

# LES MOBILITES LIEES AU TRAVAIL

qui sont les actifs de l'agglomération ?  
quelles sont les caractéristiques de la mobilité liée au travail ?  
où et quand prennent-elles place ?



Les déplacements liés au travail représentent un quart des déplacements des habitants de l'aire urbaine. Compte tenu de leur longueur et de leur concentration dans le temps comme dans l'espace et du recours important à la voiture, ils représentent un enjeu essentiel pour l'agglomération.

Cette fiche présente les principaux enseignements de l'EMC<sup>2</sup> au sujet des actifs et de leur mobilité vers le travail.

Les analyses présentées ont été réalisées par l'AUAT à partir des données de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA de l'aire urbaine de Toulouse de 2023

## Les actifs de l'aire urbaine toulousaine

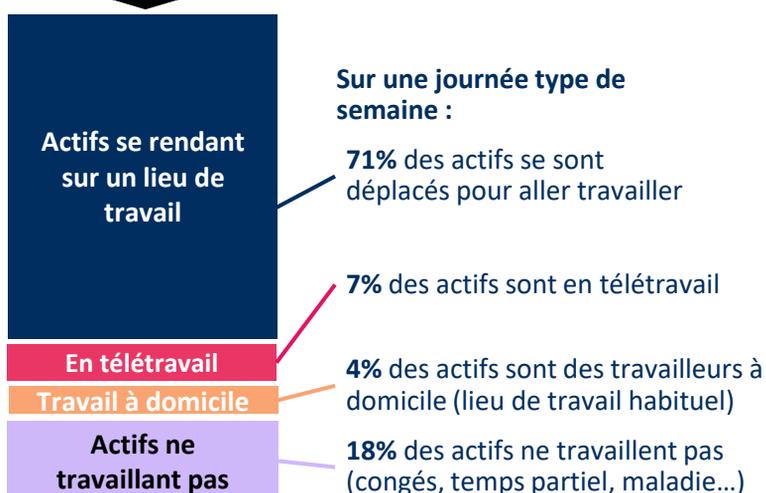
On dénombre 584 000 actifs ayant un emploi, soit 44% de la population

88% des actifs travaillent à temps plein et 12% à temps partiel.

La mobilité des actifs est forte : ils se déplacent en moyenne 3,9 fois par jour, contre 3,5 pour l'ensemble de la population. Les actifs en temps partiel sont encore plus mobiles (4,2 déplacements par jour).

Les actifs résident pour 1/3 à Toulouse, 1/3 en première couronne et 1/3 dans le reste de l'aire urbaine.

Répartition des actifs (ayant un emploi)  
pour une journée type de semaine



## Les évolutions depuis 2013

périmètre 2013  
Traitements AUAT

En 10 ans, le nombre d'actifs a augmenté dans des proportions équivalentes à la croissance démographique : ils représentent toujours 44% de la population. Les principales évolutions observées sont une baisse de leur mobilité et une moindre pratique du temps partiel.

La mobilité des actifs a baissé :

Nombre de déplacements par jour et par personne



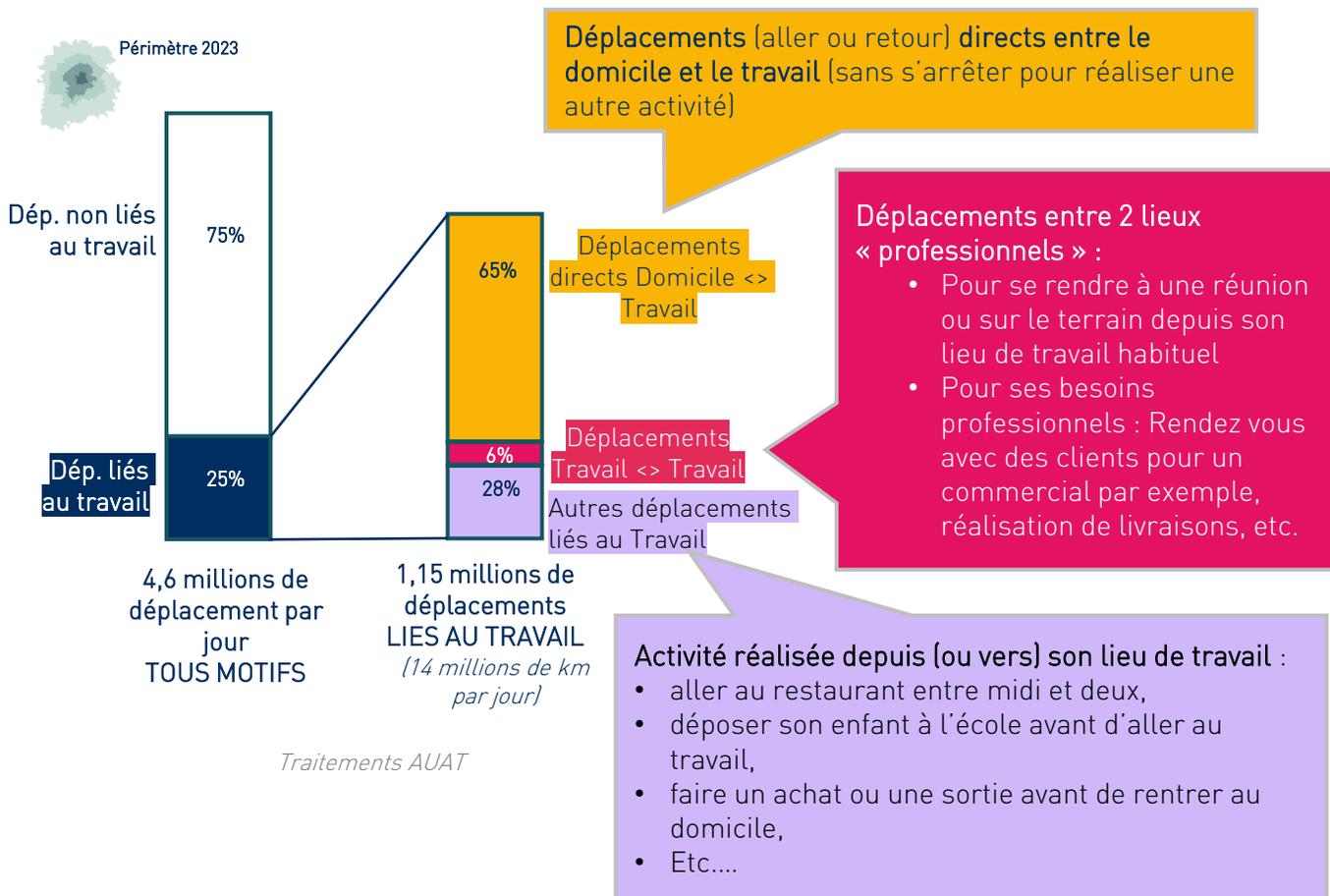
Augmentation du nombre d'actifs de +11%

La part des actifs est stable au sein de la population : 44%

La part des « temps partiels » est en baisse : 12% en 2023 contre 16% en 2013.

