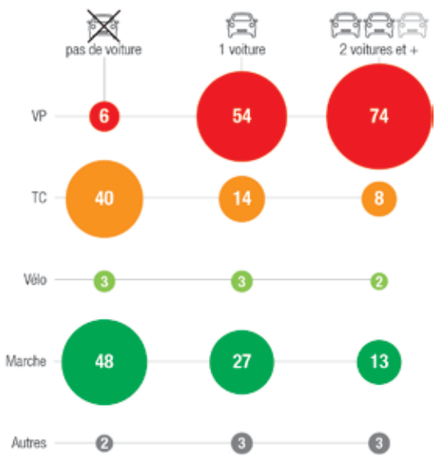
Les personnes sans voiture ont recours à la marche pour la moitié de leurs déplacements.

Un lien majeur entre le type d'habitat et la répartition modale

La part de marché de la voiture passe de 73 % pour les personnes habitant dans un logement individuel isolé, à 35 % pour les résidents de grand collectif.

Partage modal selon l'occupation principale (en %)

Partage modal selon le nombre de voitures possédées (en %)



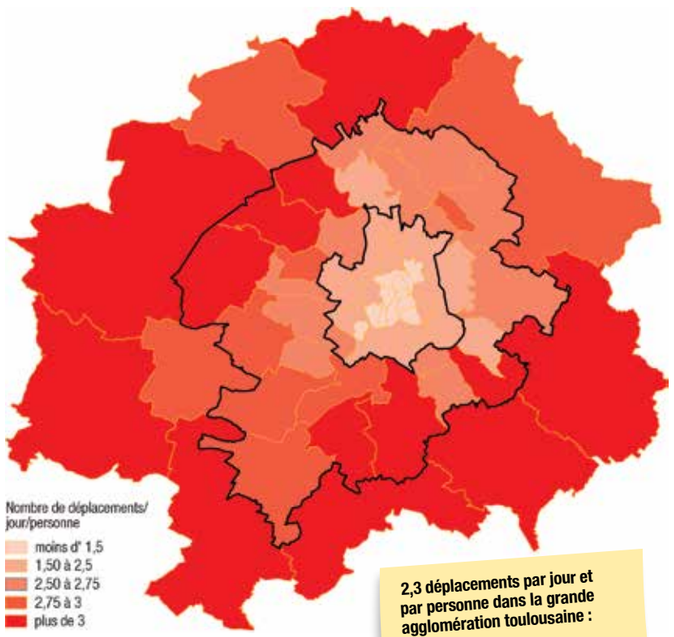
Partage modal selon le type de logements (en %)

Quelle utilisation de la voiture ?

Parmi les déplacements réalisés en voiture :
- *79 % sont réalisés en tant que conducteur,*
- *21 % en tant que passager.*

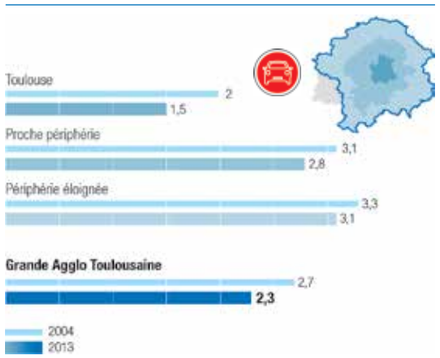
2,3 millions de déplacements en voiture

Mobilité en voiture selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



2,3 déplacements par jour et par personne dans la grande agglomération toulousaine :
- 1,5 à Toulouse,
- 2,8 en proche périphérie,
- 3,1 en périphérie éloignée.

Évolution de la mobilité en voiture selon le territoire de résidence (en nombre de déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus)



Une dépendance à la voiture en périphérie, un usage « maîtrisé » en cœur d'agglomération

La mobilité en voiture est très différenciée d'un secteur à l'autre : elle varie de 0,5 à 3,9 déplacements par personne et par jour.
En périphérie, une forte dépendance à la voiture apparaît pour une quinzaine de secteurs, avec une mobilité proche ou supérieure à trois déplacements par jour et par personne. Il s'agit principalement des territoires les plus éloignés et les moins urbains, au sein desquels la mobilité est très faible. Mais cela concerne aussi des secteurs plus proches de la ville centre qui présentent une mobilité « tous modes » particulièrement forte, comme le secteur d'Escalquens/Labège par exemple.
Au cœur de l'agglomération, l'usage de la voiture est mieux « maîtrisé » :
- moins de 1,5 déplacement en voiture par personne pour les secteurs les plus centraux, bien desservis par les transports en commun, à proximité du métro, et où la motorisation des ménages est la plus faible ;
- le reste des faubourgs toulousains, ainsi que les communes de Balma, Saint-Orens et le secteur d'Aucamville/Fenouillet/Saint-Alban, présentent des mobilités en voiture comprises entre 1,5 et 2,5 déplacements par personne.

La mobilité en voiture a baissé dans tous les territoires

À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, la mobilité en voiture est passée de 2,7 en 2004 à 2,3 déplacements par personne et par jour en 2013. Elle a baissé de 14 %.
La mobilité en voiture baisse dans tous les territoires, mais de manière beaucoup plus prononcée pour les Toulousains (un déplacement en moins tous les deux jours !).

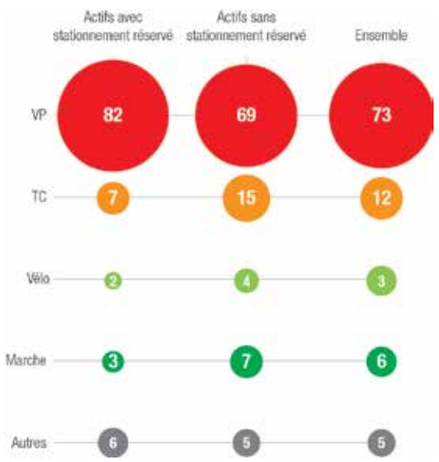
Le covoiturage : une pratique qui se développe

L'Enquête Ménages Déplacements s'intéresse à la pratique du covoiturage pour les déplacements domicile-travail et domicile-université.
Parmi les habitants de la grande agglomération toulousaine, 6 % déclarent faire du covoiturage au moins deux fois par semaine pour le motif travail ou études. Chaque jour ce sont 15 000 à 20 000 personnes qui se déplacent en covoiturage.
Cette pratique émergente demeure malgré tout peu répandue : le nombre d'occupants par voiture a en effet très peu évolué (1,34 personne par voiture en 2013) et le nombre de véhicules circulant dans l'agglomération est resté stable.

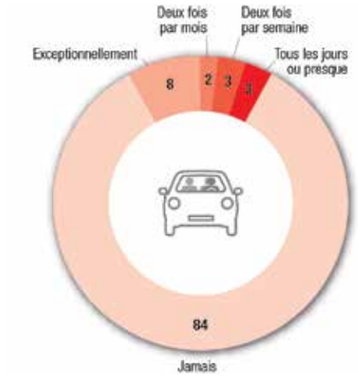
La disponibilité d'une place de stationnement : une incitation à se déplacer en voiture

82 % des actifs disposant d'une place de stationnement réservée choisissent la voiture pour effectuer leurs déplacements entre le domicile et le travail. Cela représente 13 points de plus que pour les actifs ne bénéficiant pas de cette facilité.

Déplacements domicile-travail : partage modal selon la disposition d'une place de stationnement réservée au lieu de travail (en %)



Fréquence du covoiturage (Motif travail ou études)



Taux d'occupation des voitures

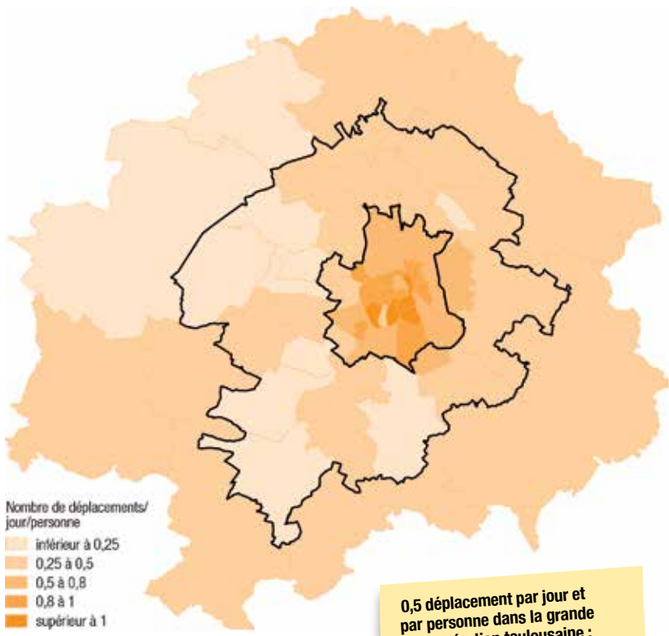
Nombre de trajets en voiture « conducteur »

Quelle utilisation des transports en commun ?

508 000 déplacements en transports en commun

Parmi les 508 000 déplacements effectués en transports en commun :
- *84 % sont réalisés sur le réseau Tisséo,*
- *12 % en train ou car,*
- *3 % combinent le réseau Tisséo avec le train ou le car.*

Mobilité en TC selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



0,5 déplacement par jour et par personne dans la grande agglomération toulousaine :
- 0,8 à Toulouse,
- 0,3 en proche périphérie,
- 0,3 en périphérie éloignée.

Un usage des transports en commun contrasté entre les habitants de Toulouse et de la périphérie

Les Toulousains présentent une forte utilisation des transports collectifs : la mobilité en transports en commun est supérieure à 0,5 déplacement quotidien par personne sur la quasi-totalité des secteurs toulousains. Les habitants du quartier Empalot sont de loin ceux qui utilisent le plus ce mode de déplacement, suivis des habitants de Saint-Michel, Bagatelle, Saint-Agne et Jean Jaurès. Au-delà de Toulouse, Balma et Ramonville se distinguent des autres communes, avec une mobilité en transport en commun proche de celle des secteurs toulousains. La présence du métro dans ces deux communes favorise l'utilisation du réseau de transports collectifs.
La mobilité en transports en commun est plus importante :
- dans les secteurs sous influence du métro comme L'Union ou Pechbonnieu : les parcs relais de Borderouge, Balma-Gramont, Argoulets ou Jolimont sont accessibles depuis ces communes pour rejoindre le métro.
- dans le secteur de Castanet, qui bénéficie depuis plusieurs années d'un bus en site propre connecté au métro ; il est également possible de se garer au parc-relais à Ramonville.

On peut noter que la mobilité en TC apparaît faible dans des communes comme Muret ou Colomiers, pourtant desservies par le réseau TC. Deux explications peuvent être avancées : les habitants réalisent une part significative de leurs activités à pied (présence de nombreux équipements et commerces dans leur centre) ; par ailleurs, ces villes se sont développées dans une période où l'urbanisme favorisait largement la voiture…

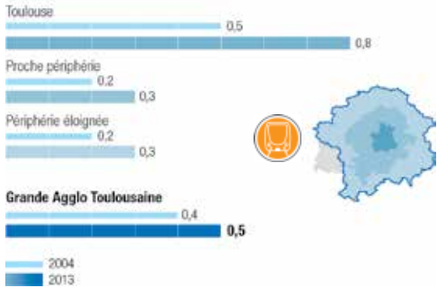
Une forte hausse de la mobilité en transports en commun

Entre 2004 et 2013, la mobilité en transports en commun est passée de 0,4 à 0,5 déplacement par personne et par jour. Elle a augmenté de 40 %.
La progression est particulièrement importante pour les Toulousains.
En outre, la hausse de la mobilité au-delà de Toulouse est un résultat très encourageant, qui montre que les mesures mises en place en faveur des transports en commun ont bénéficié également aux résidents des communes périphériques.

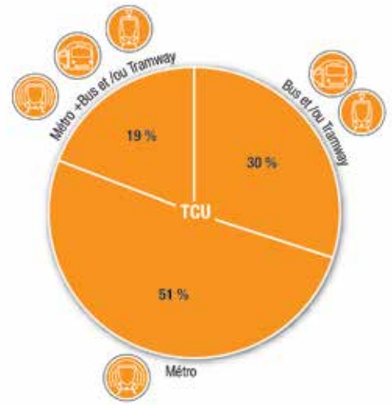
Sur le réseau Tisséo, la moitié des déplacements est réalisée en métro

Le réseau de surface (bus / tramway) couvre 30 % des déplacements en TCU ; 19 % combinent le métro et le réseau de surface.

