

PREMIERS RESULTATS

ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA

EMC2

SAINT-ÉTIENNE / LOIRE SUD / PILAT



PRÉFET DE LA LOIRE



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Loire
LE DÉPARTEMENT



SÉM
SAINT-ÉTIENNE
la métropole



Loire
FOREZ
Agglo

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

Cerema

e-pures
Espace d'information et de gestion publique



Les Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²) sont des enquêtes statistiques standardisées qui permettent d'obtenir une photographie des déplacements des habitants d'un territoire. Elles sont réalisées en France depuis 1976 dans de nombreuses agglomérations et portaient précédemment le nom d'Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) ou d'Enquêtes Déplacement Villes Moyennes (EDVM).

Elles permettent de connaître, pendant un jour de semaine, combien de déplacements sont effectués par les habitants, entre quelles origines et quelles destinations, pour quels motifs, avec quels modes, etc.

Cette connaissance fine des déplacements permet de bénéficier d'une base de données exhaustive et partagée afin de bâtir des politiques publiques de déplacements et d'aménagements adaptées aux territoires. Grâce aux enquêtes historiques, les partenaires sont aussi en mesure d'évaluer les politiques en place et de les réadapter si besoin.

Le Sud du département de la Loire bénéficie d'un historique important puisqu'il s'agit de la 4^e enquête après celles de 1992, 2001 et 2010. D'abord resserrée autour de Saint-Etienne, chaque enquête aura vu son périmètre s'élargir, jusqu'à ce périmètre de 313 communes pour l'enquête actuelle. La stabilité de la standardisation permet tout de même de comparer toutes ces enquêtes entre elles.

Pour mener à bien cette réalisation, comme en 2010, 10 partenaires se sont associés. Ils ont été assistés tout au long de l'enquête par le Cerema (garant de la méthodologie nationale) et epures, l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise.

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'enquêtes dont 10
avant la crise sanitaire

68% des personnes ont été
enquêtées avant la crise sanitaire

313 communes couvertes par
l'enquête, dans 3 départements

737 000 habitants
dans le périmètre de l'enquête

Un riche partenariat :

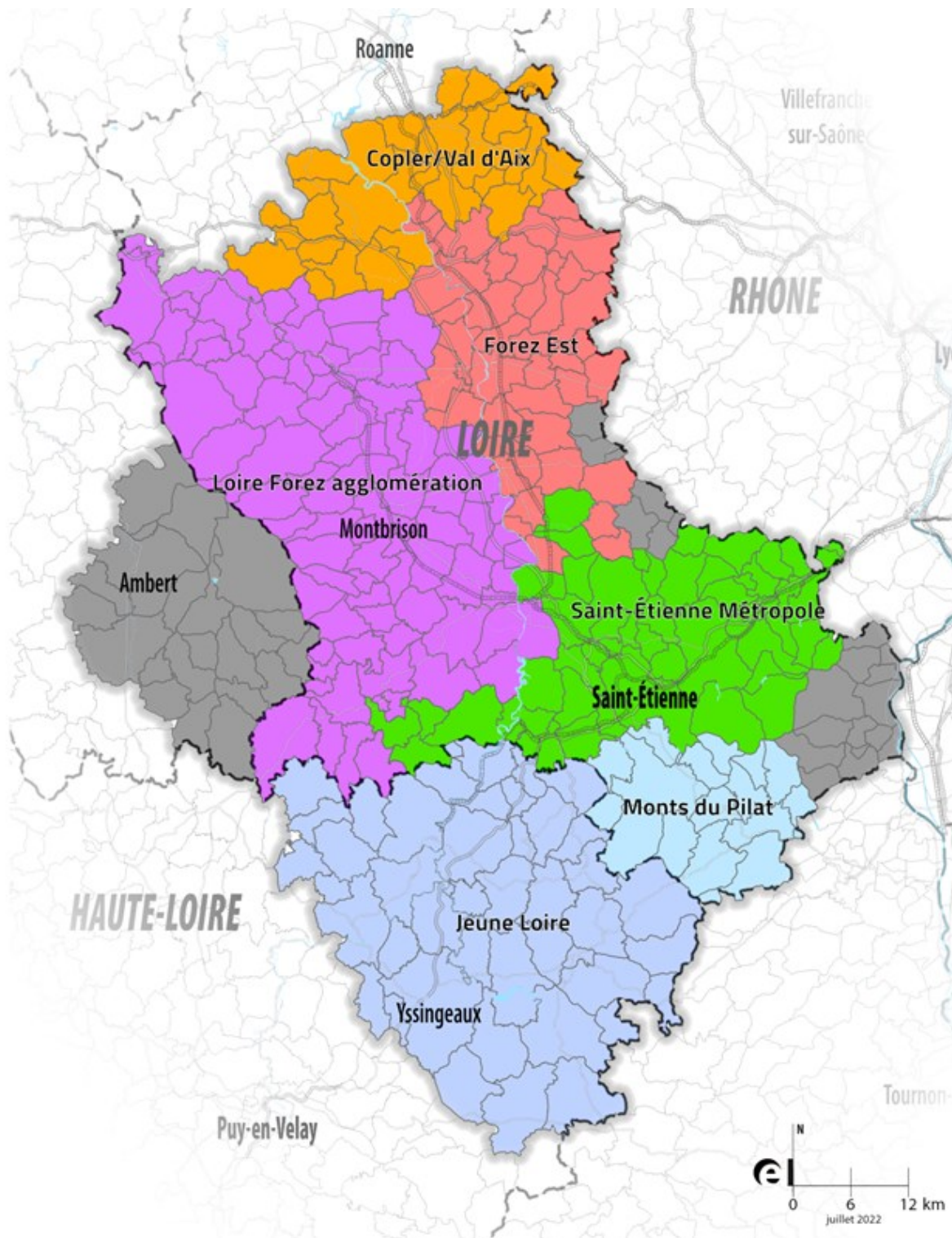
3 syndicats mixtes dans le partenariat (Scot Sud Loire, Jeune Loire et ses rivières et Loire Centre)

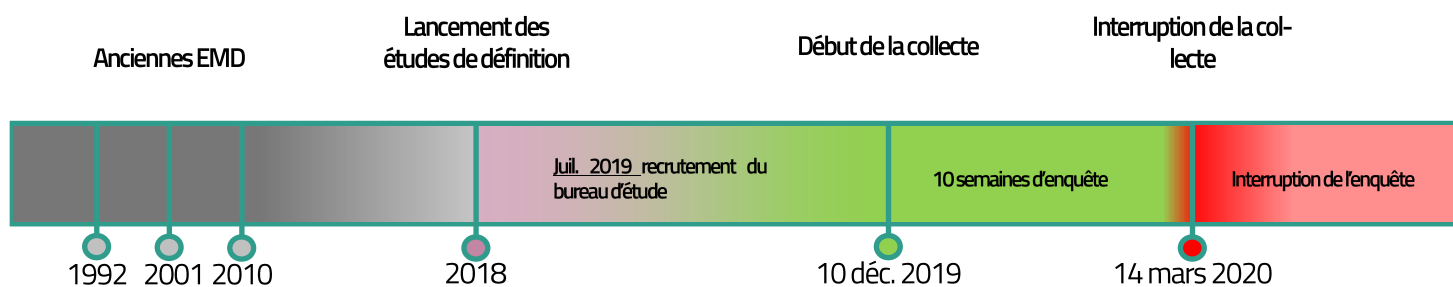
4 EPCI (Saint-Etienne Métropole, Loire Forez agglomération, Forez Est et les Monts du Pilat

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



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





Une méthodologie d'enquête renouvelée

Depuis le milieu des années 2010, le Cerema a fait évoluer la méthodologie des enquêtes déplacements standardisées. Ces évolutions permettent aujourd'hui de mixer, dans le territoire, des enquêtes réalisées en face à face au domicile d'un ménage avec des enquêtes réalisées par téléphone.

