

les données du territoire

Déplacements

Déplacements

numéro 8
janv. 2011

L'OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS : 10 ans d'évolution des infrastructures et des pratiques

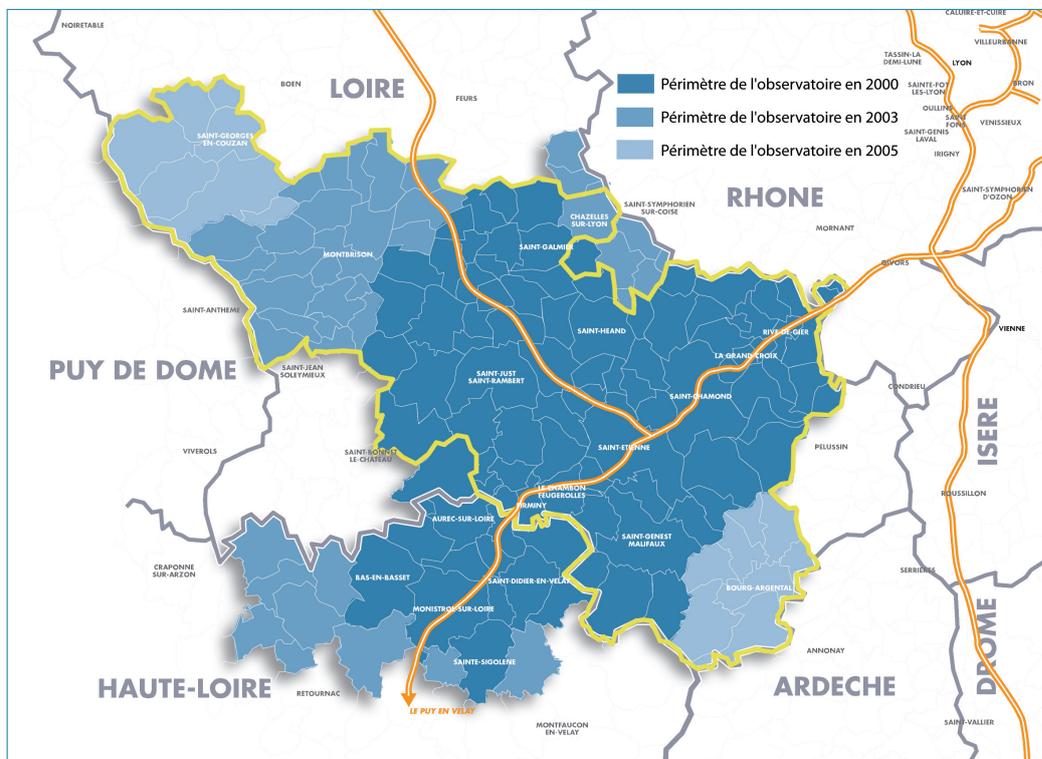
Dans le cadre de ses missions, l'Agence d'urbanisme epures est chargée de l'animation de l'observatoire des déplacements. Ce dernier a été mis en place sous sa forme actuelle en 1998. Son but est d'étudier et d'analyser les déplacements sur le territoire de l'observatoire à travers un ensemble de thématiques complémentaires. Après avoir dressé un premier constat de l'état des déplacements en l'an 2000, l'observatoire a publié un deuxième document en 2010, intitulé « 10 ans d'observation des déplacements dans la région stéphanoise ». Il permet de comparer l'état 2010 à l'état 2000

mais il récapitule aussi l'ensemble des modifications et faits marquants qui se sont produits, ou qui vont être réalisés, sur le territoire de l'observatoire.

Qu'est-ce que l'observatoire des déplacements de la région stéphanoise ?

• Son périmètre d'étude

Le territoire de l'observatoire n'a cessé de s'agrandir depuis sa création. En effet, il est passé de 92 communes en 2000 à 148 communes en 2005.



Epures observe le territoire du Sud Loire depuis des décennies. Elle suit son évolution à travers des données, mises à disposition par les organismes partenaires dans différents domaines : démographie, habitat, économie, équipements urbains, déplacements, environnement, PLU, quartiers, foncier. Elle les intègre à un système d'information géographique, les traite et les analyse. "Les données du territoire" ont pour vocation de diffuser de façon synthétique les résultats de cette observation pour partager la connaissance du territoire, anticiper les évolutions et éclairer les décisions publiques d'aujourd'hui.