Évolution de la mobilité en TC selon le territoire de résidence
(en nombre de déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus)



Zoom sur les transports en commun urbains

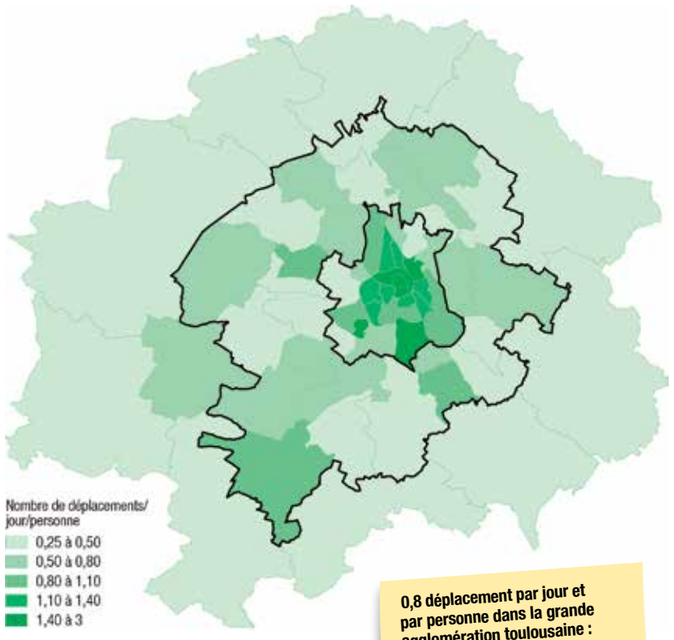


Quelle pratique de la marche ?

Il s'agit des déplacements entièrement réalisés à pied. Les trajets pour rejoindre le métro, la voiture, ou d'autres modes de déplacements, ne sont pas pris en compte.

823 000 déplacements à pied

Mobilité à pied selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



0,8 déplacement par jour et par personne dans la grande agglomération toulousaine :
- 1,2 à Toulouse,
- 0,6 en proche périphérie,
- 0,4 en périphérie éloignée.

Une mobilité à pied plutôt faible en dehors du cœur de l'agglomération

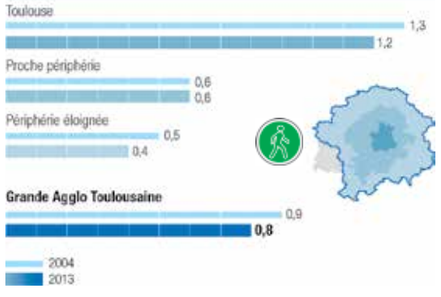
Les secteurs où les habitants se déplacent le plus à pied sont :
- les quartiers du centre-ville, avec une mobilité à pied supérieure à 2 déplacements par personnes par jour pour Capitole, Carmes, et Jean Jaurès ;
- les quartiers Marengo, Rangueil, Saint-Cyprien et Saint-Michel dans le prolongement du centre-ville,
- les quartiers Reynerie, Fondeyre et Cépière.

Ces quartiers correspondent pour la plupart à des secteurs où la part des étudiants ou des chômeurs est importante. En périphérie, les communes qui présentent les mobilités à pied les plus fortes sont Castanet, Colomiers-centre et Muret.
Cependant, l'usage de la marche reste très faible dans la majorité des secteurs périphériques. La mobilité des habitants est toujours inférieure à un déplacement à pied par personne et par jour.

Une mobilité à pied en légère baisse globalement…

La mobilité à pied est passée de 0,9 à 0,8 déplacement par personne et par jour.
Elle reste stable pour les habitants de la proche périphérie, et baisse pour les Toulousains et les résidents de la périphérie éloignée.

Évolution de la mobilité à pied selon le territoire de résidence (en nombre de déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus)



Quelle pratique du vélo ?

L'utilisation des vélos en libre-service « VélôToulouse » représente 10 à 15 % des trajets à vélo des Toulousains.

85 000 déplacements à vélo

Le vélo : une alternative qui séduit de plus en plus de Toulousains

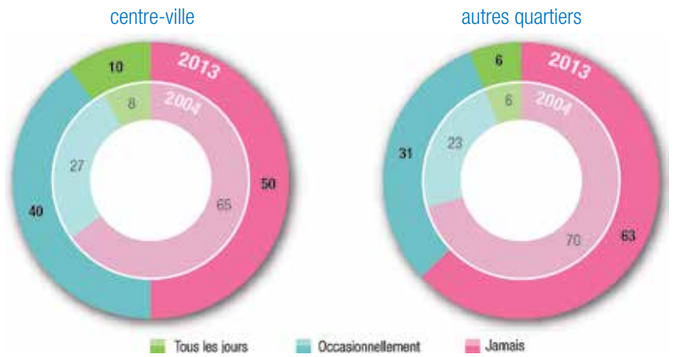
À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, la mobilité à vélo est stable (0,1 déplacement par personne et par jour). Les habitants utilisent encore peu ce mode de déplacement de manière quotidienne. Cependant, le vélo prend une place de plus en plus grande dans les habitudes de déplacements des Toulousains : de moins en moins de personnes déclarent ne jamais se déplacer à vélo et l'utilisation occasionnelle du vélo se renforce. Ainsi, le vélo est de plus en plus utilisé comme alternative aux autres modes (voiture, transports en commun, marche). Les comptages réalisés par Toulouse Métropole ainsi que la croissance continue du nombre de locations de VélôToulouse confirment cette tendance.

Par ailleurs, il faut noter que les évolutions observées entre 2004 et 2013 s'inscrivent dans un contexte qui pourrait être plus favorable à la pratique du vélo :
- baisse de la mobilité individuelle : les habitants se déplacent moins qu'en 2004, notamment les jeunes. Ils sont donc moins susceptibles d'utiliser le vélo ;
- développement des transports en commun (mise en service de la ligne B du métro desservant notamment l'Université Paul Sabatier, création de la ligne de tramway T1, tarification plus attractive pour les jeunes…) : sur un certain nombre d'itinéraires, l'attractivité des TC s'est considérablement renforcée face au vélo ;
- mauvaises conditions météo : l'Enquête Ménages Déplacements a été réalisée d'octobre 2012 à avril 2013, une période qui a été particulièrement pluvieuse. Dans le cas de l'EMD 2013, il s'avère que quatre personnes sur dix ont décrit leur comportement de déplacement un jour pluvieux. D'une manière générale, le Cerema estime que la pratique du vélo est 25 % plus élevée entre mai et septembre qu'entre octobre et avril (source : Enquête Nationale Transport 2008).

Un potentiel important

Les évolutions de la fréquence d'utilisation du vélo montrent que ce mode a un potentiel fort pour être utilisé de manière plus régulière et par une population de plus en plus nombreuse.
L'Enquête Ménages Déplacements nous apprend également que le vélo bénéficie d'une image très positive auprès des habitants de la grande agglomération toulousaine : 71 % d'entre eux pensent que « le vélo en ville, c'est l'avenir ».
D'autre part, c'est un mode particulièrement efficace pour les déplacements de moins de trois kilomètres qui représentent environ la moitié de l'ensemble des déplacements.
Le potentiel de développement de ce mode de déplacement s'avère donc important.

Fréquence d'utilisation du vélo pour les habitants de Toulouse



Le service de vélos en libre-service « VélôToulouse »
- *mise en service en 2007*
- *253 stations en 2013*
- *+34 % de locations / jour entre 2008 et 2013*
- *+103 % d'abonnés au service entre 2008 et 2013*

(Source : Toulouse Métropole)

Quelles pratiques intermodales ?

De plus en plus de déplacements combinant voiture et transports collectifs

On compte 77 000 déplacements combinant voiture et transports en commun à l'échelle de la grande agglomération toulousaine (15 % des déplacements en TC). De plus en plus de résidents combinent ces deux modes pour se déplacer. Cette pratique est en fort développement : ce type de déplacements a plus que doublé depuis 2004. Cette forte hausse est à mettre en regard du développement de l'offre TC dans l'agglomération : prolongement de la ligne A, ligne B, ainsi qu'une forte augmentation des places en parcs-relais (5 000 places supplémentaires)…

Sur le réseau Tisséo, plus d'un déplacement sur dix inclut la voiture

À l'échelle du réseau Tisséo, on compte près de 60 000 déplacements un jour de semaine combinant la voiture et le métro, le tramway ou le bus, soit 13 % de l'ensemble des déplacements réalisés avec le réseau urbain Tisséo. Les pratiques de rabattement en voiture vers le train ou vers l'autocar restent encore faibles.

Le rabattement à vélo vers les transports collectifs : une pratique émergente

Cette pratique est encore marginale mais tend à se développer.

Quels sont les motifs de déplacements ?

Des déplacements majoritairement liés au domicile

Trois déplacements sur quatre se font au départ ou à destination du domicile.
Parmi les déplacements « non liés au domicile », une part importante est rattachée au lieu de travail : les habitants qui accompagnent leurs enfants à l'école et se rendent ensuite au travail par exemple, ou encore les déplacements pour achats en rentrant du travail…

Un quart des déplacements pour motif « obligé »

28 % des déplacements sont des déplacements dits « contraints » ou « obligés » :
- 16 % entre le domicile et le travail,
- 12 % entre le domicile et le lieu d'école ou d'étude.

Le poids des motifs achats et accompagnement est important

On compte autant de déplacements domicile-accompagnement ou domicile-achats, que de déplacements domicile-études !

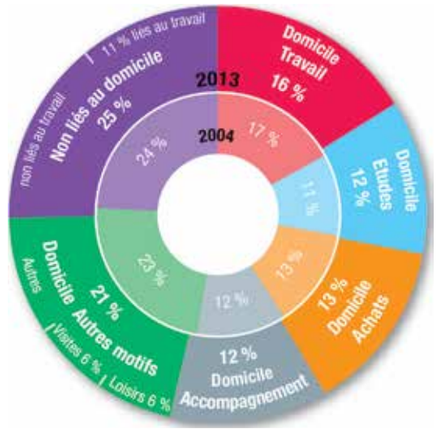
Des motifs relativement stables par rapport à 2004

La part de chacun des motifs a peu évolué entre 2004 et 2013. Les principales évolutions concernent les déplacements domicile-étude (+12 %) et les déplacements secondaires (+11 %).

Une très forte utilisation de la voiture pour aller travailler

Il apparaît des différences importantes dans l'usage des modes de transport, selon les motifs :
- pour les déplacements domicile-travail, la voiture domine largement. Les distances plus longues que pour d'autres motifs expliquent en partie le recours à la voiture. La part des TC atteint 13 % ;
- pour les déplacements entre le domicile et le lieu d' études, l'usage des TC est très important (37 % dont 28 % avec le réseau Tisséo et 9 % grâce aux cars scolaires) ;
- une grande part des déplacements domicile-achats sont réalisés en voiture (61 %), mais la marche est également importante (28 % correspondant aux achats de proximité).

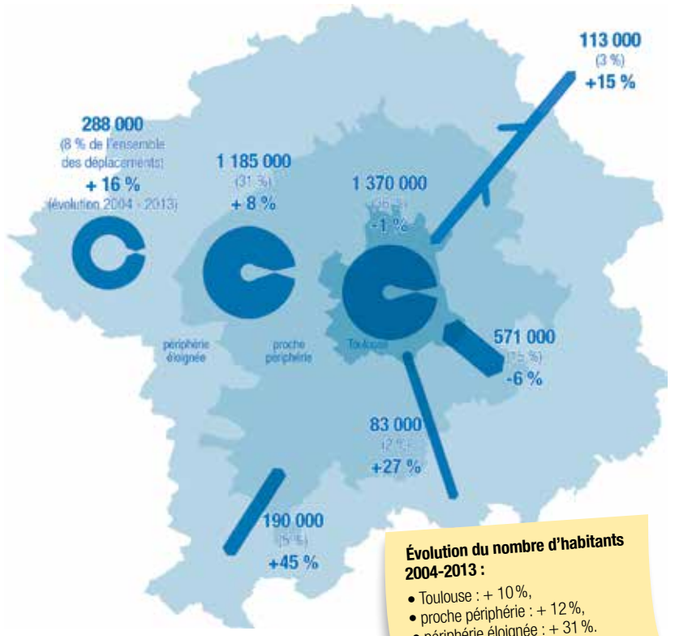
Répartition des déplacements selon les motifs



Parts modales selon les motifs de déplacements (en %)

Où se déplacent les habitants ?

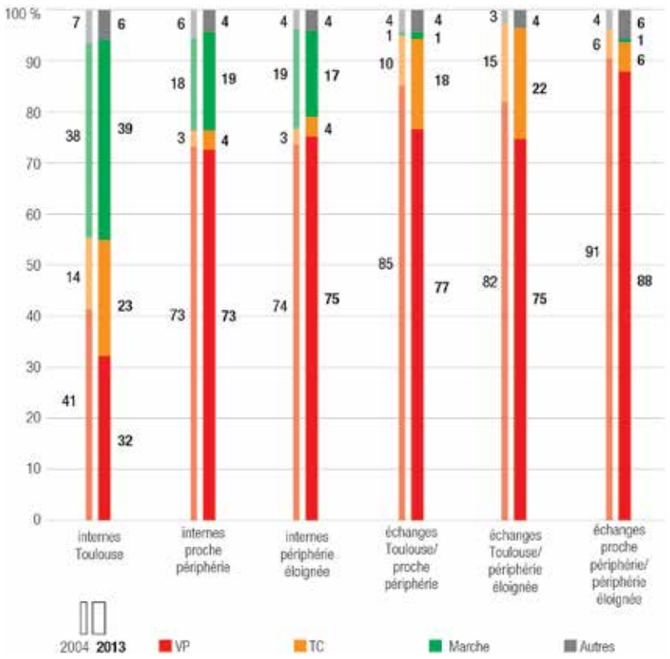
Répartition des flux de déplacements tous modes par territoire



Évolution du nombre d'habitants 2004-2013 :

- Toulouse : + 10 %,
- proche périphérie : + 12 %,
- périphérie éloignée : + 31 %.

