

# Finalité 1 - La lutte contre le changement climatique

Pour limiter l'élévation de la température mondiale, la France s'est fixée comme objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Maîtrise de la demande en énergie, de l'étalement urbain et recours aux énergies renouvelables et aux modes de déplacements alternatifs devront orienter les choix de développement territorial. Les changements amorcés et l'inertie du système climatique rendent les années à venir décisives, mais en parallèle, prévenir les effets inévitables du réchauffement déjà à l'œuvre obligera à prendre des mesures d'adaptation dans différents domaines. Outre la problématique du changement climatique, la dégradation de la qualité de l'air est préoccupante. Elle implique des conséquences directes en termes d'effets physiques et pathologiques, mais aussi en termes d'épidémiologie, c'est-à-dire d'atteinte à l'état de santé général de la population.

## Sommaire

Les indicateurs actualisés dans l'édition 2014 portent la mention "mise à jour 2014" ; les indicateurs reconduits à l'identique de l'édition précédente celle de « édition 2013 ».

■1-1 - Les émissions de CO2 et le PIB (mise à jour 2014)	p. 2
■1-2 - La consommation d'énergie et le PIB (mise à jour 2014)	p. 4
■1-3 - La production d'énergies renouvelables (EnR) (mise à jour 2014)	p. 7
■1-4 - Le transport de marchandises par route et le PIB (mise à jour 2014)	p. 9
■1-5 - La part du transport par route dans le transport total de marchandises (édition 2013)	p. 11
■1-6 - L'étalement urbain (mise à jour 2014)	p. 12
■1-7 - Le trafic routier (mise à jour 2014)	p. 14
■1-8 - Les déplacements entre les lieux de domicile et de travail (édition 2013)	p. 16
■1-9 - Les parts modales des déplacements domicile-travail (édition 2013)	p. 19

## 1-1 Les émissions de CO2 et le PIB (mise à jour 2014)

### Pertinence

L'atténuation des changements climatiques consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Parmi ceux-ci, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), émis essentiellement au travers de la consommation et de la production d'énergie, représente les deux tiers des émissions de GES en Midi-Pyrénées, soit moins toutefois qu'en moyenne nationale (respectivement 67 % et 74 % en 2012). Les autres principaux GES sont le méthane (CH<sub>4</sub>) et le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) essentiellement liés à l'activité agricole dans la région.

Dans le modèle économique mondial actuel, les émissions de gaz à effet de serre sont d'autant plus importantes que l'économie est développée. Fort de ce constat, des mesures tendant à découpler croissance économique et émissions ont été prises au niveau planétaire, pour être déclinées ensuite à des échelons inférieurs : Protocole de Kyoto en 1997 au niveau mondial, paquet énergie-climat en 2008 au niveau européen, lois Grenelle 1 et 2 en 2009 et 2010 en France, Schémas régionaux climat air énergie (SRCAE adopté en Midi-Pyrénées en juin 2012)... Le paquet législatif européen prévoit en particulier de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des pays de l'Union de 20 % à l'horizon 2020 par rapport à 1990, et de 14 % pour la France. Les objectifs étant fonction des émissions de chaque pays, la France émettant moins, en raison notamment de son parc nucléaire, a un objectif de réduction moindre.

Pour mesurer l'efficacité de ces mesures, l'indicateur retenu est l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> rapportée à l'évolution du Produit intérieur brut (PIB) en valeur, le PIB étant assimilé ici au développement économique. La croissance est alors considérée comme « viable », c'est-à-dire conciliant les enjeux de développement économique et de préservation de l'environnement, si elle ne génère pas ou mieux, diminue les émissions de CO<sub>2</sub>.

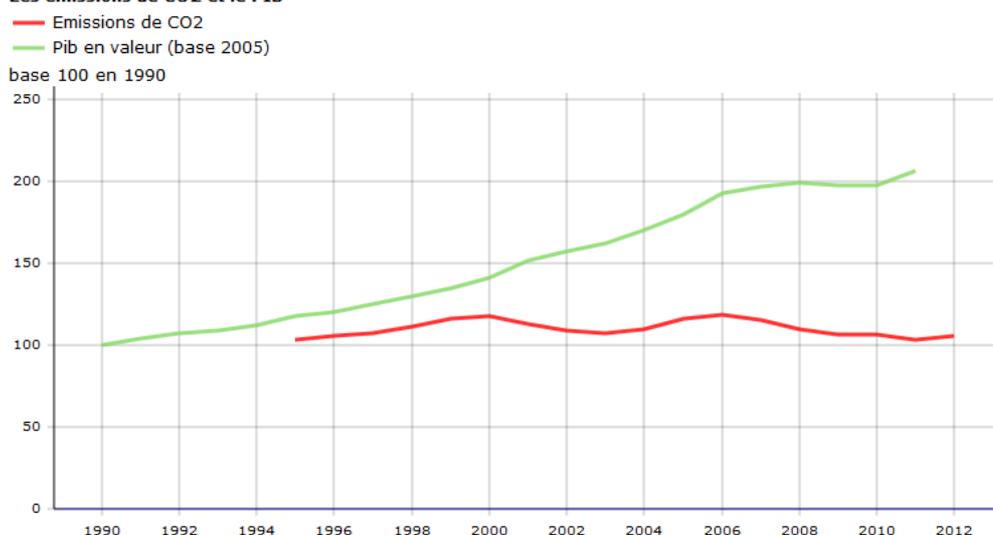
### Tendance

En 2012, la région Midi-Pyrénées émet 11,9 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> provenant de la combustion de pétrole, de charbon et de gaz naturel. La majorité de ces émissions d'origine énergétique proviennent du transport routier (52 %) et des secteurs résidentiels et du tertiaire (32 %) ; l'industrie et l'agriculture ayant un poids plus limité dans la région (respectivement 11 % et 6 % contre 27 % et 3 % pour la France). Les émissions d'origine non énergétique, relevant de la production de ciments et de plastiques, ne sont plus comptabilisées par manque de données fiables.

Alors que les émissions de CO<sub>2</sub> progressaient au même rythme que le PIB dans les années 1990, dans la région, elles commencent à décrocher par rapport au PIB au début des années 2000. Ce découplage se confirme depuis 2005 : elles baissent dans la région de 1,8 % par an entre 2005 et 2011 tandis que dans le même temps le PIB régional en valeur progresse encore de 2,3 % par an. Le développement des énergies renouvelables et les efforts en matière d'efficacité énergétique notamment ont vraisemblablement contribué à ce résultat.

### Le découplage entre émissions de CO2 et PIB se confirme depuis 2005

Les émissions de CO<sub>2</sub> et le PIB

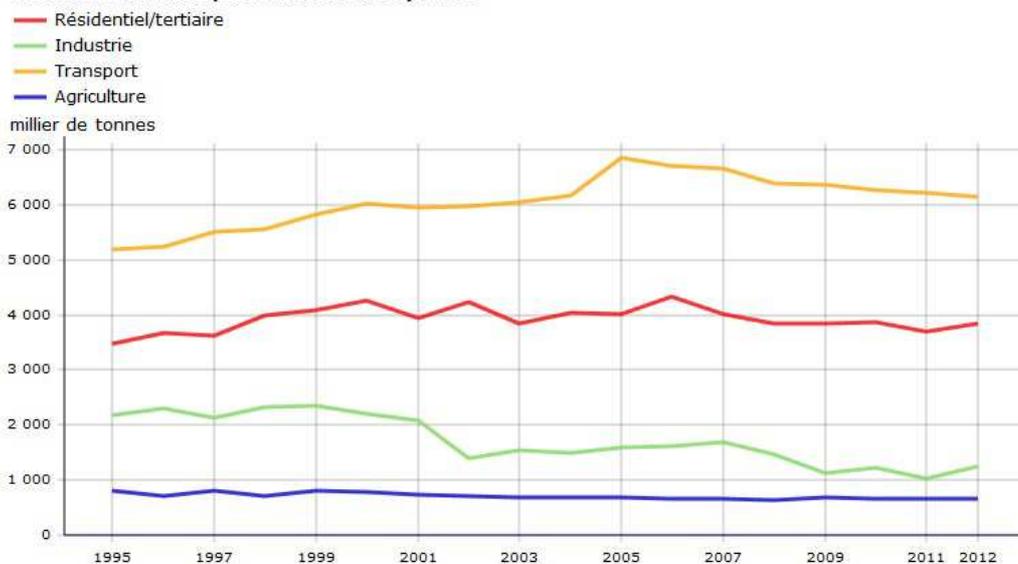


Source : Observatoire Régional de l'énergie (OREMIP) - Insee, comptes régionaux, base 2005, estimations définitives et 2010 semi-définitives

En Midi-Pyrénées, les émissions de CO<sub>2</sub> sont orientées à la baisse dans tous les grands secteurs d'activité économique sur la deuxième partie des années 2000 : dès 2006 pour le secteur le plus émetteur des transports ainsi que pour celui de l'agriculture, suivis en 2007 par le secteur résidentiel-tertiaire, puis en 2008 par l'industrie. La crise économique et financière démarrée en 2008 contribue certes à ces diminutions. En 2012, toutefois, les émissions de CO<sub>2</sub> repartent un peu à la hausse dans tous les grands secteurs d'activité hormis celui des transports, et ce de manière particulièrement forte dans l'industrie, en lien avec la légère reprise économique et surtout le dynamisme de la construction aéronautique et spatiale.

