

Décembre 2009

# Observatoire

## Transport, déplacements région Midi-Pyrénées

Edition 2009

### DEMANDE de Transport Les déplacements de voyageurs 2ème partie



Ministère  
de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
Midi-Pyrénées

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

# Sommaire : la demande - Les déplacements de voyageurs- 2ème partie

– <b>La demande - Les déplacements de voyageurs</b>	<b>page 32</b>
I- Les transports de voyageurs à longue distance	
I-1 Caractéristiques générales des voyages à longue distance des français	page 33
I-2 Les parts modales à partir de Midi-Pyrénées	page 34
I-3 Les trafics aériens	page 35
- Généralités	
- Toulouse-Blagnac	
- Tarbes-Lourdes-Pyrénées	
- Rodez-Marcillac	
I-4 Les trafics ferrés	page 39
<b>II- Les transports de voyageurs régionaux</b>	
II-1 Les transports de voyageurs urbains	page 41
II-2 Les transports de voyageurs interurbains	page 42
- les transports interurbains par autocar	
- les transports régionaux routier Ter	
- les transports régionaux ferrés Ter	
II-3 Les trafics routiers	page 45
- trafic routier sur le réseau structurant	
- les encombrements	
- la motorisation des ménages	
<b>III- Les motifs de déplacements</b>	page 47
Croissance des déplacements dans l'agglomération toulousaine	
a) les déplacements domicile-travail	
- l'utilisation de la voiture	
- l'utilisation des transports en commun	
b) les déplacements domicile-étude	
c) les déplacements à plus de 100 km	
<b>IV- Les lieux générateurs de trafics</b>	page 53
- les lieux d'activité	
- les établissements d'enseignement publics et privés	
- les établissements commerciaux	
- les établissements commerciaux alimentaires	

## Augmentation de la part de l'avion sur les longues distances

La mobilité à longue distance des Français, c'est-à-dire à plus de 100 km du domicile, a retrouvé son rythme de croissance après une année 2006 en recul. Par rapport à 2005, le nombre de voyages effectués et les kilomètres parcourus ont augmenté de 1 %, sous l'impulsion des allers-retours dans la journée.

La voiture reste le mode de transport principal, le recours au train a progressé en 2007 : 72 % des voyages à longue distance ont lieu en voiture, pour motif personnel ou professionnel. Elle est suivie, mais de loin, par le train, 16 %, puis l'avion avec 6 %. Le choix modal diffère peu entre les voyages avec nuitée et les allers-retours dans la journée, pour lesquels les motifs professionnels représentent presque la moitié des déplacements. Toutefois, la part de l'avion est nettement plus faible pour les allers-retours dans la journée. Il est relayé par d'autres moyens de transport, tels que la voiture et les véhicules utilitaires légers, notamment pour les déplacements professionnels.

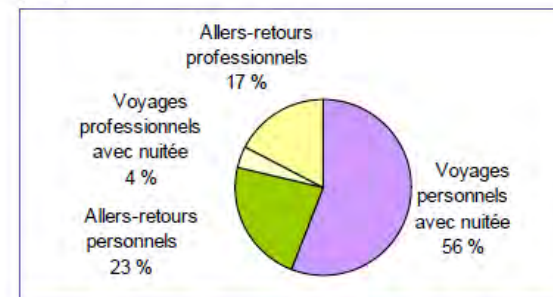
En terme de distances, la part de la voiture pour les voyages avec nuitée (45 %) est à peine supérieure à celle de l'avion ; celle du train est de 11 %. Pour les allers-retours dans la journée, la voiture est prédominante avec 69 % des kilomètres parcourus, suivie mais de loin par le train, 17 %.

## La part du train progresse à nouveau en 2007

Plus de 90 % des voyages avec nuitée à moins de 1 000 kilomètres sont effectués en voiture ou en train. La voiture représente trois quarts de ces voyages.

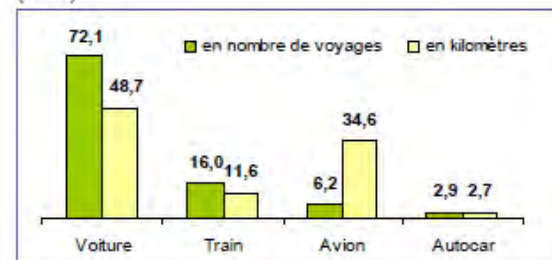
Sur les voyages avec nuitée, le train arrive en tête pour les déplacements compris entre 200 et 500 km, relayé ensuite par l'avion. En proportion du total des voyages avec nuitée, le train a gagné deux points par rapport à l'année 2000, pour les distances comprises entre 200 et 1 000 km (65 % des voyages avec nuitée). Le gain est bien plus élevé lorsque le motif du déplacement est professionnel, il s'est accru de près de 6 points pour les distances comprises entre 200 et 600 km et de plus de 8 points pour celles de 600 à 1 000 km. L'augmentation est plus faible pour les voyages personnels, un peu plus d'un point, où la voiture conserve sa place privilégiée (Sesp En bref n°26 mai 2008).

Nombre de voyages (en %)



Source : Tns-Sofres/Direction du tourisme, enquête SDT 2007 ; traitement : SOeS

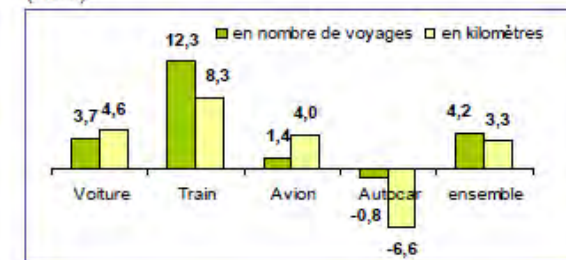
Les parts modales en 2007 (en %)



Champ : ensemble des voyages à longue distance

Source : Tns-Sofres/Direction du tourisme, enquête SDT 2006 et 2007 ; traitement : SOeS

Évolution entre 2006 et 2007 du nombre de voyages et de km (en %)

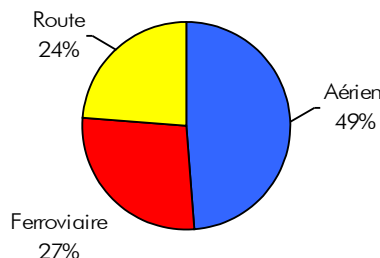


## Les parts modales vers Paris

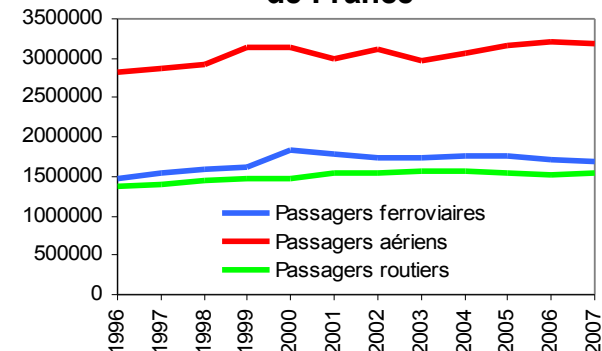
Pour se rendre à Paris ou venir de Paris en région Midi-Pyrénées, l'avion reste le mode de transport le plus utilisé. Les parts modales sont relativement stables : elles présentent cependant quelques très légères variations qui sont peut-être le fruit des modes de calcul. La part modale de l'aérien est de 49% sur la période 2004-2007 ; le transport par fer représente 27% des trafics (en léger recul depuis les années 2000) et le mode routier 24% (il se maintient). Le nombre de voyages dans les 2 sens se monte à 6,4 millions en 2007.

