



→ ENQUÊTE DÉPLACEMENTS Grand Rovaltain 2014

Premiers résultats

SCoT du Grand Rovaltain
Royans-Vercors
Basse Vallée de la Drôme
Basse Vallée de l'Éyrieux

juillet 2015



SOMMAIRE GENERAL

Chapitre 1 :
Une enquête pour connaître les déplacements des habitants du Grand Rovaltain 5

Chapitre 2 :
Qui sont les ménages enquêtés ? 15

Chapitre 3 :
Comment se déplacent les habitants du Grand Rovaltain 33

Annexes 71





1

Une enquête pour connaître les déplacements des habitants du Grand Rovaltain

Pourquoi vouloir connaître les déplacements des habitants ?

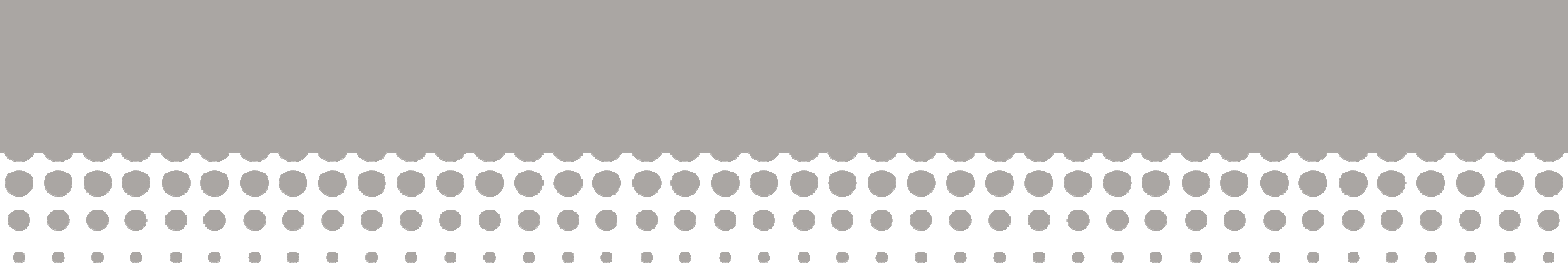
7

Une enquête spécifique

8

Quelques chiffres à retenir

12



Pourquoi vouloir connaître les déplacements des habitants ?

Pour avoir une vision globale du territoire

Les Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) constituent une photographie des pratiques de déplacements des habitants d'un territoire un jour moyen de semaine. Si le recensement de l'INSEE apporte une vision globale en matière de données socio-démographiques des personnes et de leur logement, il ne permet pas de connaître la manière dont les habitants se déplacent au quotidien.

La connaissance approfondie des habitudes et usages de déplacements des habitants de leur territoire est impérative pour les élus afin d'alimenter leurs réflexions en vue de définir les politiques publiques en matière de transports collectifs, de vélo, de circulation, de stationnement et d'aménagement du territoire.

Pour accompagner l'élaboration des politiques

Les déplacements sont au cœur des activités des habitants d'un territoire. Tout ce qui ne peut se réaliser au domicile nécessite un déplacement. La localisation du logement est donc un facteur important, conditionnant le choix des modes utilisés pour réaliser les activités du quotidien.

Une appréhension fine et fiable des comportements de déplacements des habitants du territoire est indispensable aux élus qui veulent planifier et organiser :

- leur ville au travers des plans locaux d'urbanisme (PLU) ;
- leur bassin de vie au travers des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- les transports en commun et tous les autres modes au travers des Plans de Déplacements Urbains (PDU) ;
- les grands projets d'infrastructure.

Et ce afin de proposer des réponses adaptées aux problématiques locales.

Pour évaluer les politiques mises en place, ainsi que les évolutions sur le territoire

Le territoire du Rovaltain a déjà réalisé, en 1991, une enquête sur les déplacements de ses habitants. Reconduire une telle enquête en 2014 permettra aux élus d'évaluer les politiques mises en place, mais également d'analyser les effets des évolutions démographiques sur les déplacements : une population qui vieillit n'aura pas le même impact sur les déplacements qu'une population qui rajeunit.

