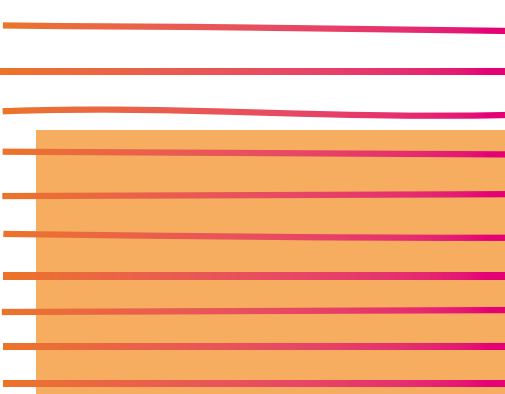




Comment se déplacent les habitants du bassin de vie toulousain ?

Enquête mobilité certifiée CEREMA- EMC²
Rapport final
Juin 2024

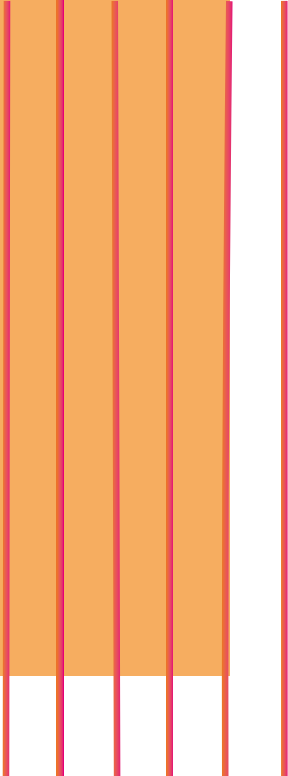
ENQUÊTE
Mobilités 2023



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

6 Introduction

Qu'est-ce qu'une enquête mobilité ?

Quel territoire est concerné ?

Quels sont les périmètres d'analyse ?

Quelle est la population prise en compte dans l'enquête

Quelques définitions pour comprendre les résultats

13 Les principaux résultats de l'EMC² 2023

La mobilité et les déplacements

Les modes de déplacements

Les motifs de déplacements

Le télétravail et le travail à domicile

La voiture

_ L'équipement en voiture des ménages

_ Le stationnement

_ Le covoiturage

Les transports en commun

_ Tisséo

_ Trains Lio

_ Les autres TC

Le vélo

La marche

La répartition géographique des déplacements

Les distances et durées de déplacements

L'impact environnemental des mobilités des habitants

35 Les principales évolutions observées entre 2013 et 2023

Une mobilité qui diminue sur tous les territoires

Une faible évolution du nombre de déplacements

Evolution des flux internes dans le périmètre de 2013

Une baisse de la motorisation des ménages

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

Des évolutions observées pour toutes les catégories d'individus

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

Les alternatives à la voiture privilégiées pour les distances courtes

Une progression forte des modes actifs pour les courtes distances

Une baisse des distances parcourues

48 Synthèse

50 Les principaux enseignements

51 Annexes

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

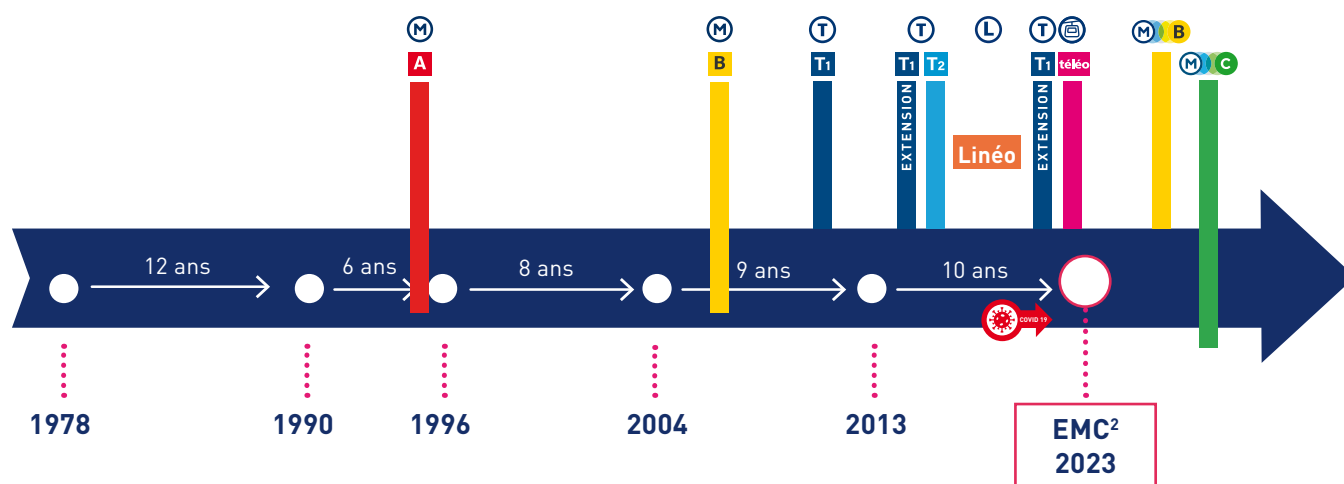
- L'EMC² permet d'obtenir une photographie des déplacements d'une population, un jour moyen de semaine. Les résultats ont été redressés par le CEREMA afin de reconstituer l'image la plus proche possible des déplacements de l'ensemble des ménages.
- Elle constitue la seule source d'information disponible 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.

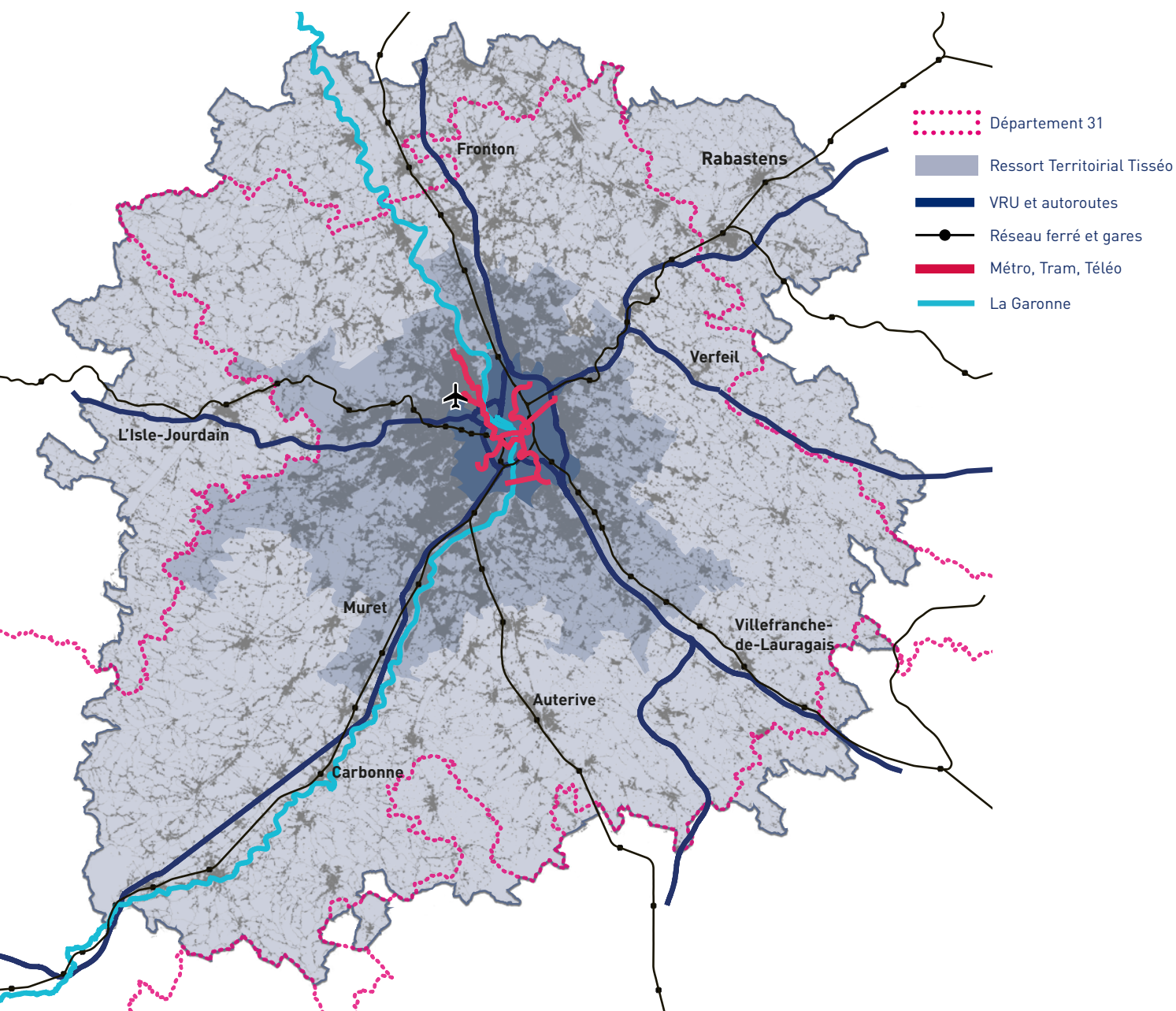


Réalisations et extensions sur le réseau structurant Tisséo



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 éducat. nationale 2020)

Quels sont les périmètres d'analyse ?

Les résultats de l'enquête sont présentés selon différents périmètres d'analyse :

Périmètre 2023

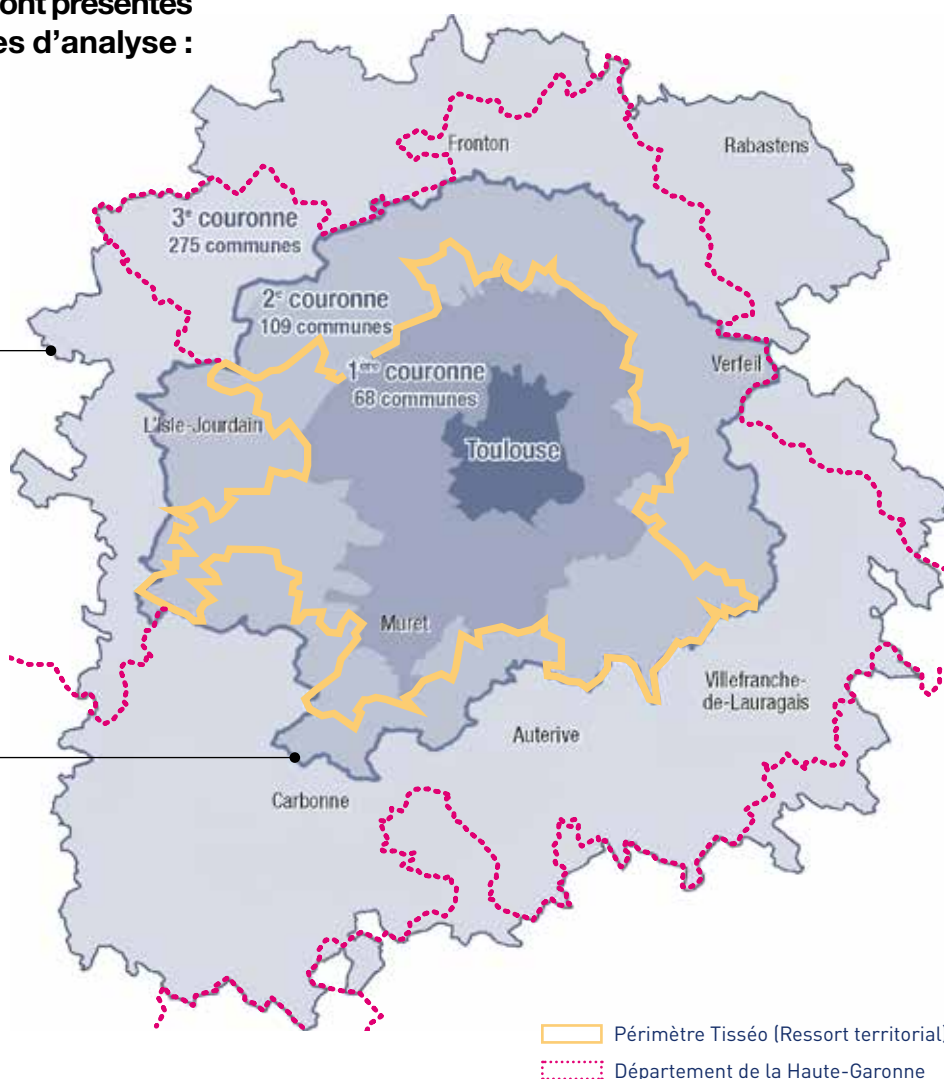
453 communes
1,4 million d'habitants

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.

Toulouse

1^{ère} couronne

2^{ème} couronne

3^{ème} couronne

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).

1,4 million
nombre d'habitants

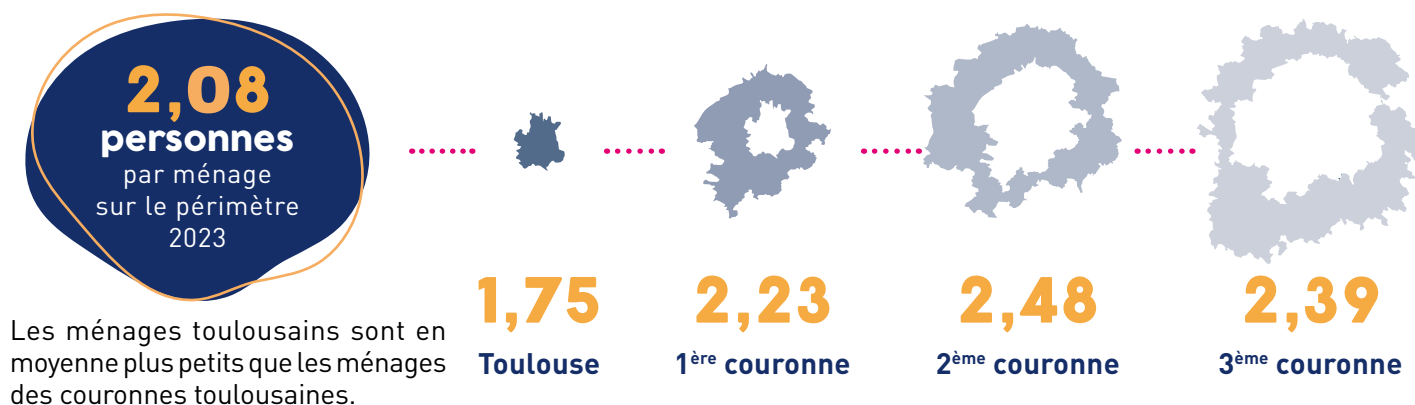
674 000
nombre de ménages

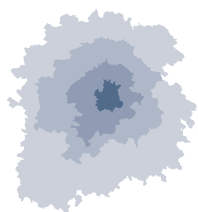
1,32 million
nombre d'habitants de 5 ans et +
Les personnes interrogées ont 5 ans et +.
Tous les résultats de l'EMC² se rapportent à cette population

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 +	450 000 hab. 5 ans et +	187 000 hab. 5 ans et +	203 000 hab. 5 ans et +
Part de la population de 5 ans et + 36 %	Part de la population de 5 ans et + 34 %	Part de la population de 5 ans et + 14 %	Part de la population de 5 ans et + 15 %

Taille moyenne des ménages par territoire

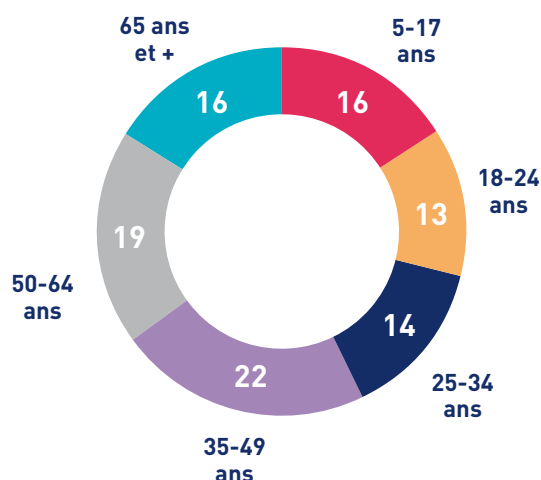




Périmètre 2023

Répartition de la population enquêtée par classe d'âge

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



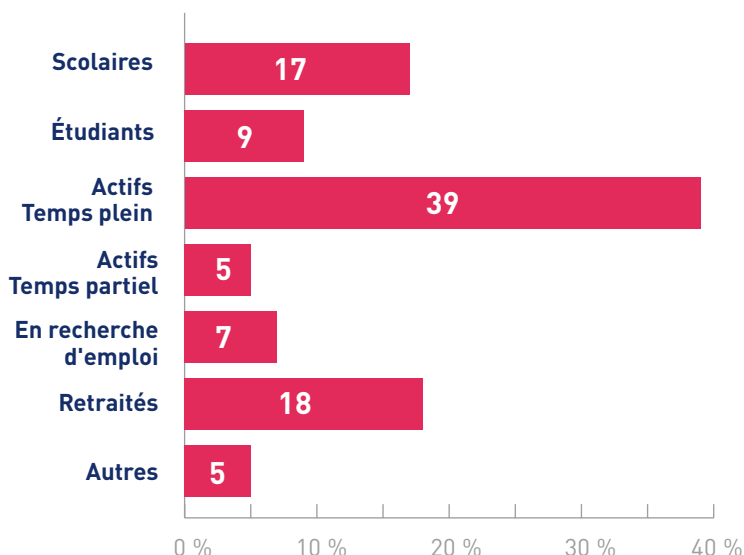
44%
de la population
sont des actifs

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 %)



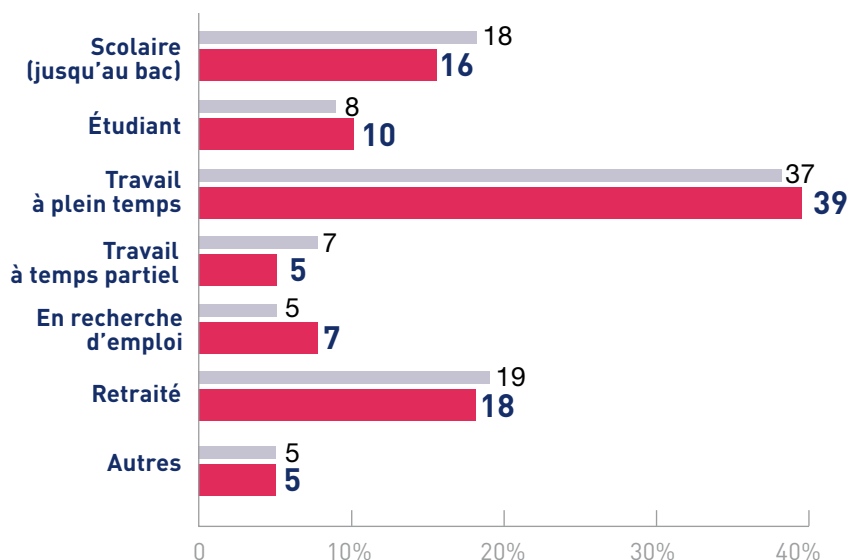
Les évolutions dans le périmètre de 2013

Population enquêtée par occupation principale

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

■ 2013

■ 2023



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)



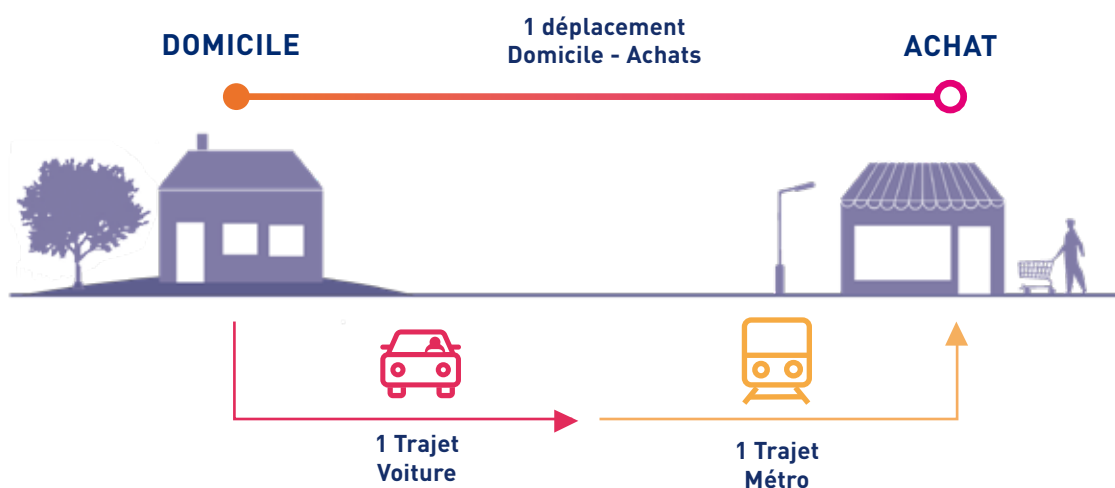
Autres
modes*

** 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.

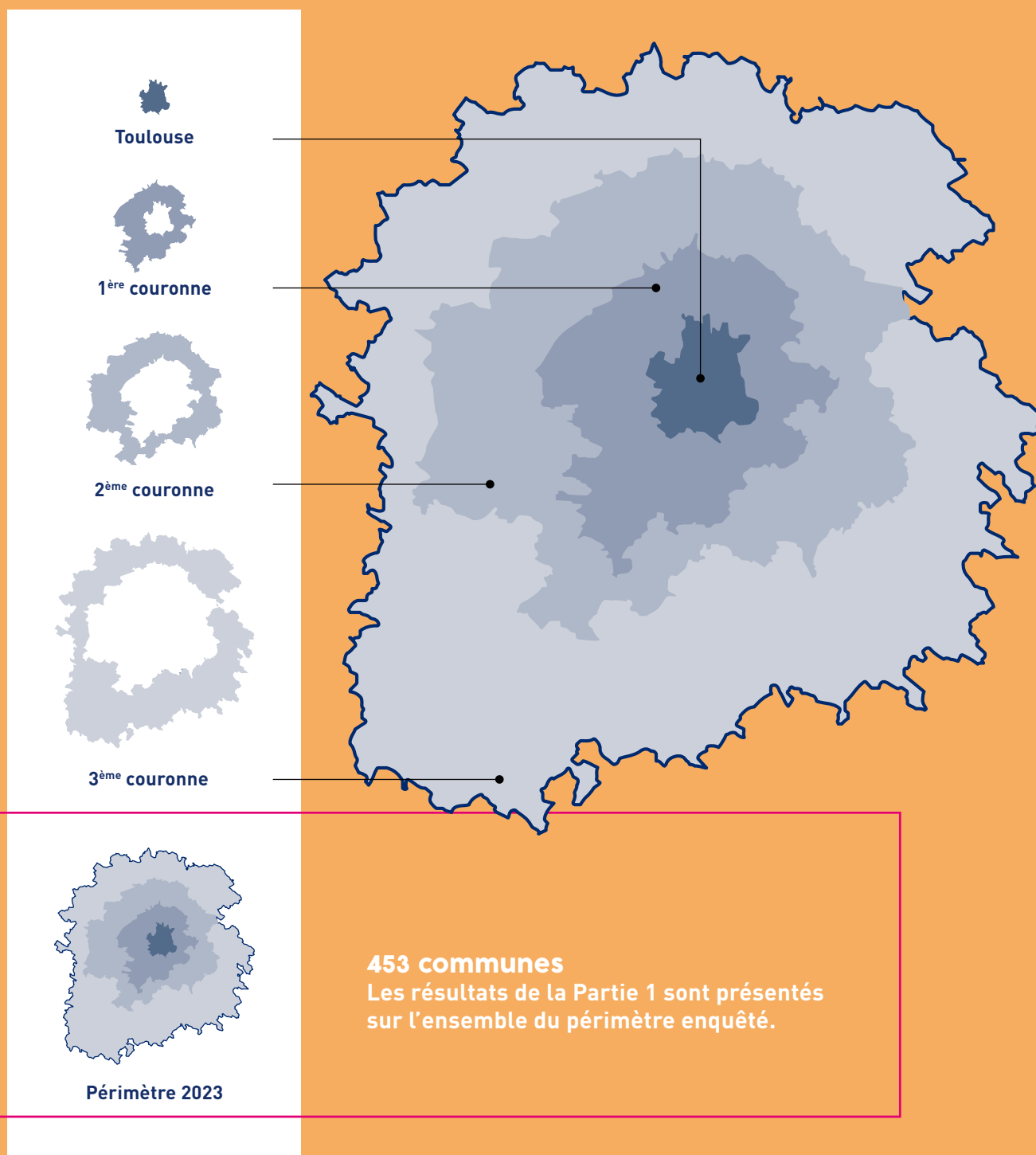


Les déplacements combinant plusieurs modes

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).

