

Indicateurs de suivi des effets du PDU

Indicateurs définis en phase d'initialisation			Date des données
	19-225	Mobilité quotidienne par personne tous modes de déplacement	1996 - 2004
	19-226	Mobilité quotidienne par personne en « voiture conducteur »	1996 - 2004
	19-227	Mobilité quotidienne par personne en « voiture passager »	1996 - 2004
	19-228	Taux d'occupation des voitures	1996 - 2004
	19-229	Mobilité quotidienne par personne en Transports Collectifs Urbains	1996 - 2004
	19-230	Mobilité quotidienne par personne en « autres transports collectifs »	1996 - 2004
	19-231	Mobilité quotidienne par personne en vélo	1996 - 2004
	19-232	Mobilité quotidienne par personne en deux-roues motorisés	1996 - 2004
	19-233	Mobilité quotidienne par personne à pied	1996 - 2004
	19-234	Mobilité quotidienne par personne en « autres modes de déplacement »	1996 - 2004
	19-235	Part des déplacements réalisés en voiture particulière	1996 - 2004
	19-237	Part des déplacements réalisés en Transport en Commun	1996 - 2004
	19-238	Part des déplacements réalisés en vélo	1996 - 2004
	19-239	Part des déplacements réalisés à pied	1996 - 2004
	00-021	Bilan énergétique de l'agglomération	<i>Impossible à renseigner</i>

Le symbole  indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Les indicateurs sont observés sur le seul périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements 1996¹.

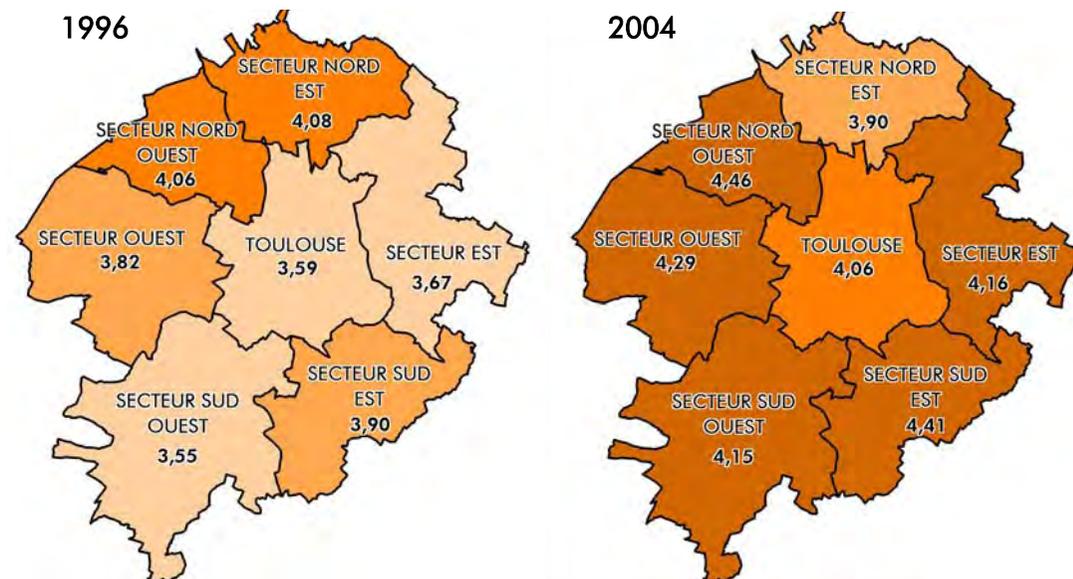
¹ L'EMD 1996 englobe 72 communes ; c'est ce périmètre qui sera pris en compte pour l'évaluation du PDU à partir de l'EMD 2004, qui elle englobe plus de communes (167 communes).

