



échanges avec le Rhône
EMC² 2021

sommaire

L'EMC² 2021 Saint-Etienne -Loire Sud-Pilat	3
Périmètre	3
Partenariat :	3
Une enquête perturbée par la crise sanitaire	3
Adapter les territoires d'analyse pour suivre les évolutions	4
Des échanges marqués, à relativiser et connaissant des évolutions contrastées	5
Une augmentation globale du volume d'échanges	5
Une augmentation récente de l'attractivité lyonnaise, mais dont la dynamique s'efface sur 20 ans au profit d'une augmentation des échanges hors Métropole	5
Et entre les Métropoles ?	6
Des déplacements de plus en plus « éclatés »	7
Qui sont les personnes qui échangent avec le Rhône ?	10
Des échanges avant tout liés au travail	12
Des relations dépendantes de l'automobile	13
Des évolutions de parts modales aux répercussions différenciées sur les volumes de déplacements	15
Le train, une alternative efficace à la voiture, très souvent utilisé avec au moins un autre mode	16
Le Gier un territoire sous « influence » du Rhône ?	18
Des déplacements qui restent très majoritairement dans le Gier, sauf pour le travail	18
Des échanges globalement orientés vers l'Ouest et Saint-Etienne	19
Le train est surtout utilisé pour les échanges avec Lyon	19

L'EMC² 2021 Saint-Etienne -Loire Sud-Pilat

Périmètre

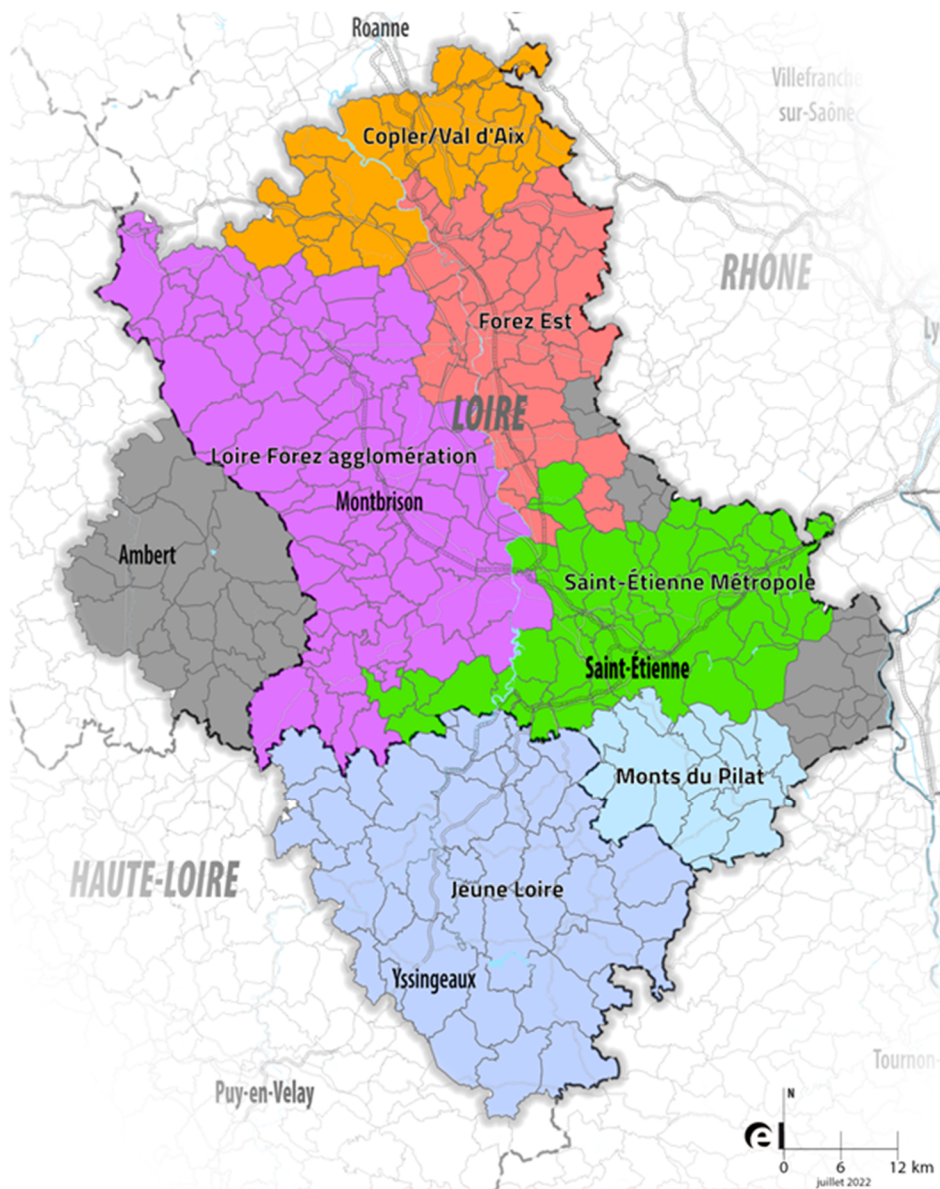
- **313 communes** dans 3 départements
- **6 188 ménages enquêtés** (2816 en face à face 3372, au téléphone)
- **9 625 personnes** de 5 ans et plus interrogées
- **32 886 déplacements** décrits
- **21 semaines** d'enquêtes dont 10 avant la crise sanitaire
- 68% des personnes enquêtées avant la crise sanitaire

Partenariat :

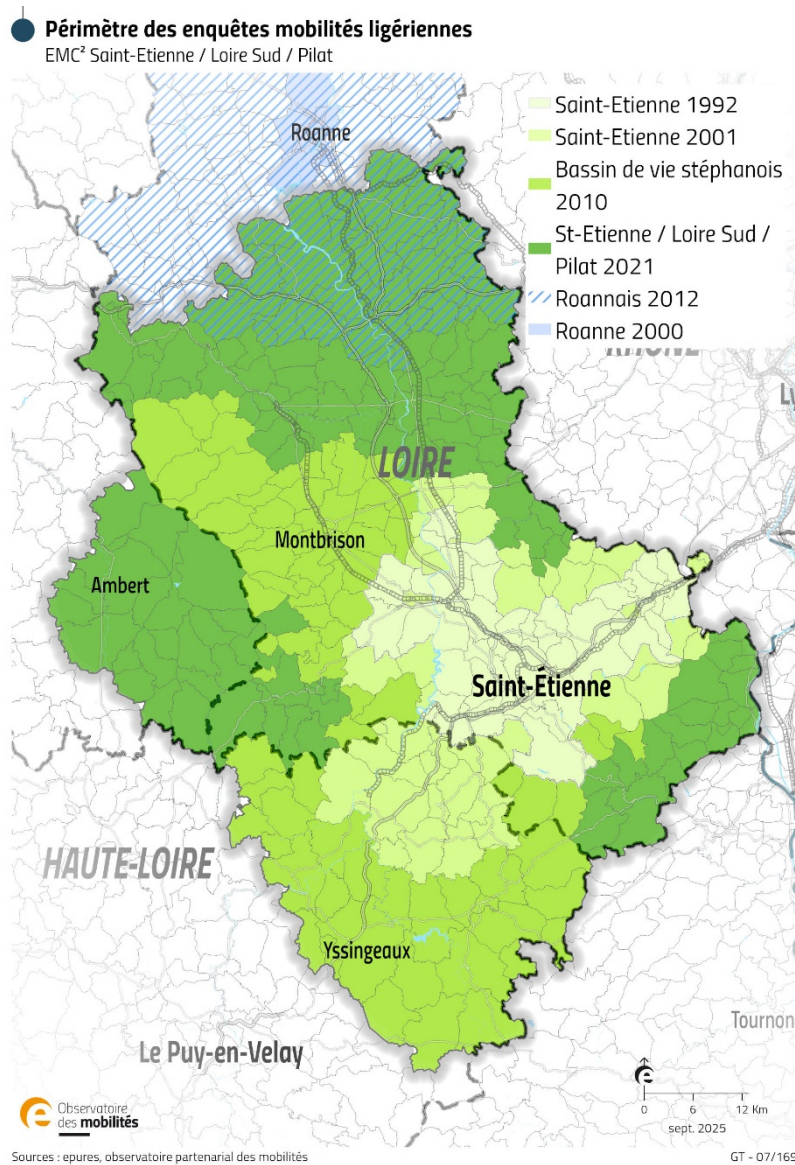
- 3 syndicats mixtes dans le partenariat (Scot Sud Loire, Jeune Loire et ses rivières et Loire Centre)
- 4 EPCI (Saint-Étienne Métropole, Loire Forez agglomération, Forez Est et les Monts du Pilat)
- L'Etat, La Région Auvergne Rhône-Alpes et le Département de la Loire.