Dans l'enquête Saint-Etienne Loire Sud Pilat, **59% de personnes de 5 ans et plus interrogées l'ont été à leur domicile et 41% ont été interrogées au téléphone**. Les secteurs les plus périphériques ont été intégralement enquêtés au téléphone.

Les ménages enquêtés sont tirés au sort au sein de secteurs de tirages qui découpent le territoire d'enquête pour répartir de manière homogène l'échantillon. Pour les ménages enquêtés en face à face, toutes les personnes de 5 ans et plus sont interrogées et décrivent leurs déplacements. Pour ceux enquêtés au téléphone, seule 1 ou 2 personnes de 5 ans et plus décrivent leurs déplacements.

Seuls les déplacements des jours de semaines sont enquêtés (hors jours fériés, vacances scolaires, jours de perturbations importantes dues à des grèves ou des phénomènes météo). Tous les déplacements sont enquêtés sur une journée de la semaine (la veille du jour où se déroule l'interview), tous les modes et tous les motifs de déplacements sont pris en compte. Une enquête weekend vient en parallèle apporter des données, hors du cœur de l'enquête.

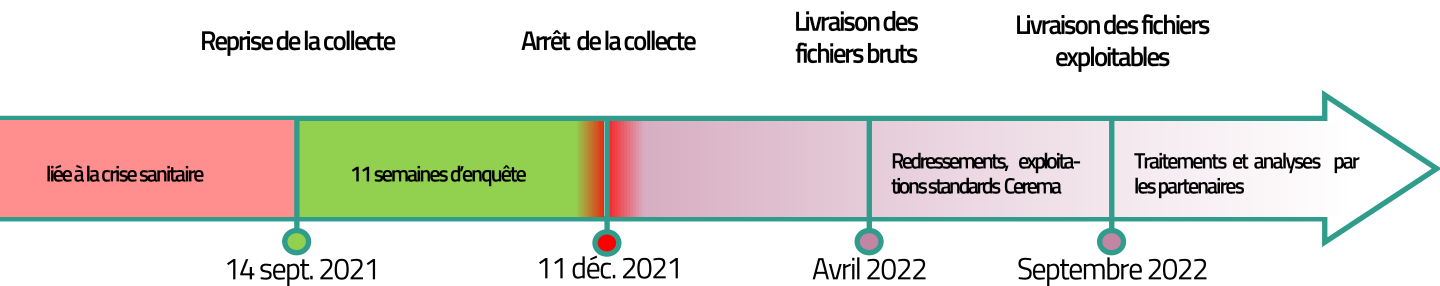
Déroulé de l'enquête et effets de la crise sanitaire

L'enquête a démarré le 10 décembre 2019. Tout au long de la première phase d'enquête, une attention particulière a été portée pour maintenir une bonne qualité du recueil : d'abord pour minimiser l'impact de certains mouvements sociaux ; Ensuite, avec l'apparition de la Covid 19, par un suivi hebdomadaire des refus d'enquêtes qui sont globalement restés marginaux.

L'enquête a été suspendue le samedi 14 mars 2020 (après la journée d'enquête) suite à l'annonce de la fermetures des écoles prévue pour le 16 mars 2020. 59% des enquêtes prévues en face à face et 64% des enquêtes prévues au téléphone étaient alors réalisées. Malgré le premier confinement annoncé quelques jours plus tard dès le 17 mars, les partenaires ont souhaité finir l'enquête en cherchant, pour la redémarrer, une période adaptée et un retour à un fonctionnement le plus normal possible.

La reprise de l'enquête a finalement eu lieu le 14 septembre 2021, après 18 mois d'interruption, la situation sanitaire s'étant nettement améliorée. De nouvelles questions sont apparues en particulier pour exclure toutes enquêtes qui seraient trop impactées par la crise sanitaire. **L'enquête a été de nouveau suspendue le 11 décembre 2021** suite au début de la 5^e vague dont l'impact commençait à se faire sentir sur le suivi des mobilités.

Même s'il était prévu de redémarrer l'enquête en 2022, la mise en place du télétravail obligatoire pour plusieurs semaines a finalement poussé les partenaires à interrompre définitivement la collecte. L'enquête s'est donc achevée alors que **86% des enquêtes initialement prévues étaient réalisées**.



Bien que l'enquête ait été interrompue prématurément, les données produites restent totalement exploitables et l'enquête Saint-Etienne Loire-Sud Pilat a bien été certifiée par le Cerema comme une EMC² (Enquête Mobilité Certifiée Cerema) ce qui est un gage de fiabilité des résultats produits.

La quantité de données recueillies (6 188 ménages soit **1,9% des ménages du territoire** ; 9 625 personnes de 5 ans et plus interrogées soit **1,4% de la population de 5 ans et plus du territoire**) permet d'obtenir des résultats significatifs avec des taux de sondage équivalant à ceux constatés dans les autres EMC². Le seul désagrément de cette interruption anticipée tient à la finesse maximale d'exploitation géographique qui sera réduite.

Impacts d'une enquête en 2 phases

68% des enquêtes ont été réalisées dans la première phase, entre 2019 et le 14 mars 2020, **avant la crise sanitaire**. Le petit tiers d'enquêtes restantes n'a été réalisé qu'à partir de septembre 2021, après la levée de toutes les restrictions (confinements, couvre-feux...). Lors de cette deuxième vague, seuls 3% des répondants (moins de 1% de l'ensemble des personnes enquêtées) estiment se déplacer différemment depuis la crise sanitaire. Entre les deux vagues d'enquête, on observe une baisse de la mobilité moyenne mais qui ne se traduit pas par des modifications notables dans l'usage des modes ou les motifs de déplacements.

On peut estimer qu'il y a un grand intérêt dans cette enquête en 2 phases car elle permet d'avoir le meilleur descriptif possible de la mobilité des 10 ans à venir : Une enquête intégralement réalisée avant la crise sanitaire serait aujourd'hui totalement remise en cause, alors qu'une enquête intégralement réalisée à sa sortie pourrait laisser à penser que des impacts transitoires sont encore à l'œuvre.

Pour bien comprendre ...

Déplacement

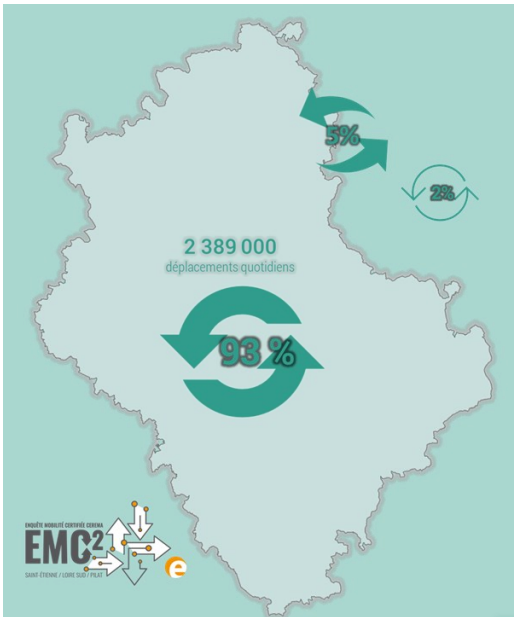
Mouvement d'une personne, effectué pour un motif unique, sur la voie publique, entre une origine et une destination à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport.