Indicateur 19-225 **Mobilité quotidienne par personne tous modes de déplacement**

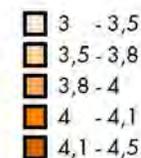
Source	Tisséo SMTc - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	Années 1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne tous modes correspond au nombre de déplacements tous modes confondus effectués un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne par personne tous modes confondus sur l'agglomération toulousaine augmente : elle est de 3,70 en 1996 et de 4,13 en 2004. Elle augmente en moyenne d'un « demi-déplacement » par personne.
- En 2004 comme en 1996, la mobilité des toulousains est moins élevée que la plupart des mobilités en périphérie : les habitants de la périphérie se déplacent plus que les toulousains.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus tous modes de déplacements

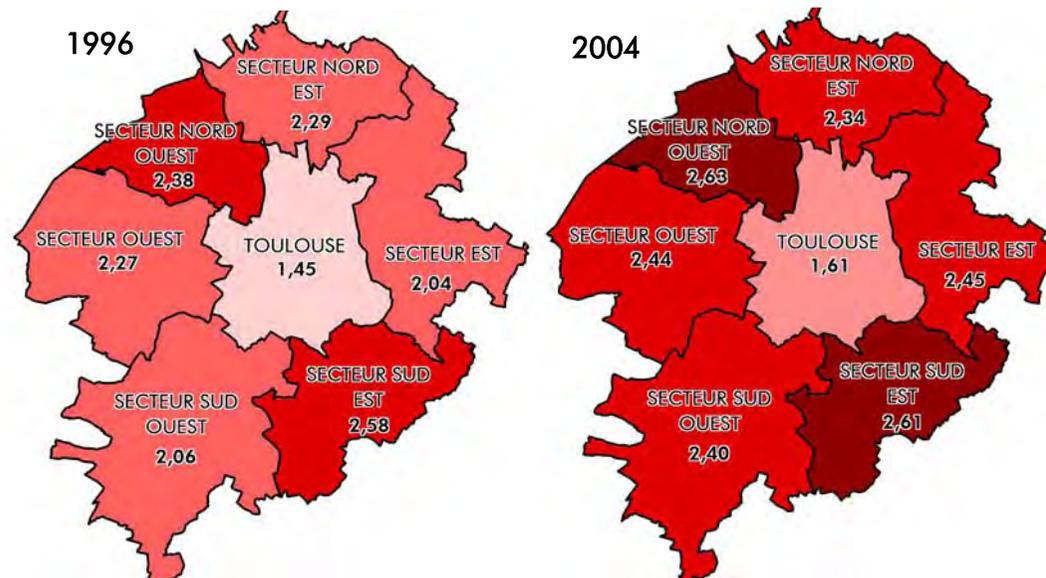


Indicateur 19-226 Mobilité quotidienne par personne en « voiture conducteur »

Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 - EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en « Voiture Conducteur » correspond au nombre de déplacements en VC effectués un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne par personne en « Voiture Conducteur » sur l'agglomération toulousaine augmente : elle est de 1,83 en 1996 et de 2,02 en 2004
- En périphérie, plus de la moitié des déplacements quotidiens sont réalisés en voiture conducteur
- Les habitants de Toulouse utilisent moins la voiture pour se déplacer que ceux de périphérie.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en "voiture conducteur"

