

Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

en voiture

en train

en bus

à pied

à vélo

e Enquête déplacements

Enquête déplacements ville moyenne du
Roannais réalisée entre oct. 2011 et janv. 2012

Juin 2013

L'Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) en chiffres sur le Roannais

119 communes, **158 700** habitants (INSEE 2009)

2 646 ménages enquêtés

3 089 personnes interrogées (âgées de 11 ans et plus)

11 121 déplacements recensés et décrits

Enquête réalisée du 18 octobre 2011 au 13 janvier 2012

Sommaire

Sommaire	4-5
Préambule	6
Une enquête ménages sur le Roannais : pour quoi faire ?	6
Un large partenariat réuni autour de ce projet	6
Le territoire enquêté en 2012	7
Les grands principes d'une méthodologie standardisée au niveau national	7
L'organisation de l'enquête ménages déplacements	8
Découpage en secteurs de tirage	8
La ville de Roanne sous-découpée	9
Tirage au sort de l'échantillon	9
Réalisation de la collecte	9
Redressement des résultats	9
Exploitation standard	9
Contrôle	9
Marges d'erreur et limites d'exploitations des EDVM	9
Les erreurs de mesure	10
Les erreurs statistiques	10
Des règles à respecter pour l'exploitation	10
Un zonage pour les exploitations	11
Caractérisation des habitants du Roannais en 2012	12
1- Qui sont-ils ?	12-18
2- Combien de déplacements effectuent-ils ?	19-23
3- Pourquoi se déplacent-ils ?	24
4- Comment se déplacent-ils ?	25-26
5- Quand se déplacent-ils ?	27-28
6- En combien de temps ?	29-30
7- Où se déplacent-ils ?	31-32

8- Quel est l'usage du transport collectif ?	33-34
9- Quel est l'usage de la marche ?	35
10- Quel est l'usage du vélo ?	36
11- Quel est l'usage de la voiture ?	37
Eclairages sur les grandes évolutions	38
1- Quelles sont les caractéristiques de la baisse de la mobilité ?	38-41
2- Quelles sont les caractéristiques des évolutions de parts modales ?	42-46
3- Quelles sont les grandes tendances des évolutions des flux ?	47
A retenir	48-49
Lexique	50

Préambule

Du 18 octobre 2011 au 13 janvier 2012, 3 089 personnes de 11 ans et plus résidant dans 119 communes du Roannais ont été enquêtées par téléphone sur leur pratique de déplacements. Ce type de grande enquête est adapté de la méthodologie des Enquêtes Ménages Déplacements, organisée en France depuis le milieu des années 70. Spécifiquement adapté aux villes moyennes, le recueil des données est effectué par téléphone pour limiter le coût global de l'opération. Depuis 2000, plus de vingt agglomérations françaises ont réalisé ce type d'enquête.

A l'époque de la réalisation de l'enquête, Grand Roanne Agglomération comprenait les 6 communes de Commelle-Vernay, Le Coteau, Mably, Riorges, Roanne et Villerest. Le 1er janvier 2013, Grand Roanne Agglomération est devenu Roannais Agglomération par fusion avec les communautés de communes du Pays de la Pacaudière, de l'Ouest Roannais, de la Côte Roannaise et du Pays de Perreux et intégration de la commune de Saint-Alban-les-Eaux. Les termes ex-Grand-Roanne et ex-communautés de communes sont donc utilisés dans les développements qui suivent pour identifier ces anciennes circonscriptions administratives.

En 2000, Grand Roanne Agglomération avait été la première agglomération de France à réaliser une enquête de ce type. Les données obtenues aujourd'hui seront donc comparables sur le territoire historique des 6 communes de l'agglomération.

Une enquête ménages sur le Roannais : pour quoi faire ?

Les principaux objectifs de cette vaste enquête partenariale sont les suivants :

- connaître les pratiques de déplacements des populations, à une échelle adaptée à la réalité de leur fonctionnement quotidien
- disposer d'une base de données exhaustive et partagée pour alimenter les partenariats entre collectivités et permettre de coordonner au mieux leurs politiques
- disposer d'un état de référence et mesurer les évolutions à venir
- adapter les politiques de transport en fonction de ces évolutions
- mesurer les effets des politiques de transports menées et positionner l'agglomération au plan national.

Un large partenariat réuni autour de ce projet

Les partenaires principaux de l'EDVM, pilotée par Roannais Agglomération, sont les suivants :

- l'Etat, à travers la Direction Départementale des Territoires de la Loire
- la Région Rhône-Alpes
- le Département de la Loire
- Roannais Agglomération.

L'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise (Epures) et le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon ont été associés à la mise en œuvre technique de cette enquête.

Le territoire enquêté en 2012

L'enquête a porté sur un territoire de 119 communes correspondant à l'arrondissement de Roanne. Il correspond au bassin de vie du Roannais, établi à partir des migrations domicile-travail et des temps d'accès à la ville-centre. Il tient aussi compte des périmètres institutionnels (Scot SYEPAR et Sornin) et anticipe l'arrivée de grands projets d'infrastructures comme l'A89 (en pointillés sur les cartes).

Le territoire enquêté



Les grands principes d'une méthodologie standardisée au niveau national

Comme les EMD, toutes les EDVM sont réalisées selon une méthodologie standard élaborée par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), service technique du ministère du développement durable, ce qui permet des comparaisons au niveau national.

- Les enquêtes portent sur un échantillon représentatif de la population
- Les enquêtes sont administrées lors d'interviews téléphoniques des personnes

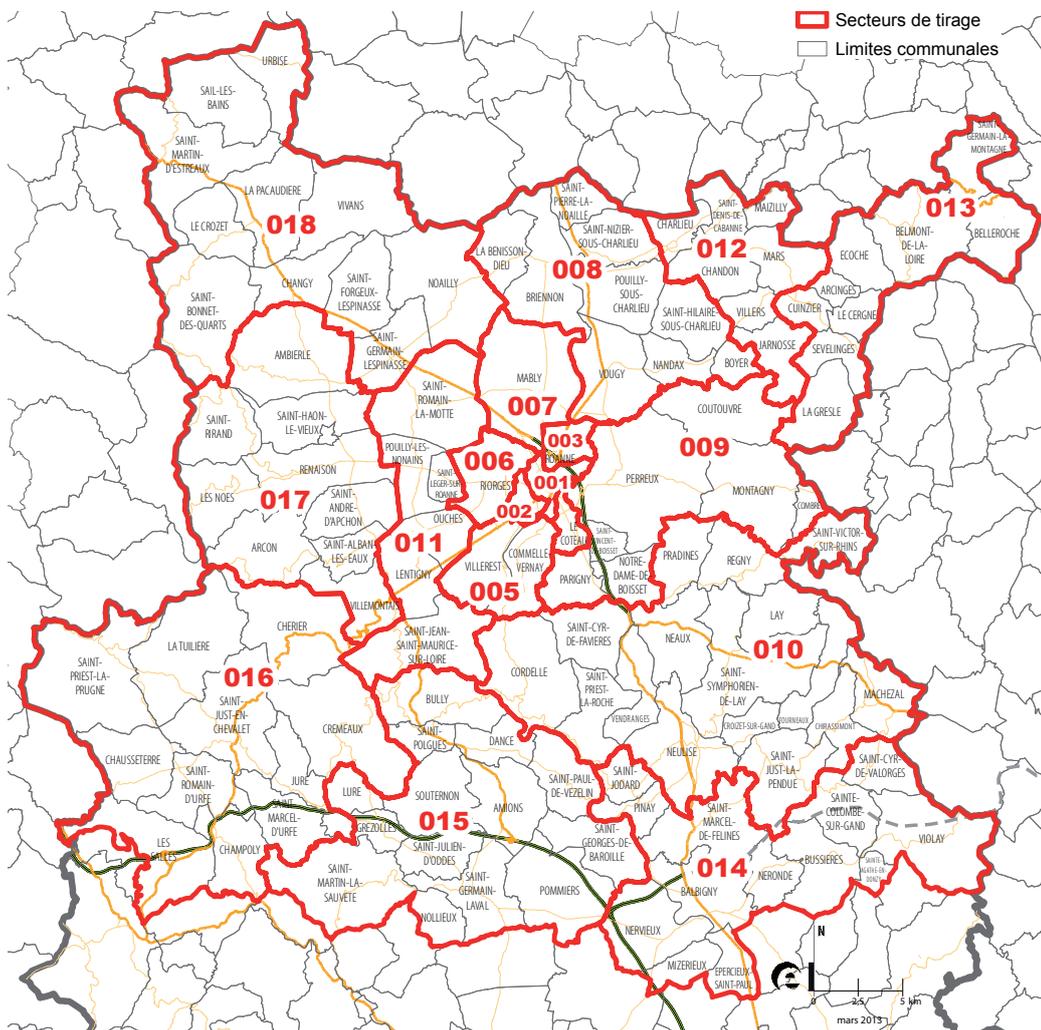
- Dans les ménages de 1 ou 2 personnes, une personne de 11 ans ou plus est tirée au sort pour être interrogée, à partir de 3 personnes, 2 personnes sont interrogées.
- Tous les déplacements de la veille sont recensés et décrits précisément : durée, motif, mode...
- Seuls les jours ouvrables sont concernés
- Tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, deux-roues, transports en commun, voiture particulière.

L'organisation de l'enquête ménages déplacements

Découpage en secteurs de tirage

Afin de garantir une bonne représentativité géographique des personnes enquêtées, et comme le préconise la méthodologie du CERTU, le territoire a été découpé en 18 secteurs de tirages en respectant au mieux les limites intercommunales. Dans chacun de ces secteurs, de 131 à 241 personnes ont été enquêtées (suivant la population du secteur).

Les secteurs de tirage



La ville de Roanne sous-découpée

Afin de permettre une répartition homogène de ménages enquêtés sur la ville de Roanne, cette dernière a été découpée en trois secteurs de tirages (Centre ville- Roanne Sud-ouest et Roanne Nord). Pour maintenir un taux de sondage homogène entre les secteurs de tirages, les deux premiers secteurs, plus peuplés, ont été sur-échantillonnés.

Tirage au sort de l'échantillon

L'échantillon, composé de 15 2000 adresses et numéros de téléphone, a été tiré au sort dans le fichier Pages Jaunes Marketing services. Ce fichier a été ordonné de manière aléatoire par le CETE de Lyon.

Réalisation de la collecte

Toute la phase de réalisation de l'enquête a été confiée par marché public à la société ALYCE-SOFRECO. 25 enquêteurs différents ont produit au moins une enquête depuis la plateforme parisienne d'ALYCE-SOFRECO.

Redressement des résultats

Les résultats obtenus, lors de l'enquête, portent sur les 3 089 personnes enquêtées. Pour obtenir des résultats représentatifs pour l'ensemble de la population, la phase de redressement est donc indispensable. Ce redressement a été réalisé à partir des fichiers INSEE RP 2008.

Dans une EDVM, il est nécessaire de calculer trois coefficients de redressements différents : un pour les ménages, un pour les personnes, un pour les personnes enquêtées. Pour les ménages, le coefficient corrige les «non-réponses» des ménages de grande taille. Pour les personnes, le redressement est réalisé à partir de l'âge pour que les résultats obtenus respectent la répartition réelle de la population par âge. Le coefficient pour les personnes enquêtées est aussi basé sur l'âge.

Exploitation standard

Les exploitations standards consistent à la réalisation d'un ensemble de tableaux d'analyse des données de l'EDVM. Ces exploitations, réalisées par le CETE Nord Picardie, enrichissent la base de données nationale sur la mobilité et sont donc rendues obligatoires par la méthodologie.

Contrôle

Le contrôle est essentiel tout au long du déroulé d'une enquête déplacements ville moyenne afin de permettre le respect de la méthodologie standard CERTU. Il est notamment constitué de phases d'écoutes téléphoniques pendant lesquelles le personnel du CETE surveille le bon déroulé des interviews.

Ce contrôle a été effectué par les services du CETE de Lyon.

Marges d'erreur et limites d'exploitations des EDVM

Une enquête ménage est un sondage. On interroge une partie de la population puis on extrapole le résultat obtenu à l'ensemble de la population. Ce type d'enquête par sondage présente donc un certain nombre d'erreurs dans les résultats qu'elle produit. Ces erreurs sont de deux types : les erreurs «statistiques» (liées au principe du sondage par échantillon et qui sont quantifiables grâce à des lois mathématiques) et les erreurs de «mesure» (erreurs, souvent liées à l'humain et qui interviennent aux différents stades de l'enquête).

Les erreurs de mesure

Comme dans toutes les enquêtes, les enquêtes ménages déplacements sont sujettes à un certain nombre d'erreurs de « mesure ». Ces erreurs sont principalement liées directement à l'activité humaine dans l'enquête. Elles peuvent intervenir à différents stades depuis le tirage de l'échantillon jusqu'à l'exploitation finale des résultats. Pour la plupart d'entre elles, elles ne sont pas quantifiables : c'est la rigueur tout au long de l'enquête qui permet d'en limiter les répercussions.

La méthodologie standard des enquêtes ménages déplacements et des enquêtes déplacements villes moyennes est construite pour limiter au maximum ces erreurs. De plus, les contrôles menés par le CETE tout au long de l'enquête, ainsi que le suivi hebdomadaire des résultats pendant la phase de recueil des données, visent à limiter au maximum l'erreur finale. Celle-ci doit donc être considérée comme insignifiante à partir du moment où l'enquête est labélisée par le CERTU.

Les erreurs statistiques

Le principe du sondage est possible grâce à la loi statistique dite des « grands nombres ». Cette loi nous explique que, si l'échantillon sondé est choisi de manière aléatoire et est au moins de 30 individus, alors la variable analysée sera représentative de la valeur réelle sur l'ensemble de la population, avec une certaine marge d'erreur que l'on peut calculer. Plus la valeur de la variable calculée est forte et l'échantillon important, plus cette marge d'erreur est faible. A l'inverse, une valeur faible sur un petit échantillon implique une forte marge d'erreur qui rend alors la valeur calculée inexploitable.

Les résultats sur l'ensemble de la population sont donc fournis avec une certaine erreur qui est exprimée par 2 termes : le seuil de confiance et la marge d'erreur.

Le seuil de confiance détermine en pourcentage la probabilité que le résultat fourni soit donné avec une certaine marge d'erreur. Dans la pratique, on utilise 3 seuils différents : 80%, 95% ou 99%.

La marge d'erreur, qui peut être aussi appelée précision, erreur relative, ou intervalle de confiance, est exprimée soit en pourcentage, soit en nombre et définit donc l'erreur à un certain seuil de confiance. Cette marge d'erreur est calculée grâce à la loi des grands nombres. Elle dépend de plusieurs critères : le seuil de confiance choisi, le type de la variable sur laquelle on travaille, la valeur de cette variable (calculée après redressement), le nombre d'individus effectivement enquêtés. Plus le seuil de confiance augmente, plus la marge d'erreur augmente. Elle augmente aussi quand la valeur calculée et/ou le nombre d'individus enquêtés diminue. A l'inverse, la marge d'erreur diminue quand la valeur calculée et/ou le nombre d'individus enquêtés augmente.

Des règles à respecter pour l'exploitation

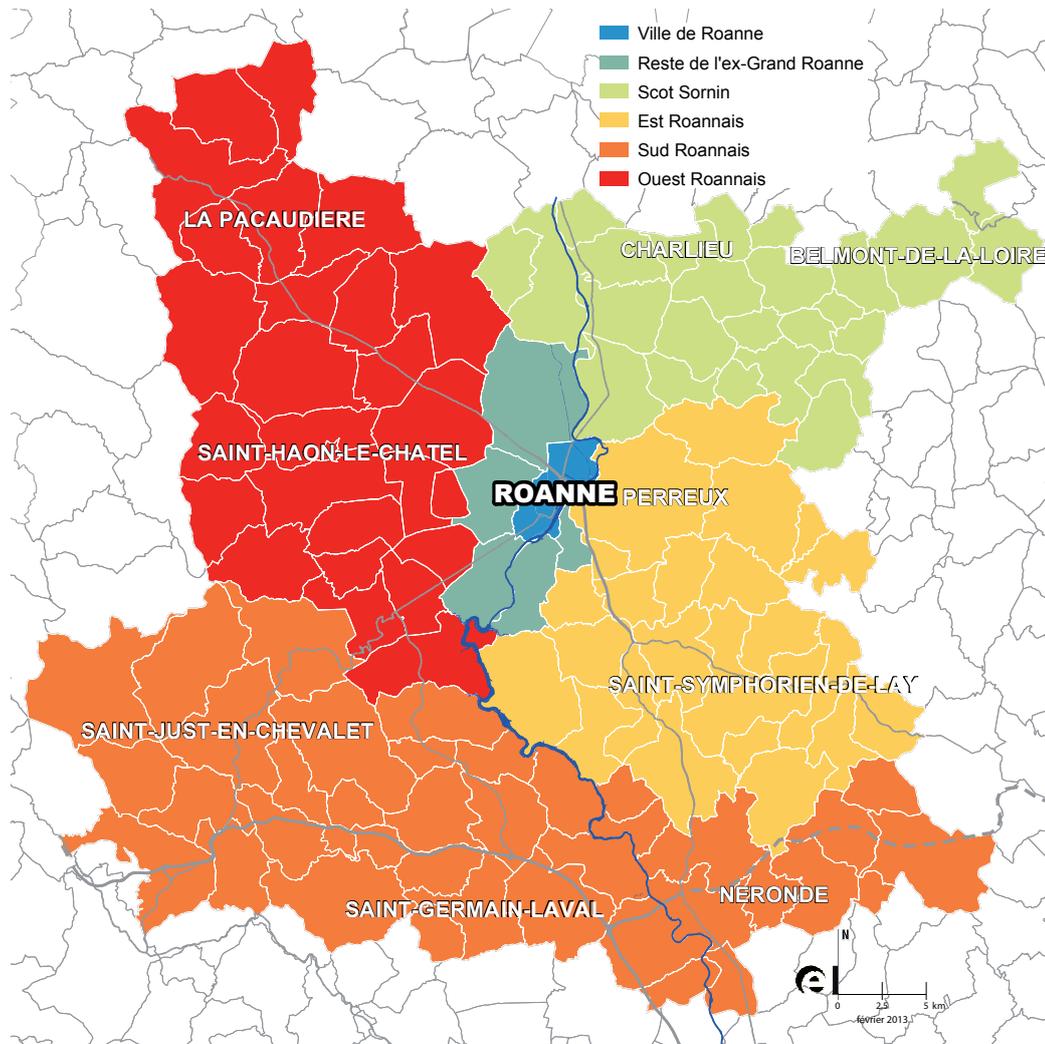
- Respecter l'échelon du tirage aléatoire, c'est-à-dire ne jamais descendre en dessous du secteur de tirage
- Ne pas faire d'analyse dans une matrice pour moins de 10 déplacements enquêtés
- Analyser en regroupement des questions pour lesquelles l'erreur de mémoire du ménage enquêté est potentiellement forte (question sur les horaires par exemple)
- Fiabiliser au maximum la méthode d'analyse
- Limiter au maximum l'erreur statistique et donc :
 - Ne pas faire d'analyse pour moins de 150 ménages enquêtés
 - Ne pas faire d'analyse pour moins de 300 personnes enquêtées
 - Ne pas faire d'analyse pour moins de 1 000 déplacements enquêtés.

D'une manière générale il faut donc toujours travailler sur un ensemble d'au moins 2 et si possible 3 secteurs de tirage.

Un zonage pour les exploitations

Afin de respecter ces règles d'exploitation, le territoire a été découpé en 6 zones pour réaliser les exploitations.

Le zonage de l'exploitation standard (D6)





Caractérisation des habitants du Roannais en 2012

1- Qui sont-ils ?

