Premiers résultats

ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA

EMC²

SAINT-ÉTIENNE / LOIRE SUD / PILAT

Juillet 2023

Périmètre de l'EMC² 2021 Saint-Étienne Loire-Sud Pilat

313 communes dans 3 départements

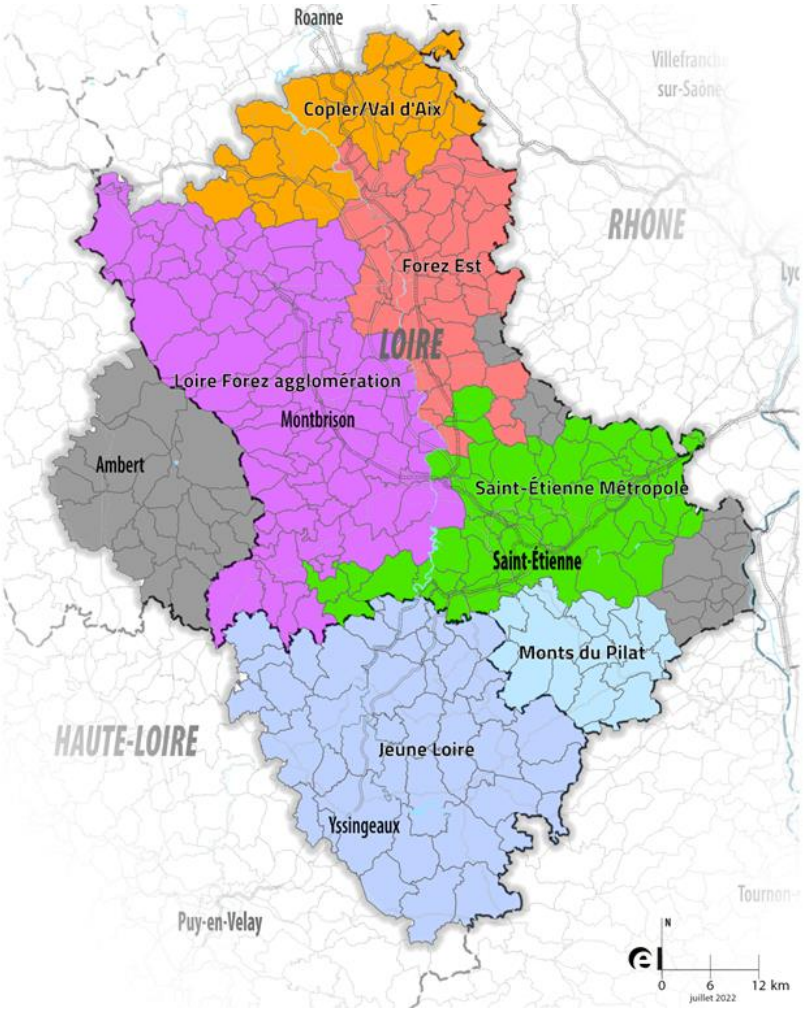
6 188 ménages enquêtés (2816 en face à face 3372, au téléphone)

9 625 personnes de 5 ans et plus interrogées

32 886 déplacements décrits

21 semaines d'enquête dont 10 avant la crise sanitaire

68% des personnes enquêtées avant la crise sanitaire



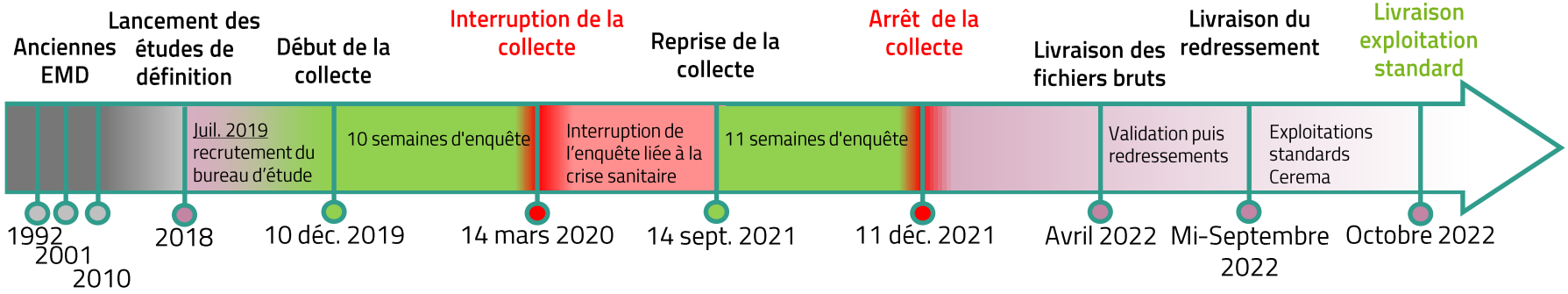
Un riche partenariat :

– **3 syndicats mixtes** dans le partenariat (Scot Sud Loire, Jeune Loire et ses rivières et Loire Centre)

– **4 EPCI** (Saint-Étienne Métropole, Loire Forez agglomération, Forez Est et les Monts du Pilat

– L'**Etat**, La **Région** Auvergne Rhône-Alpes et le **Département** de la Loire.

Une enquête perturbée par la crise sanitaire « Covid »



– **Démarrée le 10 décembre 2019**, l'enquête a été **suspendue le 14 mars 2020** suite à l'annonce de la fermeture des écoles dès le lundi suivant.

– **La repise de l'enquête a finalement eu lieu le 14 septembre 2021**, après 18 mois d'interruption, dans une situation sanitaire plus apaisée et un retour à une mobilité plus « normale »

– **L'enquête a été de nouveau suspendue le 11 décembre 2021** suite au début de la 5ème vague dont les effets sur la mobilité commençaient à se faire sentir.

– Elle n'a pas pu redémarrer en janvier (télétravail obligatoire) et **a été stoppée alors que 86% des enquêtes initialement prévues étaient réalisées**

Glossaire – pour bien comprendre

Déplacement

Mouvement d'une personne, effectué pour un motif unique, sur la voie publique, entre une origine et une destination à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport.

Si une personne sort de chez elle pour aller au travail directement, on comptabilisera un déplacement, même si pour effectuer ce déplacement cette personne a eu recours à plusieurs modes de transport, comme par exemple sa voiture, puis ensuite le train (le déplacement sera alors «intermodal»).

Si cette personne part de chez elle pour aller au travail, mais que sur le chemin elle s'arrête pour déposer son enfant à l'école : il y a alors 2 motifs de déplacements : accompagner quelqu'un à l'école, puis aller au travail. On comptera alors 2 déplacements.



Glossaire – pour bien comprendre

Mobilité

Nombre de déplacements par jour et par personne qui caractérise donc l'intensité avec laquelle un habitant type se déplace.

Plusieurs mobilités peuvent être employées :

- *la mobilité ramenée à la population totale : elle permet souvent de se comparer aux autres agglomérations, mais est perfectible car seuls les déplacements des personnes de 5 ans et plus sont enquêtés*
- *La mobilité ramenée à la population de 5 ans et plus est celle qui est le plus utilisée car elle caractérise vraiment la population enquêtée*

On peut enfin prendre en compte tous les déplacements dans le calcul de la mobilité (ce qui permet d'avoir une vision exhaustive), ou exclure les déplacements réalisés intégralement à l'extérieur du périmètre enquêté (ce qui permet de se comparer avec les enquêtes antérieures à 2016).



Glossaire – pour bien comprendre

Les différents modes : abréviations et description

MAP (Marche à Pied) : *un déplacement est considéré en mode « marche » quand il est exclusivement réalisé à pied. Tous les autres déplacements sont dits « motorisés ». Pour ces déplacements, la marche n'est pas prise en compte directement : si on doit marcher pour aller prendre un bus, alors seul le mode « bus » sera pris en compte.*

TC (Transports Collectifs ou Transports en Commun) : *ensemble des transports collectifs quel que soit leur type. On peut les distinguer en :*

- ***TCU (Transports Collectifs Urbains) :*** *transports collectifs du réseau urbain du territoire : Stas*
- ***A-TC (Autres Transports Collectifs) :*** *utilisé en parallèle de la distinction TCU, y sont donc inclus tous les autres transports collectifs : navettes LFa, les cars (Régionaux/départementaux , longue distance…), les trains (TER, TGV…) les transports à la demande, les transports exclusivement scolaires, les transports employeurs, les réseaux urbains hors du territoire (TCL, STAR…)*

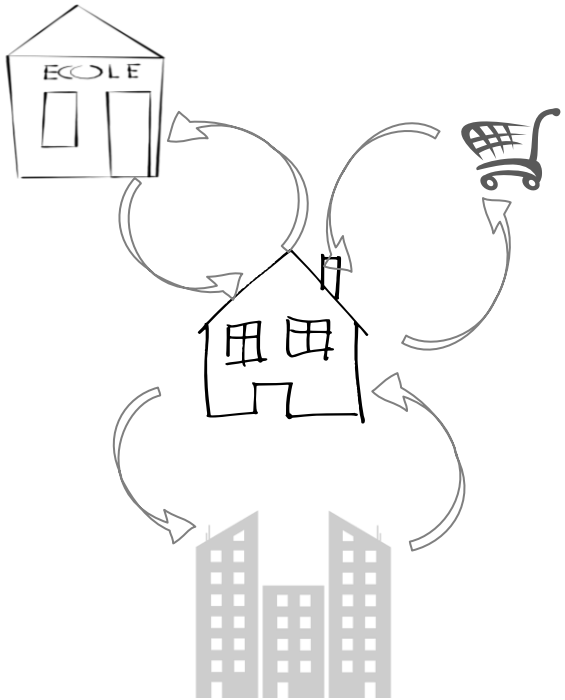
VP (Voiture Particulière) *: tous les véhicules particuliers nécessitant un permis de conduire et de moins de 3,5T (en sont exclus les camionnettes « fourgon » ou « plateau »). On peut les distinguer en :*

- ***VPC (Voiture Particulière Conducteur) :*** *mode assigné à celui qui conduit la voiture*
- ***VPP (Voiture Particulière Passager) :*** *mode assigné à tous les passagers*

2RM (Deux Roues Motorisées) *: tous les véhicules à 2 ou 3 roues d'au moins 50cm^3 (depuis la mobylette à la moto). Les vélos électriques, ne sont pas comptabilisés ici, mais dans le mode « vélo »*

Autres : *souvent utilisé pour faciliter la lisibilité des éléments, il concerne donc tous ce qui n'a pas été énuméré dans le détail des modes, donc potentiellement un des modes ci-dessus en plus d'autres modes comme : l'avion, les fourgonnettes, les engins personnels de déplacement électriques ou non (trottinette, roller, skate…), les taxis ou VTC, les engins agricoles ou de chantiers (tracteurs…) . La plupart de ces modes pourraient être isolés, mais ils sont tellement peu utilisés qu'ils complexifieraient la lecture et présenteraient une fiabilité statistique faible.*

Glossaire – pour bien comprendre



Les motifs de déplacement

Un déplacement est décrit par un couple origine/destination de motifs : il y a le motif de l'endroit où l'on part (le domicile, le travail, achats…) et le motif de l'endroit où l'on va (id : domicile, travail, achats…)

<u>Plusieurs méthodes sont alors possibles pour les analyses :</u>

- ***Utilisez une description par couples de motifs basés sur le domicile*** *: Domicile/travail , Domicile/achat, Domicile/loisirs-visites, etc…*

  Dans ce cas, on regroupe bien sous ce terme les déplacements dans les deux sens : entre le domicile et le travail et entre le travail et le domicile par exemple.

  On utilisera alors la notion de ***déplacements « Secondaires »*** *éventuellement notée « Autres secondaires » pour regrouper tous les déplacements qui ne sont pas liés au domicile.*

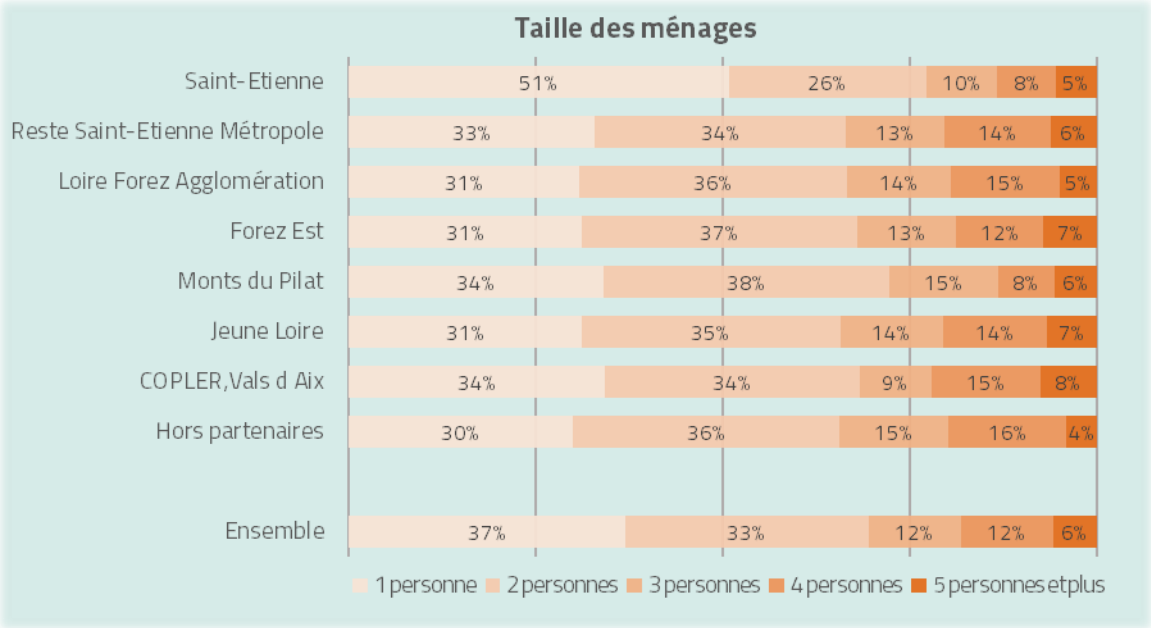
- ***Utilisez la notion d'activité*** *(aussi appelée motif SESAME). Il s'agit alors de décrire quelle est l'activité qui a déclenché le déplacement. Les déplacements sont alors discrétisés par le motif à destination, sauf quand la destination est le domicile où l'on utilise alors le motif à l'origine. Ces exploitations font donc disparaitre le domicile.*

Les ménages

2,2 personnes par ménage en moyenne sur le territoire

– Dans la ville de **Saint-Étienne, plus d'un ménage sur deux n'est composé que d'une seule personne**

– Hors de la ville centre, **les familles (au moins 3 personnes) représentent environ 1/3 des ménages**

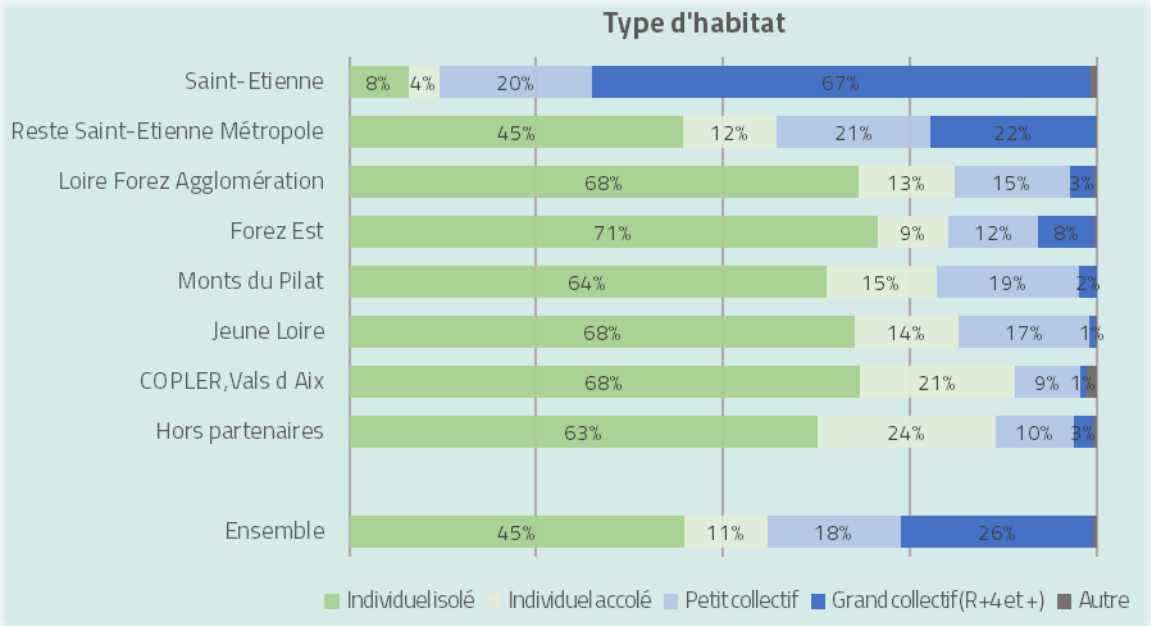


L'habitat individuel domine partout sauf à Saint-Étienne

– 56% de ménages habitent une maison individuelle (45% une maison isolée) ; cela représente 63% des habitants (51% en individuel isolé)

– Ils ne sont plus que 12% dans ce cas à Saint-Étienne, alors que hors de SÉM ils sont entre 80% et 90%

– Hors de SÉM, les logements dans des immeubles de plus de 4 étages sont rares

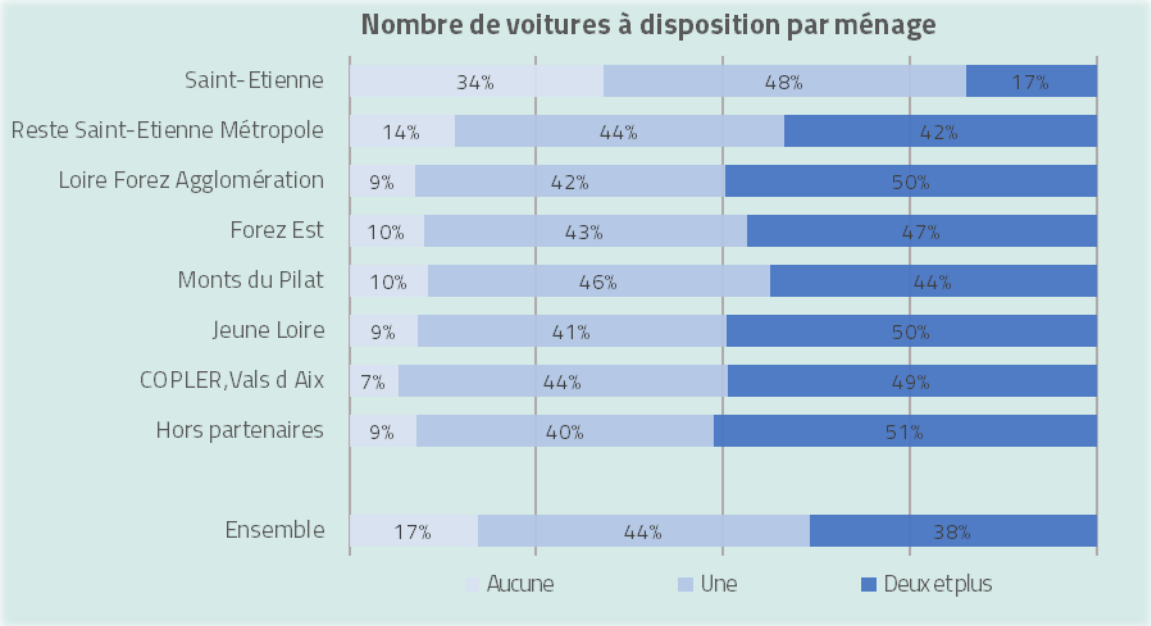


Equipement des ménages et des personnes

17% des ménages n'ont pas de voiture à disposition

–C'est **1/3 des ménages habitant Saint-Étienne,** encore 14% des ménages dans le reste de SÉM

–Dans les secteurs périphériques, la moitié des ménages dispose de 2 véhicules au moins



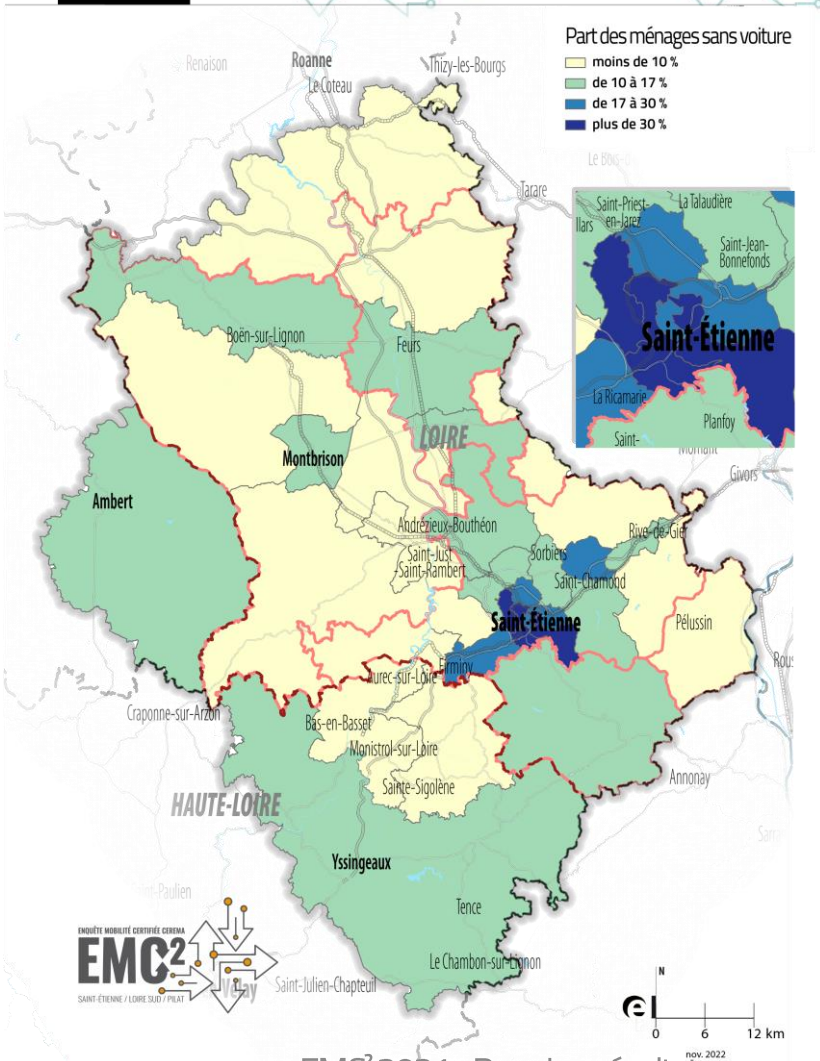
Ménages non motorisés : des solutions à trouver sur tout le territoire

– Dans presque tous les secteurs de la ville centre, plus de 25 % voire plus de 30% et même 40% des ménages n'ont pas de voiture à disposition

– Les ménages sans voiture restent tout de même fortement présents (+ de 10%), même dans des secteurs plus excentrés (Pilat, Boën, Feurs…)

Part des ménages sans voiture à disposition

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Étienne / Loire sud / Pilat

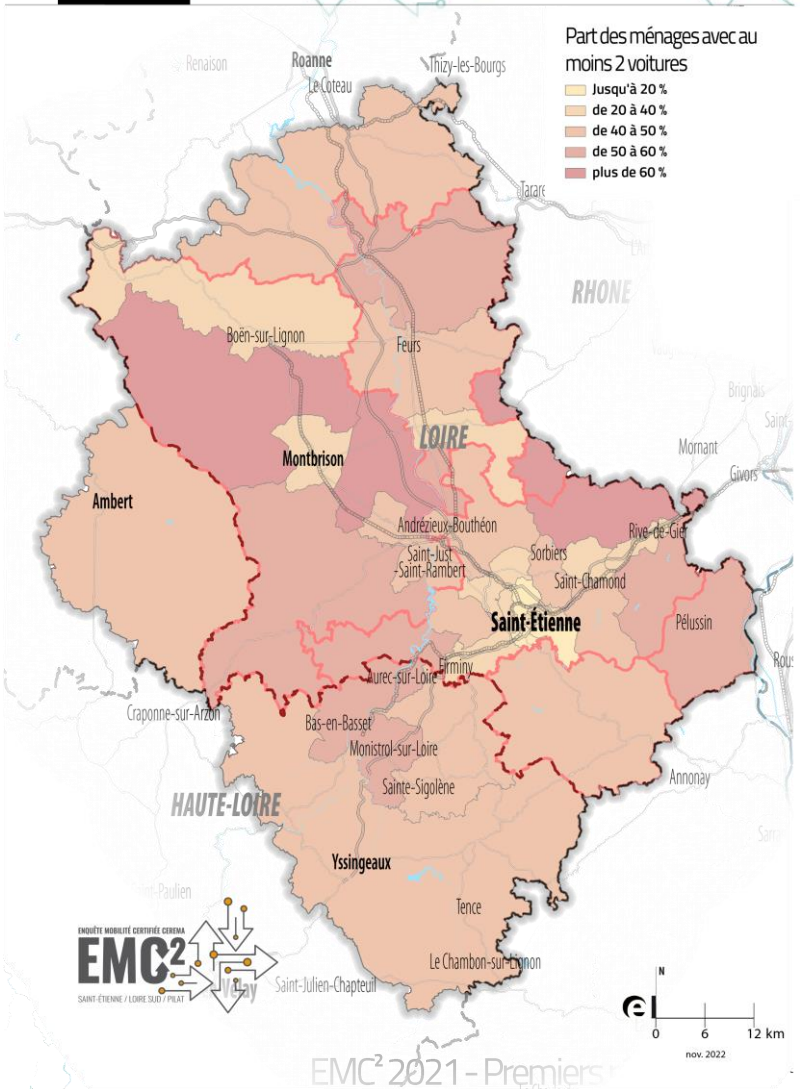
38% des ménages ont au moins deux voitures à disposition

–A eux seuls, ces ménages disposent des 2/3 des voitures du territoire

–Hors de la ville de Saint-Etienne, presque un ménage sur deux (46%) dispose d'au moins 2 voitures. Ces ménages ont ainsi à disposition 58% des voitures du territoire alors qu'ils ne représentent que 48% de la population du territoire enquêté.

Part des ménages avec au moins 2 voitures à disposition

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



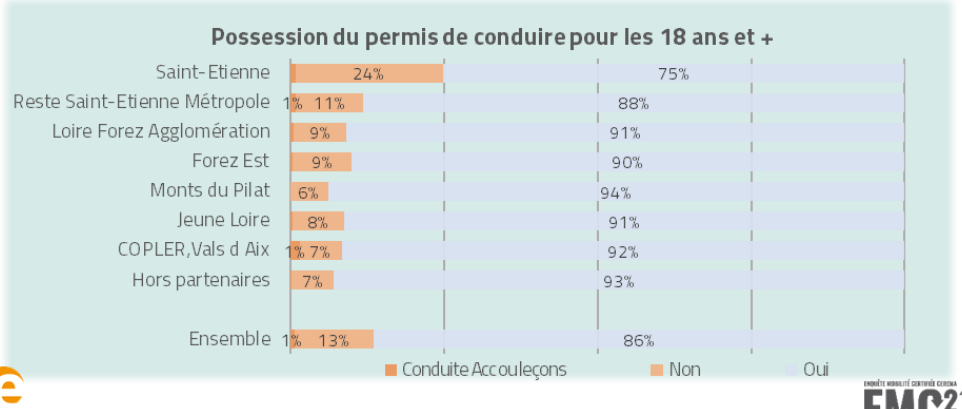
Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

8 voitures pour 10 personnes de plus de 18 ans

–**14% de la population de 18 ans et plus n'a pas le permis de conduire**

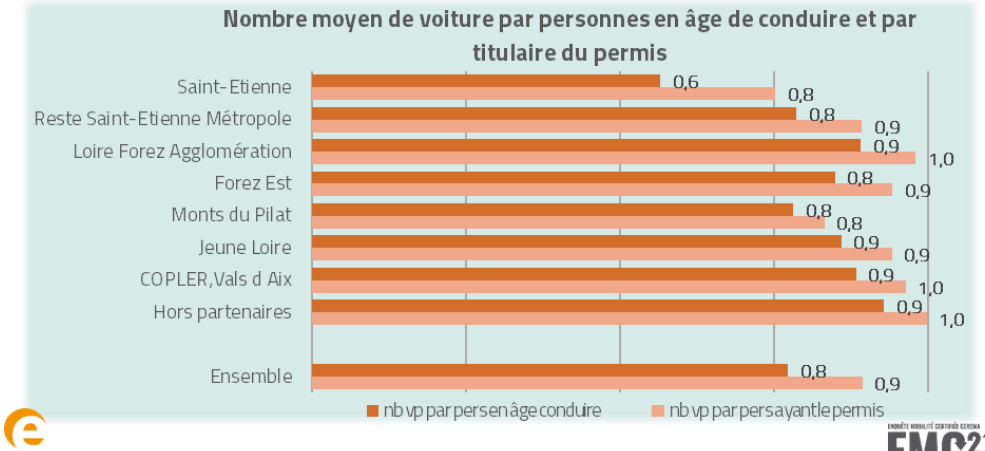
– Mais c'est le cas pour **1 habitant de plus de 18 ans sur 4 à Saint-Étienne** ; cette part baisse très sensiblement dans les zones périphériques, même si souvent, il y a encore 10% de la population de 18 ans et + qui n'a pas de permis.



– Sur le territoire, on compte **0,8 voiture par personne en âge de conduire** et 0,9 voiture par titulaire du permis.

– A part dans le Pilat, il y a souvent 1 voiture ou presque par titulaire du permis, dans les zones périphériques.

– Cela baisse dans SÉM et surtout dans la ville centre où il y a 0,8 voiture par titulaire du permis et surtout 0,6 voiture par personne de 18 ans et + (impact de la forte proportion de personnes sans permis de conduire)



Seuls quelques secteurs présentent un équipement en voiture « faible »

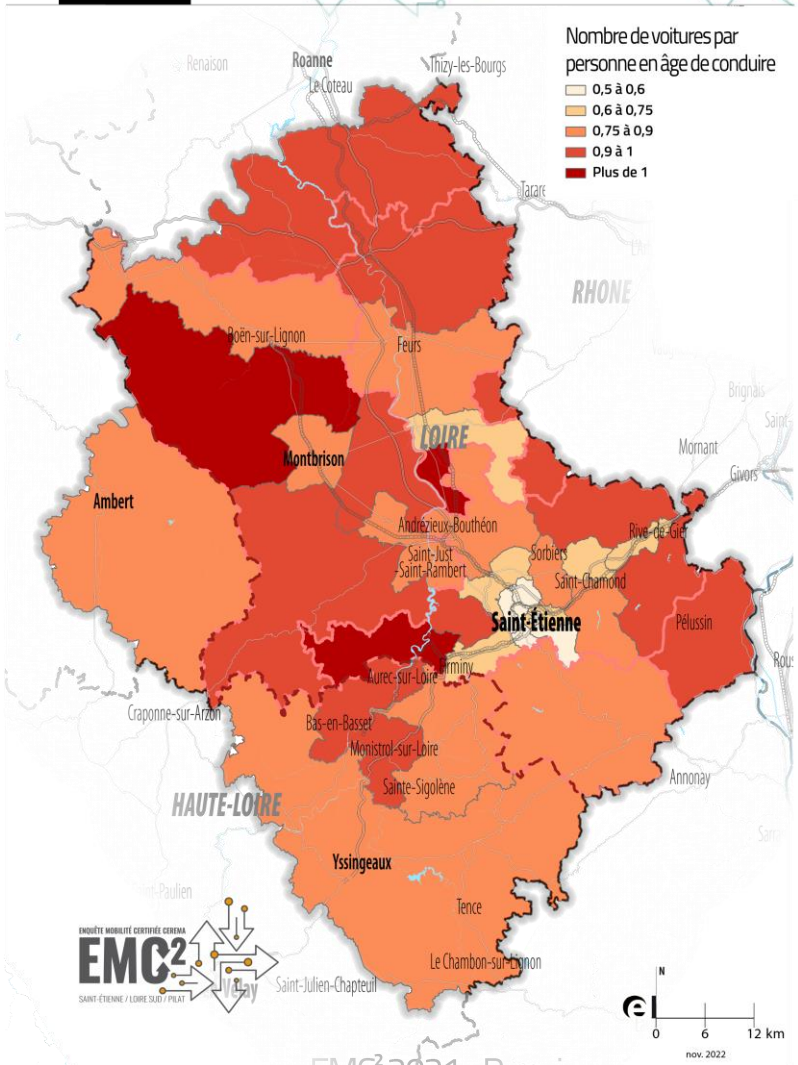
– **Dans de nombreux secteurs de la ville centre, il y a à peine plus d'une voiture pour 2 personnes en âge de conduire**

– Les vallées de l'Ondaine et du Gier ainsi que la 1ère couronne, au nord de Saint-Étienne, affichent aussi un équipement assez limité : moins de 0,75 voiture par personne en âge de conduire.

– Ailleurs, seul le secteur Montrond/Chazelle présente un taux d'équipement bas, dans tous les autres secteurs on est au-dessus de 0,8, voire 0,9.

Nombre de voiture pas personne en âge de conduire

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

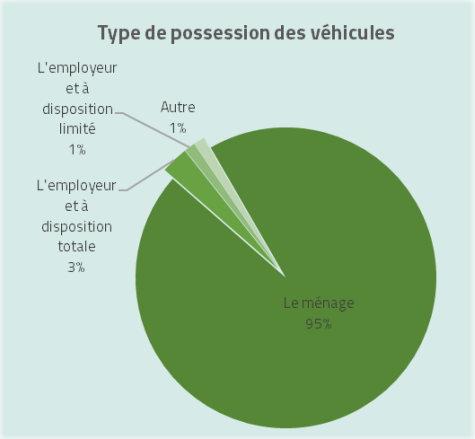
Un parc de véhicules possédé par le ménage et diésélisé

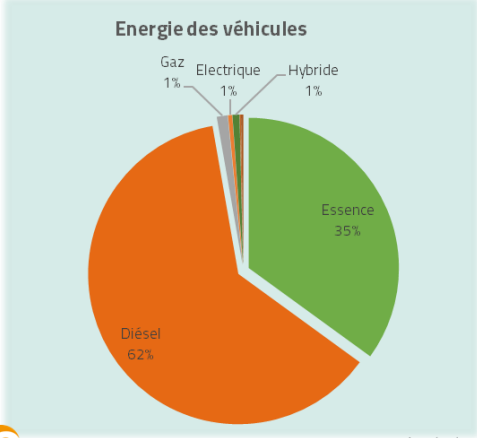
– **430 000 voitures particulières sur le territoire**

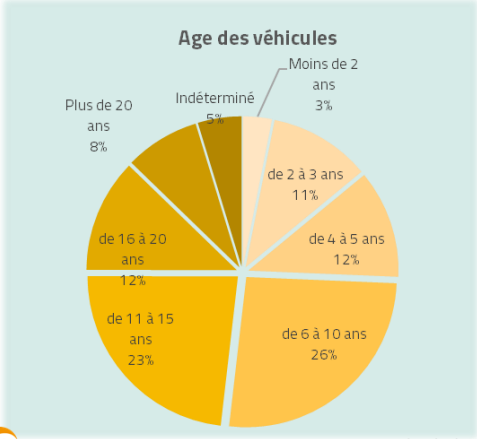
– La possession par le ménage reste la « norme » (95% des cas)

– 62% du parc fonctionne au diesel, 35% à l'essence. Les autres modes de propulsion restent marginaux dans l'ensemble du parc (3% pour la somme Hybride, Gaz et Electrique)

– ¼ du parc à moins de 5 ans et 1/5 du parc a au moins 16 ans





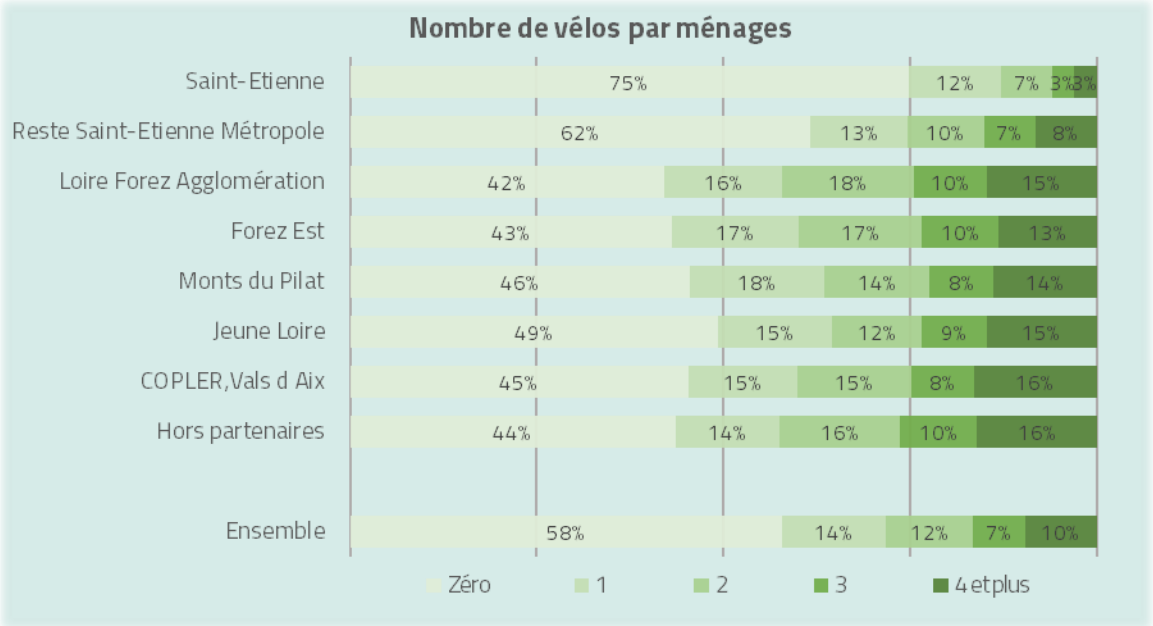


Moins de vélos que de voitures…

– **336 400 vélos sur le territoire**

– Seuls **42% des ménages sont équipés de vélos** ; ils ne sont plus que **¼ dans la ville centre**

– C'est dans les territoires périphériques que l'équipement est le plus important

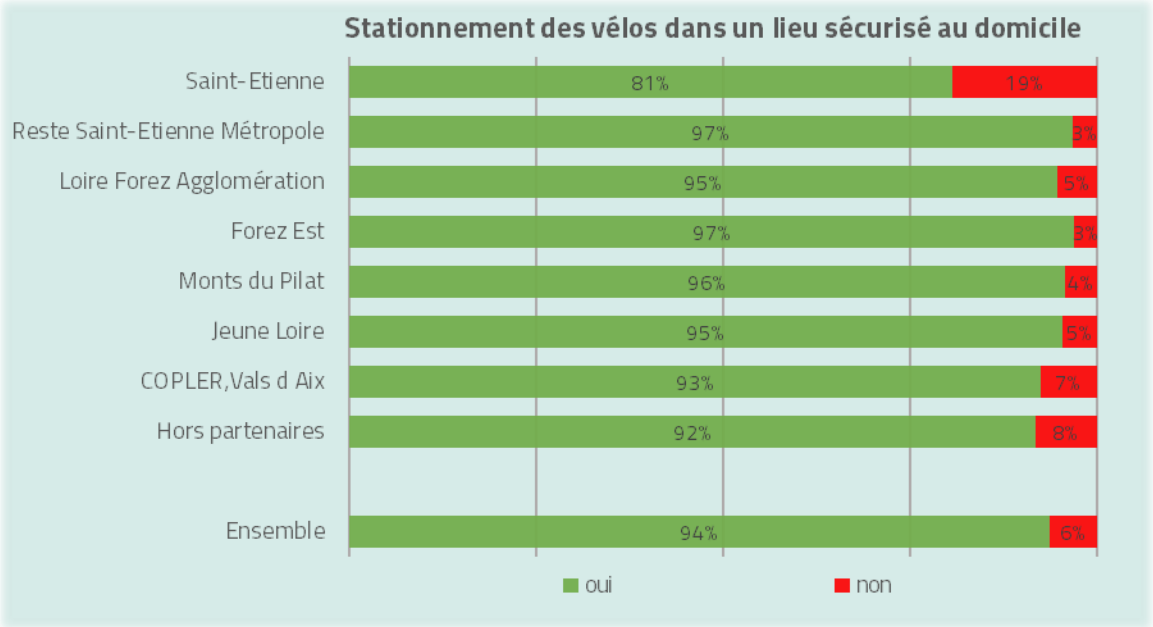


Stationnement des vélos, un frein à l'équipement ?