### Depuis 2008, les émissions de CO<sub>2</sub> diminuent dans tous les grands secteurs d'activité économique

Les émissions de CO<sub>2</sub> par secteur en Midi-Pyrénées



Source : Observatoire Régional de l'énergie (OREMIP)

#### Pour en savoir plus :

SRCAE : <http://www.midipyrenees.fr/Le-Schema-Regional-Climat-Air-Energie>

OREMIP : [www.oremip.fr](http://www.oremip.fr)

Transition énergétique : <http://www.transition-energetique.gouv.fr>

Grenelle : [http://www.legrenelle-environnement.fr/IMG/pdf/hors-serie\\_loi\\_grenelle\\_1.pdf](http://www.legrenelle-environnement.fr/IMG/pdf/hors-serie_loi_grenelle_1.pdf)

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle\\_Loi-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle_Loi-2.pdf)

## 1-2 La consommation d'énergie et le PIB (mise à jour 2014)

### Pertinence

La maîtrise de la consommation d'énergie est un enjeu prioritaire en termes de développement durable. Il s'agit de limiter l'utilisation des ressources, notamment non renouvelables, tout en répondant aux besoins élémentaires tels que le chauffage, le transport ou encore l'industrie.

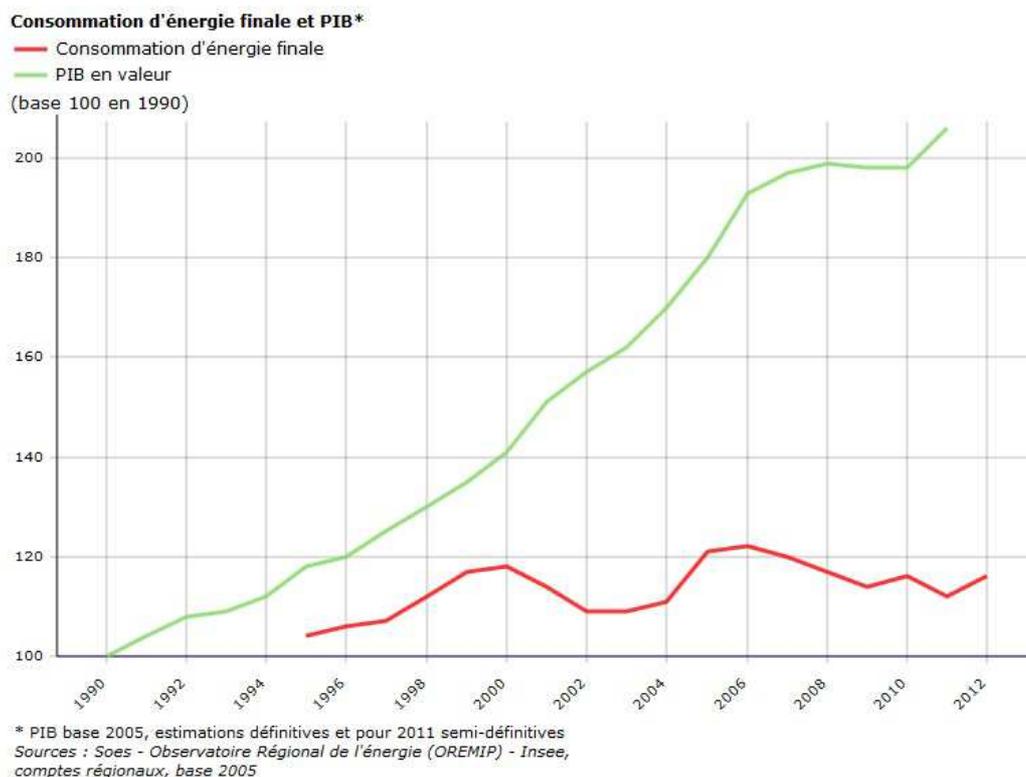
La loi du 13 juillet 2005 portant sur les orientations de la politique énergétique de la France fixe pour objectif de réduire l'intensité énergétique finale (rapport entre la consommation d'énergie et la croissance économique nationale) de 2 % par an d'ici à 2015 et de 2,5 % par an d'ici à 2030. La région Midi-Pyrénées en partenariat avec l'État a élaboré un Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE), adopté en juin 2012, afin de mener une action cohérente dans ces domaines sur l'ensemble du territoire régional. Ainsi la réduction des consommations énergétiques fait partie des cinq objectifs stratégiques retenus à l'horizon 2020. Sont notamment visées une réduction de 15 % des consommations énergétiques dans le secteur du bâtiment (résidentiel et tertiaire) et de 10 % dans les transports en 2020 par rapport à 2005, les objectifs des secteurs agricoles et industriels devant être fixés d'ici fin 2014.

La prise de conscience de l'impact de nos consommations énergétiques sur le changement climatique nous incite à les réduire. Une croissance soutenable suppose en effet le découplage entre développement économique et consommation d'énergie. L'indicateur proposé présente l'évolution comparée de la consommation énergétique finale depuis 1990 en Midi-Pyrénées et de la croissance économique régionale mesurée par le Produit intérieur brut (PIB) en euros courants.

### Tendance

En Midi-Pyrénées, la consommation finale de produits énergétiques s'établit à 5,9 millions de tonnes en équivalent pétrole (Mtep) en 2012. Elle reste supérieure au niveau atteint en 1990 (5,1 Mtep) mais inférieure à celui de 2005 (6,2 Mtep). Ainsi depuis cette date, la croissance économique est pratiquement découplée des consommations énergétiques. Néanmoins, alors que la consommation finale de produits énergétiques diminuait régulièrement dans la région depuis 2007-2008, avec l'entrée dans la crise économique, elle repart à la hausse en 2012, en particulier dans l'industrie, et le PIB progresse aussi. La légère reprise économique et en particulier le dynamisme de la construction aéronautique et spatiale en 2012 mais aussi les aléas climatiques contribuent à cette évolution..

### Le découplage entre consommation énergétique et PIB se confirme depuis 2005

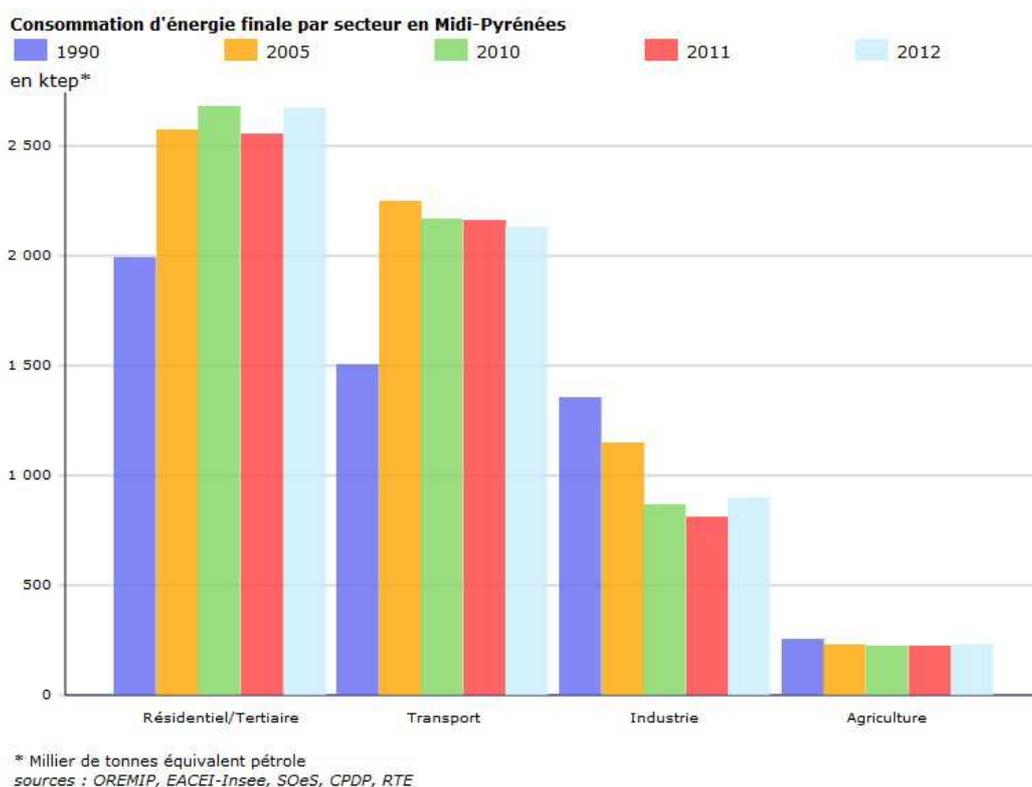


Depuis 2005, les consommations énergétiques dans le secteur des transports sont en constante diminution en Midi-Pyrénées : - 5,1 % entre 2005 et 2012 dont - 0,9 % entre 2009 et 2010, - 0,5 % entre 2010 et 2011 et - 1,3% entre 2011 et 2012. Cette tendance s'oppose à celle observée ces dernières années en France métropolitaine : + 1 % entre 2009 et 2010 et + 1,5 % entre 2010 et 2011. La baisse dans le secteur des transports en Midi-Pyrénées concerne principalement les carburants routiers.

Les consommations énergétiques du secteur résidentiel et tertiaire semblent quant à elles maîtrisées sur la période 2005-2012 en Midi-Pyrénées et ce malgré l'augmentation continue de la population : respectivement + 0,6 % et + 1,0 % en moyenne annuelle. Il convient cependant de distinguer la consommation dans le résidentiel, qui a baissé de 4 % depuis 2005, de celle du tertiaire, qui a augmenté dans le même temps de 15 %. De plus, les fluctuations annuelles des consommations dans ce secteur sont fortement impactées par les conditions climatiques. Ainsi, après avoir connu une hausse en 2010 (+ 2,3 %) puis une forte baisse en 2011 (- 5 %), l'année 2012 est marquée par une augmentation (+ 4,8 %) des consommations d'énergie finale. Ces tendances s'expliquent en partie par le climat de l'année 2011, la plus chaude que l'hexagone ait connue depuis 1900. Cependant la tendance générale à la stabilisation pourrait aussi traduire une évolution des comportements impulsée d'une part par la hausse des prix de l'énergie perçue comme durable, d'autre part par les mesures de promotion des économies d'énergie (dispositifs fiscaux visant à favoriser les travaux de rénovation, diagnostics de performance énergétique, certificats d'économie d'énergie, renforcement de la réglementation thermique...).