# Les différents types de déplacements vers le travail

## Un quart des déplacements des habitants est lié au travail



## Les évolutions depuis 2013

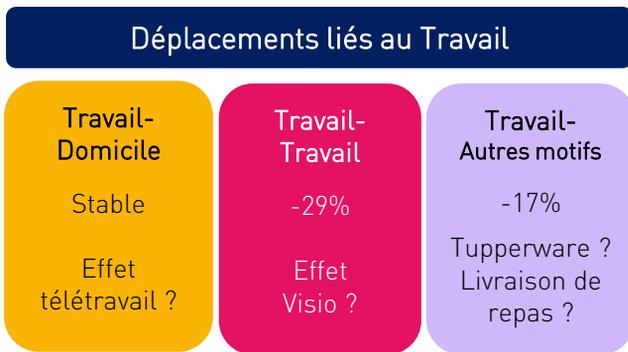
périmètre 2013

En 10 ans, le nombre de déplacements liés au travail a diminué de 8%

Malgré la croissance du nombre d'actifs, le nombre de déplacements « Domicile <-> Travail » est stable. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette tendance : télétravail, diminution du retour à domicile le midi, etc.

Les déplacements « Travail <-> Travail » sont ceux qui ont le plus diminué. Le développement des outils de visioconférence contribue vraisemblablement à cette évolution.

Les autres déplacements liés au travail sont aussi en baisse. Cette tendance peut s'expliquer par une pratique plus importante de la « journée continue » (sans sortie du site de travail entre midi et 14h) et d'une simplification des programmes quotidiens de déplacements (baisse de la mobilité).



Nombre de déplacements liés au travail en baisse : -8%

Part des déplacements liés au travail en baisse 27% en 2013 → 25% en 2023

Traitements AUAT

### Méthodologie

Les analyses de la fiche peuvent porter sur tout ou partie des mobilités liées au travail

- Déplacements « **liés au travail** » (origine ou destination = travail),
- Déplacement pour « **motif travail** » (destination = travail),
- Déplacements **Domicile <> Travail** (ensemble des **déplacements directs** entre domicile et travail, deux sens confondus).

Pour chacune, le périmètre est précisé.

## Des distances parcourues importantes

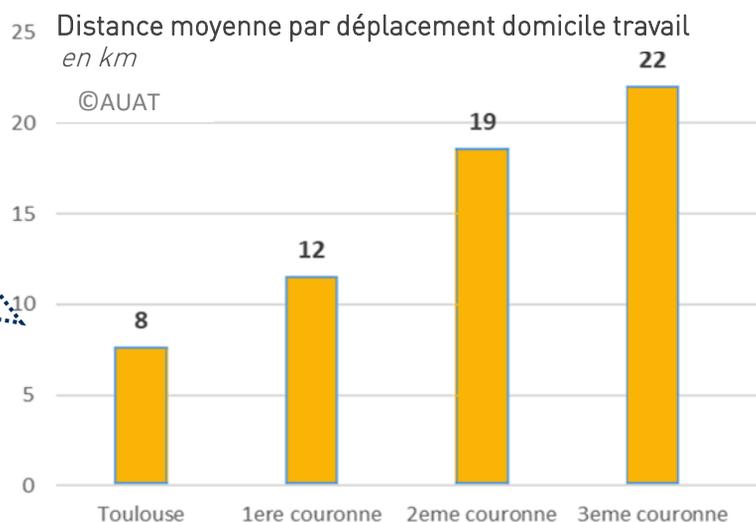
Bien que minoritaires en nombre, les **déplacements directs entre le domicile et le travail** sont structurants dans la mobilité quotidienne des actifs, par leur longueur et le temps que les individus y consacrent.

	Domicile-Travail	Tous motifs
Distance moyenne d'un déplacement	13 km	7 km
Durée moyenne d'un déplacement	26 mn	19 mn

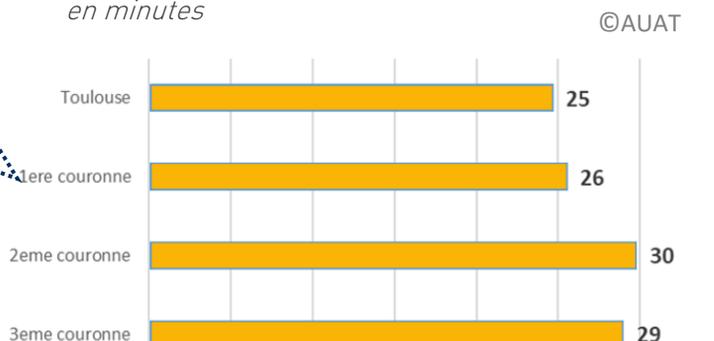
### Durées et distances moyennes d'un déplacement Domicile <> Travail en 2023, selon le lieu de résidence

La distance moyenne d'un déplacement Domicile <> Travail dépend du secteur de résidence. Cette différence résulte d'un éloignement entre lieux de résidence et lieux d'emplois plus important pour les habitants de périphérie éloignée.

La durée moyenne d'un déplacement Domicile <> Travail est comprise entre 25 et 30 minutes. Ce temps passé est relativement homogène selon les territoires, alors que les distances parcourues sont plus importantes en périphérie. Le choix des modes et les vitesses de déplacements expliquent ce constat.



### Durée moyenne par déplacement domicile travail *en minutes*



## Les évolutions depuis 2013

périmètre 2013

La distance moyenne d'un déplacements Domicile <> Travail a peu évolué. Sa durée a augmenté de 2 minutes.