Les principaux résultats de l'EMC² 2023

Partie 1

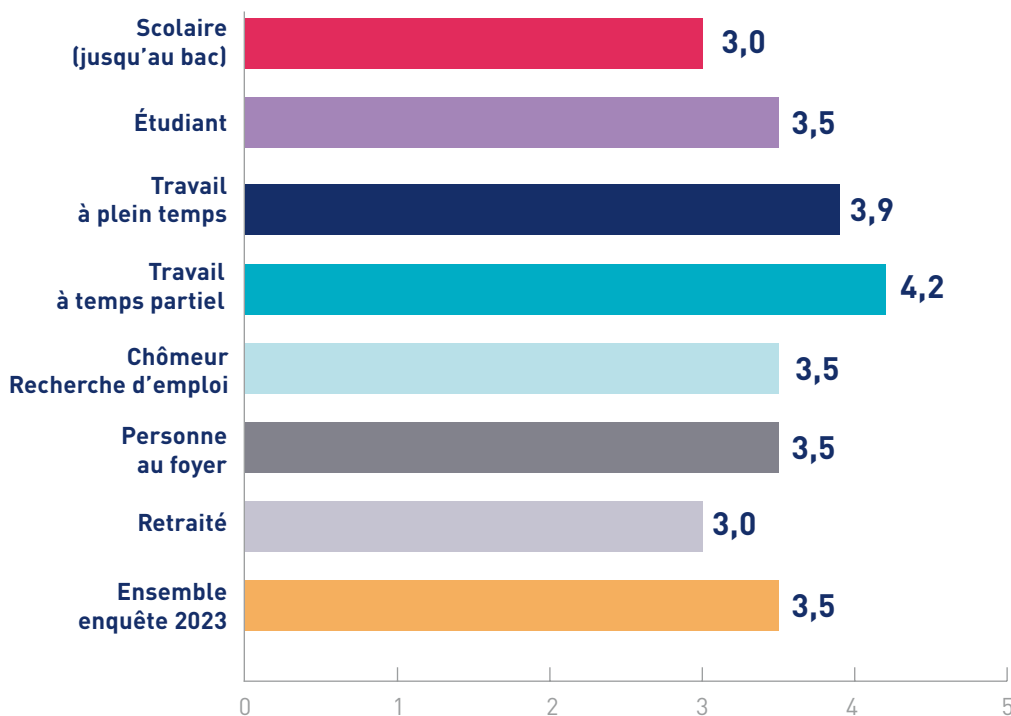


La mobilité et les déplacements

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

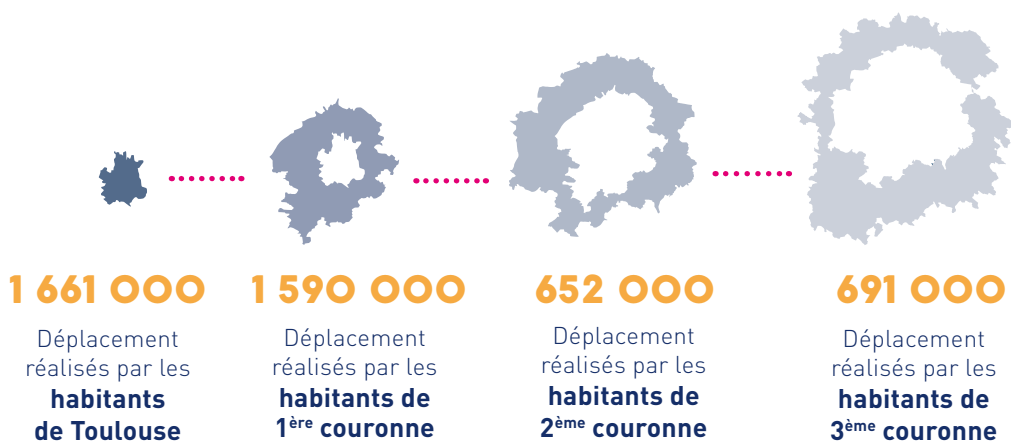
Mobilité selon l'occupation principale

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



- 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



3,48
déplacements
par jour par personne

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

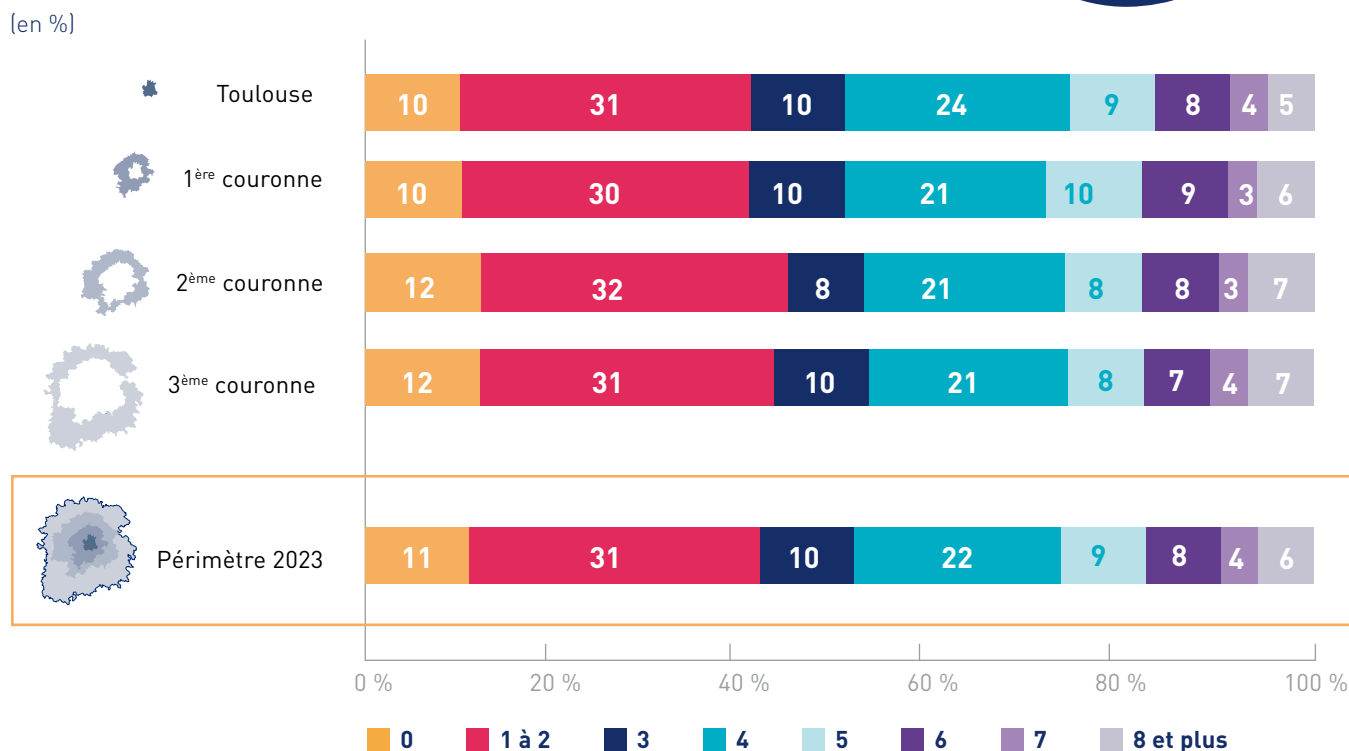
3,41
dépl./ jour /personne
Habitants
de 3^{ème} couronne

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



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

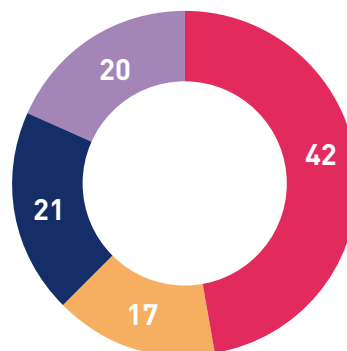
11% des habitants ne se sont pas déplacés la veille du jour d'enquête
c'est-à-dire qu'ils sont restés à leur domicile la veille du jour de l'enquête.
« L'immobilité » peut recouvrir des cas de figures variés : personnes n'ayant
pas eu de besoin de déplacements sur une journée de façon ponctuelle, et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

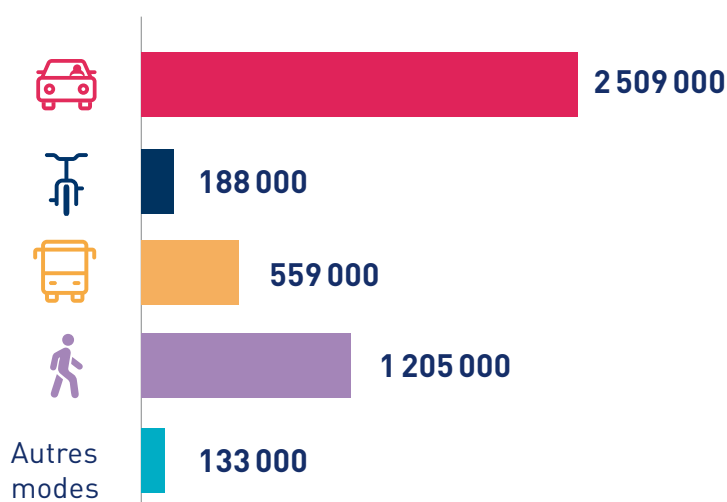


Les modes de déplacements

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

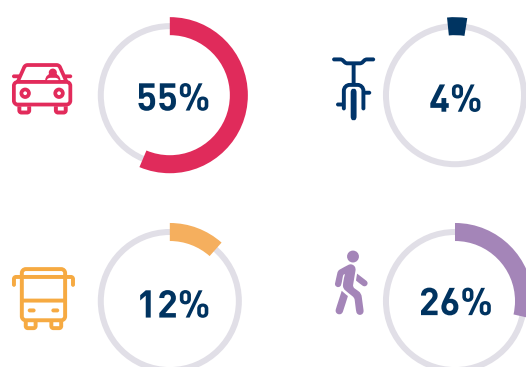
(périmètre 2023)



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

Parts modales des déplacements

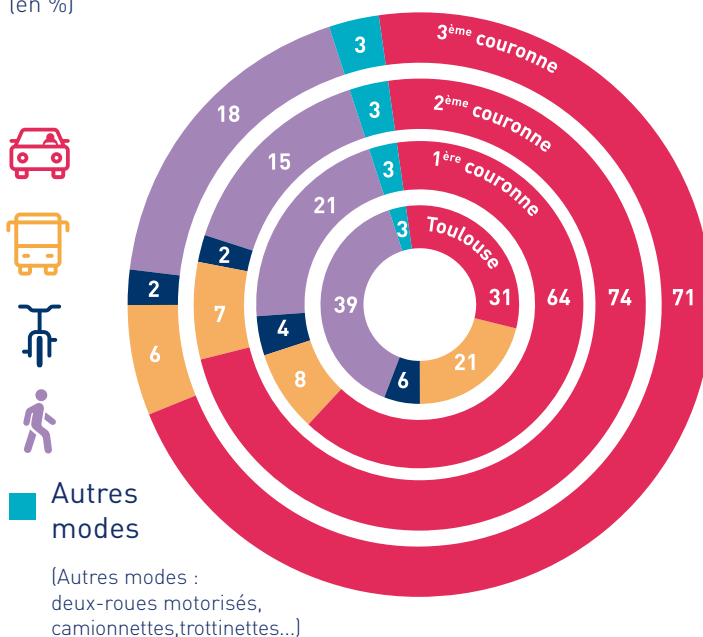
(en %, périmètre 2023)



- 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

Parts modales selon le lieu de résidence

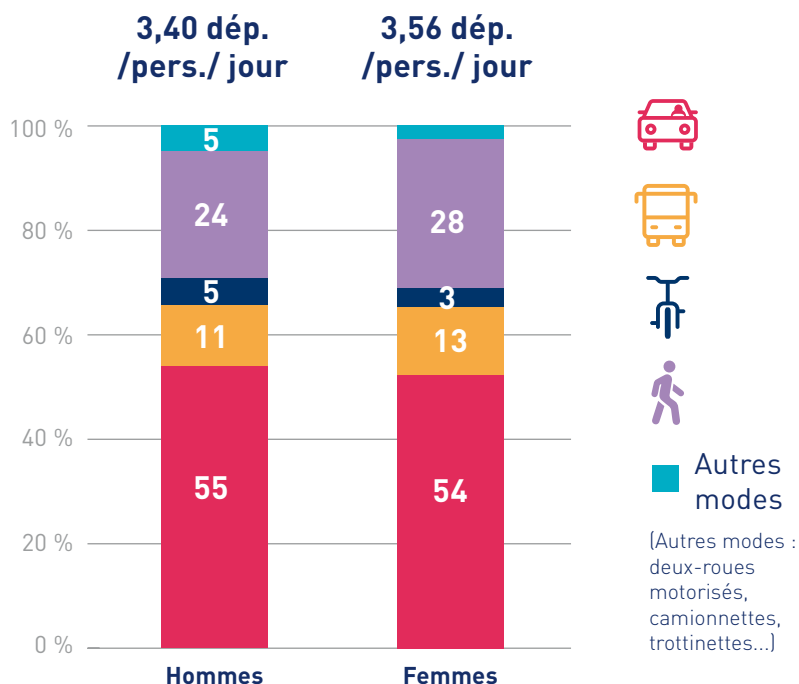
(en %)



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 %)



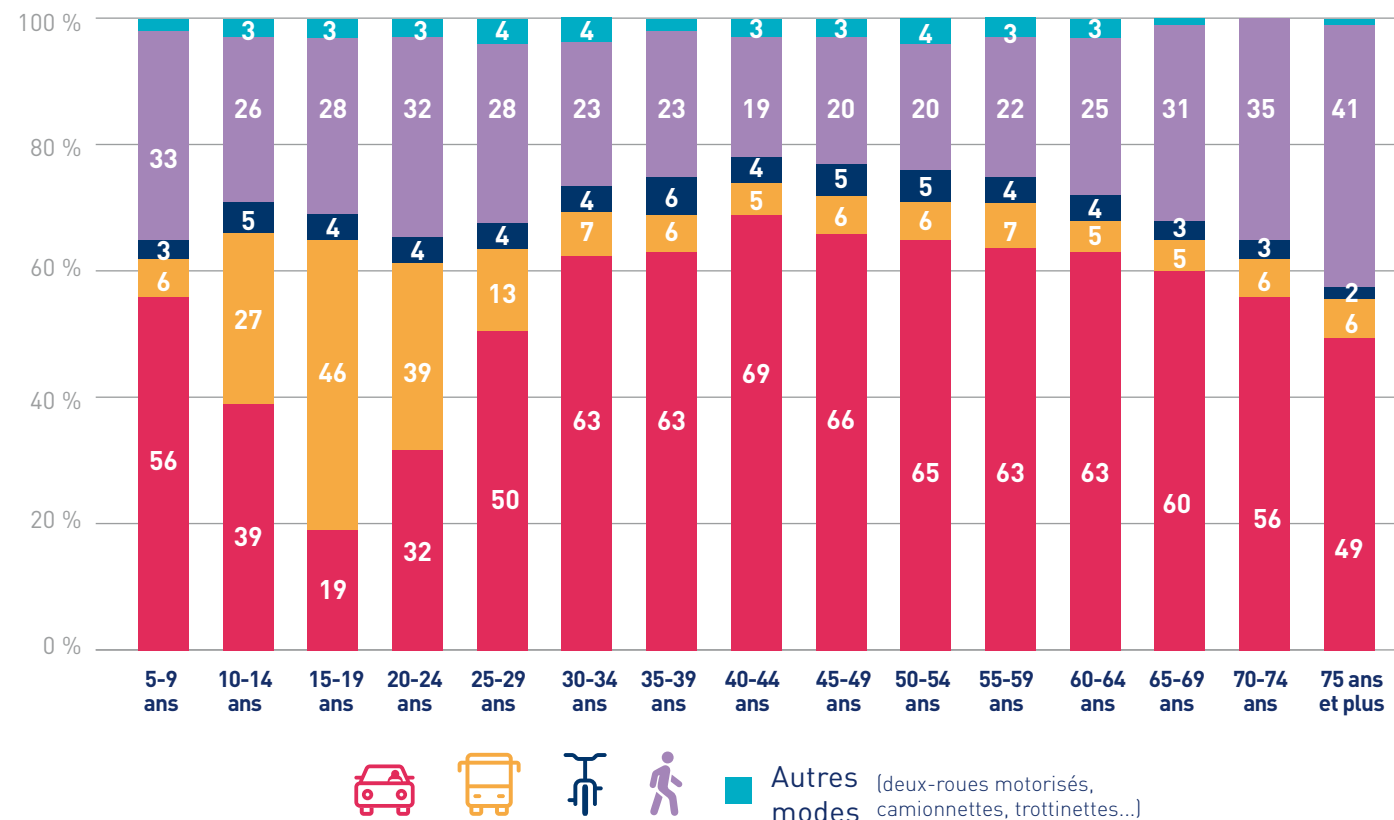
- En moyenne, les femmes réalisent chaque jour plus de déplacements que les hommes. Certaines différences sont observées dans l'utilisation des différents modes de déplacements :

- 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.

Parts modales selon l'âge

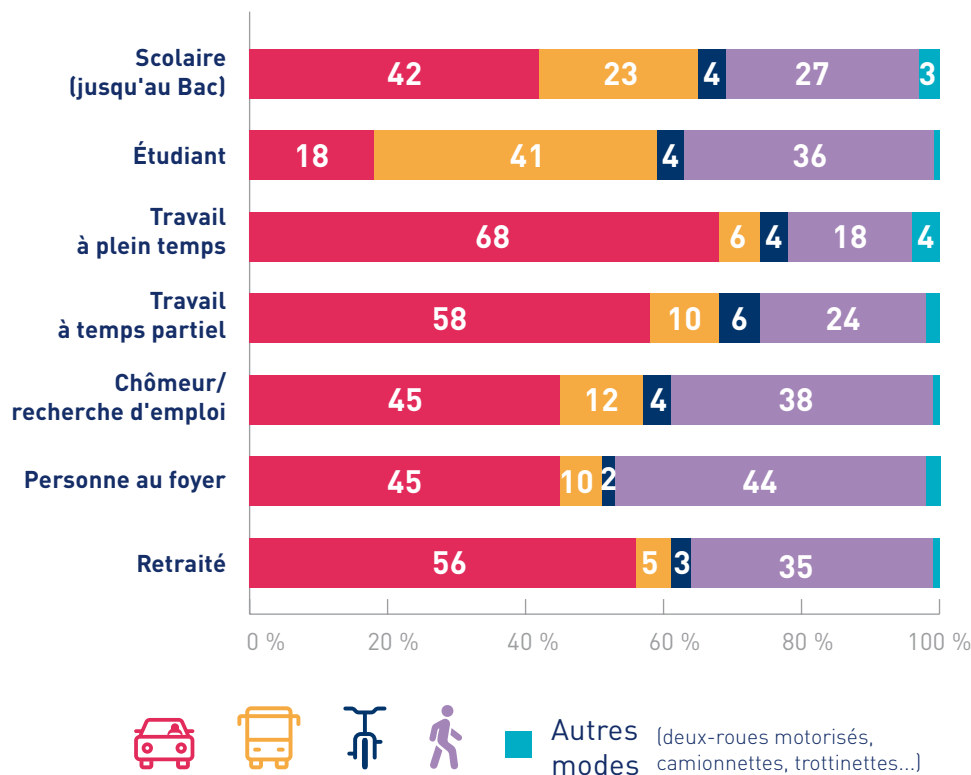
(en %)



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

Parts modales selon l'occupation principale

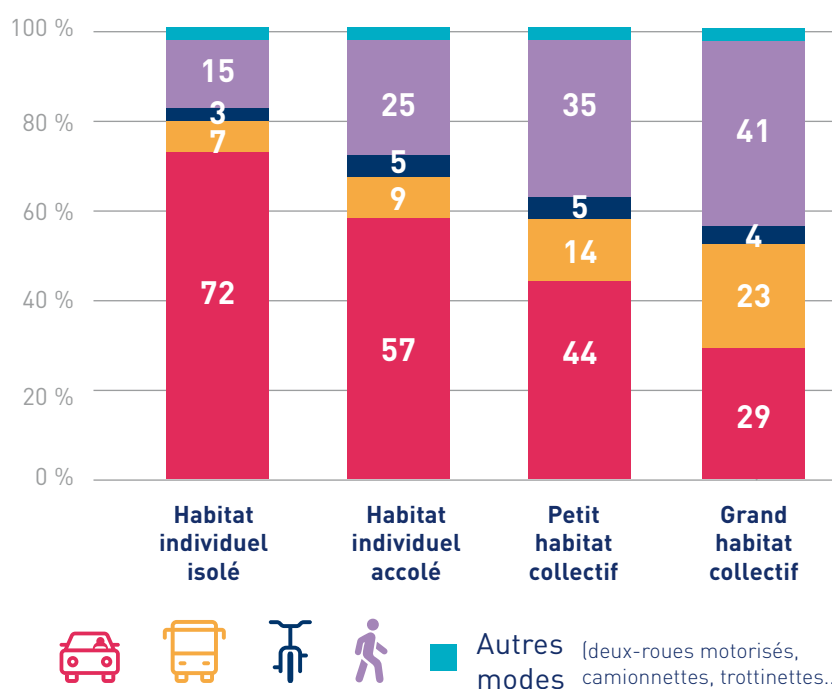
(en %)



- 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.

