




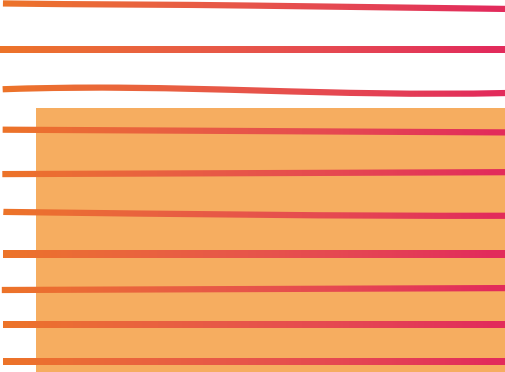
Comment se déplacent les habitants du bassin de vie toulousain ?

Enquête mobilité certifiée CEREMA- EMC²
Rapport final
Juin 2024

Rapport accessible

ENQUÊTE
Mobilités 2023

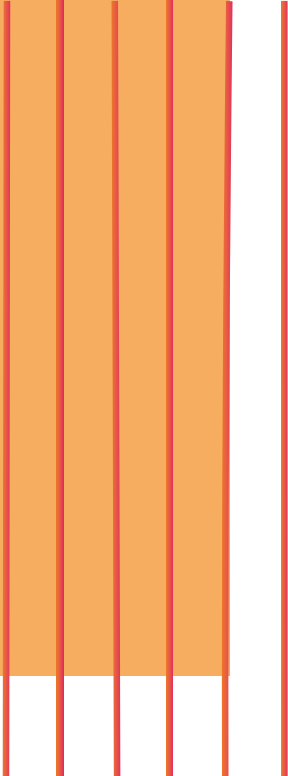




Ce document constitue la synthèse de l'exploitation des données de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²), réalisée entre septembre 2022 et février 2023.

Des analyses complémentaires de l'EMC² seront réalisées pour approfondir certaines thématiques. Elles seront partagées dans le cadre de publications spécifiques.

Ces productions seront disponibles sur le site de l'AUAT (Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine) et sur celui de Tisséo Collectivités.



Sommaire

Introduction	5	Les principales évolutions observées entre 2013 et 2023	35
Qu'est-ce qu'une enquête mobilité ?		Une mobilité qui diminue dans tous les territoires	
Quel territoire est concerné ?		Une faible évolution du nombre de déplacements	
Quels sont les périmètres d'analyse ?		Évolution des flux internes dans le périmètre de 2013	
Quelle est la population prise en compte dans l'enquête ?		Une baisse de la motorisation des ménages	
Quelques définitions pour comprendre les résultats		Une diminution du nombre de déplacements en voiture, au profit des modes actifs	
Les principaux résultats de l'EMC² 2023	13	Des évolutions observées pour toutes les catégories d'individus	
La mobilité et les déplacements		Une baisse des distances parcourues et du temps passé à se déplacer quotidiennement	
Les modes de déplacements		Les alternatives à la voiture privilégiées pour les distances courtes	
Les motifs de déplacements		Une progression forte des modes actifs pour les courtes distances	
Le télétravail et le travail à domicile		Une baisse des distances parcourues	
La voiture		La synthèse	48
Le stationnement		Les principaux enseignements	50
Le covoiturage		Les annexes	51
Les transports collectifs			
Tisséo			
Train liO			
Les autres transports en commun			
Le vélo			
La marche			
La répartition géographique des déplacements			
Les distances et durées des déplacements			
L'impact environnemental de la mobilité des habitants			

Introduction



Qu'est-ce qu'une enquête mobilité ?

Une enquête mobilité permet de connaître les pratiques quotidiennes des résidents d'un territoire et d'obtenir une « photographie » de leurs déplacements pour un jour de semaine.

Une méthodologie nationale

- Cette enquête respecte la méthode nationale « Enquête Mobilité Certifiée Cerema » (EMC²).
- L'enquête s'appuie sur des entretiens auprès des ménages du territoire, sélectionnés par tirage aléatoire. Elle a été réalisée pour moitié en face à face et pour moitié par téléphone.
- L'enquête porte sur la mobilité de la population résidente du territoire âgée de 5 ans et plus. Elle ne prend pas en compte les déplacements des populations externes (touristes, visiteurs...), certaines populations spécifiques (EPHAD...) et les déplacements liés aux flux de marchandises.

453 communes
couvertes par l'enquête,

10 783 ménages
enquêtés,

15 775 personnes
de 5 ans et plus
interrogées,

54 785 déplacements
recensés.

La période d'enquête

- L'enquête a été réalisée de septembre 2022 à février 2023, hors périodes de vacances scolaires, dans un contexte sanitaire normalisé.



2022

20 septembre



2023

18 février

Un questionnaire riche

- Il comprend trois volets d'enquête, portant sur les caractéristiques des ménages, le profil des personnes qui les composent et les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête par ces derniers.
- En croisant ces trois niveaux d'information, le questionnaire permet une analyse fine des comportements de déplacements.



Fiche Ménage :
composition, logement, motorisation...



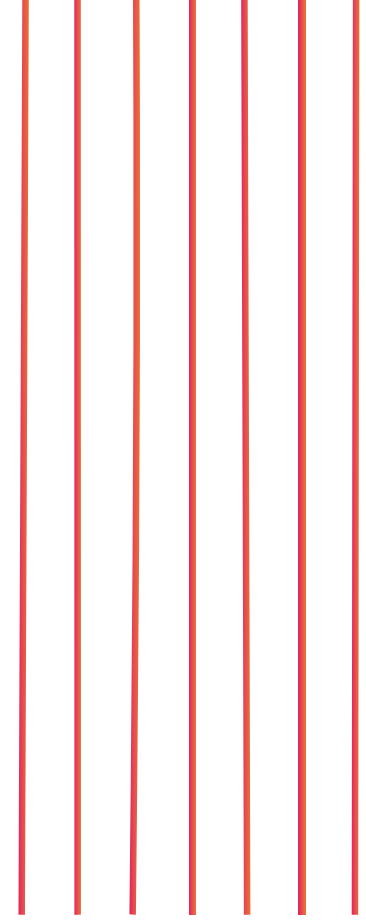
Fiche Personne (+5ans) :
âge, occupation, permis, abonnement...



Fiche Déplacements :
origine & destination, motif, modes, durée...

Une enquête pour connaître les pratiques de déplacements des habitants

- L'EMC² permet d'obtenir une photographie des déplacements d'une population, un jour moyen de semaine. Les résultats ont été redressés par le CEREMA afin de reconstituer l'image la plus proche possible des déplacements de l'ensemble des ménages.
- Elle constitue la seule source d'information disponible pour analyser les pratiques de mobilité de toutes les catégories de personnes habitant un territoire.
- L'EMC² est un outil indispensable pour élaborer et évaluer les politiques de transport. Elle est 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 indispensables pour modéliser les déplacements. Elles permettent de mener et évaluer les politiques et projets de transports et de déplacement.

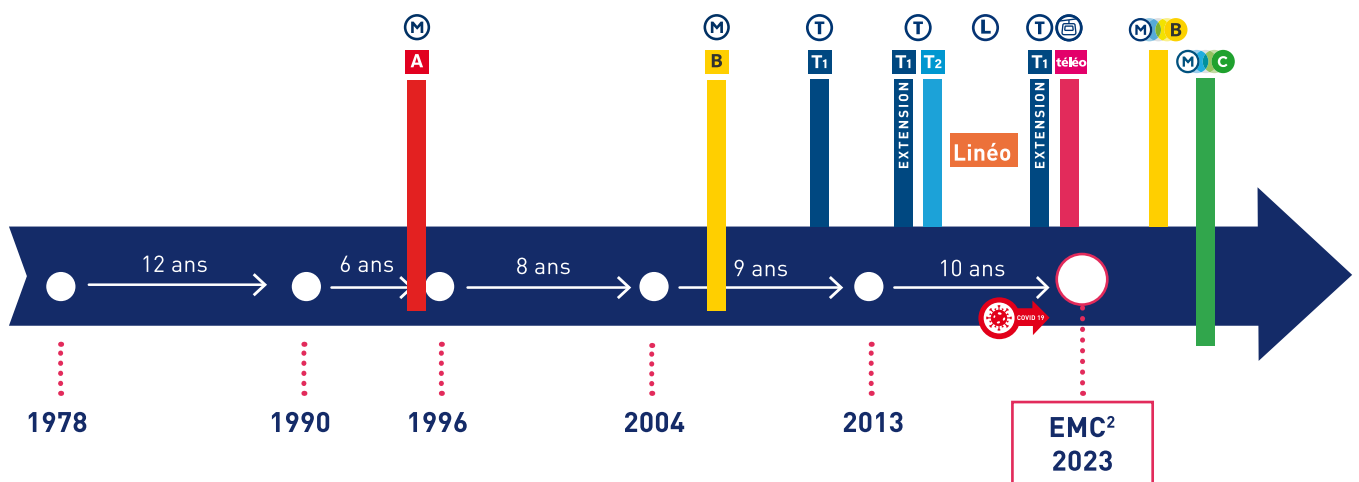


Un outil d'évaluation et de comparaison

Le dispositif d'enquête permet de mesurer dans le temps l'évolution des pratiques de déplacements sur le territoire toulousain et d'évaluer l'impact des politiques de mobilité.



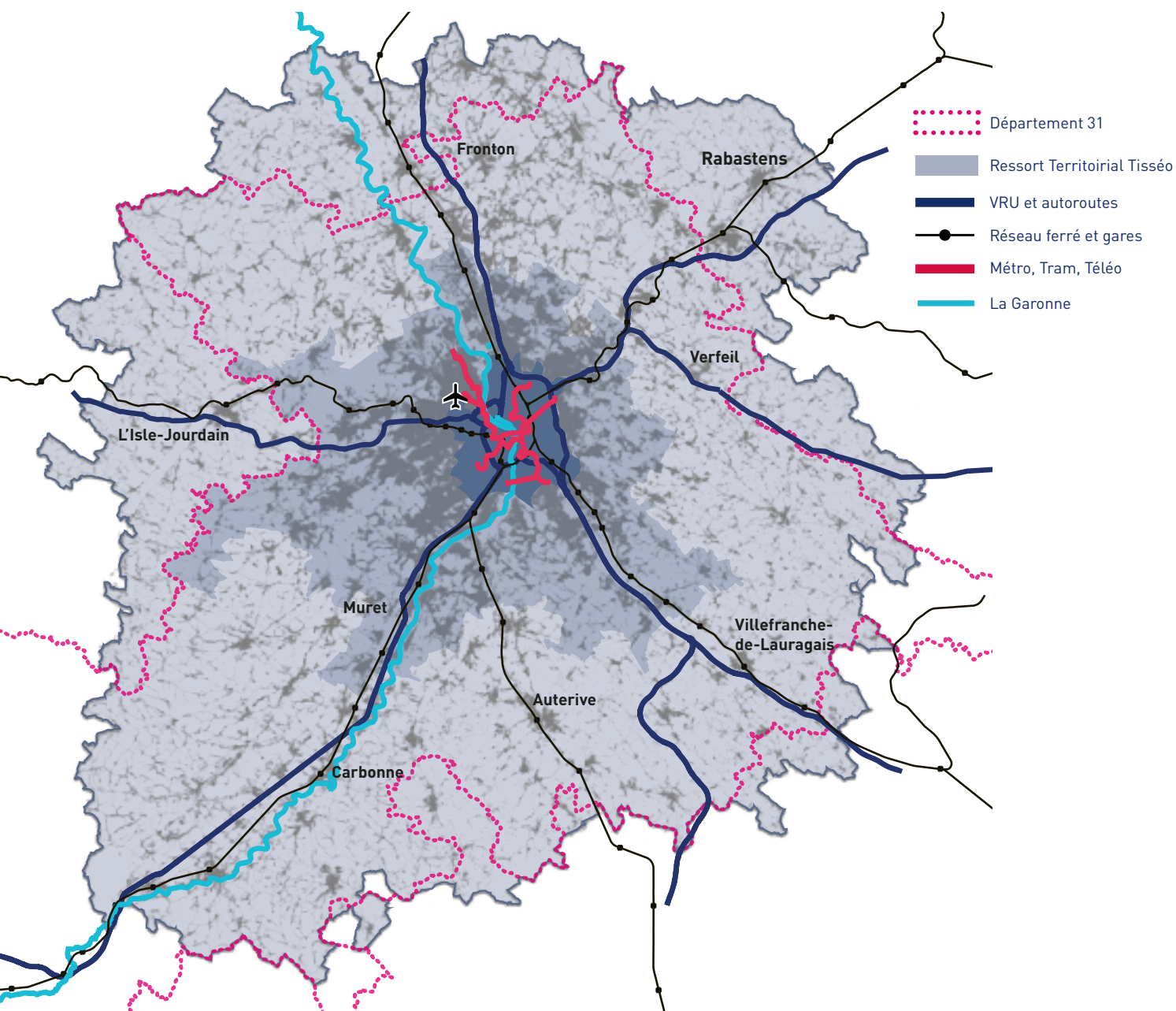
Réalisations et extensions sur le réseau structurant Tisséo



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

quel territoire est concerné ?

L'enquête couvre un périmètre correspondant à « l'aire urbaine » toulousaine.



Source : IGN, OCSGE, traitements auat



453 communes.

5 400 km².

260 habitants/km².

1,4 million d'habitants (recensement de la population 2021).

651 000 emplois (recensement de la population 2020).

122 000 étudiants (Ministère éducatif national 2020).

Quels sont les périmètres d'analyse ?

Les résultats de l'enquête sont présentés selon différents périmètre

Périmètre 2023 :

**453 communes,
1,4 million d'habitants.**

Périmètre de référence pour la présentation des données globales de l'enquête 2023.

Périmètre de l'enquête 2013 :

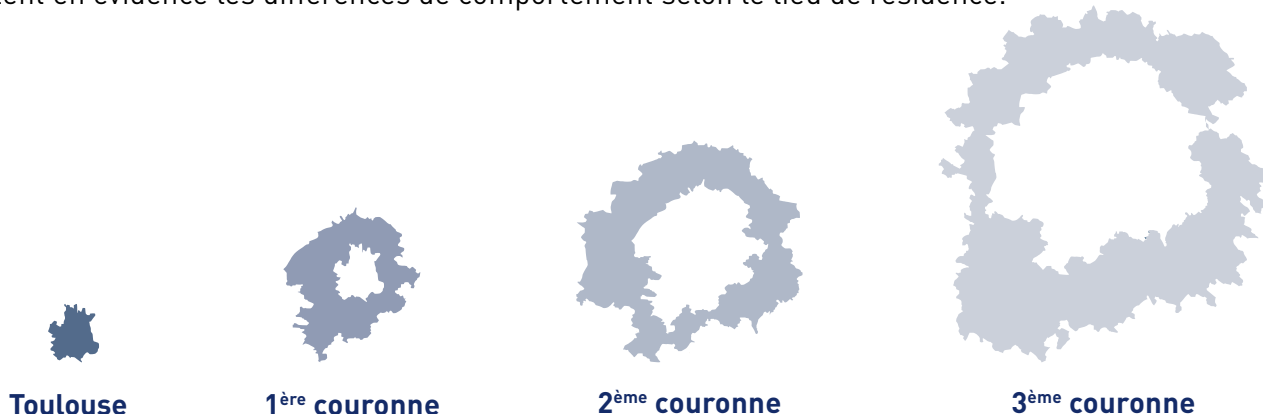
**178 communes,
1,2 million d'habitants.**

Périmètre de la précédente enquête permettant de mesurer l'évolution des pratiques de déplacements depuis 10 ans.



4 territoires concentriques

Les analyses par territoire concentrique (Toulouse et ses 3 couronnes), mettent en évidence les différences de comportement selon le lieu de résidence.



Quelle est la population prise en compte dans l'enquête ?

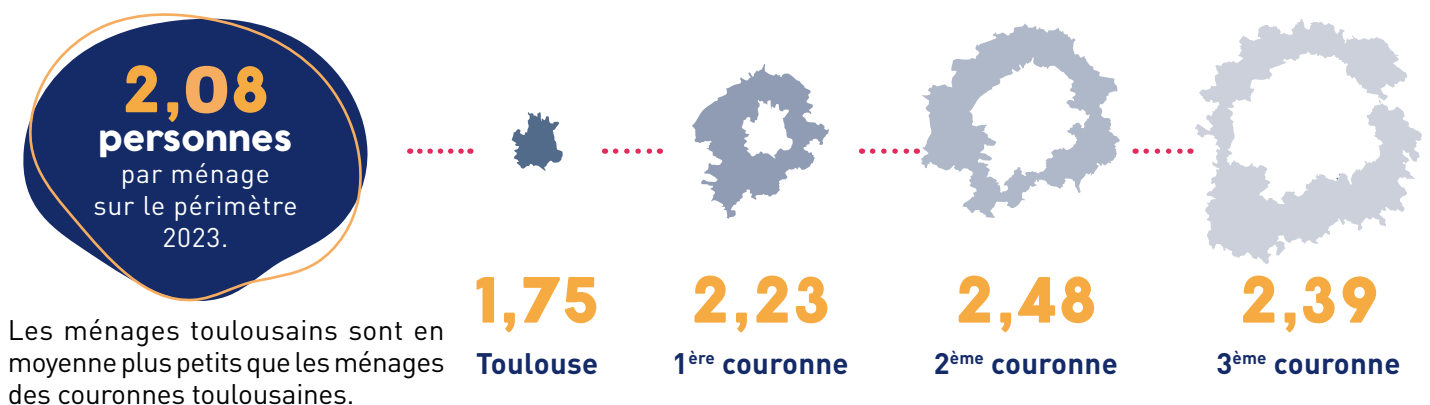
L'enquête porte sur la mobilité des habitants de 5 ans et plus. 70% d'entre eux résident dans le cœur d'agglomération (Toulouse et première couronne).

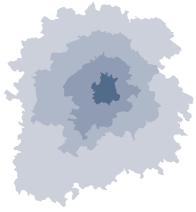


Les chiffres clefs par territoire

Toulouse	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne	3 ^{ème} couronne
1 commune	68 communes	109 communes	275 communes
288 000 ménages	215 000 ménages	80 000 ménages	90 000 ménages
507 000 habitants	479 000 habitants	200 000 habitants	215 000 habitants
4 290 hab/km ²	720 hab/km ²	150 hab/km ²	65 hab/km ²
480 000 hab. 5 ans et plus	450 000 hab. 5 ans et plus	187 000 hab. 5 ans et plus	203 000 hab. 5 ans et plus
36%, part de la population de 5 ans et plus	34%, part de la population de 5 ans et plus	14%, part de la population de 5 ans et plus	15%, part de la population de 5 ans et plus

Taille moyenne des ménages par territoire

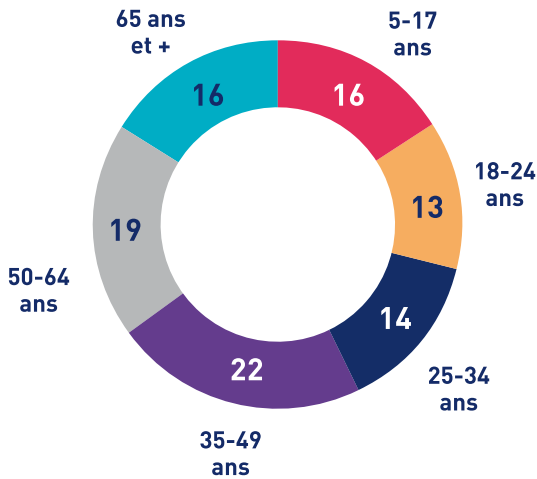




Périmètre 2023

Répartition de la population enquêtée par classe d'âge

(population de 5 ans et plus - redressée, en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

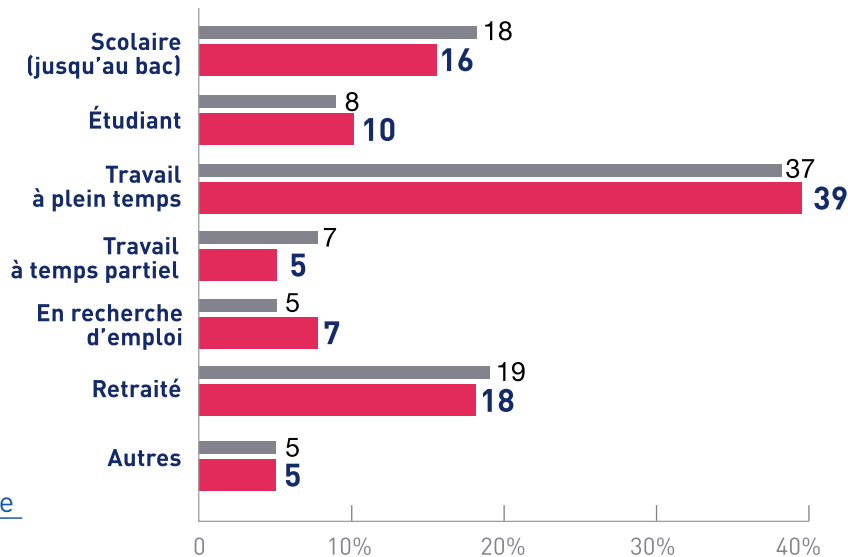


Les évolutions dans le périmètre de 2013

Population enquêtée par occupation principale

(population de 5 ans et plus - redressée, en %)

■ 2013
■ 2023



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

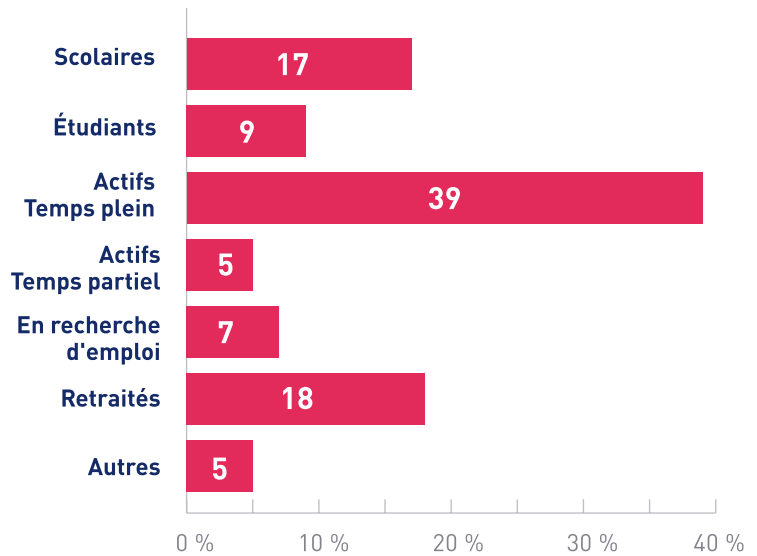
Le redressement



Le redressement vise à corriger l'échantillon enquêté de ses éventuelles déformations par rapport à la population cible de l'enquête. Le redressement de l'EMC² est effectué par le CEREMA en plusieurs étapes ; redressement de la « non réponse » (sur la base des données sur le parc de logements présents dans le fichier des Propriétés Bâties) puis redressement à partir des données de population du dernier recensement disponible (RP2019) en utilisant de nombreuses variables : taille des ménages, la motorisation, l'âge, l'occupation principale, le sexe...

Répartition de la population enquêtée selon l'occupation principale

(population de 5 ans et plus - redressée, en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Quelques définitions pour comprendre les résultats

Motifs de déplacements

Le motif est une activité réalisée par la personne enquêtée, comme travailler ou faire des achats par exemple.

Pour l'analyse, les motifs de déplacements sont regroupés en quelques catégories : Domicile, Travail, Études, Achats, Accompagnement, Loisirs...

Déplacements

Un déplacement est un mouvement effectué entre deux lieux où la personne exerce une activité : domicile, travail, achats, loisirs, accompagnement...

Toute activité exercée en un lieu marque la fin d'un déplacement, quelle que soit la distance parcourue. Un déplacement peut combiner l'utilisation de plusieurs modes de transport successifs. On comptabilise un « **trajet** » pour chaque mode de transport utilisé (sauf la marche à pied). Par exemple, on comptabilise 2 trajets pour un déplacement combinant voiture + métro.

Modes de déplacements

Tous les modes de déplacements ont été enquêtés. Ils ont été agrégés en grandes catégories pour simplifier la lecture des résultats :



Transports en commun (TC)



Voiture (VP)



Vélo



Marche (MAP)



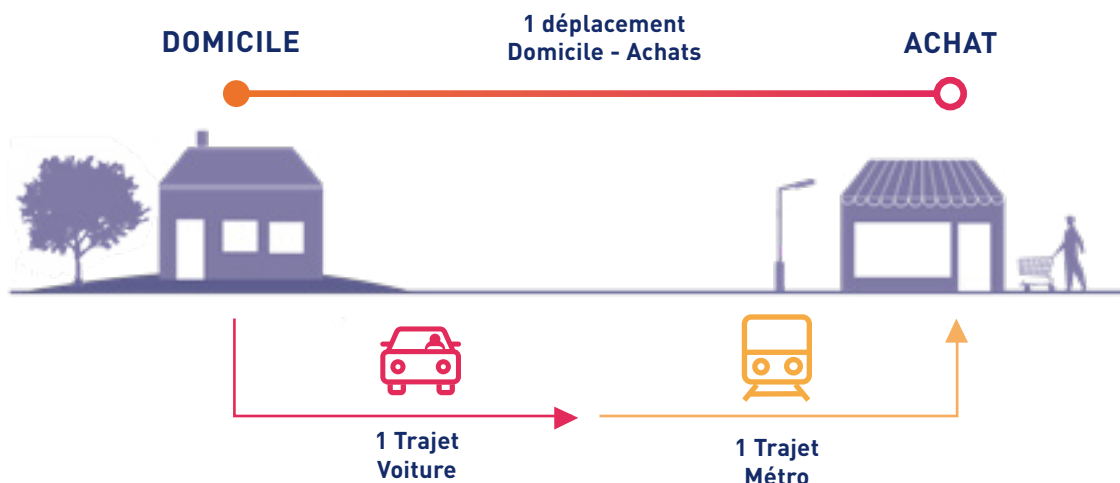
Autres modes*

* La catégorie « Autres modes » recouvre des modes de déplacements comme les deux-roues motorisés, les fourgonnettes, les trottinettes et engins de déplacements personnels, ou encore l'avion... Ces modes sont regroupés parce que, pris de façon isolée, leur utilisation est trop faible pour que les analyses soient pleinement représentatives en termes statistiques.



Mobilité

Il s'agit du nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours de la journée.

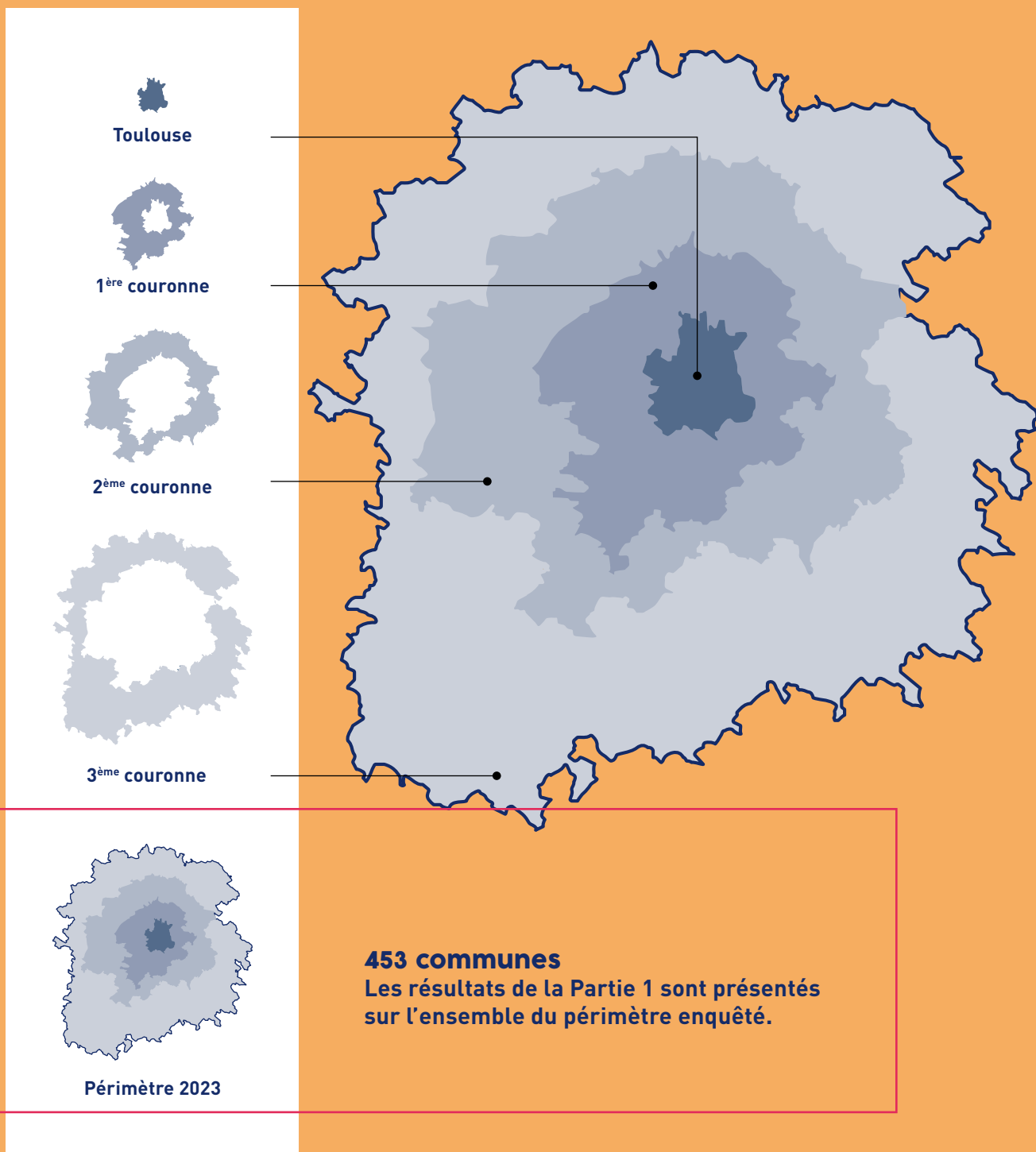


Les déplacements combinant plusieurs modes

Dans les analyses présentées, 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 « [hiérarchie des modes](#) » en annexe).

Partie 1

Les principaux résultats de l'EMC² 2023



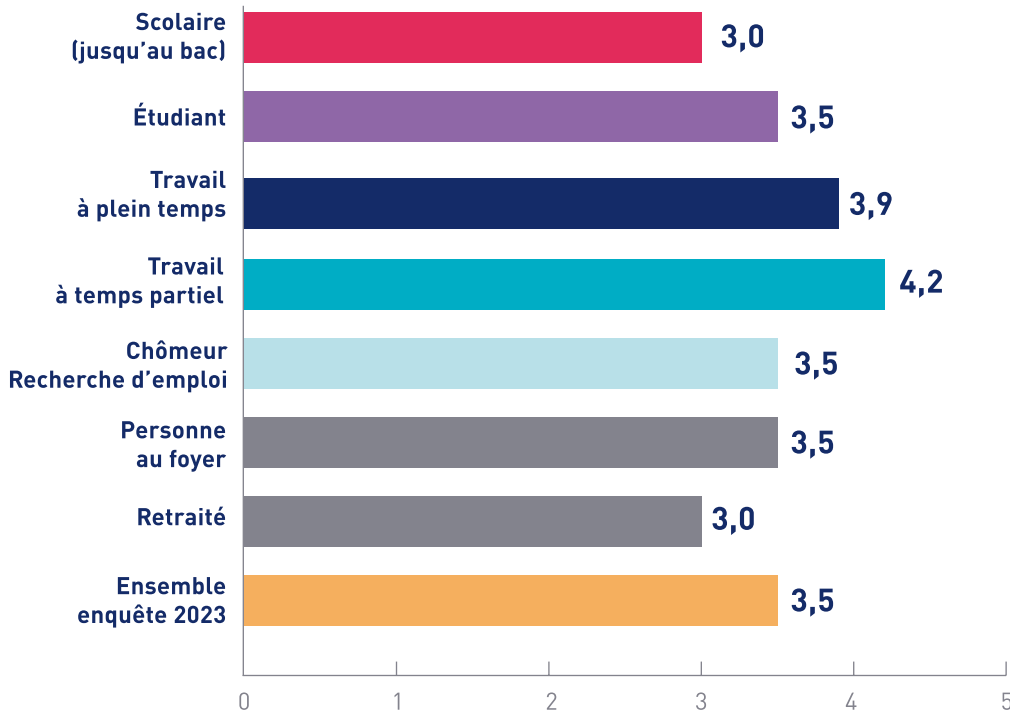
La mobilité et les déplacements

4,6 millions de déplacements sont réalisés par les habitants du territoire enquêté sur une journée type.

3,48
déplacements
par jour par personne

Mobilité selon l'occupation principale

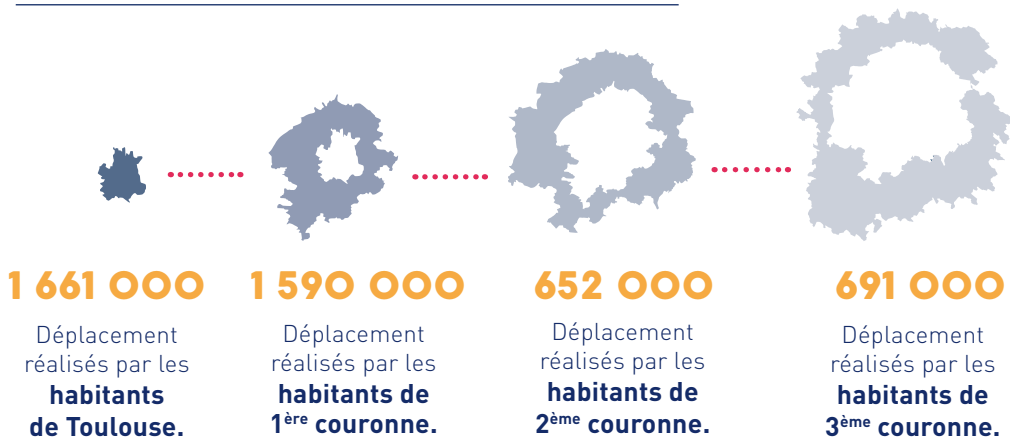
(en nb de déplacements/jour/pers, périmètre 2023)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- La mobilité des habitants est variable selon les caractéristiques socio-économiques des personnes (âge, occupation principale, type de ménage...) et selon leur rythme de vie.
- La mobilité des actifs occupés est plus importante
- Elle est plus faible pour les retraités et les scolaires qui réalisent 3 déplacements par jour en moyenne.