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

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.



2 389 000 déplacements quotidiens



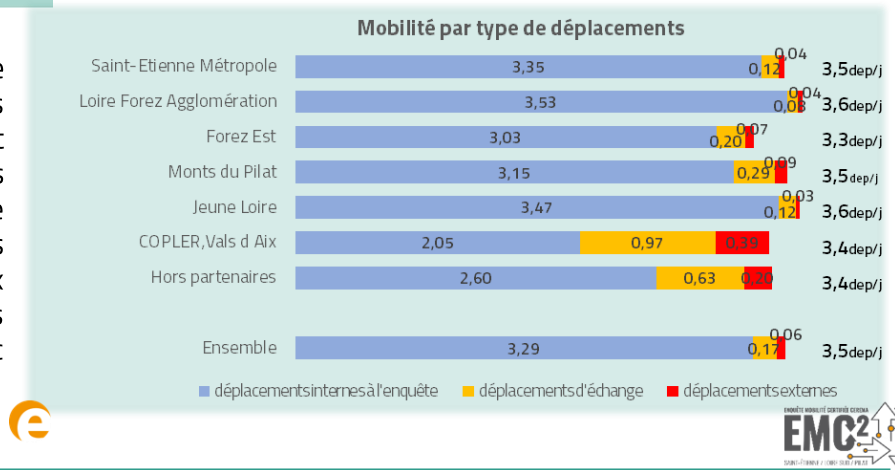
Chaque jour de semaine, les habitants de 5 ans et plus du territoire de l'EMC² effectuent 2 389 000 déplacements.

Un habitant réalise donc en moyenne 3,5 déplacements par jour de semaine (lundi à vendredi).

Cette moyenne cache une forte disparité puisque chaque jour 12% des habitants de l'enquête ne se déplacent pas (ils ne sortent pas de chez eux).

Les déplacements se font très largement à l'intérieur du périmètre de l'enquête (93%). Seuls 5% des déplacements sont des échanges entre le territoire enquêté et l'extérieur de celui-ci et 2% sont réalisés totalement à l'extérieur. Ce sont surtout les territoires en frange de l'enquête qui échangent beaucoup avec l'extérieur.

La mobilité moyenne par habitant varie peu suivant le secteur de résidence. Les habitants de Loire Forez agglomération et de la Jeune Loire se déplacent un peu plus que les autres ; ceux de Forez-Est ou de CoPLER (Communauté de communes entre Loire et Rhône)/Val d'Aix sont ceux qui se déplacent le moins. Ces derniers sont ceux qui échangent le plus avec l'extérieur de l'enquête (le Roannais).



Pour bien comprendre ...

Mobilité

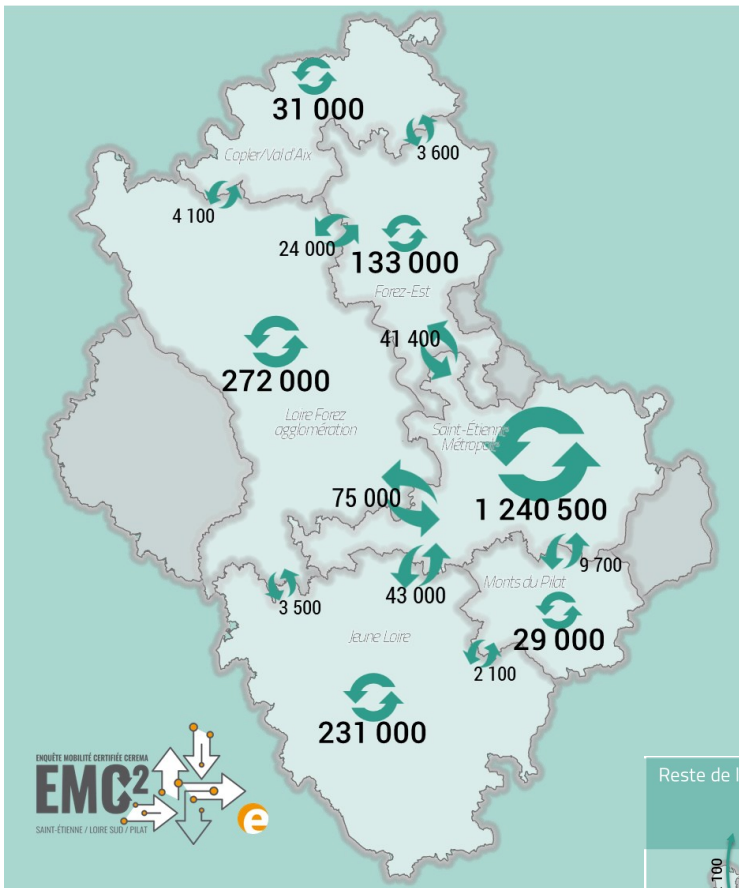
Nombre de déplacements par jour et par personne.

La mobilité est en général ramenée à la population de 5 ans et plus car elle caractérise vraiment la population enquêtée.

On peut 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)



2 232 000 déplacements internes à l'enquête



90% des ces déplacements sont internes aux territoires des partenaires. Les déplacements internes à Saint-Étienne Métropole représentent 52% de l'ensemble des déplacements de l'enquête.

Entre les territoires, le plus gros flux d'échange observé est la relation entre Saint-Étienne Métropole et Loire Forez agglomération avec 75 000 déplacements quotidiens.

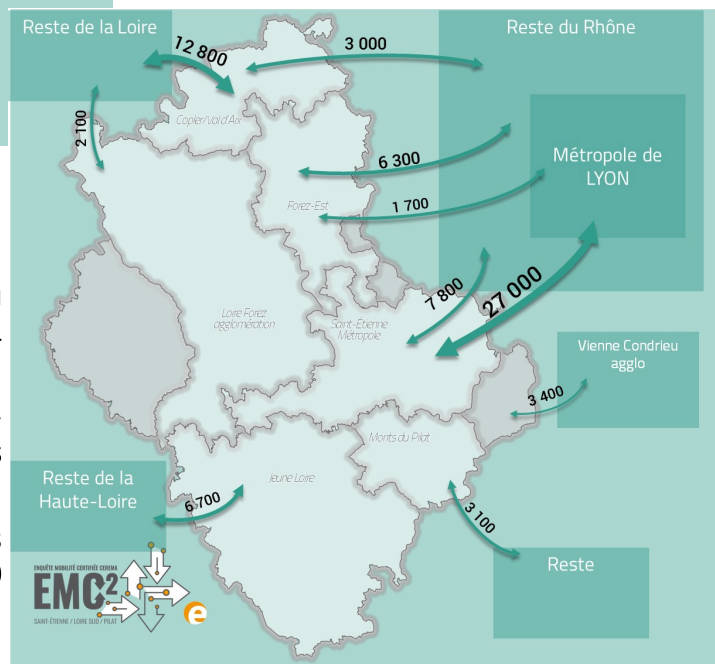
Viennent ensuite les échanges entre Saint-Étienne Métropole et la Jeune Loire (43 000 déplacements), puis entre Saint-Étienne Métropole et Forez-Est (41 400 déplacements) et enfin entre Forez-Est et Loire Forez agglomération (24 000 déplacements). Tous les autres échanges internes sont inférieurs à 10 000 déplacements quotidiens.