En Midi-Pyrénées, les consommations énergétiques du secteur industriel sont en recul sur les années récentes au regard de 2005 (- 22 % entre 2005 et 2012), avec des à-coups en lien avec la conjoncture économique. Ainsi, en 2012, les consommations énergétiques de ce secteur sont en hausse de plus de 10 %, en lien avec le dynamisme de l'activité de la construction aéronautique et spatiale.

### Baisse tendancielle ou stabilisation des consommations d'énergie dans tous les secteurs

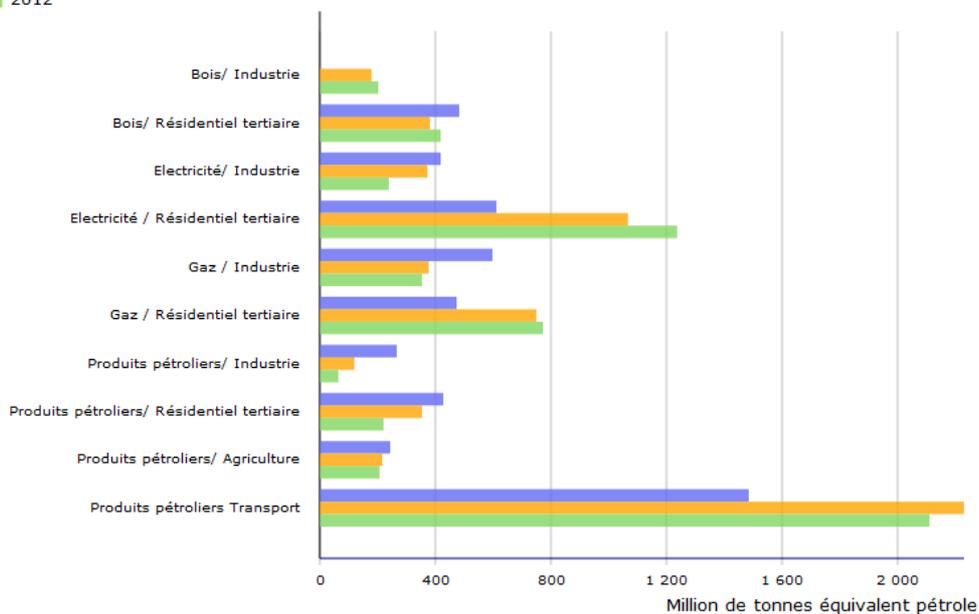


Premier poste de consommation en énergie finale, les produits pétroliers sont moins utilisés en 2012 (- 2,4 %) prolongeant la tendance observée depuis 2005, en lien avec la diminution de la consommation dans le secteur des transports qui représentent pratiquement 80 % de la consommation finale de produits pétroliers. La consommation d'électricité, deuxième poste en importance, évolue quant à elle tendanciellement à la hausse depuis 2005 (+ 2,2 % entre 2005 et 2012). Le secteur résidentiel et tertiaire, qui concentre près de 80 % de la consommation totale d'électricité, joue un rôle essentiel dans ces évolutions. En 2012, la consommation électrique repart à la hausse (+ 7 %) dans ce secteur, après avoir connu une baisse en 2011 en lien avec la douceur du climat. La hausse tendancielle des consommations d'électricité dans le tertiaire s'explique en partie par le développement de la climatisation des bâtiments et de l'informatique. La consommation de gaz naturel, troisième poste en Midi-Pyrénées, est relativement stable sur la période 2005-2012 en dépit de fluctuations d'une année à l'autre. : + 19 % en 2012 après - 7,6 % en 2011. Le secteur industriel représente près d'un tiers de ces consommations régionales. Le fort dynamisme de l'activité liée à la construction aéronautique et spatiale en 2012 et en particulier des fabricants d'aérostructures et des entreprises de la forge et du travail des métaux expliquent en partie ces résultats.

## Recul des produits pétroliers

Évolution des principaux postes de consommation d'énergie finale en Midi-Pyrénées

■ 1990  
■ 2005  
■ 2012



Source : Observatoire régional de l'énergie (OREMIP)

### Pour en savoir plus :

Transition énergétique : Le débat national sur la transition énergétique <http://www.transition-energetique.gouv.fr/>

OREMIP : Observatoire régional de l'énergie en Midi-Pyrénées : [www.oremip.fr](http://www.oremip.fr)

### 1-3 La production d'énergies renouvelables (EnR) (mise à jour 2014)

#### Pertinence

Le recours important aux énergies renouvelables (EnR) est une nécessité pour permettre à nos sociétés de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et lutter ainsi contre le réchauffement climatique. Si certaines énergies renouvelables ont atteint une maturité certaine (notamment l'hydroélectricité, le chauffage au bois...), d'autres technologies sont en cours de maturation ou bien en voie de développement (solaire photovoltaïque, biocarburants...). Le système énergétique doit donc s'adapter pour permettre l'intégration optimale des énergies renouvelables. Des engagements ont été pris au niveau mondial, et déclinés à des mailles allant jusqu'à la commune, pour le développement des énergies non fossiles. L'objectif français pour 2020 issu de la loi Grenelle 1 d'août 2009 est que la production d'énergie renouvelable corresponde à 23 % de la consommation finale, au-delà de l'objectif de la directive européenne d'avril 2009 (20 %).

Le rôle des régions est important dans cette évolution. En effet, le propre de beaucoup de ces énergies est de ne pas pouvoir être transportées ou stockées. Le suivi des productions locales est donc des plus importants.

Le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) de Midi-Pyrénées, adopté en juin 2012, fixe des orientations régionales à l'horizon 2020. La production d'énergie d'origine renouvelable ou de récupération représente 25 % de la consommation d'énergie finale dans la région en 2008, essentiellement grâce à l'hydroélectricité et au bois-énergie. Midi-Pyrénées dispose d'un fort potentiel pour le développement de ce type d'énergie, avec des territoires ventés pour l'éolien, un soleil généreux pour le solaire thermique et photovoltaïque, un parc d'installations hydroélectriques à optimiser, un tissu agricole et agroindustriel très présent et une importante ressource forestière pour la méthanisation et la valorisation de la biomasse notamment.

Les objectifs d'augmentation de la production d'énergie renouvelable ont été établis en tenant compte de ces potentialités régionales importantes. Le but est ainsi d'augmenter de 50 % la production d'énergie renouvelable entre 2008 et 2020 en Midi-Pyrénées, ce qui amènerait à une part des énergies renouvelables dans la consommation finale de 43 % en 2020. Des objectifs d'évolution par filière ont également été fixés.

Afin d'être en capacité d'accueillir cette nouvelle production d'électricité, le Réseau de transport d'électricité (RTE), qui gère le réseau public de transport d'électricité français, a élaboré le Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) en Midi-Pyrénées, qui a été approuvé en février 2013. Ce type de schéma est indispensable dans le nouveau paysage énergétique.

En effet, les énergies renouvelables produisent, pour beaucoup, de manière intermittente, et/ou ont des pics de production ne correspondant pas à ceux de consommation. Il est donc important de repenser les modes de gestion de l'énergie, en particulier ceux liés à l'électricité.

Les énergies renouvelables sont des énergies provenant de ressources que la nature renouvelle en permanence (eau, vent, soleil, matières organiques...), par opposition aux énergies fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon) et nucléaires. Les sources d'énergies renouvelables retenues ici sont :

- pour la production électrique : l'hydraulique, l'éolien, le solaire photovoltaïque, les déchets urbains, les déchets de bois.
- pour la production thermique : le solaire thermique, la géothermie, les déchets urbains, le bois et les déchets de bois, les résidus de récolte et le biogaz.
- La production s'entend nette (ou finale) c'est-à-dire déduction faite de la consommation intermédiaire en électricité des producteurs.

#### Tendance

En Midi-Pyrénées, la production d'énergie à partir de sources renouvelables repose essentiellement sur la production d'hydroélectricité (48 % de la production d'énergie renouvelable en 2012) et sur la production thermique (42 %). Mais de nouvelles sources d'énergie renouvelable progressent régulièrement depuis dix ans (trois ans seulement pour le photovoltaïque). Ainsi, la part des énergies produites par l'éolien, le traitement des déchets et le solaire thermique et photovoltaïque dans la production d'énergie renouvelable a doublé en dix ans dans la région pour atteindre 10 % en 2012.