Une enquête perturbée par la crise sanitaire

- **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 reprise 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 5^{ème} 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**



Adapter les territoires d'analyse pour suivre les évolutions



Dès 1992, le bassin de vie stéphanois a réalisé sa première enquête mobilité de grande ampleur, à l'époque EMD (Enquête Ménages Déplacements). Depuis, environ tous les dix ans, ces données ont été remises à jour, mais, le bassin de vie ne cessant de grandir, les enquêtes ont vu leur périmètre s'élargir pour atteindre en 2021 les deux tiers du département de la Loire, ainsi que le tiers est du département de la Haute-Loire.

Pour mener à bien des comparaisons entre les différentes années il est donc nécessaire de réduire le territoire de l'enquête la plus récente, pour la comparer sur un territoire équivalent à celui de l'enquête précédente.

Dans le cas des déplacements en lien avec le Rhône, cela est d'autant plus nécessaire qu'au fur et à mesure des enquêtes, le territoire enquêté s'est toujours rapproché de la limite départementale faisant ainsi apparaître une mobilité de proximité de part et d'autre de cette limite.

Les analyses des évolutions entre 2010 et 2021 sont ainsi présentées en limitant les données 2021 au seul territoire de 2010, etc...

En quelques mots :

- Les EMC² (Enquêtes Mobilités Certifiées Cerema) sont des enquêtes portant sur la mobilité des personnes.
- La dernière a été réalisée sur un grand territoire couvrant les 2/3 « sud » du département de la Loire et le tiers Est du département de la Haute-Loire
- Les enquêtes précédentes, de 2001 et 2010 en particulier, nous permettent d'analyser les évolutions

Des échanges marqués, à relativiser et connaissant des évolutions contrastées

Chaque jour de semaine, un peu plus de **56 600 déplacements** sont réalisés par des habitants du territoire de l'EMC² **entre la Loire et le Rhône**. A ces déplacements d'échanges s'ajoutent 17 000 déplacements réalisés intégralement dans le Rhône par des habitants de l'EMC² 2021.

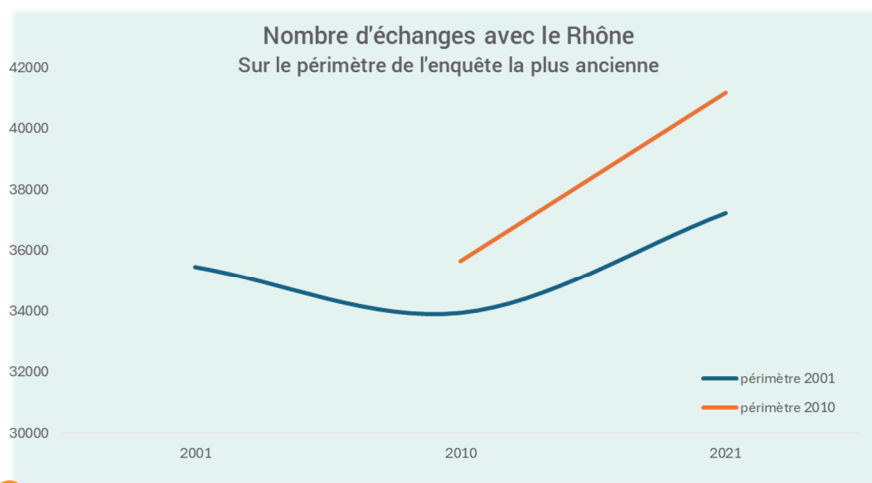
Au total, **les déplacements en relation avec le Rhône représentent donc 3,1% de l'ensemble des déplacements quotidiens des habitants de l'enquête**, les échanges seuls en représentant 2,4%.

Dans l'ensemble des échanges avec les territoires voisins de l'enquête, les échanges avec le Rhône représentent un peu moins de la moitié du volume total d'échanges (48% des échanges).

L'analyse des évolutions entre les enquêtes précédentes, de 2001 et 2010, nous permet d'évaluer la dynamique de ces flux. Néanmoins, les évolutions de périmètres enquêtés nous obligent à un retraitement à périmètre équivalent.

Une augmentation globale du volume d'échanges

Ainsi sur la base du périmètre de l'enquête de 2010, on compte 41 200 déplacements d'échanges, entre le Rhône et ce territoire en 2021, alors que l'on n'en comptait que 35 700 en 2010. Cette forte **augmentation de 16%**, cache en fait une réalité plus complexe : sur la base du territoire de l'enquête de 2001, on observe ainsi d'abord une **baisse de 4%** des échanges avec le Rhône **entre 2001 et 2010**, puis une **augmentation de 10% entre 2010 et 2021**. L'évolution globale sur une **période de 20 ans** étant ainsi limitée à une **augmentation de 5%** du nombre de déplacements, augmentation ne pouvant être liée à une augmentation de population et donc de besoin de mobilité (sur la même période, la population de 5 ans et plus est quasiment stable sur le territoire de l'enquête 2001 : -0,5%).

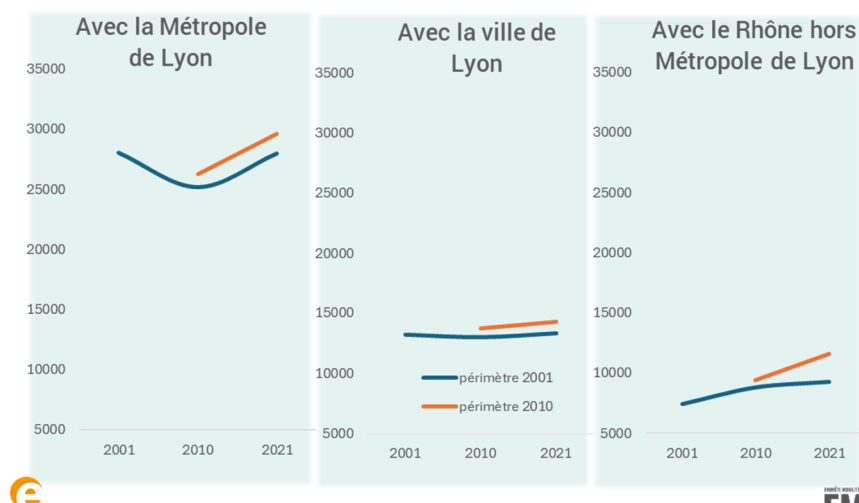


Une augmentation récente de l'attractivité lyonnaise, mais dont la dynamique s'efface sur 20 ans au profit d'une augmentation des échanges hors Métropole

L'**augmentation** des **échanges avec la Métropole de Lyon (+13%)** entre 2010 et 2021 est **marquée**, mais cette dernière fait suite à une **baisse importante** entre **2001 et 2010**. Au final, **en 20 ans** et sur la base du territoire de 2001, **le nombre d'échanges est ainsi resté identique**.

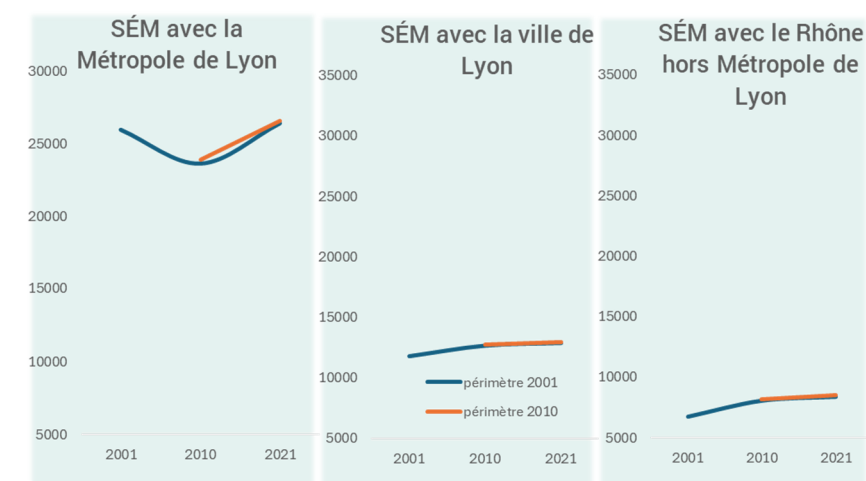
Avec la **ville de Lyon**, on observe **une quasi-stabilité sur 20 ans**.