116 000 échanges entre le territoire d'enquête et ses voisins

54 000 sont des échanges avec le département du Rhône. Parmi eux, 64% sont des échanges avec la Métropole de Lyon.

Avec 27 000 déplacements, la relation entre Saint-Étienne Métropole et la Métropole de Lyon est la plus importante.

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





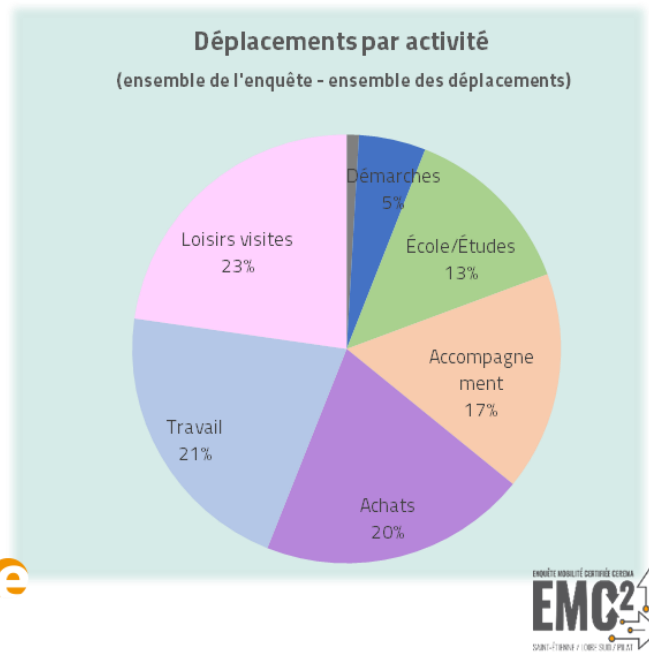
Un déplacement sur trois est « obligé » par le travail, l'école ou les études

C'est ensuite pour les activités de loisirs ou pour rendre visite à des parents ou à des amis que l'on se déplace le plus, puis pour des achats.

L'accompagnement pèse aussi beaucoup dans la mobilité quotidienne puis qu'il est à l'origine de 17% des déplacements. En semaine cette tâche est souvent réalisée par des femmes (20% des déplacements des femmes sont liés à l'accompagnement pour 13% de ceux des hommes).

Les motifs de déplacements sont relativement stables quel que soit le secteur de résidence dans l'enquête.

Le domicile est la plaque tournante des déplacements : 78% des déplacements y sont attachés. Dans deux cas sur trois, quand on quitte son domicile c'est pour réaliser une seule activité avant d'y revenir.



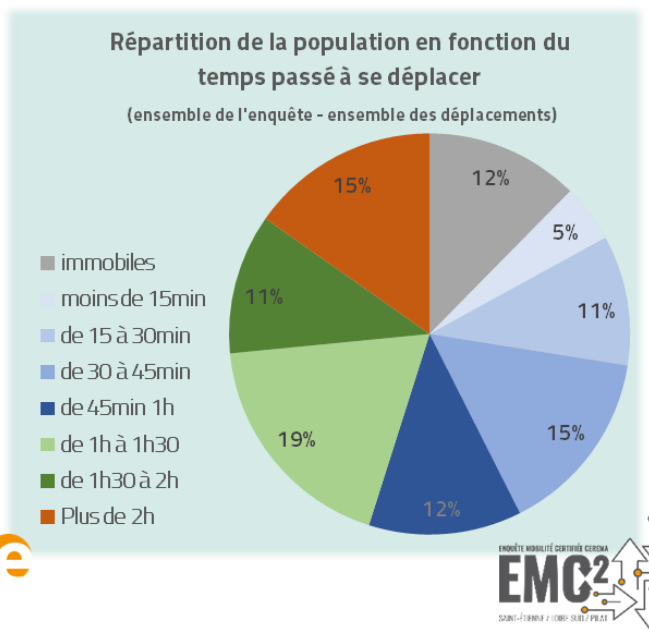
Un peu plus d'une heure par jour à se déplacer

Tous déplacements confondus, les habitants de l'enquête se déplacent en moyenne 68 minutes par jour. Les habitants du secteur COPLER/Val d'Aix sont ceux qui y consacrent le plus de temps (76 minutes) suivis par ceux de Loire Forez agglomération (72 minutes). Les habitants des autres secteurs sont dans la moyenne à une ou deux minutes près.

15% de la population consacre moins de 30 minutes par jour à se déplacer et à l'opposé, 15% de la population y consacre au moins 2 heures par jour en semaine.

Au cours d'une journée de semaine, les habitants parcourent en moyenne 32 km. Les écarts augmentent sensiblement suivant le secteur de résidence : un habitant de Saint-Étienne Métropole parcourt en moyenne 28 km par jour, alors qu'un habitant de COPLER/Val d'Aix en parcourt 46, un habitant de Loire Forez agglomération 41.

Ramené à la seule population mobile, c'est 78 minutes qui sont consacrées aux déplacements pour 37 km en moyenne.





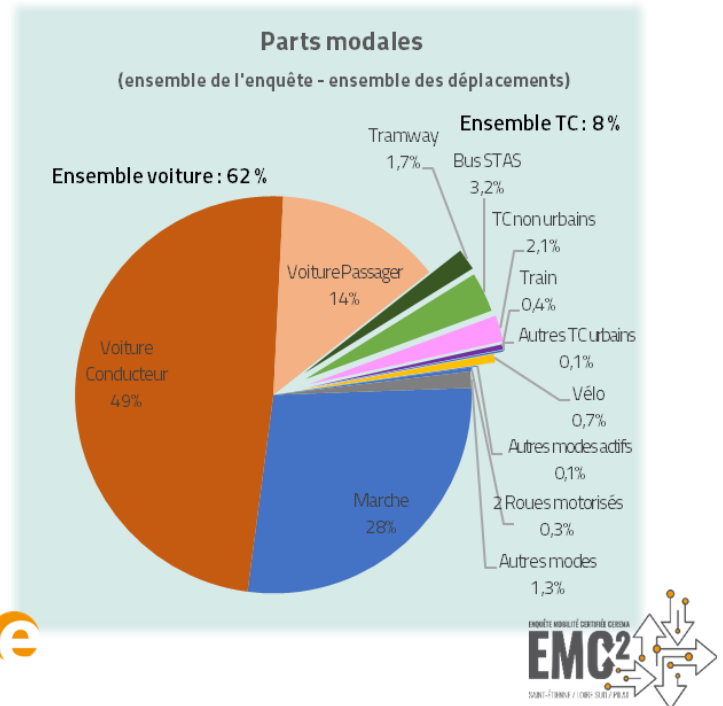
Avec 1 489 000 déplacements, la voiture particulière est le mode le plus utilisé au quotidien

49% des déplacements des personnes de 5 ans et plus sont ainsi réalisés en tant que conducteur de voiture, 14% en tant que passager. Un habitant du territoire de l'enquête fait ainsi en moyenne 2,2 déplacements par jour de semaine en voiture.

