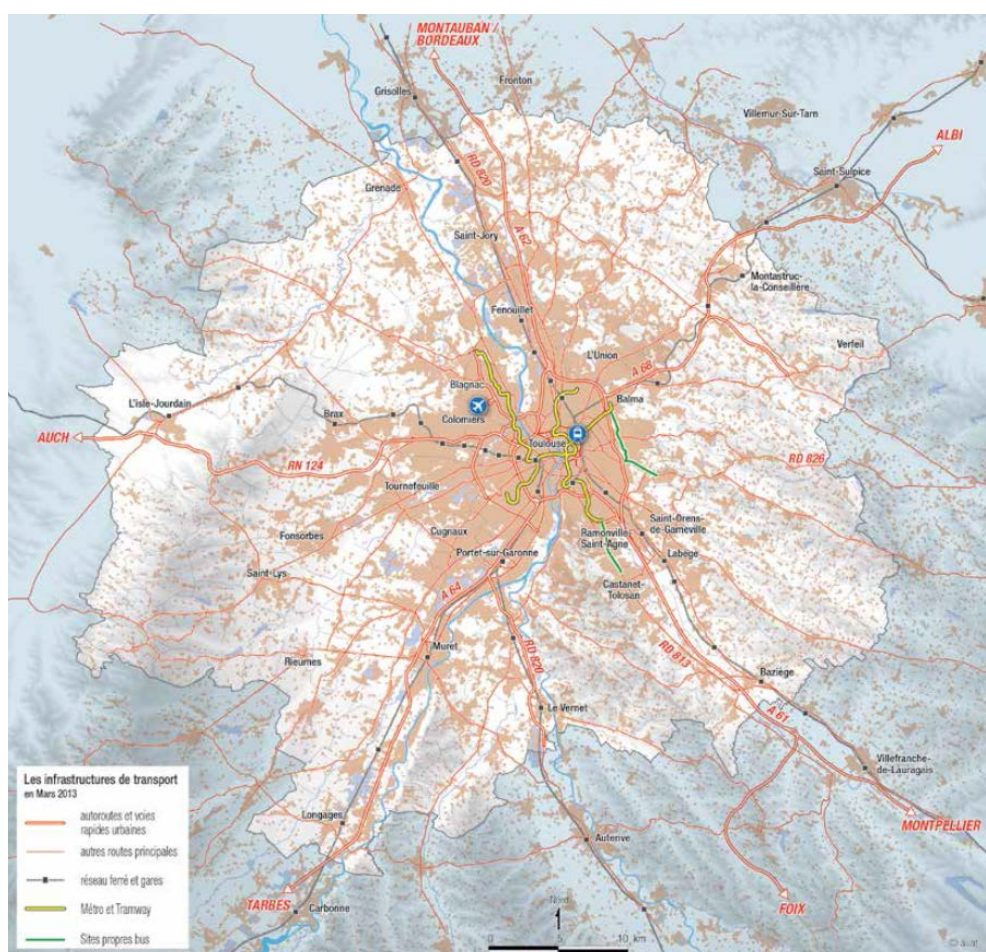


## – RECHERCHE POUR LA COMMISSION TRAN – LES DÉPLACEMENTS DANS LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE<sup>1</sup>

### 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La grande agglomération toulousaine<sup>2</sup> regroupe environ 1 200 000 habitants (répartis sur 179 communes et une superficie de plus de 2 000 km<sup>2</sup>). La rapide croissance de la population (+14% entre 2004 et 2013, soit presque 12 000 nouveaux habitants chaque année) y génère un étalement urbain d'autant plus marqué que l'habitat y est peu dense (même dans la ville de Toulouse). L'agglomération s'étale aujourd'hui sur plus de 80 km du nord au sud, et 60 km d'est en ouest.



Source : Tisséo

<sup>1</sup> Sources : Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, [Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine \(2013\)](#); Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, Observatoire des déplacements, [Synthèse 2014](#); Syndicat Mixte d'Études de l'agglomération toulousaine, [Projet de révision du schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine \(2016\)](#)

<sup>2</sup> C'est le périmètre retenu pour l'enquête de 2013 sur les déplacements susmentionnée.