Nombre de déplacements réalisés par les habitants des territoires de l'enquête



3,46 dépl./ jour /personne
Habitants de Toulouse.

3,53 dépl./ jour /personne
Habitants de 1^{ère} couronne.

3,48 dépl./ jour /personne
Habitants de 2^{ème} couronne.

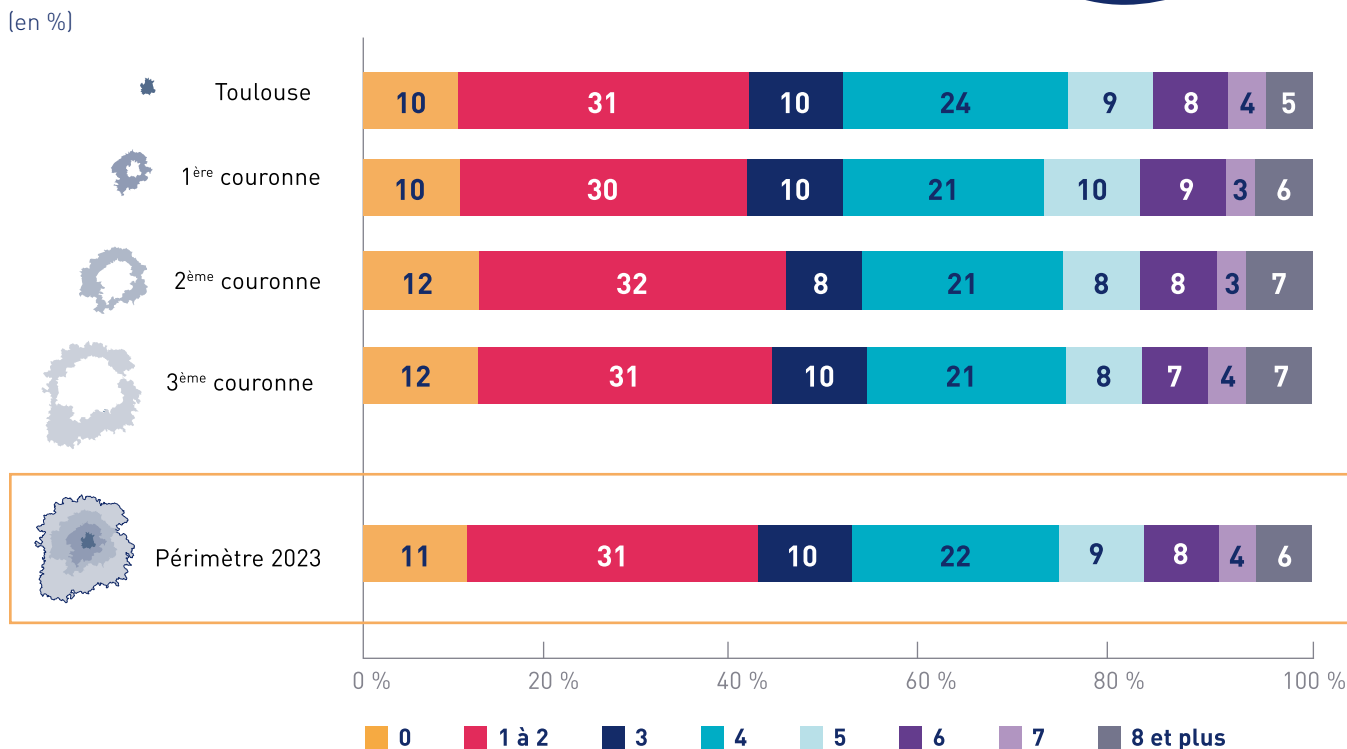
3,41 dépl./ jour /personne
Habitants de 3^{ème} couronne.

La mobilité moyenne reste proche de **3,5 déplacements** par jour, quel que soit le territoire de résidence.

Sur un jour type de semaine, 89% des habitants sortent de leur domicile pour réaliser une activité.

6 %
des habitants
ont réalisé plus
de 7 déplacements
dans la journée.

Répartition de la population selon le nombre de déplacements réalisés le jour de l'enquête et selon le lieu de résidence



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

89%
des habitants se sont
déplacés la veille
du jour d'enquête.

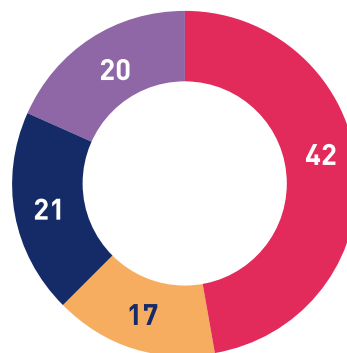
11% des habitants ne se sont pas déplacés la veille du jour d'enquête c'est-à-dire qu'ils sont restés à leur domicile la veille du jour de l'enquête. « L'immobilité » peut recouvrir des cas de figures variés : personnes n'ayant pas eu de besoin de déplacements sur une journée de façon ponctuelle, et personnes ayant des difficultés à se déplacer.

5%
des personnes
qui se sont déplacées
la veille considèrent
qu'elles rencontrent
des difficultés
à se déplacer.

Raisons de la difficulté à se déplacer

(en %)

- En raison d'un handicap permanent
- En raison d'un handicap temporaire
- En raison de mon âge
- Pour un autre motif personnel



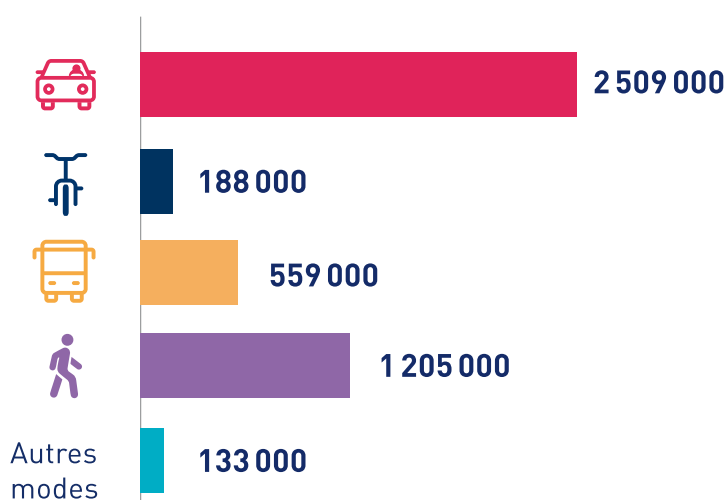
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les modes de déplacements

L'utilisation de la voiture est prépondérante, la marche et le vélo représentent 30 % des déplacements. Les pratiques de mobilité sont contrastées selon le territoire de résidence.

Nombre de déplacements par jour selon le mode principal

(périmètre 2023)



[Autres modes : deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...]

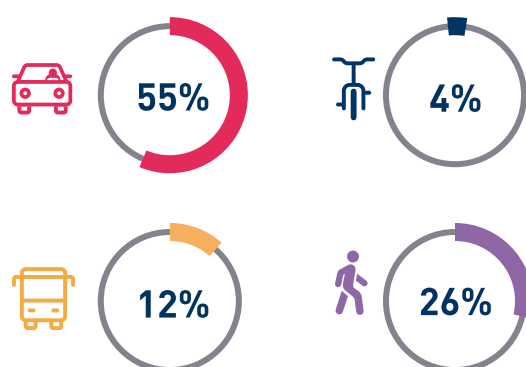
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- Les habitants de Toulouse réalisent plus de déplacements en modes actifs qu'en voiture. La part modale des transports collectifs atteint 21 %, celle du vélo 6 %.
- Les habitants des couronnes toulousaines réalisent plus de 6 déplacements sur 10 en voiture ; la marche est le 2^{ème} mode de déplacement utilisé.
- Sur les 55% de déplacements en voiture, 44% le sont en tant que conducteur (soit 2 millions), et 11% sont en tant que passagers

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

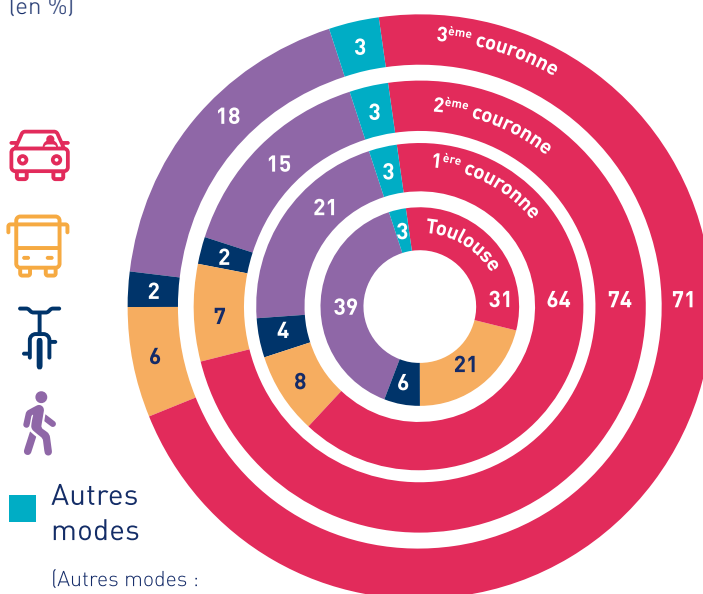
Parts modales des déplacements

(en %, périmètre 2023)



Parts modales selon le lieu de résidence

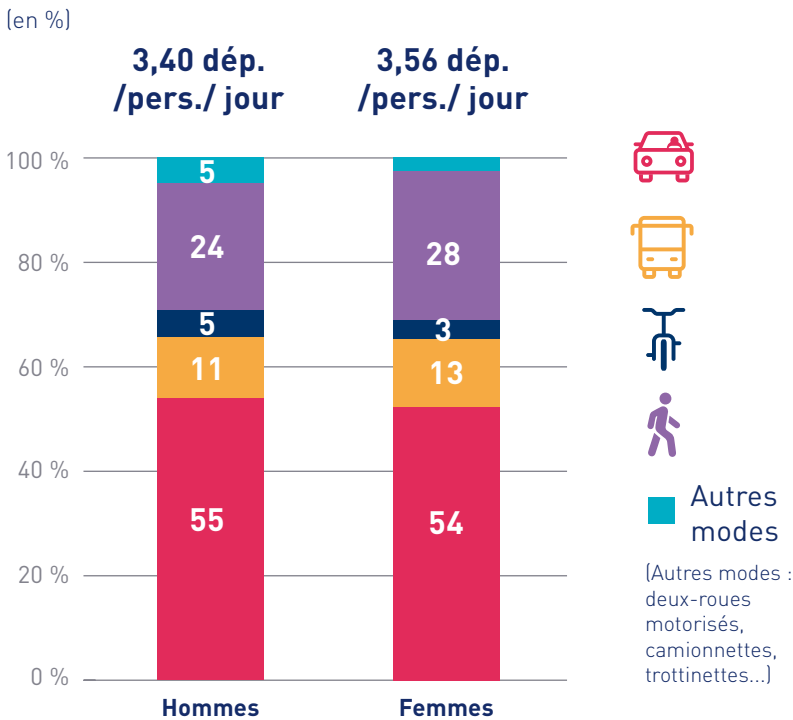
(en %)



[Autres modes : deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...]

Les pratiques modales évoluent au cours du cycle de vie, en fonction des activités quotidiennes et contraintes liées à chaque âge, et selon les profils des individus.

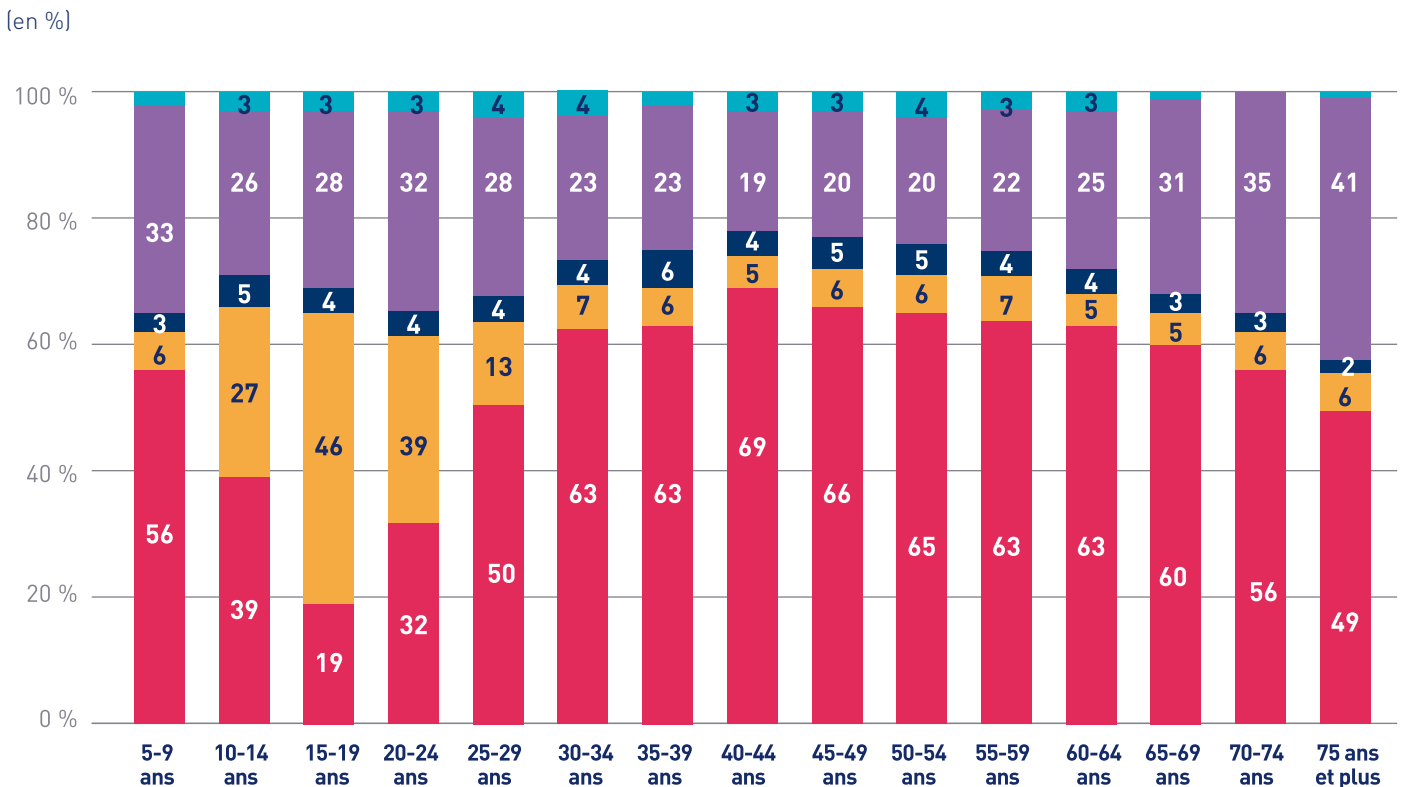
Parts modales selon le genre



- En moyenne, les femmes réalisent chaque jour plus de déplacements que les hommes. Certaines différences sont observées dans l'utilisation des différents modes de déplacements :
 - Les femmes réalisent plus de déplacements en TC et à pied.
 - Les hommes utilisent plus les modes individuels : voiture, vélo et autres modes (deux-roues motorisés, fourgonnettes...).
- Le recours à la marche est plus important pour les plus jeunes et les plus âgés.
- Le vélo est plus utilisé de 10 à 14 ans, de 35 à 39 ans et de 45 à 55 ans.
- La part des déplacements en TC est forte entre 10 et 30 ans, avec un pic important pour les 15-19 ans.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Parts modales selon l'âge

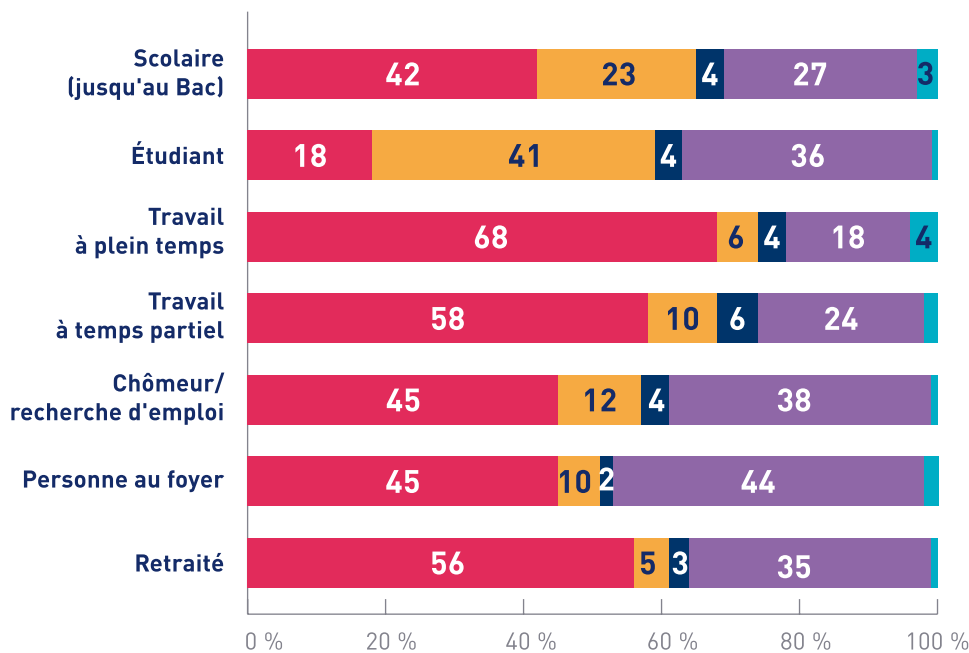


[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les pratiques modales diffèrent selon le profil des habitants et selon leur type d'habitat.

Parts modales selon l'occupation principale

(en %)



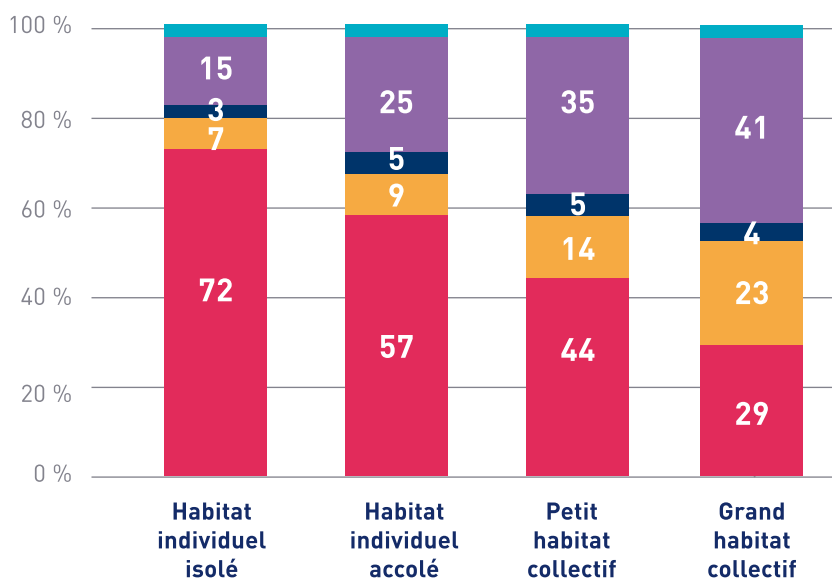
Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

- Le recours à la voiture est important, notamment pour les actifs à temps plein, qui réalisent moins de déplacements à pied, à vélo et en transports en commun que les actifs à temps partiel.
- Les transports en commun, c'est le mode le plus utilisé par les étudiants pour se déplacer, avec la marche à pied.
- Les transports en commun sont beaucoup utilisés par les scolaires également.
- Les chômeurs et les personnes au foyer font une grande partie de leurs déplacements à pied.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Parts modales selon le type de logement

(en %)



Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

La répartition modale varie selon le type de logement occupé :

- Un fort recours à la voiture pour les habitants de logements individuels,
- Un recours accru à la marche et aux transports en commun pour les habitants de logements collectifs.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les motifs de déplacements

- Les déplacements liés au travail représentent 25% des déplacements réalisés par les habitants du territoire.
- 80% des déplacements sont en lien avec le domicile :
 - les déplacements entre domicile et étude représentent 12 %,
 - les déplacements entre domicile et travail représentent 16 %.
- Les motifs accompagnement et achats ont un poids important.

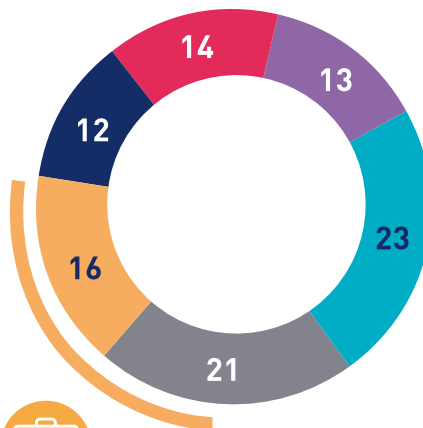
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Déplacements liés au travail : 25 %



Répartition du nombre de déplacements selon les motifs combinés

(en % , périmètre 2023)

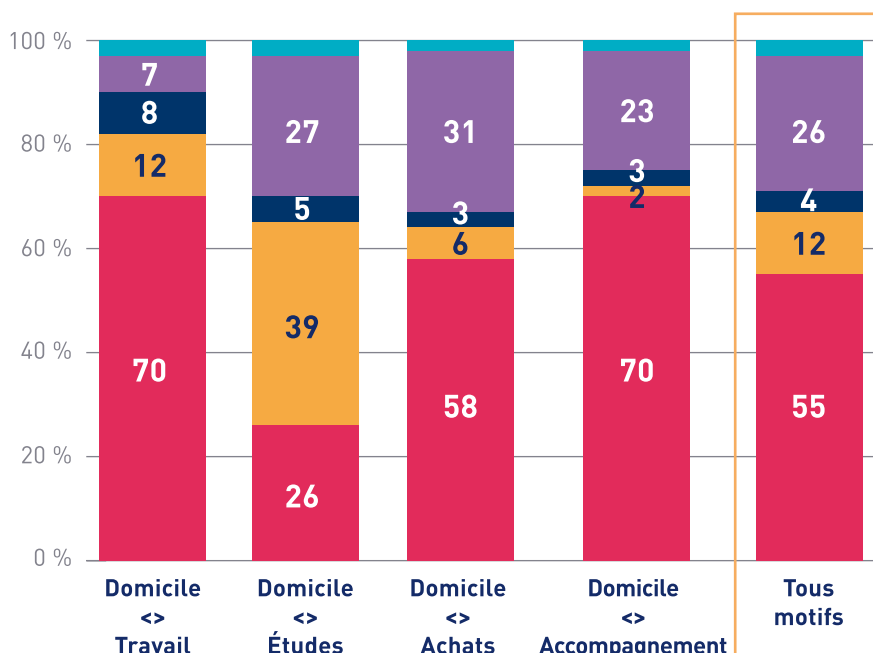


- Domicile <-> Travail
- Domicile <-> Études
- Domicile <-> Achats
- Domicile <-> Accompagnement
- Non liés au domicile
- Domicile <-> Autres motifs

La catégorie « autres motifs » englobe des activités variées : santé, démarches, loisirs, promenade...

Parts modales selon les motifs de déplacements

(en % , périmètre 2023)



Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

8 déplacements sur 10

sont réalisés au départ ou à destination du domicile.

Selon les activités qui motivent le déplacement, les modes utilisés varient sensiblement :

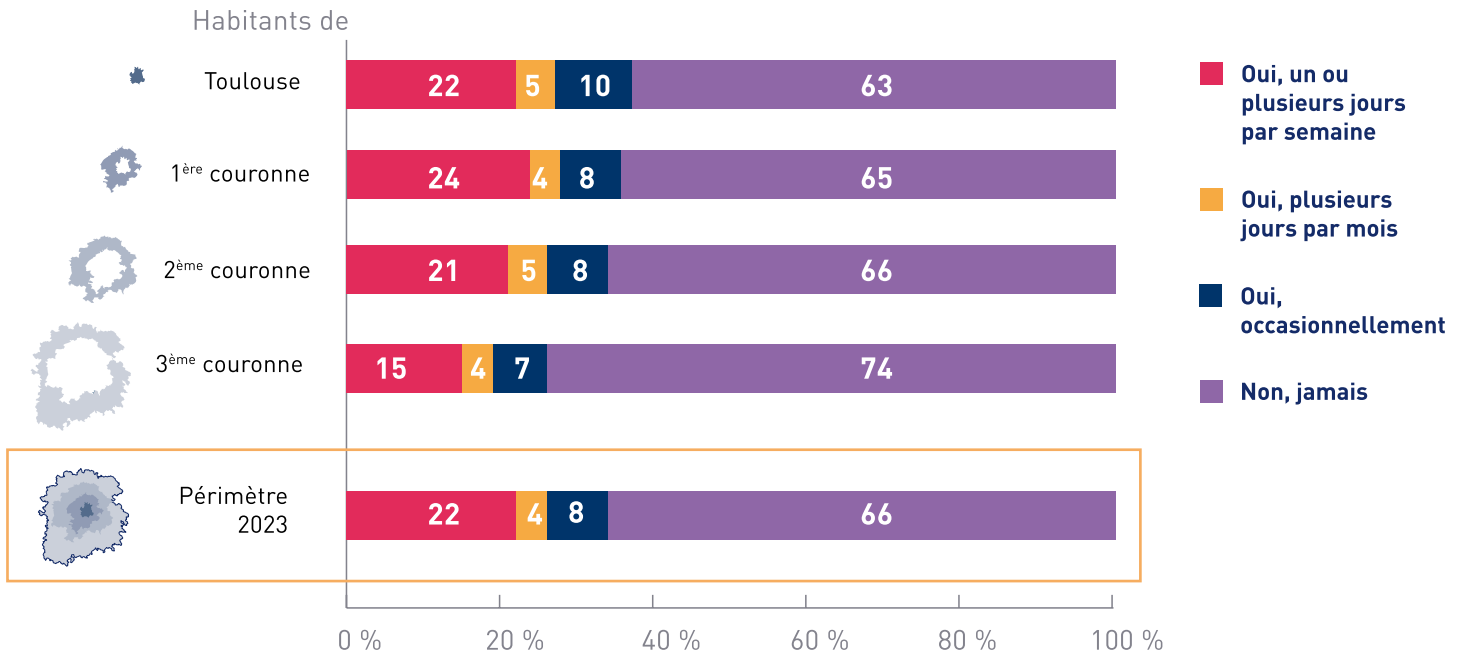
- Utilisation forte de la voiture pour le domicile-travail
- Une utilisation plus importante du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Part importante des transports collectifs pour se rendre sur son lieu d'étude
- Fort recours à la marche pour les achats
- Utilisation forte de la voiture pour le motif accompagnement

Le télétravail et le travail à domicile

26% des actifs occupés résidant dans le périmètre d'enquête sont régulièrement en télétravail. En moyenne, chaque jour de semaine, 7% des actifs occupés sont en situation de télétravail et 4% travaillent à domicile de façon permanente.

Fréquence du télétravail selon le lieu de résidence

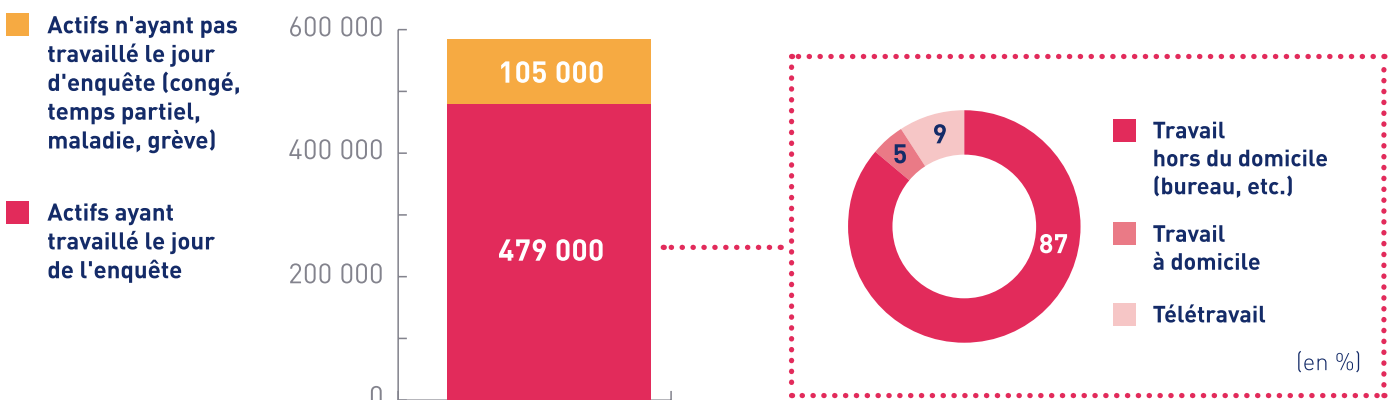
(en %)



- 22% des actifs occupés télétravaillent au moins un jour par semaine
- 66% des actifs occupés ne font jamais de télétravail

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Répartition des actifs selon leur situation de travail le jour d'enquête



Sur une journée type, 18% des actifs ne travaillent pas. Parmi ceux qui travaillent, entre 13% et 14% sont à domicile :

- 5% ont leur domicile comme lieu de travail habituel
- 9% télétravaillent.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



La voiture

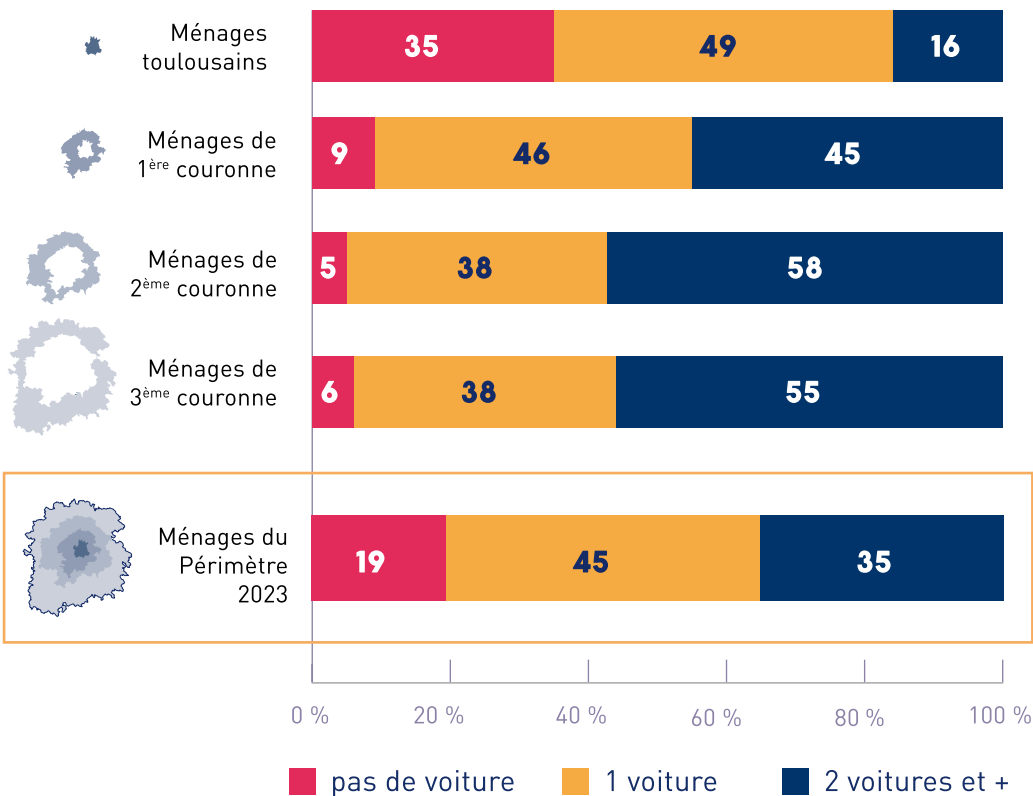
- **2,5 millions** : déplacements en voiture / jour
- **1,9** : nombre de déplacements en voiture/ jour / personne
- **18 minutes** : durée moyenne d'un déplacement en voiture
- **9,1 km** : distance moyenne d'un déplacement en voiture
- **1,36** : taux d'occupation moyen des voitures
- **80%** des déplacements en voiture (mode principal) sont réalisés en tant que conducteur et **20% en tant que passager**



L'équipement en voiture des ménages

La répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et selon le lieu de résidence

(en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

0,82
Toulouse

1,47

1^{ère} couronne

1,71

2^{ème} couronne

1,66

3^{ème} couronne

45% des ménages disposent d'une seule voiture et 19% ne sont pas motorisés.

L'équipement en voiture est lié au territoire de résidence :

- Sur Toulouse, la part des ménages non motorisés atteint 35 %. Dans les territoires périphériques cette part est inférieure à 10 %.
- En première couronne la part des ménages multi-motorisés est inférieure à celle des deux autres couronnes.

Le stationnement



Le stationnement au domicile

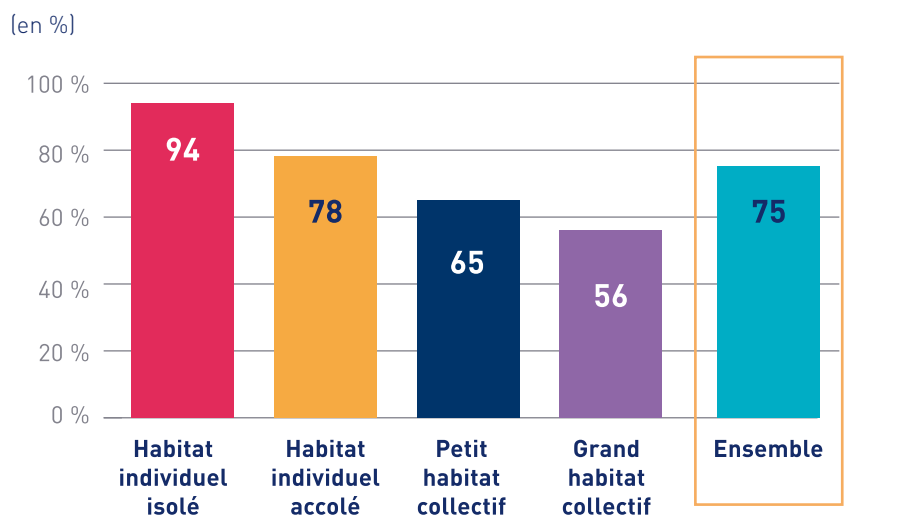
Le fait de disposer ou non d'une place de stationnement diffère selon le type de résidence des ménages.