D'après le recensement 2009 de l'INSEE, **158 700 personnes habitent sur le territoire enquêté.**

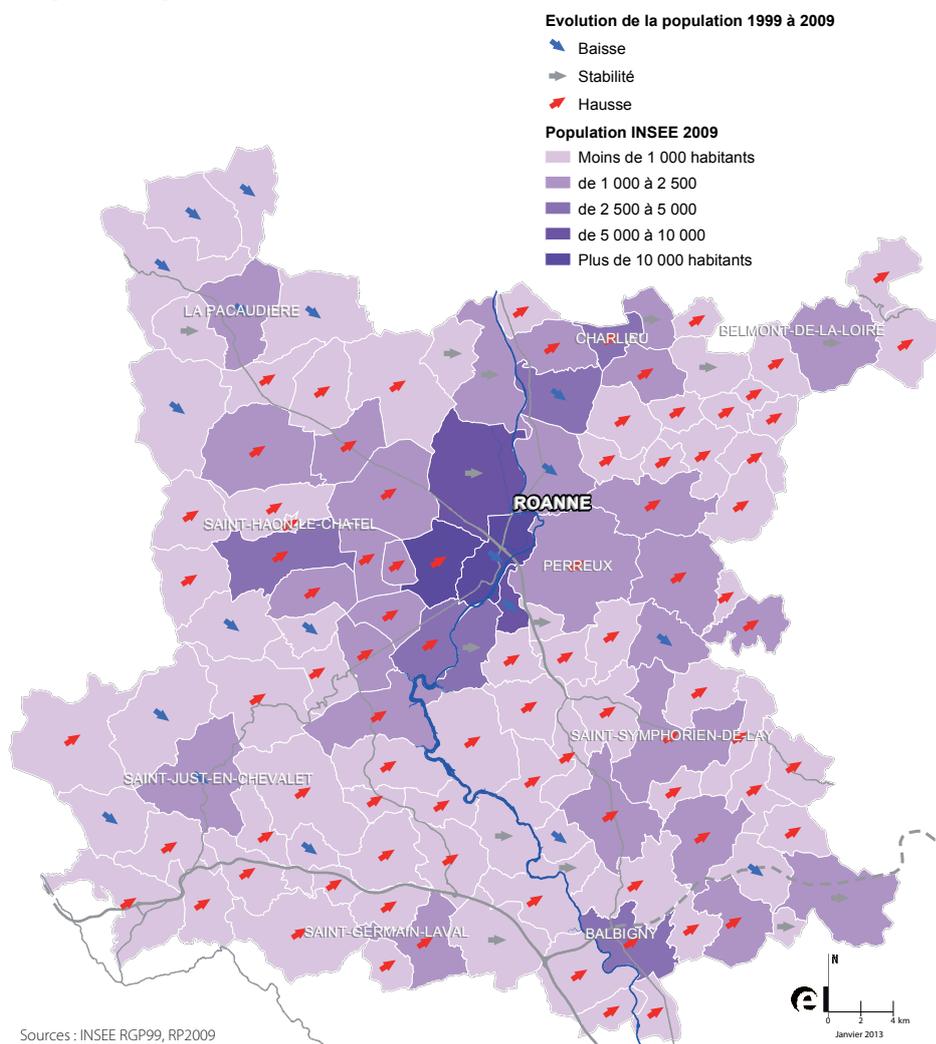
23% de la population de la zone enquêtée habitent dans la ville de Roanne.

Les 6 communes de l'ex-Grand Roanne regroupent presque 44% de la population de la zone enquêtée.

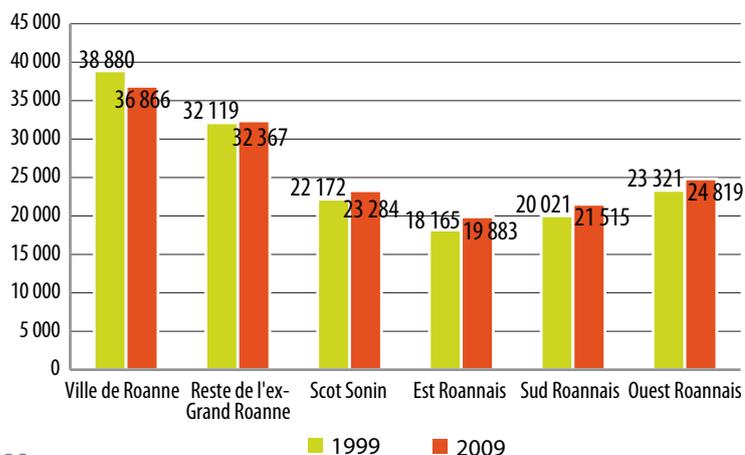
Entre 1999 et 2009, **le territoire enquêté a connu une augmentation de 2,6% de sa population.**

Les évolutions par secteurs sont très contrastées sur le territoire : seule la ville de **Roanne a perdu 5% de sa population** en 10 ans, **le reste de l'ex-Grand Roanne est stable**, alors que sur **le reste du Roannais (hors ex-Grand Roanne) la population a augmenté de 7%.**

Population par commune et évolution



Evolution de la population par secteurs entre 1999 et 2009



Source : INSEE RGP1999 et RP2009



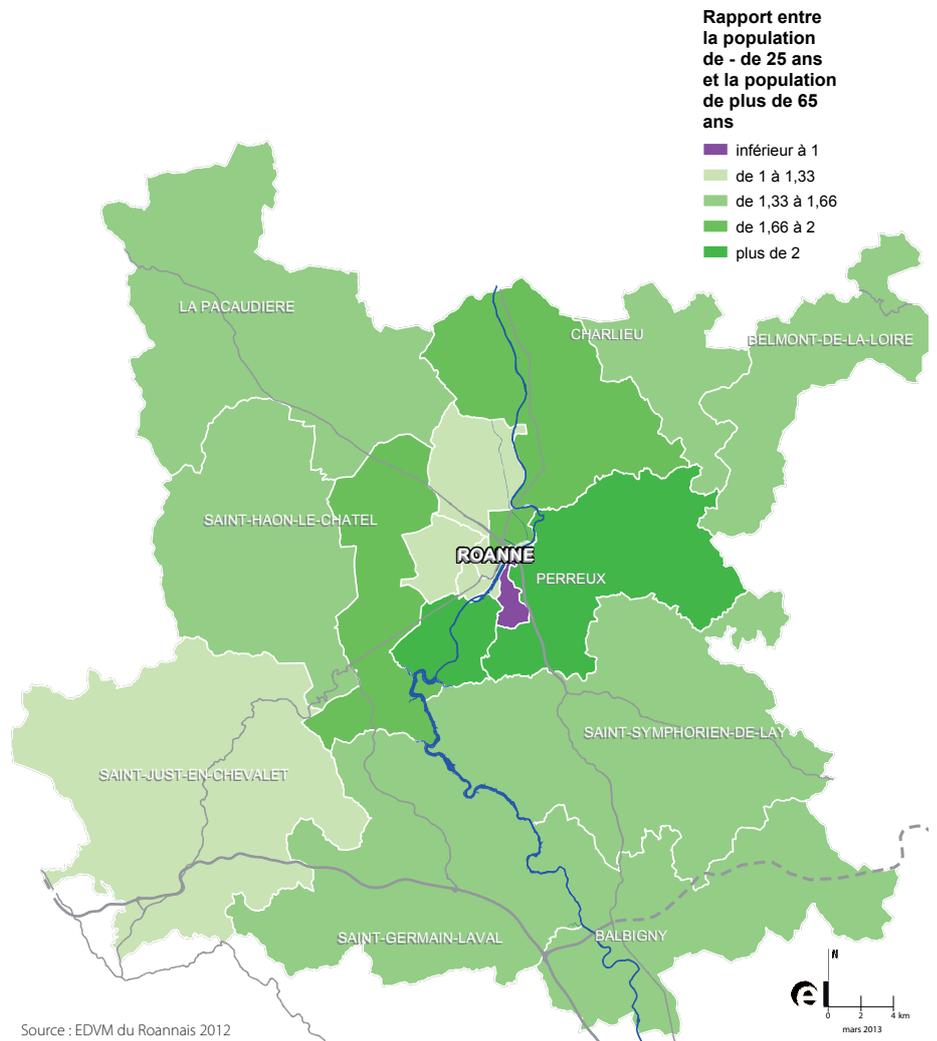
On compte 1,4 personne de moins de 25 ans pour 1 personne de plus de 65 ans sur l'ensemble de l'enquête.

Dans le centre de l'agglomération, seul le secteur nord de la ville de Roanne affiche un indice de jeunesse supérieur à la moyenne. Sur le reste de la ville de Roanne ainsi qu'à Riorges on compte pratiquement autant de moins de 25 ans que de 65 ans et plus.

Au Coteau, les 65 ans et plus sont même plus nombreux que les moins de 25 ans.

A l'inverse, dans les secteurs de Villerest/Commelle-Vernay et de l'ex-communauté de communes du Pays de Perreux, on compte deux fois plus de moins de 25 ans que de plus de 65 ans.

Indice de jeunesse par secteur de tirage





Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

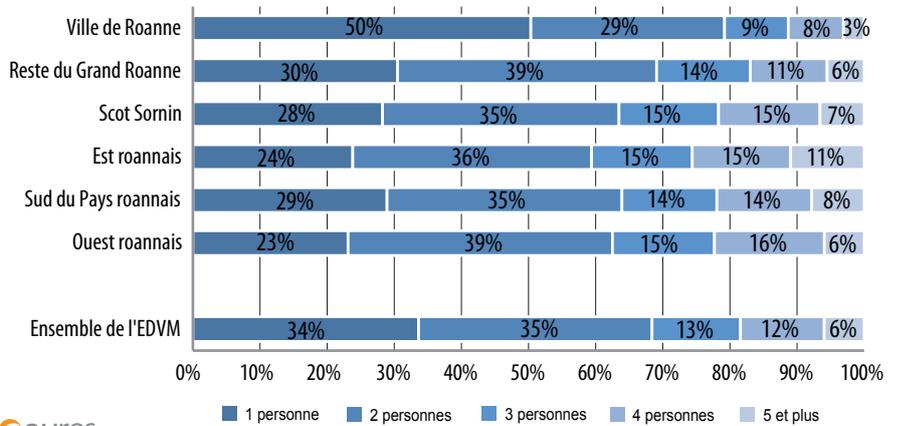
Sur l'ensemble de l'enquête, les ménages se répartissent sur trois tiers : un tiers de ménages d'une personne, un tiers de ménages de deux personnes et un tiers de familles.

A Roanne, un ménage sur deux n'est composé que d'une seule personne.

Les familles sont beaucoup plus présentes hors de l'ex-Grand Roanne.

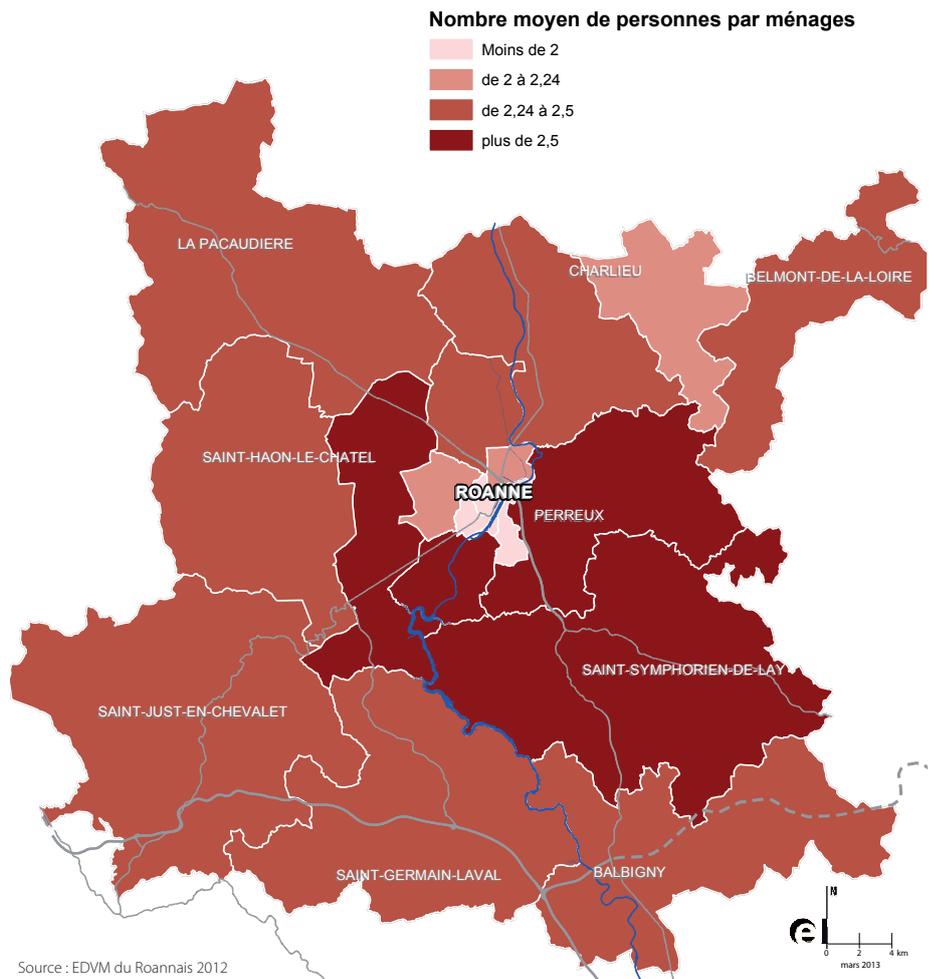
La taille moyenne des ménages varie ainsi fortement suivant les secteurs : inférieure à 1,8 personne par ménage en moyenne sur l'hyper-centre de Roanne, elle dépasse 2,6 personnes par ménage dans la première couronne de l'Ouest Roannais, les secteurs de Commelle-Villerest, Perreux et Saint-Symphorien-de-Lay.

Répartition des ménages par taille et par secteur de résidence (ensemble de l'EDVM 2012)



e pures
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Taille moyenne des ménages par secteur de tirage de résidence





35% des personnes travaillent à temps plein.

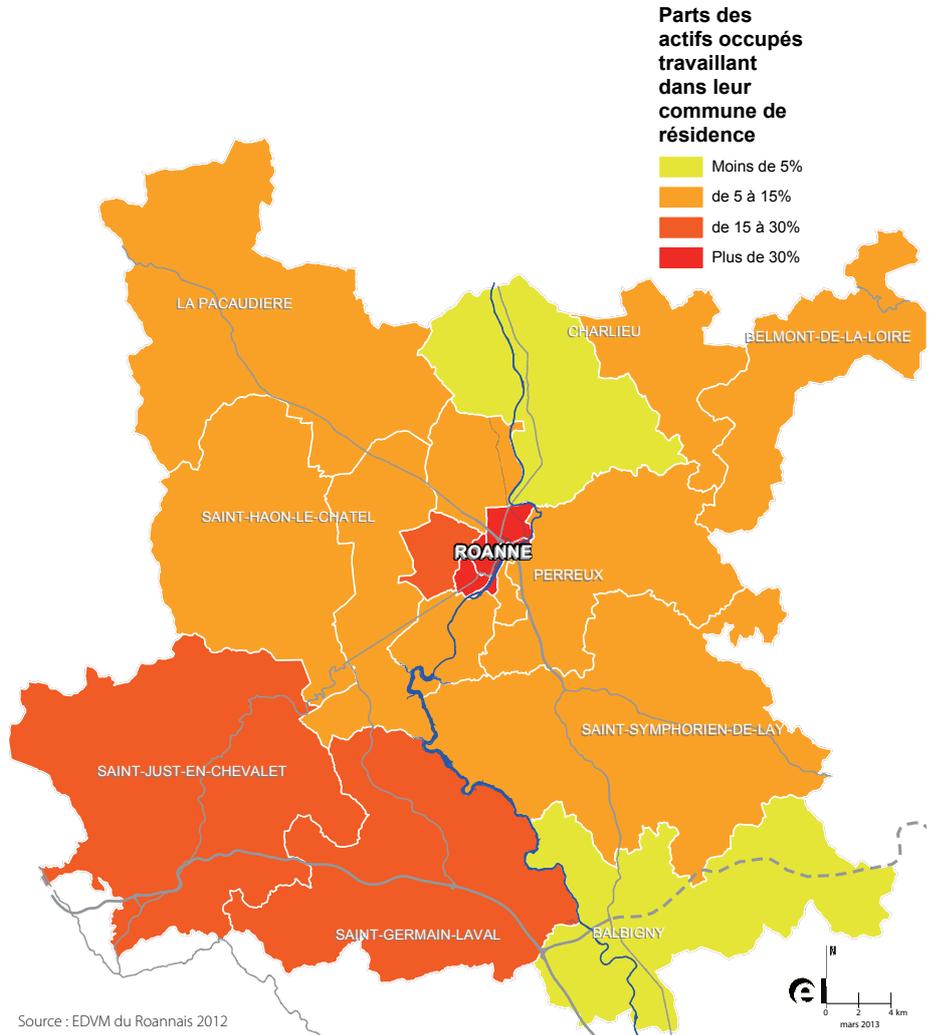
Les retraités représentent 29% de la population de la zone enquêtée, les chômeurs ne comptent que pour 3%.

A Roanne, plus d'un actif occupé sur deux travaille et habite dans la commune.

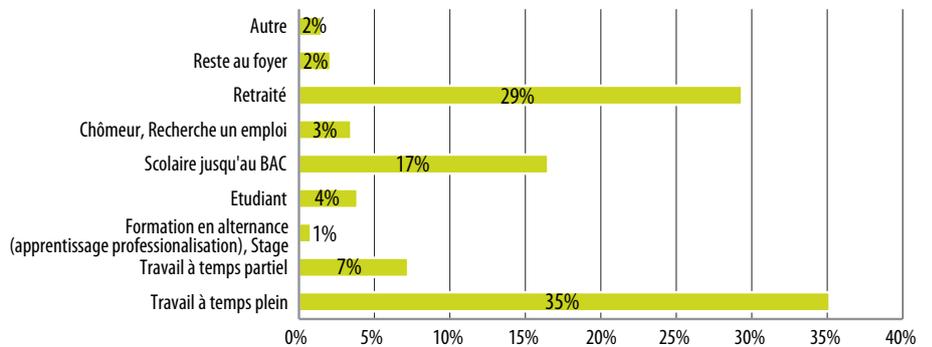
Dans la majorité des autres secteurs la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence est inférieure à 15%.

Elle atteint même des taux très bas dans les secteurs de Balbigny et de Saint-Nizier-sous-Charlieu où seulement 3% des actifs occupés travaillent dans leur commune de résidence.

Part des actifs occupés travaillant dans leur commune de résidence



Répartition des ménages par taille et par secteur de résidence (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

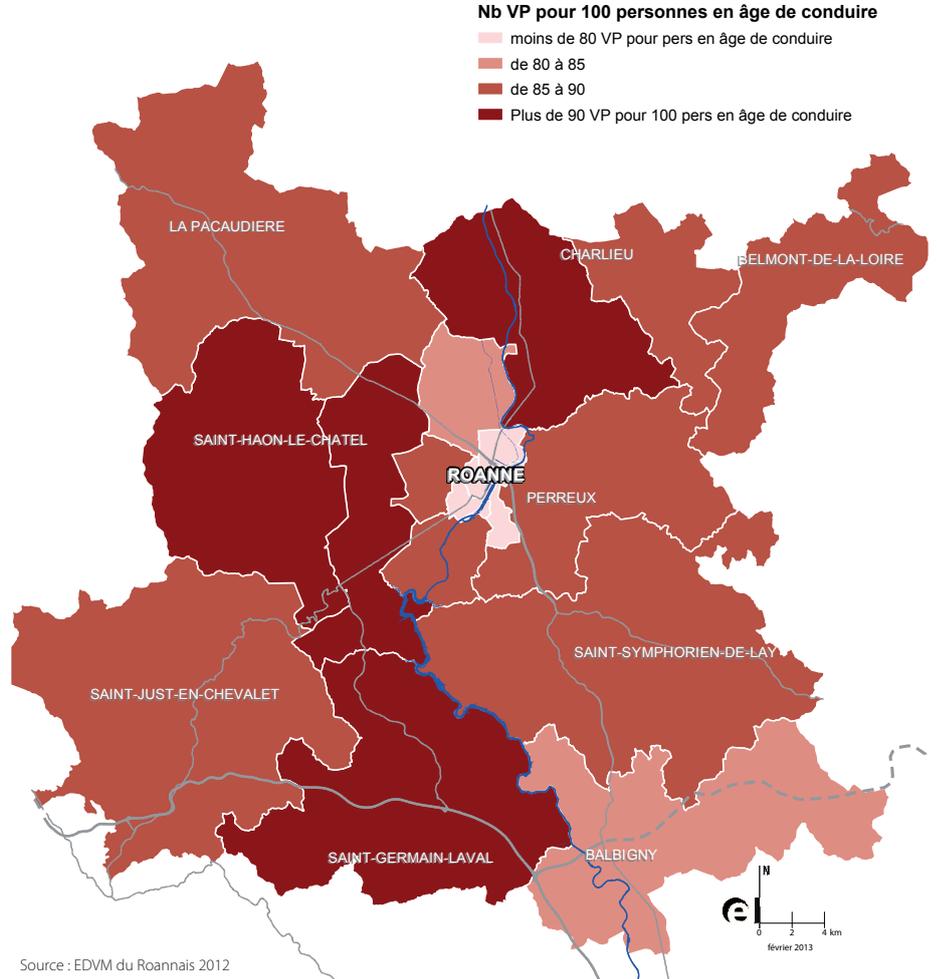
105 000 voitures sont à la disposition des habitants de l'ensemble du territoire enquêté.

Avec en moyenne 85 voitures pour 100 personnes en âge de conduire, le Roannais fait partie des zones les plus motorisées de France.

C'est dans la ville de Roanne que la motorisation est la plus faible avec 73 voitures pour 100 personnes en âge de conduire.

Cette motorisation est beaucoup plus élevée ailleurs, particulièrement dans les deux secteurs proches de l'ouest Roannais où on comptabilise de 97 à 99 voitures pour 100 personnes en âge de conduire.