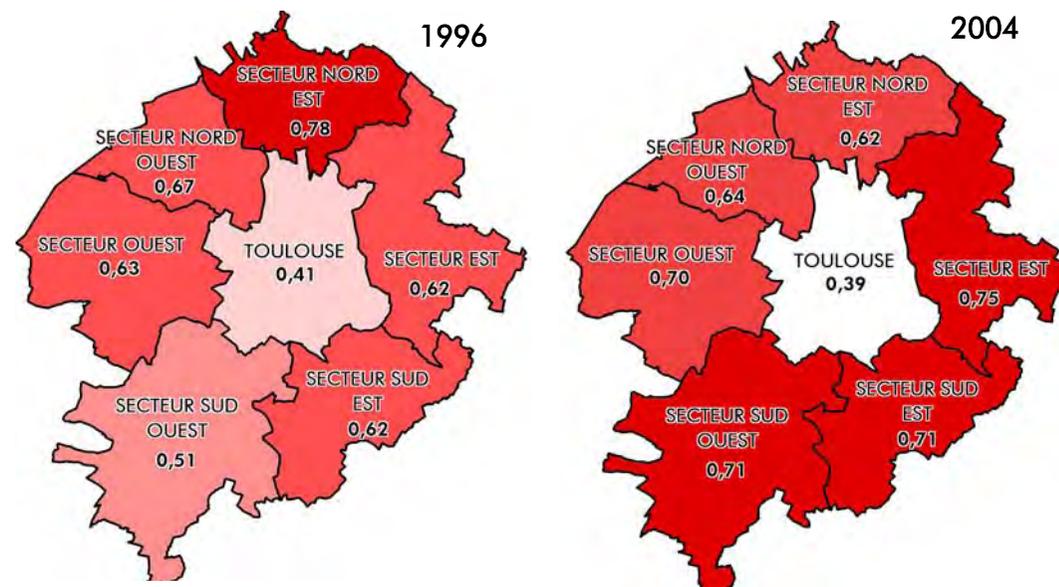


Indicateur 19-227 **Mobilité quotidienne par personne en « voiture passager »**

Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en « Voiture Passager » correspond au nombre de déplacements effectués en tant que passager d'une voiture un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne par personne en « Voiture Passager » sur l'agglomération toulousaine est stable : elle est de 0,51 en 1996 et 0,54 en 2004.
- Cette mobilité est nettement plus faible à Toulouse qu'en périphérie.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en "voiture passager"



Indicateur 19-228 Taux d'occupation des voitures

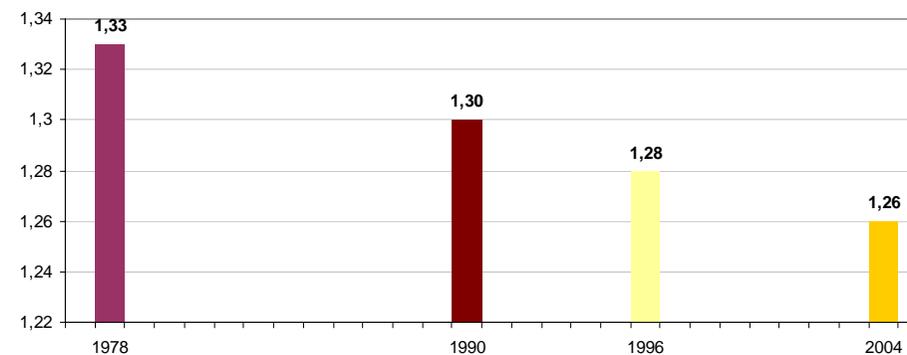
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996

Définition : Rapport entre le nombre de déplacements effectués en voiture (voiture conducteur et voiture passagers) et le nombre de déplacements effectués en « voiture conducteur ».

Nota : A mettre en corrélation avec la part de marché de la voiture (19-235) et l'évolution du trafic automobile sur les rocade et les radiales (thème 3, indicateur 00-022)

- Le taux d'occupation des voitures est stable : il est de 1,28 en 1996, et de 1,26 en 2004.
- Le nombre de personnes à l'intérieur des voitures diminue depuis une vingtaine d'années.

Evolution du taux d'occupation des véhicules



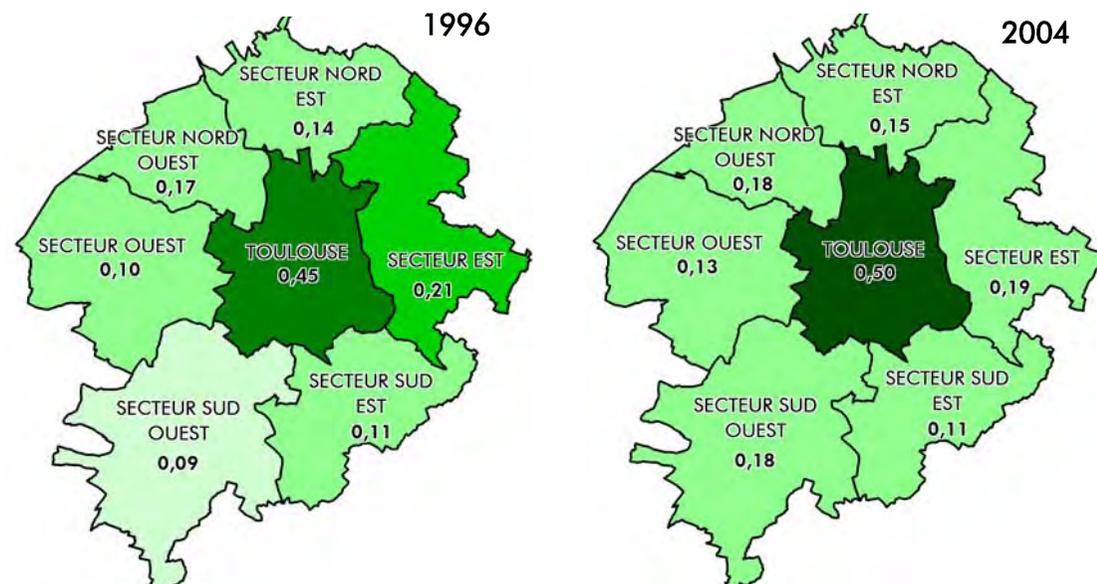
Source : EMD

Indicateur 19-229 **Mobilité quotidienne par personne en Transports Collectifs Urbains**

