La mobilité des habitants de l’aire urbaine

Enseignement de l’EMC² 2023

Tisséo Collectivités – Juillet 2025

Les 5 principaux enseignements à retenir :

1 – Plus l'on s'éloigne du cœur d'agglomération, plus les ménages sont grands et motorisés

La motorisation des ménages est très différente à Toulouse et en dehors : à Toulouse elle est faible (particulièrement dans les secteurs desservis par le métro) et la bi-motorisation des ménages est peu répandue (16%). Les difficultés de stationnement et la faible taille des ménages contribuent au faible équipement en voiture des ménages de la zone dense.

2 – Des déplacements plus longs (en distance) pour les habitants des couronnes périphériques

Trois espaces peuvent être distingués : la zone proche des lignes de métro, où les distances parcourues quotidiennement sont inférieures à 15km/personne, le pôle urbain (Toulouse et une partie des communes limitrophes) où les distances sont comprises entre 15 km et 30km/personne et le reste du territoire, ou les distances dépassent parfois 40km/personne.

3 – En dehors de la « zone métro », la voiture reste inscrite dans le quotidien des habitants

En dehors d'une zone centrale bénéficiant de la desserte du métro, la voiture fait partie du mode de vie et de déplacement des habitants ; son utilisation ainsi que les distances parcourues s'accroissent en s'éloignant de cette zone centrale. Dans certains quartiers périphériques de Toulouse (St Martin, St Simon), l'intensité de l'usage de la voiture (déplacements/j/personne) est similaire à ce qui est observé en première couronne et au-delà.

Les Toulousains utilisent moins la voiture, mais lorsqu'ils l'utilisent, leurs déplacements sont aussi longs que ceux des habitants de la périphérie. Ils privilégient les modes alternatifs pour les déplacements plus courts.

Les 5 principaux enseignements à retenir :

4 – Les modes alternatifs se développent avec des « logiques » propres à chacun :

La densité d'équipement, de logement et de services est propice à la pratique de la marche.

La marche est fortement pratiquée parmi les habitants du centre de Toulouse. Elle est également forte chez les habitants des centralités urbaines périphériques (Muret, Castanet, Blagnac, L'Isle Jourdain…) ou chez ceux des faubourgs de Toulouse.

L'existence d'une offre attractive conditionne le développement de la pratique des transports collectifs

Les transports en commun sont beaucoup plus utilisés par les Toulousains, notamment dans les secteurs desservis par le métro. Hors Toulouse, seules quelques communes, bénéficiant d'une desserte en site propre, se distinguent par un usage supérieur à 10% des déplacements.

Le développement du vélo implique un territoire adapté à sa pratique (densité urbaine, cyclabilité, topographie…)

La pratique du vélo est importante parmi les habitants de la partie centrale de Toulouse (hyper centre, et certains faubourgs) mais aussi parmi les habitants de certaines communes de première couronne (Tournefeuille, Ramonville, Blagnac). Sa pratique est très variable selon les secteurs de résidence ; faible chez les habitants des secteurs où le relief est marqué, forte chez les habitants des communes ayant des aménagements qualitatifs.

5 – Les mobilités vers le travail : une rupture marquée entre Toulouse et sa périphérie

Pour les déplacements vers le travail, Toulouse se caractérise par un recours à la voiture généralement inférieur à 50%, alors qu'en périphérie ce taux est, sauf exception, supérieur à 60%.

Rappel méthodologique

Les données présentées sont issues d'exploitations de l'EMC² (enquête mobilité certifiée CEREMA) de 2023.

L'EMC² est une photographie des pratiques quotidiennes de déplacement en jour de semaine (lundi à vendredi) des résidents du territoire de l'aire urbaine (453 communes).

Elle a été pilotée par Tisséo Collectivités entre septembre 2022 et février 2023 par le biais d'entretiens auprès de plus de 15 000 habitants, sous le contrôle méthodologique du CEREMA et avec l'appui de l'AUAT.

Les analyses suivantes présentent des indicateurs caractérisant la mobilité des habitants en fonction de leurs secteurs de résidence (secteurs de tirages de l'EMC²) listés ci-après. Ces secteurs font en moyenne 15 000 habitants, le plus peuplé atteint 25 000 habitants (secteur de Blagnac).

Liste des secteurs de Toulouse

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 Fondeyre	124 Château de l'Hers
109 Minimes	125 Malpère
110 Marengo	126 Montaudran
111 Guilhemery	127 Rangueil
112 Pont des Demoiselles	128 Lafourguette
113 Saint-Agne	129 Reynerie
114 Croix-de-Pierre	130 Saint-Simon
115 Bagatelle	131 Pradettes
116 Cépière	132 Saint-Martin-du-Touch

La commune de Toulouse est découpée en **32 secteurs de tirage**

Liste des secteurs en périphérie de Toulouse

Selon les densités et l'organisation des territoires, les secteurs correspondent soit :

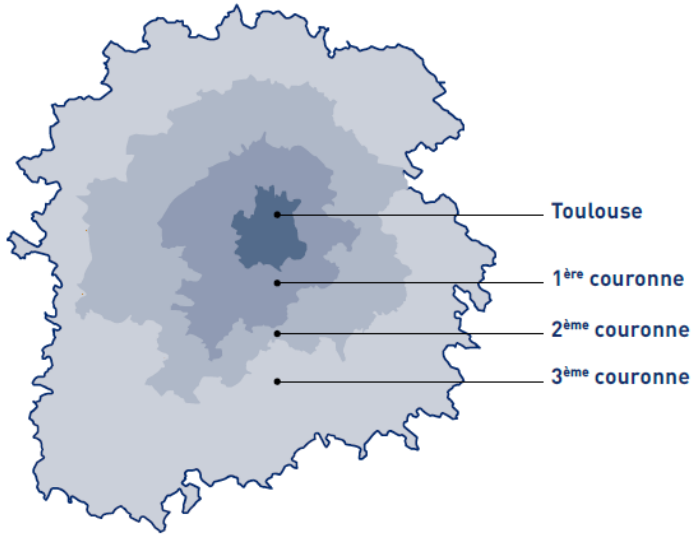
- à des subdivisions communales (communes de plus de 25 000 habitants)
- À des communes
- A des regroupements de communes

Pour plus de lisibilité, les analyses sont présentées par couronne :

- **Toulouse**
- **1ière couronne**
- **2ième et 3ième couronnes**

1ère 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	



2ème 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

3ème 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	

Données de cadrage

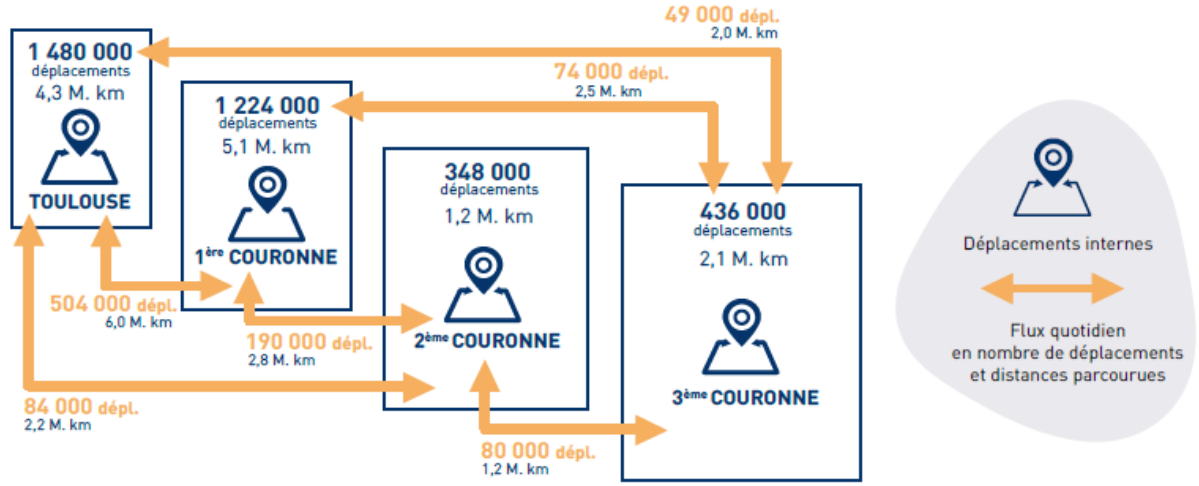
Nombre de déplacements réalisés par les habitants des territoires de l'enquête

1 661 000 Déplacements réalisés par les habitants de Toulouse

1 590 000 Déplacements réalisés par les habitants de 1ière couronne

652 000 Déplacements réalisés par les habitants de 2ième couronne

691 000 Déplacements réalisés par les habitants de 3ième couronne



Note de lecture : 1 480 000 déplacements sont effectués dans Toulouse par des habitants du territoire d'enquête.

Nombre de déplacements :

4 469 000 déplacements Au sein du territoire

+

125 000 déplacements En lien avec l'extérieur

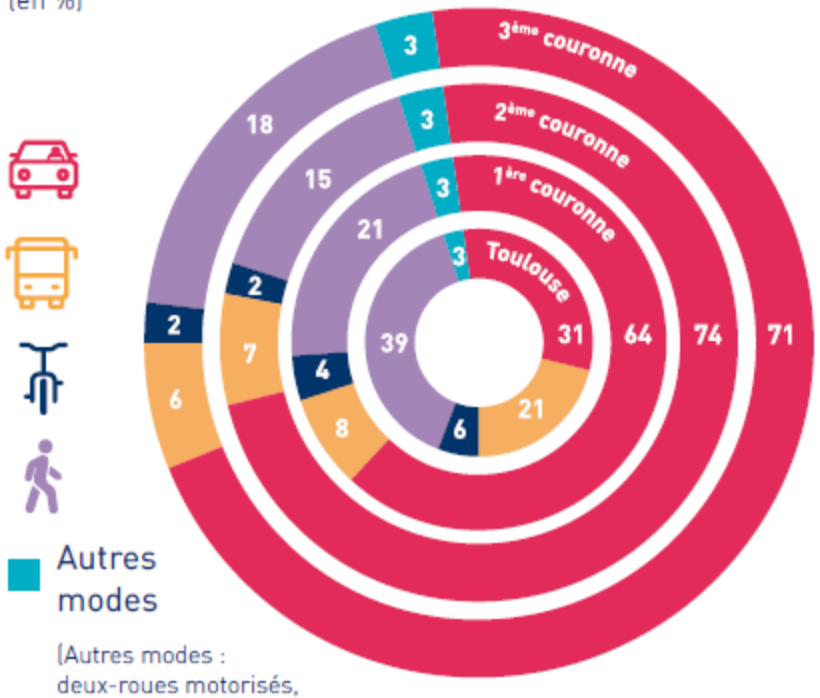
=

4 594 000 déplacements Au total

Données de cadrage

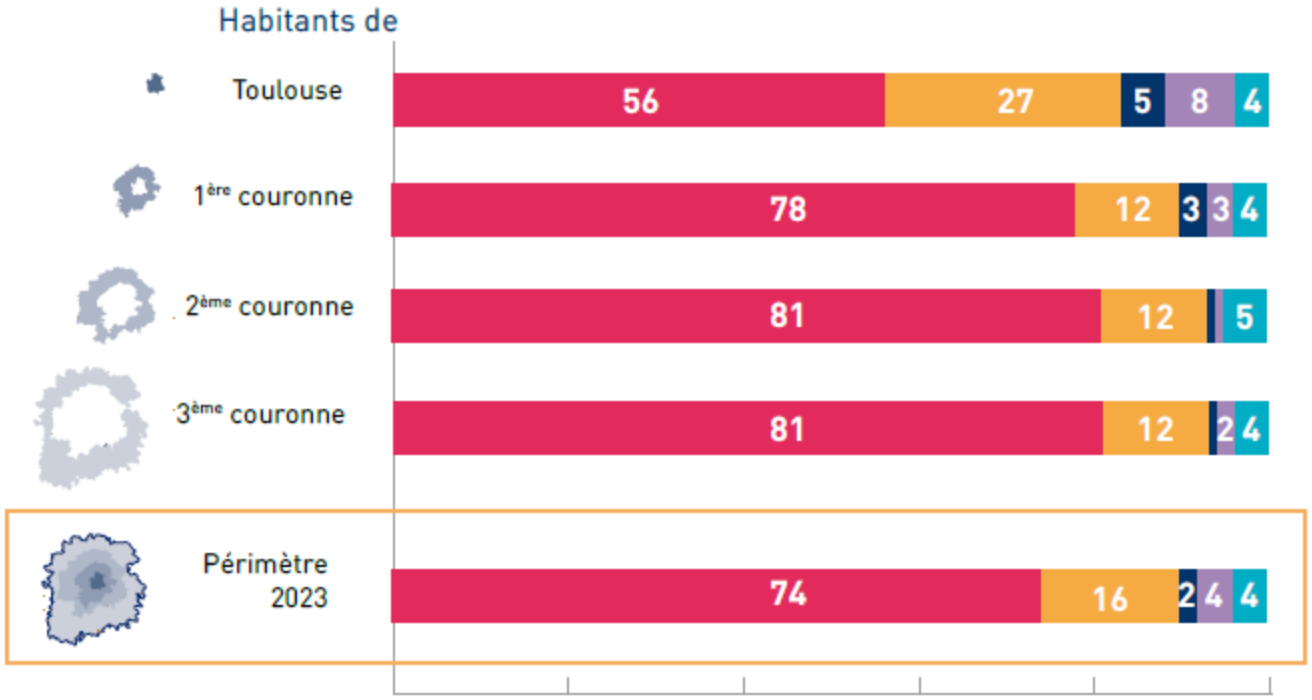
Parts modales selon le lieu de résidence

(en %)



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

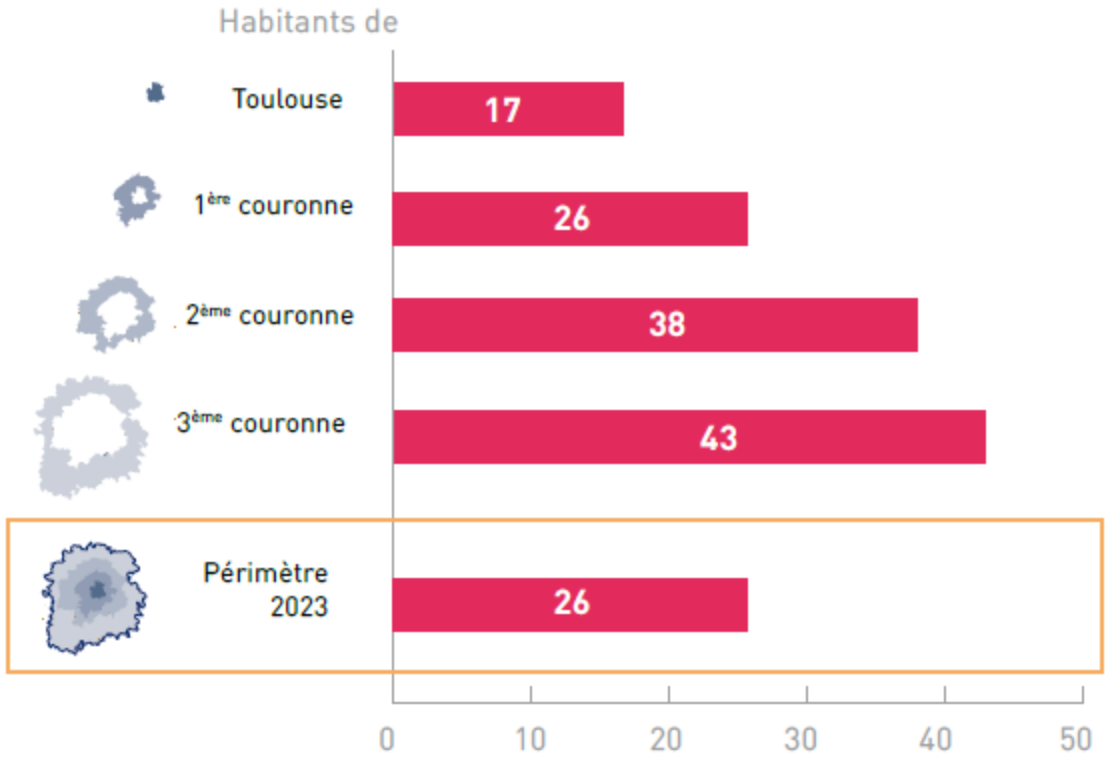
Répartition des distances parcourues selon le mode et selon le lieu de résidence



Données de cadrage

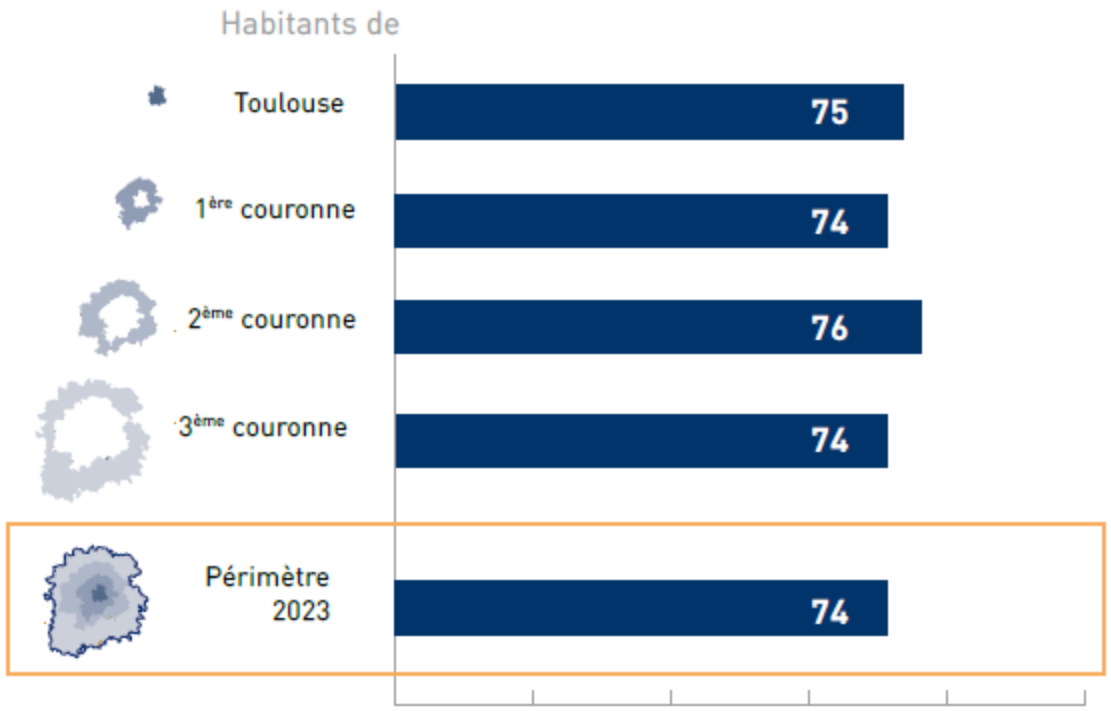
Distance quotidienne parcourue par habitant

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



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)



L'EMC² - Notion d'incertitude statistique

Les comportements des habitants (15 000 en moyenne) d'un secteur de tirage sont extrapolés à partir d'un échantillon de 160 à 220 personnes interrogées. **Les résultats de l'EMC² comportent donc des incertitudes inhérentes à la méthode.**

Le niveau d'incertitude dépend de :

- **La finesse de l'analyse** : plus le nombre considéré est petit, plus l'incertitude sera grande.
- **La source d'information analysée** : l'incertitude sera relativement limitée pour les analyses sur les ménages (ex : motorisation), plus forte pour les analyses sur les personnes (ex : fréquence de recours à la voiture par semaine), et encore plus forte sur des déplacements (ex : part modale).

Les rapports de synthèse de l'EMC² disponibles sur le site de Tisséo Collectivités présentent des analyses sur des agrégations de secteurs, pour lesquelles l'incertitude est réduite. **Les analyses à l'échelle d'un secteur de tirage comportent de plus grandes incertitudes.**

Trois exemples d'incertitudes pour les analyses présentées :

- Pour un secteur de tirage moyen (20 000 habitants réalisant 3,5 déplacements par jour), une **part modale de 40%** comporte une **incertitude de +/-9 pts** (la valeur réelle a 95% de chance d'être comprise entre 31% et 49%).

- Pour un secteur de tirage moyen (20 000 habitants réalisant 3,5 déplacements par jours), une **part modale de 7%**, comporte une **incertitude de +/-4 pts** (la valeur a 95% de chance d'être comprise entre 3% et 11%).

- Pour un secteur de tirage urbain (10 000 ménages de 2 personnes), une **motorisation de 0,9 véhicule par ménage** comporte une **incertitude de +/- 0,15 véh**. (la valeur a 95% de chance d'être comprise entre 0,75 et 1,05 véhicule / ménage).

Partie 1 – caractéristiques générales des ménages

Des ménages plus petits et moins motorisés à Toulouse qu’en périphérie

Taille moyenne des ménages à Toulouse

Le nombre de personnes par ménage est plus faible à Toulouse que dans le reste de l'agglomération.

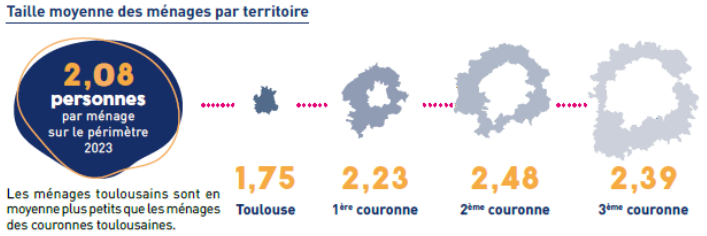
Les quartiers centraux et les quartiers à dominante étudiante sont ceux où la taille moyenne est la plus faible (1,3 personne par ménage pour Rangueil).

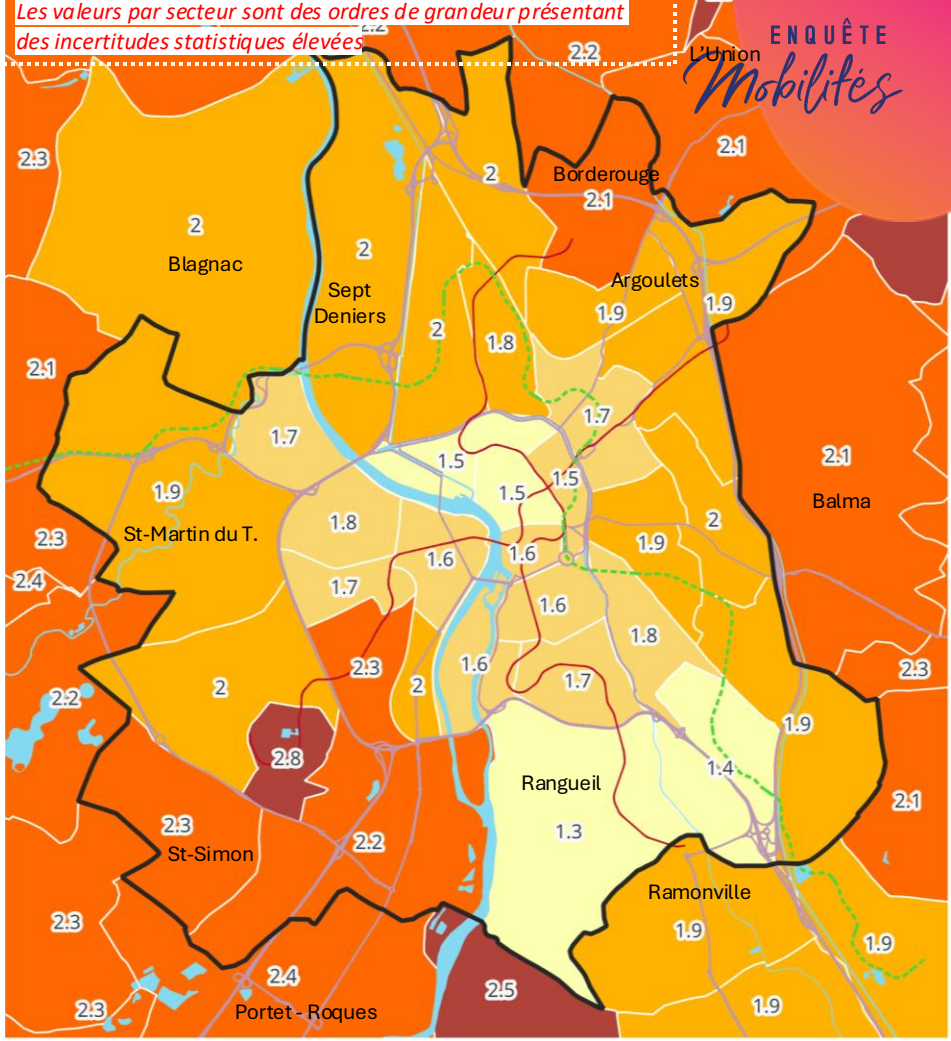
Les Quartiers Prioritaires de la Ville ont généralement une taille moyenne de ménage plus élevée (2,8 à Reynerie ; 2,3 à Bagatelle).

Chiffres clefs – taille moyenne des ménages

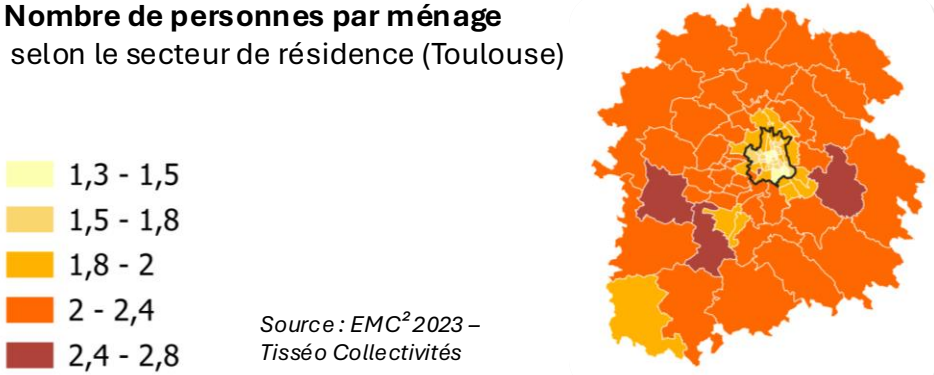
Toulouse : 1,75 personne par ménage (1,82 en 2013)

Reste aire urbaine : 2,08 personnes par ménage





Nombre de personnes par ménage
selon le secteur de résidence (Toulouse)



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Taille moyenne des ménages en 1ère couronne

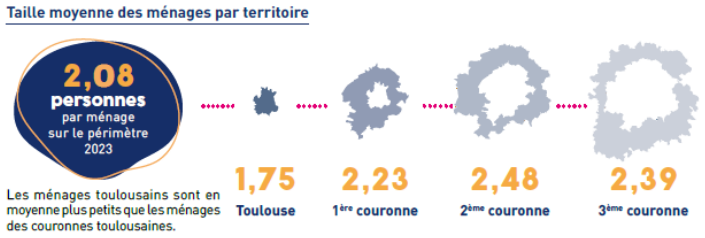
La taille des ménages est plus faible dans les communes limitrophes de Toulouse que dans le reste de la première couronne.