Nombre de voitures à disposition pour 100 personnes en âge de conduire par secteurs de tirage



Evolution sur l'ex-Grand Roanne

	2000	2012
Ex-GRA - nombre de VP	33 800	43 200
Ville de Roanne - nombre de VP	16 800	21 600
Ex-GRA - nombre de VP pour 100 personnes en âge de conduire	61	78
Ville de Roanne - nombre de VP pour 100 personnes en âge de conduire	55	73

Comparaison avec d'autres EDVM

Nombre de voitures pour 100 personnes en âge de conduire



Source : CERTU et EDVM du Roannais 2012



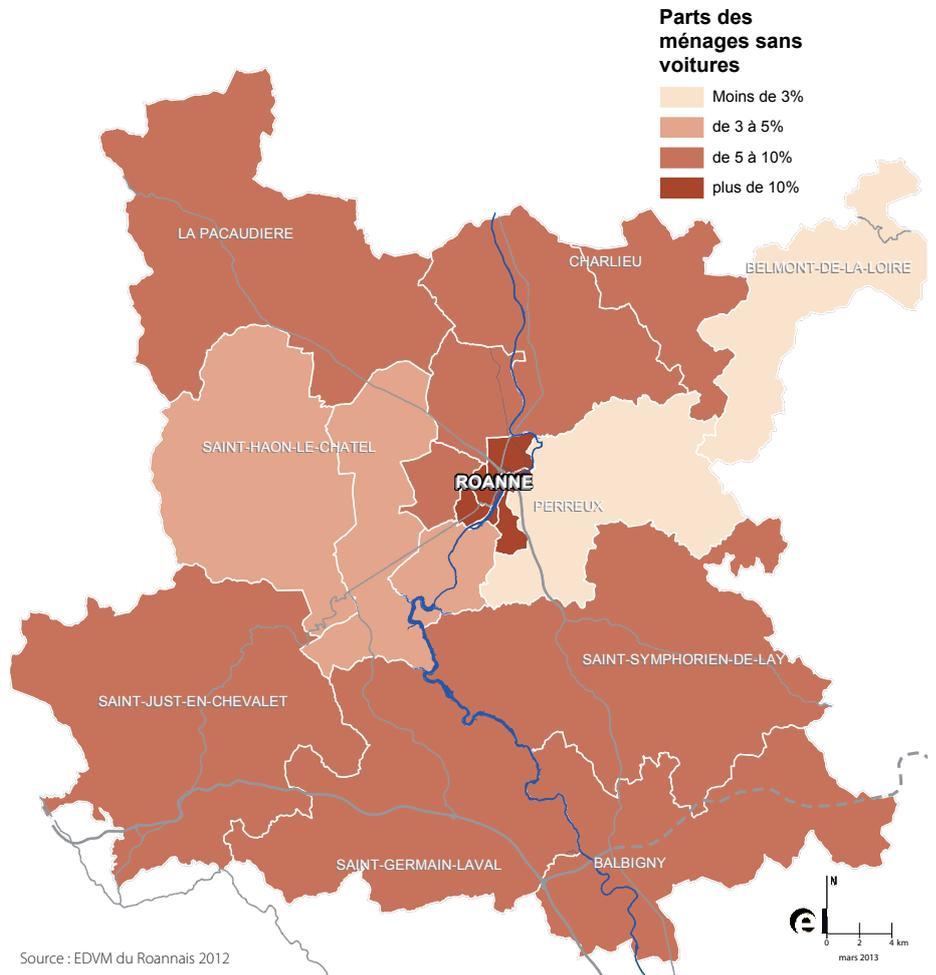
Les villes de Roanne et du Coteau concentrent les ménages non-motorisés. 18% des ménages n'y disposent en effet d'aucune voiture.

Sur le reste du territoire, la proportion est partout inférieure à 10%, elle est au plus bas dans l'ouest Roannais (5%) et surtout dans le pays de Perreux et dans le canton de Belmont-de-la-loire où elle atteint à peine 3%.

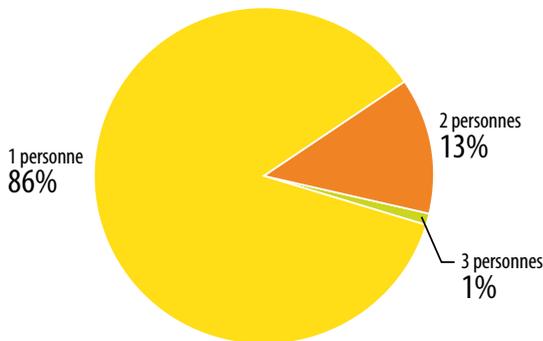
La très grande majorité des ménages non-motorisés n'est composée que d'une seule personne.

Les ménages non-motorisés sont aussi principalement composés de personnes retraitées. Les actifs occupés y sont sous-représentés par rapport à la place qu'ils occupent dans l'ensemble de la population.

Part des ménages sans voiture par secteur de tirage de résidence

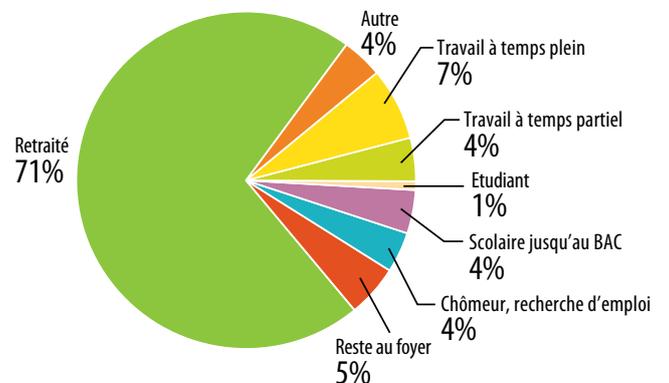


Taille des ménages non-motorisés (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Occupation principale des personnes appartenant à des ménages non-motorisés (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Avec 106 000 vélos recensés sur le territoire, l'équipement global est identique à l'équipement automobile.

Mais cet équipement est beaucoup plus hétérogène puisque 37% des ménages n'ont aucun vélo à disposition, alors qu'un quart en a au moins trois.

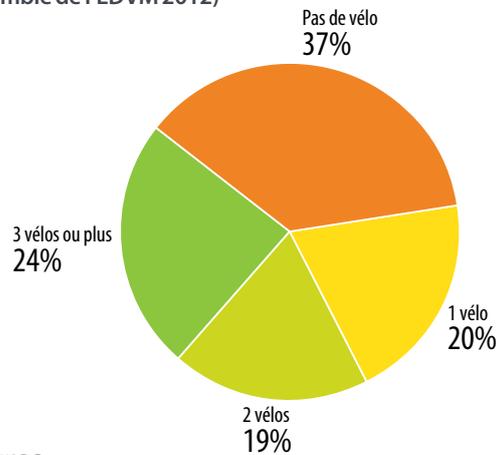
On compte donc 67 vélos pour 100 personnes sur l'ensemble de l'enquête.

C'est dans l'hyper-centre de Roanne, en particulier, que cet équipement est le plus faible avec 53 vélos pour 100 personnes, mais il reste néanmoins non négligeable pour un centre ville.

Dans la majorité des autres secteurs, l'équipement est proche de la moyenne.

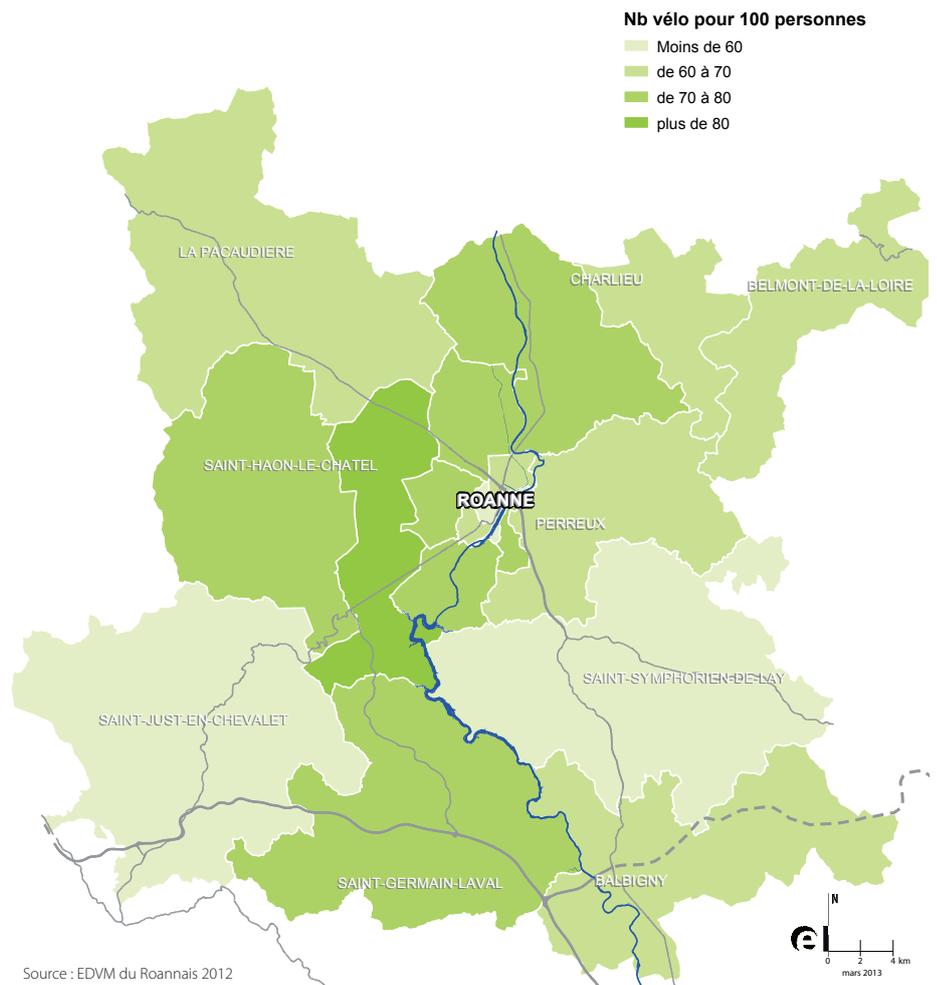
C'est la première couronne de l'Ouest Roannais qui affiche le plus fort taux d'équipement avec 82 vélos pour 100 habitants.

Répartition des ménages en fonction de l'équipement en vélos (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Nombre de vélos pour 100 personnes par secteurs de tirage





Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

2- Combien de déplacements effectuent-ils ?

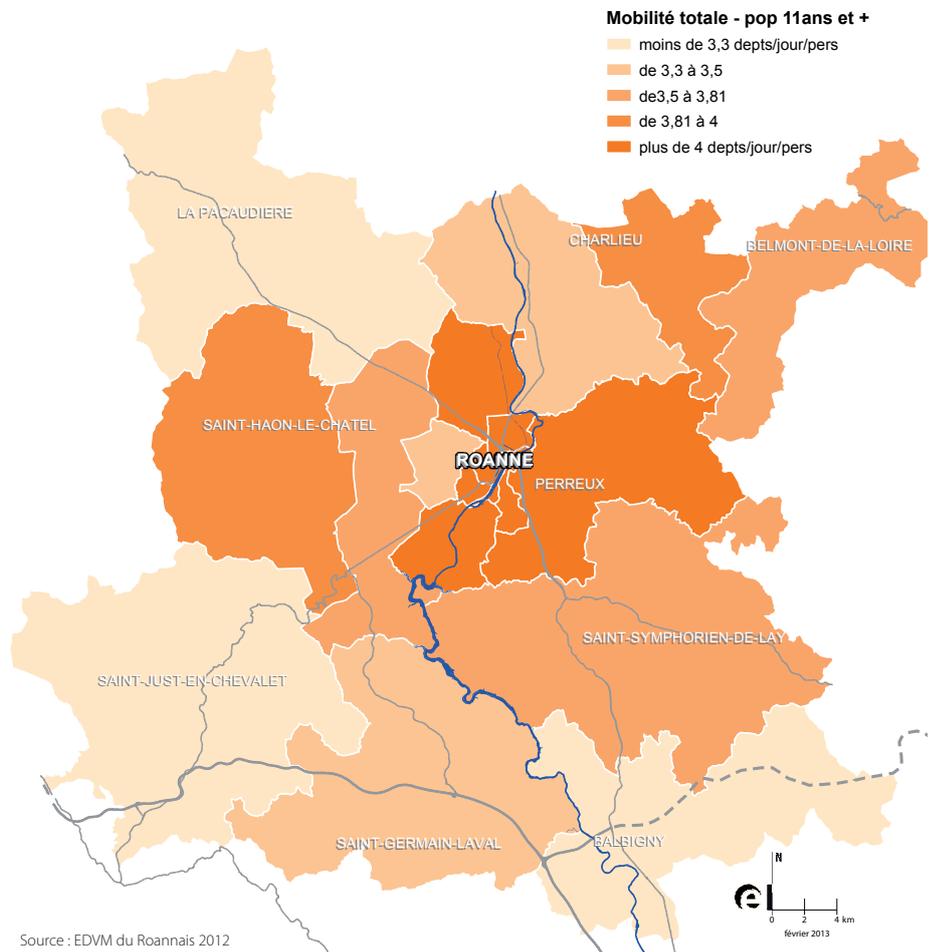
522 000 déplacements sont réalisés chaque jour de semaine par les habitants du Roannais.

En moyenne, un habitant de 11 ans et plus effectue donc 3,81 déplacements par jour de semaine.

Les habitants de la ville de Roanne sont les plus mobiles avec 4,3 déplacements par jour de semaine par personne.

La mobilité baisse nettement dans les secteurs plus ruraux et éloignés du cœur de l'agglomération (Balbigny, Saint-Just-en-Chevalet, La Pacaudière). Elle y est alors voisine de 3 déplacements par jour et par personne.

Mobilité totale ramené à la population de 11 ans et plus par secteur de tirage

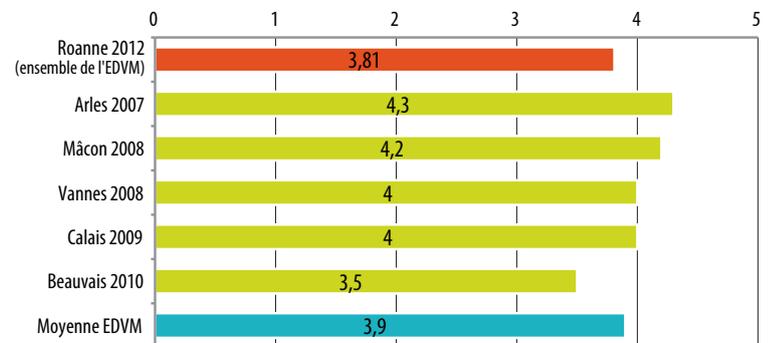


Evolution sur l'ex-Grand Roanne

	2000	2012
"GRA - mobilité tous modes (11 ans et plus)"	4,27	4,11
Ville de Roanne - mobilité tous modes (11 ans et plus)	4,34	4,29

Comparaison avec d'autres EDVM

Mobilité tous modes des 11 ans et plus



epures

Source : CERTU et EDVM du Roannais 2012



Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

Ce sont les habitants ayant entre 25 et 34 ans, puis entre 35 à 39 ans qui sont les plus mobiles avec respectivement 4,75 et 4,68 déplacements par jour et par personne. Cette forte mobilité se traduit par un usage important de l'automobile avec en moyenne au moins 4 déplacements en voiture par jour de semaine.

Les plus de 65 ans sont les moins mobiles, ce sont eux qui utilisent le moins la voiture.

Les 18 à 24 ans sont ceux qui se déplacent le plus à pied.

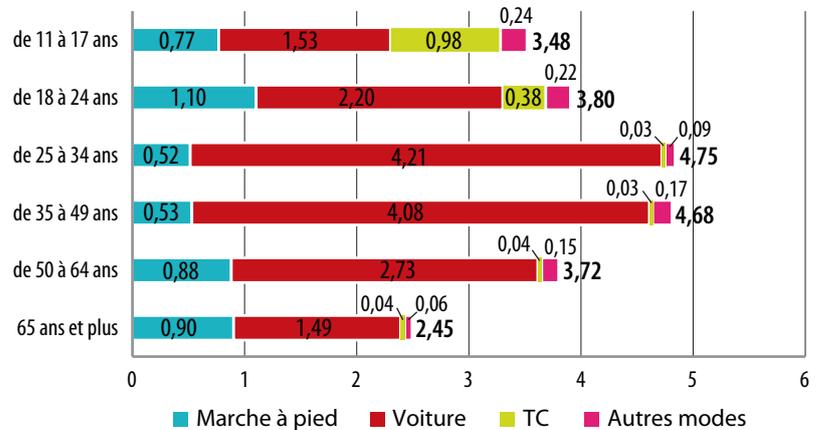
Les 11 à 17 ans sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs avec pratiquement un déplacement par jour et par personne.

Les actifs travaillant à temps partiel sont les plus mobiles, suivis par les travailleurs à temps plein et les étudiants. Ce sont ces derniers qui se déplacent le plus à pied.

Les retraités et les apprentis-formation en alternance sont ceux qui se déplacent le moins et qui utilisent le moins la voiture.

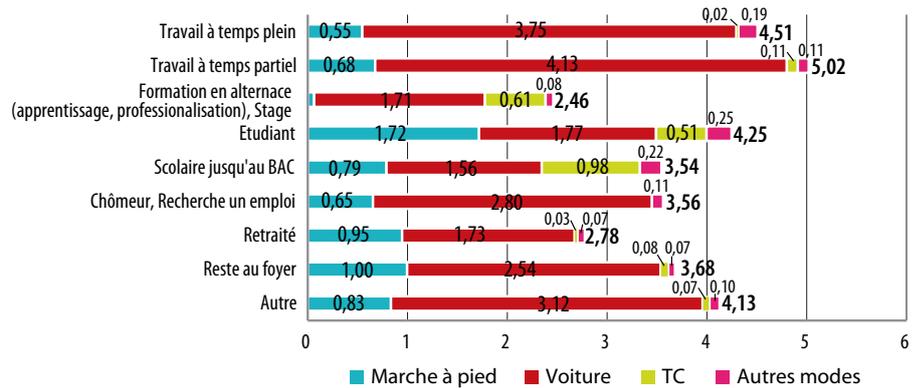
Avec un déplacement par jour et par personne, les scolaires jusqu'au BAC sont les plus gros utilisateurs du transport collectif.

Mobilité par modes en fonction de l'âge (ensemble de l'EDVM 2012 - ensemble des depts)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Mobilité par modes en fonction de l'occupation principale (ensemble de l'EDVM 2012 - ensemble des depts)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Chaque jour de semaine, 10% de la population ne se déplace pas.

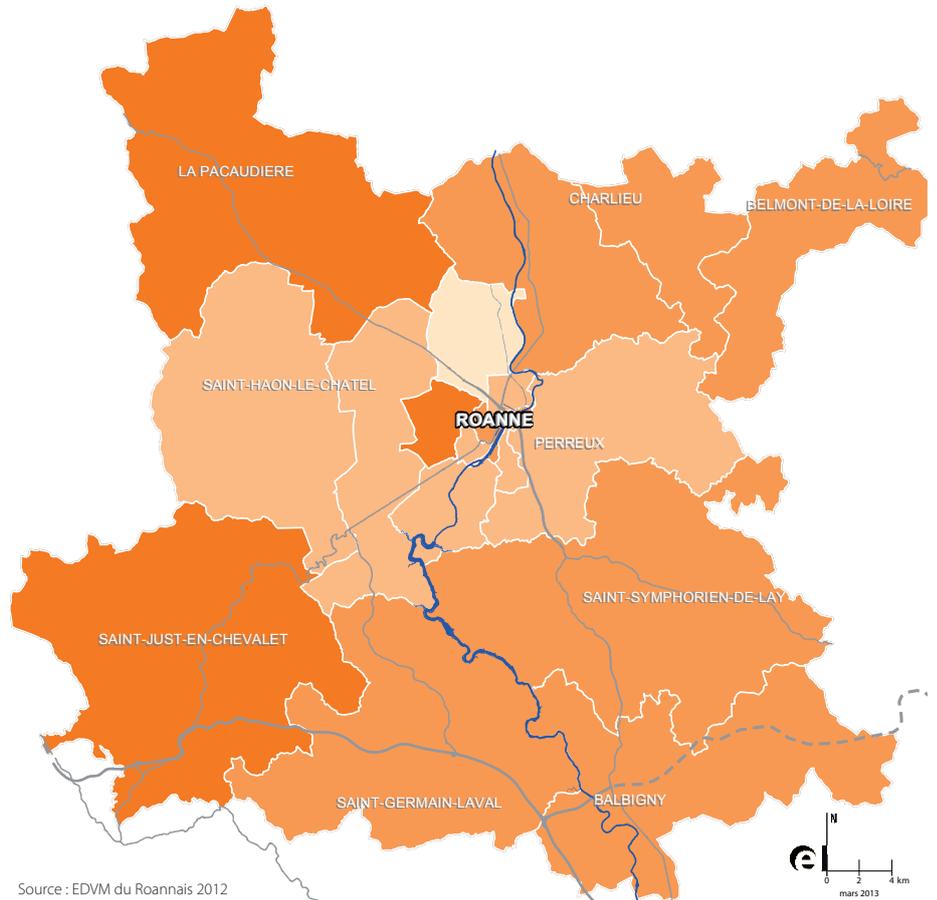
Cette part d'immobiles varie fortement suivant les secteurs : elle est très faible (de l'ordre de 3%) dans les secteurs comportant de nombreuses familles et dont la population est plutôt jeune; elle est en revanche beaucoup plus élevée (au-delà de 15%) dans les secteurs plus ruraux ou comptant une part importante de personnes âgées.

La majorité des personnes immobiles est composée de plus de 65 ans et de retraités.