## 2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ EN 2013

L'étalement urbain entraîne une situation très commune : les transports collectifs, qui ont été remarquablement développés, sont d'autant plus inadaptés que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération ; l'essentiel des déplacements s'effectue en automobile, et les voies principales sont engorgées.

Le taux de motorisation augmente avec l'éloignement de Toulouse (où la moitié des ménages n'a pas de voiture) :

Taux moyen de motorisation dans l'agglomération : 1,26 voiture par ménage		
Toulouse : 0,89	Proche périphérie : 1,57	Périphérie éloignée : 1,79

A l'inverse, les habitants qui détiennent un abonnement de transports en commun sont plus nombreux au centre qu'en périphérie :

Taux moyen d'abonnement aux transports en commun dans l'agglomération : 40%		
Toulouse : 58%	Proche périphérie : 30%	Périphérie éloignée : 22%

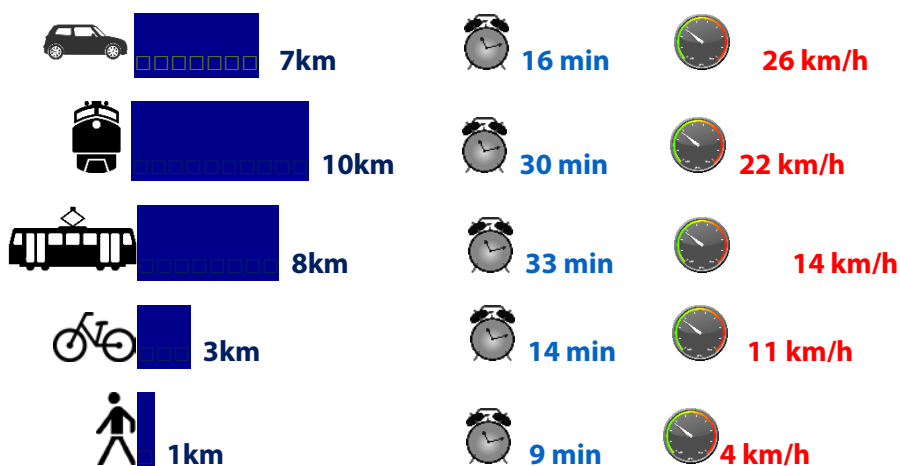
Les déplacements au sein de l'agglomération (3,8 millions de déplacements/jour) s'effectuent surtout en automobile, sauf à Toulouse :

Agglomération	60%	22%	13%	5%
Toulouse	40%	33%	21%	5%
Proche périphérie	72%	15%	8%	5%
Périphérie éloignée	78%	10%	7%	5%

Voiture particulière	Marche	Transports publics	Autres <sup>3</sup>
----------------------	--------	--------------------	---------------------

Pour les déplacements dans l'agglomération, les transports en commun urbains (tram, métro, bus) sont deux fois moins rapides que la voiture, comme l'illustre le graphique ci-dessous :

### Distance, durée et vitesse moyennes d'un déplacement dans la grande agglomération toulousaine, par mode, en 2013



## 3. LES TRANSPORTS EN COMMUN : FRÉQUENTATION EN (MOINDRE) HAUSSE

La part des déplacements effectués en transports en commun est passée de 9% à 13% entre 2004 et 2013. Cette forte augmentation, surtout notable au centre de l'agglomération, a accompagné le développement de l'offre, principalement sur le réseau *Tisséo*. Cette progression marque aujourd'hui le pas, notamment sur les réseaux d'autocars et le réseau ferroviaire régional dont la fréquentation stagne depuis 2013.

<sup>3</sup> Vélos, deux-roues motorisés, camionnettes, ...

Le réseau *Tisséo* (Métro, Tram, Bus) est le principal réseau de transports en commun de l'agglomération. En 2014, près de 85% des 508 000 déplacements quotidiens effectués en transports publics l'ont été via *Tisséo* (et plus de la moitié (51%) des déplacements sur ce réseau ont été effectués en métro). Au total cette année-là, *Tisséo* a transporté 172 millions de voyageurs (+2,5% par rapport à 2013<sup>4</sup>) sur 29,8 millions de kilomètres.