Parts modales selon le type de logement

(en %)



La répartition modale varie selon le type de logement occupé :

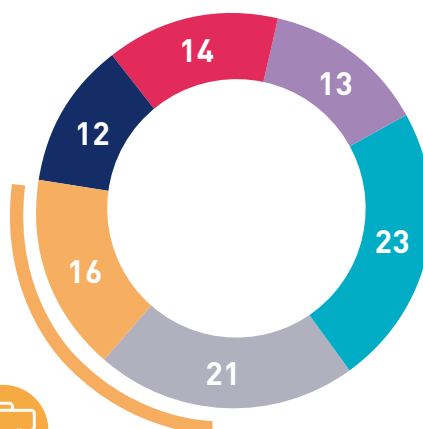
- Un fort recours à la voiture pour les habitants de logements individuels,
- Un recours accru à la marche et aux transports en commun pour les habitants de logements collectifs.

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.

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

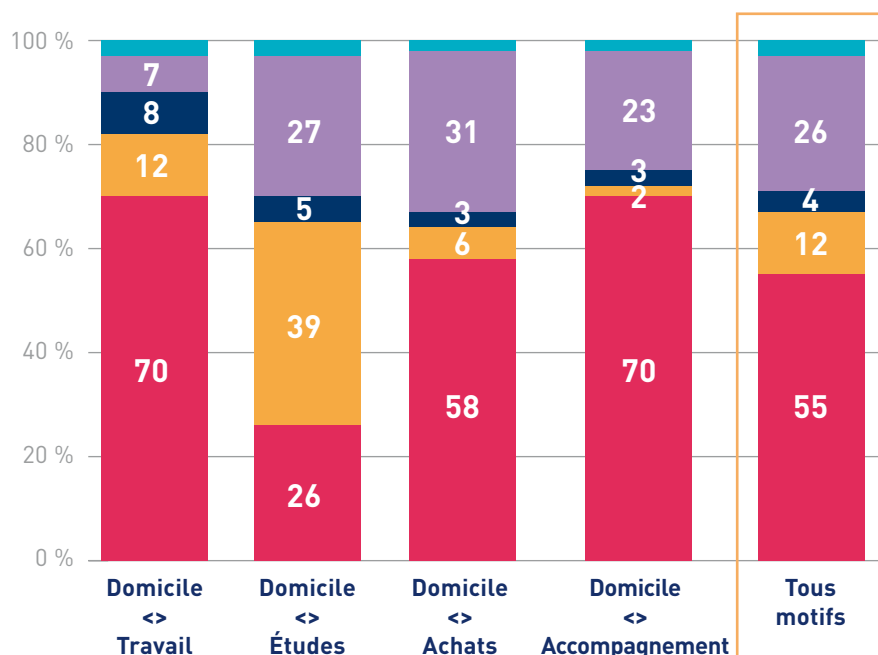
La catégorie « autres motifs » englobe des activités variées : santé, démarches, loisirs, promenade...

Déplacements liés au travail : 25 %



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.

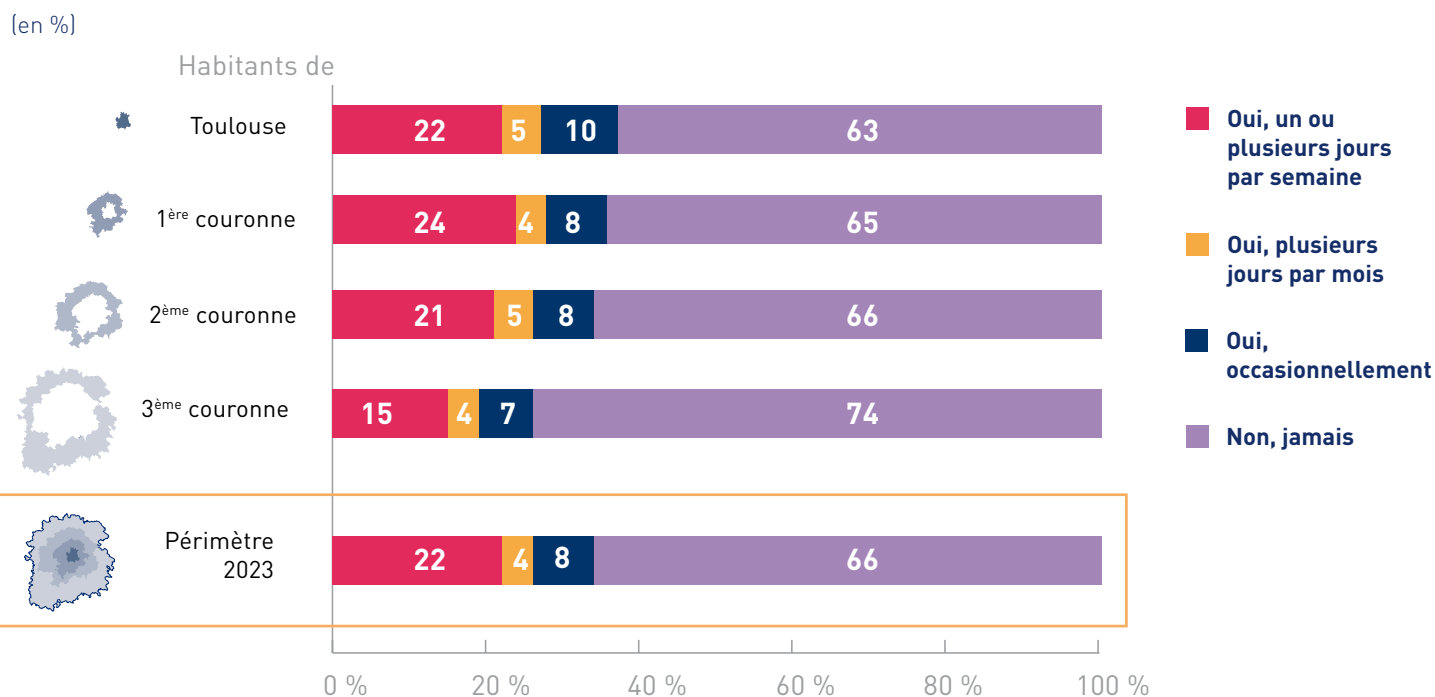
Selon les activités qui motivent le déplacement, les modes utilisés varient sensiblement :

- 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

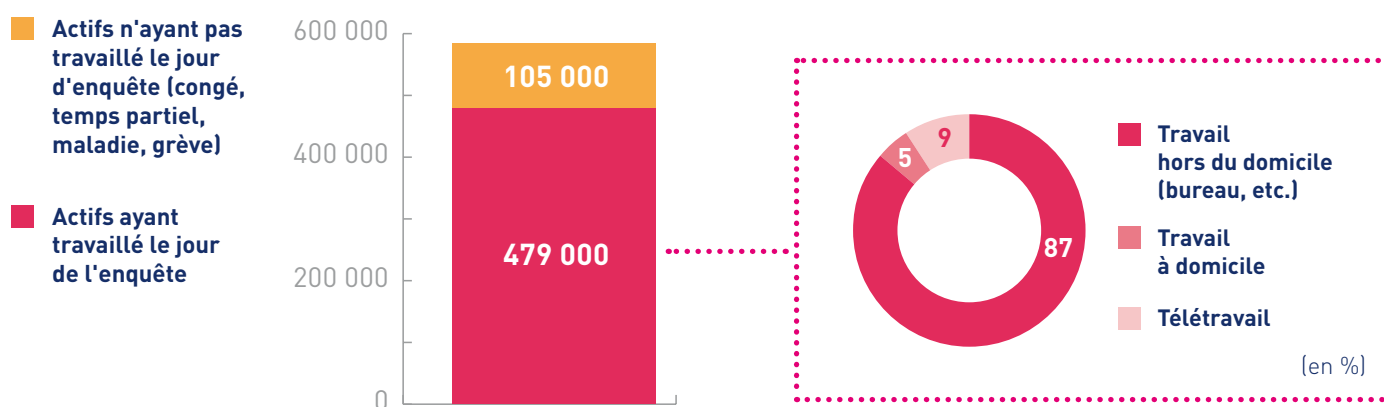
26% des actifs occupés résidant dans le périmètre d'enquête sont régulièrement en télétravail. En moyenne, chaque jour de semaine, 7% des actifs occupés sont en situation de télétravail et 4% travaillent à domicile de façon permanente.

Fréquence du télétravail selon le lieu de résidence



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

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.

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**



0,82
Toulouse



1,47

1^{ère} couronne



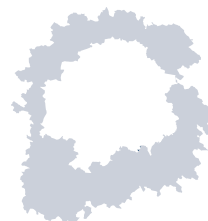
1,71

2^{ème} couronne



1,66

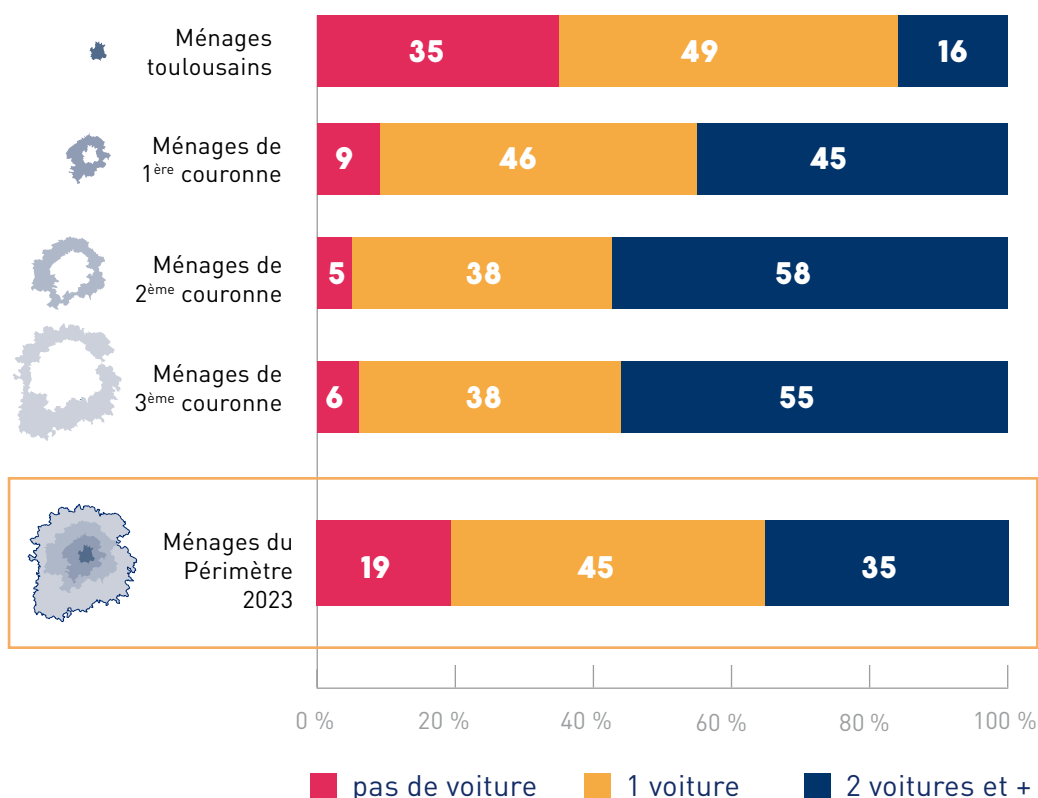
3^{ème} couronne



L'équipement en voiture des ménages

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

(en %)



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.

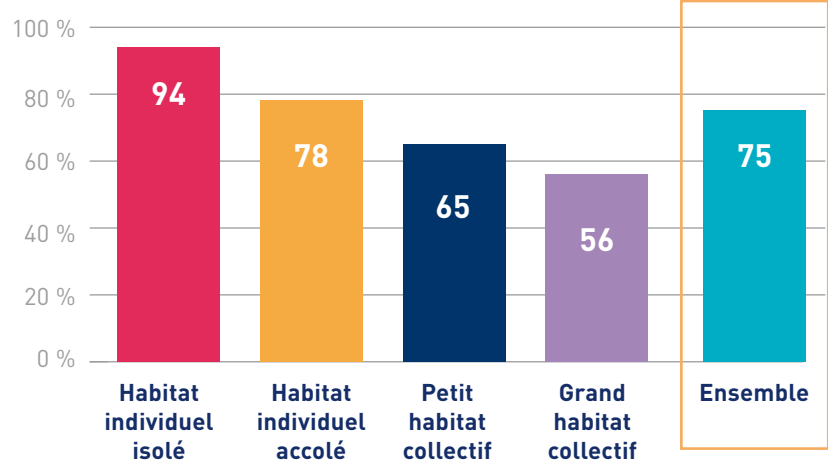
L'existence d'une place de stationnement privée au domicile est très variable selon le territoire et la typologie d'habitat.

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.



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

(en %)

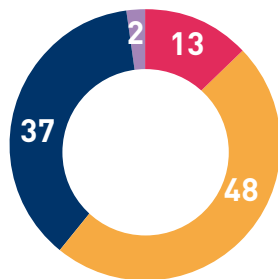


Le stationnement sur le lieu de travail des actifs

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

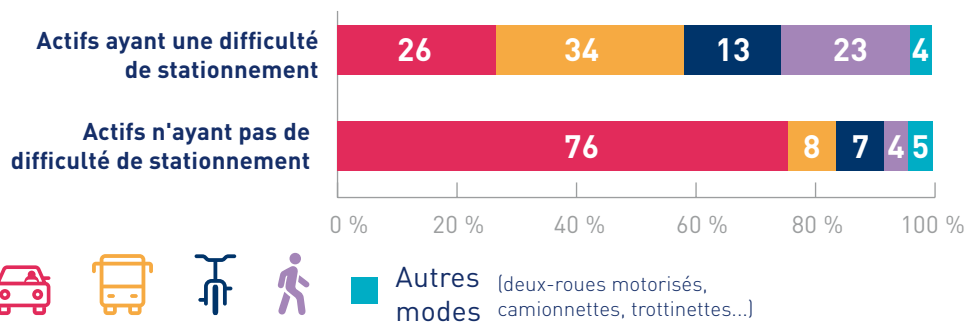
87%
des actifs

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



- Non
- Oui car j'ai (ou pourrais avoir) une place réservée
- Oui car il y a une offre importante de stationnement à proximité
- Oui compte tenu de mes horaires

Parts modales pour les déplacements domicile-travail selon la facilité de stationnement au lieu de travail (en %)



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

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.

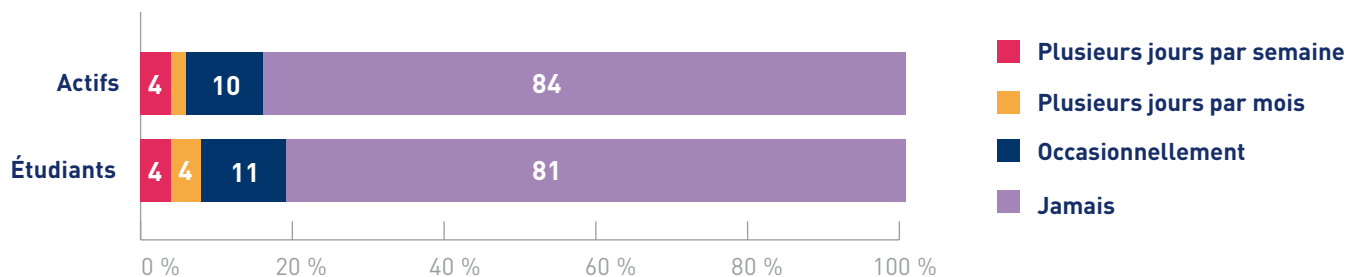
Le covoiturage chez les actifs

- 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.

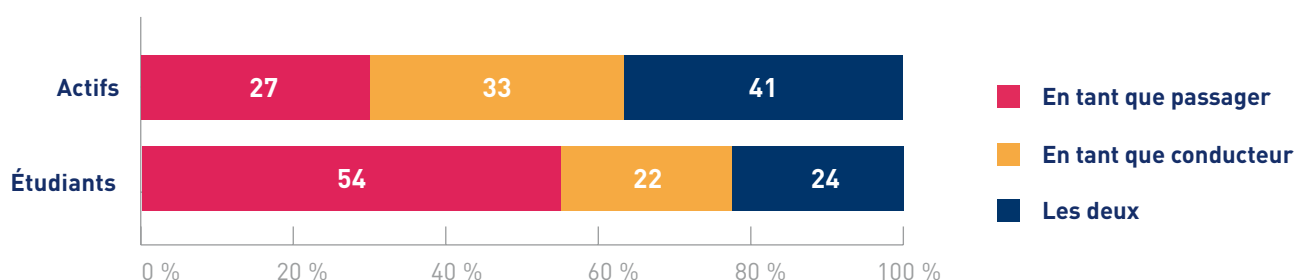
Le covoiturage chez les étudiants

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

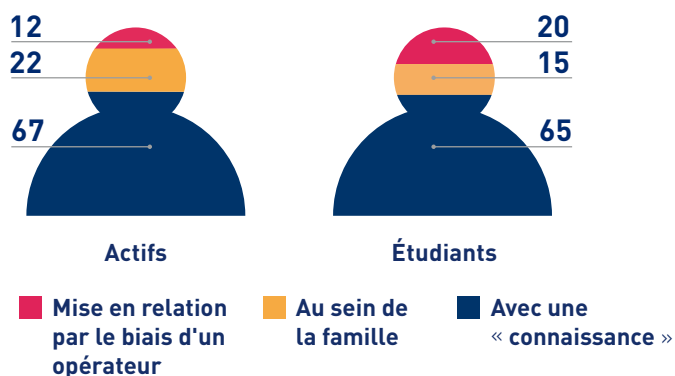
Fréquence de pratique du covoiturage (en %)



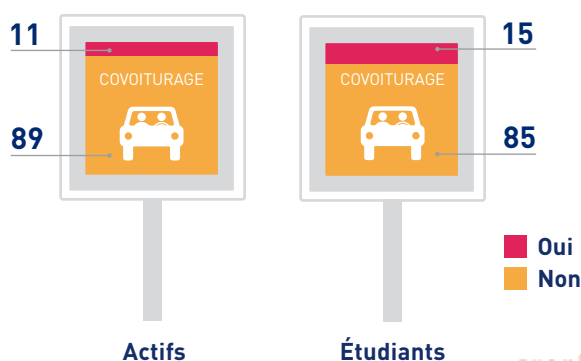
Conducteur ou passager (en %)



Type de covoiturage (en %)



Utilisation d'une aire de covoiturage (en %)



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

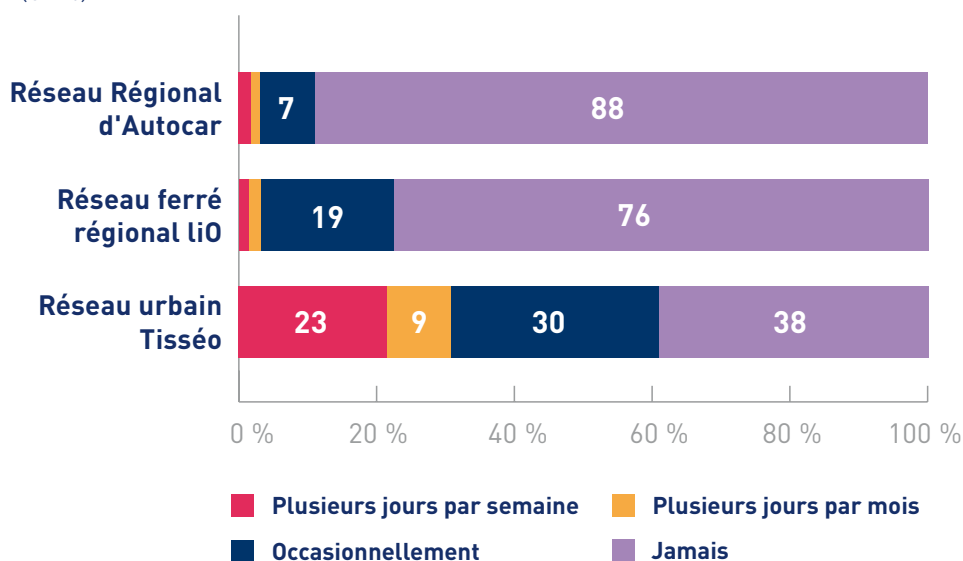
possèdent
un abonnement aux
transports collectifs.

33%
des habitants

utilisent le réseau Tisséo
de manière régulière
pour leurs déplacements
de semaine

Fréquence d'utilisation des transports collectifs

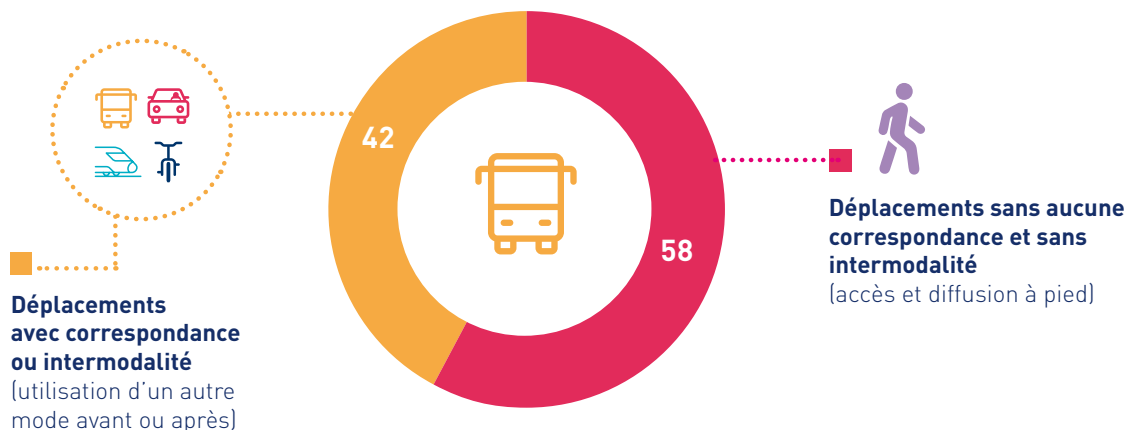
(en %)



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.