Cet agrandissement montre l'intérêt croissant qui existe pour cette thématique. Il révèle aussi que la question des déplacements se joue à une échelle large et qu'elle concerne de nombreux acteurs.

Ce territoire correspond au périmètre du Scot Sud Loire auquel s'ajoutent 3 communautés de communes de la proche Haute-Loire, l'ensemble de la communauté de communes du Forez-en-Lyonnais et la commune de Saint-Maurice-en-Gourgois.

• Ses partenaires

Pour permettre à l'observatoire de remplir ses missions, un partenariat s'est établi avec des structures qui contribuent à l'alimenter en données et participent aux réflexions sur l'ensemble des thématiques traitées. Ainsi, outre les intercommunalités citées plus haut, on retrouve l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Conseil Général, les exploitants des réseaux de transports (STAS, SNCF...). Tous ces partenaires jouent un rôle dans la gestion des infrastructures de déplacements ou organisent les déplacements de personnes/marchandises à leurs échelles.

• Ses missions

L'observatoire travaille sur de nombreuses thématiques qui ont toutes un lien avec les transports et les déplacements.

A ce jour, l'observatoire traite 16 thématiques qui vont du contexte général du territoire observé, aux effets induits des transports, en passant par l'ensemble des modes de déplacements.

L'observatoire a pour objectif de recenser les changements importants, de suivre les évolutions constatées sur les réseaux et d'évaluer les pratiques. L'observatoire est aussi un centre de ressources pour ses partenaires et sert à l'élaboration de documents (PDU, Scot Sud Loire...).

1 | Des acteurs institutionnels et des réseaux de transports en évolution

Depuis 2000, de nombreux événements et modifications se sont produits sur le territoire de l'observatoire. Les principaux d'entre eux, concernant à la fois les acteurs ou institutions du monde des transports et les modifications apportées au réseau de transport, sont recensés dans le tableau ci-dessous.

Événements importants	
2001	Saint-Etienne Métropole devient une Communauté d'agglomération, puis s'agrandit en 2003 (passage de 34 à 43 communes)
2004	Création de la Communauté d'agglomération de Loire Forez
2004	Adoption du Plan de Déplacements Urbains de Saint-Etienne Métropole (2004-2014)
2004 2006	Travaux et mise en service de la 2ème ligne de tramway à destination de la gare de Châteaureux
2005	Electrification de la ligne SNCF Firminy / Saint-Etienne et première phase du cadencement TER-RA
2006	Transfert des routes nationales de l'Etat au Département de la Loire (sauf RN88 et RN7)
2010	Réalisation d'une enquête ménages déplacements
2010	Déploiement de l'offre de vélos en libre service – Billetique STAS et STAS+TER (+TCL) – Nouveau réseau STAS – Cœur de ville

Ces événements ont eu des impacts sur les institutions qui ont une ou des compétence(s) dans le domaine des déplacements. Le passage de Saint-Etienne Métropole en Communauté d'agglomération a réuni les deux anciens réseaux de transports urbains (STAS et Val de Gier) au sein d'un même réseau : STAS. Loire-Forez a pris la compétence « transports urbains » lors de sa création.

Les Conseils généraux ont aussi vu leur rôle renforcé puisqu'ils sont, depuis 2006, en charge des anciennes routes nationales.

L'application du PDU de Saint-Etienne Métropole a permis de développer des projets ambitieux sur les transports stéphanois, notamment la mise en place d'une deuxième ligne de tramway qui relie le centre-ville à la gare SNCF de Châteaucreux ou l'électrification de la ligne SNCF entre Firminy et Saint-Etienne.

Le réseau de transport interurbain du Conseil Général, appelé TIL depuis 2008, a été restructuré et s'affirme comme le complément du transport ferré et urbain.