*Tisséo* se compose de deux lignes de métro (Ligne A - 12,5 km et 18 stations ; Ligne B - 15,7 km et 20 stations), deux lignes de tramway (Ligne T1 - 15 km et 24 stations ; Ligne T2 - 16 stations<sup>5</sup>), 90 lignes de bus ou navettes et 9 lignes de transport à la demande. En 2014, 45% de ses utilisateurs étaient titulaires d'un abonnement.

## Le réseau Tram et Métro



La même année, 12% des déplacements en transports en commun ont été effectués via les réseaux d'autocars et le réseau ferroviaire régional<sup>6</sup>.

« *Arc-en-ciel* » est le principal réseau d'autocars<sup>7</sup>. En 2014, il a transporté 1,8 millions de voyageurs (+1% par rapport à 2013), dont 31% d'abonnés, sur 5,6 millions de kilomètres. La voie ferrée (plus de 2 200 trains régionaux par jour (hors weekend) et 35 gares ou haltes ferroviaires) a transporté près de 7 millions de voyageurs (+1,3% par rapport à l'année précédente).

## 4. LE TRAFIC ROUTIER : STAGNATION MAIS SATURATION

La part de la voiture est en diminution (elle était de 64% en 2004 et de 60% en 2013) mais l'automobile demeure le principal mode de transport au sein de l'agglomération, avec 2,3 millions de déplacements/jour en 2013. Qui plus est, cette diminution est loin d'être uniforme : la part de l'automobile s'est fortement réduite à Toulouse, mais elle a augmenté dans la périphérie éloignée où elle assure maintenant 78% des déplacements.

En outre, du fait de l'accroissement de la population et des distances parcourues, le trafic routier augmente constamment. Les quelques signes de stagnation apparus en 2014 peuvent s'expliquer par une moindre mobilité globale à l'échelle de l'agglomération<sup>8</sup>, et par le fait que les principales voies de communication sont arrivées à la limite de leur capacité. A ce stade, il est difficile de savoir si cette stagnation constitue le signe d'une tendance durable.

<sup>4</sup> Cette augmentation est essentiellement due au réseau de surface : +5% de voyageurs en bus et +57% en tramway (grâce au prolongement de la ligne T1. La ligne T2 a été inaugurée en 2015).

<sup>5</sup> La ligne T2 suit, sur sa plus grande part, la ligne T1 dont elle n'est « indépendante » que sur 2,4 km.

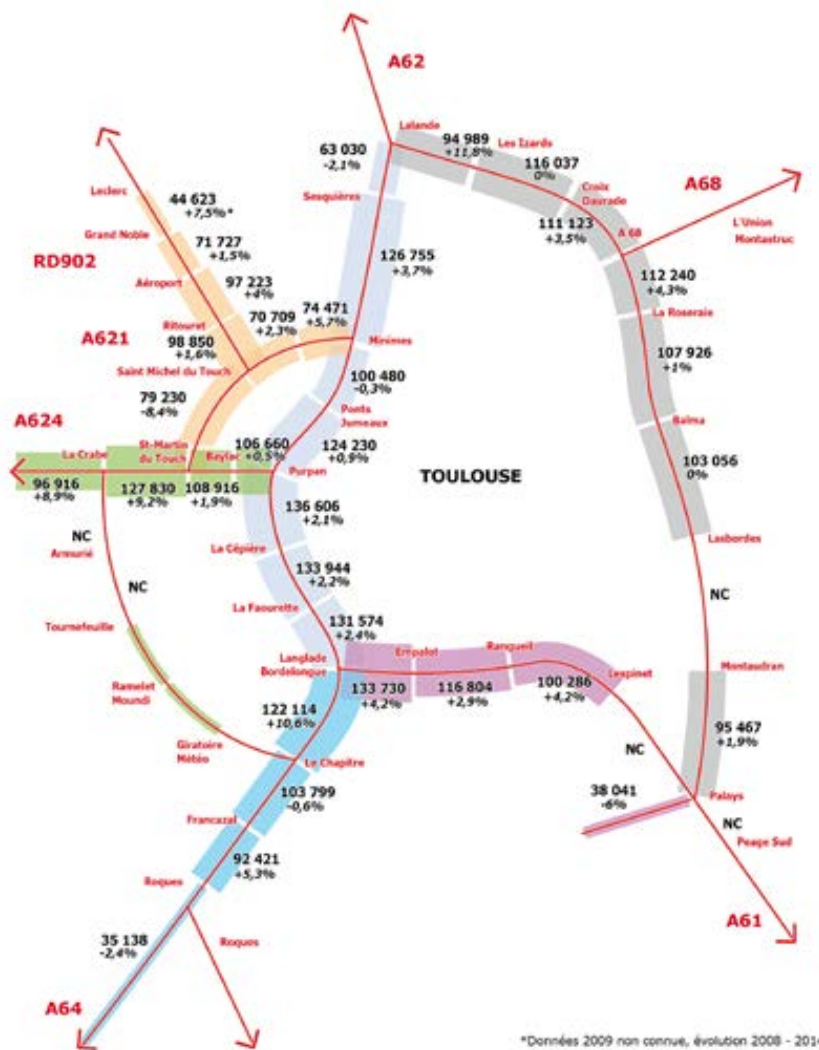
<sup>6</sup> 3 % des déplacements combinaient le réseau *Tisséo* avec le train ou l'autocar.