C'est pour les échanges avec le Rhône hors de la Métropole de Lyon, (dont le volume global est beaucoup plus limité), **que la croissance la plus importante s'est produite, sur les 10 dernières années comme sur 20 ans** : +23% entre 2010 et 2021 et +25% en 20 ans.



Et entre les Métropoles ?

Si l'on ne s'intéresse qu'aux échanges entre Saint-Etienne Métropole et le Rhône, on retrouve des tendances proches : **une augmentation marquée sur la dernière décennie (+9%), mais plus relative sur 20 ans (+6%)** ; un phénomène similaire pour les échanges avec la seule **Métropole de Lyon**, avec une **forte augmentation récente (+11%)**, mais une **quasi-stabilité en 20 ans (+2%)**.



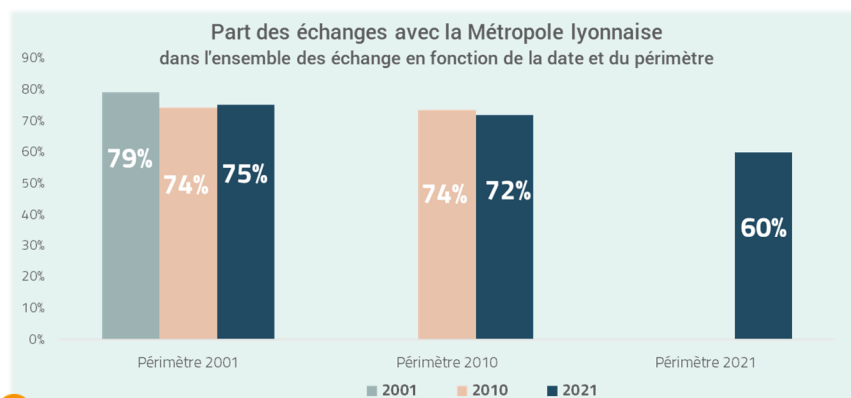
Avec **la ville de Lyon**, la **forte croissance a surtout eu lieu entre 2001 et 2010 (+7%)** et est **plus mesurée depuis 2010 (+2%)** et enfin, bien que moins importants, les échanges avec le reste du Rhône (hors Métropole de Lyon) ont cru de 19%, entre 2001 et 2010, puis de 4 % ensuite pour atteindre une augmentation totale de 23%.

En quelques mots :

- Plus de 56 600 échanges quotidiens ; 2,4% des déplacements quotidiens de l'enquête et 48 % de l'ensemble des échanges avec les territoires, hors enquête
- Une augmentation forte des échanges avec le Rhône entre 2010 et 2021 (+16%), mais beaucoup plus mesurée sur 20 ans (+5%)
- Des relations avec la Métropole lyonnaise qui augmentent depuis 2010, mais qui sont stables sur 20 ans après une baisse entre 2001 et 2010
- Entre les deux Métropoles, si la tendance est à la hausse de 11% entre 2010 et 2021, les relations n'ont finalement cru que de 2% en 20 ans

Des déplacements de plus en plus « éclatés »

En 2021, 60% des échanges avec le Rhône vont vers la Métropole de Lyon. Si on se limite au territoire de l'EMD 2001, la part des échanges avec la Métropole lyonnaise est de 75% en 2021, alors qu'elle atteignait 79% en 2001.

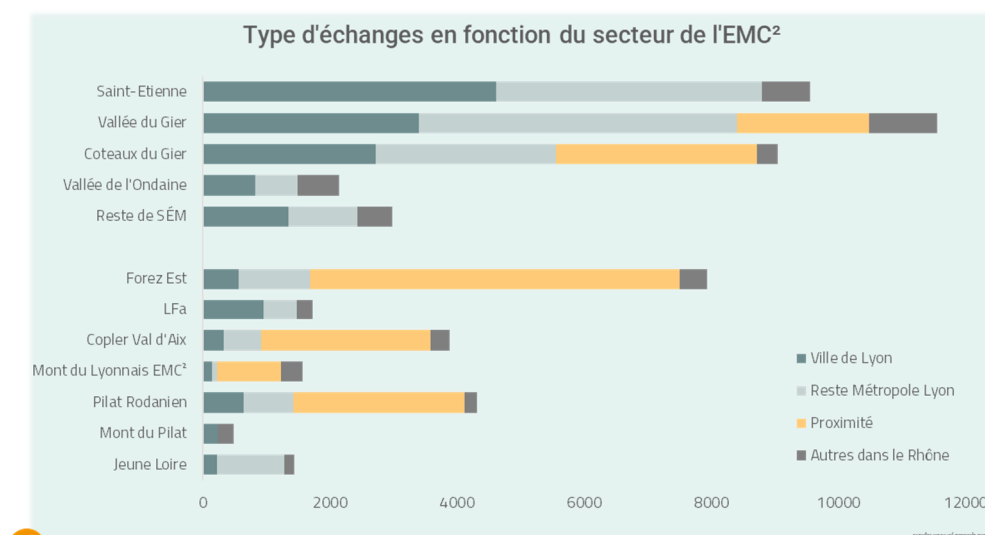


On observe donc deux phénomènes à l'œuvre :

- Plus le territoire de l'enquête grandit, moins la part de la Métropole lyonnaise est forte dans les échanges.
- Plus le temps passe et plus cette part baisse.

Au fur et à mesure que le territoire de l'enquête stéphanoise s'est agrandi, il s'est rapproché du département du Rhône pour devenir totalement limitrophe en 2021. Les déplacements de proximité étant toujours très présents, ceux-ci passent la limite départementale en plus grand nombre.

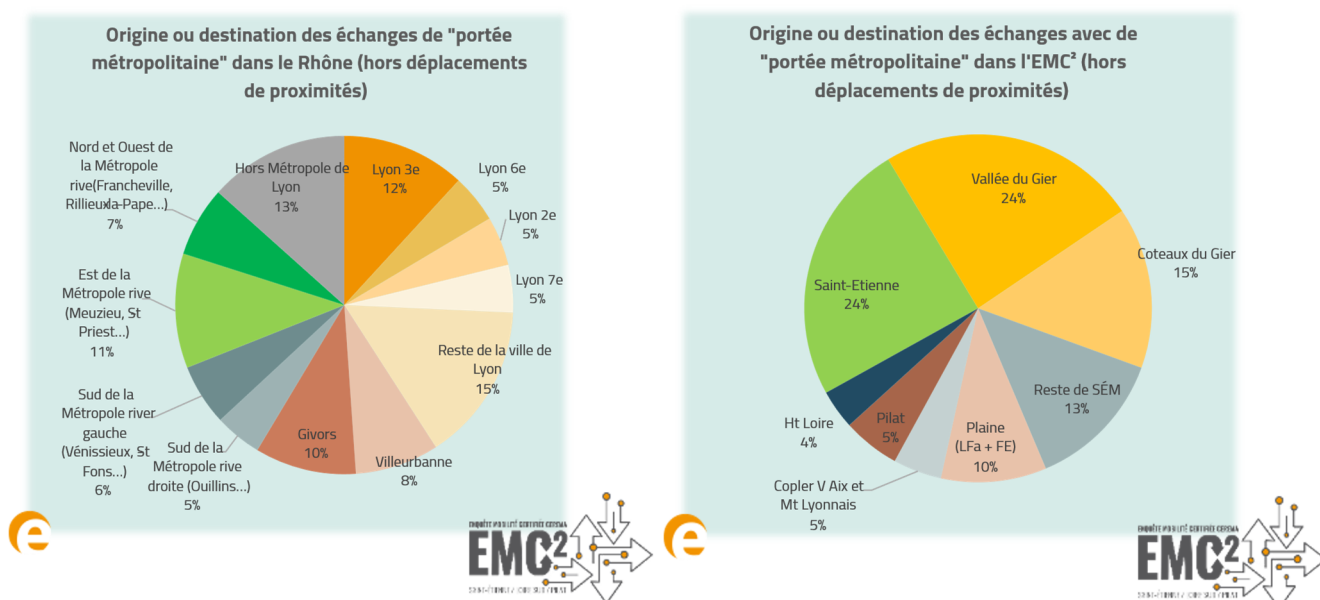
Sur les **56 600** échanges avec le Rhône de 2021, presque **17 500 (31%)** sont ainsi des relations entre un secteur de l'enquête stéphanoise et son voisin dans le Rhône : Le Pilat Rhodaniens avec la Région de Condrieu, Val d'Aix-Copler avec l'Ouest Rhodanien, Forez-Est avec les Mont du Lyonnais ou l'Ouest Rhodaniens, etc...)