Le deuxième mode le plus utilisé est la marche avec plus de 666 000 déplacements quotidiens. Les habitants font ainsi en moyenne presque un déplacement intégralement à pied par jour.

Utilisés pour 8% des déplacements, viennent ensuite les transports collectifs. A lui seul le réseau de la STAS attire presque les deux tiers des déplacements en TC, le tramway stéphanois à lui seul en attirant déjà 23%.

Avec seulement 16 000 déplacements quotidiens, le vélo reste très peu utilisé dans le bassin de vie stéphanois.



Pour bien comprendre ...

Les différents modes : abréviations et description

Marche à Pied (MAP) : un déplacement est considéré en mode « marche » quand il est exclusivement réalisé à pied. Tous les autres modes sont dit mécanisés.

Transports Collectifs ou Transports en Commun (TC) : ensemble des transports collectifs quel que soit leur type. On distingue souvent les transports urbains (TCU) des autres TC (A-TC).

Voiture Particulière (VP) : 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 entre conducteur (VPC) et passager (VPP).

Deux Roues Motorisées (2RM) : tous les véhicules à 2 ou 3 roues d'au moins 50cm³ (depuis la mobylette à la moto). Les vélos électriques, ne sont pas comptabilisés ici, mais dans le mode « vélo ».

Vélo : ensemble des bicyclettes électriques ou non, en libre service ou non.

Autres : en tout, 35 modes différents sont identifiés dans l'EMC². En plus des regroupements ci-dessus, on utilise souvent ce terme « autres » pour faciliter la lisibilité des éléments, et donc regrouper tout ce qui n'a pas été énuméré dans le détail des autres modes comme : l'avion, les fourgonnettes, les engins personnels de déplacement électriques ou non (trotinette, 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.

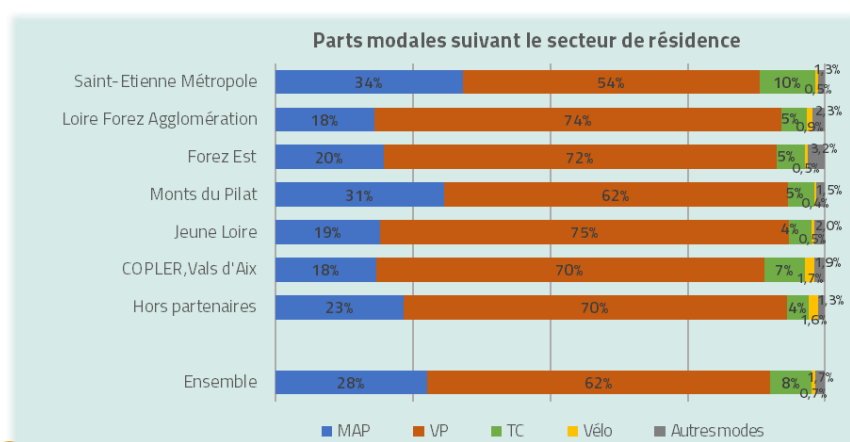


L'usage des modes varie fortement suivant la zone de résidence

Les habitants de Saint-Étienne Métropole sont ceux qui marchent le plus et qui utilisent le plus les transports collectifs. Ce sont donc ceux qui utilisent le moins la voiture (54% des déplacements). En tant que conducteur, elle n'est même utilisée que pour 42% des déplacements des habitants de la Métropole.

Ces données cachent pourtant de fortes disparités : ce sont en effet surtout les habitants de la ville de Saint-Étienne qui marchent beaucoup : pour eux ce mode est le plus utilisé avec 46% de part modale. Les transports collectifs sont aussi fortement utilisés (15% des déplacements). La voiture est ainsi utilisée seulement pour 37% de leurs déplacements (29% en tant que conducteur).

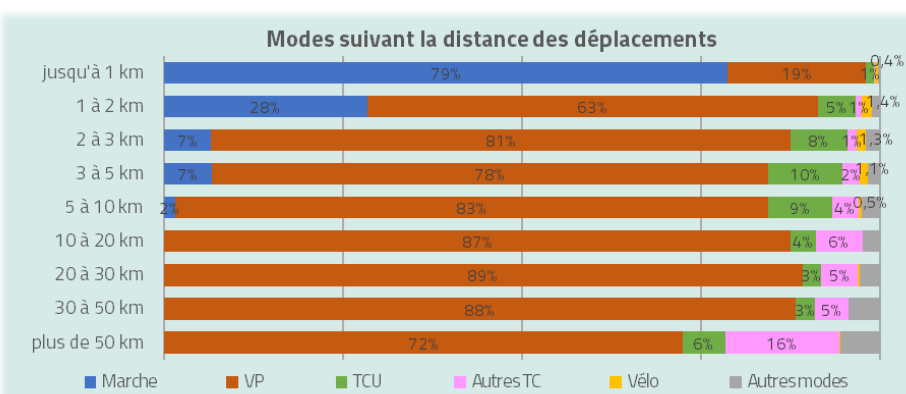
Dans le reste de la Métropole, même s'ils marchent plus que dans la plupart des autres territoires (26% de part modale) et utilisent un peu moins la voiture (66%), les habitants ont des pratiques modales plus proches du reste de l'enquête.



Hors de la Métropole, la part modale de la marche est proche de 20%, celle des transports collectifs est voisine de 5% et la voiture est utilisée pour presque trois déplacements sur quatre.

La marche est donc avant tout un mode d'urbains, utilisé en ville et pour des déplacements courts. Elle est ainsi utilisée pour presque 80% des déplacements de moins de 1 km, 28% des déplacements de 1 à 2 km.

Même pour ces déplacements courts, la voiture reste très utilisée (19% des déplacements de moins de 1 km ; 63% des déplacements de 1 à 2 km). Dès le 2^e



kilomètre passé, elle devient ultra dominante avec 80 à 90% des déplacements effectués grâce à ce mode.

Les transports collectifs sont eux utilisés pour des déplacements de 2 à 10 km, puis pour les déplacements très longs.



La motorisation reste la norme, mais pas partout et pas pour tout le monde

On compte **430 000 voitures particulières** à disposition des ménages du territoire. **Pourtant 17% des ménages n'en ont aucune à disposition.** Même dans les territoires les plus éloignés du cœur métropolitain cette proportion reste importante (9% à Loire Forez agglomération ou en Haute-Loire, 10% dans le Pilat ou à Forez Est) ce qui pose donc la question de l'accès à d'autres modes de transports pour ces personnes. **C'est surtout au sein de Saint-Étienne Métropole que la part des ménages non-motorisés est importante, et tout particulièrement dans la ville centre : un ménage sur trois résidant à Saint-Étienne n'a pas de voiture à disposition.**

Ce parc de véhicules est encore fortement diésélisé (62% des voitures) et la part des motorisations alternatives reste limitée à moins de 3%. 25% des voitures sont récentes (moins de 5 ans), 20% des véhicules particuliers en circulation ont plus de 15 ans.