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
comportant au moins un trajet en
transports collectifs autres que Tisséo
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

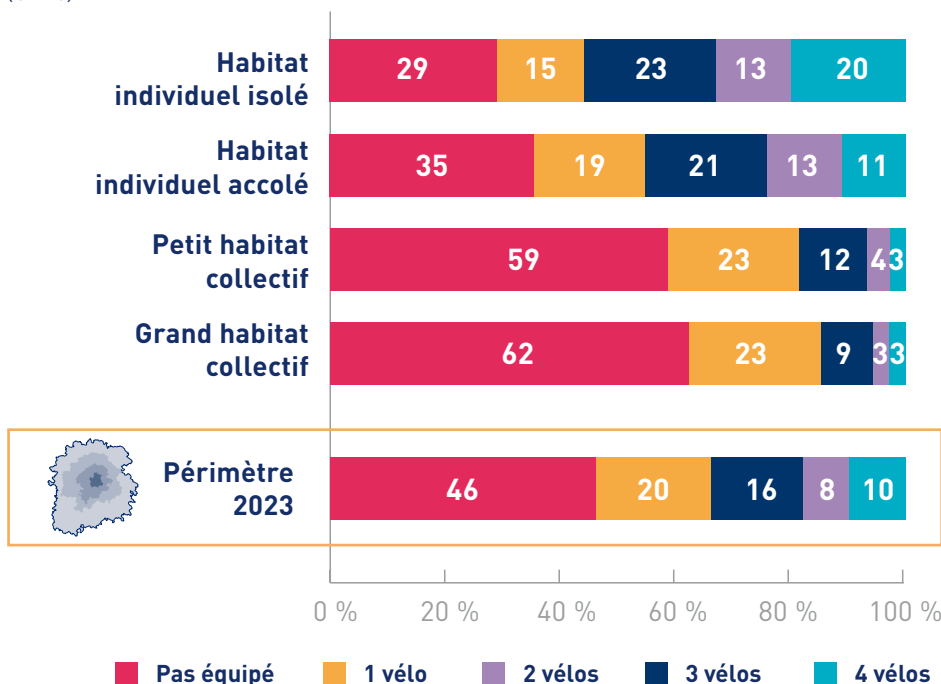


Note méthodologique :

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 %)



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%)

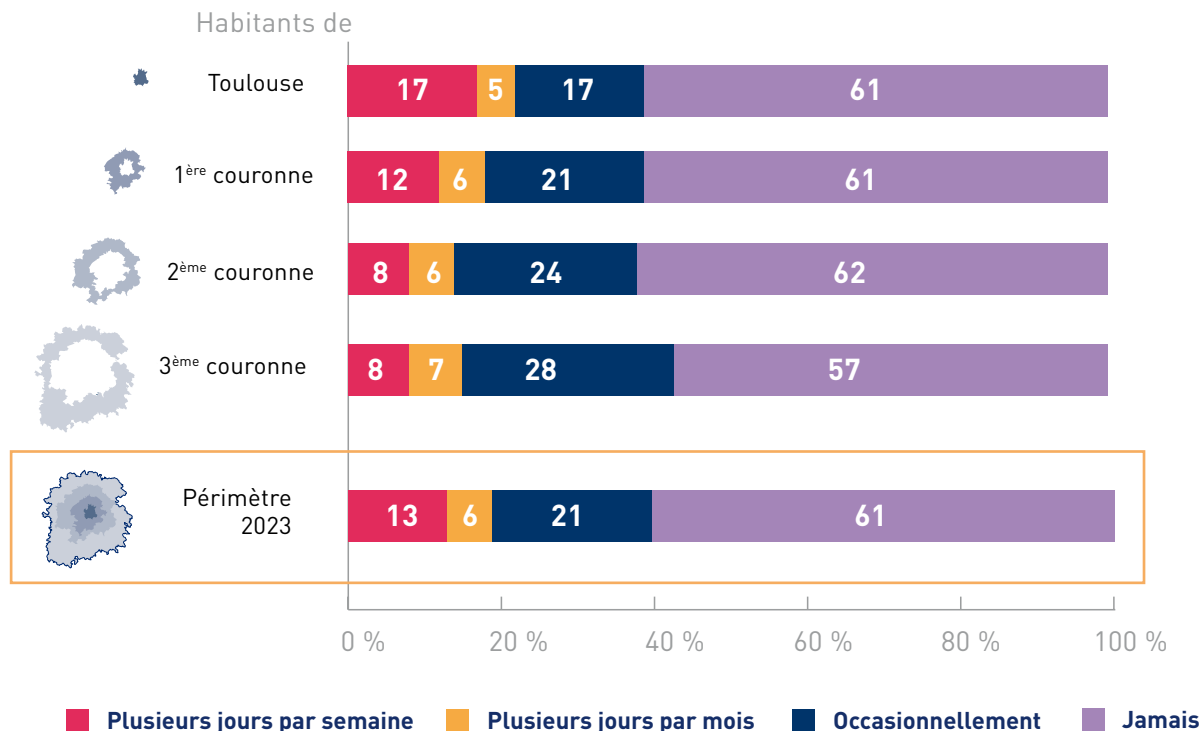
En plus de 188 000 déplacements en mode principal vélo, le vélo est aussi utilisé en complément d'un autre mode de déplacement (vélo combiné aux transports collectifs par exemple). Au total, on décompte 196 000 déplacements utilisant le vélo :

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

- 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.

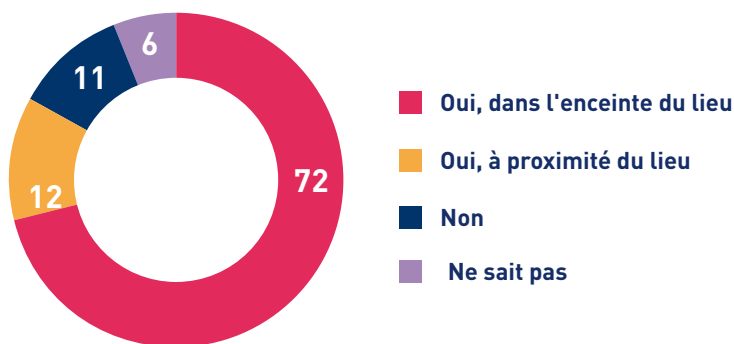
Fréquence d'utilisation du vélo selon le lieu de résidence

[en %]



Facilité de stationnement vélo au travail pour les actifs

[en %]

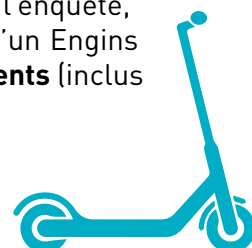


- 72% des actifs déclarent qu'il est facile de stationner un vélo dans l'enceinte de leur établissement ou sur leur lieu de travail.
- Seuls 11% des actifs considèrent ne pas disposer de facilité de stationnement

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



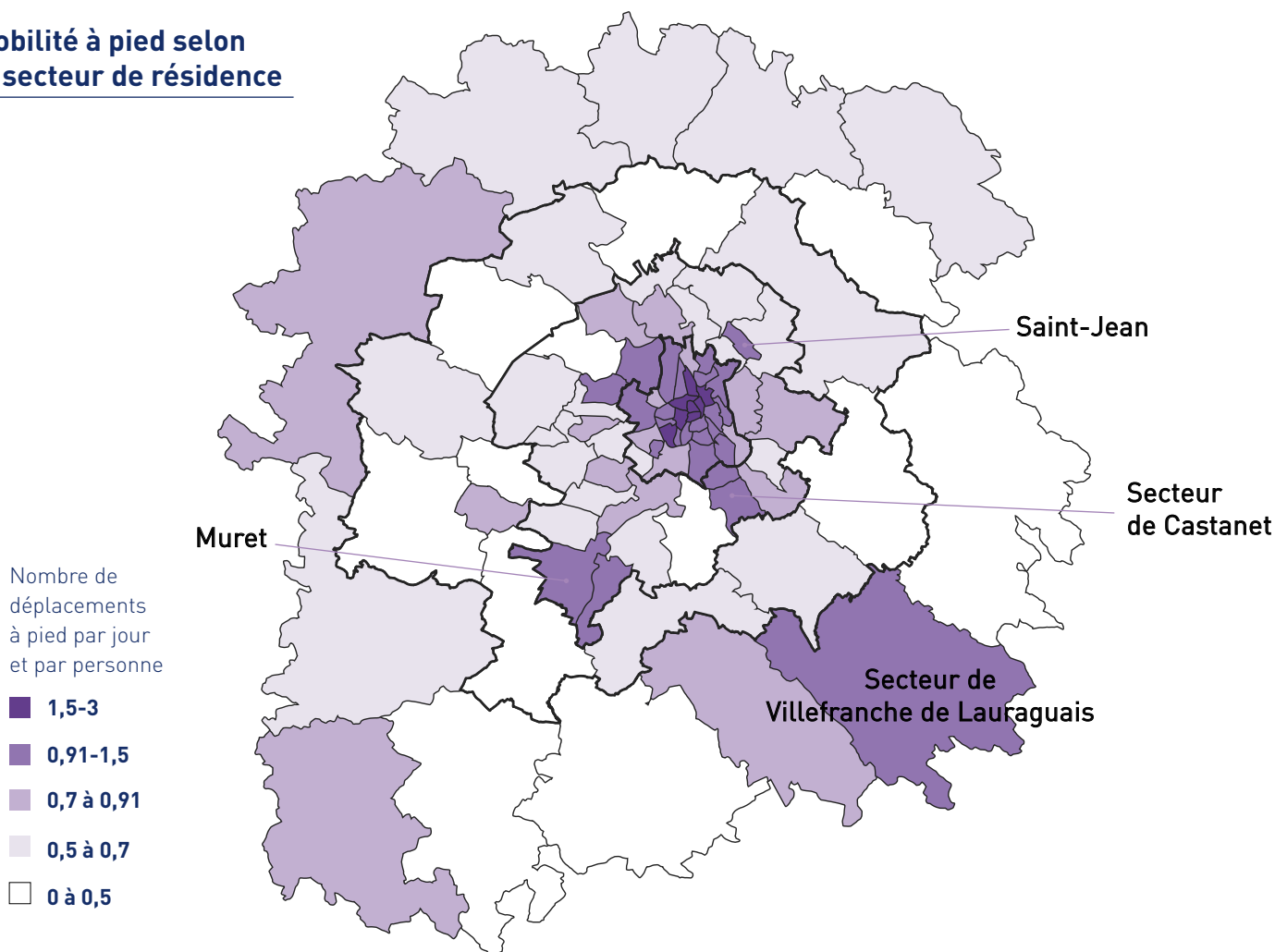
Note méthodologique :

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)

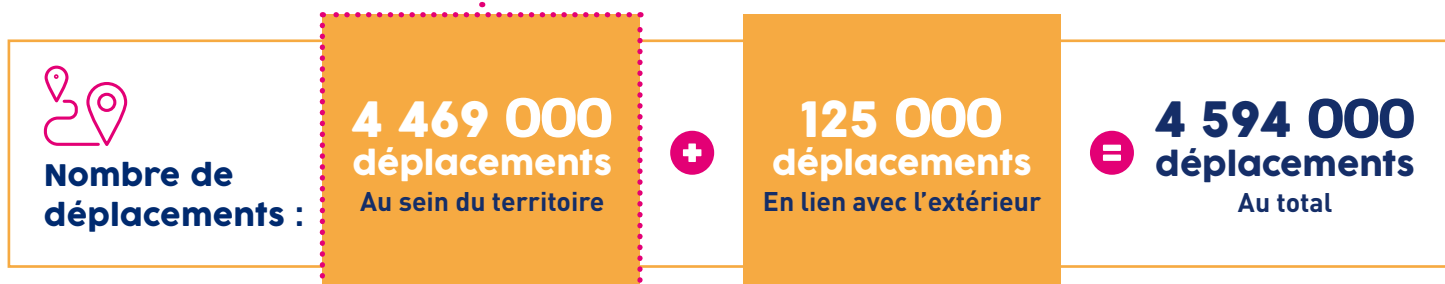
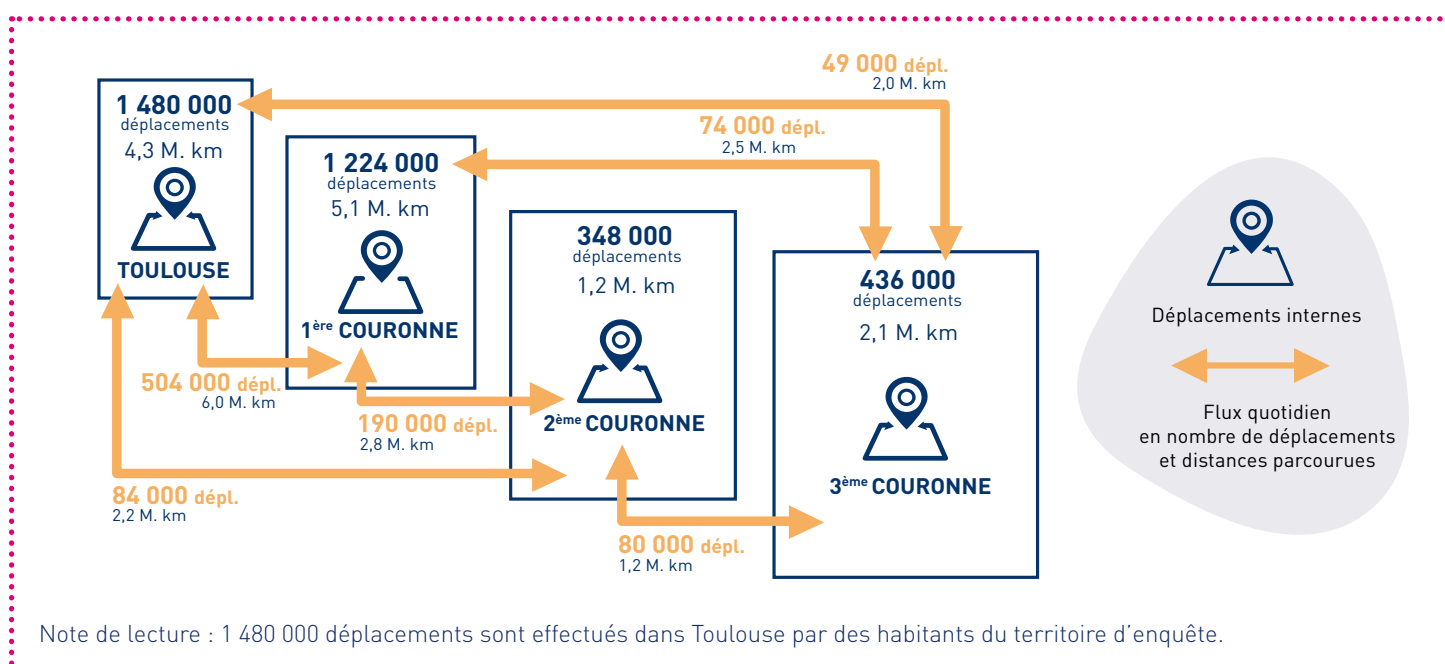
Mobilité à pied selon le secteur de résidence



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



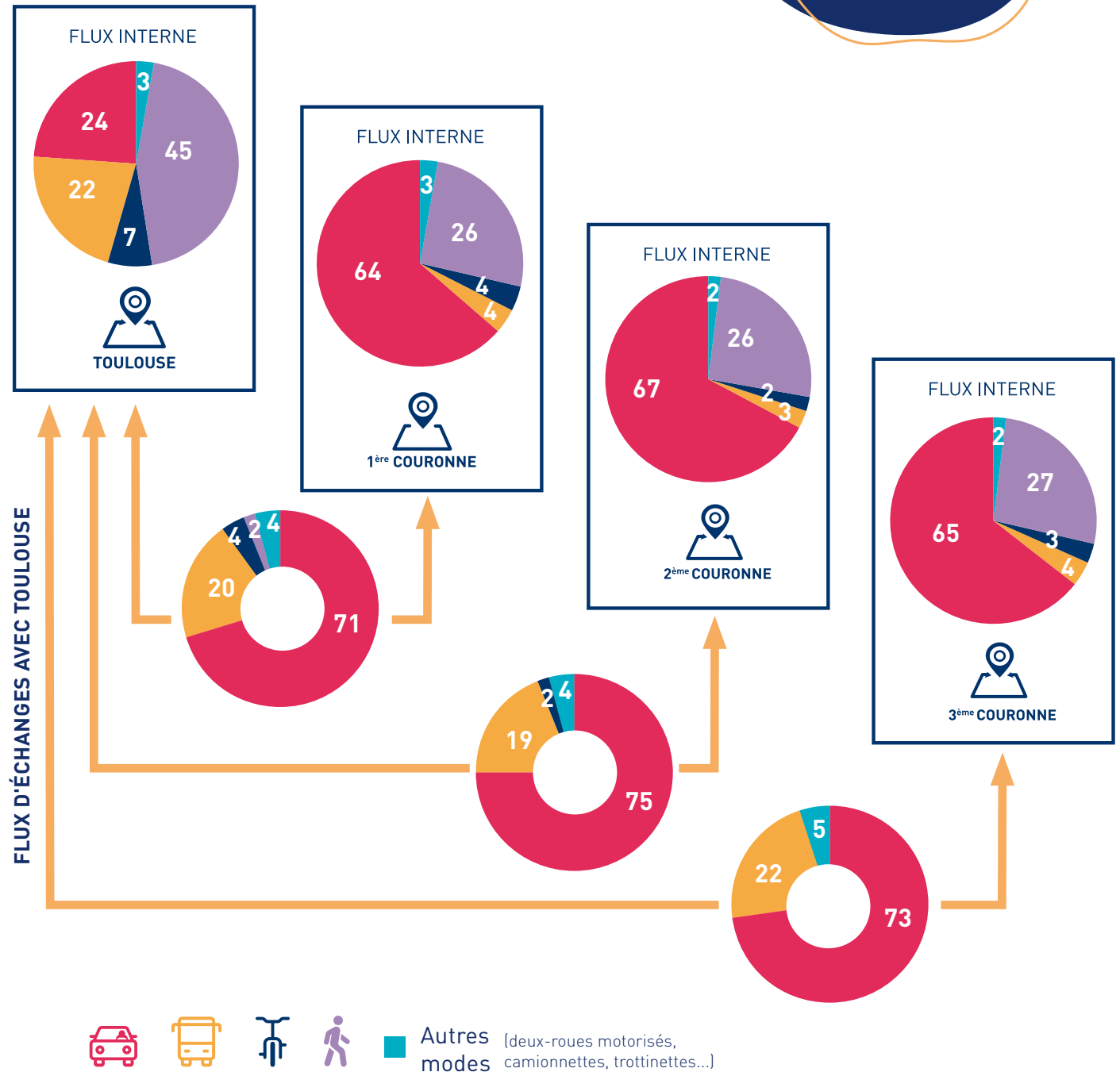
- 70 % des déplacements sont concentrés sur Toulouse et la première couronne. Les déplacements réalisés au sein de Toulouse représentent 1/3 des déplacements.
- Les déplacements d'échanges entre les territoires représentent 57 % des km réalisés dans le territoire d'enquête. Les déplacements internes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



- 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.



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 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

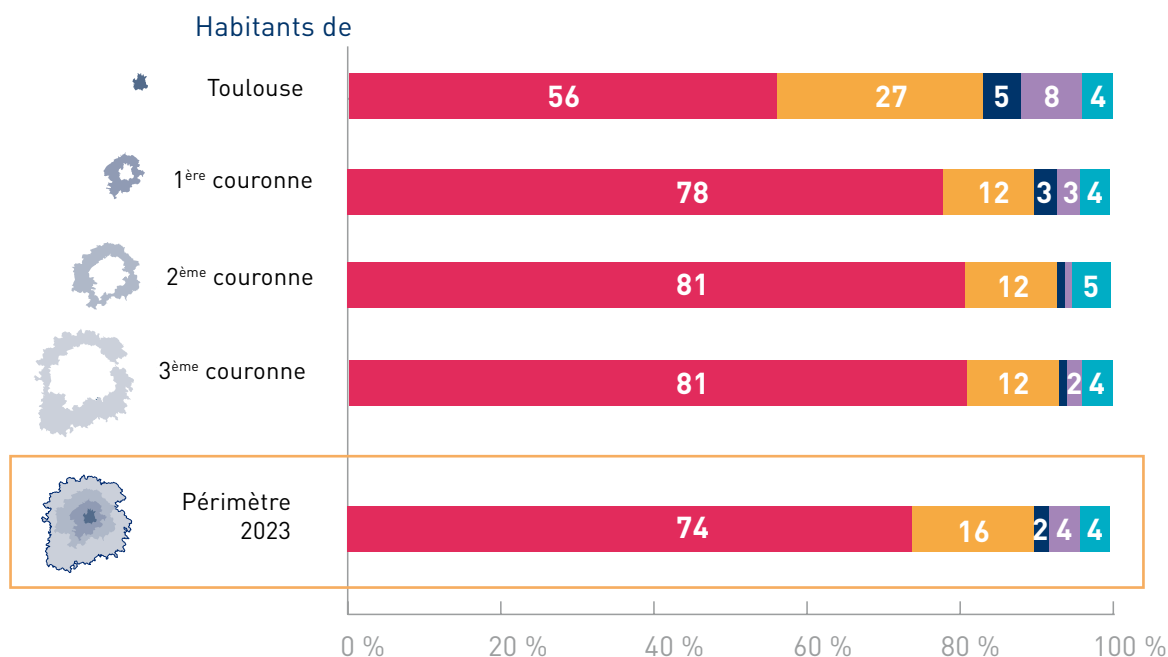
Habitants de 3^{ème} couronne



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 ¾ des kms parcourus par les habitants du périmètre enquêté sont réalisés en voiture.