La zone dense de Muret se distingue également par une taille des ménages relativement plus faible qu'aux alentours avec **2,1 personnes par ménage.**

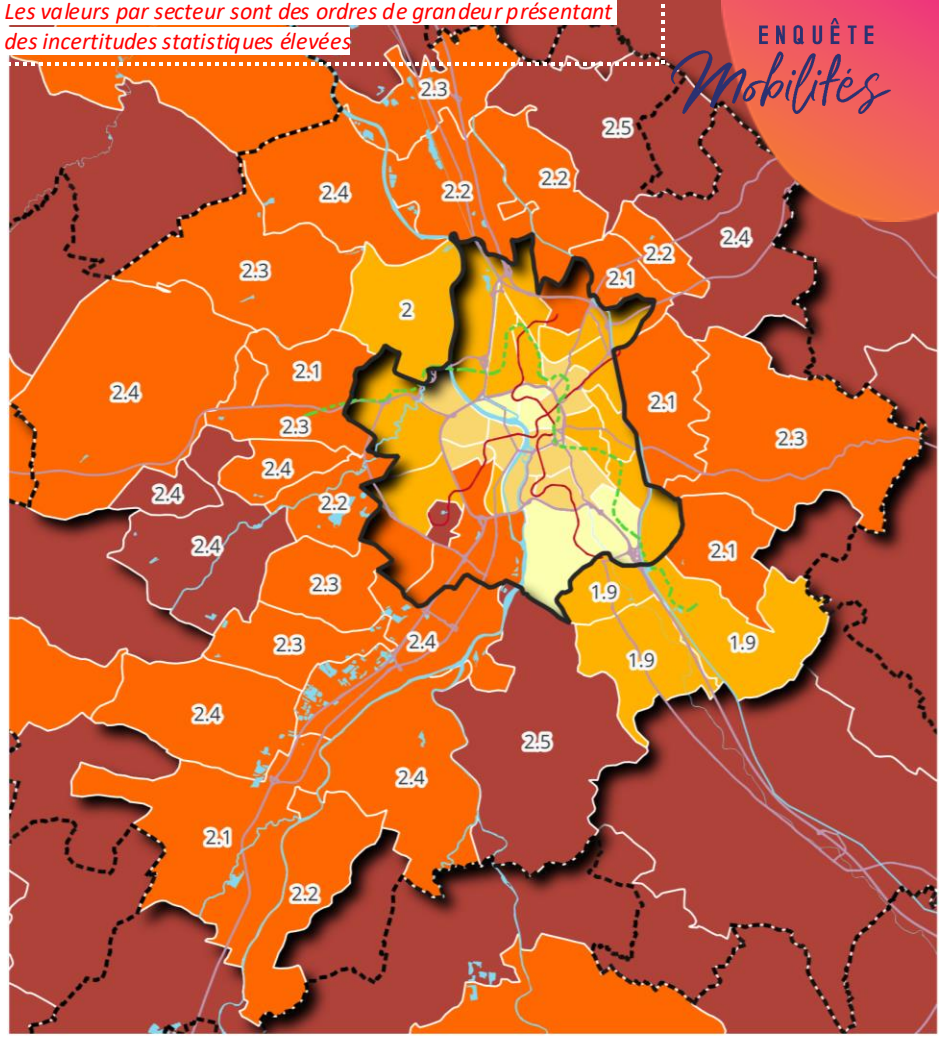
Chiffres clefs – taille moyenne des ménages

Toulouse : 1,75 personne par ménage (1,82 en 2013)

Reste aire urbaine : 2,08 personnes par ménage



Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Nombre de personnes par ménage
selon le secteur de résidence
(Couronne 1)

- 1,3 - 1,5
- 1,5 - 1,8
- 1,8 - 2
- 2 - 2,4
- 2,4 - 2,8

Ressort Territorial Tisséo

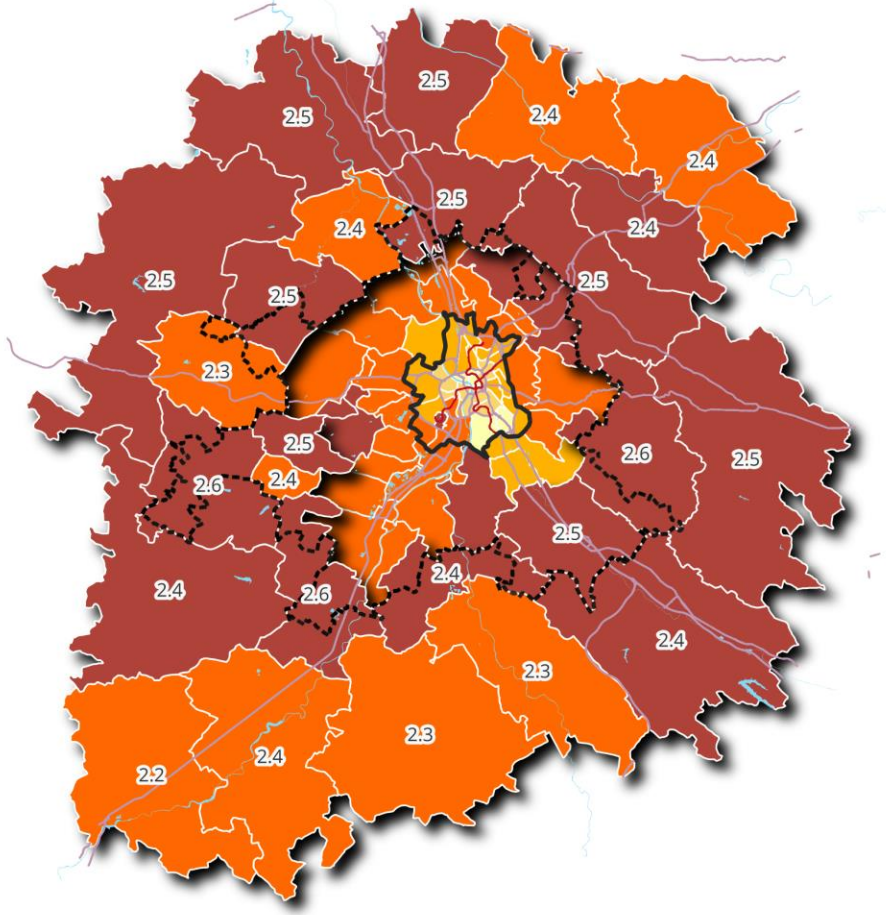
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées

ENQUÊTE Mobilités

Taille moyenne des ménages en 2e et 3e couronnes

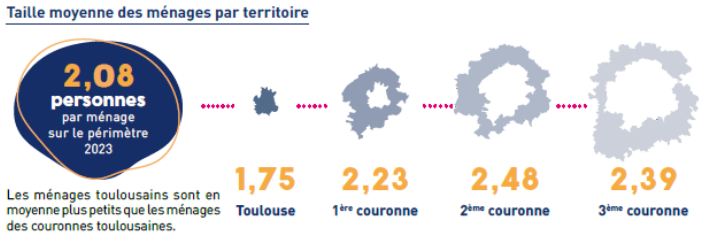
La taille moyenne des ménages augmente avec la distance à Toulouse.



Chiffres clefs – taille moyenne des ménages

Toulouse : 1,75 personne par ménage (1,82 en 2013)

Reste aire urbaine : 2,08 personnes par ménage



Nombre de personnes par ménage
selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 1,3 - 1,5
- 1,5 - 1,8
- 1,8 - 2
- 2 - 2,4
- 2,4 - 2,8

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre de véhicules par ménage à Toulouse

Le nombre de véhicules par ménage est très lié à la densité, à la desserte en transports en commun et à la taille du ménage :

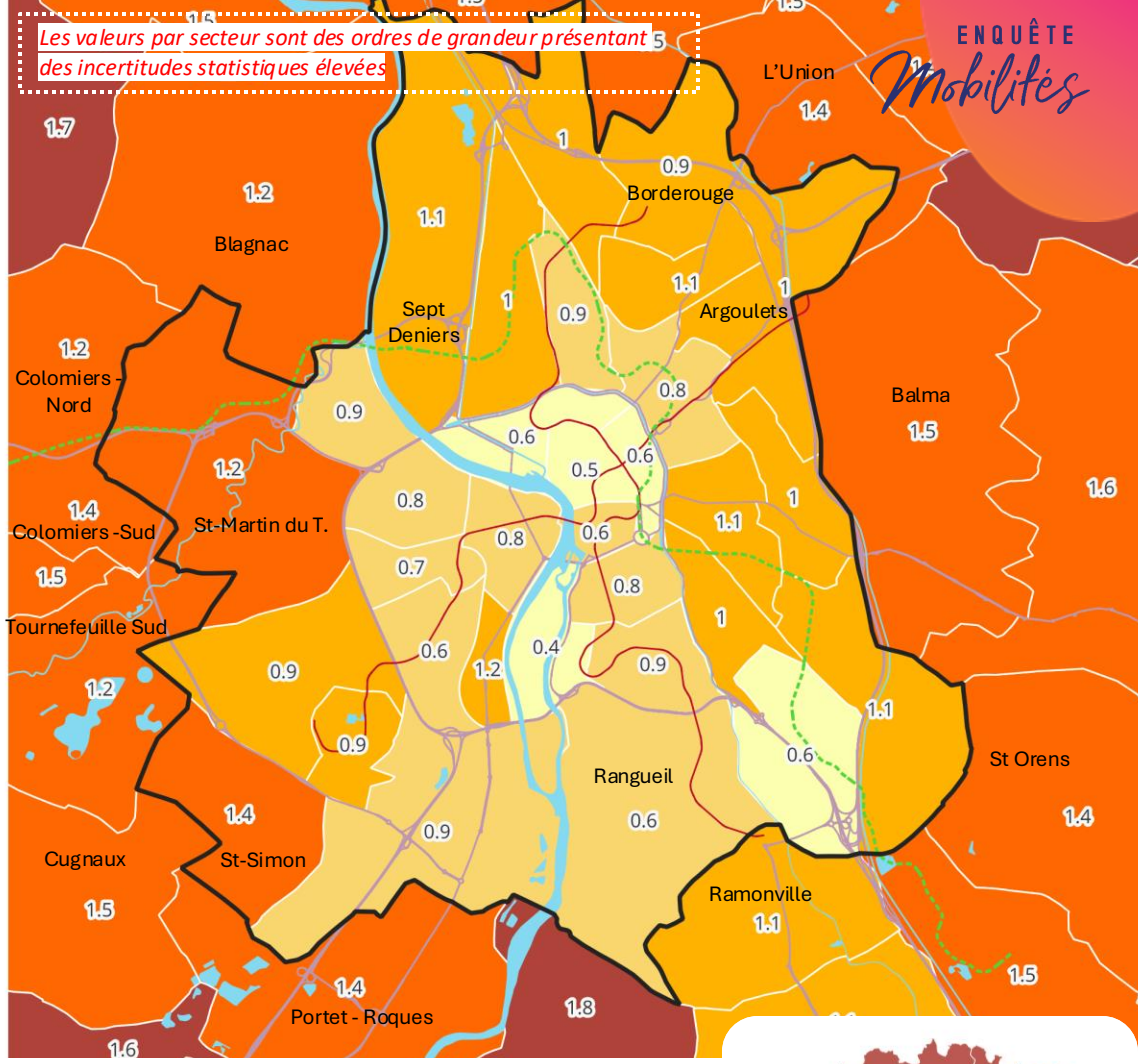
- Les quartiers à plus forte motorisation sont ceux les plus éloignés du métro (ex : 1,4 voiture par ménage en moyenne à St-Simon)
- La motorisation est plus faible lorsque le maillage des transports en commun est plus important (ex : 0,5 voiture par ménage du secteur Capitole)

Chiffres clefs – motorisation des ménages

Toulouse : 0,82 véhicule par ménage (0,89 en 2013)

Reste aire urbaine : 1,56 véhicule par ménage

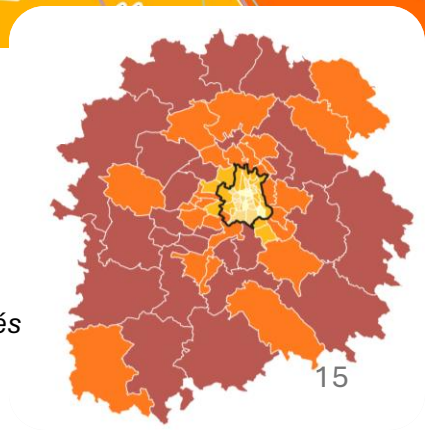
Ensemble aire urbaine : 1,25 véhicule par ménage



Nombre moyen de véhicules par ménage selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 0,3 - 0,6
- 0,6 - 0,9
- 0,9 - 1,2
- 1,2 - 1,6
- 1,9 - 2,1

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités



Nombre de véhicules par ménage en 1ère couronne :

Hors de Toulouse, les ménages disposent d'un nombre de voitures plus important :

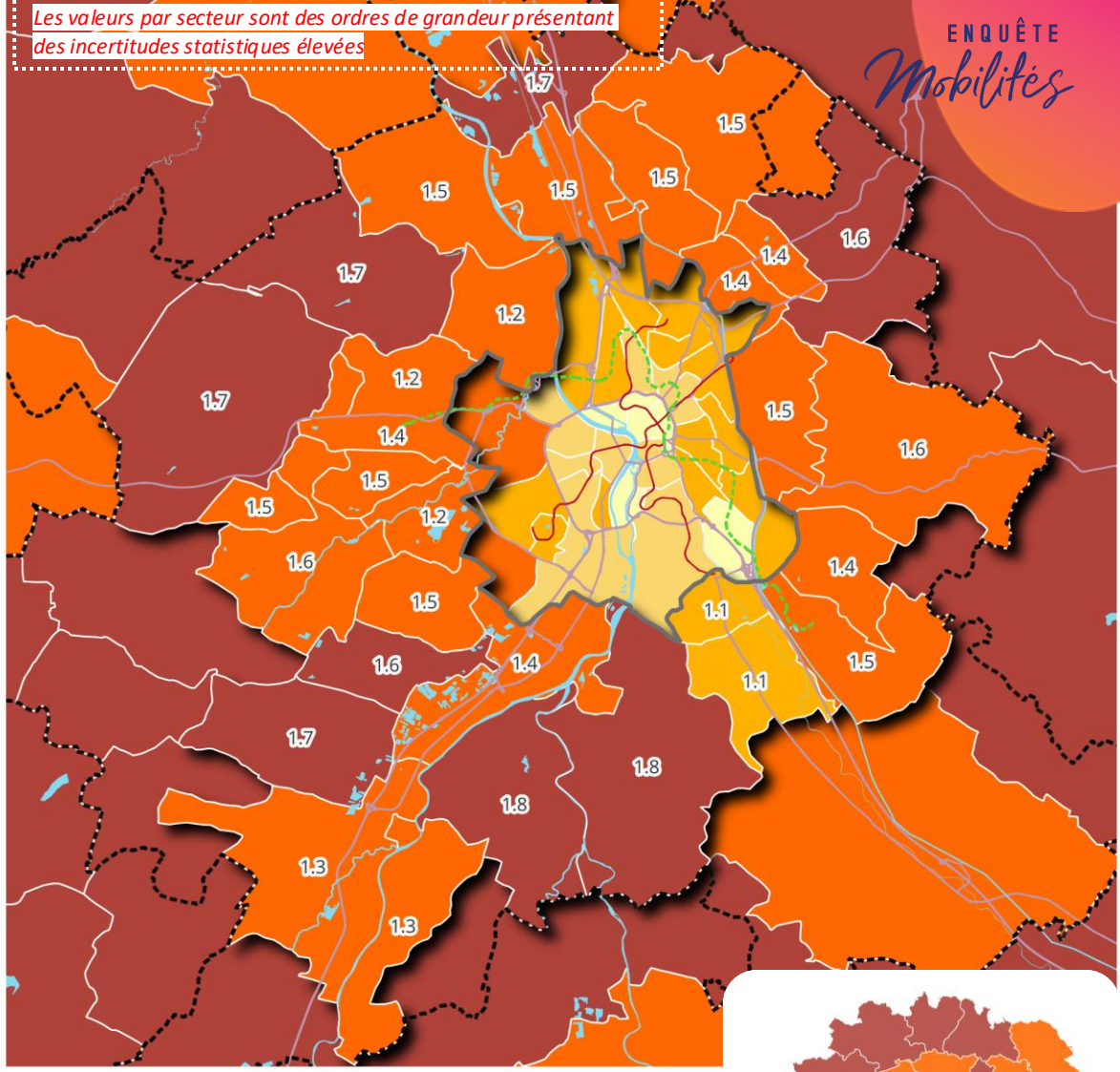
- La motorisation est plus importante dans les secteurs plus éloignés (Pibrac, Seysses) et plus enclavés (Lacroix-Falgarde)
- La motorisation est plus faible dans les secteurs de Ramonville et Castanet, qui disposent d'un accès rapide au réseau structurant en transport en commun (Linéo 6, métro).

Chiffres clefs – motorisation des ménages

Toulouse : 0,82 véhicule par ménage (0,89 en 2013)

Reste aire urbaine : 1,56 véhicule par ménage

Ensemble aire urbaine : 1,25 véhicule par ménage

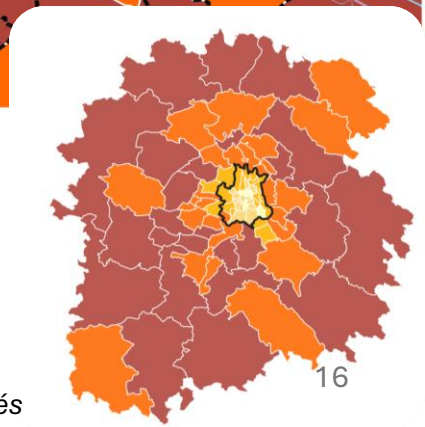


Nombre moyen de véhicules par ménage selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 0,3 - 0,6
- 0,6 - 0,9
- 0,9 - 1,2
- 1,2 - 1,6
- 1,9 - 2,1

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

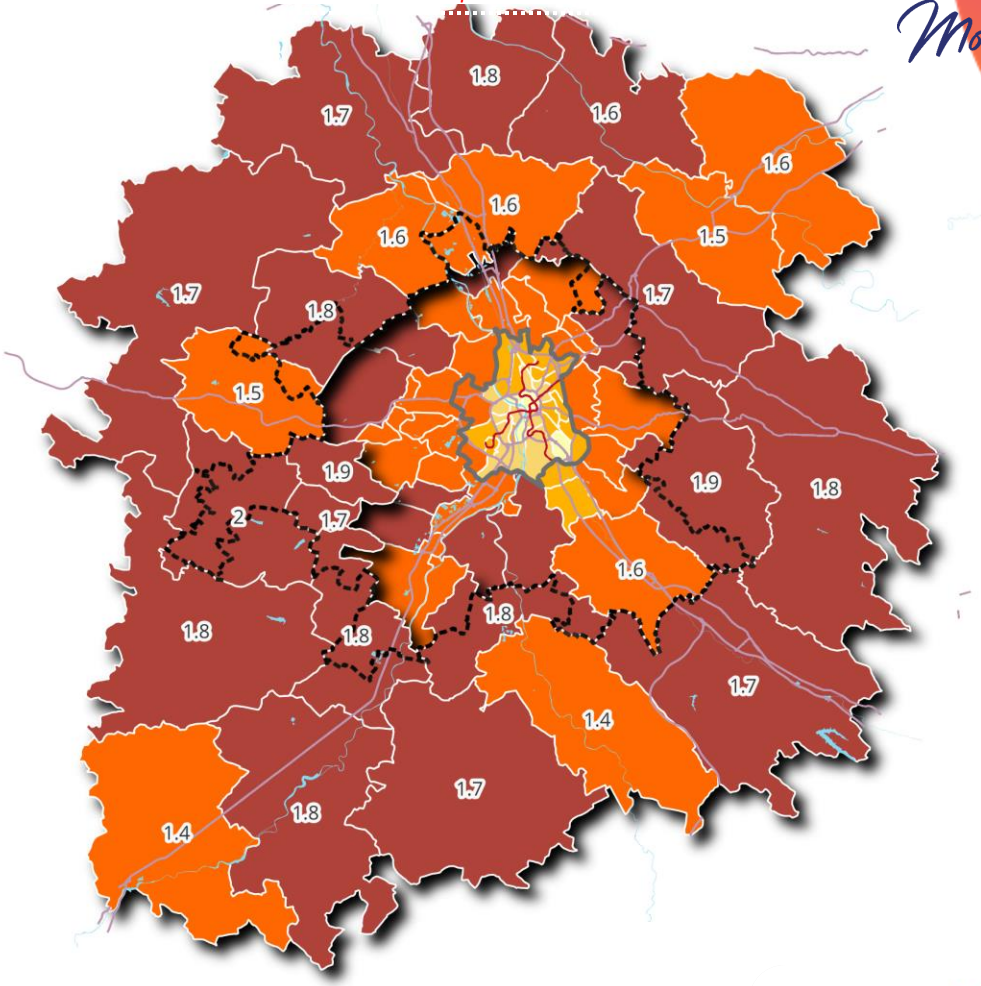


Nombre de véhicules par ménage en 2e et 3e couronne :

La motorisation des ménages de ces secteurs est plus forte.

Certains secteurs, notamment ceux bénéficiant d'une desserte liO train, ont une motorisation plus faible (Cazères et Auterive, St Sulpice, Rabastens, etc.).

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Chiffres clefs – motorisation des ménages

Toulouse : 0,82 véhicule par ménage (0,89 en 2013)

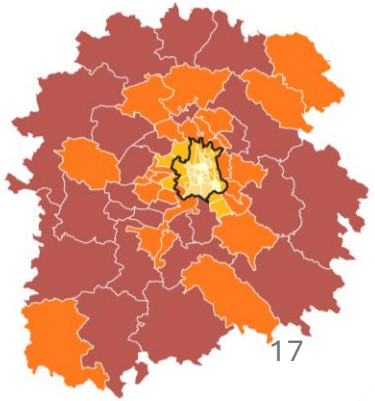
Reste aire urbaine : 1,56 véhicule par ménage

Ensemble aire urbaine : 1,25 véhicule par ménage

Nombre moyen de véhicules par ménage selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 0,3 - 0,6
- 0,6 - 0,9
- 0,9 - 1,2
- 1,2 - 1,6
- 1,9 - 2,1

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre de véhicules par ménage

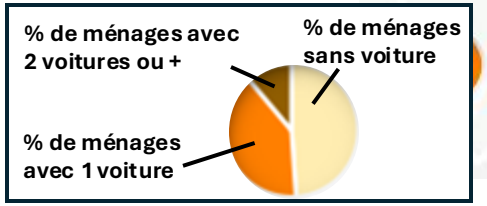
En hyper centre, plus de la moitié des ménages ne dispose pas de voiture. En dehors, la plupart des ménages dispose d'une voiture. Les ménages multi motorisés sont rares dans Toulouse :

- Ils représentent généralement moins de 20% des ménages
- Ils représentent plus d'un tiers des ménages uniquement dans le secteur de St-Simon.

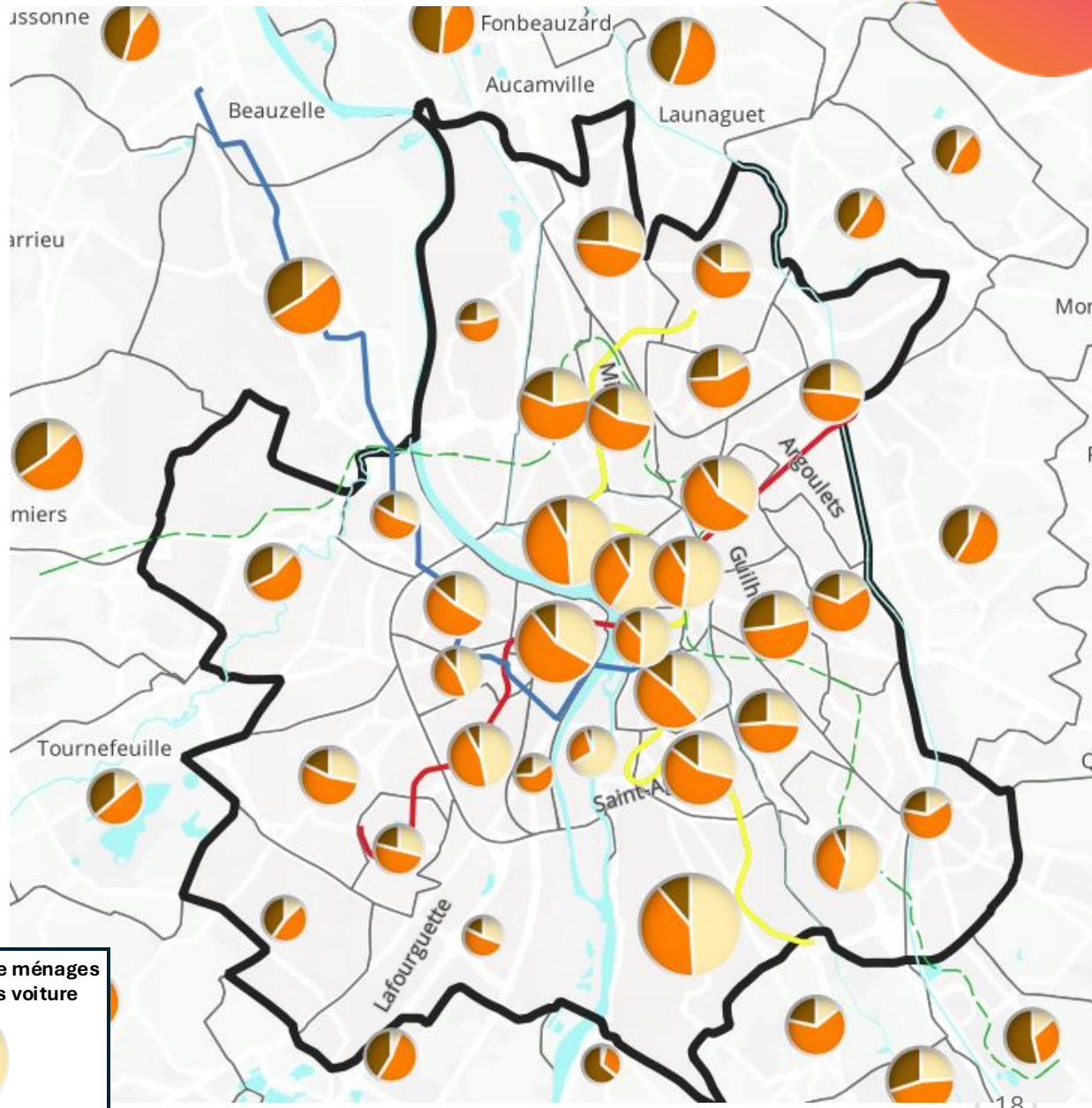
La multi-motorisation concerne 16% des ménages à Toulouse et 50% des ménages hors Toulouse.