Part des immobiles dans la population de 11 ans et plus

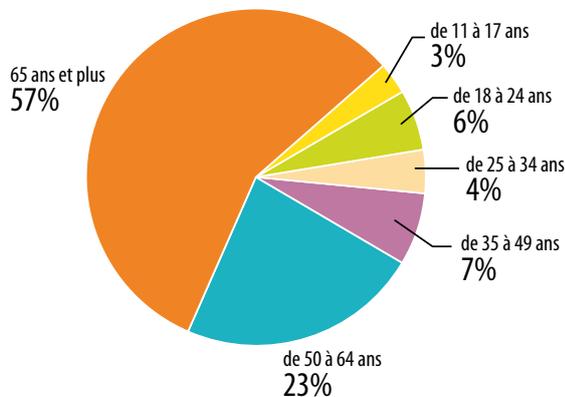
Part des immobiles dans la pop de 11 ans et plus

- Moins de 5%
- de 5 à 10%
- de 10 à 15%
- Plus de 15%



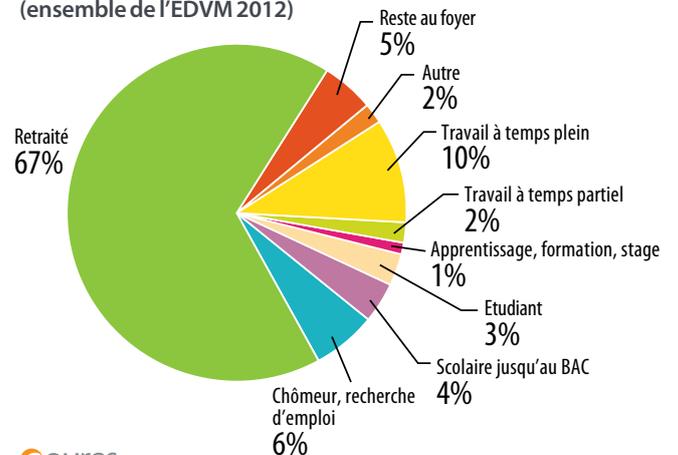
Source : EDVM du Roannais 2012

Age des personnes immobiles (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Occupation principale des personnes immobiles (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



En moyenne, **22% de la population retraitée ne se déplace pas un jour de semaine.**

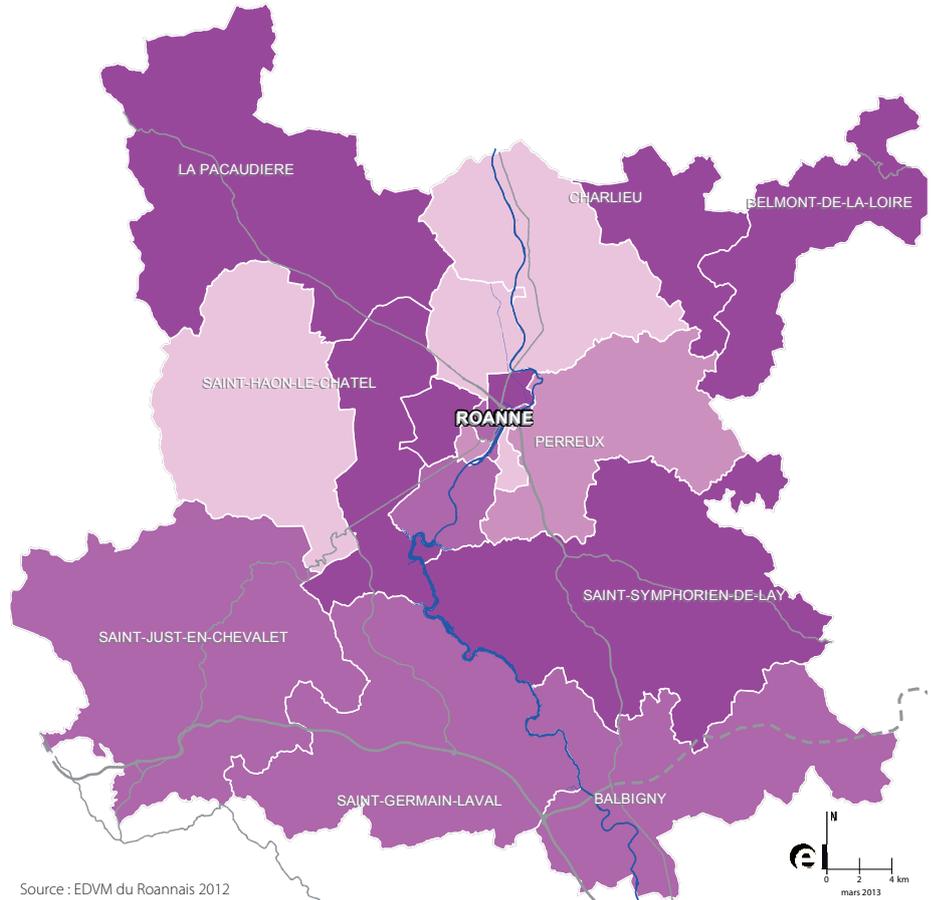
Cette proportion est proche de la moyenne sur la ville de Roanne même si dans le secteur nord elle dépasse les 30%.

A l'opposé, dans les secteurs plus éloignés du cœur de l'agglomération (La Pacaudière et Belmont-de-la-Loire), c'est près d'un retraité sur trois qui ne se déplace pas un jour de semaine.

Part des retraités immobiles dans la population retraitée

Part des retraités immobiles dans la pop retraitée

- Moins de 15%
- de 15 à 20%
- de 20 à 25%
- Plus de 25%



Source : EDVM du Roannais 2012



5% de la population fait au moins 9 déplacements par jour.

C'est surtout dans le cœur de l'agglomération (ville de Roanne, Le Coteau) que les hyper-mobiles sont les plus nombreux (entre 7 et 9% de la population).

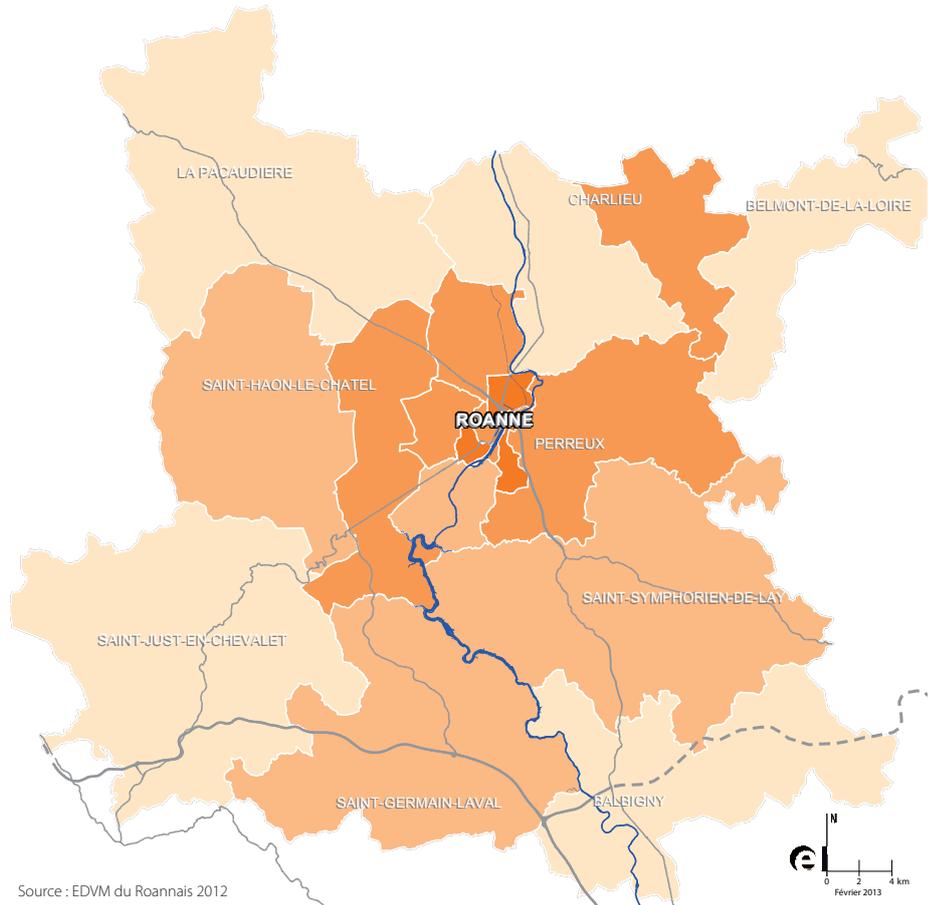
La part des hyper-mobiles baisse fortement quand on s'éloigne atteignant même à peine 3% dans les secteurs plus ruraux.

Parmi les hyper-mobiles, les travailleurs à temps plein et les 35 à 49 ans sont fortement surreprésentés.

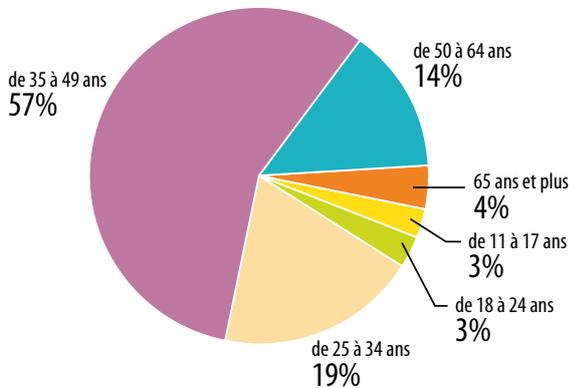
Part des hyper-mobiles (au moins 9 déplacements) dans la population de 11 ans et plus

Part des hyper-mobiles dans la pop de 11 ans et plus

- Moins de 3%
- de 3 à 5%
- de 5 à 7%
- Plus de 7%

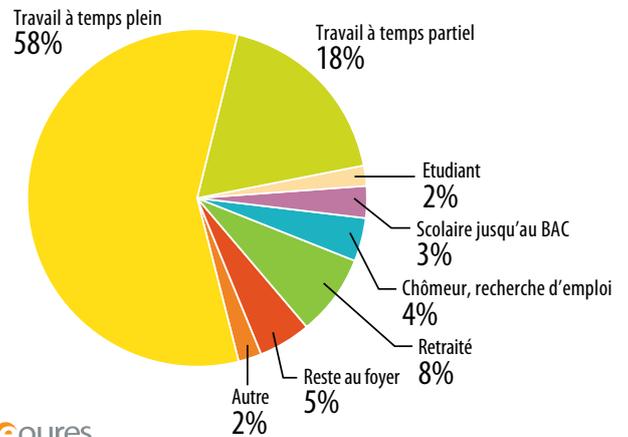


Age des personnes hyper-mobiles (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Occupation principale des personnes hyper-mobiles (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

3- Pourquoi se déplacent-ils ?

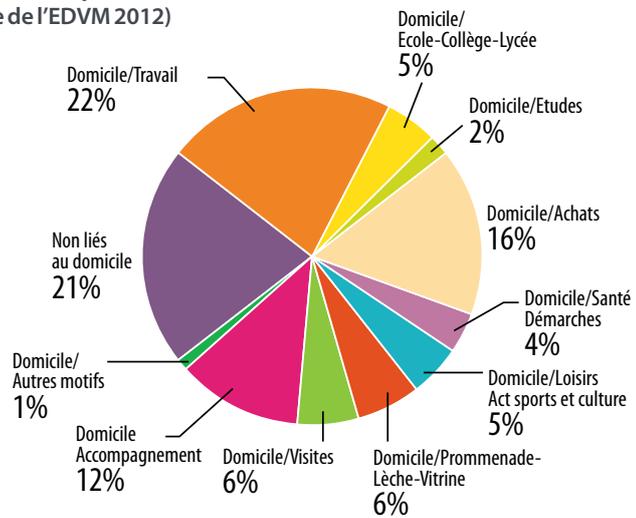
Le domicile est la plaque tournante des déplacements puisque 79% d'entre eux y sont liés.

29% des déplacements sont des déplacements dits contraints : entre le domicile et le travail ou entre le domicile et l'école ou les études.

Avec 29% des déplacements, le travail est la principale activité pour laquelle les habitants du Roannais se déplacent.

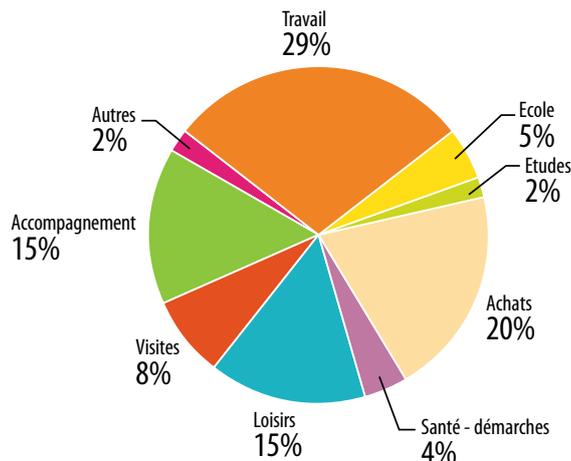
20% des déplacements sont réalisés pour effectuer des achats.

Déplacements par motifs combinés (ensemble de l'EDVM 2012)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Déplacements par motifs sesame (ensemble de l'EDVM 2012-ensemble des depts)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Le motif SESAME affiche une image de l'activité pour laquelle sont réalisés les déplacements. Il correspond en fait au motif à la destination du déplacement sauf quand ce dernier est le domicile. Dans ce cas, on utilise alors le motif à l'origine du déplacement. En excluant le domicile, il caractérise donc les activités pour lesquelles sont réalisés les déplacements. Un déplacement du domicile vers le travail sera donc considéré comme un déplacement travail de même qu'un déplacement depuis le travail vers le domicile.



4- Comment se déplacent-ils ?

La voiture domine largement.

Elle est en effet utilisée pour 72% des déplacements.

La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé. 20% des déplacements sont réalisés intégralement à pied.

Le transport collectif est utilisé dans presque 4% des déplacements.

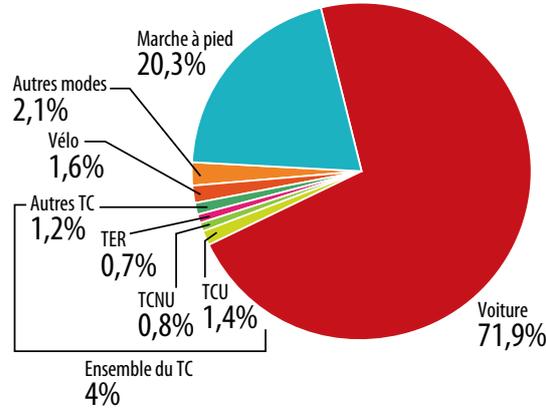
Avec 1,6% des déplacements, **le vélo est plus utilisé que le réseau de transports urbains (1,4%).**

Si l'on ne considère que les modes mécanisés (hors marche à pied), la voiture est alors utilisée pour 90% des déplacements.

Les habitants de la ville de Roanne utilisent deux fois plus la marche à pied que les habitants du reste du territoire enquêté.

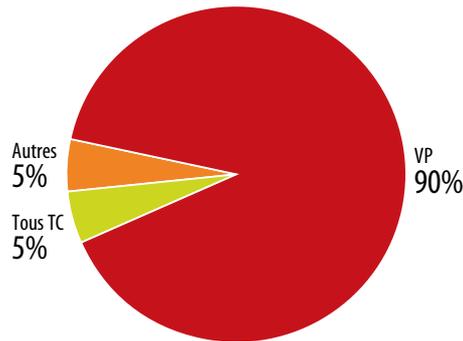
Ils utilisent donc sensiblement moins la voiture.

Parts modales ensemble des déplacements (ensemble de l'EDVM 2012)



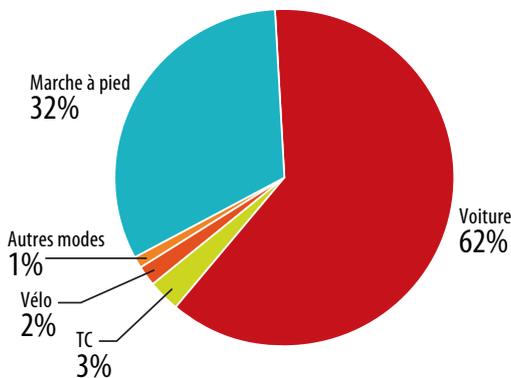
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Répartition modale des déplacements mécanisés (ensemble de l'EDVM 2012)



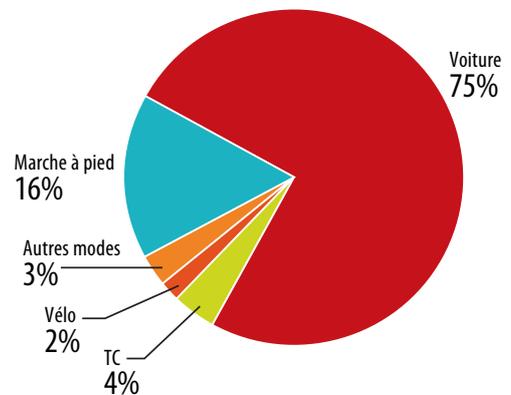
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Parts modales des habitants de la ville de Roanne



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Parts modales des habitants du reste de l'EDVM



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



86% des déplacements entre le domicile et le travail sont réalisés en voiture particulière.

Dans 95% de ces voitures il n'y a qu'une seule personne à bord.

Les déplacements entre le domicile et les études supérieures sont principalement réalisés à pied.

Les déplacements entre le domicile et l'école sont surtout réalisés en transports collectifs.

La marche à pied est le mode le plus utilisé par les habitants de la ville de Roanne pour réaliser des achats en petits et moyens commerces.

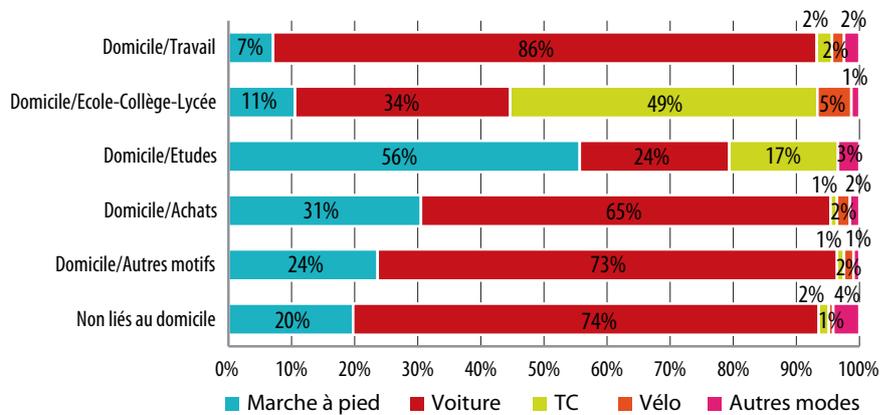
Elle reste utilisée dans près d'un déplacement sur 3 pour ce motif par les habitants du reste du territoire enquêté.

Seulement 1% des déplacements sont intermodaux. (1,3% des déplacements mécanisés)

Il s'agit alors principalement d'échanges entre la voiture et un ou plusieurs réseaux de transports collectifs (75% des déplacements intermodaux).

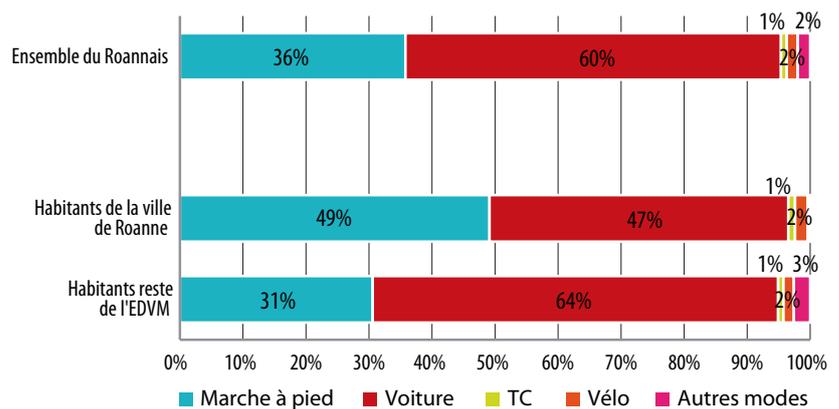
Les correspondances au sein d'un même réseau de TC sont faibles (5%), les échanges entre les différents réseaux représentent 10% des déplacements intermodaux.

Répartition des déplacements par modes et par motifs (ensemble de l'EDVM 2012-ensemble des déplacements)



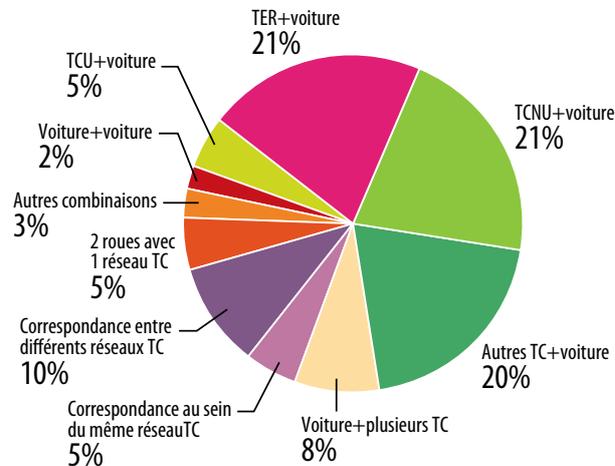
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Répartition par modes des déplacements en relation avec les achats en petits et moyens commerces



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Répartition des déplacements intermodaux par types



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

5- Quand se déplacent-ils ?