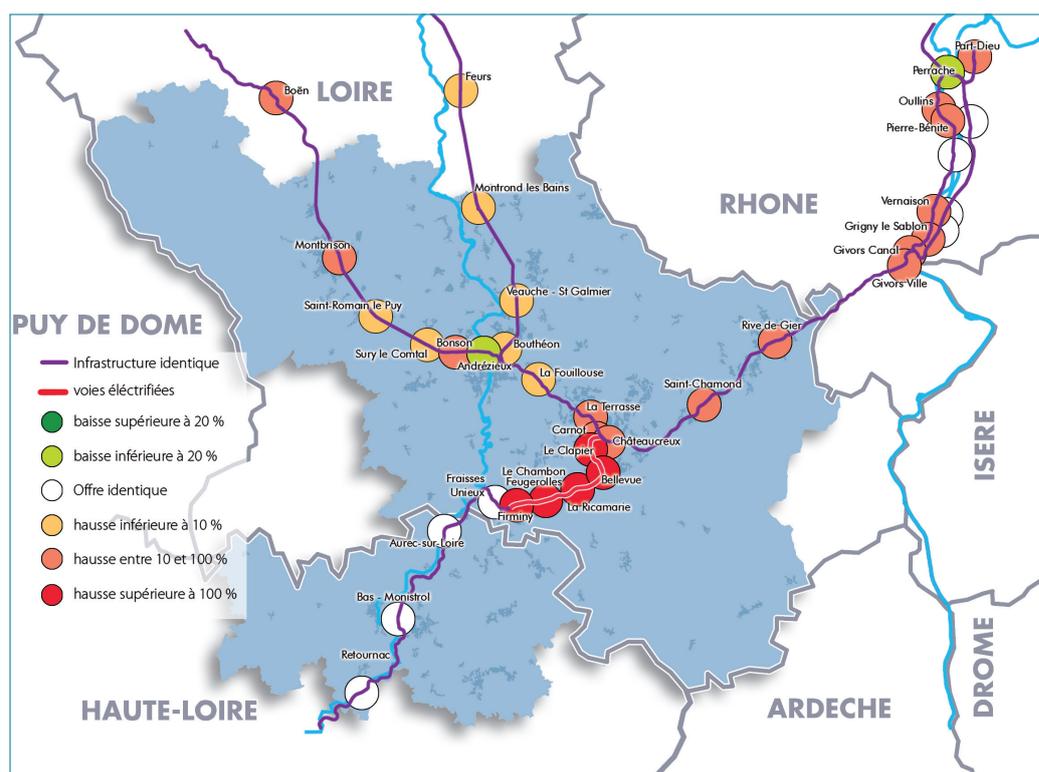
Tous ces événements ont transformé la configuration des acteurs du transport et de l'offre en transport en commun dans le périmètre de l'observatoire. Dans ce contexte, les acteurs politiques de la région stéphanoise ont décidé de remettre à jour les bases de données sur les déplacements.

Une enquête ménages déplacements a donc été lancée en 2009 et réalisée début 2010. Elle a pour but de dresser un

constat de la manière dont les habitants du périmètre de l'enquête se déplacent. Elle est complétée par une enquête routière (enquête cordon réalisée début 2010) afin de mieux connaître le trafic d'échange et de transit sur le territoire.

2 | Un réseau ferroviaire modifié en profondeur

L'étoile ferroviaire stéphanoise s'est transformée au cours de cette décennie. Un effort a porté sur sa modernisation et sur sa valorisation. **La ligne Saint-Etienne/Firminy a été électrifiée au cours de l'année 2005 et a permis le cadencement des TER sur la ligne Lyon/Saint-Etienne puis jusqu'à Firminy.** L'offre en TER a augmenté après ces travaux sur la ligne. La ligne Roanne/Saint-Etienne profite aussi d'une hausse de son offre en TER. Seules quelques gares de l'axe Clermont/Saint-Etienne ont vu leur offre baisser entre 2000 et 2006 (un train en moins pour la majorité de ces gares). Mais depuis 2006, l'offre TER est remontée de 2 à 3 trains par jour dans toutes ces gares.