Partage modal selon les flux (en %)



Un poids important des déplacements réalisés au sein de la périphérie

Les déplacements internes à la périphérie sont plus nombreux que les déplacements internes à Toulouse (44 % contre 36 %). Les déplacements d'échange entre Toulouse et la périphérie ne représentent que 17 % des déplacements.

On observe une forte croissance des déplacements internes à la périphérie (proche et éloignée). En conséquence, le poids de la périphérie dans l'organisation spatiale des déplacements s'est renforcé (trois points de plus qu'en 2004, 186 000 déplacements supplémentaires).

On observe un report modal important de la voiture vers les transports en commun :

- pour les flux internes à Toulouse (9 points) ;
- pour les échanges entre Toulouse et la proche périphérie (8 points) ;
- pour les échanges entre Toulouse et la périphérie éloignée (7 points).

À l'exception des liaisons internes à Toulouse, la part modale en voiture reste très élevée.

Une progression importante des déplacements en périphérie

Les communes périphériques ont connu un dynamisme important ces dix dernières années : progression du nombre d'habitants, développement économique, implantation de nouveaux équipements et services, extension sans précédent des surfaces commerciales…

En conséquence, les déplacements ont beaucoup augmenté depuis 2004 :

- ce sont près de 90 000 déplacements supplémentaires réalisés en interne à la proche périphérie, pour atteindre un volume de près d'1,2 million de déplacements ;
- les flux d'échanges entre la proche périphérie et la périphérie éloignée sont en plein essor également (+59 000 déplacements) ;
- on compte 40 000 déplacements supplémentaires au sein des 97 communes les plus éloignées.

L'attractivité globale du centre-ville reste stable

Globalement, le nombre de déplacements à destination du centre-ville de Toulouse reste stable.

Les flux internes au centre-ville sont en hausse, ainsi que les déplacements réalisés depuis la périphérie éloignée vers le centre-ville. À l'inverse, on observe une baisse des déplacements à destination du centre-ville depuis les faubourgs toulousains et la proche périphérie.

Moins d'échanges entre les faubourgs et la proche périphérie

Il faut souligner que les échanges entre les faubourgs et la proche périphérie sont en baisse, ce qui peut être le signe d'une plus grande autonomie des communes périphériques.

Les déplacements en transports en commun progressent fortement dans Toulouse…

Les transports en commun sont très utilisés pour les liaisons entre le centre-ville et les faubourgs de Toulouse, ainsi que pour les déplacements internes aux faubourgs toulousains.

Ainsi, les flux internes à Toulouse représentent près des deux tiers des déplacements en transports en commun. Dans Toulouse, on compte chaque jour près de 120 000 déplacements en transports en commun supplémentaires depuis 2004:

- + 67 000 en interne aux faubourgs,
- + 41 000 entre le centre-ville et les faubourgs,
- + 8 000 au centre-ville.

Il faut également souligner que la fréquentation des transports en commun entre les faubourgs toulousains et la proche périphérie a presque doublé (26 000 déplacements en transports en commun supplémentaires).

… mais aussi pour les échanges entre Toulouse et la périphérie…

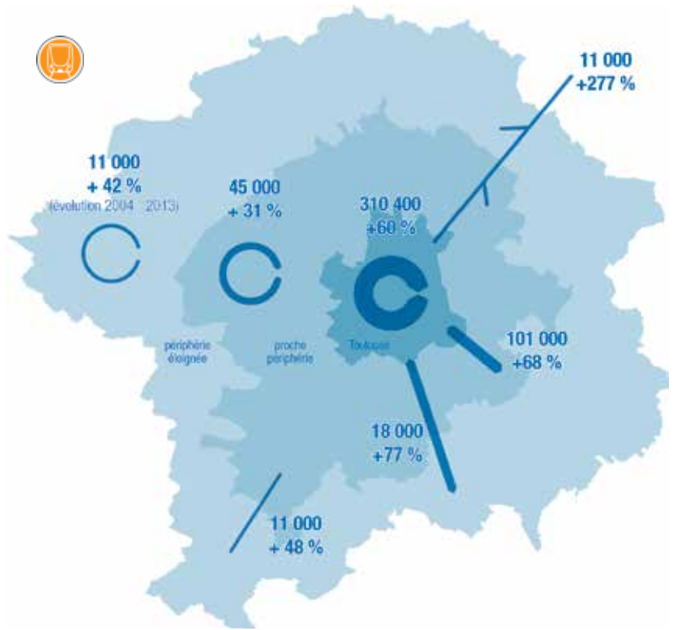
On compte 49 000 déplacements en transports en commun supplémentaires entre Toulouse et la périphérie. Les échanges entre les faubourgs et la proche périphérie ont connu la plus forte croissance (+86 %).

… et pour les déplacements internes à la périphérie !

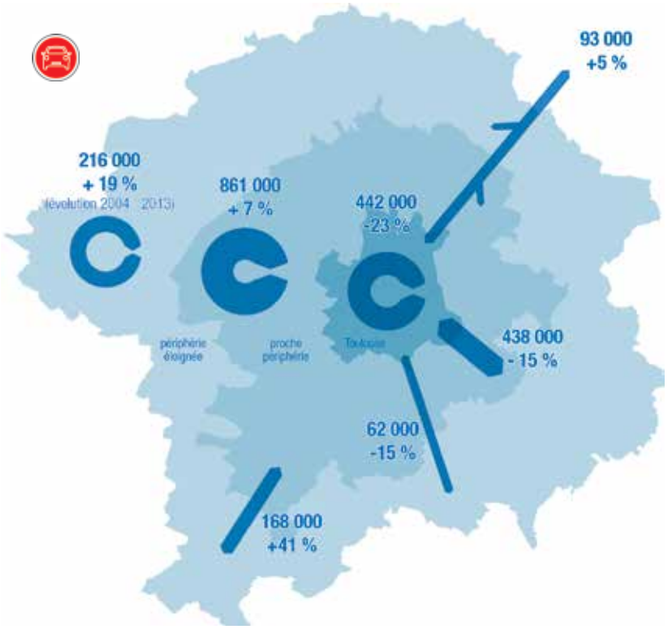
L'utilisation des transports en commun pour se déplacer au sein de la périphérie a augmenté de 35 %. Cela représente 17 000 déplacements en transports en commun supplémentaires.

***Rappel :** une analyse plus fine de l'organisation des déplacements en « bassins de mobilité » sera réalisée ultérieurement.*

Répartition des flux de déplacements en transports en commun par territoire



Répartition des flux de déplacements en voiture par territoire



Quatre déplacements en voiture sur dix sont effectués au sein de la proche périphérie

Chaque jour, on compte 860 000 déplacements en voiture internes à la proche périphérie.

Une forte baisse de la voiture pour les déplacements liés à Toulouse…

Les déplacements en voiture diminuent pour toutes les liaisons concernant Toulouse, excepté les échanges avec la périphérie éloignée.
Les plus fortes baisses concernent :
- les flux internes aux faubourgs : 81 000 déplacements en moins
- les flux d'échanges entre la périphérie et les faubourgs : 56 000 déplacements en moins

Par ailleurs, il faut noter que l'on compte au total 130 000 déplacements en moins pour les flux internes à Toulouse.

… mais les déplacements en voiture augmentent fortement en périphérie

On compte 139 000 déplacements supplémentaires au total réalisés en voiture à l'intérieur de la périphérie.

Quelles distances, durées, vitesses ?

Encadré méthodologique
Les résultats présentés dans ce chapitre portent uniquement sur les déplacements réalisés à l'intérieur de l'agglomération et ne comprennent pas les déplacements pour motif promenade ou tournée, ainsi que les déplacements de plus de 2h.
La durée du déplacement est une durée « déclarée » par la personne enquêtée.
En revanche, la distance du déplacement n'est pas demandée aux personnes enquêtées :
- *pour les modes mécanisés, elle est estimée en s'appuyant sur le modèle de déplacements multimodal, qui permet de prendre en compte l'itinéraire parcouru en voiture, en transports en commun, à vélo, en deux-roues motorisés ;*
- *pour la marche à pied, elle est calculée par application d'une vitesse de 4 km/h à la durée du déplacement déclarée.*

Il est à noter que, par convention, les déplacements combinant la voiture et les transports en commun sont assimilés à des déplacements en transports en commun.

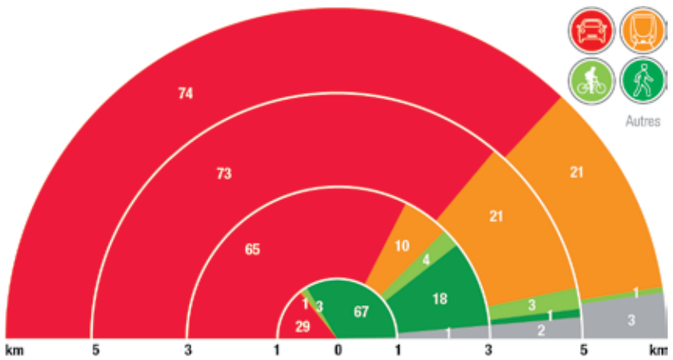
Les transports en commun urbains deux fois moins rapides que la voiture

La distance moyenne d'un déplacement en transports en commun urbains atteint 8 km en 2013, soit un peu plus que la distance parcourue en voiture (7 km).
En revanche, la vitesse moyenne d'un déplacement empruntant le réseau Tisséo reste deux fois moins élevée qu'en voiture (14 km/h contre 26 km/h).
Par conséquent, la durée moyenne d'un déplacement en transports en commun urbains est deux fois plus importante qu'en voiture.

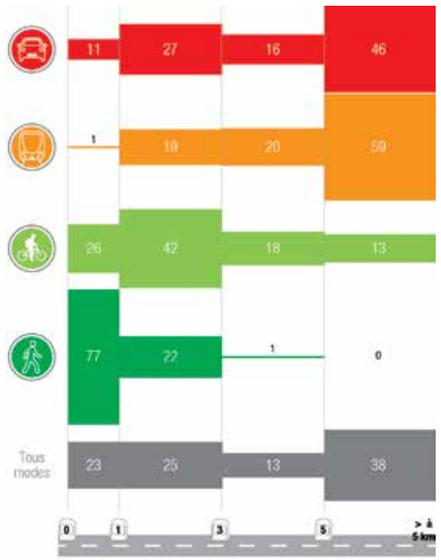
Caractéristiques moyennes d'un déplacement dans la grande agglomération toulousaine :
- distance : 6 km,
- durée : 17 min,
- vitesse : 20 km/h.

Distance, durée et vitesse moyennes d'un déplacement selon le mode

Parts modales selon les tranches de distances (en %)



Tranches de distances selon les modes (en %)



Courtes distances : des déplacements essentiellement réalisés à pied

Pour les courtes distances (inférieures à 1 km) :
- les deux tiers des déplacements sont réalisés à pied ;
- mais près de trois déplacements sur dix sont réalisés en voiture !

Déplacements de 1 à 3 kilomètres : une concurrence entre modes actifs et modes mécanisés

Les modes actifs (marche à pied et vélo) sont pertinents pour les déplacements de moins de trois kilomètres. Pourtant, parmi les déplacements compris entre un et trois kilomètres, près de deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture.

Déplacements de plus de trois kilomètres : le domaine de pertinence des modes mécanisés

La quasi-totalité des déplacements de plus de trois kilomètres sont réalisés en modes mécanisés.
Les transports en commun sont de plus en plus attractifs pour ces déplacements : leur part modale a progressé significativement alors que celle de la voiture a diminué.

La moitié des déplacements des habitants font moins de trois kilomètres

La part de déplacements de moins de trois kilomètres est très différente selon les modes :
- quasiment tous les déplacements à pied ;
- près de 70 % des déplacements à vélo ;
- 40 % des déplacements en voiture ;
- 20 % des déplacements en transports en commun.

L'usage de la voiture reste donc très fort pour des distances correspondant au domaine de pertinence des modes actifs.
D'autre part, les transports en commun sont essentiellement utilisés sur de longues distances : près de 80 % des déplacements en transport en commun font plus de trois kilomètres.

Des déplacements plus longs pour aller travailler

La distance parcourue entre le domicile et le travail est de dix kilomètres en moyenne, soit deux fois plus que pour les autres motifs de déplacements.

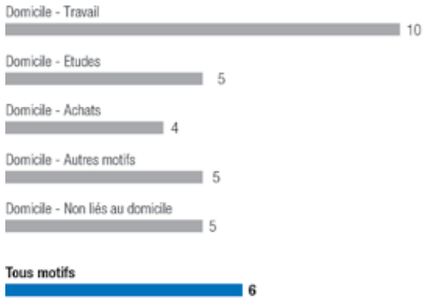
Domicile-travail : huit déplacements sur dix font plus de trois kilomètres

Cette part est très élevée comparée aux autres motifs. En revanche, deux déplacements sur dix font moins de trois kilomètres. Ces déplacements constituent un potentiel important pour la marche et le vélo.