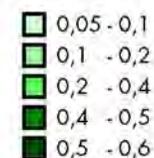
Source	Tisséo SMTc - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : La mobilité quotidienne en Transports Collectifs Urbains correspond au nombre de déplacements effectués en bus, tramway ou métro un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne par personne en TCU sur l'agglomération toulousaine augmente très peu entre les deux enquêtes : elle est de 0,3 en 1996 et 0,33 en 2004.
- Cette mobilité est bien plus élevée à Toulouse qu'en périphérie, ce qui s'explique par une meilleure desserte en TCU en cœur d'agglomération qu'en périphérie.
- En 2004 comme en 1996, la mobilité en TCU est plus faible que celle en voiture.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en transports collectifs urbains :

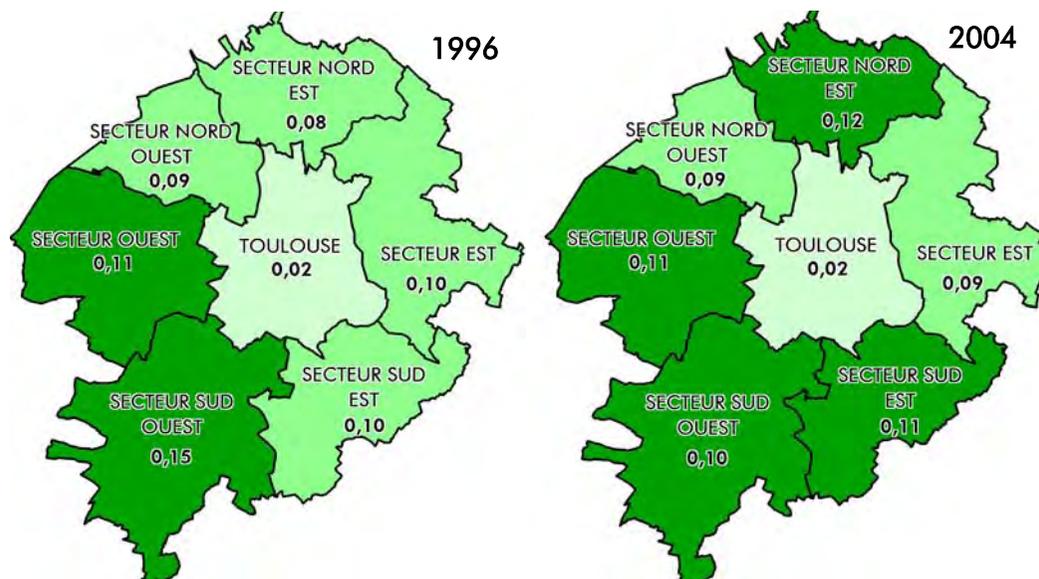


Indicateur 19-230 Mobilité quotidienne par personne en « autres transports collectifs »

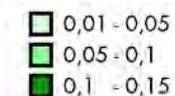
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en « Autres transports collectifs » correspond au nombre de déplacements effectués en Transports Collectifs Non Urbains un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus (cars interurbains, SNCF, transport d'entreprise ou scolaire). La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne en « autres transports collectifs », ou « Transports en Commun Non Urbains » stagne entre 1996 et 2004 : elle est de 0,06 déplacements pour les deux années.
- Les habitants de la périphérie utilisent plus les TCNU que les toulousains.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en "autres transports collectifs"

