

Enquête Ménages – Déplacements de la « Grande Agglomération Toulousaine »

Principaux résultats – octobre 2014



Contact Presse

Michèle Guallar
Tél. : 05 62 11 29 54 Mob. : 06 22 73 15 65
michele.guallar@tisseo.fr

Sommaire

Le territoire d'enquête

Rappel des grands principes de l'enquête

- Le soutien de l'état
- Le rôle de l'aua/T dans l'organisation de l'EMD et dans son exploitation

Quelques zooms sur les résultats

- Une mobilité individuelle en baisse
- La part modale des transports en commun en nette augmentation
- Les déplacements majoritairement liés au domicile
- Importance des déplacements réalisés au sein de la périphérie
- Rôle du stationnement dans le choix du mode de déplacement

Financement

Quelques chiffres

Lexique



Le territoire d'enquête



- Toulouse
- Proche périphérie
- Périphérie éloignée



Contact Presse

Michèle Guallar
Tél. : 05 62 11 29 54 Mob. : 06 22 73 15 65
michele.guallar@tisseo.fr



Rappel des grands principes de l'enquête

Le périmètre de l'enquête s'étend sur 179 communes afin de couvrir le Périmètre des Transports Urbains (PTU) et celui du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

Les enquêtes portent sur un échantillon représentatif de ménages répartis dans l'aire d'étude. Plus de 13 000 personnes composant 6 666 ménages ont été interrogées. Lors des entretiens réalisés en face à face, les caractéristiques des ménages (taille, motorisation, type de logement, etc.), des personnes (âge, sexe, occupation principale, possession d'un abonnement aux transports en commun, etc.) et de tous les déplacements qu'ils ont réalisés la veille (origine et destination, modes utilisés, motifs, durée, etc.) sont recensées.

Tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, vélo, deux-roues motorisés, transports en commun, voiture.

Le but de l'enquête est de permettre une vision globale et cohérente de l'ensemble des déplacements et de constituer une base de données sur les déplacements effectués quotidiennement par les résidents du bassin de vie toulousain. Elle donne une image précise et fiable de la pratique des différents moyens de déplacements (marche, vélo, transports collectifs, deux-roues motorisé, voiture) et de leurs « parts de marché » respectives.

Au-delà de l'analyse de l'usage actuel des modes, elle permet d'étudier les clientèles potentielles et de mieux comprendre le choix du mode de transport effectué par les personnes pour leurs déplacements. Elle constitue également un outil efficace pour mettre en évidence et comprendre les liens entre urbanisme et déplacements. Outre les pratiques de mobilité, l'enquête permet de mieux connaître la composition sociale des ménages, les dépenses liées au logement, les modes de vie et les rythmes urbains.

Les enseignements tirés de cette enquête permettent aux élus et aux techniciens de penser l'aménagement du territoire, d'élaborer des politiques de déplacement et d'évaluer les politiques publiques mises en place. En ce sens, l'EMD est un outil d'aide à la décision.

L'enquête Ménages Déplacements a été complétée par une enquête réalisée auprès des automobilistes qui détermine le trafic routier d'échange ou de transit par rapport à la grande agglomération toulousaine (l'enquête Cordon Routière). Ces deux enquêtes constituent une source d'information très riche pour alimenter les réflexions sur l'aménagement du territoire : PDU, SCOT de la Grande agglomération, PLUs, lignes de transport en commun en site propre, modélisation et évaluation des politiques de déplacements.

Les enquêtes Ménages Déplacements et cordon routière ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de Tisséo-SMTC avec l'aide financière de l'Etat et le partenariat technique du CEREMA. L'analyse et la valorisation des résultats ont ensuite été réalisées avec l'aide de l'agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine (aua/T)



Contact Presse

Michèle Guallar
Tél. : 05 62 11 29 54 Mob. : 06 22 73 15 65
michele.guallar@tisseo.fr

Le soutien de l'état

L'État a apporté une aide financière de 300 000 € représentant 20 % d'une opération dont le montant total est de 1,5 M€ (Enquête Ménages Déplacements et Enquête Cordon Routière).