Domicile-achats : près d'un tiers sont des déplacements de proximité

Pour dix déplacements réalisés entre le domicile et le lieu d'achats, environ trois font moins d'un kilomètre, et trois plus de cinq kilomètres : les habitants se déplacent autant vers des commerces de proximité que vers des lieux d'achats « éloignés » (centres commerciaux ou commerces spécifiques).

Distances moyennes par motif (en km)



Tranches de distance par motifs de déplacements (en %)

Et dans les autres agglomérations françaises ?

L'enquête réalisée dans la grande agglomération toulousaine affiche des résultats qui se situent globalement dans la moyenne par rapport aux autres agglomérations françaises.
Le territoire toulousain se démarque cependant par :
- une part d'abonnés aux transports en commun relativement forte ;
- une part importante des déplacements combinant la voiture et les transports en commun par rapport à l'ensemble des déplacements réalisés en transports en commun ;
- une part modale de la marche plutôt faible.

Avertissement : *ce tableau permet de mettre en regard quelques résultats de l'EMD de la grande agglomération toulousaine avec d'autres agglomérations françaises. Cependant, la comparaison ne peut se faire qu'avec précaution, car les dates de réalisation des enquêtes sont différentes et les périmètres retenus plus ou moins étendus.*

Agglomération	Lille	Lyon	Bordeaux	Strasbourg	Marseille	Nice	Toulouse 179 communes	Toulouse 70 communes
Année d'enquête	2006	2006	2009	2009	2009	2009	2013	2013
Nombre de communes	85	72	96	527	24	97	179	70
Population	1 093 000	1 243 000	881 000	1 057 000	1 177 000	1 052 000	1 071 000	892 000
Réseau TCU :								
- Métro	2 lignes	4 lignes			2 lignes		2 lignes	
- Tramway		2 lignes	3 lignes	5 lignes		1 ligne	1 ligne	
Nombre de voitures par ménage	1,07	1,14	1,33	1,34	1,21	1,15	1,26	1,18
Part des personnes de 18 ans et + possédant un abonnement TC	18 %	25 %	18 %	13 %	21 %	14 %	38 %	43 %
Mobilité individuelle	4,1	3,6	3,9	3,9	3,7	3,4	3,8	3,8
Part modale VP	56 %	49 %	63 %	58 %	50 %	53 %	60 %	56 %
Part modale TC	9 %	15 %	9 %	8 %	11 %	8 %	13 %	15 %
Part modale marche à pied	32 %	33 %	21 %	25 %	34 %	33 %	22 %	24 %
Part modale vélo	2 %	2 %	3 %	6 %	0 %	1 %	2 %	2 %
Part modale deux-roues motorisés	1 %	1 %	1 %	1 %	3 %	4 %	1 %	1 %
Poids des déplacements combinant VP et TC par rapport à l'ensemble des déplacements TC	7 %	6 %	13 %	12 %	10 %	7 %	15 %	-

Source : CERTU, la mobilité urbaine en France, enseignements des années 2000-2010.

L'Enquête Cordon Routière

Présentation de l'Enquête Cordon

L'enquête cordon permet d'estimer, pour un territoire donné :
- ***Les flux d'échange**, qui ont une extrémité dans le territoire et l'autre extrémité à l'extérieur,*
- ***Les flux de transit**, qui traversent le territoire sans s'y arrêter.*

Le périmètre de référence est celui de l'EMD, regroupant 179 communes.

- ***28 400 conducteurs interrogés,***
- ***dans le sens sortant de l'agglomération,***
- ***entre 7h et 20h,***
- ***du lundi au jeudi.***

Les résultats de l'enquête cordon 2013 ne sont pas comparables à ceux de l'enquête précédente (2004) pour plusieurs raisons :
- *La localisation de plusieurs postes a fortement évolué soit pour se rapprocher des limites du périmètre étudié et permettre ainsi une meilleure identification des flux d'échanges et de transit par rapport à la grande agglomération toulousaine, soit car il n'était pas possible ou pas pertinent de reproduire l'enquête au même lieu qu'en 2004 ;*
- *Huit postes ont été ajoutés au dispositif d'enquête ;*
- *La plage horaire des interviews a été élargie d'une heure supplémentaire le matin et le soir ;*
- *La période d'enquête n'est pas la même (octobre 2003 + mars 2004 /mars-avril + septembre 2013).*
- *Certains postes ont donné lieu à des enquêtes le lundi en 2013 (du mardi au jeudi en 2003).*

Il est donc très difficile d'estimer les évolutions globales des flux d'échanges et de transit entre 2004 et 2013.

Une enquête pour mieux connaître le trafic automobile d'échange et de transit

L'enquête cordon permet d'obtenir des informations sur les flux routiers qui franchissent le périmètre d'enquête, un jour moyen de semaine, quel que soit le lieu de résidence des conducteurs.
Elle est ainsi complémentaire de l'Enquête Ménages Déplacements, qui porte uniquement sur les déplacements des résidents du territoire.
Il faut bien noter que le transit et l'échange sont relatifs à un périmètre donné. Le trafic de transit, par exemple, est d'autant plus important que le périmètre de référence est petit.

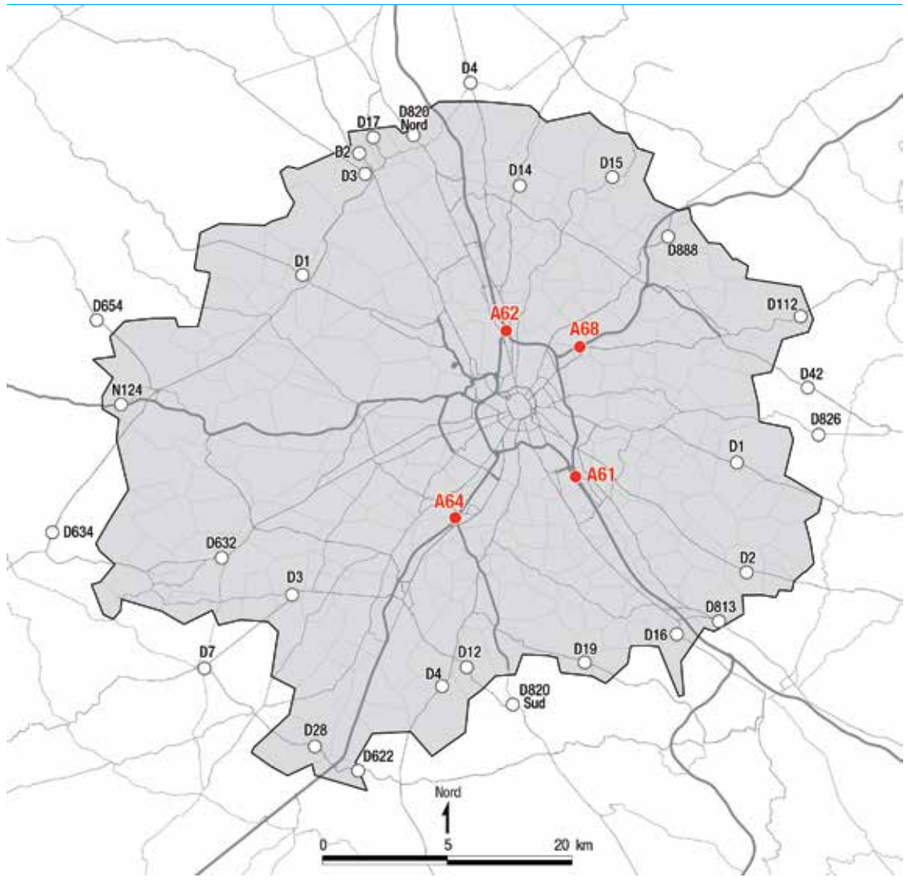
Méthodologie de l'enquête

L'enquête cordon a été réalisée en deux temps :
- phase 1 : du 25 mars au 19 avril 2013 ;
- phase 2 : du 17 au 19 septembre 2013, afin de compléter l'échantillon de poids-lourds enquêtés aux postes autoroutiers.

L'enquête consiste à interroger un échantillon aléatoire de conducteurs de véhicules pour connaître les caractéristiques de leur déplacement en cours (origine et destination, motif, utilisation de la rocade, stationnement dans le périmètre…).
Les véhicules pris en compte dans l'échantillon d'enquête sont :
- les véhicules légers (VL) : voitures (y compris avec caravane ou remorque), véhicules utilitaires et camping-cars ;
- les poids-lourds (PL).

En parallèle des interviews, des comptages manuels (sur la période d'enquête) et automatiques (sur une période de trois semaines généralement) ont été mis en place pour connaître le trafic moyen journalier sur chaque axe et redresser les résultats de l'enquête.

Localisation des postes de l'Enquête Cordon



34 postes d'enquête

Les postes ayant été doublés aux barrières de péage des autoroutes A61 et A62, ce sont au total 34 postes d'enquête qui ont été disposés sur les principaux axes d'entrée/sortie du territoire. Ils ont été localisés autant que possible aux limites du périmètre de l'EMD (179 communes).

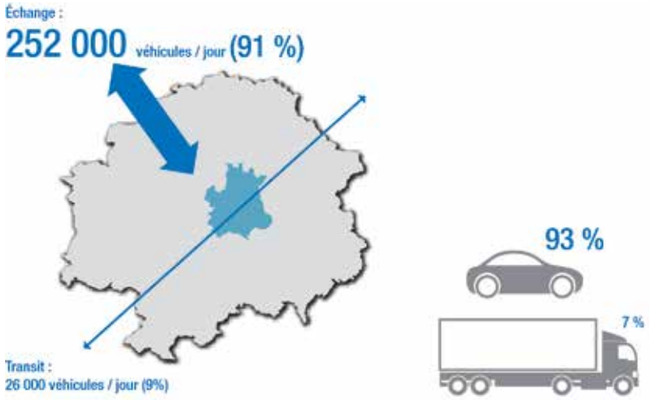
32 axes enquêtés
- *4 sur le réseau autoroutier : A61, A62, A64, A68 ;*
- *1 sur le réseau national : RN124 ;*
- *27 sur le réseau départemental franchissant les limites du périmètre EMD.*

Combien de véhicules en échange ou transit ?

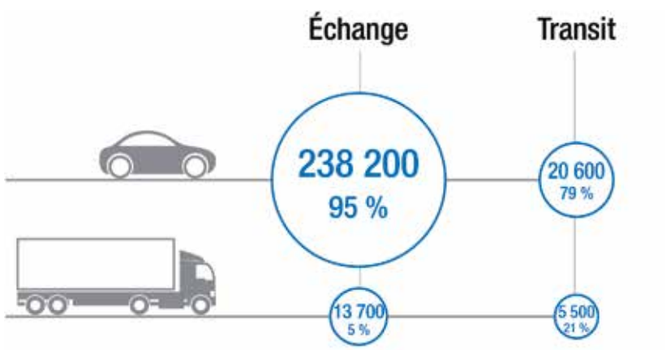
278 000
véhicules par jour
en échange ou transit

__Avertissement :__ on considère ici que le trafic d'échange est symétrique sur la journée ; les flux d'échange « sortant » obtenus par l'enquête ont été multipliés par deux pour estimer le nombre de véhicules quotidiens en échange.

Flux d'échange et de transit par rapport au périmètre EMD (179 communes)



Répartition du trafic selon le type de véhicule et la nature du trafic (en nombre de véhicules / jour)



Plus de neuf véhicules sur dix sont des véhicules légers

Les véhicules légers concernent 93 % de l'ensemble du trafic.
Le trafic d'échange comprend seulement 5 % de poids-lourds, alors que cette part atteint 21 % pour le transit.

Un trafic d'échange très important par rapport au transit

Avec 252 000 véhicules quotidiens (double sens) ayant une origine ou une destination dans la grande agglomération toulousaine, le trafic d'échange est prépondérant : il représente 91 % du trafic total en échange et transit. 92 % des véhicules légers et 71 % des poids-lourds sont en échange.
On compte 26 000 véhicules quotidiens en transit, qui traversent le périmètre sans s'y arrêter.

Une part du transit très faible en dehors des autoroutes

Le trafic de transit représente :
- 14 % du trafic aux postes autoroutiers ;
- 4 % du trafic sur les RN et RD.

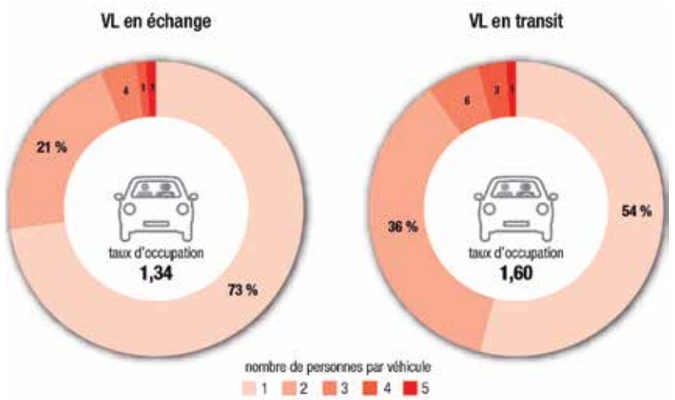
1,38 personne par VL

Le taux d'occupation des véhicules légers est de :
- 1,34 pour l'échange,
- 1,60 pour le transit.