En **2021**, à peine plus de **39 000 déplacements** sont donc «**de portée métropolitaine** » entre le territoire de l'EMC² et le Rhône, c'est-à-dire hors déplacements de proximité...

87% de ces déplacements sont des relations avec la Métropole lyonnaise. Dans la Métropole, c'est avant tout la ville de Lyon (41% des relations « métropolitaines ») qui est attractive, particulièrement dans les quartiers de gare : 12% vers le 3^e arrondissement (quartier Part-Dieu) ou le 6^e son voisin ; 5% vers les 2^e et 7^e arrondissements (Perrache et Jean-Macé). Hors de la ville, les grandes zones d'activités de l'Est ou du Sud attirent quant à elles presque un quart de ces déplacements.

Ces déplacements restent très fortement liés au territoire de Saint-Etienne Métropole (77% d'entre eux) et en particulier à la ville centre et à la vallée du Gier (presque ¼ des déplacements pour chacun).

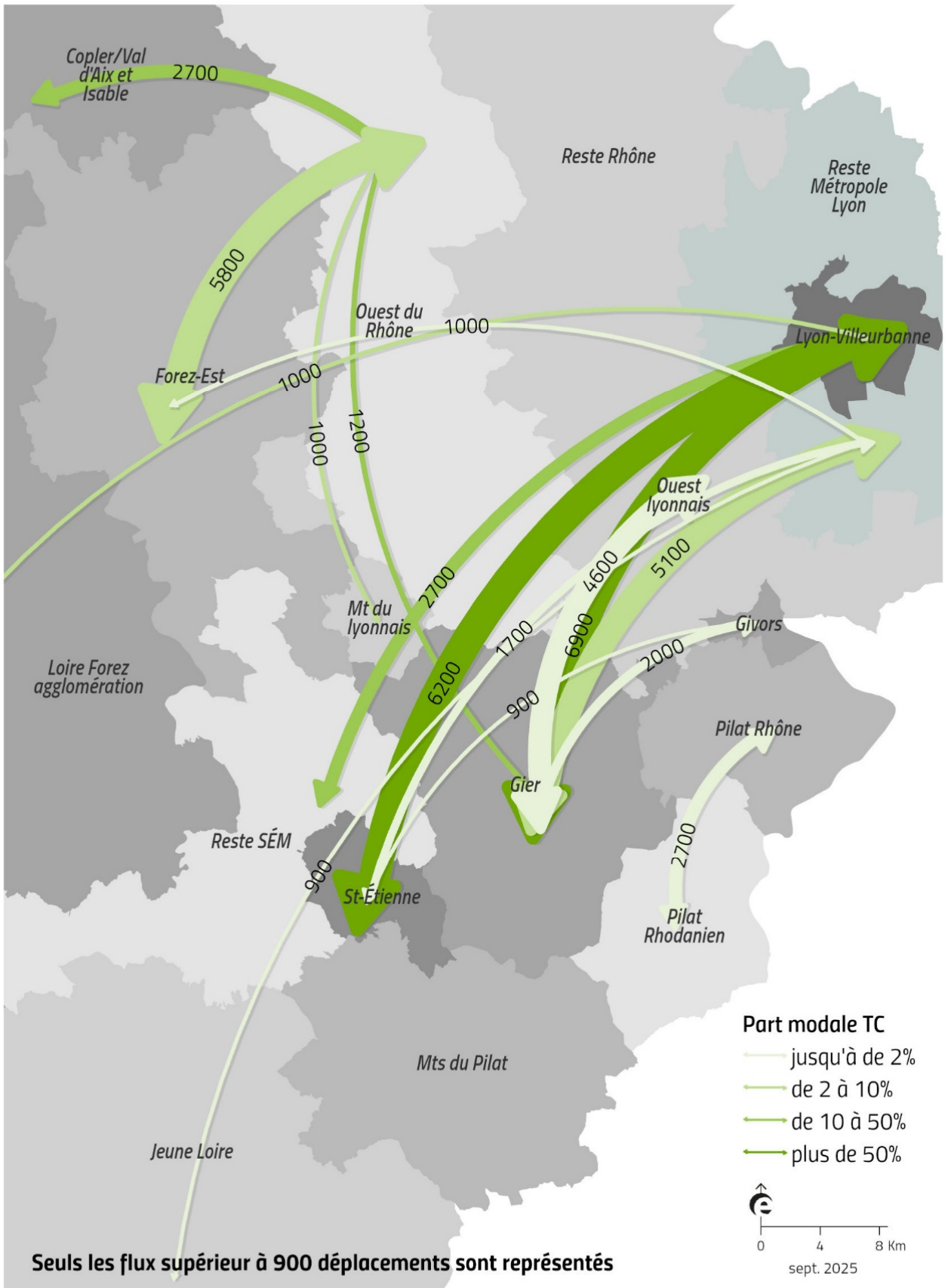


En quelques mots :

- 31% des échanges avec le Rhône sont des déplacements de proximité entre un secteur de l'enquête et son voisin de l'autre côté de la limite départementale
- 39 000 déplacements « seulement » sont donc de « portée métropolitaine », c'est-à-dire liés à une attractivité dépassant les simples relations de proximité
- 87% d'entre eux sont en lien avec la Métropole lyonnaise, d'abord avec la ville de Lyon (41%) et ses quartiers de gare, mais aussi vers les grandes zones d'activités du Sud ou de l'Est de la ville.
- 77% d'entre eux avec la Métropole stéphanoise

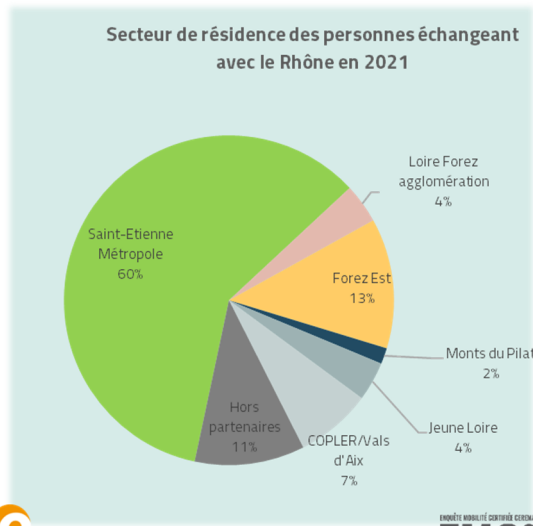
Echanges avec le Rhône : volume et part modale TC

EMC² Saint-Étienne / Loire Sud / Pilat 2021



Sources : EMC² Saint-Étienne Loire Sud Pilat 2021

Qui sont les personnes qui échangent avec le Rhône ?



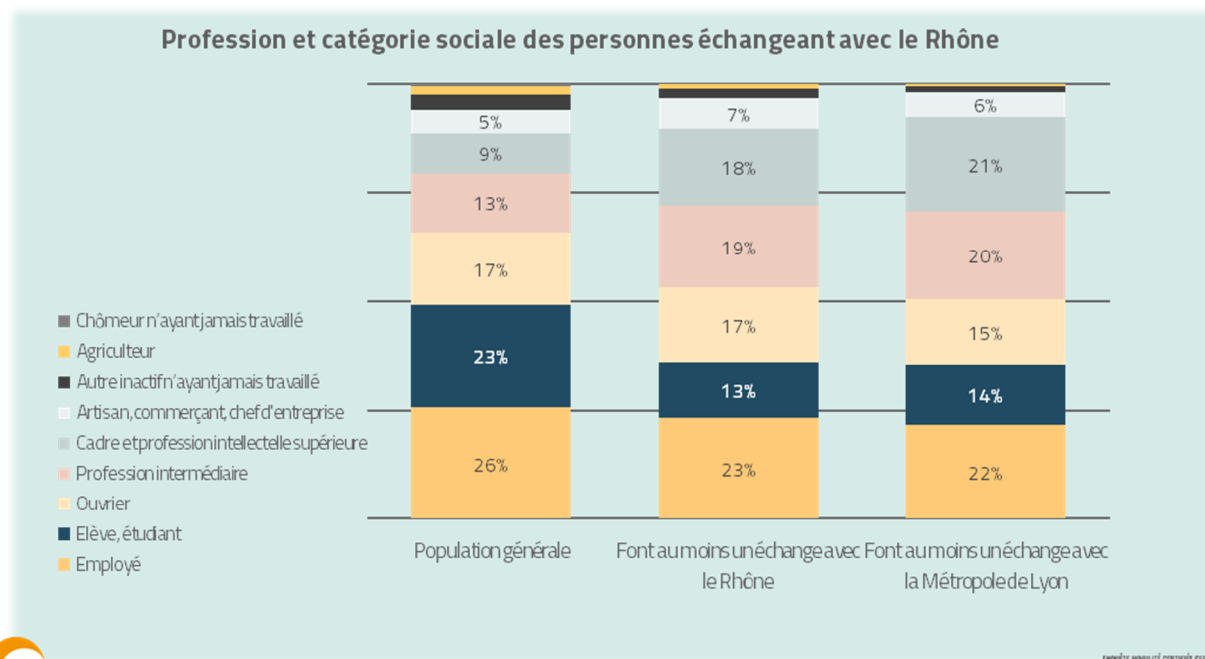
En 2021 pour l'ensemble de l'enquête, ce sont plus de **29 000 personnes** qui effectuent **au moins un déplacement** d'échanges **avec le Rhône** (4,3% de la population de 5 ans et +).