3 | Des transports urbains réorganisés

Les transports urbains de Saint-Etienne Métropole ont subi des modifications profondes. Deux raisons expliquent ces changements : l'agrandissement de Saint-Etienne Métropole (vallée du Gier) et la création de la seconde ligne de tramway. Le réseau de Saint-Etienne Métropole s'est donc étendu mais au prix d'une certaine redistribution de l'offre de service sur les lignes, entre 2000 et 2010.

Depuis 1999, l'offre en transports en commun a en effet été modifiée sur le périmètre de Saint-Etienne Métropole. On observe :

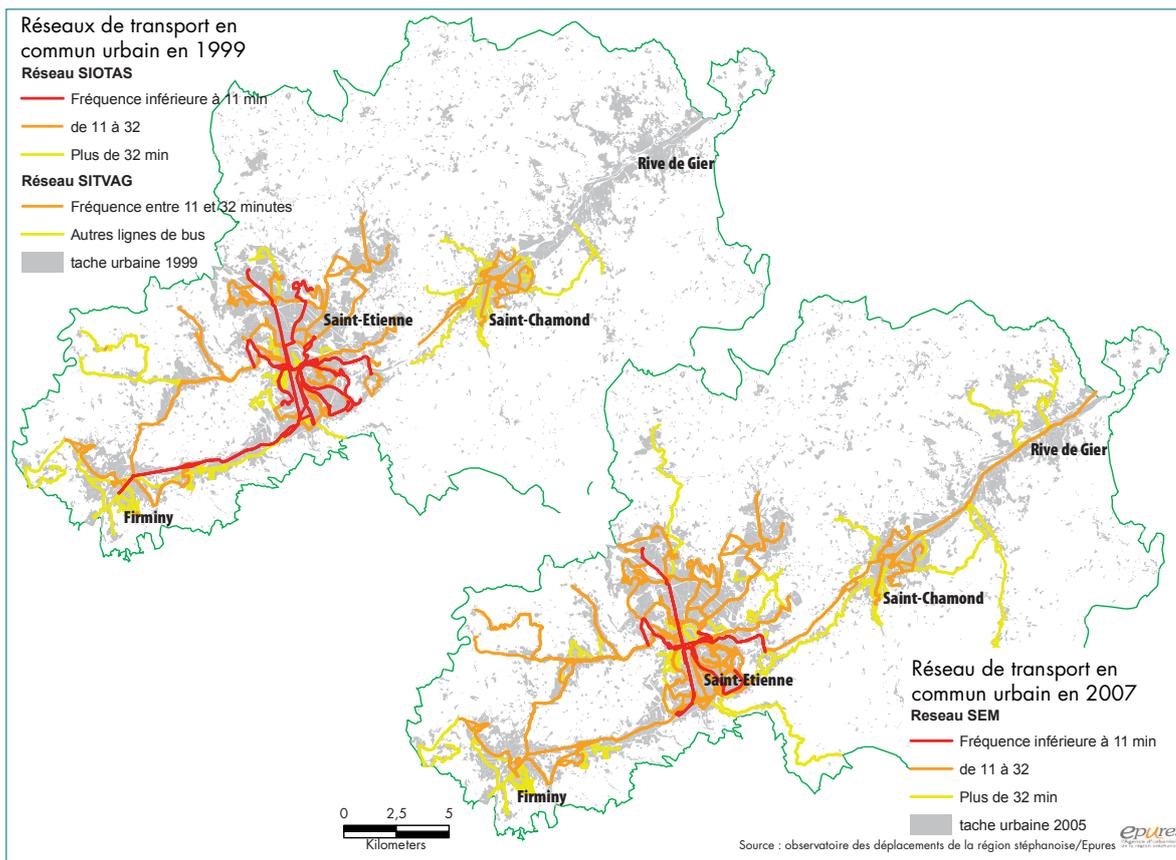
- une diminution globale de l'offre dans la ville de Saint-Etienne et une redistribution de l'offre en transport collectif au profit de l'offre TER dans la vallée de l'Ondaine
- un renfort de l'offre entre Saint-Etienne et Roche-la-Molière et surtout dans la vallée et sur les coteaux du Gier
- une redistribution de l'offre dans Saint-Etienne, en augmentation à Châteaureux, Place du Peuple et en diminution à Chavanelle, Hôtel de Ville et Dorian. **Le nouveau réseau mis en place en septembre 2010 vise à rééquilibrer l'offre en ramenant plus de bus dans l'hyper-centre.**