Pour le trafic d'échange, l'« autosolisme » est très important : les trois quarts des véhicules circulent avec une seule personne à leur bord.

Le nombre de personnes par véhicules a été demandé aux conducteurs de VL uniquement.

Répartition du trafic selon le nombre de personnes par véhicule (en %)

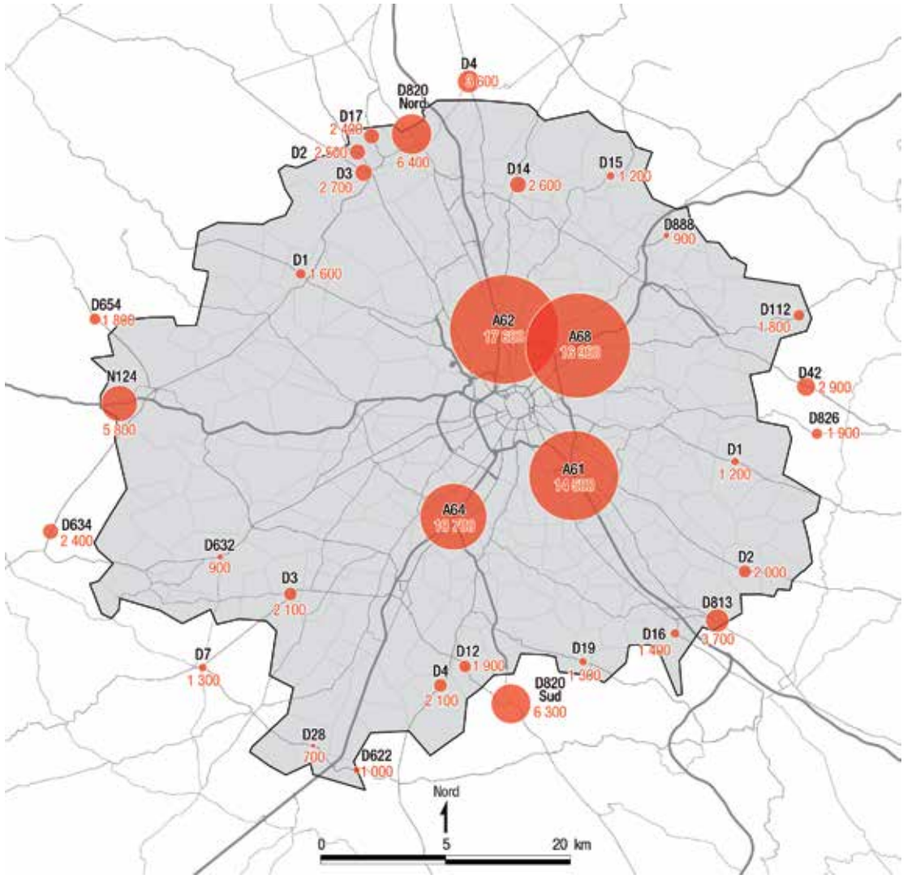


Quelle répartition par axe du trafic d'échange ?

Avertissement : *L'analyse des flux d'échange ne peut être réalisée que sur le trafic « sortant » obtenu par l'enquête. Dans la suite du document, les résultats portent donc uniquement sur l'échange « sortant ».*

126 000
véhicules par jour en échange sortant

Trafic d'échange sortant par poste (en nombre de véhicules / jour)



La moitié du trafic d'échange est localisé sur les postes autoroutiers

Les quatre postes autoroutiers accueillent chacun entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour en échange vers l'extérieur de l'agglomération et concentrent ainsi 47 % de l'ensemble du trafic d'échange :

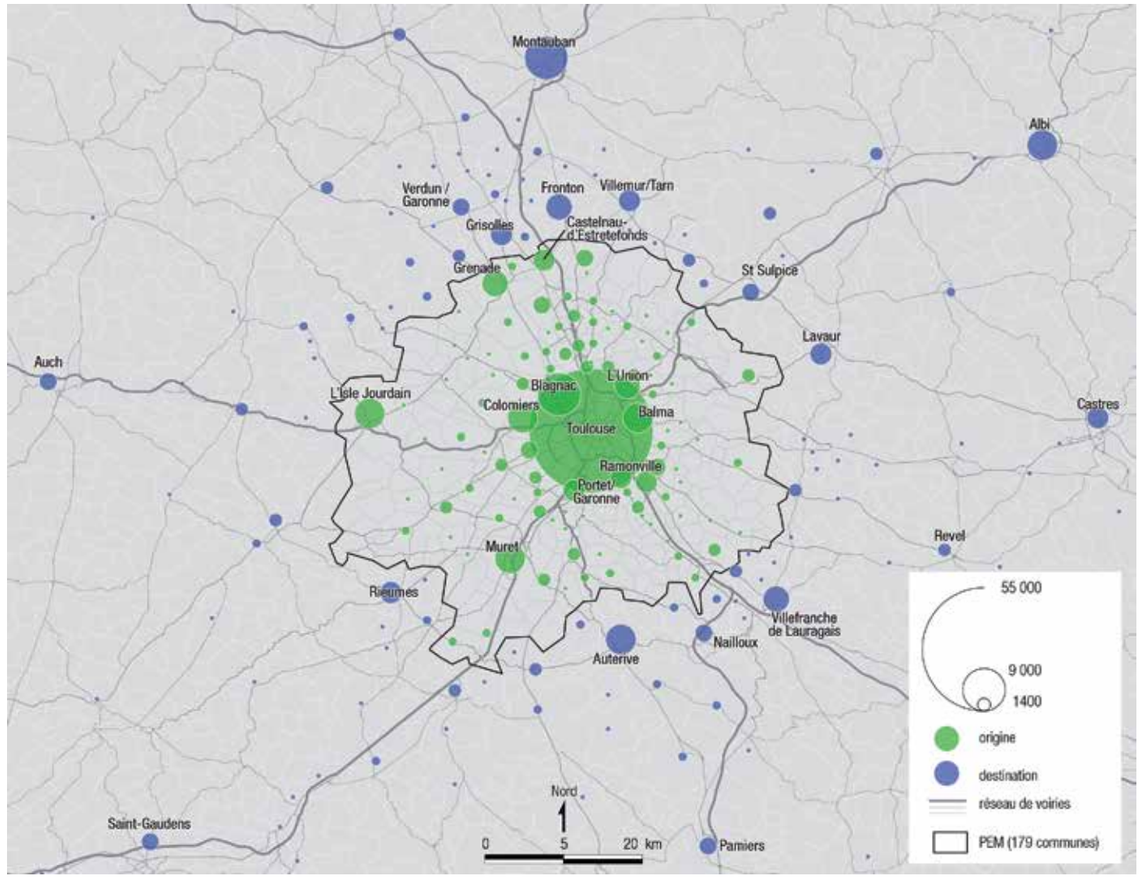
- le poste situé sur l'A62 (vers Montauban, Agen, Bordeaux…) est celui où le trafic est le plus important ;
- l'A68 (vers Albi) et l'A61 (vers Castelnaudary, Carcassonne, ou encore Pamiers/Foix) accueillent également des trafics importants ;
- l'A64 (vers Carbone, St-Gaudens, Pau, Tarbes) est celui où le trafic est le plus faible.

Trois autres postes présentent des trafics supérieurs à 5 000 véhicules par jour :

- la RD820 nord ;
- la RD820 sud ;
- la RN124, axe principal vers l'ouest, desservant notamment la ville d'Auch.

Quelles sont les origines et destinations du trafic d'échange ?

Origines et destinations du trafic d'échange sortant (en nombre de véhicules par jour)



Un trafic d'échange très lié à Toulouse

Près de 55 000 véhicules par jour sont en provenance de la ville de Toulouse : cela représente 43 % de l'ensemble du trafic d'échange sortant quotidiennement de la grande agglomération toulousaine.

En dehors de Toulouse, les principales origines des flux d'échange sont :

- les communes de Blagnac, Muret et Colomiers, qui sont les communes périphériques les plus peuplées de l'agglomération et qui accueillent des pôles d'emplois majeurs ;
- les communes de Balma, Portet-sur-Garonne et Labège, constituant des pôles d'emplois et de commerces très importants ;
- les communes de l'Isle-Jourdain, Grenade, Castelnau-d'Estrétefonds, situées aux franges de la grande agglomération et constituant des pôles attractifs pour les communes proches du périmètre EMD.

Un trafic d'échange lié aux principales villes de la Région, mais aussi aux communes limitrophes

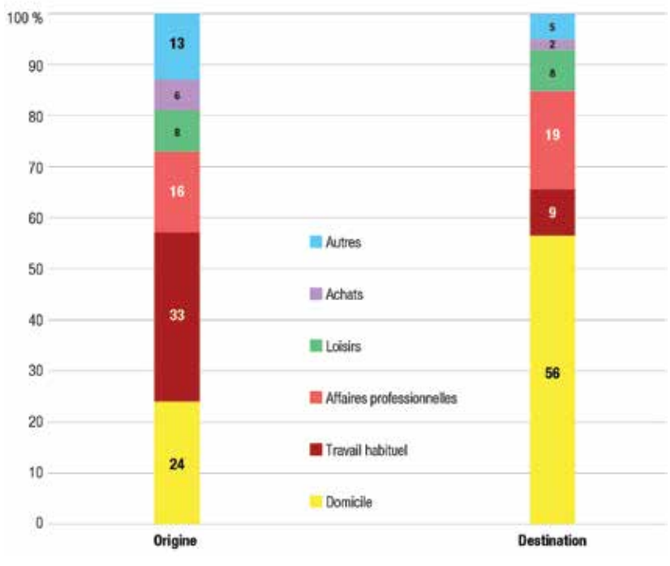
Le trafic d'échange a majoritairement pour destinations :

- les principales communes de la Région : Montauban, Albi, Castres, Auch, Pamiers, Saint-Gaudens…,
- les villes situées en limite du périmètre, qui fonctionnent avec l'agglomération : Auterive, Fronton, Villefranche, Rieumes, Lavaur, Villemur, Grisolles…

Quels sont les motifs du trafic d'échange ?

Échange sortant VL : motifs combinés

Échange sortant VL : motifs à l'origine et à la destination (en %)



La question sur le motif à l'origine et à la destination du déplacement a été posée aux conducteurs de véhicules légers uniquement.

La moitié du trafic d'échange entre domicile et lieu de travail

Les mouvements pendulaires entre le domicile et le travail représentent 48 % du trafic d'échange :

- les personnes qui vivent à l'extérieur de la grande agglomération toulousaine et qui s'y rendent pour le travail ou les affaires professionnelles sont majoritaires. Elles génèrent un tiers du trafic d'échange ;
- les personnes qui habitent dans l'agglomération et se déplacent pour le motif travail à l'extérieur du périmètre représentent 14 % du trafic d'échange.

De nombreuses activités effectuées au sein de l'agglomération par des personnes vivant à l'extérieur

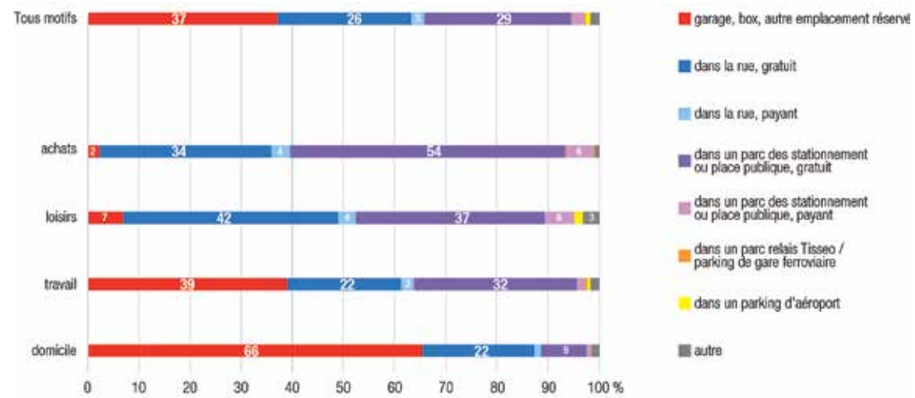
Au-delà du motif travail, 22 % du trafic d'échange correspond à des déplacements de personnes vivant à l'extérieur de l'agglomération et qui s'y rendent pour :

- les loisirs : 6 % ;
- les achats : 5 % ;
- d'autres motifs, notamment santé et accompagnement : 11 %.

Seulement 10 % du trafic d'échange est lié à des personnes vivant dans la grande agglomération et réalisant une activité autre que le travail au-delà du périmètre. Le motif loisirs est le plus important.

Quel type de stationnement pour les automobilistes en échange ?