Presque les deux tiers habitent dans Saint-Etienne Métropole. Si les habitants de Forez-Est, de la Copler Val d'Aix et Isable, ou du secteur Pilat Rhodanien et Monts du Lyonnais représentent ensemble plus de 30% des personnes échangeant avec le Rhône, ce sont très majoritairement des personnes qui réalisent des déplacements de proximité avec des secteurs voisins dans ce département.

En 2021, cadres et professions intermédiaires sont fortement surreprésentés dans la population qui effectue au moins un échange avec le Rhône et encore plus dans celle qui échange avec la Métropole

de Lyon.

Un cadre résidant, dans le territoire de l'enquête, sur dix, effectue au moins un échange avec le Rhône, 7% avec la Métropole lyonnaise.



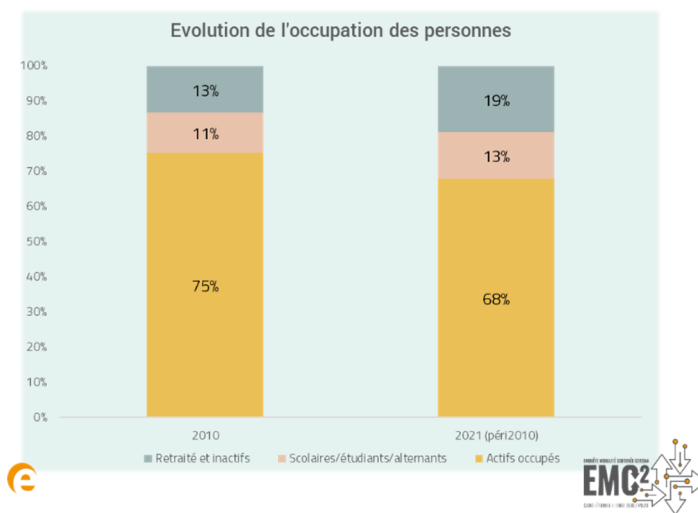
Cette tendance est en augmentation puisque, sur la base du territoire de l'enquête de 2010, 7% des cadres échangeaient avec le Rhône en 2010, pour 9% en 2021.

Cette forte influence du Rhône et de la Métropole Lyonnaise reste cependant à nuancer puisqu'en 2021, se sont presque 38% des cadres, résidant dans l'enquête, qui fréquentent la ville de Saint-Etienne en semaine. A noter tout de même que l'influence de Saint-Etienne sur les cadres a plutôt tendance à baisser ces dernières années (à l'opposé donc de l'influence lyonnaise), puisque sur la base du territoire de l'enquête 2010, 48% des cadres fréquentaient Saint-Etienne en 2010 et qu'ils ne sont plus que 42% en 2021.

Sur la base du périmètre de 2010, **le volume de population** concerné par ces déplacements entre Loire et Rhône **a nettement augmenté** (+3000 personnes - +17%) dont 1 800 qui échangent avec le territoire de la Métropole de Lyon.

Cette augmentation des dix dernières années cache des dynamiques assez contrastées :

- Pour les **actifs occupés**, l'**augmentation** du nombre de personnes concernées n'est **que de 5%** ; elle concerne des personnes travaillant à temps plein, les travailleurs à temps partiel étant moins nombreux en 2021.
- L'**augmentation** est nettement plus **forte** chez les **étudiants, scolaires et apprentis** avec 35% de plus concernés. Dans cette catégorie c'est en particulier **le nombre d'étudiants** qui a **doublé en 10 ans**.



- Enfin la **plus forte progression**, avec une augmentation de 65%, concerne les **personnes inactives** et **en particulier les retraités**, qui à eux seuls sont presque 2 fois plus nombreux à échanger avec le Rhône, autant en 2021 qu'en 2010.

Ces évolutions différenciées amènent un changement du profil de la population concernée par les échanges avec le Rhône. En 2010, les 3/4 des personnes étaient des actifs occupés ; ils ne représentent plus que les 2/3 de la population concernée en 2021.

En quelques mots :

- Plus de 29 000 personnes fréquentent le Rhône, en augmentation de 17% depuis 2010, 7% depuis 2001
- Les deux tiers habitent Saint-Etienne Métropole, les autres font surtout des déplacements de proximité, juste de l'autre côté de la limite départementale
- Une part importante de la croissance est liée au nombre d'étudiants et de retraités concernés
- 1 cadre sur 10, résidant dans l'enquête échange avec le Rhône, c'est 2 points de plus qu'en 2010, mais cela reste très inférieur à ceux qui fréquentent la ville de Saint-Etienne (38%), même si ici la dynamique est inverse (-6 points)

Des échanges avant tout liés au travail

58 % des échanges, partant vers le Rhône, sont à destination du travail. Il s'agit alors, soit du travail sur le lieu habituel (47%), soit du travail sur un autre lieu (10%), (réunions, colloques, formations, visites commerciales etc...).

La deuxième activité, génératrice de ces échanges (14%), concerne les « **loisirs et visites** », avec en priorité les **visites à des parents et amis** (9% des échanges).

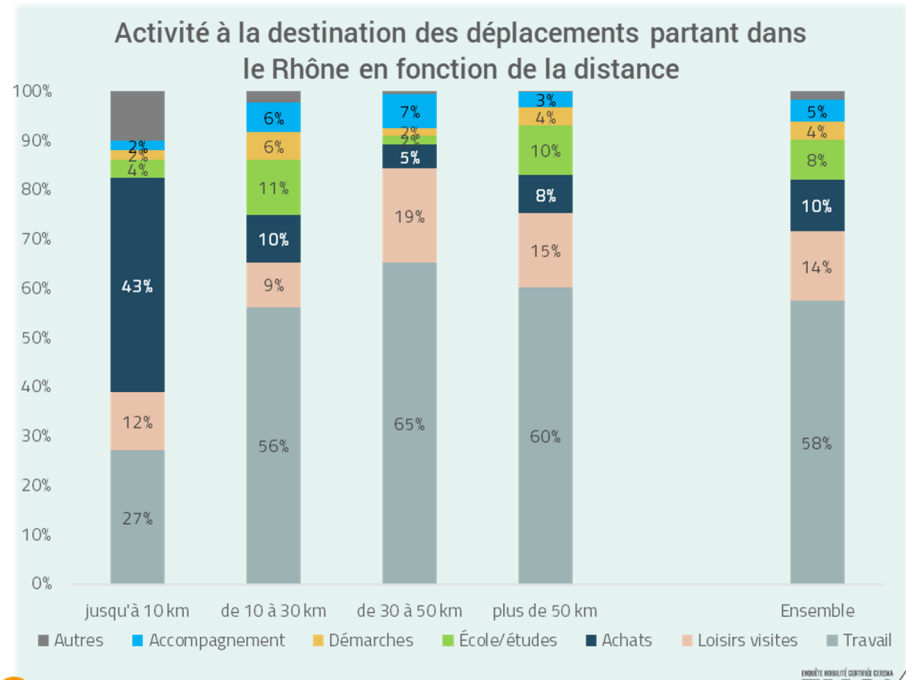
Arrivent ensuite les achats, qui avec 10% apparaissent dans des proportions plus mesurées que ce qui est observé pour l'ensemble des déplacements de l'enquête (20%), et qui sont surtout très présents dans les déplacements les plus courts.

Enfin 8% des échanges sont liés à l'éducation. Pour les déplacements de moins de 30 km, on y trouve des collégiens, alors qu'à plus de 50 km se sont des lycéens, et surtout des étudiants.