La mobilité est plus importante en fin de semaine et particulièrement le vendredi.

C'est la voiture qui profite de cette forte hausse du vendredi avec une mobilité nettement supérieure aux autres jours de la semaine.

Le mercredi, la mobilité en TCU est deux fois plus forte que les autres jours de la semaine.

Trois périodes de pointe sont très marquées.

L'heure de pointe du soir, de 16h à 19h, est la plus forte avec 26% des déplacements de la journée sur cette période (137 000 déplacements).

L'heure de pointe du matin s'étale entre 7h et 9h. 16% des déplacements de la journée s'effectuent pendant cette période.

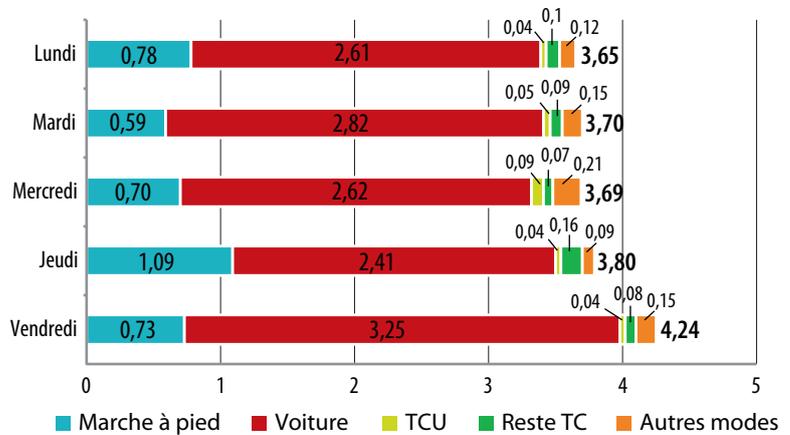
L'heure de pointe du midi s'étale entre 12h et 14h, elle est aussi marquée que l'heure de pointe du matin.

La voiture suit la répartition des pointes de l'ensemble des déplacements.

Pour le transport collectif, c'est l'heure de pointe du matin qui est la plus marquée entre 7 et 8 heures avec 33% des déplacements de la journée sur cette seule heure.

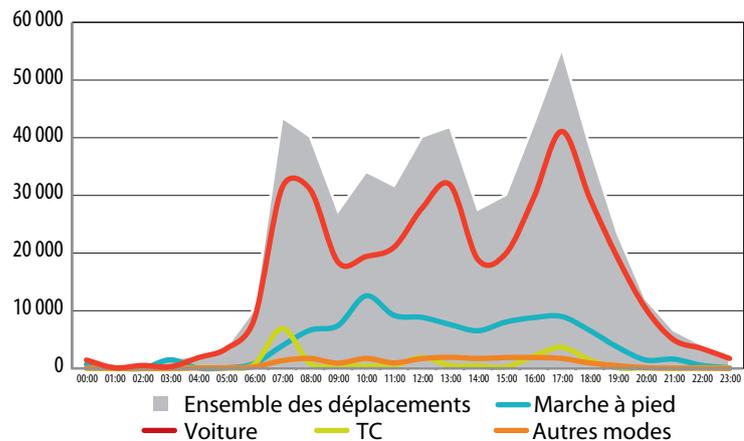
La marche à pied connaît une pointe décalée entre 10h et 11h.

Mobilité par modes en fonction du jour de la semaine
(ensemble de l'EDVM 2012 - ensemble des depts)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Répartition des déplacements par modes en fonction de l'heure de départ du déplacement



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Le retour du travail au domicile pendant la pause de midi est très marqué.

On comptabilise presque autant de déplacements entre le domicile et le travail entre 12 et 14 heures qu'entre 6 et 9 heures le matin.

Le retour de l'école et des études au domicile du temps de midi est nettement moins marqué.

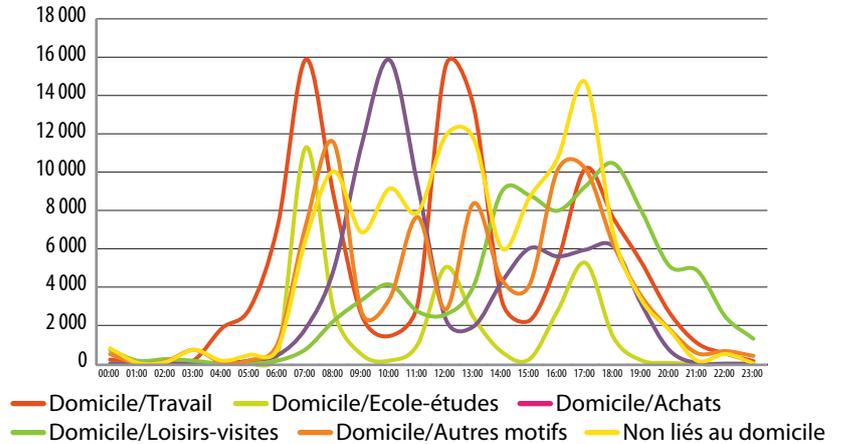
On observe **une pointe importante entre le domicile et les achats entre 10 et 11 heures** avec 20% des déplacements domicile-achats sur cette seule heure.

Les déplacements secondaires sont les plus importants entre 17 et 18 heures.

12% des déplacements à destination du domicile sont réalisés entre 12 et 13 heures.

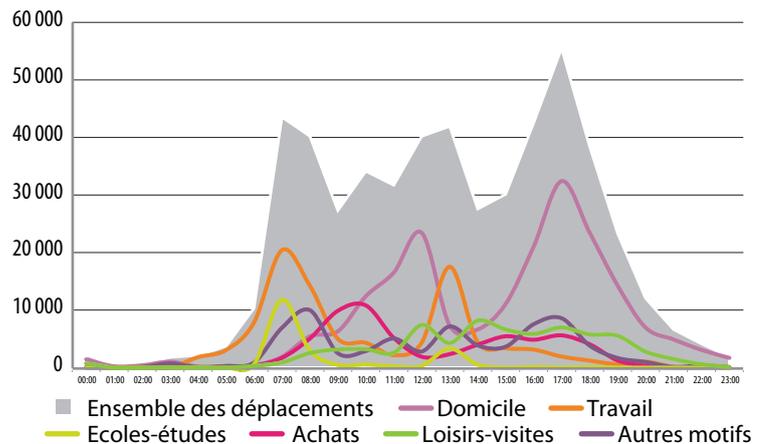
17% des déplacements à destination d'achats se produisent entre 10 et 11 heures.

Répartition des déplacements par motifs origine-destination en fonction de l'heure de départ du déplacement



epures
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

Répartition des déplacements par motifs à la destination en fonction de l'heure de départ du déplacement



epures
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

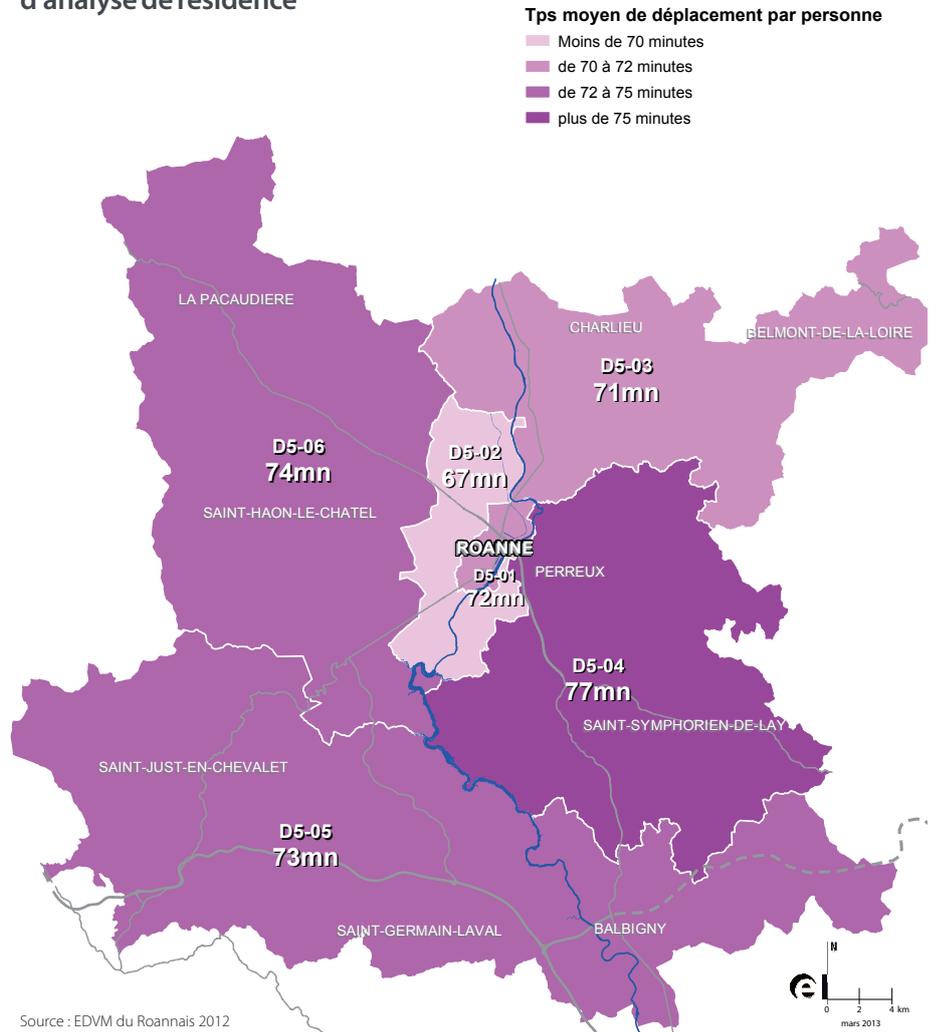
6- En combien de temps ?

En moyenne, un habitant du Roannais se déplace 72 minutes par jour.

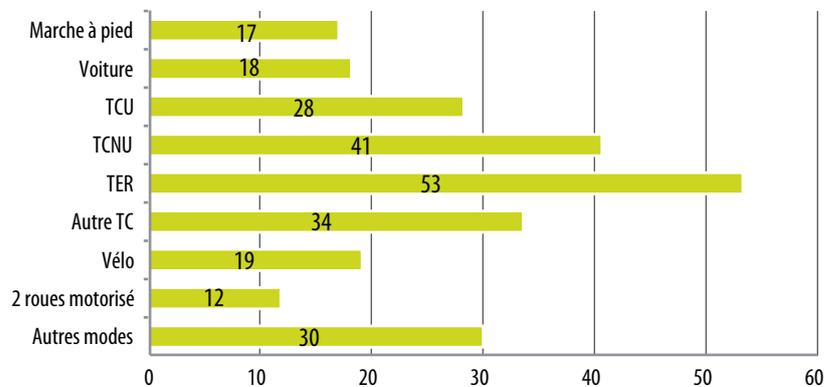
Le temps de déplacement reste assez stable sur le territoire.

Le temps moyen de déplacements varie par contre fortement en fonction du mode : légèrement supérieur au quart d'heure pour la marche à pied, la voiture ou le vélo, il est nettement plus important pour les transports collectifs.

Temps moyen de déplacement par personne en fonction du secteur d'analyse de résidence



Temps moyen d'un déplacement en minutes en fonction du mode (ensemble de l'EDVM 2012)



epures

Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012

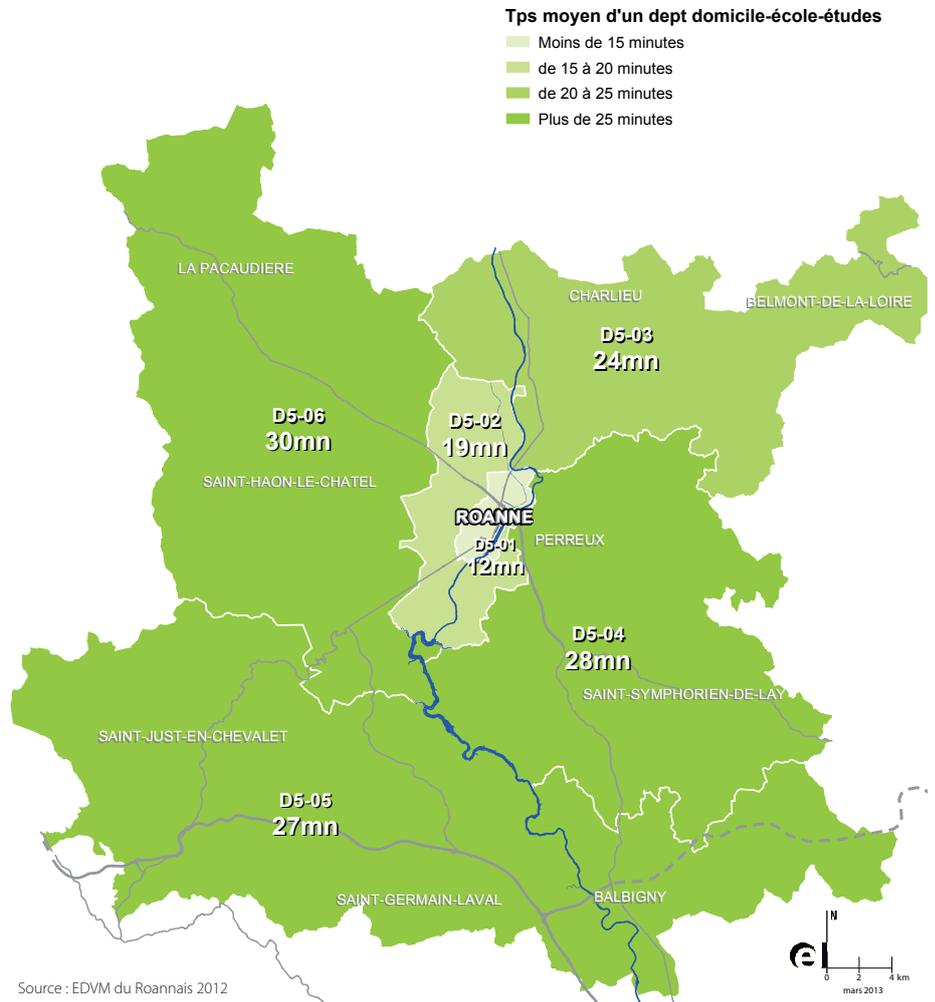


Le temps moyen d'un déplacement entre le domicile et le travail est de 19 minutes.

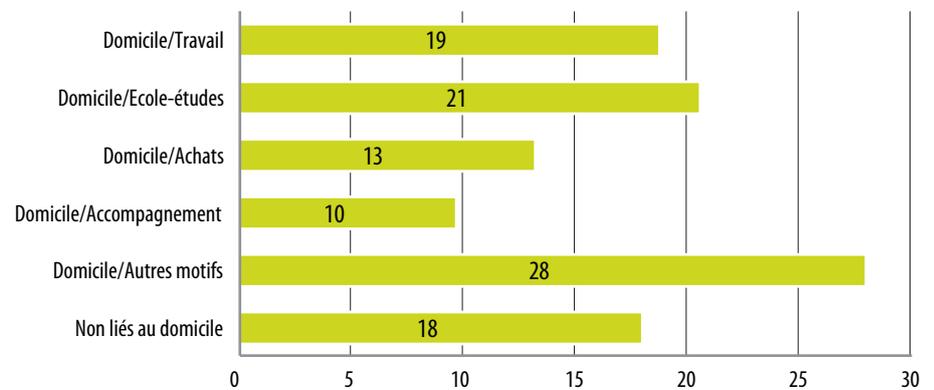
Il faut en moyenne 21 minutes pour rallier le lieu d'école ou d'étude depuis le domicile.

Ce temps varie très fortement suivant les secteurs de résidence, montrant une forte centralisation des lieux d'études sur la ville de Roanne : de 12 minutes dans la ville de Roanne au minimum, il atteint les 30 minutes dans l'ouest Roannais.

Temps moyen d'un déplacement domicile école/études en fonction du secteur d'analyse de résidence



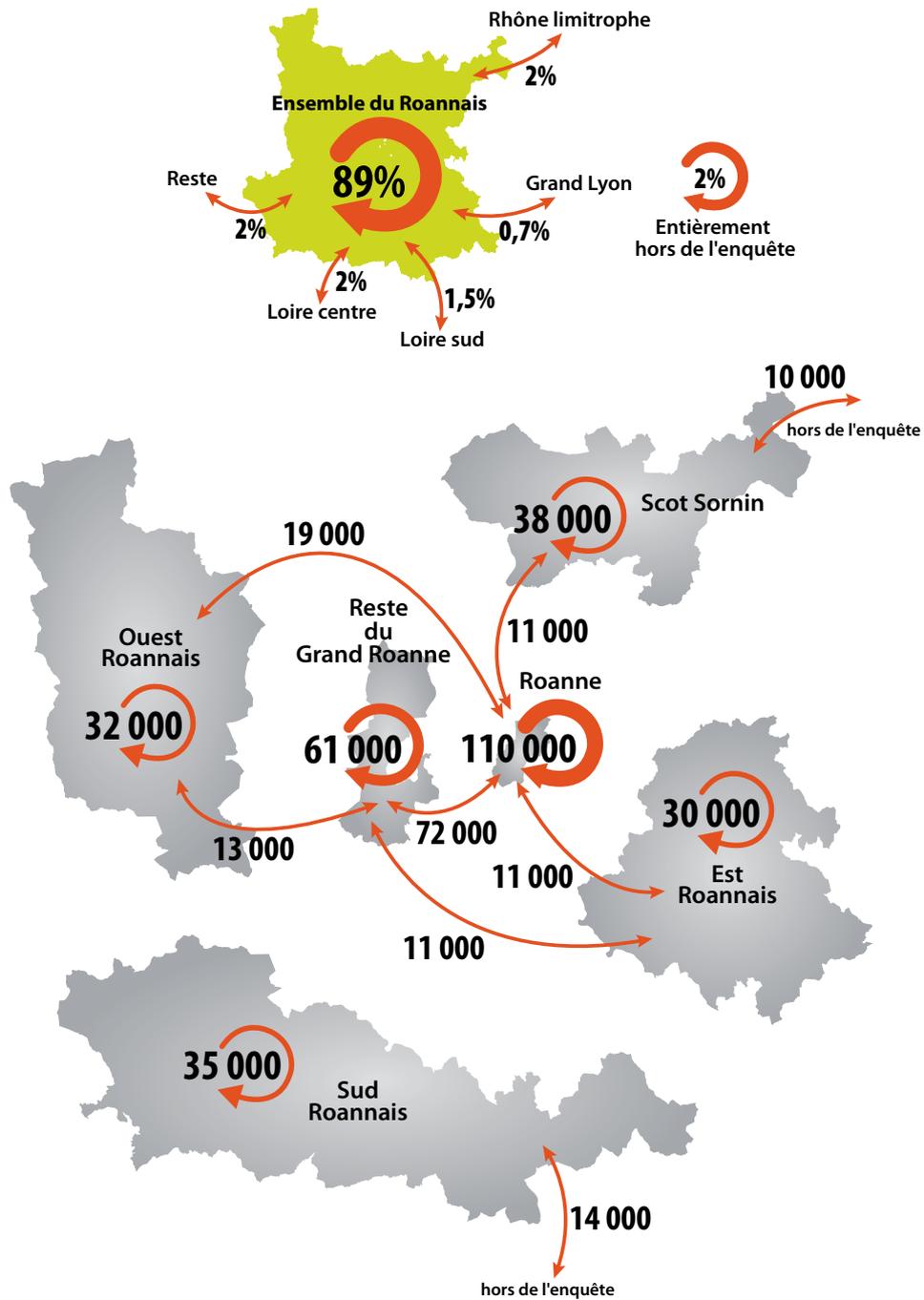
Temps moyen d'un déplacement en minutes en fonction du motif combiné (ensemble de l'EDVM 2012)





7- Où se déplacent-ils ?

Répartition des Flux de déplacements des habitants du Roannais



Ensemble des déplacements : 522 000
Seuls les flux supérieurs à 10 000 sont représentés



89% des déplacements des habitants du Roannais restent à l'intérieur du territoire enquêté.

8,5% des déplacements quotidiens sont des échanges entre le territoire enquêté et l'extérieur de celui-ci. Il s'agit alors principalement d'échanges avec les secteurs limitrophes du Rhône ou de la Loire.

21% des déplacements quotidiens de l'ensemble des habitants (110 000 déplacements) **sont internes à la ville de Roanne.**

Cette forte polarisation du territoire autour de la ville centre se confirme **puisque 48% des déplacements internes à la zone enquêtée ont au moins une de leurs extrémités dans la ville de Roanne.**

Les relations sont particulièrement fortes entre la ville de Roanne et le reste de l'ex-Grand Roanne, avec 72 000 déplacements quotidiens.

Pour les autres secteurs, la majorité des déplacements s'effectue d'abord à l'intérieur du territoire.

Pour L'Ouest Roannais, les relations sont fortes avec l'ex-Grand Roanne. **45% des déplacements ayant une extrémité dans l'Ouest Roannais sont en relation avec l'ex-Grand Roanne**, alors que les déplacements internes pèsent aussi pour 45%.