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



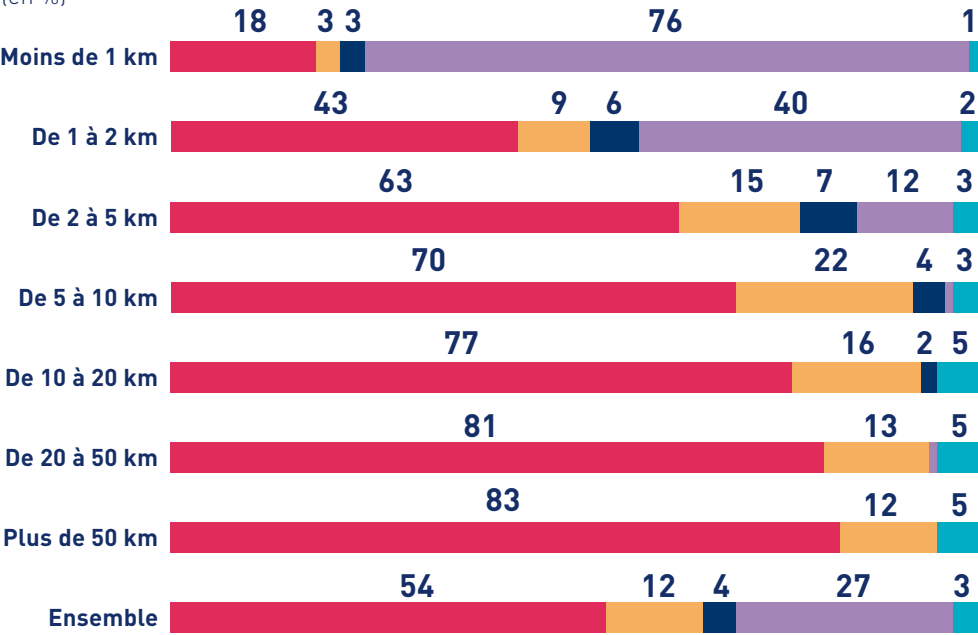
Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

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 %]

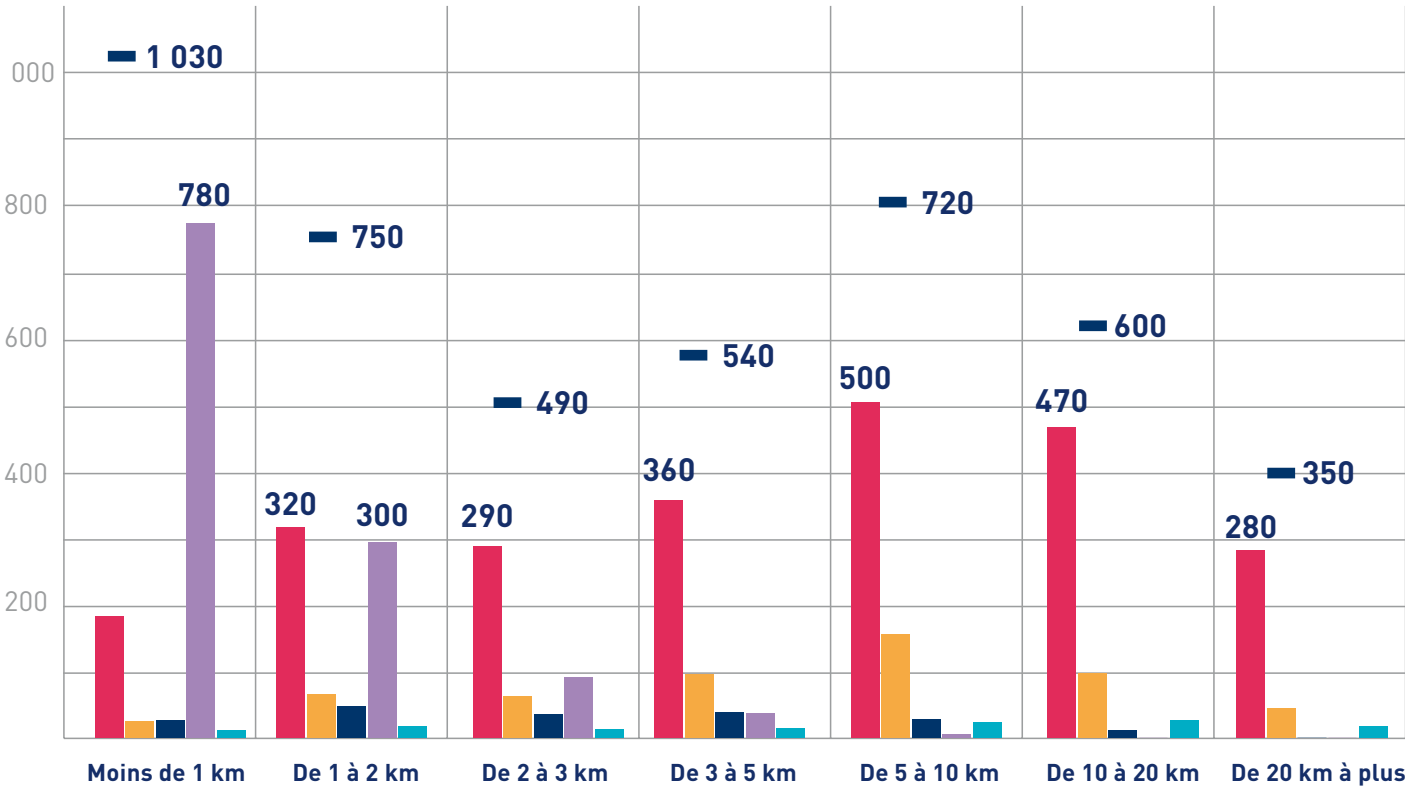


- Plus les déplacements sont longs, plus l'utilisation de la voiture augmente.
- La marche est très utilisée pour les déplacements de moins de 2 km. Les 3/4 des déplacements inférieurs à 1 km sont réalisés à pied.
- La part du vélo est la plus importante pour les déplacements de 1 à 5 km et reste élevée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

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.



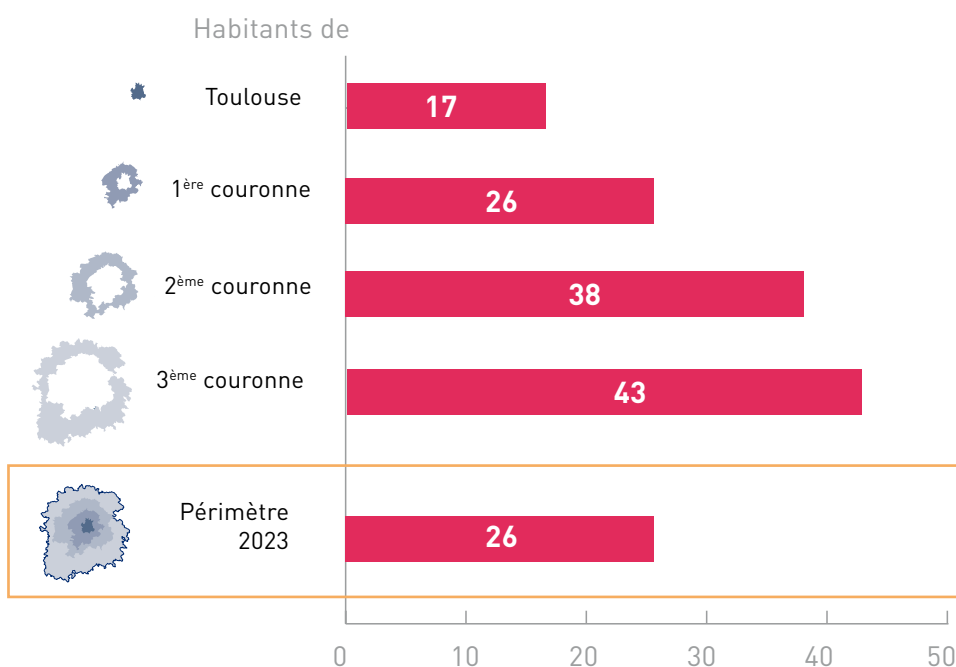


Note méthodologique : Calcul réalisé sur la base des **personnes effectuant au moins un déplacement dans la journée** et réalisant l'ensemble de leurs déplacements dans l'aire d'enquête (aire urbaine).

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

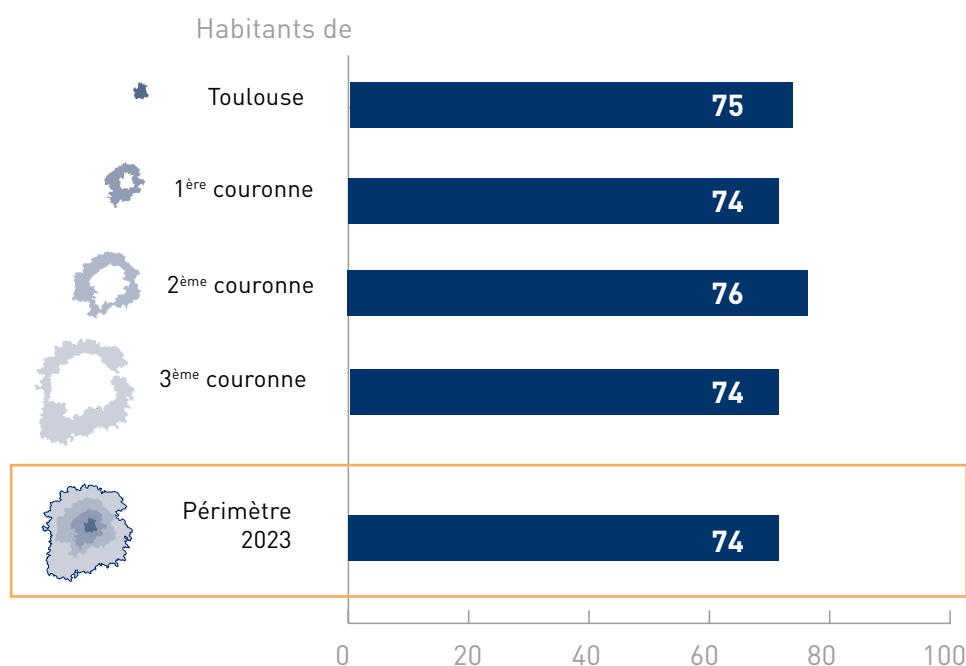
(Budget distance des personnes en km - personnes mobiles ayant uniquement réalisé des déplacements internes à l'aire d'enquête)



- 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)



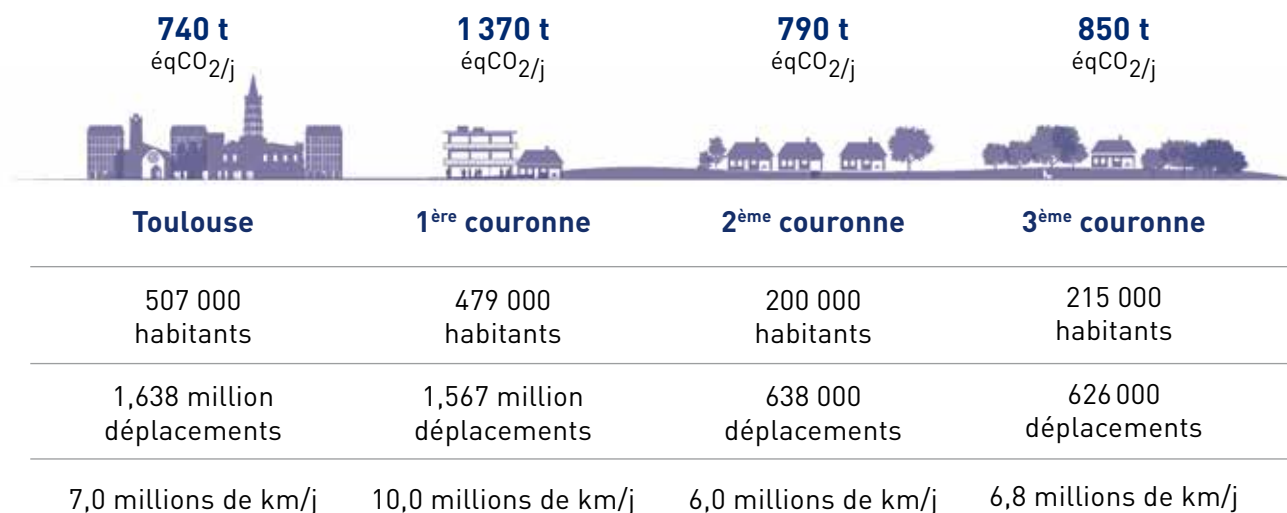
- Le temps passé à se déplacer varie peu selon le lieu de résidence.

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.



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.

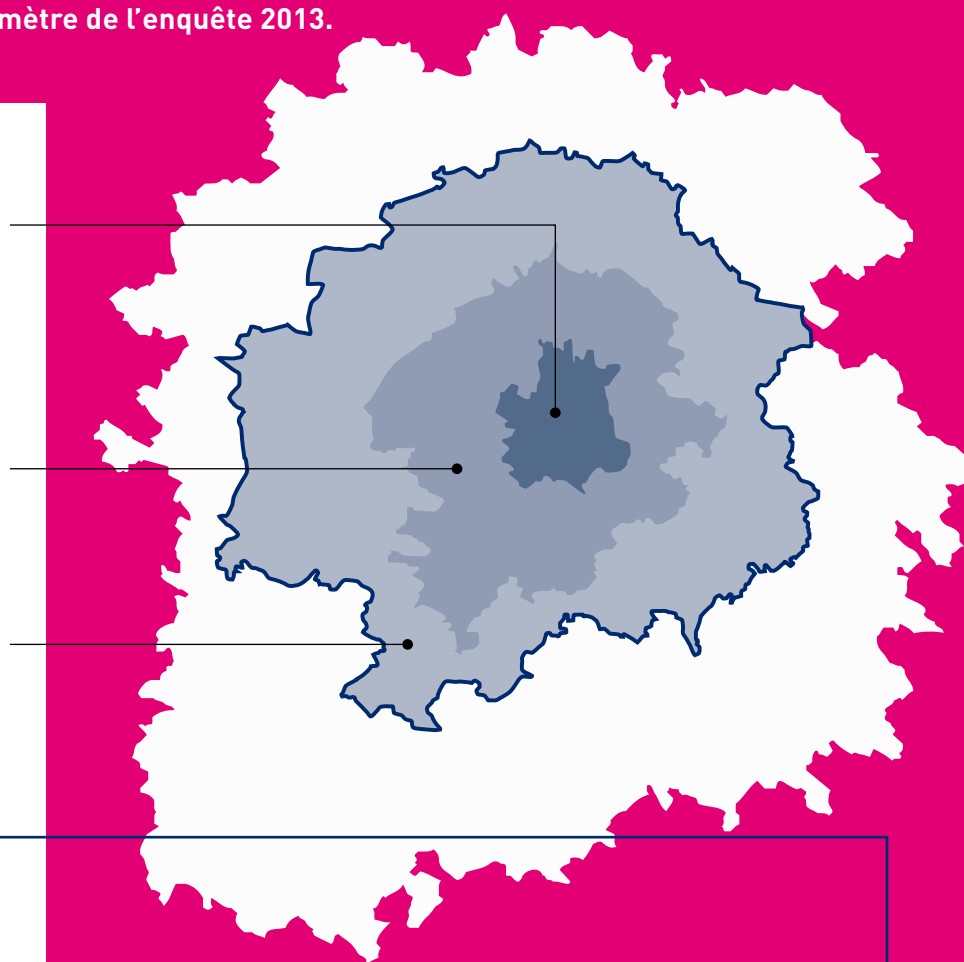
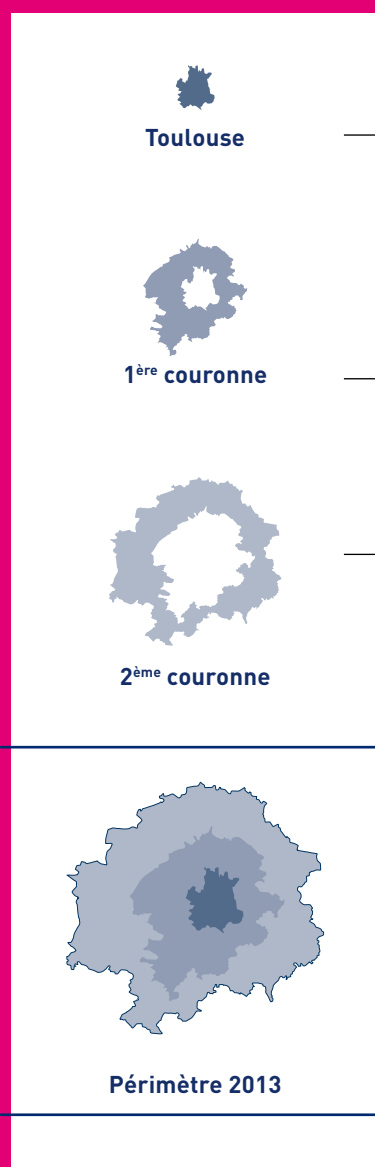
Ces chiffres ne comptabilisent pas les déplacements des non-résidents, les déplacements de marchandises, le transit, les livraisons, et les déplacements des habitants du périmètre en échange avec l'extérieur...

Les principales évolutions observées entre 2013 et 2023

Partie 2

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.

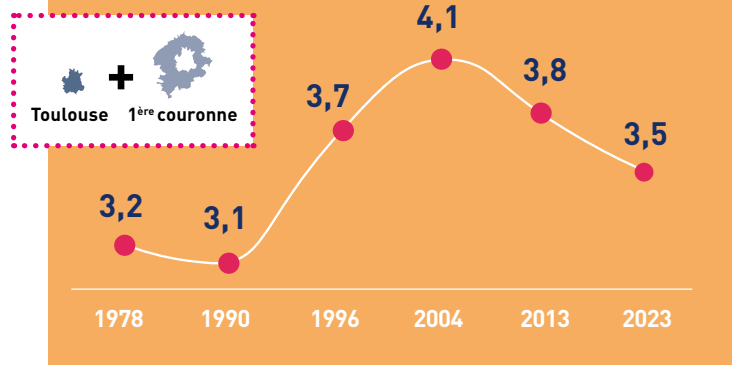
Une mobilité

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.

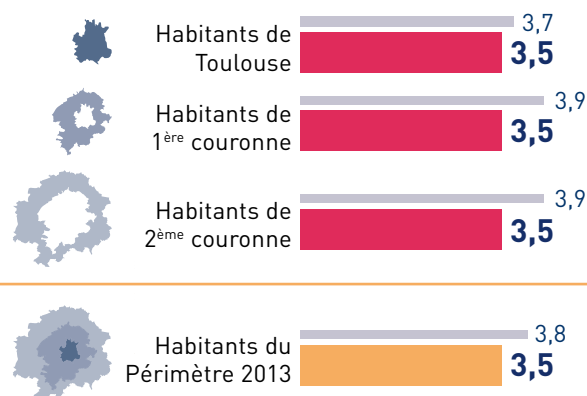
Évolution de la mobilité individuelle sur le périmètre d'enquête 1978

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



Évolution de la mobilité individuelle selon le lieu de résidence

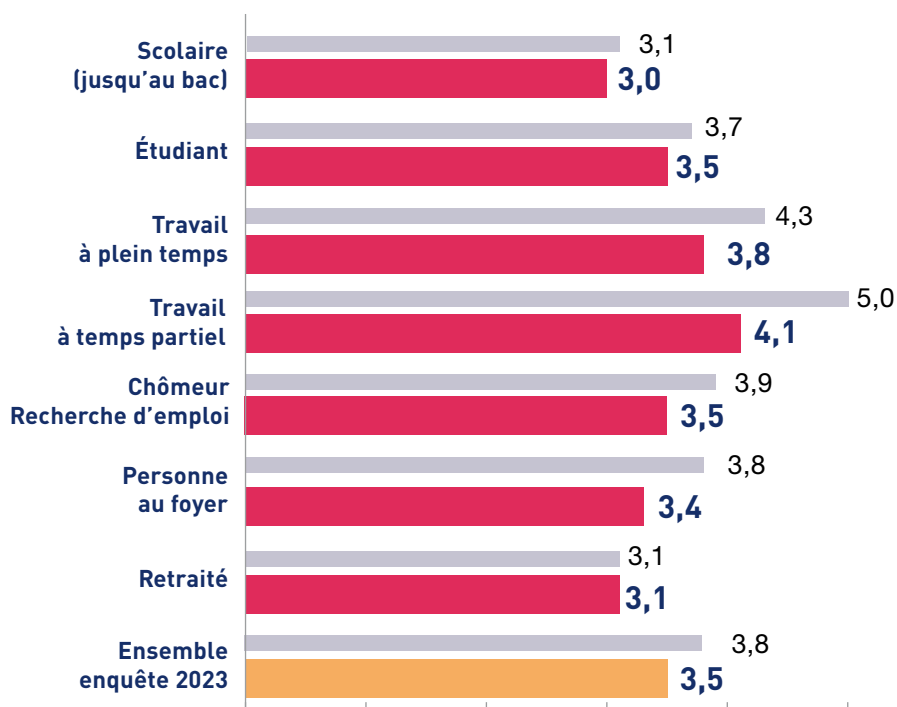
(nb de dép./jour/personne, périmètre 2013)



- 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.