Si globalement **88% de la population de 18 à 74 ans a le permis de conduire** (ou est en train de le passer), on observe là aussi de fortes disparités. Elles sont d'abord géographiques : hors de Saint-Étienne, c'est 90 à 97% de cette population qui a le permis alors que **dans la ville centre c'est seulement 77%** ; On observe aussi de gros écarts générationnels : 91 % des 35 à 74 ans ont le permis de conduire (82% à Saint-Etienne ; 93 à 96% ailleurs). On tombe à 87% chez les 25 à 34 ans (75% à Saint-Étienne) et à **74% chez les 18 à 24 ans (64% à Saint-Étienne).**

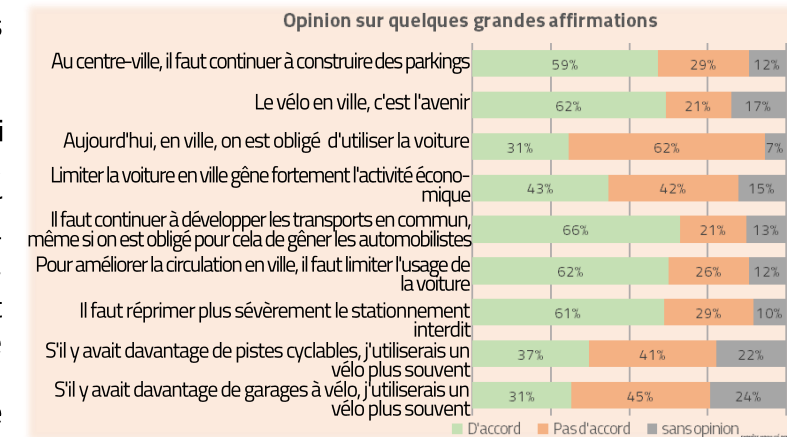
Les autres équipements de mobilité sont moins présents.

On compte ainsi nettement **moins de vélos à disposition des habitants de l'enquête** (336 000 vélos) et surtout, **58% des ménages n'en ont aucun.** La part des ménages sans aucun vélo grimpe même à **75% à Saint-Étienne**, probablement poussée par la difficulté du stationnement au domicile : 46% des ménages de la ville centre déclarent ne pas disposer de lieu de stationnement pour leur vélo à domicile alors qu'ils sont entre 10 et 20% ailleurs à être dans cette situation. Le parc de vélos électriques se développe puisqu'aujourd'hui 7% des vélos sont électriques.

Enfin, seuls 4% des ménages ont à disposition un « engin personnel de déplacement motorisé » (trottinette électrique...). On dénombre ainsi 18 000 engins de ce type dans le territoire. Plus facile à stationner au domicile, ce sont les ménages de la ville centre qui sont les plus équipés.

Quelques opinions sur les déplacements...

Presque deux tiers des personnes interrogées sont plutôt favorables à des affirmations contraignantes vis-à-vis de la voiture : « développer les transports collectifs même si on est obligé de gêner les automobilistes », « limiter l'usage de la voiture en ville pour améliorer la circulation », « réprimer plus sévèrement le stationnement interdit ». Pourtant les affirmations contradictoires restent fortement soutenues et 31% estiment encore que l'on est obligé d'utiliser sa voiture en ville ; 43% pensent que « limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique. »

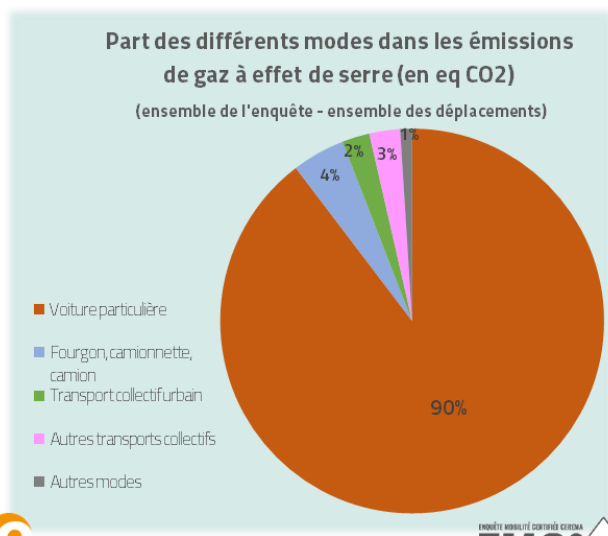




La voiture particulière est la principale responsable des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité

Bien que n'étant utilisée que pour 62% des déplacements, la voiture émet 90% du CO2 rejeté par les habitants de l'enquête pour se déplacer.

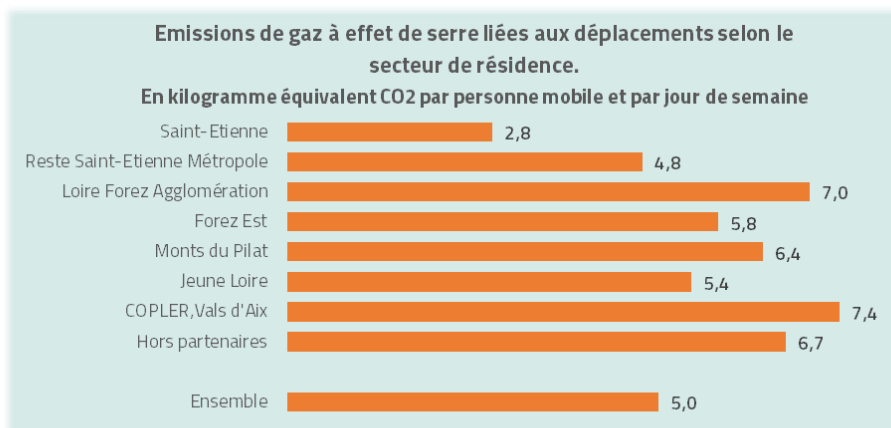
Les transports collectifs, utilisés dans 8% des déplacements ne sont à l'origine que de 5% des gaz à effet de serre du territoire.



Tous les territoires ne contribuent pas au même niveau à la production d'émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité

En moyenne, un habitant de l'enquête produit presque 5kg de gaz à effet de serre par jour de semaine du fait de ses déplacements.

Plus la voiture est utilisée par les habitants d'un territoire et plus les distances parcourues sont importantes, plus les habitants émettent de CO2 et autres gaz à effet de serre. Ainsi, un habitant de la ville centre produit presque deux fois moins d'équivalent CO2 qu'un habitant du reste de la Métropole et presque trois fois moins qu'un habitant de Loire Forez ou du secteur COPLER/ Val d'Aix.



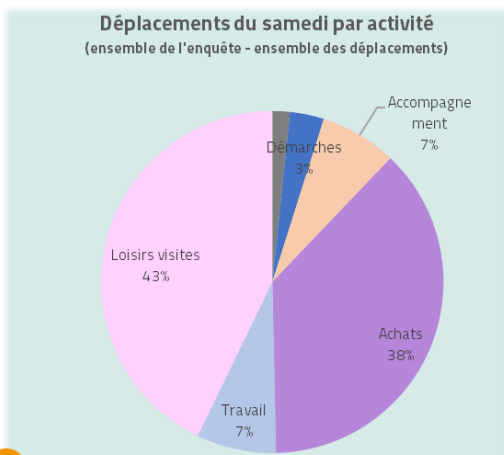
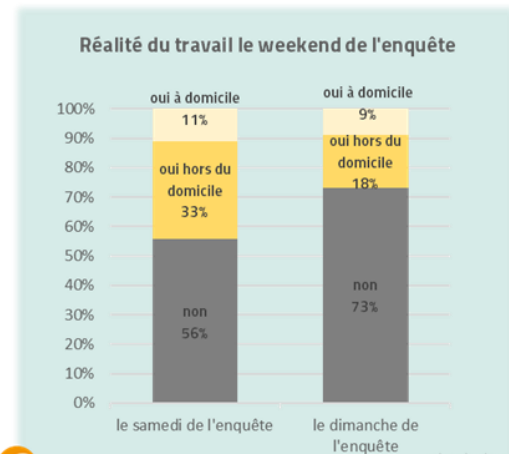


Et le weekend ?