source : CETE Sud-Ouest

Part modale du transport de voyageurs avec l'Île de France entre 2004 et 2007



Nombre de voyageurs avec l'Île de France

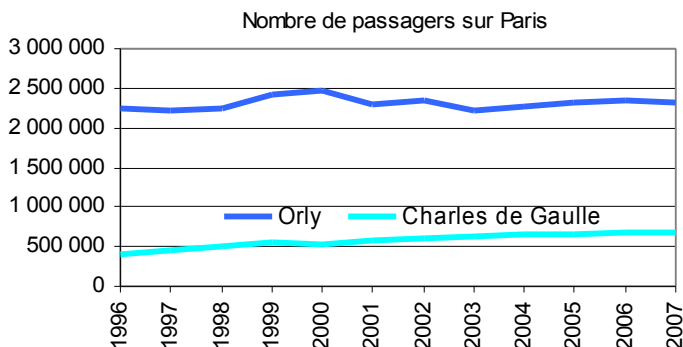


## Le trou d'air dans le transport aérien s'est résorbé

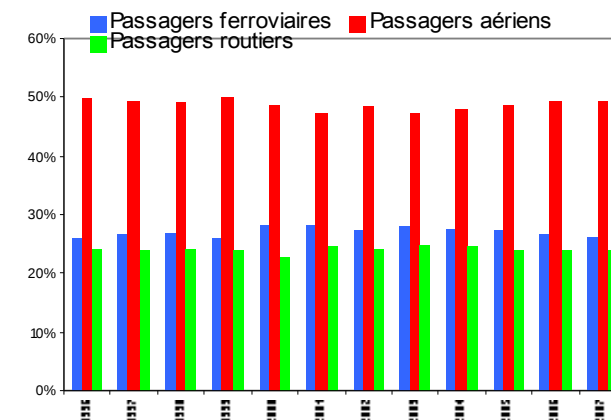
A partir de l'an 2000, la part modale de l'air recule en raison des aléas que rencontre le transport aérien en France et de la crise mondiale du transport qui commence dès le début 2001 bien avant les attentats du 11 septembre ; la réduction de l'offre en sièges est forte avec les faillites d'Air Liberté, d'Air Lib et enfin d'Aéris qui ont eu des répercussions aussi bien sur Toulouse-Blagnac que sur Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Les voyages par train et par avion représentent, en 2007, 4,8 millions de voyages ; ils sont passés par un maximum en 2000. Le seul trafic aérien vers Paris s'élève à 3,2 millions de passagers.

## Toulouse-Blagnac



Part modale avec l'Île de France



## Baisse du trafic ferré vers Paris

Le trafic ferré stagne nettement depuis 2000, faisant suite à une période de croissance continue : entre 1996 et 2006, le trafic fer a évolué plus rapidement que le trafic aérien sur Paris (+17% pour le transport ferré, +14% pour l'aérien - des faillites dans le transport aérien ayant limité l'offre de places), il recule en 2007 à la suite de perturbations en fin d'année.

**123 millions de passagers en 2008 en hausse de 2,1%**

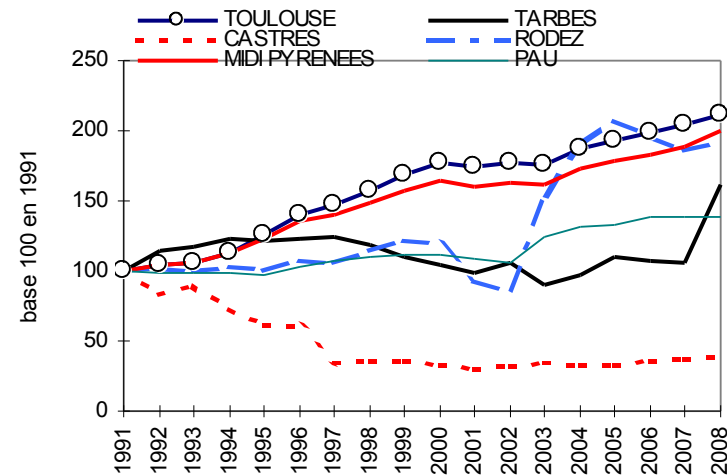
Le nombre de passagers transportés par avion en France (y compris les départements d'Outre Mer) en 2008 se monte à 124 millions en hausse de 2,1 % ; depuis 5 ans, il dépasse les 100 millions de passagers. Le trafic international soutient le trafic de passagers (+3%) notamment vers l'Union européenne ; le trafic en métropole recule de 2%.

**7,2 millions de passagers en région Midi-Pyrénées en hausse de 6,3%**

Le trafic de voyageurs aériens de la région Midi-Pyrénées s'est élevé à 7,2 millions de passagers en 2008 en hausse de 6,3 % par rapport à l'an dernier. De très nombreux pèlerins sont venus célébrer le 150<sup>ème</sup> anniversaire des apparitions de Lourdes.

source : Aéroports-DAC Sud-DGAC

**Evolution du nombre de passagers aériens**





## L'aéroport de Toulouse-Blagnac dépasse les 6,3 millions de passagers en 2008

Toulouse-Blagnac est le 4ème aéroport de province derrière Nice (10,4 millions de passagers dont 3,4 millions avec les compagnies low-cost), Lyon (7,9 millions dont 1 million de passagers low-cost) et Marseille (6,9 avec 1,2 million de passagers low-cost). Une partie importante de l'accroissement du trafic est imputable aux compagnies low-cost. Avec 6,350 millions de passagers (transit inclus), dont 0,9 million de passagers low-cost, le trafic de Blagnac croît de 3,1 % en 2008 ; sa croissance est supérieure à celle de la plupart des aéroports de province, mais elle se situe derrière Lyon ou Nantes.

Au cours des dernières années, le trafic international régulier vers l'Union Européenne ou le Maghreb a tiré le trafic vers le haut : ce n'est plus le cas en 2008 où le trafic n'augmente que de 3,2%. Le trafic sur Paris est inchangé avec même 2 trimestres de recul ; le trafic des lignes transversales est le seul créneau à présenter une forte croissance dépassant 10% par mois : il a retrouvé, depuis 4 ans, un dynamisme certain. Depuis 2001 et le 11 septembre, le nombre de passagers a augmenté de plus d'1 million dont 820 000 à l'international et 140 000 sur Paris.

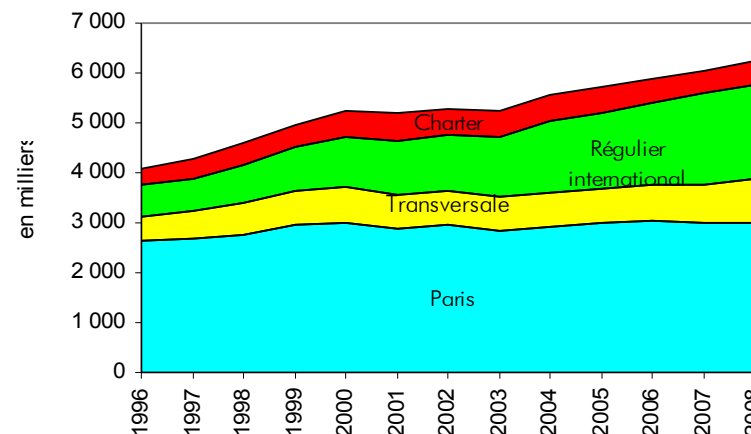
### Moins de la moitié du trafic vers Paris

62 % du trafic est effectué sur des lignes régulières en national notamment sur Paris qui passe désormais sous la barre des 50 % (47 %). Le trafic sur Paris est stable après avoir reculé (-0,8% en 2007 - grèves en octobre du personnel d'Air France et en novembre dans la fonction publique et contre la réforme des régimes spéciaux de retraite) ; il recule durant 8 mois dans l'année. Il est stable sur Orly et augmente de 0,5 % sur l'aéroport de Roissy.