Cette nouvelle offre TER a eu des répercussions sur la clientèle. **La fréquentation des trains est montée en flèche. Ainsi, la fréquentation a été multipliée par 2,7 entre Firminy et Lyon.** Les lignes de l'étoile ferroviaire sont toutes concernées par cette hausse. **La fréquentation des TER peut être comparée au trafic routier lorsqu'il existe les deux types d'infrastructures sur un même trajet (voir tableau).** La ligne de la vallée du Gier est ainsi la plus compétitive de l'étoile ferroviaire puisque, pour 1 passager TER, on compte moins de 5 voitures sur l'autoroute, et moins de 10 voitures à partir de Saint-Etienne.

La modernisation des lignes et du matériel ferroviaire a permis au transport ferroviaire de gagner en attractivité par rapport à l'autoroute. Elle lui a apporté une nouvelle clientèle qui fait de la ligne Saint-Etienne (origine du déplacement)/Lyon (destination du déplacement), la ligne la plus fréquentée de Rhône-Alpes.

	Nombre de voitures pour un passager SNCF sur l'axe
Rive de Gier - Givros	4,8
St-Chamond - Rive de Gier	6,6
Châteaureux - St-Chamond	8,6
Firminy - Bellevue	32,2
La Fouillouse - La Terrasse	26,6

La fréquentation du réseau STAS a été fluctuante au cours de la dernière décennie. Elle a été affectée par les travaux de la construction de la ligne de tramway en direction de Châteaureux. Cependant, la fréquentation semblait repartir à la hausse fin 2007, tendance qui se confirme pour l'année 2008. En revanche, la fréquentation pour l'année 2009 paraît subir une légère baisse. Sur ce réseau, **le tramway concentre la moitié des voyages effectués. Les lignes structurantes de bus et le réseau de bus en général ont une fréquentation en constante baisse depuis plusieurs années au profit du tramway.**



Dans les modifications importantes développées par Saint-Etienne Métropole, on retrouve **le déploiement du service de vélos en libre service « VéliVert », depuis fin juin 2010.** Il est destiné à favoriser l'utilisation du vélo à Saint-Etienne, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, et Firminy.

La Communauté d'agglomération de Loire Forez dispose de la compétence « Organisation des transports urbains » sur son territoire. L'offre existe mais elle est encore peu développée (2 lignes régulières et 1 navette urbaine) pour assurer un véritable service de transport urbain. Les scolaires sont en grande majorité les utilisateurs de ces lignes.

4 | Un trafic routier toujours important et en légère augmentation

Le trafic routier dans la région stéphanoise est important, avec jusqu'à 85 000 véhicules sur les voies rapides



urbaines (données 2008). Il reste néanmoins plus faible que dans d'autres agglomérations (Grenoble : 95 000 véhicules sur la rocade). **Il est globalement en augmentation depuis 1995. L'A47 conserve un taux d'accroissement positif depuis 2000, la portion entre Saint-Etienne et Rive-de-Gier supportant la plus forte augmentation.**

Cette augmentation tend toutefois à ralentir progressivement sur les autres voiries rapides sur l'agglomération stéphanoise, en particulier depuis 2005. L'autoroute A72 conserve

une légère augmentation de son trafic alors que les autres voiries (RN88) ont un trafic qui se stabilise ou qui décroît.

La **Plaine du Forez** ne connaît pas les mêmes caractéristiques. **Le trafic est en constante augmentation depuis 2000, notamment sur l'A72 concédée.**