Il a également pris en charge l'assistance à maîtrise d'ouvrage que le CEREMA, réseau scientifique et technique de l'État, a apporté à Tisséo-SMTC (280 000 €).

Les services de l'État local ont été sollicités à plusieurs titres : les forces de l'ordre pour la sécurité de l'enquête cordon, la DDT tout au long de la conduite de l'étude.

- un cadre d'étude national permettant de comparer les agglomérations

L'enquête a suivi une méthodologie standardisée à l'échelle nationale depuis les années 70 qui garantit la fiabilité des résultats et permet d'apprécier la situation de l'agglomération de Toulouse au regard des autres agglomérations françaises : une centaine d'EMD ont été réalisées dans près de 60 agglomérations françaises depuis 1976.

L'implication de la Direction territoriale Sud-Ouest du Cerema, par sa délégation de Toulouse, membre du Pôle de Compétence et d'Innovation en matière de connaissance et analyses croisées des mobilités garantit l'application stricte de cette méthodologie nationale.

Après intégration dans la base nationale, l'enquête de Toulouse sera utilisée pour mieux comprendre les évolutions en cours de la mobilité dans un contexte de baisse générale de l'usage de la voiture. Elle pourra aussi être intégrée dans des études typologiques qui permettent de détailler les comportements de mobilité d'une catégorie de population (seniors par exemple) ou les usages de modes « marginaux » (vélo, « 2 roues motorisés ») qui impliquent de réunir plusieurs enquêtes pour réunir un échantillon suffisant. Enfin, ces enquêtes constituent un terrain d'expérimentation idéal pour tester des outils en cours de développement (coût global transport-logement, diagnostic énergie-émissions des mobilités - Deem), bassins de déplacements, pulsations urbaines...

- une enquête partagée qui facilite le dialogue local

L'exploitation de cette enquête conduite sur une base commune facilite le dialogue entre les partenaires de la mobilité (Région, Département, Syndicat Mixte des Transports en commun, communauté urbaine et communautés d'agglomération, agence d'urbanisme ...) et permet d'échanger à partir de données partagées.

Cet outil pourra être opportunément sollicité dans la perspective d'une révision du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération de Toulouse et de l'analyse de l'opportunité de nouveaux projets d'infrastructure concernant la mobilité et les transports sur l'agglomération.



Contact Presse

Michèle Guallar

Tél. : 05 62 11 29 54 Mob. : 06 22 73 15 65

michele.guallar@tisseo.fr

tisseo.fr

Le rôle de l'aua/T dans l'organisation de l'EMD et dans son exploitation

L'agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine a joué un rôle très important dans la démarche enquête Ménages.

Avant et pendant l'enquête, elle a été responsable de la rédaction du questionnaire administré aux ménages ainsi que de la définition des zonages de tirage de l'enquête, elle a apporté son expertise des bases de données permettant l'échantillonnage de l'enquête, elle a piloté un suivi pendant la réalisation de l'enquête pour s'assurer que les ménages enquêtés correspondent aux caractéristiques de la population de l'agglomération (taille des ménages, âge des habitants...), enfin elle a effectué un travail statistique permettant le redressement de l'enquête.

Depuis la fin de l'enquête, elle a réalisé l'exploitation de l'enquête et la rédaction d'un document de synthèse des principales données.

L'agence sera également chargée de mener les exploitations thématiques et territoriales dont les sujets sont à définir avec les différents partenaires :

- analyse par bassins de mobilité, par intercommunalité
- analyses spécifiques par mode
- lien avec les modes de vie,
- thèmes à définir : la mobilité des jeunes, les pratiques dans le centre-ville, la mobilité du périurbain, l'utilisation de la rocade...