– 6% de ces vélos ne peuvent pas être stationnés au domicile en sécurité

–**19% des vélos des habitants de Saint-Étienne ne peuvent être garés au domicile** (plus de 8000 vélos)

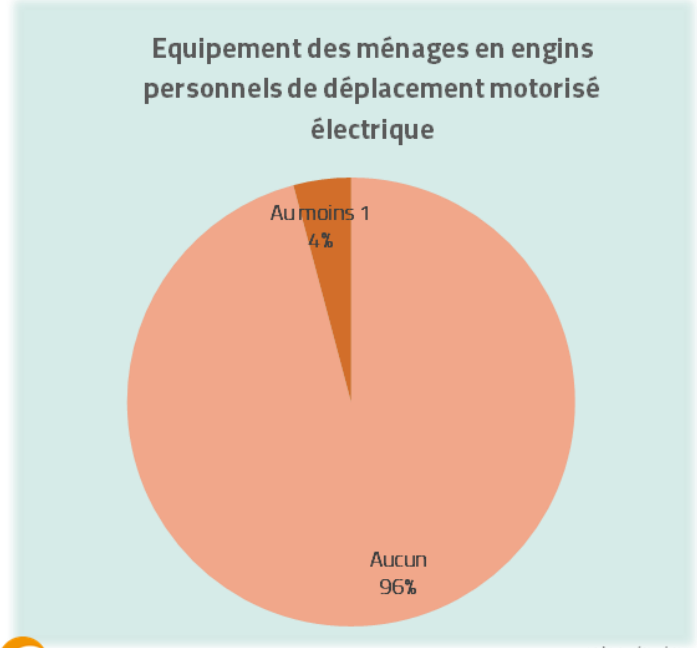
– Globalement, 25% des ménages du territoire (possesseurs ou non de vélo) n'ont pas de lieu sécurisé pour garer un vélo à leur domicile



La mobilité individuelle électrique se développe

–Plus de **18 000 EPDM** (Engins Personnels de Déplacement Motorisés) **électriques sur le territoire**
  –4% des ménages en ont au moins 1
  –Plus facile à stationner au domicile, les plus équipés sont les ménages habitant Saint-Étienne (5% des ménages équipés)

–Presque **22 000 vélos à assistance électrique** (7% des vélos du territoire)



Abonnement TC : avant tout pour les jeunes

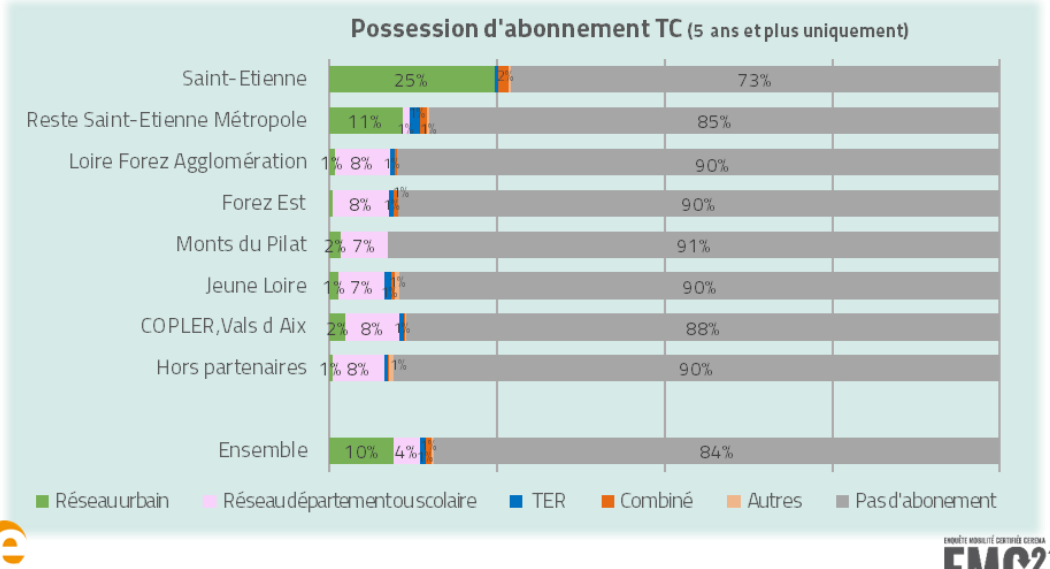
–**16% des + de 5 ans ont un abonnement TC**

–Plus d'1 habitant sur 4 de la ville centre dispose d'un abonnement TC (principalement urbain ou combiné)

–Ils sont encore 15% dans le reste de Saint-Étienne Métropole

–Dans les secteurs périphériques, environ 8% des habitants ont un abonnement de car (Région/département)

–**2/3 des 11 à 17 ans ont un abonnement TC** et 1/3 des 18 à 25 ans



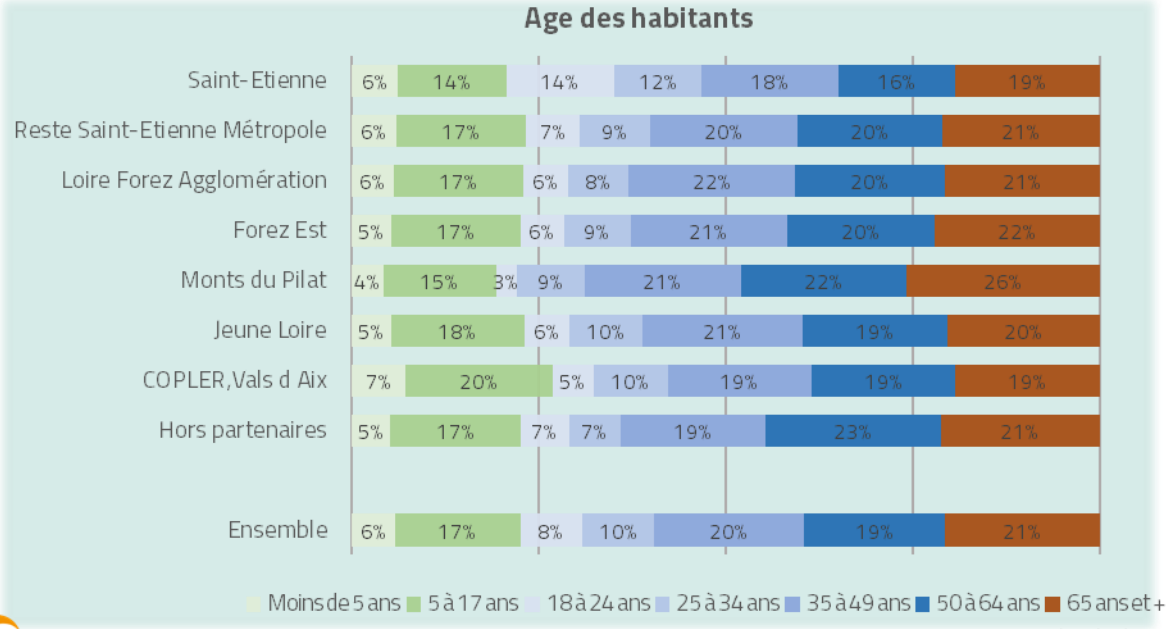
Les personnes

Une population plutôt jeune

–31 % de la population du territoire a moins de 25 ans , 21% a plus de 65 ans

–avec 35% de moins de 25 ans, Saint-Étienne est particulièrement jeune par rapport au reste du territoire

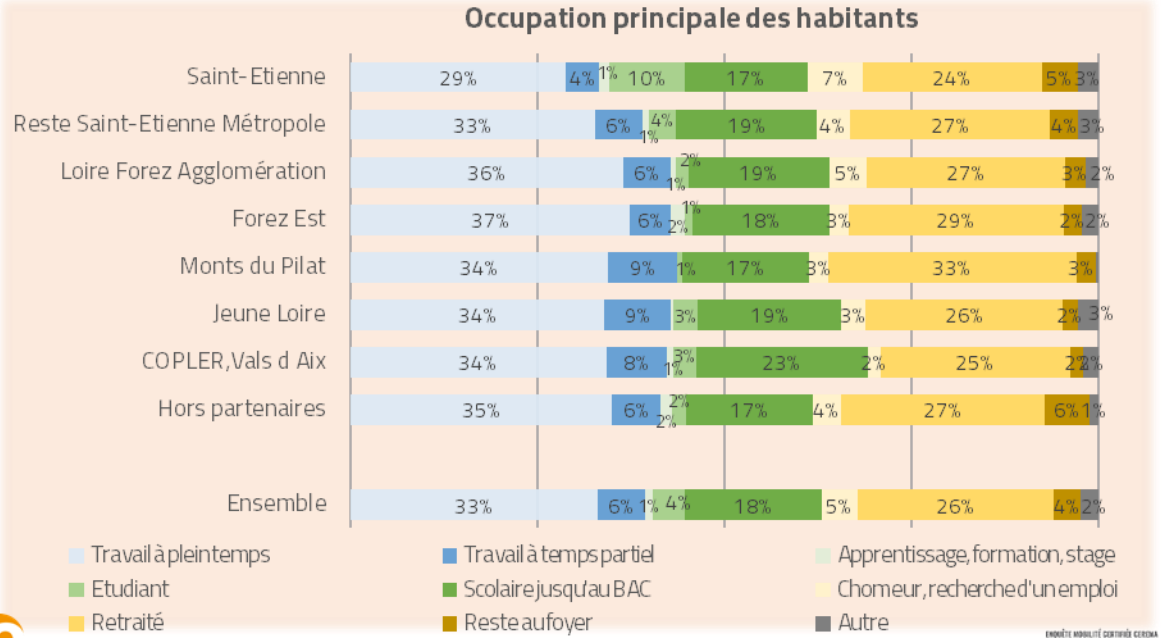
–C'est dans le Pilat que la population est la plus âgée (22 % de moins de 25 ans pour 26% de plus de 65 ans)



Activité principale : moteur de la mobilité en semaine ?

– 63% de la population du territoire a une activité principale qui l'oblige à se déplacer presque tous les jours de semaine (travail, étude, école…)

– la ville centre concentre les étudiants (1 étudiant du territoire sur 2 y habite) ; les chômeurs y sont sur-représentés, alors que les actifs et les retraités y sont sous-représentés.

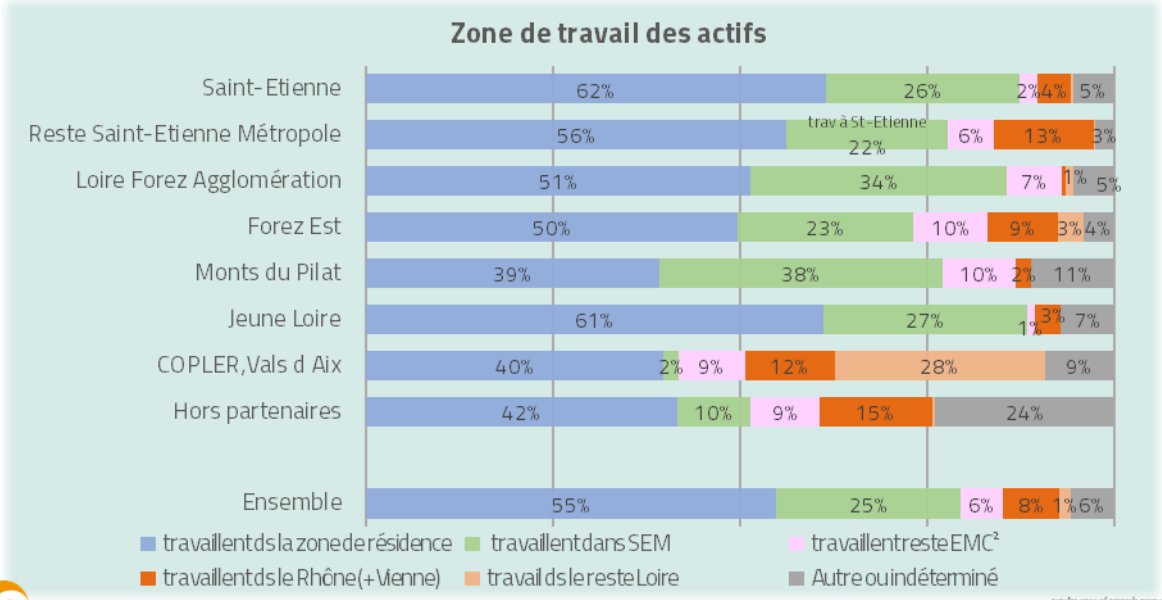


Le travail : majoritairement dans sa zone de résidence

– 55% des actifs travaillent dans leur zone de résidence

– 1/3 des actifs de Loire Forez travaillent dans SÉM ; 1/4 pour ceux de Forez Est ou la Jeune Loire ; 2/5 pour ceux du Pilat

– 8% des actifs travaillent dans le Rhône ; les 2/3 habitent Saint-Étienne Métropole

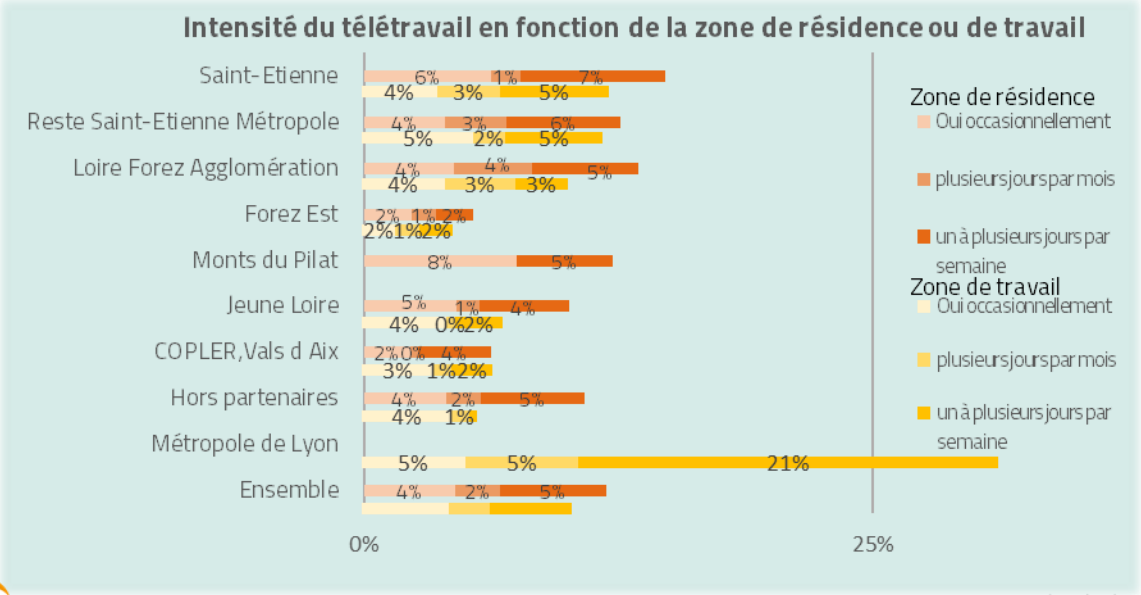


12% de actifs télétravaillent

–70% des télétravailleurs de la phase 2 ne télétravaillaient pas avant la crise

– Plus que la zone de travail, c'est la zone de résidence qui est la plus déterminante : 7% des actifs habitant Saint-Étienne font au moins 1 jour de télétravail par semaine ; 5% de ceux qui y travaille

–1/3 des actifs travaillant dans la métropole de Lyon font du télétravail ; 21% en font au moins une journée par semaine



Genre et occupation principale : fortes influences sur les distances parcourues

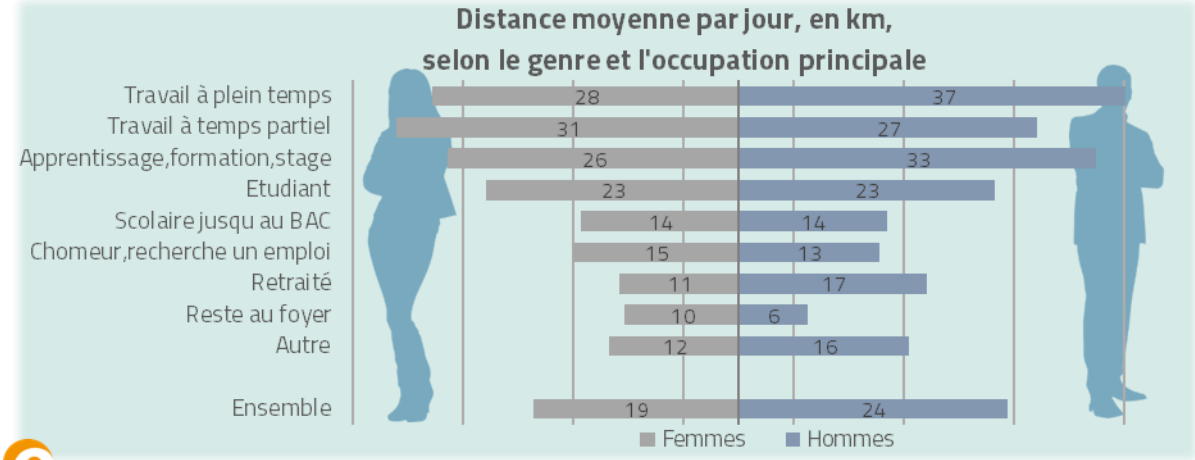
– 21km en moyenne ; les hommes font en moyenne 5km de plus par jour que les femmes,

– Chez les actifs à temps plein (qui sont ceux qui parcourent le plus de distance en moyenne), les hommes font 10km de plus que les femmes

– Chez les actifs à temps partiel, les femmes font plus de distance (effet accompagnement des enfants)

Précision :

Les distances ne sont calculées ici que pour les déplacements intégralement réalisés dans l'aire d'enquête. Les personnes réalisant des déplacements d'échanges avec l'extérieur de l'enquête sont donc exclues de cette analyse.

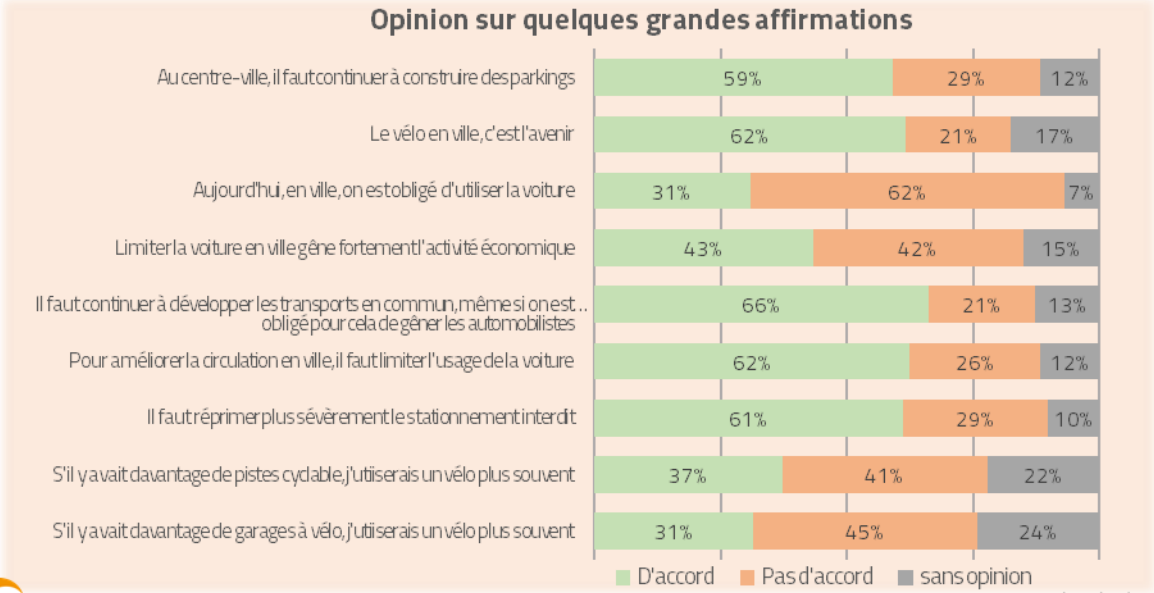


Des opinions contrastées

– 59% des habitants estiment qu'il faut continuer à construire des parkings au centre-ville : c'est le cas pour 54% des habitants de SÉM alors que 66% des habitants de LFa et 68% de FE portent cette opinion

– Seuls 58% des habitants de SÉM estiment que le vélo en ville c'est l'avenir alors qu'ils sont 72% à FE et 75% dans les Monts du Pilat

– Le manque d'équipements cyclables semble surtout problématique pour les habitants de la plaine : 48% des habitants de FE disent qu'ils utiliseraient plus le vélo si il y avait plus de pistes (ils sont 43% à LFa) ; 41% des habitants de FE pensent la même chose par rapport aux garages à vélos.



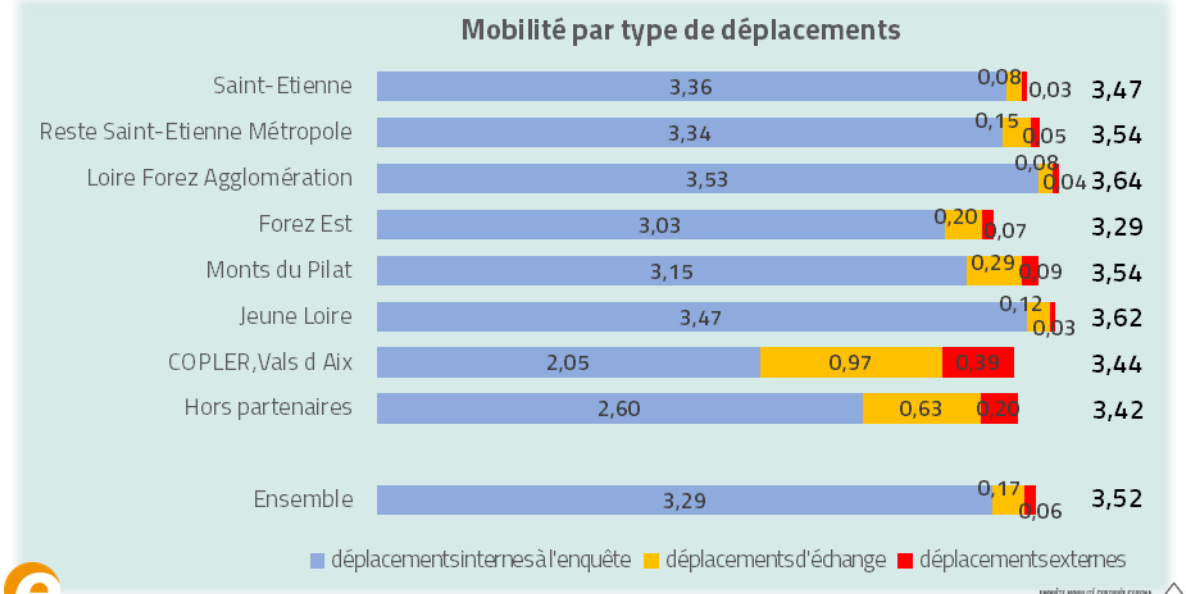
La mobilité

La mobilité se fait avant tout dans le territoire de l'enquête

– Tous déplacements confondus, **un habitant du territoire effectue en moyenne 3,52 déplacements par jour de semaine**, dont 3,29 à l'intérieur du territoire d'enquête, 0,17 en échange avec l'extérieur du territoire et 0,06 totalement à l'extérieur.

– Les territoires sur les marges de l'enquête (Copler, Vals d'Aix, Ambert, Pilat Rhodanien, Monts du Lyonnais) ont des relations beaucoup plus marquées avec les extérieurs de l'enquête.

– Ce sont les habitants de Forez-Est qui se déplacent le moins (3,29 dep/j/pers) et ceux de Loire-Forez qui se déplacent le plus (3,64 dep/j/pers)



12% des habitants de l'enquête ne se déplacent pas

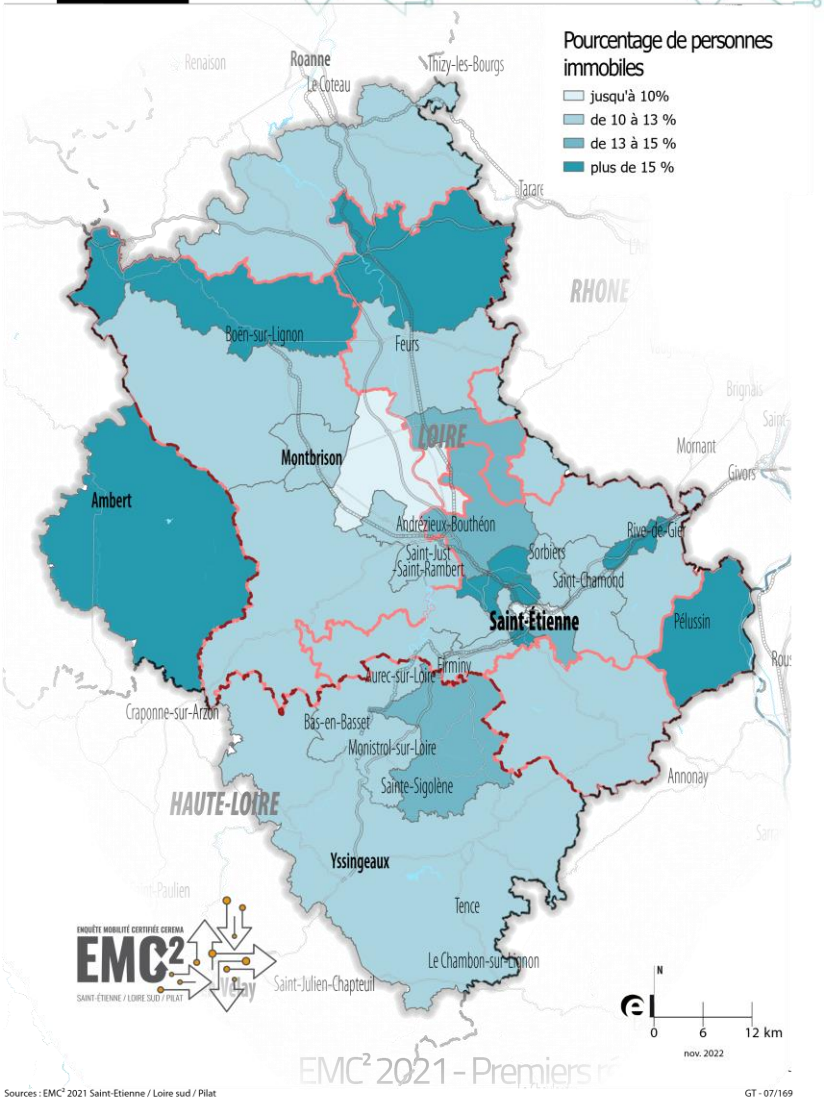
– Dans la plupart des secteurs on compte 9 à 12 % d'immobiles

– Se détachent 3 secteurs où la part d'immobiles est très faible (6 à 7%) ; tous trois sont dans la ville centre : Hypercentre, Fauriel et Monthieu/Terrenoire

– Et 4 secteurs où elle est nettement plus importante (16 à 17%) : Pilat Rhodanien, Boën, Balbigny et basse vallée du Gier

Part des immobiles dans la population de 5 ans et plus

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

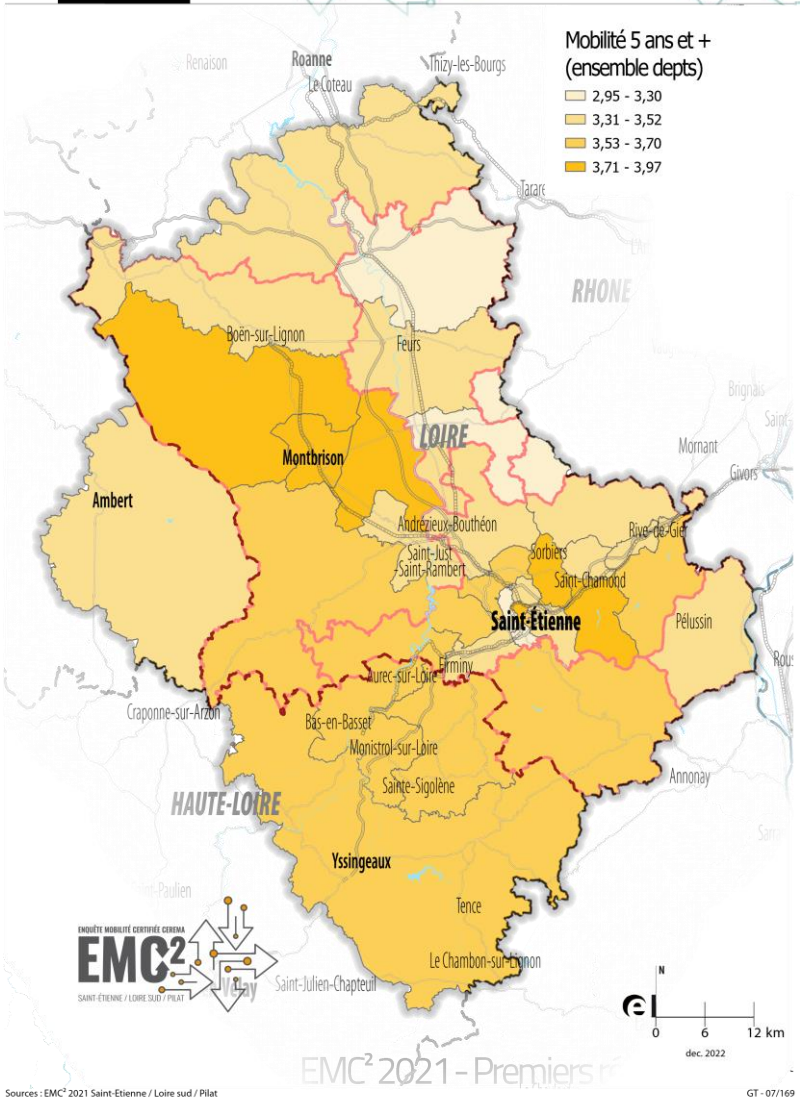
GT - 07/169

Une forte disparité géographique de la mobilité

–Elle est visible au sein même de la ville de Saint-Étienne, qui présente à la fois le secteur où les habitants sont le moins mobiles (secteur sud avec un peu moins de 3 déplacements par jour en moyenne) et à l'opposé, un des trois secteurs où les personnes sont les plus mobiles (secteur central 3,85 dep/j/pers)

Nombre moyen de déplacements par personne de 5 ans et plus

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

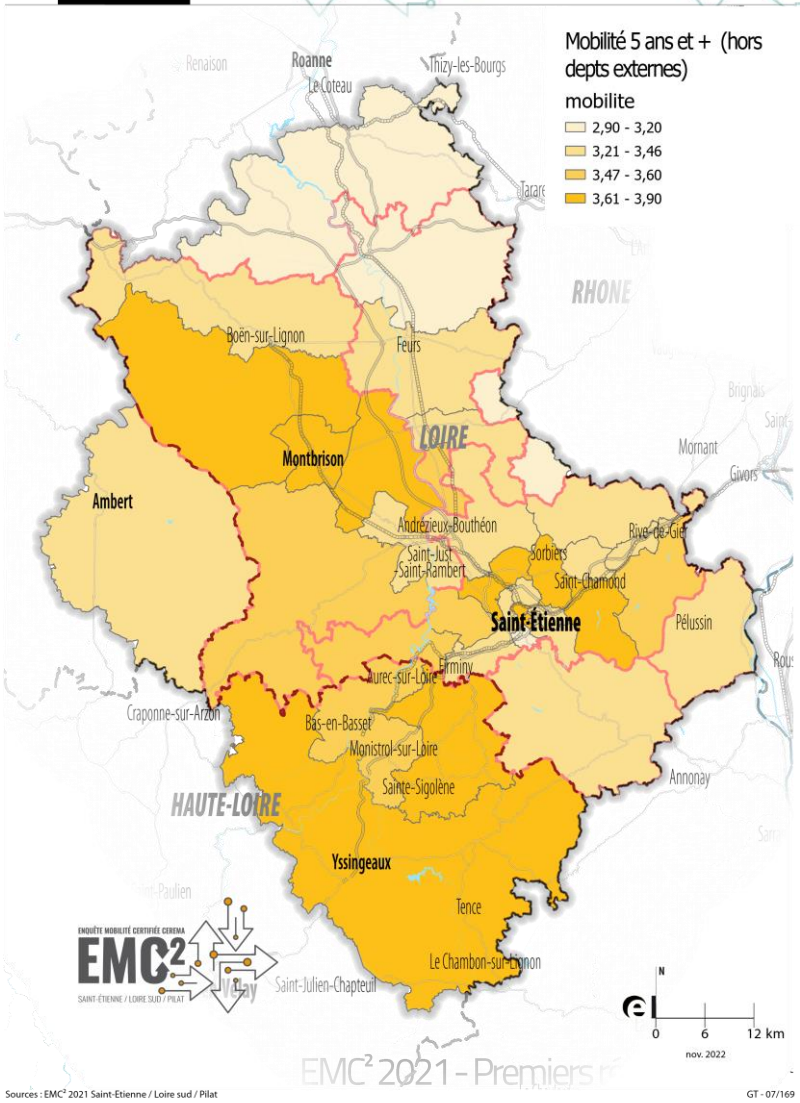
Une forte disparité géographique de la mobilité

attention : les déplacements externes sont ici exclus

– Si l'on exclue les déplacements totalement réalisés à l'extérieur du territoire d'enquête(pour pouvoir se comparer aux enquêtes précédentes), la mobilité baisse en particulier dans les secteurs nord, ouest et sud- est => dans ces secteurs plus périphériques, une part importante de mobilité se fait hors du territoire d'enquête

Nombre moyen de déplacements par personne de 5 ans et plus

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

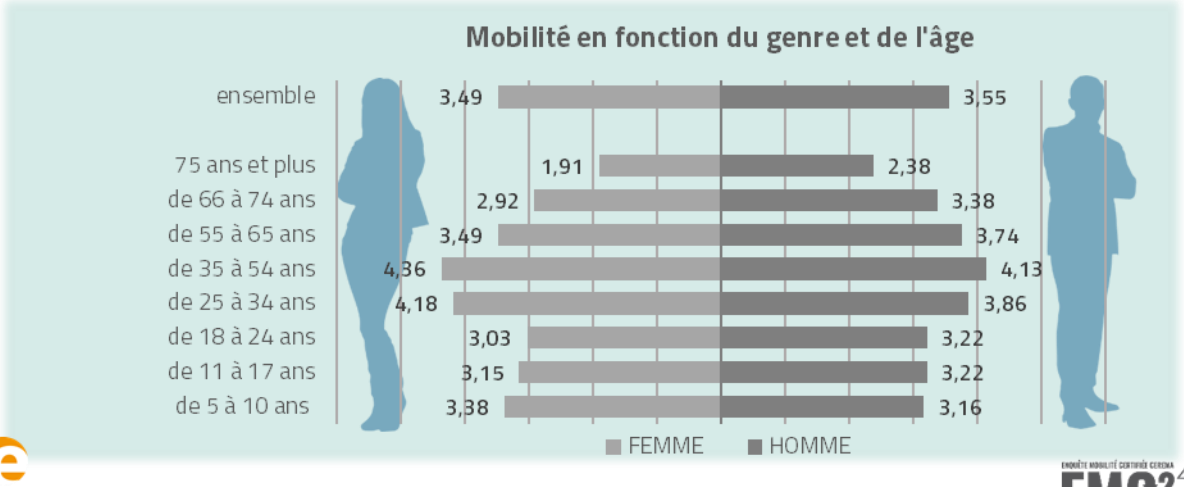
Une mobilité qui évolue au cours de la vie et reste genrée

– Les hommes sont en moyenne légèrement plus mobiles que les femmes, mais cela n'est pas vrai à tous les âges

– Chez les jeunes de moins de 18 ans, la mobilité est plus faible que la moyenne (entre 3,27 et 3,19 dep/j/pers) et elle est relativement proche entre hommes et femmes

– Pour les âges « actifs » (entre 25 et 55 ans) les mobilités sont plus élevées (entre 4,03 et 4,25 dep/j/pers) et les femmes sont nettement plus mobiles que les hommes probablement du fait des déplacements d'accompagnement liés aux enfants.

– Chez les plus âgés, la mobilité baisse et elle est plus importante pour les hommes.

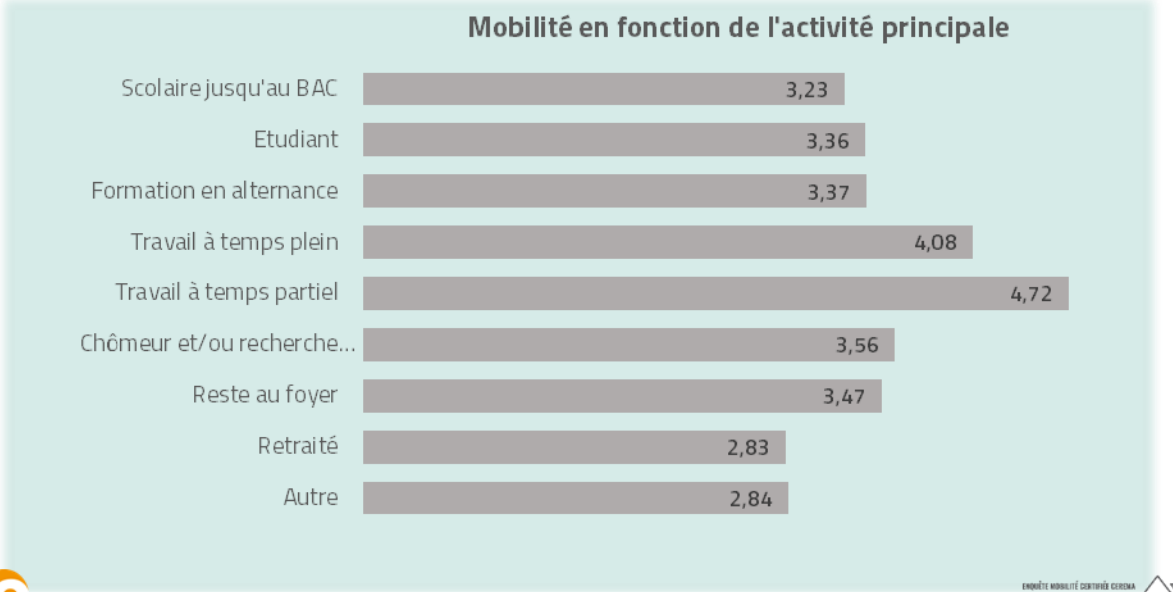


La mobilité est fortement influencée par l'activité des personnes

– Les actifs sont ceux qui se déplacent le plus, surtout s'ils travaillent à temps partiel

– Les retraités sont ceux qui se déplacent le moins

– Etudiants et scolaires se déplacent plutôt moins que la moyenne

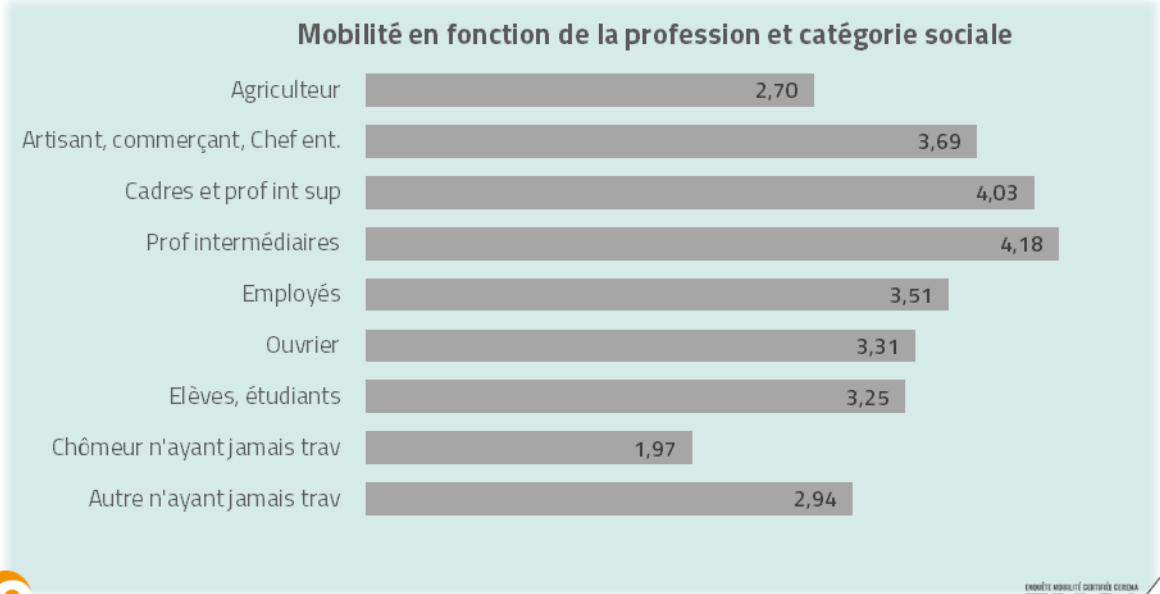


La mobilité est fortement impactée par la profession et la catégorie sociale

–Professions intermédiaires et cadres se déplacent nettement plus que la moyenne

–Ouvriers et élèves étudiants se déplacent moins que la moyenne

–Les chômeurs n'ayant jamais travaillé se déplacent très peu

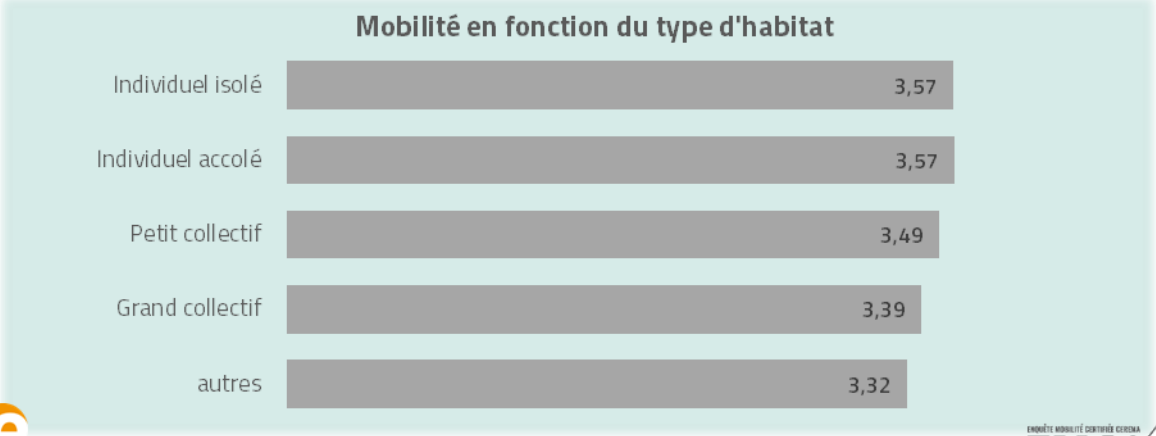


Peu de discrimination entre mobilité et type d'habitat

– Les habitants de maisons individuelles se déplacent à peine plus que la moyenne (3,57 dep/j/pers pour 3,52 en moyenne)

– Ceux des petits logements collectifs à peine moins que la moyenne

– La seule variation importante concerne les habitants de logements dans des grands collectifs (au moins 4 étages) qui se déplacent en moyenne un peu moins

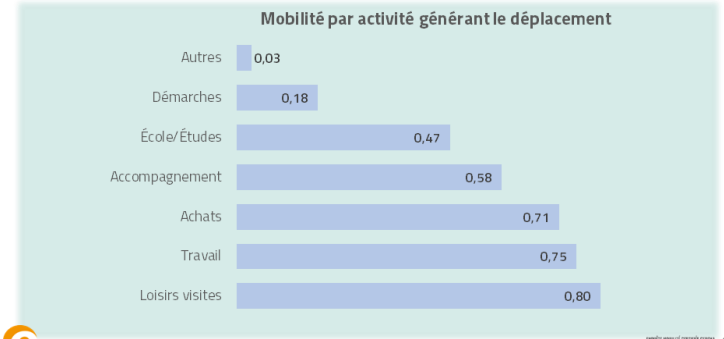


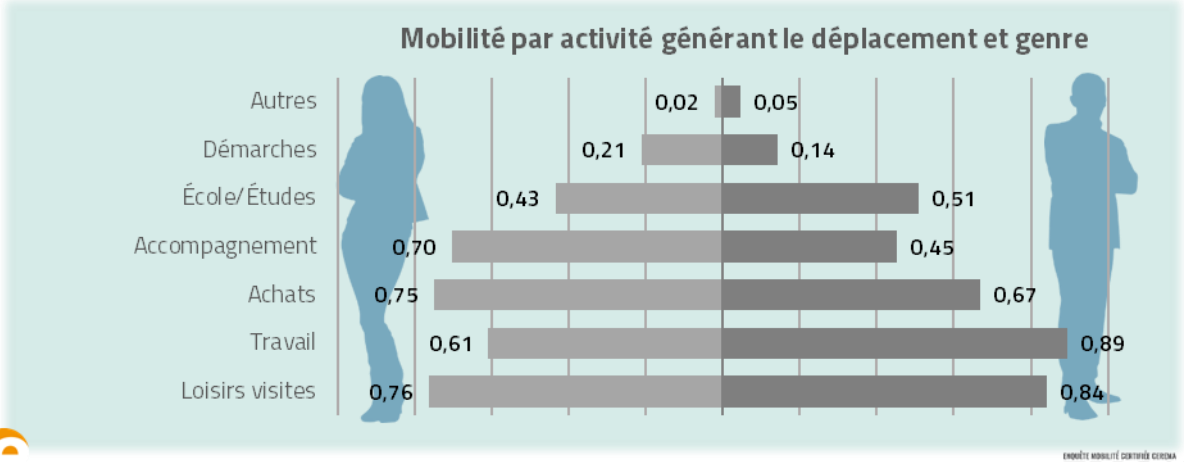
Travail et loisirs-visites, 2 composantes majeures de la mobilité quotidienne

– L'activité loisirs et visites est celle qui pèse le plus dans la mobilité moyenne des habitants de l'enquête

– Elle est suivie de près par la mobilité pour travail

– Chez les hommes, la mobilité est fortement déterminée par les activités « travail » et « loisirs/visites » ; Chez les femmes, elle est beaucoup plus impactée par les taches familiales (accompagnement, achats) et par les loisirs. Le travail arrive seulement en quatrième position.