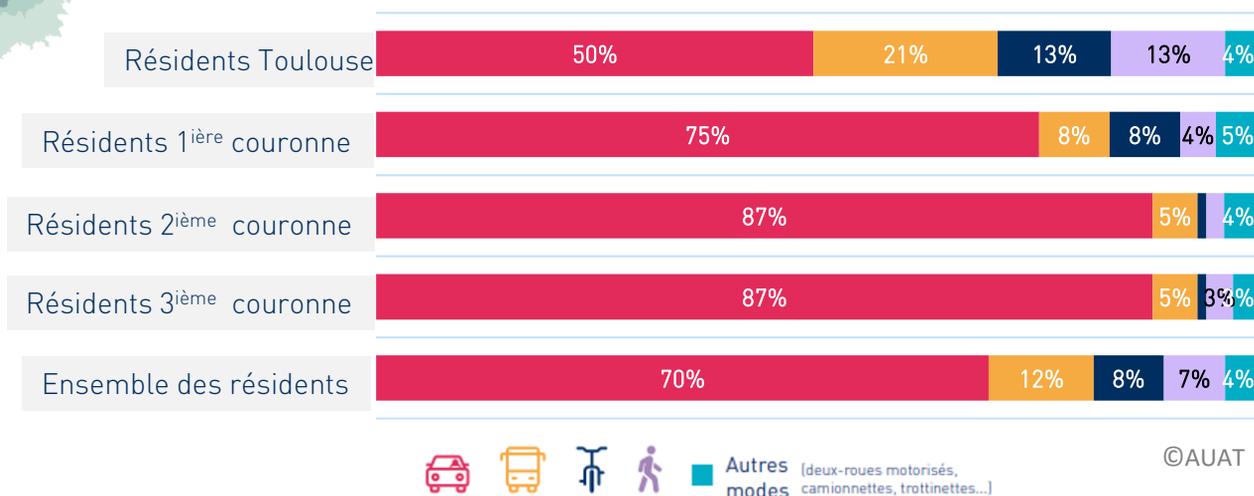


# Un fort usage de la voiture, mais un essor marqué de la pratique du vélo

Dans l'aire urbaine, 55% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en voiture. Pour les **déplacements directs domicile <> travail** (deux sens confondus), cette part atteint 70%. Les choix de modes de déplacement sont très dépendants du lieu de résidence.

*Les analyses présentées sont basées sur les 614 000 déplacements Domicile <> Travail (2 sens confondus)*

## Répartition des déplacements « Domicile <> Travail » par mode selon le lieu de résidence Périmètre 2023



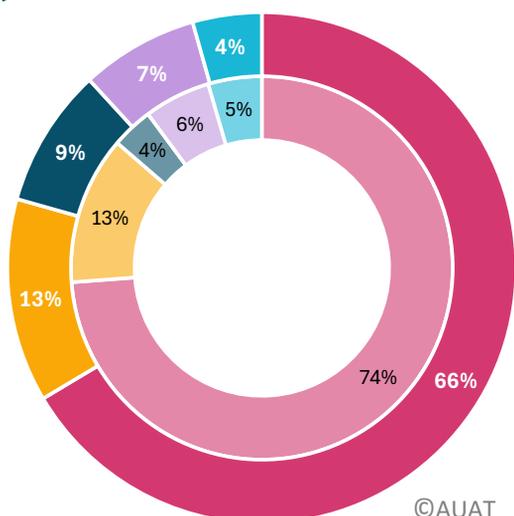
L'utilisation de la voiture pour se rendre au travail est forte.

Pour les Toulousains, 1 déplacement « Domicile <> Travail » sur 2 est effectué en voiture.

L'utilisation de la voiture par les habitants de périphérie est plus importante, pouvant s'expliquer par un plus grand éloignement entre lieu d'habitat et lieu de travail. L'utilisation du vélo est élevée en cœur d'agglomération (à Toulouse mais aussi en 1<sup>ère</sup> couronne).

## Les évolutions depuis 2013

périmètre 2013



### Répartition des déplacements « Domicile<>Travail » selon le mode en 2013 et 2023

Périmètre 2013

Les évolutions des déplacements « domicile<>travail » sur 10 ans mettent en évidence un important report modal de la voiture vers le vélo.

- La voiture est moins utilisée qu'il y a 10 ans (-8pts), mais reste majoritaire.
- Le vélo est en forte progression (+5pts) ; sa pratique a plus que doublé.
- Les actifs ont plus recours à la marche à pied (+2pt).

Le recours aux autres modes est stable.

## Le stationnement sur le lieu de travail : facteur clef du choix modal

Seulement 13% des actifs rencontrent des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail. Or, y compris là où les alternatives à la voiture sont nombreuses, une grande facilité de stationnement induit un recours plus fort à la voiture.

Seulement 5% des déplacements « domicile-travail habituel » en voiture sont réalisés par des personnes qui déclarent éprouver des difficultés à stationner leur véhicule au lieu de travail.

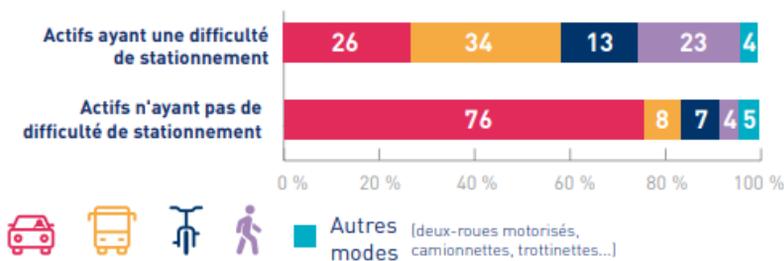
**87%**  
**des actifs**  
 ayant un lieu de travail fixe considèrent qu'il est facile de se stationner sur leur lieu de travail.

**72%**  
**des actifs**  
 disposent d'une voiture en tant que conducteur et l'utilisent pour se rendre au travail.

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



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.

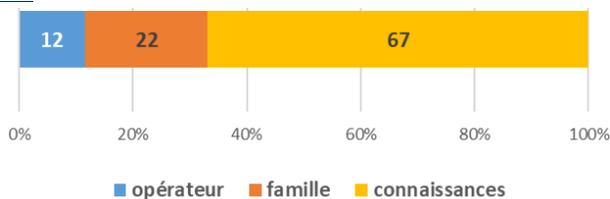
## Le covoiturage peine à prendre sa place dans les mobilités

Chaque jour de semaine, 1% des déplacements liés au travail en voiture est réalisé en covoiturage. 7% des actifs déclarent le pratiquer plus d'une fois par mois pour les déplacements vers le travail.