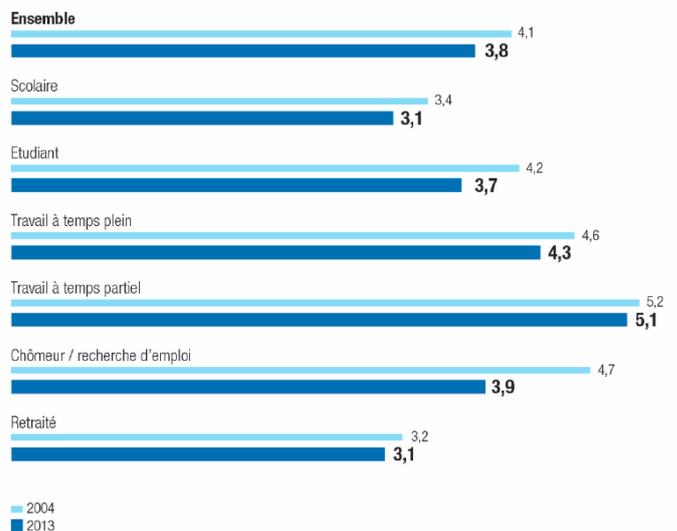


Quelques zooms sur les résultats

Une mobilité individuelle en baisse

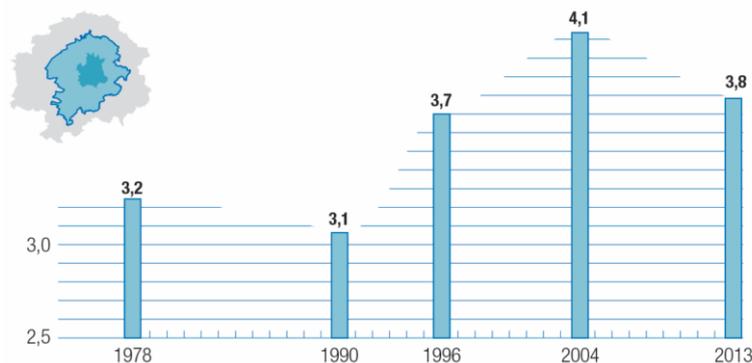
En 2013, un habitant de la grande agglomération toulousaine effectue en moyenne 3,8 déplacements chaque jour. Cette « mobilité individuelle » varie selon les caractéristiques des personnes telles que l'âge, le niveau d'études, le territoire de résidence,... L'occupation principale est aussi un facteur important influant sur la mobilité : les contraintes et les modes de vie sont différents entre un retraité et un étudiant par exemple, ainsi qu'une personne ayant un emploi.

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



Après avoir augmenté entre 1990 et 2004, **la mobilité individuelle est en baisse**, tendance également observée dans les autres agglomérations françaises. De 2004 à 2013, le nombre de déplacements par jour et par personne est passé de 4,1 à 3,8 déplacements.

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



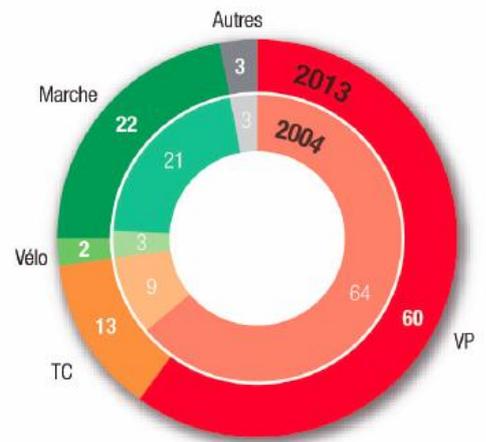
Avec un total de 3,8 millions de déplacements par jour et malgré une baisse de la mobilité individuelle, les déplacements ont augmenté de 5% par rapport à 2004. Cette augmentation pouvant s'expliquer par une augmentation démographique de 14% sur le territoire.