L'existence d'une place de stationnement privée au domicile est très variable selon le territoire et la typologie d'habitat.

À Toulouse, où la part de logements en habitats collectifs est plus importante, seuls 61% des ménages disposent d'une place de stationnement attachée à leur logement.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

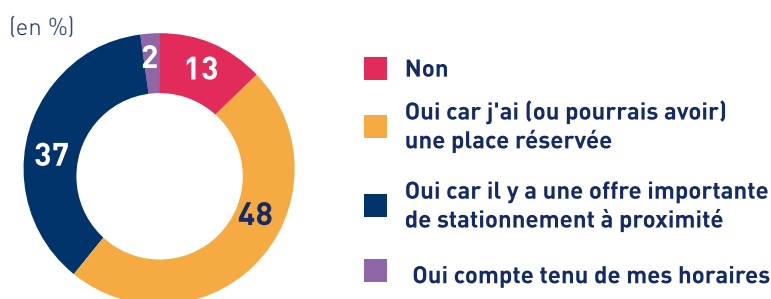
Disposition de garage, box ou emplacement de stationnement attaché au logement selon le type d'habitat



Le stationnement sur le lieu de travail des actifs

« Est-il facile de garer une voiture sur votre lieu habituel de travail ? »

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

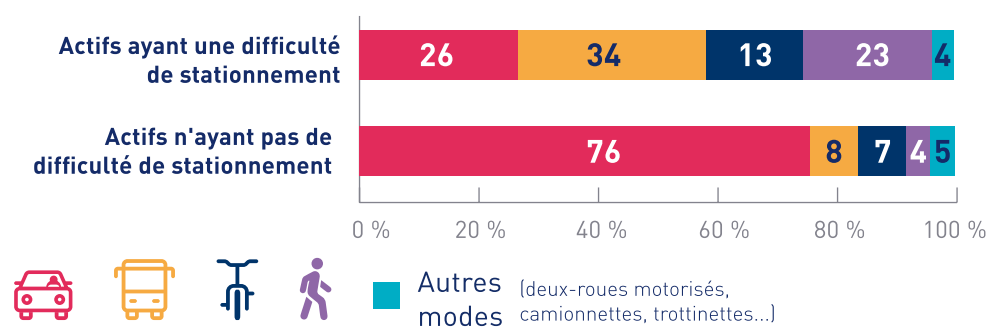


87%
des actifs

ayant un lieu de travail fixe considèrent qu'il est facile de se stationner sur leur lieu de travail.

Parts modales pour les déplacements domicile-travail selon la facilité de stationnement au lieu de travail

(en %)

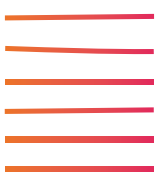


72%
des actifs

disposent d'une voiture en tant que conducteur et l'utilisent pour se rendre au travail.

Les parts modales sont contrastées selon la facilité de se garer ou non au lieu de travail.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



Le covoiturage



Note méthodologique :

Quelques questions ciblent le covoiturage réalisé dans l'agglomération toulousaine en semaine. Elles portent spécifiquement sur les déplacements domicile-travail des actifs et domicile-étude des étudiants.

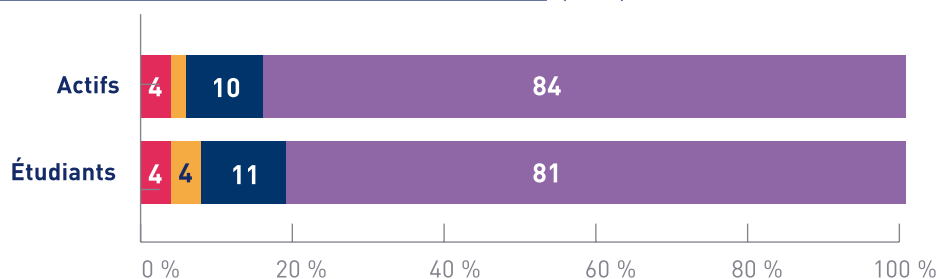
Le covoiturage chez les actifs

- Chaque jour de semaine, 1% des déplacements entre le domicile et le travail est réalisé en covoiturage et 7% des actifs y ont recours régulièrement.
- Il est le plus souvent réalisé avec une « connaissance » [collègue, voisins] et 11% des actifs ayant recours au covoiturage utilisent une aire.

Le covoiturage chez les étudiants

- 8% des étudiants utilisent régulièrement le covoiturage
- 20% des étudiants utilisent un opérateur pour organiser leur covoiturage
- Les étudiants sont majoritairement des covoitureurs-passagers.

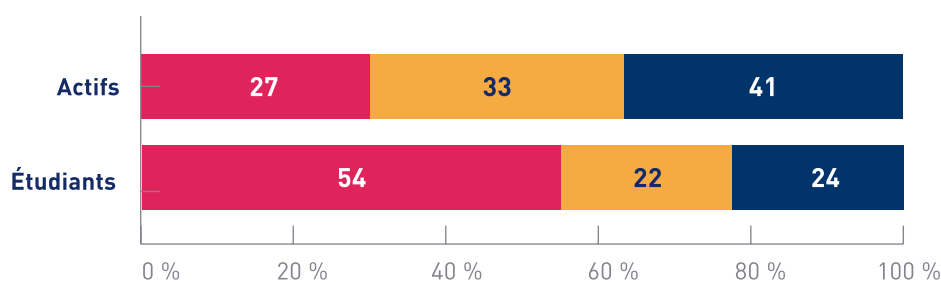
Fréquence de pratique du covoiturage (en %)



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

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

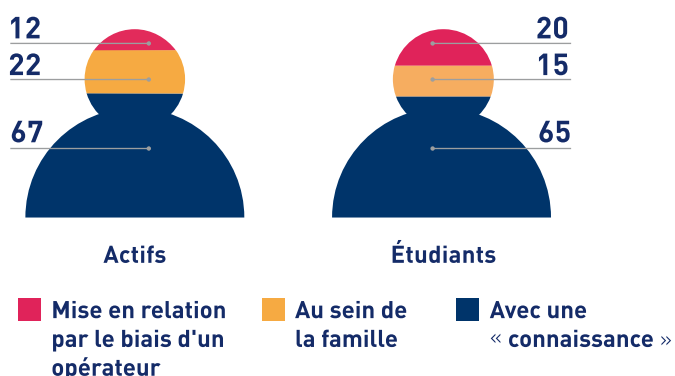
Conducteur ou passager (en %)



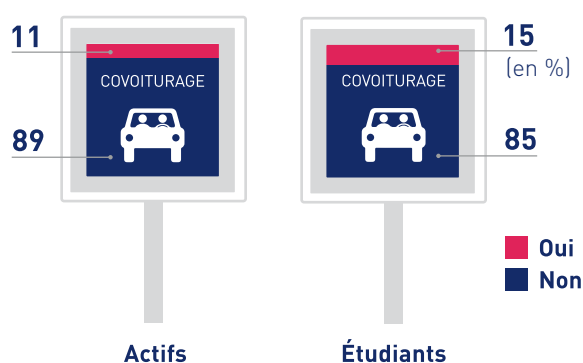
- En tant que passager
- En tant que conducteur
- Les deux

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Type de covoiturage (en %)



Utilisation d'une aire de covoiturage



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les transports collectifs



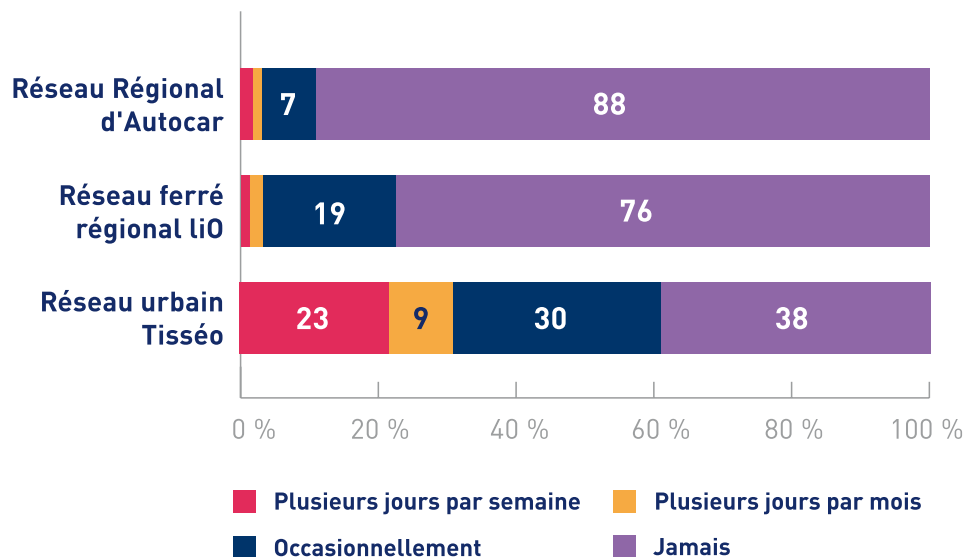
- 559 000 déplacements en transports collectifs / jour
- 0,42 déplacement en TC / jour / personne
- 36 minutes durée moyenne d'un déplacement interne en TC
- 8,3 km distance moyenne d'un déplacement interne en TC

26%
des habitants
possèdent
un abonnement aux
transports collectifs.

33%
des habitants
utilisent le réseau Tisséo
de manière régulière
pour leurs déplacements
de semaine

Fréquence d'utilisation des transports collectifs

(en %)

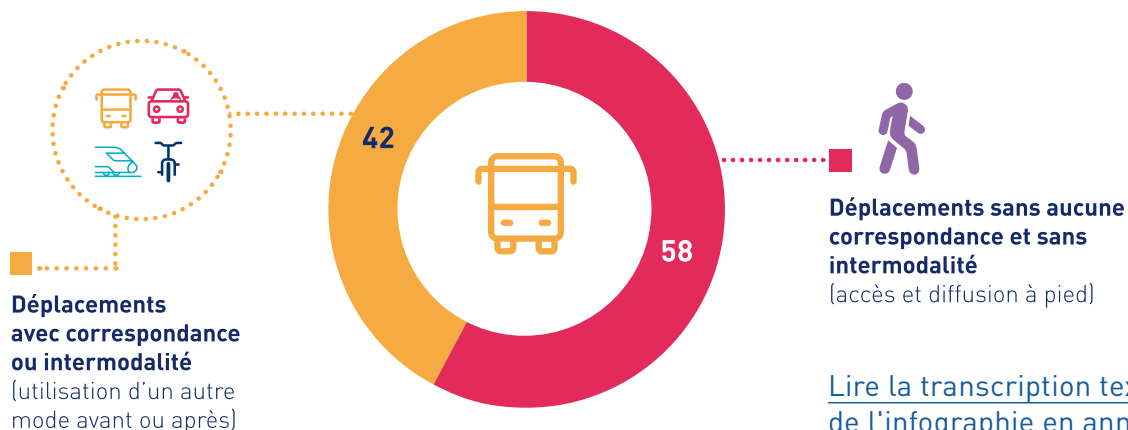


[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

La clientèle, régulière ou occasionnelle, représente :

- 62% des habitants pour le réseau Tisséo,
- 24% des habitants pour le réseau ferré régional liO,
- 12% des habitants pour le réseau d'autocars liO et scolaires.

4 déplacements en transports collectifs sur 10 sont « intermodaux » ; ils impliquent un changement de ligne ou une combinaison avec un autre mode de transport.



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Tisséo

469 000

déplacements
par jour comprenant
au moins un trajet
sur le réseau Tisséo

Sur le réseau Tisséo, la grande majorité des usagers commencent ou finissent leur déplacement à pied.

Sur les 938 000 trajets réalisés pour se rendre sur le réseau depuis le point départ ou pour accéder à la destination :

- 92% sont réalisés à pied
- 5% sont réalisés en voiture
- 3% utilisent un autre mode (vélo, car, train, trottinette, deux roues motorisé...)

Train liO

Environ

25 000*

déplacements
des résidents de l'aire
urbaine** comprenant
au moins un trajet
en train liO

Sur les 50 000 trajets réalisés pour se rendre à la gare de départ ou pour aller à destination depuis la gare de descente :

- 34% sont réalisés sur le réseau Tisséo
- 34% sont réalisés à pied
- 22% sont réalisés en voiture
- 6% sont réalisés à vélo
- 4% utilisent un autre mode (deux roues motorisé, car, trottinette, taxi ...)

**L'incertitude statistique sur cette valeur est de 23% (cf. annexe incertitudes statistiques).*

***L'EMC² porte sur les déplacements réalisés par les résidents du périmètre d'enquête, y compris déplacements vers l'extérieur de l'aire urbaine. Les déplacements des résidents des communes situées en dehors de l'aire urbaine (par exemple Montauban, Gaillac, ou Foix) ne sont pas comptabilisés par l'EMC², notamment ceux qu'ils réalisent en Train liO vers l'agglomération toulousaine.*

90 000

déplacements
des résidents de l'aire urbaine
comprenant au moins un trajet en
transports collectifs autres que Tisseo
et train liO. Il peut s'agir de transports
collectifs routiers interurbains, de TGV,
d'autres trains, de cars longues
distances ou de transports assurés
par des employeurs.

Les autres transports en commun

Une grande partie sont des déplacements en transport interurbain routier sans correspondance (67 000 déplacements) et la plupart effectuée par des scolaires.

Le vélo



- **188 000** déplacements par jour à vélo (voir Note Méthodologique ci-dessous)
- **0,14** déplacement à vélo / jour / personne
- **18 minutes** durée moyenne d'un déplacement interne à vélo
- **3,7 km** distance moyenne d'un déplacement interne à vélo

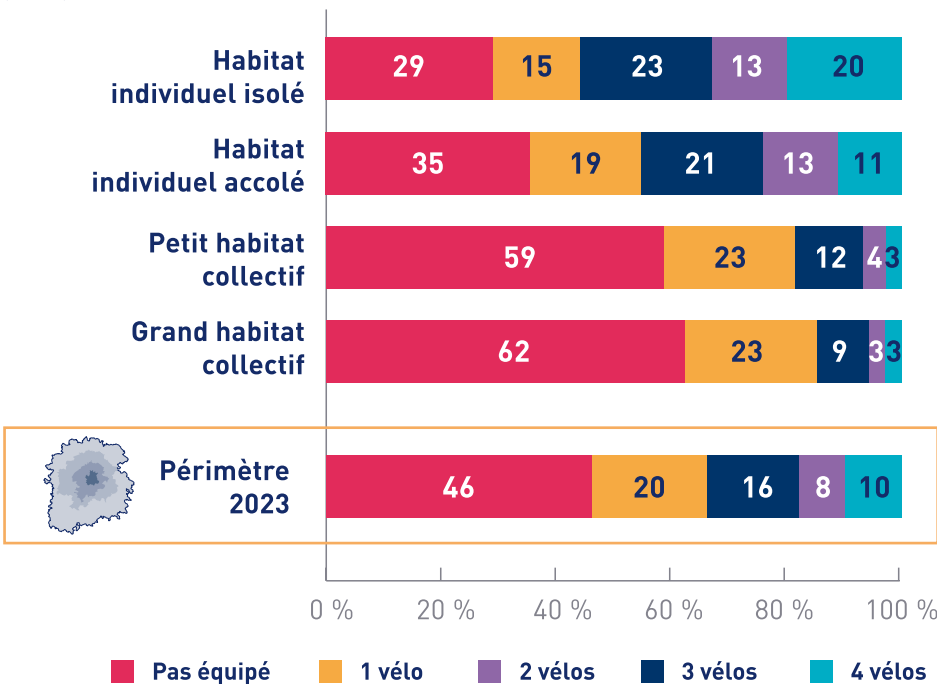


Note méthodologique :

L'analyse porte sur le vélo en tant que mode principal. Lorsque le vélo est combiné aux transports collectifs, le déplacement est comptabilisé comme « déplacement en transports collectifs » (idem pour certains autres modes selon la hiérarchie des modes définie par le Cerema, disponible en annexe).

Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition et selon le type d'habitat

(en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

En plus de 188 000 déplacements en mode principal vélo, le vélo est aussi utilisé en complément d'un autre mode de déplacement (vélo combiné aux transports collectifs par exemple). Au total, on décompte 196 000 déplacements utilisant le vélo :

- 12% sont réalisés avec un vélo à assistance électrique (VAE)
- 7% sont réalisés avec un vélo en libre-service (véloToulouse)

54%

des ménages

de l'aire d'enquête sont équipés de vélos (1,22 vélo par ménage)

8%

des ménages

disposent d'au moins 1 VAE

76%

des ménages

disposent d'un stationnement sécurisé pour vélo à domicile

18%

des habitants

utilisent le vélo de manière régulière pour leurs déplacements de semaine

La part des ménages disposant de vélo varie en fonction du type d'habitat.

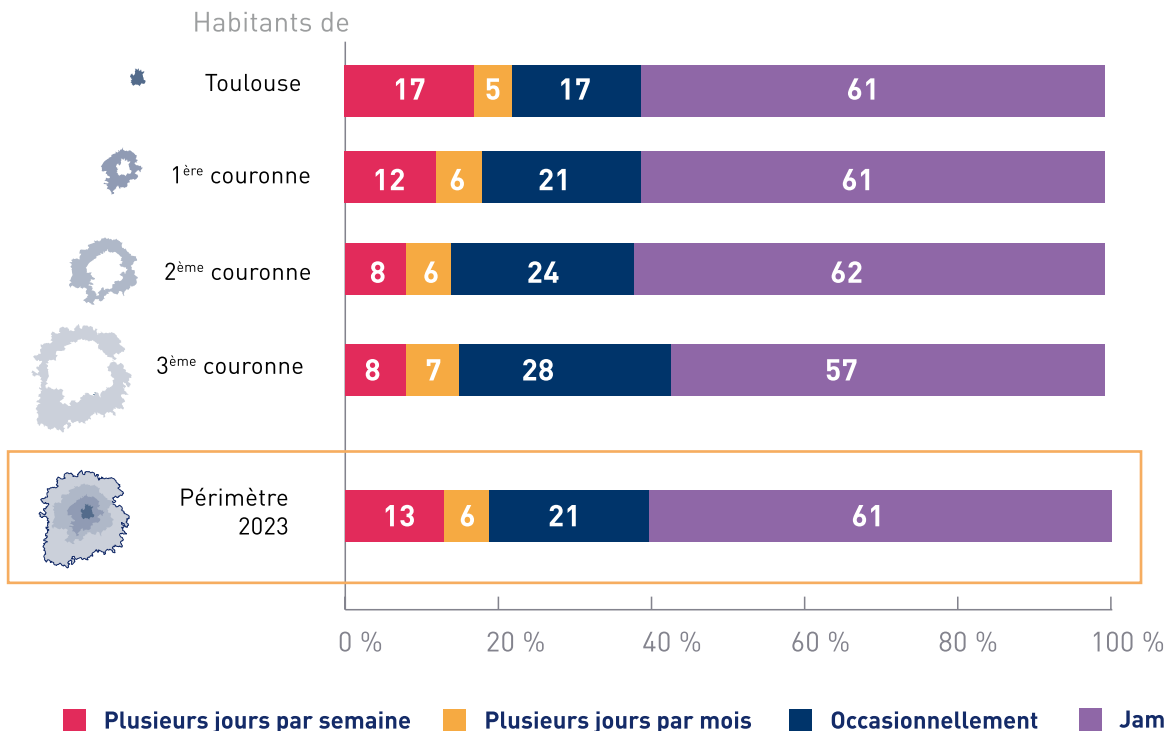
- Elle est faible pour les ménages résidant dans de grands collectifs (38%)
- Elle est plus importante pour les ménages résidant dans des maisons individuelles (71%)

- 13% des habitants utilisent le vélo plusieurs fois par semaine. Cette part d'usagers « assidus » du vélo est de 17% pour les Toulousains et de 8% pour les habitants de 2^{ème} et 3^{ème} couronne.
- 61% des habitants n'utilisent jamais le vélo. Cette part reste proche de 60% quel que soit le lieu de résidence.

Fréquence d'utilisation du vélo selon le lieu de résidence

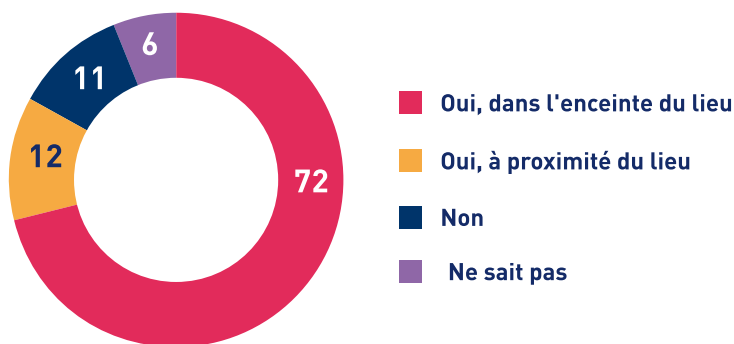
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

(en %)



Facilité de stationnement vélo au travail pour les actifs

(en %)



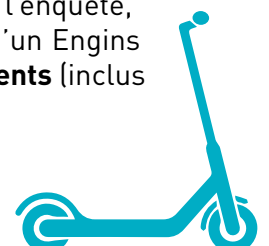
- 72% des actifs déclarent qu'il est facile de stationner un vélo dans l'enceinte de leur établissement ou sur leur lieu de travail.
- Seuls 11% des actifs considèrent ne pas disposer de facilité de stationnement

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Giroroues, giropodes, hoverboards, skates, trottinettes, quelle place dans les mobilités ?

L'ensemble de ces modes de déplacements (motorisés ou non) est pris en compte dans l'enquête, ils sont répertoriés en tant qu'Engins de Déplacement Personnel ou EDP. L'usage d'un Engins de Déplacement Personnel (électrique ou non) **concerne moins d' 1% des déplacements** (inclus dans la catégorie "Autres Modes").

- 6% d'entre eux sont combinés à un autre mode de déplacements
- 75% d'entre eux utilisent un EDP électrique



La marche



- 1,2 million de déplacements à pied / jour
- 0,91 déplacement à pied / jour / personne
- 13 minutes durée moyenne d'un déplacement à pied
- 860 mètres distance moyenne d'un déplacement à pied



Note méthodologique :

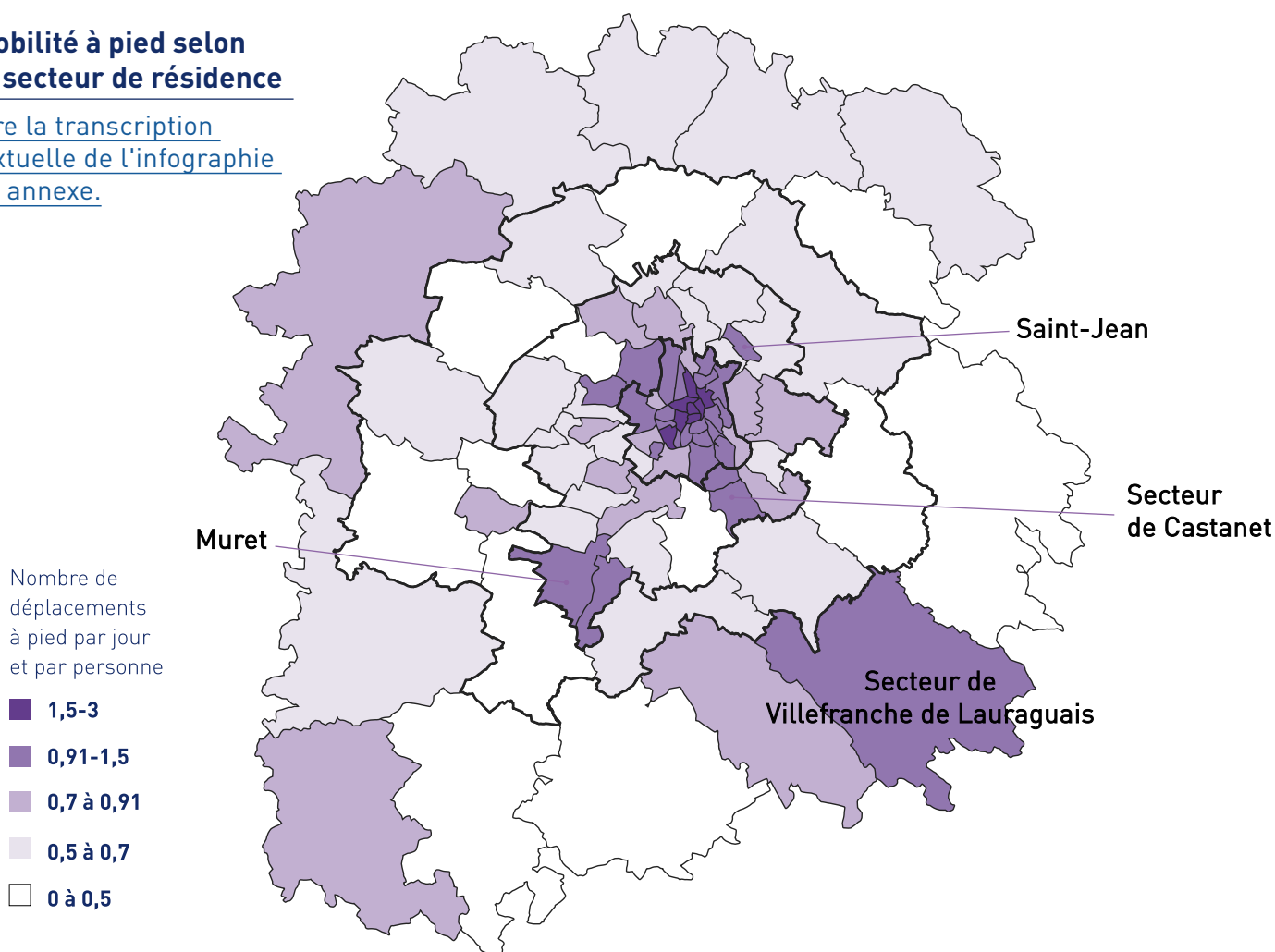
Seuls les déplacements entièrement réalisés à pied sont comptabilisés dans les chiffres de la marche. Les trajets pour rejoindre le métro, la voiture, ou d'autres modes de déplacements sont comptabilisés dans l'enquête mais ne sont pas considérés comme des déplacements à pied (annexe « hiérarchie des modes »).

La mobilité à pied est très variable sur le territoire d'enquête

- La mobilité à pied varie de 0,4 à 2,7 déplacements par jour et par personne selon le secteur de résidence.
- Elle est particulièrement forte dans les secteurs les plus urbains, où la densité d'équipements et de service est importante (secteurs toulousains et centralités)

Mobilité à pied selon le secteur de résidence

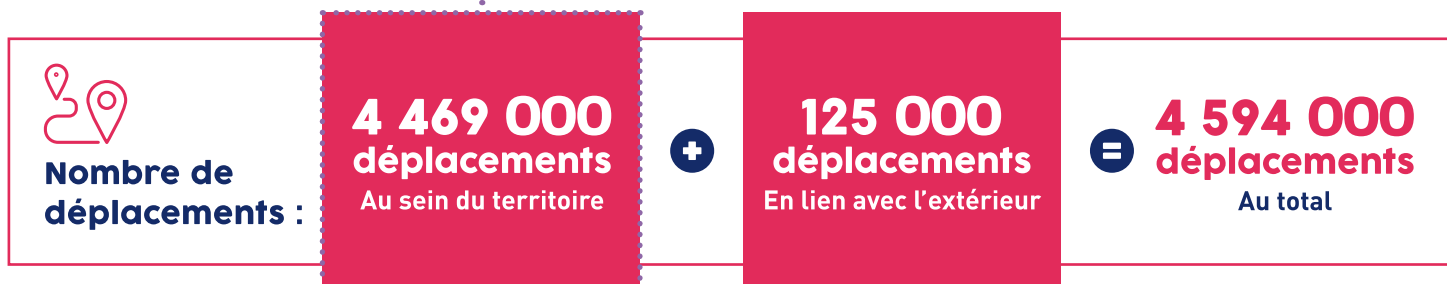
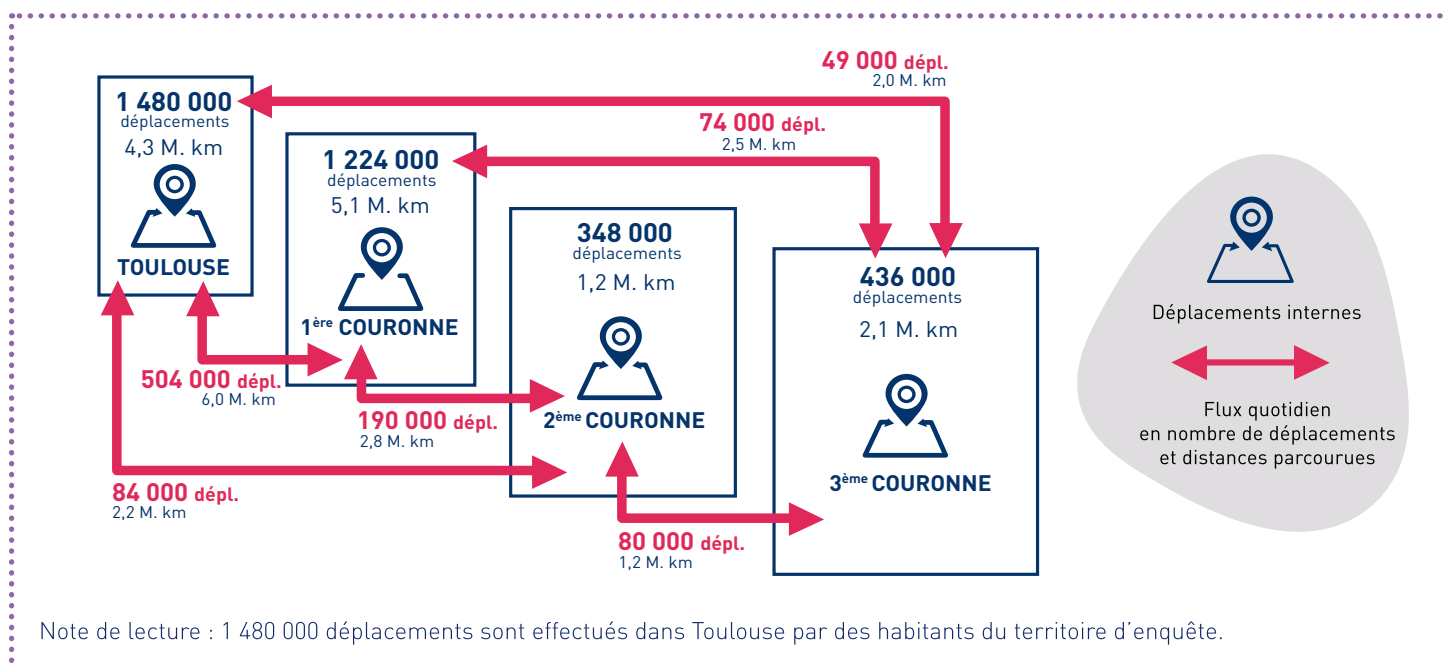
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



La répartition géographique des déplacements

Une grande part des déplacements est réalisée en cœur d'agglomération (Toulouse et première couronne). Les territoires périphériques génèrent une part importante des distances parcourues.

Répartition par territoire des déplacements quotidiens tous modes et distance parcourue correspondante



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

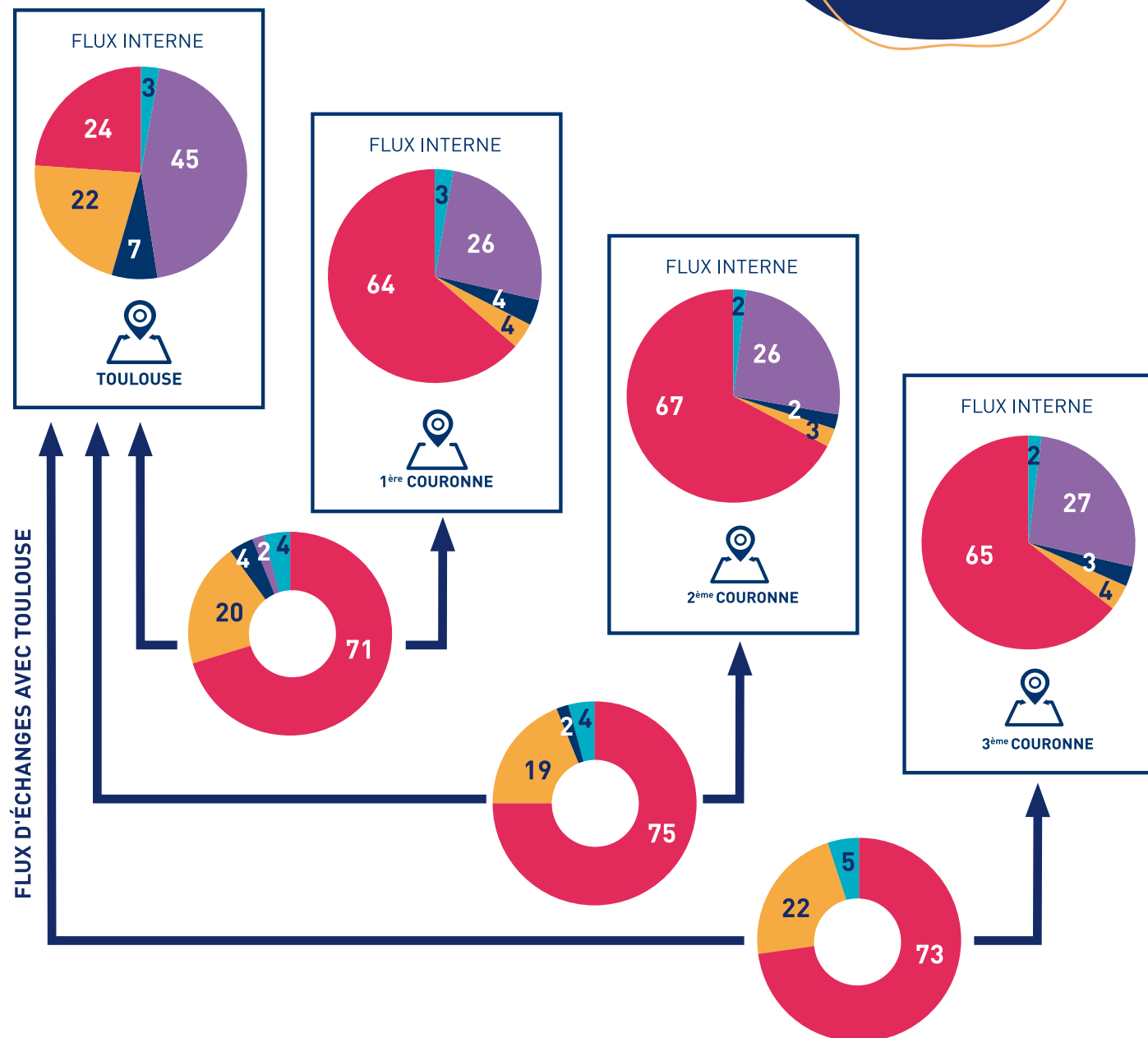
- 70 % des déplacements sont concentrés sur Toulouse et la première couronne. Les déplacements réalisés au sein de Toulouse représentent 1/3 des déplacements.
- Les déplacements d'échanges entre les territoires représentent 57 % des km réalisés dans le territoire d'enquête. Les déplacements internes à Toulouse ne représentent que 15 % des km parcourus.