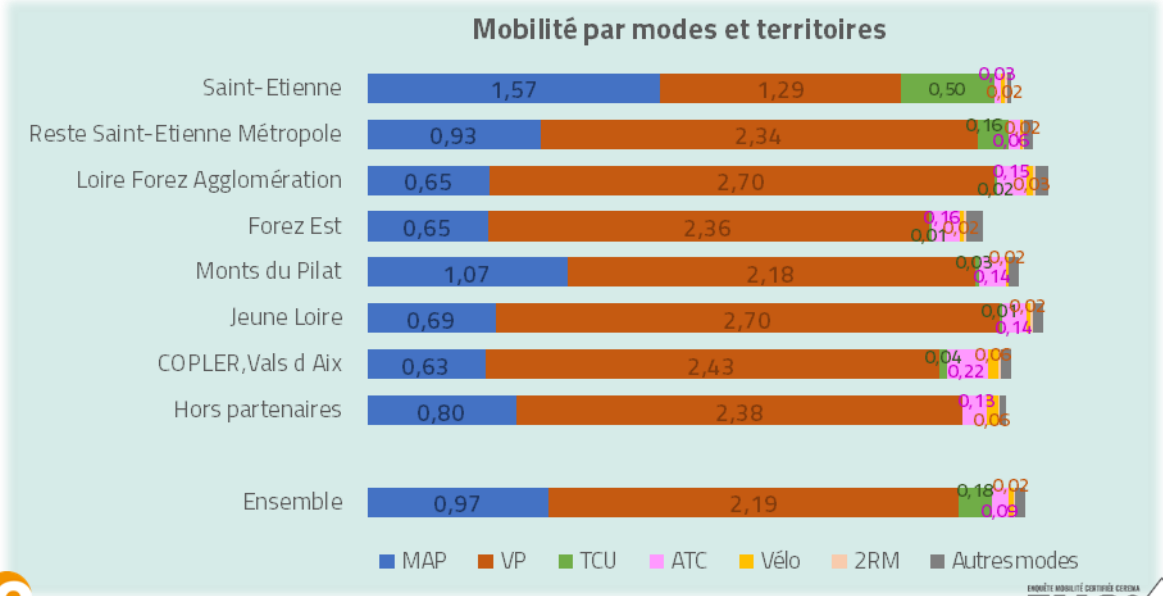


La voiture est le mode le plus utilisé

– **2,19 déplacements en voiture par jour en moyenne** ; les habitants de Loire-Forez et de la Jeune Loire sont ceux qui l'utilisent le plus (2,7 dep/j/pers), ceux des Monts du Pilat, le moins (2,18 dep/j/pers) et surtout ceux de la ville centre l'utilisent peu (1,29 dep/j/pers)

– La marche est le deuxième mode le plus utilisé (0,97 dep/j/pers)

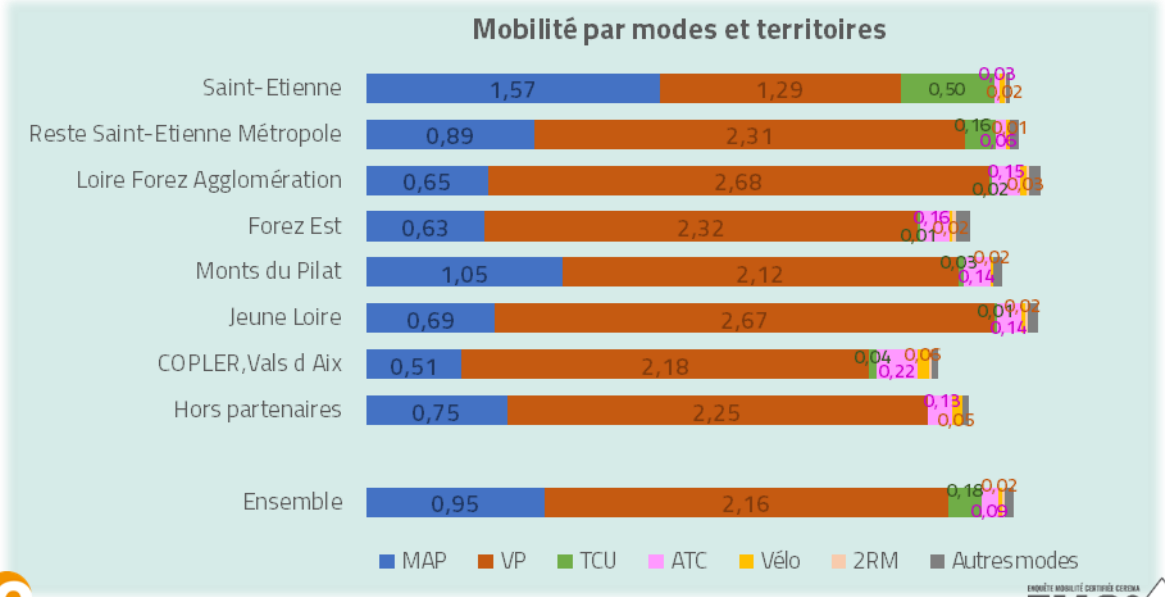
– Hors de Saint-Étienne (où elle est forte avec 0,53 dep/j/pers), l'utilisation des TC est voisine de 0,16 dep/j/pers) partout. C'est le type de TC (urbains ou autres) qui change suivant les secteurs.



La voiture est le mode le plus utilisé

attention : les déplacements externes sont ici exclus – ces données permettent de se comparer dans le temps et avec d'autres enquêtes

– 2,16 déplacements en voiture par jour en moyenne ; 0,95 déplacement à pied



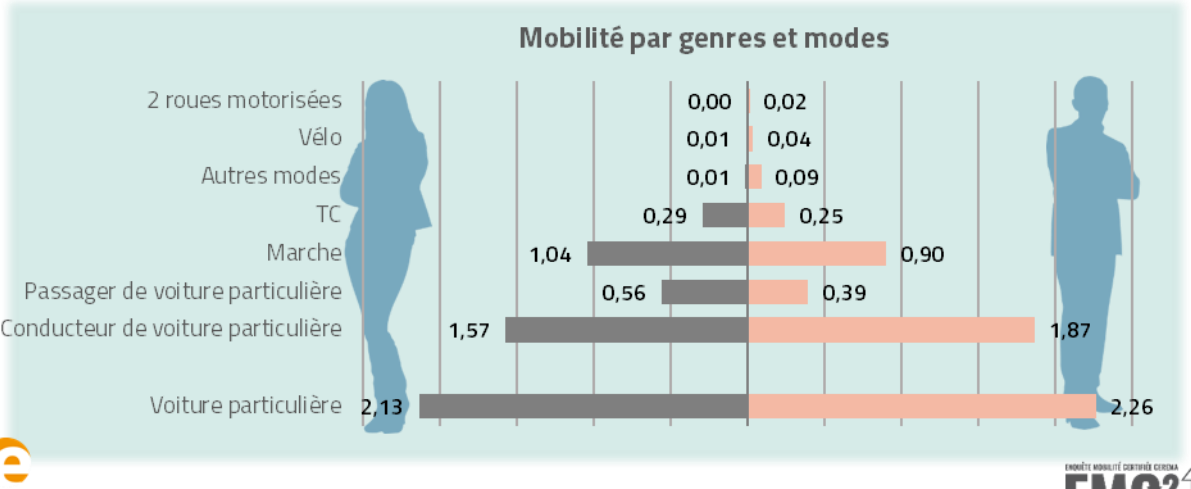
Genres et modes de transport : un déterminisme qui reste fort

– Les hommes utilisent plus la voiture, en particulier en tant que conducteurs

– Les femmes marchent plus et utilisent plus les TC

– Le vélo est beaucoup plus utilisé par des hommes que par des femmes (77% des déplacements vélo sont faits par des hommes)

– L'écart de mobilité sur les « Autres modes » est très largement lié au mode « fourgon, camionnette, camion » qui reste très masculin

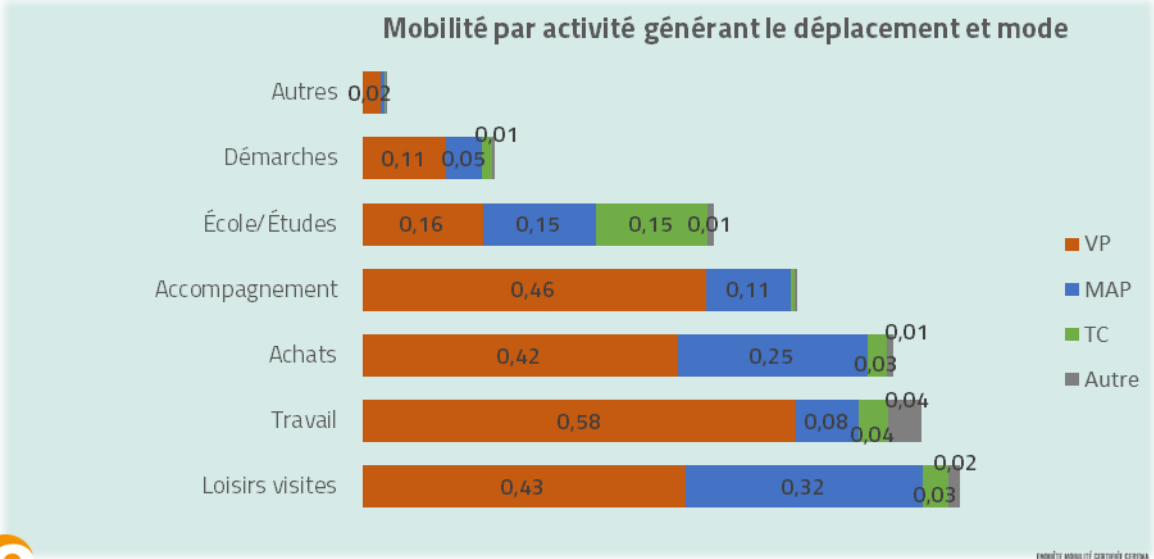


Quelle que soit l'activité, la mobilité voiture domine

– L'activité qui influe le plus sur la mobilité voiture est le travail, suivie de l'accompagnement.

– C'est pour les loisirs et visites que l'on marche le plus

– La mobilité pour les activités scolaires est presque équilibrée entre les modes voiture, marche et transports collectifs



Budgets temps et distance des déplacements

Distance et temps : de multiples manières de calcul

–Grâce aux améliorations des modes de recueil des déplacements au cours des années, les possibilités offertes pour exploiter les données de distances ou de temps de déplacement se sont affinées :

- Dans les EMD, les distances étaient d'abord calculées mathématiquement à partir des distances à vol d'oiseau… Elles ont été ensuite calculées sur la réalité des réseaux grâce à des SIG
- Précédemment, les déplacements sortants du périmètre d'enquête étaient repérés sur la base de quelques macro-zones définies au préalable, les déplacements réalisés totalement hors de l'enquête n'étaient pas recueillis… On ne produisait donc pas de données de distance pour les déplacements d'échange. L'arrivée d'outils numériques pour mener les entretiens permet aujourd'hui de recueillir les déplacements d'échange au pire à la commune (pour toute la France) et ainsi de comptabiliser les déplacements totalement réalisés hors du territoire enquêté.

–Ces évolutions permettent donc de calculer distance et temps de déplacements de plusieurs manières :

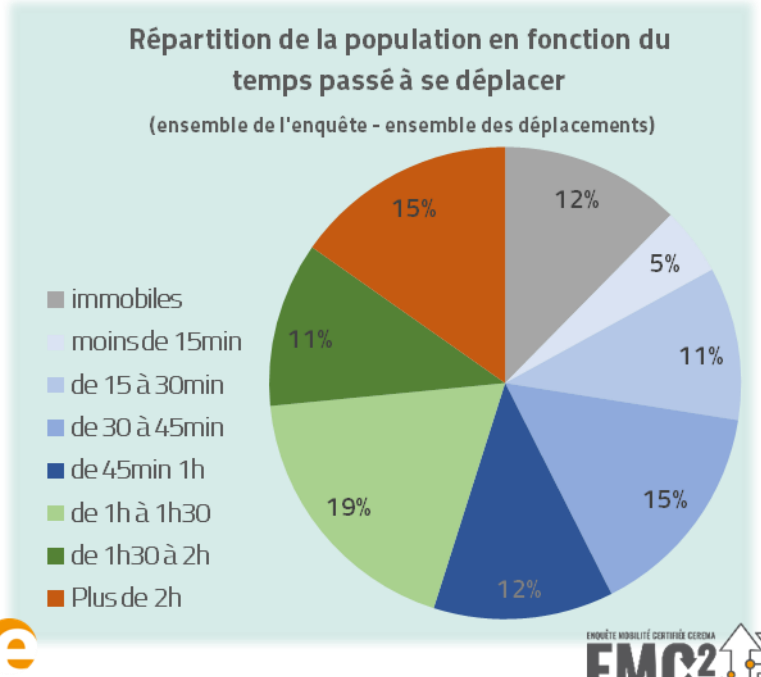
- Dans les **exploitations standards** (livrées par le Cerema et fréquemment utilisées dans les exploitations), **distance et durée sont calculées uniquement pour les déplacements des personnes qui ne se déplacent qu'à l'intérieur du territoire** et pour la partie à l'intérieur du territoire (un déplacement partant du territoire pour y retourner, mais qui devrait emprunter un bout de route hors du territoire se verrait donc amputer d'une partie de sa distance) => ce mode de calcul permet d'obtenir des données comparables avec les enquêtes des générations précédentes et donc de se comparer avec d'autres territoires qui ne disposeraient pas forcément de la même génération d'enquête.
- On peut aussi calculer distances et temps uniquement pour les déplacements internes et ainsi se comparer dans le temps avec des données similaires d'une précédente enquête sur son territoire
- Enfin aujourd'hui, on peut calculer distance et temps pour l'ensemble des déplacements, qu'ils soient internes, d'échanges ou externes (à l'exception des déplacements à l'étranger)… La marge d'erreur augmente bien sûr pour les déplacements très longs, mais cela permet d'avoir une vision exhaustive de ces données…

Donc attention, avant toutes comparaisons, il faut bien s'assurer que l'on compare des données similaires

¼ de la population consacre moins de 30 minutes par jour à se déplacer

– En plus des 12% de la population ne se déplaçant pas, 15% de la population de 5 ans et plus se déplace moins de 30 minutes par jour.

–À l'opposé, 15% de cette même population se déplace pendant plus de 2 heures par jour

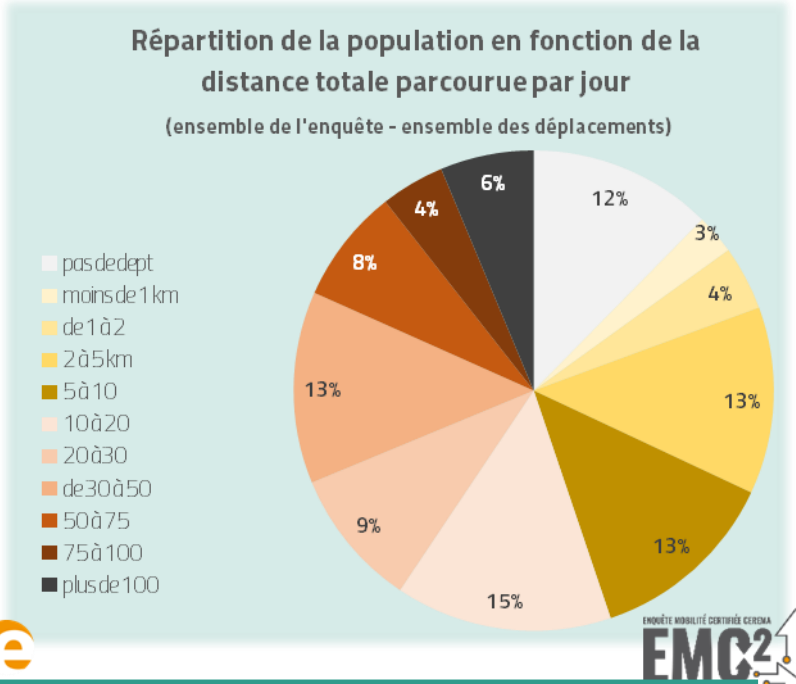


Précision :

Temps pour tous les déplacements (internes, échanges, externes)

Seuls 18 % de la population se déplace plus de 50 km par jour

–À l'opposé, en plus des 12% d'immobiles, 20% de la population fait moins de 5 km par jour



Précision :

Distances pour tous les déplacements (internes, échanges, externes)

Les déplacements

2 389 000 déplacements quotidiens

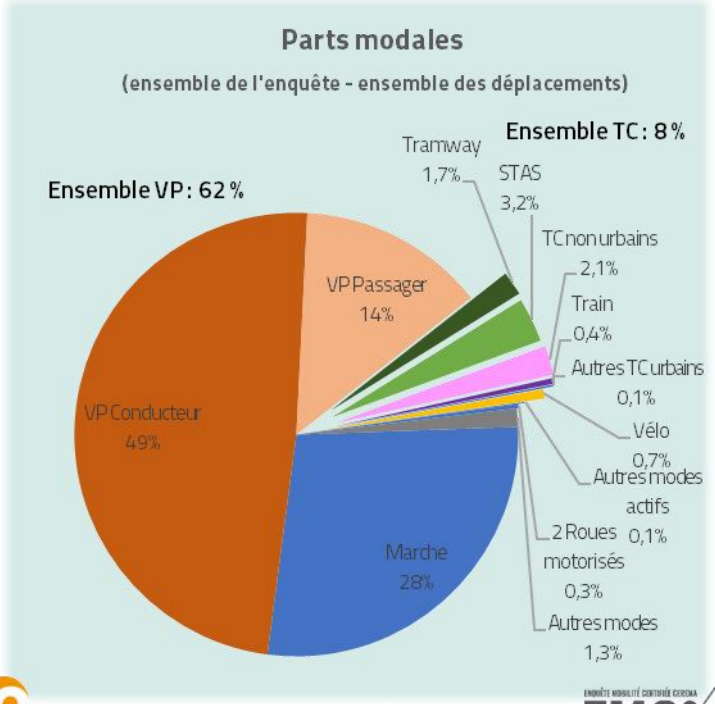
– La voiture domine avec 62% des déplacements

– Presque un déplacement sur deux est effectué en tant que conducteur de voiture

– La marche est le deuxième mode le plus utilisé

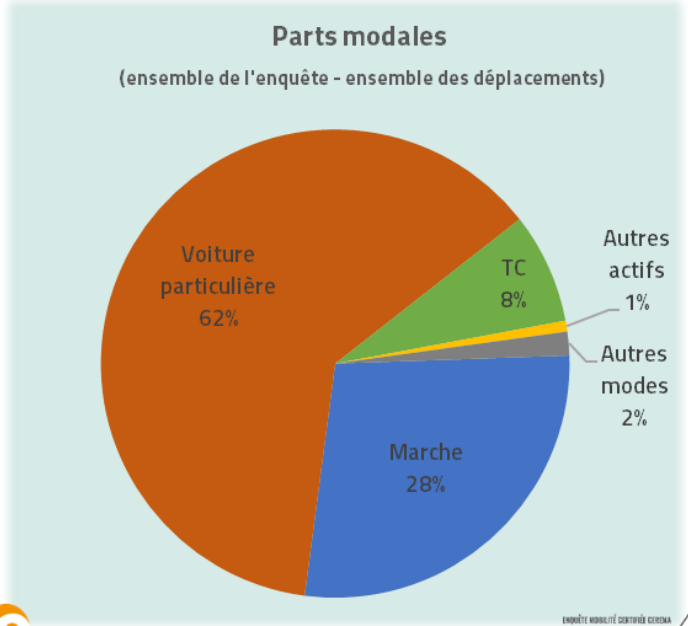
– Le TC représente presque 8% des déplacements
  – C'est surtout le réseau STAS qui concentre les déplacements puisqu'il représente 5% des déplacements, le tramway seul représentant 1,7%
  – Le train est le mode principal de 0,4% des déplacements

– Le vélo est utilisé dans 0,7% des déplacements



2 389 000 déplacements quotidiens

- 1 488 900 déplacements voiture
- 666 300 déplacements marche
- 182 700 déplacements TC
- 16 000 déplacements vélo

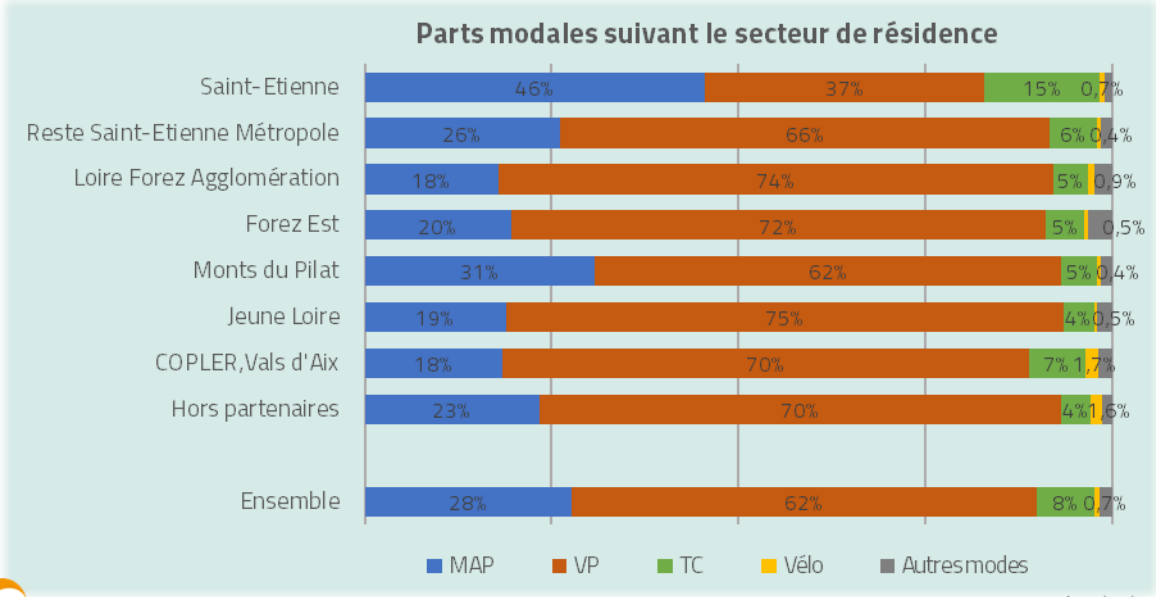


La voiture domine partout – ou presque !

– Le mode le plus utilisé par les habitants de Saint-Étienne est la marche, presque 10 points devant la voiture

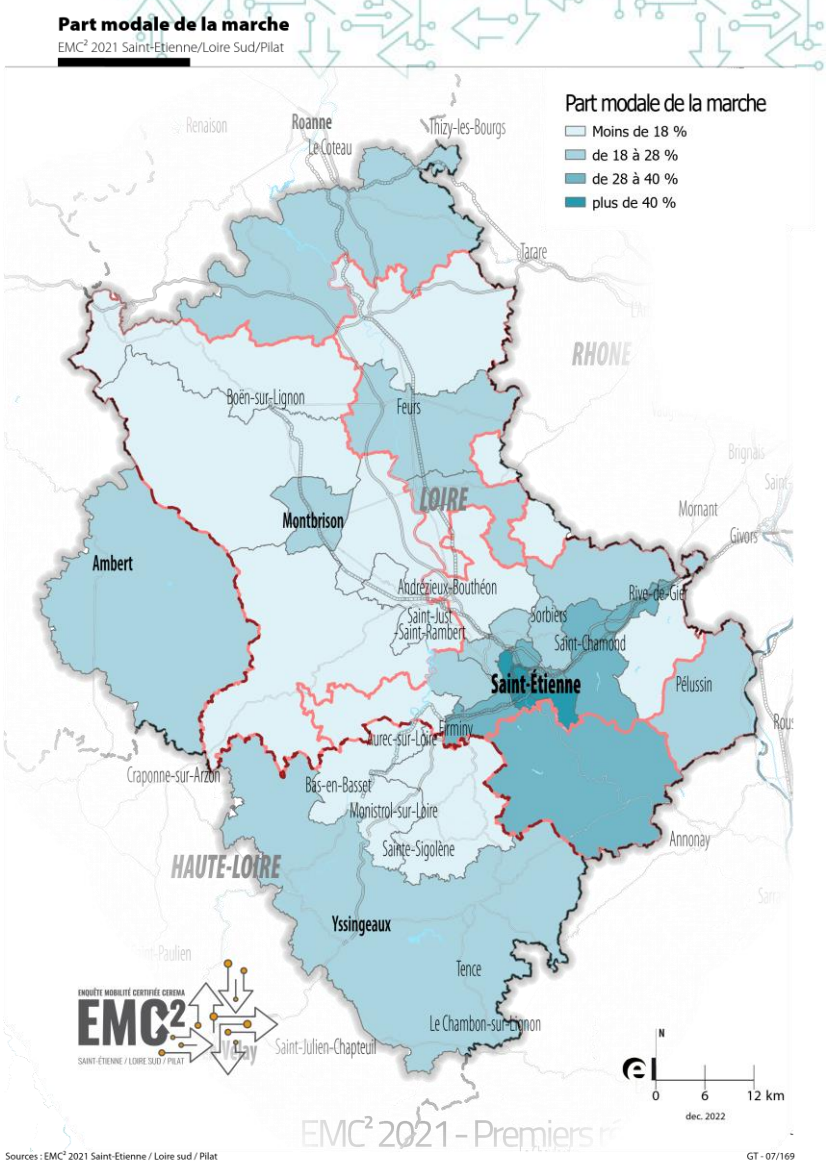
– Hors de la ville centre (où elle atteint 15%), la part modale du TC est toujours proche de 5%

– Seuls les habitants des Monts du Pilat (et du reste de SÉM) ont un usage assez développé de la marche (31% et 26%) et donc un usage plus limité de la voiture (62 et 66%). Ailleurs, la marche est à 20% au plus et la voiture est utilisée pour 70 à 74% des déplacements.



La marche : un mode « d'urbains »

- La part modale de la marche dépasse 40% dans de nombreux secteurs de la ville centre. Les habitants de l'hypercentre l'utilisent même pour 60% de leurs déplacements
- Les habitants des secteurs périphériques l'utilisent moins, même si sa part modale est souvent située entre 17 et 25%
- Dans certains secteurs, l'usage est très faible et la part modale atteint à peine 10 % (secteur de Rozier-Côtes-d'Aurec à Unieux)

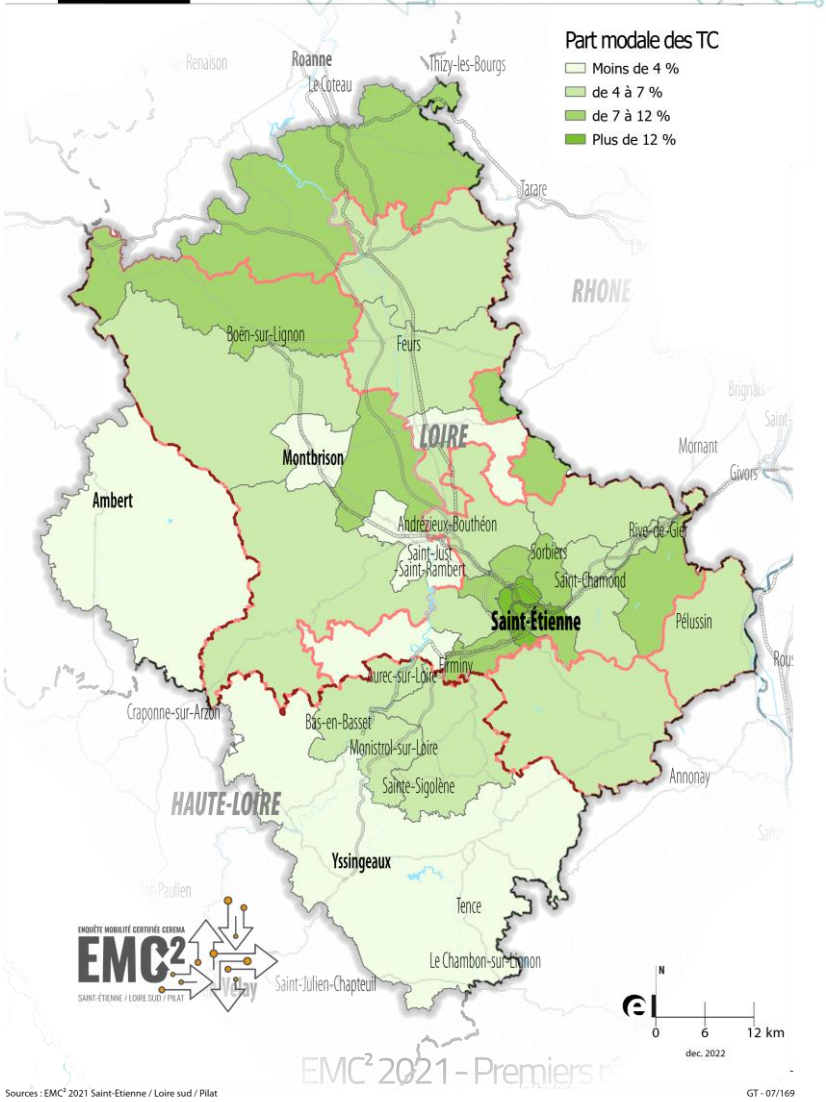


46% des déplacements TC sont réalisés par les habitants de Saint-Étienne

- Avec une part modale de 15 à 20% pour la majorité des secteurs de la ville centre, les transports collectifs sont très utilisés par les habitants de Saint-Étienne
- Dès que l'on sort de la ville centre, la part modale est divisée par deux au moins dès les vallées de l'Ondaine ou du Gier (6 à 7%) ou dans la couronne Stéphanoise (env. 8%)
- Encore plus loin, les habitants utilisent encore moins les transports collectifs (3 à 4% de leurs déplacements la plupart du temps)
- IJ faut aller dans les territoires les plus éloignés de Saint-Étienne (au nord du territoire enquêté) pour voir remonter la part modale des TC qui concerne alors 7% des déplacements des habitants de ces secteurs.

Part modale des transports collectifs

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

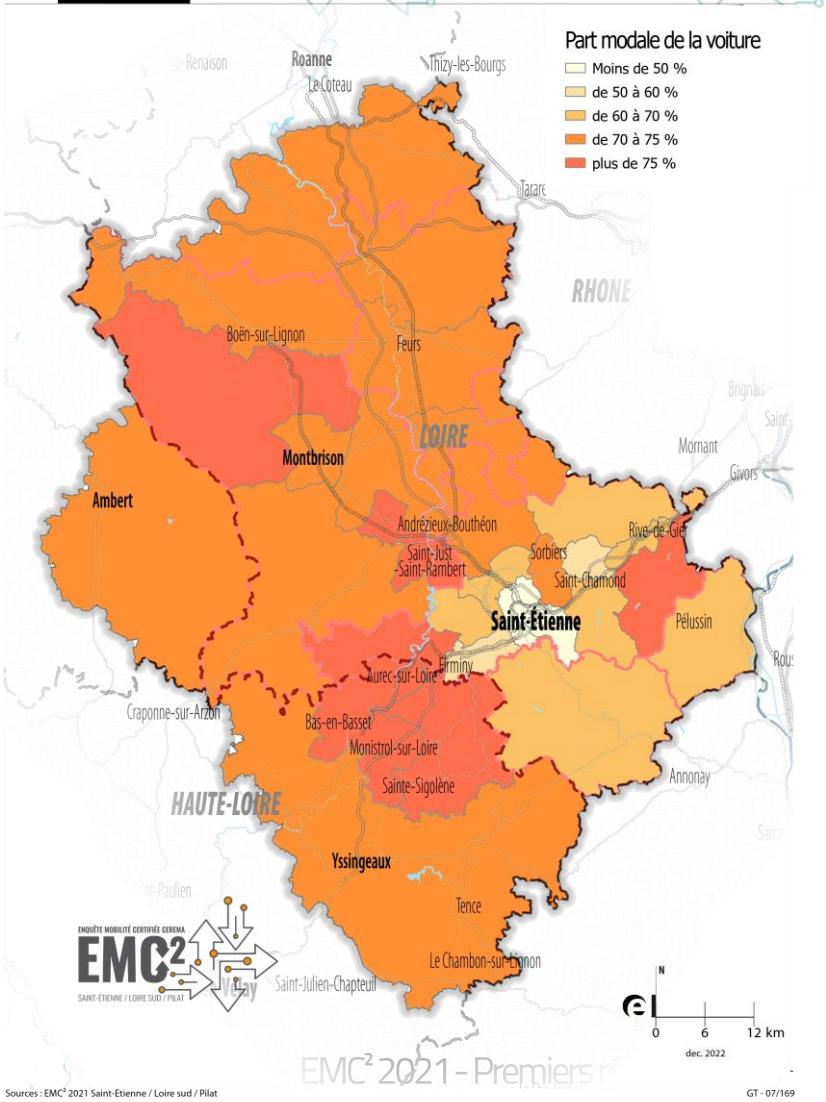
GT - 07/169

De 19% à 85%, le grand écart de la part modale de la voiture

- Utilisée pour moins d'un déplacement sur deux par les habitants de tous les secteurs de Saint-Etienne, la part modale de la voiture tombe même à seulement 19% des déplacements des habitants du secteur de l'hypercentre
- À l'opposé, elle dépasse 78% des déplacements pour les habitants du Nord de Montbrison, de la proche Haute-Loire ou des Coteaux du Gier Sud et atteint même 85% pour les habitants du secteur de Saint-Nizier-de-Fornas à Unieux
- L'usage est assez limité pour les habitants de la vallée de l'Ondaine (53%) et reste compris entre 62 et 68% pour les habitants des autres secteurs de SEM et du Pilat
- Ailleurs dans le territoire d'enquête, la voiture est utilisée pour 70 à 75% de déplacements

Part modale de la voiture

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat

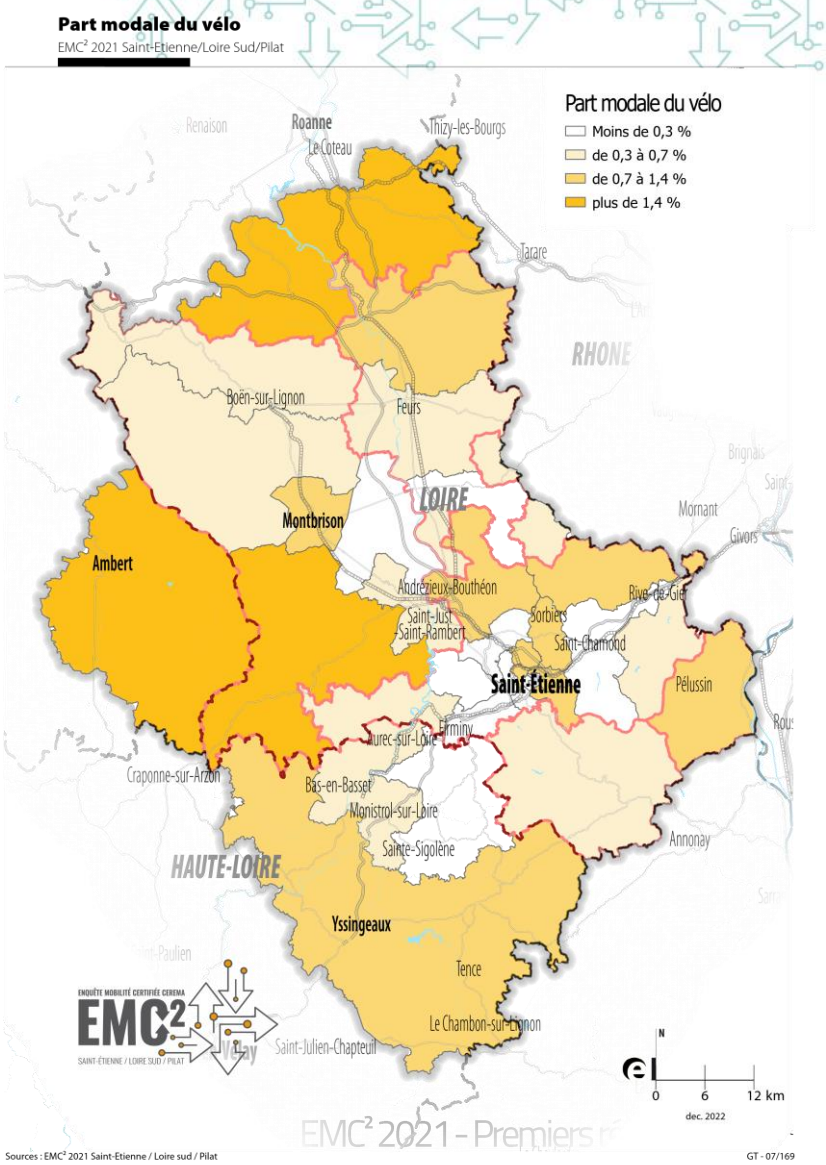


Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

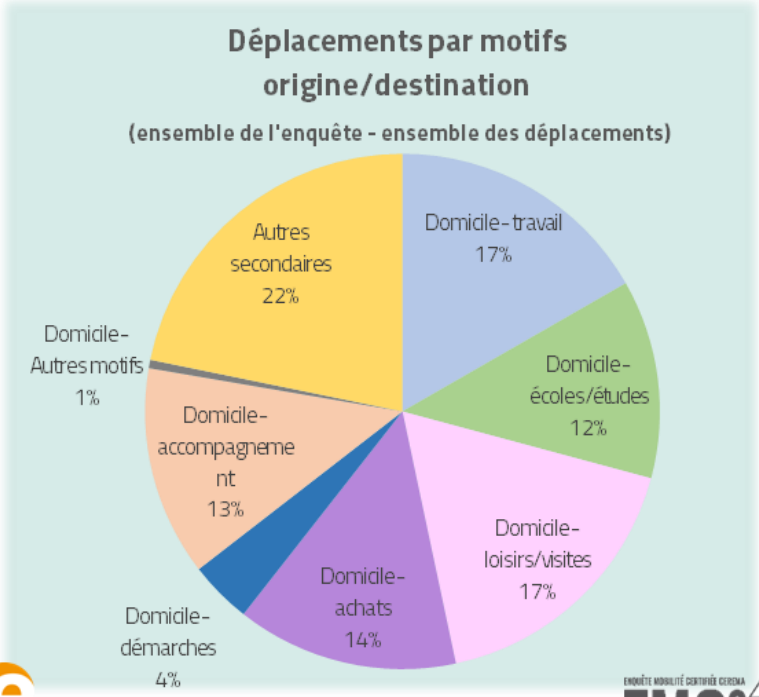
Le vélo est-il vraiment un mode « urbain » ?

- Les principaux utilisateurs du vélo sont les habitants des secteurs sud des Monts du Forez ou du nord du territoire enquêté (env. 1,8 % voir plus de leurs déplacements)
- A l'opposé, le vélo semble très peu utilisé par les habitants des vallées de l'Ondaine ou de Gier et ceux de la couronne ouest stéphanoise…
- Même à Saint-Etienne, si le vélo est utilisé pour environ 1% des déplacements des habitants des secteurs « Est » et centraux, il n'est presque pas utilisé par ceux habitants à l'Ouest de la ville ou dans les deux secteurs des collines centrales.



78% des déplacements sont attachés au domicile

– Outre les déplacements « secondaires », les déplacements domicile – loisirs/visites sont les plus nombreux, suivis de près par les déplacements domicile – travail



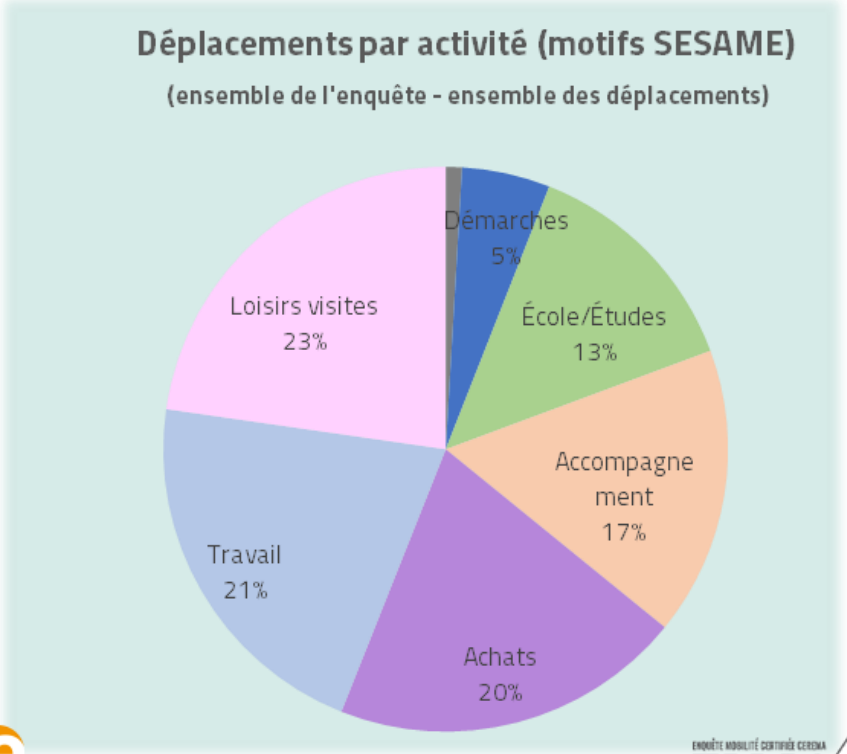
Rappel

Les déplacements dits « secondaires » sont les déplacements qui ne sont pas en relation avec le domicile et correspondent donc à l'enchainement de deux activités sans repasser par le domicile : travail/achats ; école/ loisirs : accompagnement / travail ; etc…

Les couples domicile-travail, domicile-achats, etc., correspondent aux déplacements dans les 2 sens (cf page 7)

1/3 des déplacements est lié aux motifs « obligés » (travail ou études)

- 1 déplacement sur 5 est déclenché par une activité d'achat
- Presque 1 sur 4 est en lien avec les loisirs ou les visites

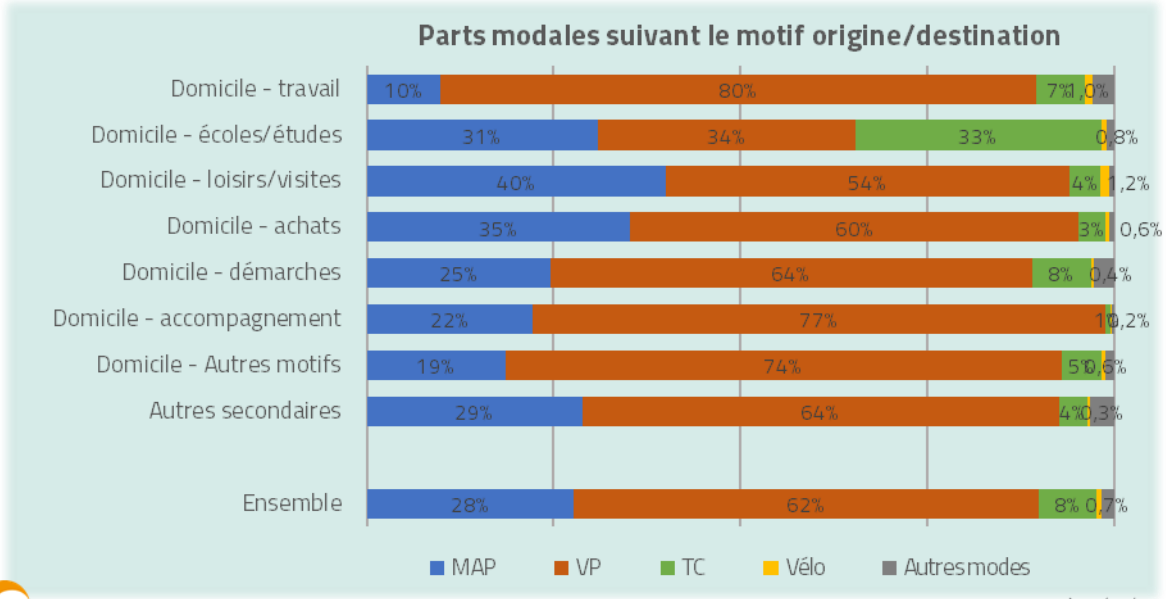


Rappel

Pour classer les déplacements par activité, on utilise le motif à destination du déplacement, sauf quand celui-ci est le domicile. Dans ce cas on utilise le motif à l'origine. En excluant ainsi le domicile de l'analyse, on caractérise globalement les activités ayant générées le déplacement que ce soit en aller ou en retour depuis le domicile (cf page 7)

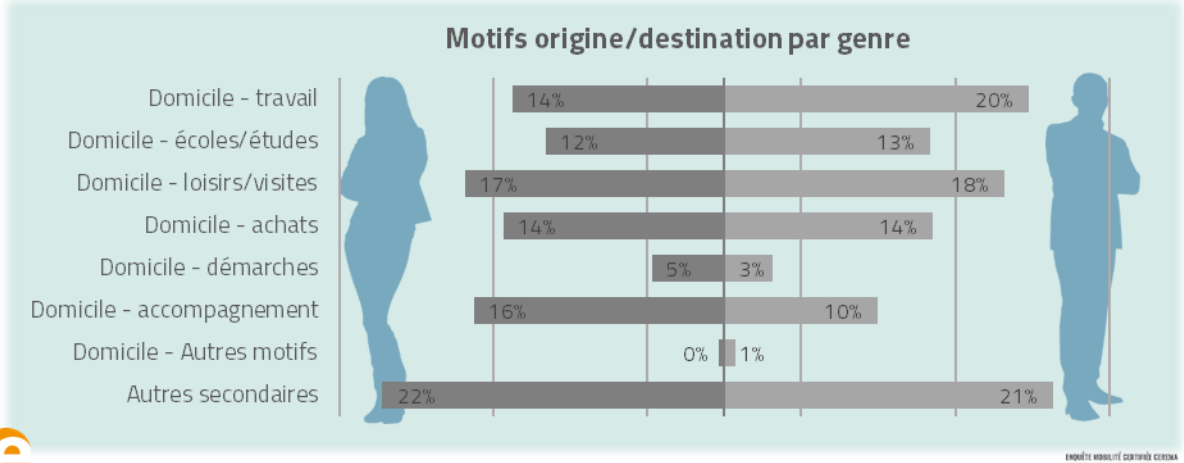
La voiture domine quel que soit le motif

- **80% des déplacements entre domicile et travail sont réalisés en voiture**
- La marche est assez fortement utilisée pour les déplacements entre le domicile et le « loisirs/visites » (40%), ainsi que pour les déplacements domicile – achats (35%)
- Pour les déplacements entre domicile et écoles ou études, on observe presque une répartition égale entre les parts modales de la marche de la voiture et des TC.