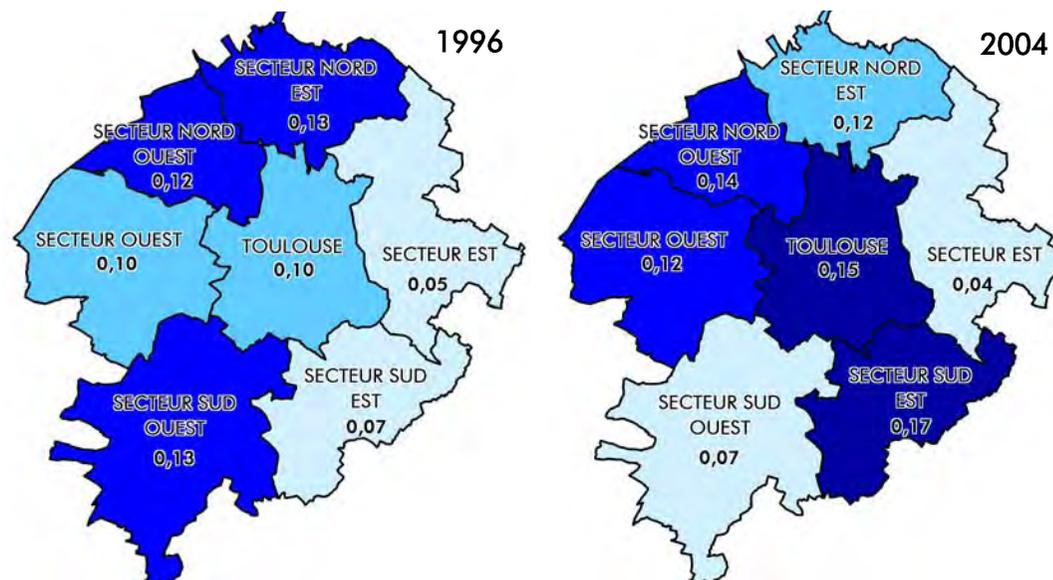


Indicateur 19-231 **Mobilité quotidienne par personne en vélo**

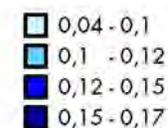
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en Vélo correspond au nombre de déplacements effectués en vélo un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne par personne à vélo augmente entre les deux enquêtes. Elle est de 0,10 en 1996 et 0,13 en 2004.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en vélo

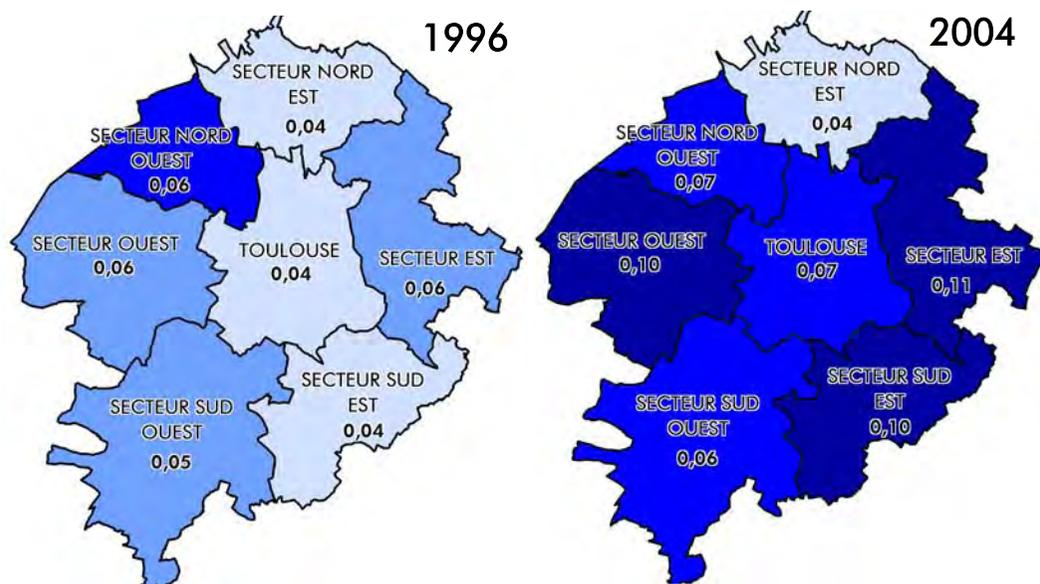


Indicateur 19-232 Mobilité quotidienne par personne en deux-roues motorisés

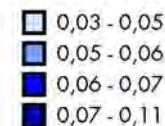
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en deux-roues motorisés correspond au nombre de déplacements effectués en moto, scooter, mobylette un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne en deux-roues motorisés sur l'agglomération toulousaine augmente légèrement entre 1996 et 2004. Elle était de 0,05 en 1996. En 2007, elle est de 0,07.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en deux-roues motorisés en 1996 :