L'utilisation des différents modes de déplacement diffère selon le type de liaison effectuée

Parts modales des déplacements selon leur répartition géographique (principaux flux)

(en %)

45%
des déplacements
dans Toulouse
sont réalisés à pied.



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- La part des transports collectifs pour les déplacements vers et depuis Toulouse est importante (19 à 22%) et proche de celle des déplacements internes à Toulouse (22%).
- Pour les déplacements entre couronnes, la voiture est utilisée dans 87% des cas et les transports en commun dans 7% des cas.

Les distances et durées des déplacements

La distance moyenne d'un déplacement est de 7 km. Elle varie fortement selon le territoire de résidence.

La voiture est majoritairement utilisée dès que le déplacement dépasse une distance de 2 km.

DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE

4 KM

Habitants de Toulouse



6 KM

Habitants de 1^{ère} couronne



9 KM

Habitants de 2^{ème} couronne



11 KM

Habitants de 3^{ème} couronne



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



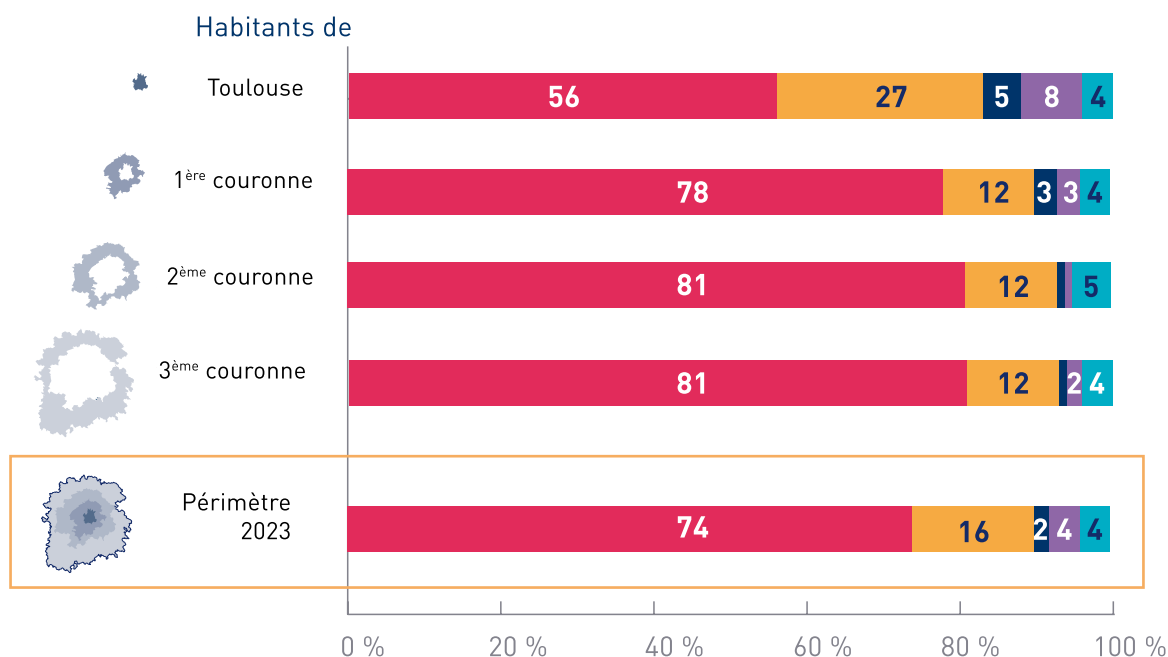
Note méthodologique : les valeurs présentées sur cette page sont calculées sur la base des déplacements internes au périmètre de l'aire urbaine (les déplacements sortants, entrants et externes ne sont pas pris en compte).



Distance et durée moyennes d'un déplacement (tous modes confondus) :
7 kilomètres et 19 minutes

- Si la distance moyenne évolue fortement selon le territoire de résidence, la durée moyenne d'un déplacement reste quasiment identique sur les 4 « territoires ».
- Les 3/4 des km parcourus par les habitants du périmètre enquêté sont réalisés en voiture.

Répartition des distances parcourues selon le mode et selon le lieu de résidence



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



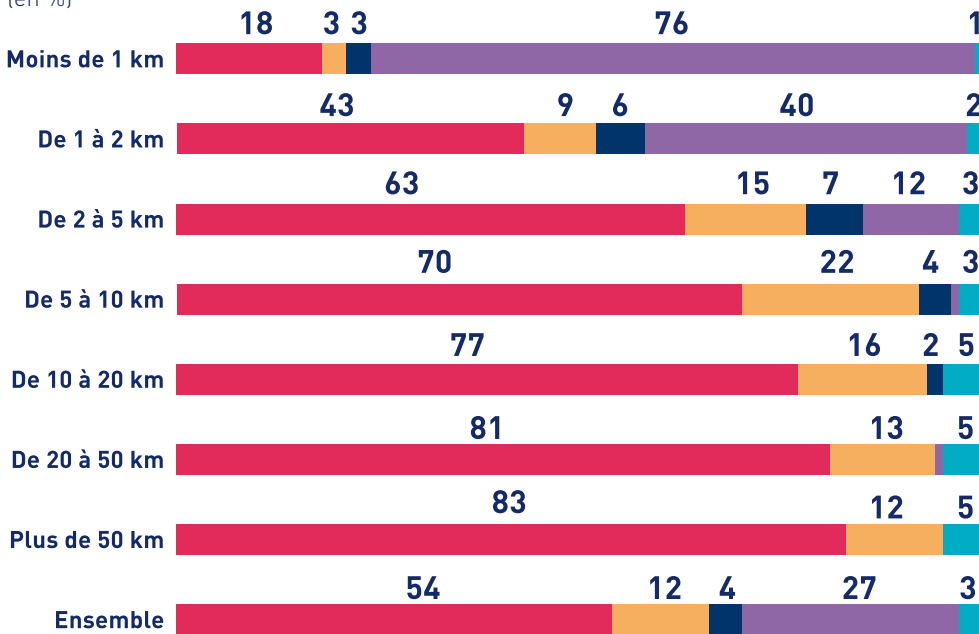
Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

Les usages varient selon les distances à parcourir

- La moitié des déplacements réalisés sont de moins de 3 km.
- La voiture est encore très utilisée pour les déplacements de courtes distances.

Parts modales selon la longueur des déplacements

(en %)



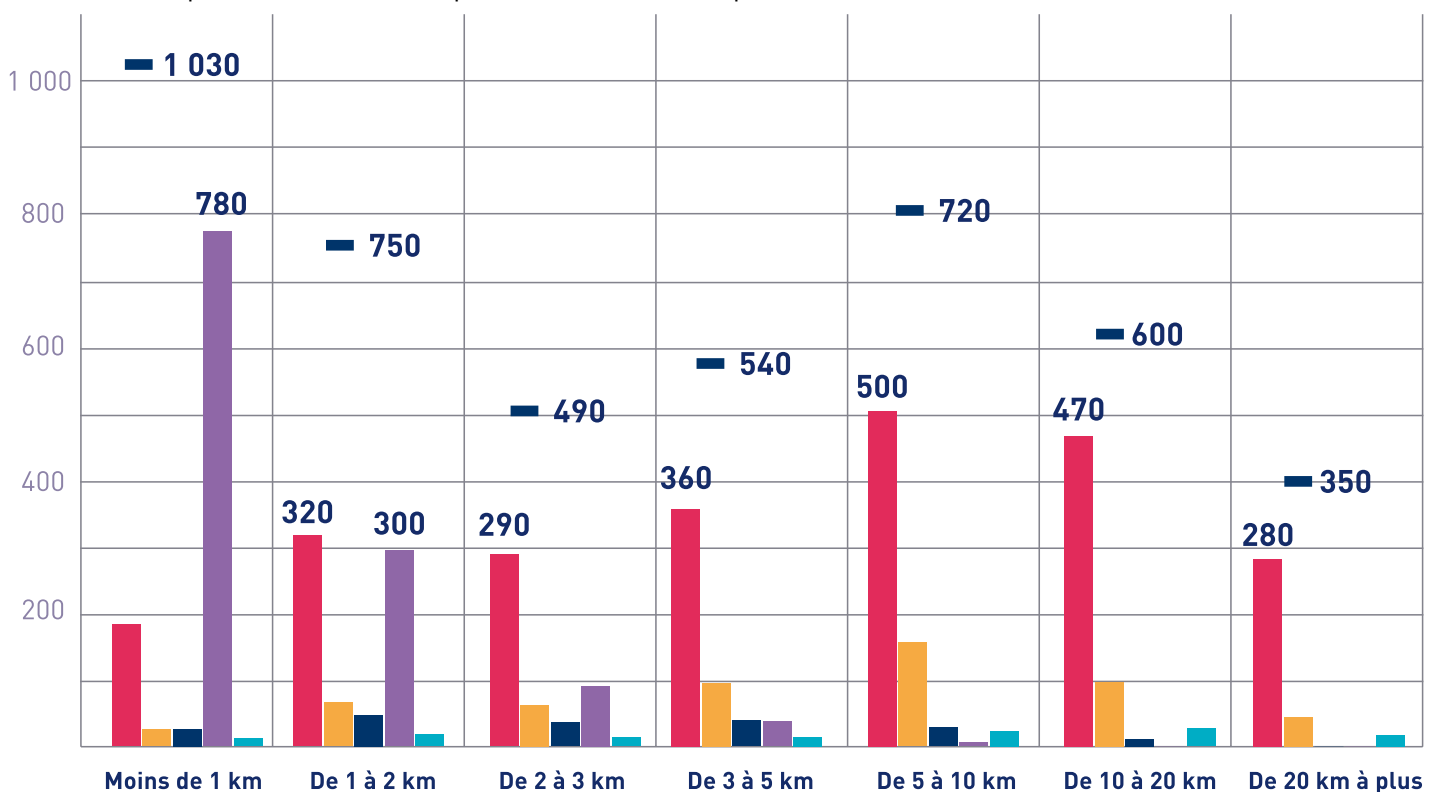
- Plus les déplacements sont longs, plus l'utilisation de la voiture augmente.
- La marche est très utilisée pour les déplacements de moins de 2 km. Les 3/4 des déplacements inférieurs à 1 km sont réalisés à pied.
- La part du vélo est la plus importante pour les déplacements de 1 à 5 km et reste élevée sur la tranche de 5 à 10 km.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Distances parcourues par mode et par tranches de distance

(en milliers de déplacements)

- Plus d'un million de déplacements ont une distance inférieure à 1 km.
- 1/3 des déplacements en voiture fait moins de 3 km.
- 55% des déplacements en transport en commun font plus de 5 km.



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

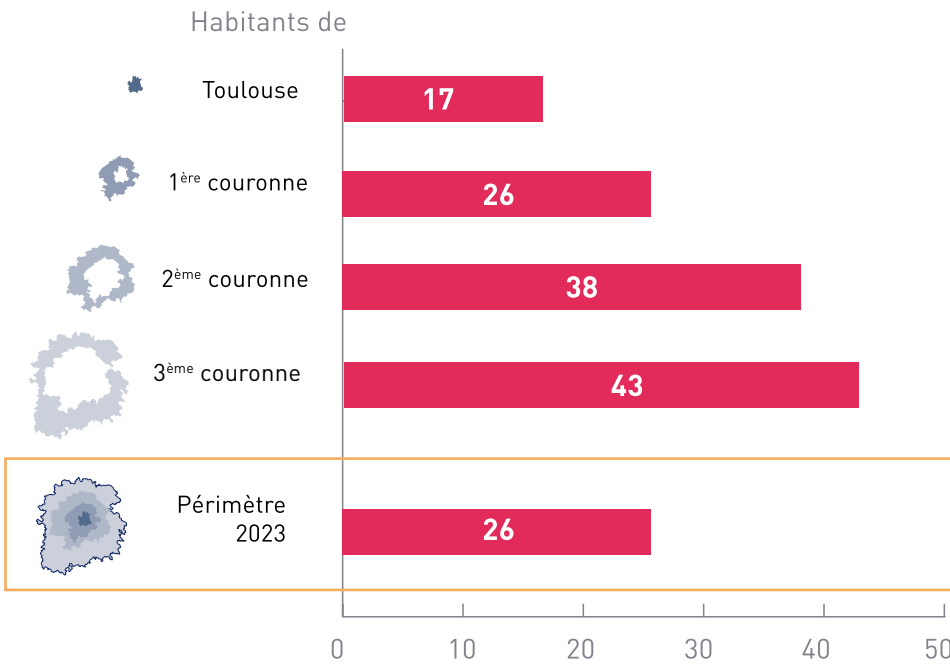


Note méthodologique : Calcul réalisé sur la base des **personnes effectuant au moins un déplacement dans la journée** et réalisant l'ensemble de leurs déplacements dans l'aire d'enquête (aire urbaine).

Au cours d'une journée type de semaine, un habitant du territoire parcourt une distance de 26 km et passe 1h14min à se déplacer pour réaliser ses activités quotidiennes.

Distance quotidienne parcourue par habitant

(Budget distance des personnes en km - personnes mobiles ayant uniquement réalisé des déplacements internes à l'aire d'enquête)

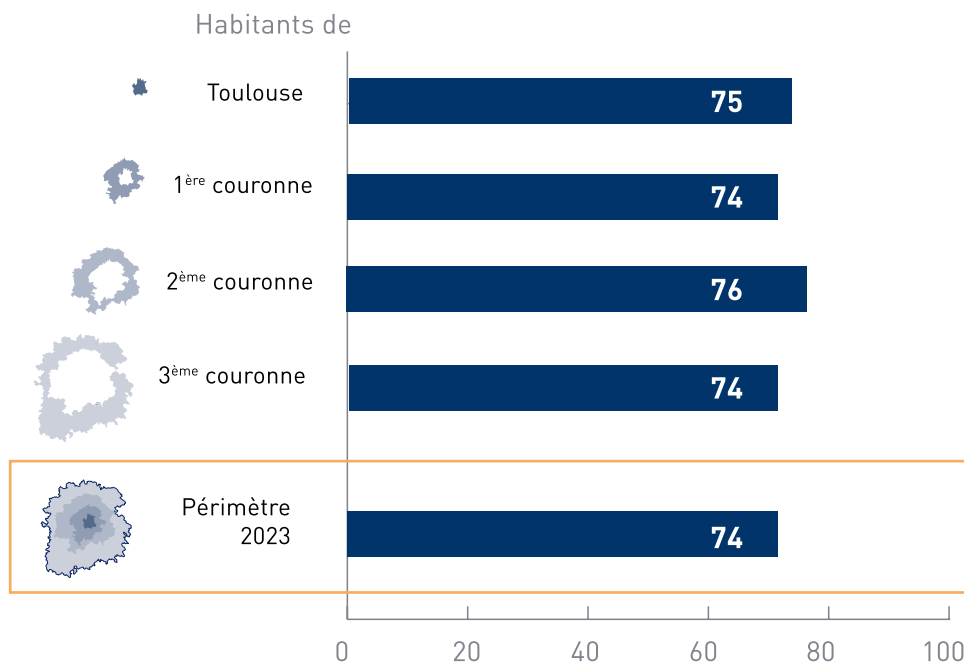


[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- La distance parcourue quotidiennement varie en fonction du lieu de résidence ; plus il est éloigné du cœur d'agglomération, plus cette distance est importante. Un habitant de la 3^{ème} couronne parcourt une distance 2,5 fois plus importante qu'un habitant de la commune de Toulouse.

Temps quotidien passé à se déplacer selon le lieu de résidence

(Budget temps des personnes en minutes) - personnes mobiles ayant uniquement réalisé des déplacements internes à l'aire d'enquête)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)


- Le temps passé à se déplacer varie peu selon le lieu de résidence.

L'impact environnemental de la mobilité des habitants

Les distances parcourues quotidiennement en voiture par les habitants génèrent des impacts environnementaux importants, notamment en terme d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

Émissions totales de GES liées aux déplacements internes, selon le lieu de résidence

Base d'analyse : uniquement les personnes mobiles ne réalisant que des déplacements internes au périmètre 2023.



Toulouse	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne	3 ^{ème} couronne
740 t éqCO ₂ /j	1 370 t éqCO ₂ /j	790 t éqCO ₂ /j	850 t éqCO ₂ /j
507 000 habitants	479 000 habitants	200 000 habitants	215 000 habitants
1,638 million déplacements	1,567 million déplacements	638 000 déplacements	626 000 déplacements
7,0 millions de km/j	10,0 millions de km/j	6,0 millions de km/j	6,8 millions de km/j



Ces valeurs ne représentent pas l'exhaustivité des émissions liées aux transports sur le territoire, mais seulement celles des déplacements internes au périmètre réalisés par les habitants.

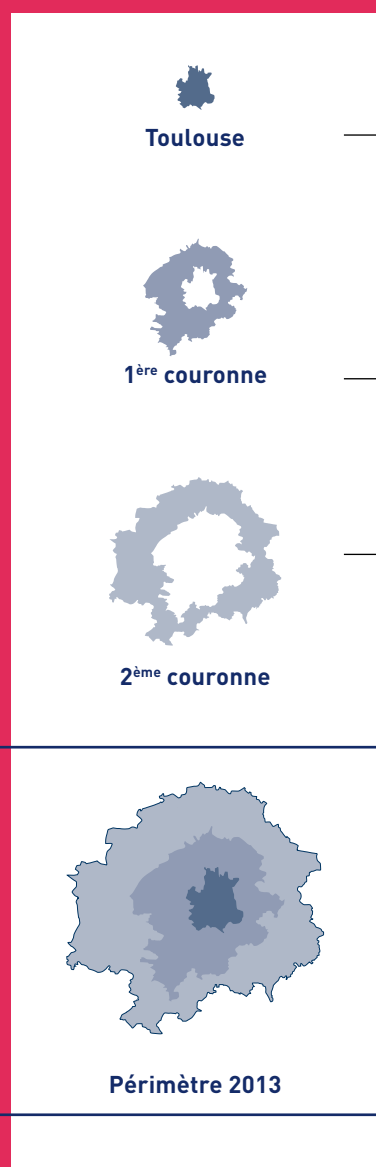
Ces chiffres ne comptabilisent pas les déplacements des non-résidents, les déplacements de marchandises, le transit, les livraisons, et les déplacements des habitants du périmètre en échange avec l'extérieur...

Partie 2

Les principales évolutions observées entre 2013 et 2023

178 communes

Les évolutions présentées dans la Partie 2 sont établies sur le périmètre de l'enquête 2013.



Les analyses des évolutions entre 2013 et 2023 sont réalisées sur le périmètre déjà enquêté en 2013.

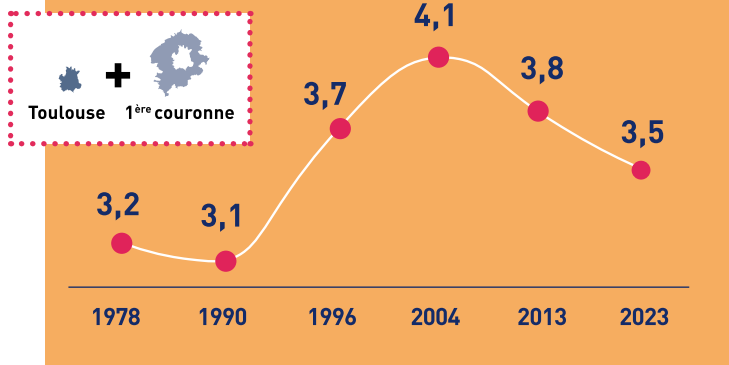
Ce territoire correspond à Toulouse, la première et la deuxième couronne, soit 85 % de la population du périmètre de l'enquête 2023.

Une mobilité qui diminue dans tous les territoires

La baisse de la mobilité individuelle est une tendance nationale. Dans l'agglomération toulousaine, cette baisse, observée depuis le début des années 2000, se poursuit entre 2013 et 2023.

Évolution de la mobilité individuelle sur le périmètre d'enquête 1978

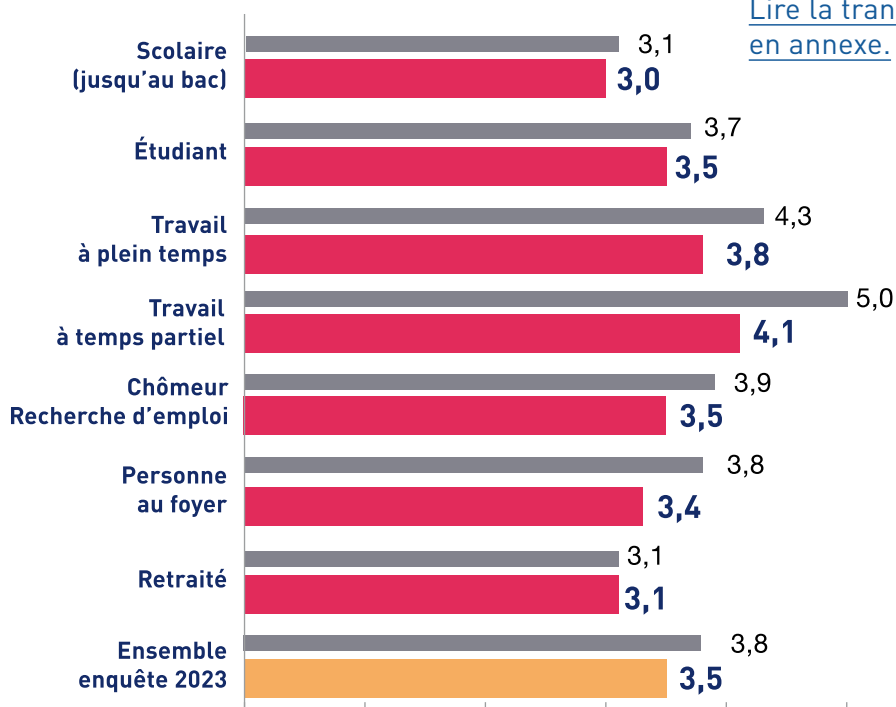
(nb dépl./jour/personne, périmètre 1978 - 68 communes)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

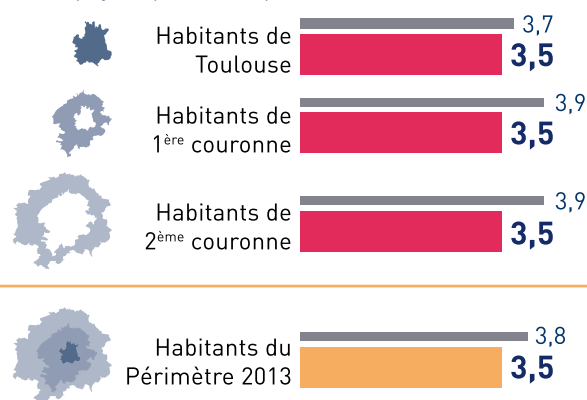
Évolution de la mobilité individuelle selon l'occupation principale

(nb de dep./jour/personne, périmètre 2013)



Évolution de la mobilité individuelle selon le lieu de résidence

(nb de dép./jour/personne, périmètre 2013)



- Quel que soit le périmètre considéré, la mobilité quotidienne moyenne atteint **3,5 déplacements** par jour.
- La baisse de la mobilité est plus importante pour les habitants de périphérie.

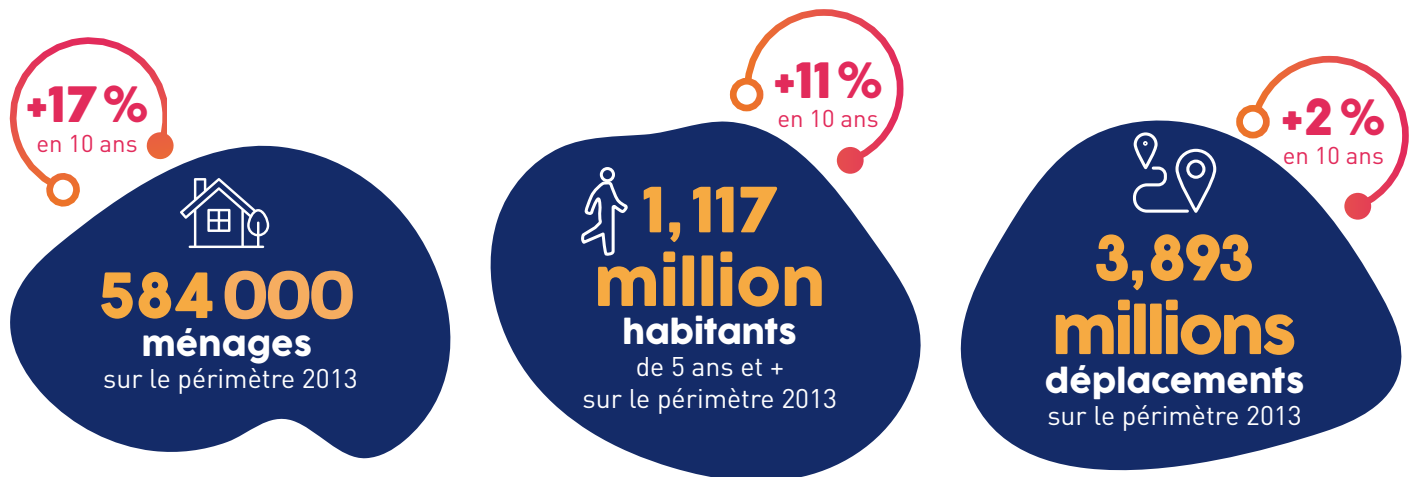
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- La mobilité des actifs a fortement baissé mais reste plus importante que la mobilité des autres profils.
- La mobilité a baissé pour tous les profils, sauf pour les retraités.
- Les retraités et les scolaires sont les moins mobiles.

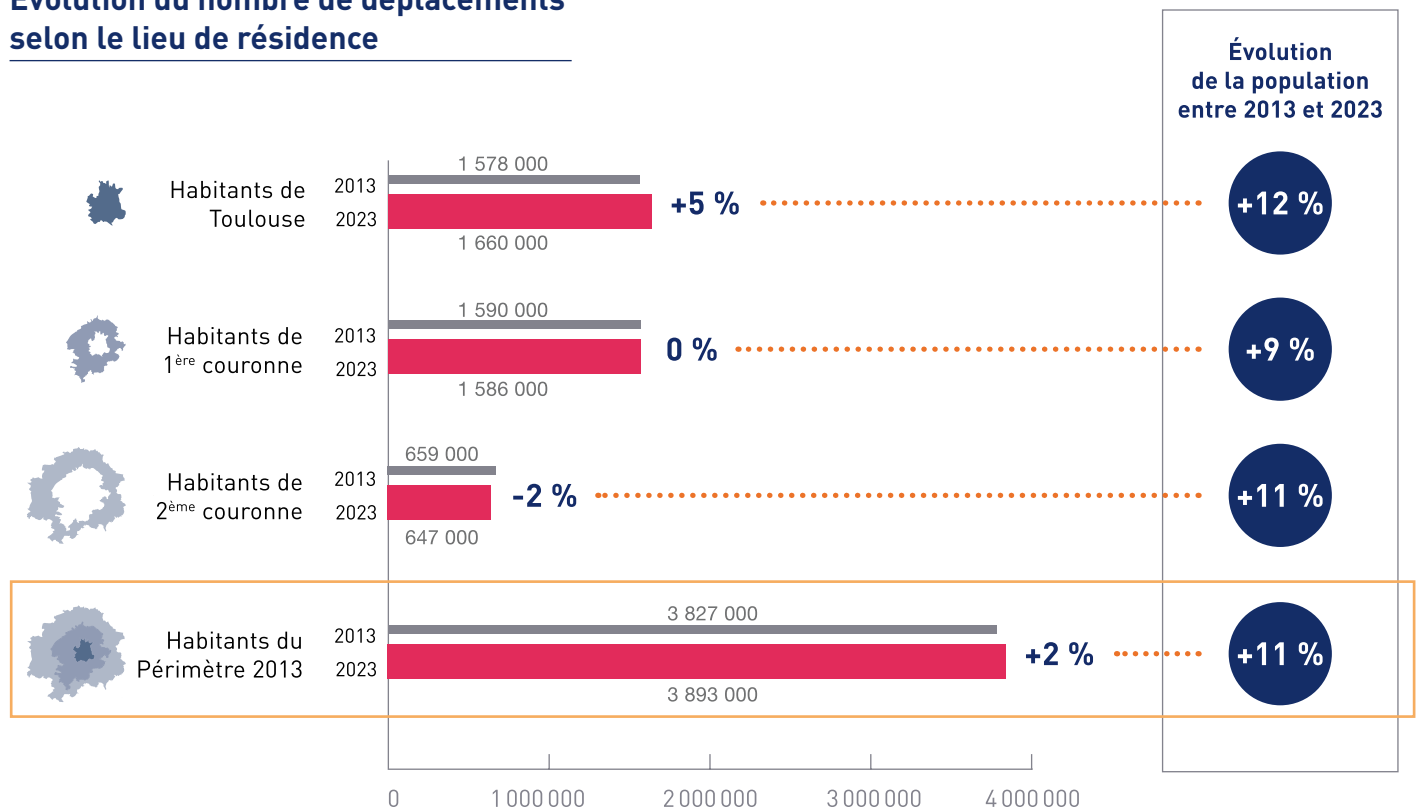
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Une faible évolution du nombre de déplacements

Entre 2013 et 2023, l'évolution du nombre de déplacements (tous modes) est mesurée malgré une forte croissance démographique. Cela résulte de la baisse de la mobilité individuelle.



Évolution du nombre de déplacements selon le lieu de résidence



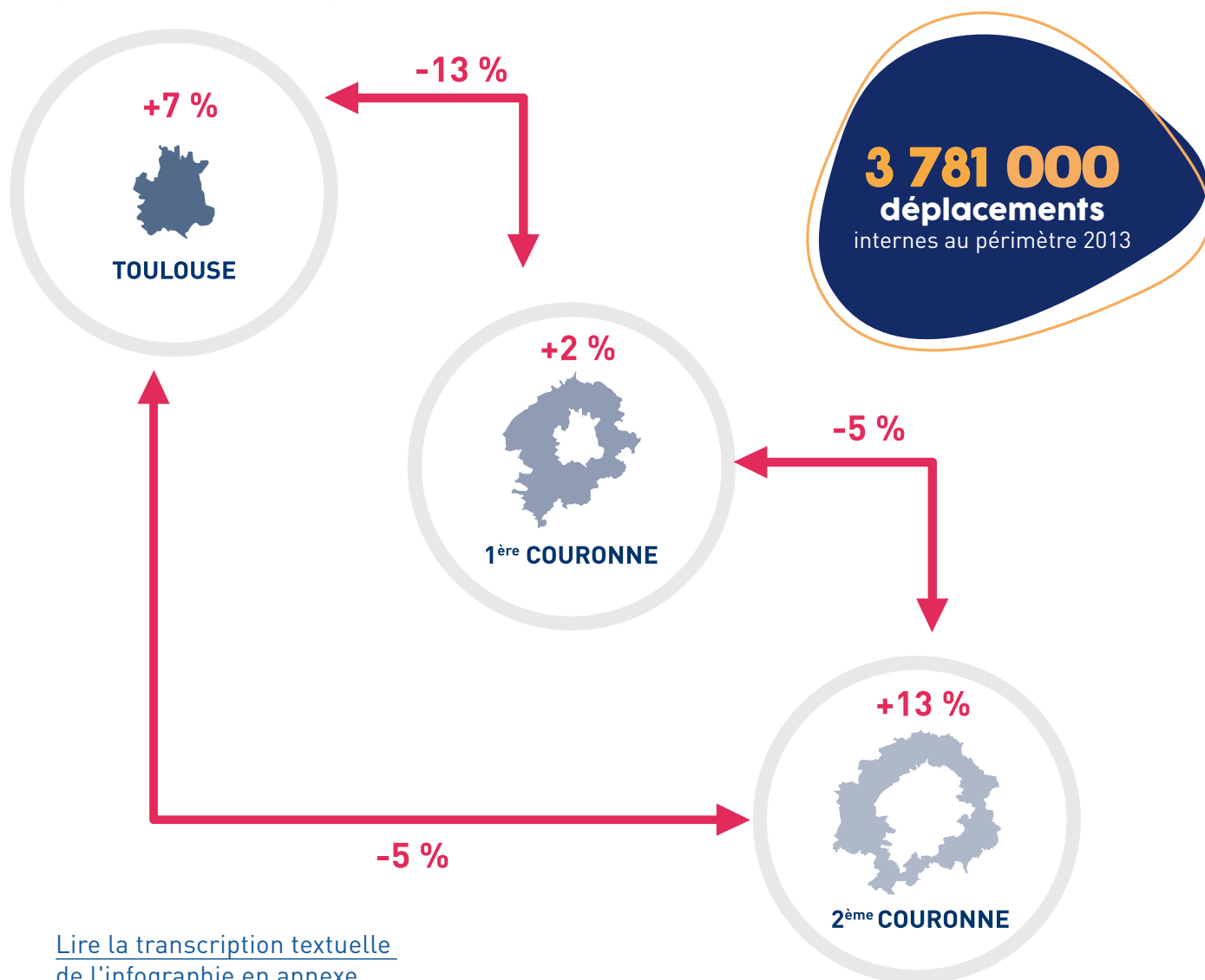
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Évolution des flux internes dans le périmètre de 2013

Les flux internes à Toulouse ont connu une hausse significative.
Les échanges entre Toulouse et la 1^{ère} couronne diminuent.

Évolution entre 2013 et 2023 du nombre de déplacements au sein des territoires et entre territoires

[Habitants du Périmètre 2013]



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Deux tendances se dégagent :

- Une diminution des flux d'échanges entre les territoires est très marquée entre Toulouse et la 1^{ère} couronne.
- Une augmentation des flux internes aux territoires, particulièrement au sein de Toulouse et au sein de la 2^{ème} couronne.