Les caractéristiques des 7% de covoitureurs « réguliers » :

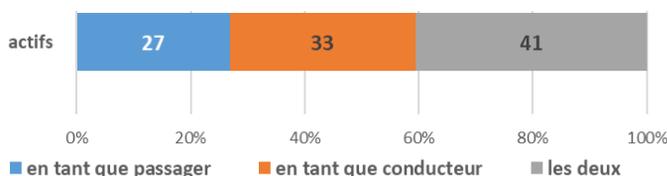
- 11% ont le plus souvent recours aux aires de covoiturage.
- 9 fois sur 10, le covoiturage se fait dans le cercle des « proches » et dans 12% des cas via des opérateurs de covoiturage.
- 4 sur 10 alternent entre passager et conducteur.

Répartition des modes de mise en relation des covoitureurs des actifs (%)



©AUAT

Répartition des habitudes principales de covoiturage des actifs (%)



©AUAT

## Le télétravail contribue à la baisse de la mobilité

Le télétravail est pratiqué par un tiers (34%) des actifs occupés de l'agglomération, à des fréquences variables.

Selon l'INSEE, 43 % des emplois de Haute-Garonne sont compatibles avec la pratique du télétravail. Une grande majorité des personnes qui peuvent télétravailler le font de façon occasionnelle ou régulière.

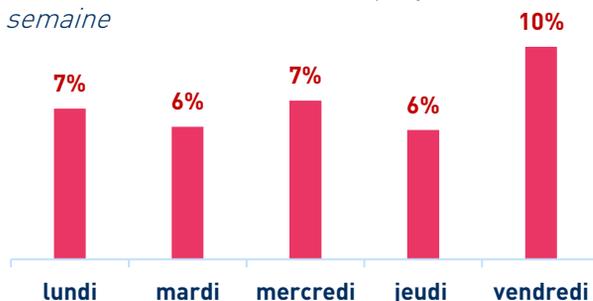
**Le télétravail est pratiqué par 34% des actifs occupés (à des fréquences diverses).**

**Chaque jour de semaine, 7% des actifs occupés sont en télétravail. Le vendredi, ce taux atteint 10%.**



### Variation de la pratique du télétravail selon le jour de la semaine

% des actifs en télétravail chaque jour de semaine



Traitements AUAT

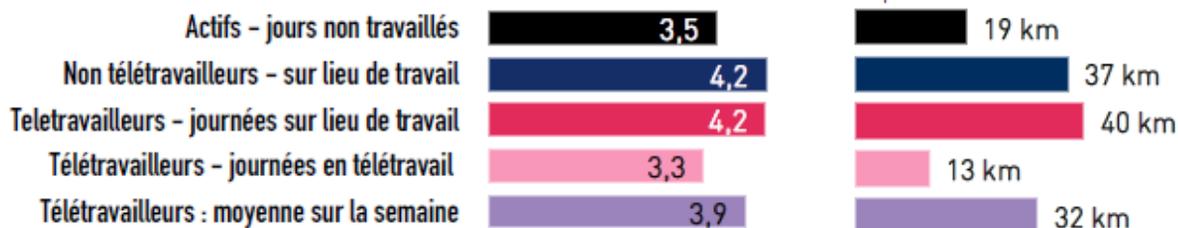
Sur une semaine type, la mobilité (nombre de déplacements) des télétravailleurs réguliers est moins intense que celle des autres actifs et la distance qu'ils parcourent est inférieure.

### Nombre de déplacements par jour et par personne

Personnes mobiles et immobiles

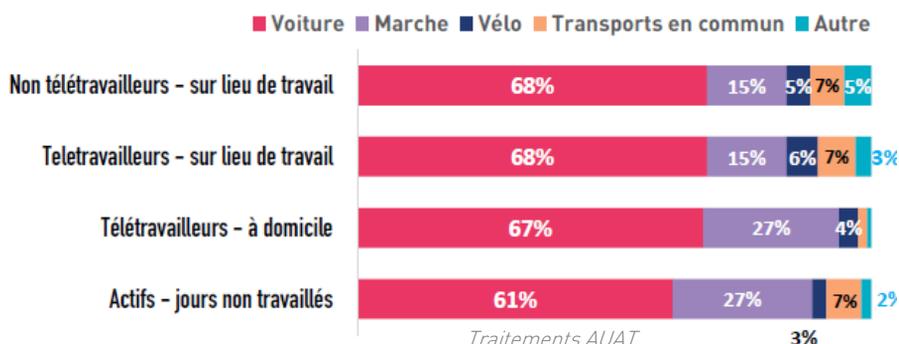
### Distance quotidienne par personne

Personnes mobiles et immobiles depl. internes



Traitements AUAT

### Répartition par modes des déplacements réalisés (parts modales)

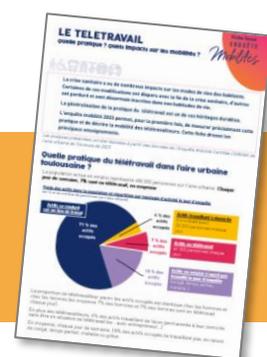


Traitements AUAT

Les actifs en télétravail ont un recours plus fort à la marche et plus faible aux transports en commun que les autres actifs.

Pour en savoir plus, se référer à la fiche focus Télétravail disponible sur le site de Tisséo Collectivités :