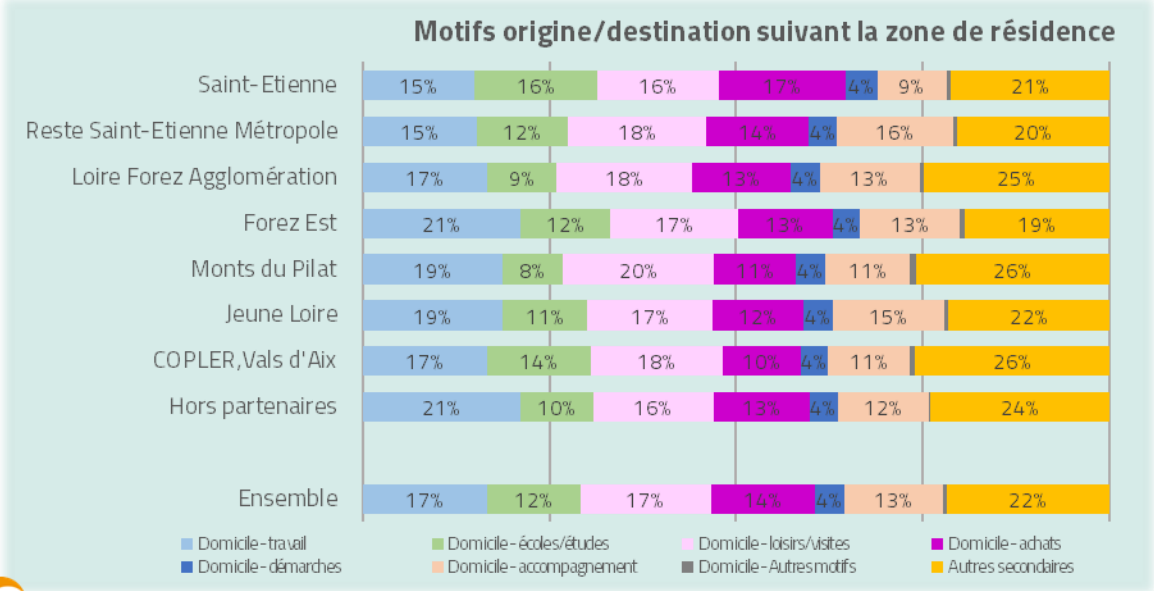
Les femmes assument une part importante de l'accompagnement

- 16% des déplacements des femmes sont des « domicile – accompagnement ». C'est 6 points de plus que pour les hommes.
- La part des déplacements secondaires est proche, les femmes enchainent à peine plus leurs déplacements



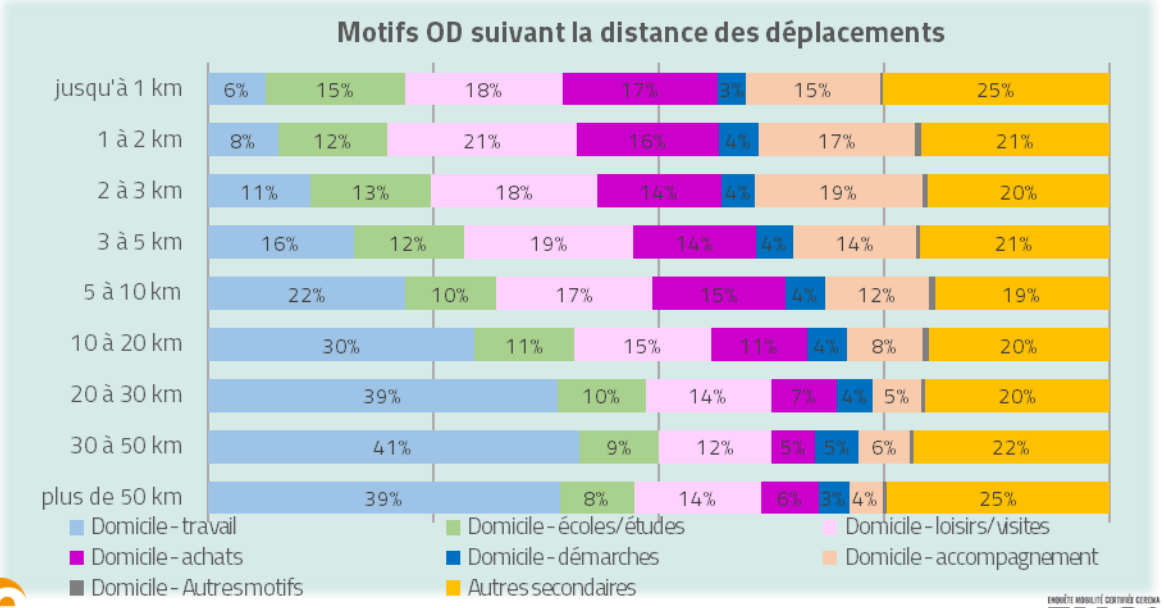
Des motifs OD qui restent proches suivant les secteurs

- Les habitants de SÉM et de Forez Est sont ceux qui enchaînent le moins les déplacements (déplacements secondaires entre 19 et 21%)
- A l'opposé, ceux de Loire Forez agglomération, des Monts du Pilat et de COPLER/Val d'Aix enchaînent plus avec des déplacements secondaires qui atteignent 25 à 26%
- Les habitants de la ville centre font nettement plus de déplacements entre domicile et achats que les autres, qui eux ont plutôt tendance à inclure ces déplacements dans des chaînes plus complexes



Plus le déplacement est long, plus il est lié à des motifs « obligés »

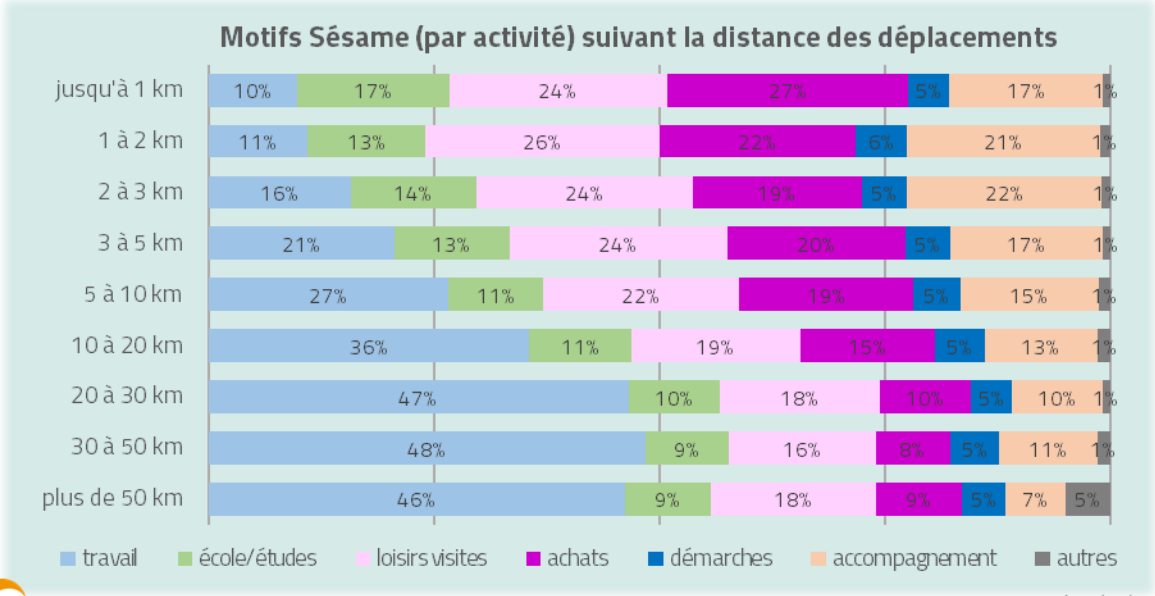
- Achats, loisirs et accompagnement, depuis le domicile, se font surtout sur des distances assez courtes (jusqu'à10km)



Précision méthodologique

Les distances utilisées ici sont celles de tous les déplacements (internes, échanges et externes). Plus les déplacements sont longs et plus les distances sont approximatives

Plus le déplacement est long, plus il est lié à des motifs « obligés »

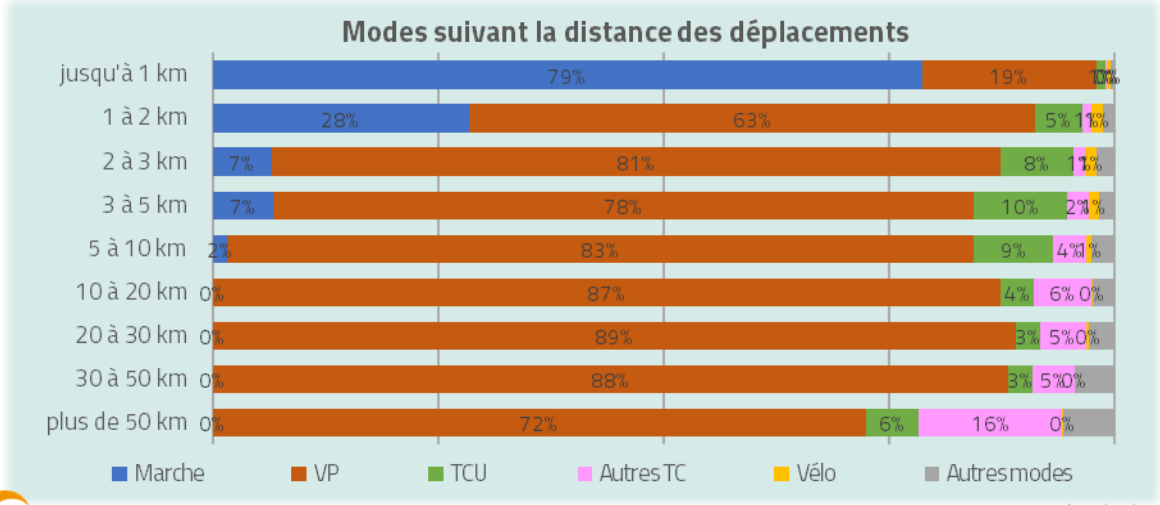


Précision méthodologique

Les distances utilisées ici sont celles de tous les déplacements (internes, échanges et externes). Plus les déplacements sont longs et plus les distances sont approximatives

A partir de 2 km, la voiture écrase tous les autres modes

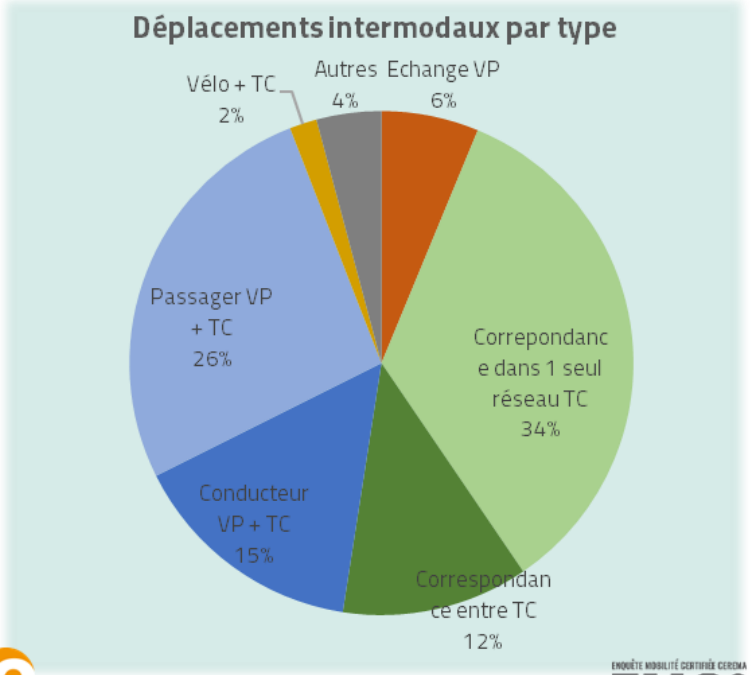
- Presque **80 % des déplacements de moins de 1 km sont réalisés à pied**
- Les transports collectifs trouvent surtout leur pertinence pour les déplacements de 3 à 10 km où ils affichent 13 % de part modale, puis pour les déplacements de plus de 50 km où ils affichent une part modale de 22 %



Précision méthodologique

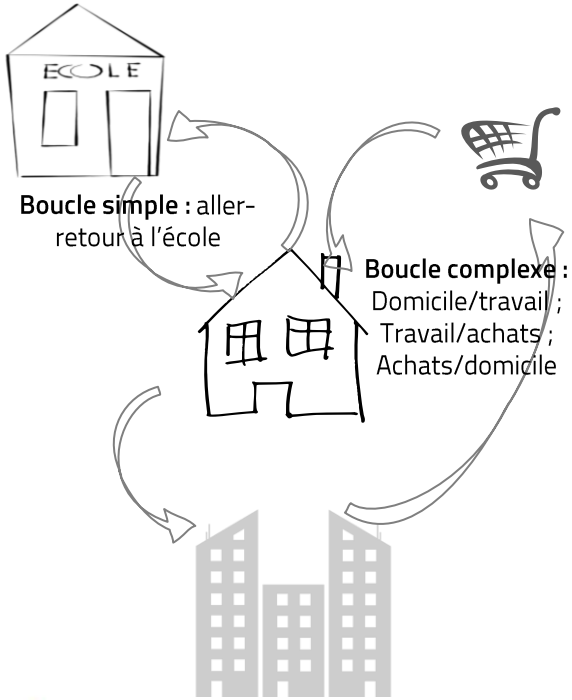
Les distances utilisées ici sont celles de tous les déplacements (internes, échanges et externes). Plus les déplacements sont longs et plus les distances sont approximatives

Seulement 2,4% des déplacements sont intermodaux



- 1/3 de ces déplacements sont des correspondances au sein d'un réseau unique de TC (donc pas exactement ce que l'on considère en général comme de l'intermodalité)
- 26% sont des échanges entre un passager de voiture et au moins un TC
- 15 % sont des échanges entre un conducteur et un TC (nécessite alors de stationner le véhicule). Cela représente 8 600 déplacements
- L'intermodalité entre réseaux différents de TC représente 12% des déplacements intermodaux soit 6 800 déplacements quotidiens

Glossaire – pour bien comprendre



La boucle de déplacements

On considère comme une boucle de déplacements, l'ensemble des déplacements entre le départ du domicile et le retour au domicile.

Les boucles peuvent être simples : sortie du domicile pour faire une activité, puis retour au domicile. Il y a alors 2 déplacements dans la boucle.

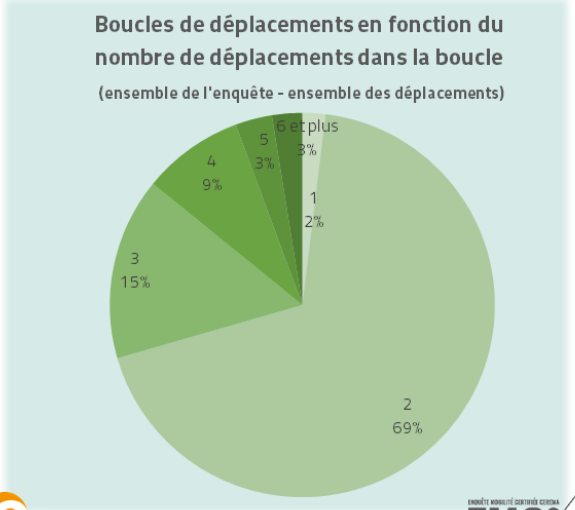
Elles peuvent aussi être plus élaborées : sortie du domicile, puis enchaînement de plusieurs activités avant de revenir au domicile. Il y aura alors au moins 3 déplacements dans la boucle.

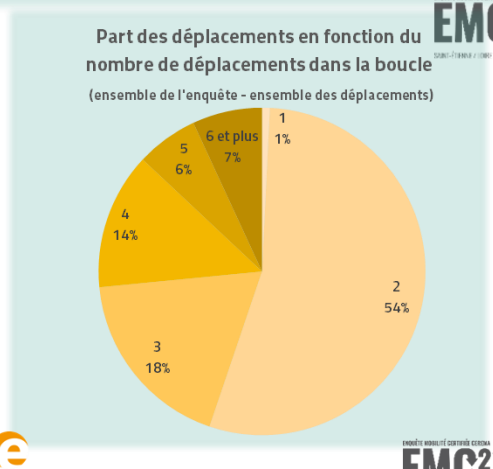
Enfin certaines boucles peuvent être incomplètes, soit parce que les personnes ont commencé leur journée de déplacements hors du domicile, soit parce qu'elles n'y retournent pas.

Dans 2 cas sur 3, on ne sort de son domicile que pour une seule activité avant d'y revenir

- **948 000 boucles de déplacements**
- En moyenne il y a donc 2,5 déplacements par boucle

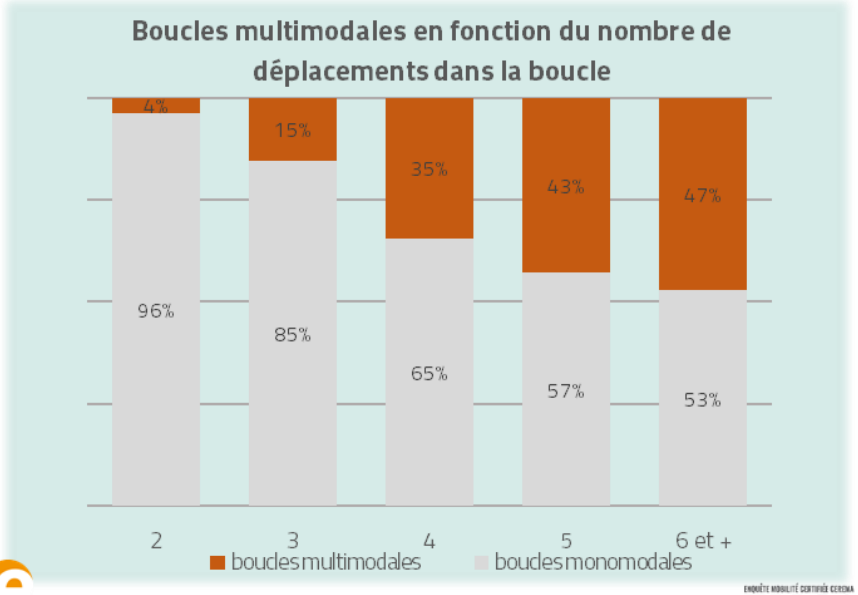
- Plus de 2/3 des boucles sont « simples » et correspondent donc à une sortie du domicile pour une seule activité avant retour au domicile.
- Plus de la moitié des déplacements quotidiens (54%) sont réalisés dans des boucles simples.





Plus il y a de déplacements dans la boucle, plus les boucles sont multimodales

- Pour les boucles simples, dans 96% des cas, le mode de déplacement choisi pour quitter le domicile sera conservé tout au long de la boucle
- C'est moins le cas pour les boucles plus complexes : à partir de 4 déplacements dans la boucle, dans plus de 1 cas sur 3 il y a au moins 2 modes différents utilisés. A partir de 6 déplacements, on est presque à 1 sur 2.

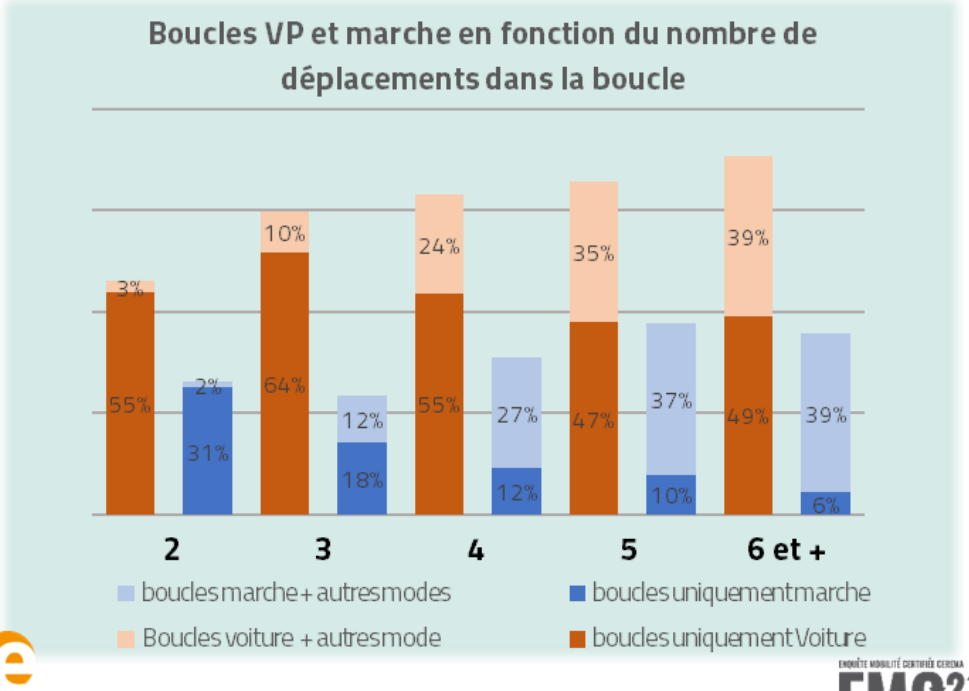


Précision méthodologique

Sont considérés comme des modes uniques : la voiture (que l'on soit conducteur ou passager) ; les TCU (tram ou bus) ; les autres TC (quel que soit le mode détaillé : car région, TER…) et bien sûr chaque autre mode.

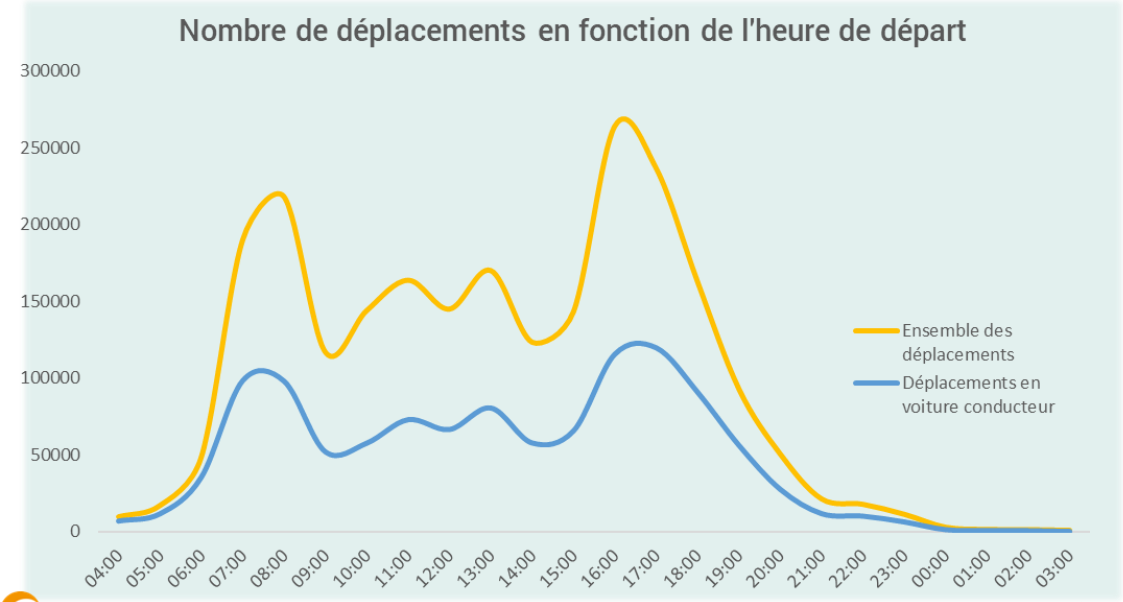
Plus la boucle est complexe, plus il y a de chance qu'elle comporte un déplacement voiture et une marche

- Plus il y a de déplacements dans la boucle et plus il y a de chance qu'il y ait au moins un déplacement voiture dedans (79% des boucles de 4 déplacements, 82% des boucles de 5 déplacements, 88% des boucles d'au moins 6 déplacements)
- Pourtant, la part des boucles monomodales voiture baisse avec la complexification des boucles.
- Dans les boucles complexes, il y a très souvent au moins 1 déplacement à pied : 40% des boucles de 4 déplacements ; 47% des boucles de 5 déplacements ; 45% des boucles de 6 déplacements au moins.



2 périodes de pointe très marquées

- Le matin entre 7 h et 9 h et le soir entre 16 h et 19 h, cette dernière étant plus marquée sur les 2 premières heures.
- Les 2 heures du matin concentrent 17% des déplacements de la journée. Les 3 heures du soir en concentrent 28% => c'est donc plus de 45% de déplacements journaliers qui sont concentrés sur 5 heures
- De la même manière, 17% des voitures en circulation le sont pendant la pointe du matin et presque 29% durant la pointe du soir

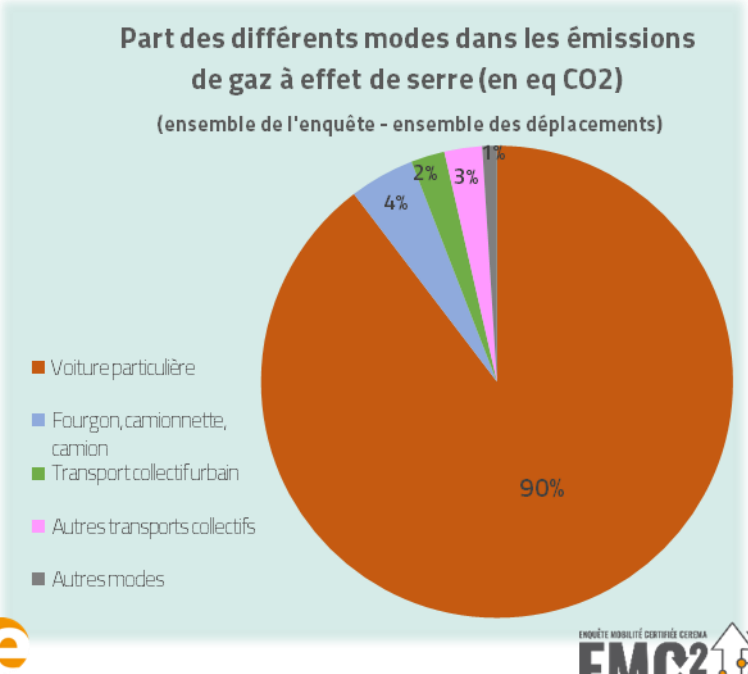


EMC² 2021 - Premiers résultats

Emissions de GES et consommation énergétique des déplacements

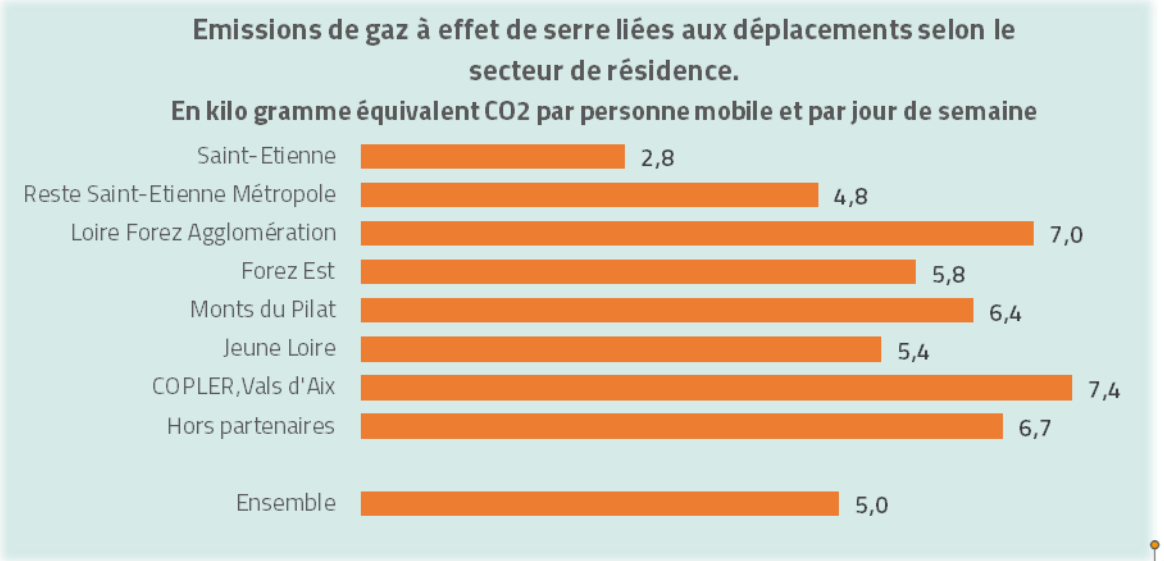
La voiture est le principal mode émetteur de gaz à effet de serre

- La voiture est responsable de 90% des émissions de GES déplacement du territoire, alors qu'elle n'est utilisée que pour 62% des déplacements et 86% des déplacements mécanisés (hors marche)
- Utilisés pour à peine plus de 1% des déplacements et pour moins de 2% des déplacements mécanisés, les camions et camionnettes sont responsables de 4% des émissions
- A l'opposé, les TC qui sont utilisés pour 8% des déplacements totaux et plus de 10% des déplacements mécanisés ne sont à l'origine que de 5% des émissions



Précision :
Pour tous les déplacements (internes, échanges, externes)

De gros écarts dans la production de GES en fonction du territoire de résidence

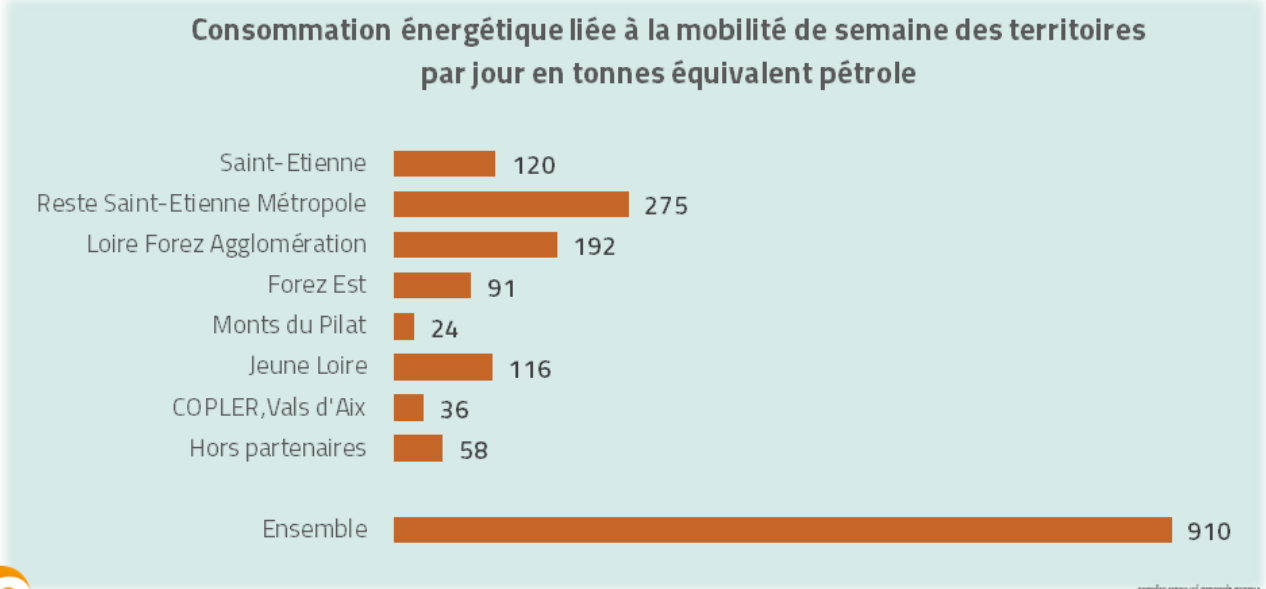


Précision :

Pour tous les déplacements (internes, échanges, externes)

L'équivalent des 2/3 de la production journalière d'un réacteur nucléaire est consommé chaque jour de semaine pour la mobilité des habitants de l'enquête

- Avec 910 tonnes équivalent pétrole d'énergie consommées sur un jour de semaine moyen (équivalent à 10 600 kWh) les habitants du territoire d'enquête consomment l'équivalent des 2/3 de la production journalière d'un réacteur nucléaire



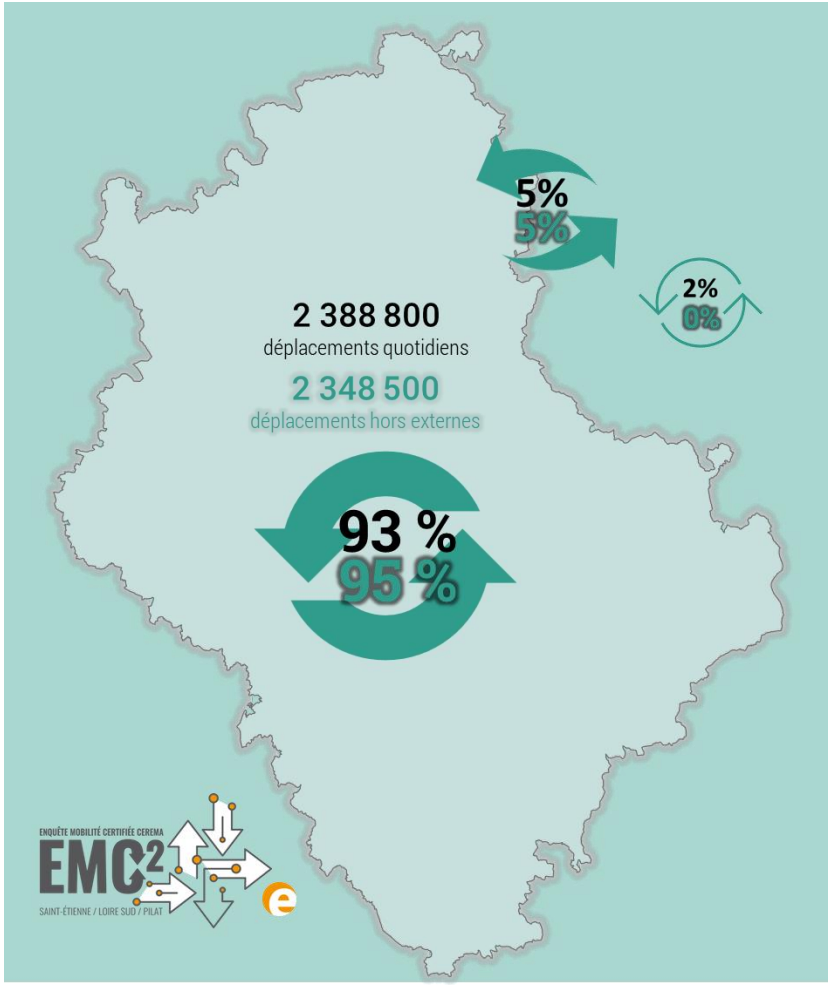
Précision :
Pour tous les déplacements (internes, échanges, externes)

Les flux de déplacements

Des déplacements d'abord internes à l'enquête

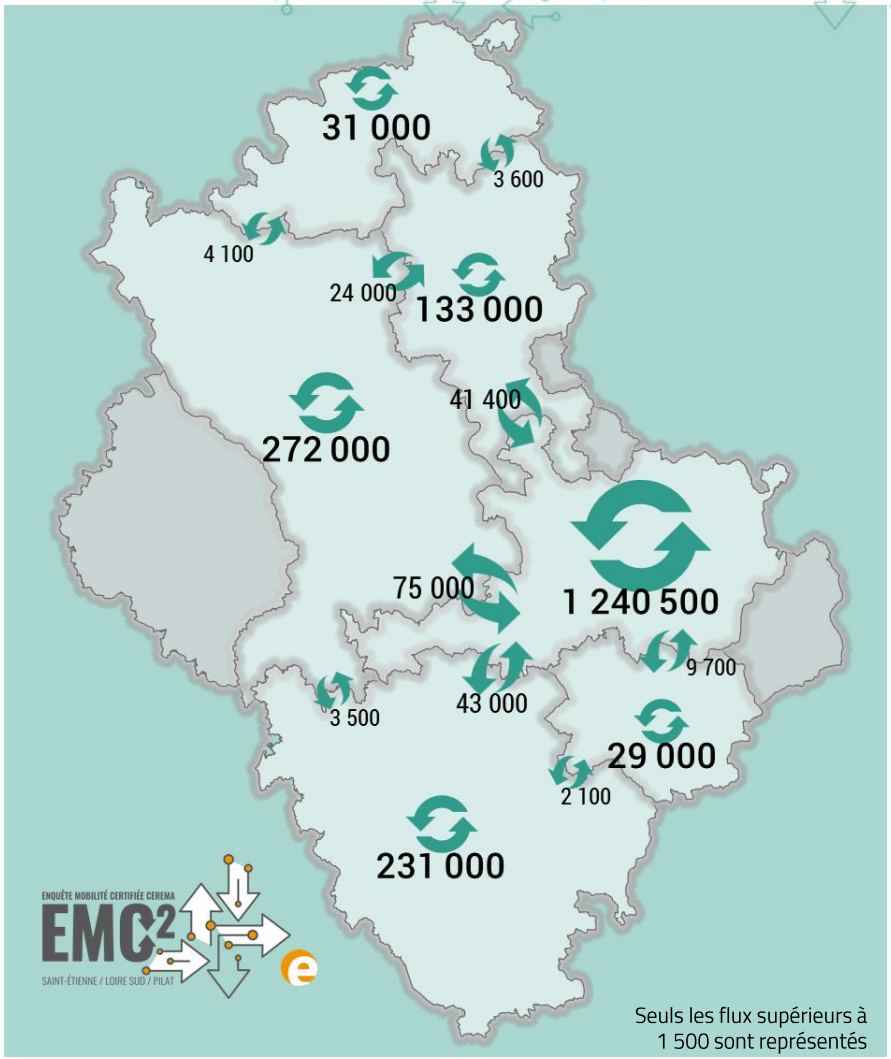
- **93% des déplacements des habitants de l'enquête se font dans l'enquête**. Si on exclue les déplacements externes (pour être comparables dans le temps ou avec les autres enquêtes) on atteint **95% des déplacements**.

- 5% sont des échanges avec l'extérieur de l'enquête



2 232 000 déplacements internes à l'enquête

- 90% de ces déplacements sont internes aux territoires des partenaires
- Les déplacements internes à SÉM représentent 55% des déplacements internes, 52% de l'ensemble des déplacements de l'enquête.
- Les flux observés les plus importants sont entre SÉM et LFa avec 75 000 déplacements quotidiens
- Viennent ensuite les flux entre SÉM et la Jeune Loire (43 000 dep), puis entre SÉM et FE (41 400 dep) et enfin entre FE et LFa (24 000 dep)
- Les autres échanges internes sont inférieurs à 10 000 dep.

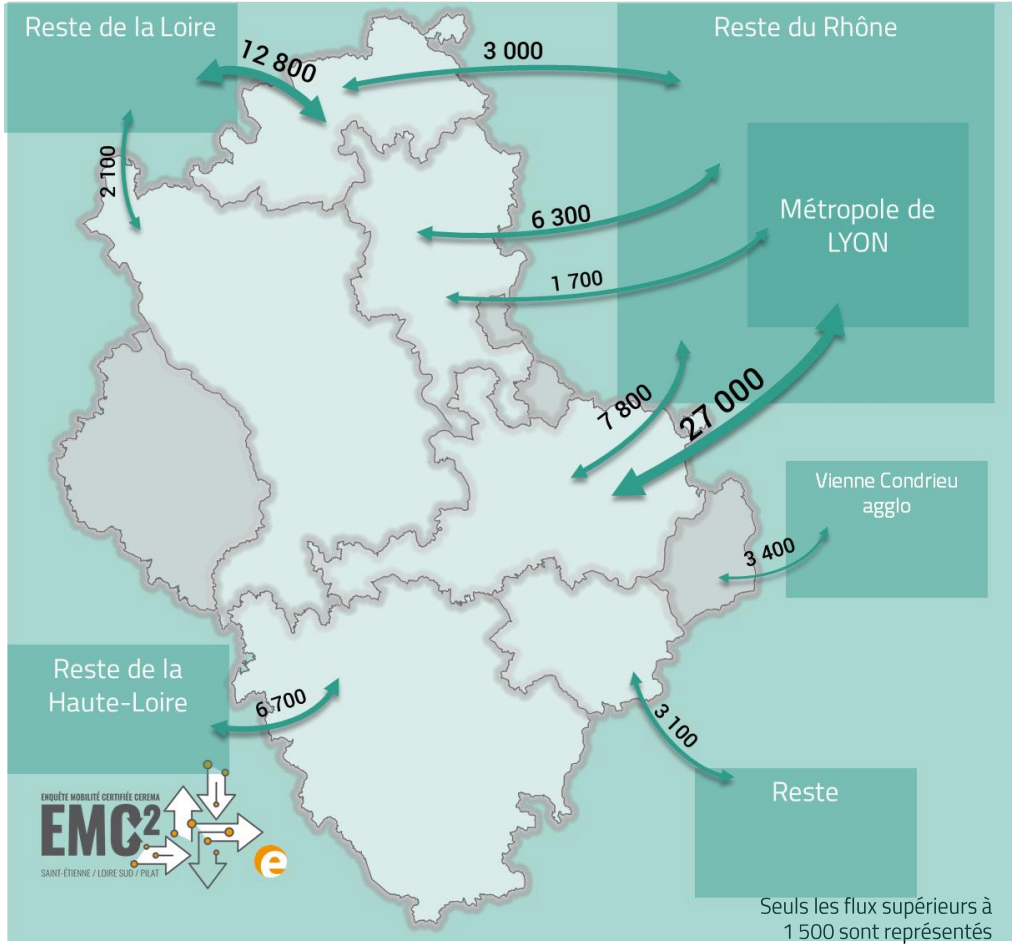


Des échanges avec l'extérieur orientés vers le Rhône

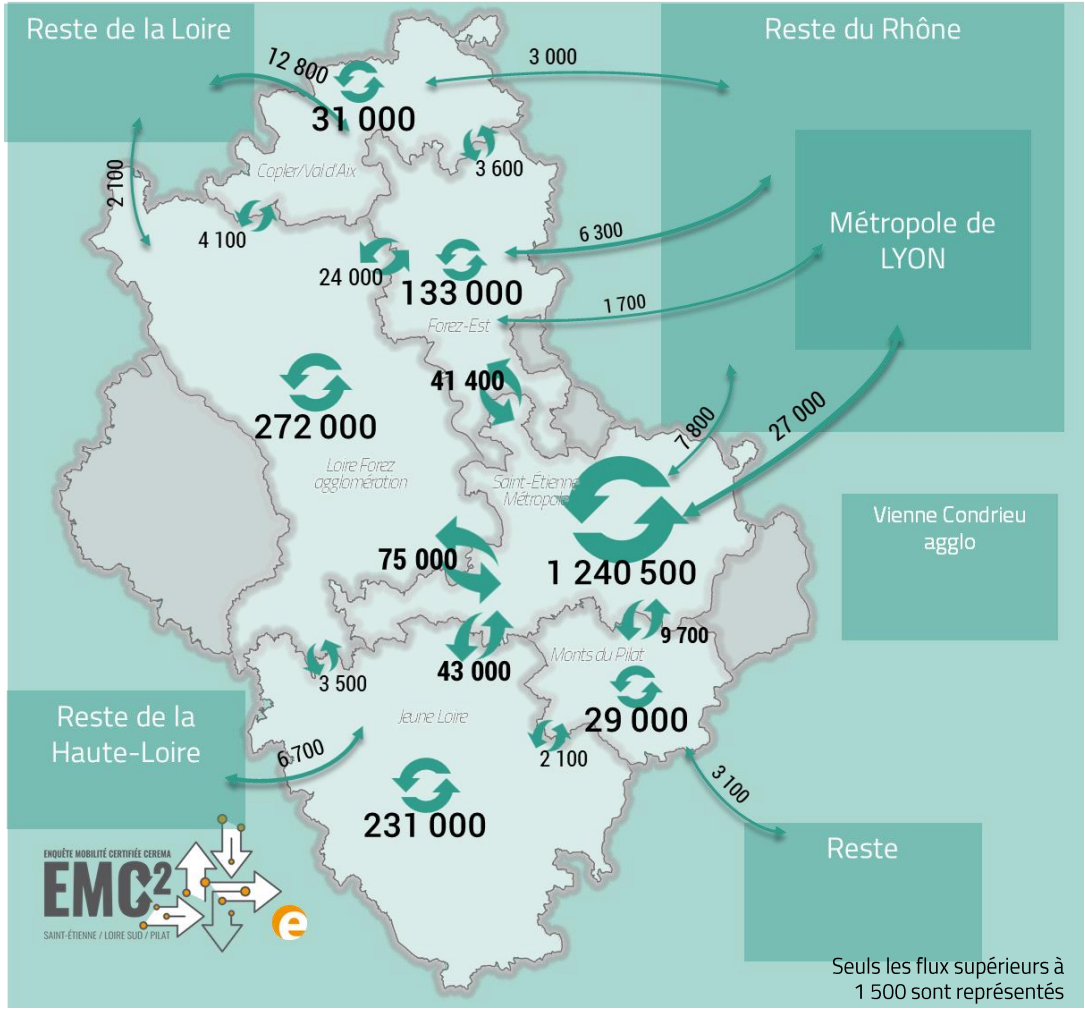
- En tout, presque 54 000 échanges entre le territoire d'enquête et l'ensemble du Rhône (64% avec la Métropole de Lyon)

- Avec 27 000 déplacements, la relation entre Saint-Étienne Métropole et la Métropole de Lyon est la plus importante, mais elle reste très en dessous des relations de SEM avec LFa, FE ou la Jeune Loire.