### Développement du trafic sur les lignes transversales

Les lignes transversales (864 000 passagers soit 13,6 % du trafic) poursuivent leur progression (+12%) : depuis avril, les taux de progression mensuels dépassent 10% : toutefois, seules certaines dessertes soutiennent la progression des trafics. Les principales destinations sont : Lyon (352 000 passagers +36 % - l'augmentation de l'offre par Air France et l'arrivée d'easyJet ont impulsé la croissance du trafic), Lille (94 000 passagers -2,3 %), Nantes (89 000 -3 %), Nice (81 000 +6,5 %) qui devance Strasbourg (80 000 +3,8 %), Rennes (63 000 +1,3 %), Marseille (62 000 +3 %). Le trafic vers Saint-Denis de la Réunion (49 600 passagers) augmente de 23%.

## Nombre de passagers aériens à Toulouse-Blagnac



### Tassement de l'activité à l'international

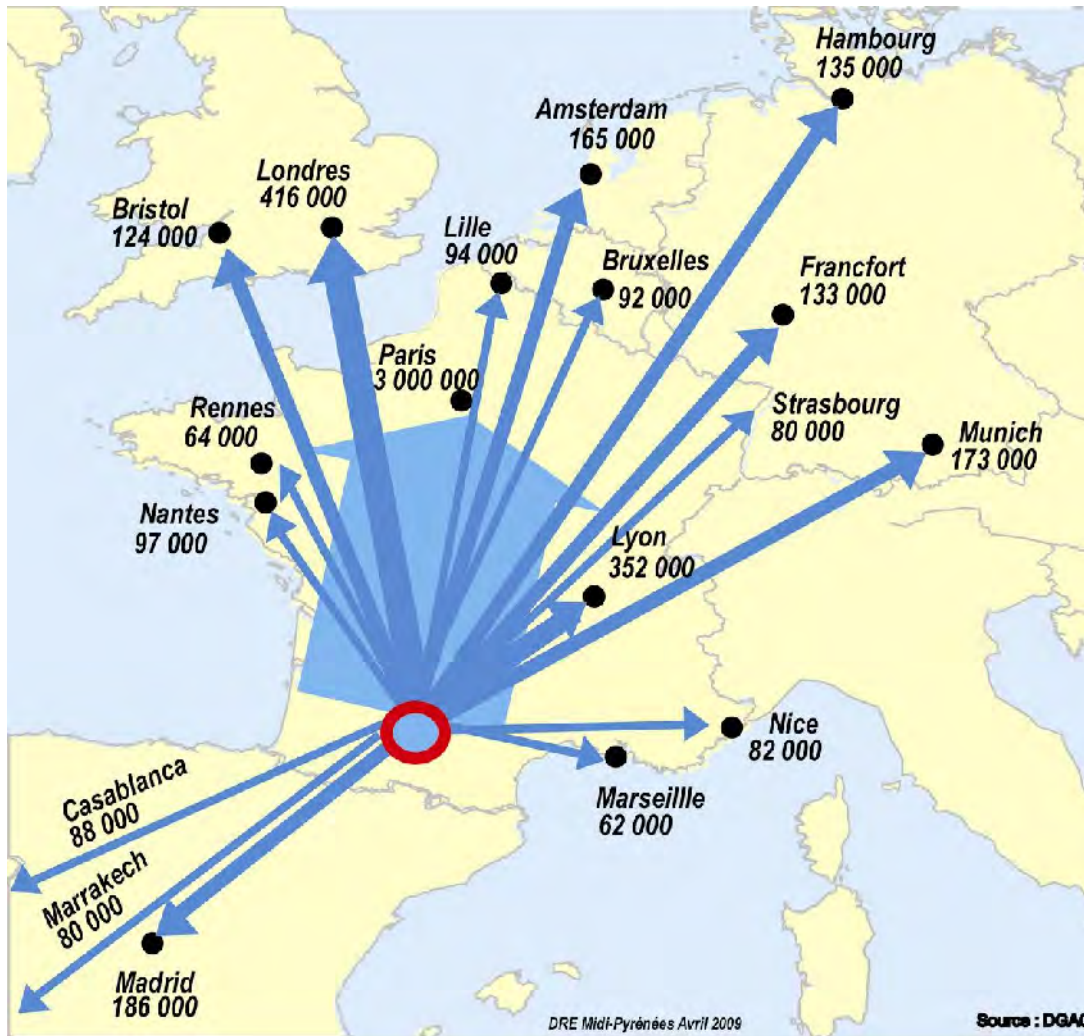
Le trafic régulier international représente 29,7 % des passagers dont une large majorité à destination ou en provenance de l'Union Européenne. Pendant des années, le trafic régulier international a augmenté de plus de 10% par an ; après une accalmie en 2005, le trafic avait retrouvé les tendances antérieures de forte croissance : depuis le début de l'année, les taux de croissance du trafic se réduisent et sont inférieurs à 1% depuis septembre.

6 destinations hors territoire national dépassent les 100 000 passagers : Londres (415 000) en hausse de 4 %, Madrid (185 000 passagers) qui progresse de 3,8 %, Munich (173 000 passagers -1,3 %), Amsterdam (165 000 +1,8 %), Hamburg (134 000 -3 %) et Francfort (133 000 +13 %) ; Bruxelles et Bristol dépassent les 90 000 passagers, destinations en hausse. L'Afrique du Nord (environ 400 000 passagers sur l'ensemble des destinations) enregistre une progression sur Casablanca (87 000 passagers), Alger, Oran et Tunis.

### Hausse des charters

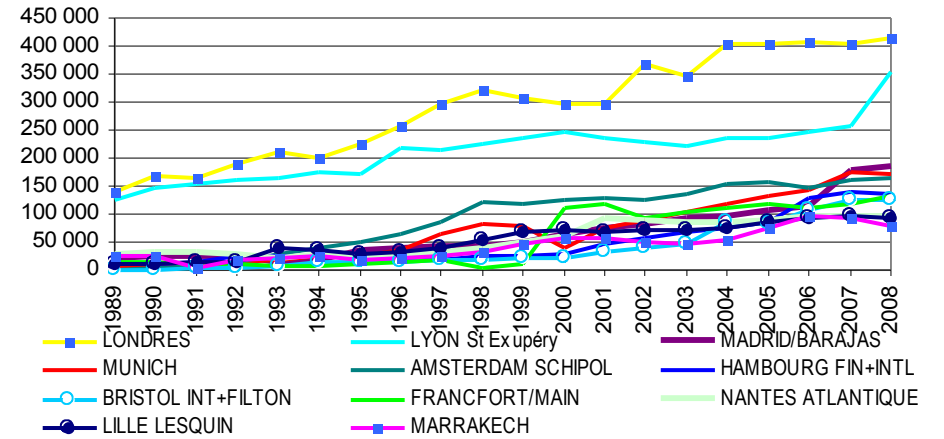
Le trafic charter représente 7,4 % du trafic total : il se compose en grande partie de vols internationaux. Le trafic est en hausse de 2,6 %, avec toutefois 2 trimestres de recul. Il augmente sur de nombreuses destinations, notamment vers la Grande-Bretagne, vers l'Italie avec une offre nouvelle sur Venise, la Croatie ou la Turquie. Djerba devient la première destination (56 000 passagers) devant Marrakech qui recule fortement. Les pays du Maghreb sont en recul ; l'Afrique et en particulier l'Égypte connaît une forte progression alors que le Sénégal connaît un certain tassement.