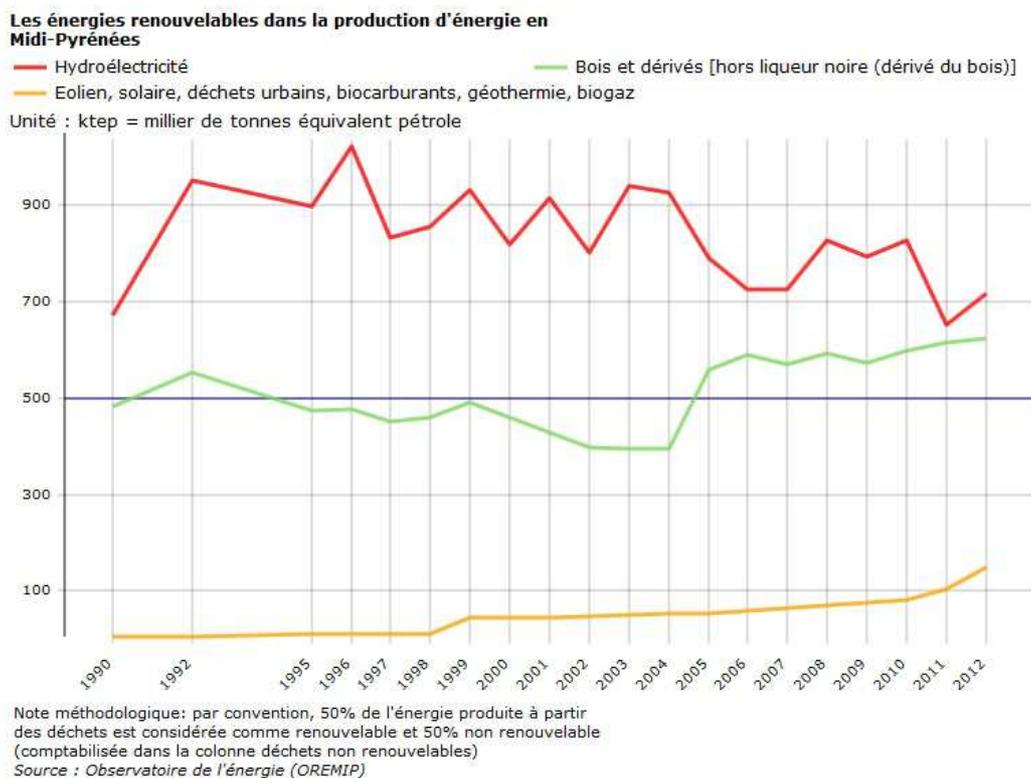
La part des énergies renouvelables dans la production totale d'énergie oscille dans la région entre 20 % et 26 % selon les années, depuis 15 ans et l'ouverture progressive de la centrale nucléaire de Golfech. Cette forte contribution (17 % en 2012 France entière) s'explique en partie par le potentiel hydraulique et solaire de la région et aussi par la présence de la 4<sup>e</sup> forêt de France métropolitaine par sa superficie. La part des énergies renouvelables dans la production d'énergie régionale a vocation à augmenter fortement dans les prochaines années.

La production hydraulique est affectée par une variabilité, liée notamment à une pluviosité plus ou moins importante selon les années, qui rend difficile l'interprétation des évolutions dans le temps, compte tenu aussi de sa prépondérance en Midi-Pyrénées dans la production d'énergie renouvelable. En 2012, la production hydraulique augmente de 10 % dans la région après avoir connu une forte baisse en 2011, due en grande partie à la sécheresse subie par la France en 2010 et 2011.

L'éolien en revanche connaît une croissance continue depuis trois ans (+ 30 % en 2010, + 9 % en 2011 et + 16 % en 2012) et produit 75 Ktep en 2012, soit 5 % de la production régionale d'énergie renouvelable. La production d'électricité solaire photovoltaïque sort de la marginalité : elle est multipliée par 11 en deux ans, passant de 4 Ktep en 2010 à 45 Ktep en 2012. La production thermique à partir du bois et ses dérivés continue aussi à progresser pour atteindre 625 Ktep en 2012.

Au final, entre 2008 et 2012, la production totale d'énergie renouvelable se stabilise en Midi-Pyrénées, du fait de la forte baisse récente de la production hydraulique en lien avec la météo compensée par la hausse des autres énergies renouvelables.

### La production d'énergie renouvelable : le bois rattrape l'hydroélectricité



#### Pour en savoir plus :

OREMIP : [www.oremip.fr](http://www.oremip.fr)

Soes : [bilans énergétiques de la France](http://bilans.energetiques.de.la.france)

Action régionale : <http://www.midipyrenees.fr/L-energie-et-lutte-contre-le-changement-climatique>

Sur le schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables de Midi-Pyrénées :

<http://www.rte-france.com/fr/nos-activites/accueil-enr/schemas-regionaux-de-raccordement-au-reseau-des-energies-renouvelables-s3renr>

## 1-4 Le transport de marchandises par route et le PIB (mise à jour 2014)

### Pertinence

Les transports, en permettant la mobilité des hommes et des marchandises, constituent une activité charnière indispensable au fonctionnement de l'économie et à la satisfaction des besoins de la population. Mais ils sont aussi responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre (GES) et fortement consommateurs de combustibles fossiles. Ils constituent la principale source de pollution de l'air en Midi-Pyrénées et sont source de bruit. Leurs infrastructures consomment par ailleurs des espaces naturels et urbains, voire menacent leur qualité en les fragmentant et les altérant. Ils sont en outre facteurs de risques pour la vie humaine et l'environnement (insécurité routière, transport de matières dangereuses).

L'évolution de ce secteur représente donc un enjeu particulièrement important du développement durable. La Stratégie nationale de développement durable (SNDD) 2012-2013, comme celle de l'Union Européenne, met en exergue la nécessité de parvenir à un découplage entre le développement économique et l'augmentation des flux de transport afin de minimiser les atteintes à l'environnement. Cela implique notamment le choix de modes de transport et de pratiques de mobilité plus économes en énergie et moins polluantes. Une telle orientation concerne l'évolution du transport de marchandises comme celle du transport de voyageurs.

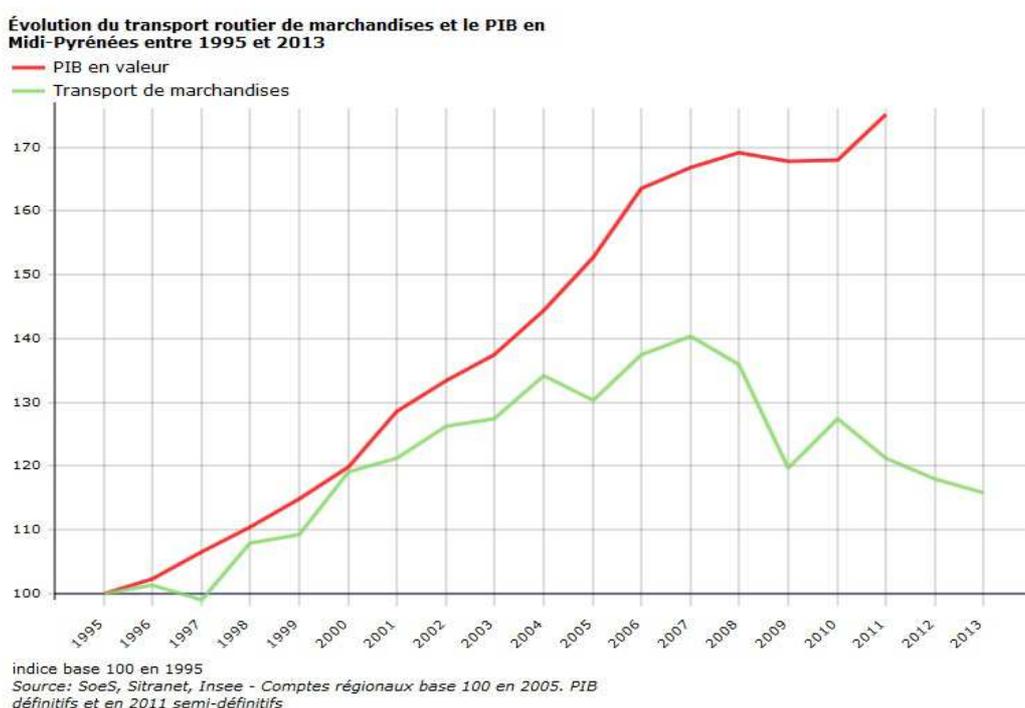
L'indicateur obtenu rapproche la croissance de la richesse produite, mesurée par l'évolution du Produit intérieur brut (PIB), de l'évolution des flux de marchandises transportées par route en Midi-Pyrénées. En effet, depuis 2006 et l'ouverture complète à la concurrence internationale du transport ferroviaire de marchandises dans le cadre de l'application des textes communautaires (directives européennes dites « paquets ferroviaires »), les données sur le fret ferroviaire, considérées comme « sensibles » par la SNCF et les autres opérateurs, ne sont plus disponibles au niveau régional. Elles sont à ce jour diffusées uniquement au niveau national à partir de l'enquête annuelle réalisée depuis 2007 par le Service observation et statistique (SOeS) du Ministère en charge du développement durable auprès des opérateurs ferroviaires, en application du décret européen 212-555.

Le PIB est mesuré en euros courants et non en volume, c'est-à-dire y compris les effets liés à la hausse des prix : en effet, le calcul du PIB en volume mobilise des indices des prix nationaux par branche qui ne sont pas forcément adéquats au niveau national.

Le transport intérieur routier de marchandises induit par la Région Midi-Pyrénées comprend les flux de transport entrants, sortants ou strictement internes à la région, hors transit international. Il est mesuré en « tonnes kilomètre », unité qui correspond au déplacement d'une tonne de marchandise sur un kilomètre. Cette unité permet de prendre en compte à la fois la quantité de marchandises transportée et la distance sur laquelle elle est transportée.