Chiffres clefs – motorisation des ménages

	Nombre de ménages sans véhicule	Nombre de ménages disposant d'1 véhicule	Nombre de ménages disposant de 2véh. Ou +
Toulouse	35%	49%	16%
Reste AU	8%	42%	50%
Ensemble aire urbaine	19%	45%	35%



Ventilation des ménages en fonction du nombre de voiture possédé selon le secteur de résidence



Nombre de véhicules pour 100 hab. (de 18 ans et +) à Toulouse :

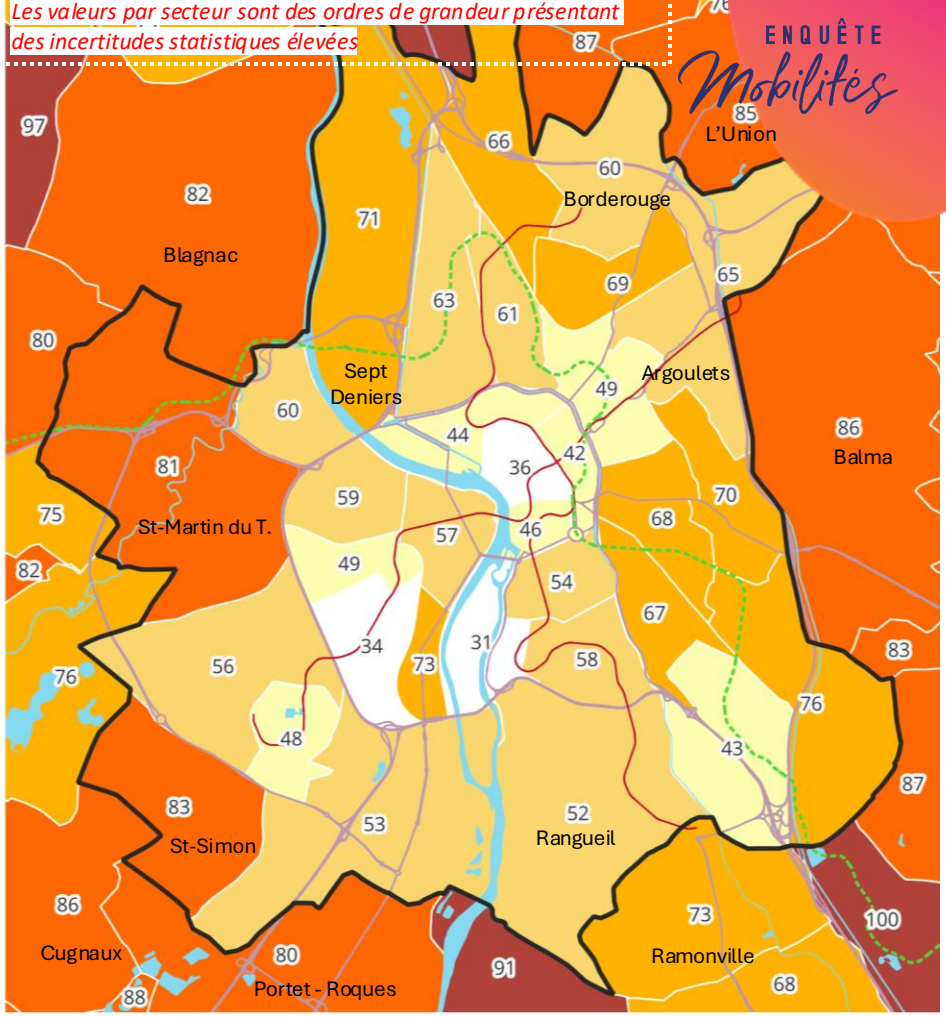
Les secteurs centraux et ceux accueillant des QPV sont ceux où le nombre de véhicules par personne est le plus faible.

Les secteurs de St-Simon et St-Martin du Touch se distinguent par un taux de motorisation élevé comparativement aux autres secteurs.

La 1ière couronne est significativement plus motorisée que la commune de Toulouse.

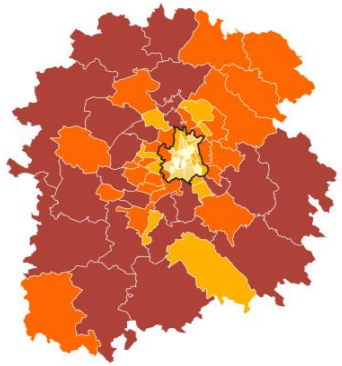
Chiffres clefs – motorisation des habitants

Toulouse >	***49*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Reste aire urbaine >	***71*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Ensemble aire urbaine >	***64*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*



Nombre de véhicules pour 100 habitants (+18 ans) selon le secteur de résidence (Toulouse)

30 - 40
40 - 50
50 - 65
65 - 80
80 - 90
90 - 11



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre de véhicules pour 100 hab. (de 18 ans et +) en 1ère couronne :

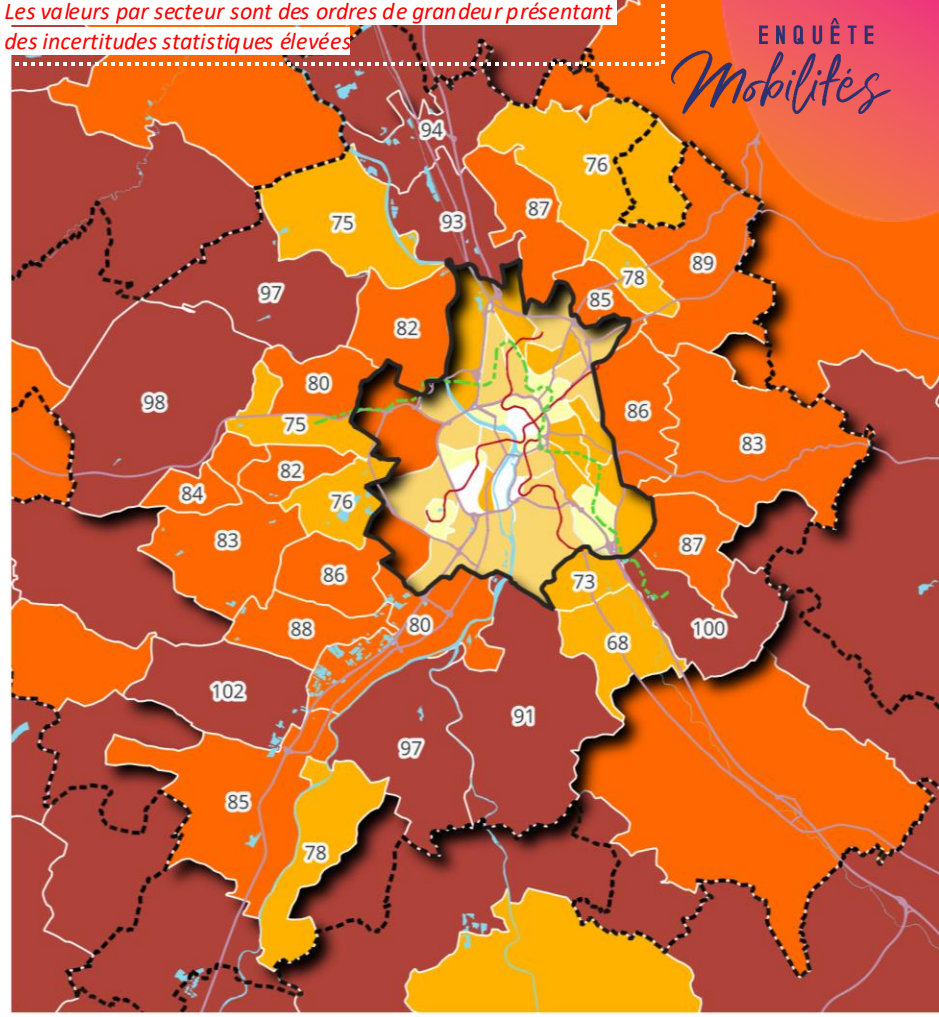
La 1ière couronne est significativement plus motorisée que la commune de Toulouse.

L'ouest toulousain, les corridors « Sud Garonne » et Canal du Midi se singularisent par un nombre de véhicules pour 100 habitants plus faible que les autres secteurs de la première couronne.

Chiffres clefs – motorisation des habitants

Toulouse >	***49*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Reste aire urbaine >	***71*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Ensemble aire urbaine >	***64*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*

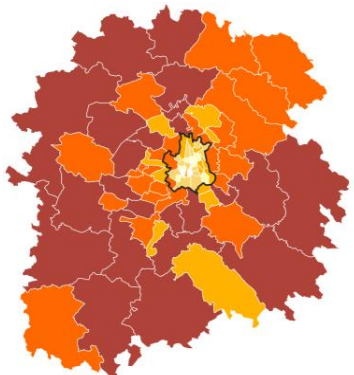
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Nombre de véhicules pour 100 habitants
(+18 ans) selon le secteur de résidence
(Couronne 1)

30 - 40
40 - 50
50 - 65
65 - 80
80 - 90
90 - 11

Ressort Territorial Tisséo

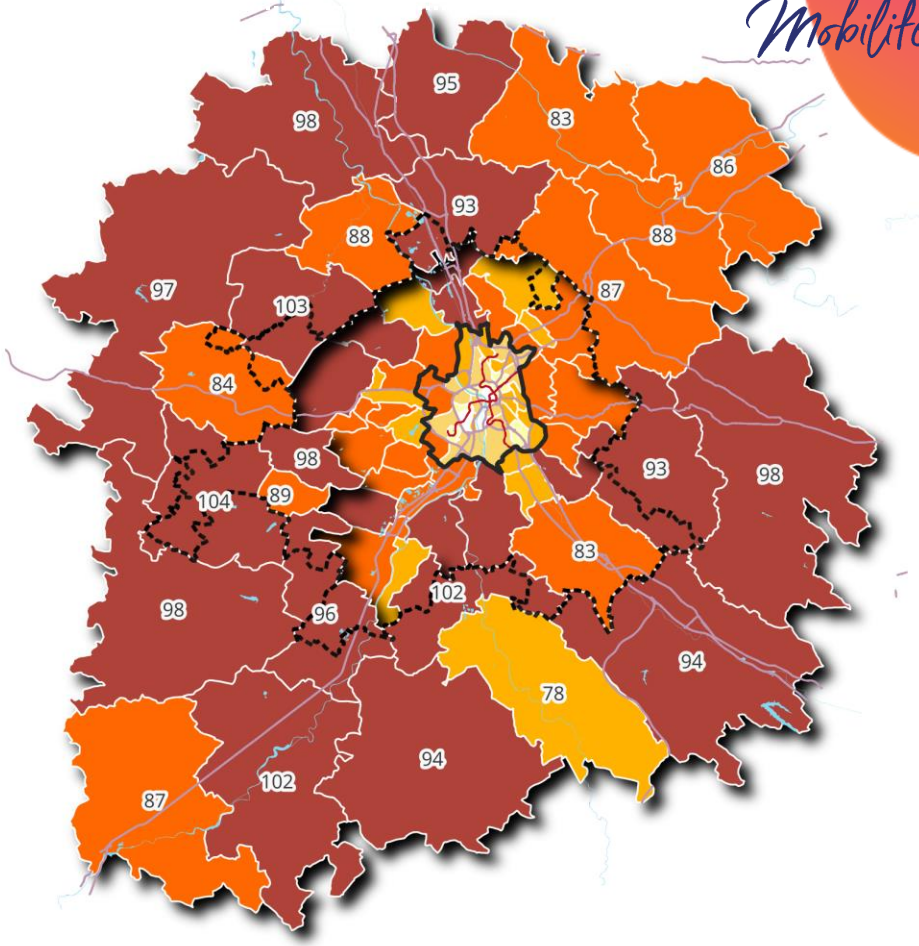


Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre de véhicules pour 100 hab. (de 18 ans et +) en 2e et 3e couronne :

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées

ENQUÊTE Mobilités



La motorisation des 2ième et 3ième couronnes diffère peu de celle de la 1ière couronne.

Certains des secteurs les moins motorisés ont en commun d'être **connectés au réseau liO train**.

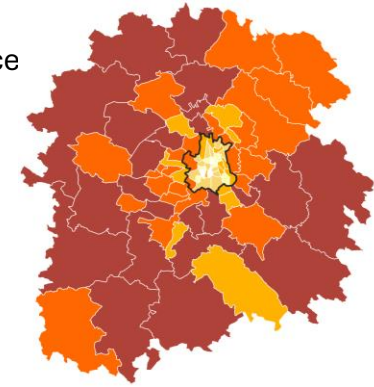
Chiffres clefs – motorisation des habitants

Toulouse >	***49*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Reste aire urbaine >	***71*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*
Ensemble aire urbaine >	***64*** *véhicules pour 100 hab. (5 ans et +)*

Nombre de véhicules pour 100 habitants
(de plus de 18 ans) selon le secteur de résidence
(Couronne 2 et 3)

- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 65
- 65 - 80
- 80 - 90
- 90 - 11

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Partie 2 : Mobilité des personnes

Une mobilité individuelle (nombre de déplacements par jour et par personne) relativement homogène dans l'aire urbaine, mais des distances parcourues beaucoup plus importantes en périphérie.

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne selon le lieu de résidence à Toulouse :

Le nombre moyen de déplacements quotidiens varie entre 3,0 et 4,3 selon les secteurs de Toulouse.

Il ne se dégage pas de facteur explicatif évident des écarts observés. On constate que :

- Les populations d'hyper centre ont une mobilité plus importante que ceux de périphérie,
- Les habitants du sud-est ont une mobilité plus faible que la moyenne.

Chiffres clefs – mobilité individuelle

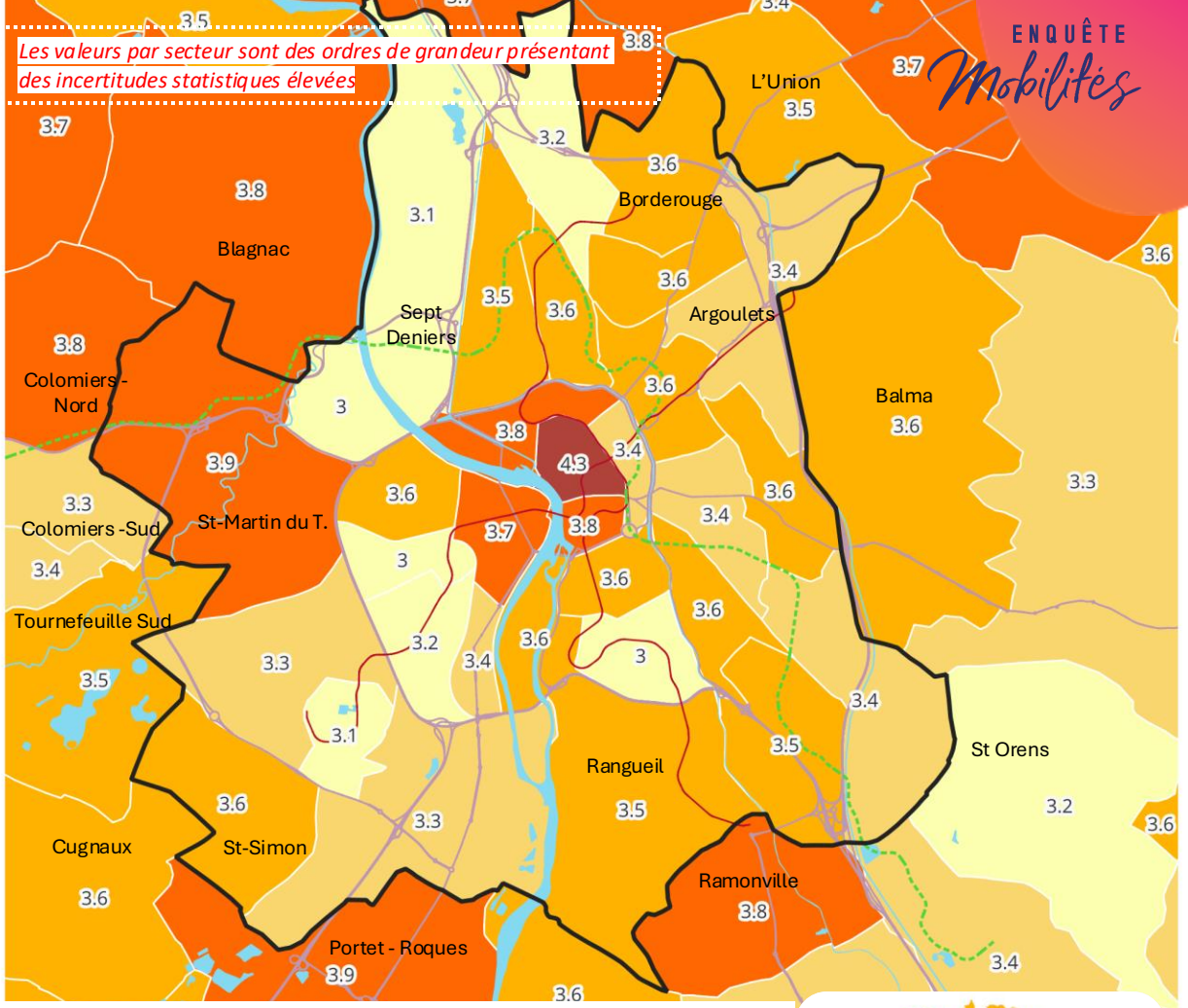
Toulouse : 3,5 déplacements (3,7 en 2013)

Reste aire urbaine : 3,9 déplacements

Ensemble Aire urbaine : 3,5 déplacements

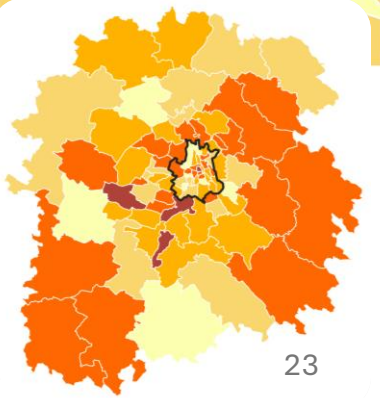
Comment lire la carte ci-contre :

Les habitants de plus de 5 ans du secteur « Capitole » se déplacent environ 4,3 fois par jour de semaine



Nombre de déplacements par jour et par personne (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 2,9 - 3,2
- 3,2 - 3,4
- 3,4 - 3,6
- 3,6 - 3,9
- 3,9 - 4,3



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne selon le lieu de résidence en 1ère couronne :

Le nombre de déplacements par habitant est plus important dans les secteurs situés au nord. Il est plus faible dans les secteurs du sud-est (Saint-Orens de Gameville et alentours).

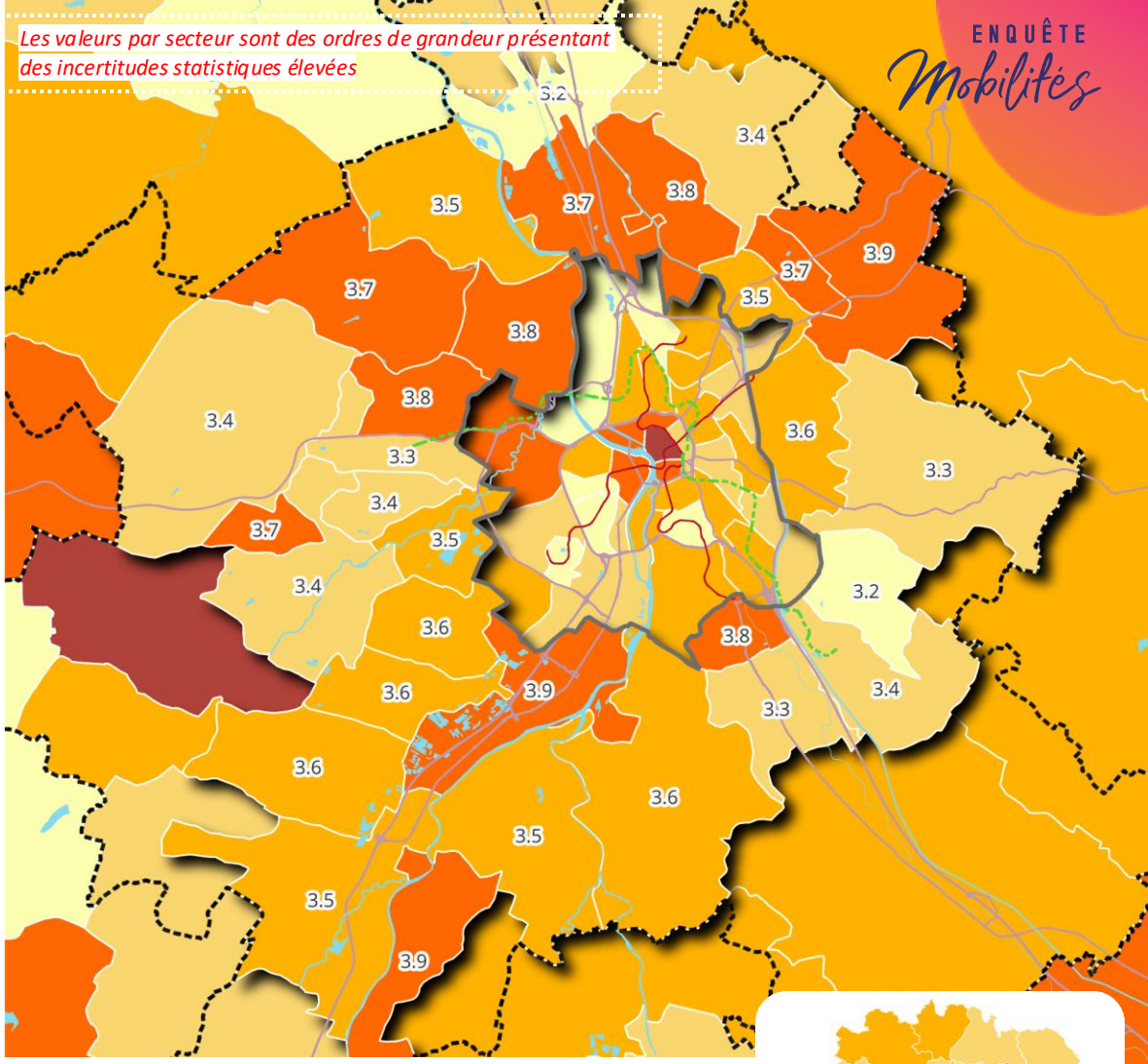
Ces variations selon les secteurs s'expliquent en partie par la part d'actifs (très mobiles) et de retraités (peu mobiles) au sein de la population qui y réside.

Chiffres clefs – mobilité individuelle

Toulouse : 3,5 déplacements (3,7 en 2013)

Reste aire urbaine : 3,9 déplacements

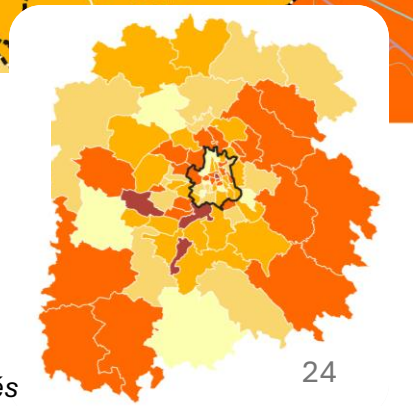
Ensemble Aire urbaine : 3,5 déplacements



Nombre de déplacements par jour et par personne (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 2,9 - 3,2
- 3,2 - 3,4
- 3,4 - 3,6
- 3,6 - 3,9
- 3,9 - 4,3

Ressort Territorial Tisséo

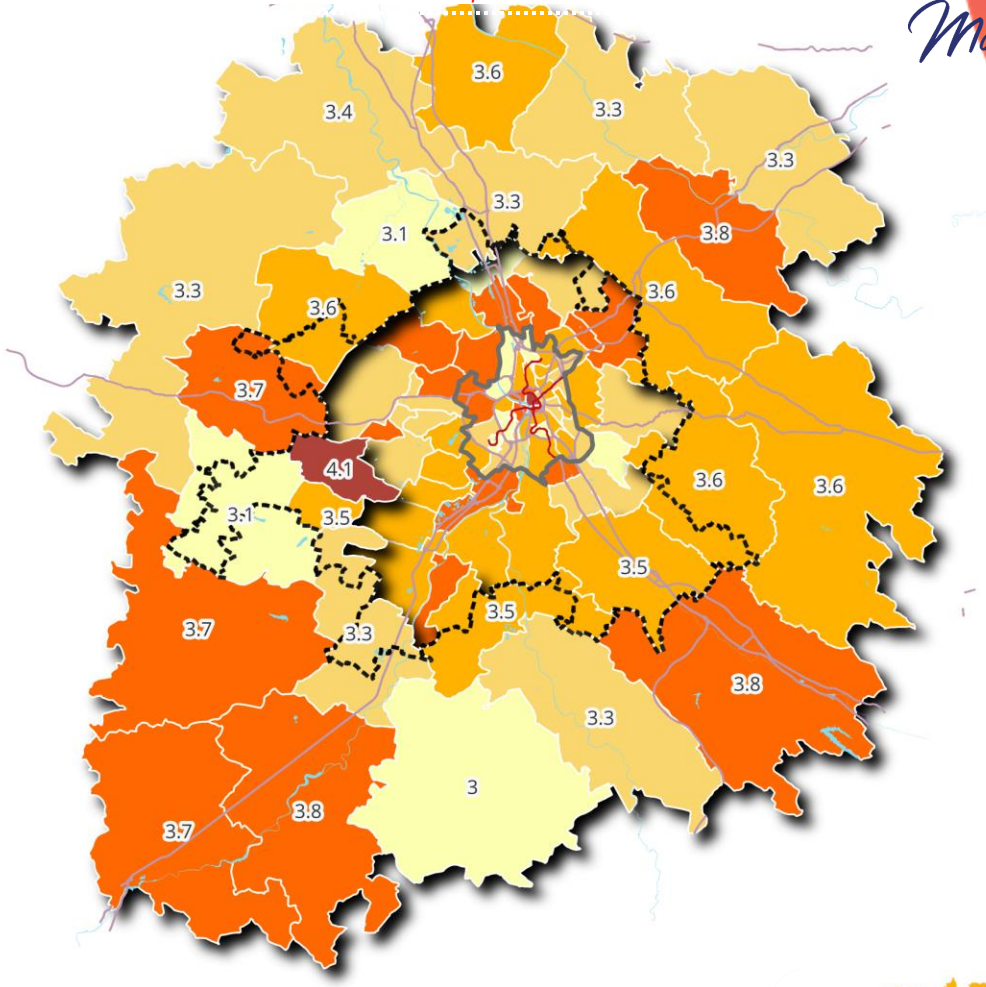


Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne selon le lieu de résidence en 2e et 3e couronne :

En 2ième et 3ième couronne, le nombre de déplacements varie localement, sans facteur explicatif évident.