# I-3 Les trafics aériens

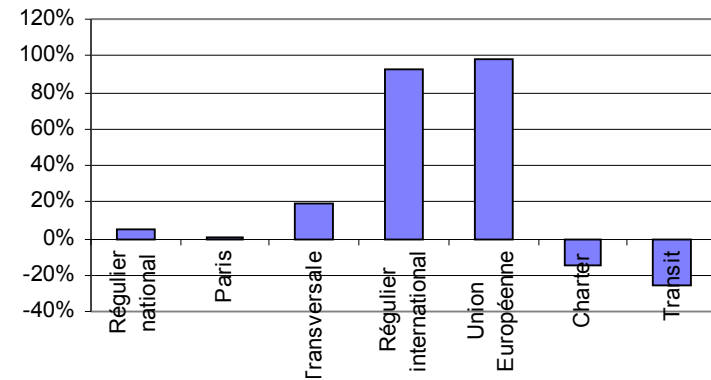


# Les transports de voyageurs à longue distance

Principales relations avec Blagnac

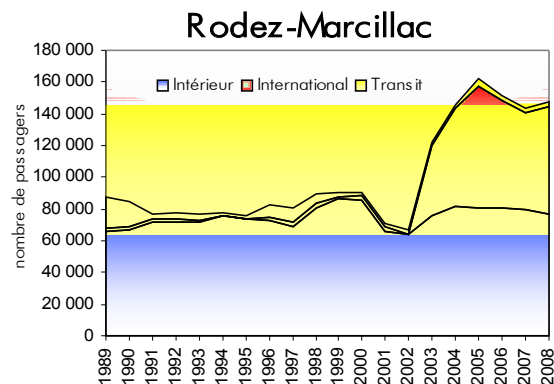


Taux de croissance du trafic entre 2000 et 2008

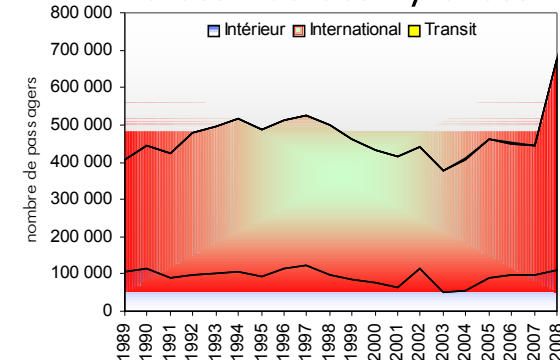


### Tarbes-Lourdes-Pyrénées

Le nombre de passagers atteint 678 900 en hausse de plus de moitié (+53%). Avec les célébrations du 150ème anniversaire des apparitions de Lourdes, la saison des pèlerinages a débuté plus tôt et s'est poursuivie jusqu'en fin d'année. Le trafic national représente 16 % des passagers et les charters provenant d'un pays européen 83 %. Le trafic national augmente de 13 %. Le trafic charter Europe progresse de 65%. Les pèlerins italiens représentent 44% du trafic de l'aéroport : leur nombre a doublé par rapport à l'an dernier ; les autres nationalités augmentent : les irlandais qui sont 93 000 à fréquenter la région progressent de 40%, les britanniques (63 000) de 32% comme les hollandais (+31%).

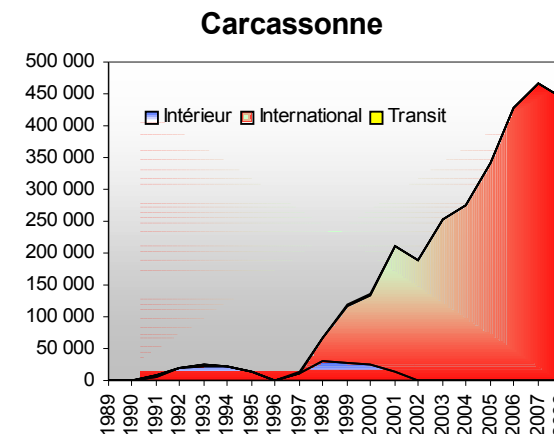


### Tarbes-Lourdes-Pyrénées



### Rodez-Marcillac

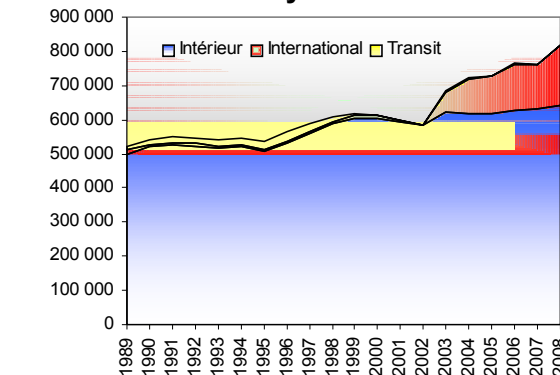
Le nombre de passagers sur l'aéroport de Rodez-Marcillac augmente de 2,7 % avec 147 100 passagers. Depuis le mois de mai 2003, Ryanair a ouvert une liaison vers Londres-Stansted ; cette liaison a connu en 2006 divers aléas comme les grèves anti-CPE en début d'année et les menaces d'attentats à l'été ; en 2007, la liaison avec Londres est interrompue durant la période hivernale (entre novembre et mars). En 2008, une seconde liaison vers l'Irlande a été ouverte. 67 600 passagers ont emprunté ces lignes.



### Castres-Mazamet

Le nombre de passagers de l'aéroport de Castres-Mazamet s'est élevé à 21 700 : l'aérodrome dispose de 2 lignes régulières l'une sur Orly et l'autre sur Lyon avec escale à Rodez ; le trafic passagers progresse de 3,8% en raison d'une bonne fréquentation sur la ligne de Paris avec une hausse de 5,5 % alors que le nombre de passagers recule sur Lyon (-7,8 %).

### Pau-Pyrénées



### Pau et Carcassonne

Les aéroports de Carcassonne et Pau, situés en dehors de la région Midi-Pyrénées accueillent aussi une clientèle venant de Midi-Pyrénées. L'aérodrome de Carcassonne a accueilli 445 000 passagers utilisant presque exclusivement la compagnie Ryanair ; toutefois, en 2008, il recule. Cette dernière compagnie présente une offre low-cost diversifiée avec une ligne sur Charleroi, 3 sur l'Irlande et 3 en direction de la Grande-Bretagne.

Pau, avec 817 000 passagers, a une clientèle essentiellement nationale ; néanmoins, l'international s'est développé avec plusieurs lignes low-cost de Ryanair (Londres, Charleroi, Bristol) et Amsterdam avec Transavia.