Pour l'Est Roannais, **32% des déplacements ayant une extrémité dans l'Est Roannais sont des relations avec l'ex-Grand Roanne**, alors que les déplacements internes pèsent pour 45%.

Le Scot Sornin est un peu moins tourné vers le cœur de l'agglomération roannaise. 53% des déplacements concernant ce secteur y sont internes. Les échanges avec l'ex-Grand Roanne pèsent pour 26% des déplacements alors que 13% des déplacements sont des échanges avec l'extérieur du territoire enquêté, principalement orientés alors vers le Rhône limitrophe.

Pour le Sud du territoire enquêté, la relation avec l'ex-Grand Roanne est encore plus limitée : 61% des déplacements y sont internes ; 7% des déplacements sont des échanges avec l'ex-Grand Roanne. En revanche ce secteur est beaucoup plus tourné vers le sud du département de la Loire puisque 25% des déplacements sont des échanges avec le reste de la Loire, principalement avec Loire centre, puis avec Loire Sud.



8- Quel est l'usage du transport collectif ?

20 900 déplacements (soit 4% de l'ensemble des déplacements) sont réalisés chaque jour en transports collectifs.

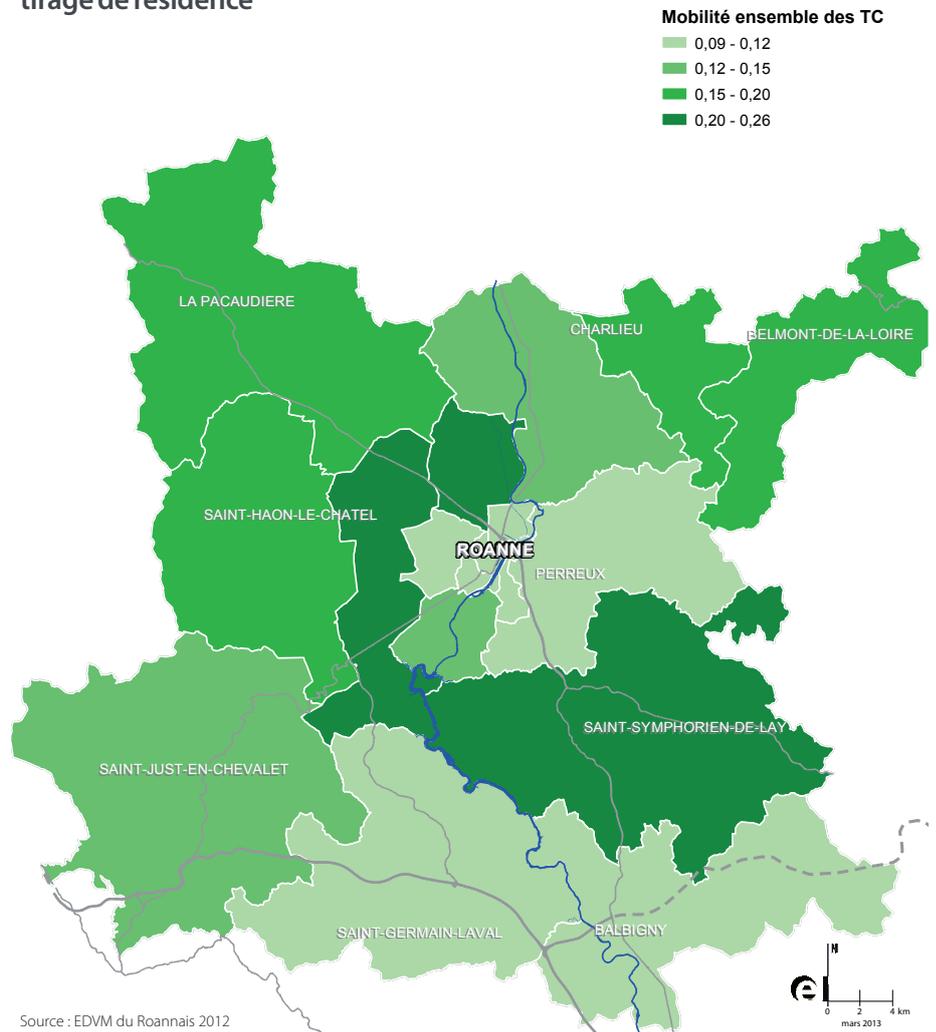
Un habitant moyen de 11 ans et plus du Roannais effectue donc 0,15 déplacement par jour avec ces modes.

Les plus gros utilisateurs de transports collectifs ne sont pas les habitants de la ville centre, mais les habitants de la première couronne périurbaine. C'est alors l'utilisation du transport scolaire, forte dans ces secteurs, qui pousse vers le haut l'ensemble de la mobilité en TC.

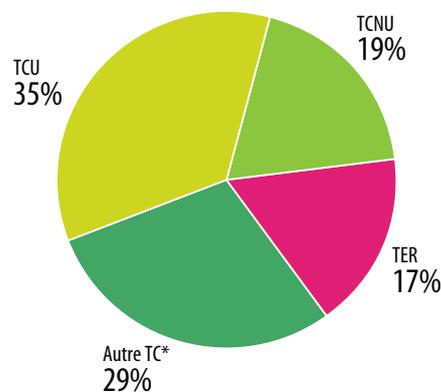
La majorité des déplacements en TC est réalisée avec le réseau STAR (35% de TCU). Les autres transports collectifs (transports scolaires et employeurs) sont aussi fortement utilisés, le transport scolaire ayant une place importante dans le Roannais.

Enfin, TER et TCNU (TIL) font presque jeu égal (19% et 17%).

Mobilité quotidienne en transports collectifs en fonction du secteur de tirage de résidence



Répartition modale des déplacements en TC



* Transport scolaire et transport employeurs



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



Comment se déplacent les habitants du Roannais ?

9- Quel est l'usage de la marche ?

106 000 déplacements sont effectués intégralement à pied chaque jour de semaine par les habitants du roannais (soit 20% des déplacements).

Un habitant effectue donc en moyenne 0,77 déplacement à pied par jour.

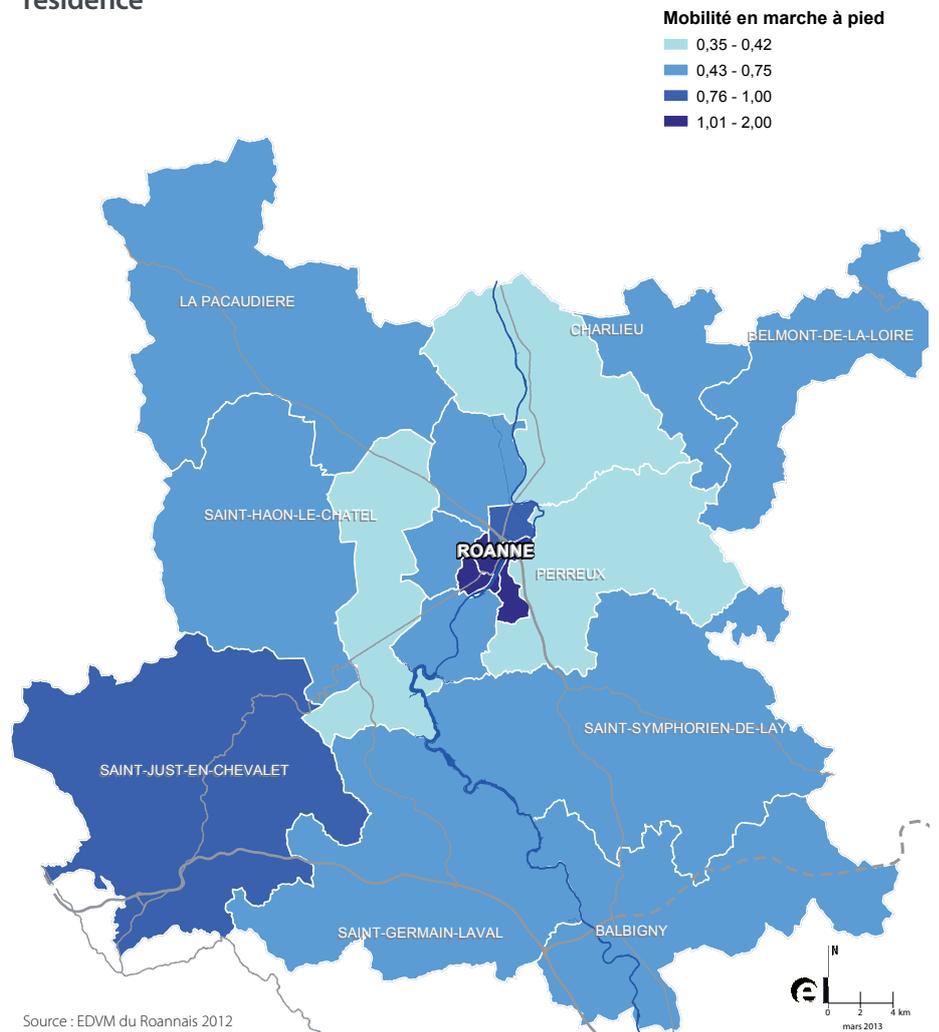
La marche à pied est surtout utilisée par les habitants des villes : les habitants du centre de Roanne effectuent même presque deux déplacements par jour intégralement à pied.

Hors des villes de Roanne et du Coteau, la mobilité à pied est partout inférieure à la moyenne.

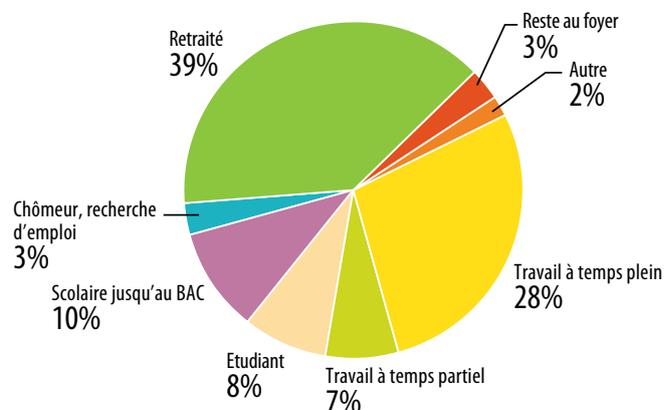
39 000 personnes effectuent un déplacement intégralement à pied. C'est donc 28% de la population de plus de 11 ans qui utilise chaque jour la marche comme mode unique au cours d'un déplacement. Pour la ville de Roanne, 46% de la population de 11 ans et plus réalise chaque jour au moins un déplacement intégralement à pied.

Les retraités sont fortement représentés dans cette population (39%), mais ce sont surtout les étudiants qui se déplacent beaucoup à pied. Ils représentent 8% de la population se déplaçant à pied alors qu'ils ne pèsent que pour 4% de la population totale. Au final, 51% des étudiants effectuent au moins un déplacement intégralement à pied un jour de semaine.

Mobilité quotidienne en marche à pied en fonction du secteur de tirage de résidence



Occupation principale des personnes qui se déplacent à pied (ensemble de l'EDVM 2012)



epures

Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2012



10- Quel est l'usage du vélo ?

8 600 déplacements quotidiens sont effectués en vélo (1,6% des déplacements).

La mobilité en vélo est donc de 0,063 déplacement par jour et par personne.

Cette mobilité est deux fois plus importante à Mably, au nord de Roanne ou au Coteau.

Elle est par contre beaucoup plus faible dans l'Ouest roannais ou dans une bonne partie du secteur sud.

3 000 personnes utilisent le vélo un jour de semaine.

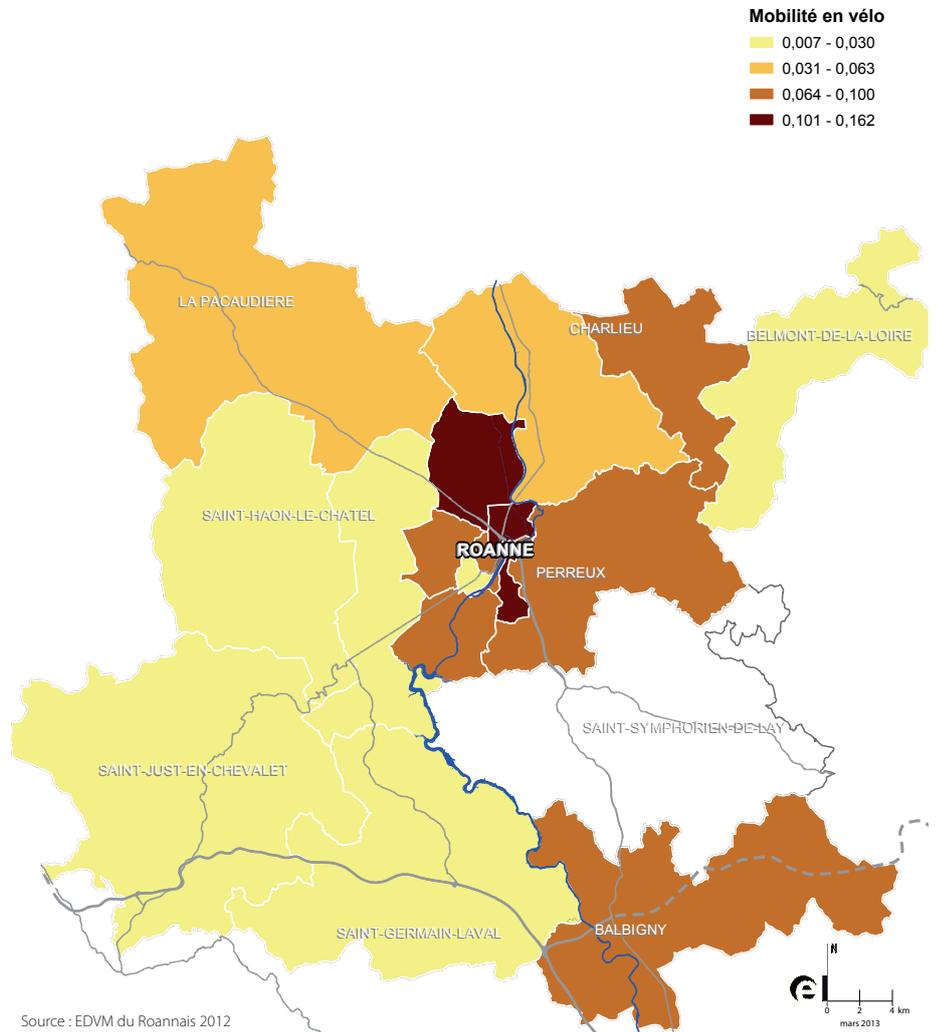
66% habitent l'ex-Grand Roanne.

1 déplacement en vélo sur 4 est réalisé entre le domicile et le travail.

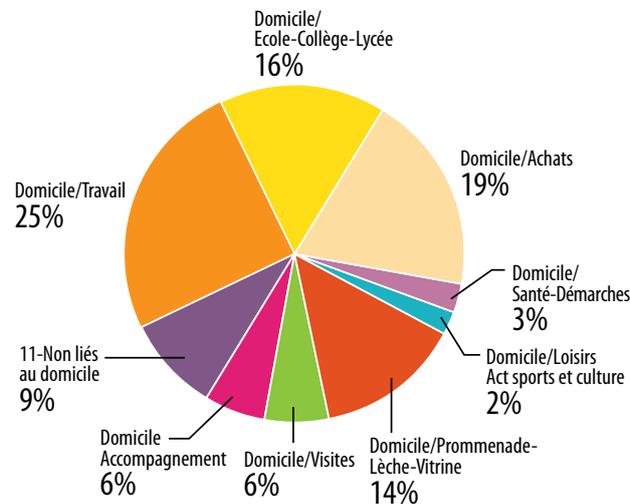
1 déplacement en vélo sur 5 est réalisé entre le domicile et les achats.

Si on y ajoute les 16% de déplacements entre le domicile et l'école, le vélo est donc bien majoritairement un mode de déplacement urbain dans le Roannais.

Mobilité quotidienne en vélo en fonction du secteur de tirage de résidence



Déplacements vélo par motifs combinés (ensemble de l'EDVM 2012)





11- Quel est l'usage de la voiture ?

376 000 déplacements sont effectués chaque jour en voiture particulière (72% de l'ensemble des déplacements).

La mobilité moyenne en voiture est de 2,74 déplacements par jour et par personne.

82 600 personnes utilisent la voiture en tant que conducteur sur au moins un déplacement de la journée. Cela représente 60% de la population de 11 ans et plus.

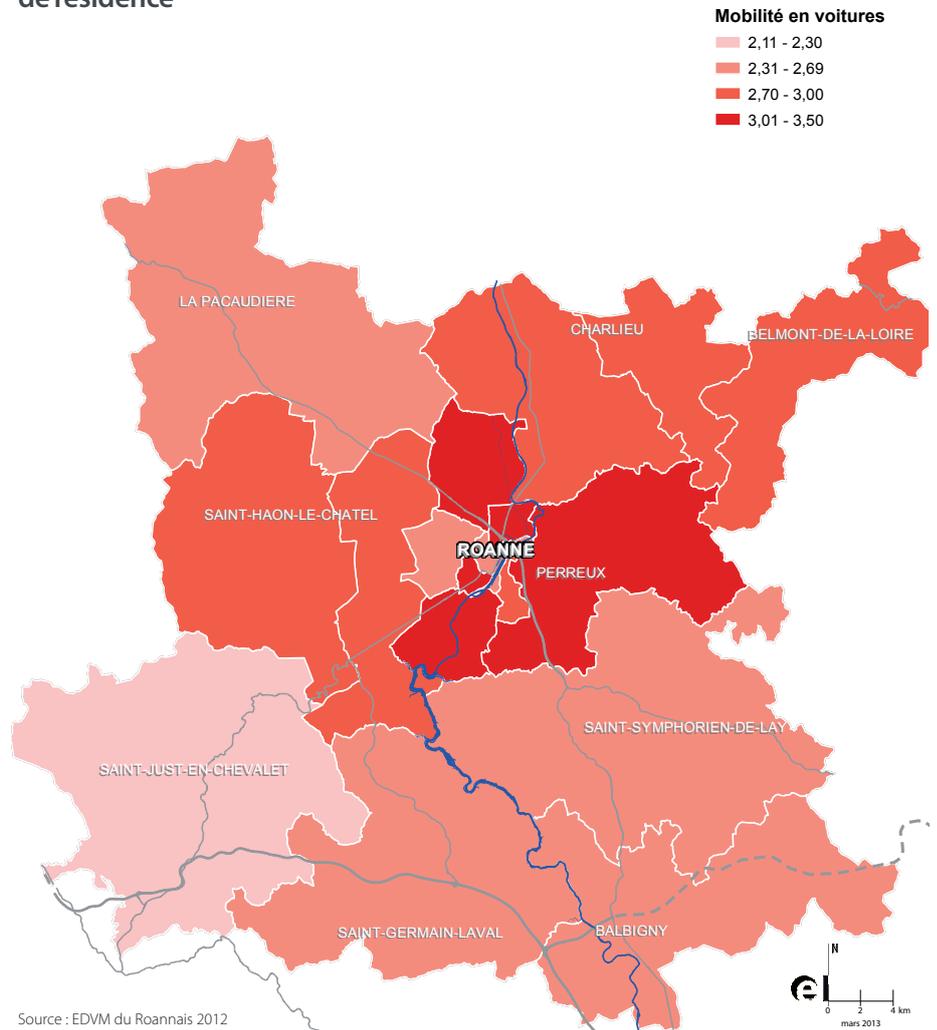
86% des actifs occupés font au moins un déplacement en voiture conducteur au cours de la journée.

À l'opposé, seuls 41% des étudiants et 49% des retraités réalisent un déplacement en voiture conducteur.

2% de la population de 11 ans et plus déclarent covoiturer tous les jours ou presque.

Au total, c'est 15% de la population de 11 ans et plus qui déclare covoiturer au moins deux fois par mois. 98% des covoitureurs réguliers le font avec des personnes de leur entourage direct. Seul 1% le fait grâce à un site internet.

Mobilité quotidienne en voiture particulière en fonction du secteur de tirage de résidence



Eclairages sur les grandes évolutions

L'agglomération roannaise était, en 2000, la première à réaliser une enquête de type EDVM sur le territoire des 6 communes de l'ex-Grand Roanne Agglomération. Grâce à la nouvelle enquête de 2012, c'est maintenant la première agglomération de cette taille à bénéficier de deux enquêtes.

Des évolutions peuvent donc être mesurées sur le territoire des 6 communes historiques de l'ex-Grand Roanne.

1- Quelles sont les caractéristiques de la baisse de la mobilité ?

Sur le territoire comparable entre 2000 et 2012, la mobilité est passée de 4,27 à 4,11 déplacements par jour et par personne. Un habitant moyen de l'ex-Grand Roanne se déplace donc moins aujourd'hui qu'il y a douze ans.

Le Roannais, étant la première agglomération de cette taille à bénéficier de deux enquêtes déplacements ville moyenne, il est impossible à ce jour de savoir si cette tendance est observée ailleurs dans des agglomérations de taille identique. Néanmoins, cette tendance d'une mobilité observée à la baisse a été mise en évidence par de nombreuses enquêtes ménages déplacements réalisées depuis 2006 dans des agglomérations de taille plus importante.

Le Roannais suit donc la tendance nationale, mise en évidence dans les grandes agglomérations françaises grâce aux EMD.