Évolution de la mobilité individuelle selon l'occupation principale

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



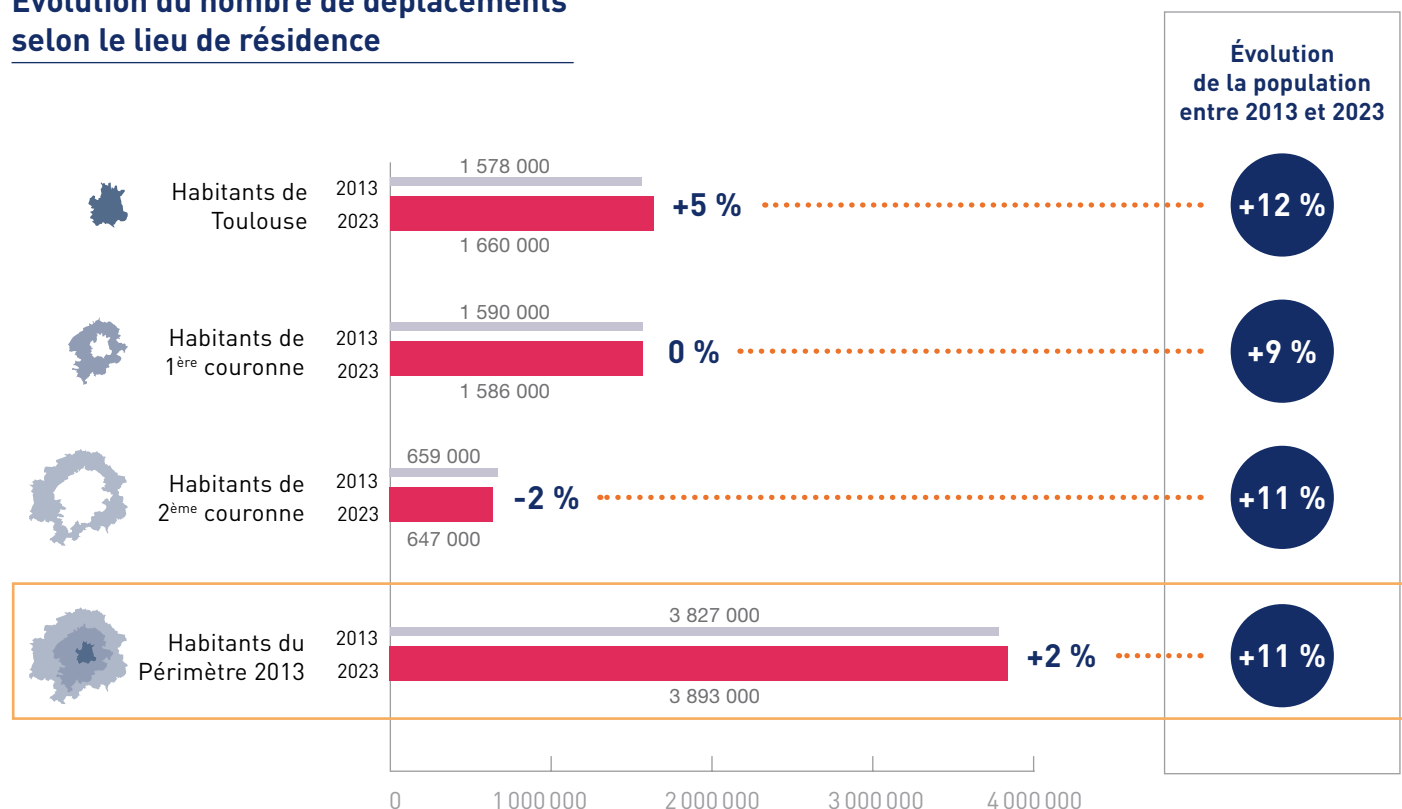
- La mobilité des actifs a fortement baissé mais reste plus importante que la mobilité des autres profils.
- La mobilité a baissé pour tous les profils, sauf pour les retraités.
- Les retraités et les scolaires sont les moins mobiles.

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



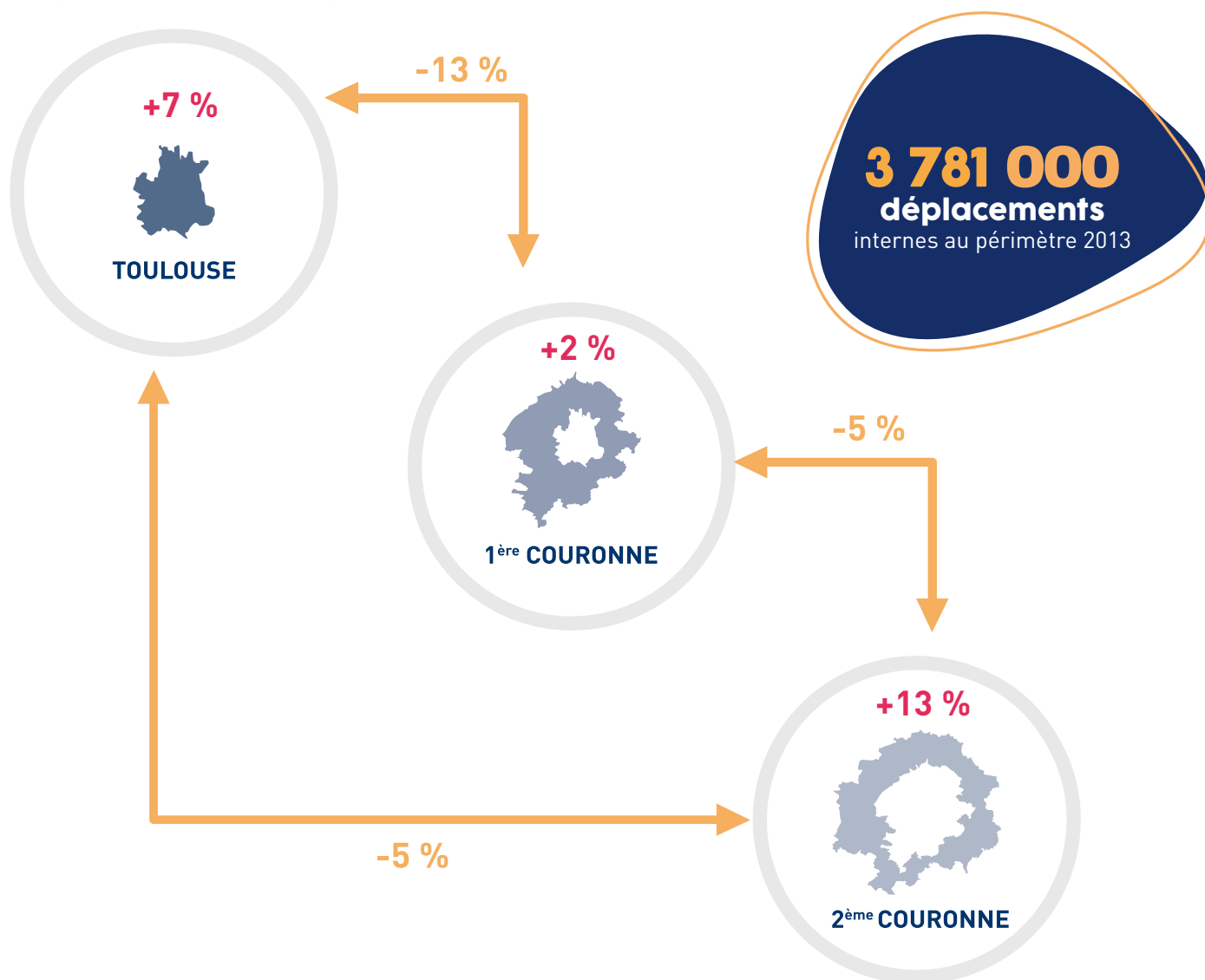
Évolution

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]



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

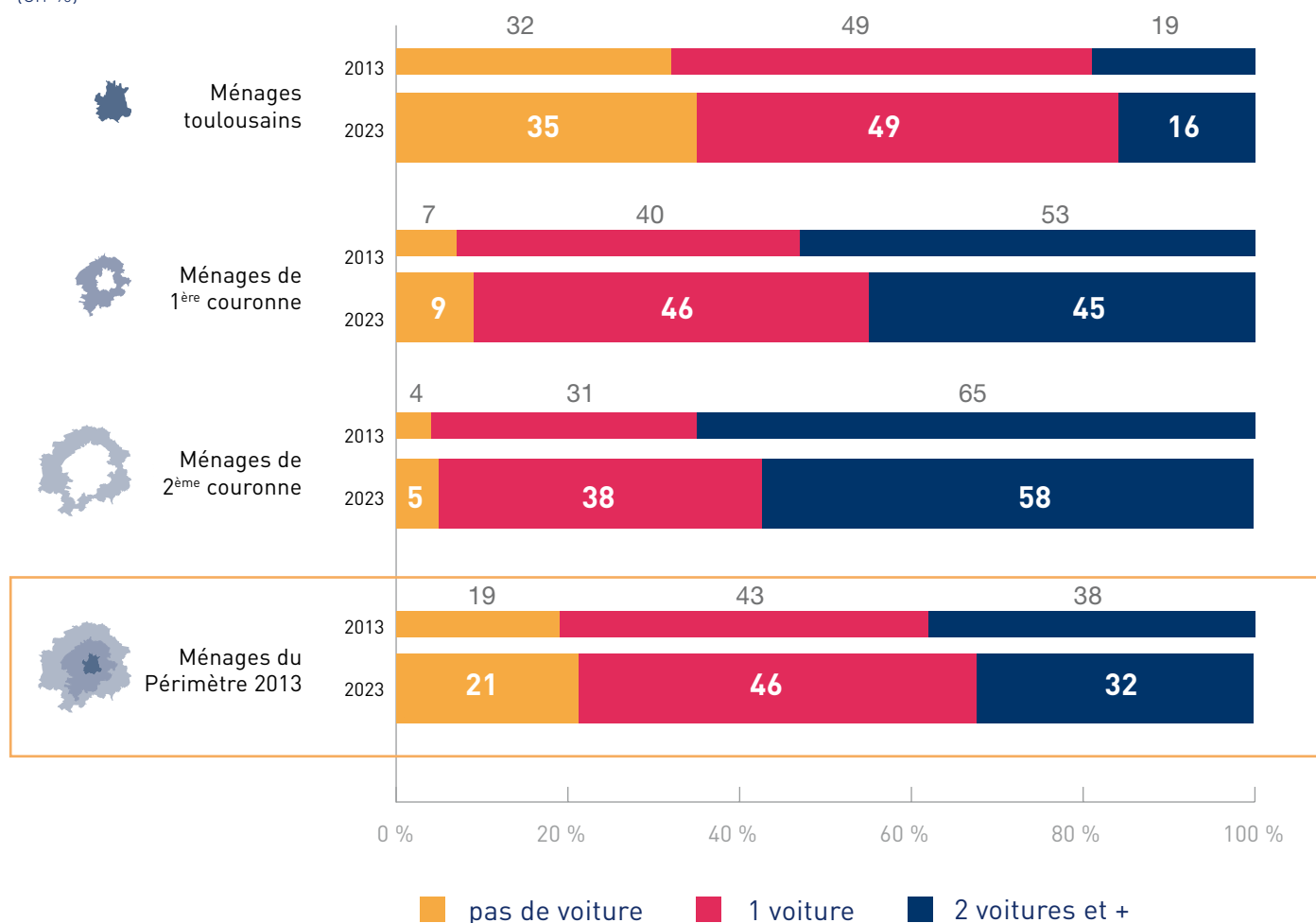
Évolution du nombre de déplacements au sein d'un territoire

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 %]



- 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.



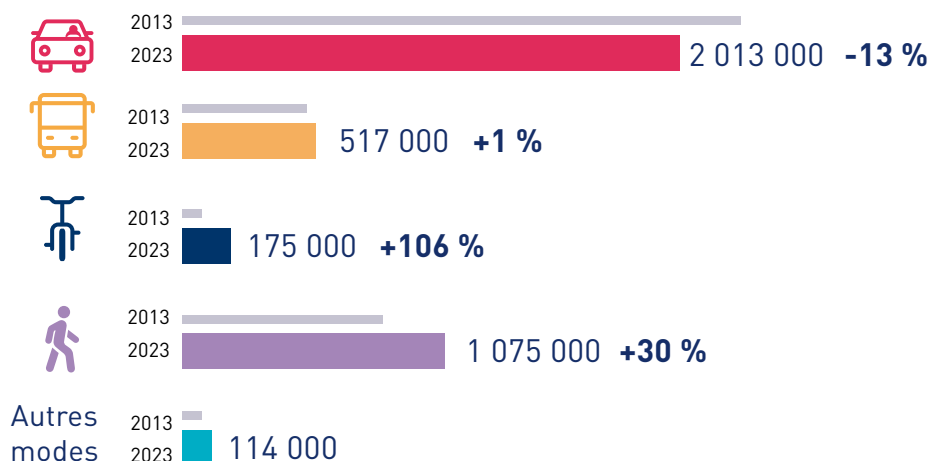
- La baisse de la motorisation est aussi la conséquence de la diminution de la taille moyenne des ménages.

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%).

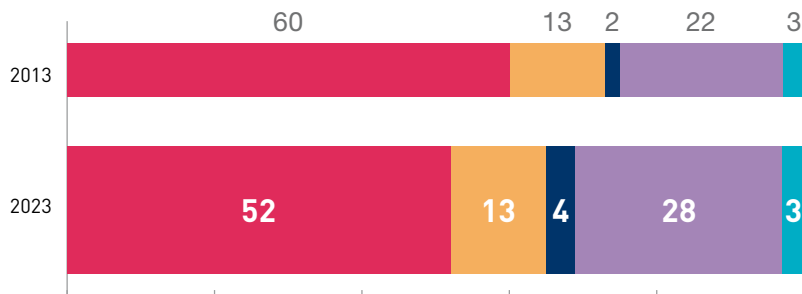
Évolution du nombre de déplacements selon le mode

[périmètre 2013 déplacements internes + échanges]



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.



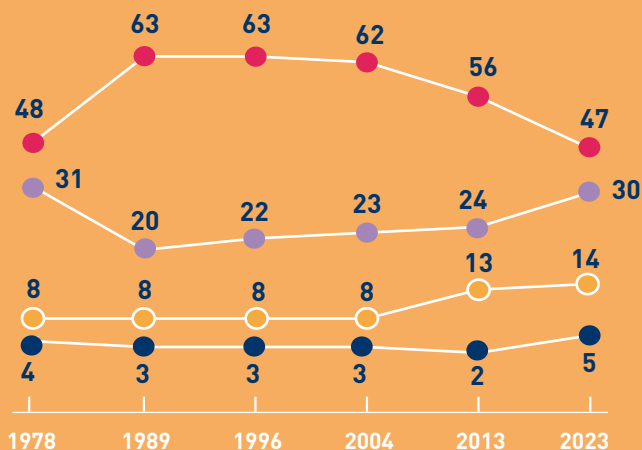
Évolution sur le périmètre enquêté depuis 1978

[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

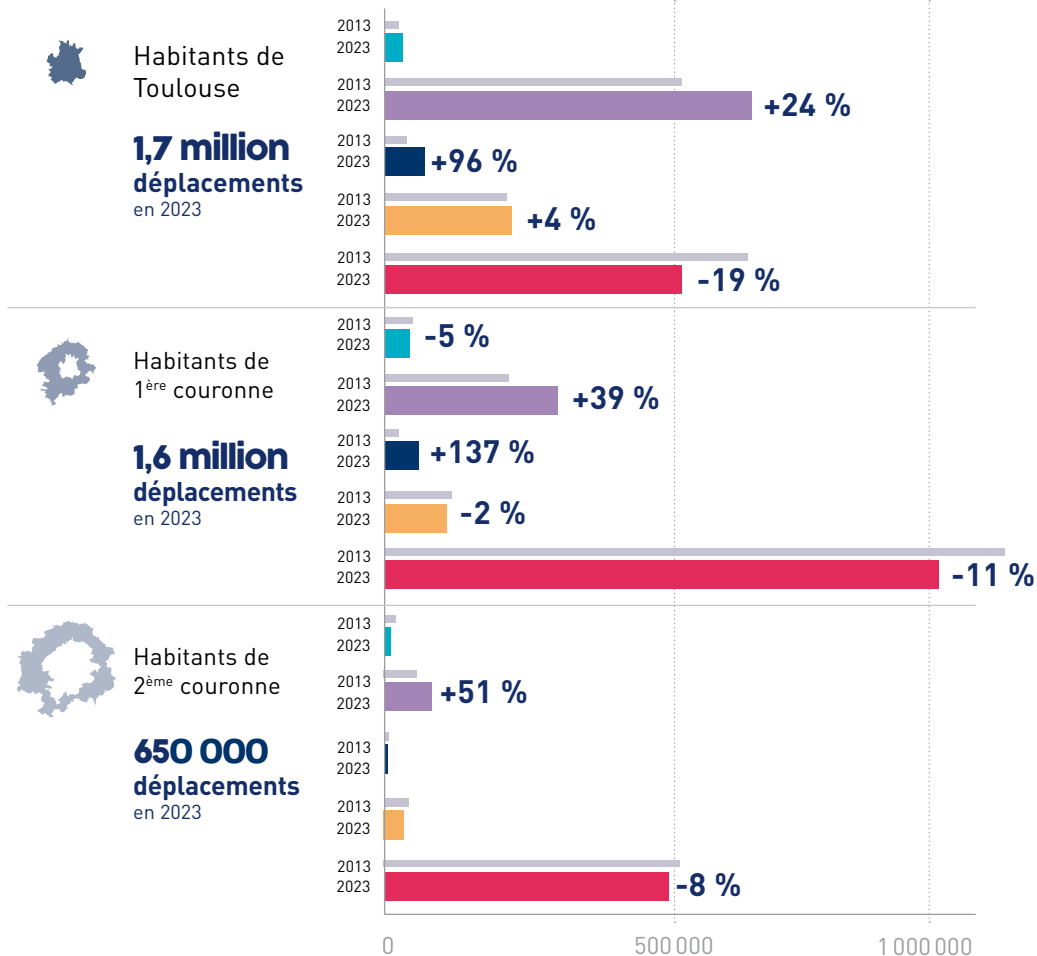
● Voiture ○ TCU ● Vélo ● Marche



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 %).

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



Voiture



TC



Vélo

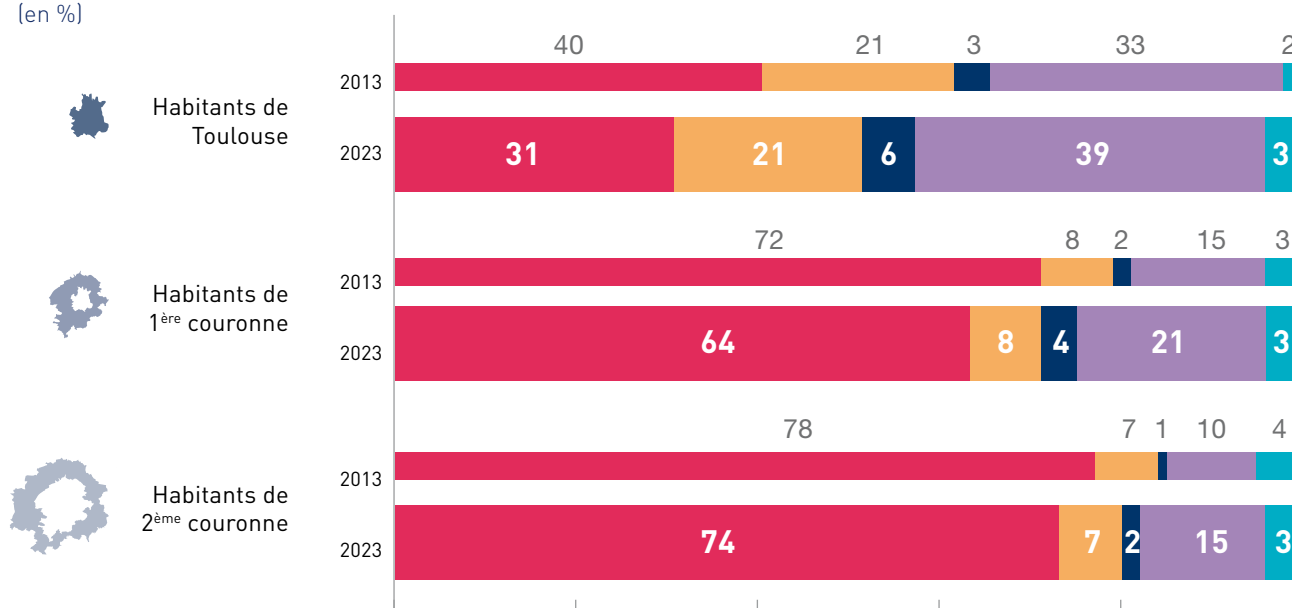


Marche

Autres modes

Évolution des parts modales selon le lieu de résidence

(en %)



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.

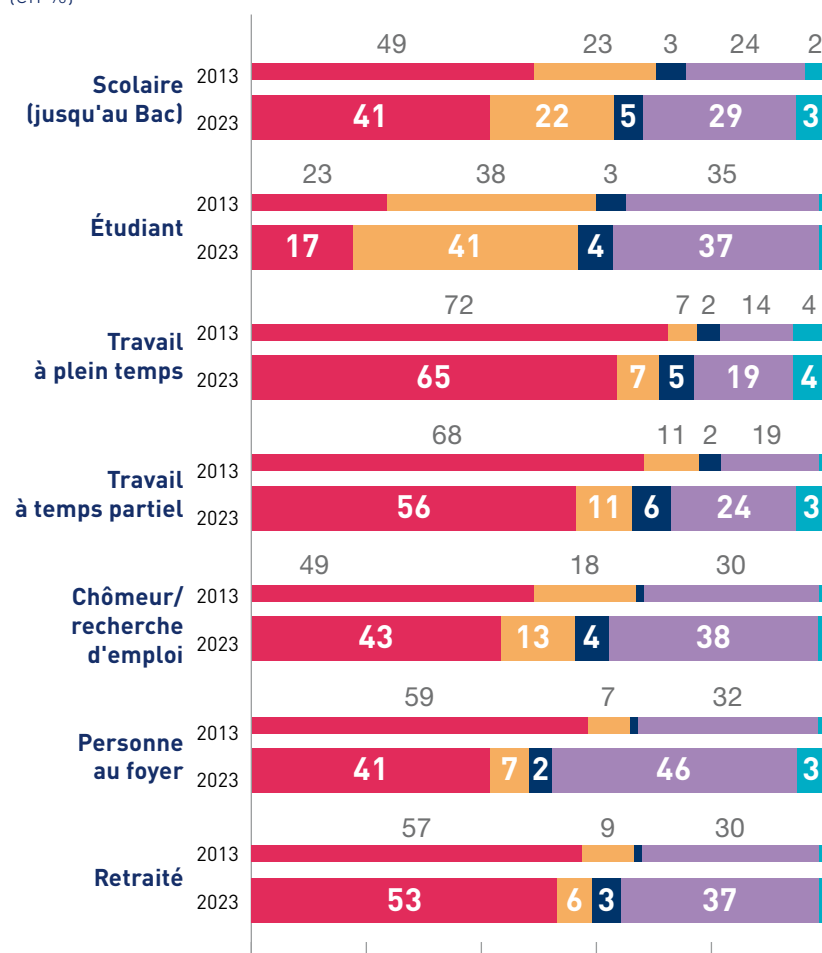
Les personnes au foyer sont la catégorie qui voit sa mobilité le plus évoluer avec un recul de l'utilisation de la voiture et des transports en commun au profit de la marche et du vélo.