### Tendance

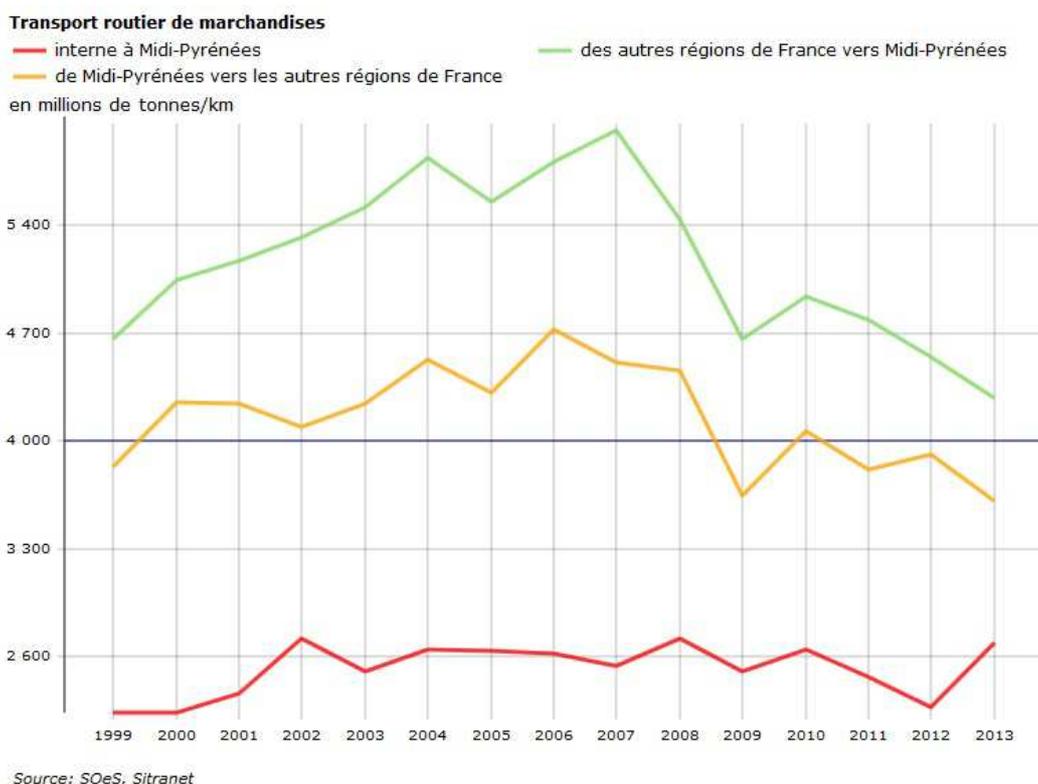
#### Le découplage entre évolution du transport routier intérieur de marchandises et évolution du PIB se poursuit



En 2013, la région Midi-Pyrénées a généré un trafic routier de marchandises de 10,6 milliards de tonnes au kilomètre, hors transit international. Le transport routier de marchandises continue de décroître selon une tendance amorcée en 2006 (- 1,9 %) mais à un rythme ralenti par rapport à la tendance amorcée en 2008 (- 3,5 % par an de 2008 à 2012). Ce sont les trafics entrant et sortant qui entraînent ce mouvement : ils chutent de respectivement 6,1 % et 7,9 % en 2013. Avec 40 % du trafic total en tonnes par km, le trafic entrant demeure structurellement bien supérieur au trafic sortant (34 %). Les flux internes rebondissent nettement en 2013 (+ 16,7 %) alors qu'ils évoluaient tendanciellement à la baisse comme les autres flux de la région. Ils représentent désormais le quart du trafic en tonnes-kilomètre et près des trois-quarts en tonnage transporté de Midi-Pyrénées.

Le découplage entre le transport par route et le PIB régional, apparu en 2005 et qui s'était élargi à partir de 2008, se confirme donc sur la période récente. La crise a, dans un premier temps, affecté les activités fortement demandeuses en transport comme l'industrie et la construction. Et c'est essentiellement le trafic entrant en provenance des autres régions qui est à l'origine de la baisse du trafic routier intérieur depuis 2008 dans la région.

### Nette hausse du trafic interne à la région Midi-Pyrénées en 2013



#### Pour en savoir plus :

- « Le transport ferroviaire de marchandises en 2013 » - MEDDE, Chiffres & statistiques n°541 – juillet 2014
- Site de l'observatoire régional des transports de Midi- Pyrénées : <http://www.ortmidipyrenees.com/>

## 1-5 La part du transport par route dans le transport total de marchandises (édition 2013)

### Pertinence

Au vu des nuisances environnementales de natures diverses qu'engendrent les transports (émissions de gaz à effet de serre, consommations d'énergie fossiles, pollution de l'air, bruit, insécurité routière...), la prise en compte du développement durable incite à opérer un transfert des modes les plus polluants et les plus consommateurs d'énergie (transport routier et aérien) vers des modes moins énergivores et plus respectueux de l'environnement, tel que le transport par voie ferroviaire ou fluviale.

Renforcer l'intermodalité et développer des alternatives au transport routier et aérien constitue l'un des choix stratégiques inscrits dans la Stratégie nationale de développement durable (SNDD) 2010-2013. La loi du 3 août 2009 fixe comme objectif d'augmenter de 25 % la part du fret non routier et aérien entre 2006 et 2012, et de doubler la part du fret non routier à destination ou en provenance des ports. Le développement de l'offre ferroviaire pour le fret (nouveaux opérateurs, installations embranchées dans les zones d'activité, plateformes de déchargement) est inscrit dans les orientations du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) co-élaboré par l'État et la Région en Midi-Pyrénées et approuvé en juin 2012 à l'issue d'une large concertation.

Depuis l'ouverture complète en 2006 à la concurrence internationale du transport ferroviaire de marchandises dans le cadre de l'application des textes communautaires (directives européennes dites « paquets ferroviaires »), la SNCF n'est plus le seul opérateur sur le marché français du fret ferroviaire. En conséquence, le Service Observation et Statistiques (SOeS) du ministère en charge du développement durable a mis en place en 2007 une enquête annuelle auprès des opérateurs ferroviaires, en application du décret européen 212-555. Les résultats statistiques sont à ce jour diffusés uniquement au niveau national et leur déclinaison au niveau régional est en cours d'étude. Une estimation de la part du transport par route dans le transport régional total de marchandises devrait néanmoins être produite prochainement par le SOeS.

L'indicateur retenu est donc la part de la route dans le transport de marchandises intérieur occasionné par la région (flux entrants provenant d'une autre région et flux sortants vers une autre région, hors flux internes), le dénominateur étant obtenu par estimation. Cet indicateur devrait être disponible dans une prochaine mise à jour de ce tableau de bord.

## 1-6 L'étalement urbain (mise à jour 2014)

### Pertinence

L'habitat diffus sur la majeure partie du territoire en Midi-Pyrénées et l'activité concentrée sur quelques zones très urbanisées constituent un handicap fort pour la desserte des territoires. Il convient de repenser l'aménagement du territoire en favorisant les nouvelles formes urbaines économes en espace, en énergie et en déplacement, en privilégiant la « reconstruction de la ville sur la ville » et alliant densité et réponse à la demande d'habitat individuel. La maîtrise de la consommation de l'espace est un enjeu d'autant plus prégnant en Midi-Pyrénées que la concentration de la population dans les villes s'accompagne d'une extension urbaine particulièrement marquée, du fait notamment d'une insuffisance de recyclage des tissus urbains existants. L'attractivité démographique qu'exerce la région, conjuguée à l'attrait de la population pour l'habitat individuel et à la pression foncière et immobilière, incitent en effet de plus en plus d'actifs à élire domicile toujours plus loin des villes dans lesquelles ils travaillent. Maîtriser cet étalement urbain est un enjeu majeur, car il accentue la production de gaz à effet de serre du fait des déplacements générés et a également des effets néfastes sur la biodiversité et la préservation des milieux et des ressources.

Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) adopté par l'Etat et la Région Midi-Pyrénées en juin 2012 retient parmi ses objectifs stratégiques celui de « réduire les consommations énergétiques ». Il en découle en particulier l'objectif thématique de « limiter le recours aux modes de transport polluants et consommateurs d'énergie en réduisant d'ici 2020, au moins de moitié, le nombre de nouvelles constructions implantées annuellement à l'extérieur des tâches urbaines par rapport au rythme actuel ».

Le système d'information Majic3 (Mise à jour des informations cadastrales) de la Direction générale des finances publiques (DGFIP) produit des fichiers fonciers qui, avec le plan cadastral, composent l'ensemble de la documentation cadastrale. Ces fichiers décrivent les différentes natures d'occupation du sol et de propriétés bâties au niveau des parcelles ou des communes. Ils permettent ainsi d'approcher à la fois la connaissance des surfaces artificialisées et celle de l'étalement urbain en prenant en compte une approche multi-utilisations pour une même parcelle. À partir des parcelles bâties, il est alors possible de générer sur une carte des « tâches urbaines », et de visualiser ainsi l'étalement urbain à l'extérieur de celles-ci. Cette méthode permet notamment, à partir d'une rétopolation des dates de construction des bâtis, d'apprécier la part des logements et locaux d'activité construits en extension urbaine et celle construite en renouvellement urbain.

Dans cette fiche sont présentés les éléments calculés sur la période 2000-2006, qui vont servir de base de référence à l'indicateur visant à répondre à l'objectif du SRCAE. Ces éléments seront actualisés sur la période 2006-2012 au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2015 afin de suivre son évolution. L'indicateur vise à dénombrer la part de nouvelles constructions, logements ou locaux d'activités, implantées à l'extérieur des tâches urbaines. La « tâche urbaine » est définie en regroupant les zones urbanisées contiguës d'au moins 50 logements situés sur une ou plusieurs parcelles, seuil correspondant à un noyau minimum mais conséquent de logements et d'équipements. En 2000, plus de 82 000 zones construites sont dénombrées en Midi-Pyrénées. Seulement 2 % d'entre elles ont un nombre de logements supérieur ou égal à 50. Ces zones, qui constituent la tâche urbaine, rassemblent à elles seules 81 % du parc de logements de la région.

### Tendance

En Midi-Pyrénées, 28 % des nouvelles constructions réalisées entre 2001 et 2006 l'ont été sur des parcelles situées en dehors de la tâche urbaine. Les maisons individuelles constituent 68 % de ces 43 000 nouvelles constructions, les appartements 22 % et les locaux d'activités 10 %.