- Le secteur COPLER/ Val d'Aix a des relations très développées avec le nord du département (12 800 échanges quotidiens)

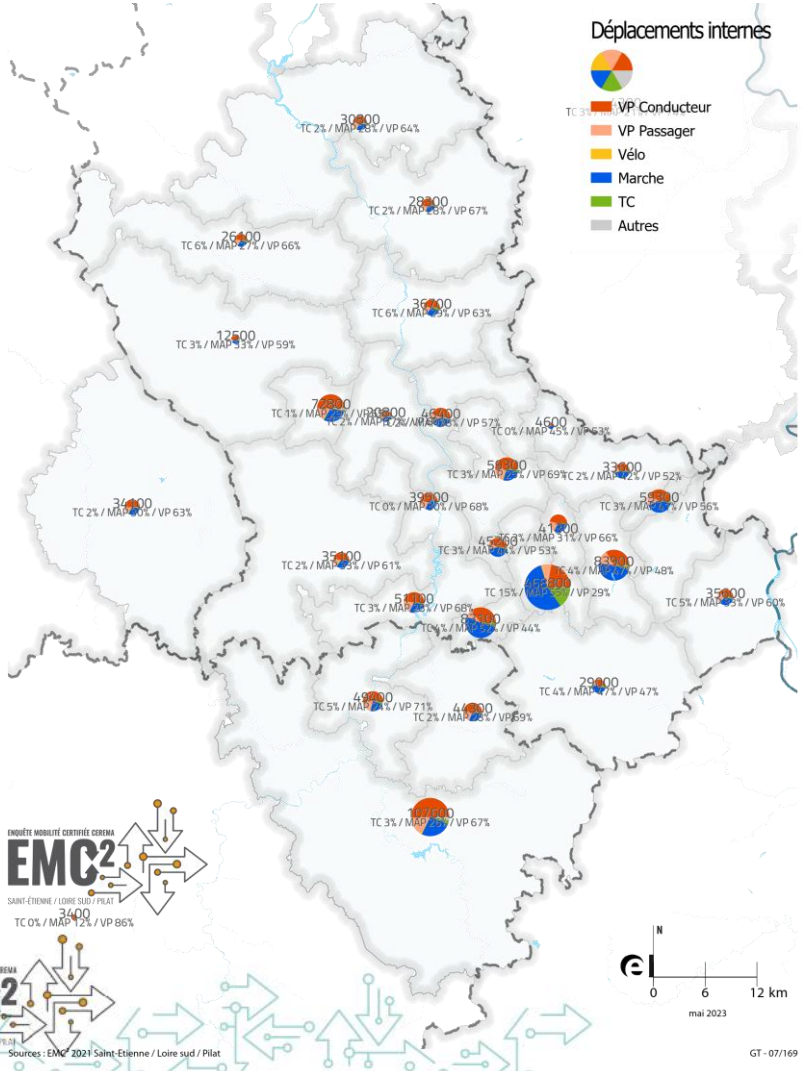


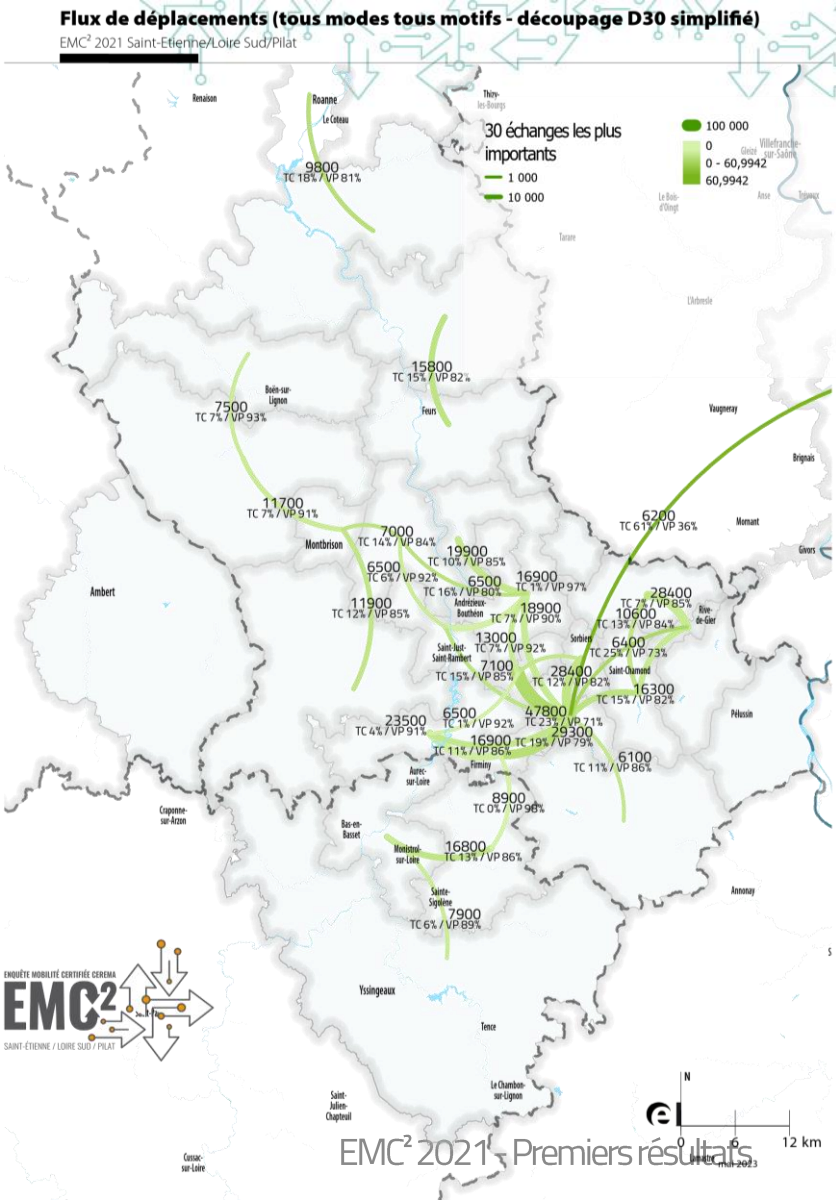
Ensemble des flux internes et d'échange (découpage D10)



Seuls les flux supérieurs à 1 500 sont représentés

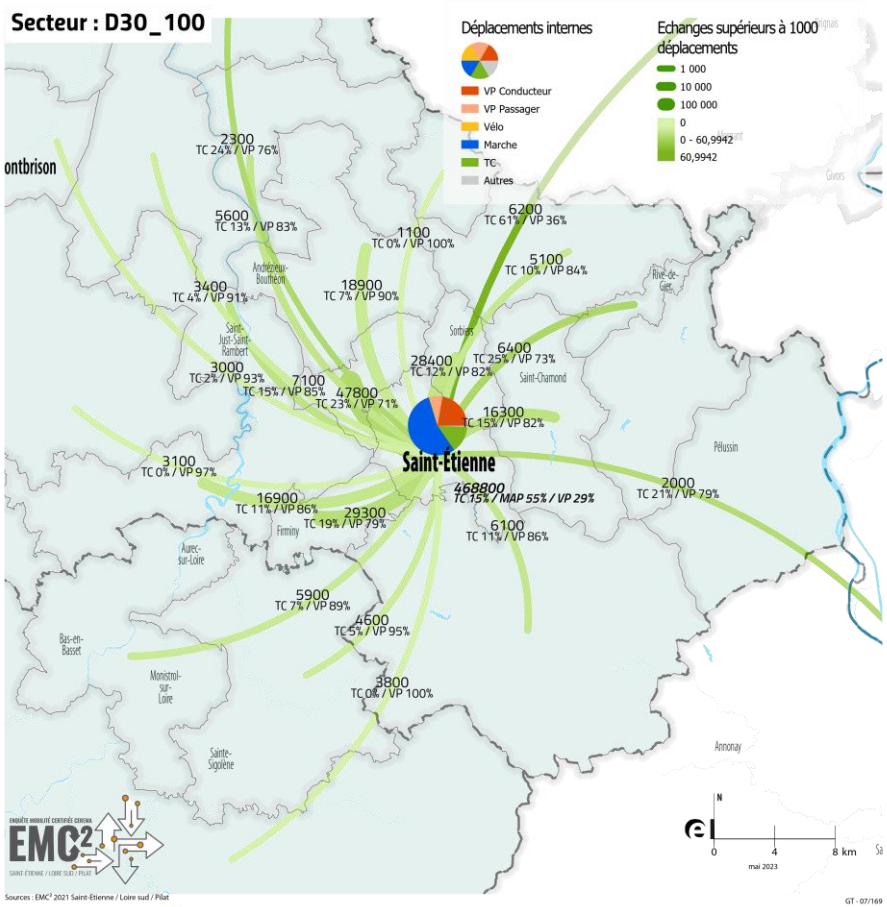
Flux au niveau « D30 »

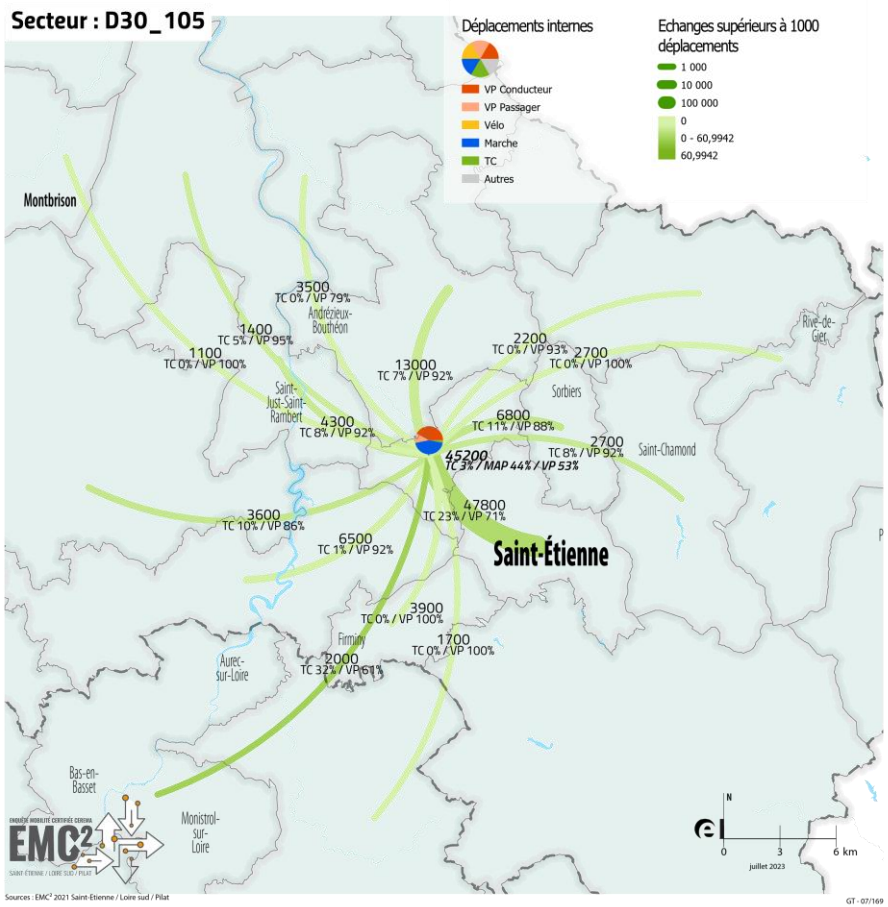




Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

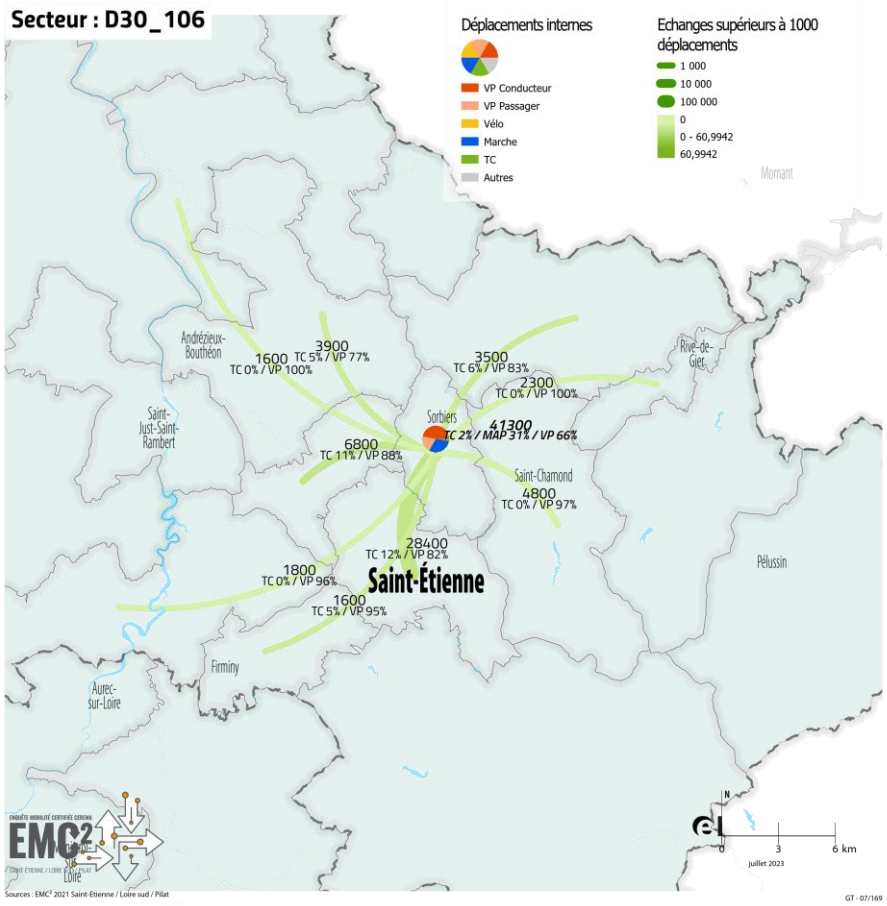
Zoom flux par secteur

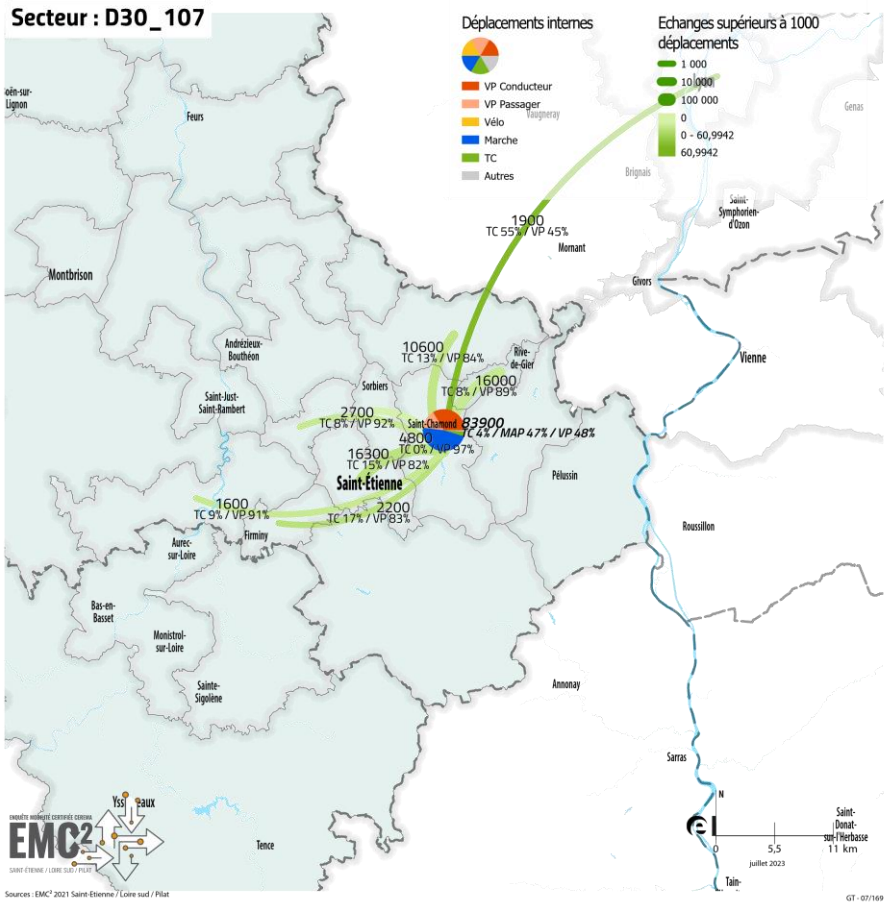




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

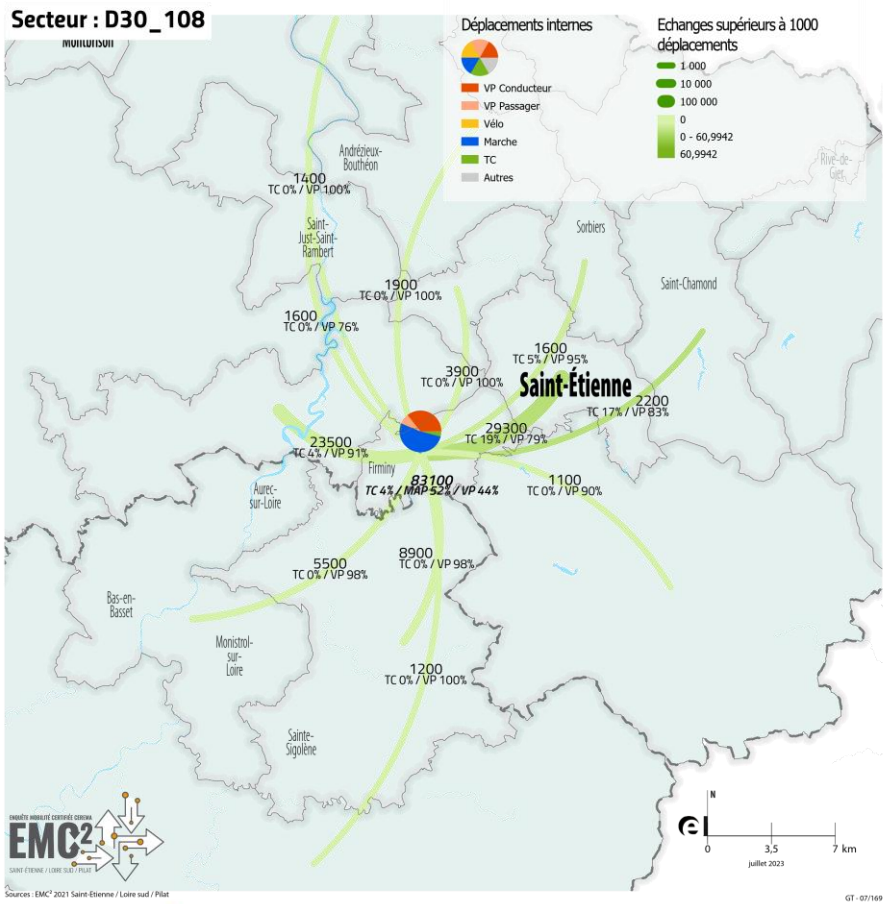
Zoom flux par secteur

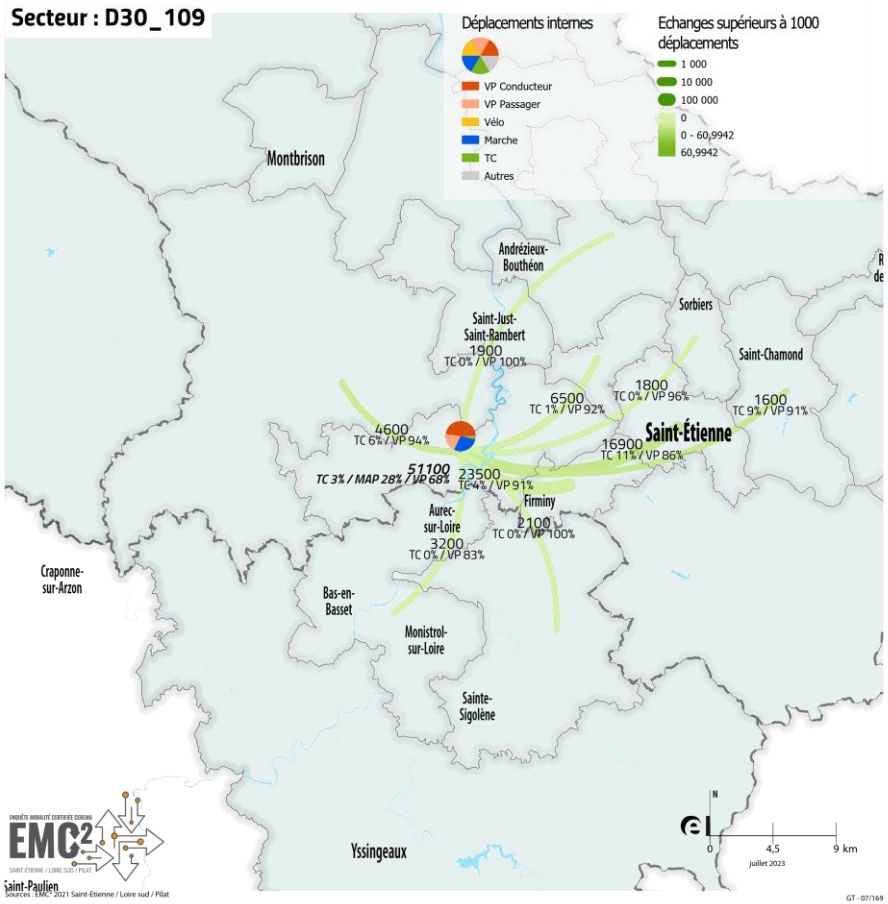




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

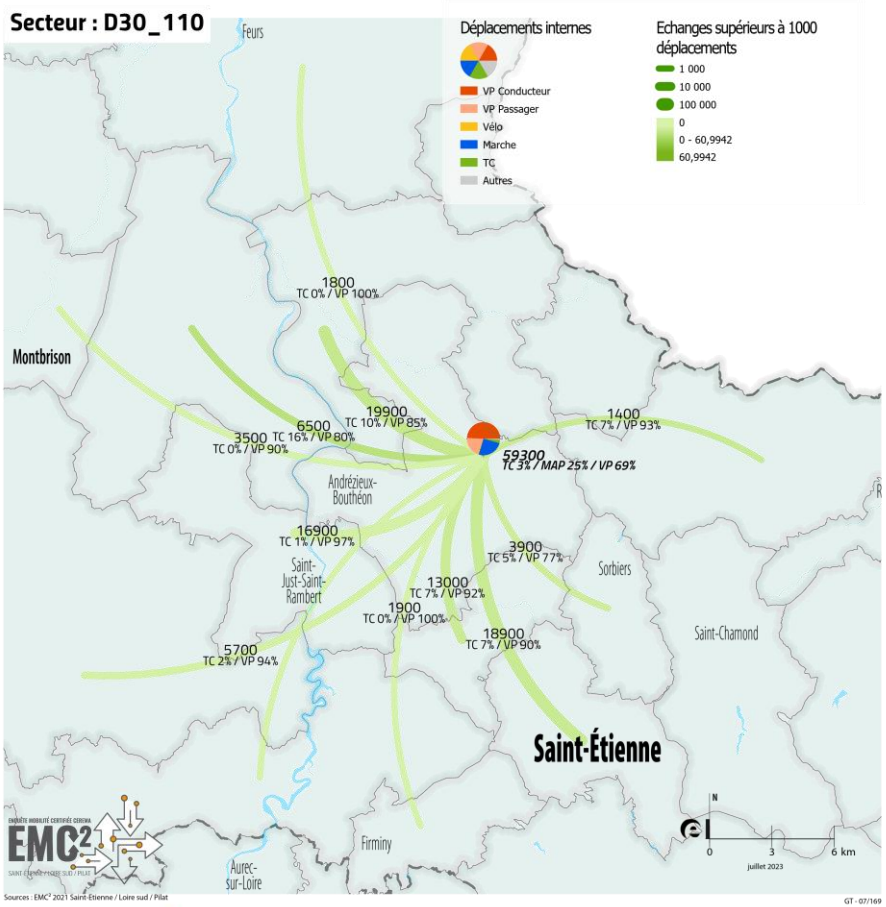
Zoom flux par secteur

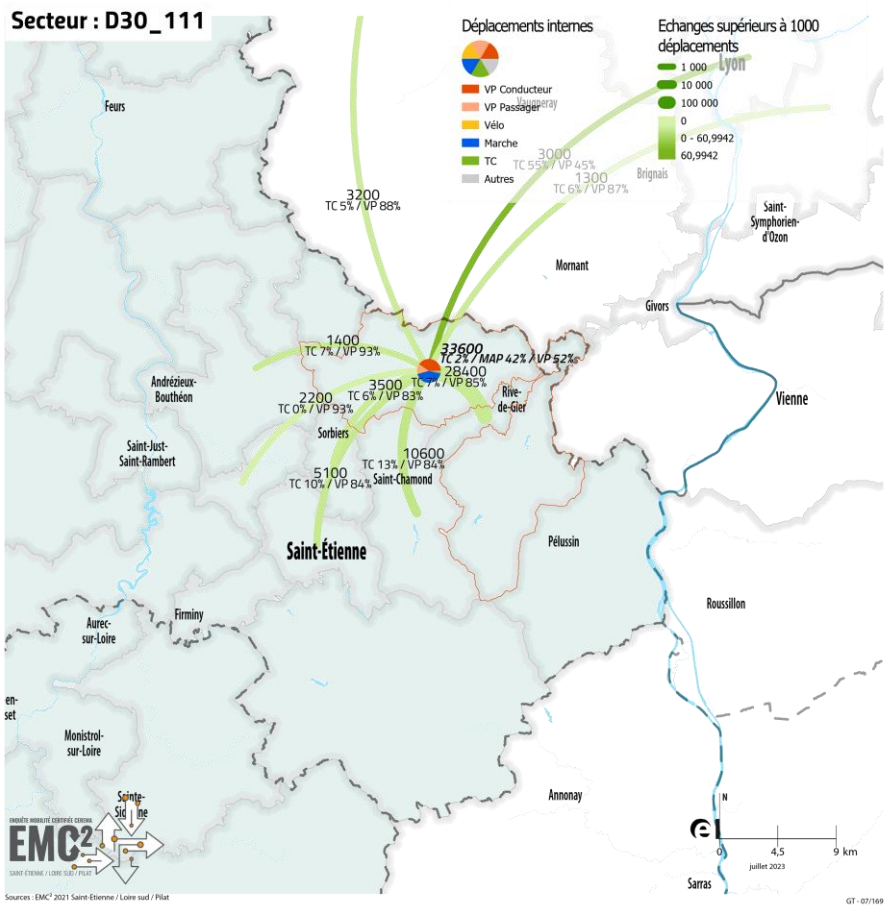




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

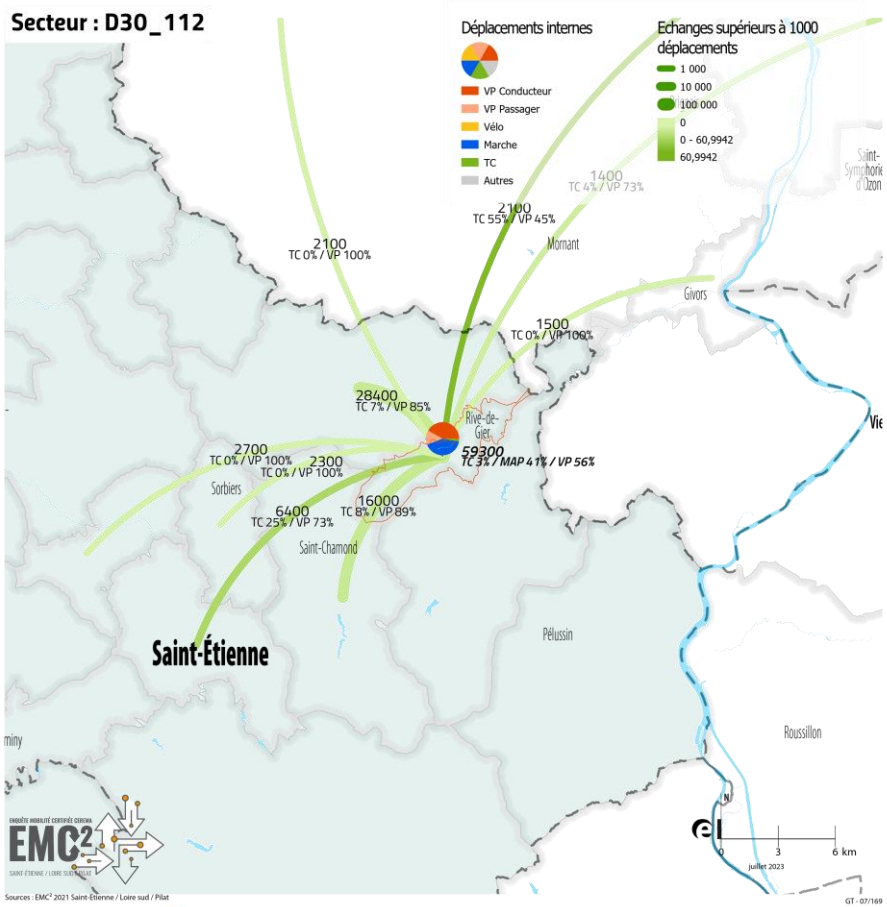
Zoom flux par secteur





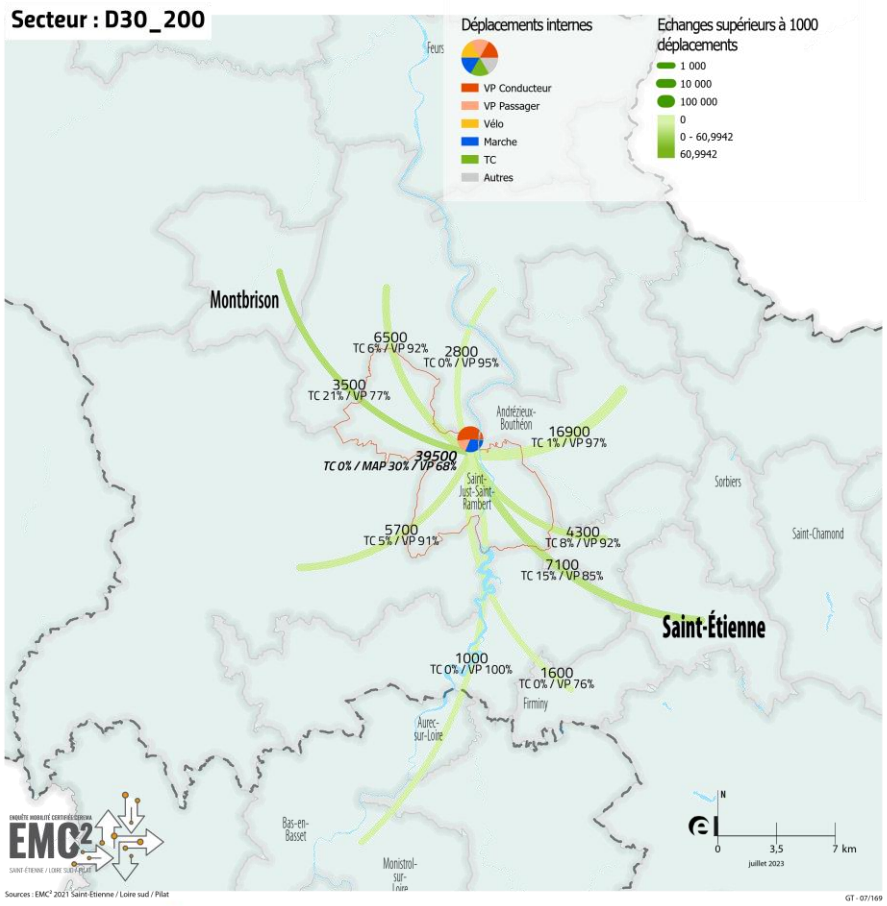
Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