Pour se positionner au niveau national

L'utilisation de la même méthode de recueil des déplacements que dans les autres agglomérations françaises, donnera la possibilité au Grand Rovaltain de se positionner au niveau national, en comparant un certain nombre d'indicateurs.

Cette comparaison est possible grâce aux données disponibles sur le site internet du Certu (www.certu.fr) qui est garant d'une méthodologie nationale sur le recueil des déplacements des habitants d'un territoire.

Une enquête spécifique

Avec une méthodologie standardisée

Le Ministère en charge des Transports a standardisé, sous le label « standard Certu », plusieurs méthodes pour connaître les pratiques de déplacements des habitants d'un territoire : les enquêtes ménages déplacements (EMD), les enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM) et les enquêtes déplacements grand territoire (EDGT).

C'est l'enquête déplacements grand territoire (EDGT) qui a été choisie par le Grand Rovaltain.

Il s'agit d'une méthode qui mixte deux types de recueils, en fonction des zones de résidences :

- une enquête réalisée en face-à-face (FAF) pour les territoires les plus denses : un enquêteur spécialisé se rend chez les ménages enquêtés et interroge toutes les personnes âgées de 5 ans et plus ;
- une enquête réalisée par téléphone (TEL) pour le reste du territoire périurbain moins dense : un enquêteur spécialisé appelle les ménages enquêtés et interroge 1 ou 2 personnes âgées de 5 ans et plus (selon la taille du ménage).

L'enquête porte sur un jour de semaine (lundi au vendredi) hors vacances scolaires et a été réalisée entre octobre et avril. Pour le Grand Rovaltain, la collecte s'est déroulée entre janvier et avril 2014.

Elle sert à connaître les pratiques de déplacements en période de pleine activité des habitants des agglomérations (tous les scolaires, y compris les étudiants, ont repris les cours). Elle s'intéresse à tous les modes de transport, marche comprise ; elle ne fournit pas cependant les trafics de transit au territoire.

Le territoire du Grand Rovaltain a été découpé en 36 secteurs « de tirage » (23 pour la partie en face-à-face et 13 pour la partie au téléphone), dans lesquels ont été répartis les ménages enquêtés. Il s'agit d'un découpage nécessaire pour représenter au mieux la répartition géographique de la population. Le secteur de tirage constitue la brique de base statistique, en dessous de laquelle il n'est pas possible d'obtenir une donnée statistiquement fiable.

Outre les questions imposées par le standard Certu, le Grand Rovaltain a souhaité connaître l'opinion de sa population sur des problématiques locales de déplacements.

Une enquête partenariale

L'EDGT du Grand Rovaltain a été conduite sous la maîtrise d'ouvrage du syndicat mixte SCoT Rovaltain Drôme-Ardèche avec les partenaires techniques et financiers suivants :

- la Direction Départementale des Territoires de la Drôme ;
- Valence Romans Déplacements ;
- la Région Rhône-Alpes ;
- le Département de la Drôme ;
- le Département de l'Ardèche.

Une enquête spécifique

Sur un territoire défini

EDGT Grand Rovaltain 2014,
Le territoire d'enquête et le type de collecte associé :



Realisation : Cerema Ddr C / Décembre 2014 - Sources : cartographie, INSEE / données : EDGT Grand Rovaltain 2014 standard CERTU

Une première enquête sur les déplacements avait eu lieu en 1991, sur un secteur limité autour de Valence. Elle couvrait 47 communes représentant 228 000 habitants.

Aujourd'hui, l'aire d'enquête englobe 141 communes de la Drôme (110 communes) et de l'Ardèche (31 communes), représentant 345 000 habitants (284 000 de la Drôme et 61 000 de l'Ardèche).

Elle correspond au territoire du SCoT du Grand Rovaltain (104 communes - 300 000 habitants), élargi à l'Est au Royans-Vercors et au Sud à la Vallée de la Drôme aval. Cette zone permet en effet de prendre en compte la réalité des échanges à l'échelle du bassin de vie.

La partie enquêtée en face-à-face concerne 58 communes et représente 229 000 habitants. Il s'agit essentiellement des communes desservies par le réseau de bus urbains.