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 %]

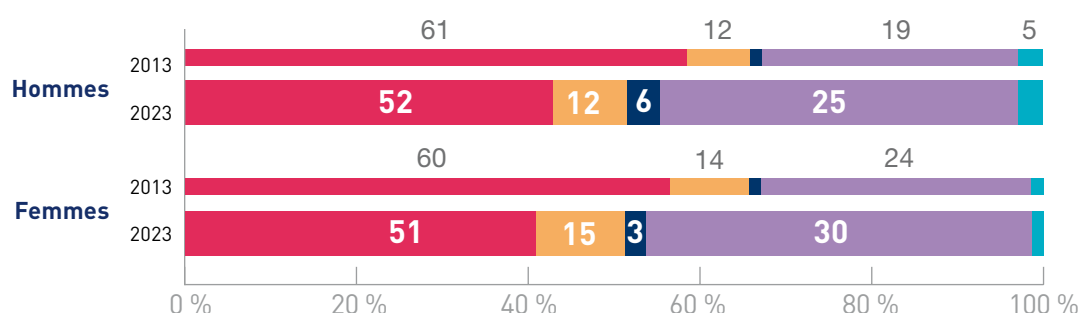


- L'utilisation de la voiture a baissé. Pour les hommes comme pour les femmes, cette baisse est corrélée à l'augmentation de la marche.

- Le vélo progresse plus fortement chez les hommes que chez les femmes.

Évolution des parts modales selon le genre

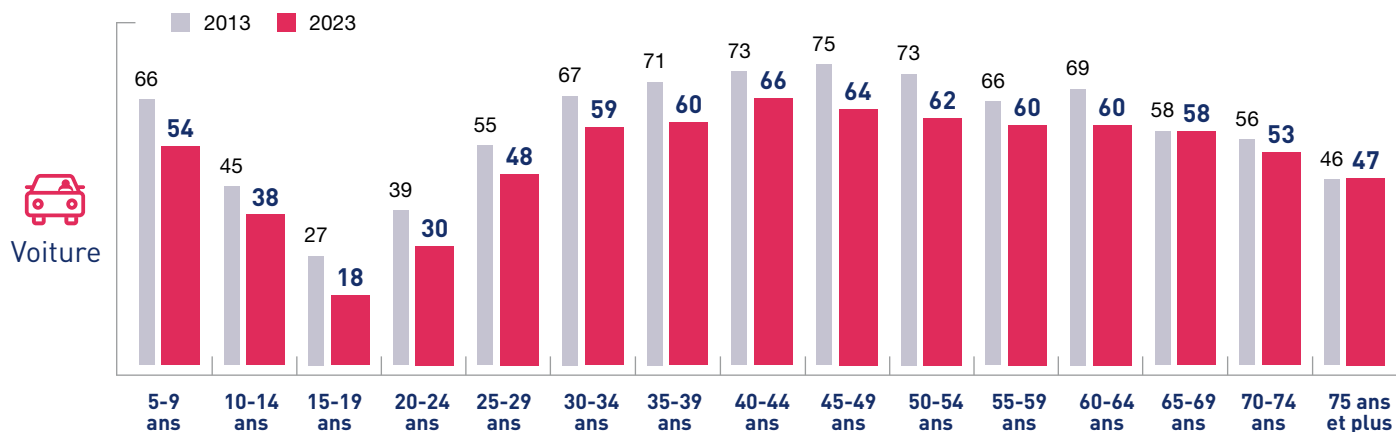
[en %]



Évolution des parts modales selon la tranche d'âge

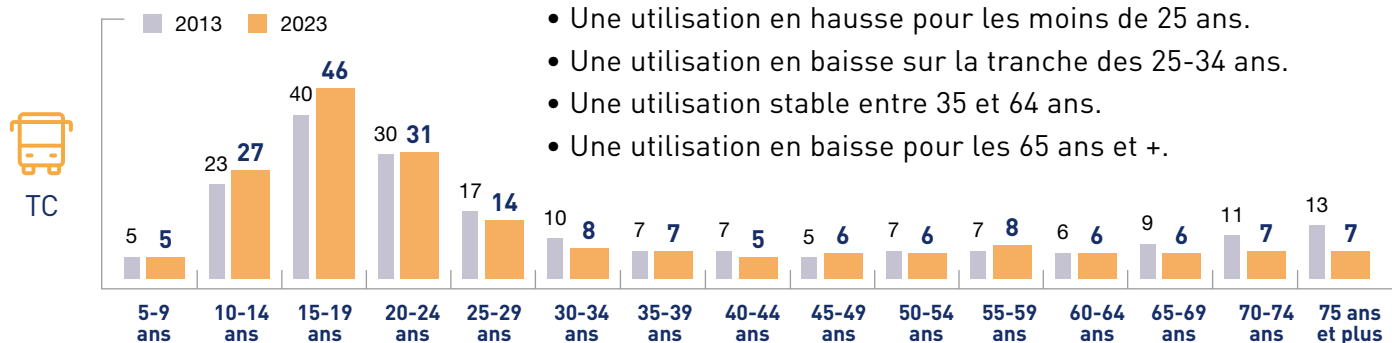
(en % - Périmètre 2013)

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



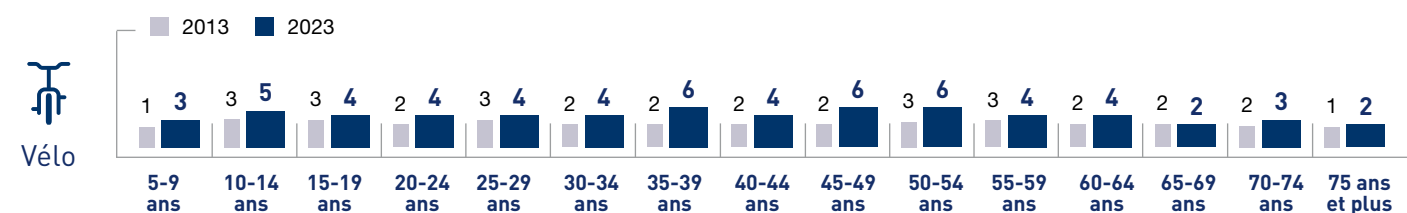
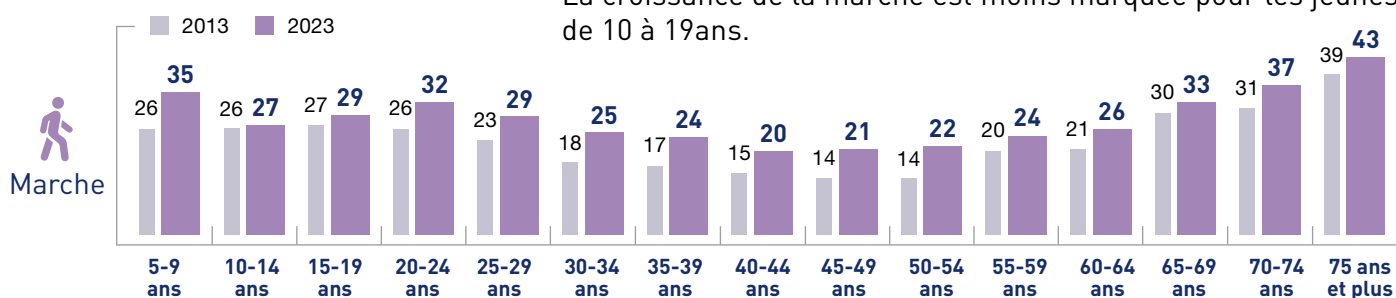
Les transports collectifs présentent des évolutions contrastées :

- 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 +.



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.



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

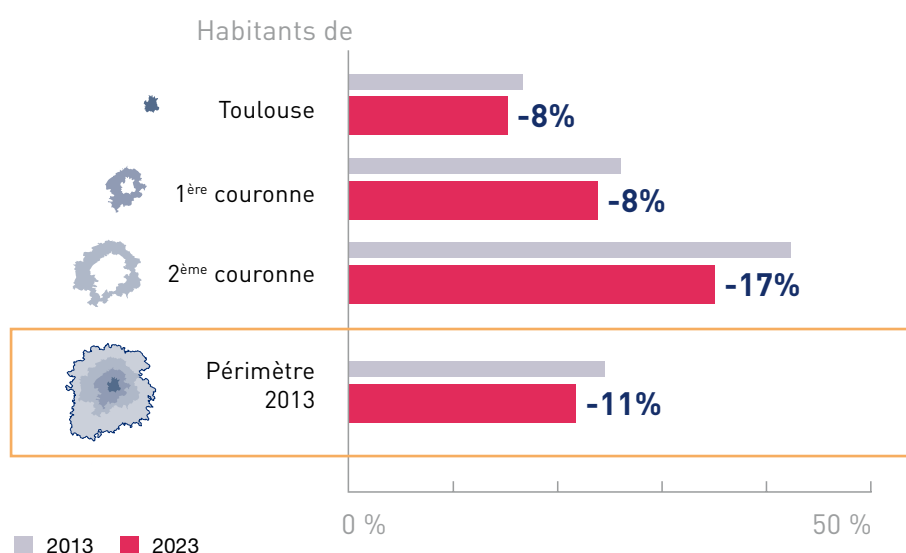


Note méthodologique

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 %)

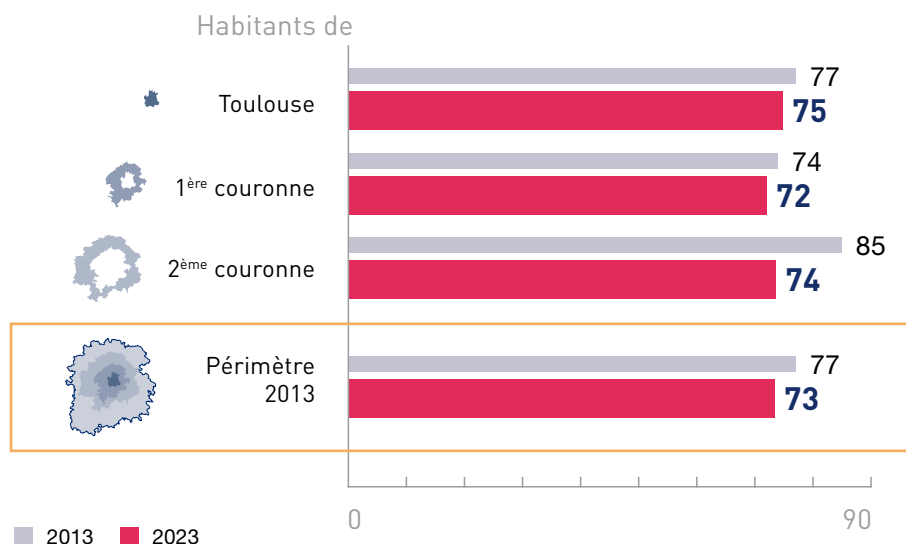


La distance parcourue quotidiennement par un habitant a baissé de 11%.

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

Évolution du budget temps des habitants

(en minutes)



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.

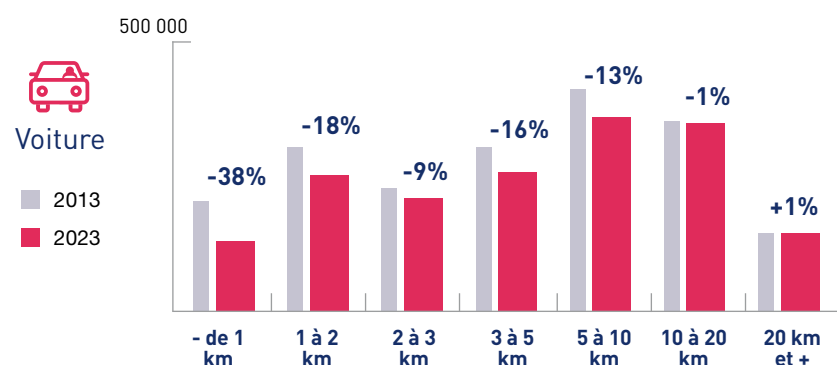


Note méthodologique :

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

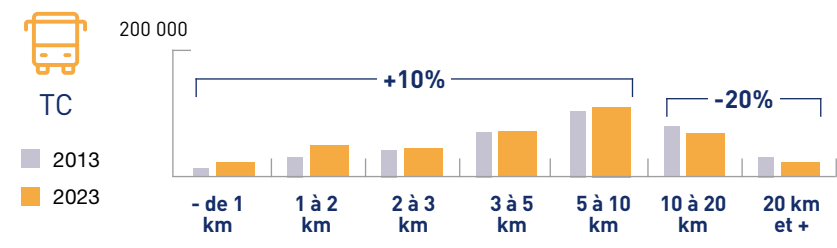
(en %)



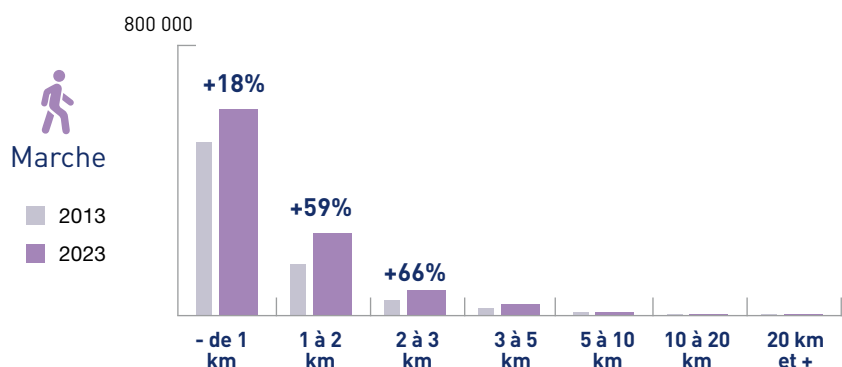
Utilisation de la voiture, pour les « courtes distances » a diminué :

- 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.

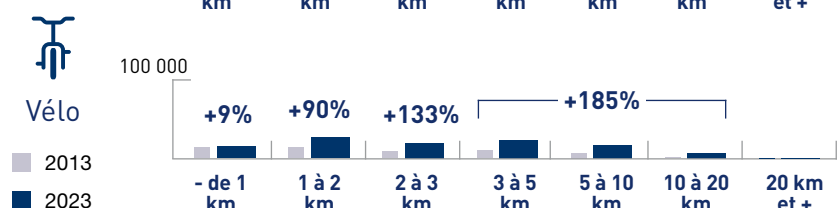
Le recours à la voiture est stable sur les distances supérieures à 10 km.



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



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



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

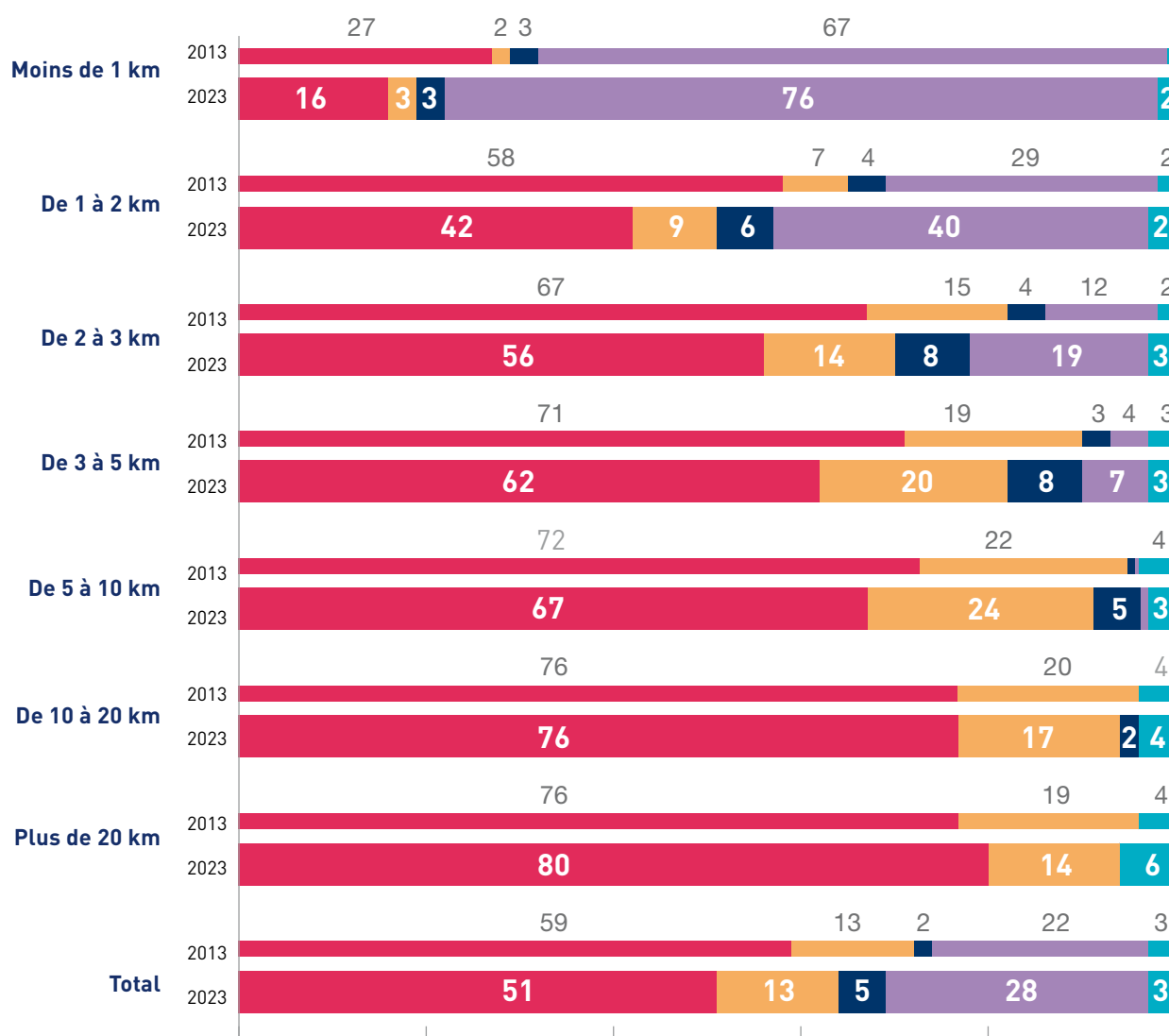
des modes actifs pour les courtes distances

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]



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]



Voiture



TC



Vélo



Marche

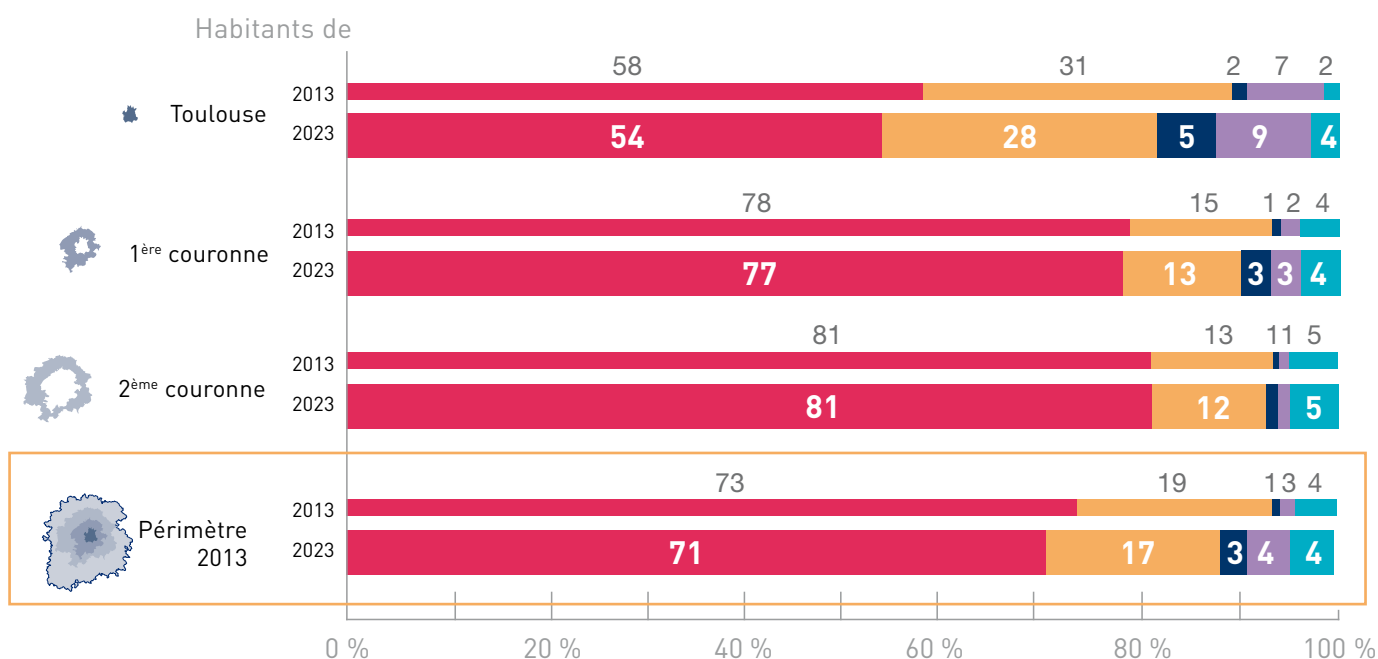
-2%

Tous modes confondus

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]

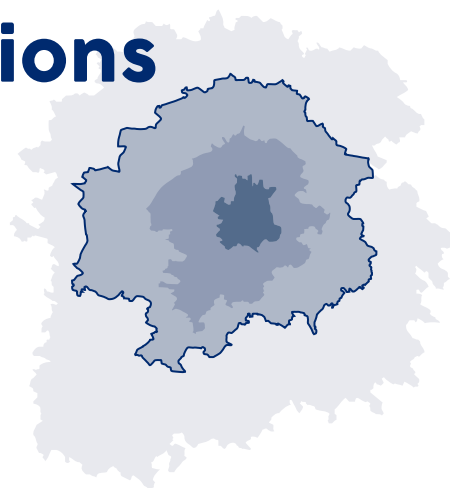


Autres modes (deux-roues motorisés, camionnettes, trottinettes...)

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



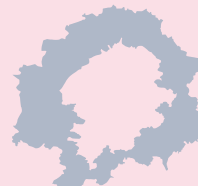
Le vélo est très utilisé pour **les déplacements entre 2 à 10 km**.
Cette progression concerne tous les territoires du périmètre 2013.