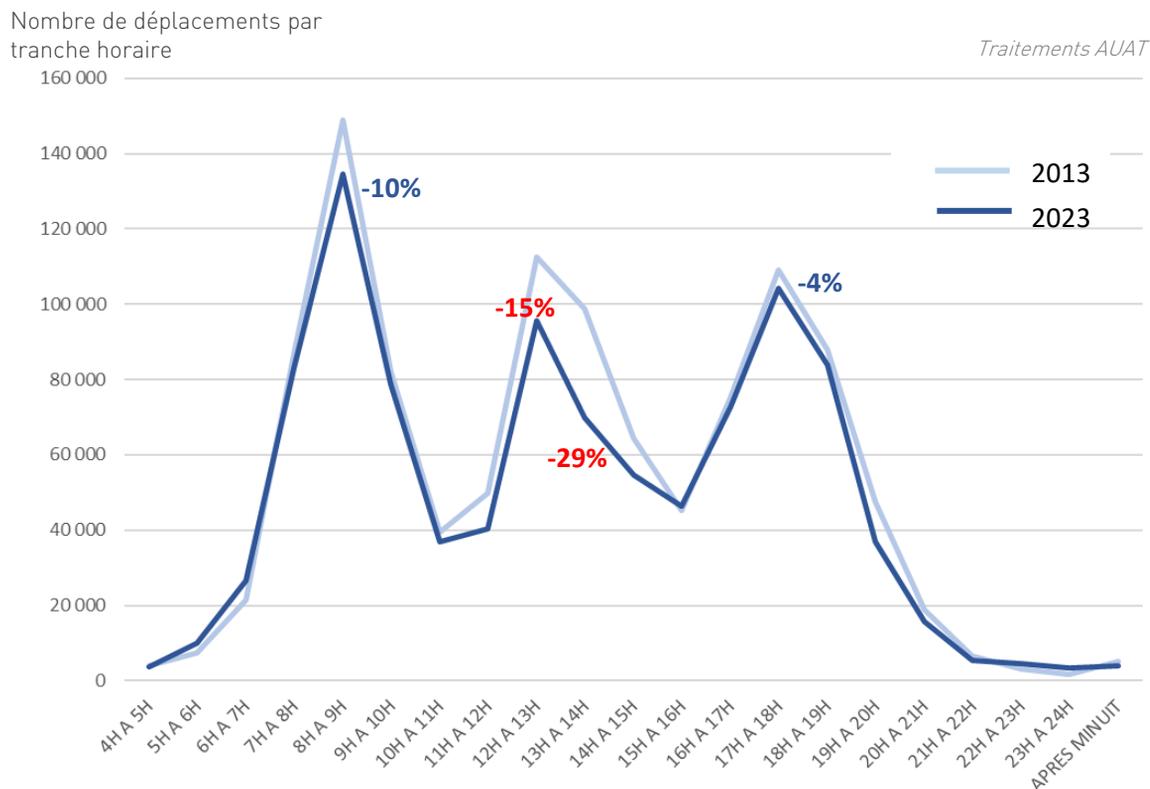
<https://www.tisseo-collectivites.fr/publication-des-etudes>



## Les déplacements liés au travail sont très concentrés aux heures de pointes

Les **déplacements liés au travail** sont très concentrés dans le temps. Du fait des contraintes directement liées au travail (heure d'embauche/débauche) ou liées aux déplacements connexes de dépose (horaires des établissements scolaires), les heures de pointe du matin et du soir sont très marquées.

### Evolution de la répartition horaire des **déplacements liés au travail**\*



\* L'analyse porte sur l'ensemble des déplacements liés au travail : ceux vers le lieu de travail (l'heure retenue est l'heure d'arrivée) et ceux depuis le lieu de travail (l'heure retenue est l'heure de départ)

En comparaison avec 2013, on observe plusieurs évolutions :

- Une forte baisse des déplacements entre midi et 14h,
- Une baisse du nombre de déplacements à l'heure de pointe du matin, qui reste cependant l'heure la plus chargée de la journée,
- Une légère baisse du nombre de déplacements à l'heure de pointe du soir.

**Il y a chaque jour 1,3 fois plus de déplacements liés au travail à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir**

# Lieux de travail et de résidence : une décorrélation qui allonge les déplacements

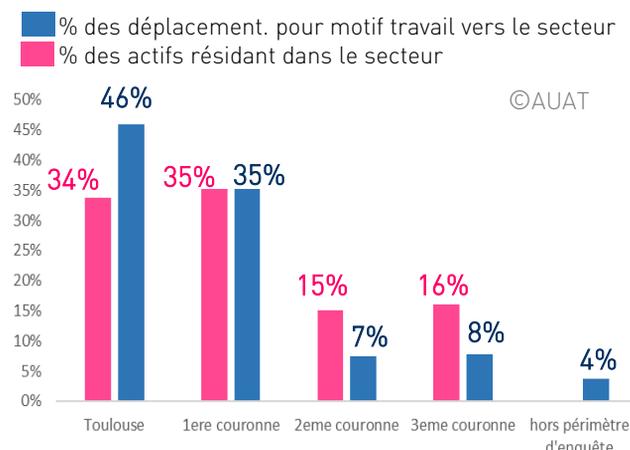
Les analyses ci-après portent sur l'ensemble des déplacements dont la destination est le travail.

Toulouse est le lieu de résidence d'1/3 des actifs et constitue la destination de près d'1 déplacement pour motif travail sur 2.

La 1<sup>ère</sup> couronne génère 1/3 des déplacements pour motif travail et est le lieu de résidence d'1/3 des actifs.

Les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes sont à dominante résidentielle. Elles génèrent une part faible des déplacements pour motif travail.

Répartition par couronnes des lieux de résidence des actifs et des déplacements pour motifs « Travail » à destination



## Nombre de déplacements à destination du Travail selon le lieu de résidence des actifs

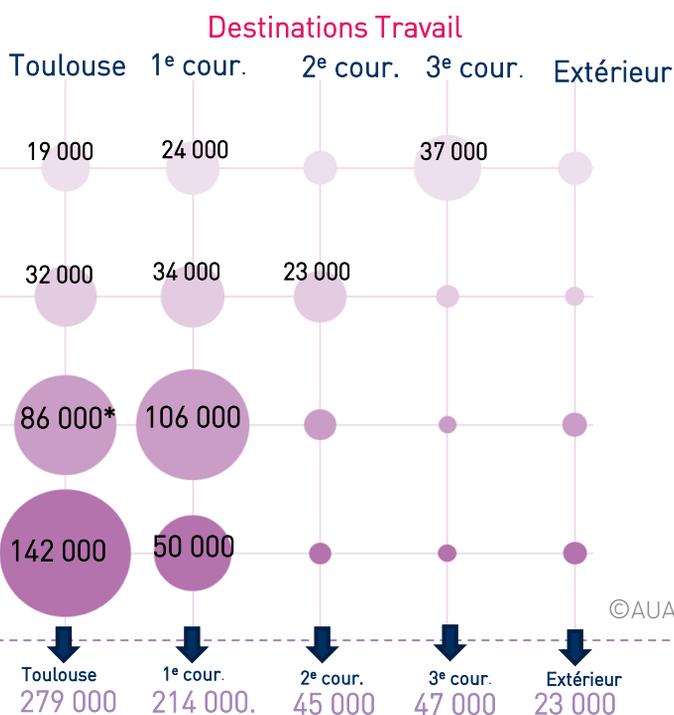
### Secteur de Résidence

Destination des 100 000 déplacements pour motif « travail » réalisés par les habitants de 3<sup>ème</sup> couronne

Destination des 97 000 déplacements pour motif « travail » réalisés par les habitants de 2<sup>ème</sup> couronne

Destination des 208 000 déplacements pour motif « travail » réalisés par les habitants de 1<sup>ère</sup> couronne

Destination des 203 000 déplacements pour motif « travail » réalisés par les habitants de Toulouse



### Nombre de déplacements pour motif travail à destination de chaque zone :

Toulouse : 279 000, 1<sup>ère</sup> cour. : 214 000, 2<sup>ème</sup> cour. : 45 000, 3<sup>ème</sup> cour. : 47 000, Extérieur : 23 000

\*Note de lecture : parmi les 208 000 déplacements pour motifs travail réalisés par les résidents de 1<sup>ère</sup> couronne, 86 000 sont à destination de Toulouse.