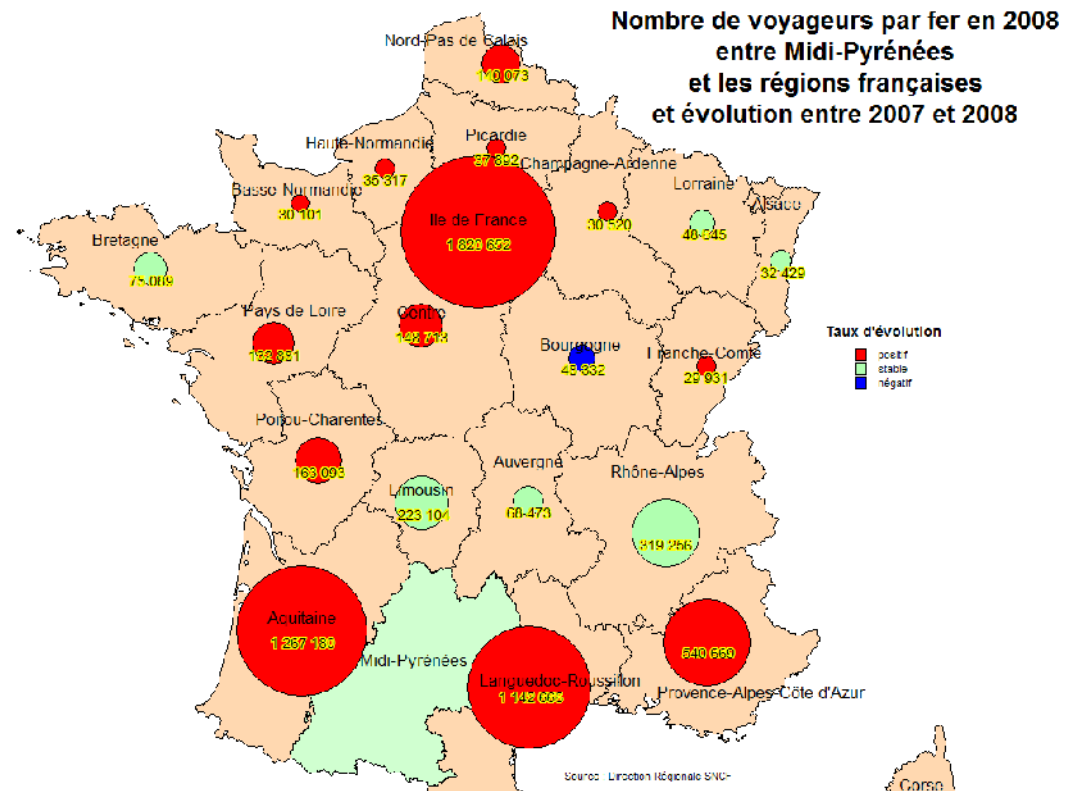


### Croissance toujours soutenue du transport ferré de voyageurs

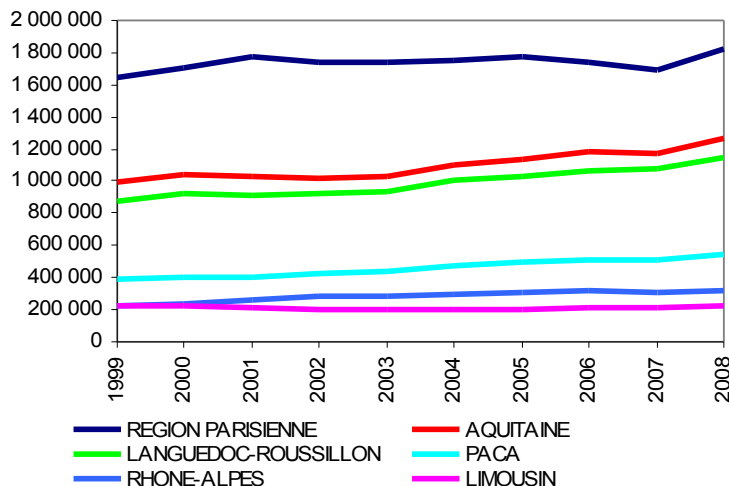
Le nombre de voyages effectués par train en 2008, à l'intérieur de la région ou en relation avec une autre région française s'élève à 15 millions. Il est en augmentation de 8 %. Plus de la moitié du trafic est réalisé à l'intérieur de la région (58 %) ; les relations avec les autres régions représentent 42 % du nombre de voyages.

### Hausse des trafics avec les autres régions

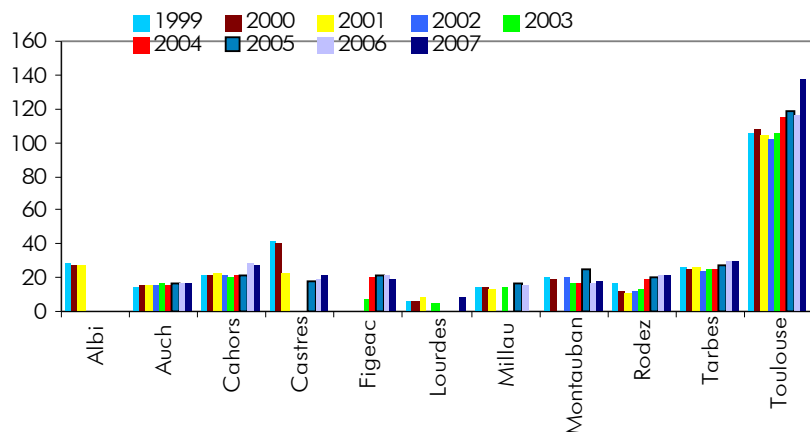
Avec les autres régions, le trafic progresse et retrouve un niveau comparable aux années antérieures (en 2007, des grèves en octobre et novembre ont perturbé le trafic). Trois destinations dépassent un trafic d'un million de passagers dans les deux sens. Le trafic avec la région parisienne en représente 29 % (1,8 millions de passagers) ; après une baisse en 2002-2003 et en 2006-2007, le trafic avec l'Île de France progresse fortement (+7,5%). Avec l'Aquitaine (20 % des voyages et 1,3 million de passagers), il augmente de 8,4 %. Les voyages avec le Languedoc-Roussillon concernent 18 % des voyages (1,1 million de passagers) ; ils augmentent de 5,8 % en 2008, en constante croissance depuis 2002, y compris l'an dernier. Pour les régions Paca (8,5 %) et Rhône-Alpes (5 %), le nombre de voyages augmente. Avec les autres destinations, le trafic augmente sauf avec la Bourgogne ; il augmente de plus de 20% avec le Nord, la Picardie, la Haute et Basse Normandie.



**Nombre de voyages en train**



### Nombre de voyages par habitant



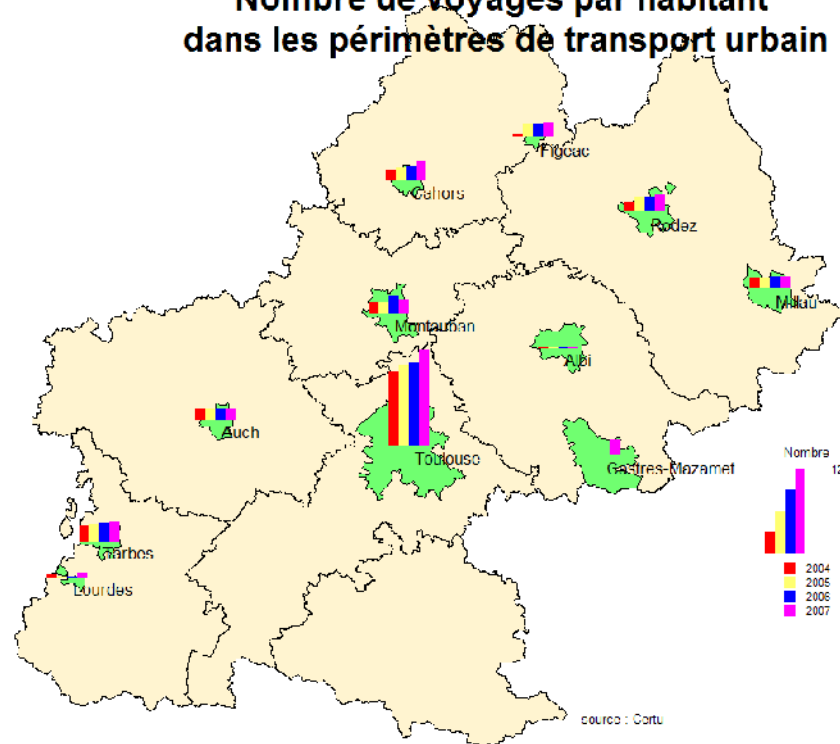
### Hausse de la mobilité sur le réseau toulousain

Dans le transport urbain, la mobilité, exprimée en nombre de voyages, a augmenté de 3% à périmètre constant, notamment sur le réseau toulousain avec l'ouverture de la seconde ligne de métro en juin 2007.