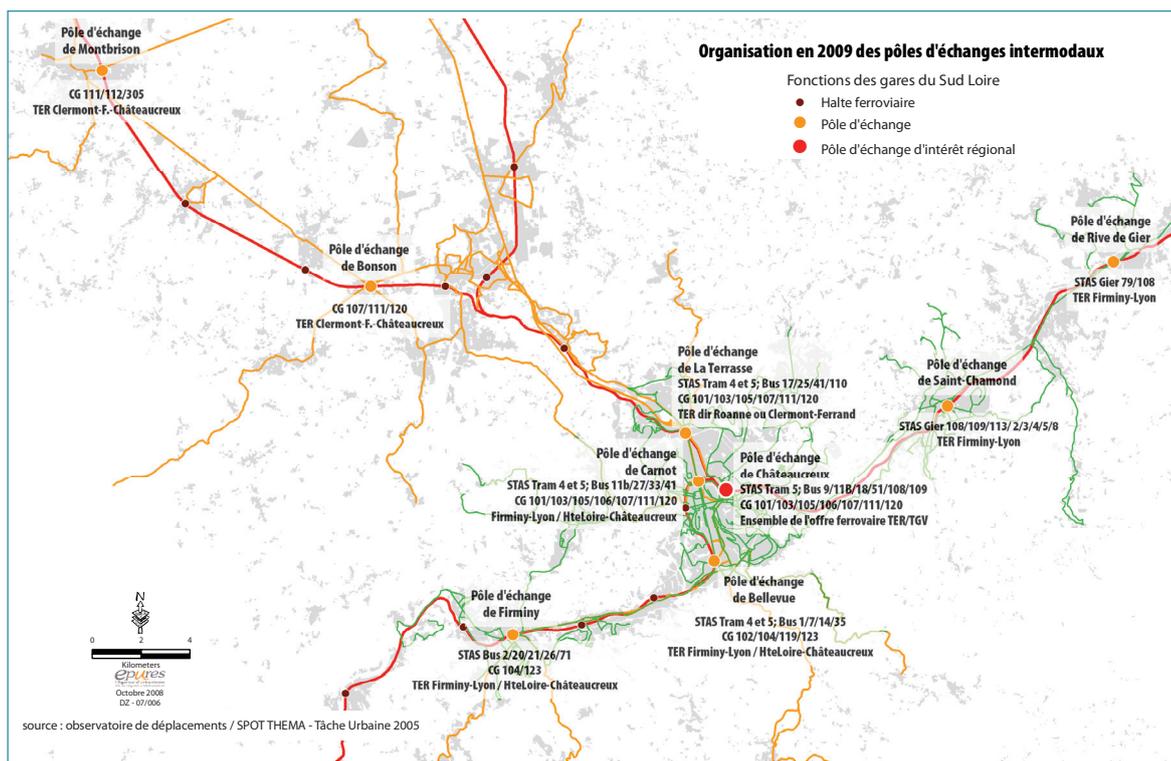
Depuis 2005, cette tendance à la hausse de la circulation se confirme sur l'ensemble des voiries. La RD1082 est l'unique route où le trafic est en baisse.

Les autoroutes et voies rapides subissent une circulation, en constant progrès, de 8 000 à 9 000 poids lourds par jour contre 7 800 en 2000. Il s'agit d'un trafic de transit local. Il concerne principalement des marchandises à destination du marché stéphanois et régional. Sur l'A47, entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier, **la part du trafic poids lourds a augmenté 4 fois plus que l'ensemble du trafic routier.** Les autres sections de l'A47 subissent une augmentation plus conforme à celle notée pour les automobiles, même si des changements semblent apparaître. Le transport de marchandises s'accroît

dans la zone d'emploi de Saint-Etienne. Le mode routier est le plus utilisé, représentant plus de 96% du poids total des marchandises recensées.

5 | Une intermodalité renforcée et en développement

L'intermodalité consiste à emprunter plusieurs modes de transports pour se déplacer. Elle est symbolisée par les **pôles d'échanges** qui sont des lieux où se croisent les modes de transport, ou encore par les parcs relais. Ces pôles d'échanges ont été développés dans le cadre des politiques menées sur le territoire de l'observatoire. En 2009, on trouve 9 pôles d'échanges, **dont le pôle d'échanges de Châteauneuf qui combine le réseau de transport urbain, le réseau de transport interurbain, le réseau ferré, l'offre de vélos en libre service et les taxis, parc relais et parkings.** La gare de Châteauneuf permet aussi de rejoindre une destination nationale (Paris), ce qui en fait **un pôle**



d'échanges d'intérêt régional. Les pôles d'échanges sont les gares, véritables points d'échanges entre les modes de transports. Globalement, on retrouve deux modes principaux pour rejoindre ces pôles d'échanges : les modes doux (vélo, marche à pied) et la voiture particulière.