## 70% des déplacements « travail » des habitants de Toulouse ont pour destination Toulouse.

- Les habitants de la 1<sup>ère</sup> couronne font 41% de leurs déplacements « travail » vers Toulouse et 51% vers la 1<sup>ère</sup> couronne.
- 2/3 des déplacements « travail » des habitants de 2<sup>ème</sup> couronne sont à destination de Toulouse ou de la 1<sup>ère</sup> couronne.
- Les habitants de 3<sup>ème</sup> couronne font 37% de leurs déplacements « travail » vers la 3<sup>ème</sup> couronne, 43% vers Toulouse et sa 1<sup>ère</sup> couronne, et 10% vers l'extérieur de l'aire urbaine.

## Une répartition modale contrastée selon l'origine et la destination des déplacements

L'utilisation de la voiture est majoritaire, mais son intensité d'utilisation diffère selon les secteurs d'origine et de destination de déplacements domicile <> travail.

Les analyses ci-après portent sur les **déplacements directs entre domicile et travail** (deux sens confondus)

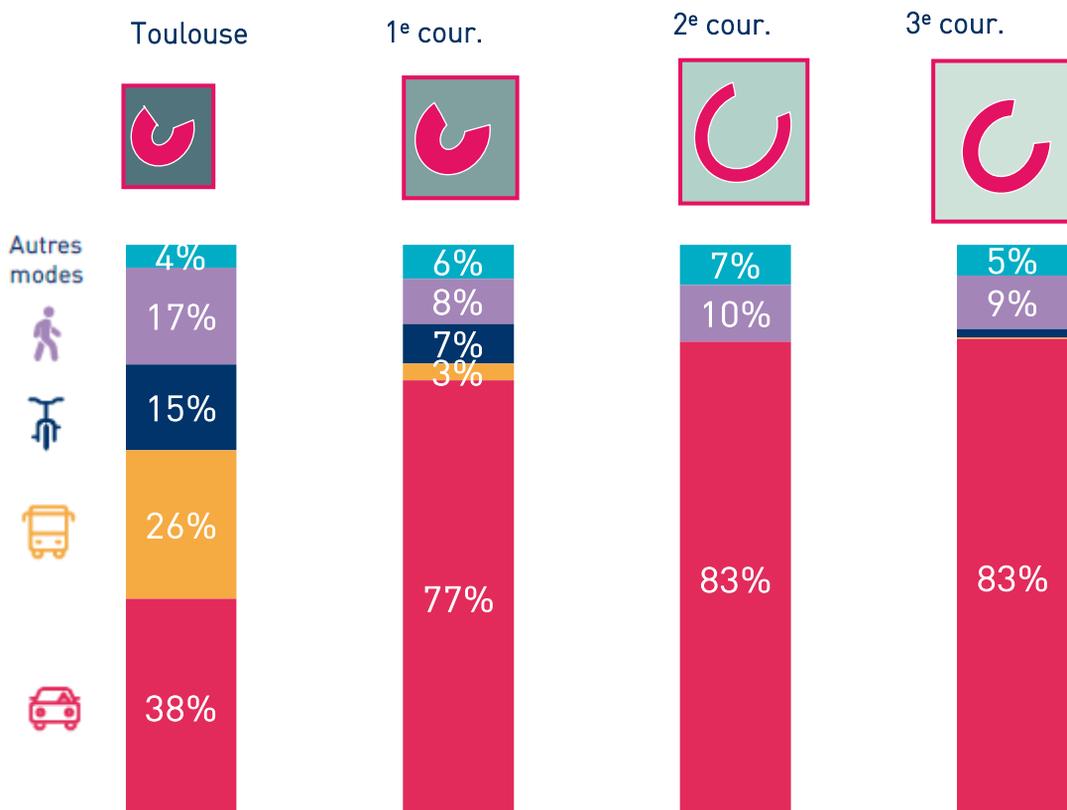
### Les déplacements internes à Toulouse et à chaque couronne

Les déplacements internes à Toulouse présentent des spécificités : l'utilisation des transports en commun et des modes actifs y est significative et l'utilisation de la voiture minoritaire.

Les déplacements internes à chacune des autres couronnes se caractérisent par :

- L'utilisation de la voiture pour 4 déplacements sur 5.
- Un recours très faible aux transports collectifs (3% en 1<sup>ère</sup> couronne).
- Une utilisation de la marche plus faible qu'à Toulouse.
- Un usage du vélo significatif en 1<sup>ère</sup> couronne et très faible dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes.

Modes utilisés pour les déplacements domicile <> travail internes à Toulouse et à chacune des couronnes



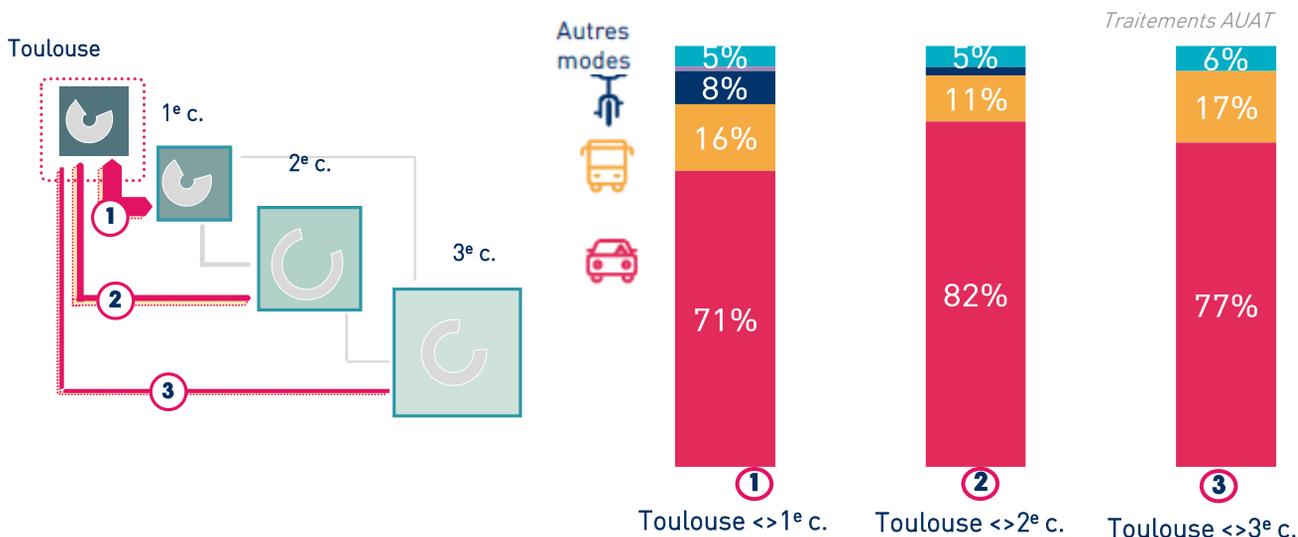
## Une répartition modale contrastée selon l'origine et la destination des déplacements