La baisse de la mobilité n'est pas homogène sur le territoire

Le secteur sud de la ville de Roanne a vu la mobilité moyenne augmenter alors que la mobilité est stable sur le secteur de Mably.

Elle est par contre en baisse dans tous les autres secteurs du territoire comparable et particulièrement sur Riorges.

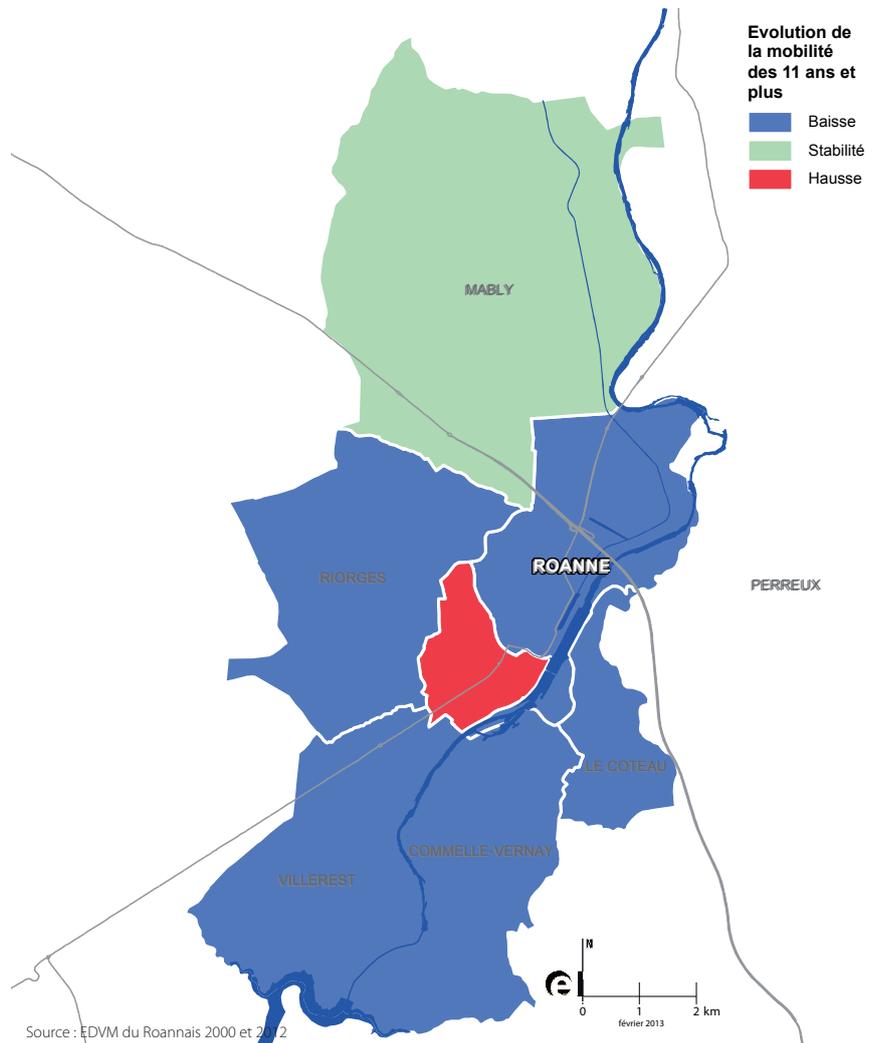
La baisse de la mobilité est principalement due au vieillissement de la population

Entre les deux enquêtes, sur le territoire de l'ex-Grand Roanne, la part des 60 ans et plus a augmenté de 6 points. Cette classe d'âge, traditionnellement moins mobile, est donc nettement plus représentée en 2012. Dans le même temps, les 25 à 39 ans, traditionnellement très mobiles, pèsent deux points de moins dans la population de 11 ans et plus en 2012 qu'en 2000.

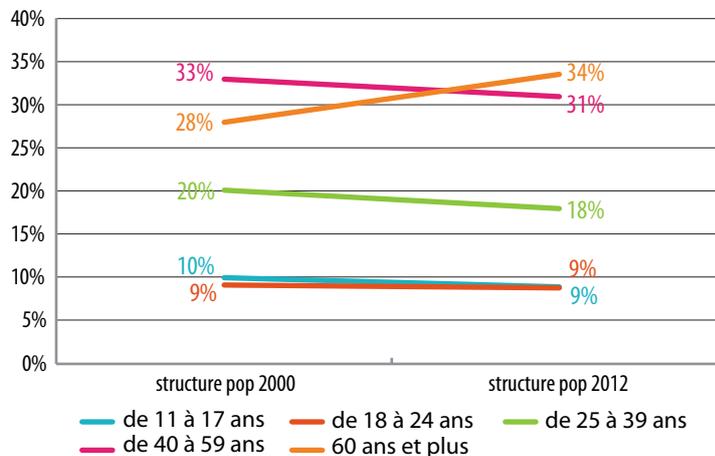
Ce vieillissement de la population explique la plus grande partie de la baisse de la mobilité.

En effet, si en 2012, la structure de la population était restée la même que celle de 2000, en appliquant les évolutions du nombre d'habitants et des mobilités de chaque classe d'âge, la mobilité globale serait de 4,24 déplacements par jour et par personne, soit très proche des 4,27 observés en 2000.

Evolution de la mobilité des 11 ans et plus entre 2000 et 2012



Evolution de la structure de la population par classe d'âge (périmètre de l'EDVM 2000)

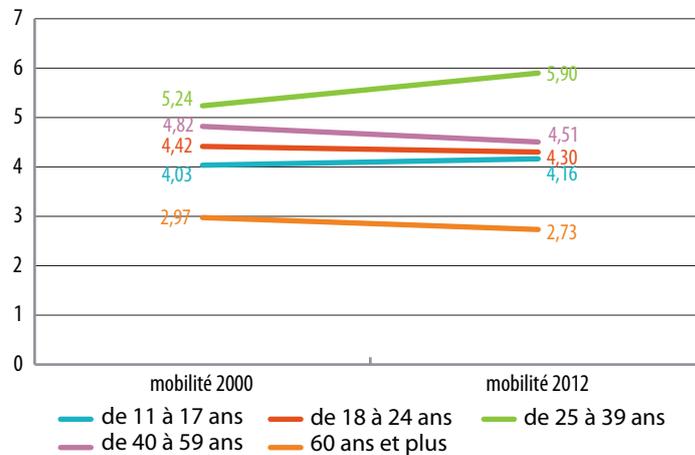


La baisse de la mobilité ne touche pas toutes les classes d'âge

On observe en effet une augmentation importante de la mobilité des 25 à 39 ans avec en moyenne 0,66 déplacement par jour supplémentaire en 2012.

Pour les autres classes d'âge, et particulièrement à partir de 40 ans, la mobilité est plutôt en baisse, à l'exception des 11 à 17 ans pour lesquels on observe une légère hausse.

Evolution de la mobilité par classe d'âge (périmètre de l'EDVM 2000)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012

Les évolutions des mobilités par classes d'âges ont différentes raisons

– **Pour les 25 à 39 ans, l'augmentation assez forte de la mobilité trouve une explication dans les évolutions d'occupation principale.** En 2000, 77% des personnes de cette classe d'âge étaient des actifs occupés alors que 87% des personnes le sont en 2012. Cette augmentation relative de l'activité s'est accompagnée d'une baisse des personnes restant au foyer de 10% en 2000 à 2% en 2012 et des chômeurs de 11 à 7%. L'effet est donc important sur la mobilité puisqu'un actif réalise en moyenne 5,15 déplacements par jour alors qu'un chômeur ou personne restant au foyer fait moins de 4 déplacements par jour. Ces chiffres d'augmentation restent à relativiser : entre les deux enquêtes, le nombre de personnes actives occupées est resté stable. L'augmentation de la mobilité de cette catégorie est donc plus liée à une forte baisse de la population de cette classe d'âge qu'à un regain fort de l'activité.

– **La légère baisse de mobilité chez les 18 à 24 ans s'explique par le rallongement du temps d'étude.** En 2000, 29% des personnes de cette classe d'âge déclaraient poursuivre des études avant ou après le Bac, 35% d'entre elles travaillaient. En 2012, c'est 72% des personnes de cette classe d'âge qui poursuivent des études (avant ou après le Bac) pour seulement 4% qui travaillent. Or un étudiant est moins mobile qu'un actif occupé (4,37 déplacements par jour pour un étudiant ou un scolaire et 5,15 déplacements par jour pour un actif occupé en 2012).

– **La baisse de la mobilité chez les plus de 60 ans trouve une part importante de son explication dans l'augmentation de l'espérance de vie.** En 2000, 18% de plus de 60 ans étaient âgés d'au moins 80 ans. En 2012, ils sont 26% à être dans ce cas. Or, au delà de 80 ans la mobilité devient faible (environ 1,82 déplacements par jour et par personne – stable entre les deux enquêtes). Sans modification de la structure de la population des plus de 60 ans, la mobilité de cette classe d'âge aurait baissé de 0,15 déplacement par jour au lieu des 0,24 constatés. L'augmentation de l'espérance de vie explique donc une bonne partie de la baisse de mobilité de cette classe d'âge.

Mais une partie de cette baisse reste à trouver dans des modifications des comportements de déplacement qui touchent particulièrement les 70 à 79 ans, aujourd'hui nettement moins mobiles qu'en 2000.

Les modifications des modes de vie ont-elles pu impacter sur les évolutions de la mobilité ?

– **La baisse du nombre de déplacements et de la mobilité ne peut pas s’expliquer par un recours plus systématique aux déplacements enchaînés.** Le retour au domicile reste important : entre les deux enquêtes, le volume global de déplacements a diminué de 5%, ce qui correspond exactement à la diminution du nombre de déplacements partant du domicile.

– **Les déplacements contraints (liés au travail ou aux études) augmentent :** on compte 5% de déplacements contraints de plus en 2012 (malgré la baisse de 5% du volume global de déplacements). Les déplacements pour activité professionnelle ou études supérieures augmentent fortement alors que les déplacements liés au lycée ou au collège baissent. Ceci ne peut donc pas expliquer la baisse de la mobilité.

– **Les déplacements pour accompagnement augmentent :** on compte 4% de déplacements pour activité d’accompagnement en plus en 2012, malgré la baisse globale de 5% du nombre de déplacements. Ceci ne peut donc pas non plus expliquer la baisse de la mobilité.

– **Les autres déplacements non contraints sont en forte baisse :** on compte 12% de déplacements de ce type en moins. Parmi ces déplacements, des évolutions très contrastées apparaissent : les déplacements pour achats ont baissé de 17% (-23% pour les centres commerciaux et grandes surfaces, - 14% pour les petits commerces), ceux pour «visites à des parents ou amis» de 25% et ceux pour «santé, démarches administratives et recherche d’emploi» de 27%. Les déplacements pour «Loisirs et activités sportives» sont par contre en augmentation de 16%.

Hormis l’impact du vieillissement de la population, sans lequel une stabilisation de la mobilité aurait eu lieu, la forte baisse des déplacements non-contraints a donc pu avoir un impact sur la baisse de la mobilité. Deux hypothèses peuvent être émises :

– On peut y voir **un impact de la crise économique.** La baisse de déplacements pour achats peut en effet être vue comme un signe d’une diminution du pouvoir d’achats des ménages de l’ex-Grand Roanne. Cependant, le fait que les déplacements pour «santé, démarches administratives et recherche d’emploi» soient en baisse très marquée, plaident plutôt contre cet argument économique. L’augmentation des déplacements pour loisirs et activité sportives semble aussi plutôt être le signe d’une amélioration de conditions de vie des habitants de l’agglomération.

– On peut y voir aussi **un impact des nouvelles technologies** liées à internet. Bien qu’impossible à quantifier, cette hypothèse est compatible avec la baisse des déplacements pour achats, surtout marquée dans les grands commerces et donc remplacée par du commerce électronique, et la baisse des déplacements pour «santé, démarches administratives et recherche d’emploi» pour lesquelles internet a aussi pu apporter de nombreuses solutions alternatives aux déplacements depuis 2000.



2- Quelles sont les caractéristiques des évolutions de parts modales ?

Une augmentation de l'usage de la voiture

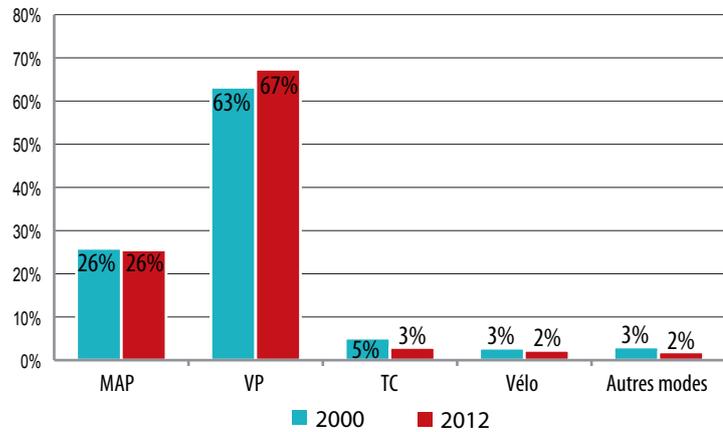
Entre les deux enquêtes, sur la base du territoire comparable des communes de l'ex-Grand Roanne, **la part modale de la voiture est en augmentation de 4 points.**

Cette augmentation de l'usage de la voiture est due à une augmentation de l'usage en tant que conducteur. La part modale de la voiture passagera en effet baissé de 1 point entre les deux enquêtes, celle de la voiture conducteur a augmenté de 5 points. **En 2012, malgré la baisse de 5% du nombre total de déplacements, on compte ainsi 4% de voitures qui circulent en plus chaque jour.**

Dans le même temps, la part modale de la marche à pied est stable alors que la part du vélo a baissé d'un point et la part du transport collectif de 2 points.

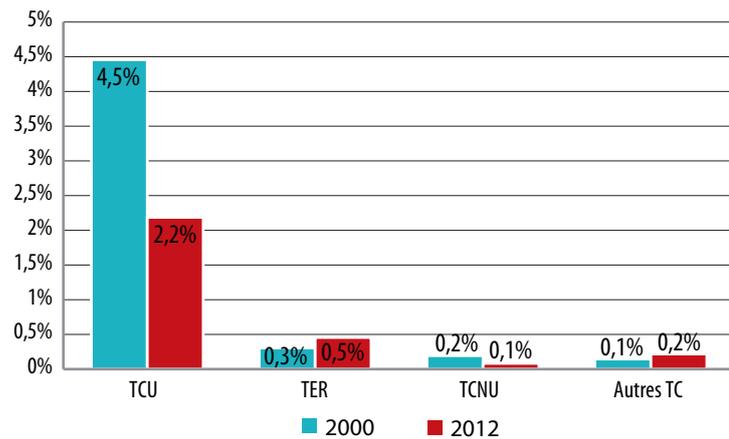
La baisse du transport collectif est due à une baisse de 2 points du transport collectif urbain. Les autres modes collectifs sont stables ou en légère hausse, comme le TER qui est passé de 0,3% des déplacements en 2000 à 0,5% en 2012.

Evolution des parts modales entre 2000 et 2012 (territoire de l'ex-Grand Roanne)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012

Evolution des parts modales des TC entre 2000 et 2012 (territoire de l'ex-Grand Roanne)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012



Une augmentation marquée de la voiture pour les relations concernant la ville de Roanne

Pour les échanges entre la ville de Roanne et le reste du territoire, la part modale de la voiture est en forte augmentation de 8 points entre les deux enquêtes. Presque toute cette hausse est liée à une augmentation de l'usage en tant que conducteur, l'usage en tant que passager étant resté stable sur la période.

Cette augmentation de la voiture se fait aux dépens de la marche à pied en recul de 3 points et du transport collectif en recul aussi de 3 points. Comme pour les données d'ensemble, c'est le transport urbain qui subit la quasi-totalité de ces 3 points de baisse (de 6,2% des échanges en 2000 à 3,5% en 2012).

La voiture est devenue le mode majoritaire pour les déplacements internes à la ville de Roanne. Même pour ces déplacements l'augmentation de la part modale de la voiture est forte avec près de 6 points de plus.

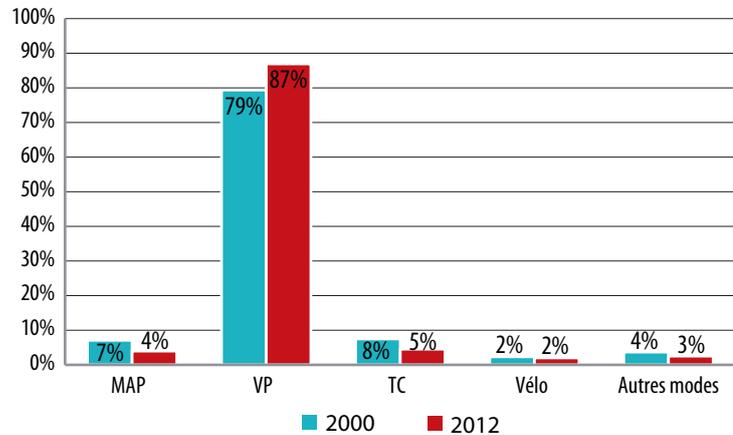
La marche à pied est en baisse de 3 points et le transport collectif de près de 3 points, là aussi lié à une baisse de l'utilisation du transport urbain (-2,4 points).

Une situation difficile à replacer dans un contexte national

Roanne étant la première agglomération de cette taille à avoir réalisé deux enquêtes de ce type, il est impossible actuellement d'effectuer des comparaisons avec d'autres agglomérations de même taille.

Evolution des parts modales entre 2000 et 2012

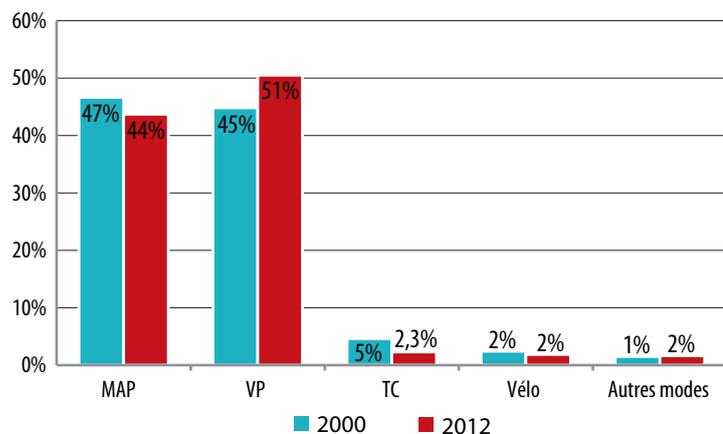
(déplacements d'échanges entre la ville de Roanne et le reste de l'ex-Grand Roanne - habitants de l'ex-Grand-Roanne)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012

Evolution des parts modales entre 2000 et 2012

(déplacements internes à la ville de Roanne - habitants de l'ex-Grand Roanne)



Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012



Cependant, grâce aux enquêtes ménages déplacements réalisées dans de plus grandes agglomérations, une tendance à la stabilisation voir à la baisse de l'usage de l'automobile a été mise en évidence depuis le milieu des années 2000 dans de nombreuses agglomérations françaises. Bien que réelle, cette baisse est globalement surtout marquée dans les villes centres et sur certaines relations périphérie vers centre. En général, même dans ces agglomérations, on constate encore une augmentation de l'usage de l'automobile dans les secteurs périurbains voir dans un certain nombre de pôles secondaires.

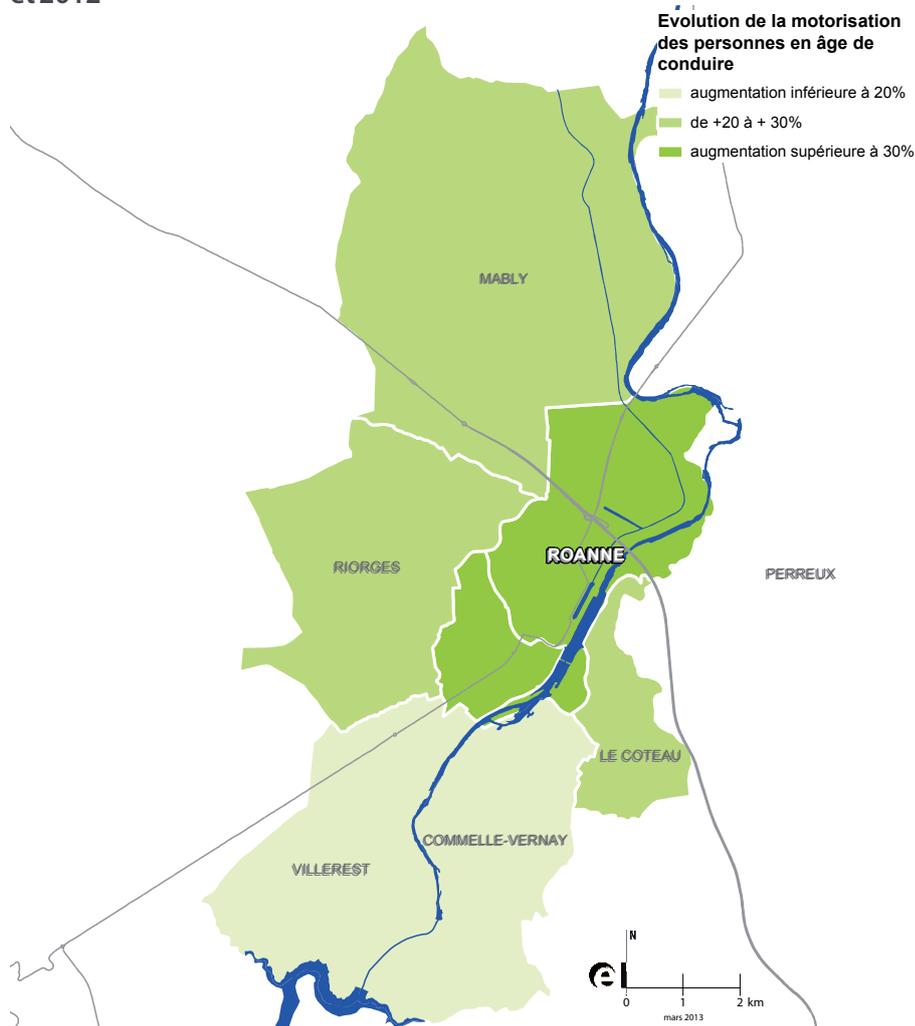
L'augmentation de la voiture à Roanne est donc difficile à replacer dans un contexte national. Les chiffres actuellement à notre disposition laissent plutôt à penser que dans les villes moyennes, les évolutions de l'usage de la voiture risquent d'être différentes de celles observées depuis le milieu des années 2000 dans les grandes agglomérations. Pour confirmer cela il faudra attendre que d'autres villes moyennes réalisent une deuxième EDVM.