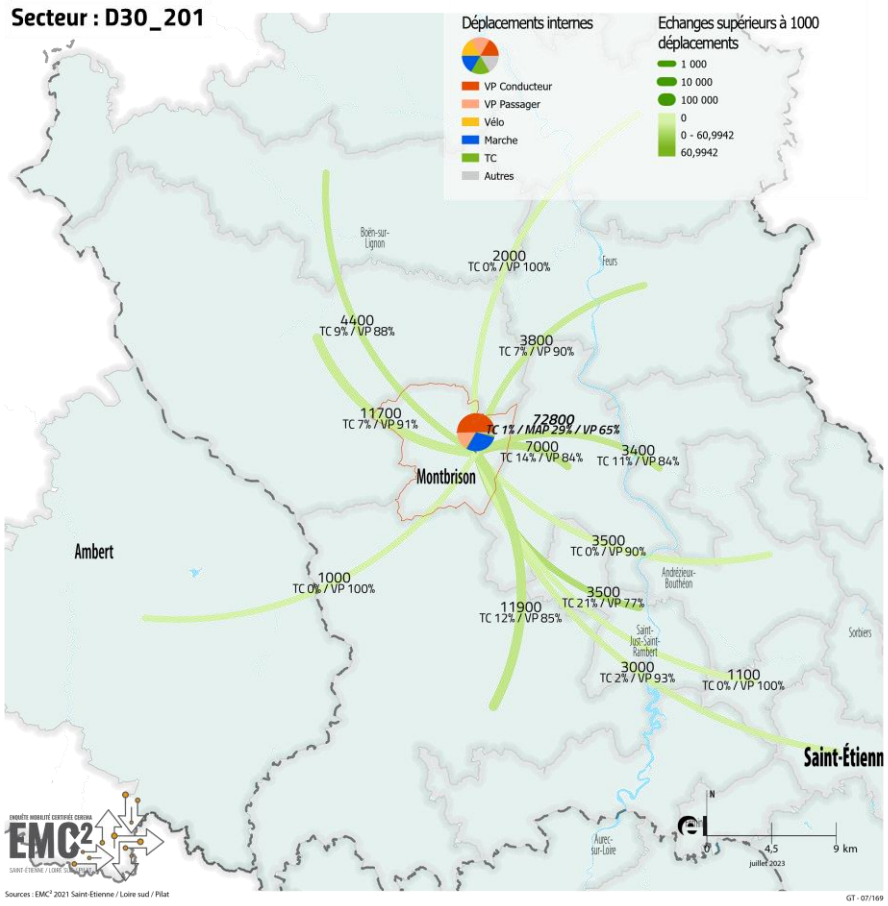
Zoom flux par secteur



Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés

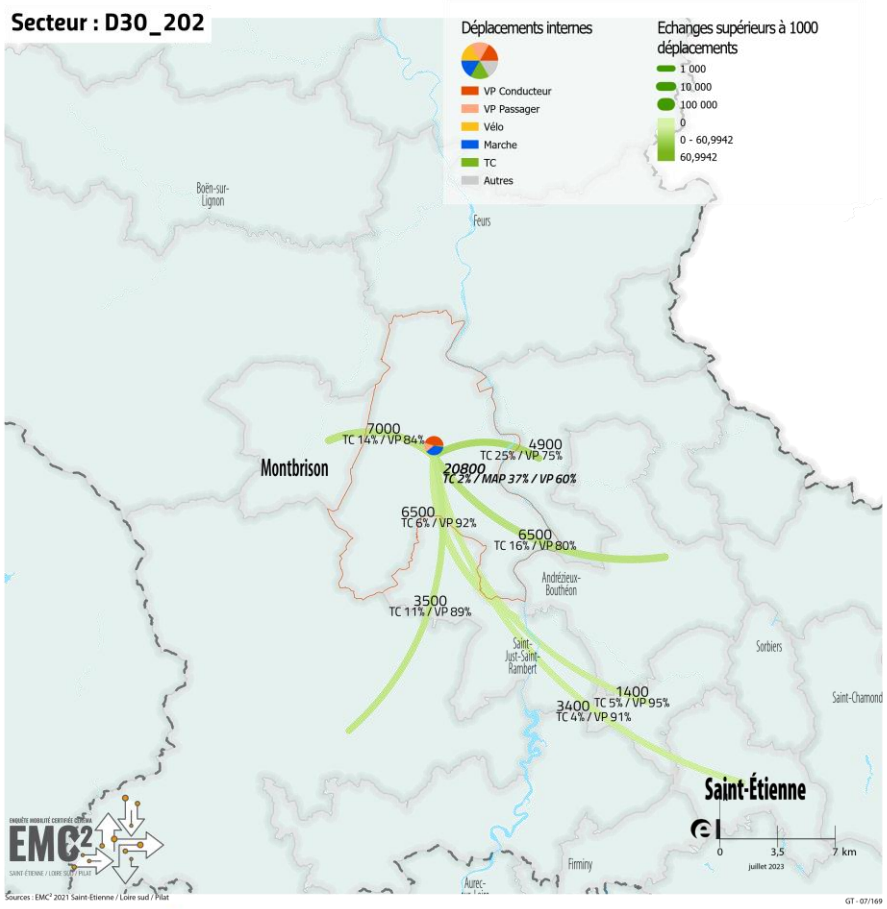
Zoom flux par secteur

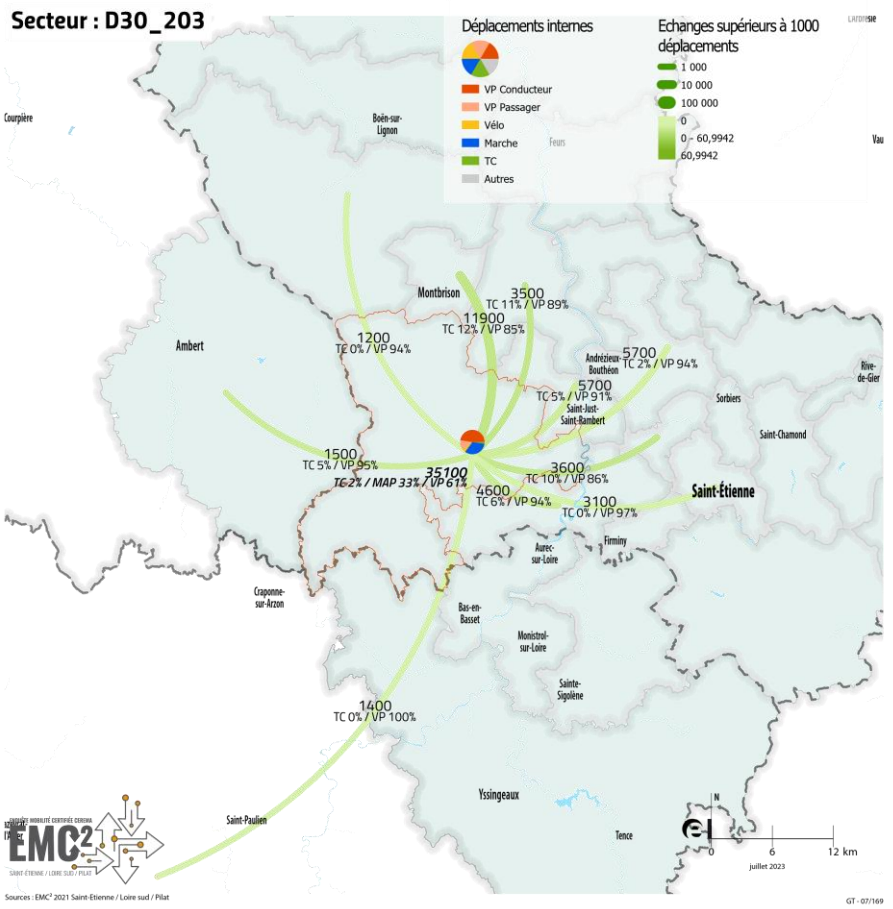




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

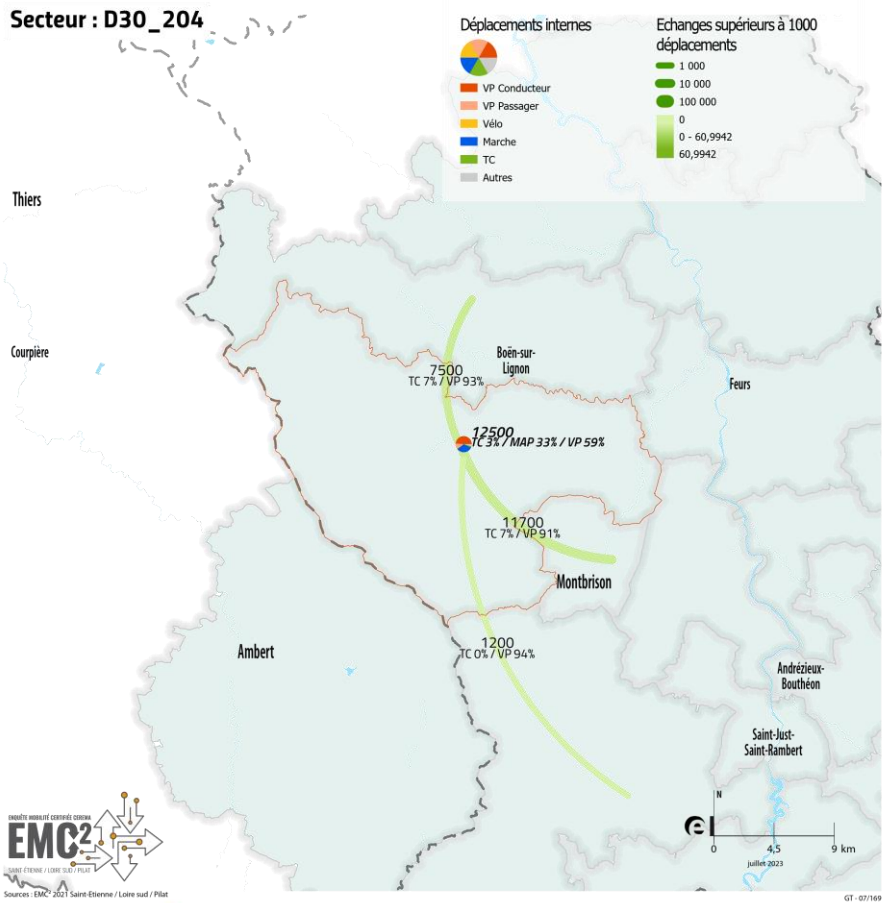
Zoom flux par secteur

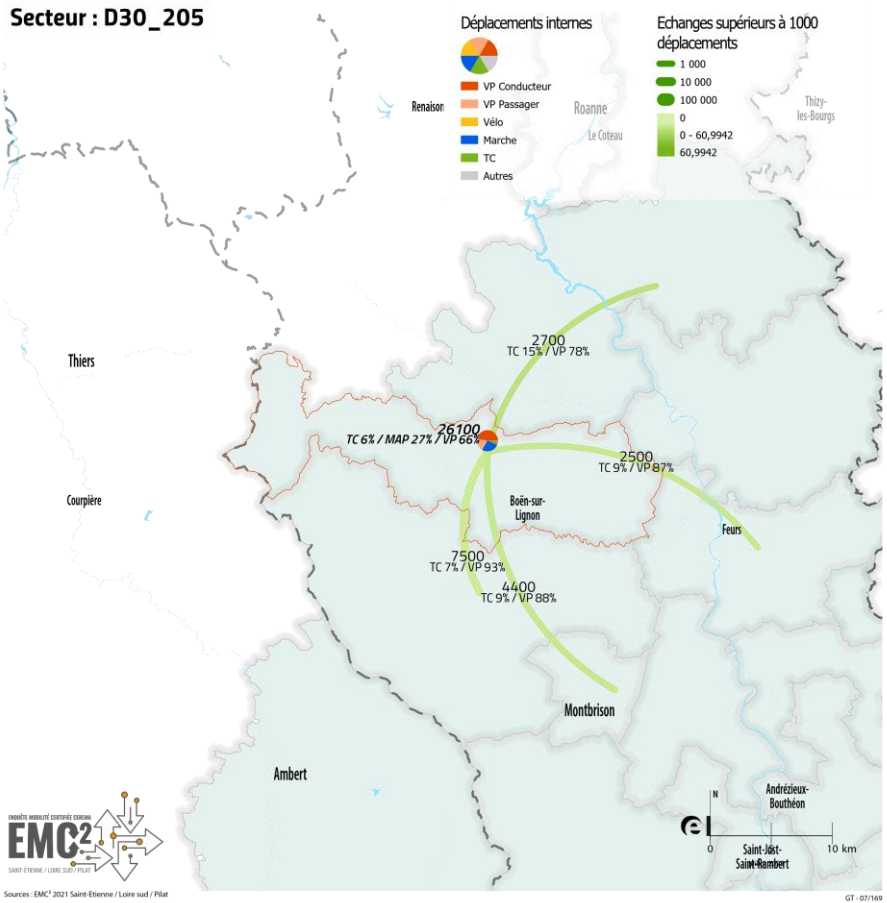




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

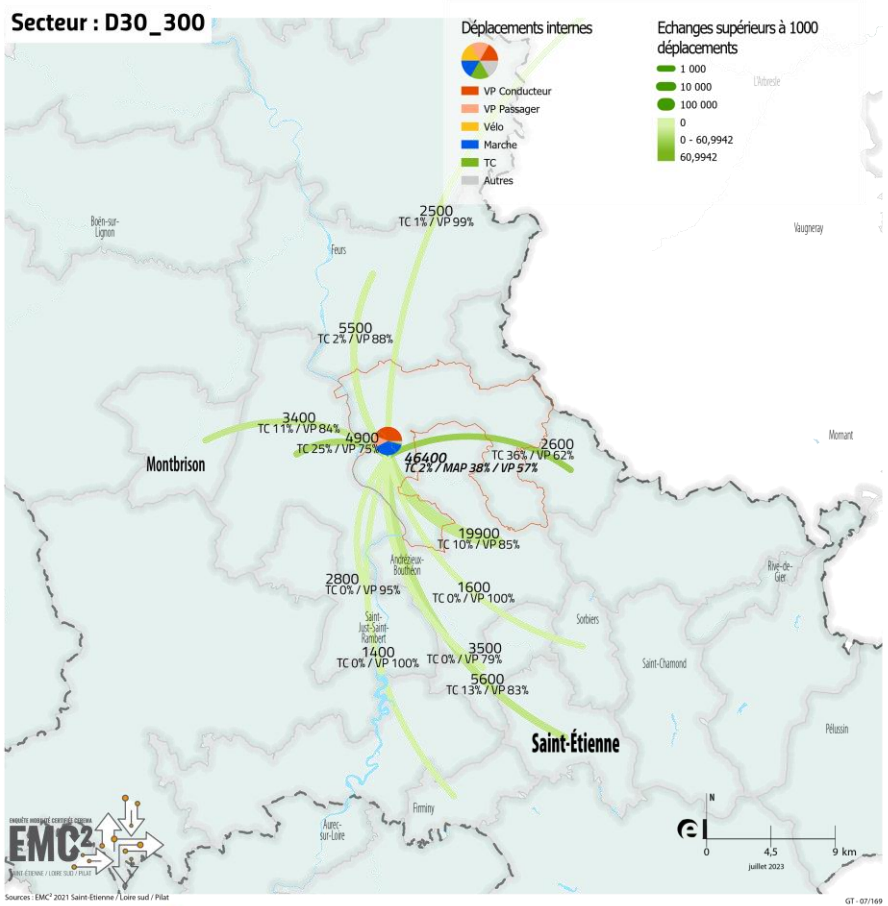
Zoom flux par secteur

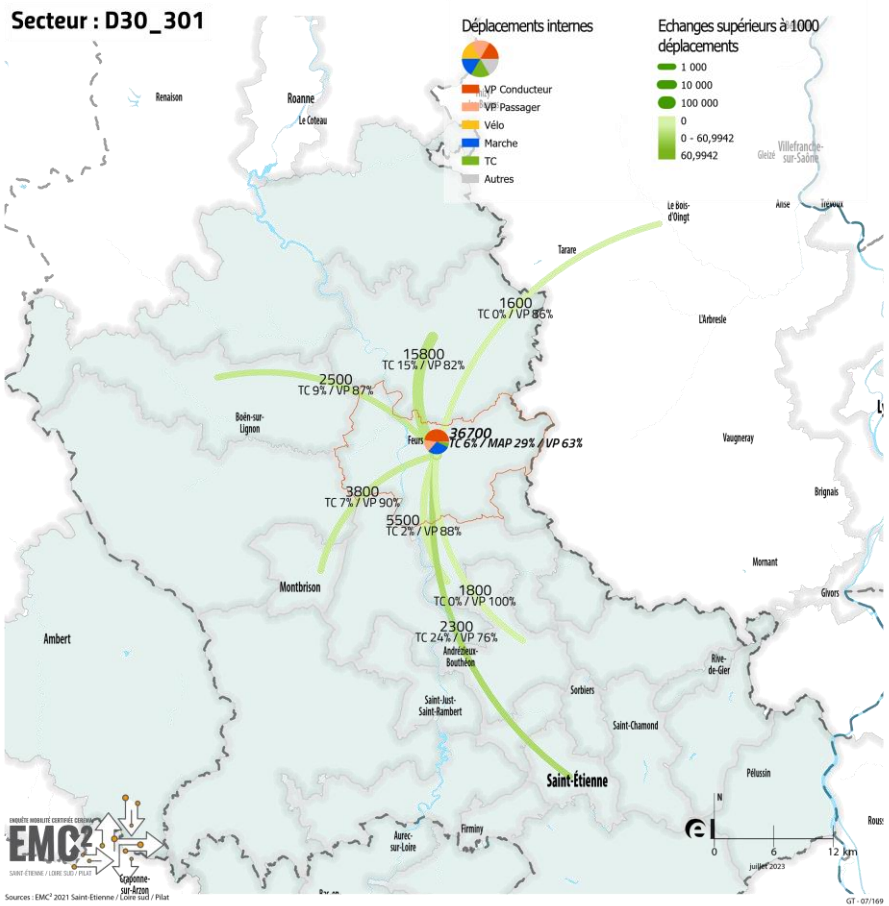




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

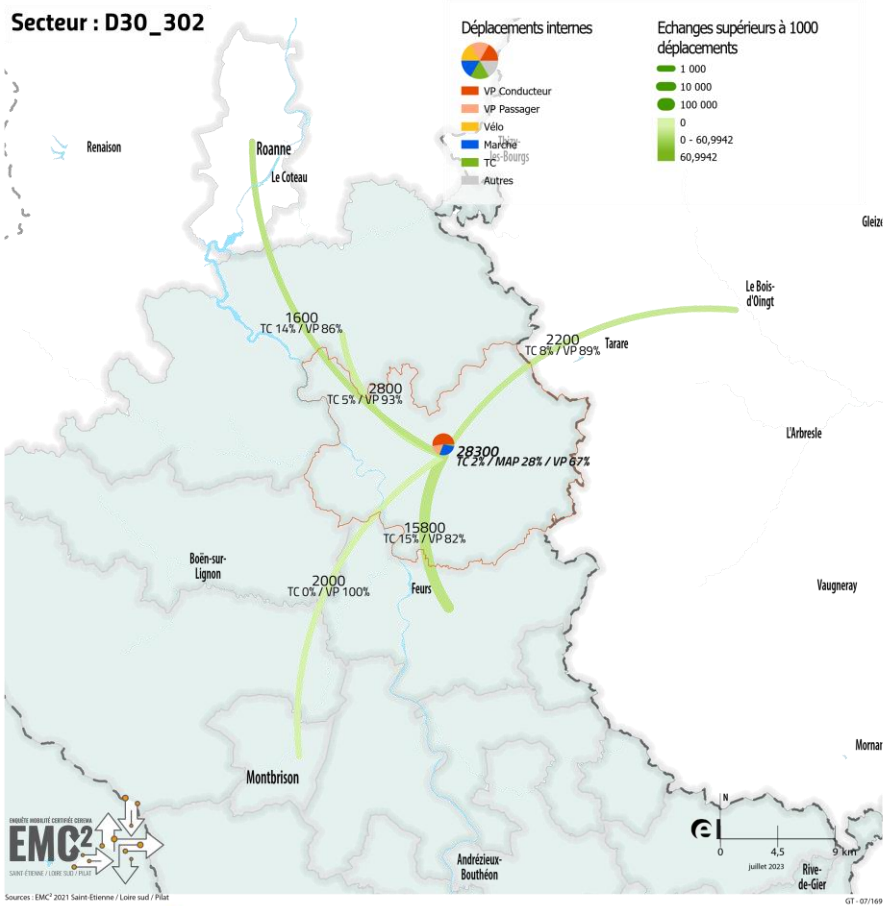
Zoom flux par secteur

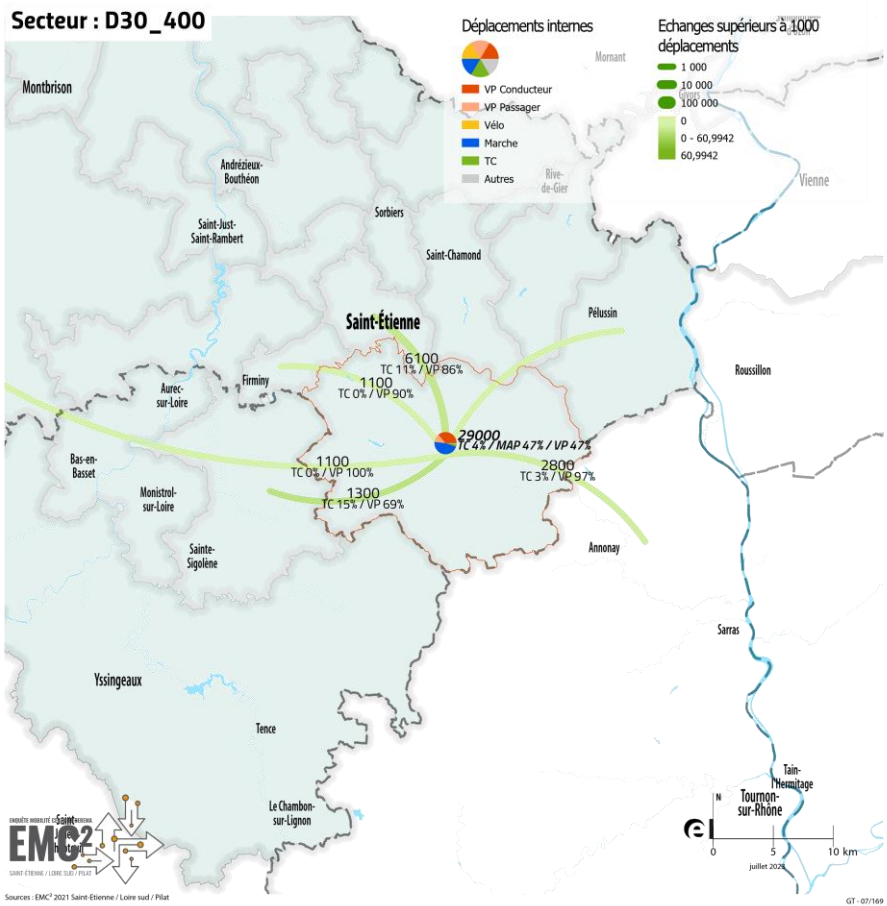




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés

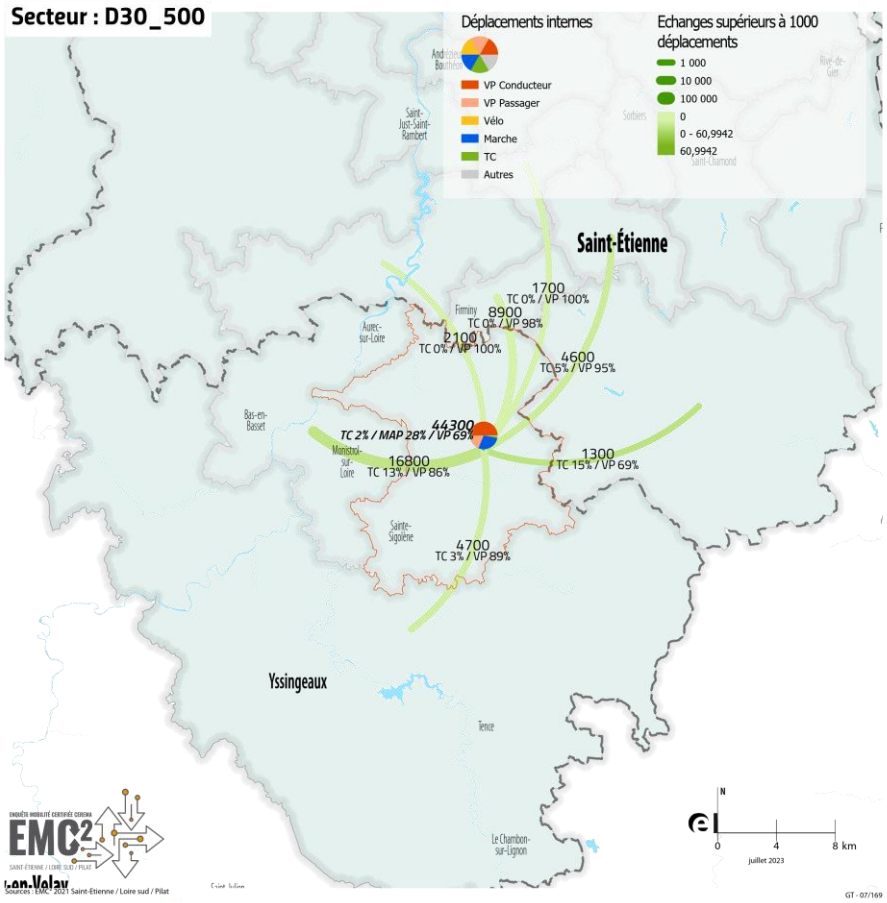
Zoom flux par secteur

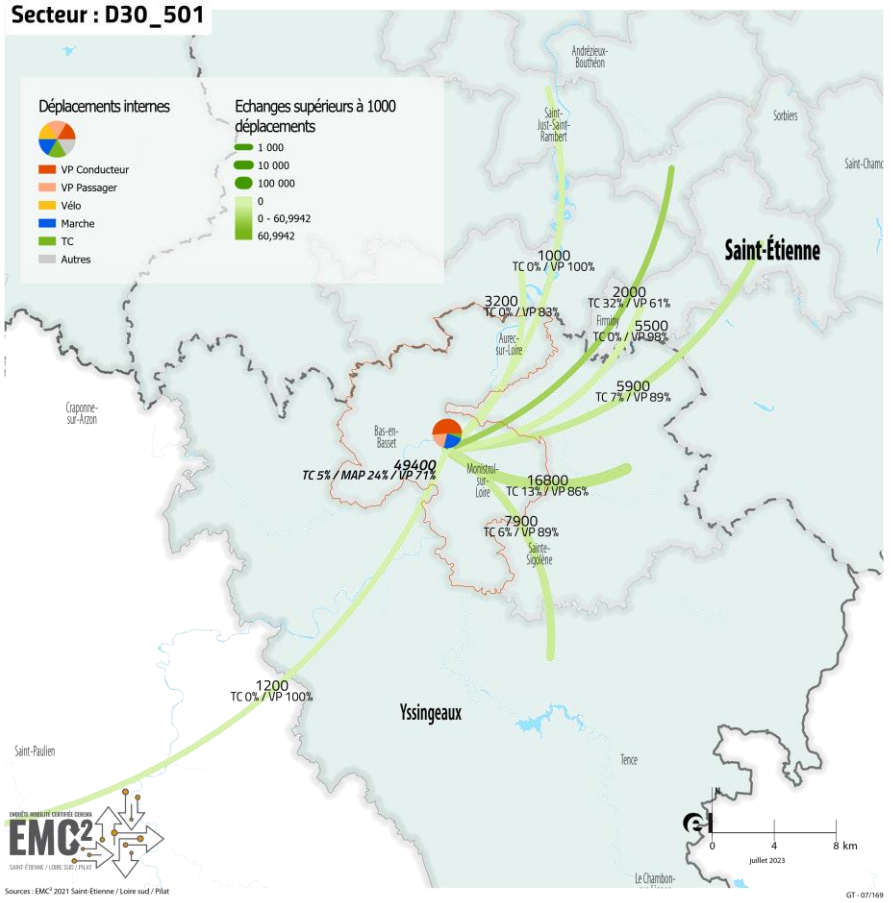




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

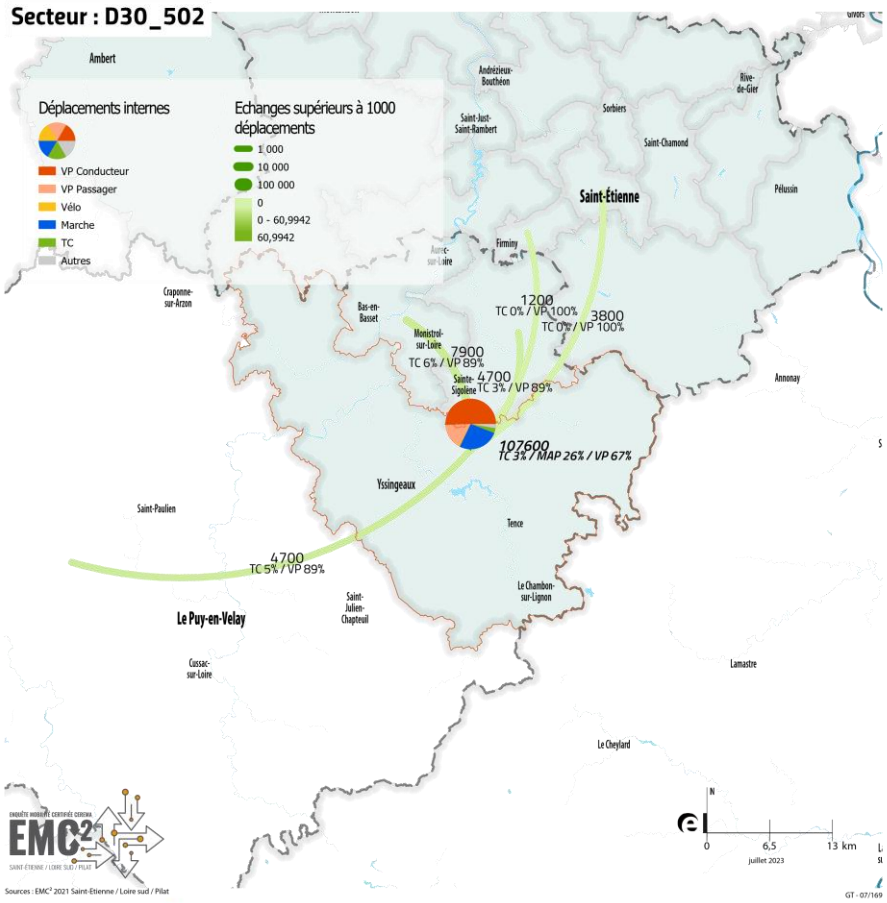
Zoom flux par secteur

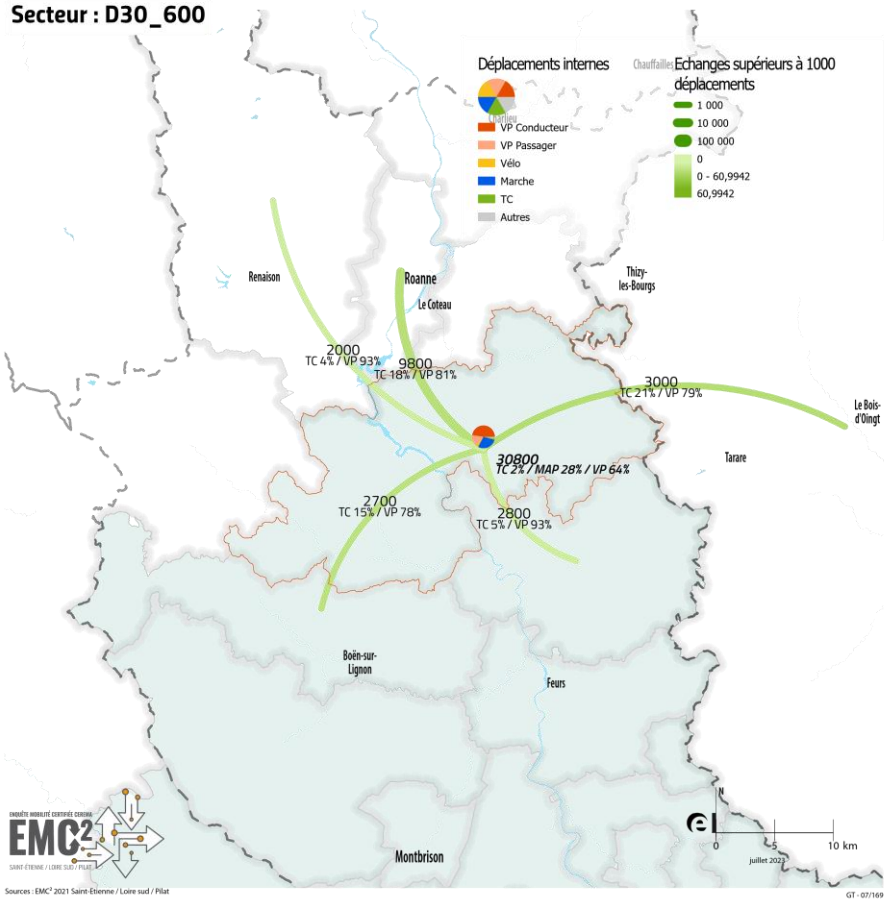




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés

Zoom flux par secteur

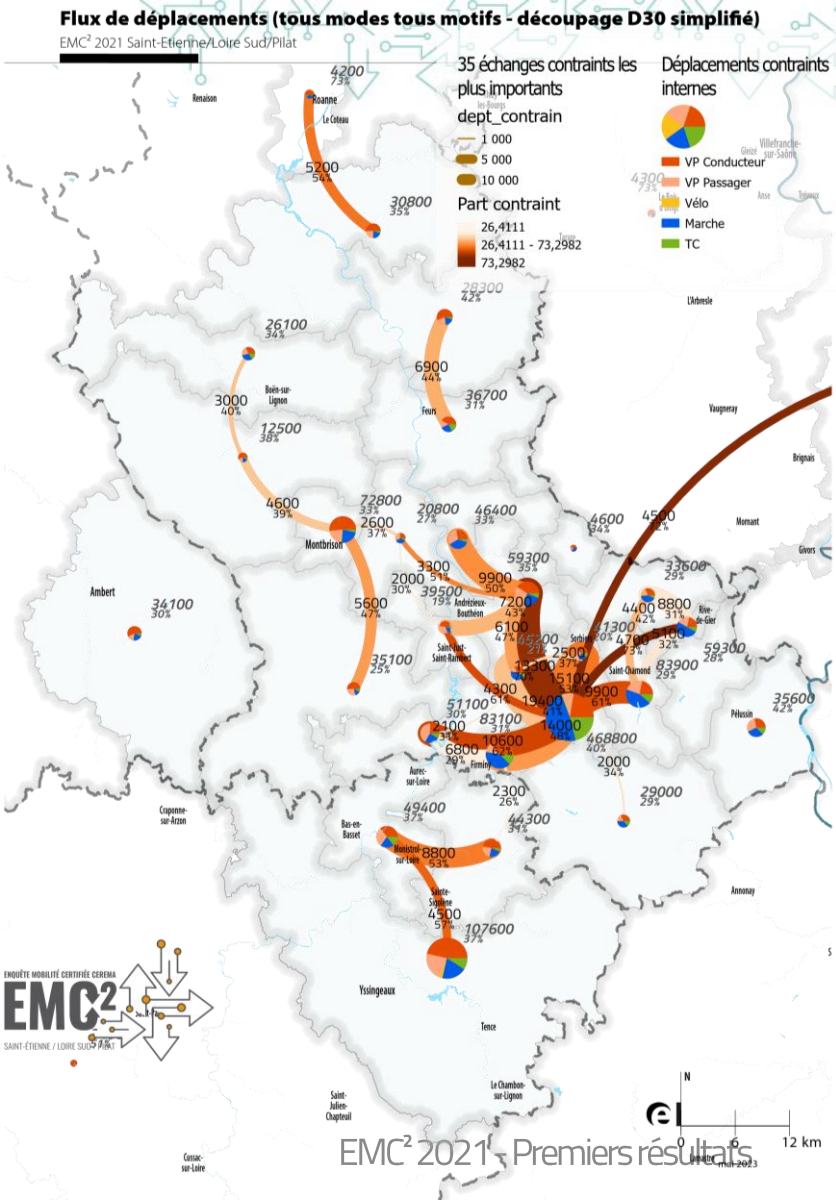




Seuls les flux supérieurs à 1000 sont représentés – l'intensité du vert caractérise la part modale des TC

Les déplacements contraints

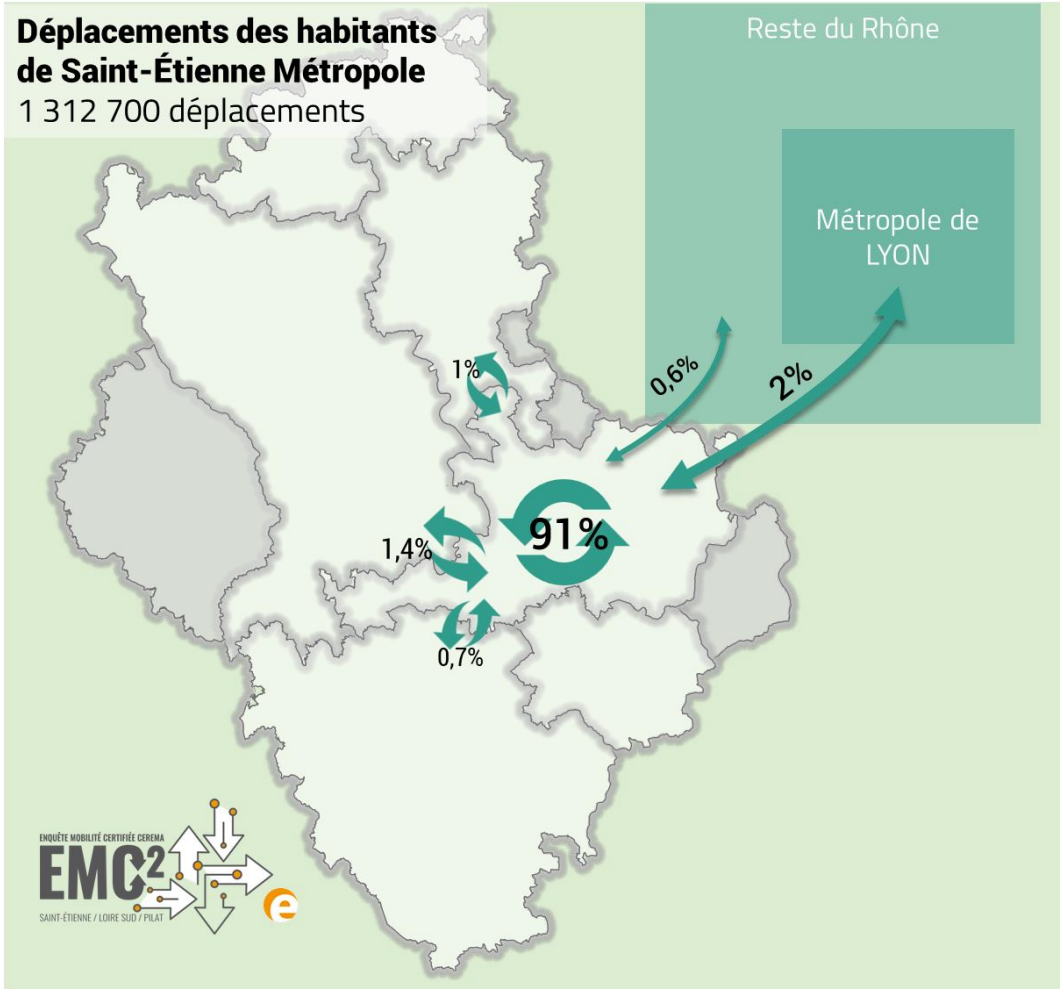
- Les plus gros flux d'échanges font apparaitre 2 secteurs comme principalement « attractifs » pour ces déplacements : Saint-Etienne et le secteur d'Andrézieux
- Dans une moindre mesure apparaissent quelques autres secteurs (Saint-Chamond, Montbrison, le secteur d'Aurec-sur-Loire / Bas-en-Basset) qui présentent des relations fortes avec au moins deux secteurs



Flux des habitants de...

… Saint-Étienne Métropole

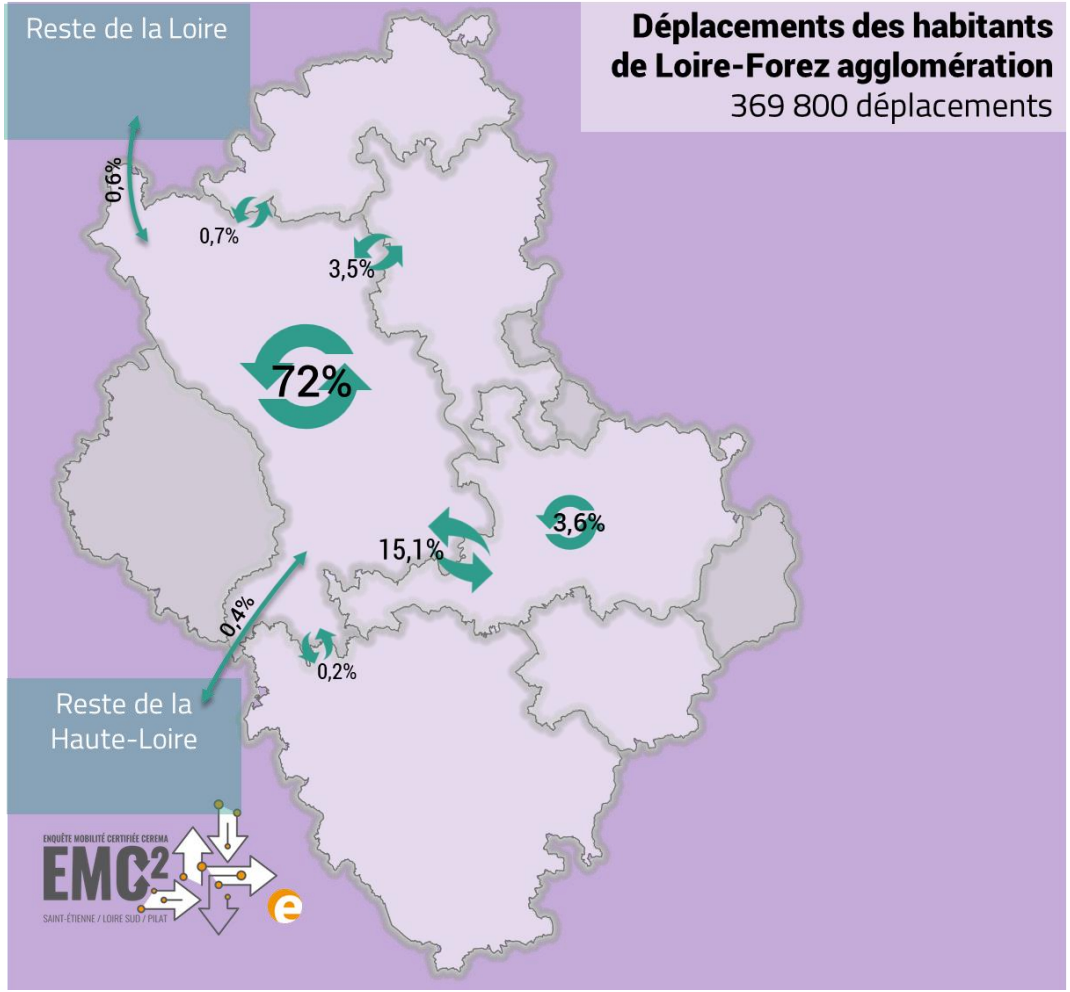
– Très majoritairement en interne



… Loire-Forez agglomération

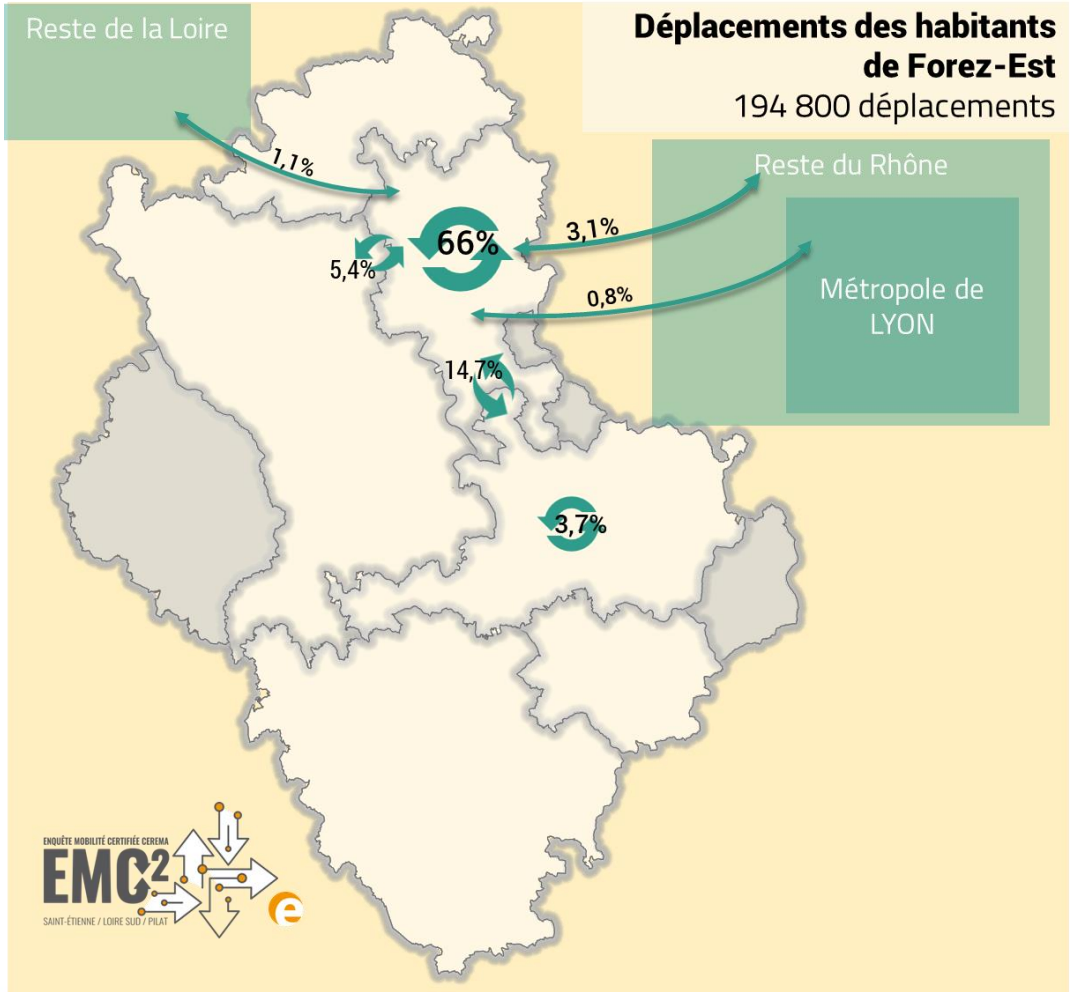
– Très majoritairement en interne

– Forte relation avec SÉM



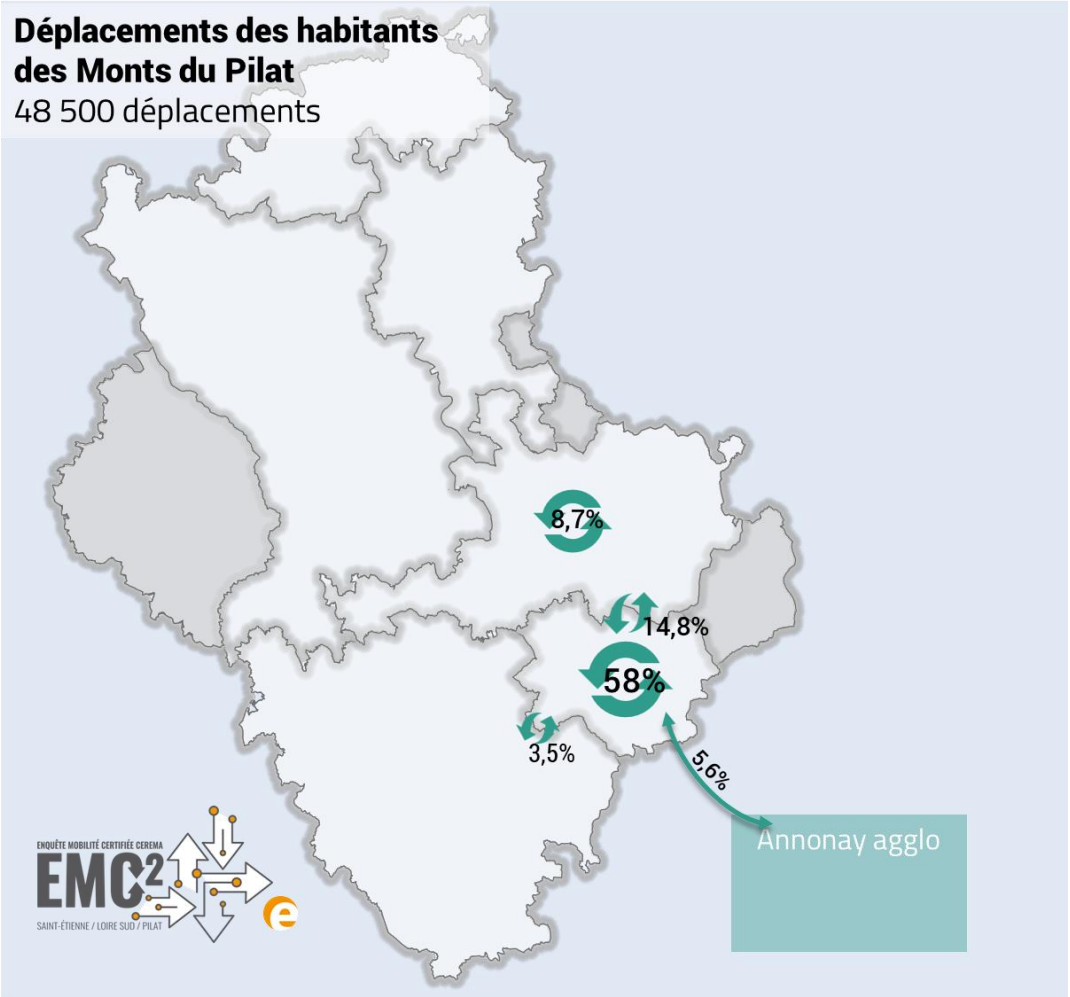
… Forez-Est

- Majoritairement en interne
- Forte relation avec SÉM



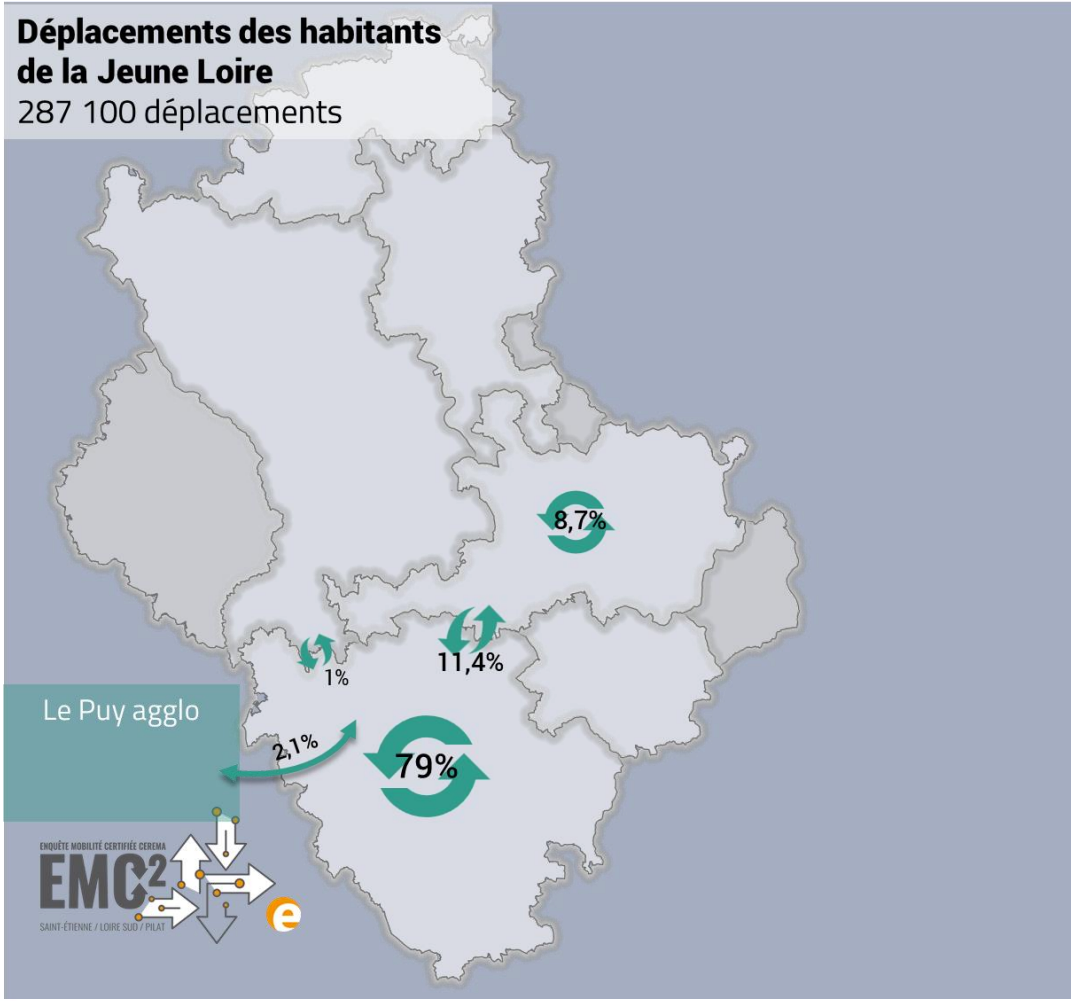
… Monts du Pilat

- Majoritairement en interne
- Forte relation avec SÉM
- Beaucoup de déplacements dans SÉM



… la Jeune Loire

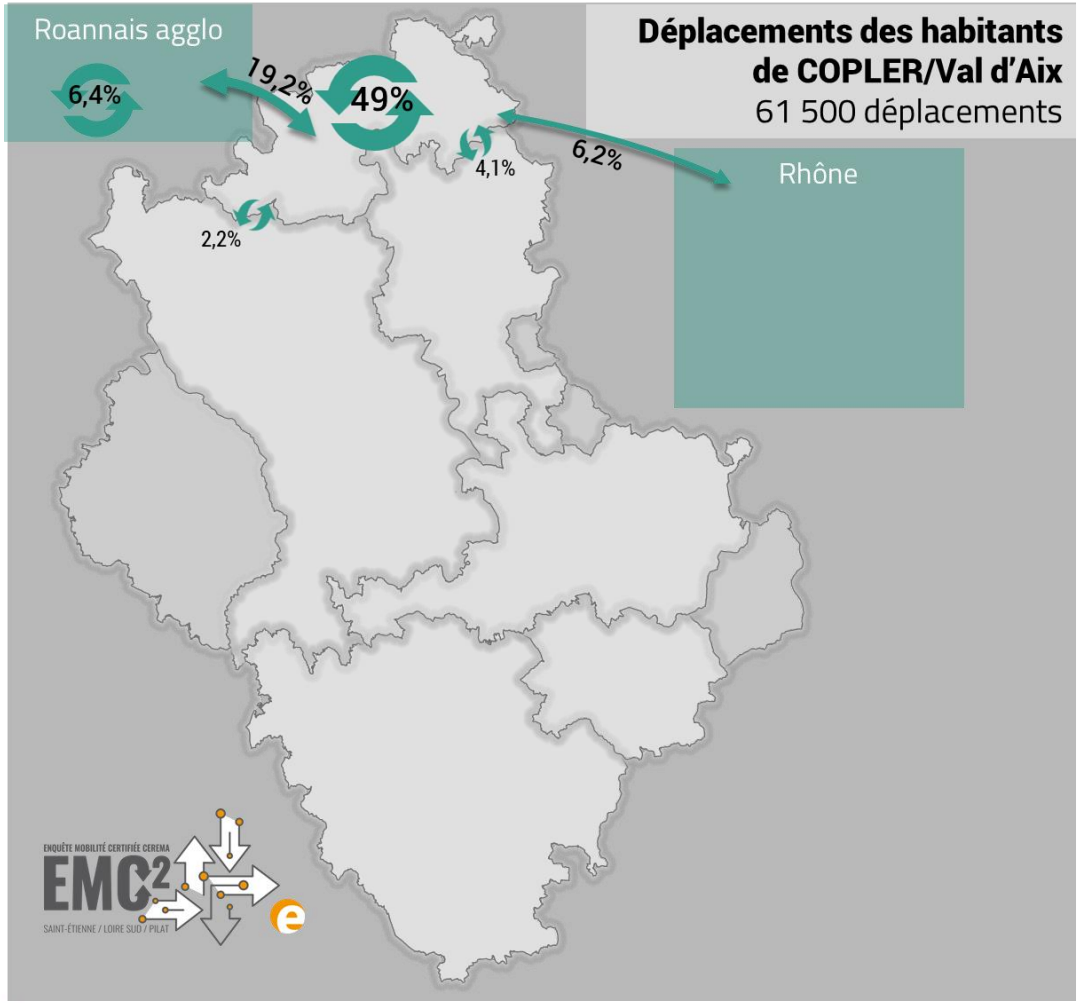
- Très majoritairement en interne
- Forte relation avec SÉM
- Beaucoup de déplacements dans SÉM



… la COPLER/ Val d'Aix

– Les déplacements internes ne sont pas majoritaires

– Très forte relation avec Roannais agglomération



Comment se positionne St-Etienne/Loire Sud/Pilat par rapport à d'autres enquêtes ?