La mobilité baisse fortement le weekend, en particulier le dimanche où l'on compte 2,05 déplacements par personne de 15 ans et plus en moyenne (la mobilité moyenne des 15 ans et plus en semaine est de 3,56 déplacements).

La mobilité du samedi est aussi plus basse (3,11 déplacements par personne en moyenne), mais elle reste beaucoup plus proche des autres jours de la semaine et présente même un écart assez faible avec la mobilité du lundi. (3.34 déplacements/jour/personne)

Plus d'un tiers des actifs de l'aire d'enquête travaillent au moins un weekend par mois. Lors des samedis enquêtés, presque un actif sur deux a travaillé et un tiers des actifs s'est déplacé le samedi pour le travail.



Le samedi, la très grande majorité des déplacements est motivée par des activités de loisirs, de visite à des parents ou amis ou d'achats (81% des déplacements). Même les accompagnements baissent fortement par rapport à la semaine. 7% des déplacements restent tout de même motivés par le travail (il y en a 21% en semaine).

L'usage de la voiture augmente le samedi puisqu'elle affiche une part modale de 67% (pour 62% en semaine). Cette augmentation se fait principalement au détriment des transports collectifs, la marche étant stable en part modale par rapport à la semaine.

Le dimanche, la mobilité est très fortement influencée par les loisirs et la part modale de la marche augmente pour atteindre 35%.

Pour bien comprendre ...

L'enquête weekend

L'enquête weekend est une option rendue possible par la méthodologie renouvelée des EMC². Il est demandé aux personnes de 15 ans et plus, enquêtées dans le cœur de l'enquête, si elles acceptent d'être rappelées un lundi afin de décrire les déplacements qu'elles ont effectués les samedis et dimanches précédents.

Seuls les weekends « normaux » sont enquêtés, on exclue donc tous les weekends précédés ou suivis par des vacances scolaires ou des jours fériés. La mobilité est décrite pour le samedi et pour le dimanche.

Lors de l'enquête Saint-Etienne / Loire Sud / Pilat 1008 personnes ont été enquêtées sur leurs déplacements du samedi et du dimanche. Les 2/3 de ces enquêtes ont été réalisées dans la première phase d'enquête entre décembre 2019 et début février 2020.

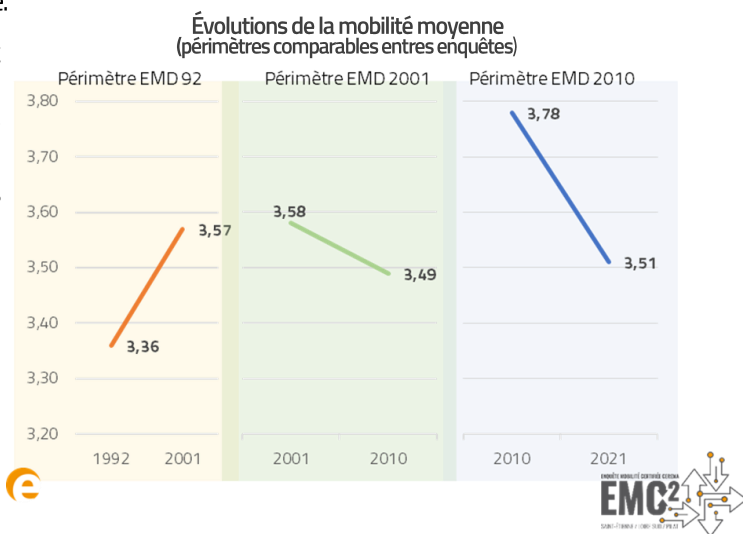


Depuis 10 ans la baisse de la mobilité s'est intensifiée et elle concerne aujourd'hui tous les territoires

Riche de quatre enquêtes depuis les années 90, le territoire stéphanois peut suivre les mobilités sur un temps long. Les périmètres enquêtés ayant beaucoup augmenté depuis la première enquête, les données doivent être réadaptées pour conserver des territoires comparables entre chaque enquête.

Si dans les années 90 à 2000, le territoire connaissait plutôt une hausse des mobilités, dès les années 2000, à l'instar de ce qui était constaté au niveau national, le territoire stéphanois connaissait sa première contraction des mobilités. **Entre 2010 et 2021, cette baisse s'est très fortement amplifiée et elle touche aujourd'hui tous les territoires.** (alors qu'entre 2001 et 2010 la baisse de mobilité concernait surtout les habitants de la Métropole, les autres continuant à se déplacer plus). **On note même un léger regain de mobilité pour les habitants de la ville centre entre 2010 et 2021 qui se rapproche ainsi de la mobilité des autres territoires.**

Entre les deux dernières enquêtes, alors que la population des cinq ans et plus augmentait de près de 26 000 habitants, le nombre de déplacements quotidiens a baissé de plus de 57 000 sur l'ensemble du territoire de l'enquête de 2010.



Une baisse de mobilité liée à une baisse de l'usage de la voiture

La mobilité à pied est restée très stable entre les deux enquêtes (environ 1 déplacement par jour et par personne en moyenne) et elle a peu bougé pour les autres modes (transport collectifs, vélo...). C'est donc exclusivement la mobilité en voiture qui a baissé, passant de 2,4 déplacements par jour et par personne en 2010 à 2,14 en 2021. Malgré l'augmentation de population du territoire, cela se traduit par une baisse de plus de 84 000 déplacements en voitures par jour dont plus de 37 000 en tant que conducteur (donc autant de voitures en moins en circulation). Tous les territoires de l'enquête connaissent cette baisse importante de la mobilité en voiture.

Une baisse de mobilité qui s'explique par des changements de comportement

Si entre 2001 et 2010 une bonne partie de la baisse de mobilité pouvait s'expliquer par le vieillissement de la population, il n'en est rien entre 2010 et 2021. La baisse de mobilité concerne surtout les jeunes (les plus de 60 ans voient même leur mobilité augmenter). Elle touche les scolaires, les étudiants et les actifs.

Pour autant, cette baisse de mobilité n'est ni imputable au télétravail (la mobilité des actifs en relation avec le travail est restée quasiment identique), ni aux études à distance (la mobilité des étudiants vers leur lieu d'étude a même augmenté).