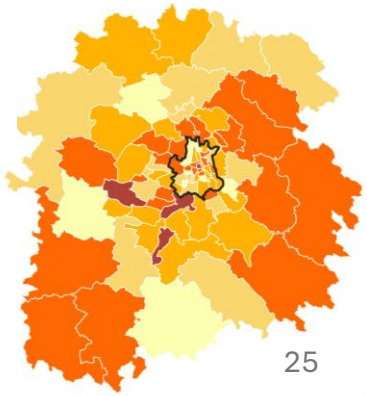
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Nombre de déplacements par jour et par personne
(de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence
(Couronne 2 et 3)

2,9 - 3,2
3,2 - 3,4
3,4 - 3,6
3,6 - 3,9
3,9 - 4,3

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

<u>Chiffres clefs – mobilité individuelle</u>

Toulouse : 3,5 déplacements (3,7 en 2013)

Reste aire urbaine : 3,9 déplacements

Ensemble Aire urbaine : 3,5 déplacements

Distance moyenne par jour et par personne (tous modes) à Toulouse :

Calculé sur la base de l'ensemble de la population, y compris personnes n'ayant pas effectué de déplacement

Le « budget distance » dépend de la proximité des services et des secteurs d'emplois. Ils sont par conséquent plus faibles à Toulouse que dans les communes périphériques.

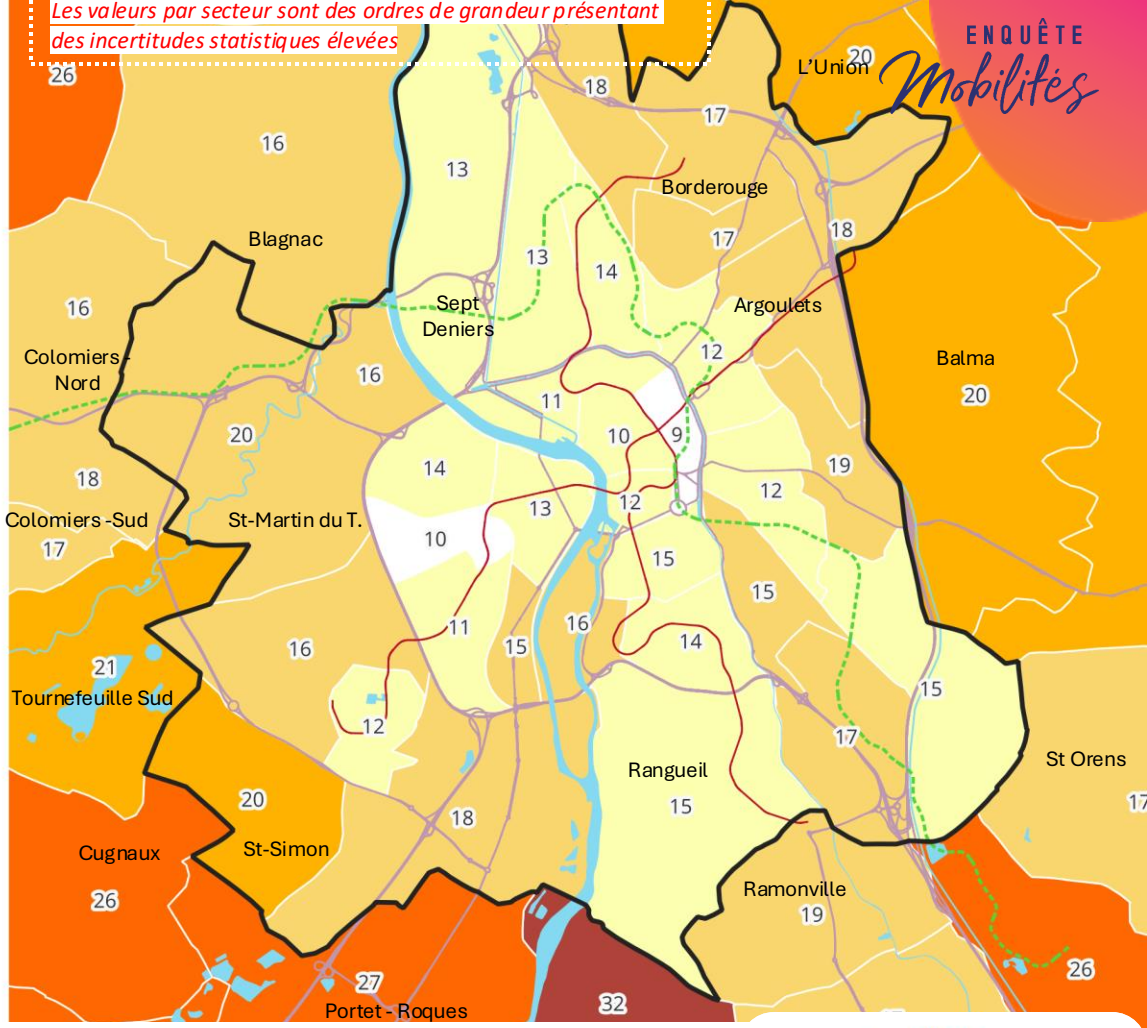
- Le « budget distance » des habitants de St-Martin du Touch et de St-Simon atteint 20 km, soit deux fois plus que celui des habitants de l'hypercentre.
- Les valeurs observées dans les faubourgs toulousains sont comparables à celles observées dans les communes de première couronne.

Chiffres clefs – budget distance de déplacement

Toulouse : 14 km par habitant (rapporté à l'ensemble de la population)

Cette valeur est de 17 km s'il on se rapporte uniquement aux personnes qui se déplacent.

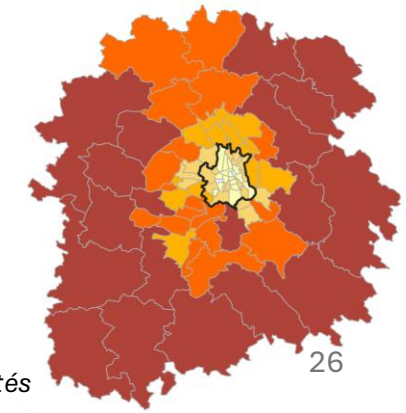
Ensemble Aire urbaine : 23 km



Distance moyenne par jour et par personne (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Toulouse)

5 - 10
10 - 15
15 - 20
20 - 25
25 - 30
30 - 45

(en km)



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Distance moyenne par jour et par personne (tous modes) en 1ère couronne :

Calculé sur la base de l'ensemble de la population, y compris personnes n'ayant pas effectué de déplacement

Le « budget distance » s'accroit avec l'éloignement au centre de l'aire urbaine toulousaine, qui concentre la plupart des emplois et activités (**16 km** pour Blagnac, **30 km** pour Seysses)

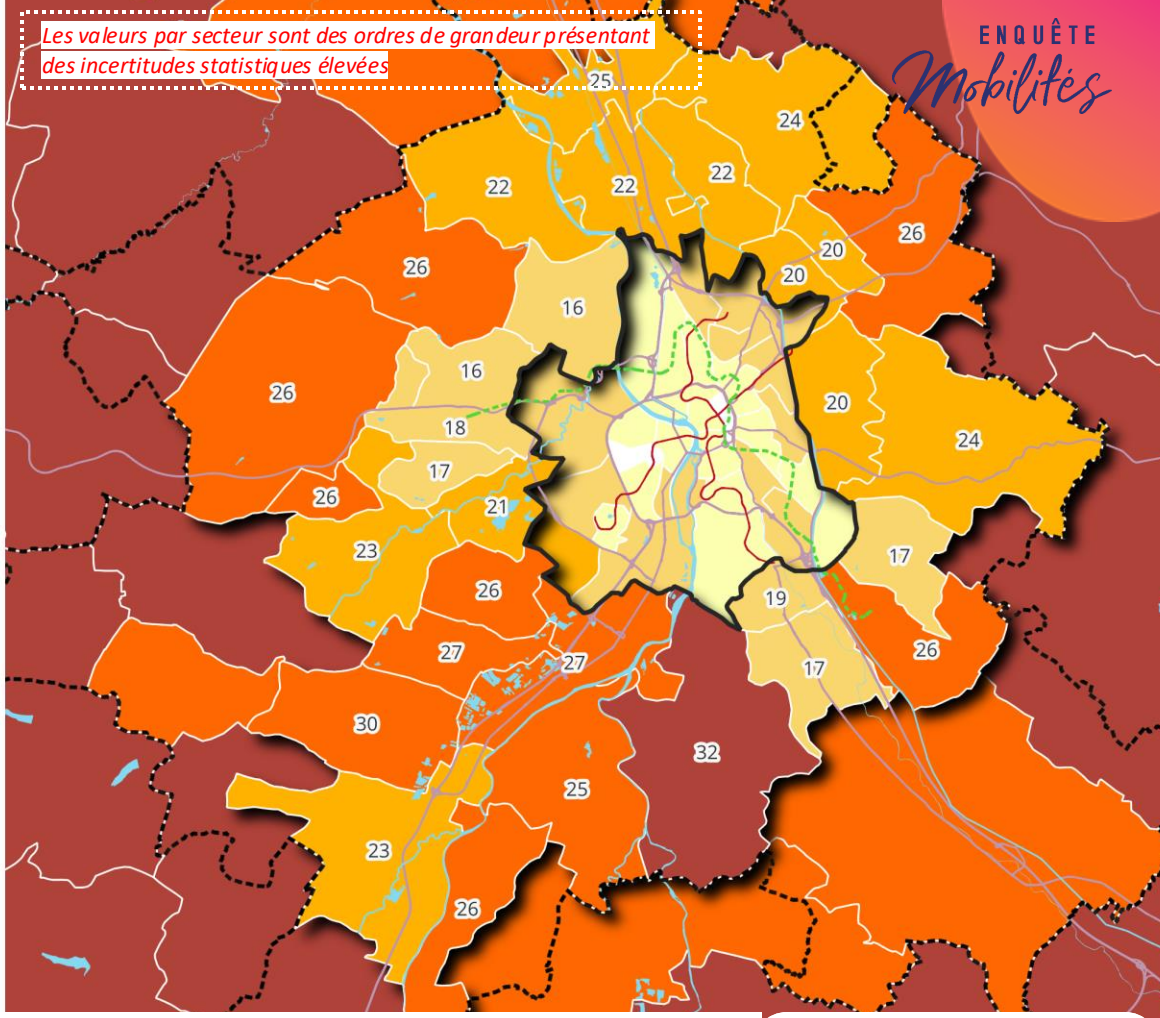
Le secteur de Lacroix-Falgarde présente une valeur importante (**32 km** en moyenne), pouvant s'expliquer par son territoire relativement accidenté et peu dense.

Chiffres clefs – budget distance de déplacement

Toulouse : 14 km par habitant (rapporté à l'ensemble de la population)

Cette valeur est de 17 km s'il on se rapporte uniquement aux personnes qui se déplacent.

Ensemble Aire urbaine : 23 km

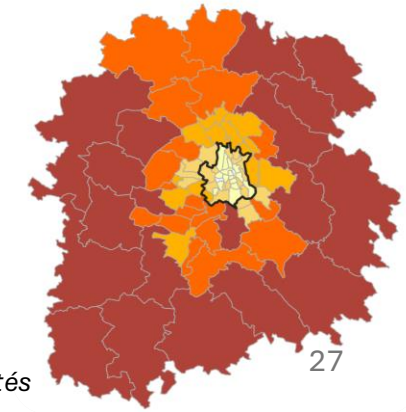


Distance moyenne par jour et par personne (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 1)

5 - 10
10 - 15
15 - 20
20 - 25
25 - 30
30 - 45

Ressort Territorial Tisséo

(en km)



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

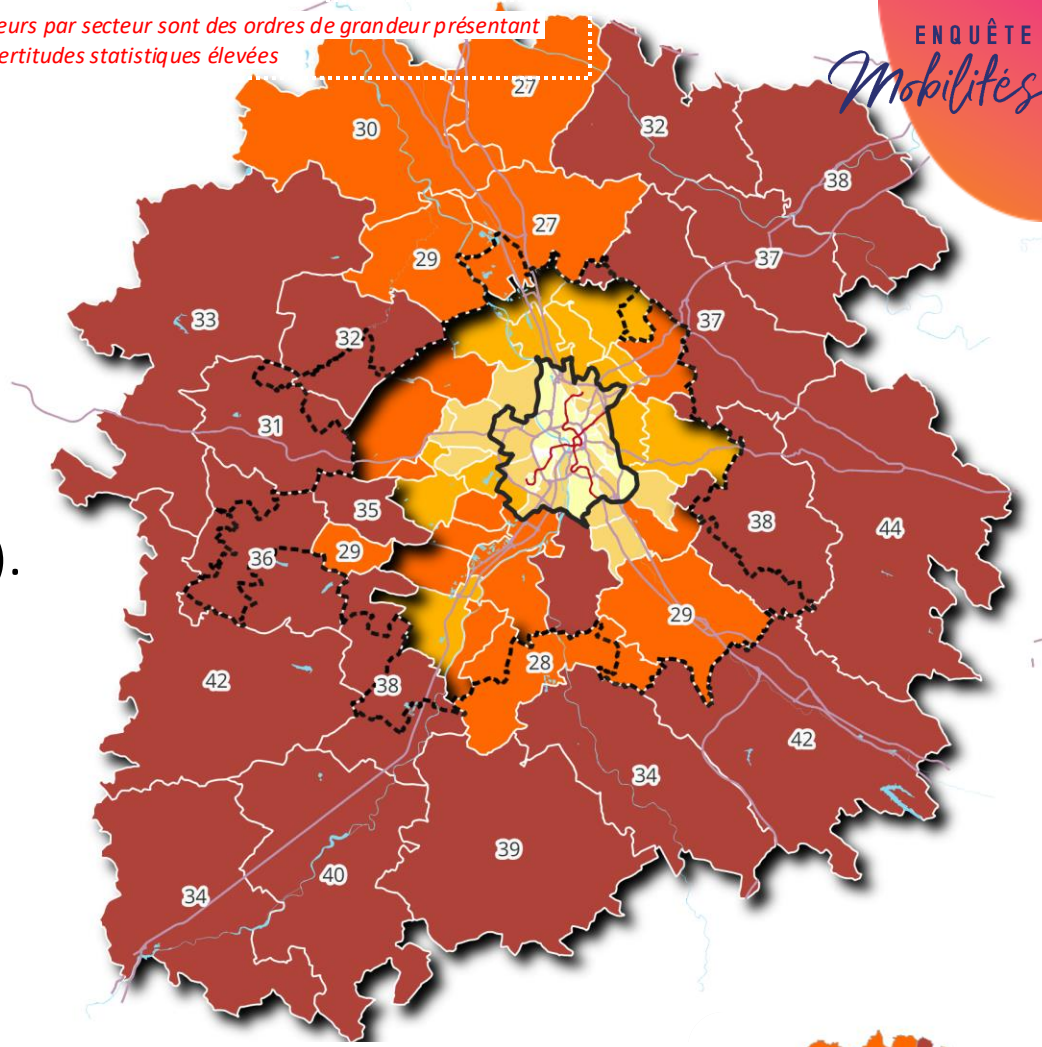
Distance moyenne par jour et par personne (tous modes) en 2e et 3e couronne :

Calculé sur la base de l'ensemble de la population, y compris personnes n'ayant pas effectué de déplacement

Le « budget distance » s'accentue avec l'éloignement au centre urbain toulousain (27 km pour Saint-Jory, 44 km pour Caraman).

Les secteurs du nord présentent des valeurs plus faibles (27 km pour Fronton) pouvant s'expliquer par l'influence de l'agglomération de Montauban (induisant une moindre de dépendance vis-à-vis de l'agglomération de Toulouse) et par l'existence de pôles économiques localement (ex: Eurocentre).

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Chiffres clefs – budget distance de déplacement

Toulouse : 14 km par habitant (rapporté à l'ensemble de la population)

Cette valeur est de 17 km s'il on se rapporte uniquement aux personnes qui se déplacent.

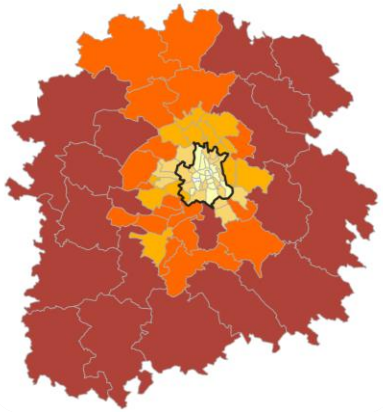
Ensemble Aire urbaine : 23 km

Distance moyenne par jour et par personne (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

5 - 10
10 - 15
15 - 20
20 - 25
25 - 30
30 - 45

Ressort Territorial Tisséo

(en km)



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivite

Partie 3 : Utilisation de la voiture

Une utilisation relativement faible parmi les habitants de Toulouse et de quelques communes limitrophes denses et bien desservies par les transports collectifs.

Parmi les habitants de la périphérie, l'usage de la voiture est fort, et les distances parcourues importantes.

Part modale de la voiture à Toulouse :

La part modale de la voiture est corrélée à la densité urbaine et à la desserte ou non par le métro

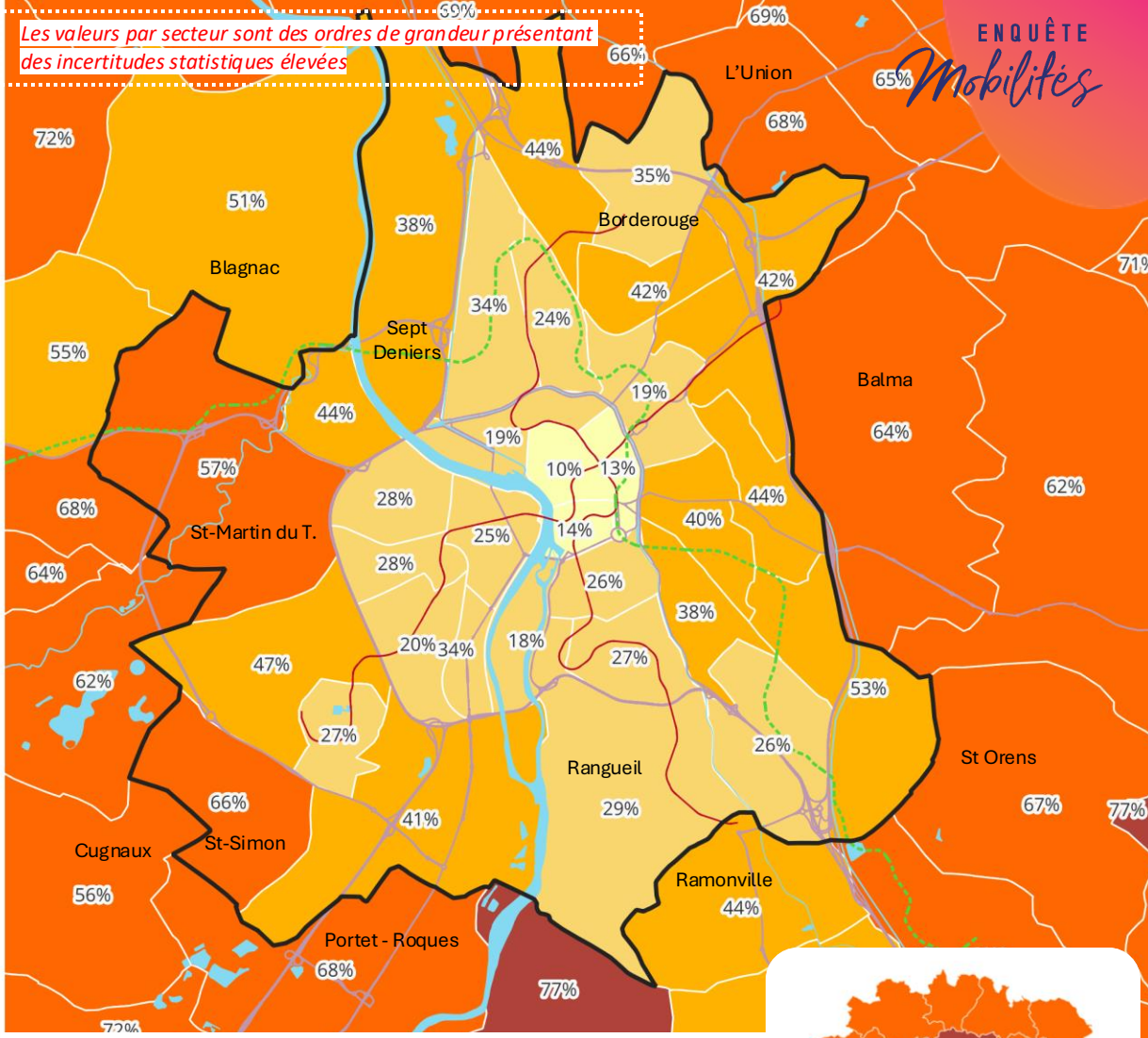
- La part modale de la voiture est faible dans l'hypercentre (ex : St Aubin et Capitole),
- Les habitants des secteurs comprenant des QPV (Empalot, Reynerie) ont également moins recours à la voiture,
- La part modale voiture peut dépasser 50% dans les quartiers périphériques.

Chiffres clefs – part modale voiture

Toulouse : 31% (40% en 2013)

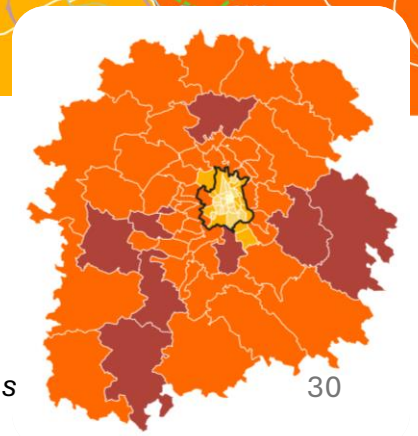
Reste aire urbaine : 68%

Ensemble Aire urbaine : 55 %



Part modale (%) de la voiture
selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 5 - 15
- 15 - 35
- 35 - 55
- 55 - 75
- 75 - 80



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale de la voiture en 1ère couronne :

La part modale voiture est plus élevée en première couronne que dans Toulouse.

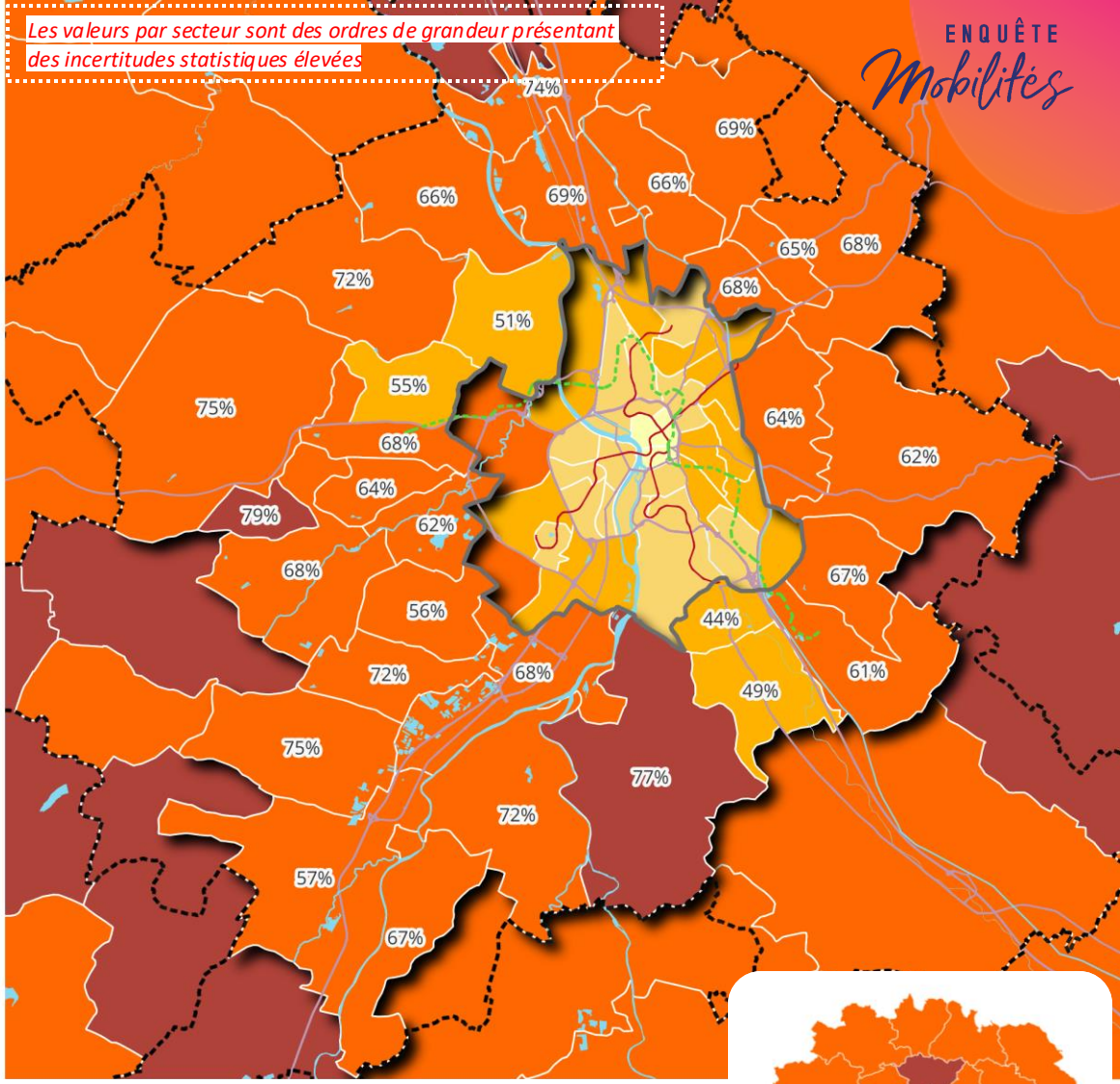
Au sein de la première couronne, la part modale est plus faible dans les secteurs les mieux desservis par les transports en commun (Ramonville, Blagnac).