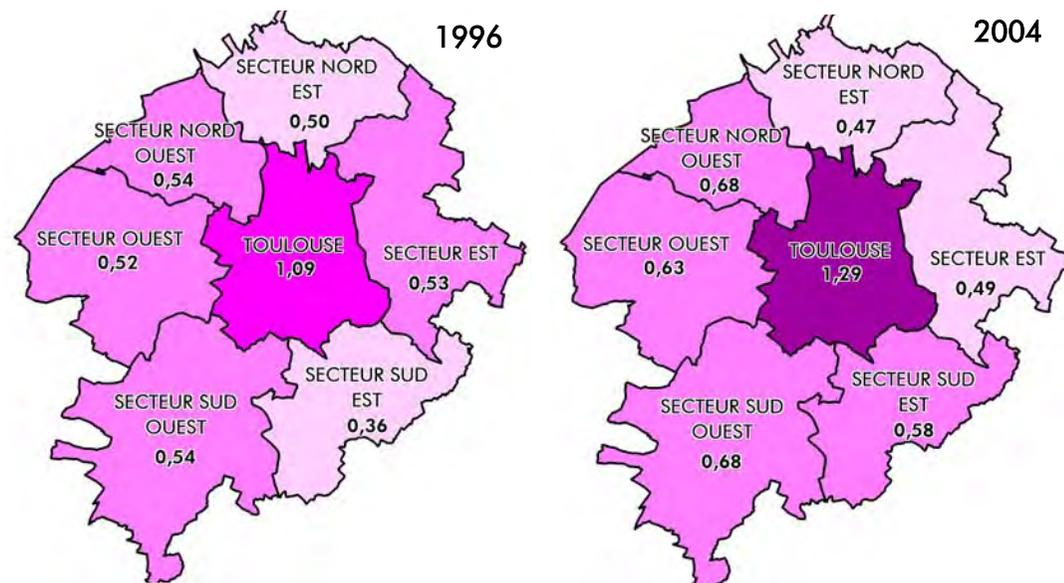


Indicateur 19-232 **Mobilité quotidienne par personne à pied**

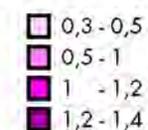
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : La mobilité quotidienne à pied correspond au nombre de déplacements effectués à pied un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus. La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique.

- La mobilité quotidienne à pied augmente entre les deux enquêtes : elle est de 0,81 déplacements en 1996 et 0,95 en 2004.
- En 2004 comme en 1996, les toulousains réalisent plus de déplacements à pied que les habitants de la périphérie.
- La mobilité à pied à Toulouse est de même ordre de grandeur que la mobilité en voiture conducteur.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus à pied en 1996 :

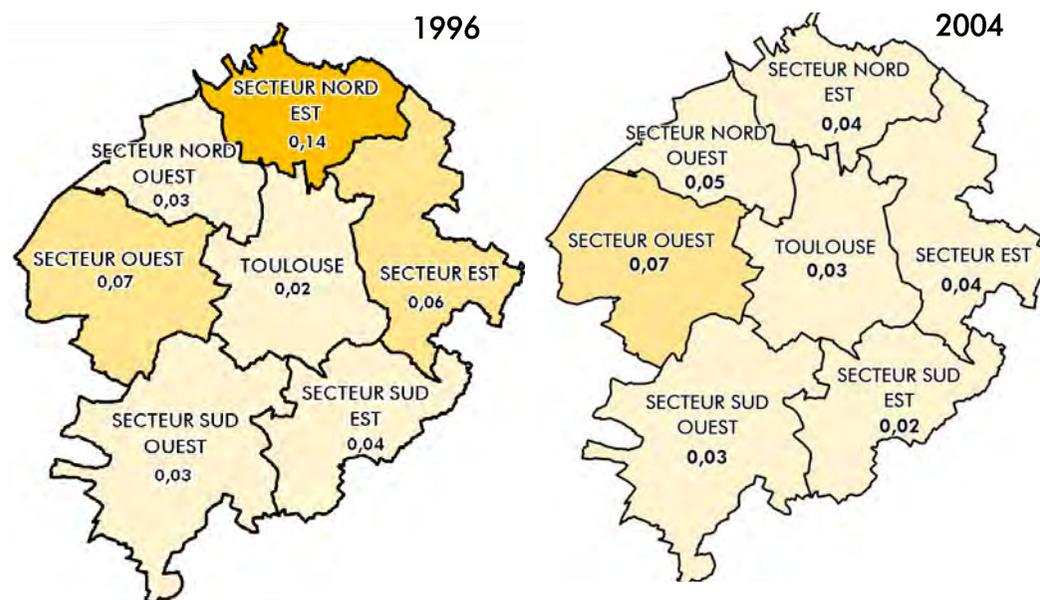


Indicateur 19-234 Mobilité quotidienne par personne en « autres modes de déplacement »