Les analyses ci-après portent sur les **déplacements directs entre domicile et travail** (deux sens confondus)

### Les déplacements entre Toulouse et la périphérie

Les déplacements liés à Toulouse se caractérisent par une prédominance de la voiture et une utilisation soutenue des transports collectifs. Le vélo est utilisé pour les échanges avec la 1<sup>ère</sup> couronne.

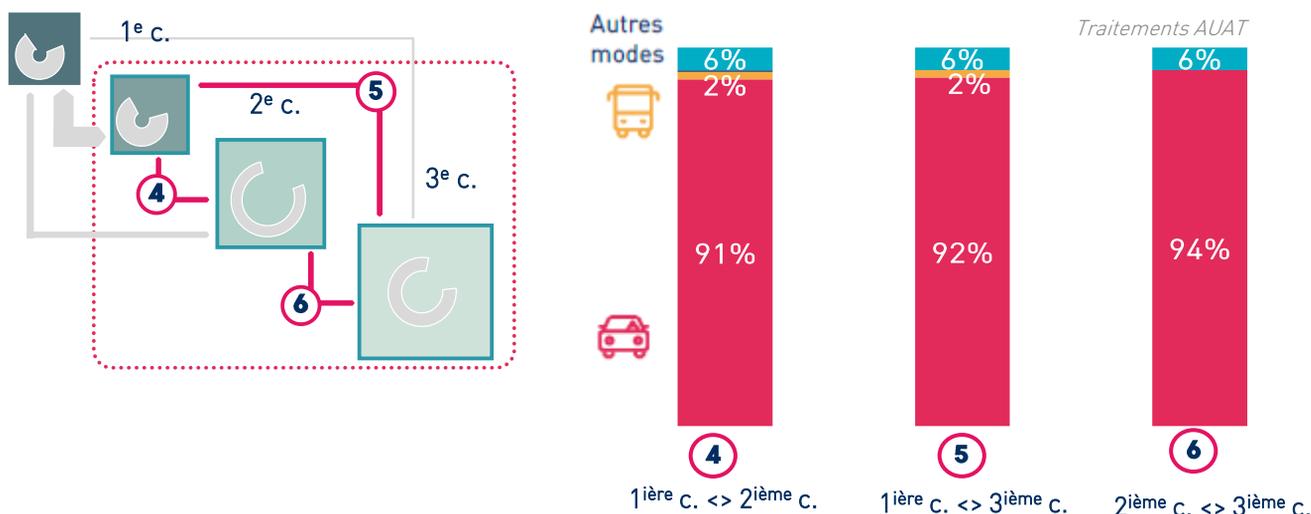
Modes utilisés pour les déplacements domicile <> travail en lien avec Toulouse



### Les déplacements entre les couronnes périphériques

Les déplacements entre couronnes périphériques sont presque exclusivement réalisés en voiture ou avec des modes « autres » (essentiellement des deux roues motorisés et des véhicules utilitaires). Les modes actifs ne sont pas utilisés pour ces déplacements, et les transports collectifs sont utilisés pour 2% des déplacements liés à la première couronne.

Modes utilisés pour les déplacements domicile <> travail sans lien avec Toulouse



## Les déplacements liés au travail sont polarisés par Toulouse et sa proche périphérie

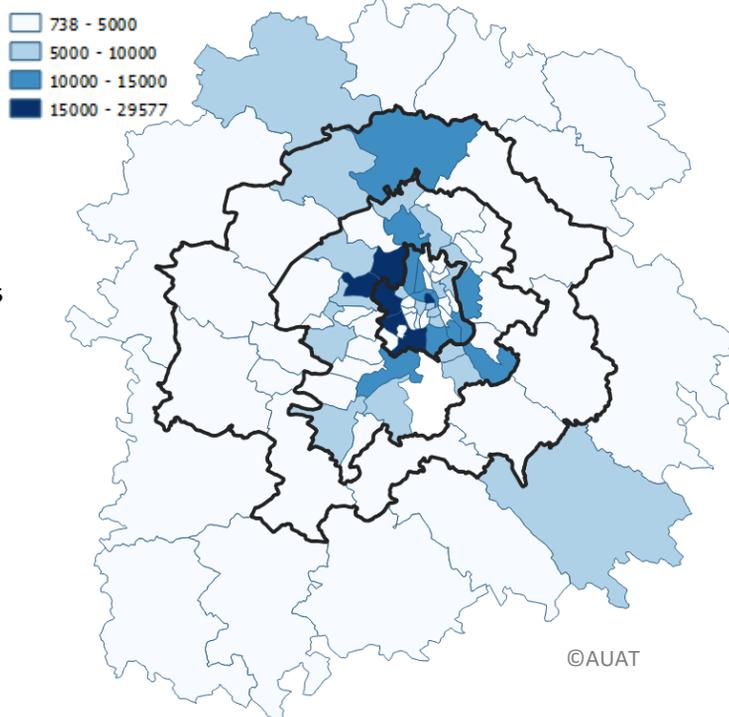
*Les analyses ci-après portent sur l'ensemble des déplacements dont la destination est le travail.*

Les secteurs générant le plus de déplacements pour motif travail sont ceux de l'hyper centre de Toulouse, de la zone aéroportuaire et du sud-ouest de Toulouse. En 2<sup>ème</sup> couronne, le secteur de St-Jory et Castelnau d'Estrétefonds ressort comme un générateur important de déplacement vers le travail.