Légende :



Évolution du nombre de déplacements entre deux territoires



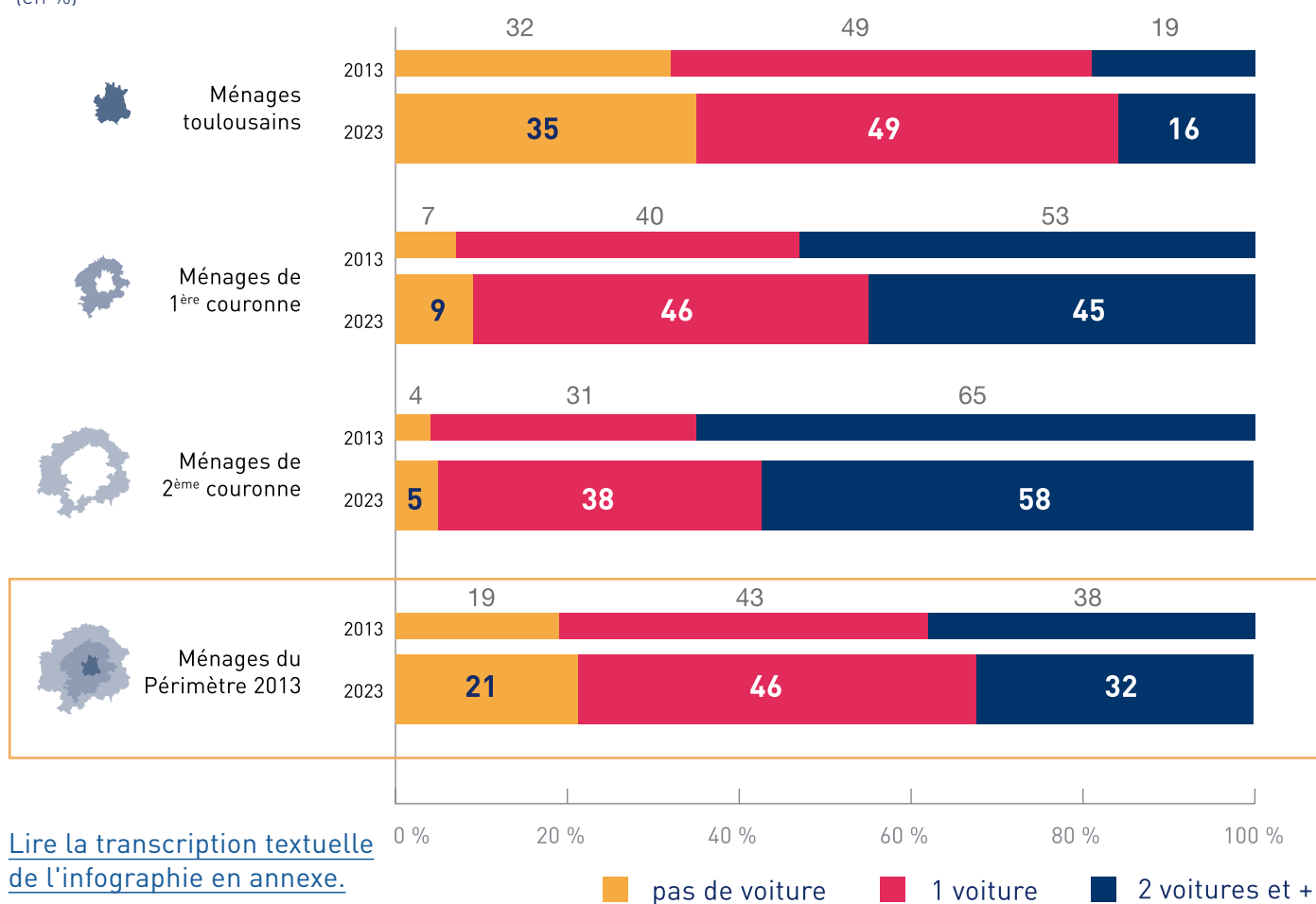
Évolution du nombre de déplacements au sein d'un territoire

Une baisse de la motorisation des ménages

Tous les territoires sont concernés par la baisse de motorisation des ménages. Elle se traduit par une augmentation de la part des ménages ne possédant pas de voiture d'une part, mais aussi par une baisse de la part des ménages disposant de plusieurs véhicules. Entre 2013 et 2023 le nombre de véhicule par ménage est passé de 1,26 à 1,18.

Évolution de la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et le lieu de résidence

(en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



- La part des ménages non motorisés est passée de 19 % à 21 % (+2 pts) sur l'ensemble du périmètre. Cette progression est, pour une part importante, la conséquence d'une baisse de la motorisation des ménages toulousains.



- La part des ménages multimotorisés a fortement baissé, passant de 38 % à 32 % (-6 pts). Cette tendance est très marquée sur les territoires périphériques.



- La baisse de la motorisation est aussi la conséquence de la diminution de la taille moyenne des ménages.

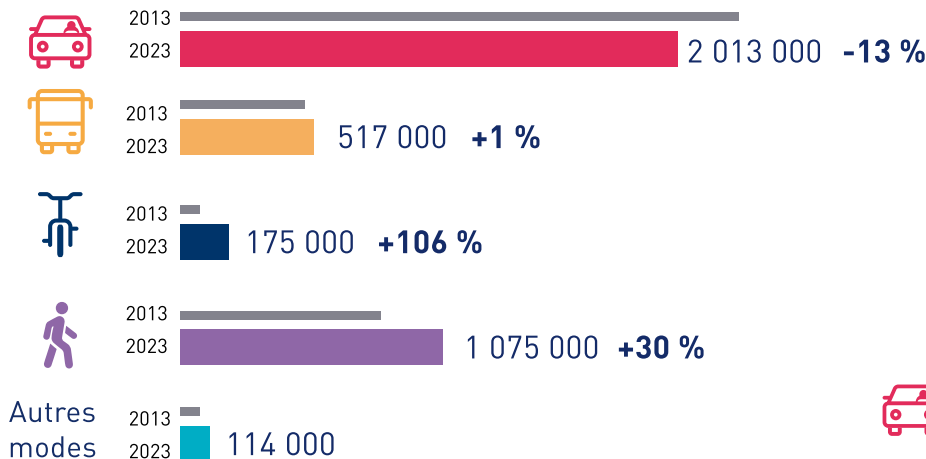
Une diminution du nombre de déplacements en voiture, au profit des modes actifs

À l'échelle du périmètre de 2013, les habitants réalisent moins de déplacements en voiture (-13%). En parallèle, la marche a fortement augmenté (+30%) et la pratique du vélo a doublé (+106%).

Évolution du nombre de déplacements selon le mode

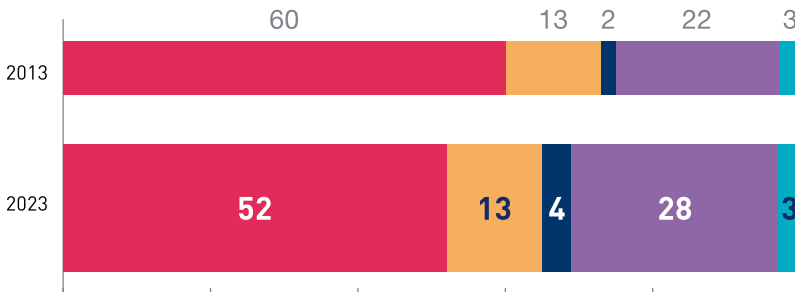
(périmètre 2013 déplacements internes + échanges)

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



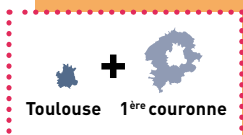
Évolution des parts modales

(en %, périmètre 2013, déplacements internes + échanges)



- La part des déplacements effectués en voiture a reculé de 8 points
- La marche est le mode qui a le plus progressé (+6 points)
- Le vélo a progressé de 2 points (doublement de la pratique).
- Malgré l'impact de la crise sanitaire, la part des transports en commun s'est maintenue au niveau de 2013.

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



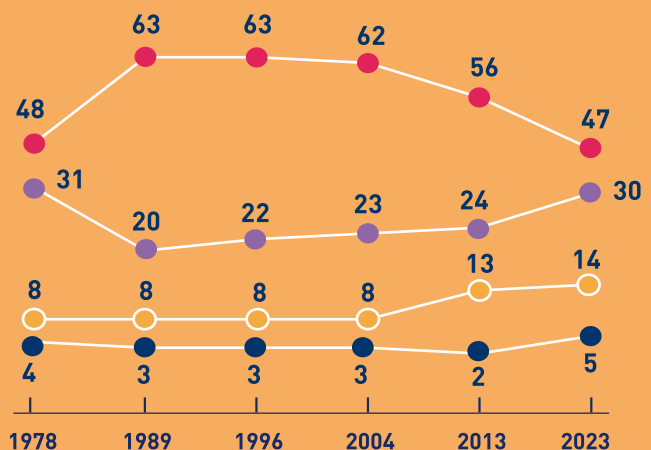
Évolution sur le périmètre enquêté depuis 1978

(en %)

Sur ce périmètre, plusieurs constats :

- la voiture est au niveau le plus bas jamais observé
- le vélo est au niveau le plus haut jamais observé
- les TCU sont au niveau le plus haut jamais observé

● Voiture ○ TCU ● Vélo ● Marche



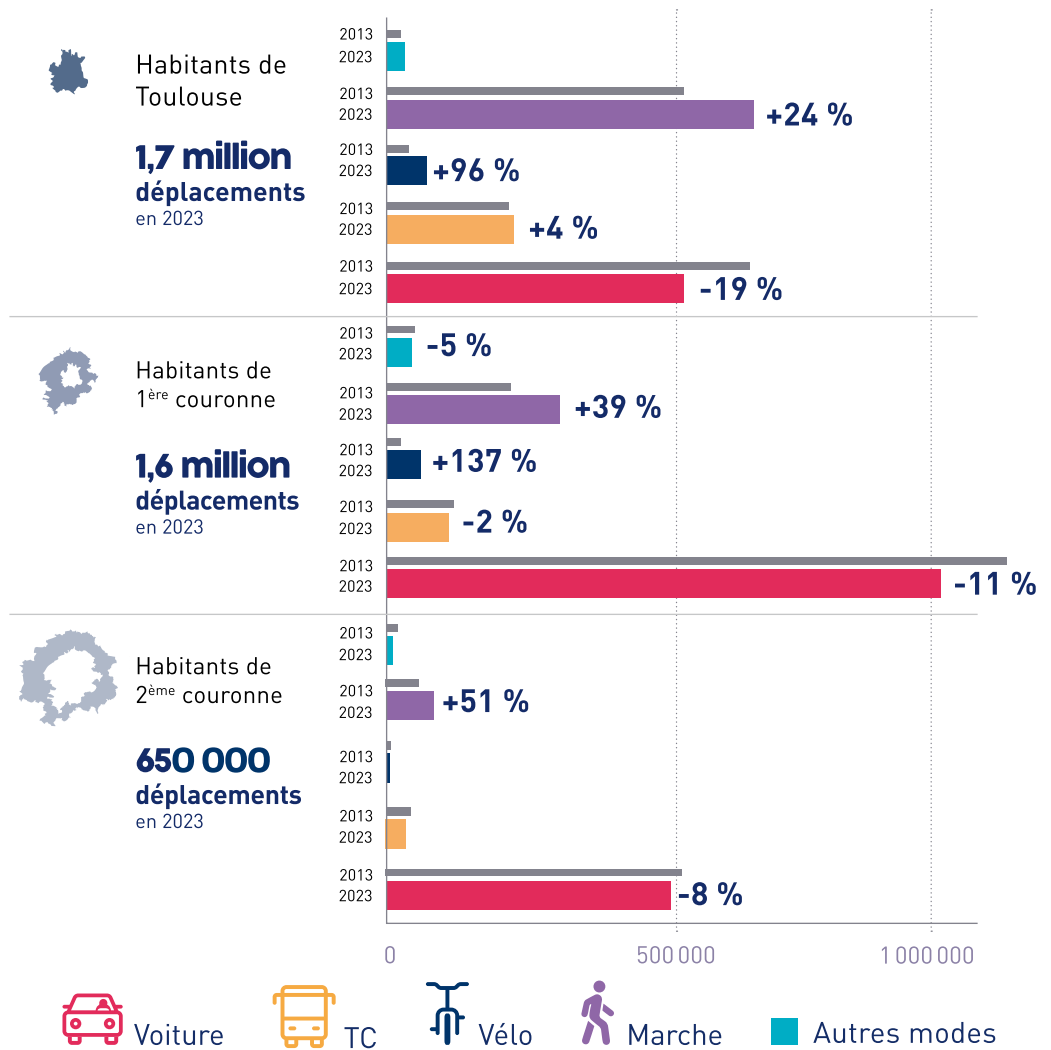
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les tendances observées sur le périmètre 2013 s'appliquent globalement à tous les territoires, avec quelques spécificités :

- La progression de la marche est plus marquée chez les habitants de 1^{ère} et 2^{ème} couronnes.
- Le recours au vélo a doublé partout, mais il reste peu pratiqué par les habitants de 2^{ème} couronne.
- Les transports en commun sont en légère progression pour les habitants de Toulouse
- Ce sont les habitants de Toulouse qui ont le plus réduit leur usage de la voiture. Ils réalisent désormais plus de déplacements à pied qu'en voiture en 2023 (39 % contre 31 %).

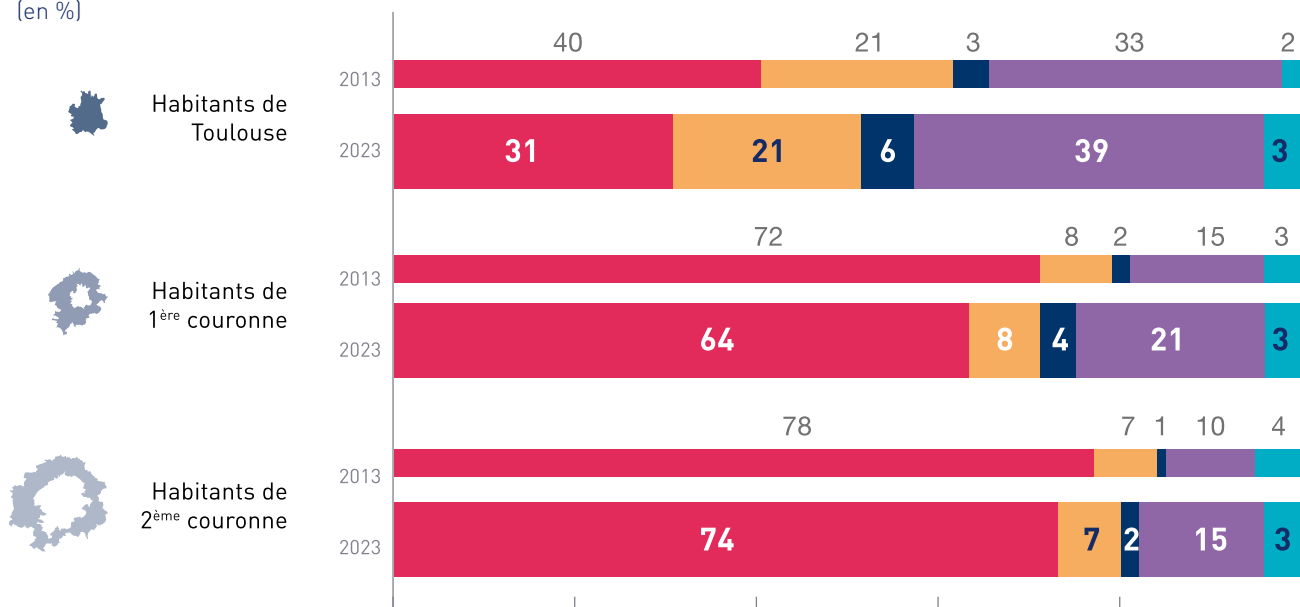
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Évolution du nombre de déplacements selon le mode et le lieu de résidence



Évolution des parts modales selon le lieu de résidence

(en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Des évolutions observées pour toutes les catégories d'individus

La baisse de l'utilisation de la voiture concerne tous les profils, bien qu'elle soit moins marquée pour les retraités.

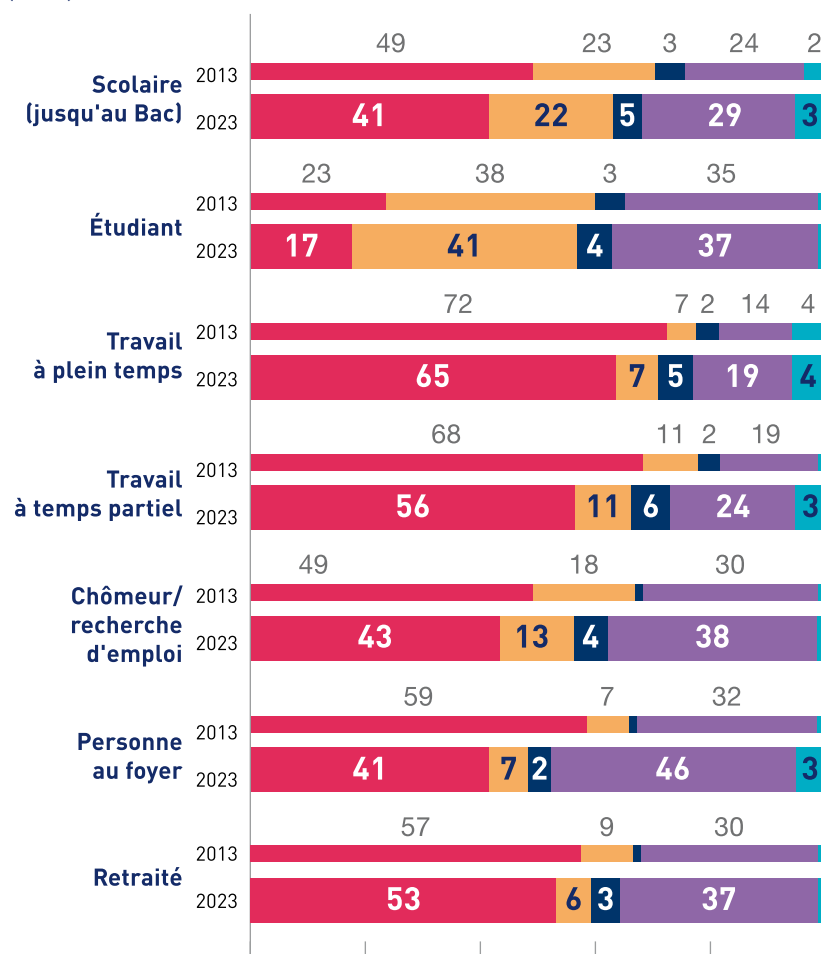
Les personnes au foyer sont la catégorie qui voit sa mobilité le plus évoluer avec un recul de l'utilisation de la voiture et des transports en commun au profit de la marche et du vélo.

L'évolution des transports en commun est contrastée selon les catégories observées : leur utilisation augmente pour les étudiants et diminue pour les chômeurs et les retraités.



Évolution des parts modales selon l'occupation principale

(en %)

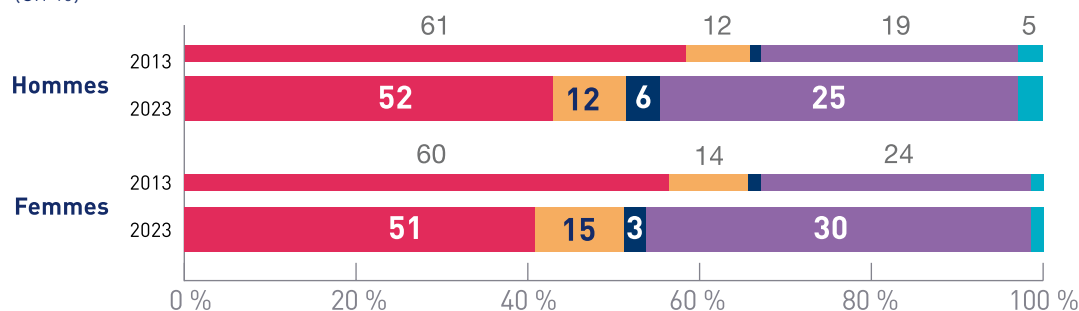


[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

- L'utilisation de la voiture a baissé. Pour les hommes comme pour les femmes, cette baisse est corrélée à l'augmentation de la marche.
- Le vélo progresse plus fortement chez les hommes que chez les femmes.

Évolution des parts modales selon le genre

(en %)

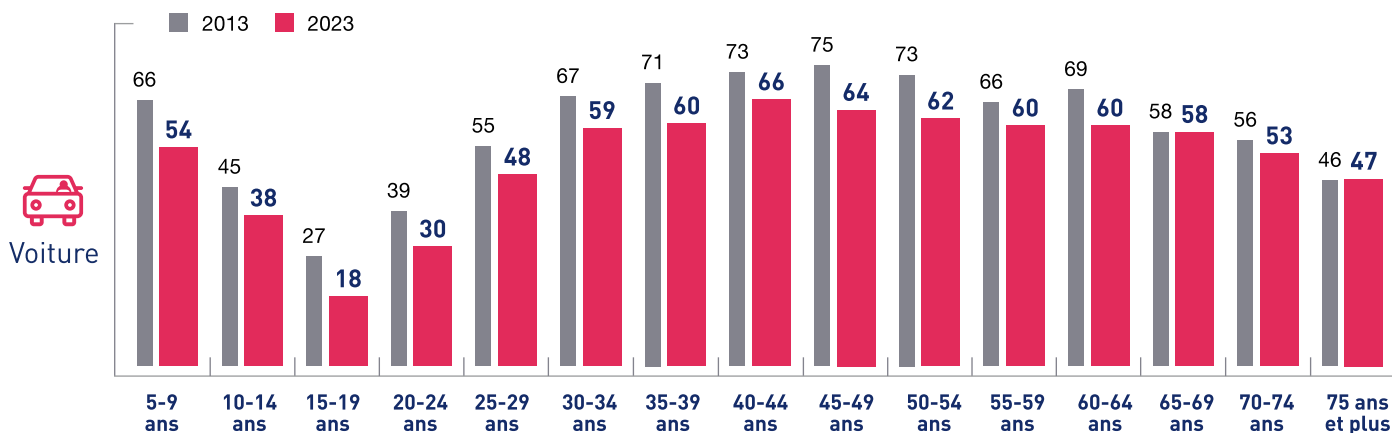


[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Évolution des parts modales selon la tranche d'âge

(en % - Périmètre 2013)

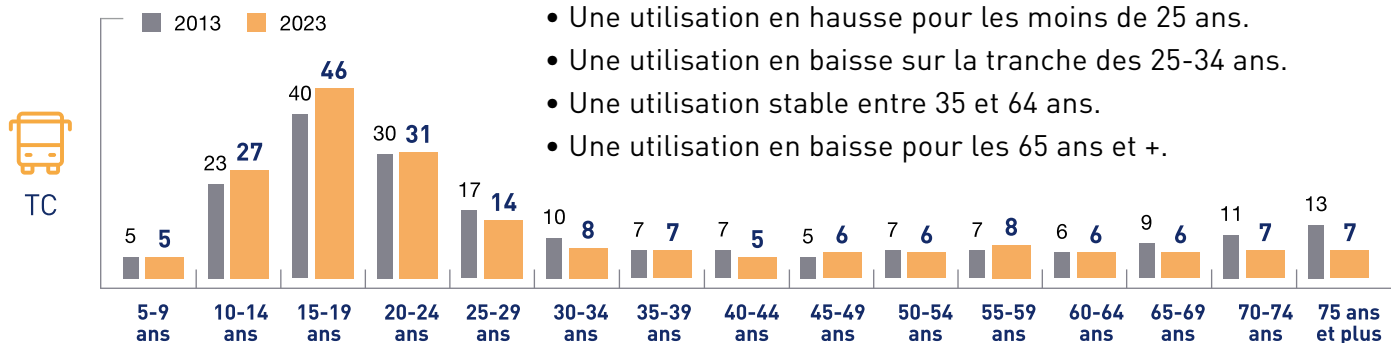
La voiture diminue pour toutes les tranches d'âge, à l'exception des plus de 75 ans (très légère hausse : +1 point)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les transports collectifs présentent des évolutions contrastées :

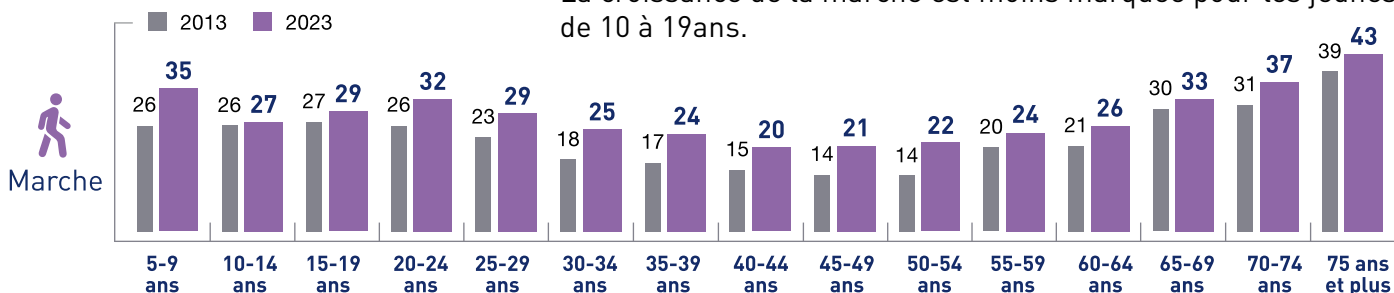
- Une utilisation en hausse pour les moins de 25 ans.
- Une utilisation en baisse sur la tranche des 25-34 ans.
- Une utilisation stable entre 35 et 64 ans.
- Une utilisation en baisse pour les 65 ans et +.



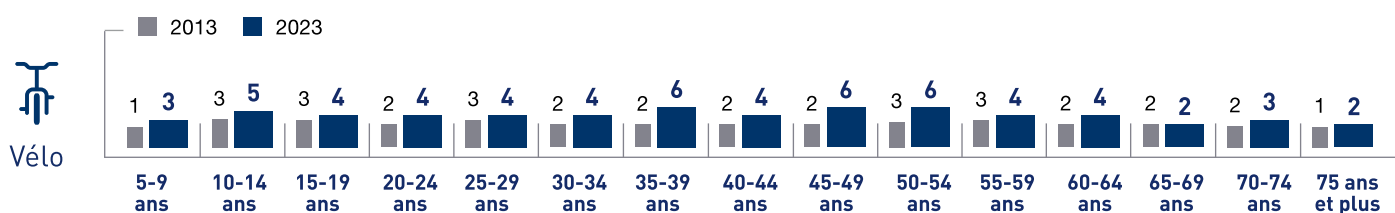
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les modes actifs progressent pour toutes les tranches d'âge. La croissance du vélo est marquée entre 35 et 55 ans.

La croissance de la marche est moins marquée pour les jeunes de 10 à 19 ans.



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Une baisse des distances parcourues et du temps passé à se déplacer quotidiennement

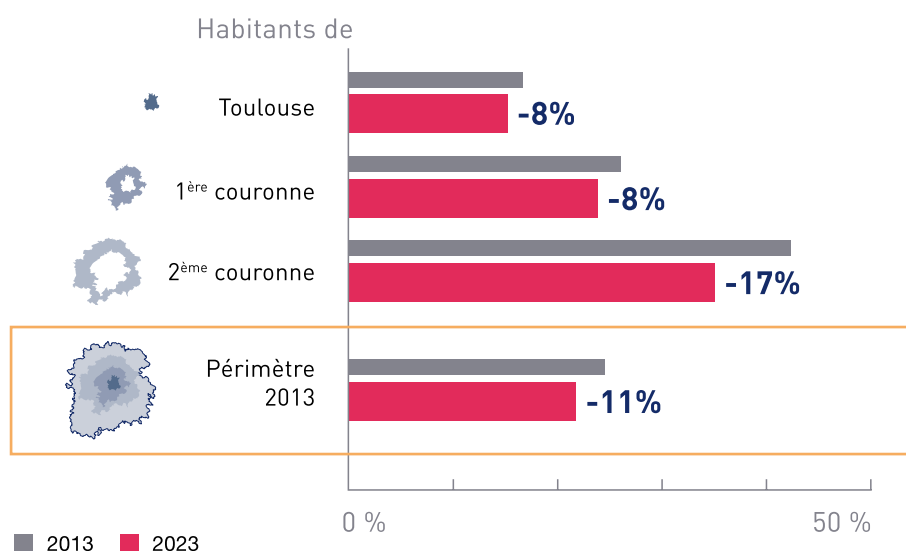


Note méthodologique

Calculs basés sur les personnes qui se sont déplacés et ayant réalisé tous leurs déplacements dans le périmètre 2013.

Évolution du budget distance des habitants

(en %)



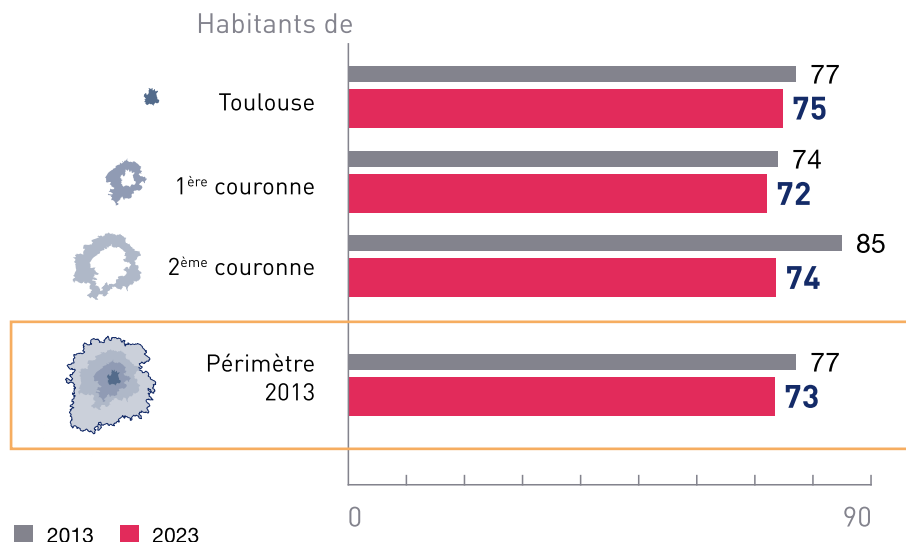
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

La distance parcourue quotidiennement par un habitant a baissé de 11%.

Cette baisse est particulièrement marquée pour les habitants de la deuxième couronne.

Évolution du budget temps des habitants

(en minutes)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

En moyenne, un habitant du territoire passe 3 minutes de moins à se déplacer en 2023 qu'en 2013.

Cette baisse est très marquée en deuxième couronne (-11minutes par jour).

Les alternatives à la voiture privilégiées pour les distances courtes

L'utilisation de la voiture a diminué de 20% pour les distances inférieures à 5km.



Note méthodologique :

Calcul basé uniquement sur les déplacements internes au périmètre d'enquête 2013. Les distances sont recalculées à partir des données d'enquête. Les évolutions fournies sont des estimations.

Évolution du nombre de déplacements par tranche de distance et par mode

(en %)



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

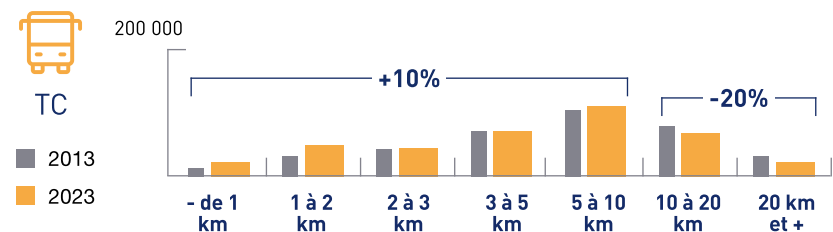
Utilisation de la voiture, pour les « courtes distances » a diminué :

- Baisse de 38% du nombre de déplacements en voiture de moins de 1km
- Baisse de 20% du nombre de déplacements en voiture de moins de 5 km.

Le recours à la voiture est stable sur les distances supérieures à 10 km.

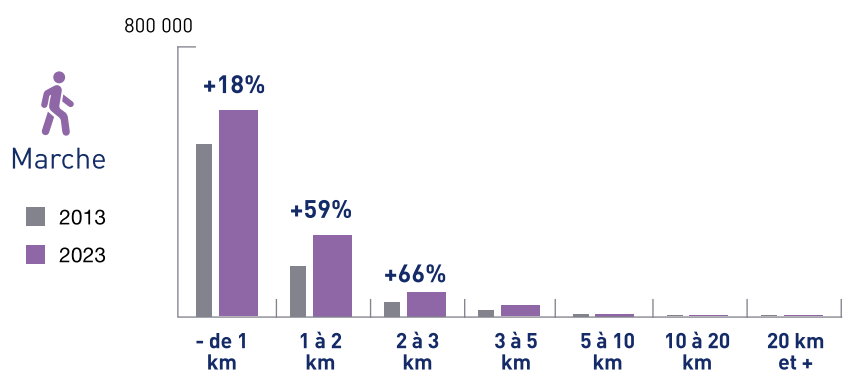
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Les transports en commun sont en progression de 10% pour les déplacements de moins de 10 km, et en recul au-delà (-20%).



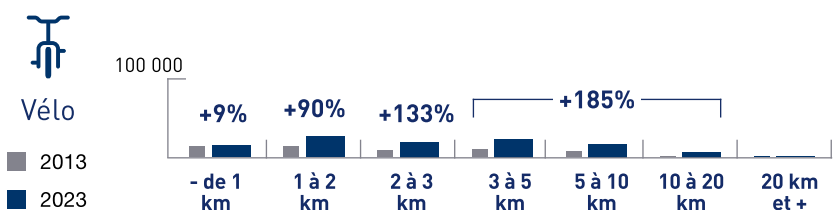
[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

La pratique de la marche a progressé sur les distances courtes, notamment pour les déplacements de 1 à 3 km.