### 28 % des nouvelles constructions entre 2000 et 2006 l'ont été en dehors de la tâche urbaine

Nouvelles constructions dans et hors de la tâche urbaine \* entre 2000 et 2006

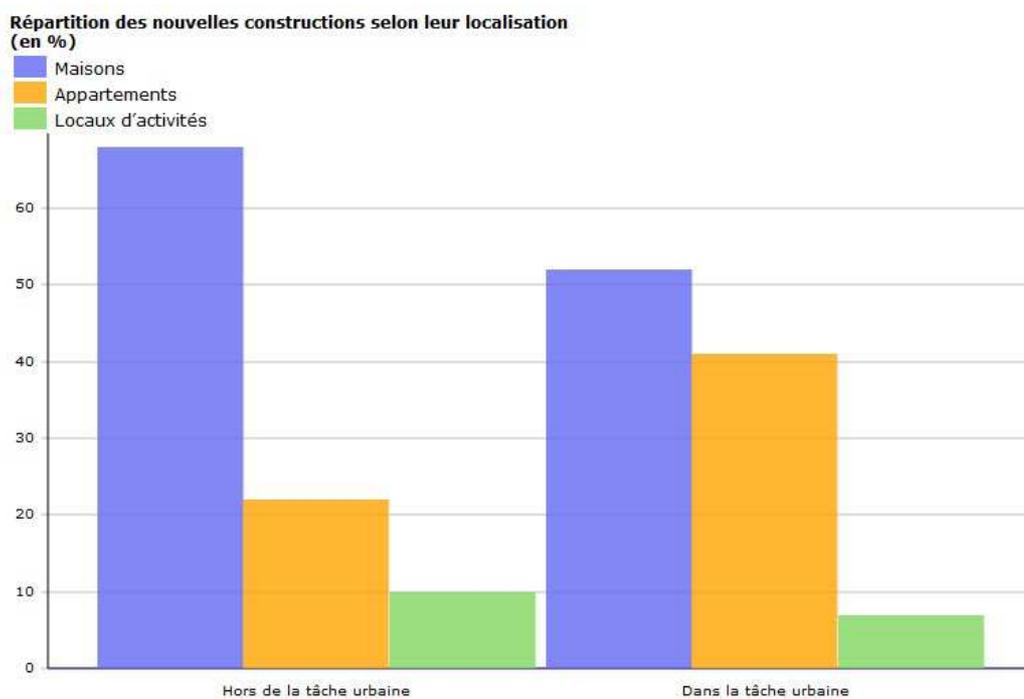
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total période 2001 à 2006
Nombre total de constructions	19 305	22 321	24 401	25 769	29 502	33 552	154 850
dans la tâche urbaine *	15 174	16 702	17 427	18 355	20 699	23 443	111 800
hors tâche urbaine *	4 131	5 619	6 974	7 414	8 803	10 109	43 050
dont logements isolés	1 863	3 195	4 038	4 334	5 526	6 611	25 567
Part de nouvelles constructions hors tâche urbaine	21,4%	25,2%	28,6%	28,8%	29,8%	30,1%	27,8%

Champ : nouvelles constructions de logements et de locaux d'activités

\* tâche urbaine = zone construite d'au moins 50 logements

Source : DGFIP, fichiers fonciers 2011, traitement Dreal Midi-Pyrénées

## 68 % des nouvelles constructions hors de la tâche urbaine sont des maisons



Champ : nouvelles constructions de logements et de locaux d'activités  
 \* tâche urbaine = zone construite d'au moins 50 logements  
 Source : DGFIP, fichiers fonciers 2011, traitement Dreal Midi-Pyrénées

**Pour en savoir plus :**

“ La consommation d'espace en Midi-Pyrénées : une région essentiellement agricole où l'urbanisation grignote progressivement de l'espace ” - Dreal Midi-Pyrénées, Analyse n°02, statistiques régionales, février 2012

“ Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure ” - Commissariat général au développement durable, La revue du CGDD, mars 2012

“ Les impacts environnementaux de l'étalement urbain ” - AUAT - Observatoire partenarial de l'environnement, Perspectives villes Toulouse aire urbaine, , février 2009

“ La mesure de l'artificialisation des sols pour un suivi de l'étalement urbain ” - AUAT - , Observatoire partenarial de l'environnement, Perspectives villes Toulouse aire urbaine, février 2008

## 1-7 Le trafic routier (mise à jour 2014)

### Pertinence

La mobilité des voyageurs et des marchandises est indispensable à nos modes de vie et à l'activité économique. Elle a beaucoup augmenté au XX<sup>e</sup> siècle, au profit des transports routiers et des modes les plus rapides (aérien, TGV). Mais le développement de ces modes de transport est source de nuisances environnementales et sanitaires : émissions de gaz à effet de serre et polluants locaux, consommation d'énergie et d'espace, fragmentation des milieux, utilisation d'énergie fossile, insécurité routière. Ils contribuent en particulier pour plus d'un quart aux émissions de gaz à effet de serre et pour la moitié aux émissions de dioxyde d'azote. Ils sont également sources de nuisances sonores. Les déplacements routiers restent néanmoins dans certains cas incontournables. La stratégie nationale du développement durable (SNDD) 2010-2013 a retenu comme objectif le transfert des modes de transport les plus polluants et les plus consommateurs d'énergie vers des modes plus respectueux de l'environnement, tel que le rail, que ce soit pour le transport de marchandises ou de voyageurs. Il s'agit aussi de renforcer la complémentarité et les facilités de passage entre les différents modes : rail, route, transport fluvial et maritime, vélo et marche. Au regard de ces choix stratégiques, le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) adopté en juin 2012 par l'État et la Région Midi-Pyrénées a défini plusieurs orientations dans le domaine des transports, telles que : développer les offres de transports alternatives d'une part à la voiture individuelle pour les déplacements de personnes et d'autre part au transport routier des marchandises, développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs, ou encore agir sur l'aménagement à toutes les échelles pour limiter les déplacements induits...

L'indicateur présenté ici a vocation à visualiser l'évolution de l'intensité du trafic (tous types de véhicules confondus, qu'ils transportent des voyageurs ou des marchandises) mesuré via les informations en provenance de la Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest (DIRSO), de la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central (DIRMC) et de la société des autoroutes du Sud de la France (ASF). Deux indicateurs sont mobilisés : l'un concerne les comptages des véhicules (trafic moyen journalier annuel, TMJA) sur le réseau national, le second est un indicateur synthétique exprimé en nombre de kilomètres parcourus sur ce réseau sur une année (« véhicule.km sur un an »). Ils permettent de suivre annuellement l'évolution de l'intensité de la circulation routière sur le réseau routier national en Midi-Pyrénées (autoroutes interurbaines, autoroutes urbaines et voies rapides urbaines, routes nationales).

### Tendance

En 2013, la circulation routière (mesurée en véhicules.km) sur l'ensemble du réseau routier national présent en Midi-Pyrénées augmente à nouveau, de 0,4 % par rapport à 2012. Cette hausse du trafic est cependant plus faible que celle observée en moyenne au cours des cinq années précédentes (+ 0,7 % par an). La plus forte hausse concerne les voies rapides urbaines : + 1,2 % par rapport à 2012 contre seulement + 0,4 % en moyenne sur la période 2007-2012. Sur les autoroutes interurbaines, la circulation progresse légèrement en 2013 (+ 0,4 %), deux fois moins vite qu'entre 2007 et 2012. Elle recule faiblement en 2013 sur les routes nationales (- 0,5 %) après une croissance de 0,7 % en moyenne par an sur les cinq années précédentes. La circulation évolue différemment selon les axes constituant le réseau routier national de la région. Par rapport à 2012, elle est en hausse de 3,7 % en 2013 sur la RN124 entre Pujaudran et Auch, de 1,0 % sur les autoroutes A62, A66 et A68 de 0,7 % sur l'A61 et l'A75. Elle progresse aussi de 1,3 % sur le périphérique toulousain. Stable sur l'A20 au nord de Montauban et la RN88, elle recule faiblement (- 0,4 %) sur l'A64 et de façon un peu plus marquée sur les RN21 (- 1,9 %) et RN20 (- 2,5 %).

En 2013 le trafic reste très dense aux abords de l'agglomération toulousaine, notamment sur les voies rapides urbaines et les sections autoroutières reliant Toulouse aux villes voisines (Montauban, Muret...).

#### Pour en savoir plus :

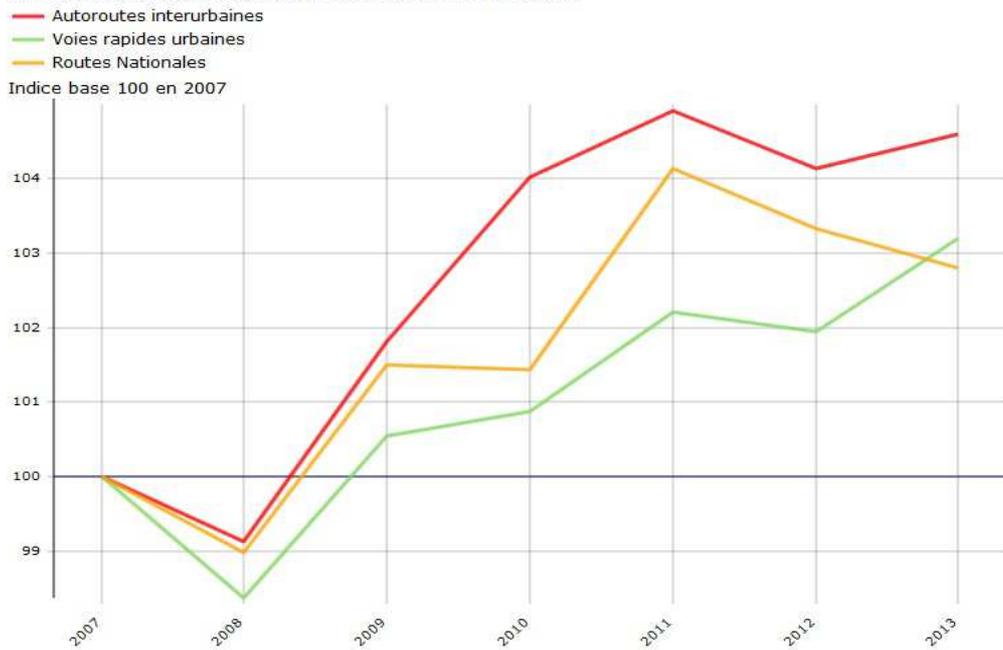
« [Le trafic routier en Midi-Pyrénées](#) », DREAL Midi-Pyrénées.