A noter toutefois que, même s'ils ne représentent que 4% de l'ensemble des déplacements, le motif « démarches » apparaît dans des proportions similaires à ce qui est observé dans l'ensemble de l'enquête (5%). Il s'agit aux 2/3 de déplacements liés à la santé.

Dans les échanges avec le Rhône, on retrouve principalement **deux grands profils de population** qui ont des motifs très différents, qui motivent ces échanges :

- Des **actifs occupés**, qui réalisent 68% des échanges et qui vont dans le Rhône **pour travailler** (84% de leurs déplacements sont à destination du travail). Ils réalisent ainsi 99% des échanges à destination du travail, alors qu'ils ne sont à l'origine que de 30% des échanges « loisirs visites » et 25% des échanges « achats »
- Des **inactifs** (retraités, chômeurs ou « reste au foyer ») qui réalisent 20% du total des échanges et qui y vont **pour les « loisirs visites »** (46% du temps), **pour des achats** (35%) et **pour des « démarches »** (11%, très largement en lien avec la santé). Cette population est ainsi à l'origine de 67% des déplacements à destination d'achats, de 66% des déplacements à destination de « loisirs visites » et de 63 % des déplacements à destination de « démarches »

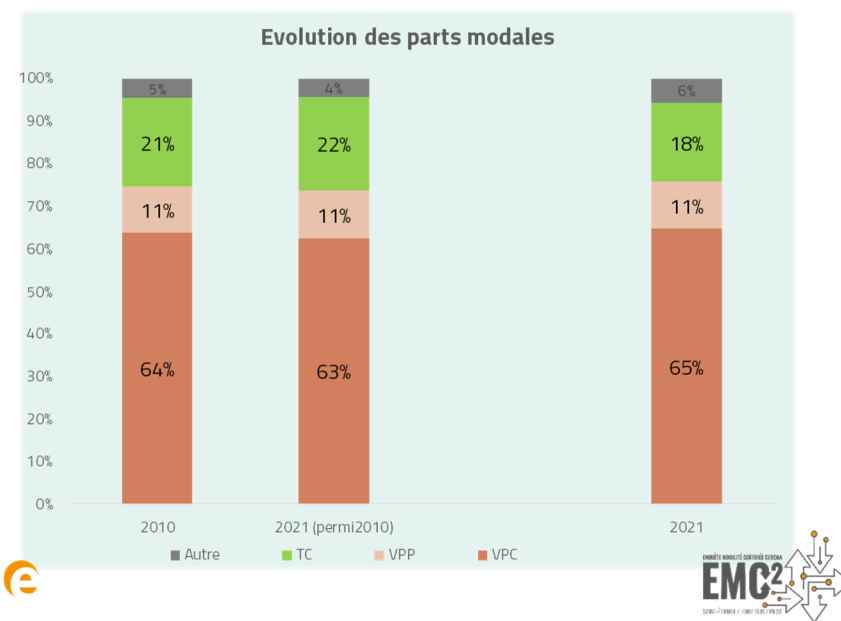


Enfin, les étudiants et scolaires ne représentent que 11% des déplacements à destination du Rhône et plus de 3 fois sur 4 ils s'y rendent pour suivre leur scolarité.

En quelques mots :

- Le travail motive la grande majorité des déplacements vers le Rhône
- Achats et « loisirs visites » génèrent aussi des déplacements, mais en proportion moins forte que ce qui est observé dans l'ensemble de l'enquête. Ces échanges sont alors très majoritairement réalisés par des inactifs (retraités, chômeurs...) et plus que des loisirs culturels ou sportifs, il s'agit principalement des visites à des parents ou amis.
- Enfin une part plus modeste des échanges est liée aux étudiants et scolaires

Des relations dépendantes de l'automobile



Utilisée pour **76% des déplacements** en 2021, la voiture est très largement **le mode le plus utilisé**.

Depuis 2010, les **parts modales** sont restées globalement **stables**.

Cette stabilité des part modales se produisant dans un contexte d'augmentation assez marquée du nombre de déplacements entre 2010 et 2021, elle ne permet donc pas de limiter l'**augmentation des flux de voitures**. Ainsi entre ces 2 enquêtes, on comptabilise presque **3 000 déplacements en tant que conducteur de voiture de plus** (13% en plus), donc autant de

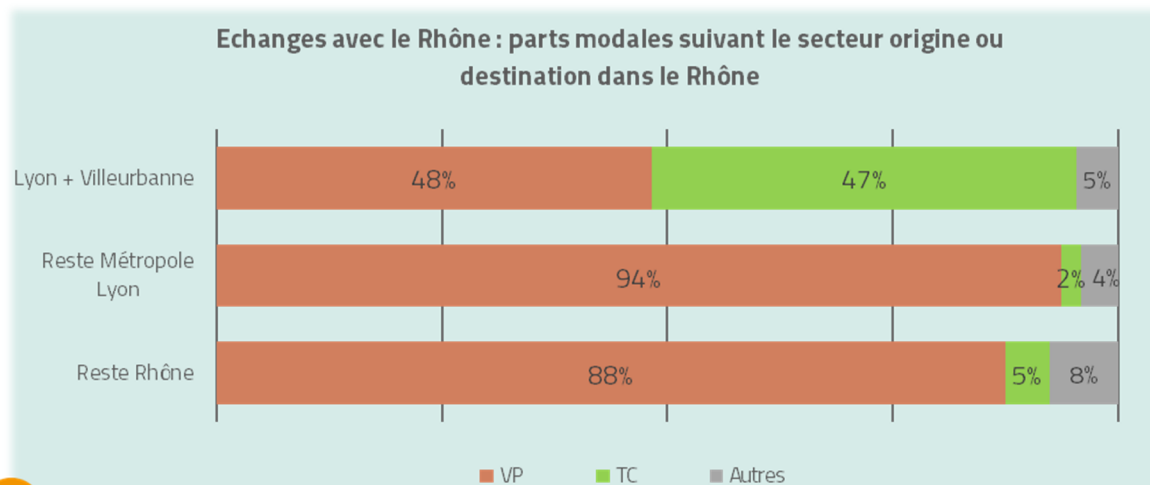
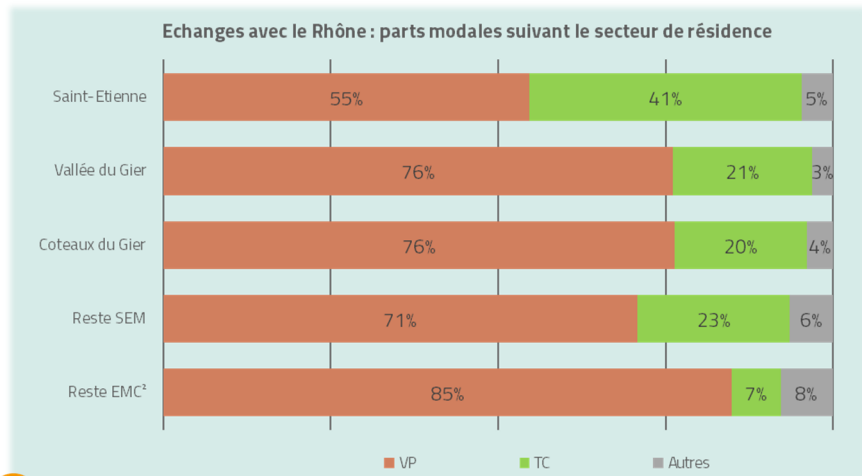
véhicules en plus sur les grands axes de liaison routière vers le Rhône.

Dans le même temps, le nombre de déplacements, en **transport collectif**, a **augmenté de 22%** soit environ **1 600 déplacements de plus** par jour de semaine.