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

Le vélo est plus utilisé, en particulier pour les déplacements longs. **Les déplacements de 3 km à 20 km sont 2,9 fois plus nombreux (+185%).**



Une progression forte des modes actifs pour les courtes distances

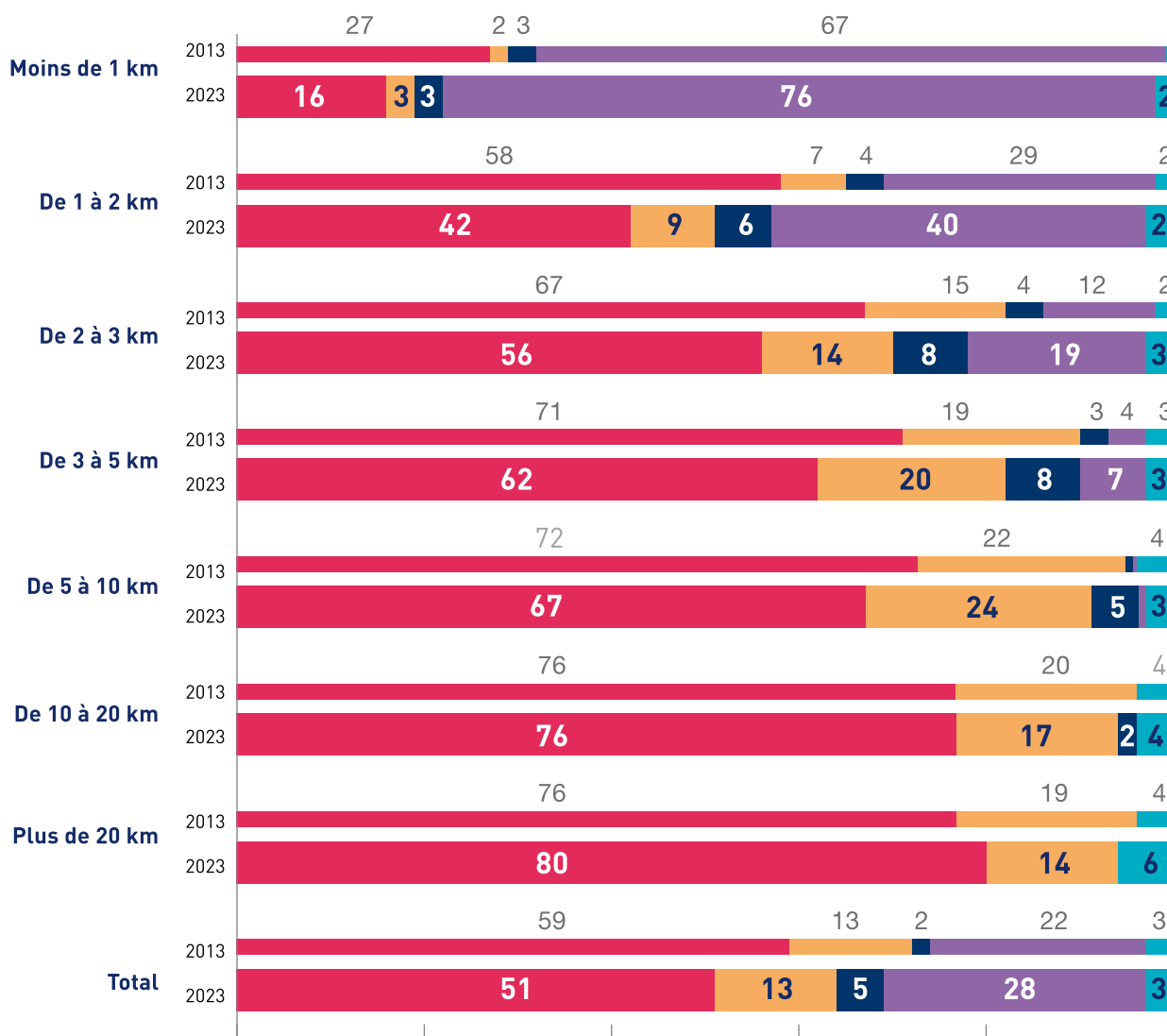
Les modes actifs progressent fortement sur les distances inférieures à 10 km. Cette progression se fait principalement au détriment de la voiture.

- L'usage de la marche s'est développé de manière très importante pour les distances inférieures à 3 km.
- La part de la voiture a fortement diminué pour les distances inférieures à 10km.
- L'usage du vélo a connu une hausse significative pour les distances comprises entre 2 et 10km.
- La part des déplacements réalisés en transport collectifs a diminué à partir de 10 km.

Évolution des parts modales par tranche de distance

[en %. Déplacements internes au périmètre 2013]

[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)



Voiture



TC



Vélo



Marche

Autres modes

Une baisse des distances parcourues



Note méthodologique : une méthode a été mise au point pour comparer les distances entre 2013 et 2023. Les distances sont recalculées à partir des données d'enquête.

La durée moyenne d'un déplacement (quel que soit le mode) est stable entre 2013 et 2023. **La distance moyenne d'un déplacement a diminué de 4%.**

+1 min

C'est l'évolution de la durée moyenne d'un déplacement (de 18 à 19 minutes)

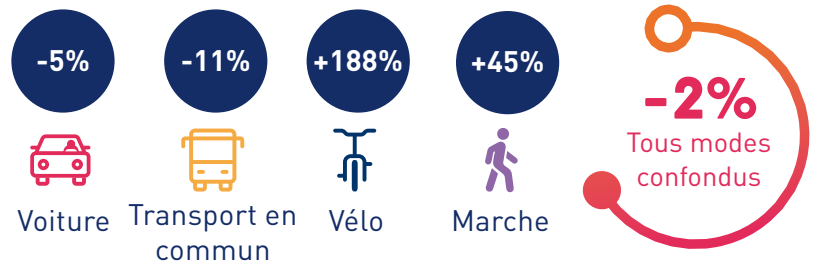
-4%

C'est l'évolution de la distance moyenne d'un déplacement

La distance totale parcourue chaque jour par l'ensemble des habitants du périmètre de 2013 a diminué de 2% en 10 ans.

Évolution des distances totales parcourues pour chaque mode

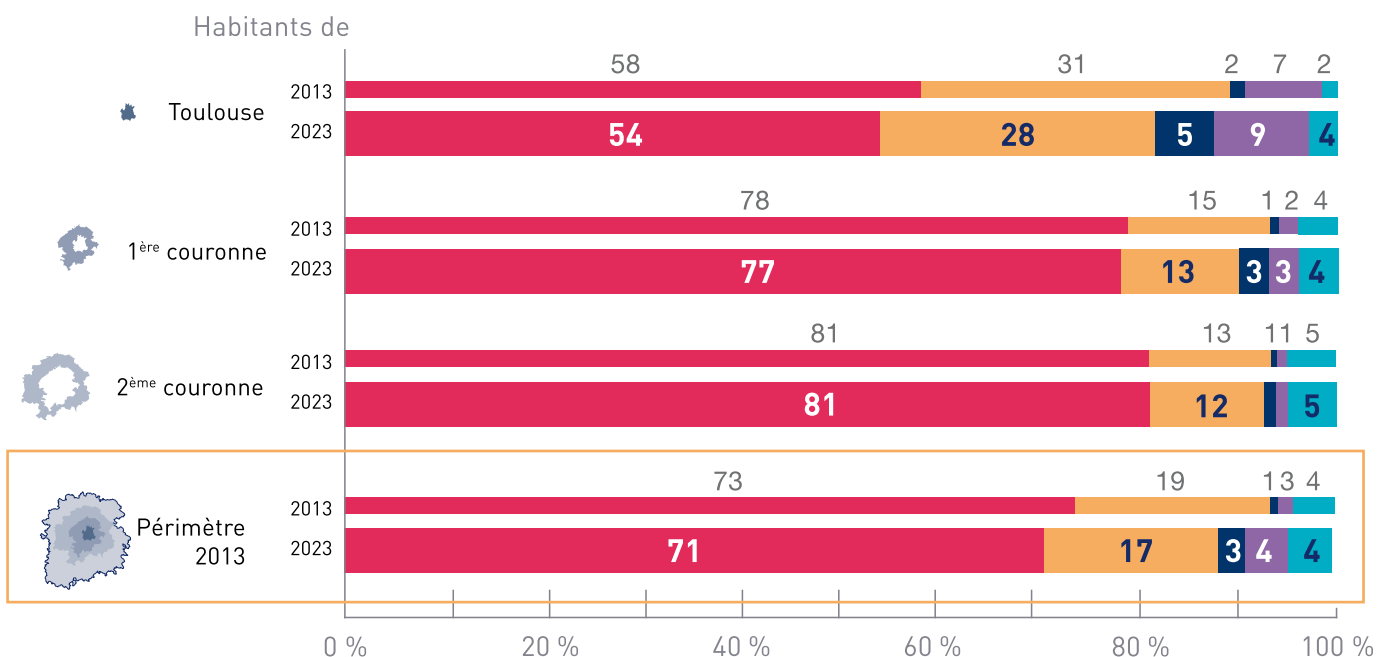
[Déplacements internes au périmètre de 2013]



Sur ce périmètre, les distances parcourues en voiture et en transports collectifs ont diminué respectivement de 5% et 11%. Celles réalisées en modes actifs ont progressé, notamment celles à vélo qui ont presque triplé (+188%).

Répartition des distances parcourues selon le mode et le lieu de résidence

[en% - Déplacements internes au périmètre de 2013]



[Lire la transcription textuelle de l'infographie en annexe.](#)

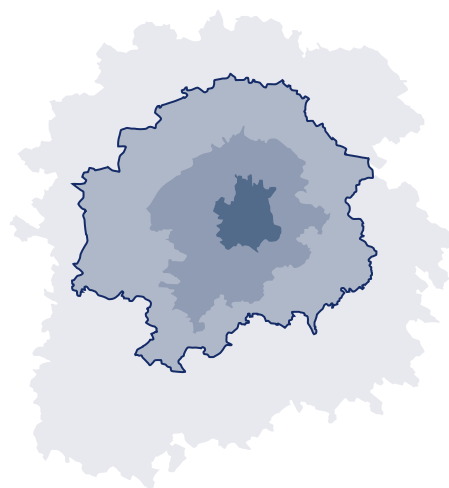


Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

La synthèse des évolutions

2013 - 2023

Sur le périmètre déjà enquêté en 2013.



Une baisse de la mobilité individuelle qui se poursuit et des pratiques qui ont beaucoup évolué



Le nombre de déplacements par jours et par personne a fortement diminué en 10 ans.

La distance totale parcourue dans le périmètre de 2013 par l'ensemble des habitants chaque jour a diminué de 2%

Nombre de déplacements quotidien par personne



L'utilisation de la voiture diminue

La voiture reste le mode de déplacement majoritaire. Son utilisation est prédominante pour des distances de +10km mais elle est en diminution sur les courtes et très courtes distances.

Moins de déplacements en voiture

(Périmètre 2013)

2,30 millions de déplacements en voiture



2,01 millions de déplacements en voiture



La voiture est minoritaire dans les mobilités des Toulousains et son utilisation régresse dans tous les territoires.

Sur le périmètre de l'enquête 2013

52 %

des déplacements sont réalisés en voiture en 2023 (60% en 2013)

-6 points



La part des ménages disposant de plusieurs véhicules a fortement baissé.

La pratique du vélo a doublé en dix ans

X2



Le vélo est très utilisé pour **les déplacements entre 2 à 10 km**.
Cette progression concerne tous les territoires du périmètre 2013.
Les distances parcourues chaque jour à vélo ont quasiment triplé

La marche à pied est le mode de déplacement qui s'est le plus développé en dix ans

+30%

c'est l'évolution constatée depuis 2013



Elle se développe dans tous les territoires, notamment en 1^{ère} et 2^{èmes} couronnes où la croissance est très forte. Sa progression est importante pour **des distances de moins de 3km**.

Les transports en commun sont stables

L'usage des **transports en commun** est en légère progression, malgré les effets de la crise sanitaire



Les principaux enseignements

Sur le périmètre de l'enquête 2023



Les choix modaux des habitants diffèrent fortement entre toulousains et habitants de la périphérie. La voiture est prédominante pour les habitants en dehors de Toulouse.

Les modes actifs et les transports en commun ont une place importante pour les habitants de la ville centre.

Les habitants des territoires de périphérie contribuent pour une part importante aux km parcourus

La motorisation des ménages a baissé sur tous les territoires. Cette baisse est à corrélérer à la diminution de la taille des ménages.

Le télétravail a pris une place significative chez les actifs

Sur le périmètre de comparaison avec 2013



La croissance du nombre total de déplacements reste mesurée malgré une hausse de 11 % de la population. Cela résulte d'une forte baisse de la mobilité individuelle.

Les habitants de périphérie sont ceux dont la distance parcourue chaque jour a le plus diminué.

La diminution du recours à la voiture se fait principalement au profit des modes actifs : les habitants marchent beaucoup plus et l'usage du vélo a doublé.



La distance totale parcourue par l'ensemble des habitants chaque jour a diminué de 2%. La distance totale parcourue en voiture baisse de 5%. Les distances parcourues à pied et à vélo augmentent.

Le nombre de déplacements en voiture a fortement baissé en valeur absolue depuis 10 ans. La voiture demeure le mode de déplacement majoritaire lorsque les distances s'allongent. Son usage régresse particulièrement en cœur d'agglomération et sur les distances courtes.

Les transports en commun se maintiennent malgré les effets de la crise sanitaire, encore sensibles au moment de l'enquête.

Les annexes

Partie 3

Incertitudes statistiques

Comme toute enquête, l'EMC² est soumise à des incertitudes statistiques, liées au tirage d'un échantillon d'enquêtés. Les ménages sont tirés de façon aléatoire et plusieurs personnes d'un même ménage sont interrogées, ce qui entraîne un « effet de grappe » pour les analyses des personnes et des déplacements. À titre d'exemple, les incertitudes sur les modes de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine sont les suivants :

	% dans l'ensemble des déplacements	Borne inf. de l'intervalle de confiance	Borne sup. de l'intervalle de confiance	Précision relative %
Voiture conducteur	43,7	42,9	44,5	1,9
Voiture passager	11,0	10,5	11,5	4,6
TCU	10,1	9,6	10,6	5,0
Autre TC	1,9	1,7	2,2	11,2
Vélo	4,1*	3,7	4,4	8,0
2 ou 3 roues motorisé	0,9	–	–	–
Autre modes	2,1	1,9	2,3	11,1
Marche	26,2	25,5	27,0	2,8

* **Aide à la lecture :** avec un risque de se tromper de 5% ; on peut indiquer que la part de marché du vélo est comprise entre 3,7% et 4,4% des déplacements.

Tableau de précision des résultats au seuil de confiance de 95 %

Nombre redressé	PRÉCISION EN VALEUR ABSOLUE			PRÉCISION EN VALEUR RELATIVE		
	Données ménages	Données personnes	Données déplacements	Données ménages	Données personnes	Données déplacements
100	155	197	359	155%	197%	359%
500	346	441	803	69%	88%	161%
1 000	490	623	1 135	49%	62%	114%
2 000	692	881	1 605	35%	44%	80%
3 000	847	1 079	1 965	28%	36%	66%
4 000	977	1 245	2 269	24%	31%	57%
5 000	1 092	1 392	2 537	22%	28%	51%
10 000	1 538	1 965	3 586	15%	20%	36%
20 000	2 159	2 768	5 065	11%	14%	25%
30 000	2 624	3 377	6 197	9%	11%	21%
50 000	3 334	4 326	7 983	7%	9%	16%
100 000	4 522	5 996	11 227	5%	6%	11%
200 000	5 812	8 124	15 700	3%	4%	8%
300 000	6 322	9 496	19 008	2%	3%	6%
500 000		10 991	23 962		2%	5%
750 000		11 224	28 437		1%	4%
1 000 000			31 750		0%	3%
1 250 000			34 241		0%	3%
1 500 000			36 080		0%	2%
2 000 000			38 147		0%	2%
2 500 000			38 319			2%
3 000 000						0%

Aide à la lecture : lorsque l'EMC² indique que le nombre de déplacements entre deux secteurs de tirage est de 200 000 (exemple surligné ci-dessus), il y a 95 % de chance que le véritable nombre de déplacements entre ces deux secteurs soit compris entre [200 000 – 15 700] et [200 000 + 15 700]. La précision relative est donc de 15 700 / 200 000 = 8 %

Hiérarchie des modes

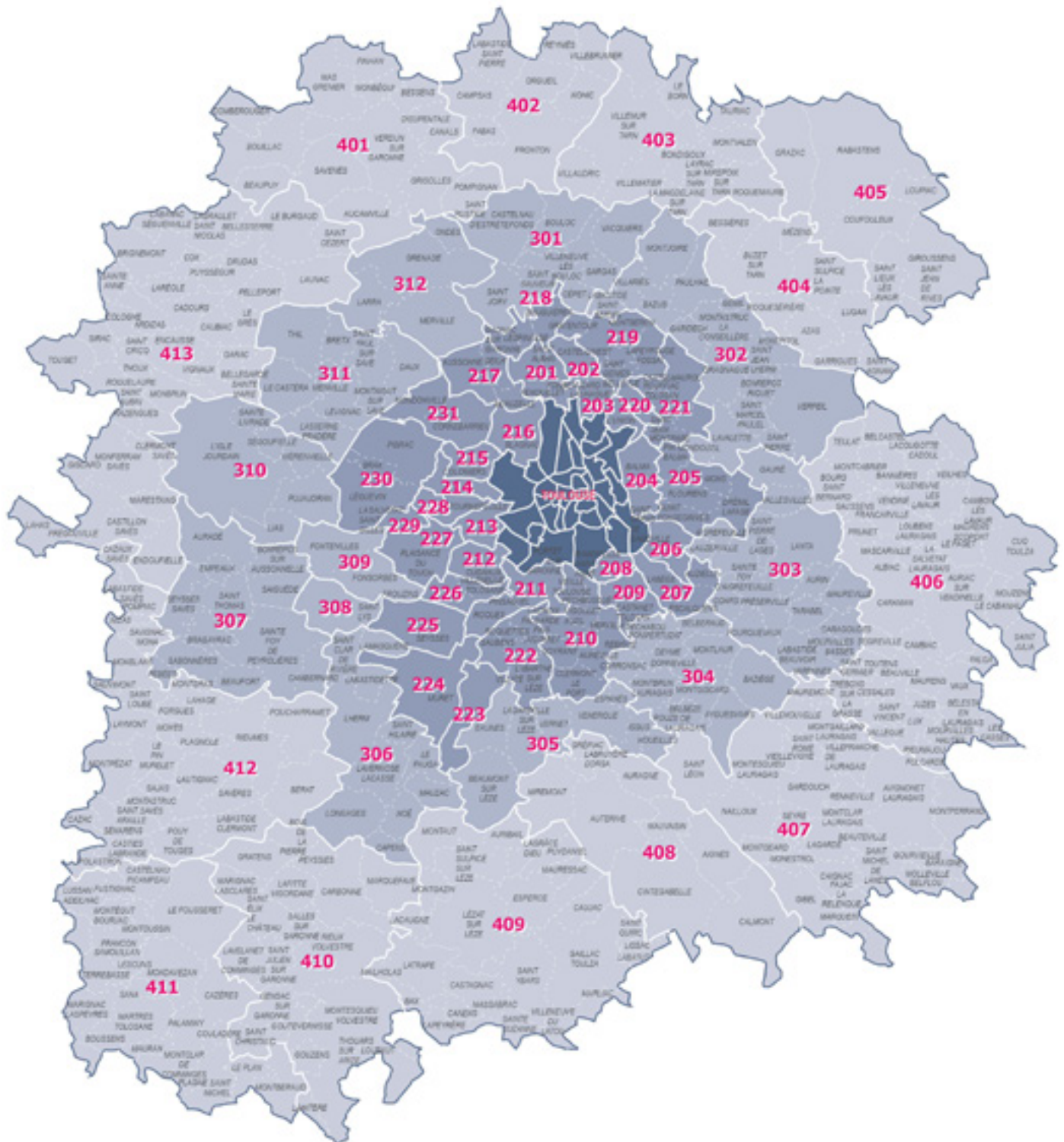
36 modes de déplacement différents ont été enquêtés. Afin de simplifier la lecture, ils sont le plus souvent agrégés en catégories : véhicule particulier, transports en commun, marche à pied, vélo et autres modes.

	Ordre	Libellés
Transports en commun	1	Passager métro (Tisséo)
	2	Passager tramway (Tisséo)
	3	Passager Téléo (téléphérique Tisséo)
	4	Passager bus, navette (Tisséo),
	5	Transport à la demande (TAD) (Tisséo)
	6	Passager autocars interurbains (Lio, Arc-en-ciel routier) et autres autocars (scolaires, périscolaires, occasionnel....).
	7	Transport à la demande régional (TAD interurbain / hors Tisséo)
	8	Passager train régional Lio (TER)
	9	Passager TGV
	10	Passager autre TER
	11	Passager autres trains (Intercités, TET...)
	12	Passager cars longues distance (Flixbus, Blablabus...)
	13	Passager transport employeur (exclusivement)
Autres modes	14	Passager taxi
	15	Passager VTC (Uber...)
	16	Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
	17	Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
Véhicule particulier	18	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc
	19	Conducteur de véhicule particulier (VP)
Autres modes	20	Passager de véhicule particulier (VP)
	21	Conducteur de deux ou trois roues motorisés
Vélo	22	Passager de deux ou trois roues motorisés
	23	Conducteur de vélo à assistance électrique en Libre-Service
	24	Conducteur de vélo Libre-Service VélÔToulouse
	25	Conducteur de vélo de location (hors VélÔToulouse)
	26	Passager de vélo de location (hors VélÔToulouse)
	27	Conducteur de vélo à assistance électrique
	28	Conducteur de vélo
	29	Passager de vélo
	30	Engins de déplacement Personnel Motorisé (trottinette, patinettes, gyropode, monoroue, etc
Autres modes	31	Roller, skate, trottinette (non électrique)
	32	Fauteuil roulant
	33	Passager autre réseau urbain
	34	Transport fluvial ou maritime
Marche	35	Avion
	36	Marche à pied UNIQUEMENT

Secteurs de tirages

Territoires EMC²

Afin de garantir une bonne représentativité géographique, le territoire a été découpé en 88 secteurs. Au minimum 160 personnes ont été enquêtées dans chacun d'entre eux.



Secteurs Hors-Toulouse

1^{ère} couronne

n° et nom de la commune
201 Aucamville
202 Castelginest
203 L'Union
204 Balma
205 Quint-Fonsegrives
206 Saint-Orens de Gameville
207 Escalquens
208 Ramonville-Saint-Agne
209 Castanet-Tolosan
210 Lacroix-Falgarde
211 Portet-sur-Garonne
212 Cugnaux
213 Tournefeuille Sud
214 Colomiers ZA
215 Colomiers Centre
216 Blagnac
217 Aussonne
218 Bruguières
219 Pechbonnieu
220 Saint-Jean
221 Castelmaurou
222 Labarthe-sur-Lèze
223 Muret-Est
224 Muret-Ouest
225 Seysses
226 Villeneuve-Tolosane
227 Plaisance-du-Touch
228 Tournefeuille Nord
229 La Salvetat-saint-Gilles
230 Pibrac
231 Cornebarrieu

2^{ème} couronne

n° et nom de la commune
301 Saint-Jory
302 Verfeil
303 Lanta
304 Baziège
305 Eaunes
306 Lherm
307 Sainte-Foy de Peyrolières
308 Saint-Lys
309 Fonsorbes
310 L'isle-Jourdain
311 Daux
312 Grenade

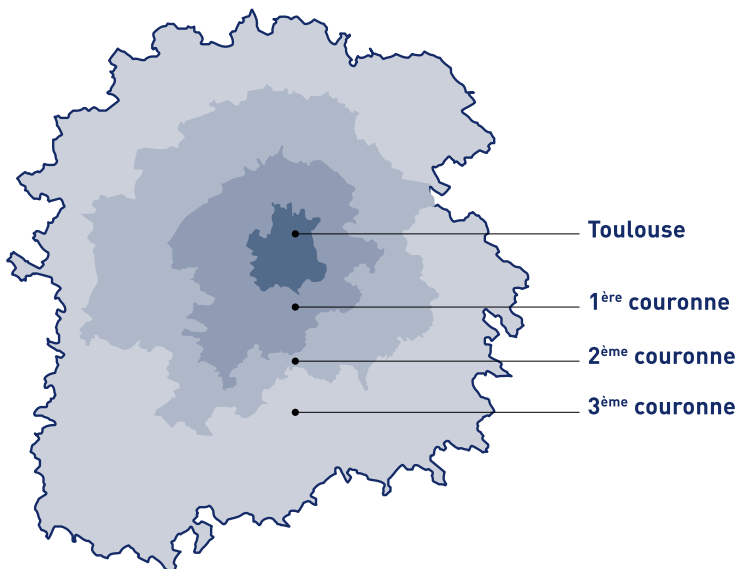
3^{ème} couronne

n° et nom de la commune
401 Verdun-sur-Garonne
402 Fronton
403 Villemur-sur-Tarn
404 Saint-Sulpice la Pointe
405 Rabastens
406 Caraman
407 Villefranche-de-Lauragais
408 Auterive
409 Lézat-sur-Lèze
410 Carbonne
411 Cazères
412 Rieumes
413 Launac



Secteurs Toulouse

n° et nom de la commune
101 Carmes
102 Capitole
103 Compans
104 Jean-Jaurès
105 Saint-Michel
106 Empalot
107 Saint-Cyprien
108 Fondeyre
109 Minimes
110 Marengo
111 Guilhemery
112 Pont des Demoiselles
113 Saint-Agne
114 Croix-de-Pierre
115 Bagatelle
116 Cépière
117 Cartoucherie
118 Purpan
119 Sept-Deniers
120 Lalande
121 Borderouge
122 Croix-Daurade
123 Argoulets
124 Château de l'Hers
125 Malpère
126 Montaudran
127 Rangueil
128 Lafourquette
129 Reynerie
130 Saint-Simon
131 Pradettes
132 Saint-Martin-du-Touch



Tableaux des résultats par secteurs de tirage

Secteurs Toulouse

Note de lecture : L'EMC² dresse une photo précise de la mobilité d'un territoire, à partir d'enquêtes auprès de ménages "tirés" dans les 88 secteurs de tirage. Le secteur de tirage est l'unité de base de l'enquête et les tableaux ci-après fournissent les grands indicateurs à cette échelle. L'utilisation de résultats à l'échelle d'un secteur de tirage nécessite une prise en considération des limites statistiques des données (pour plus de détail, se référer à l'annexe "Incertitudes statistiques"). Plus l'échantillon étudié est petit (ex: déplacement à vélo d'un secteur), plus l'incertitude sera élevée. A l'inverse, le regroupement de secteurs, limitera cette incertitude.

Les chiffres présents dans ces tableaux correspondent à la mobilité (nombre de déplacements, part modales) des habitants de chaque secteur (et non à la mobilité observée sur chaque secteur)

Num.	Nom secteur	Nombre d'habitants de 5ans et +	Personnes par ménage	Part des ménages non motorisés	Nombre de déplacements des habitants	Mobilité	Part Voiture	Part voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
101	Carmes	10 598	1,51	51%	40 066	3,8	14%	12%	2%	17%	16%	57%	11%	1%
102	Capitole	19 395	1,45	59%	80 806	4,2	10%	7%	2%	17%	17%	65%	5%	3%
103	Compans	24 549	1,44	49%	92 237	3,8	19%	15%	4%	23%	22%	51%	7%	1%
104	Jean-Jaurès	16 081	1,47	52%	54 071	3,4	13%	9%	3%	20%	18%	58%	8%	3%
105	Saint-Michel	19 898	1,55	38%	71 170	3,6	26%	21%	5%	23%	23%	40%	8%	1%
106	Empalot	8 125	1,54	67%	28 512	3,5	18%	15%	3%	36%	35%	41%	2%	4%
107	Saint-Cyprien	21 602	1,49	33%	78 867	3,7	25%	20%	5%	23%	23%	41%	8%	2%
108	Fondevre	20 476	1,85	22%	71 824	3,5	34%	27%	7%	19%	18%	40%	5%	3%
109	Minimes	16 234	1,70	28%	57 026	3,5	24%	19%	6%	20%	20%	44%	10%	1%
110	Marengo	19 899	1,63	34%	71 168	3,6	19%	16%	3%	24%	23%	45%	6%	5%
111	Guilhemery	18 351	1,83	21%	62 005	3,4	40%	34%	6%	12%	12%	34%	10%	3%
112	Pont des Demoiselles	14 867	1,68	26%	52 897	3,6	38%	31%	7%	13%	13%	35%	9%	5%
113	Saint-Agne	19 409	1,66	29%	57 219	2,9	27%	23%	4%	26%	25%	32%	13%	3%
114	Croix de Pierre	6 294	1,85	15%	21 028	3,3	34%	27%	7%	12%	12%	42%	7%	5%
115	Bagatelle	18 296	2,06	47%	58 810	3,2	20%	18%	3%	24%	24%	51%	2%	2%
116	Cépière	8 756	1,58	44%	26 059	3,0	28%	20%	9%	28%	27%	35%	7%	1%
117	Cartoucherie	14 846	1,68	33%	53 393	3,6	28%	26%	3%	24%	24%	37%	8%	3%
118	Purpan	8 081	1,64	30%	24 124	3,0	44%	34%	10%	25%	24%	25%	4%	3%
119	Sept Deniers	7 399	1,85	20%	22 908	3,1	38%	32%	6%	14%	13%	32%	15%	2%
120	Lalande	18 913	1,81	29%	60 447	3,2	44%	34%	10%	25%	24%	26%	4%	2%
121	Borderouge	13 691	1,88	24%	48 407	3,5	35%	29%	6%	24%	24%	35%	5%	1%
122	Croix Daurade	15 215	1,76	17%	54 499	3,6	42%	32%	9%	18%	17%	26%	7%	7%
123	Argoulets	15 046	1,80	28%	50 474	3,4	42%	36%	6%	17%	17%	29%	8%	3%
124	Château de l'Hers	14 965	1,85	16%	53 978	3,6	44%	36%	9%	20%	20%	29%	3%	4%
125	Malepère	10 154	1,79	16%	34 360	3,4	53%	38%	15%	13%	12%	26%	3%	5%
126	Montaudran	12 941	1,37	54%	44 721	3,5	26%	19%	7%	33%	32%	34%	6%	2%
127	Rangueil	28 935	1,29	49%	99 524	3,4	29%	23%	6%	28%	27%	38%	4%	1%
128	Lafourquette	7 298	2,02	30%	23 815	3,3	41%	34%	7%	22%	22%	27%	4%	5%
129	Reynerie	13 620	2,52	29%	41 511	3,0	27%	19%	8%	22%	21%	47%	2%	3%
130	Saint-Simon	9 328	2,11	13%	33 119	3,6	66%	49%	17%	10%	9%	16%	5%	3%
131	Pradettes	13 821	1,85	28%	44 935	3,3	47%	43%	4%	15%	15%	23%	8%	5%
132	Saint-Martin-du-Touch	12 538	1,74	12%	47 003	3,7	57%	49%	8%	11%	11%	27%	2%	1%
	Ensemble Toulouse	479 624	1,66	35%	1 660 983	3,5	31%	25%	6%	21%	20%	39%	6%	3%

Tableaux des résultats par secteurs de tirage

Secteurs de première couronne

Num.	Nom secteur	Nombre d'habitants de 5ans et +	Personnes par ménage	Part des ménages non motorisés	Nombre de déplacements des habitants	Mobilité	Part Voiture	Part Voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
201	Sect. Aucamville	19 008	2,07	7%	69 404	3,7	69%	55%	14%	6%	4%	21%	2%	2%
202	Sect. Casteljonest	20 989	2,09	4%	78 722	3,8	66%	57%	9%	9%	8%	17%	2%	6%
203	L'Union	11 257	2,05	8%	39 279	3,5	68%	58%	10%	8%	8%	15%	5%	4%
204	Balma	15 125	2,02	5%	53 171	3,5	64%	44%	21%	12%	11%	21%	1%	2%
205	Sect. Quint	12 180	2,20	8%	38 280	3,1	62%	51%	11%	12%	11%	23%	3%	1%
206	Saint-Orens	11 812	2,02	6%	35 751	3,0	67%	53%	14%	9%	7%	21%	2%	2%
207	Sect. Escalquens	12 655	1,86	13%	42 572	3,4	61%	51%	11%	7%	7%	23%	6%	2%
208	Ramonville	13 835	1,81	14%	51 880	3,8	44%	39%	5%	14%	13%	31%	9%	2%
209	Sect. Castanet	17 935	1,83	24%	58 455	3,3	49%	39%	10%	12%	11%	35%	2%	3%
210	Sect. Lacroix-Falg	7 693	2,35	4%	27 542	3,6	77%	63%	13%	6%	5%	13%	3%	1%
211	Sect. Portet	13 274	2,23	6%	52 084	3,9	68%	53%	15%	7%	5%	18%	2%	4%
212	Cugnaux	17 857	2,14	8%	64 370	3,6	56%	43%	12%	13%	8%	24%	4%	4%
213	Tournefeuille Sud	13 636	2,06	14%	47 727	3,5	62%	44%	18%	8%	8%	16%	9%	5%
214	Colomiers ZA	15 000	2,19	10%	48 073	3,2	68%	56%	12%	9%	8%	18%	3%	3%
215	Colomiers Centre	21 804	1,97	13%	81 493	3,7	55%	40%	15%	8%	6%	32%	3%	2%
216	Blagnac	23 587	1,87	14%	89 316	3,8	51%	39%	11%	9%	9%	26%	9%	5%
217	Sect. Aussonne	16 107	2,20	10%	56 125	3,5	66%	54%	12%	4%	4%	22%	3%	5%
218	Sect. Bruguières	11 028	2,17	9%	35 293	3,2	74%	57%	17%	6%	5%	16%	2%	1%
219	Sect. Pechbonnieu	18 104	2,31	10%	60 728	3,4	69%	56%	12%	11%	10%	16%	2%	2%
220	Saint-Jean	10 345	2,06	11%	37 983	3,7	65%	48%	17%	6%	6%	26%	3%	0%
221	Sect. Castelmaurou	10 666	2,29	3%	40 583	3,8	68%	54%	14%	11%	10%	18%	1%	1%
222	Sect. Labarthe	19 502	2,23	1%	68 405	3,5	72%	58%	14%	3%	1%	19%	4%	2%
223	Muret Est	9 909	2,04	14%	38 861	3,9	67%	52%	15%	4%	3%	27%	1%	1%
224	Muret Ouest	12 258	1,98	18%	43 002	3,5	57%	43%	13%	7%	5%	26%	4%	6%
225	Seysse	7 661	2,23	5%	27 467	3,6	75%	63%	11%	6%	5%	16%	2%	1%
226	Sect. Villeneuve	17 896	2,18	5%	64 618	3,6	72%	62%	10%	5%	4%	18%	2%	3%
227	Plaisance-du-Touch	17 808	2,26	7%	59 359	3,3	68%	54%	13%	8%	4%	16%	4%	4%
228	Tournefeuille Nord	12 879	2,25	7%	43 195	3,4	64%	49%	15%	4%	3%	24%	7%	1%
229	La Salvetat Saint-Gilles	7 850	2,26	7%	28 446	3,6	79%	61%	19%	4%	2%	14%	2%	0%
230	Sect. Pibrac	19 298	2,23	1%	65 483	3,4	75%	59%	16%	3%	2%	17%	3%	2%
231	Sect. Cornebarrieu	11 502	2,10	6%	42 448	3,7	72%	55%	17%	5%	4%	13%	5%	5%
Ensemble 1^{re} couronne		450 459	2,09	9%	1 590 115	3,5	62%	49%	13%	7%	6%	20%	4%	3%