« [Les chiffres-clés du transport](#) » - MEDDE édition 2014

« [Carte du réseau national concédé et non concédé](#) », MEDDE.

## Une intensification du trafic sur les voies rapides en 2013

### Nombre de kilomètres parcourus en une année en Midi-Pyrénées



## Un trafic particulièrement dense autour de Toulouse

Recensement des Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) sur le réseau routier national en 2013



## 1-8 Les déplacements entre les lieux de domicile et de travail (édition 2013)

### Pertinence

Les déplacements de personnes ont des effets avérés sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique. Les transports sont en effet à l'origine d'une part importante des rejets de polluants et de gaz à effet de serre (GES) entraînant un risque de réchauffement climatique. Parmi les six gaz à effet de serre retenus dans le protocole de Kyoto, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub> ou encore gaz carbonique) est le plus répandu.

Dans le cadre de la Stratégie nationale du développement durable (SNDD) 2010-2013, la France s'est engagée à diviser par quatre les émissions de GES d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 1990. Les lois Grenelle (1 et 2) de l'environnement traduisent cet engagement. Concernant le secteur des transports, l'objectif inscrit dans le Grenelle 1 est de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon de 2020, afin de les ramener au niveau de 1990. La loi stipule également que « la politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés ».

Les trajets entre le domicile et le lieu de travail correspondent à moins d'un quart des déplacements usuels des Français. Bien que ces déplacements ne représentent qu'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux déplacements en véhicules particuliers des ménages, ils cristallisent un enjeu majeur en matière de développement durable, plus précisément en termes de dégradation de la qualité de l'air mais aussi de cohésion sociale et de bien-être des personnes. L'éloignement croissant du lieu de travail, lié au phénomène de périurbanisation, accentue la longueur des déplacements, notamment ceux effectués en voiture, coûteux pour les ménages et source de pollution atmosphérique importante.

La prise en compte des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes concerne trois des six finalités du développement durable : [la lutte contre le changement climatique](#) (finalité 1), [la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations](#) (finalité 3), [l'épanouissement de tous les êtres humains](#) (finalité 4).

Deux indicateurs sont retenus pour évaluer l'impact des déplacements domicile-travail : la part des « navetteurs », ces actifs en emploi qui travaillent sur une autre commune que leur commune de résidence, et la distance médiane (en temps ou en km) du trajet domicile-travail, autrement dit la distance ou le temps de trajet que parcourent la moitié des navetteurs. Ces indicateurs présentent des limites. D'abord, un actif est considéré comme stable à partir du moment où il réside et travaille sur la même commune, mais cela ne correspond pas toujours à une distance courte entre son lieu de travail et son lieu de résidence. Ensuite, les temps de déplacement sont calculés en faisant l'hypothèse que l'ensemble des déplacements se font par la route : en réalité, un certain nombre de navetteurs prennent les transports en commun, sans que l'on sache si les temps de trajet sont plus longs ou plus courts. Enfin, le même distancier a été utilisé pour mesurer les temps de déplacement en 1999 et 2008 : il s'agit seulement de mesurer l'impact de l'évolution des flux, sans prendre en compte les modifications liées à l'environnement routier.

Un autre indicateur est directement lié aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail : la part des actifs très éloignés de leur lieu de travail. La fiche « 4.7 - Les actifs occupés résidant à plus d'une heure de leur lieu de travail » lui est consacrée. Enfin, le remplacement de l'usage de la voiture par celui de modes de transport plus doux et plus respectueux de l'environnement reste l'un des objectifs majeurs liés au développement durable. Cet aspect est traité dans la fiche « 1.9 - Les parts modales des déplacements domicile-travail ».

### Analyse

**Entre 1999 et 2009, la proportion des actifs occupés quittant leur commune de résidence pour aller travailler (60 %) s'est fortement accrue. Les temps de trajet dépassent les 27 minutes pour la moitié de ces navetteurs, et même 45 minutes au sud et au sud-ouest de l'agglomération toulousaine.**

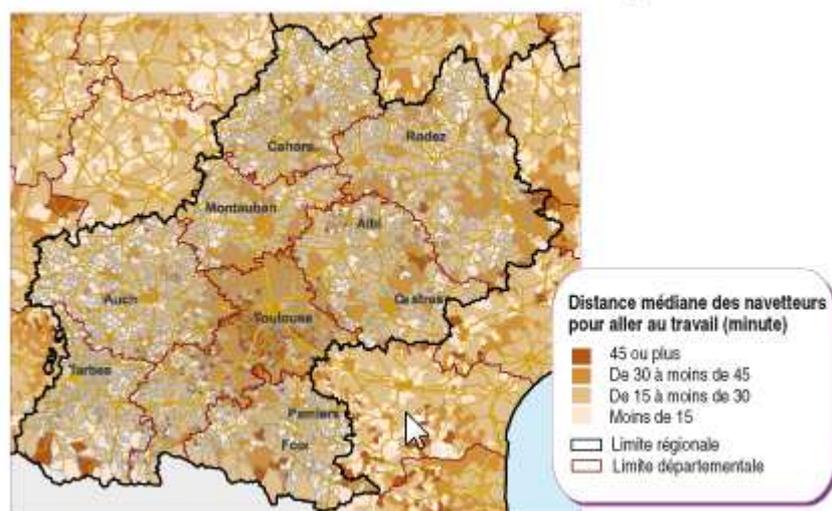
En 2009, près de 60 % des actifs occupés de Midi-Pyrénées travaillent hors de leur commune de résidence. C'est un peu moins qu'en France métropolitaine hors Île-de-France. La moitié d'entre eux parcourent plus de 13,4 km pour rejoindre leur lieu de travail, une distance légèrement supérieure à celle observée à l'échelle de la France de province : 12,9 km. Aux heures de pointe, cela correspond à un temps de trajet d'au moins 27 minutes. Cette moyenne cache une grande disparité entre la périphérie de Toulouse et le reste du territoire : en raison de la concentration des emplois dans l'agglomération toulousaine, les actifs résidant en périphérie de la capitale régionale sont ceux qui mettent le plus de temps pour rejoindre leur lieu de travail.

Entre 1999 et 2009, la part des actifs occupés travaillant hors de leur commune de résidence s'est fortement accrue. Dans la région, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail a augmenté d'1 km, tandis que le temps de trajet s'est stabilisé.

## Finalité 1 - La lutte contre le changement climatique

Au sein de la région, les disparités sont grandes d'un département à l'autre. La proportion d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence est beaucoup plus faible en Aveyron : 53 % des actifs en emploi changent de commune pour aller travailler, contre 64 % dans les Hautes-Pyrénées ou en Ariège. Pour autant ce n'est pas dans ces départements où la part des navetteurs est la plus forte que les distances sont les plus élevées. Dans le Gers et le Tarn-et-Garonne, la moitié des navetteurs doivent parcourir plus de 17,4 km pour rejoindre leur lieu de travail. Cependant, c'est logiquement en Haute-Garonne que les temps de trajets aux heures de pointes sont les plus grands : la moitié des actifs travaillant hors de leur commune de résidence mettent plus de 39 minutes pour aller travailler. Et des temps de trajet supérieurs à 45 minutes sont fréquents pour les actifs résidant au sud et au sud-ouest de l'agglomération toulousaine.

### Des temps de trajet nettement plus longs autour de Toulouse, notamment au sud Distance médiane au lieu de travail en minutes des navetteurs en Midi-Pyrénées



Source : Insee, Recensement de la population 2009

### De plus en plus de travailleurs font la navette

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la région

	Actifs occupés						Part des navetteurs (%)	
	Stables		Navetteurs		Total		2009	1999
	2009	1999	2009	1999	2009	1999		
Ariège	20 890	20 510	36 750	28 280	57 640	48 790	63,8	58,0
Aveyron	53 340	56 310	60 010	47 260	113 350	103 570	52,9	45,6
Haute-Garonne	218 400	180 160	328 300	241 400	546 700	421 560	60,1	57,3
Gers	31 500	34 390	44 200	32 570	75 700	66 960	58,4	48,6
Lot	28 330	30 360	39 040	29 820	67 370	60 180	57,9	49,6
Hautes-Pyrénées	32 290	34 520	57 770	49 150	90 060	83 670	64,1	58,7
Tarn	58 950	61 740	85 240	63 030	144 190	124 770	59,1	50,5
Tarn-et-Garonne	40 620	40 150	54 100	35 890	94 720	76 040	57,1	47,2
Midi-Pyrénées	484 320	458 140	705 410	527 400	1 189 730	985 540	59,3	53,5
Province	7 465 920	7 544 260	12 877 960	10 394 050	20 343 880	17 938 310	63,3	57,9
France métropolitaine	9 042 360	9 024 480	16 676 620	13 749 830	25 718 980	22 774 310	64,8	60,4