Chiffres clefs – part modale voiture

Toulouse : 31% (40% en 2013)

Reste aire urbaine : 68%

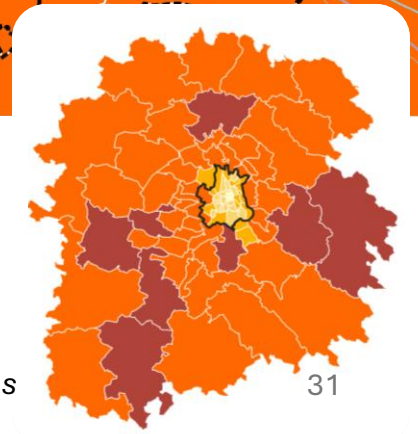
Ensemble Aire urbaine : 55 %



Part modale (%) de la voiture
selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 5 - 15
- 15 - 35
- 35 - 55
- 55 - 75
- 75 - 80

Ressort Territorial Tisséo



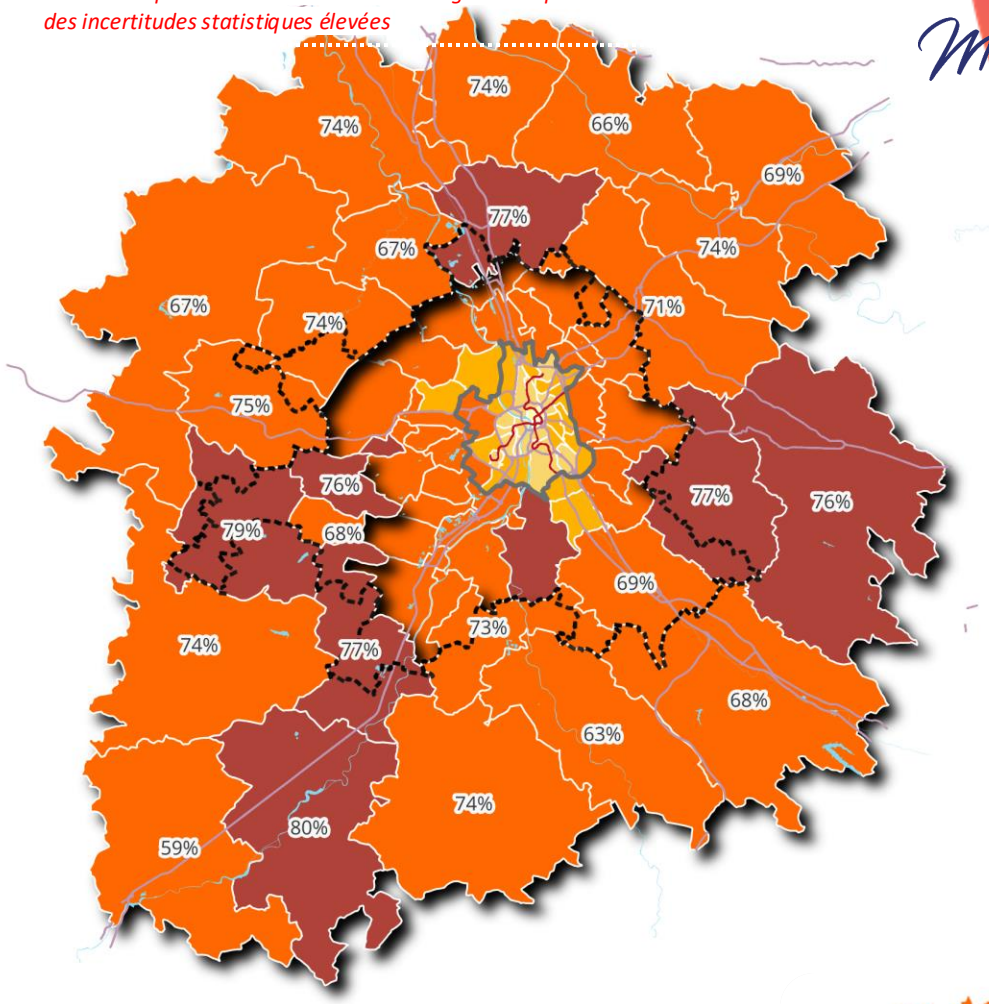
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale de la voiture en 2e et 3e couronne :

La part modale de la voiture dans ces deux couronnes est élevée.

Au sein de ces deux couronnes, les variations restent localisées et ne présentent pas d'explications évidentes.

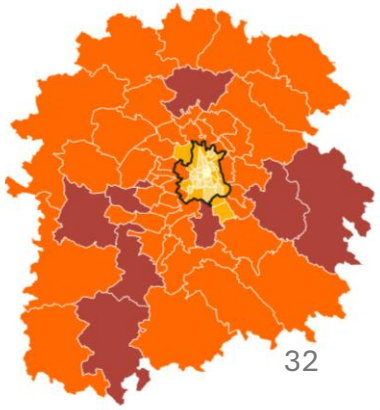
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part modale (%) de la voiture
selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 5 - 15
- 15 - 35
- 35 - 55
- 55 - 75
- 75 - 80

Ressort Territorial Tisséo



Chiffres clefs – part modale voiture

Toulouse : 31% (40% en 2013)

Reste aire urbaine : 68%

Ensemble Aire urbaine : 55 %

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre moyen de déplacements en voiture par jour et par personne selon le lieu de résidence à Toulouse :

Des variations importantes sont observées dans l'usage de la voiture en semaine :

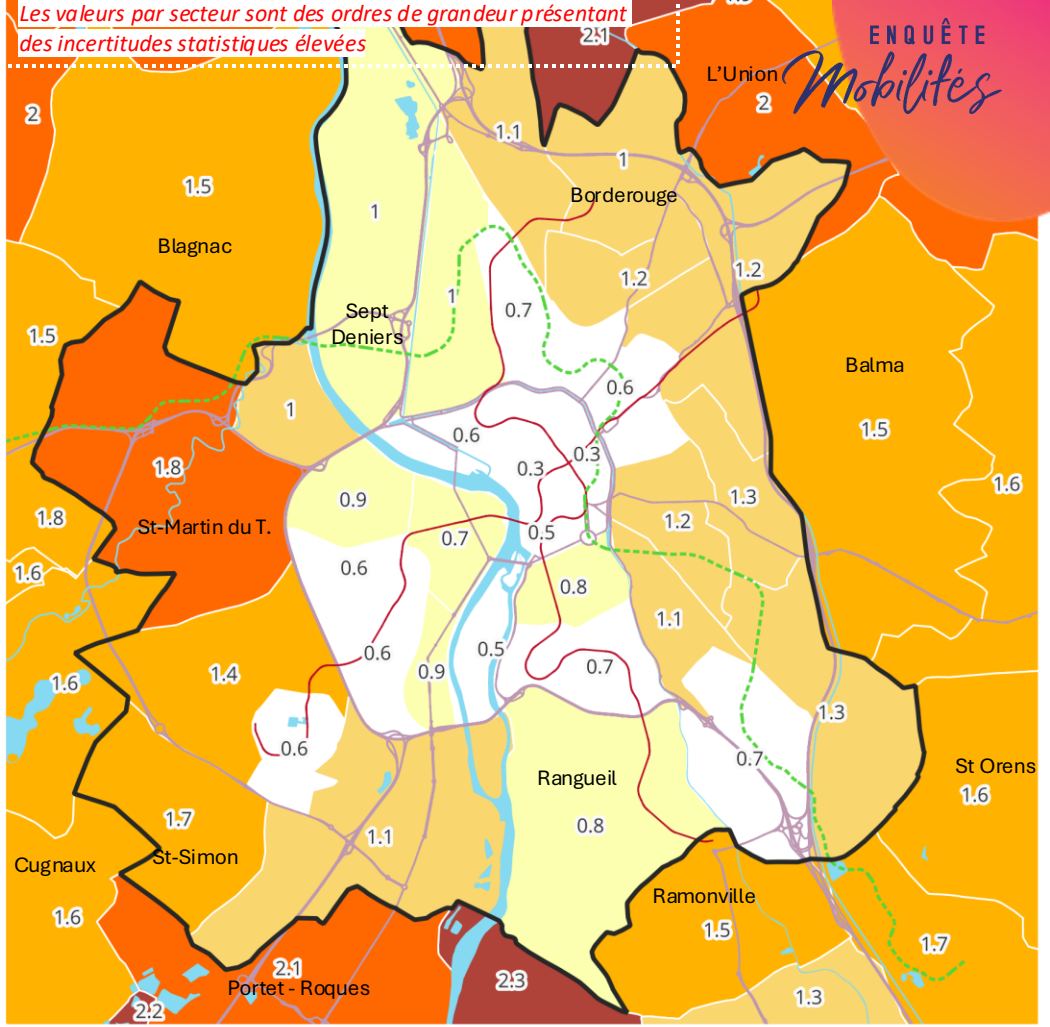
- La mobilité en voiture est faible parmi les habitants des secteurs « intra-canal » (0,3 à 0,8 déplacement en voiture / jour / personne),
- Plus on s'éloigne d'une ligne de métro, plus le recours à la voiture est élevé (Ex : parmi les habitants de St Martin, Lardenne et St Simon, le recours à a voiture atteint des niveaux supérieurs à celui des habitants des communes avoisinantes).

<u>Chiffres clefs – mobilité individuelle en voiture</u> *(habitant de 5 ans et +)*

Toulouse : 1,1 dép. en voiture / j / hab. (1,5 en 2013)

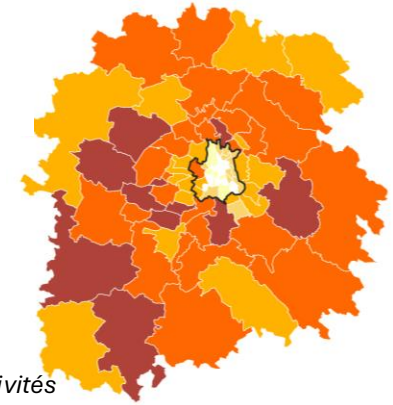
Reste aire urbaine : 2,4 dép. en voiture / j / hab.

Ensemble Aire urbaine: 1,9 dép. en voiture / j / hab.



Nombre de déplacements en voiture par jour et par habitant (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 0 - 0,7
- 0,7 - 1
- 1 - 1,4
- 1,4 - 1,8
- 1,8 - 2,1
- 2,1 - 2,5



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre moyen de déplacements en voiture par jour et par personne selon le lieu de résidence en 1ère couronne :

L'usage de la voiture est plus important en périphérie en raison de la plus faible densité urbaine et par conséquent, une desserte en transport en commun moins fine.

Plusieurs constats peuvent être dressés :

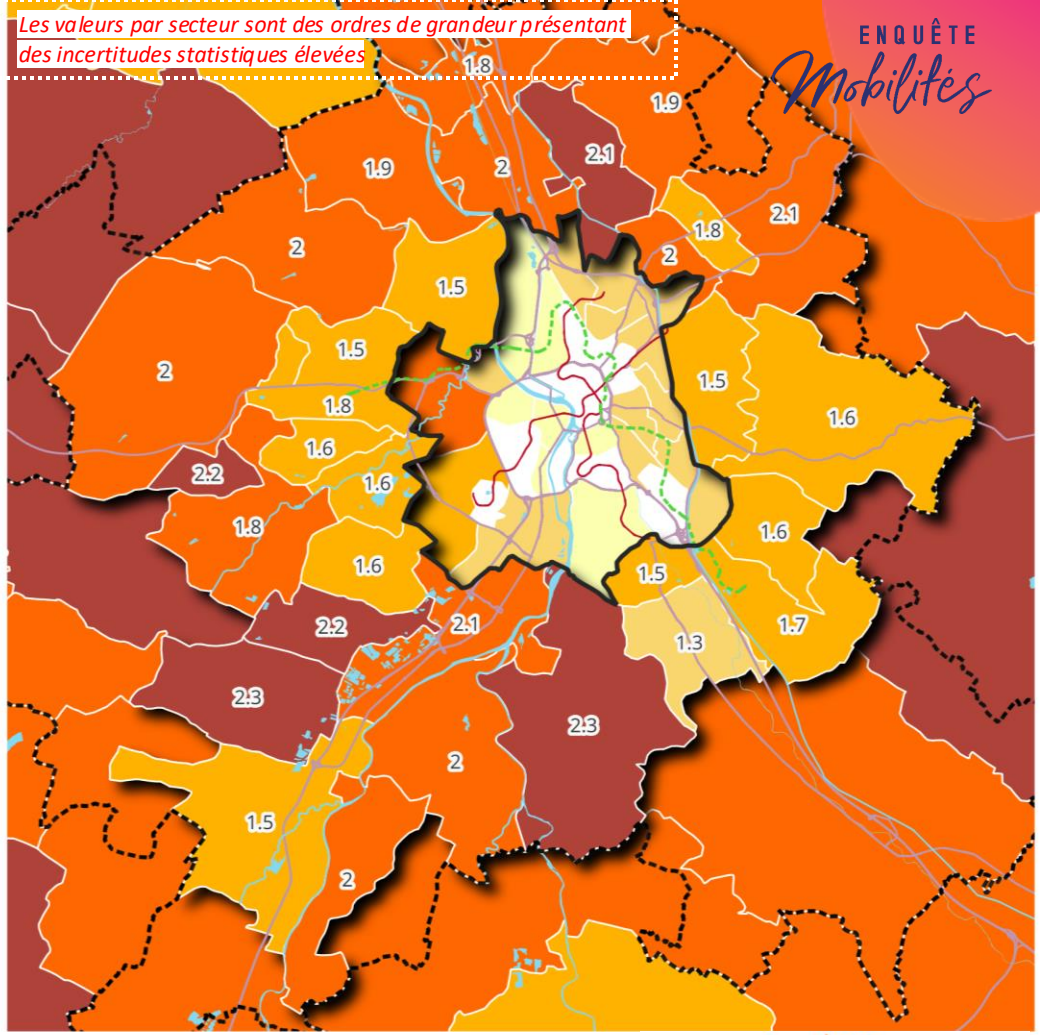
- A l'est et à l'ouest, le recours à la voiture est plus faible, proche de ce qui est observé dans les faubourgs toulousains.
- Au sud et au nord, le recours à la voiture est sensiblement plus élevé
- Muret, en tant que ville centre, se caractérise par un moindre recours à la voiture.

<u>Chiffres clefs – mobilité individuelle en voiture</u> *(habitant de 5 ans et +)*

Toulouse : 1,1 dép. en voiture / j / hab. (1,5 en 2013)

Reste aire urbaine : 2,4 dép. en voiture / j / hab.

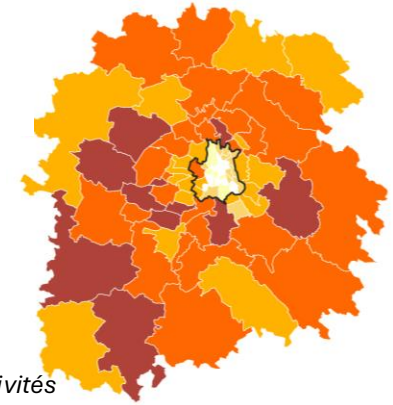
Ensemble Aire urbaine: 1,9 dép. en voiture / j / hab.



Nombre de déplacements en voiture par jour et par habitant (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 0 - 0,7
- 0,7 - 1
- 1 - 1,4
- 1,4 - 1,8
- 1,8 - 2,1
- 2,1 - 2,5

Ressort Territorial Tisséo



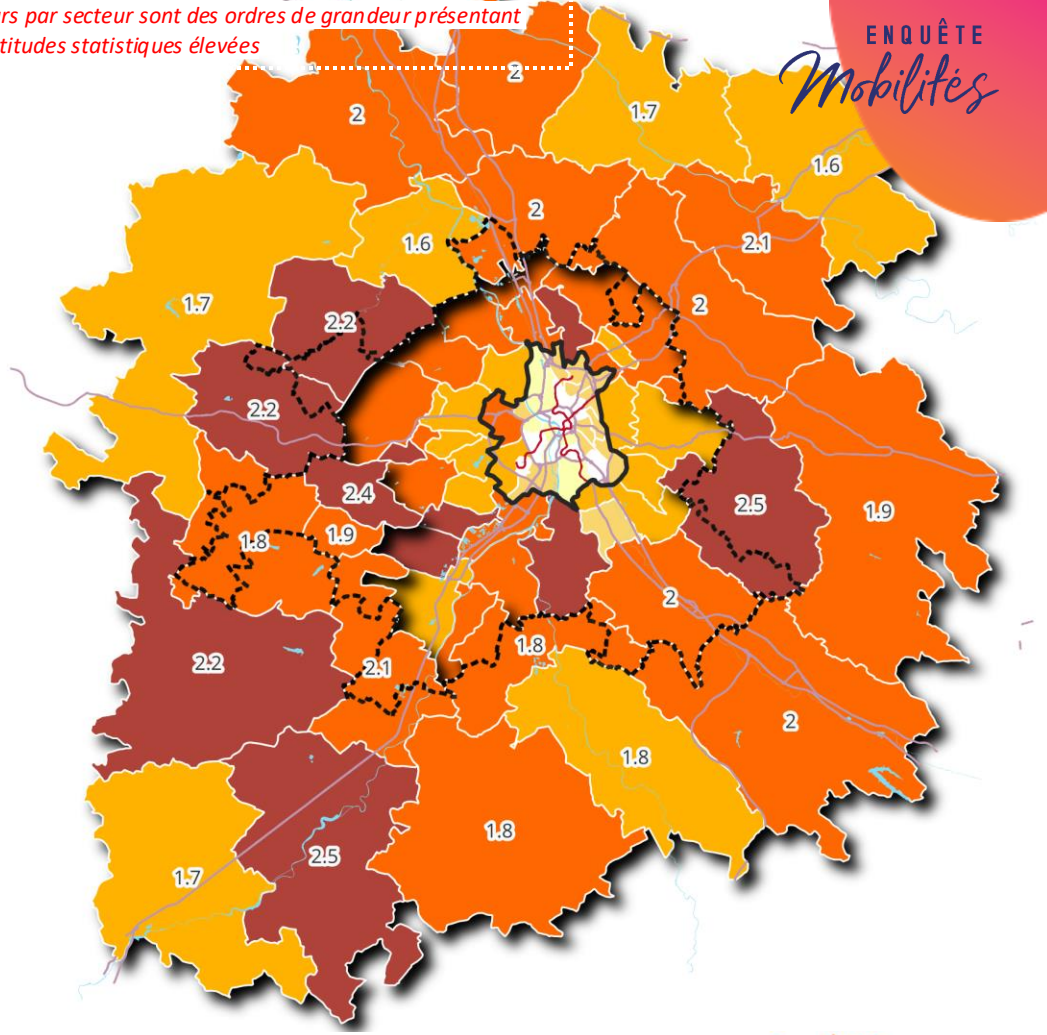
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Nombre moyen de déplacements en voiture par jour et par personne selon le lieu de résidence en 2e et 3e couronne :

La mobilité en voiture est généralement plus importante à mesure que l'on s'éloigne de Toulouse

En 2ième et 3ième couronnes, le nombre de déplacements en voiture (et tous modes) varie localement, sans facteur explicatif évident.

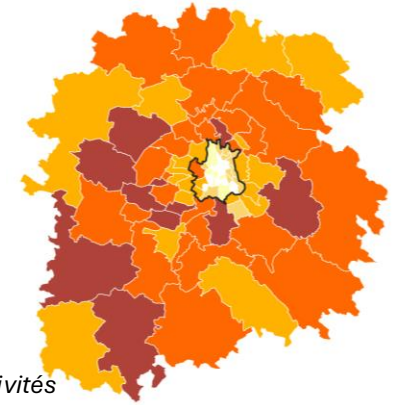
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Nombre de déplacements en voiture par jour et par habitant (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 0 - 0,7
- 0,7 - 1
- 1 - 1,4
- 1,4 - 1,8
- 1,8 - 2,1
- 2,1 - 2,5

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Chiffres clefs – mobilité individuelle en voiture *(habitant de 5 ans et +)*

Toulouse : 1,1 dép. en voiture / j / hab. (1,5 en 2013)

Reste aire urbaine : 2,4 dép. en voiture / j / hab.

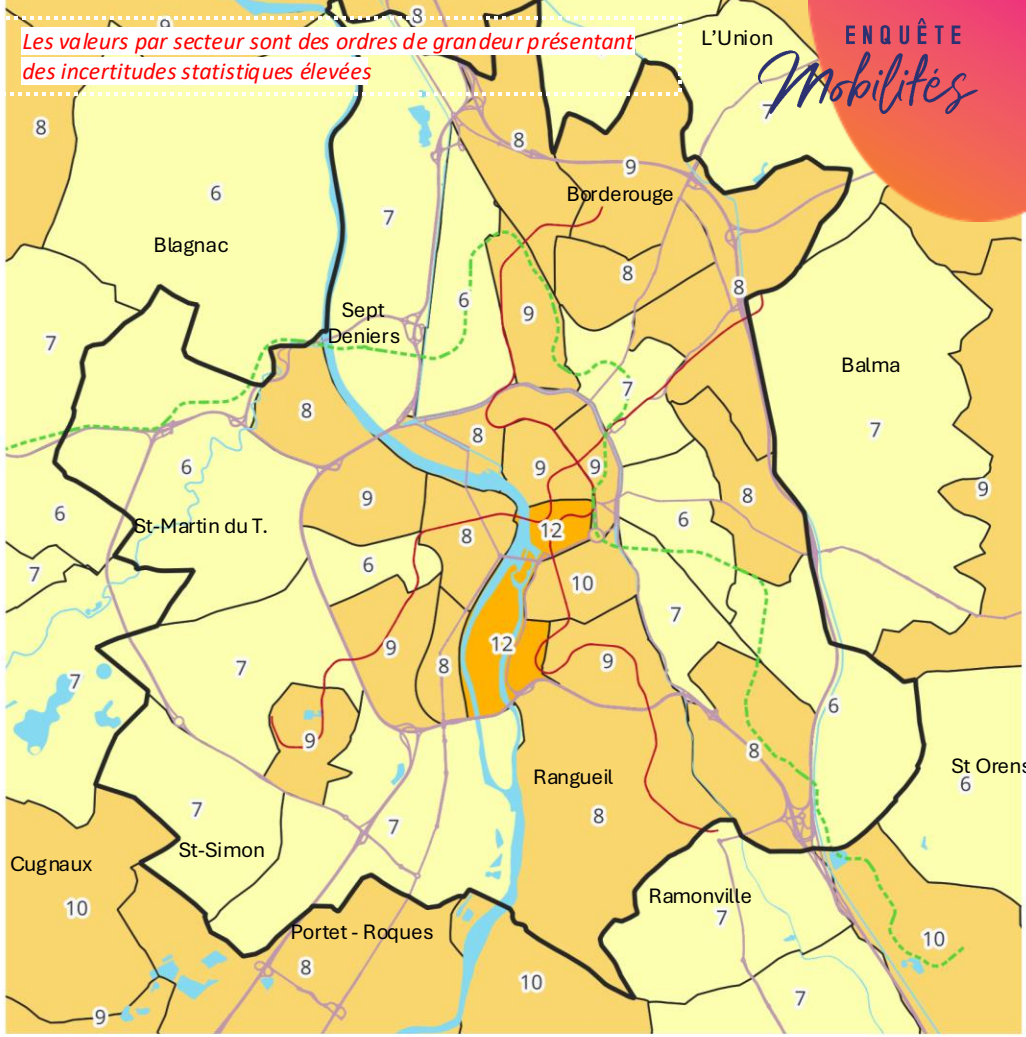
Ensemble Aire urbaine: 1,9 dép. en voiture / j / hab.

Distance moyenne par déplacement en voiture à Toulouse :

La distance moyenne des déplacements est paradoxalement plus grande parmi les habitants de l'hyper centre que chez ceux des faubourgs. Cela résulte a priori de l'utilisation plus limitée de la voiture dans ces secteurs ; les modes alternatifs étant privilégiés pour les déplacements courts, la voiture est par conséquent plutôt utilisée pour réaliser les déplacements les plus longs.

Les habitants des faubourgs parcourent des distances par déplacement équivalentes à celles parcourues par les habitants des communes limitrophes de l'ouest (Tournefeuille, Colomiers, Blagnac).

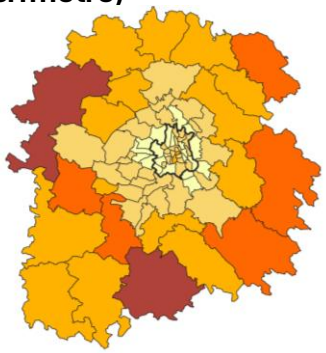
Comment lire cette carte et détails des calculs:
Les déplacements effectués en voiture par les habitants du secteur Capitole mesurent en moyenne 9km (hors déplacements vers l'extérieur du périmètre de l'EMC²).



Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 4 - 7
- 7 - 10
- 10 - 13
- 13 - 16
- 16 - 19

(en km)

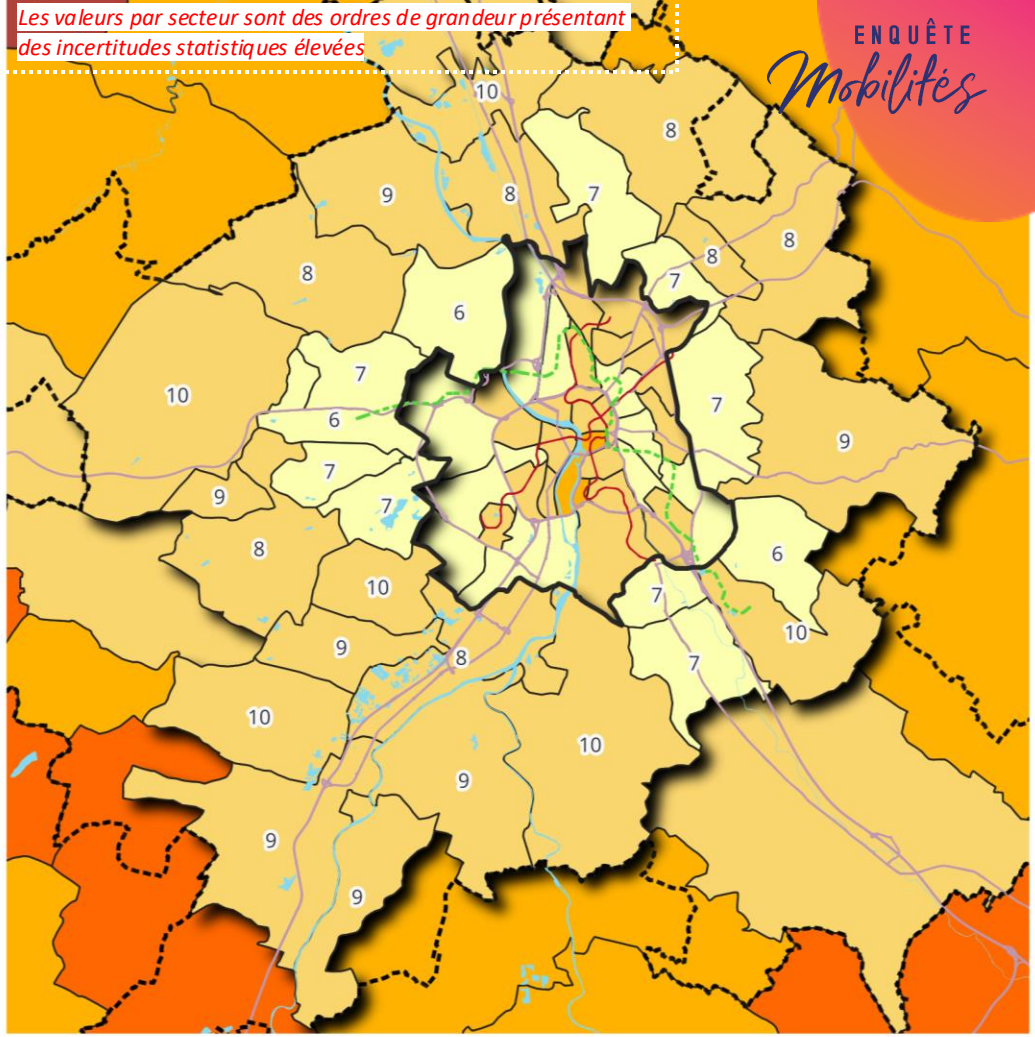


Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Distance moyenne par déplacement en voiture en 1ère couronne :

Plus on réside loin du cœur urbain, plus les distances moyenne par déplacement en voiture sont importantes.

Les habitants des communes de périphérie disposant de polarités économiques en leur sein (Colomiers, Blagnac, Ramonville, Balma) se déplacent moins loin.