Secteurs générant plus de 15 000 déplacements par jour pour motif travail

Secteur	Nb .de déplacements par jour de semaine
Blagnac	29 600
Saint-Martin	24 500
Capitole	24 000
Pradettes	22 000
Lafourquette	20 700
Colomiers Centre	18 800

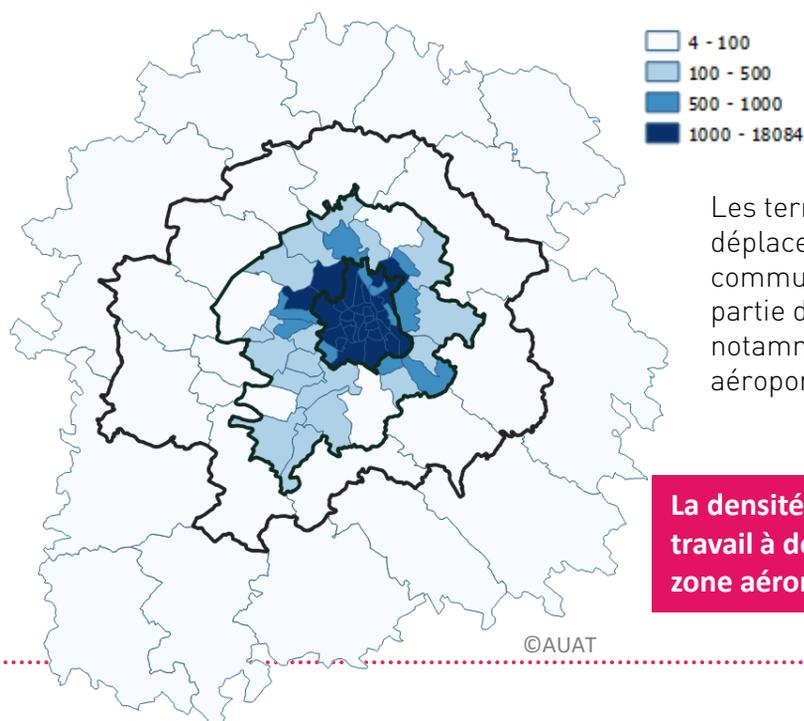
Nombre de déplacements à destination « Travail » par jour et par secteur de tirage de l'EMC<sup>2</sup>



Les superficies des secteurs de tirage variant fortement entre l'hyper centre de Toulouse et la périphérie éloignée, une analyse par densité permet de mettre évidence les effets de concentration de l'emploi.

« Densité » des déplacements à destination « Travail » par secteur de tirage de l'EMC<sup>2</sup>

Unité : nombre de déplacements quotidiens à destination du secteur pour motif travail / km<sup>2</sup>



Les territoires qui concentrent le plus de déplacements vers le travail sont la commune de Toulouse ainsi qu'une partie des secteurs limitrophes, notamment ceux de la zone aéroportuaire.

**La densité de déplacements pour motif travail à destination de Toulouse et de la zone aéronautique est très importante.**

# Les déplacements liés au travail induisent 50% des émissions de gaz à effet de serre (GES)

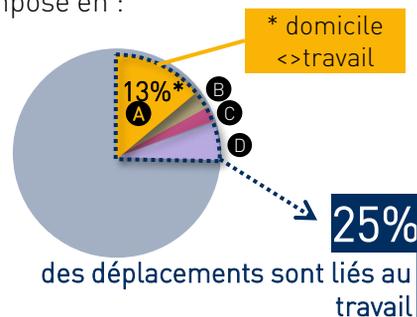
Les déplacements vers le travail représentent 25% des déplacements. Leur impact environnemental est encore supérieur, compte tenu des distances parcourues et des modes de transports utilisés pour ces déplacements.

Les analyses suivantes présentent à la fois les impacts des déplacements **Domicile <> Travail habituel** et les impacts de l'ensemble des déplacements **liés au travail** (y compris ceux non liés au domicile).

*Les analyses sont produites sur la base des personnes ne réalisant que des déplacements internes au périmètre enquêté.*

La mobilité **liée au travail** (25% des déplacements quotidiens) se décompose en :

- A** 13% de déplacements directs entre **domicile et travail**,
- B** 3% de déplacements liés à un lieu de travail non habituel (chantiers, déplacements exceptionnels, tournée...),
- C** 2% de déplacements Travail – Travail,
- D** 7% de déplacements liés au travail mais non liés au domicile.

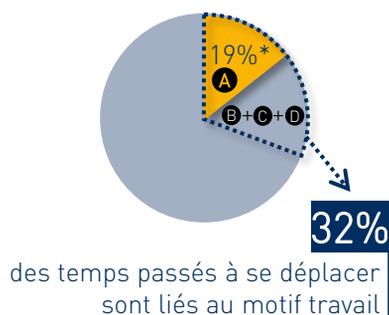


Traitements AUAT

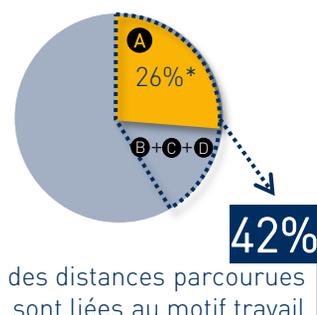
## Poids des déplacement **liés au travail** dans...



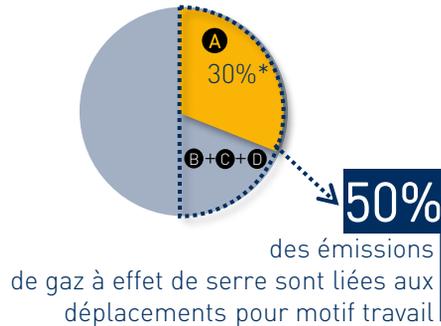
...le temps passé à se déplacer



...les distances parcourues



...les émissions de GES liés aux déplacements



Traitements AUAT

Les déplacements liés au travail (internes au périmètre) représentent 50% des émissions de GES liés aux déplacements : ils sont un enjeu majeur pour la décarbonation des mobilités.

Les données de cette fiche sont issues d'exploitations de l'EMC<sup>2</sup> (enquête mobilité certifiée CEREMA) de 2023.

L'EMC<sup>2</sup> est une photographie de pratiques quotidiennes de déplacement des résidents du territoire. Elle a été réalisée par Tisséo entre septembre 2022 et février 2023 par le biais d'entretien auprès de plus de 15 000 habitants sous le contrôle méthodologique du CEREMA et avec l'appui de l'AUAT.

Les résultats complets et la méthodologie de l'EMC<sup>2</sup> sont disponibles via le QR code ci-contre ou à l'adresse : <https://www.tisseo-collectivites.fr/publication-des-etudes>