Tableaux des résultats par secteurs de tirage

Secteurs de deuxième couronne

Num.	Nom secteur	Nombre d'habitants de 5ans et +	Personnes par ménage	Part des ménages non motorisés	Nombre de déplacements des habitants	Mobilité	Part Voiture	Part voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
301	Sect. Saint Jory	23 368	2,32	7%	77 500	3,3	77%	60%	17%	7%	2%	13%	0%	3%
302	Sect. Verfeil	18 834	2,36	6%	66 930	3,6	71%	57%	14%	8%	5%	18%	0%	3%
303	Sect. Lanta	13 480	2,46	1%	48 883	3,6	77%	68%	9%	7%	4%	12%	0%	4%
304	Sect. Baziège	18 956	2,32	4%	66 727	3,5	69%	57%	12%	8%	4%	15%	6%	2%
305	Sect. Eaunes	16 946	2,28	4%	58 824	3,5	73%	53%	20%	7%	2%	15%	3%	1%
306	Sect. Lherm	22 750	2,40	6%	74 796	3,3	77%	63%	15%	8%	3%	13%	1%	1%
307	Sect. Sainte-Foy-de-Peyrolières	7 015	2,45	1%	21 582	3,1	79%	60%	19%	5%	0%	12%	0%	4%
308	Sect. Saint-Lys	8 535	2,25	5%	29 728	3,5	68%	55%	13%	6%	3%	22%	1%	3%
309	Sect. Fonsorbes	16 850	2,38	3%	69 883	4,1	76%	58%	18%	6%	3%	12%	2%	5%
310	L'Isle-Jourdain	12 314	2,17	9%	44 752	3,6	75%	60%	15%	6%	2%	14%	1%	5%
311	Secteur de Daux	11 915	2,32	3%	42 310	3,6	74%	62%	12%	6%	1%	14%	2%	4%
312	Secteur de Grenade	16 264	2,22	7%	50 021	3,1	67%	51%	15%	6%	3%	20%	1%	6%
Ensemble 2^e couronne		187 226	2,33	5%	651 936	3,5	29%	23%	6%	3%	1%	6%	1%	1%

Tableaux des résultats par secteurs de tirage

Secteurs de troisième couronne

Num.	Nom secteur	Nombre d'habitants de 5ans et +	Personnes par ménage	Part des ménages non motorisés	Nombre de déplacements des habitants	Mobilité	Part Voiture	Part Voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
401	Sect. Verdun-sur-G.	20 204	2,30	0,03	65 591	3,2	74%	61%	13%	5%	0%	17%	1%	4%
402	Sect. Fronton	16 179	2,32	0,06	54 576	3,4	74%	61%	14%	5%	0%	18%	2%	1%
403	Sect. Villemur-sur-T	13 147	2,22	0,10	42 520	3,2	66%	52%	13%	5%	0%	20%	2%	7%
404	Sect. Saint-Sulpice	17 505	2,27	0,04	65 458	3,7	74%	56%	19%	7%	2%	13%	2%	4%
405	Sect. Rabastens	12 043	2,26	0,06	36 532	3,0	69%	54%	15%	8%	3%	19%	3%	2%
406	Sect. Caraman	14 418	2,34	0,05	48 430	3,4	76%	56%	21%	7%	2%	12%	0%	5%
407	Sect. Villefranche	19 763	2,28	0,03	72 667	3,7	68%	54%	14%	4%	2%	25%	1%	1%
408	Sect. d'Auterive	18 416	2,19	0,12	60 567	3,3	63%	54%	9%	10%	4%	21%	3%	3%
409	Sect. Lézat-sur-Lèze	12 526	2,22	0,03	36 801	2,9	74%	62%	12%	8%	1%	14%	1%	3%
410	Sect. Carbonne	18 536	2,24	0,03	70 022	3,8	80%	65%	15%	6%	1%	12%	1%	0%
411	Sect. Cazères	14 465	2,07	0,20	52 727	3,6	59%	45%	14%	6%	1%	25%	7%	2%
412	Sect. Rieumes	12 003	2,31	0,06	42 916	3,6	74%	62%	12%	5%	1%	17%	1%	2%
413	Sect. Launac	13 381	2,32	0,04	42 511	3,2	67%	53%	14%	5%	0%	26%	0%	2%
Ensemble 3^e couronne		202 586	2,25	6%	691 318	3,4	29%	24%	6%	3%	1%	8%	1%	1%

Éléments de comparaisons

Comparaisons territoriales

Territoire	Lyon (enquête ancienne)	Marseille (impact pandémie)	Bordeaux Gironde	Toulouse	Nantes (enquête ancienne)	Lille (enquête ancienne)	Rennes	Grenoble (impact pandémie)	St-Etienne (impact pandémie)	Caen
Année	2015	2020	2022	2023	2015	2016	2018	2020	2021	2022
Population	2 300 000	2 200 000	1 600 000	1 400 000	1 380 000	1 100 000	1 080 000	826 000	720 000	682 000
Superficie	6 630 km ²	7169 km ²	11 125 km ²	5385 km ²	7067 km ²	611 km ²	7441 km ²	5972 km ²	5262 km ²	5587 km ²
Nombre de communes	569	195	545	453	230	85	393	363	316	528
Nombre de personnes enquêtées	28 230	25 530	11 814	15 775	20 799	9 479	11 026	12 463	9 625	10 453
Mobilité	3,3	3,2	3,3	3,5	3,7	3,7	3,7	3,4	3,3	3,4
Part modale voiture	53%	54%	59%	55%	64%	57%	58%	53%	62%	61%
Part modale des TC	13%	10%	9%	12%	10%	11%	8%	11%	8%	6%
Part modale marche	30%	32%	24%	26%	21%	30%	29%	30%	28%	27%
Part modale vélo	1%	2%	5%	4%	2%	1%	2%	5%	1%	3%
Part autres modes	1%	1%	2%	3%	2%	1%	2%	1%	1%	2%
Motorisation des ménages (véh. à disposition)	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3
Durée de dépl. quotid. (min)	69	67	72	74	66	66	66	64	62	63

Avertissement : ce tableau permet de mettre en regard quelques résultats de l'EMC² avec ceux d'agglomérations françaises. Cependant, la comparaison ne peut se faire qu'avec précaution, car les périmètres retenus sont plus ou moins étendus et car certaines enquêtes sont relativement plus anciennes, et certaines ont été perturbées par la crise sanitaire lors de leur réalisation

Ce tableau de comparaison met en lumière quelques constats :

- **Le temps de déplacements quotidien sur l'agglomération de Toulouse est supérieur à celui des autres territoires**
- **La pratique de la marche est comparable à celle observée dans les autres territoires**
A noter qu'en 2013, sa pratique était plus faible que dans les autres territoires comparables
- **Après Lyon, c'est à Toulouse que les transports collectifs sont le plus utilisés**
- **La pratique du vélo est plutôt élevée par rapports aux autres enquêtes similaires**

Éléments de comparaisons

Évolutions depuis 1978 sur le périmètre comparable (première couronne + Toulouse)

	1978	1990	1996	2004	2013	2023
Caractéristiques socio-démographiques socio-démographiques						
Nombre de ménages	205 000	277 000	321 000	377 000	433 000	504 000
Nombre d'habitants	541 000	681 000	723 000	804 000	892 000	984 000
Nombre de personnes par ménages	2,64	2,45	2,25	2,13	2,06	1,95
Équipements des ménages						
Nombre de voitures par ménage	1,02	1,27	1,23	1,27	1,18	1,09
Part des ménages sans voiture	27 %	20 %	20 %	17 %	21 %	24 %
Mobilité (personnes de 5 ans et plus)						
Mobilité tous modes	3,2	3,1	3,7	4,1	3,8	3,5
Mobilité en voiture	1,6	2,0	2,3	2,6	2,1	1,7
Mobilité TCU	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,5
Mobilité marche à pied	1,0	0,6	0,8	1,0	0,9	1,1
Mobilité vélo	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Mobilité deux-roues motorisés	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	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	3 251 000
Nombre de déplacements en voiture	790 000	1 251 000	1 608 000	1 942 000	1 785 000	1 539 000
Nombre de déplacements TCU	133 000	166 000	206 000	248 000	426 000	441 000
Nombre de déplacements à pied	521 000	400 000	556 000	721 000	762 000	981 000
Nombre de déplacements vélo	73 000	62 000	70 000	98 000	79 000	165 000
Nombre de déplacements deux-roues motorisés	99 000	49 000	31 000	57 000	36 000	29 000
Parts modales						
Part modale VP	48 %	63 %	63 %	62 %	56 %	47 %
Part modale TCU	8 %	63 %	8 %	8 %	13 %	14 %
Part modale marche à pied	32 %	20 %	22 %	23 %	24 %	30 %
Part modale vélo	4 %	3 %	3 %	3 %	2 %	5 %
Part modale deux-roues motorisés	6 %	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %

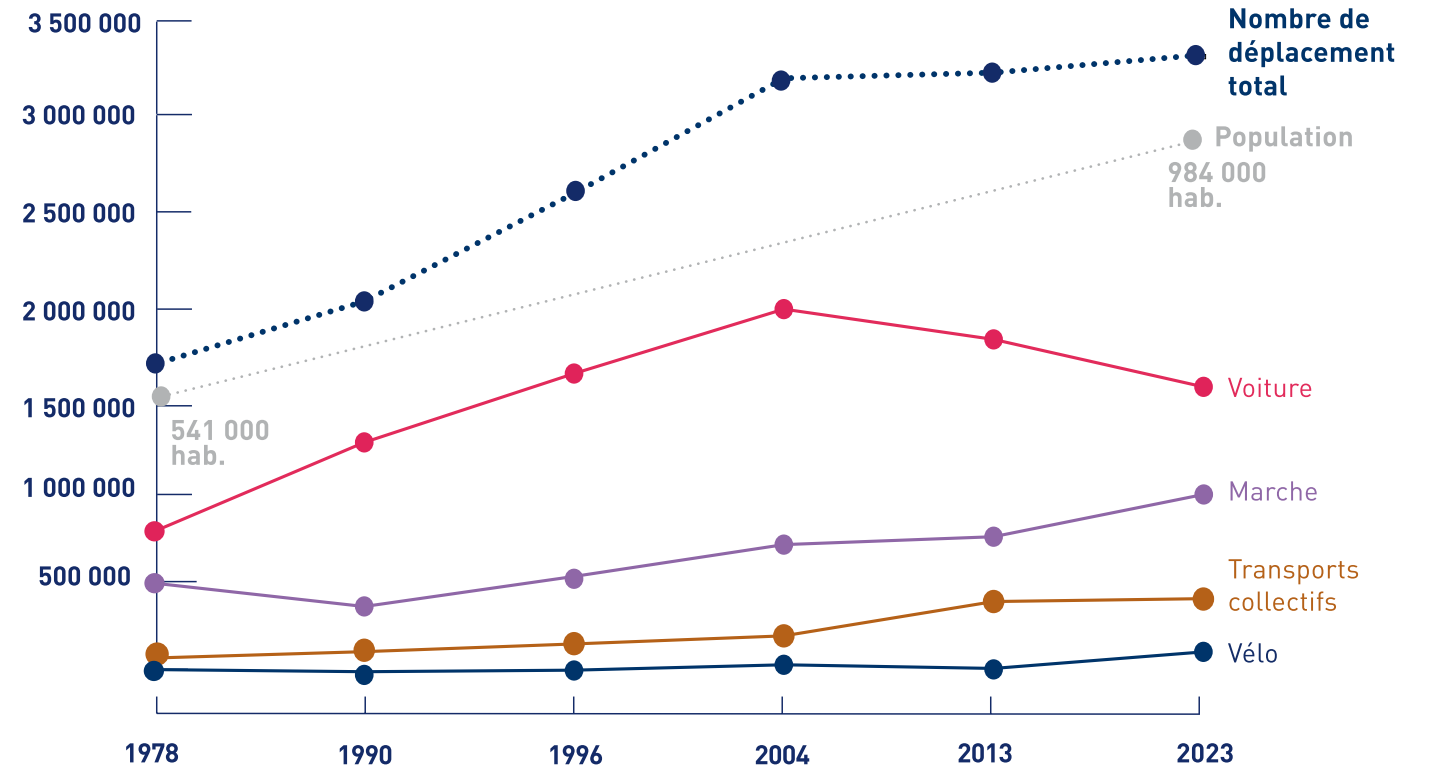
* Le périmètre de référence est quasiment le même selon les années :

- 66 communes en 1978

- 72 communes en 1990, 1996 et 2004

- 70 communes en 2013 et 2023

Évolution du nombre de déplacements par mode sur le périmètre 1978



Transcriptions textuelles des infographies

Réalisations et extensions sur le réseau structurant Tisséo, page 7.

L'infographie représente la chronologie des enquêtes mobilités (1978, 1990, 1996, 2004, 2013 et 2023), ainsi que les principales réalisations sur le réseau structurant Tisséo :

- le métro A a été mis en service avant 1996,
- entre 2004 et 2013, le métro B et la ligne T1 du tramway ont été mis en service,
- entre 2013 et 2023 ont eu lieu deux extensions de la ligne T1, la mise en service de la ligne T2, la création de la plupart des lignes Linéo, ainsi que la mise en service du téléphérique Téléo,
- l'année 2023 marque la sixième enquête de l'EMC²,
- la prochaine décennie sera ponctuée par la mise en service de la connexion de ligne de métro B et la création de la 3^{ème} ligne de métro C.

[Cliquer ici pour retourner à la page 7.](#)

Répartition de la population enquêtée par classe d'âge, page 11.

Le schéma indique la répartition de la population enquêtée par classe d'âge (population de 5 ans et plus) sur l'ensemble du périmètre 2023 (les données ont été redressées et exprimées en pourcentage) :

- les 5-17 ans représentent 16% de la population,
- les 18-24 ans représentent 13% de la population,
- les 25-34 ans représentent 14% de la population,
- les 35-49 ans représentent 22% de la population,
- les 50-64 ans représentent 19% de la population,
- les 65 ans et plus représentent 16% de la population.

[Cliquer ici pour retourner à la page 11.](#)

Répartition de la population enquêtée selon l'occupation principale, page 11.

Le graphique représente la répartition de la population enquêtée (population de 5 ans et plus) selon l'occupation principale sur l'ensemble du périmètre 2023 (les données ont été redressées et exprimées en pourcentage) :

- 17% sont des scolaires,
- 9% sont des étudiants,
- 39% sont des actifs à temps plein,
- 5% sont des actifs à temps partiel,
- 7% sont des personnes en recherche d'emploi,
- 18% sont des retraités,
- 5% autres.

[Cliquer ici pour retourner à la page 11.](#)

Population enquêtée par occupation principale, page 11.

Le graphique représente l'évolution de la population enquêtée (population de 5 ans et plus) en fonction de leur occupation principale entre 2013 et 2023 (les données ont été redressées et exprimées en pourcentage) :

- les scolaires (jusqu'au bac) représentent 18% de la population enquêtée en 2013 et 16% en 2023,
- les étudiants représentent 8% de la population enquêtée en 2013 et 10% en 2023,
- les travailleurs à temps plein représentent 37% de la population enquêtée en 2013 et 39% en 2023,
- les travailleurs à temps partiel représentent 7% de la population enquêtée en 2013 et 5% en 2023,
- les personnes en recherche d'emploi représentent 5% de la population enquêtée en 2013 et 7% en 2023,
- les retraités représentent 19% de la population enquêtée en 2013 et 18% en 2023,
- la part de la catégorie « autres » est restée la même entre 2013 et 2023 soit 5%.

[Cliquer ici pour retourner à la page 11.](#)

Mobilité selon l'occupation principale, page 14.

Le graphique représente la mobilité selon l'occupation principale en nombre de déplacements par jour par personne sur le périmètre 2023. Ainsi, en 2023 :

- les scolaires et les retraités effectuent 3.0 déplacements par jour par personne,
- les étudiants effectuent 3,5 déplacements par jour par personne au même titre que les personnes au chômage ou en recherche d'emploi et les personnes au foyer,
- les personnes travaillant à temps plein effectuent 3,9 déplacements par jour par personne,
- les personnes travaillant à temps partiel effectuent 4,2 déplacements par jour par personne.

Dans leur ensemble, les personnes enquêtées en 2023 effectuent en moyenne 3,5 déplacements par jour par personne.

[Cliquer ici pour retourner à la page 14.](#)

Répartition de la population selon le nombre de déplacements réalisés le jour de l'enquête et selon le lieu de résidence, page 15.

Le graphique montre la répartition de la population selon le nombre de déplacements réalisés le jour de l'enquête et selon le lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne et l'ensemble du périmètre 2023).

Les résultats sur l'ensemble du périmètre 2023 montre que :

- 11% de la population effectuent entre 0 trajet par jour,
- 31% de la population effectuent entre 1 et 2 trajets par jour,
- 10% de la population effectuent 3 trajets par jour,
- 22% de la population effectuent 4 trajets par jour,
- 9% de la population effectuent 5 trajets par jour,
- 8% de la population effectuent 6 trajets par jour,
- 4% de la population effectuent 7 trajets par jour,
- 6% de la population effectuent entre 8 trajets et plus par jour.

Les proportions de chacune de ces catégories varient peu entre Toulouse, la 1^{ère} couronne, la 2^{ème} couronne, la 3^{ème} couronne ou l'ensemble de la zone d'étude.

[Cliquer ici pour retourner à la page 15.](#)

Raisons de la difficulté à se déplacer, page 15.

Le graphique représente la répartition des différentes raisons impliquées dans la difficulté à se déplacer (les données sont exprimées en pourcentage) :

- 42% de population de l'étude ont des difficultés à se déplacer en raison d'un handicap permanent,
- 21% de population de l'étude ont des difficultés à se déplacer en raison de leur âge,
- 20% de population de l'étude ont des difficultés à se déplacer pour un autre motif personnel,
- 17% de population de l'étude ont des difficultés à se déplacer en raison d'un handicap temporaire.

[Cliquer ici pour retourner à la page 15.](#)

Nombre de déplacements par jour selon le mode principal, page 16.

Le graphique représente le nombre de déplacements par jour selon le mode principal sur le périmètre de 2023 (population de 5 ans et plus). 2 509 000 déplacements par jour se font en voiture, soit deux fois plus que les déplacements à pied qui sont de l'ordre de 1 205 000 déplacements par jour. 188 000 déplacements par jour sont réalisés à vélo et 133 000 déplacements par jour sont réalisés par d'autres modes de transports (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes, etc.).

[Cliquer ici pour retourner à la page 16.](#)

Parts modales selon le lieu de résidence, page 16.

Le graphique montre les parts modales utilisées selon le lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne).

Pour la couronne de Toulouse : 39% des déplacements sont réalisés à pied, 31% en voiture, 21% en transport en commun, 6% à vélo et 3% via d'autres modes de transport.

Pour la 1^{ère} couronne, 64% des déplacements sont réalisés en voiture, 21% à pied, 8% en transport en commun, 4% à vélo et 3% via d'autres modes de transport.

Pour la 2^{ème} couronne, 74% des déplacements sont réalisés en voiture, 15% à pied, 7% en transport en commun, 3% via d'autres modes de transport et 2% à vélo.

Pour la 3^{ème} couronne, 71% des déplacements sont réalisés en voiture, 18% à pied, 6% en transport en commun, 3% via d'autres modes de transport et 2% vélo.

[Cliquer ici pour retourner à la page 16.](#)

Parts modales selon le genre, page 17 .

Le graphique représente les parts modales en fonction du genre. Les données sont exprimées en pourcentage. Les hommes réalisent en moyenne 3,40 déplacements par personne par jour, les femmes réalisent en moyenne 3,56 déplacements par personne par jour :

- La voiture est utilisée à 54% pour les femmes et 55% pour les hommes,
- Les transports en commun sont utilisés à 13% pour les femmes et 11% pour les hommes,
- Le vélo est utilisé pour 3% des femmes et 5% des hommes,
- La marche à pied est pratiquée par 28% des femmes et 24% des hommes,
- Les autres modes de transport sont utilisés à 5% par les hommes et aux alentours de 2% par les femmes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 17.](#)

Parts modales selon l'âge, page 17.

La marche est pratiquée de façon assez homogène selon l'âge. Son utilisation est au-dessus de la moyenne chez les plus de 65 ans (jusqu'à 41% des déplacements pour les 75 ans et +) et chez les moins de 30 ans. C'est chez les 40-44ans qu'elle est le moins pratiquée (19%).

Les transports en communs sont très fortement utilisés chez les 10-30 ans et plus fortement encore chez les 15-19 ans (46%). Dans les autres tranches d'âge, leur utilisation est faible, entre 5 et 7%.

Le vélo est le plus utilisé chez les 35-40 ans (6%), et très peu utilisé chez les 75 ans et plus (2%), mais aussi chez les 5-9 ans et les 65-69 ans (3%). Les autres tranches d'âge se situant entre 3 et 5%.

La voiture est utilisée de façon majoritaire dans toutes les classes d'âges entre 25 et 74 ans, ainsi que chez les 5-9 ans (56%). L'utilisation est la plus forte chez les 40-44 ans (69%) et baisse progressivement au-delà. Son utilisation est la plus faible entre 15 et 19 ans (19%), et reste faible entre 10 et 14 ans (39%) et entre 20 et 24 ans (32%).

[Cliquer ici pour retourner à la page 17.](#)

Parts modales selon l'occupation principale, page 18.

Le graphique montre la répartition des parts modales en fonction de l'occupation principale. Les données sont exprimées en pourcentage.

Les scolaires (jusqu'au bac) se déplacent à :

- 42% en voiture ;
- 27% à pied ;
- 23% en transports en commun ;
- 4% à vélo ;
- 3% autres modes de transports.

Les étudiants se déplacent à :

- 41% en transports en commun ;
- 36% à pied ;
- 18% en voiture ;
- 4% à vélo.

Celles et ceux qui travaillent à temps plein se déplacent à :

- 68% en voiture ;
- 18% à pied ;
- 6% en transports en commun ;
- 4% à vélo ;
- 4% autres modes de transports.

Celles et ceux qui travaillent à temps partiel se déplacent :

- 58% en voiture ;
- 24% à pied ;
- 10% en transports en commun ;
- 6% à vélo.

Les chômeurs / demandeur d'emploi se déplacent à :

- 45% en voiture ;
- 38% à pied ;
- 12% en transports en commun ;
- 4% à vélo ;

Les personnes au foyer se déplacent à :

- 45% en voiture ;
- 44% à pied ;
- 10% en transports en commun ;
- 2% à vélo.

Les retraités se déplacent à :

- 56% en voiture ;
- 35% à pied ;
- 5% en transports en commun ;
- 3% à vélo.

Mis à part chez les actifs et scolaires, les « autres modes » de transports (trottinettes, 2 et 3 roues motorisés, utilitaires...) sont peu utilisés (entre 0% et 2% des déplacements).

[Cliquer ici pour retourner à la page 18.](#)

Parts modales selon le type de logement, page 18.

Le graphique montre la répartition des parts modales en fonction du type de logement. Les données sont exprimées en pourcentage :

- les habitants en logement individuel isolé utilisent fortement la voiture (72% des déplacements) et peu les autres modes : 7% pour les transports en commun, 3% pour le vélo, 15% pour la marche à pied ;
- les habitants en logement individuel accolé utilisent à 57% la voiture, 9% les transports en commun, 5% le vélo, 25% la marche à pied ;
- les habitants de petit habitat collectif utilisent à 44% la voiture, 14% les transports en commun, 5% le vélo, 35% la marche à pied ;
- les habitants de grand habitat collectif utilisent peu la voiture (29% des déplacements). Leur recours aux transports en commun et à la marche est fort (23% pour les transports en commun, 41% pour la marche à pied). Ils utilisent le vélo pour 4% des déplacements.

[Cliquer ici pour retourner à la page 18.](#)

Répartition du nombre de déplacements selon les motifs combinés, page 19.

Le graphique montre la répartition du nombre de déplacements en fonction des motifs combinés (domicile - travail, domicile - études, domicile - achats, domicile - accompagnement, domicile - autres, déplacements non liés au domicile). Les données sont exprimées en pourcentage sur le périmètre 2023 :

- 21% des déplacements ne sont pas liés au domicile ;
- 16% des déplacements se font dans le cadre domicile-travail ;
- 14% sont liés aux déplacements domicile - lieux d'achat ;
- 13% sont liés aux déplacements domicile - accompagnements ;
- 12% sont liés aux déplacements domicile - lieu d'étude ;
- 23% des déplacements se font entre le domicile et un autre motif (qui englobe des activités variées : santé, démarches, loisirs, promenade...).

[Cliquer ici pour retourner à la page 19.](#)

Parts modales selon les motifs de déplacements, page 19.

Le graphique expose la répartition des parts modales pour les principaux motifs de déplacements. Les données sont exprimées en pourcentage sur le périmètre 2023 :

- les trajets domicile-travail sont effectués à 70% en voiture, 12% en transport en commun, 8% en vélo, 7% à pied et le reste avec d'autres modes ;
- les trajets domicile-études sont réalisés à 39% en transport en commun, 27% à pied, 26% en voiture, 5% en vélo et le reste avec d'autres modes ;
- les trajets domicile-achats sont réalisés à 58% en voiture, 31% à pied, 6% en transport en commun, 3% à vélo ;
- les trajets domicile-accompagnements sont réalisés à 70% en voiture, 23% à pied, 3% en vélo, 2% en transport en commun ;
- tous motifs confondus, la voiture est utilisée pour 55% des déplacements, les déplacements à pied représentent 26% des déplacements, les transports en commun 12%, le vélo 4%, et le reste avec d'autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 19.](#)

Répartition des actifs selon leur situation de travail le jour d'enquête, page 20.

Le graphique représente la répartition des actifs selon leur situation de travail le jour de l'enquête :

- 105 000 actifs ne travaillaient pas le jour de l'enquête (congrés, temps partiel, maladie, grève) ;
- 479 000 actifs ont travaillé le jour de l'enquête. Parmi eux 87% ont travaillé hors du domicile, 9% ont travaillé en télétravail, 5% sont des travailleurs habituellement à domicile.

[Cliquer ici pour retourner à la page 20.](#)

Fréquence du télétravail selon le lieu de résidence, page 20.

Le graphique aborde la fréquence de pratique du télétravail selon le lieu de résidence en pourcentage. Les données sont exprimées en pourcentage.

Tous périmètres confondus :

- 66% des habitants ne font jamais de télétravail ;
- 22% des habitants font un ou plusieurs jours par semaine ;
- 8% occasionnellement ;
- 4% font plusieurs jours par mois.

Dans l'ensemble, la pratique du télétravail est assez homogène sur les territoires d'enquête, sauf pour la 3^{ème} couronne qui se singularise par une part de la population qui ne télétravaille jamais plus importante (74%), contre 63% à 65% dans les autres territoires.

[Cliquer ici pour retourner à la page 20.](#)

La répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et selon le lieu de résidence, page 21.

Le graphique aborde la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et selon le lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne et sur l'ensemble du périmètre). Les données sont exprimées en pourcentage :

- Toulouse : 35% des ménages ne disposent pas de voiture, 49% ont une voiture, 16% ont 2 voitures ou plus ;
- 1^{ère} couronne : 9% des ménages n'ont pas de voiture, 46% ont une voiture, 45% ont 2 voitures et plus ;
- 2^{ème} couronne : 5% des ménages n'ont pas de voiture, 38% ont une voiture, 58% ont 2 voitures et plus ;
- 3^{ème} couronne : 6% n'ont pas de voiture, 38% ont une voiture, 55% ont 2 voitures et plus.
- Sur l'ensemble du périmètre de l'étude, 19% n'ont pas de voiture, 45% ont une voiture, 35% ont 2 voitures et plus.

[Cliquer ici pour retourner à la page 21.](#)

Disposition de garage, box ou emplacement de stationnement attaché au logement selon le type d'habitat, page 22.

Le graphique aborde l'existence de garage, box ou emplacement de stationnement attaché au logement selon le type d'habitat. Les données sont exprimées en pourcentage.

Ce type d'équipement est présent pour :

- 94% des ménages dont le logement est un habitat individuel isolé ;
- 78% des ménages dont le logement est un habitat individuel accolé ;
- 65% des ménages dont le logement est situé dans petit habitat collectif ;
- 56% des ménages dont le logement est situé dans grand habitat collectif ;
- 75% des ménages, toutes catégories d'habitat confondues.

[Cliquer ici pour retourner à la page 22.](#)

« Est-il facile de garer une voiture sur votre lieu habituel de travail ? », page 22.

Le graphique expose la répartition des réponses à la question « Est-il facile de garer une voiture sur votre lieu habituel de travail ? » Les réponses sont exprimées en pourcentage :

- 48% ont répondu oui car j'ai (ou je pourrais avoir) une place réservée ;
- 37% ont répondu oui car il y a une offre importante de stationnement à proximité ;
- 13% ont répondu non ;
- 2% ont répondu oui compte tenu de mes horaires.

[Cliquer ici pour retourner à la page 22.](#)

Parts modales pour les déplacements domicile-travail selon la facilité de stationnement au lieu de travail, page 22.

Le graphique aborde la répartition des parts modales pour les déplacements domicile - travail selon la facilité de stationnement au lieu de travail. Les données sont exprimées en pourcentage :

- pour les actifs ayant une difficulté de stationnement : 26% utilisent la voiture, 34% les transports en commun, 13% le vélo, 23% la marche à pied, 4% les autres modes de transport ;
- pour les actifs n'ayant pas de difficulté de stationnement : 76% utilisent la voiture, 8% les transports en commun, à 7% le vélo, 4% la marche à pied, à 5% les autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 22.](#)

Fréquence de pratique du covoiturage, page 23.

Le graphique aborde la fréquence de la pratique du covoiturage en pourcentage.

84% des actifs n'ont jamais fait de covoiturage, 10% occasionnellement, 2% font du covoiturage plusieurs jours par mois, 4% font du covoiturage plusieurs jours par semaine.

81% des étudiants n'ont jamais fait de covoiturage, 11% occasionnellement, 4% plusieurs jours par mois, 4% plusieurs jours par semaine.

[Cliquer ici pour retourner à la page 23.](#)

Conducteur ou passager, page 23.

Le graphique représente la part des personnes qui ont déjà fait du covoiturage soit en tant que conducteur, passager ou bien les deux en fonction de leur statut (actifs ou étudiants).

27% des actifs ont fait du covoiturage en tant que passager, 33% en tant que conducteur et 41% les deux.

Pour les étudiants, 54% ont fait du covoiturage en tant que passager, 22% en tant que conducteur, 24% les deux.

[Cliquer ici pour retourner à la page 23.](#)

Type de covoiturage, page 23.

Le graphique aborde le type de covoiturage pratiqué par les actifs et les étudiants.

12% des actifs ont fait du covoiturage en passant par le biais d'un opérateur, 22% au sein de la famille, 67% avec une connaissance.

Pour les étudiants, 20% ont été mis en relation par le biais d'un opérateur, 15% au sein de la famille et 65% avec une connaissance.

[Cliquer ici pour retourner à la page 23.](#)

Fréquence d'utilisation des transports collectifs, page 24.

Le graphique aborde la fréquence d'utilisation des transports collectifs en fonction du type de réseau (réseau régional d'autocar, réseau ferré régional liO, réseau urbain Tisséo). Les données sont exprimées en pourcentage :

- réseau Régional d'Autocar : 88% des répondants ne l'ont jamais utilisé et 7% occasionnellement ;
- réseau ferré régional liO : 76% ne l'ont jamais utilisé, 19% occasionnellement ;
- réseau urbain Tisséo : 38% ne l'ont jamais utilisé, 30% occasionnellement, 9% plusieurs jours par mois, 23% plusieurs jours par semaine.

[Cliquer ici pour retourner à la page 24.](#)

Correspondances et intermodalités, page 24.

L'infographie montre que 58% des déplacements en transports en commun sont réalisés sans aucune correspondance et sans intermodalité (accès et diffusion à pied). 42% des déplacements se font avec une correspondance (utilisation d'un autre transport collectif) ou une intermodalité (utilisation d'un autre mode que la marche, avant ou après).

[Cliquer ici pour retourner à la page 24.](#)

Répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition et selon le type d'habitat, page 26.

Ce graphique montre la répartition des ménages selon le nombre de vélos à disposition et selon le type d'habitat (habitat individuel isolé, habitat individuel accolé, petit habitat collectif, grand habitat collectif). Les données sont exprimées en pourcentage.

- ménages en habitat individuel isolé : 29% n'ont pas de vélo, 15% ont 1 vélo, 23% ont 3 vélos, 13% ont 2 vélos, 20% ont 4 vélos ou plus ;
- ménages en habitat individuel accolé : 35% n'ont pas de vélo, 19% ont 1 vélo, 21% ont 2 vélos, 13% ont 3 vélos, 11% ont 4 vélos ou plus ;
- ménages en petit habitat collectif : 59% n'ont pas de vélo, 23% ont 1 vélo, 12% ont 2 vélos, 4% ont 3 vélos, 3% ont 4 vélos ou plus ;
- ménages en grand habitat collectif, 62% n'ont pas de vélo, 23% ont un vélo, 9% ont 2 vélos, 3% ont 3 vélos, 3% ont 4 vélos ou plus.

Sur l'ensemble du périmètre 2023, 46% des ménages ne sont pas équipés de vélos, 20% ont 1 vélo, 16% ont 2 vélos, 8% ont 3 vélos, 10% ont 4 vélos.

[Cliquer ici pour retourner à la page 26.](#)

Fréquence d'utilisation du vélo selon le lieu de résidence, page 27.

Le graphique montre la fréquence d'utilisation du vélo en fonction du lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne, ensemble du périmètre 2023).