Sources : Insee, Recensements de la population 1999 et 2009

## Des trajets nettement plus longs en Haute-Garonne

Distance médiane de déplacement pour les navetteurs

	Distance médiane			
	En km		En mn	
	2009	1999	2009	1999
Ariège	13,7	11,1	19	16
Aveyron	13,1	11,7	19	17
Haute-Garonne	12,9	12,6	37	39
Gers	17,4	16,0	20	18
Lot	12,7	11,7	17	17
Hautes-Pyrénées	10,6	9,9	16	16
Tarn	14,6	11,9	21	18
Tarn-et-Garonne	17,4	15,0	24	22
<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>13,4</b>	<b>12,4</b>	<b>27</b>	<b>27</b>

Lecture : En 2009, en Ariège, la moitié des navetteurs résident à plus de 13,7 km de leur travail et mettent plus de 19 mn pour s'y rendre

Sources : Insee, Recensements de la population 1999 et 2009

**Pour en savoir plus :**

« [Territoires et emploi - aire urbaine de Toulouse les relations domicile-travail](#) », Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine et Insee Midi-Pyrénées, novembre 2009

« [Panorama sur...](#) », Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine et Insee Midi-Pyrénées, novembre 2009

## 1-9 Les parts modales des déplacements domicile-travail (édition 2013)

### Pertinence

Les déplacements de personnes ont des effets avérés sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique. Les transports sont à l'origine d'une part importante des rejets de polluants et de gaz à effet de serre (GES) entraînant un risque de réchauffement climatique. Parmi les six gaz à effet de serre retenus dans le protocole de Kyoto, le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub> ou encore gaz carbonique) est le plus répandu.

Dans le cadre de la Stratégie nationale du développement durable (SNDD) 2010-2013, la France s'est engagée à diviser par quatre les émissions de GES d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 1990. Les lois Grenelle (1 et 2) de l'environnement traduisent cet engagement. Concernant le secteur des transports, l'objectif inscrit dans le Grenelle 1 est de diminuer de 20 % les émissions de GES à l'horizon de 2020, afin de les ramener au niveau de 1990. La loi stipule également que « la politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés ».

L'objectif de développement de modes de transport plus économes en émissions de gaz à effet de serre et moins polluants passe par un recours accru aux transports en commun et à des modes autres que la voiture, notamment des modes de transport doux (vélo, marche), pour aller au travail.

L'indicateur choisi ici est le rapport entre le nombre d'actifs se déplaçant pour aller travailler selon le mode de transport utilisé et le nombre total d'actifs occupés résidant dans une zone donnée. Cet indicateur des parts modales des déplacements entre le domicile et le lieu de travail permet de suivre l'évolution des comportements de mobilité au fil du temps et de la mettre en relation avec les politiques publiques poursuivant cet objectif. L'indicateur a néanmoins ses limites. D'abord, il ne prend pas en compte les déplacements autres que ceux liés au travail, comme ceux liés aux loisirs ou aux achats par exemple. Ensuite, il ne tient pas compte de la longueur et de la durée de ces déplacements : ces paramètres, s'ils étaient disponibles, permettraient d'affiner l'analyse en affectant un impact environnemental à chaque type de transport par exemple. Enfin, il ne mesure pas non plus la combinaison des différents modes de transport utilisé (voiture et train avec utilisation d'un parking relais, covoiturage, etc...), dont la connaissance serait là aussi utile pour affiner l'analyse.

La prise en compte des modes de déplacements entre le lieu de domicile et le lieu de travail concerne trois des six finalités du développement durable : [la lutte contre le changement climatique](#) (finalité 1), [la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources](#) (finalité 2), ainsi que [l'épanouissement de tous les êtres humains](#) (finalité 4). Deux autres indicateurs sont liés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail : la part des « navetteurs », ces actifs en emploi qui travaillent dans une autre commune que celle où ils résident (fiche « 1.8 - [Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail](#) ») et la part des actifs très éloignés de leur lieu de travail (fiche « 4.7 - [Les actifs occupés résidant à plus d'une heure de leur lieu de travail](#) »).

### Analyse

**La voiture reste le mode de transport largement privilégié pour se rendre à son travail, en Midi-Pyrénées comme dans les autres régions de province. Son usage ne recule qu'en Haute-Garonne, où la présence de l'agglomération toulousaine induit d'autres comportements. Au sein de celle-ci, l'offre de transports en commun y est la plus diversifiée de la région. L'utilisation des transports en commun est plus répandue, et de loin, en Haute-Garonne et elle augmente.**

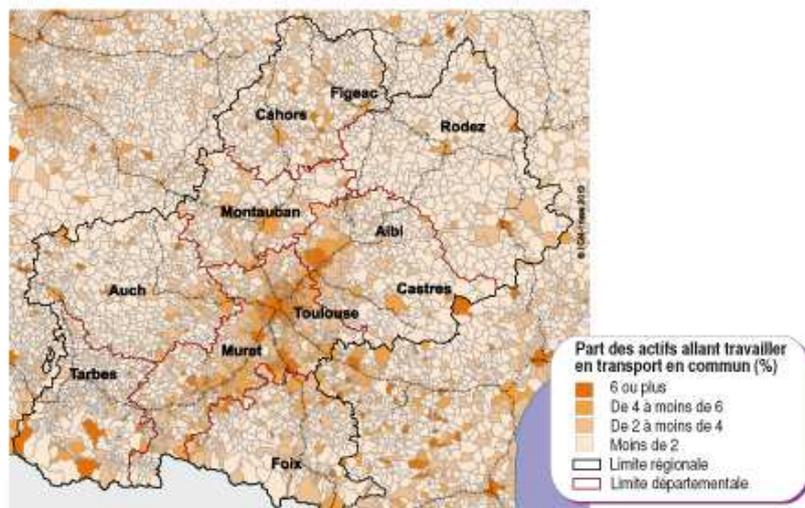
En 2009, 78 % des actifs occupés de Midi-Pyrénées utilisent leur voiture comme principal mode de transport pour aller travailler et 6 % d'entre eux utilisent les transports en commun, des chiffres très proches de ceux de l'ensemble de la province (respectivement 77 % et 7 %). Au sein de la région, deux départements se distinguent par une utilisation moindre de la voiture : l'Aveyron (76 %) et la Haute-Garonne (75 %). Ce dernier département, par son poids démographique, tire la moyenne régionale vers le bas. Cette proportion est supérieure à 80 % dans les autres départements.

Entre 1999 et 2009, la part des déplacements domicile-travail effectués en voiture ne baisse, et fortement, qu'en Haute-Garonne, tandis qu'elle augmente sensiblement dans les autres départements de la région.

Bien qu'en augmentation depuis 1999, l'utilisation des transports en commun ne représente encore que 6 % des déplacements domicile-travail en 2009 dans la région. La Haute-Garonne est le seul département, et de loin, où cette augmentation est forte. Le poids de ces déplacements effectués en transports en commun et cette augmentation sont liés au caractère très urbain du département et au poids de l'agglomération toulousaine. Les modes de transports alternatifs à la voiture dans l'agglomération et sa périphérie au cours des dernières années se sont en effet largement développés pour accompagner la forte croissance démographique : métro, vélo libre service, TER cadencés, bus à haut niveau de service (BHNS)... La Haute-Garonne représente ainsi près de 82 % des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun dans la région. Dans les autres départements, la part des transports en commun augmente aussi mais reste assez faible.

## En dehors de l'aire urbaine de Toulouse, les transports en commun sont peu utilisés

Part des actifs occupés allant travailler en transports en commun



Sources : Insee, Recensement de la population 2009

## Plus des trois quarts des actifs se rendent à leur travail en voiture en Midi-Pyrénées comme ailleurs

Actifs en emploi selon le mode de transport principal utilisé pour aller travailler en 2009

	Voiture	Transports en commun	Autres	Total
Ariège	46 320	1 390	9 930	57 640
Aveyron	86 480	1 750	25 120	113 350
Haute-Garonne	408 450	62 810	75 450	546 710
Gers	61 010	1 350	13 340	75 700
Lot	53 850	1 350	12 180	67 380
Hautes-Pyrénées	72 860	1 780	15 430	90 070
Tarn	117 880	3 940	22 360	144 180
Tarn-et-Garonne	77 180	2 530	15 010	94 720
<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>924 030</b>	<b>76 900</b>	<b>188 820</b>	<b>1 189 750</b>
Province	15 890 550	1 494 550	3 306 680	20 691 780
France métropolitaine	18 155 870	3 769 410	4 152 000	26 077 280

Source : Insee, Recensement de la population 2009

## Le dixième des navettes domicile-travail en transport en commun en Haute-Garonne

Évolution de la part modale entre 1999 et 2009 (%)

	Voiture		Transports en commun		Autres		Total	
	1999	2009	1999	2009	1999	2009	1999	2009
Ariège	78	80	1	2	20	17	100	100
Aveyron	71	76	1	2	28	22	100	100
Haute-Garonne	81	75	7	11	13	14	100	100
Gers	75	81	1	2	24	18	100	100
Lot	75	80	1	2	24	18	100	100
Hautes-Pyrénées	78	81	2	2	20	17	100	100
Tarn	79	82	2	3	19	16	100	100
Tarn-et-Garonne	77	81	1	3	21	16	100	100
<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sources : Insee, Recensements de la population 1999 et 2009

### Pour en savoir plus :

« Déplacements quotidiens en Midi-Pyrénées - La voiture reste en pôle position », Insee Midi-Pyrénées, 6 pages n°128, septembre 2010.  
 « Développement durable, la révolution des nouveaux indicateurs », Association des régions de France (ARF), janvier 2012.