Les périmètres de Transport urbain (PTU) de nombreuses agglomérations se sont élargis au cours de ces dernières années pour certains territoires : Castres en 2001 avec la création de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet (16 communes), Rodez en 2000 (8 communes), Montauban en 2000 avec la création de la communauté d'agglomération du pays de Montauban et des Trois Rivières (6 communes) et Toulouse en 2002 (83 communes). Ces extensions de PTU se sont accompagnées, du fait de l'accroissement de population prise en compte, d'une baisse du nombre de voyages par habitant.

Par rapport aux ratios généralement admis par réseau selon la population couverte, les réseaux de Midi-Pyrénées présentent une moindre fréquentation : pour les réseaux de plus de 300 000 habitants le ratio de voyage par habitant s'élève à 128,4 alors qu'il n'est que de 105,9 à Toulouse en 2003. De façon général, les réseaux de Midi-Pyrénées ont une fréquentation par habitant inférieure à la moyenne des agglomérations de même taille au niveau national.

### Nombre de voyages par habitant dans les périmètres de transport urbain



La plupart des réseaux voient leur fréquentation augmenter. Le réseau toulousain connaît une croissance soutenue, après la mise en fonctionnement du prolongement de la ligne A du métro de Toulouse au delà de Jolimont en janvier 2004. Au 30 juin 2007, la ligne B du métro toulousain a été inaugurée.

## Les transports interurbains par autocar

### Stabilisation du nombre de voyages et hausse des distances

Après le fort recul observé en 2002, le nombre de voyageurs transportés en autocars (transport non urbain) se stabilise en 2005 à 55 millions de voyages. Le transport interurbain et le transport occasionnel augmentent ; le transport scolaire retrouve le niveau des années antérieures à 2004. Exprimé en voyageur-kilomètres, ce sont plus de 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres qui ont été parcourus ; en moyenne, un voyageur parcourt 40 kilomètres. L'activité du transport occasionnel est en croissance sans que les distances n'augmentent.

### Le transport scolaire représente la moitié des voyageurs mais le quart des kilomètres

Les bus scolaires transportent 40% des voyageurs interurbains : les parcours réalisés le sont sur de faibles distances (24 kilomètres en moyenne) ce qui représente à peine un quart des kilomètres parcourus. Le transport occasionnel représente 33% des voyageurs et les distances sont plus longues avec 66 kilomètres (stables par rapport à l'année précédente), ce qui correspond à plus de la moitié des kilomètres-voyageurs transportés. Le transport de personnel affiche les plus faibles distances avec 23 kilomètres : il transporte 3% des voyageurs pour 2% des voyageur-kilomètres. Le transport interurbain régulier accueille 13 millions de personnes sur des distances (31 kilomètres) proches de la moyenne ; en voyageur-kilomètre, le transport interurbain représente 18% des trafics.

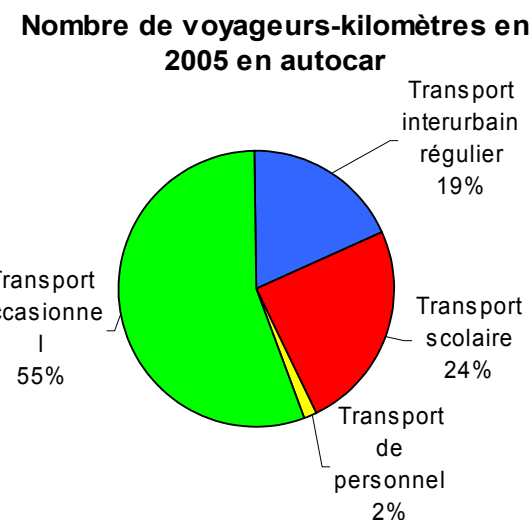
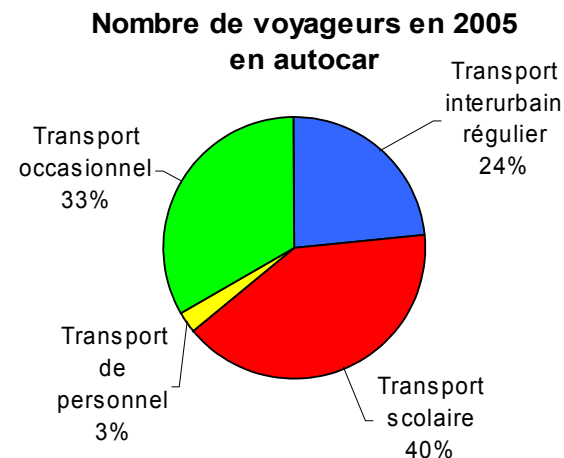
### Définitions

Transport occasionnel : transport périscolaire, circuit touristique, excursion de comités d'entreprise, etc.

Transport scolaire : service spécial de ramassage scolaire.

Transport interurbain régulier : services sur lignes régulières interurbaines, inscrits sur les plans de transport des départements ; sont inclus les services affrétés par la SNCF.

Transport de personnel : service spécial de ramassage de personnel.



### Les transports régionaux routiers Ter

#### Forte baisse de la fréquentation des bus Ter

Depuis 2008, la majorité des liaisons routières sont désormais gérées par le Conseil Régional ; seules demeurent, les lignes doublant les voies ferrées. Environ 300 000 voyageurs ont utilisé les lignes routières Ter pour 10 millions de voyageurs-kilomètres. La baisse de fréquentation atteint 24% provenant notamment de la fin de travaux sur les voies entraînant un retour des usagers vers le train.



### Les transports régionaux ferrés Ter

Forte progression du trafic régional par fer

En 2008, le Transport Express Régional (TER) sur la région s'élève à 549 millions de voyageurs-kilomètres par le fer soit une hausse de 9,2 % (10 millions de voyages en hausse de 9 %) et à 10 millions de voyageurs-kilomètres par la route (300 000 voyages). En 2008, les principales liaisons routières sont passées au Conseil Régional. Ces chiffres peuvent contenir des doubles comptes : un voyageur faisant un trajet Tarbes-Rodez sera compté 2 fois, une fois sur le trajet Toulouse-Tarbes et une autre fois pour le trajet Toulouse-Rodez).