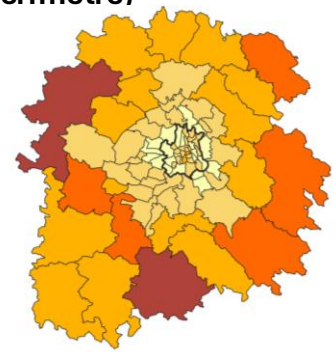


Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 4 - 7
- 7 - 10
- 10 - 13
- 13 - 16
- 16 - 19

(en km)

Ressort Territorial Tisséo

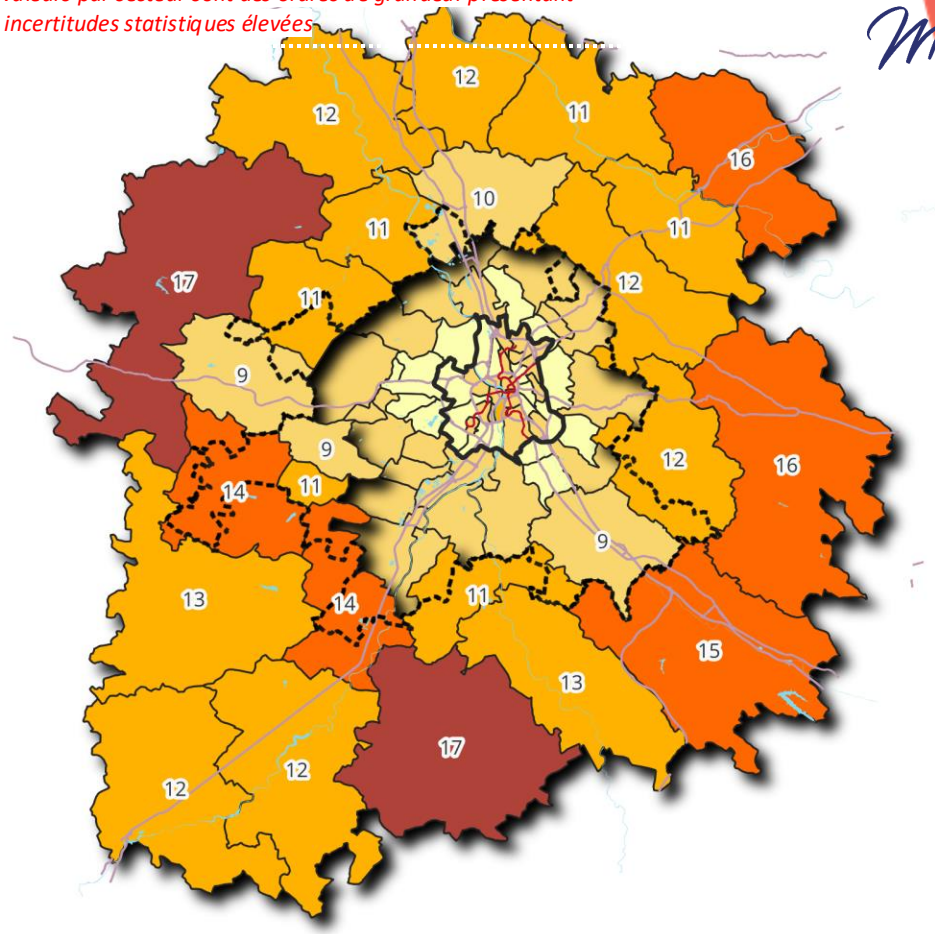


Source : EMC² 2023 – Tisséo Collect

Distance moyenne par déplacement en voiture en 2e et 3e couronne :

Les distances moyenne par déplacement en voiture sont comparativement moins élevées au nord. Cela peut s'expliquer par la forte présence de zones d'activités économiques réduisant le besoin de se déplacer plus loin.

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées

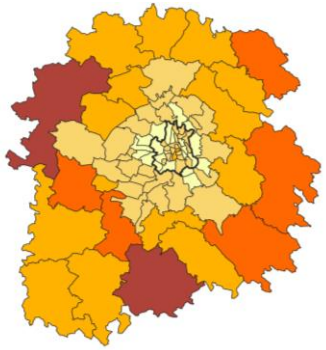


Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture (de plus de 5 ans) selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 4 - 7 (en km)
- 7 - 10
- 10 - 13
- 13 - 16
- 16 - 19

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités



Partie 4 :
Utilisation des modes alternatifs à la voiture

Les habitants des centres urbains et des communes denses marchent davantage.

Les transports collectifs sont davantage utilisés par les habitants de Toulouse et des communes les mieux desservies (lignes en sites propres ou métro)

Part modale de la marche à Toulouse :

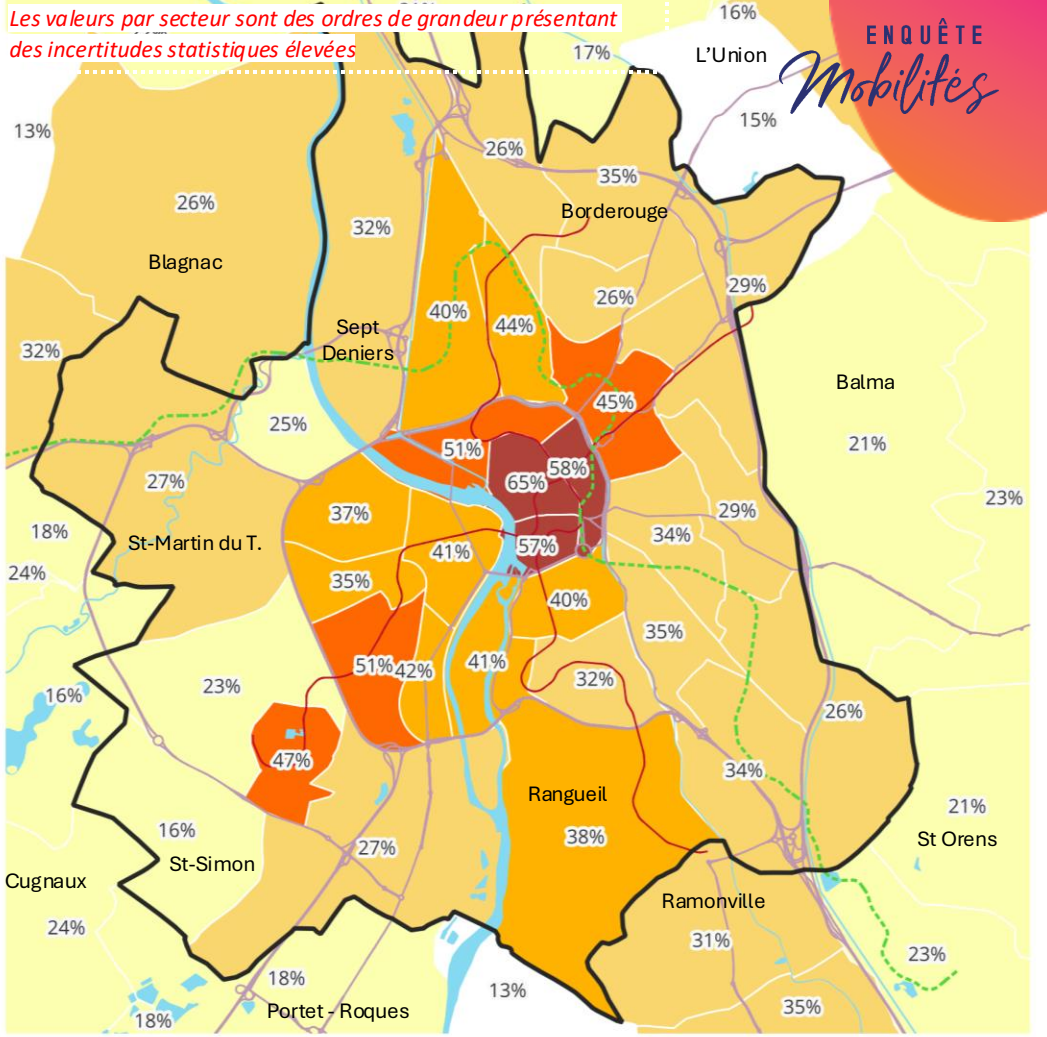
La pratique de la marche est très forte pour les résidents des secteurs intra-canal (ex : secteur Capitole), ainsi que pour ceux des secteurs comprenant des QPV ou des résidences étudiantes.

Les résidents des **faubourgs** (Minimes, St Michel, Bonnefoy) ont également une **pratique forte de la marche.**

Chiffres clefs – part modale de la marche

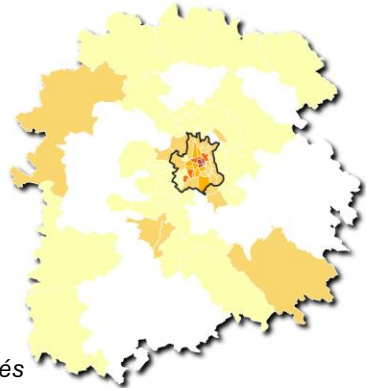
Toulouse : 39 % (33% en 2013)

*Aire urbaine : **26%***



Part modale (%) de la marche
selon le secteur de résidence (Toulouse)

0 - 15
15 - 25
25 - 35
35 - 45
45 - 55
55 - 65



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale de la marche en 1ère couronne :

La pratique de la marche semble liée à la forme urbaine des communes. Elle est plus importante dans les centralités urbaines, notamment les tissus anciens.

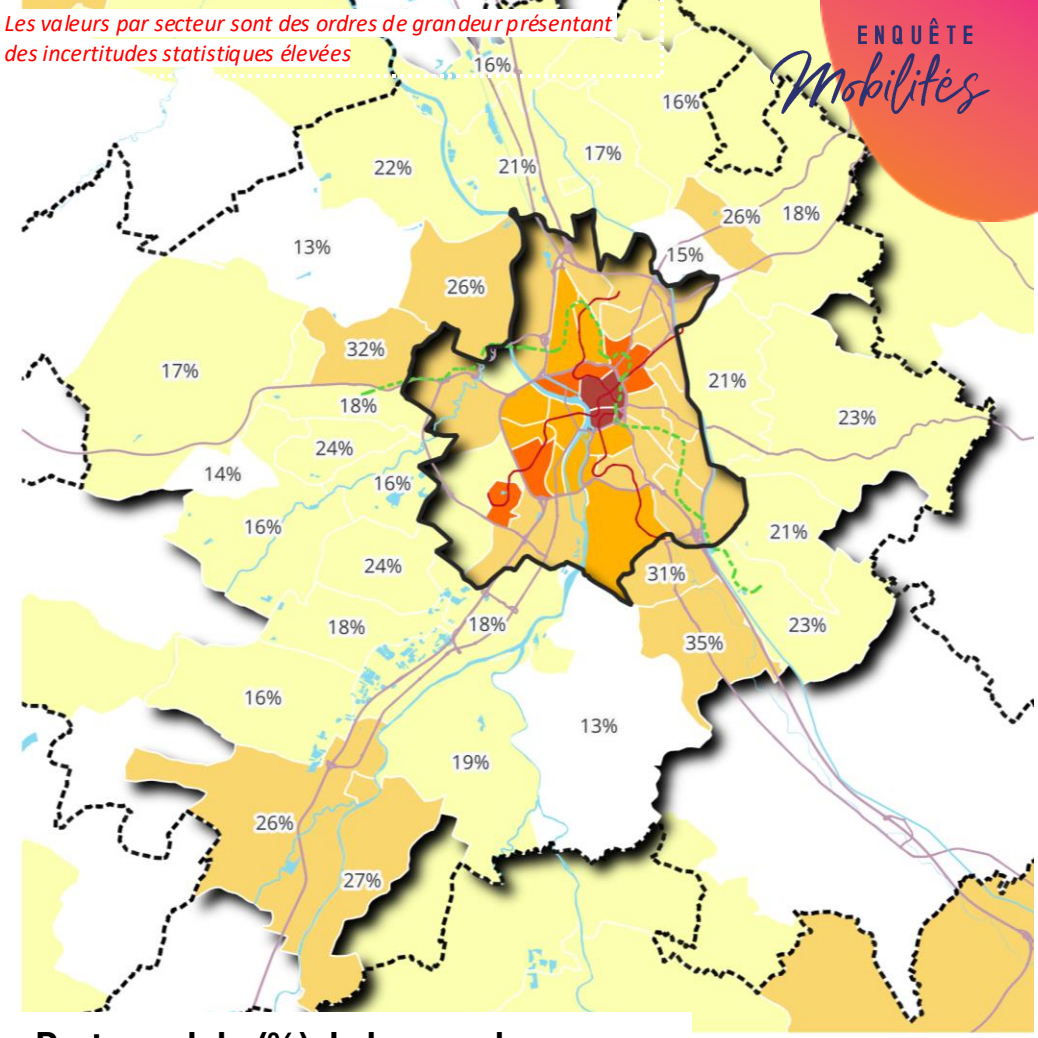
La pratique de la marche est plus forte dans les centralités denses de la périphérie (Muret, Blagnac, Castanet, Colomiers) et dans les communes denses (Ramonville).

Chiffres clefs – part modale de la marche

Toulouse : 39 % (33% en 2013)

*Aire urbaine : **26%***

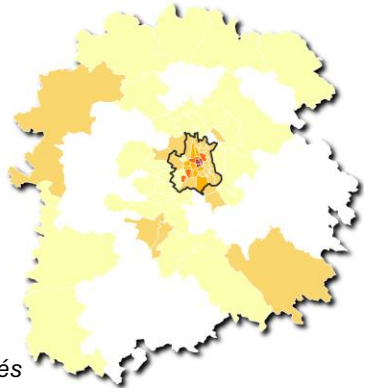
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part modale (%) de la marche
selon le secteur de résidence
(Couronne 1)

0 - 15
15 - 25
25 - 35
35 - 45
45 - 55
55 - 65

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale de la marche en 2e et 3e couronne :

La pratique de la marche est bien plus faible dans les **secteurs de 2ième couronne** de Toulouse**.**

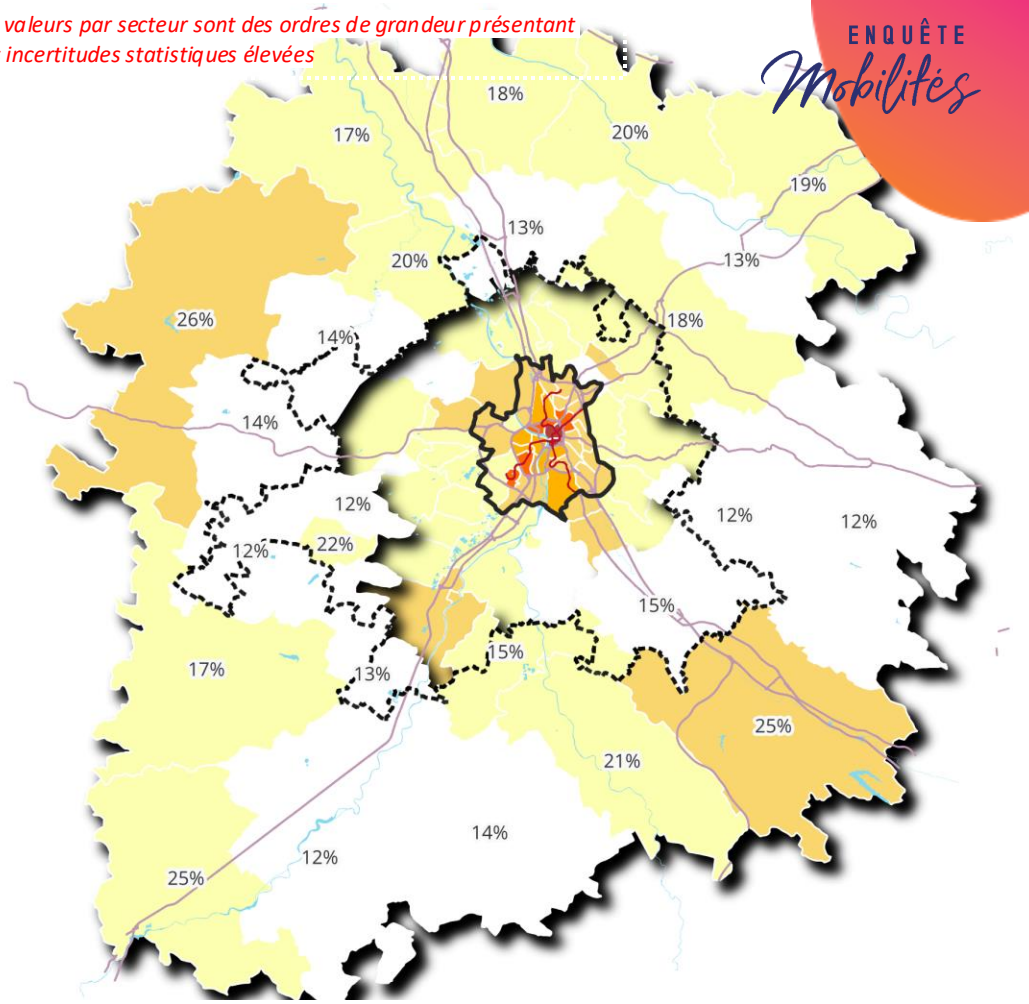
La pratique de la marche se renforce à nouveau dans les franges de l'aire urbaine (par exemple dans le secteur de l'Isle Jourdain, où la commune « centre » concentre une part importante de la population du secteur).

Chiffres clefs – part modale de la marche

Toulouse : 39 % (33% en 2013)

*Aire urbaine : **26%***

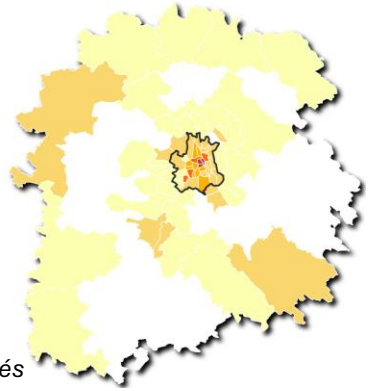
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part modale (%) de la marche
selon le secteur de résidence
(Couronne 2 et 3)

- 0 - 15
- 15 - 25
- 25 - 35
- 35 - 45
- 45 - 55
- 55 - 65

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale des transports collectifs à Toulouse

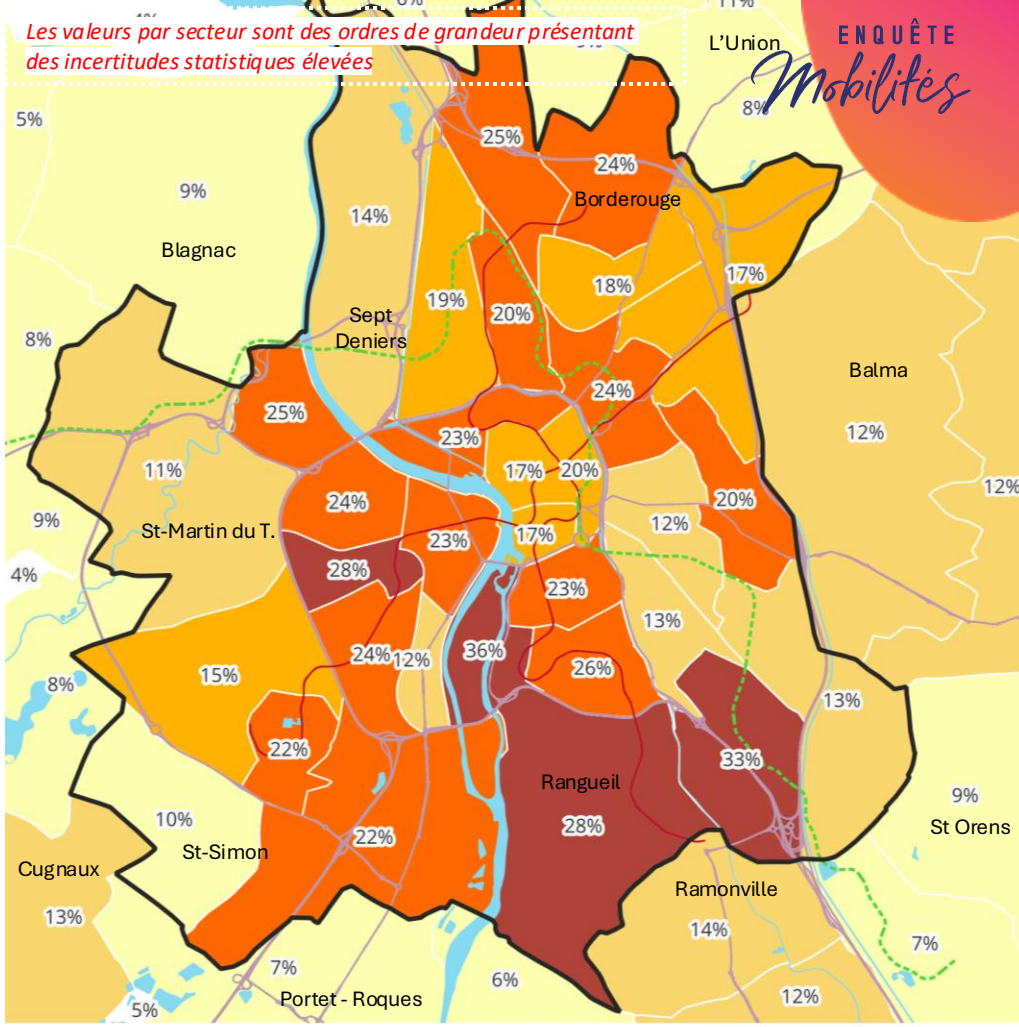
L'utilisation des transports collectifs dépend de la desserte par les modes lourds (métro et tram) et de la composition de la population (ex : proportion de résidences étudiantes et de QPV).

L'hypercentre n'est pas le secteur où les résidents utilisent le plus les transports en commun car le recours à la marche y est très important.

Chiffres clefs – part modale des transports en commun selon le lieu de résidence

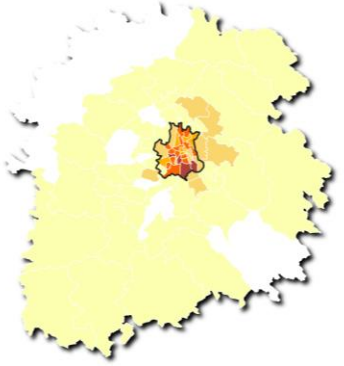
Toulouse : 21 % (21% en 2013)

Aire urbaine : 12%



Part modale (%) des transports collectifs selon le secteur de résidence (Toulouse)

0 - 5
5 - 10
10 - 15
15 - 20
20 - 27
27 - 36



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale des transports collectifs en 1ère couronne :

Chez les habitants de la première couronne, la part modale des transports en commun est deux fois moins élevée que chez ceux de Toulouse.

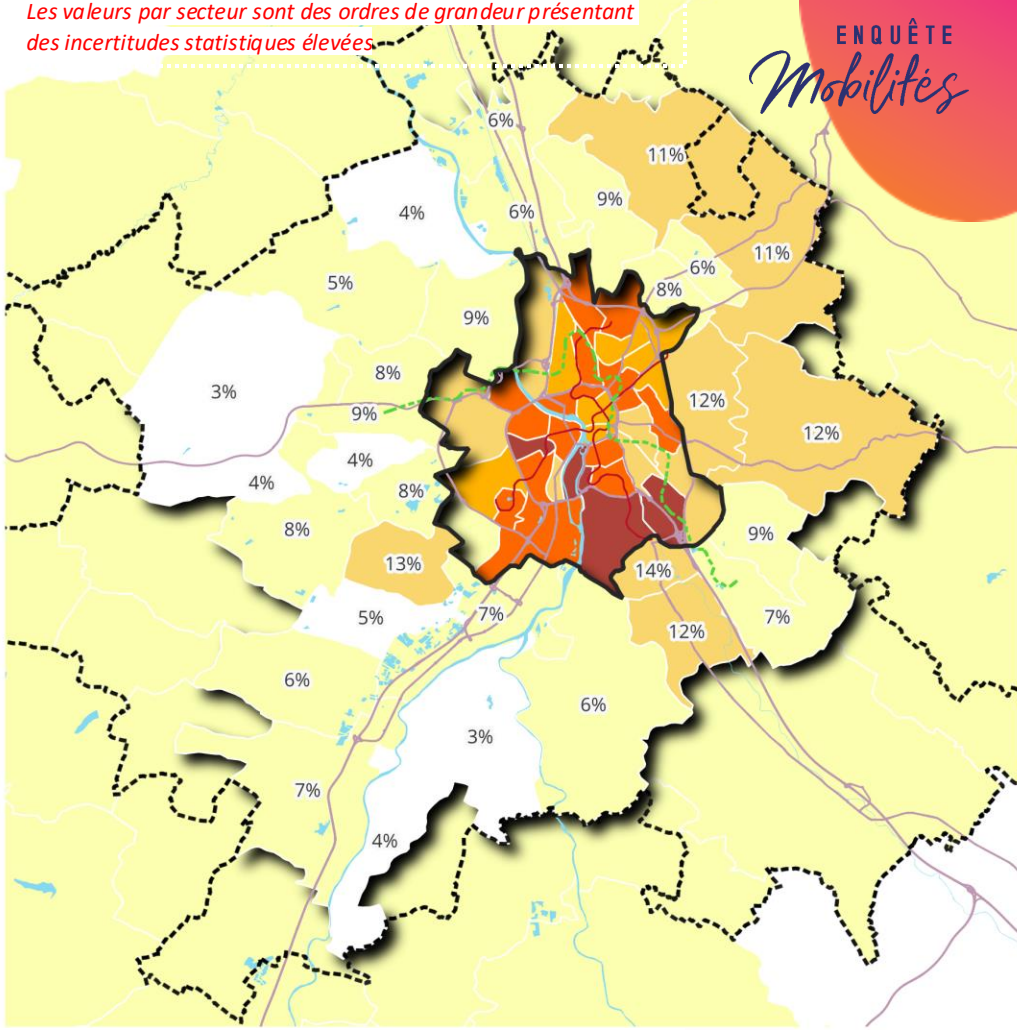
Les communes desservies par le métro et par des bus en site propre sont celles où les habitants utilisent le plus les transports en commun (Ramonville, Balma, Castanet, Cugnaux, Quint) : la part modale y est similaire à celle de certains faubourgs de Toulouse.