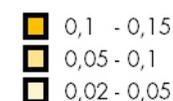
Source	Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004
Périmètre d'observation	EMD 1996
Période d'observation	1996 et 2004

Définition : la mobilité quotidienne en « autres modes de déplacement » correspond au nombre de déplacements effectués en mode autre que ceux déjà cités, un jour de semaine par un habitant de 5 ans ou plus (avion, fourgon, taxis, camionnette,...). La mobilité est observée sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et par grand secteur géographique

- La mobilité « autres modes » reste stable entre 1996 et 2004 : 0,04 déplacements par jour et par habitant.



Mobilité quotidienne par personne de 5 ans et plus en "autres modes de déplacements"



Indicateurs 19-235 19-237 19-238 19-239 **Part des déplacements réalisés en VP, TC, vélo ou à pied**

Source Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004

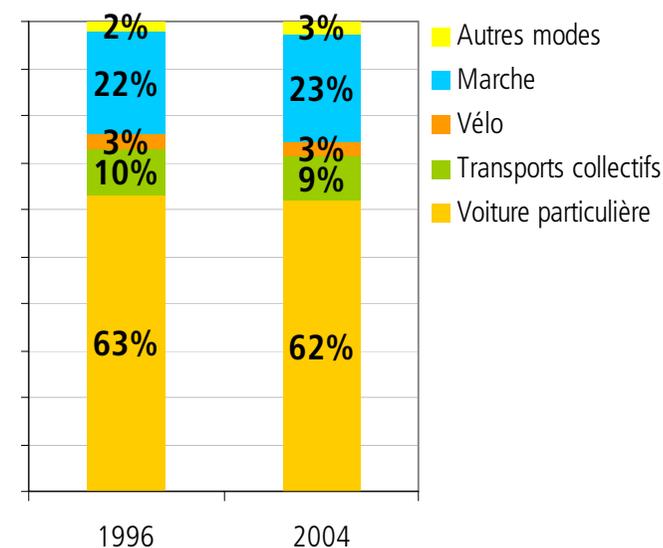
Périmètre d'observation EMD 1996

Période d'observation 1996 et 2004

Définition : La part des déplacements réalisés par modes de transport est le rapport entre le nombre de déplacements réalisés avec ce mode de transport et le nombre total de déplacements. On la calcule sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine et sur chaque secteur géographique de résidence, pour les modes de transport suivants : la voiture, les transports en commun, le vélo et la marche à pied.

- La répartition modale des déplacements réalisés sur l'agglomération toulousaine varie très peu entre les deux enquêtes. Les objectifs du PDU en terme d'évolution des parts modales ne sont pas encore atteints en 2004.
- La répartition modale est différente entre la périphérie et Toulouse : en périphérie, la voiture est largement prépondérante, suivie de la marche. A Toulouse, la mobilité de la voiture et de la marche sont comparables, et sont suivies par celle des transports collectifs.
- Les estimations de parts modales des modes mécanisées réalisées **en 2008 confirment la baisse de la part modale de la voiture**. Elles montrent aussi une augmentation de la part modale des transports en commun, favorisée par la mise en service de la ligne B.