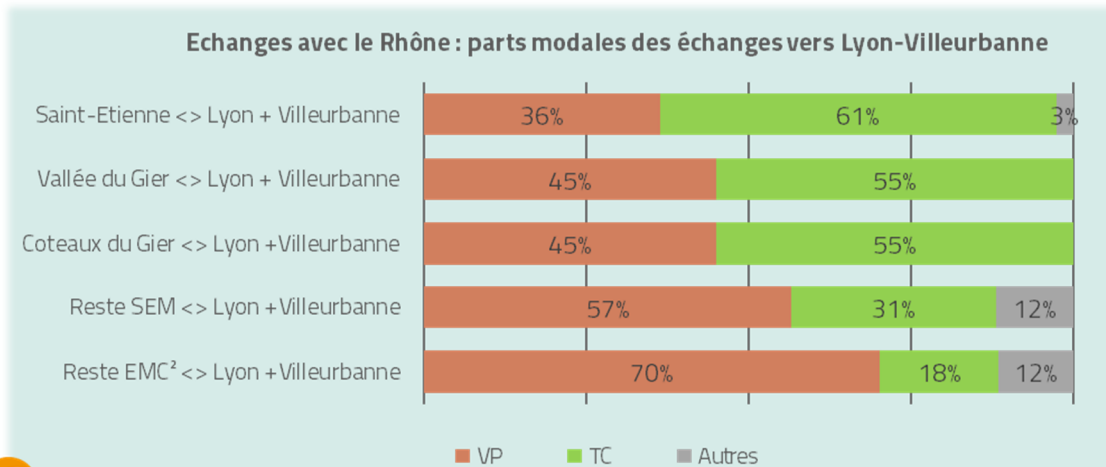
Les habitants de Saint-Etienne utilisent deux fois plus les transports collectifs pour se rendre dans le Rhône que ceux du reste de Saint-Etienne Métropole. Hors de SÉM, l'usage est encore plus faible (mais il y a alors souvent des échanges de proximité).

A noter qu'entre Vallée et Coteaux du Gier, les répartitions modales sont les mêmes.

La voiture est très utilisée pour les échanges avec le Rhône, sauf quand la zone d'origine ou de destination se situe dans les communes de Lyon ou de Villeurbanne où elle fait alors presque jeu égal avec les TC.



Dans les échanges avec le reste de la Métropole Lyonnaise, les transports collectifs ne pèsent que pour 2% des déplacements. Avec le reste du Rhône la part modale du TC grimpe légèrement à 5%, mais cela est alors lié aux scolaires qui se déplacent en proximité pour rejoindre leurs lycées ou collèges, juste de « l'autre côté » de la limite départementale.



Les **transports collectifs**, avec 61% de part de modale, **dominent** en revanche largement pour les seuls **échanges** entre **la ville de Saint-Etienne et Lyon-Villeurbanne** et ils restent aussi **majoritaires (55%)** pour les **échanges entre le Gier** (Coteaux comme Vallée) et **le cœur de la Métropole Lyonnaise**.

Ils affichent sur ces types d'échanges une forte augmentation, depuis 2010, puisque les parts modales étaient à l'époque de 47% de TC pour les relations St-Etienne <> Lyon-Villeurbanne et de 40% pour les relations entre Gier et cœur de la Métropole Lyonnaise.

Des évolutions de parts modales aux répercussions différenciées sur les volumes de déplacements

Entre **Saint-Etienne et Lyon Villeurbanne**, la **progression de la part modale des TC**, accompagnée de la baisse de celle de la voiture, se produit dans une croissance faible du volume global des déplacements. Elle se traduit donc par une **diminution** d'environ **700 déplacements en voiture** sur ces trajets, accompagnée d'une hausse de 900 déplacements en transports collectifs.

Entre le Gier et Lyon-Villeurbanne, les mêmes évolutions de parts modales ne produisent pas les mêmes effets sur les déplacements, car elles se produisent dans un contexte de forte hausse des échanges (+56%). Ainsi, si les 15 points de parts modales TC se traduisent bien par une très forte augmentation du nombre de déplacements (+2000 déplacements), malgré la baisse significative de la part modale de la voiture, on compte chaque jour de semaine 500 voitures de plus qui font la navette entre le Gier et le cœur de la Métropole Lyonnaise.

En quelques mots :

- Plus de 3 déplacements d'échanges avec le Rhône sur 4, sont réalisés en voiture
- Même si l'on observe depuis 10 ans une très faible baisse de 1 point de la voiture en faveur des TC, dans le contexte de progression du nombre d'échanges, chaque jour, ce sont 3000 voitures de plus qui réalisent ces échanges et 1600 déplacements de plus en TC
- Les habitants de SÉM sont ceux qui utilisent le plus les TC, surtout s'ils habitent la ville de St-Etienne
- Les TC sont utilisés pour les échanges avec Lyon-Villeurbanne (part modale quasiment identique à celle de la voiture), ailleurs leur usage est très faible.
- Presque 2/3 des échanges entre les villes-centres sont réalisés en TC, 55% entre le Gier et le cœur de la Métropole Lyonnaise

Le train, une alternative efficace à la voiture, très souvent utilisé avec au moins un autre mode

Avec presque **8 000 déplacements** utilisant le **train** pour les **échanges avec le Rhône**, ce mode est utilisé dans 75% des déplacements « transports collectifs ».

59% des déplacements, utilisant le train à l'échelle de l'ensemble de l'enquête, sont des échanges avec le Rhône, alors que 29% sont internes à l'EMC² (quasi tous à destination de Saint-Etienne) et que 13% vont ailleurs (échanges avec le Puy ou Roanne, voir plus loin en France).

Plus de **91% des échanges avec le Rhône**, utilisant le **train**, sont réalisés par un **habitant de Saint-Étienne Métropole**, 38% par un habitant de la ville centre et 43% par un habitant du Gier.

Depuis 2010, à périmètre équivalent, on compte plus de 1 100 déplacements de plus utilisant le train pour les échanges avec le Rhône, soit une hausse de 18%.

Un peu plus de 4300 personnes utilisent le train lors d'un échange avec le Rhône :

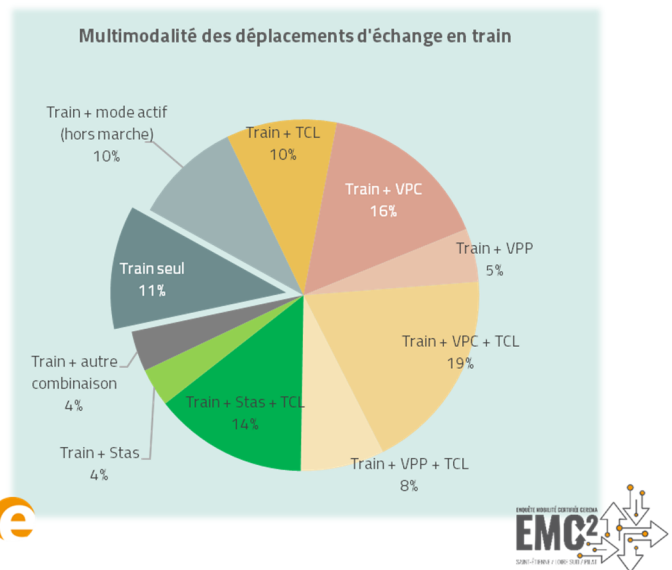
- 38% d'entre elles ont un abonnement TC combiné et 26% un abonnement TER.
- Ce sont très majoritairement des actifs occupés et des étudiants (53% d'actifs occupés et 28% d'étudiants)

Seuls **11% des échanges en train sont monomodaux** et n'utilisent donc qu'un seul mode mécanisé de bout en bout du déplacement, le train (la marche, mode non-mécanisé, étant bien entendu utilisée aussi entre les gares et les origines et destinations).

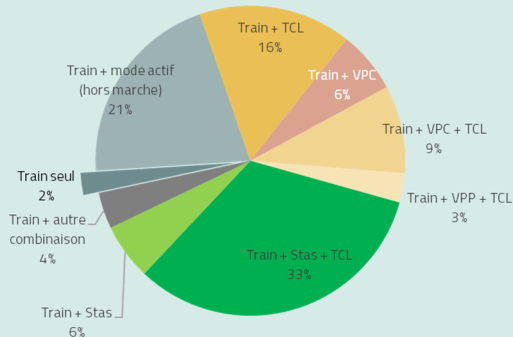
Dans 51% des cas, le train est associé au réseau TCL, que cela soit seul (14% de train + TCL) ou associé en plus à d'autres modes comme la voiture en tant que conducteur ou passager (VPC conducteur + train + TCL : 19% ; VPPassager + train + TCL : 8%), voir le réseau Stas (14% des déplacements d'échanges utilisant le train).

La voiture est utilisée en complément pour 51% des échanges utilisant le train. Pour 37% de ces échanges se sont des conducteurs de véhicules particuliers qui doivent donc trouver un stationnement aux abords des gares, ce qui représente presque 1500 voitures à stationner au cours de la journée.