Un ensemble de facteurs expliquent le développement de l'usage de l'automobile

Une forte augmentation de la motorisation

On compte 9 400 voitures supplémentaires sur l'ex-Grand Roanne. 4 800 de ces nouveaux véhicules appartiennent à un habitant de la ville de Roanne.

Evolution de la motorisation des personnes en âge de conduire entre 2000 et 2012



La motorisation a fortement augmenté passant, sur l'ensemble du territoire comparable, de 61 voitures pour 100 personnes en âge de conduire en 2000 à 78 en 2012. Cette évolution est encore plus marquée sur la ville de Roanne où l'on comptabilise 55 voitures pour 100 personnes en âge de conduire en 2000 pour 73 en 2012.

Le secteur au sud de Roanne (Villerest et Commelle-Vernay) est celui où la motorisation a le moins progressé. Néanmoins, en 2000 la motorisation dans ce secteur était nettement supérieure à celle des autres secteurs et en 2012, ce secteur reste le plus motorisé (88 VP pour 100 personnes en âge de conduire).

Cette forte augmentation de la motorisation explique donc pour partie l'augmentation de l'usage de la voiture.

Une augmentation de l'usage de l'automobile qui n'est importante que pour quelques activités.

L'augmentation de l'usage de l'automobile est surtout marquée pour le travail. Elle a en effet augmenté de 11 points.

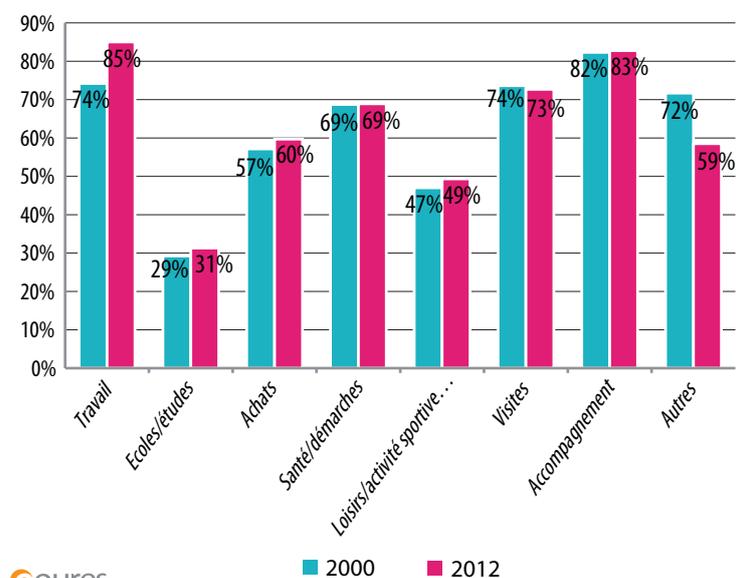
En 2012, 34% des déplacements réalisés en voiture sont liés au travail, contre 27% en 2000.

Pour les autres activités la part modale est beaucoup plus stable, soit à l'équilibre, soit en augmentation de 1 à 3 points. Pour les achats, la voiture a gagné presque 3 points, aux dépens du TC et du vélo, la marche à pied étant stable.

Pour les achats, l'évolution positive de la voiture est réelle tant pour les achats en petits et moyens commerces (+2 points) que pour les achats en centre commercial et grands magasins (+5 points). Elle reste mesurée car, globalement, les achats en petits et moyens commerces se sont renforcés en passant de 60% des achats en 2000 à 63% en 2012.

Pour les activités scolaires, la voiture est aussi en légère hausse (+2 points). Elle prend ici des parts de marchés au TC (qui perd 6 points) et au vélo (qui en perd 4), alors que la marche à pied est en augmentation de 9 points.

Evolution de la part modale de la voiture en fonction de l'activité entre 2000 et 2012 (habitants de l'ex-Grand Roanne)



e pures

Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012



L'usage de la voiture est donc beaucoup plus important entre le domicile et le travail...

La part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail est en augmentation de 11 points entre les deux enquêtes.

Si l'usage en tant que passager est en augmentation de presque 3 points, c'est surtout l'usage en tant que conducteur qui a augmenté (+8 points).

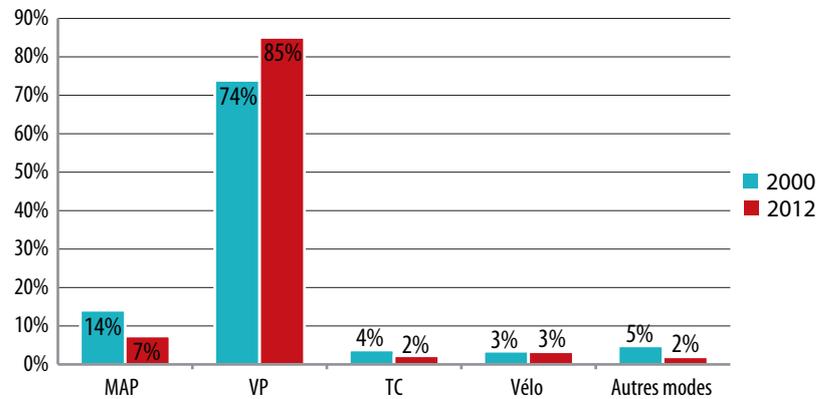
Cette augmentation pèse fortement dans l'augmentation globale de l'usage de la voiture car les déplacements domicile-travail représentent 1 déplacement sur 5 en 2012 et que leur nombre est resté stable entre les deux enquêtes (dans un contexte de baisse de la mobilité et donc de 5% du nombre de déplacements).

...et s'explique par un éparpillement des lieux de travail

L'augmentation forte de l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail, ainsi que la forte baisse de la marche à pied pour ces déplacements, trouvent leur explication dans un fort éparpillement des lieux d'emplois qui sont ainsi plus difficilement accessibles à pied ou en transports collectifs.

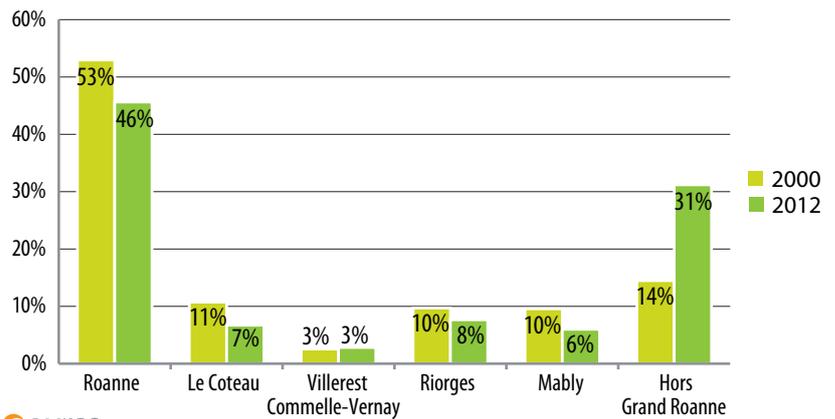
En 2000, 53% des habitants de l'agglomération travaillaient dans la ville de Roanne, ils ne sont plus que 46% dans ce cas en 2012. Cette baisse est observée pour presque toutes les communes du territoire comparable. Il en résulte une très **forte augmentation des personnes travaillant au delà du territoire enquêté en 2000, de 14% des actifs occupés de l'ex-Grand Roanne en 2000 à 31% en 2012.**

Evolution des parts modales pour les déplacements domicile-travail entre 2000 et 2012 (habitants de l'ex-Grand Roanne)



e-pures
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012

Evolution de la part des emplois déclarés dans chaque secteur par les habitants de l'ex-Grand Roanne



e-pures
Source : Enquête déplacements ville moyenne du Roannais 2000 et 2012



3- Quelles sont les grandes tendances des évolutions des flux ?

Le territoire comparable des 6 communes de l'enquête de 2000 est relativement restreint et ne permet pas de faire des évolutions de flux très poussées. De plus la baisse de certains flux est à relativiser car la périurbanisation a pu repousser à l'extérieur de ce territoire des habitants qui continuent à se déplacer dans la ville de Roanne. En 2012, 8% des déplacements internes à la ville de Roanne sont effectués par des personnes qui n'habitent pas dans le territoire enquêté en 2000.

Une perte d'attractivité de la ville centre ?

Entre les deux enquêtes, le nombre de déplacements internes à la ville de Roanne et réalisés par des habitants de l'ex-Grand Roanne a baissé de 9%.

Cette baisse s'explique pour une bonne partie par la baisse de 5% de la population de la ville centre, dans un contexte de mobilité plutôt stable sur ce secteur.

Cette perte d'attractivité est confirmée par une diminution de 14% des échanges entre la ville de Roanne et les 5 autres communes du territoire comparable.

Une prise d'autonomie du reste du territoire ?

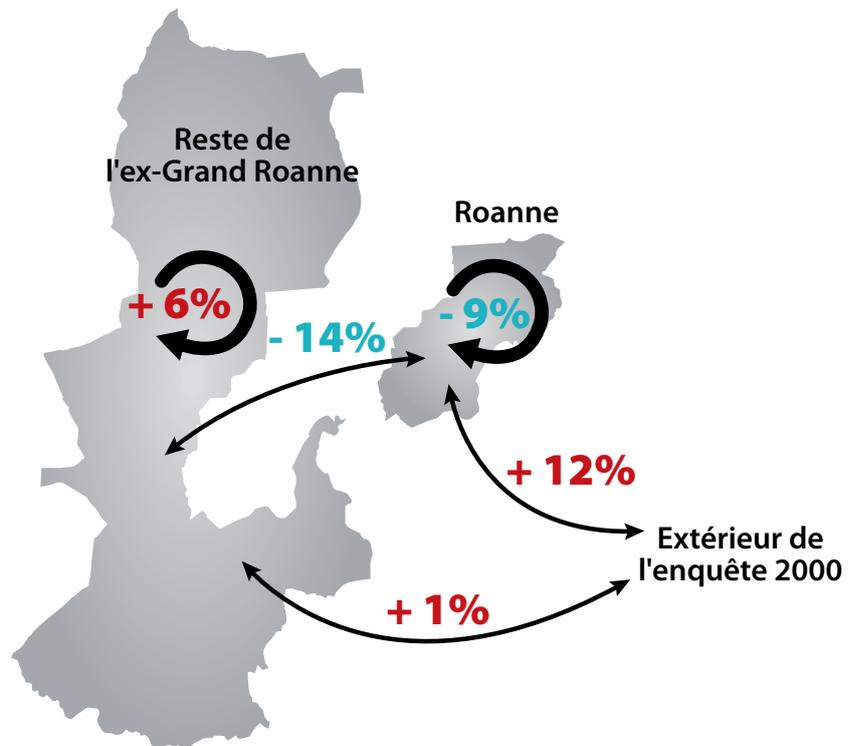
Les déplacements internes au reste de l'ex-Grand Roanne sont en augmentation de 6%. Ce secteur a connu une très légère hausse de sa population, mais la mobilité y a baissé de presque 0,3 déplacement par jour et par personne.

Cette augmentation de flux est donc bien le signe d'une relative prise d'autonomie, mais, ce sont surtout les secteurs de Commelle-Vernay, Villerest et Riorges, poussés par leur dynamisme démographique, qui semblent avoir vu à la fois une nette augmentation de leurs déplacements internes mais aussi des échanges avec Le Coteau et Mably.

Une augmentation des flux vers l'extérieur du territoire enquêté en 2000

Confirmant ainsi les éléments sur l'éparpillement des lieux de travail, les flux, notamment entre la ville de Roanne et l'extérieur, sont en forte augmentation (+12%).

Evolutions relatives des flux entre secteurs sur le territoire comparable



e-pures
Sources : EDVM Roanne 2000 et 2012

A retenir

Les grands enseignements sur l'ensemble du Roannais enquêté en 2012

- 158 700 personnes habitent sur le territoire enquêté. Les 6 communes de l'ex-Grand Roanne regroupent presque 44% de la population.
- Plus d'une personne sur trois travaille à temps plein. A Roanne, plus d'un actif occupé sur deux travaille et habite dans la commune.
- 105 000 voitures sont à disposition des habitants de l'ensemble du territoire enquêté. Avec en moyenne 85 voitures pour 100 personnes en âge de conduire, le Roannais fait parti des zones les plus motorisées de France.
- Les villes de Roanne et du Coteau concentrent les ménages non-motorisés. 18% des ménages n'y disposent en effet d'aucune voiture. La très grande majorité des ménages non-motorisés n'est composée que d'une seule personne (86%).
- Avec 106 000 vélos recensés sur le territoire, l'équipement global est identique à l'équipement automobile.
- 522 000 déplacements sont réalisés chaque jour de semaine par les habitants du Roannais. En moyenne, un habitant de 11 ans et plus effectue donc 3,81 déplacements par jour de semaine. Chaque jour de semaine, 10% de la population ne se déplace pas, 5% de la population fait au moins 9 déplacements par jour.
- Le domicile est la plaque tournante des déplacements puisque 79% d'entre eux y sont liés. Avec 29% des déplacements, le travail est la principale activité pour laquelle les habitants du Roannais se déplacent. 20% des déplacements sont réalisés pour aller faire des achats.
- Utilisée pour 72% des déplacements, la voiture domine largement. La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé (20%). Le vélo est plus utilisé que le réseau de transports urbains (1,6% contre 1,4%).
- Les habitants de la ville de Roanne utilisent deux fois plus la marche à pied que les habitants du reste du territoire enquêté. La marche à pied est le mode le plus utilisé par les habitants de la ville de Roanne pour réaliser des achats en petits et moyens commerces.
- 86% des déplacements entre le domicile et le travail sont réalisés en voiture particulière.
- Sur la journée, trois périodes de pointe sont très marquées (le matin, le midi et le soir).
- En moyenne, un habitant du Roannais se déplace 72 minutes par jour. Le temps moyen d'un déplacement entre le domicile et le travail est de 19 minutes.
- 89% des déplacements des habitants du Roannais restent à l'intérieur du territoire enquêté. 21% des déplacements sont internes à la ville de Roanne. 48% des déplacements internes à la zone enquêtée ont au moins une de leurs extrémités dans la ville de Roanne.
- 45% des déplacements ayant une extrémité dans l'Ouest Roannais sont en relation avec l'ex-Grand Roanne. 32% des déplacements ayant une extrémité dans l'Est Roannais sont des relations avec l'ex-Grand Roanne.

- 20 900 déplacements (soit 4% des déplacements) sont réalisés chaque jour en transports collectifs. 68% des déplacements TC sont réalisés entre le domicile et le lieu d'école ou d'étude. 11 200 personnes utilisent les transports collectifs un jour de semaine. 78% de la clientèle des transports collectifs est composée de scolaires ou d'étudiants.
- 106 000 déplacements sont effectués intégralement à pied chaque jour de semaine par les habitants du Roannais. 39 000 personnes effectuent un déplacement intégralement à pied un jour de semaine.
- 8 600 déplacements quotidiens sont effectués en vélo. 3 000 personnes utilisent le vélo un jour de semaine. 1 déplacement en vélo sur 4 est réalisé entre le domicile et le travail. 1 déplacement en vélo sur 5 est réalisé entre le domicile et les achats.
- 376 000 déplacements sont effectués chaque jour en voiture particulière. 2% de la population de 11 ans et plus déclarent covoiturer tous les jours ou presque.

Les évolutions sur les 6 communes de l'ex Grand Roanne enquêtées en 2000 et en 2012

- La mobilité est passée de 4,27 à 4,11 déplacements par jour et par personne. Un habitant moyen de l'ex-Grand Roanne se déplace donc moins aujourd'hui qu'il y a douze ans.
- Le Roannais suit donc la tendance nationale, mise en évidence dans les grandes agglomérations françaises grâce aux EMD.
- La baisse de la mobilité est principalement due au vieillissement de la population. Si en 2012, la structure de la population était restée la même que celle de 2000, et en appliquant les évolutions du nombre d'habitants et des mobilités de chaque classe d'âges, la mobilité globale serait restée presque identique.
- La baisse de la mobilité ne touche pas toutes les classes d'âges : pour les 25 à 39 ans, l'augmentation assez forte de la mobilité trouve une explication dans une augmentation de la part des actifs occupés ; la légère baisse de mobilité chez les 18 à 24 ans s'explique par le rallongement du temps d'études ; la baisse de la mobilité chez les plus de 60 ans trouve une part importante de son explication dans l'augmentation de l'espérance de vie.
- La baisse du nombre de déplacements et de la mobilité ne peut pas s'expliquer par un recours plus systématique aux déplacements enchaînés.
- la part modale de la voiture est en augmentation de 4 points. En 2012, malgré la baisse de 5% du nombre total de déplacements, on compte ainsi 4% de voitures qui circulent en plus chaque jour.
- La voiture est devenue le mode majoritaire pour les déplacements internes à la ville de Roanne.
- Un ensemble de facteurs expliquent le développement de l'usage de l'automobile
- Une forte augmentation de la motorisation
- Une augmentation de l'usage de l'automobile qui n'est forte que pour le travail
- L'usage de la voiture beaucoup plus important entre le domicile et le travail s'explique par un éparpillement des lieux d'emplois
- Une perte d'attractivité de la ville centre
- Une augmentation des flux vers l'extérieur du territoire enquêté en 2000

Lexique

Déplacement : mouvement d'une personne, réalisé entre deux lieux pour des motifs d'activité (travail, achats, études...) et empruntant la voie publique. Un déplacement peut utiliser plusieurs modes de transports.

Déplacement multimodal : déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés. Par exemple, une personne se rendant en voiture à une gare pour prendre un train effectue un déplacement multimodal. Est considéré également comme déplacement multimodal, un déplacement entièrement effectué sur un même réseau de transports collectifs (réseau STAS, réseau SNCF, ...) mais qui a nécessité une correspondance (changement de lignes de bus par exemple).

EMD - Enquête Ménages Déplacements : enquête réalisée auprès des ménages d'un territoire, suivant une méthodologie nationale édictée par le CERTU, afin de connaître les pratiques de déplacements des habitants. Les enquêtes ménages déplacements sont réalisées dans les grandes agglomérations, les ménages sont enquêtés à leur domicile, toutes les personnes de plus de 5 ans du ménage décrivent les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête.

EDVM - Enquête Déplacements Ville Moyenne : enquête dont la méthodologie nationale, issue des enquêtes ménages déplacements, a été adaptée aux agglomérations de taille plus petite. Pour limiter les coûts, le questionnaire est allégé, les ménages sont enquêtés au téléphone et seulement 1 à 2 personnes de 11 ans et plus est enquêtée sur ses déplacements de la veille.

MAP : Marche à Pied

Mobilité : nombre de déplacements par jour et par personne.

Modes mécanisés : ce sont tous les modes de transport, hormis la marche à pied.

Motif SESAME : méthode de classification des motifs de déplacements qui affiche une image de l'activité pour laquelle sont réalisés ces déplacements. Il correspond en fait au motif à la destination du déplacement sauf quand ce dernier est le domicile. Dans ce cas, on utilise alors le motif à l'origine du déplacement. Il donne donc une image des activités de déplacements en excluant le domicile.

Part de marché ou part modale : rapport du nombre de déplacements effectués en un mode de déplacement, sur le nombre total de déplacements tous modes.

RGP : Recensement Général de la Population - nom donné au recensement de la population, effectué par l'INSEE jusqu'à 1999, du temps où ce recensement était exhaustif et avait lieu tous les dix ans.

RP : Recensement de la population - nom donné au recensement de la population, effectué par l'INSEE depuis 2006, qui est effectué selon une nouvelle méthodologie (sondages annuels dans les communes de plus de 10 000 habitants, les autres communes étant recensées une fois tous les cinq ans) et qui produit des résultats tous les ans.

TC : transports collectifs.

TCU : transports collectifs urbains (réseau STAR).

TCNU : transports collectifs non urbains (réseau TIL).

VP : voiture particulière.

en voiture

en train

en bus

à pied

à vélo