L'intermodalité s'est mise en place progressivement jusqu'au déploiement de **la carte OuRA! en 2010 dans Saint-Etienne Métropole.** Le développement des pôles d'échanges intermodaux est aussi facilité par la volonté du Conseil général de desservir les gares SNCF avec son réseau de car.

6 | La cohérence urbanisme/transports : Une nouvelle approche d'organisation de l'espace ?

L'observatoire tente d'analyser **la cohérence entre l'offre de transport collectif et l'urbanisation.** Pour cela, il s'appuie sur l'observatoire des PLU (initié par l'Agence pour observer les documents d'urbanisme réglementaire dans le Sud Loire) qu'il met en relation avec les réseaux de transports collectifs.

C'est un enjeu important car les politiques mises en œuvre cherchent à limiter la consommation d'espaces, à développer la densité urbaine et à limiter le trafic des véhicules individuels, en favorisant une urbanisation desservie par les transports en commun. Cette thématique d'observation permet de **quantifier les zones urbanisées et à urbaniser qui sont à proximité des réseaux de transports en commun. La part de ces zones est faible sur le périmètre du Scot (inférieure à 50%).** Cette part est plus importante (2/3 des zones) pour le périmètre de Saint-Etienne Métropole, ce qui s'explique par la présence de réseaux de transports urbains et une urbanisation plus dense. Les zones urbaines et à urbaniser de Saint-Etienne Métropole sont donc mieux desservies par les transports en commun que les zones périurbaines de la Plaine du Forez, où l'urbanisation, plus diffuse, rend difficile une bonne desserte.

Il s'agit de l'ensemble des espaces se trouvant à 300 mètres des lignes de bus, 500 mètres des lignes de tramways, 800 mètres des gares et 1 kilomètre du pôle d'échanges de Chateaufort avec une fréquence de transports en commun inférieure ou égale à 1 heure.

	SCOT Sud Loire	Saint-Etienne Métropole
Zones urbanisées desservies par les transports collectifs (zonage U des PLU)	47 %	65 %
Zones à urbanisation future desservies par les transports collectifs (Zonage AU des PLU)	27 %	44 %
Total des zones urbanisées et urbanisables desservies par les transports collectifs	42 %	62 %

Quel avenir pour l'observatoire des déplacements ?

L'observatoire des déplacements a permis depuis plus de 10 ans de capitaliser et de recenser des données sur les déplacements du Sud Loire et de la proche Haute-Loire. Il a permis de renforcer le partenariat entre les différentes collectivités intervenant dans le domaine des transports. Il a aussi démontré son utilité lors de l'élaboration du Scot Sud Loire ou pour déterminer les politiques publiques (deuxième ligne de tramway, PDU...).

Aujourd'hui, cet outil doit pouvoir s'adapter aux nouvelles problématiques et thématiques des déplacements. Il doit s'adapter aux nouveaux modes de vies, aux nouveaux déplacements et intégrer d'autres thématiques. Les partenaires de l'observatoire des déplacements réfléchissent donc à développer de nouvelles thématiques d'études, comme les nouvelles formes de mobilité (covoiturage, autopartage...) ou les liaisons nationales et internationales à partir de la région stéphanoise.

L'observatoire des déplacements est indispensable à la compréhension globale de la région stéphanoise. Il doit adapter son territoire d'observation, s'intégrer à l'échelle de l'eurométropole et travailler en synergie avec l'observatoire lyonnais pour approfondir les connaissances en matière de déplacements à l'échelle de l'espace métropolitain Lyon/Saint-Etienne.

les données
du territoire

numéro **8**
janv. 2011

Observatoire des déplacements

epures
l'Agence d'urbanisme
de la région stéphanoise

46 rue de la télématique
BP 40801 - 42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00 fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com - web : www.epures.com

Directrice de la publication : Brigitte Bariol
Mise en page : Sud Offset
Sources : Observatoire des déplacements,
Spot Théma
Crédit photographique : epures
ISSN en cours