Échange sortant VL : type de stationnement selon le motif à l'origine (en %)



Des véhicules qui stationnent le plus souvent gratuitement au sein de l'agglomération

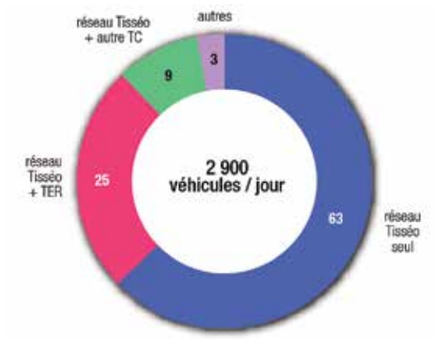
Pour le motif travail, la majeure partie des automobilistes semblent bénéficier d'un emplacement de stationnement sur leur lieu de travail, que ce soit un emplacement réservé (39 %) ou un parc de stationnement gratuit (32 %).
Pour les autres motifs, la part du stationnement gratuit dans la rue ou en parc de stationnement est toujours majoritaire (supérieur à 70 %). Le stationnement payant – dans la rue ou en parc de stationnement – correspond à 10 % des véhicules en échange environ.
Le stationnement en parc-relais Tisséo ou parking SNCF est très peu fréquent pour les automobilistes en échange, même pour se rendre sur leur lieu de travail habituel.

Quelle utilisation des TC ?

Une utilisation des transports collectifs très faible

Parmi les automobilistes qui réalisent un motif autre que le domicile dans l'agglomération, seulement 3 % effectuent un déplacement combinant les transports collectifs et la voiture.
Quasiment tous ces déplacements comprennent un trajet sur le réseau Tisséo (97 %).
La combinaison Tisséo + TER concerne 25 % de l'utilisation des TC.

Zoom sur l'utilisation des transports collectifs (en %)



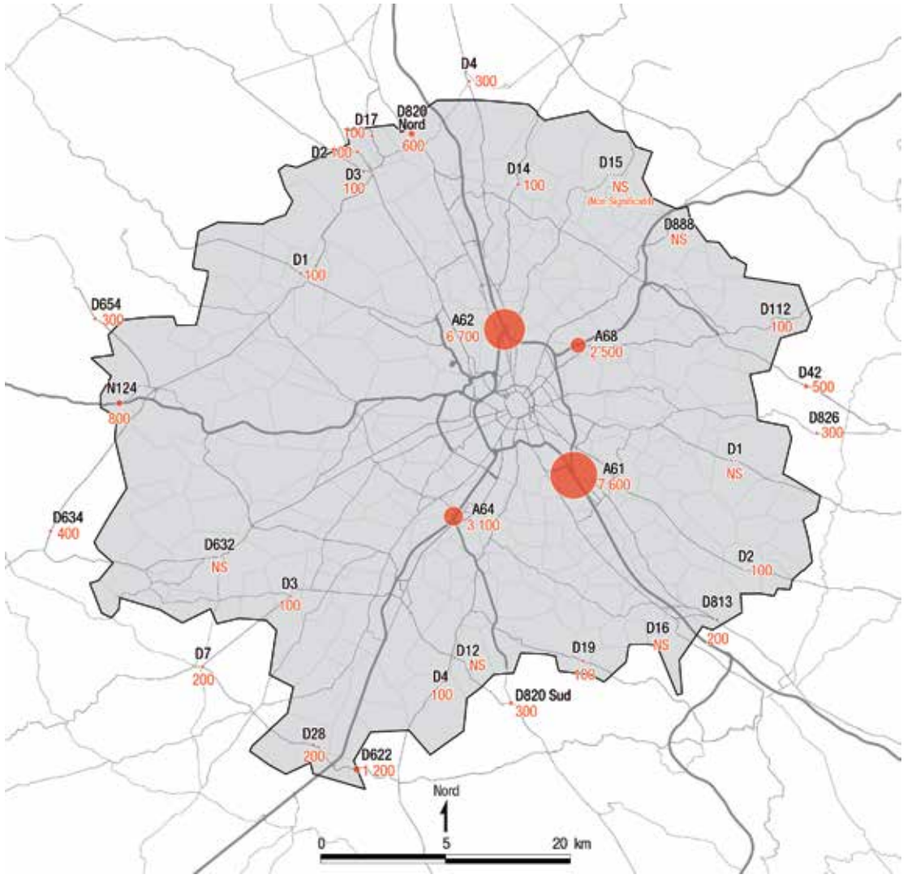
Quelle répartition par axe du trafic de transit ?

26 000 véhicules par jour en transit

Trois quarts du transit sur les postes autoroutiers

Environ 20 000 véhicules par jour en transit par rapport à la grande agglomération toulousaine sont comptabilisés aux quatre postes autoroutiers.
Le transit emprunte principalement l'A61 vers le sud-est et l'A62 vers le nord.

Trafic de transit par poste (en nombre de véhicules par jour)

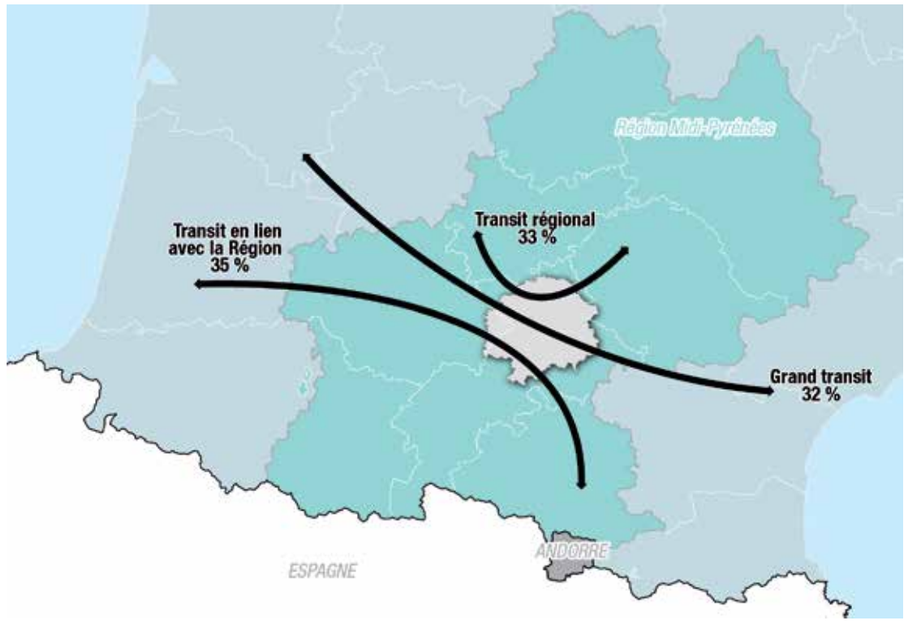


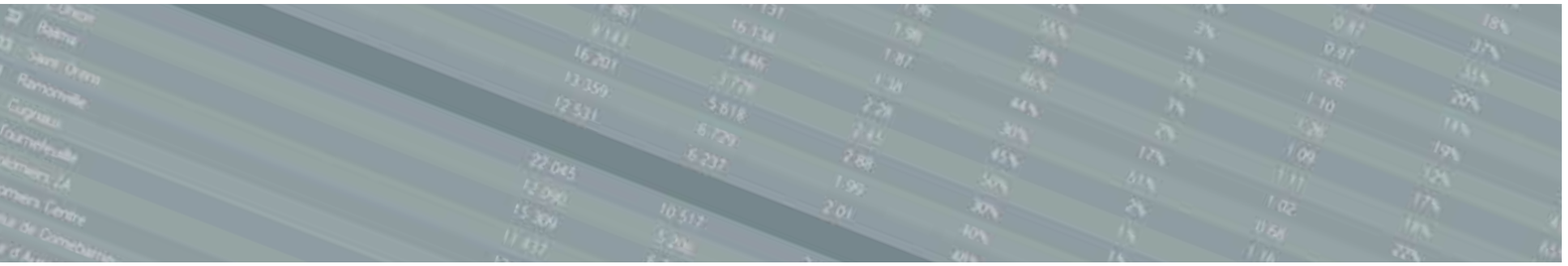
Quelles sont les caractéristiques du trafic de transit ?

Un tiers du transit reste interne à la région Midi-Pyrénées

Le trafic de transit peut se décomposer en trois grandes catégories :
- le trafic « régional », qui reste à l'intérieur de la région Midi-Pyrénées. Il représente un tiers des véhicules en transit par rapport à la grande agglomération toulousaine ;
- le trafic ayant une origine ou une destination en lien avec la « Région » (35 %) ;
- le grand transit, qui traverse l'espace régional (32 %).

Répartition des différents types de transit





Annexes

EMD : précision des résultats au seuil de confiance de 95 %

Valeur après redressement	Précision en valeur absolue			Précision en valeur relative		
	Données ménages	Données personnes	Données déplacements	Données ménages	Données personnes	Données déplacements
100	170	209	350	170 %	209 %	350 %
500	380	472	787	76 %	94 %	157 %
1 000	537	670	1 116	54 %	67 %	112 %
2 000	758	955	1 587	38 %	48 %	79 %
3 000	928	1 177	1 950	31 %	39 %	65 %
4 000	1 070	1 366	2 259	27 %	34 %	56 %
5 000	1 195	1 534	2 533	24 %	31 %	51 %
10 000	1 682	2 205	3 620	17 %	22 %	36 %
20 000	2 354	3 184	5 193	12 %	16 %	26 %
30 000	2 853	3 958	6 427	10 %	13 %	21 %
40 000	3 260	4 623	7 486	8 %	12 %	19 %
50 000	3 605	5 218	8 431	7 %	10 %	17 %
100 000	4 807	7 615	12 251	5 %	8 %	12 %
200 000	5 889	11 078	17 920	3 %	6 %	9 %
300 000	5 894	13 676	22 442	2 %	5 %	7 %
400 000	4 823	15 721	26 345	1 %	4 %	7 %
500 000		17 321	29 834		3 %	6 %
600 000		18 504	33 015		3 %	6 %
700 000		19 243	35 953		3 %	5 %
800 000		19 436	38 688		2 %	5 %
900 000		18 782	41 249		2 %	5 %
1 000 000		15 058	43 657		2 %	4 %
2 000 000			61 444			3 %
3 000 000			69 132			2 %
3 500 000			66 969			2 %

Lecture : *lorsque l'EMD indique que le nombre de déplacements entre deux secteurs de tirage est de 100 000 (exemple surligné ci-dessus), il y a 95 % de chance que le véritable nombre de déplacements entre ces deux secteurs soit compris entre [100 000 – 12 251] et [100 000 + 12 251]. La précision relative est donc de 12 251 / 100 000 = 12 %*