Quelques grandes tendances

–**1,3 voiture par ménage** : plutôt **dans les territoires où la motorisation est importante**, sans pour autant être démesurée. C'est, autant qu'à Rennes en 2018, ou Grenoble en 2020, un peu plus qu'à Tours en 2019 (1,21)
  –17% des ménages n'ont pas de VP, on en compte 18% à Grenoble en 2020, 22% à Marseille en 2020
  –A périmètre équivalent, la motorisation est stable depuis 2011 (1,31VP/ménage en 2011 ; 1,28VP/ménage en 2021)

– Avec **1 vélo par ménage** en moyenne, le territoire ne semble **pas très fortement équipé** par rapport aux 1,4 vélos par ménage du territoire grenoblois en 2020 ou aux 2,3 vélos par ménage du département de la Vendée

– Avec une **mobilité moyenne de 3,46 dép/j/pers** (en excluant les déplacements externes), les habitants du territoire enquêté sont **plutôt peu mobiles** : 3,6 Grenoble 2020 ; 4 Rennes 2018 ; 3,4 Marseille 2020. La part d'immobiles à 12% est ainsi plutôt dans la fourchette haute de ce qui a été observé ces dernières années : 12% à Marseille, 9% à Grenoble…

– **Les enquêtes récentes ont toutes tendance à mettre en avant une baisse de mobilité** : -0,5 à Marseille entre 2009 et 2020 ; -0,2 à Grenoble entre 2010 et 2020

– Avec **62% de part modale pour la voiture**, le bassin stéphanois reste plutôt parmi les EMC² où **ce mode est très utilisé** : à Grenoble elle est de 53% en 2020 ; à Marseille de 52% en 2020 ; 58% à Rennes en 2018 ; 62% à Tours en 2019 – ces dernières années, elle est souvent en recul de 2 à 4 points et c'est souvent la part modale passager qui pousse à la baisse, comme dans le bassin stéphanois.

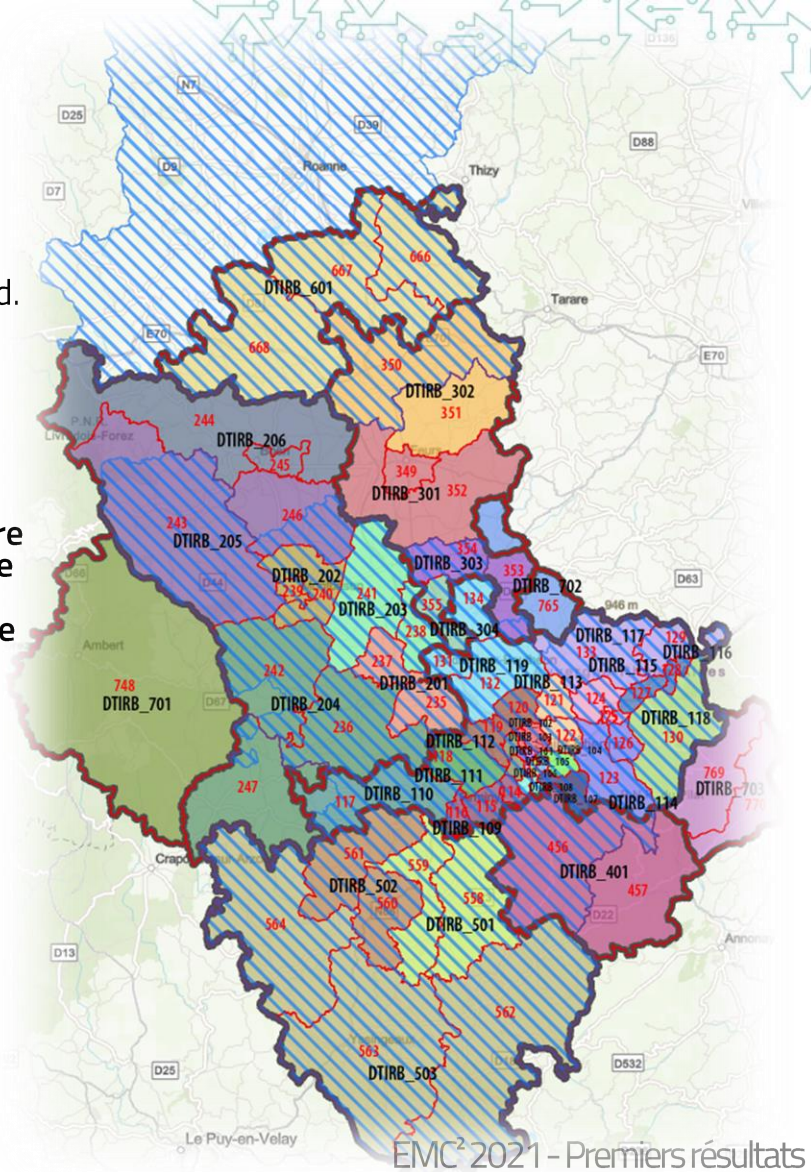
Baisse de la mobilité durant la dernière décennie

Superposition des enquêtes

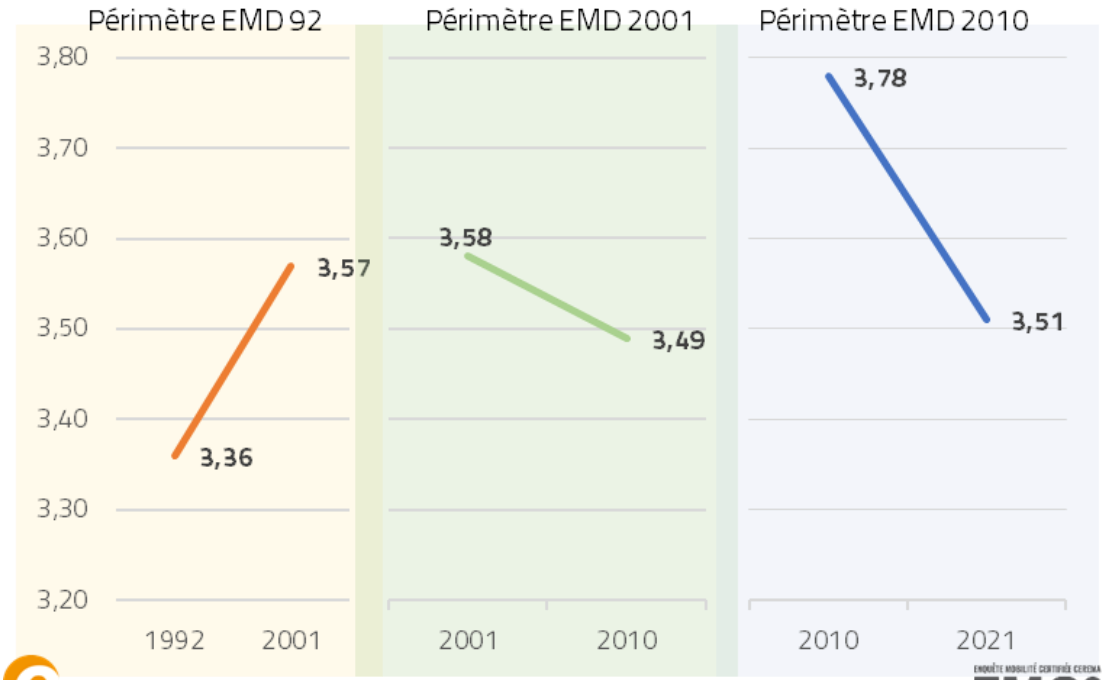
– Le territoire est riche de plusieurs enquêtes : 1992 , 2001 et 2010 pour le sud du département ; 2000 et 2012 au nord.

– Mais au fil des années, les territoires des enquêtes ont augmenté sensiblement.

Aussi les comparaisons nécessitent à chaque fois de réadapter les données afin de les comparer sur un territoire identique et aussi d'adapter les données pour tenir compte des évolutions méthodologiques (exclusion des déplacements externes, mobilité des 11 ans et plus dans le Roannais…)

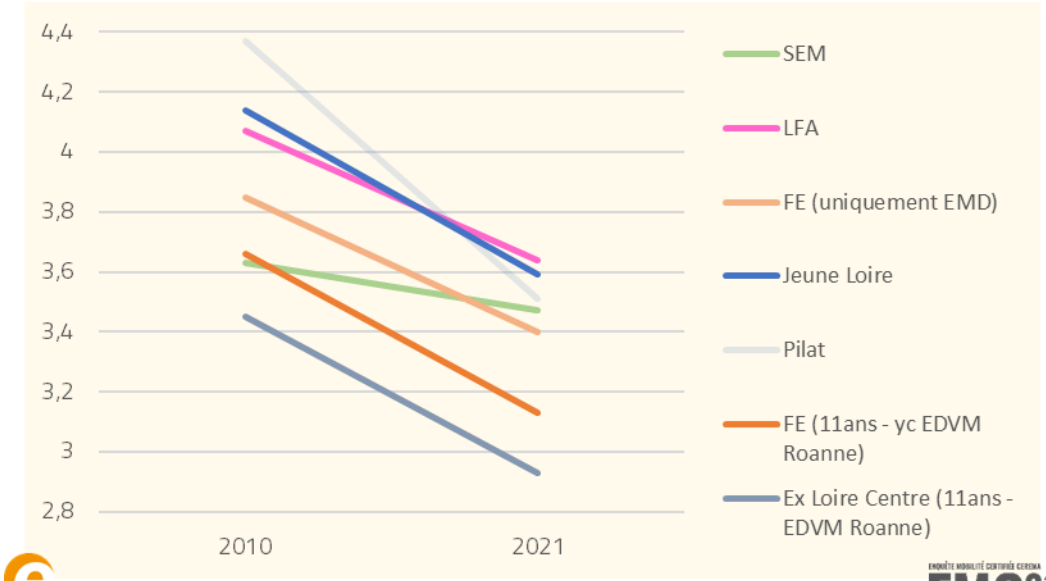


La baisse de la mobilité s'est amplifiée sur la dernière décennie



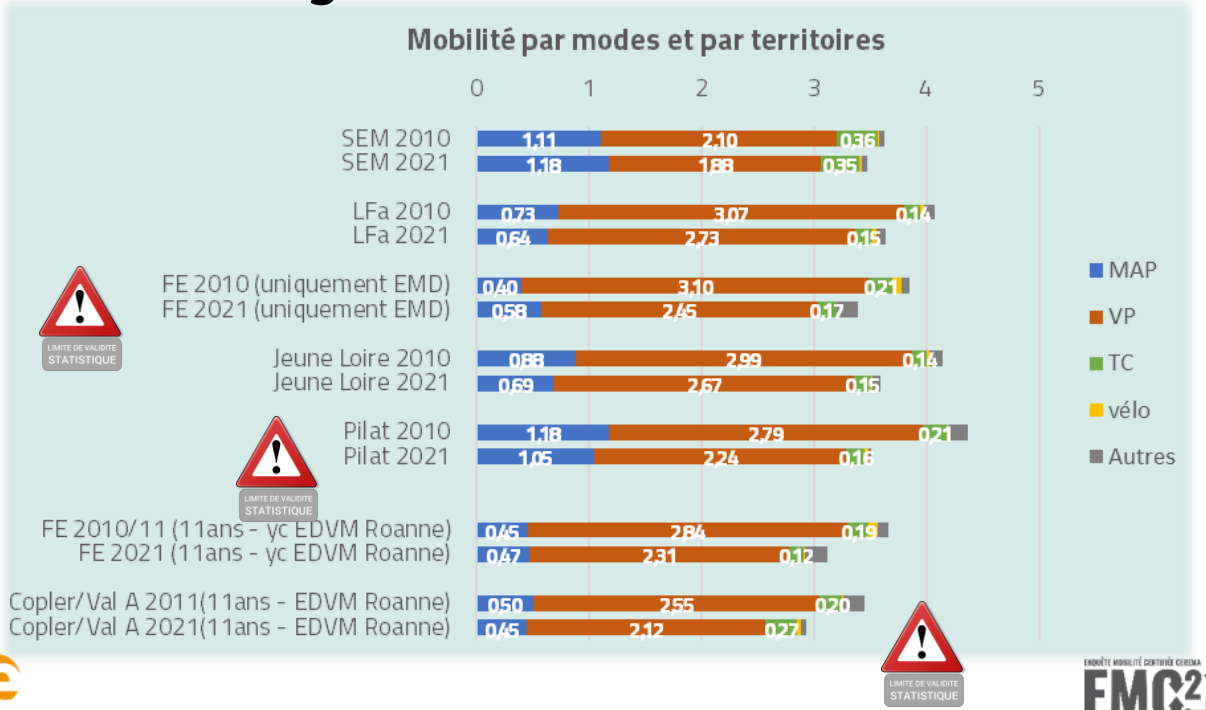
– Entre 2010 et 2021, presque 26 000 habitants de 5 ans et plus supplémentaires, mais 57 000 déplacements de moins

Elle touche aujourd'hui tous les territoires



– Anciennement territoire qui entraînait presque à lui seul la baisse de mobilité, SÉM est aujourd'hui le secteur où elle baisse le moins… La ville centre voit même la mobilité de ses habitants légèrement réaugmentée de 3,2 à 3,44 déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus.

La baisse de la mobilité en voiture impacte tous les territoires et est à l'origine de la baisse globale de mobilité



– Marche et TC sont plutôt stables

– A savoir : **la motorisation a très légèrement baissé entre les 2 enquêtes « sud » : 1,31 VP/ménages en 2010 pour 1,29 en 2021**

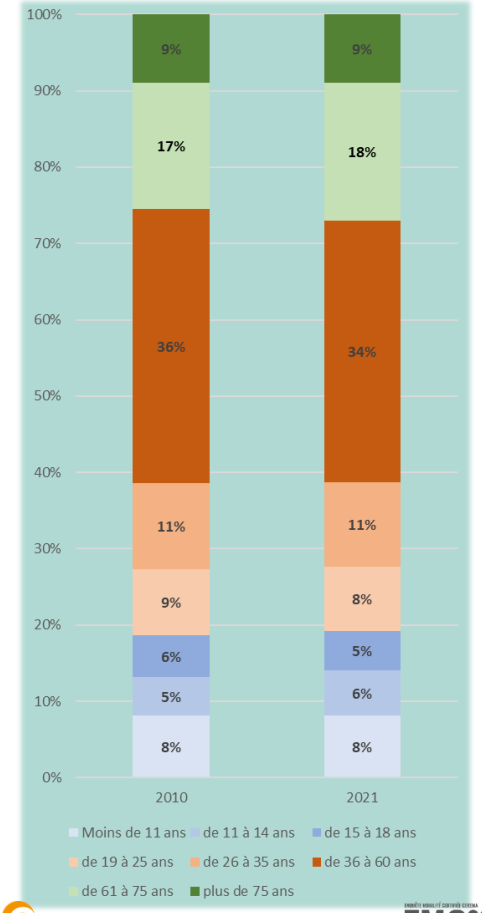
Quels sont les facteurs à l'œuvre pour expliquer cette baisse de mobilité ?



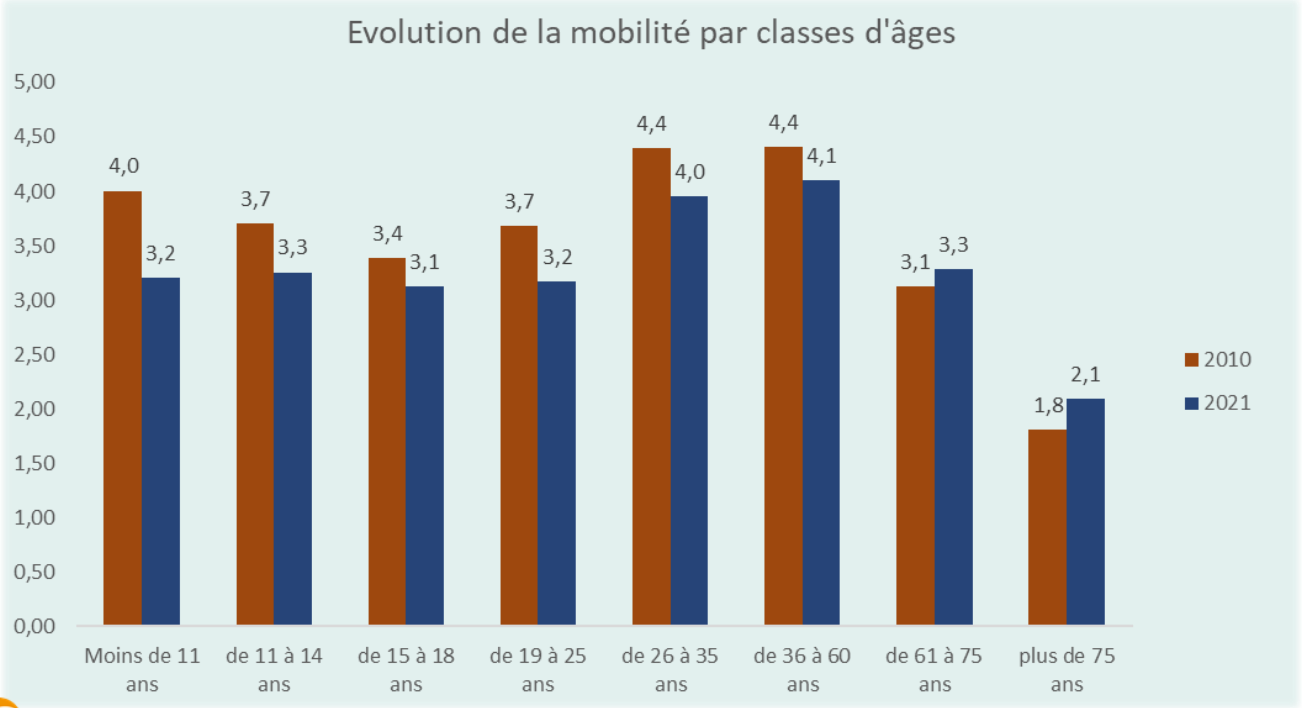
Le vieillissement n'explique pas la baisse de la mobilité

– **Le vieillissement reste limité** ; il n'y a pas de grosse redistribution des classes d'âges

Si on applique la mobilité de 2010 à la répartition des classes d'âges en 2021, la mobilité serait de 3,76 (pour 3,78 réel)



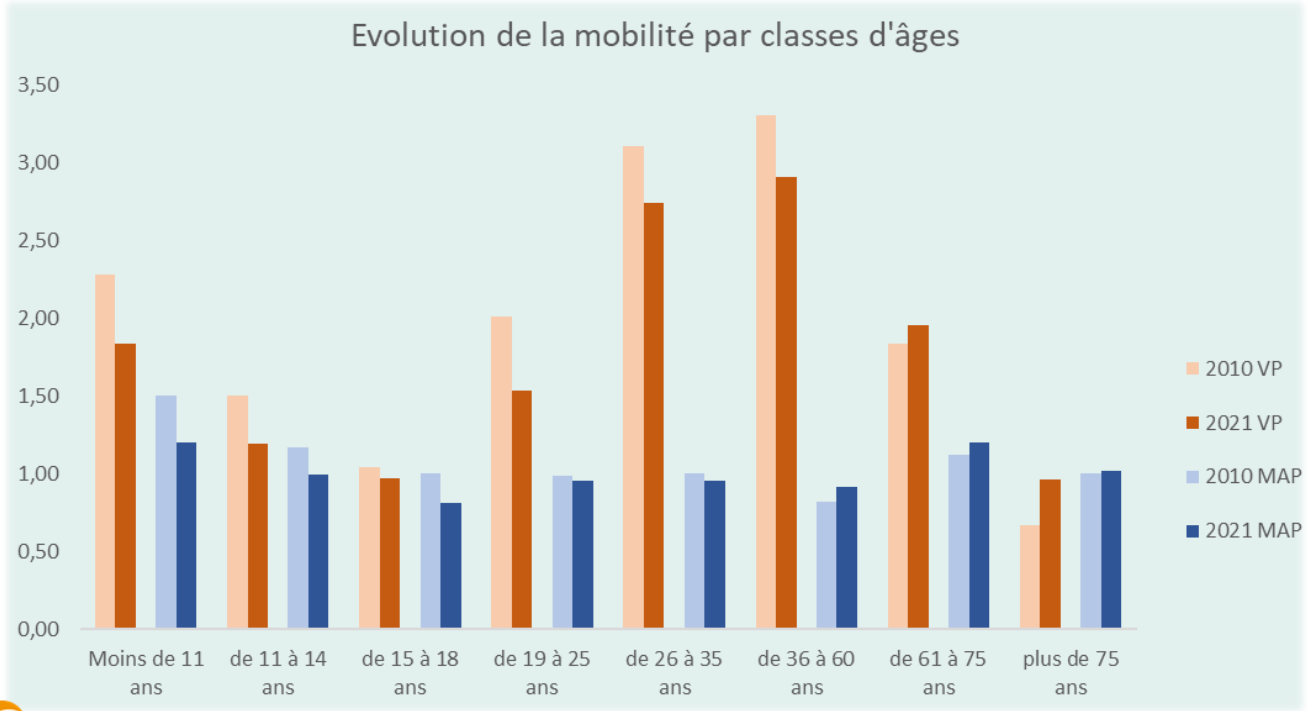
Le vieillissement n'explique pas la baisse de la mobilité



– La mobilité des plus âgés est en hausse

– Ce sont surtout les très jeunes qui se déplacent moins

Le vieillissement n'explique pas la baisse de la mobilité



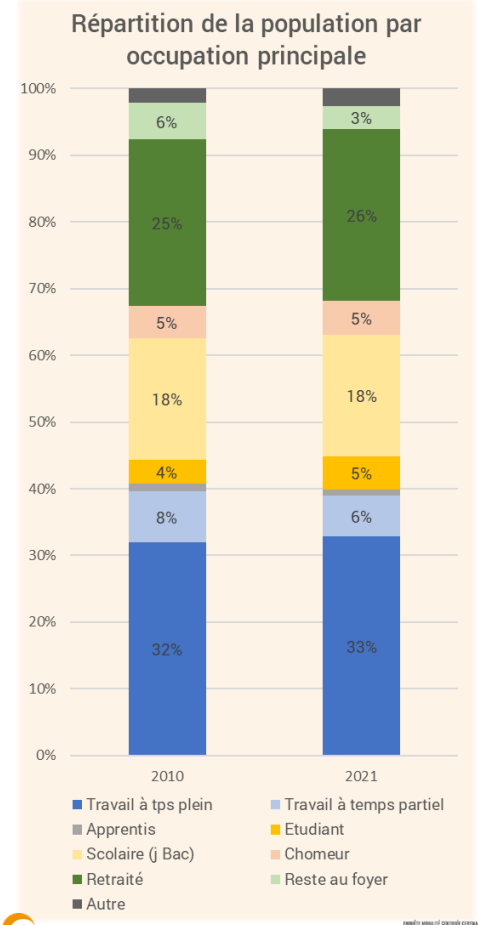
– La baisse de la mobilité voiture, principal moteur de la baisse globale de mobilité, touche presque toutes les classes d'âges, mais les 61 ans et plus se déplacent plus en voiture en 2021 qu'en 2010

L'évolution de l'occupation principale non plus

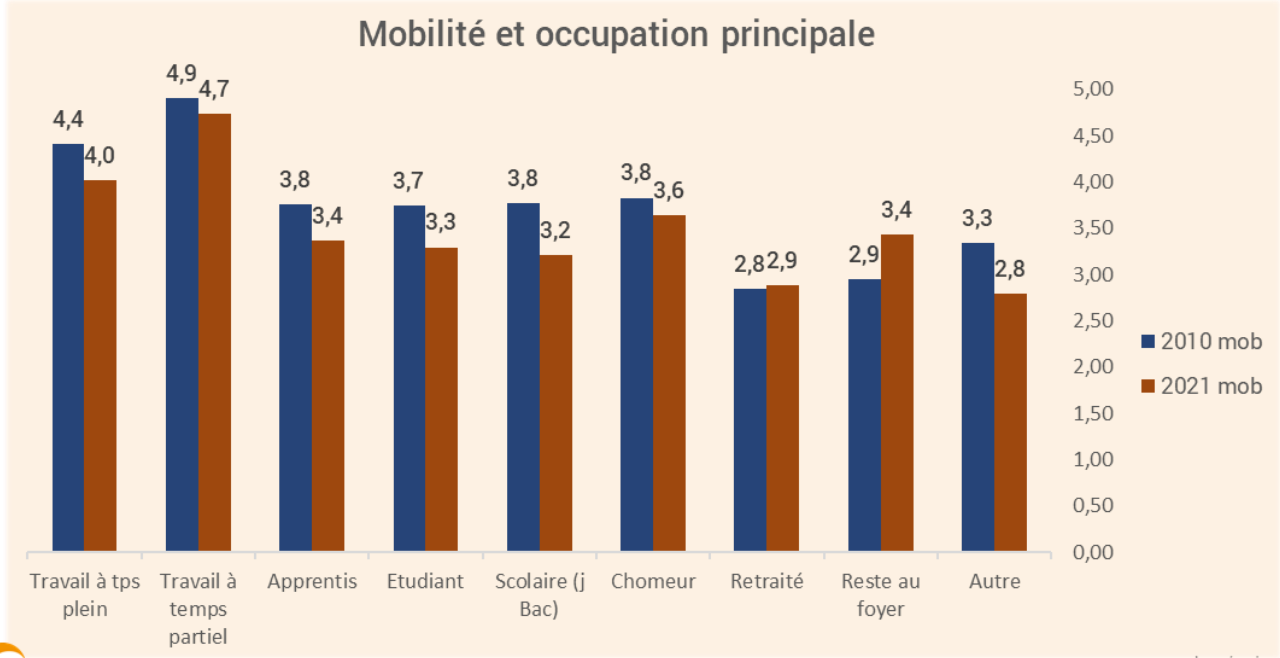
–Pas de redistribution forte de l'occupation principale.

–Les potentiellement plus mobiles (actifs, scolaires et étudiants) semblent même un peu plus nombreux en 2021.

Si on applique la mobilité de 2010 à la répartition de l'occupation principale de 2021, alors la mobilité serait de 3,77 (pour 3,78)

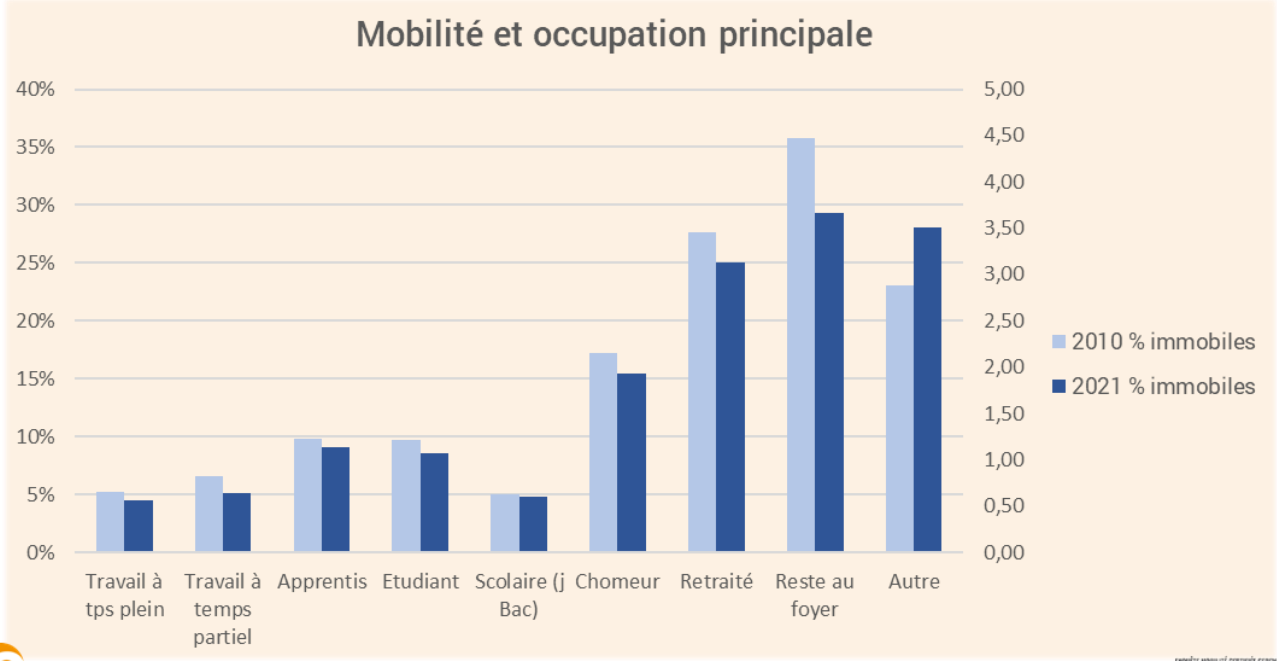


L'évolution de l'occupation principale non plus



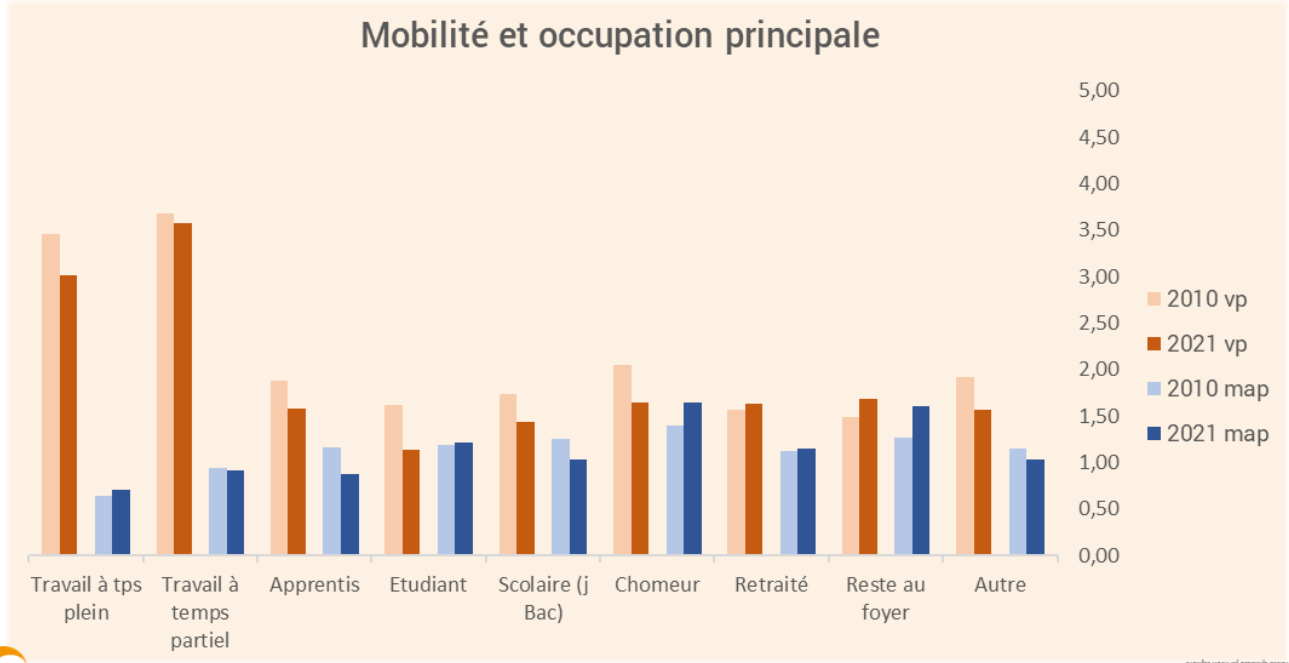
– La baisse de mobilité touche surtout les actifs, étudiants et scolaires

L'évolution de l'occupation principale non plus



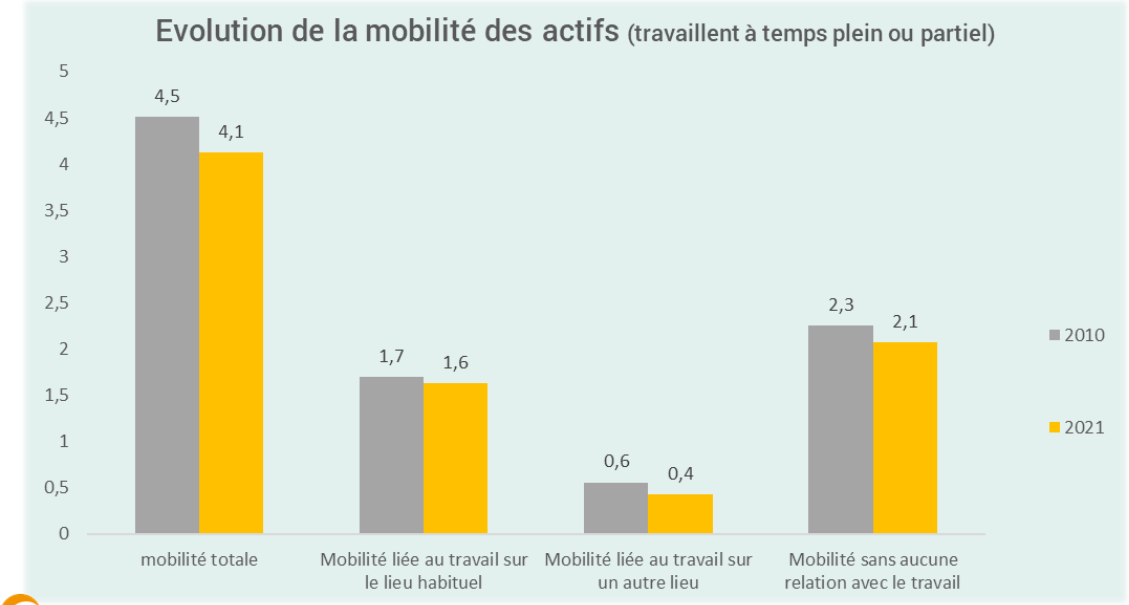
– La baisse de mobilité n'est pas liée à une augmentation de la part des immobiles : cette dernière est plutôt en baisse (14% en 2010 / 12% en 2021) et pour presque toutes les occupations principales, il y a de moins en moins d'immobiles.

L'évolution de l'occupation principale non plus



–Là aussi, c'est souvent la baisse de mobilité en voiture qui impacte la baisse globale de mobilité constatée pour chaque occupation principale

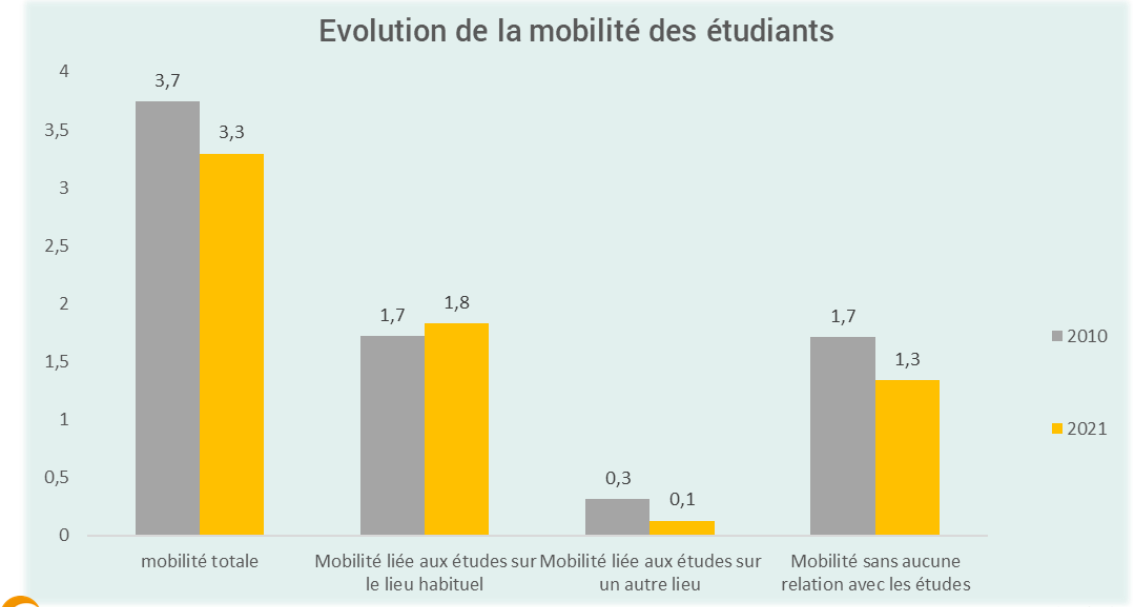
Baisse de la mobilité des actifs



– La mobilité liée au travail, sur le lieu habituel, est la plus stable (peu d'impact télétravail, augmentation journée continue…)

– Baisse des activités, hors du travail et des déplacements professionnels, sont donc à l'origine de la baisse de mobilité des actifs

Baisse mobilité des jeunes : les étudiants

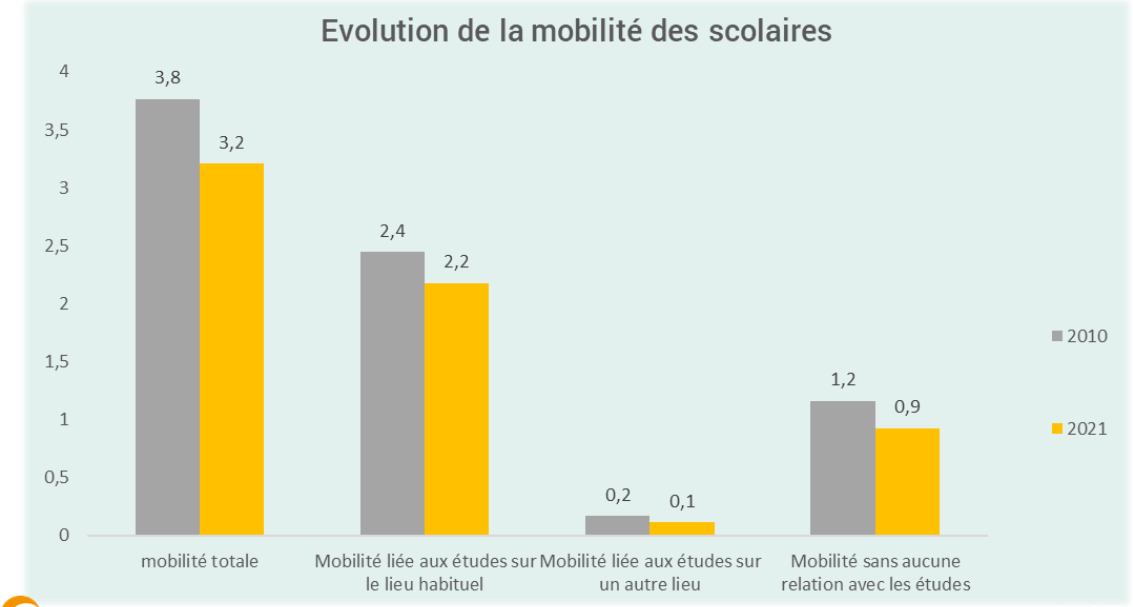


– **Les étudiants se déplacent au moins autant pour se rendre sur leur principal lieu d'études**

– Ils se déplacent un peu moins vers d'autres lieux d'études

– Surtout ils se déplacent beaucoup moins pour d'autres raisons, ce qui entraine la baisse de leur mobilité.

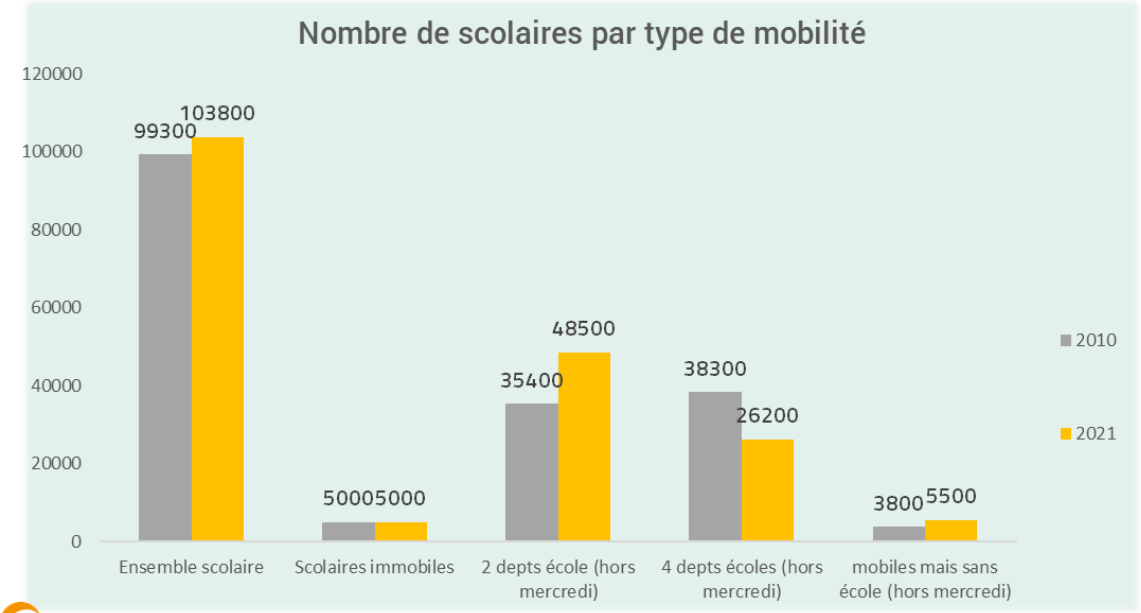
Baisse mobilité des jeunes : les scolaires



– **La mobilité vers le lieu d'école principale baisse légèrement et explique presque la moitié de la baisse de mobilité des scolaires**

– C'est la mobilité, hors occupation principale, qui baisse le plus

Baisse mobilité des jeunes : les scolaires



– On constate une **augmentation significative du nombre de scolaires qui font la « journée continue » qui explique à elle seule la baisse de mobilité vers le lieu d'école principale**

– Ce changement important a probablement des répercussions sur les parents de ces scolaires qui ont ainsi moins de déplacements d'accompagnement à réaliser.

Alors, comment expliquer cette baisse de mobilité ?



– **Plutôt des jeunes et plutôt des actifs, étudiants et scolaires, mais :**
  – La **mobilité vers le travail principal restant assez stable, elle n'est pas directement imputable au télétravail ou à un changement des rythmes de travail**
  – **La mobilité vers le lieu d'étude restant stable**, elle ne semble **pas non plus liée à un bouleversement des modes d'étudier** liés notamment à la crise sanitaire

–**Par contre, elle est pour partie liée à :**
  – **Une part significativement plus importante de scolaires en journée continue** (qui peut avoir un impact sur les déplacements d'accompagnement)
  – **Une baisse visible des déplacements « professionnels »**
  – Et surtout, pour tous (actifs, étudiants et scolaires), **une baisse significative de la mobilité sans relation avec l'occupation principale**.