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 %

Hérarchie des modes

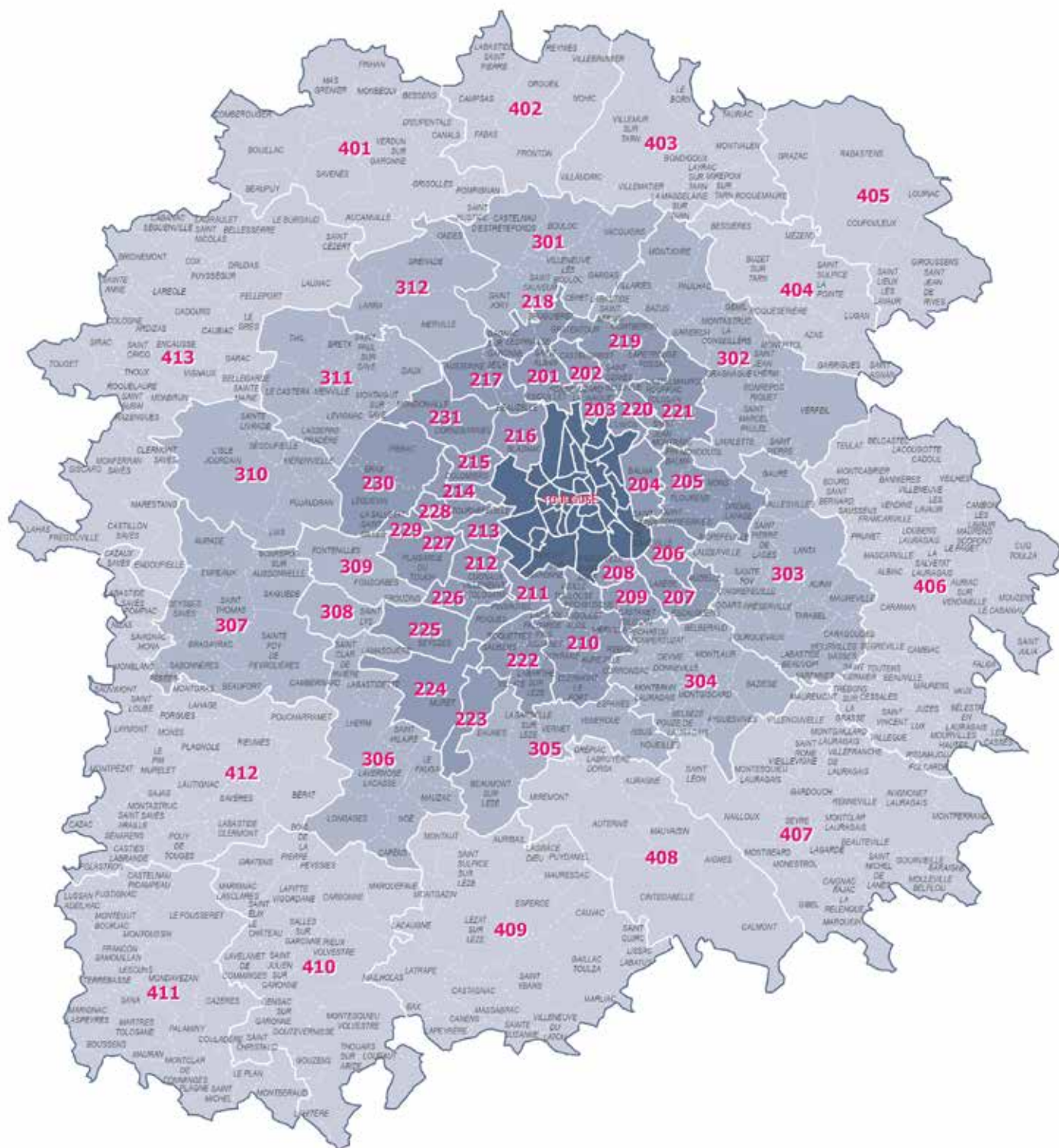
36 modes de déplacement différents ont été enquêtés. Afin de simplifier la lecture, ils sont le plus souvent agrégés en catégories : véhicule particulier, transports en commun, marche à pied, vélo et autres modes.

	Ordre	Libellés
	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)
Autres modes 	17	Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
	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
	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
Autres modes 	30	Engins de déplacement Personnel Motorisé (trottinette, patinettes, gyropode, monoroue, etc
	31	Roller, skate, trottinette (non électrique)
	32	Fauteuil roulant
	33	Passager autre réseau urbain
	34	Transport fluvial ou maritime
	35	Avion
	36	Marche à pied UNIQUEMENT

Secteurs de tirages

Territoires EMC²

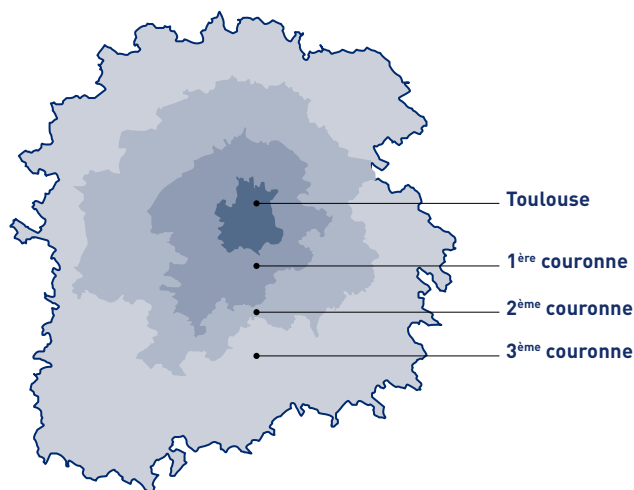
Afin de garantir une bonne représentativité géographique, le territoire a été découpé en 88 secteurs. Au minimum 160 personnes ont été enquêtées dans chacun d'entre eux.



Secteurs Hors-Toulouse

1^{ère} couronne

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



2^{ème} couronne

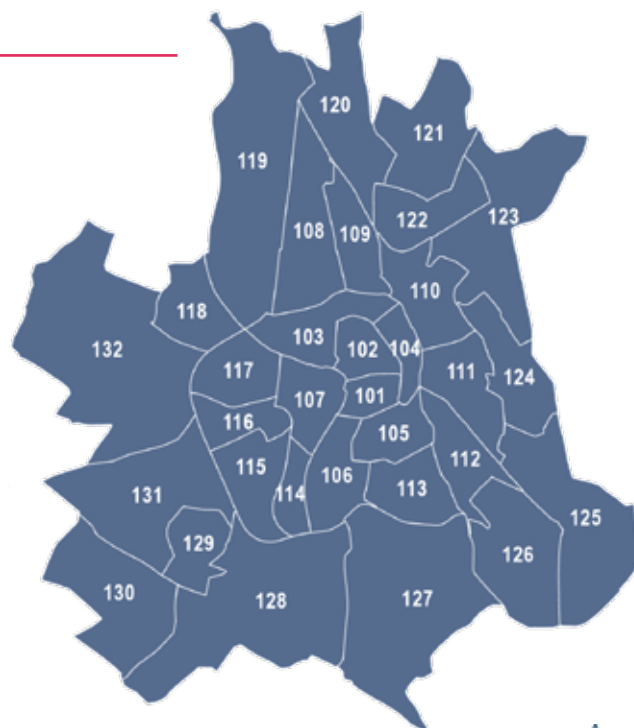
301 Saint-Jory	307 Sainte-Foy de Peyrolières
302 Verfeil	308 Saint-Lys
303 Lanta	309 Fonsorbes
304 Baziège	310 L'isle-Jourdain
305 Eaunes	311 Daux
306 Lherm	312 Grenade

3^{ème} couronne

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

Secteurs Toulouse

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



Tableaux des résultats

par secteurs de tirage

Secteurs Toulouse

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

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. À 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)

Mobilité	Part Voiture	Part voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
3,8	14%	12%	2%	17%	16%	57%	11%	1%
4,2	10%	7%	2%	17%	17%	65%	5%	3%
3,8	19%	15%	4%	23%	22%	51%	7%	1%
3,4	13%	9%	3%	20%	18%	58%	8%	3%
3,6	26%	21%	5%	23%	23%	40%	8%	1%
3,5	18%	15%	3%	36%	35%	41%	2%	4%
3,7	25%	20%	5%	23%	23%	41%	8%	2%
3,5	34%	27%	7%	19%	18%	40%	5%	3%
3,5	24%	19%	6%	20%	20%	44%	10%	1%
3,6	19%	16%	3%	24%	23%	45%	6%	5%
3,4	40%	34%	6%	12%	12%	34%	10%	3%
3,6	38%	31%	7%	13%	13%	35%	9%	5%
2,9	27%	23%	4%	26%	25%	32%	13%	3%
3,3	34%	27%	7%	12%	12%	42%	7%	5%
3,2	20%	18%	3%	24%	24%	51%	2%	2%
3,0	28%	20%	9%	28%	27%	35%	7%	1%
3,6	28%	26%	3%	24%	24%	37%	8%	3%
3,0	44%	34%	10%	25%	24%	25%	4%	3%
3,1	38%	32%	6%	14%	13%	32%	15%	2%
3,2	44%	34%	10%	25%	24%	26%	4%	2%
3,5	35%	29%	6%	24%	24%	35%	5%	1%
3,6	42%	32%	9%	18%	17%	26%	7%	7%
3,4	42%	36%	6%	17%	17%	29%	8%	3%
3,6	44%	36%	9%	20%	20%	29%	3%	4%
3,4	53%	38%	15%	13%	12%	26%	3%	5%
3,5	26%	19%	7%	33%	32%	34%	6%	2%
3,4	29%	23%	6%	28%	27%	38%	4%	1%
3,3	41%	34%	7%	22%	22%	27%	4%	5%
3,0	27%	19%	8%	22%	21%	47%	2%	3%
3,6	66%	49%	17%	10%	9%	16%	5%	3%
3,3	47%	43%	4%	15%	15%	23%	8%	5%
3,7	57%	49%	8%	11%	11%	27%	2%	1%
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
201	Sect. Aucamville	19 008	2,07	7%	69 404
202	Sect. Castelginest	20 989	2,09	4%	78 722
203	L'Union	11 257	2,05	8%	39 279
204	Balma	15 125	2,02	5%	53 171
205	Sect. Quint	12 180	2,20	8%	38 280
206	Saint-Orens	11 812	2,02	6%	35 751
207	Sect. Escalquens	12 655	1,86	13%	42 572
208	Ramonville	13 835	1,81	14%	51 880
209	Sect. Castanet	17 935	1,83	24%	58 455
210	Sect. Lacroix-Falg	7 693	2,35	4%	27 542
211	Sect. Portet	13 274	2,23	6%	52 084
212	Cugnaux	17 857	2,14	8%	64 370
213	Tournefeuille Sud	13 636	2,06	14%	47 727
214	Colomiers ZA	15 000	2,19	10%	48 073
215	Colomiers Centre	21 804	1,97	13%	81 493
216	Blagnac	23 587	1,87	14%	89 316
217	Sect. Aussonne	16 107	2,20	10%	56 125
218	Sect. Bruguères	11 028	2,17	9%	35 293
219	Sect. Pechbonnieu	18 104	2,31	10%	60 728
220	Saint-Jean	10 345	2,06	11%	37 983
221	Sect. Castelmaurou	10 666	2,29	3%	40 583
222	Sect. Labarthe	19 502	2,23	1%	68 405
223	Muret Est	9 909	2,04	14%	38 861
224	Muret Ouest	12 258	1,98	18%	43 002
225	Seysses	7 661	2,23	5%	27 467
226	Sect. Villeneuve	17 896	2,18	5%	64 618
227	Plaisance-du-Touch	17 808	2,26	7%	59 359
228	Tournefeuille Nord	12 879	2,25	7%	43 195
229	La Salvetat Saint-Gilles	7 850	2,26	7%	28 446
230	Sect. Pibrac	19 298	2,23	1%	65 483
231	Sect. Cornebarrieu	11 502	2,10	6%	42 448
Ensemble 1^{re} couronne		450 459	2,09	9%	1 590 115

Mobilité	Part Voiture	Part Voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
3,7	69%	55%	14%	6%	4%	21%	2%	2%
3,8	66%	57%	9%	9%	8%	17%	2%	6%
3,5	68%	58%	10%	8%	8%	15%	5%	4%
3,5	64%	44%	21%	12%	11%	21%	1%	2%
3,1	62%	51%	11%	12%	11%	23%	3%	1%
3,0	67%	53%	14%	9%	7%	21%	2%	2%
3,4	61%	51%	11%	7%	7%	23%	6%	2%
3,8	44%	39%	5%	14%	13%	31%	9%	2%
3,3	49%	39%	10%	12%	11%	35%	2%	3%
3,6	77%	63%	13%	6%	5%	13%	3%	1%
3,9	68%	53%	15%	7%	5%	18%	2%	4%
3,6	56%	43%	12%	13%	8%	24%	4%	4%
3,5	62%	44%	18%	8%	8%	16%	9%	5%
3,2	68%	56%	12%	9%	8%	18%	3%	3%
3,7	55%	40%	15%	8%	6%	32%	3%	2%
3,8	51%	39%	11%	9%	9%	26%	9%	5%
3,5	66%	54%	12%	4%	4%	22%	3%	5%
3,2	74%	57%	17%	6%	5%	16%	2%	1%
3,4	69%	56%	12%	11%	10%	16%	2%	2%
3,7	65%	48%	17%	6%	6%	26%	3%	0%
3,8	68%	54%	14%	11%	10%	18%	1%	1%
3,5	72%	58%	14%	3%	1%	19%	4%	2%
3,9	67%	52%	15%	4%	3%	27%	1%	1%
3,5	57%	43%	13%	7%	5%	26%	4%	6%
3,6	75%	63%	11%	6%	5%	16%	2%	1%
3,6	72%	62%	10%	5%	4%	18%	2%	3%
3,3	68%	54%	13%	8%	4%	16%	4%	4%
3,4	64%	49%	15%	4%	3%	24%	7%	1%
3,6	79%	61%	19%	4%	2%	14%	2%	0%
3,4	75%	59%	16%	3%	2%	17%	3%	2%
3,7	72%	55%	17%	5%	4%	13%	5%	5%
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
301	Sect. Saint Jory	23 368	2,32	7%	77 500
302	Sect. Verfeil	18 834	2,36	6%	66 930
303	Sect. Lanta	13 480	2,46	1%	48 883
304	Sect. Baziège	18 956	2,32	4%	66 727
305	Sect. Eaunes	16 946	2,28	4%	58 824
306	Sect. Lherm	22 750	2,40	6%	74 796
307	Sect. Sainte-Foy-de-Peyrolières	7 015	2,45	1%	21 582
308	Sect. Saint-Lys	8 535	2,25	5%	29 728
309	Sect. Fonsorbes	16 850	2,38	3%	69 883
310	L'Isle-Jourdain	12 314	2,17	9%	44 752
311	Secteur de Daux	11 915	2,32	3%	42 310
312	Secteur de Grenade	16 264	2,22	7%	50 021
Ensemble 2^e couronne		187 226	2,33	5%	651 936

Mobilité	Part Voiture	Part Voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
3,3	77%	60%	17%	7%	2%	13%	0%	3%
3,6	71%	57%	14%	8%	5%	18%	0%	3%
3,6	77%	68%	9%	7%	4%	12%	0%	4%
3,5	69%	57%	12%	8%	4%	15%	6%	2%
3,5	73%	53%	20%	7%	2%	15%	3%	1%
3,3	77%	63%	15%	8%	3%	13%	1%	1%
3,1	79%	60%	19%	5%	0%	12%	0%	4%
3,5	68%	55%	13%	6%	3%	22%	1%	3%
4,1	76%	58%	18%	6%	3%	12%	2%	5%
3,6	75%	60%	15%	6%	2%	14%	1%	5%
3,6	74%	62%	12%	6%	1%	14%	2%	4%
3,1	67%	51%	15%	6%	3%	20%	1%	6%
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
401	Sect. Verdun-sur-G.	20 204	2,30	0,03	65 591
402	Sect. Fronton	16 179	2,32	0,06	54 576
403	Sect. Villemur-sur-T	13 147	2,22	0,10	42 520
404	Sect. Saint-Sulpice	17 505	2,27	0,04	65 458
405	Sect. Rabastens	12 043	2,26	0,06	36 532
406	Sect. Caraman	14 418	2,34	0,05	48 430
407	Sect. Villefranche	19 763	2,28	0,03	72 667
408	Sect. d'Auterive	18 416	2,19	0,12	60 567
409	Sect. Lézat-sur-Lèze	12 526	2,22	0,03	36 801
410	Sect. Carbonne	18 536	2,24	0,03	70 022
411	Sect. Cazères	14 465	2,07	0,20	52 727
412	Sect. Rieumes	12 003	2,31	0,06	42 916
413	Sect. Launac	13 381	2,32	0,04	42 511
Ensemble 3^e couronne		202 586	2,25	6%	691 318

Mobilité	Part Voiture	Part Voiture conducteur	Part voiture passagers	Part tous TC	Part TCU	Part Marche	Part Vélo	Part autres
3,2	74%	61%	13%	5%	0%	17%	1%	4%
3,4	74%	61%	14%	5%	0%	18%	2%	1%
3,2	66%	52%	13%	5%	0%	20%	2%	7%
3,7	74%	56%	19%	7%	2%	13%	2%	4%
3,0	69%	54%	15%	8%	3%	19%	3%	2%
3,4	76%	56%	21%	7%	2%	12%	0%	5%
3,7	68%	54%	14%	4%	2%	25%	1%	1%
3,3	63%	54%	9%	10%	4%	21%	3%	3%
2,9	74%	62%	12%	8%	1%	14%	1%	3%
3,8	80%	65%	15%	6%	1%	12%	1%	0%
3,6	59%	45%	14%	6%	1%	25%	7%	2%
3,6	74%	62%	12%	5%	1%	17%	1%	2%
3,2	67%	53%	14%	5%	0%	26%	0%	2%
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
Année	2015	2020	2022	2023
Population	2 300 000	2 200 000	1 600 000	1 400 000
Superficie	6 630 km ²	7169 km ²	11 125 km ²	5385 km ²
Nombre de communes	569	195	545	453
Nombre de personnes enquêtées	28 230	25 530	11 814	15 775
Mobilité	3,3	3,2	3,3	3,5
Part modale voiture	53%	54%	59%	55%
Part modale des TC	13%	10%	9%	12%
Part modale marche	30%	32%	24%	26%
Part modale vélo	1%	2%	5%	4%
Part autres modes	1%	1%	2%	3%
Motorisation des ménages (véh. à disposition)	1,2	1,2	1,3	1,3
Durée de dépl. quotid. (min)	69	67	72	74

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

Nantes (enquête ancienne)	Lille (enquête ancienne)	Rennes	Grenoble (impact pandémie)	St-Etienne (impact pandémie)	Caen
2015	2016	2018	2020	2021	2022
1 380 000	1 100 000	1 080 000	826 000	720 000	682 000
7067 km²	611 km²	7441 km²	5972 km²	5262 km²	5587 km²
230	85	393	363	316	528
20 799	9 479	11 026	12 463	9 625	10 453
3,7	3,7	3,7	3,4	3,3	3,4
64%	57%	58%	53%	62%	61%
10%	11%	8%	11%	8%	6%
21%	30%	29%	30%	28%	27%
2%	1%	2%	5%	1%	3%
2%	1%	2%	1%	1%	2%
1,4	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3
66	66	66	64	62	63

Éléments de comparaison

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 %

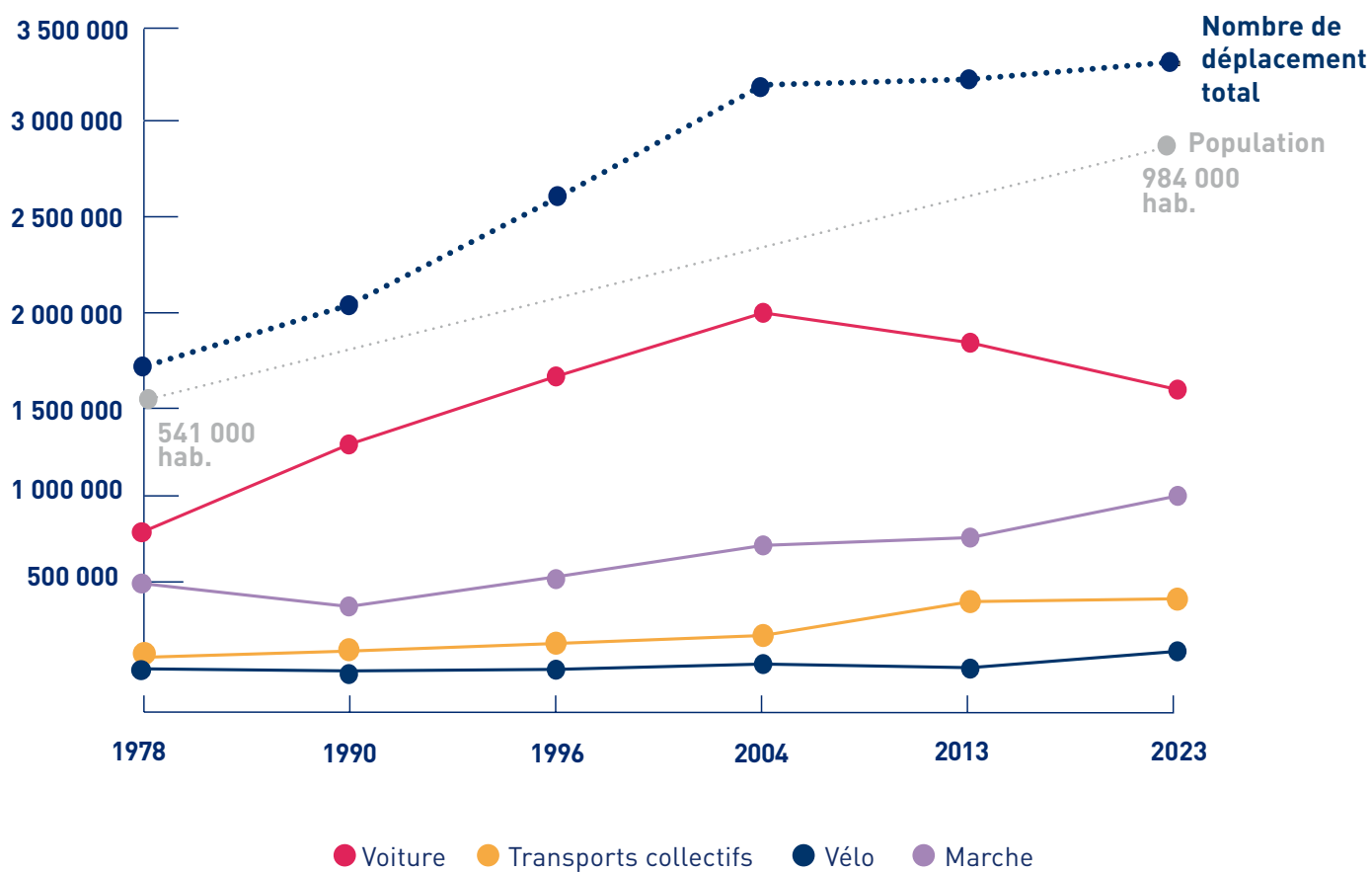
* Le périmètre de référence est quasiment le même selon les années :

- 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



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.**