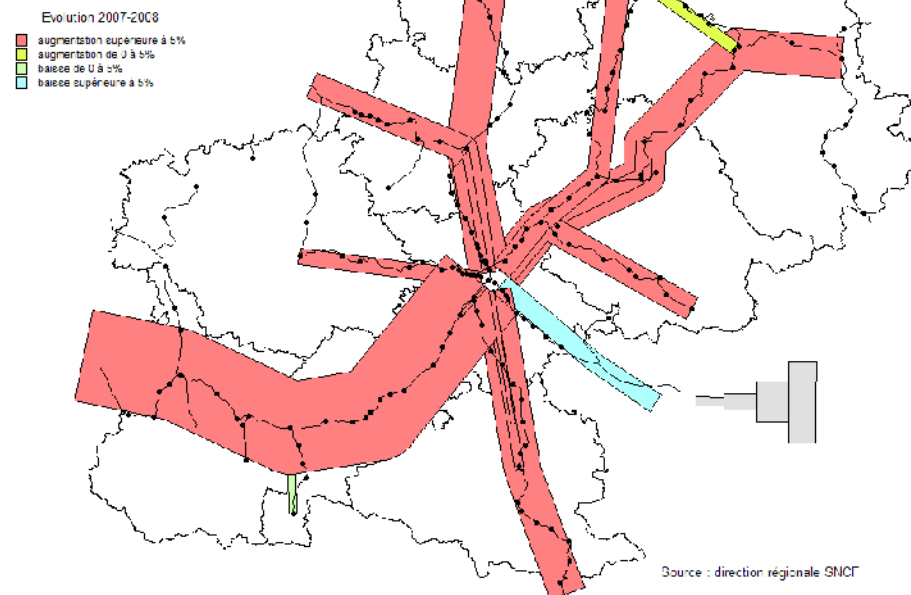
- Sur la région, la liaison ferroviaire connaissant le plus fort trafic est Toulouse-Pau avec 114 millions de voyageurs-kilomètres et 1,3 million de voyageurs (en augmentation de 8% par rapport à 2007).
- L'axe Toulouse-Brive passant par Cahors représente 62 millions de voyageurs-kilomètres et 820 000 passagers (+17% par rapport à 2007).
- La liaison Toulouse-Séverac le Château présente un trafic de 50 millions de voyageurs-kilomètres et 670 000 passagers (+5% par rapport à 2007).
- Sur Toulouse-La tour de Carol, le trafic atteint 50 millions de voyageurs-kilomètres pour 900 000 passagers (+12% par rapport à 2007).

### L'offre continue de s'améliorer

L'année 2007 a été marquée par :

- La mise en place de 13 dessertes supplémentaires sur le Quart Nord-Est (Toulouse-Castres, Toulouse-Rodez, Toulouse-Figeac).
- La rénovation de voitures corail qui a permis d'améliorer l'offre sur les lignes Montauban, Carcassonne et Tarbes).
- L'acquisition de nouveaux matériels bimodes ACC (3 en 2007) qui a contribué à augmenter la capacité et le confort.

### Evolution du nombre de voyageurs-kilomètres par liaison TER entre 2007 et 2008





## Trafic routier sur le réseau structurant

### Stagnation du trafic tous véhicules

En 2008, le trafic automobile sur les autoroutes de la région, mesuré aux gares de péage, baisse de 0,2 % comme en 2005 (-0,3%). En 2003-2004 avec l'ouverture de l'A66 qui a accru le trafic aux gares du sud de Toulouse et l'achèvement de l'A20 en 2003, le taux de croissance tous véhicules a été particulièrement élevé. Le trafic tous véhicules présente une évolution contraire des voitures et des camions : pour les voitures, le trafic baisse (-0,3%) et cela plus fortement qu'en 2005 (-0,1%) alors que pour les poids lourds le trafic augmente de 0,6% (il avait reculé plus nettement que pour les voitures en 2005 -1,9%).

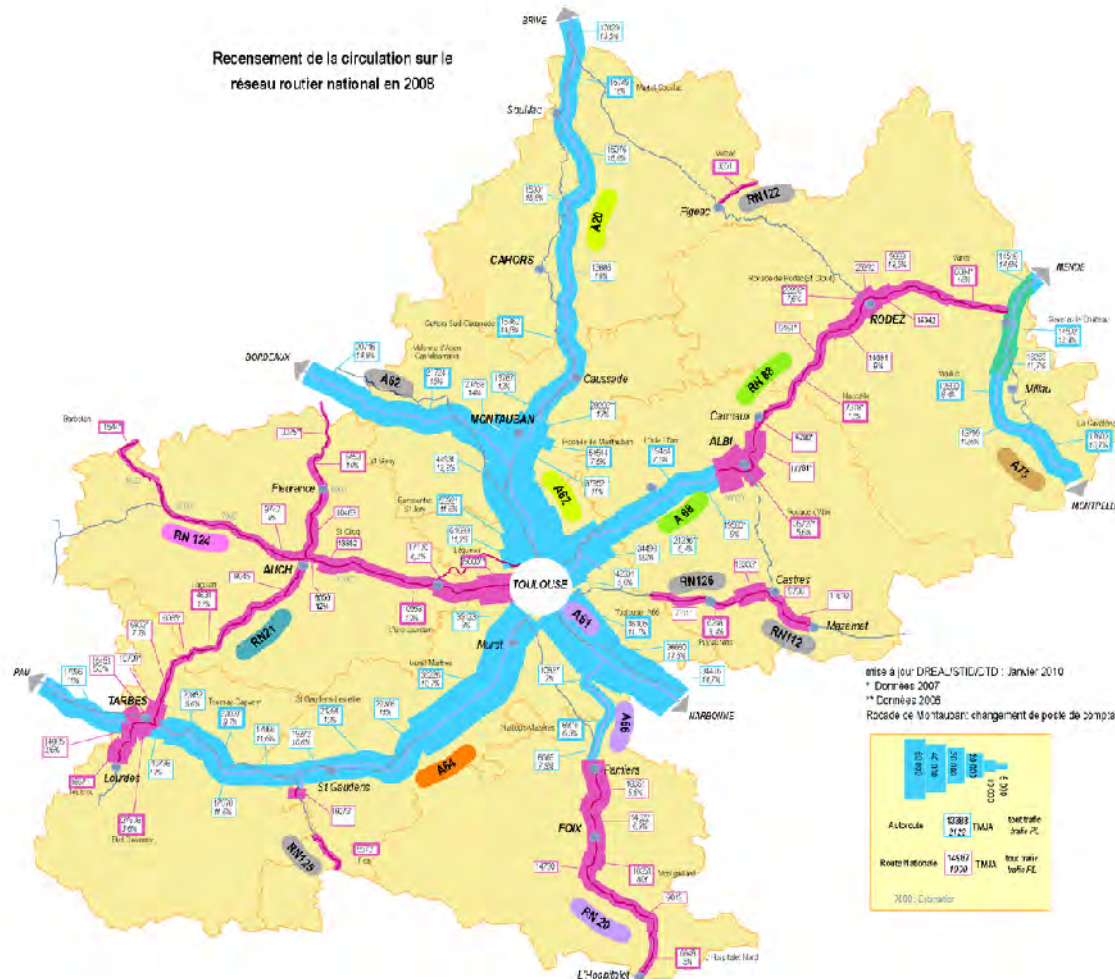
### Baisse du trafic sur les rocades de Toulouse, sur l'A64, l'A61, l'A62 et l'A20

La baisse du trafic est forte sur la rocade Est au sud et au nord de Toulouse ainsi que sur l'A20 à Montauban Nord, comme vers l'A64 vers Saint-Gaudens-Lestelle. A Pamiers, la baisse du trafic est légère (-0,4%). Au Puymorens, le trafic recule pour la 5ème année consécutive. Le trafic à Muret, l'Union, au viaduc de Millau et vers l'A68 est en progression (autour de 1%).

### Baisse du trafic des voitures plus forte qu'en 2005

Le trafic des voitures particulières est en légère baisse en 2008 (-0,3 %) ; la baisse est plus forte qu'en 2005 (-0,1%). Le trafic baisse plus nettement sur les grandes liaisons comme sur la périphérique est de Toulouse, alors que sur la section ouest l'évolution est plus heurtée. La baisse du trafic se monte à plus de 1% à Saint Gaudens sur l'A64 et à Montauban Nord sur l'A20 et à 5% au tunnel du Puymorens. Sur l'A64 vers Muret, l'A68 et au viaduc de Millau, le trafic augmente.

## Les trafics routiers en 2008 sur le réseau national



source : DREAL Midi-Pyrénées, DDEA, CETE

### Les encombrements

Les encombrements recensés en 2004 étaient situés très souvent sur autoroute, notamment sur les autoroutes autour de Toulouse. Y figuraient également les bouchons de Millau, de Foix et l'accès à l'Andorre.