Il conviendra donc de pousser plus loin ces analyses afin de savoir si les activités, en forte baisse, sont plutôt liées à des modifications de comportement d'achat, à moins de loisirs, moins de visites… Et d'essayer dans tout cela d'estimer la part liée ou non à la crise sanitaire (de nombreux autres facteurs ont été à l'œuvre durant la décennie, en particulier l'augmentation du coût des carburants)

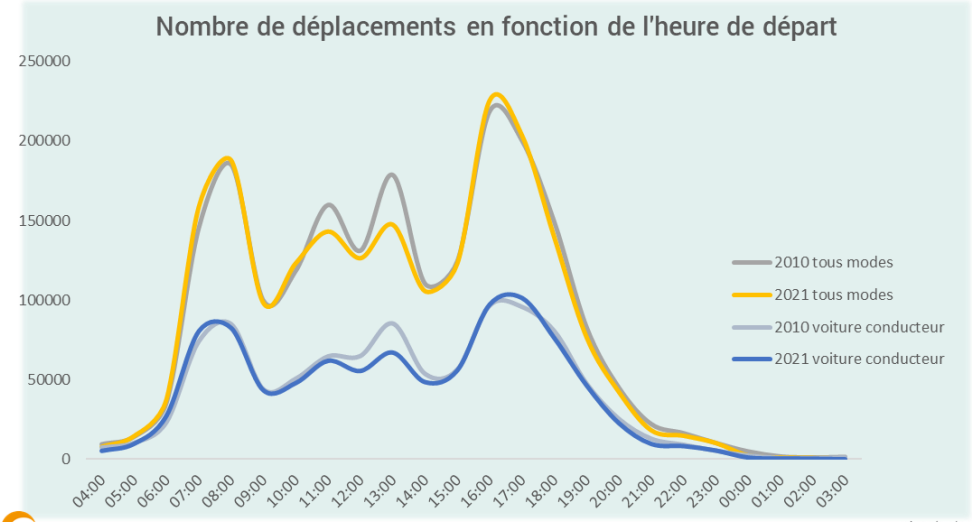
Mais attention, la baisse de mobilité ne se traduit pas par une baisse des périodes de pointe, au contraire…

– La pointe du matin est légèrement plus marquée en 2021 (+15 000 dep entre 7h et 9h + 4200 voitures)

– La pointe du soir (16h à 19h) est à peu près équivalente en nombre de déplacements, mais il y a 2200 voitures de plus qui circulent. Elle est beaucoup plus concentrée sur les 2 premières heures, générant un pic plus important et plus de véhicules en circulation entre 16 h et 18h. (10 000 dep de + dont 6400VP sur 2 heures)

– La baisse est par contre très visible lors de la pause méridienne et plus légère lors des heures creuses de soirées.

Au final, avec un peu de retard, la région stéphanoise semble donc avoir suivi la trajectoire constatée dans beaucoup de grandes villes françaises, durant les années 2000, avec un très fort tassement de la demande de déplacements pendant la pause méridienne.

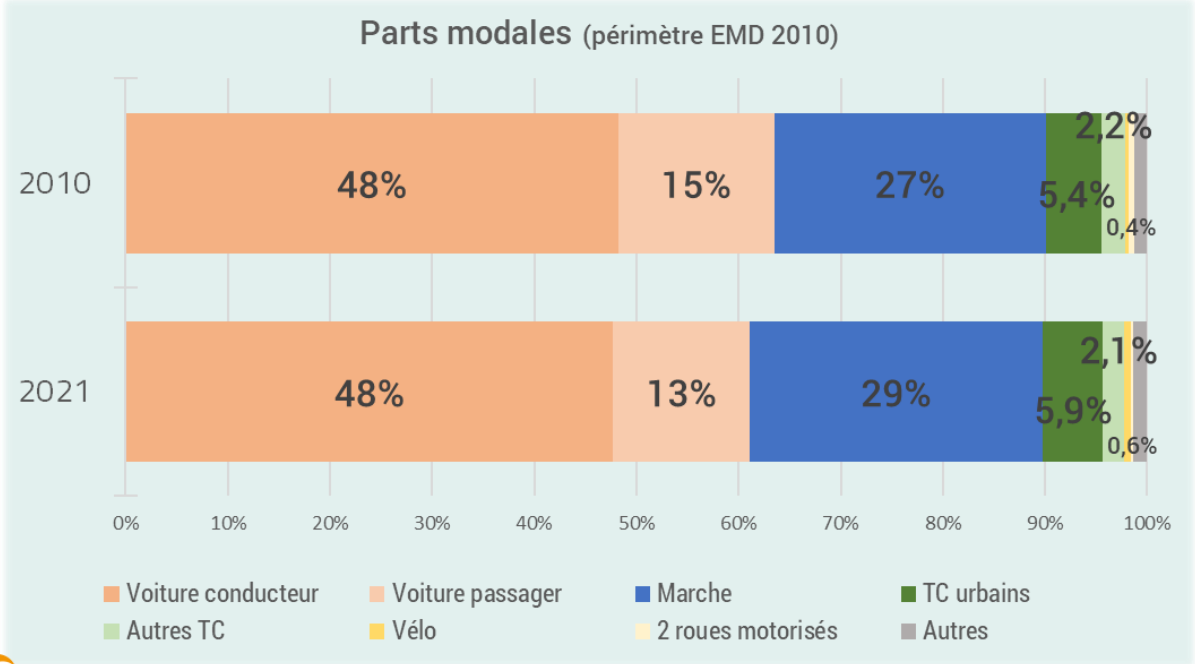


Évolutions des parts modales

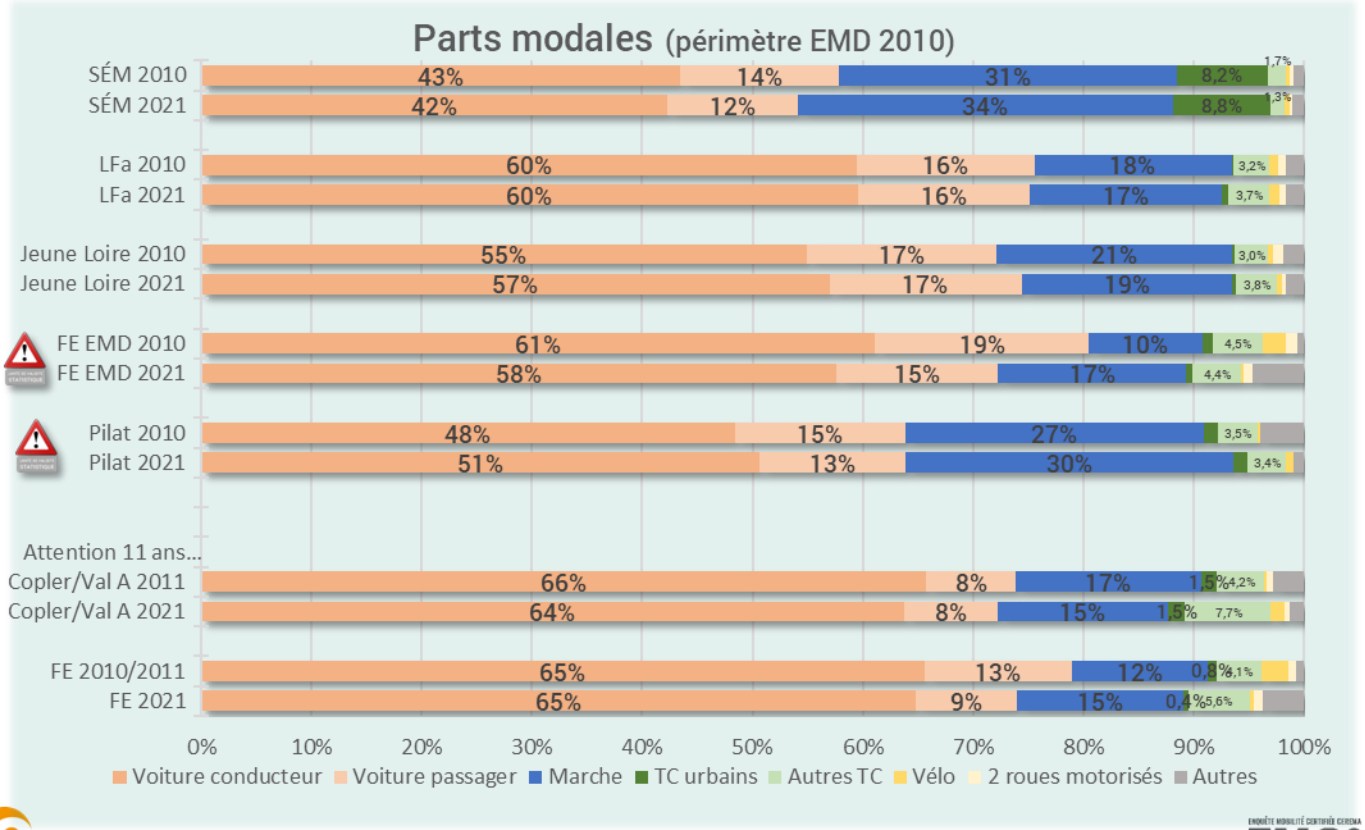
Globalement, de la stabilité

– La part modale de la voiture baisse de 2 points (exclusivement sur le mode passager), au profit de la marche qui en gagne 2. Cela équivaut à 37 000 déplacements voitures conducteur en moins et 47 000 déplacements voitures passagers de moins.

– Les TC sont plutôt orientés à la hausse (0,3pt, ce qui est peu significatif statistiquement) , comme le vélo (+0,2pt au niveau statistique)



Des évolutions différenciées suivant les territoires



Détails en page suivante

Des évolutions différenciées suivant les territoires

– **SÉM : le moteur** : environ -4pt pour la VP au profit principalement de la marche (+3pt) ; le TCU augmente légèrement (+0,6pt) mais baisse des autres TC ; le vélo passe de 0,3% à 0,5% … Cela représente quand même 3600 dep vélos de plus

– **LFa : la stabilité :** la VP bouge peu (un tout petit peu plus de conducteurs +0,2 pt un peu moins de passagers -0,6pt ; -0,4pt pour la marche ; le TC bouge le plus en part relative 0,8pt, poussé surtout par les TC non urbains

– **Jeune Loire : à l'inverse des deux territoires précédents** : la voiture y gagne plus de 2 pt, presque exclusivement sur les conducteurs ; C'est un des seuls territoires à voir la marche baisser : de 21% à 19% ; Le TC y grimpe de 0,8 pt

– **FE : forte baisse de la VP au Sud, plus stable au Nord**, surtout du fait d'une baisse des passagers ; La marche est plutôt à la hausse (+7pt au sud ?) +3 pt sur les 11ans et plus Sud + Nord ; TC plutôt à la baisse au Sud, mais en hausse de 1,1pt sur les 11 ans et +

– **Copler/Val d'Aix : la VP en baisse** environ de 2 pt liée uniquement au conducteur ; Marche -1,3Pt ; TC en hause forte +3,5Pt liés au non urbain ; Vélo en hausse de 1pt

– **Pilat :** la VP est très stable mais hausse de presque 3pt des conducteurs, compensée par une baisse des passagers ; Hausse de la marche presque 3pts ; Vélo passe de 0,3 à 0,7%

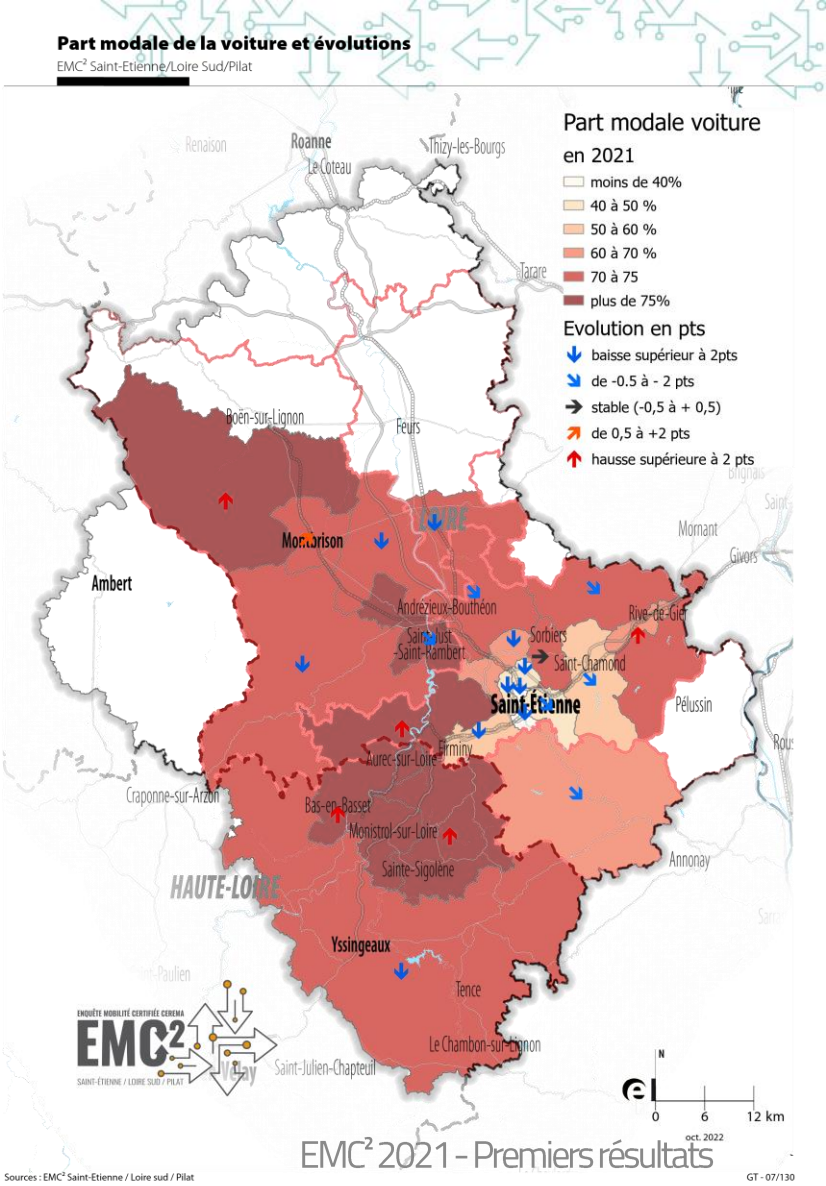
La part modale de la voiture et ses évolutions varient beaucoup suivant la zone de résidence

– Elle est supérieure à 70% sur la plus grande partie du territoire

– Inférieure à 50% pour les habitants de Saint-Étienne où elle a connu une baisse importante lors de la dernière décennie

– Elle a aussi baissé de manière significative dans l'Yssingelais, le Sud de Forez-Est, l'est de Loire Forez, la couronne stéphanoise…

–Elle reste par contre en hausse au nord de Loire Forez, dans le Montbrisonnais, la proche Haute-Loire ou le plateau du Forez.

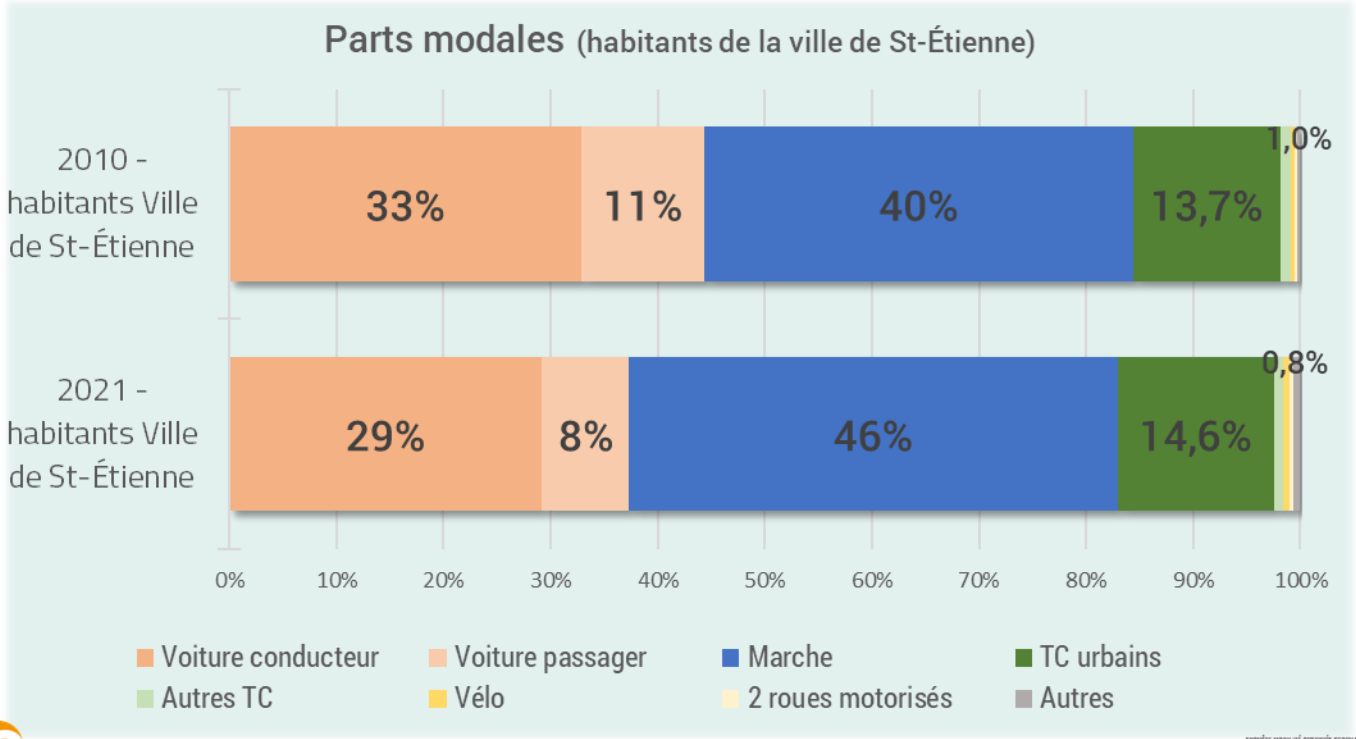


La « bascule » pour les habitants de la ville centre

– Avec 46% de part modale (+6pt) **la marche est devenue le mode le plus utilisé devant la voiture** (37% - 7pts) : **c'est 38 000 déplacements à pied de plus** pour une population quasiment stable **et 29 000 déplacements voitures en moins** (dont 13 600 conducteurs)

–Les TCU sont en hausse de presque 1pt (7 600 dpts de plus en TCU)

– le vélo a doublé (mais il reste bas à 0,7%)

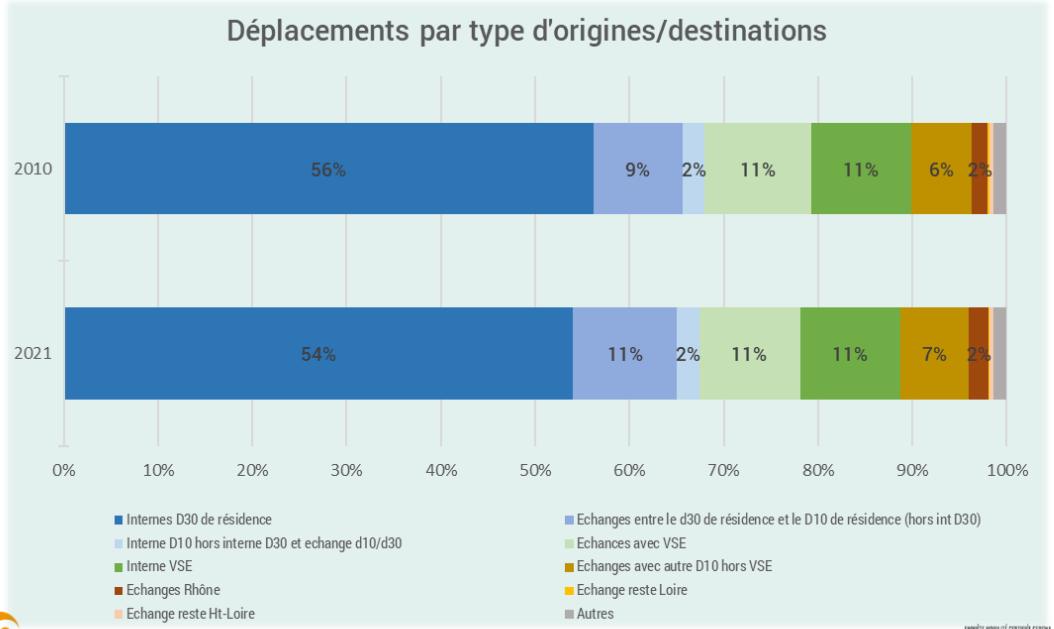


EMC² 2021 - Premiers résultats

Quelle redistribution spatiale des déplacements ?



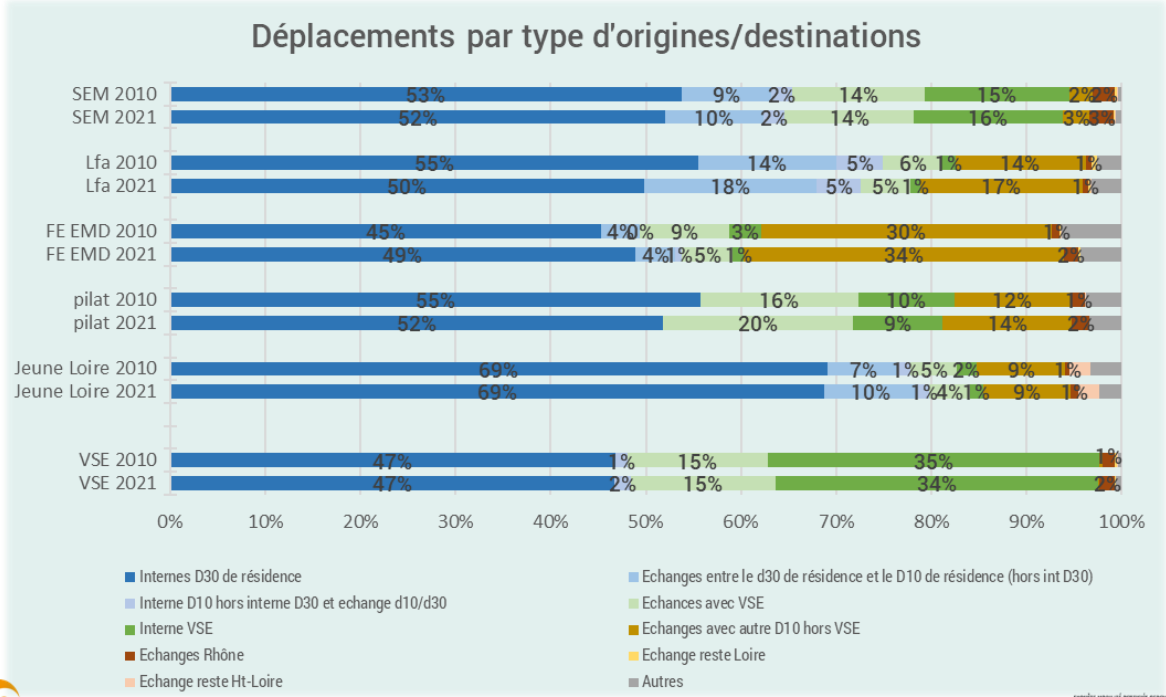
Les déplacements de proximité dominent toujours



– Les déplacements internes au « D30 » de résidence restent majoritaires, même si ils ont légèrement baissé – Les échanges avec le D10 de résidence s'intensifient légèrement

– La place de la ville centre reste forte

Des trajectoires différenciées



– Souvent moins de déplacements de proximité immédiate et plus de liens « locaux » et avec le reste de l'EMC², mais pas forcément la ville centre

Vers une « décentralisation » des échanges ?

–Baisse d'attractivité de la ville centre (vers le nord, le Pilat…). Relations stables vers l'Ondaine, la moyenne vallée du Gier et ses côteaux, en hausse vers Saint-Chamond, l'Yssingelais, le secteur de Monistrol, le secteur d'Andrézieux.

–Autour de Saint-Etienne, les secteurs de la Couronne voient leurs échanges avec leurs voisins plutôt en augmentation. Malgré la baisse de l'intensité des échanges entre ces secteurs et la ville centre, ces flux restent les 1e et 4e les plus importants observés sur ce découpage.

–C'est surtout pour le secteur au Nord de SÉM (La Fouillouse/Andrézieux-Bouthéon/Saint-Galmier) que l'on voit beaucoup d'augmentations dans les échanges avec Loire Forez ou SÉM.

–Les échanges entre Est et Ouest de la proche Haute-Loire ont aussi très fortement augmenté (multipliés par plus de 2)

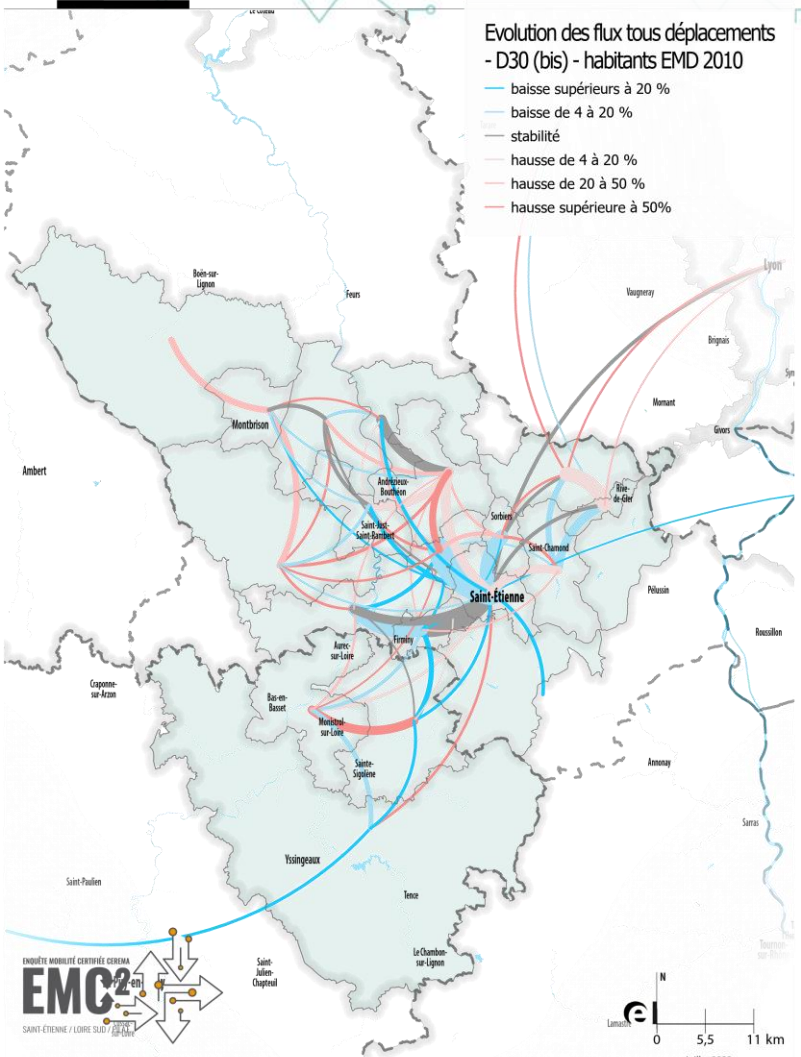
–Les échangent entre Lyon/Villeurbanne et la ville de Saint-Etienne sont stables alors qu'ils ont fortement augmenté avec les Coteaux du Gier (Nord et Sud regroupés ici), plus modérément avec la moyenne vallée du Gier (ces flux restants bien inférieurs à ceux constatés pour Saint-Étienne).

Précision méthodologique

Les évolutions ne sont affichées que pour les flux supérieurs à 1200 déplacements en 2010 et en 2021.
L'épaisseur du trait correspond à l'importance du flux en 2021

Evolution des flux 2010 et 2021 (tous modes tous motifs - périmètre EMD2010)

EMC² 2021 Saint-Étienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Étienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

Entre stabilité et baisse modérée pour les déplacements internes

–La baisse de la mobilité impacte directement sur la baisse des déplacements internes.

–Celle-ci reste cependant plus limitée que la baisse constatée sur de nombreux échanges, sauf dans certains secteurs : le secteur de Saint-Just-Saint-Rambert à Sury-le-Comtal connait notamment une forte baisse du nombre de déplacements internes (-29%).

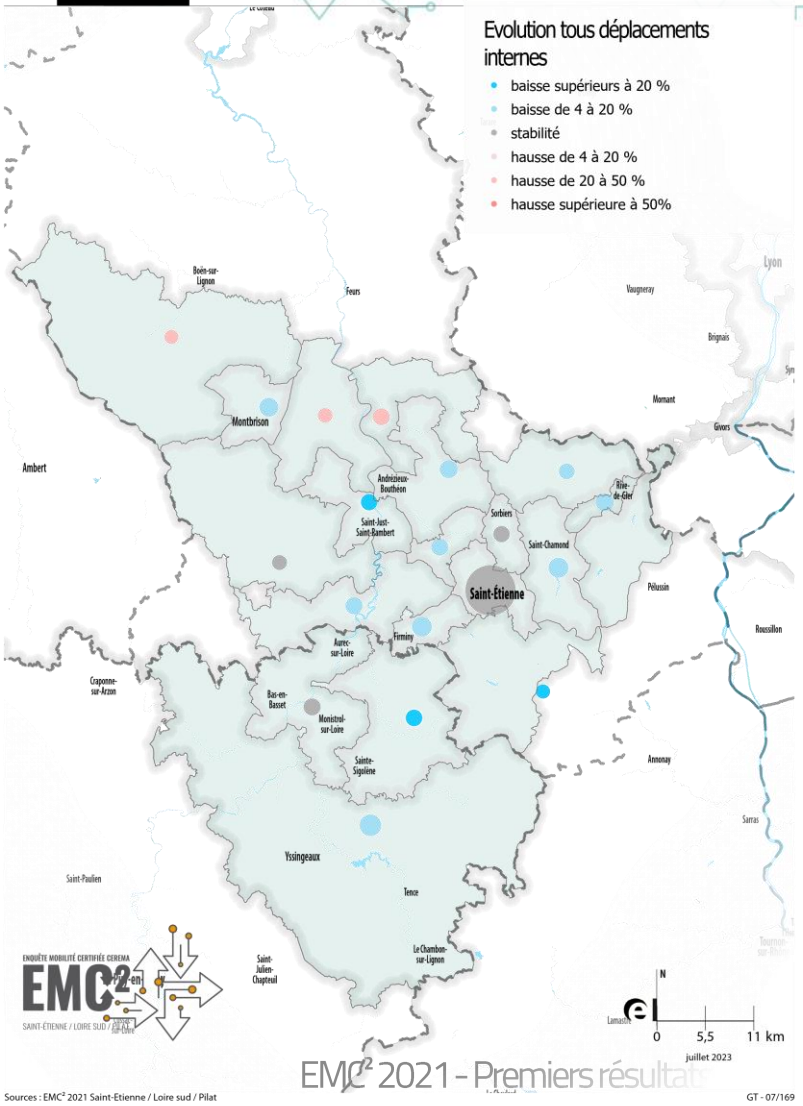
–Seuls trois secteurs connaissent une hausse des déplacements internes qui dépasse 20% : le sud de Forez-Est et les deux secteurs à l'Ouest et à l'Est de Montbrison.

Précision méthodologique

Les évolutions ne sont affichées que pour les flux supérieurs à 1200 déplacements en 2010 et en 2021.
La taille du cercle correspond à l'importance du flux en 2021

Evolution des flux 2010 et 2021 (tous modes tous motifs - périmètre EMD2010)

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

GT - 07/169

Déplacements contraints par le travail ou l'enseignement : intensification des échanges

–On constate une baisse de la part des déplacements contraints internes aux secteurs : en 2010, 62% des déplacements restaient à l'intérieur du secteur ; en 2021, on n'en compte plus que 59% dans ce cas

–On observe donc une augmentation globale des échanges entre secteurs liés aux déplacements contraints (+4%) et cela malgré la baisse globale de mobilité.

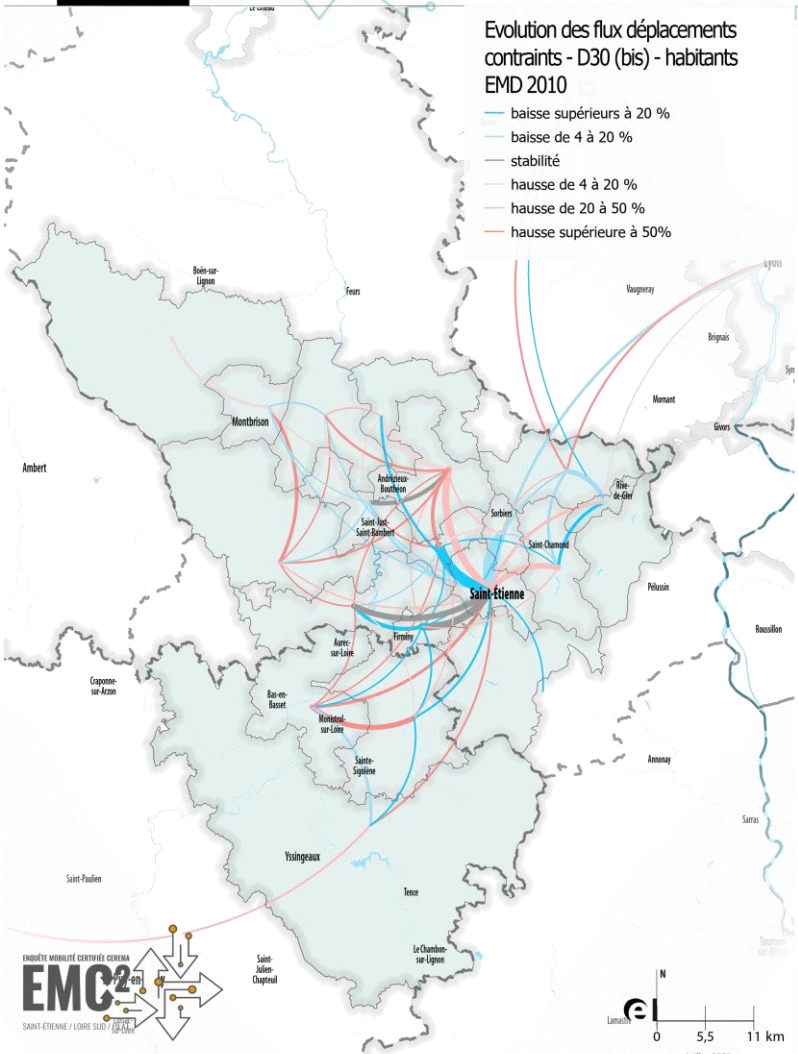
–La perte d'attractivité de Saint-Etienne, observée pour l'ensemble des motifs, est ici moins visible et certaines relations, en baisse tous motifs confondus, sont à la hausse pour les seuls déplacements contraints

–La croissance des flux, en relation avec le secteur d'Andrézieux, est encore plus visible pour ces déplacements

–Enfin la relation contrainte entre la ville de Saint-Étienne et Lyon-Villeurbanne est en baisse sur ces seuls déplacements.

Evolution des flux 2010 et 2021 (déplacements contraints- périmètre EMD2010)

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat

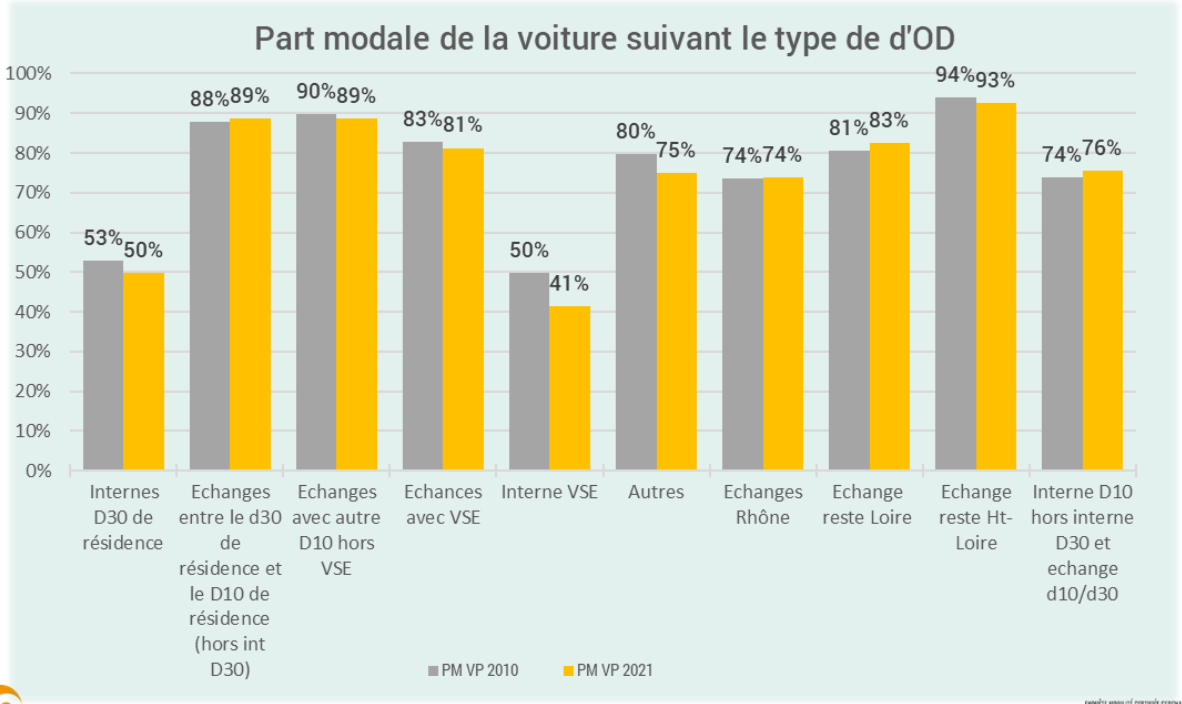


Sources : EMC² 2021 Saint-Etienne / Loire sud / Pilat

La part modale de la voiture baisse sur plusieurs types de déplacements

– Elle baisse à l'intérieur du D30 de résidence (-3pts) et beaucoup en interne VSE (-9pts)

– Mais on perçoit aussi une baisse pour les échanges avec la ville de Saint-Étienne (-2pts)



Des flux « voiture conducteur » qui augmentent pour les échanges les plus longs

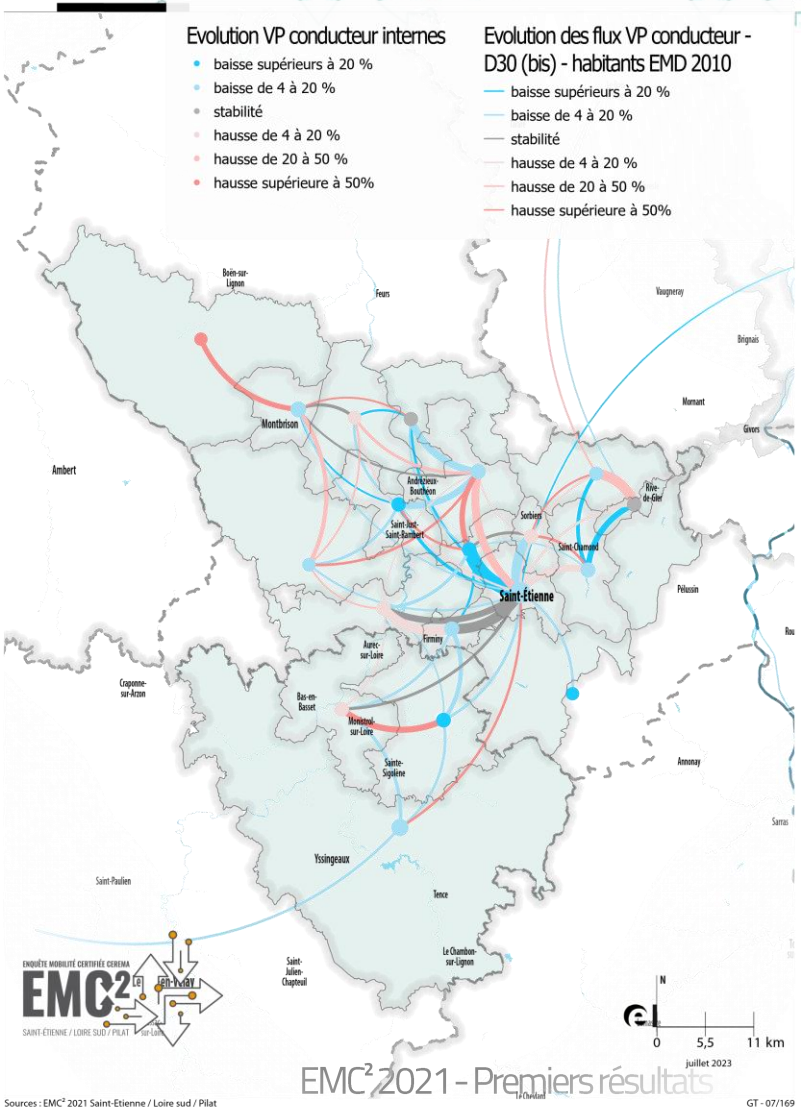
–En interne au D30, le nombre de déplacements en voiture conducteur (donc le nombre de voitures en circulation) est souvent en baisse, même si dans le secteur au Nord de Loire Forez agglomération il a été plus que multiplié par deux

–Le nombre de voitures échangeant avec la ville de Saint-Étienne est stable, voir en baisse sauf dans les échanges avec l'Yssingelais, Saint-Chamond, le secteur d'Andrézieux, le secteur de Saint-Romain –le-Puy

–Les échanges en voiture conducteur, entre Est et Ouest de la proche Haute-Loire, ont augmenté de 134% (pour une augmentation de 112% du nombre total de déplacements)

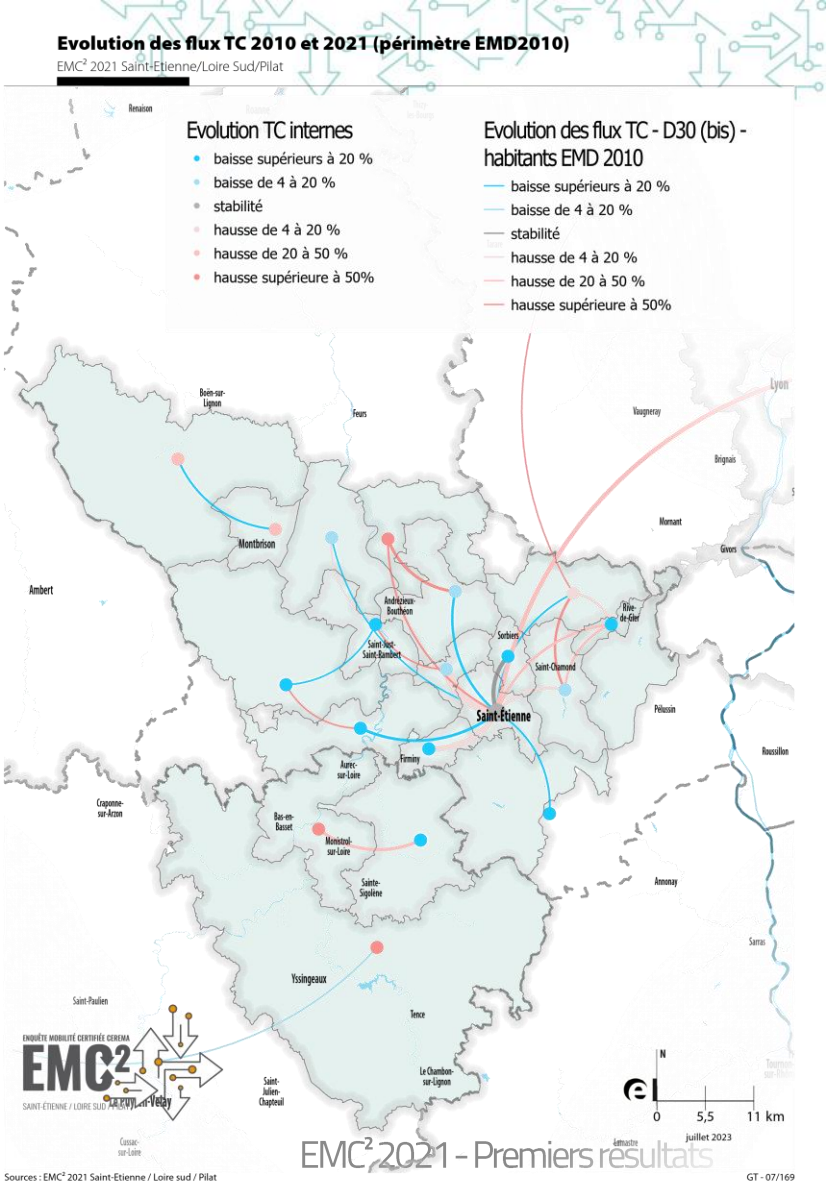
Evolution des flux voiture conducteur 2010 et 2021 (périmètre EMD2010)

EMC² 2021 Saint-Etienne/Loire Sud/Pilat



Flux TC

–En interne au D30, le nombre de déplacements en TC a souvent baissé



ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA

EMC²

SAINT-ÉTIENNE / LOIRE SUD / PILAT



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA LOIRE

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

Loire LE DÉPARTEMENT

SÉM SAINT-ÉTIENNE la métropole

Loire Forez Agglo

Cerema

FOREZ EST communauté de communes

Communauté de Communes des Monts du Pilat

SCOT SYNDICAT MIXTE DU SUD LOIRE

Schéma de cohérence territoriale SCOT LOIRE CENTRE

JEUNE-LOIRE.fr Au cœur d'Auvergne - Rhône-Alpes

epures