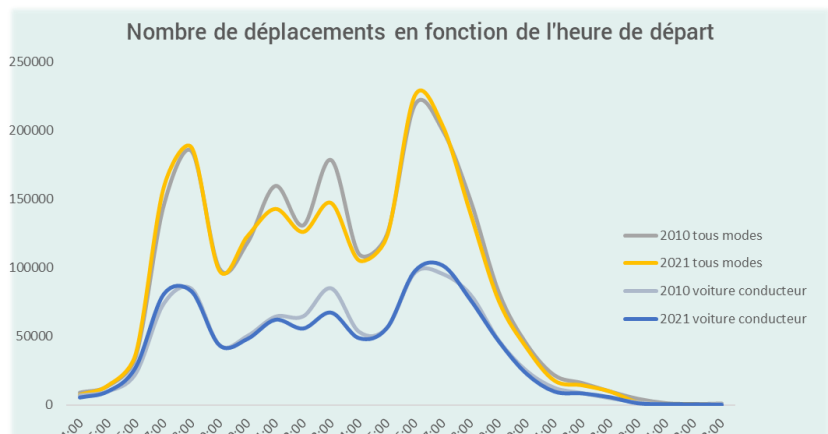
On constate une baisse de la mobilité professionnelle, hors du lieu de travail habituel (effet visioconférence ?), et surtout une baisse de la mobilité sans lien avec le travail (loisirs, accompagnement...) pour les actifs et les étudiants.



Concernant les scolaires (jusqu'au BAC), si pour eux aussi la mobilité sans lien avec l'activité principale est en baisse, une bonne partie de la baisse de mobilité est liée à l'augmentation significative du nombre de scolaires en journée continue : en 2010 (hors mercredi) 38% des scolaires sortaient de l'établissement pour la pause déjeuner. En 2021, ils ne sont plus que 25% dans ce cas, les autres mangent sur place et font donc deux déplacements de moins, entraînant par la même occasion, du moins pour les plus jeunes, moins de déplacements d'accompagnement pour les parents ou nourrices.

Une baisse de mobilité concentrée sur la pause méridienne

C'est donc surtout pendant le temps de midi que la demande de déplacements est en baisse : la période de pointe du matin est même légèrement plus marquée en 2021 qu'elle ne l'était en 2010 et surtout, malgré la baisse globale de la mobilité en voiture, il y a plus de voitures en circulation pendant les heures de pointes du matin et du soir.

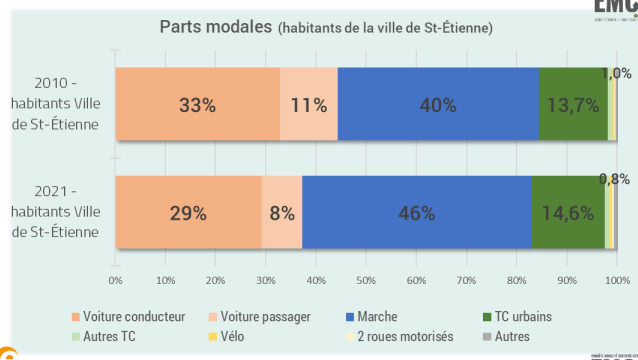
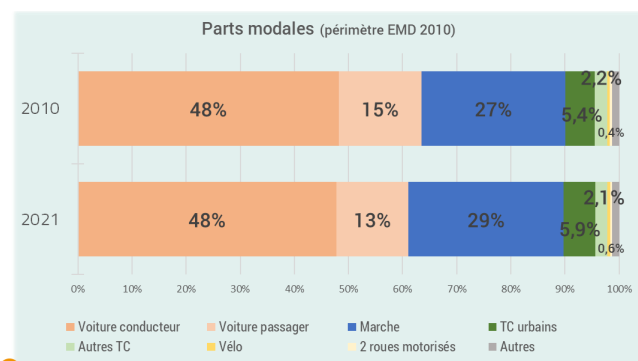


Une baisse de la part modale de la voiture, surtout marquée pour les habitants de la ville de Saint-Étienne

Pour la première fois, on constate ainsi une baisse de 2 points de la part modale de la voiture au niveau de l'ensemble du périmètre de l'enquête (référence périmètre 2010). Cette baisse concerne avant tout les passagers de voitures et elle se fait presque exclusivement au profit de la marche qui gagne donc elle deux points de part modale. Les autres modes restent stables.

Les évolutions sont cependant très contrastées suivant les territoires : pour les habitants de Loire Forez agglomération, on constate une grande stabilité des parts modales, la voiture est en légère hausse en Haute-Loire et la marche y baisse, la voiture est stable dans le Pilat, mais avec plus de conducteurs et moins de passagers... La voiture baisse surtout dans Forez-Est et tout particulièrement dans Saint-Étienne Métropole où elle perd 4 points surtout au profit de la marche.

C'est pour les habitants de la ville de Saint-Étienne que les évolutions sont les plus marquées : en hausse de 6 points, la marche devient leur mode le plus utilisé. La voiture a elle perdu 7 points de part modale dont 4 pour les conducteurs. Les transports collectifs ont eux presque augmenté de 1 point leur part modale.



A retenir

10 partenaires associés pour mener à bien cette enquête sur un territoire de 313 communes peuplées de 737 000 habitants.

Une enquête standardisée, réalisée en deux phases, avant et après crise sanitaire, qui a obtenu la certification nationale EMC² du Cerema.

Un véritable bassin de vie : 93% des déplacements des habitants de l'enquête se font à l'intérieur du territoire.

Dans l'enquête, les habitants se déplacent avant tout au sein même de leur territoire de résidence : 90% des déplacements internes ne sortent pas du territoire de chaque partenaire.

Les échanges avec l'extérieur du territoire de l'enquête les plus importants se font entre Saint-Étienne Métropole et la Métropole de Lyon, mais ils sont 3 fois moins importants que ceux entre Saint-Étienne Métropole et Loire Forez agglomération, bien moins aussi que ceux entre Saint-Étienne Métropole et Forez Est ou la Haute-Loire.

En semaine 1/3 des déplacements est contraint par les activités obligées (travail, étude, école...).

Le domicile est la plaque tournante des déplacements : 78% des déplacements quotidiens partent ou arrivent au domicile.

La voiture particulière est le mode le plus utilisé pour se déplacer (62% des déplacements)

La marche est le deuxième mode le plus utilisé (28% des déplacements). Elle reste cependant un mode surtout utilisé par les habitants des villes, pour se déplacer en ville sur de courtes distances.

17% des ménages n'ont pas de voiture à disposition. Ils sont répartis dans tous les territoires et même dans les zones les plus excentrées on dénombre encore 9 à 10% de ménages sans voiture. Dans la ville centre, 1 ménage sur 3 n'a pas de voiture.

Les voitures particulières sont responsables de 90% des émissions de GES déplacement des habitants du territoire.

La mobilité baisse le weekend, surtout le dimanche. Le samedi, elle est plus proche des autres jours de la semaine. La mobilité du weekend est fortement liée aux achats et aux loisirs, même si 1/3 des actifs travaillent régulièrement le samedi.

Depuis 10 ans, la mobilité des habitants a significativement baissé. Cette baisse de mobilité concerne tous les territoires. Elle touche les populations plutôt jeunes, les actifs, les scolaires et les étudiants. Elle est liée à une augmentation des enfants en journée continue, à une baisse de la mobilité « professionnelle » et plus largement à une baisse de la mobilité en lien avec tout ce qui ne concerne pas l'occupation principale. Ce n'est donc pas un effet du télétravail ou des télé-études.

Sur cette même période, la part modale de la voiture a baissé de deux points au profit de la marche. C'est surtout pour les habitants de la ville de Saint-Etienne que l'évolution est significative puisque la voiture est en recul de 7 points, au profit des transports collectifs qui gagnent 1 point et surtout de la marche qui en gagne 6 et devient ainsi le mode le plus utilisé par les habitants de Saint-Étienne.