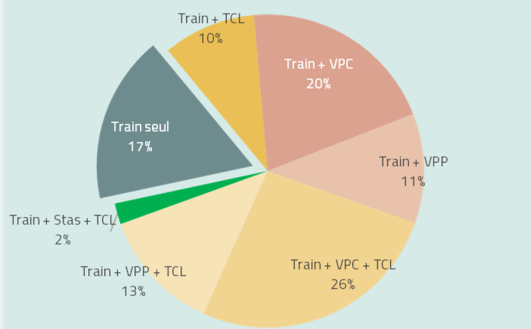
Le réseau de la Stas est aussi utilisé en complément de 19% des échanges, utilisant le train, et enfin dans presque 11% de ces échanges, le train est accompagné d'un mode actif mécanisé (vélo ou engin personnel de déplacement).



Multimodalité des déplacements d'échange en train pour les habitants de Saint-Etienne



Multimodalité des déplacements d'échange en train pour les habitants du Gier



La **chaîne multimodale** varie suivant le secteur de résidence :

- Les **habitants de Saint-Etienne** utilisent peu le train comme mode unique et **l'associe** très souvent au **réseau Stas** (39%) et aux **modes actifs mécanisés** (25%, sachant que 4% n'utilisent le vélo qu'à destination, allant à la gare d'origine en voiture).

- **L'utilisation de la voiture** est beaucoup plus **marquée** pour les **habitants du Gier** puisque 71% des échanges utilisant le train utilisent aussi la voiture (47% pour les conducteurs ; 24% pour des passagers). Cela dit, ce mode d'accès au train ne disparaît pas pour les habitants de Saint-Étienne puisque, dans 19% de leurs échanges utilisant le train, ils ont aussi utilisé la voiture en tant que conducteur.

- **Dans le Gier l'utilisation du train seul** est beaucoup plus **développée** (17%) et liée aux habitants des vallées, alors que l'utilisation de la Stas ou des modes actifs mécanisés est très limitée.

- La **combinaison train et réseau TCL** reste **marquée** pour tous : 61% pour les habitants de Saint-Étienne ; 51% pour ceux du Gier.

En quelques mots :

- Avec 8 000 déplacements quotidiens, le train est le principal mode de transport collectif utilisé pour les échanges avec le Rhône (75% des échanges en TC utilisent le train)
- C'est un mode qui est avant tout utilisé par les habitants de Saint-Étienne Métropole et particulièrement ceux de la ville centre et du Gier
- Le train est rarement utilisé associé uniquement à la marche : 51% des trajets en train sont associés avec les TCL ; 51% avec la voiture ; 19% avec la Stas et 11% avec un mode actif mécanisé (vélo, trottinette, etc...)
- Suivant le lieu de résidence, les enchaînements modaux varient : un habitant de Saint-Etienne utilisera plus fréquemment le réseau Stas ou les modes actifs mécanisés pour se rendre à la gare, un habitant du Gier n'utilisera presque pas ces modes, mais il ira un peu plus souvent à la gare directement à pied (lié aux habitants des vallées) et surtout en voiture et autant comme conducteur que passager.

Le Gier un territoire sous « influence » du Rhône ?

Le Gier participe grandement à l'intensité des relations avec le Rhône et le cœur de la Métropole Lyonnaise. Pourtant il reste un sous-bassin de vie à part entière, qui vit d'abord sur lui-même et qui, quand il échange avec l'extérieur, entretient encore des relations nettement plus fortes à l'Ouest qu'à l'Est.

Des déplacements qui restent très majoritairement dans le Gier, sauf pour le travail

3 déplacements sur 4 des habitants du Gier restent dans le Gier. Cette logique est même accrue pour la majorité des activités. Il n'y a que pour le travail, où même si les déplacements internes restent importants, ils sont très légèrement dépassés par les échanges avec d'autres territoires.

Habitants du Gier, ensemble des déplacements

Déplacements internes au Gier	Echanges entre le Gier et un autre secteur	Entièrement hors du Gier
75%	20%	5%

Habitants du Gier, déplacement pour activité travail

Déplacements internes au Gier	Echanges entre le Gier et un autre secteur	Entièrement hors du Gier
46%	47%	7%

Habitants du Gier, déplacement pour activité achats

Déplacements internes au Gier (hors Givors)	Echanges entre le Gier et un autre secteur (y c. Givors)	Entièrement hors du Gier
80%	15%	5%

Habitants du Gier, déplacement pour activité loisirs, visites

Déplacements internes au Gier	Echanges entre le Gier et un autre secteur	Entièrement hors du Gier
78%	15%	7%

Des échanges globalement orientés vers l'Ouest et Saint-Etienne

Quand les habitants du Gier quittent le territoire, ils vont d'abord vers l'Ouest et Saint-Étienne Métropole et la plupart du temps vers la ville de Saint-Etienne. Cela se confirme quelles que soient les activités, même pour le travail, les loisirs ou les achats. Dans le territoire de Saint-Étienne Métropole, la couronne stéphanoise est aussi très attractive.

Le train est surtout utilisé pour les échanges avec Lyon

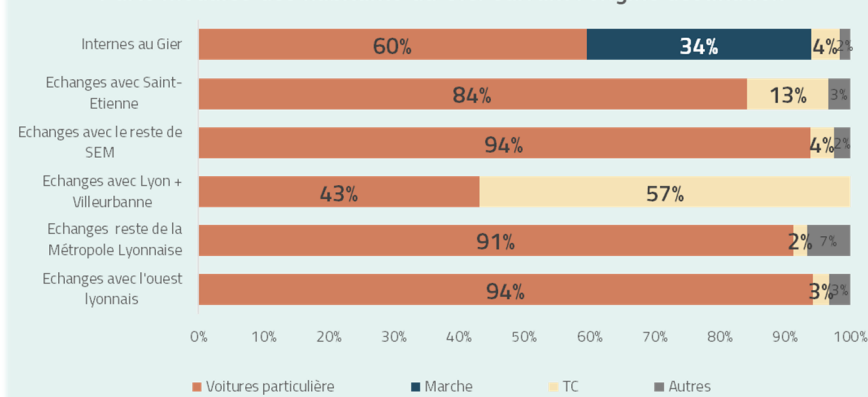
La voiture domine dans tous les échanges, sauf pour ceux vers les villes de Lyon et Villeurbanne où ce sont les transports collectifs qui dominent et en l'occurrence le train.

77% des déplacements des habitants du Gier, utilisant le train, se font entre le Gier et ces deux communes.

Habitants du Gier - Echanges hors du Gier uniquement

	Vers SEM	Vers la Métropole de Lyon	Vers l'ouest du Rhône
Tous motifs	56%	22%	9%
	<i>Vers Saint-Etienne</i> 32%	<i>Vers Lyon Villeurbanne</i> 11%	
Activité travail	49%	26%	13%
	<i>Vers Saint-Etienne</i> 13%	<i>Vers Lyon Villeurbanne</i> 7%	
Activité achats	66%	28%	2%
	<i>Vers Saint-Etienne</i> 31%	<i>Vers Lyon Villeurbanne</i> 12%	<i>Vers Givors</i> 12%
Activité loisirs	60%	16%	3%
	<i>Vers Saint-Etienne</i> 26%	<i>Vers Lyon Villeurbanne</i> 4%	<i>Vers Sud de la Métropole Lyonnaise</i> 10%

Parts modales des habitants du Gier suivant l'origine destination



En quelques mots :

- Le Gier est un bassin de vie à part entière, ses habitants y effectuent la grande majorité de leurs déplacements et il n'y a que pour travailler que ceux qui doivent le quitter sont à peine plus nombreux que ceux qui y restent
- Quand ils quittent le Gier, c'est avant tout pour aller à l'Ouest vers Saint-Etienne et la Couronne, et cela quel qu'en soit le motif.
- Cependant leur usage des transports collectifs et du train est très majoritairement destiné aux échanges avec le cœur de la Métropole Lyonnaise, alors même qu'ils sont deux fois plus nombreux à se rendre à Saint-Étienne pour travailler et qu'ils ont pour cela à disposition une offre identique à celle à destination de Lyon.



Les partenaires de l'enquête

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

 **La Région**
Auvergne-Rhône-Alpes

**Loire
FOREZ**
Agglo


**PRÉFET
DE LA LOIRE**
Liberté
Égalité
Fraternité

Loire
LE DÉPARTEMENT


Communauté
de Communes
des Monts
du Pilat


SCHEMA
DE COHERENCE
TERRITORIALE
scot
SUD LOIRE

FOREZ-EST
communauté
de communes


SAINT-ÉTIENNE
la métropole


L'Agence d'urbanisme des territoires ligériens

46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
Tél : 04 77 92 84 00
Mail : epures@epures.com
Web : <https://www.epures.com>