EMD : caractéristiques socio-démographiques

Secteur de résidence N°	Secteur de résidence Nom	Nombre d'habitants (moins de 5 ans inclus)	Nombre de ménages	Taille moyenne des ménages (pers/ménage)	Part des actifs ayant un emploi (5 ans et +)	Part des étudiants (5 ans et +)	Nombre de voiture/ménage	Part des ménages sans voiture	Part des personnes possédant un abonnement TC (5 ans et +)
Toulouse									
1	Carmes	10 697	6 558	1,63	41 %	19 %	0,66	46 %	65 %
2	Capitole	18 587	12 110	1,53	32 %	27 %	0,56	51 %	68 %
3	Compans	22 425	14 638	1,53	35 %	32 %	0,66	50 %	61 %
4	Jean Jaurès	14 998	9 969	1,50	37 %	27 %	0,57	48 %	69 %
5	Saint-Michel	18 597	11 647	1,60	35 %	21 %	0,78	34 %	74 %
6	Fondeyre	18 751	10 221	1,83	48 %	10 %	1,04	18 %	52 %
7	Minimes	15 647	8 505	1,84	46 %	10 %	0,98	26 %	49 %
8	Marengo	19 515	11 680	1,67	41 %	12 %	0,75	36 %	59 %
9	Guilheméry	18 766	9 912	1,89	46 %	7 %	0,92	31 %	47 %
10	Pont-des-Demoiselles	15 517	8 376	1,85	44 %	12 %	0,99	29 %	54 %
11	Saint-Agne	20 001	11 318	1,77	37 %	15 %	0,94	32 %	73 %
12	Empalot	7 136	4 266	1,67	19 %	25 %	0,40	66 %	81 %
13	Saint-Cyprien	20 377	12 450	1,64	43 %	15 %	0,83	31 %	67 %
14	Croix-de-Pierre	6 392	3 362	1,90	37 %	6 %	1,06	18 %	48 %
15	Bagatelle	18 411	8 240	2,23	31 %	8 %	0,80	37 %	63 %
16	Cépière	19 869	10 476	1,90	45 %	24 %	0,87	35 %	61 %
17	Purpan	7 174	4 209	1,70	47 %	16 %	0,97	20 %	52 %
18	Sept-Deniers	7 548	3 669	2,06	49 %	3 %	1,26	14 %	39 %
19	Lalande	14 758	6 979	2,11	47 %	3 %	1,10	19 %	57 %
20	Borderouge	24 064	11 565	2,08	55 %	3 %	1,26	12 %	45 %
21	Argoulets	14 656	7 490	1,96	38 %	3 %	1,09	17 %	65 %
22	Château-de-l'Hers	15 444	7 797	1,98	46 %	2 %	1,11	18 %	48 %
23	Montaudran	20 811	11 131	1,87	44 %	17 %	1,02	22 %	45 %
24	Rangueil	22 219	16 134	1,38	30 %	51 %	0,68	46 %	68 %
25	Lafourguette	7 861	3 446	2,28	45 %	2 %	1,16	17 %	49 %
26	Saint-Simon	9 143	3 728	2,45	50 %	1 %	1,54	6 %	29 %
27	Reynerie	16 201	5 618	2,88	30 %	1 %	0,74	38 %	68 %
28	Pradettes	13 359	6 729	1,99	40 %	6 %	1,04	23 %	45 %
29	Saint-Martin-du-Touch	12 531	6 237	2,01	48 %	14 %	1,35	11 %	38 %
Proche Périphérie									
30	Blagnac	22 045	10 517	2,10	52 %	8 %	1,33	7 %	38 %
31	L'Union	12 090	5 206	2,32	39 %	4 %	1,58	1 %	48 %
32	Balma	15 309	6 785	2,26	37 %	6 %	1,44	10 %	44 %
33	Saint-Orens	11 437	4 914	2,33	47 %	2 %	1,59	5 %	33 %
34	Ramonville	12 572	6 379	1,97	43 %	8 %	1,28	12 %	49 %
35	Cugnaux	16 495	7 206	2,29	46 %	1 %	1,46	6 %	29 %
36	Tournefeuille	26 524	10 618	2,50	45 %	3 %	1,69	6 %	34 %
37	Colomiers ZA	14 084	5 581	2,52	47 %	3 %	1,55	3 %	32 %
38	Colomiers Centre	21 225	9 594	2,21	48 %	1 %	1,26	16 %	15 %
39	Secteur de Cornebarrieu	10 158	4 034	2,52	53 %	3 %	1,85	0 %	26 %
40	Secteur d'Aussonne	15 245	6 167	2,47	45 %	1 %	1,60	9 %	24 %
41	Secteur d'Aucamville	19 501	8 363	2,33	47 %	3 %	1,48	7 %	28 %
42	Secteur de Bruguières	10 610	4 272	2,48	47 %	3 %	1,81	3 %	18 %
43	Secteur de Castelginest	19 280	8 227	2,34	52 %	2 %	1,71	3 %	26 %
44	Saint-Jean	10 504	4 450	2,36	43 %	5 %	1,46	7 %	37 %
45	Secteur de Quint	12 070	4 883	2,47	43 %	3 %	1,82	3 %	36 %
46	Secteur d'Escalquens	12 136	5 246	2,31	35 %	15 %	1,34	19 %	30 %
47	Secteur de Castanet	15 354	7 154	2,15	45 %	15 %	1,43	14 %	36 %
48	Secteur Lacroix-Falgarde	8 022	3 035	2,64	43 %	3 %	1,86	3 %	34 %
49	Secteur de Portet	13 702	5 510	2,49	47 %	1 %	1,47	8 %	26 %
50	Secteur de Villeneuve	24 782	9 888	2,51	45 %	4 %	1,83	3 %	26 %
51	Secteur de Plaisance	25 676	9 914	2,59	51 %	2 %	1,59	3 %	28 %
52	Secteur de Pibrac	19 840	7 460	2,66	49 %	2 %	1,74	6 %	21 %
53	Secteur de Labarthe	19 044	7 469	2,55	49 %	1 %	1,94	1 %	27 %
54	Muret	23 826	10 771	2,21	39 %	1 %	1,28	15 %	22 %
55	Secteur de Pechbonnieu	18 081	6 470	2,79	47 %	4 %	1,78	7 %	29 %
56	Secteur de Castelmaurou	10 661	4 096	2,60	47 %	4 %	1,78	7 %	26 %
Périphérie éloignée									
57	Secteur de Verfeil	18 913	6 917	2,73	51 %	2 %	1,92	2 %	29 %
58	Secteur de Lanta	13 131	4 718	2,78	45 %	4 %	1,89	0 %	24 %
59	Secteur de Baziège	18 196	6 866	2,65	46 %	4 %	1,76	1 %	27 %
60	Secteur de Eaunes	15 905	6 164	2,58	51 %	2 %	2,00	6 %	19 %
61	Secteur de Lherm	21 363	8 028	2,66	46 %	1 %	1,77	1 %	22 %
62	Secteur de Fonsorbes	25 217	9 382	2,69	43 %	0 %	1,85	7 %	26 %
63	Secteur de Sainte-Foy-de-Peyrolières	7 008	2 577	2,72	43 %	3 %	1,96	4 %	22 %
64	Secteur de L'Isle-Jourdain	22 943	9 126	2,51	50 %	1 %	1,69	3 %	14 %
65	Secteur de Grenade	15 306	6 297	2,43	45 %	1 %	1,47	8 %	18 %
66	Secteur de Saint-Jory	21 529	8 172	2,63	53 %	2 %	1,78	5 %	22 %
Toulouse		**451 455**	**248 460**	**1,82**	**41 %**	**15 %**	**0,89**	**32 %**	**58 %**
Proche périphérie - 69 communes		**440 273**	**184 208**	**2,39**	**46 %**	**4 %**	**1,57**	**7 %**	**30 %**
Périphérie éloignée comparable à 2004 - 97 communes		**172 503**	**65 668**	**2,63**	**48 %**	**2 %**	**1,79**	**4 %**	**22 %**
Ensemble du périmètre comparable à l'EMD 2004 - 167 communes		**1 064 231**	**498 335**	**2,14**	**44 %**	**8 %**	**1,26**	**19 %**	**40 %**
Ensemble du périmètre EMD 2013 - 179 communes		**1 071 239**	**500 912**	**2,14**	**44 %**	**8 %**	**1,26**	**19 %**	**40 %**

EMD : mobilité des habitants (5 ans et plus)

Secteur de résidence		Nombre de déplacements quotidiens par personne				
N°	Nom	Tous modes	Voiture	Tous TC	TCU	À pied
Toulouse						
1	Carmes	4,2	0,8	0,9	0,9	2,2
2	Capitole	4,2	0,6	0,7	0,7	2,8
3	Compans	3,8	0,9	0,9	0,9	1,8
4	Jean Jaurès	4,0	0,6	1,0	1,0	2,1
5	Saint-Michel	4,0	1,3	1,2	1,2	1,2
6	Fondeyre	3,9	1,7	0,6	0,6	1,3
7	Minimes	3,8	1,8	0,7	0,6	1,1
8	Marengo	4,0	1,3	1,0	1,0	1,4
9	Guilheméry	3,8	1,5	0,8	0,8	1,1
10	Pont-des-Demoiselles	3,5	1,6	0,6	0,6	1,2
11	Saint-Agne	3,6	1,3	1,0	1,0	1,0
12	Empalot	3,3	0,7	1,6	1,6	1,0
13	Saint-Cyprien	3,4	0,9	1,0	0,9	1,3
14	Croix-de-Pierre	3,2	1,5	0,4	0,4	0,8
15	Bagatelle	3,7	1,3	1,1	1,1	1,2
16	Cépière	4,0	1,7	0,9	0,9	1,2
17	Purpan	3,7	1,9	0,9	0,8	0,7
18	Sept-Deniers	3,8	2,0	0,5	0,5	0,9
19	Lalande	3,5	2,1	0,6	0,6	0,7
20	Borderouge	3,7	2,4	0,6	0,6	0,5
21	Argoulets	3,4	1,8	0,8	0,8	0,7
22	Château-de-l'Hers	3,8	1,9	0,7	0,6	1,0
23	Montaudran	3,7	2,1	0,6	0,5	0,9
24	Rangueil	4,2	1,6	1,0	0,9	1,5
25	Lafourguette	3,4	2,1	0,6	0,6	0,6
26	Saint-Simon	3,6	2,7	0,3	0,3	0,4
27	Reynerie	3,0	0,7	0,8	0,8	1,5
28	Pradettes	3,6	1,9	0,5	0,5	1,0
29	Saint-Martin-du-Touch	3,2	2,3	0,3	0,3	0,4
Proche Périphérie						
30	Blagnac	3,8	2,6	0,4	0,4	0,7
31	L'Union	3,6	2,5	0,5	0,5	0,5
32	Balma	3,3	2,0	0,6	0,6	0,6
33	Saint-Orens	3,4	2,5	0,3	0,3	0,4
34	Ramonville	4,1	2,7	0,6	0,5	0,7
35	Cugnaux	3,8	2,7	0,2	0,1	0,7
36	Tournefeuille	3,8	2,6	0,3	0,2	0,5
37	Colomiers ZA	3,5	2,7	0,2	0,2	0,4
38	Colomiers Centre	4,0	2,8	0,1	0,1	0,9
39	Secteur de Cornebarrieu	4,1	3,4	0,2	0,1	0,3
40	Secteur d'Aussonne	4,4	3,2	0,3	0,2	0,6
41	Secteur d'Aucamville	3,2	2,4	0,3	0,3	0,3
42	Secteur de Bruguières	3,5	2,7	0,3	0,2	0,5
43	Secteur de Castelginest	3,7	2,6	0,3	0,3	0,5
44	Saint-Jean	4,1	2,9	0,2	0,2	0,8
45	Secteur de Quint	3,7	2,6	0,4	0,3	0,6
46	Secteur d'Escalquens	4,1	3,0	0,4	0,3	0,5
47	Secteur de Castanet	4,1	2,6	0,4	0,4	1,0
48	Secteur Lacroix-Falgarde	4,1	3,3	0,2	0,2	0,4
49	Secteur de Portet	3,8	2,9	0,3	0,2	0,5
50	Secteur de Villeneuve	3,9	2,8	0,2	0,1	0,7
51	Secteur de Plaisance	3,7	2,8	0,3	0,2	0,4
52	Secteur de Pibrac	5,0	3,8	0,2	0,1	0,8
53	Secteur de Labarthe	4,1	3,2	0,3	0,1	0,5
54	Muret	4,0	2,8	0,2	0,2	0,9
55	Secteur de Pechbonnieu	3,6	2,6	0,5	0,3	0,6
56	Secteur de Castelmaurou	3,5	2,7	0,4	0,4	0,3
Périphérie éloignée						
57	Secteur de Verfeil	3,7	2,8	0,4	0,2	0,3
58	Secteur de Lanta	4,2	3,3	0,3	0,2	0,5
59	Secteur de Baziège	4,0	3,0	0,4	0,3	0,3
60	Secteur de Eaunes	3,9	3,2	0,3	0,0	0,4
61	Secteur de Lherm	3,8	3,1	0,3	0,1	0,3
62	Secteur de Fonsorbes	4,0	2,8	0,3	0,1	0,6
63	Secteur de Sainte-Foy-de-Peyrolières	3,9	3,1	0,3	0,1	0,4
64	Secteur de L'Isle-Jourdain	3,7	3,0	0,2	0,1	0,3
65	Secteur de Grenade	3,8	3,0	0,2	0,1	0,4
66	Secteur de Saint-Jory	4,4	3,5	0,3	0,2	0,4
Toulouse		**3,7**	**1,5**	**0,8**	**0,8**	**1,2**
Proche périphérie - 69 communes		**3,9**	**2,8**	**0,3**	**0,2**	**0,6**
Périphérie éloignée comparable à 2004 - 97 communes		**3,9**	**3,1**	**0,3**	**0,1**	**0,4**
Ensemble du périmètre comparable à l'EMD 2004 - 167 communes		**3,8**	**2,3**	**0,5**	**0,4**	**0,8**
Ensemble du périmètre EMD 2013 - 179 communes		**3,8**	**2,3**	**0,5**	**0,5**	**0,8**

EMD : déplacements et parts modales tous modes des habitants (5 ans et plus)