Chiffres clefs – part modale des transports en commun selon le lieu de résidence

Toulouse : 21 % (21% en 2013)

Aire urbaine : 12%

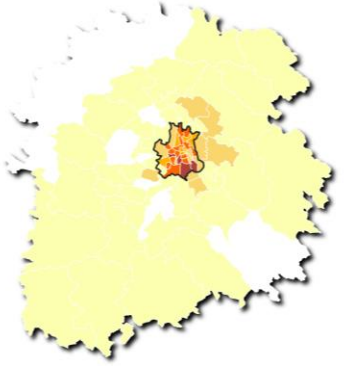
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part modale (%) des transports collectifs
selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 20
- 20 - 27
- 27 - 36

Ressort Territorial Tisséo



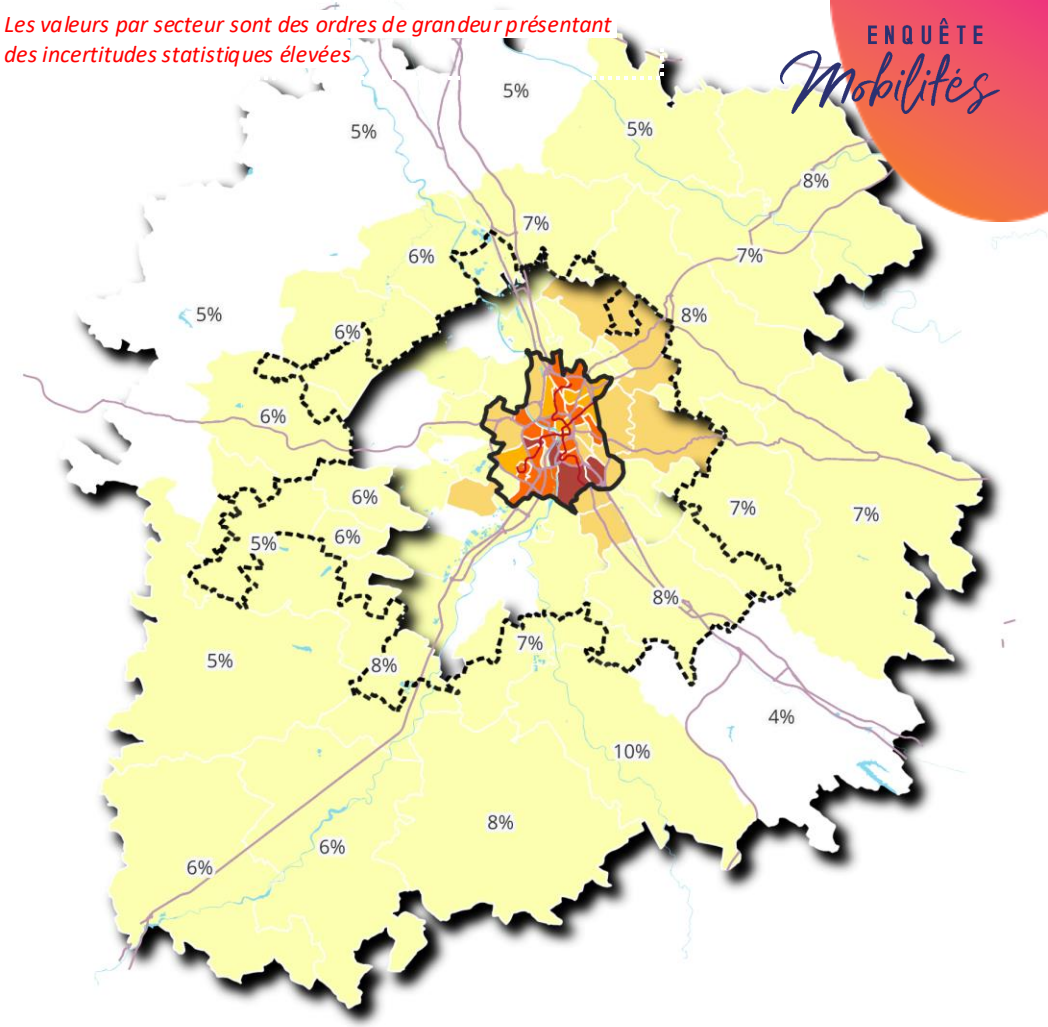
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part modale des transports collectifs en 2e et 3e couronne :

La part modale des transports en commun diminue à mesure que le secteur de résidence s'éloigne de Toulouse.

Hors ressort territorial de Tisséo, cette part est comprise entre 4% et 8%, selon les secteurs.

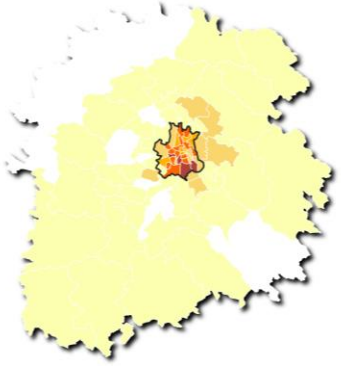
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part modale (%) des transports collectifs
selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 20
- 20 - 27
- 27 - 36

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Chiffres clefs – part modale des transports en commun selon le lieu de résidence

Toulouse : 21 % (21% en 2013)

Aire urbaine : 12%

Pratique régulière du vélo à Toulouse

Régulière = au moins deux fois par semaine

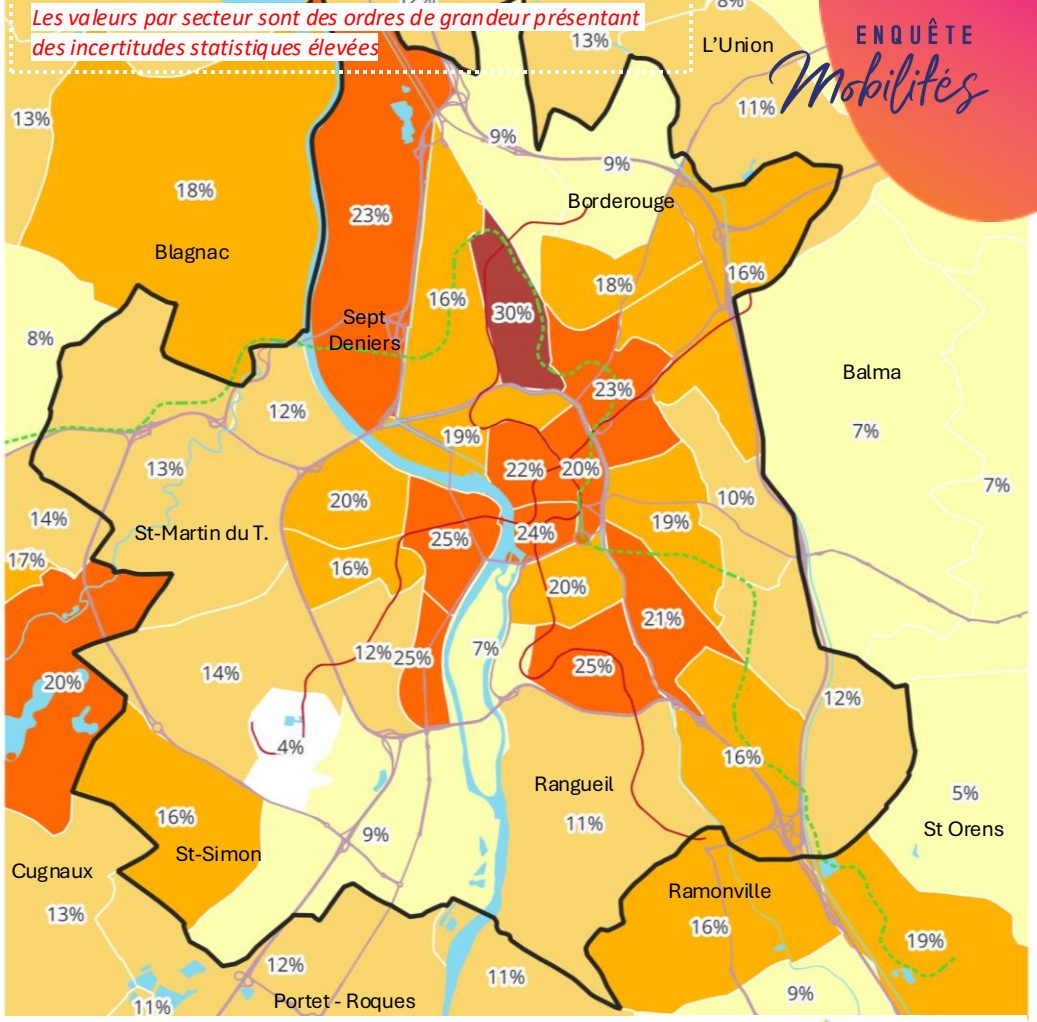
L'indicateur examiné pour le vélo est la « pratique régulière » et non la « part modale » pour tenir compte du fait que, s'agissant d'un mode de déplacements moins utilisé que ceux précédemment présentés, l'utilisation de « part modale » comporterait des incertitudes statistiques trop élevées dans la plupart des secteurs.

Régulière = au moins deux fois par semaine

Une partie significative des habitants de Toulouse utilise régulièrement le vélo, notamment en intra-rocade où 20% des personnes pratiquent le vélo plusieurs fois par semaine.

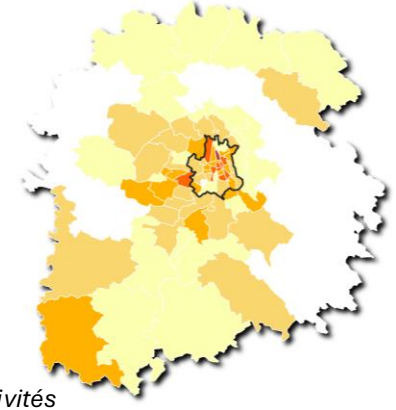
Les habitants des secteurs qui comprennent des QPV ont une pratique plus faible du vélo.

Les habitants des faubourgs toulousains et ceux des communes limitrophes ont des niveaux de recours au vélo comparables.



% des personnes (de 5 ans et +) **ayant recours au vélo plusieurs fois par semaine** selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 20
- 20 - 25
- 25 - 31



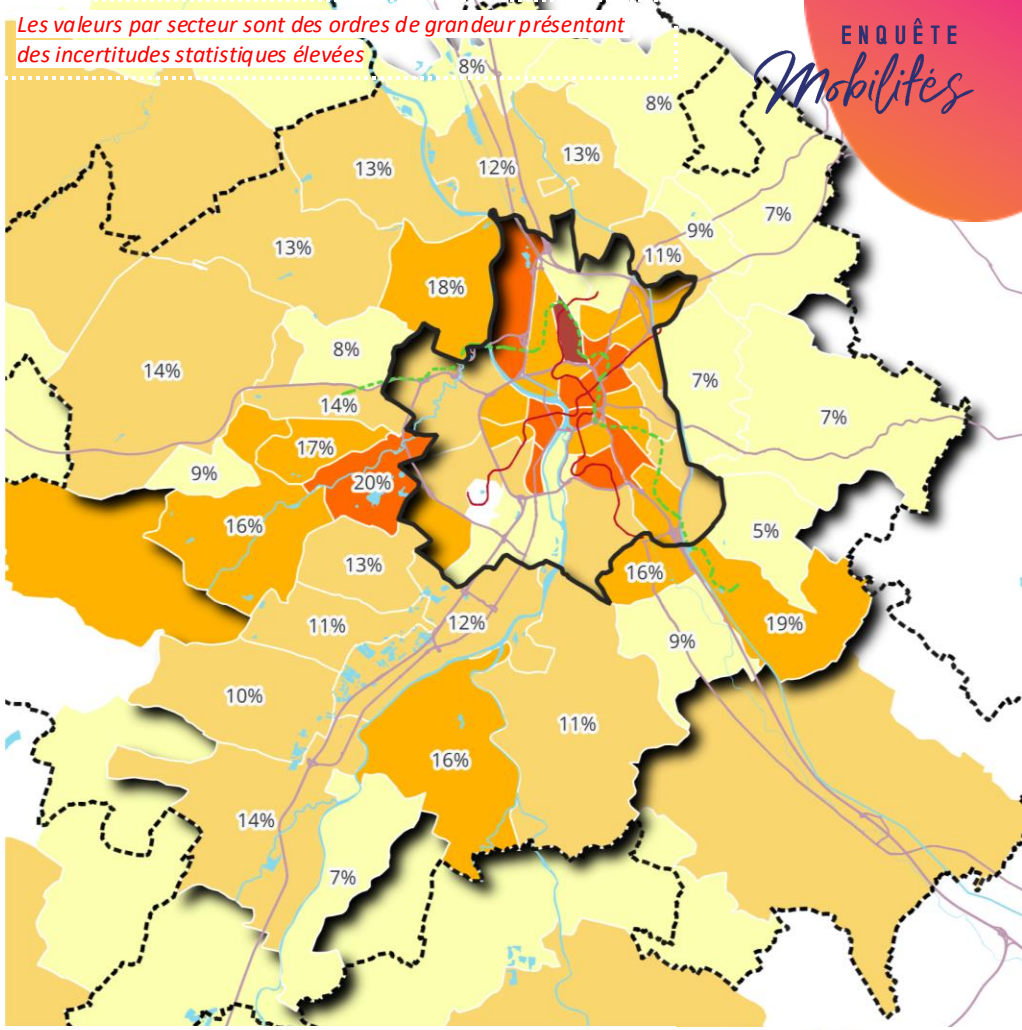
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Pratique régulière du vélo en 1ère couronne :

Régulière = au moins deux fois par semaine

La pratique du vélo est plus marquée chez les habitants de certains secteurs de l'ouest (Tournefeuille, Plaisance, Blagnac…) et du sud-est (Ramonville, Escalquens/Labège).

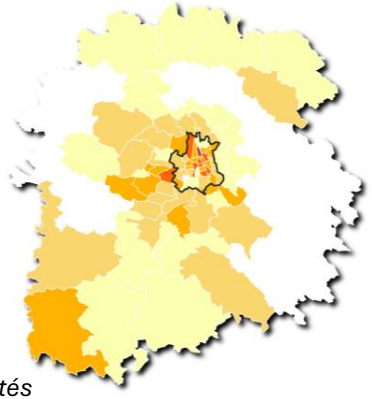
Les habitants des territoires situés à l'est, plus vallonnés, sont ceux dont la pratique est la plus faible.



% des personnes (de 5 ans et +) **ayant recours au vélo plusieurs fois par semaine** selon le secteur de résidence (Couronne 1)

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 20
- 20 - 25
- 25 - 31

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

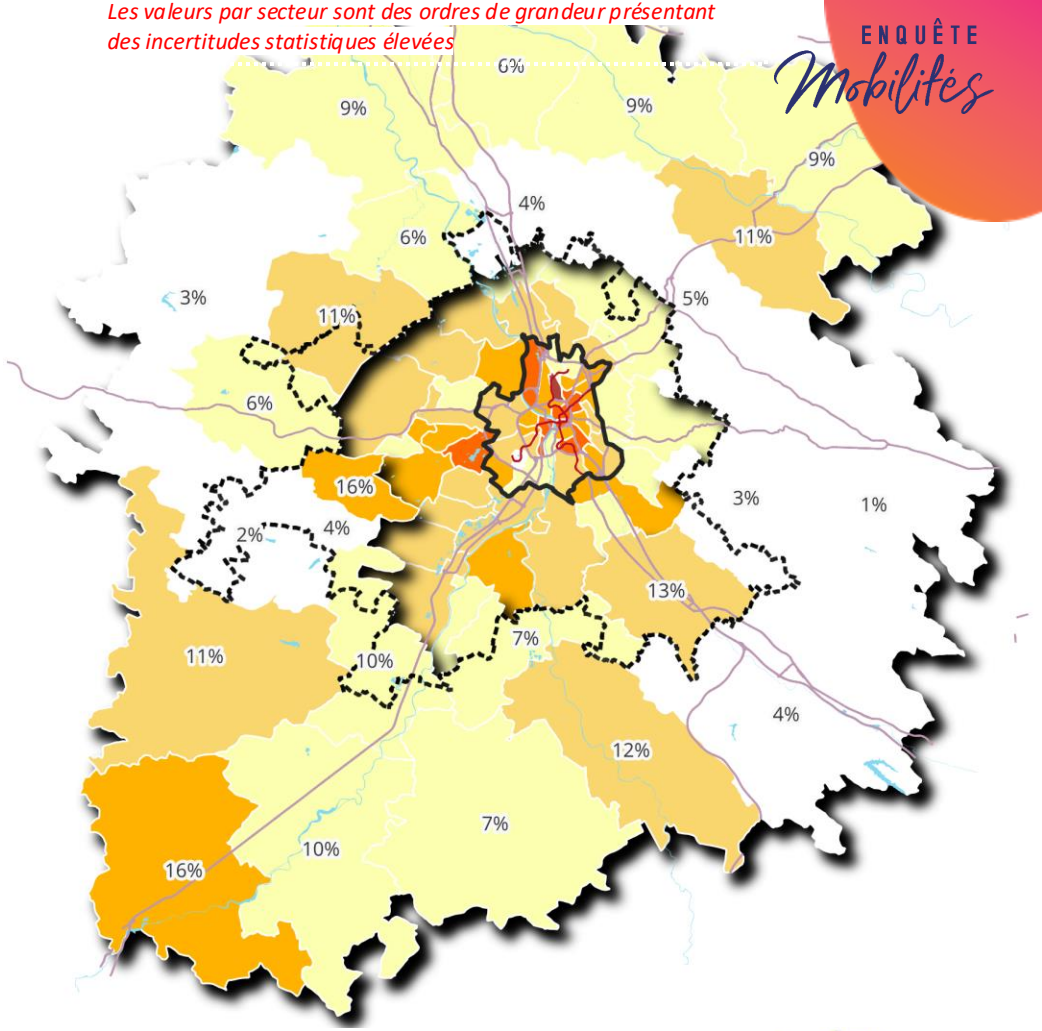
Pratique régulière du vélo en 2e et 3e couronne :

Régulière = au moins deux fois par semaine

La pratique du vélo diminue fortement en seconde couronne, notamment à l'est.

Les franges sud et nord (3ième couronne) présentent des niveaux de pratique plus élevés.

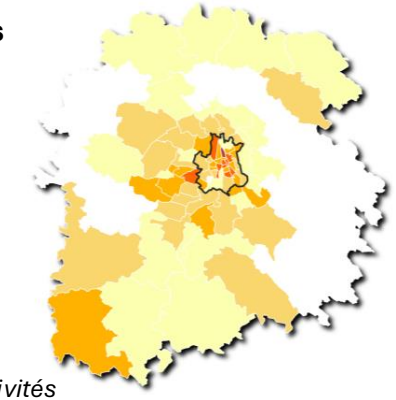
Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



% des personnes (de 5 ans et +) **ayant recours au vélo plusieurs fois par semaine** selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 - 15
- 15 - 20
- 20 - 25
- 25 - 31

Ressort Territorial Tisséo



Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Partie 5 – Mobilité des actifs et utilisation de la voiture vers le travail

Hormis parmi les habitants de Toulouse, pour lesquels les alternatives représentent la moitié des déplacements, la voiture est essentielle à la mobilité des actifs.

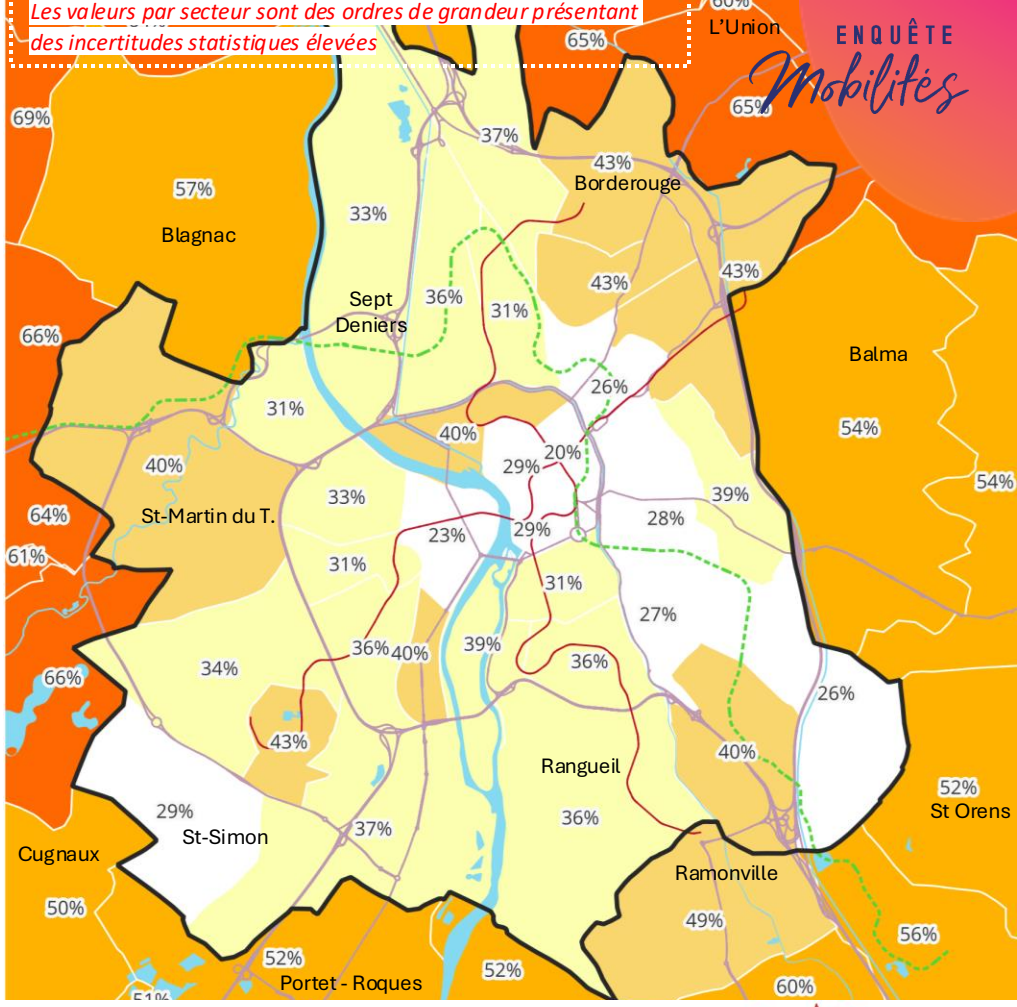
Part des actifs travaillant à l'extérieur de Toulouse

Dans tous les secteurs de Toulouse, les actifs travaillant hors de la commune sont minoritaires.

- En cœur de ville, la part des habitants du secteur « Amidonniers-Compans » qui travaillent à l'extérieur de Toulouse est plus importante. Cela peut être lié à la bonne accessibilité routière de ce secteur.
- Dans le nord-est de la commune, une part plus importante des habitants travaille à l'extérieur de Toulouse.

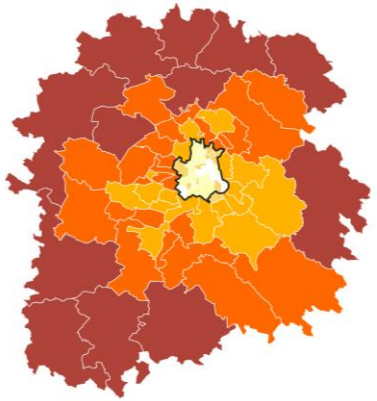
Hors Toulouse, le sud-est de l'agglomération apparait plus « dépendant » de Toulouse en termes d'emplois que les autres quadrants.

Comment lire cette carte :
Parmi les actifs résidant dans le secteur « Capitole », 29 % travaillent à l'extérieur de Toulouse



Part des actifs (%) travaillant en dehors de Toulouse selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 18 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- 60 - 75
- 75 - 95

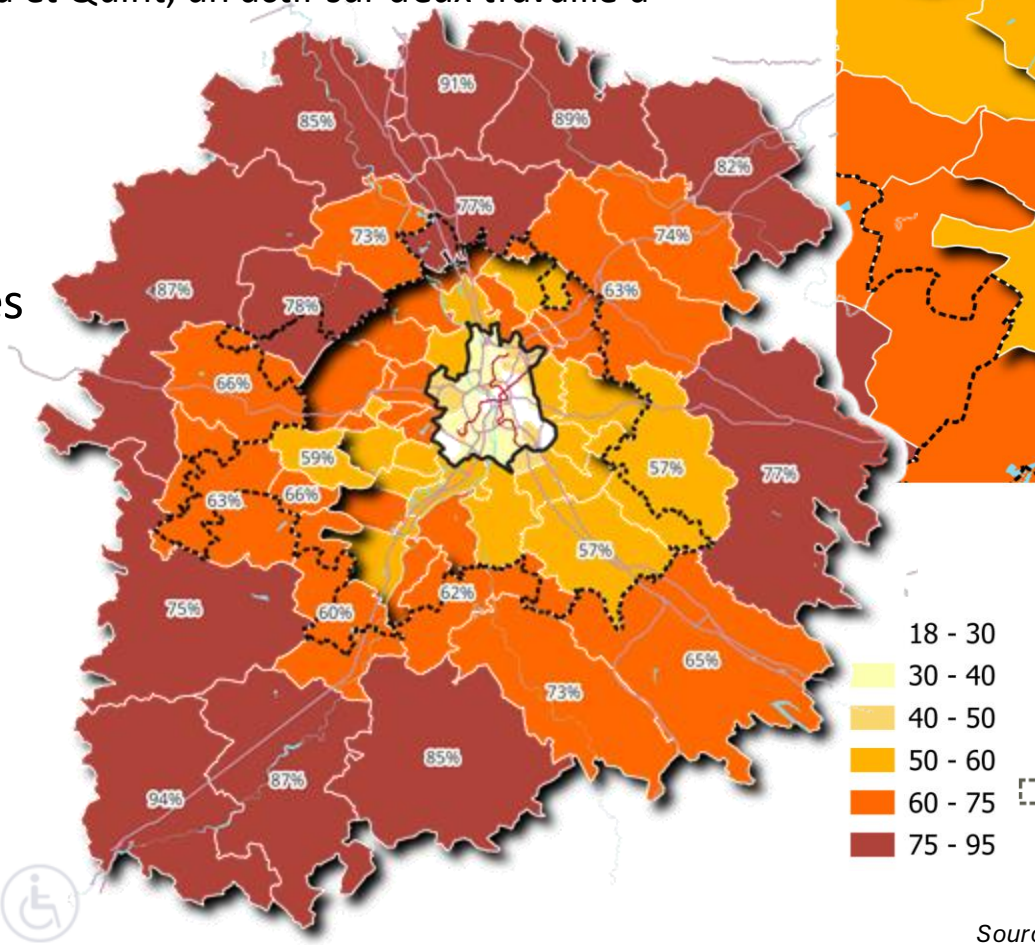


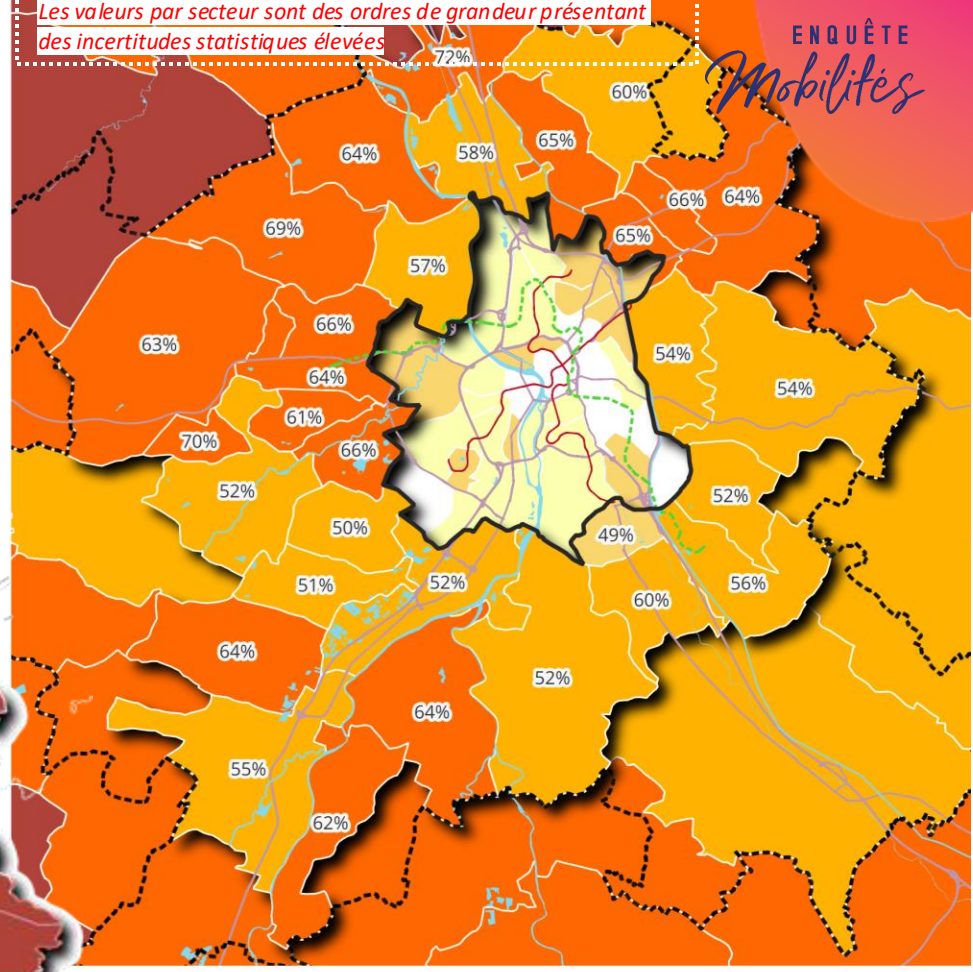
Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part des actifs travaillant à l'extérieur de Toulouse

Le sud-est de l'agglomération apparait plus « dépendant » de Toulouse en termes d'emplois que les autres quadrants (dans les secteurs de Ramonville, Cugnaux, Balma et Quint, un actif sur deux travaille à Toulouse).