<sup>7</sup> Le réseau « *Arc-en-ciel* » est constitué d'une quarantaine de lignes régulières d'autocar et des services spéciaux de transport scolaire. Il existe d'autres réseaux d'autocars, de moindre importance, comme le réseau *TAMtam*.

<sup>8</sup> Dans la grande agglomération toulousaine, le nombre de déplacements par jour et par habitant est passé de 4,1 à 3,8 entre 2004 et 2013. Cette rupture de tendance, qui intervient après des décennies de progression de la mobilité individuelle, s'observe dans d'autres grandes agglomérations françaises (Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble...). Beaucoup de facteurs peuvent expliquer cette évolution qui reste encore à analyser (vieillesse de la population, crise économique, développement des technologies digitales,...).

Il convient aussi de noter qu'en 2014, comme en 2013, et malgré la légère stagnation du trafic susmentionnée, le nombre des accidents de la route a fortement augmenté (+ 25%), comme le nombre de leurs victimes (+25%). Parmi ces dernières, l'augmentation a particulièrement affecté les cyclistes (+52%) et les piétons (+11%). La ville de Toulouse concentre près de 60% des accidents et des victimes.

**Trafic sur les voies rapides urbaines, évolution 2009-2014 (nombre de véhicules par jour, moyenne journalière annuelle entre deux échangeurs)**