Secteur de résidence		Nombre de déplacements des habitants	Parts modales (tous modes)			
N°	Nom		Voiture	Tous TC	TCU	À pied
Toulouse						
1	Carmes	44 419	18 %	22 %	22 %	53 %
2	Capitole	77 706	13 %	16 %	16 %	67 %
3	Compans	83 524	24 %	23 %	23 %	47 %
4	Jean Jaurès	57 758	15 %	26 %	26 %	53 %
5	Saint-Michel	70 826	32 %	30 %	30 %	31 %
6	Fondeyre	67 453	44 %	16 %	15 %	34 %
7	Minimes	56 794	47 %	17 %	17 %	30 %
8	Marengo	74 688	32 %	25 %	24 %	35 %
9	Guilheméry	63 682	41 %	22 %	22 %	30 %
10	Pont-des-Demoiselles	52 067	45 %	17 %	17 %	34 %
11	Saint-Agne	68 700	36 %	29 %	29 %	29 %
12	Empalot	21 779	20 %	47 %	47 %	30 %
13	Saint-Cyprien	66 782	26 %	28 %	28 %	39 %
14	Croix-de-Pierre	20 037	47 %	14 %	13 %	26 %
15	Bagatelle	63 122	34 %	30 %	29 %	32 %
16	Cépière	70 303	42 %	23 %	22 %	31 %
17	Purpan	24 407	53 %	25 %	23 %	19 %
18	Sept-Deniers	26 719	53 %	14 %	12 %	25 %
19	Lalande	46 511	60 %	16 %	16 %	20 %
20	Borderouge	81 916	65 %	15 %	15 %	14 %
21	Argoulets	45 730	53 %	23 %	23 %	22 %
22	Château-de-l'Hers	54 683	52 %	18 %	17 %	27 %
23	Montaudran	70 740	57 %	15 %	14 %	23 %
24	Rangueil	90 201	37 %	23 %	23 %	36 %
25	Lafourguette	23 763	62 %	17 %	16 %	19 %
26	Saint-Simon	30 839	74 %	8 %	8 %	10 %
27	Reynerie	43 255	22 %	28 %	27 %	49 %
28	Pradettes	41 896	54 %	14 %	13 %	27 %
29	Saint-Martin-du-Touch	38 160	72 %	9 %	9 %	14 %
Proche Périphérie						
30	Blagnac	77 201	68 %	10 %	10 %	18 %
31	L'Union	41 498	71 %	13 %	13 %	13 %
32	Balma	48 180	61 %	17 %	17 %	19 %
33	Saint-Orens	36 648	72 %	10 %	8 %	13 %
34	Ramonville	50 178	66 %	14 %	13 %	18 %
35	Cugnaux	57 604	70 %	4 %	4 %	19 %
36	Tournefeuille	97 201	69 %	8 %	5 %	12 %
37	Colomiers ZA	45 135	77 %	7 %	5 %	10 %
38	Colomiers Centre	74 870	69 %	3 %	2 %	23 %
39	Secteur de Cornebarrieu	39 616	82 %	5 %	3 %	8 %
40	Secteur d'Aussonne	60 289	74 %	6 %	5 %	14 %
41	Secteur d'Aucamville	58 794	74 %	9 %	8 %	10 %
42	Secteur de Bruguières	35 444	78 %	8 %	5 %	14 %
43	Secteur de Castelginest	65 839	71 %	8 %	8 %	14 %
44	Saint-Jean	39 214	72 %	6 %	5 %	19 %
45	Secteur de Quint	44 002	70 %	10 %	8 %	16 %
46	Secteur d'Escalquens	47 730	74 %	10 %	7 %	12 %
47	Secteur de Castanet	58 859	64 %	11 %	10 %	23 %
48	Secteur Lacroix-Falgarde	30 205	82 %	5 %	4 %	10 %
49	Secteur de Portet	47 141	75 %	7 %	5 %	13 %
50	Secteur de Villeneuve	93 014	72 %	5 %	3 %	17 %
51	Secteur de Plaisance	88 963	76 %	7 %	4 %	11 %
52	Secteur de Pibrac	90 665	76 %	5 %	1 %	16 %
53	Secteur de Labarthe	75 010	78 %	6 %	2 %	11 %
54	Muret	88 632	69 %	6 %	5 %	21 %
55	Secteur de Pechbonnieu	61 952	71 %	13 %	9 %	16 %
56	Secteur de Castelmaurou	35 890	76 %	12 %	11 %	9 %
Périphérie éloignée						
57	Secteur de Verfeil	68 222	76 %	10 %	6 %	7 %
58	Secteur de Lanta	53 787	78 %	8 %	4 %	11 %
59	Secteur de Baziège	67 995	77 %	11 %	7 %	8 %
60	Secteur de Eaunes	58 105	83 %	7 %	1 %	10 %
61	Secteur de Lherm	75 713	81 %	7 %	1 %	8 %
62	Secteur de Fonsorbes	96 187	70 %	7 %	3 %	14 %
63	Secteur de Sainte-Foy-de-Peyrolières	26 963	78 %	8 %	1 %	9 %
64	Secteur de L'Isle-Jourdain	75 921	83 %	5 %	1 %	8 %
65	Secteur de Grenade	52 860	79 %	5 %	2 %	10 %
66	Secteur de Saint-Jory	83 311	81 %	7 %	4 %	9 %
Toulouse		1 578 460	40 %	21 %	21 %	33 %
Proche périphérie - 69 communes		1 589 774	72 %	8 %	6 %	15 %
Périphérie éloignée comparable à 2004 - 97 communes		632 101	78 %	7 %	3 %	10 %
Ensemble du périmètre comparable à l'EMD 2004 - 167 communes		**3 800 335**	**60 %**	**13 %**	**12 %**	**22 %**
Ensemble du périmètre EMD 2013 - 179 communes		**3 827 298**	**60 %**	**13 %**	**12 %**	**22 %**

EMD : évolutions depuis 1978 dans le cœur d'agglomération*

	1978	1990	1996	2004	2013
Caractéristiques socio-démographiques					
Nombre de ménages	205 000	277 000	321 000	377 000	433 000
Nombre d'habitants	541 000	681 000	723 000	804 000	892 000
Nombre de personnes par ménages	2,64	2,45	2,25	2,13	2,06
Équipements des ménages					
Nombre de voitures par ménage	1,02	1,27	1,23	1,27	1,18
Part des ménages sans voiture	27 %	20 %	20 %	17 %	21 %
Mobilité (personnes de 5 ans et plus)					
Mobilité tous modes	3,2	3,1	3,7	4,1	3,8
Mobilité en voiture	1,6	2,0	2,3	2,6	2,1
Mobilité TCU	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5
Mobilité marche à pied	1,0	0,6	0,8	1,0	0,9
Mobilité vélo	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Mobilité deux-roues motorisés	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Nombre de déplacements					
Nombre de déplacements tous modes	1 656 000	1 980 000	2 542 000	3 139 000	3 168 000
Nombre de déplacements en voiture	790 000	1 251 000	1 608 000	1 942 000	1 785 000
Nombre de déplacements TCU	133 000	166 000	206 000	248 000	426 000
Nombre de déplacements à pied	521 000	400 000	556 000	721 000	762 000
Nombre de déplacements vélo	73 000	62 000	70 000	98 000	79 000
Nombre de déplacements deux-roues motorisés	99 000	49 000	31 000	57 000	36 000
Parts modales					
Part modale VP	48 %	63 %	63 %	62 %	56 %
Part modale TCU	8 %	8 %	8 %	8 %	13 %
Part modale marche à pied	32 %	20 %	22 %	23 %	24 %
Part modale vélo	4 %	3 %	3 %	3 %	2 %
Part modale deux-roues motorisés	6 %	3 %	1 %	2 %	1 %

* Le périmètre de référence est quasiment le même selon les années :
– 66 communes en 1978 ;
– 72 communes en 1990, 1996 et 2004 ;
– 70 communes en 2013.

Enquête Cordon : trafic en échange et transit

Poste d'enquête			Nombre de véhicules par jour et part des poids-lourds (sens sortant)					
N°	Voie	Commune	Échange	% PL	Transit	% PL	Total	% PL
1	D4	Fronton	3 560	2 %	283	4 %	3 843	2 %
2	D14	Cépet	2 597	3 %	116	8 %	2 713	3 %
3	D15	Montjoire	1 243	1 %	16	15 %	1 259	2 %
4	D888	Gémil	898	2 %	38	5 %	936	2 %
5	A68	Péage de L'Union	16 931	5 %	2 470	20 %	19 401	7 %
6	D112	Verfeil	1 759	2 %	52	4 %	1 811	2 %
7	D20	Montcabrier	2 937	8 %	480	12 %	3 416	9 %
8	D826	Saussens	1 949	2 %	258	4 %	2 207	2 %
9	D1	Lanta	1 245	1 %	33	11 %	1 278	2 %
10	D2	Labastide-Beauvoir	1 986	6 %	99	8 %	2 085	6 %
11	D813	Villenouvelle	3 674	3 %	235	4 %	3 909	3 %
13	D16	Ayguesvives	1 429	2 %	29	0 %	1 458	2 %
15	D19	Issus	1 254	2 %	115	12 %	1 369	3 %
16	D820	Miremont	6 325	9 %	337	22 %	6 662	9 %
17	D12	Lagardelle-sur-Lèze	1 898	1 %	9	0 %	1 907	1 %
18	D4	Beaumont-sur-Lèze	2 076	4 %	91	21 %	2 166	4 %
19	D622	Capens	1 008	4 %	1 180	8 %	2 188	7 %
20	A64	Péage de Roques-sur-Garonne	10 701	6 %	3 075	21 %	13 776	10 %
21	D28	Longages	693	3 %	213	6 %	906	3 %
22	D3	Saint-Clar-de-Rivière	2 055	1 %	52	6 %	2 107	1 %
23	D7	Rieumes	1 250	3 %	164	2 %	1 414	3 %
25	D632	Sainte-Foy-de-Peyrolières	891	2 %	16	22 %	907	2 %
26	D634	Labastide-Savès	2 446	4 %	432	10 %	2 878	5 %
27	N124	L'Isle-Jourdain	5 752	8 %	764	28 %	6 516	10 %
28	D654	Monbrun	1 788	3 %	305	4 %	2 093	3 %
29	D1	Saint-Paul-sur-Save	1 577	1 %	79	0 %	1 656	1 %
30	D29a	Grenade Ouest	2 676	1 %	86	7 %	2 762	1 %
31	D2	Grenade Nord	2 450	3 %	108	11 %	2 558	3 %
32	D17	Ondes	2 416	3 %	95	4 %	2 511	3 %
33	D820	Castelnau-d'Estrétefonds	6 412	7 %	552	20 %	6 964	8 %
82	A61	Péage Toulouse Sud-Ouest	9 189	7 %	2 738	23 %	11 927	11 %
84	A62	Péage Toulouse Nord-Ouest	11 539	9 %	1 459	30 %	12 998	11 %
92	A61	Péage Toulouse Sud-Est	5 300	11 %	4 901	27 %	10 201	19 %
94	A62	Péage Toulouse Nord-Est	6 071	5 %	5 205	24 %	11 275	14 %
Ensemble des postes			**125 970**	**125 970**	**26 086**	**21 %**	**152 056**	**8 %**

Glossaire

Aire urbaine : ensemble de communes, continu et sans enclave, formé par un pôle urbain (zone de bâti continu qui compte au moins 2 000 habitants et offre plus de 10 000 emplois) et par sa couronne périurbaine, c'est-à-dire les communes dont 40 % de la population active résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans une commune fortement attirée par celui-ci.

Bassin de vie : périmètre au sein duquel s'organise la vie quotidienne des habitants (habitat, emplois, commerces, équipements et services).

Déplacement : mouvement effectué entre deux lieux où la personne exerce une activité : domicile, travail, achat, loisirs, accompagnement…Toute activité exercée en un lieu marque la fin d'un déplacement.

Déplacement intermodal : déplacement combinant plusieurs modes de transport différents, par exemple voiture et transports en commun.

EMD : Enquête Ménages Déplacements.

Ménage : un ménage est composé de l'ensemble des personnes habitant un logement au moins trois nuits par semaine. Il peut s'agir d'une personne unique si elle vit seule.

Mobilité : nombre de déplacements par personne et par jour.

Modes actifs : la marche et le vélo.

Modes mécanisés : tous les modes de transports sauf la marche.

Part de marché ou part modale : rapport du nombre de déplacements effectués avec un mode donné sur le nombre de déplacements tous modes confondus. Il peut également être calculé par rapport au nombre total de déplacements mécanisés.

PDE / PDA : Plans de Déplacements Entreprise / Administration. Ce sont des démarches initiées dans les entreprises et les administrations et qui visent à inciter les salariés à choisir un mode de déplacement alternatif à la voiture solo pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

PDU : Plan de Déplacements Urbains. Le plan de déplacements urbains est un document qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement à l'échelle du périmètre des transports urbains.

PTU : Périmètre des Transports Urbains. Il s'agit de l'ensemble des communes sur lesquelles l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains Tisséo a compétence pour organiser le transport public urbain de personnes.

PL : Poids-lourd.

SCoT : Schéma de Cohérence Territorial. Le schéma de cohérence territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

TAD : Transport à la demande.

TC : Transports en commun. Il s'agit à la fois des transports en commun urbains tels que le métro, le tramway ou le bus et des transports en commun interurbains tels que le train ou l'autocar.

TCU : transports en commun urbains. Il s'agit du métro, du tramway, des bus et des transports à la demande du réseau Tisséo.

Trafic d'échange : il concerne les déplacements dont une extrémité se situe dans le territoire observé et l'autre extrémité à l'extérieur.

Trafic de transit : il concerne les déplacements traversant le territoire observé.

Trajets : un déplacement peut être constitué d'un ou plusieurs trajets. Il y a autant de trajets que de modes mécanisés utilisés. Exemple : un déplacement effectué en voiture puis en train constitue deux trajets.

VL : Véhicule léger. Il s'agit de la voiture ou des véhicules utilitaires (camionnettes).

VP : Véhicule particulier. Il s'agit de la voiture.

Maîtrise d'ouvrage :
Tisséo-SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine).

Cofinanceurs :
Tisséo-SMTC, État.

Assistance à maîtrise d'ouvrage :
Cerema, aua/T.

Réalisation des enquêtes :
- EMD : Test.
- Cordon : AlyceSofreco.

Exploitation des enquêtes :
aua/T.

Crédits photographiques :
Photothèque Tisséo © Schneider/Saada.
Page 5 © Emmanuel Grimault.