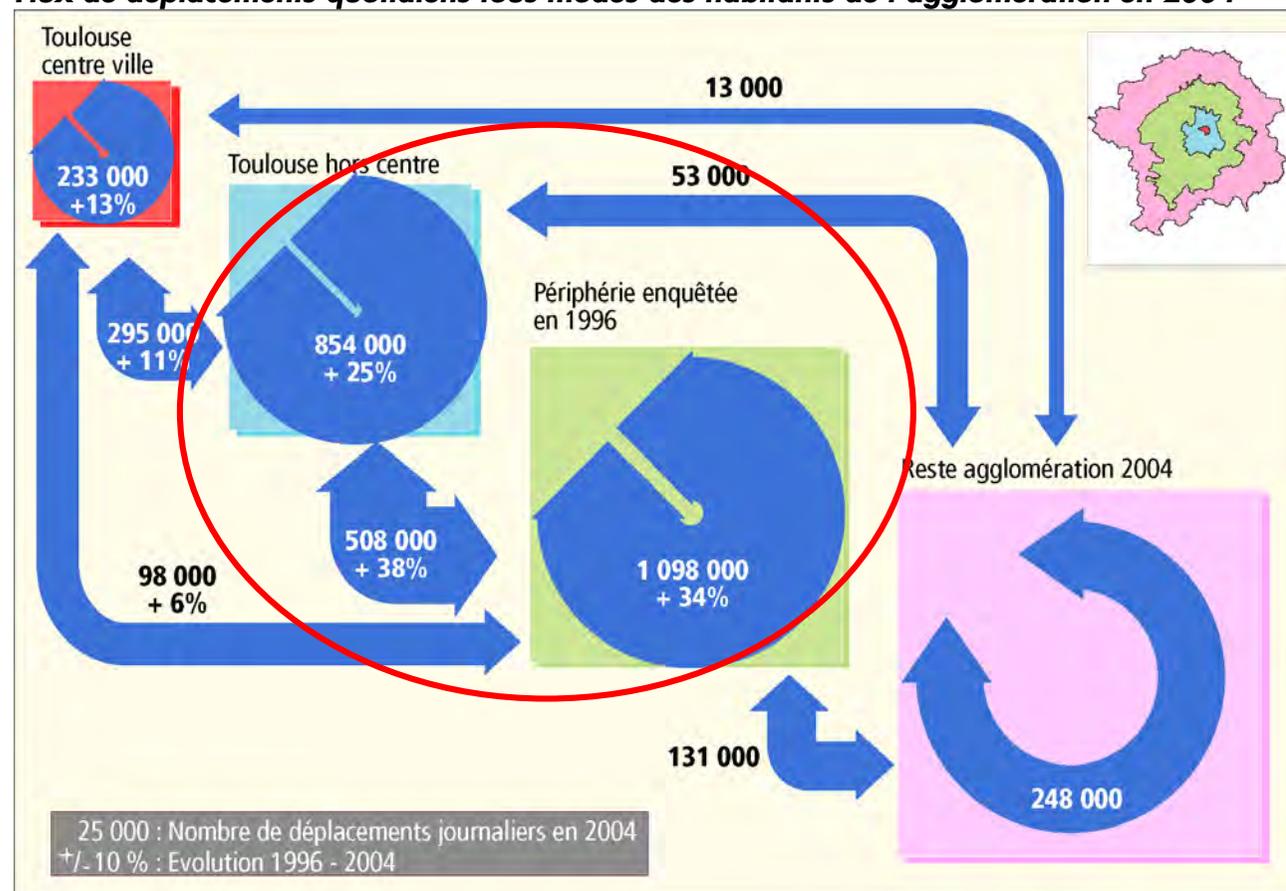
Part des déplacements par mode sur l'agglomération toulousaine



Source : Tisséo SMTC, EMD 2004

Des flux en croissance :

Flux de déplacements quotidiens tous modes des habitants de l'agglomération en 2004



Tisséo SMTC - EMD 1996 – EMD 2004

- La hausse de la mobilité combinée à la hausse démographique explique la croissance des flux.
- Ces flux s'organisent en bassin de mobilité.

Les bassins de mobilité



*Le pourcentage indiqué correspond à la part des déplacements **tous modes** quotidiens internes au bassin de mobilité*

↔ Principaux flux d'échanges entre les bassins de mobilité

Définition : un bassin de mobilité est un territoire contenant un ou plusieurs pôles d'attraction vers le(s) quel(s) les habitants du bassin de mobilité se déplacent pour leurs activités quotidiennes. La majorité des déplacements quotidiens s'effectuent ainsi au sein du bassin de mobilité.

- 4 bassins de mobilité, avec des déplacements qui s'articulent autour de pôles d'attraction majeurs :
 - Labège
 - Rangueil
 - St-Orens
 - Ramonville
 - Blagnac
 - Colomiers
 - Plaisance du Touch
 - Portet/Roques
 - Muret
 - Cugnaux
 - Rangueil
 - Faubourgs Est de Toulouse
- Peu d'échanges entre les 4 bassins de mobilité