La part modale des transports en commun en nette augmentation

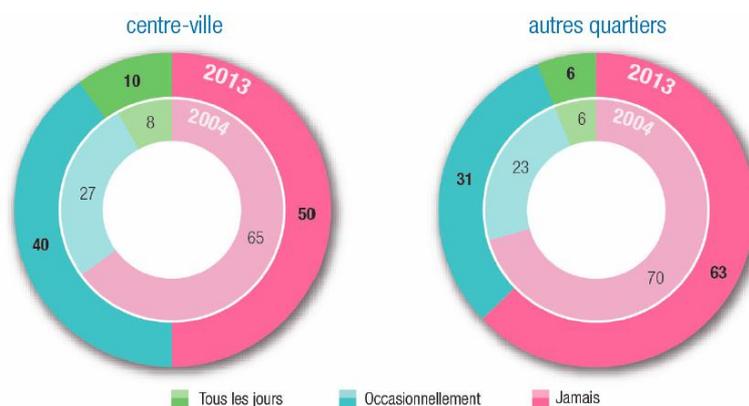
Bien qu'ayant perdu 4 points entre 2004 et 2013, la voiture reste le principal mode de déplacement dans l'agglomération avec 60% de part de marché. La marche arrive en 2^{ème} position avec 22% des déplacements réalisés à pied.

Pour la première fois depuis 1978, **la part modale des transports en commun augmente. En 10 ans elle est passée de 9% à 13%**. Les habitants ont modifié leurs pratiques : moins de déplacements en voiture, surtout quand une alternative en transports en commun est proposée. Le nombre de déplacements en transports en commun a ainsi fortement augmenté : +60% en 10 ans. Cette croissance exceptionnelle est le résultat d'une politique globale qui a permis la mise en œuvre de d'une ligne de métro, d'une ligne de tramway, d'un réseau de bus hiérarchisé, d'une politique tarifaire volontariste, de pôles d'échanges, de 7 000 places de stationnement en parking relais, etc.



Evolution des parts modales en 2004 et 2013

Bien que le vélo ne soit pas encore devenu un mode de transport utilisé de manière quotidienne, il est de plus en plus utilisé comme alternative à la voiture ou aux transports en commun, notamment dans Toulouse. Ainsi, la moitié des habitants du centre-ville de Toulouse se déplacent à vélo de manière occasionnelle. En outre, le vélo dispose d'un potentiel de développement important car c'est un mode particulièrement efficace pour les déplacements de moins de trois kilomètres, qui représentent la moitié de l'ensemble des déplacements.



Fréquence d'utilisation du vélo pour les habitants de Toulouse

Les déplacements majoritairement liés au domicile

75% des déplacements sont en lien direct avec le domicile.

Les 4 principaux motifs de déplacement liés au domicile sont :

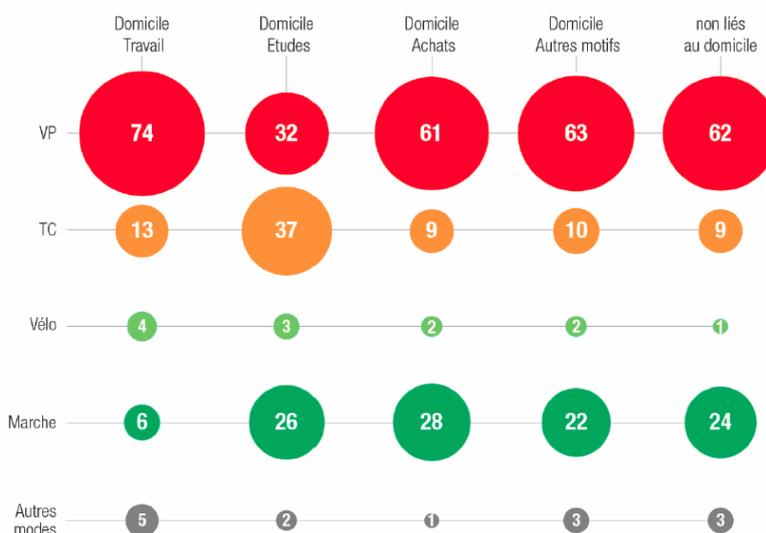
- Le travail : 16%
- Les achats : 13%
- L'école / l'université : 12%
- L'accompagnement : 12%

Les autres déplacements liés au domicile concernent pour 21% d'autres motifs (loisirs, restauration, soins, visites,...).