L'influence de Toulouse reste marquée au delà des communes limitrophes, notamment dans le sud-est.





Part des actifs (%) travaillant en dehors de Toulouse selon le secteur de résidence (Couronne 1,2,3)

- 18 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- 60 - 75
- 75 - 95

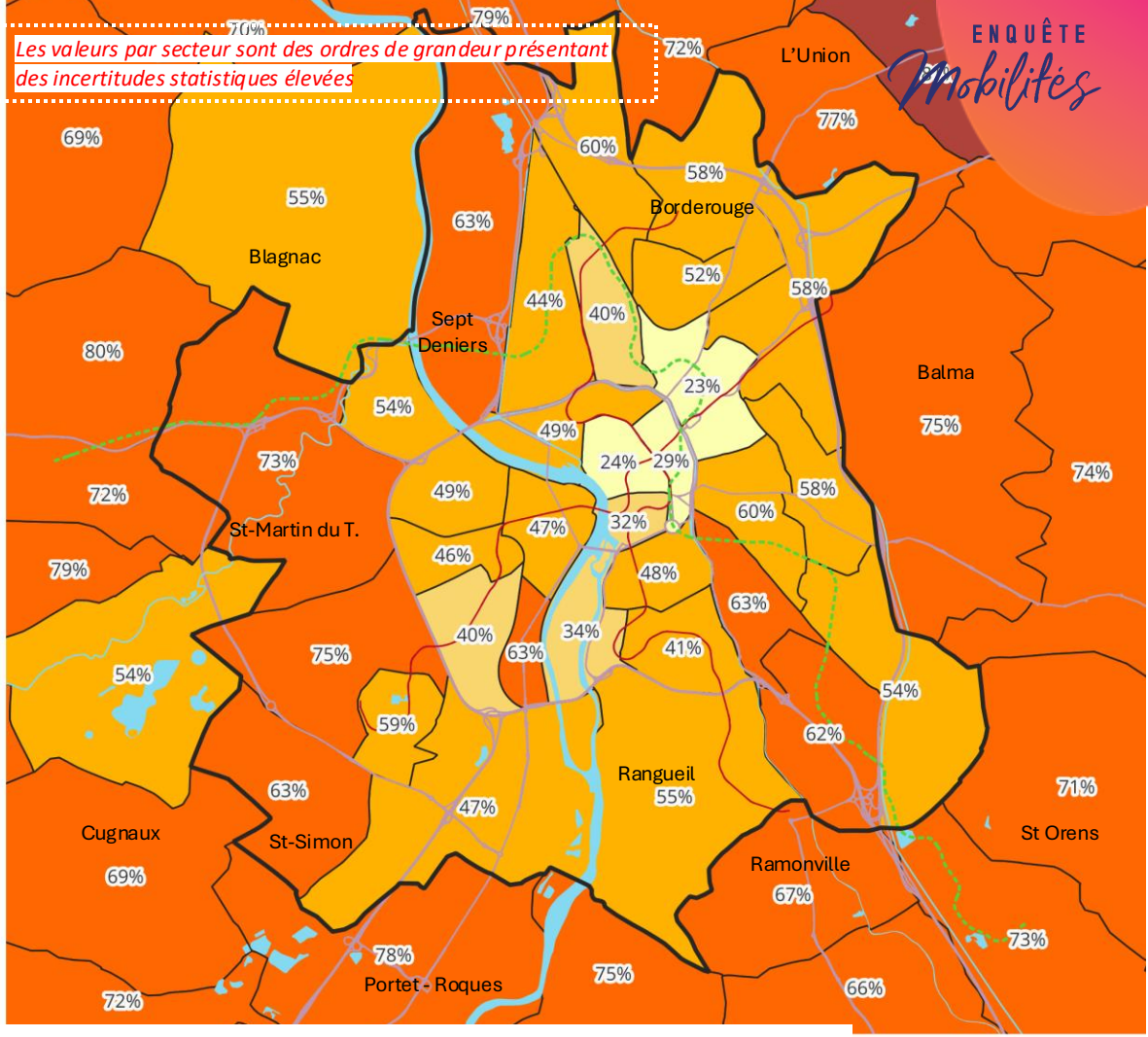
Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part des déplacements liés au travail réalisés en voiture à Toulouse

La part modale de la voiture est sensiblement plus forte pour les déplacements des habitants des secteurs moins denses et excentrés (St Martin, Pradettes) .

Parmi les habitants de Toulouse, comme dans l'ensemble de l'aire urbaine, l'utilisation de la voiture est plus importante pour les déplacements liés au travail (ex : **10%** pour les habitants du secteur Capitole en part modale « tout motifs » contre **24%** pour un motif lié seulement au travail)



Part (%) des déplacements liés au travail réalisés en voiture selon le secteur de résidence (Toulouse)

20 - 30
30 - 40
40 - 60
60 - 80
80 - 98

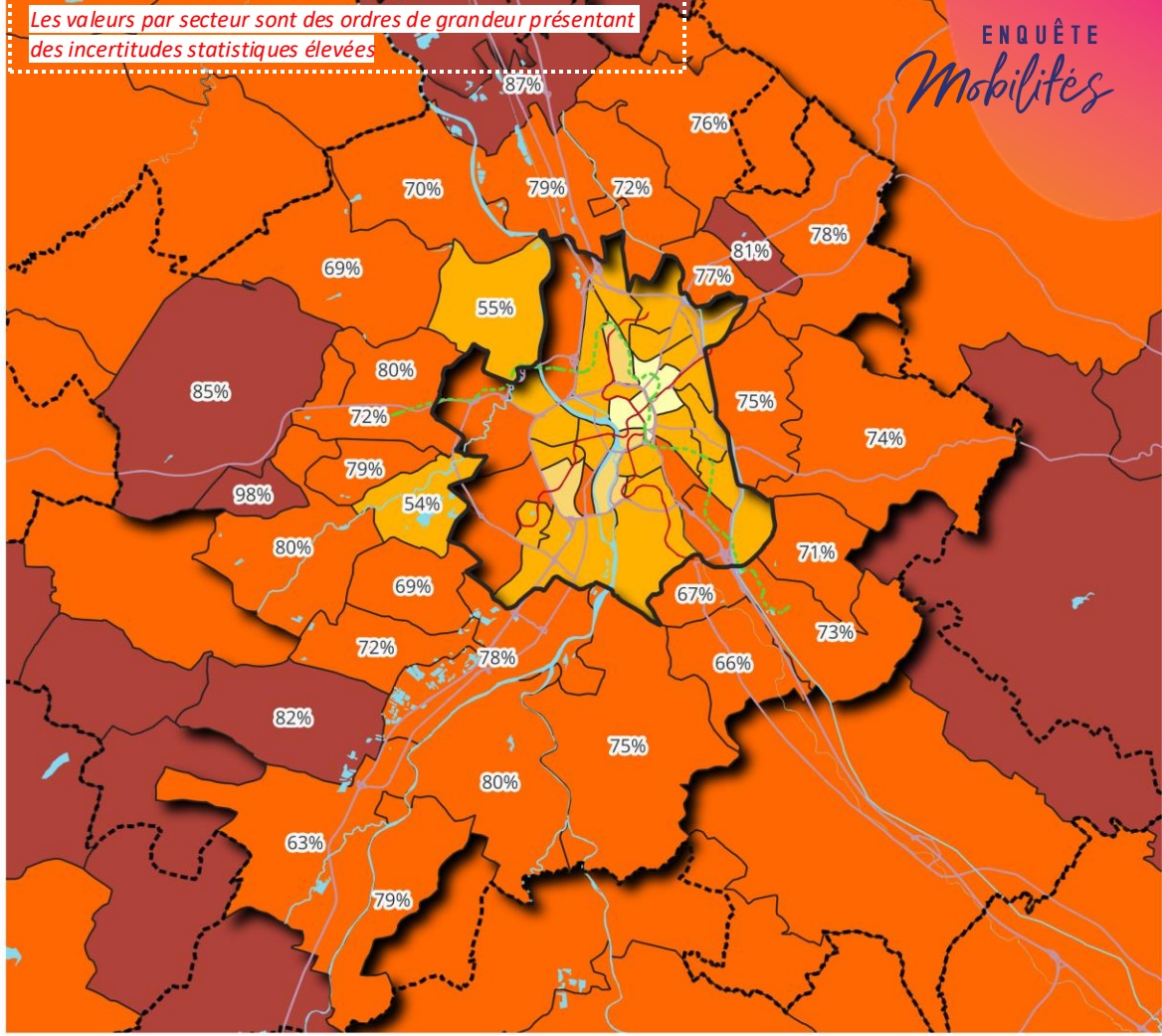
(en km)

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part des déplacements liés au travail réalisés en voiture en 1ère couronne

- Parmi les habitants de la 1ère couronne, à l'exception de ceux des secteurs de Blagnac et de Tournefeuille sud, la voiture est utilisée pour 2/3 des déplacements vers le travail.



Part (%) des déplacements liés au travail réalisés en voiture selon le secteur de résidence (Couronne 1)

20 - 30 (en km)
30 - 40
40 - 60
60 - 80
80 - 98

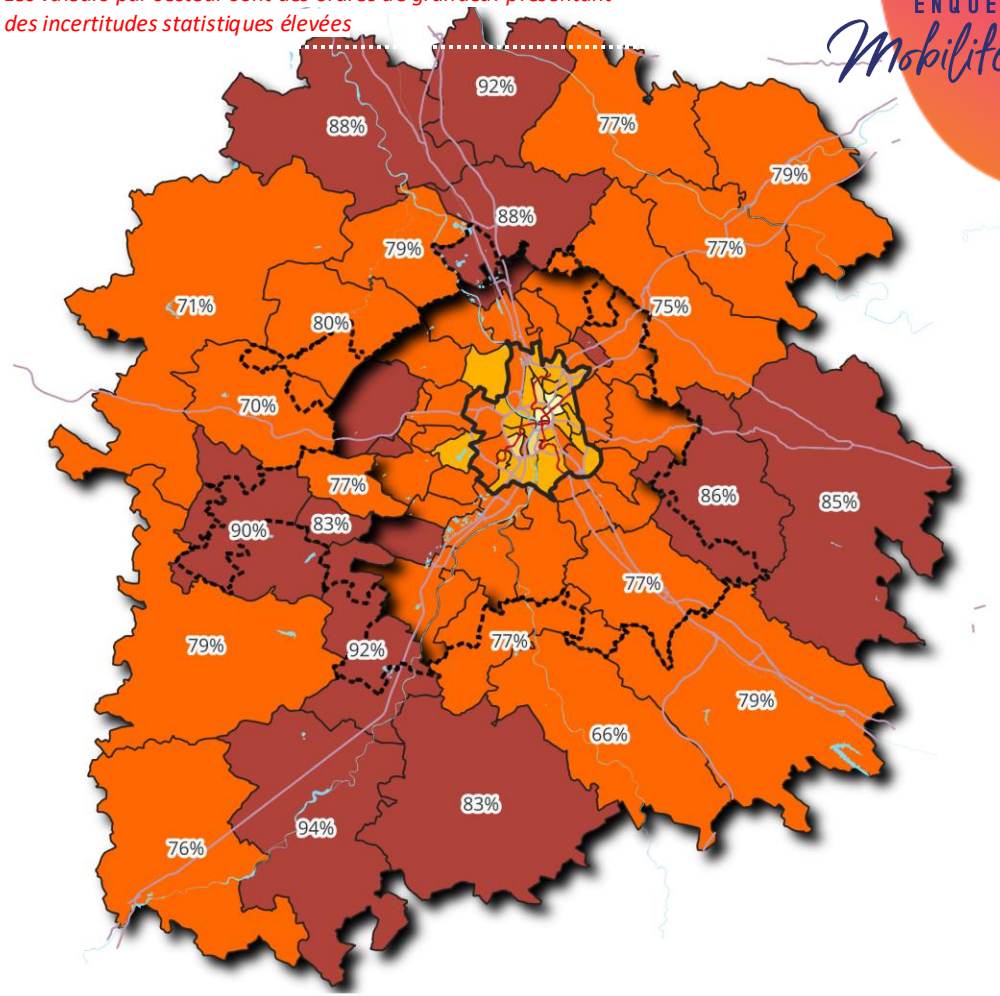
Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Part des déplacements liés au travail réalisés en voiture en 2e et 3e couronne

Parmi les habitants des 2ième et 3ième couronnes, le recours à la voiture pour les déplacements liés au travail est globalement très élevé.

Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées



Part (%) des déplacements liés au travail réalisés en voiture
selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

20 - 30
30 - 40
40 - 60
60 - 80
80 - 98

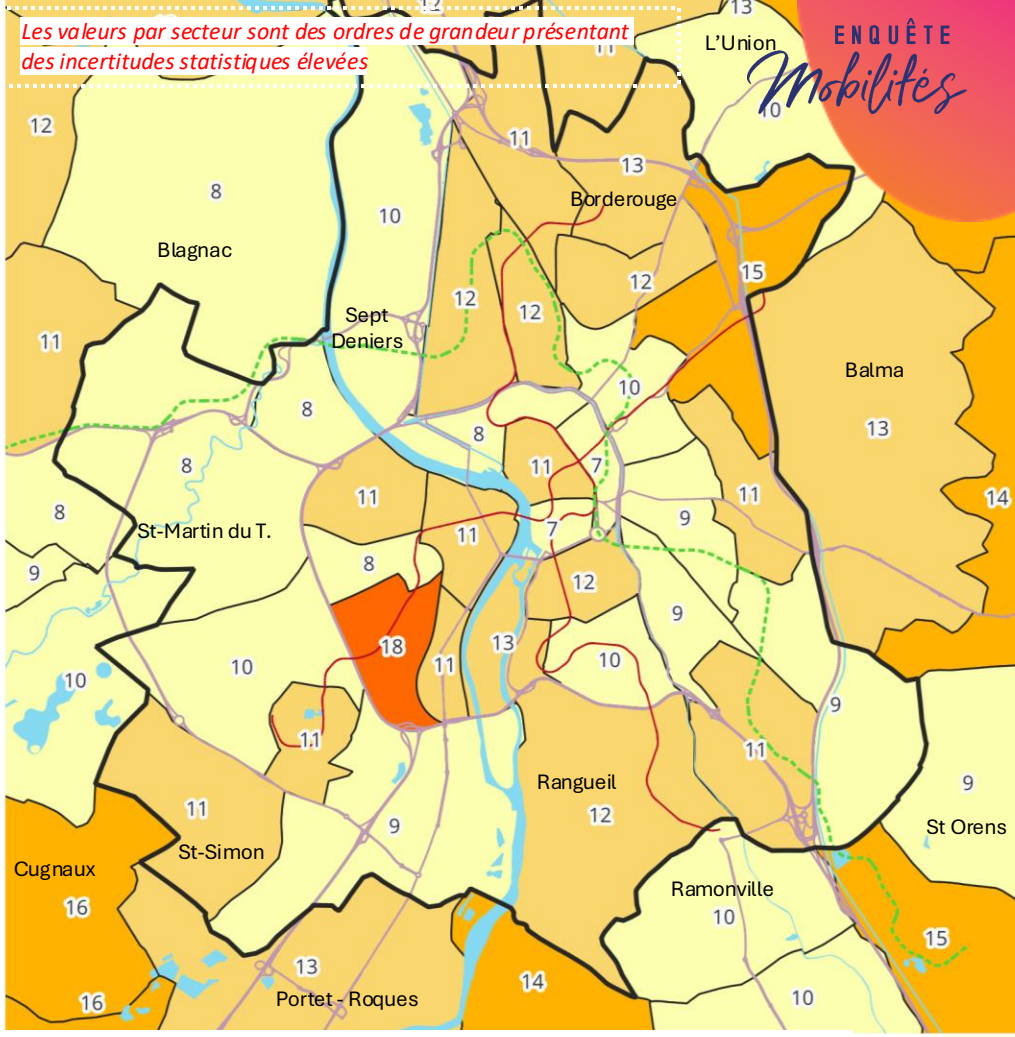
(en km)

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Distance moyenne par déplacement en voiture pour le travail à Toulouse

Les distances moyennes parcourues vers le travail en voiture varient selon les secteurs de résidence, sans tendance évidente, et sans facteur explicatif évident.



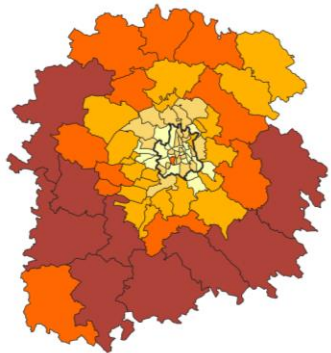
Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture pour le travail selon le secteur de résidence (Toulouse)

- 7 - 10
- 10 - 13
- 13 - 17
- 17 - 22
- 22 - 30

(en km)

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités



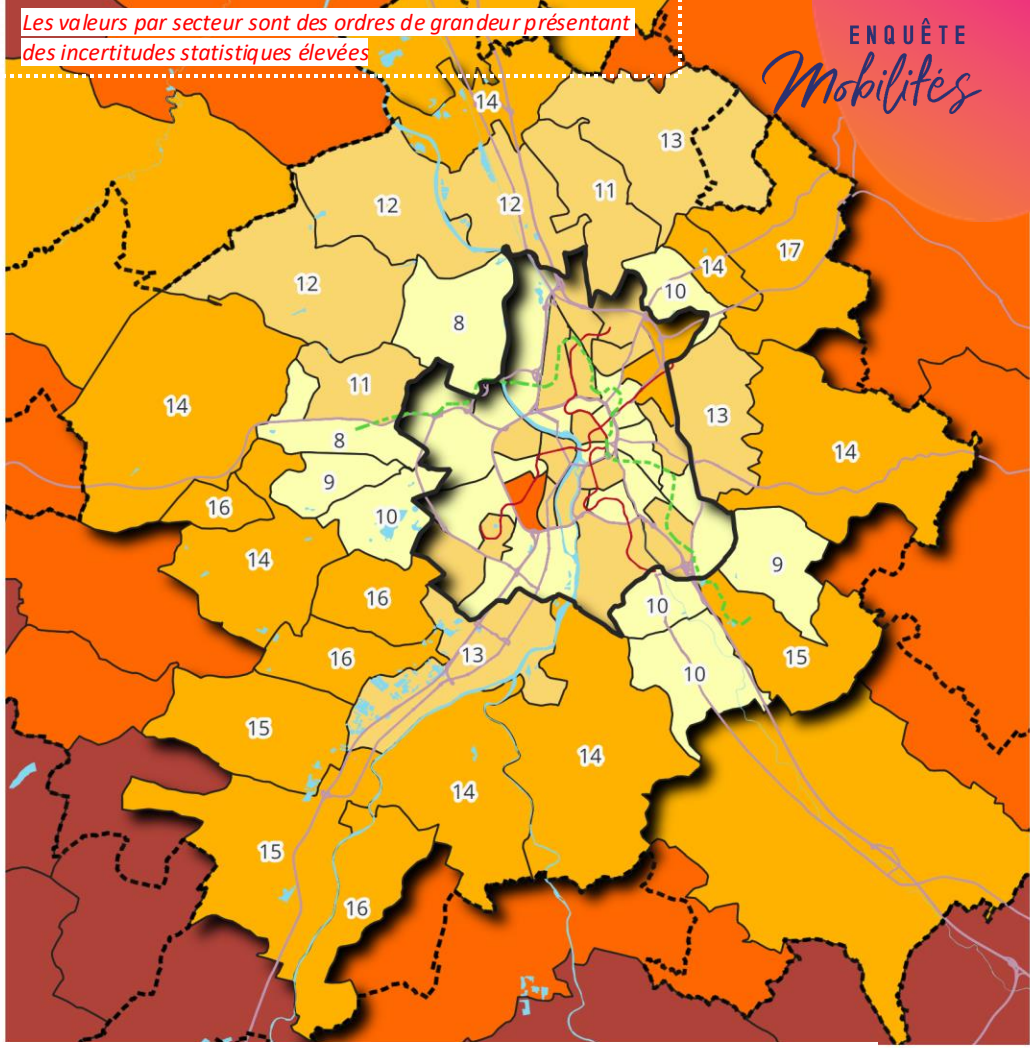
Comment lire cette carte et détails des calculs:

Les déplacements vers le travail effectués en voiture par les habitants du secteur capitole mesurent en moyenne 11km (hors déplacements vers l'extérieur du périmètre de l'EMC²).

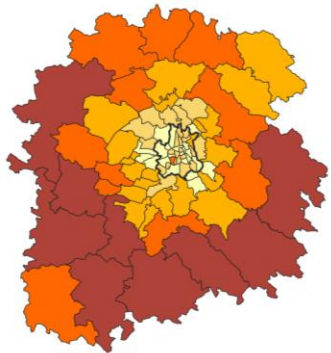
Distance moyenne par déplacement en voiture pour le travail en 1ère couronne

La distance moyenne des déplacements vers le travail réalisés en voiture augmente à mesure que l'on s'éloigne de Toulouse. On note que :

- les actifs résidant dans les communes limitrophes de Toulouse ont des distances de déplacement en voiture similaires aux actifs résidant dans les secteurs toulousains,
- les écarts de distance entre les habitants des autres communes de première couronne et ceux de Toulouse sont relativement limités (quelques km en plus dans le Muretain qu'à Toulouse).



Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture pour le travail selon le secteur de résidence (Couronne 1)



7 - 10
10 - 13
13 - 17
17 - 22
22 - 30

(en km)

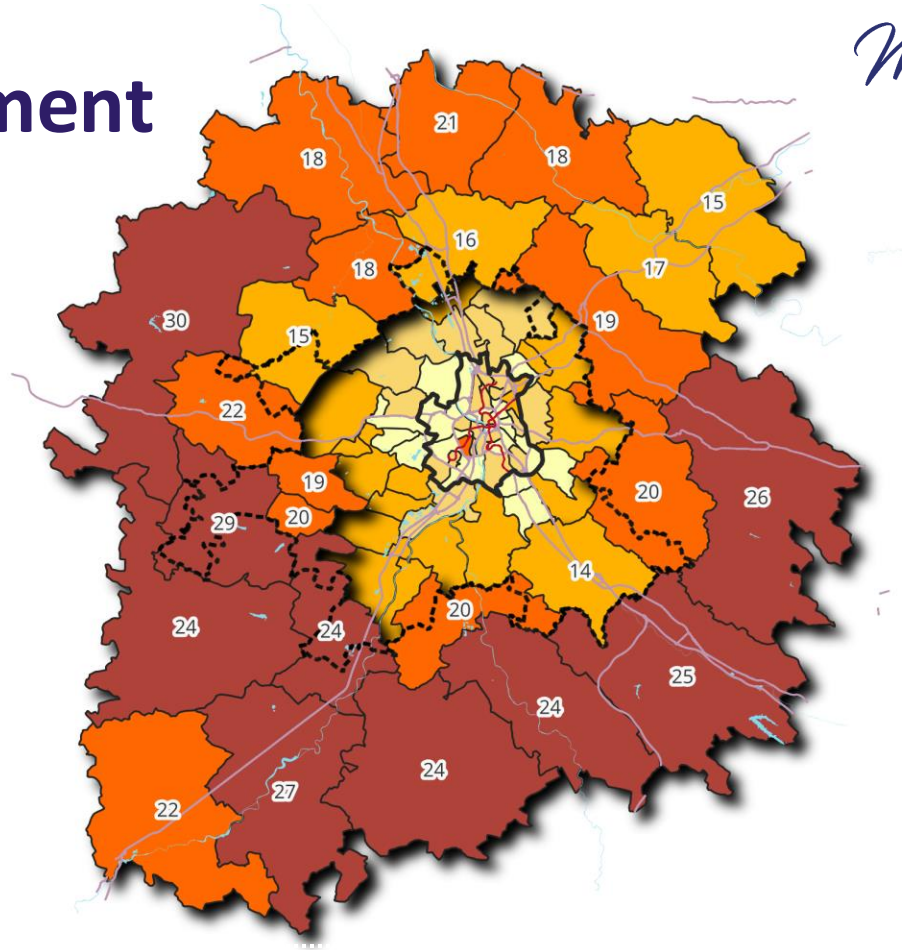
Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités

Distance moyenne par déplacement en voiture pour le travail en 2e et 3e couronne

La distance moyenne des déplacements réalisés en voiture vers le travail s'accentue plus nettement en seconde et troisième couronne de Toulouse.

Certains secteurs semblent moins dépendants du cœur d'agglomération (Cazères et de Rabastens) et ont des distances moyennes en voiture plus faibles.

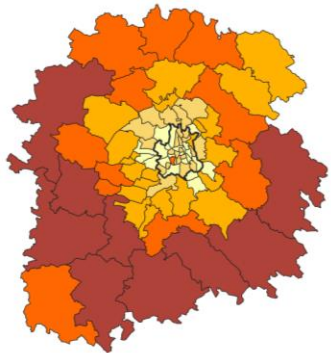


Les valeurs par secteur sont des ordres de grandeur présentant des incertitudes statistiques élevées

Distance moyenne par déplacement (dans le périmètre) en voiture pour le travail selon le secteur de résidence (Couronne 2 et 3)

- 7 - 10
- 10 - 13
- 13 - 17
- 17 - 22
- 22 - 30

(en km)

Ressort Territorial Tisséo

Source : EMC² 2023 – Tisséo Collectivités