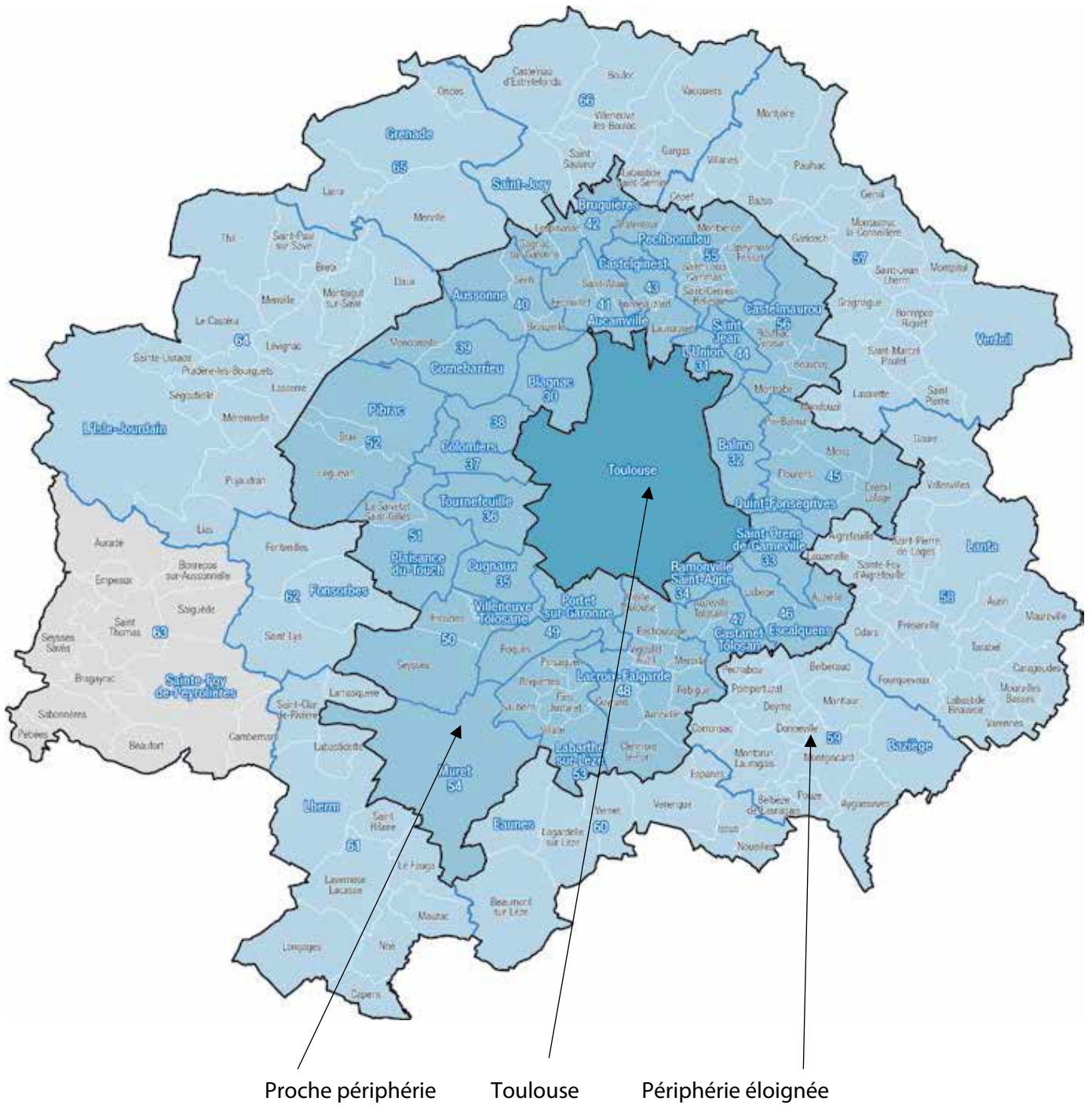
Source : Aua-T, Synthèse 2014

**5. PIÉTONS ET CYCLISTES**

La marche constitue le deuxième mode de déplacement après l'automobile (avec une moyenne de 22% des déplacements en 2013). Toutefois, elle est surtout pratiquée dans le centre-ville de Toulouse - beaucoup moins en périphérie où elle reste assez marginale. En moyenne, la part de la marche est d'ailleurs plus faible dans l'agglomération toulousaine que dans la plupart des autres agglomérations de taille comparable (comme Marseille, Lyon, Lille ou Nice par exemple) - et elle n'augmente pas.

À l'échelle de l'agglomération, la part du vélo reste marginale (moins de 2% des déplacements en 2013) et stable (et, à vrai dire, difficile à évaluer avec précision). L'utilisation de la bicyclette semble néanmoins progresser à Toulouse où, depuis 2007, la ville offre un service de vélos en libre-service (*VélôToulouse*), disponibles dans 283 stations. Fin 2014, le service comptait 29 000 abonnés (+ 24% par rapport à 2013).

# La grande agglomération toulousaine



\*\*\*

**Clause de non-responsabilité**

Ce document est destiné aux Membres du Parlement européen et à leurs collaborateurs pour les accompagner dans leurs travaux. Il ne reflète pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. Son contenu ne doit pas être tenu pour exhaustif.

**Auteur**

Marc Thomas, administrateur, Département thématique B: Politiques structurelles et de Cohésion

**Commentaires**

Si vous désirez nous faire part de vos réactions, veuillez envoyer un mail au Secrétariat Poldep-Cohesion à l'adresse suivante :

[poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@ep.europa.eu)

**Département thématique B**

Au sein de la Direction générale des Politiques internes, le Département thématique B est l'unité de recherche qui fournit une expertise technique aux cinq commissions parlementaires suivantes : Agriculture et Développement Rural, Culture et Éducation, Pêche, Développement Régional, Transport et Tourisme. L'expertise est produite de manière interne ou externe.

**Toutes les publications TRAN:**

<http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>