La fin des travaux dans le tunnel de Foix et l'inauguration du viaduc de Millau fin décembre 2004 ont entraîné la disparition de ces bouchons dans Millau mais les ont reporté à la barrière de péage du viaduc.

Le périphérique toulousain enregistre plus de 11 000 heures x kilomètres de bouchons en divers endroits, notamment à Empalot et à Bordelongue vers l'A64.

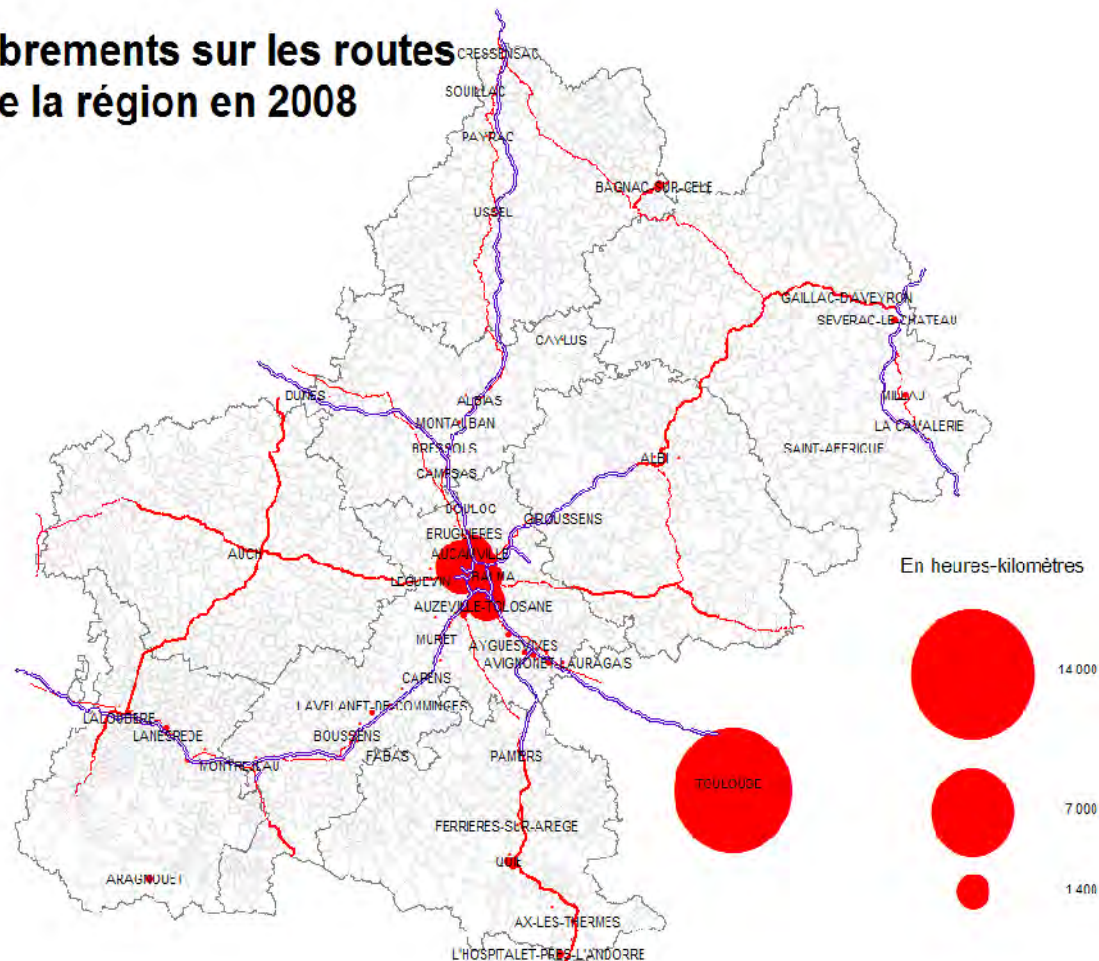
En dehors du périphérique toulousain, les principaux encombrements se trouvent dans les villes de la banlieue toulousaine : Blagnac (3 000 heures-kilomètres), Aucamville (1 800), Ramonville (1 700).

Avec l'achèvement du viaduc de Millau, la liste des points d'encombrement a changé : la majorité des encombrements se situent dans et autour de l'agglomération toulousaine. Plusieurs « bouchons » sont recensés en Hautes-Pyrénées et sur l'accès à l'Andorre.

#### Définition :

*Le volume d'encombrement s'exprime en heures x kilomètres : en un point donné, le volume d'encombrement est le produit de la durée (exprimée en heures) de la perturbation par sa longueur moyenne (exprimée en km) ramenée à une file. Il s'agit donc d'heures x kilomètres.*

### Encombrements sur les routes de la région en 2008



### La motorisation des ménages

#### Forte croissance du parc de voitures ....

En 10 ans, le parc d'automobiles a augmenté de 17% sur la région contre 11% au niveau national. Un département se démarque – la Haute-Garonne – avec une croissance de 23% et Tarn et Garonne dont le parc de voitures augmente de 20% ; 2 départements présentent un taux d'accroissement inférieur au taux national (Aveyron et Hautes-Pyrénées) autour de 7-8%. Les autres départements ont des taux de croissance compris entre 10 et 15%.

#### .... supérieure à la croissance de la population

Compte tenu de l'accroissement de la population, la croissance du nombre de voiture par habitant est toujours supérieure en région (9%) qu'au niveau national (7%). L'écart entre les différents départements se réduit : la Haute-Garonne, l'Aveyron et Tarn et Garonne ont un taux de croissance dépassant 10%.

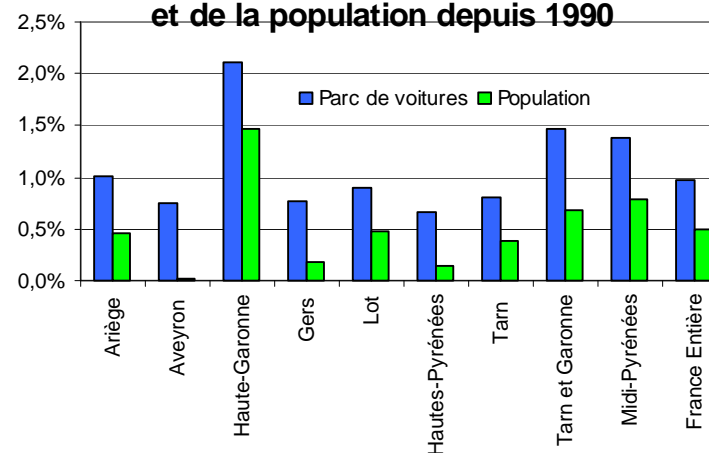
#### 8<sup>ème</sup> région française pour son parc de voitures

En 2008, la région Midi-Pyrénées est une des régions disposant du parc de voitures particulières parmi les plus importants de France : elle est la 7<sup>ème</sup> région avec en moyenne 535 voitures pour 1 000 habitants alors que la moyenne française est de 509 ; 6 régions précèdent Midi-Pyrénées : la Corse largement devant la Picardie, Haute-Normandie, Paca, Aquitaine et Languedoc. Le Nord Pas de Calais et l'Île de France présentent le taux le plus faible (465 et 430).

*Le ratio « nombre de voitures pour 1000 habitants » est calculé sur l'ensemble des habitants de Midi-Pyrénées quelque soit leur âge.*

source : FCA, DRE Midi-Pyrénées

### Evolution annuelle du parc de voitures et de la population depuis 1990



### Parc de voitures au 1er janvier