Parmi les déplacements « non liés au domicile », une part importante est rattachée au lieu de travail (déposer un enfant à l'école en allant au travail ou faire des achats en rentrant du travail...).

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

Même si pour les déplacements domicile-travail la voiture domine largement, on note de plus en plus de déplacements combinant voiture et transport en commun à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. Cette pratique a plus que doublé depuis 2004. Ainsi, à l'échelle du réseau Tisséo, on compte près de 60 000 déplacements un jour de semaine combinant la voiture et le métro, le tramway ou le bus, soit 13% de l'ensemble des déplacements réalisés avec le réseau urbain Tisséo.



Parts modales selon les motifs de déplacement (en %)



Importance des déplacements réalisés au sein de la périphérie

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

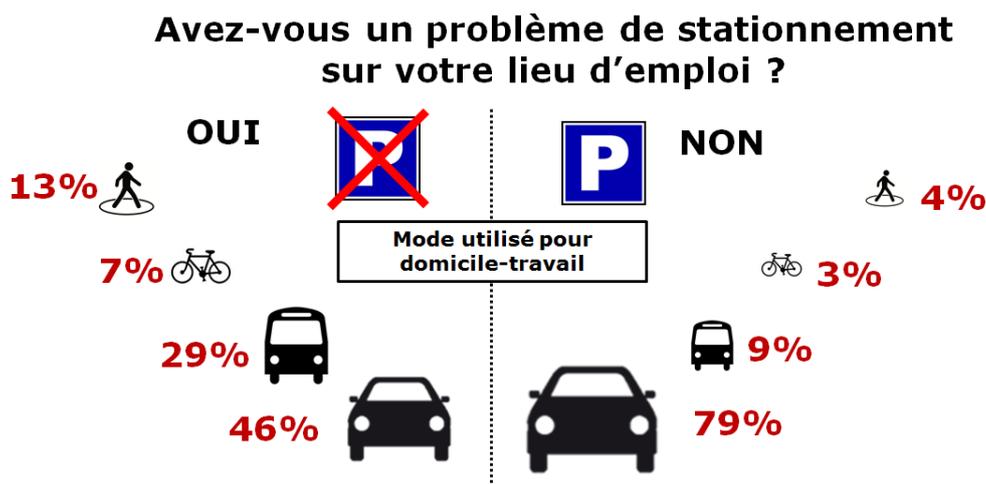
On observe un report modal important de la voiture vers les transports en commun que ce soit pour les flux internes à Toulouse ou pour les échanges entre Toulouse et la périphérie.

La part modale en voiture reste très élevée à l'exception des liaisons internes à Toulouse. En effet, les transports en commun sont très utilisés pour les liaisons entre le centre-ville et les faubourgs de Toulouse ainsi que pour les déplacements internes aux faubourgs toulousains :

- Dans Toulouse, on compte chaque jour près de 120 000 déplacements en transport en commun supplémentaires depuis 2004.
- Entre Toulouse et la périphérie, on compte 49 000 déplacements en transport en commun supplémentaires. Les échanges entre les faubourgs et la proche périphérie ont connu la plus forte croissance (+86%).
- Au sein de la périphérie, l'utilisation des transports en commun pour se déplacer a augmenté de 35%.