La non utilisation du vélo est assez homogène entre les différents territoires. Les pratiquants les plus réguliers sont à Toulouse où 17% des habitants utilisent le vélo plusieurs jours par semaine. Cette proportion est plus faible hors de Toulouse (12% en 1^{ère} couronne, 8% en 2^{ème} et 3^{ème} couronne) . Plus on s'éloigne du cœur, plus la pratique occasionnelle est importante (jusqu'à 28% en 3^{ème} couronne).

[Cliquer ici pour retourner à la page 27.](#)

Facilité de stationnement vélo au travail pour les actifs, page 27.

Le graphique montre les différences de facilité de stationnement vélo au travail pour les actifs. Il est exprimé en pourcentage. 72% des personnes interrogées ont répondu qu'il était facile de stationner un vélo dans l'enceinte du lieu de travail, 12% ont répondu qu'il était facile de stationner à proximité du lieu, 11% ont répondu qu'il n'était pas facile de stationner, et 6% ont répondu « ne sait pas ».

[Cliquer ici pour retourner à la page 27.](#)

Mobilité à pied selon le secteur de résidence, page 28.

La carte montre une pratique de la mobilité à pied forte en cœur d'agglomération (entre 1,5 à 3 déplacements à pied par personne par jour) et dans certaines centralités urbaines comme Muret ou Castanet (entre 0,91 à 1,5 déplacements à pied par personne par jour). Quelques secteurs de périphérie se distinguent par une pratique de la marche relativement élevée comme sur le secteur de Villefranche (entre 0,91 à 1,5 déplacements à pied par personne par jour).

[Cliquer ici pour retourner à la page 28.](#)

Répartition par territoire des déplacements quotidiens tous modes et distance parcourue correspondante, page 29.

L'infographie montre la répartition des déplacements quotidiens tous modes confondus et la distance parcourue correspondante en fonction de la zone concernée (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne). Les déplacements exprimés sont les déplacements internes, c'est-à-dire les flux quotidiens en nombre de déplacements et distances parcourues.

Sur les 4 594 000 de déplacements au total, 125 000 déplacements sont en lien avec l'extérieur du territoire d'enquête, le reste des 4 469 000 déplacements sont effectués au sein du territoire. 1 480 000 des déplacements réalisés le sont à l'intérieur de Toulouse (représentant 4,3 millions de km). Les déplacements entre Toulouse et la 1^{ère} couronne représentent 504 000 déplacements et 6 millions de km. Les échanges entre Toulouse et la seconde couronne représentent 84 000 déplacements (2,2 millions de km). Les échanges entre Toulouse et la 3^{ème} couronne représentent 49 000 déplacements (2 millions de km).

Les flux internes à la 1^{ère} couronne représentent 1 224 000 déplacements (soit 5,1 millions de km). 190 000 déplacements (soit 2,8 millions de km) sont effectués entre la 1^{ère} et la 2^{ème} couronne et 74 000 déplacements (soit 2,5 millions de km) sont réalisés entre la 1^{ère} couronne et la 3^{ème} couronne.

Les déplacements internes à la 2^{ème} couronne représentent 348 000 déplacements (soit 1,2 millions de km). 80 000 déplacements (soit 1,2 millions de km) sont effectués entre la 2^{ème} couronne et la 3^{ème}.

Les déplacements internes à la 3^{ème} couronne représentent 436 000 déplacements et 2,1 millions de km.

[Cliquer ici pour retourner à la page 29.](#)

Parts modales des déplacements selon leur répartition géographique (principaux flux), page 30.

Le graphique exprime les parts modales des déplacements selon leur répartition géographique (principaux flux). Ils sont exprimés en pourcentage.

Les flux internes de Toulouse sont réalisés à 45% à pied, 24% en voiture, 22% en transports en commun, 7% à vélo et 3% avec d'autres modes.
Entre Toulouse et la 1^{ère} couronne, les déplacements sont réalisés à 71% en voiture, 20% en transports en commun, 4% à vélo, 4% avec d'autres modes et 2% à pied.
Entre Toulouse et la 2^{ème} couronne, 75% des déplacements sont réalisés en voiture, 19% en transports en commun, 4% avec d'autres modes et 2% à vélo.
Entre Toulouse et la 3^{ème} couronne, 73% des déplacements sont réalisés en voiture, 22% en transports en commun et 5% avec d'autres modes.

Les flux internes de la 1^{ère} couronne sont réalisés à 64% en voiture, 26% à pied, 4% en transports en commun, 4% à vélo et 3% avec d'autres modes.
Les flux internes de la 2^{ème} couronne sont réalisés à 67% en voiture, à 26% à pied, à 3% en transports en commun, 2% en vélo et à 2% avec d'autres modes.
Les flux internes de la 3^{ème} couronne sont réalisés à 65% en voiture, 27% à pied, 4% en transports en commun, 3% à vélo et 2% avec d'autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 30.](#)

Distance moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, page 31.

L'infographie représente la distance moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence.

Les habitants de Toulouse réalisent en moyenne 4 km par déplacement.

Les habitants de la 1^{ère} couronne réalisent en moyenne 6 km par déplacement.

Les habitants de la 2^{ème} couronne réalisent en moyenne 9 km par déplacement.

Les habitants de la 3^{ème} couronne réalisent en moyenne 11 km par déplacement.

[Cliquer ici pour retourner à la page 31.](#)

Répartition des distances parcourues selon le mode et selon le lieu de résidence, page 31.

Le graphique montre la répartition des distances parcourues selon le mode de transport et selon le lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} couronne, 2^{ème} couronne, 3^{ème} couronne). Les chiffres sont exprimés en pourcentage :

- Toulouse : 56% des km parcourus sont réalisés en voiture, 27% le sont en transports en commun, 5% à vélo, 8% à pied et 4% avec d'autres modes ;
- 1^{ère} couronne : 78% des km parcourus sont réalisés en voiture, 12% le sont en transports en commun, 3% à vélo, 3% à pied, 4% avec d'autres modes ;
- 2^{ème} couronne : 81% des km parcourus sont réalisés en voiture, 12% le sont en transports en commun ;
- 3^{ème} couronne : 81% des km parcourus sont réalisés en voiture, 12% le sont en transports en commun, 2% à pied, 4% avec d'autres modes ;
- pour l'ensemble du périmètre, 74% des km parcourus sont réalisés en voiture, 16% le sont en transports en commun, 2% à vélo, 4% à pied, 4% avec d'autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 31.](#)

Parts modales selon la longueur des déplacements, page 32.

Le graphique montre la part des modes utilisés en fonction des distances à parcourir. Il est exprimé en pourcentage. Sept tranches de distance sont exprimées : moins de 1 km, de 1 à 2 km, de 2 à 5 km, de 5 à 10 km, de 10 à 20 km, de 20 à 50 km de plus de 50 km.

Pour les déplacements de moins de 1 km :

- 76% à pied ;
- 18% sont réalisées en voiture ;
- 3% en transport en commun ;
- 3% en vélo ;
- 1% via d'autres modes.

Pour les déplacements de 1 à 2 km :

- 43% sont réalisées en voiture ;
- 40% à pied ;
- 9% en transport en commun ;
- 6% en vélo ;
- 2% via d'autres modes ;

Pour les déplacements de 2 à 5 km :

- 63% sont réalisées en voiture ;

- 15% en transport en commun ;
- 12% à pied ;
- 7% en vélo ;
- 3% via d'autres modes.

Pour les déplacements de 5 à 10 km :

- 70% sont réalisées en voiture ;
- 22% en transport en commun ;
- 4% en vélo ;
- 3% via d'autres modes.

Pour les déplacements de 10 à 20 km :

- 77% sont réalisées en voiture ;
- 16% en transport en commun ;
- 5% via d'autres modes ;
- 2% en vélo.

Les déplacements de 20 à 50 km :

- 81% sont réalisées en voiture ;
- 13% en transport en commun ;
- 5% via d'autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 32.](#)

Distances parcourues par mode et par tranches de distance, page 32.

Le graphique représente les distances parcourues par mode et par tranches de distance en milliers de déplacements.

- Pour les distances de moins d'1 km, la marche à pied représente le mode de déplacement le plus utilisé (780 milliers de déplacements pour 1 030 au total) suivi de la voiture, du vélo, des transports en commun et des autres modes.
- Pour les distances de 1 à 2 km, pour un total de 750 milliers de déplacements, la voiture est utilisée pour 320 milliers de déplacements et la marche à pied pour 300 milliers de déplacements suivis de loin par les transports en commun, le vélo et les autres modes de déplacement.
- Pour les déplacements de 2 à 3 km sur les 490 milliers de déplacements, 290 milliers de déplacements sont réalisés en voiture, puis la marche à pied, les transports en commun, le vélo et les autres modes de transport.
- Pour les déplacements de 3 à 5 km, sur les 540 milliers de déplacements, 360 milliers sont réalisés en voiture, suivis par les transports en commun, les vélos, la marche à pied et les autres modes.
- Pour les déplacements de 5 à 10 km, sur 720 milliers de déplacements réalisés, 500 sont réalisés par la voiture, suivis par les transports en commun, le vélo, les autres modes et la marche à pied.
- Pour les déplacements de 10 à 20 km, sur les 600 déplacements réalisés, 470 sont réalisés en voiture suivi par les transports en commun, le vélo, et les autres modes.

Pour les déplacements de 20 km à plus, sur les 350 milliers de kilomètres réalisés, 280 milliers de kilomètres sont réalisés en voiture, suivis par les transports en commun puis la catégorie autres modes.

[Cliquer ici pour retourner à la page 32.](#)

Distance quotidienne parcourue par habitant, page 33.

Le graphique montre la distance quotidienne parcourue par habitant par jour (budget distance).

Elle est exprimée en kilomètre en fonction de l'aire de l'étude concernée.

Les habitants de Toulouse réalisent 17 km quotidiens.

Les habitants de la 1^{ère} couronne réalisent 26 km quotidiens.

Les habitants de la 2^{ème} couronne réalisent 38 km quotidiens.

Les habitants de la 3^{ème} couronne réalisent 43 km quotidiens.

Les habitants de l'ensemble du périmètre de 2023 réalisent 26 km quotidiens.

[Cliquer ici pour retourner à la page 33.](#)

Temps quotidien passé à se déplacer selon le lieu de résidence, page 33.

Le graphique montre le temps quotidien passé à se déplacer selon le lieu de résidence.

Il est exprimé en budget temps des personnes en minutes. Il est calculé sur la base des personnes ayant réalisé au moins un déplacement et ayant uniquement réalisé des déplacements internes à l'aire d'enquête.

Les habitants de Toulouse consacrent en moyenne 75 minutes par jour pour leurs déplacements.

Les habitants de la 1^{ère} couronne consacrent en moyenne 74 minutes par jour pour leurs déplacements.

Les habitants de la 2^{ème} couronne consacrent en moyenne 76 minutes par jour pour leurs déplacements.

Les habitants de la 3^{ème} couronne consacrent en moyenne 74 minutes par jour pour leurs déplacements.

Sur l'ensemble du périmètre les habitants consacrent en moyenne 74 minutes par jour pour leurs déplacements.

[Cliquer ici pour retourner à la page 33.](#)

Évolution de la mobilité individuelle sur le périmètre d'enquête 1978, page 36.

Entre 1978 et 1990 le nombre de déplacements par jour par personne a diminué passant de 3,2 à 3,1.

Ce nombre a augmenté jusqu'à atteindre un pic de 4,1 déplacements par jour par personne en 2004, puis a diminué progressivement jusqu'à 3,5 déplacements par jour par personne en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 36.](#)

Évolution de la mobilité individuelle selon le lieu de résidence, page 36.

Le nombre de déplacements par jour par personne des habitants de Toulouse est de 3,7 en 2013 et de 3,5 en 2023.

Le nombre de déplacements par jour par personne des habitants de la 1^{ère} couronne est de 3,9 en 2013 et de 3,5 en 2023.

Le nombre de déplacements par jour par personne des habitants de la 2^{ème} couronne est de 3,9 en 2013 et de 3,5 en 2023.

Le nombre de déplacements par jour par personne des habitants de l'ensemble du périmètre de 2013 est 3,8 en 2013 et de 3,5 en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 36.](#)

Évolution de la mobilité individuelle selon l'occupation principale, page 36.

Le nombre de déplacements réalisés par les scolaires (jusqu'au bac) est de 3,1 en 2013 et de 3,0 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les étudiants est de 3,7 en 2013 et de 3,5 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les travailleurs à temps plein est de 4,3 en 2013 et de 3,8 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les travailleurs à temps partiel est de 5,0 en 2013 et de 4,1 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les personnes au chômage ou en recherche d'emploi est de 3,9 en 2013 et de 3,5 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les personnes au foyer est de 3,8 en 2013 et de 3,4 en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par les retraités est de 3,1 en 2013 tout comme en 2023.

Le nombre de déplacements réalisés par l'ensemble est de 3,8 en 2013 et de 3,5 en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 37.](#)

Évolution du nombre de déplacements selon le lieu de résidence, page 37.

Pour les habitants de Toulouse :

- 1 578 000 trajets ont été effectués en 2013 ;
- 1 660 000 trajets ont été effectués en 2023.

Il y a donc une progression de +5% du nombre de trajets entre 2013 et 2023 tandis que la population toulousaine a augmenté de +12% sur la même période.

Pour les habitants de la 1^{ère} couronne :

- 1 590 000 trajets ont été effectués en 2013 ;
- 1 586 000 trajets ont été effectués en 2023.

Il n'y a pas de progression significative du nombre de trajets entre 2013 et 2023 tandis que la population résidant en 1^{ère} couronne a augmenté de +9% sur la même période.

Pour les habitants de la 2^{ème} couronne :

- 659 000 trajets ont été effectués en 2013 ;
- 647 000 trajets ont été effectués en 2023.

Il y a donc une diminution de 2% du nombre de trajets entre 2013 et 2023 tandis que la population résidant en 2^{ème} couronne a augmenté de +11% sur la même période.

Pour les habitants de l'ensemble du périmètre :

- 3 827 000 trajets ont été effectués en 2013 ;
- 3 893 000 trajets ont été effectués en 2023.

Il y a donc une progression de +2% du nombre de trajets entre 2013 et 2023 tandis que la population a augmenté de +11% sur la même période.

[Cliquer ici pour retourner à la page 37.](#)

Évolution entre 2013 et 2023 du nombre de déplacements au sein des territoires et entre territoires, page 38.

En 2013, 3 781 000 déplacements internes ont été réalisés.

L'étude montre qu'il y a eu :

- +7% de déplacements au sein de Toulouse ;
- +2% de déplacements au sein de 1^{ère} couronne ;
- +13% de déplacements au sein de la 2^{ème} couronne.

En termes d'évolution du nombre de déplacements entre deux territoires, il y a eu :

- -13% de déplacements entre Toulouse et la 1^{ère} couronne (deux sens confondus) ;
- -5% de déplacements entre Toulouse et la 2^{ème} couronne (deux sens confondus) ;
- -5% de déplacements entre la 1^{ère} et la 2^{ème} couronne (deux sens confondus).

[Cliquer ici pour retourner à la page 38.](#)

Évolution de la répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et le lieu de résidence, page 39.

Pour les ménages de Toulouse :

- En 2013, 32% n'ont pas de voiture, 49% ont une voiture et 19% ont deux voitures et plus ;
- En 2023, 35% n'ont pas de voiture, 49% ont une voiture et 16% ont deux voitures et plus.

Pour les ménages de la 1^{ère} couronne :

- En 2013, 7% n'ont pas de voiture, 40% ont une voiture et 53% ont deux voitures et plus ;
- En 2023, 9% n'ont pas de voiture, 46% ont une voiture et 45% ont deux voitures et plus.

Pour les ménages de la 2^{ème} couronne :

- En 2013, 4% n'ont pas de voiture, 31% ont une voiture et 65% ont deux voitures et plus ;
- En 2023, 5% n'ont pas de voiture, 38% ont une voiture et 58% ont deux voitures et plus.

Pour les ménages de l'ensemble du périmètre :

- En 2013, 19% n'ont pas de voiture, 43% ont une voiture et 38% ont deux voitures et plus ;
- En 2023, 21% n'ont pas de voiture, 46% ont une voiture et 32% ont deux voitures et plus.

[Cliquer ici pour retourner à la page 39.](#)

Évolution du nombre de déplacements selon le mode, page 40.

Le graphique montre l'évolution du nombre de déplacements selon le mode sur le périmètre 2013. Les déplacements pris en compte sont les déplacements des résidents, qu'ils soient internes au périmètre de 2013 ou en échange avec l'extérieur). Les données sont comparées entre 2013 et 2023 :

- Voiture : 2 013 000 déplacements ont été comptabilisés en 2023 soit -13% par rapport à 2013.
- Transport en commun : 517 000 déplacements ont été comptabilisés en 2023 soit +1% par rapport à 2013.
- Vélo : 175 000 déplacements ont été comptabilisés en 2023 soit +106% par rapport à 2013.
- Marche à pied : 1 075 000 déplacements ont été comptabilisés en 2023 soit +30% par rapport à 2013.
- Autres modes : 114 000 déplacements ont été comptabilisés en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 40.](#)

Évolution des parts modales, page 40.

Le graphique montre l'évolution des parts modales. Il est établi sur la base des déplacements internes au périmètre de 2013 ainsi que sur les déplacements d'échanges avec l'extérieur de ce périmètre. Les données concernent le périmètre 2013 et sont exprimées en pourcentage.

En 2023, 52% des transports sont faits en voiture (60% en 2013), 28% en marche à pied (22% en 2023), 13% en transports en commun (identique à 2013), 4% en vélo (2% en 2013), et 3% pour les autres modes (identique à 2013).

[Cliquer ici pour retourner à la page 40.](#)

Évolution sur le périmètre enquêté depuis 1978, page 40.

Le graphique montre les courbes de l'évolution sur le périmètre enquêté (Toulouse + 1^{ère} couronne) depuis 1978. Les données sont exprimées en pourcentage.

L'utilisation de la voiture augmente entre 1978 et 1989 en passant de 48% à 63%, puis diminue progressivement jusqu'à 2023 pour atteindre 47%.

La marche diminue entre 1978 et 1989 en passant de 31% à 20% et augmente progressivement jusqu'en 2023 pour atteindre 30%.

Les transports en commun stagnent à 8% entre 1978 et 2004 puis augmentent jusqu'à atteindre 14% en 2023.

Le vélo diminue lentement de 1978 à 2013, puis augmente jusqu'à atteindre 5% en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 40.](#)

Évolution du nombre de déplacements selon le mode et le lieu de résidence, page 41.

Zone de Toulouse: les habitants de Toulouse ont réalisé 1,7 million de déplacements en 2023. Entre 2013 et 2023, le vélo a progressé de +96%, la marche à pied a progressé de +24%, les transports en commun ont progressé de +4% et la voiture a diminué de -19%.

Zone de la 1^{ère} couronne: les habitants de la 1^{ère} couronne ont réalisé 1,6 million de déplacements en 2023. Entre 2013 et 2023, le vélo a progressé de +137%, la marche à pied a progressé de +39%, les transports en commun ont diminué de -2%, les autres modes de transport ont diminué de -5% et la voiture a diminué de -11%.

Zone de la 2^{ème} couronne: les habitants de la 2^{ème} couronne ont réalisé 650 000 déplacements en 2023. Entre 2013 et 2023 la marche à pied a progressé de 51%, la voiture a diminué de 8%, le vélo est toujours peu représenté ainsi que les autres modes de transport. Les transports en commun ont peu évolué et restent faibles.

[Cliquer ici pour retourner à la page 41.](#)

Évolution des parts modales selon le lieu de résidence, page 41.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon le lieu de résidence (Toulouse, 1^{ère} et 2^{ème} couronne). Les données sont exprimées en pourcentage.

Pour les habitants de Toulouse:

- La voiture est utilisée dans 40% des déplacements en 2013 et 31% en 2023.
- La marche est utilisée dans 33% des déplacements en 2013 et 39% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 21% déplacements en 2013 comme en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 3% des déplacements en 2013 et 6% en 2023.
- Les autres modes de transport contribuent à 2% des déplacements en 2013 et 3% en 2023.

Pour les habitants de la 1^{ère} couronne:

- La voiture est utilisée dans 72% des déplacements en 2013 et 64% en 2023.
- La marche est utilisée dans 15% des déplacements en 2023 et 21% en 2013.
- Les transports en commun sont utilisés dans 8% déplacements en 2013 comme en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 2% des déplacements en 2013 et 4% en 2023.
- Les autres modes de transport contribuent à 3% des déplacements en 2013 comme en 2023.

Pour les habitants de la 2^{ème} couronne:

- La voiture est utilisée dans 78% des déplacements en 2013 et 74% en 2023.
- La marche est utilisée dans 10% des déplacements en 2023 et 15% en 2013.
- Les transports en commun sont utilisés dans 7% déplacements en 2013 comme en 2023.
- Les autres modes de transport contribuent à 4% des déplacements en 2013 et 3% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 1% des déplacements en 2013 et 2% en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 41.](#)

Évolution des parts modales selon l'occupation principale, page 42.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon l'occupation principale. Les données sont exprimées en pourcentage.

Pour les scolaires jusqu'au bac :

- La voiture est utilisée dans 49% des déplacements en 2013 et 41% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 23% des déplacements en 2013 et 22% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 3% des déplacements en 2013 et 5% en 2023.
- La marche est utilisée dans 24% des déplacements en 2023 et 29% en 2013.
- Les autres modes de transport contribuent à 2% des déplacements en 2013 et 3% en 2023.

Pour les étudiants :

- La voiture est utilisée dans 23% des déplacements en 2013 et 17% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 38% des déplacements en 2013 et 41% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 3% des déplacements en 2013 et 4% en 2023.
- La marche est utilisée dans 35% des déplacements en 2023 et 37% en 2013.
- Les autres modes de transport sont peu représentés en 2013 comme en 2023.

Pour les travailleurs à temps plein :

- La voiture est utilisée dans 72% des déplacements en 2013 et 65% en 2023
- Les transports en commun sont utilisés dans 7% des déplacements en 2013 et 7% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 2% des déplacements en 2013 et 5% en 2023.
- La marche est utilisée dans 14% des déplacements en 2023 et 19% en 2013
- Les autres modes de transport contribuent à 4% des déplacements en 2013 et en 2023.

Pour les travailleurs à temps partiel :

- La voiture est utilisée dans 68% des déplacements en 2013 et 56% en 2023
- Les transports en commun sont utilisés dans 11% déplacements en 2013 et 11% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 2% des déplacements en 2013 et 6% en 2023.
- La marche est utilisée dans 19% des déplacements en 2023 et 24% en 2013.
- Les autres modes de transport contribuent à 3% des déplacements en 2023 (cette valeur était inférieure en 2013).

Pour les chômeurs ou les personnes en recherche d'emploi :

- La voiture est utilisée dans 49% des déplacements en 2013 et 43% en 2023
- Les transports en commun sont utilisés dans 18% des déplacements en 2013 et 13% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 4% des déplacements en 2023 (cette valeur était inférieure en 2013).
- La marche est utilisée dans 30% des déplacements en 2023 et 38% en 2013.
- Les autres modes de transport sont peu représentés en 2013 comme en 2023.

Pour les personnes au foyer :

- La voiture est utilisée dans 59% des déplacements en 2013 et 41% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 7% des déplacements en 2013 et 7% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 2% des déplacements en 2023 (cette valeur était inférieure en 2013).
- La marche est utilisée dans 32% des déplacements en 2023 et 46% en 2013.
- Les autres modes de transport contribuent à 3% des déplacements en 2023 (cette valeur était inférieure en 2013).

Pour les personnes retraitées :

- La voiture est utilisée dans 57% des déplacements en 2013 et 53% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 9% des déplacements en 2013 et 6% en 2023.
- Le vélo est utilisé dans 3% des déplacements en 2023 (cette valeur était inférieure en 2013).
- La marche est utilisée dans 30% des déplacements en 2023 et 37% en 2013.
- Les autres modes de transport sont peu représentés en 2013 comme en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 42.](#)

Évolution des parts modales selon le genre, page 42.

Pour les hommes :

- La voiture est utilisée dans 61% des déplacements en 2013 et 52% en 2023.
- La marche à pied représente 19% des déplacements en 2013 et 25% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 12% des déplacements en 2013 comme en 2023.
- Le vélo est peu représenté en 2013 et représentent 6% des déplacements en 2023.
- Les autres modes de transport représentent 5% des déplacements en 2013 et quasiment autant en 2023.

Pour les femmes :

- La voiture est utilisée dans 60% des déplacements en 2013 et 51% en 2023.
- La marche à pied représente 24% des déplacements en 2013 et 30% en 2023.
- Les transports en commun sont utilisés dans 14% des déplacements en 2013 et 15% en 2023.
- Le vélo est peu représenté en 2013 et représentent 3% des déplacements en 2023.
- Les autres modes de transport sont peu représentés en 2013 comme en 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 42.](#)

Évolution des parts modales selon la tranche d'âge, pour la voiture, page 43.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon la tranche d'âge. Les données sont exprimées en pourcentage sur le périmètre 2013.

Pour la voiture, de manière générale, entre 2013 et 2023 sa part diminue pour toutes les tranches d'âge, les plus grandes baisses se trouvant pour les tranches d'âge 5-9 ans (-12 points), les 35-39 ans (-11 points) et les 45-49 ans (-11 points). Seuls les plus de 75 ans ont une très légère hausse (+1 points).

[Cliquer ici pour retourner à la page 43.](#)

Évolution des parts modales selon la tranche d'âge, pour les transports en commun, page 43.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon la tranche d'âge. Les données sont exprimées en pourcentage pour le périmètre 2013.

Pour les transports en commun, entre 2013 et 2023 les données montrent :

- une utilisation en hausse pour les moins de 25 ans avec une évolution allant de +1 point à +6 points (+ 6 points pour la tranche 15-19 ans) ;
- une utilisation en baisse sur la tranche des 25-34 ans avec une évolution située entre -2 et -3 points ;
- une utilisation stable (entre -1 point et +1 point) entre 35 et 64 ans avec un usage situé entre 5% et 8% ;
- une utilisation en baisse pour les 65 ans et plus avec une évolution située entre -3 et +6 points.

[Cliquer ici pour retourner à la page 43.](#)

Évolution des parts modales selon la tranche d'âge, pour la marche à pied, page 43.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon la tranche d'âge. Les données sont exprimées en pourcentage pour le périmètre 2013.

Pour la marche, entre 2013 et 2023 les données montrent que la croissance de la pratique est globale. Elle est moins marquée pour les jeunes de 10 à 19 ans (+1 à +2 points), puis chez les 55 -64ans et les 70 ans et plus (+4 points). Entre 30 et 55 ans, la croissance de la pratique est relativement uniforme (aux alentours de +6 points).

[Cliquer ici pour retourner à la page 43.](#)

Évolution des parts modales selon la tranche d'âge, pour le vélo, page 43.

Le graphique montre l'évolution des parts modales selon la tranche d'âge. Les données sont exprimées en pourcentage pour le périmètre 2013.

Pour le vélo, entre 2013 et 2023, les données montrent que globalement la part du vélo a augmenté quelque soit la tranche d'âge. L'évolution varie entre + 1 point à + 4 points.

Sa part maximale est atteinte pour les tranches d'âge 35-39 ans ; 45-49 ans et 50-54 ans avec une part de 6% pour l'année 2023 qui représentent également les tranches d'âge où l'évolution a été la plus forte (+3 à +4 points).

[Cliquer ici pour retourner à la page 43.](#)

Évolution du budget distance des habitants, page 44.

Le graphique représente l'évolution en pourcentage du budget distance (distance moyenne parcourue sur une journée) par habitants.

Pour les habitants de Toulouse le budget distance a diminué de -8% entre 2013 et 2023.

Pour les habitants de la 1^{ère} couronne, le budget distance a diminué de -8% entre 2013 et 2023.

Pour les habitants de la 2^{ème} couronne, le budget distance a diminué de -17% entre 2013 et 2023.

Pour les habitants de l'ensemble du périmètre, le budget distance a diminué de -11% entre 2013 et 2023.

[Cliquer ici pour retourner à la page 44.](#)

Évolution du budget temps des habitants, page 44.

Le graphique montre l'évolution du budget temps des habitants en fonction du territoire :

- les habitants de Toulouse consacrent 77 min en temps de déplacement en 2013 et 75 min en 2023 soit 2 min de moins ;
- les habitants de la 1^{ère} couronne consacrent 74 min en temps de déplacement en 2013 et 72 min en 2023 soit 2 min de moins ;
- les habitants de la 2^{ème} couronne consacrent 85 min en temps de déplacement en 2013 et 74 min en 2023 soit 11 min de moins ;
- pour l'ensemble du périmètre, les habitants consacrent en moyenne 77 min en temps de déplacement en 2013 et 73 min en 2023 soit 4 min de moins.

[Cliquer ici pour retourner à la page 44.](#)

Évolution du nombre de déplacements en voiture par tranche de distance, page 45.

Le graphique montre l'évolution entre 2013 et 2023 du nombre de déplacements par tranche de distance et par mode. Les données sont exprimées en pourcentage.

Évolution de l'usage de la voiture entre 2013 et 2023 :

- pour les distances inférieures à 1 km l'utilisation de la voiture a diminué de -38% ;
- pour les distances de 1 à 2 km l'utilisation de la voiture a diminué de -18% ;
- pour les distances de 2 à 3 km l'utilisation de la voiture a diminué de -9% ;
- pour les distances de 3 à 5 km l'utilisation de la voiture a diminué de -16% ;
- pour les distances de 5 à 10 km l'utilisation de la voiture a diminué de -13% ;
- pour les distances de 10 à 20 km l'utilisation de la voiture a diminué de -1% ;
- pour les distances de 20 km et plus, l'utilisation de la voiture a augmenté de +1%.

[Cliquer ici pour retourner à la page 45.](#)

Évolution du nombre de déplacements en transport en commun par tranche de distance, page 45.

Évolution de l'usage des transports en commun entre 2013 et 2023 :

- pour les distances allant de moins de 1 km à moins de 10 km il y a une augmentation de + 10% entre 2013 et 2023 ;
- il y a une diminution de l'utilisation des transports de -20% pour les distances supérieures à 10 km.

[Cliquer ici pour retourner à la page 45.](#)

Évolution du nombre de déplacements via la marche à pied par tranche de distance, page 45.

Évolution de l'usage de la marche entre 2013 et 2023 :

- pour les distances inférieures à 1 km l'usage de la marche a augmenté de +18% ;
- pour les distances comprises entre 1 à 2 km l'usage de la marche a augmenté de +59% ;
- pour les distances comprises entre 2 à 3 km l'usage de la marche a augmenté de +66%.

[Cliquer ici pour retourner à la page 45.](#)

Évolution du nombre de déplacements en vélo par tranche de distance, page 45.

Évolution de l'usage du vélo entre 2013 et 2023 :

- pour les distances inférieures à 1 km l'usage du vélo a augmenté de +9% ;
- pour les distances comprises entre 1 et 2 km, l'usage du vélo a augmenté de +90% ;
- pour les distances comprises entre 2 et 3 km, l'usage du vélo a augmenté de +133% ;
- pour les distances comprises entre 3 km et 20 km, l'usage du vélo a augmenté de +185%.

[Cliquer ici pour retourner à la page 45.](#)

Évolution des parts modales par tranche de distance, page 46.

Le graphique montre l'évolution des parts modales par tranche de distance des déplacements. Les données sont exprimées en pourcentage et représentent les déplacements internes au périmètre 2013.

Entre 2013 et 2023, pour les distances de :

- 0 à 1 km, l'usage de la voiture a fortement diminué (-11 points) et la marche a augmenté (+9 points) ;
- 1 à 2 km, très forte diminution de la voiture (-16 points) et augmentation des modes actifs (+2 points pour vélo et +11 points pour la marche) ;
- 2 à 5 km, très forte baisse de l'usage des voitures (- 10 points en moyenne) et hausse des modes actifs, notamment les vélos qui a plus que doublé ;
- 5 à 10 km, baisse de l'usage des voitures et augmentation des transports en commun et du vélo ;
- 10 à 20 km, peu d'évolution mise à part l'émergence du vélo qui n'était pas représenté en 2013 ;
- pour les distances de plus de 20 km, progression de la voiture et des autres modes et recul des transports en commun.

Au total, entre 2013 et 2023, la hiérarchie des parts modales restent les mêmes avec la voiture qui est le mode le plus utilisé suivi de la marche, des transports en commun, du vélo et des autres modes. Les évolutions concernent la part de la voiture qui a diminué de -8 points (59% en 2013 et 51% en 2023), la part de la marche qui augmente de +6 points (22% en 2013 et 28% en 2023), la part du vélo qui augmente de +3 points (2% en 2013, 28% en 2023). Les autres modes n'ont pas évolué sur cette période, leur part reste à 3%.

[Cliquer ici pour retourner à la page 46.](#)

Répartition des distances parcourues selon le mode et le lieu de résidence, page 47.

Le graphique montre la répartition des distances parcourues selon le mode et le lieu de résidence. Les données sont exprimées en pourcentage sur les déplacements internes au périmètre de 2013.

Entre 2013 et 2023, sur l'ensemble des distances parcourues dans le périmètre, la part de km réalisés en voiture est passée de 73% à 71%, celle des transports en commun de 19% à 17%, celle du vélo est passée de 1% à 3%, celle de la marche de 3 à 4%. La part des autres modes dans les distances parcourues n'a pas évolué et reste à 4%.

En 1^{ère} et seconde couronne, les répartitions des distances parcourues par mode sont relativement stables. À Toulouse, on note que la part des distances réalisées en voiture a baissé de 4 points (elle était utilisée dans 58% des distances parcourues en 2013 contre 54% en 2023), tandis que la part des distances réalisées à vélo a progressé de 3 points (de 2% des distances à 5%) et celles à pied de 2 points.

[Cliquer ici pour retourner à la page 47.](#)

L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema/EMC² 2023

Cette enquête a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de Tisséo Collectivités et de la Région Occitanie.

Elle a été financée par Tisséo Collectivités, la Région Occitanie, et le Conseil Départemental 31, et subventionnée par l'État à hauteur de 20 %.

Le Cerema a été le référent méthodologique tout au long de l'enquête.

Le bureau d'étude Test SA a assuré la réalisation de l'enquête. L'AUAT assiste les partenaires dans la préparation de l'enquête, l'analyse et la valorisation partenariale des résultats.

**Les analyses contenues dans ce document
ont été réalisées par l'AUAT.**

**Ce rapport a été mis en accessibilité
par Élise Barreau et Céline Vanderkelen.**