Rôle du stationnement dans le choix du mode de déplacement

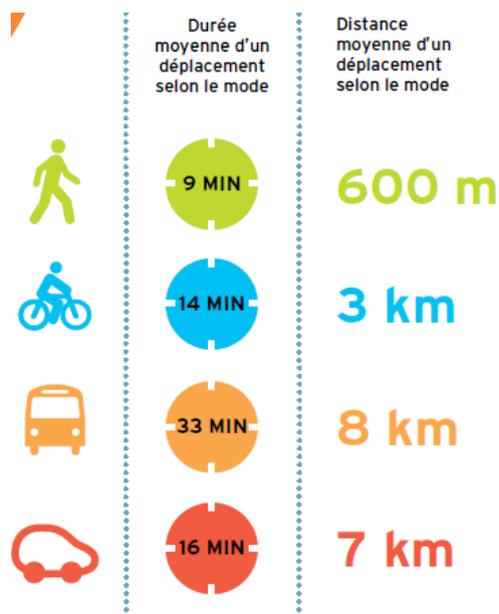
La disponibilité d'une place de stationnement incite à se déplacer en voiture. Les actifs ne se déplacent pas de la même manière selon qu'ils aient ou pas des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail. Ainsi, 79% des actifs qui n'ont pas de problème de stationnement choisissent la voiture alors qu'ils ne sont que 46% parmi ceux qui ont des problèmes de stationnement



Quelques chiffres...

179 communes sur le territoire d'enquête
1,1 million d'habitants sur le territoire d'enquête
6 666 ménages enquêtés
13 680 personnes interrogées
48 357 déplacements recensés

3,8 millions de déplacements réalisés chaque jour
6 km distance moyenne d'un déplacement
17 minutes temps moyen d'un déplacement



Lexique

Déplacement : action de se rendre d'un lieu à un autre pour réaliser une activité (domicile, travail, achat, loisirs,...). Toute activité exercée en un lieu marque la fin du déplacement. Un déplacement peut être effectué avec un ou plusieurs modes de transport.

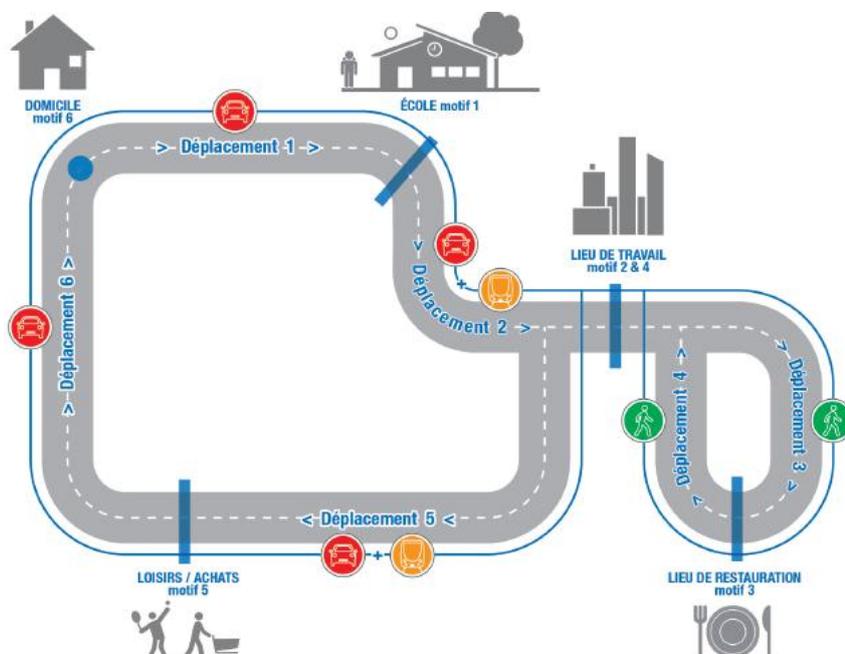
Ménage : nombre total d'habitants d'un logement. Il peut s'agir d'une personne unique si elle vit seule.

Mobilité : nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-end et jours fériés) quel que soit le mode de déplacement.

Modes de déplacement : 31 modes de déplacements différents ont été enquêtés. Pour la lecture des résultats de l'enquête ils ont été agrégés en 7 catégories : véhicule particulier, transports en commun, autres transports en commun, marche à pied, vélo, deux-roues motorisés, autres modes.

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

Motifs : activité réalisée par la personne enquêtée dans le cadre d'un déplacement : travailler, faire des achats, rendre visite à des amis, aller à l'école,... Ces activités sont regroupées en 6 catégories : domicile, travail, études, achats, accompagnement, autres motifs.



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