La partie enquêtée au téléphone couvre 83 communes et représente 116 000 habitants.

Basée sur la statistique

Les EDGT sont des enquêtes statistiques, puisqu'on n'interroge pas la population dans son ensemble, mais uniquement un échantillon choisi aléatoirement (c'est-à-dire au hasard).

Les résultats fournis par l'enquête sont donc une estimation de la mobilité pratiquée, connue avec une certaine imprécision.

Si le nombre de ménages et de personnes interrogés ou le nombre de déplacements décrits n'est pas assez grand, la valeur qu'il représente n'est pas statistiquement fiable. Dans les guides méthodologiques du Certu, cette valeur est fixée à 30 individus statistiques afin d'atteindre l'intervalle de confiance au seuil de 95% (c'est-à-dire qu'il y aura 95% de chance pour que la valeur soit celle annoncée).

Ainsi, pour l'EDGT Grand Rovaltain 2014, la valeur au-dessus de laquelle la donnée extrapolée à l'ensemble de la population de 5 ans et plus sera statistiquement fiable est de :

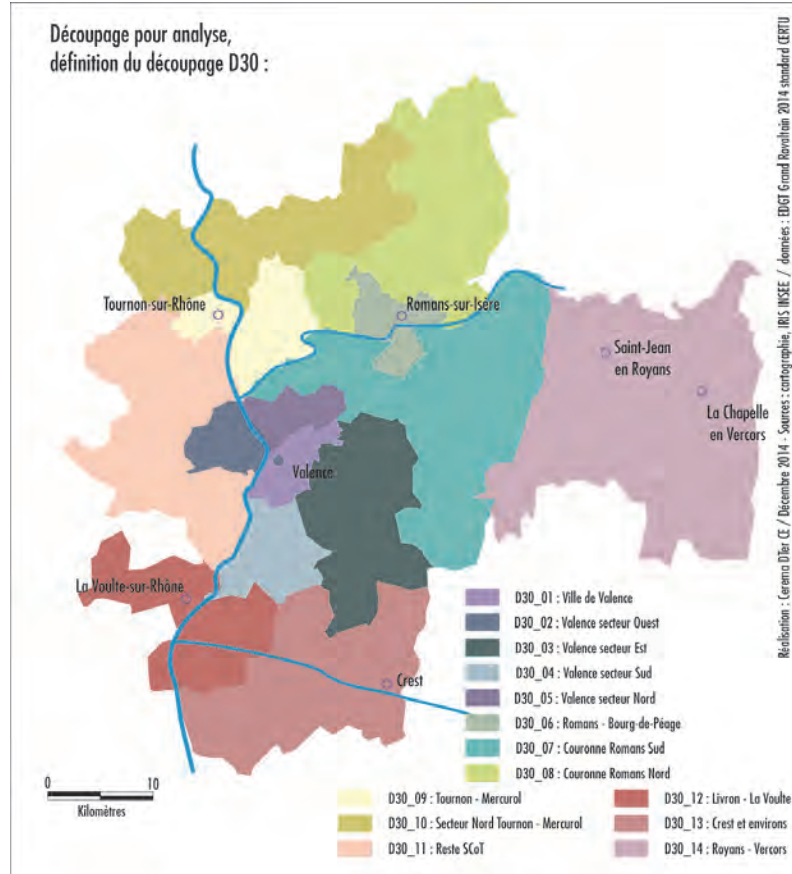
- 1 300 pour les ménages ;
- 1 600 pour les personnes (âgées de 5 ans et plus) ;
- 1 600 pour les déplacements.

Une enquête spécifique

Selon un découpage prédéfini par la méthodologie utilisée

Les 36 secteurs de tirage ont été regroupés en 14 grandes zones, afin notamment de garantir la fiabilité des indicateurs analysés. Dans la méthodologie standard Certu, ce découpage est appelé "D30".

Ce document présentera les données à l'échelle globale du Grand Rovaltain ou selon le découpage en 14 zones définies sur la carte suivante :



L'obligation méthodologique a conduit les partenaires de l'enquête à faire des choix de regroupement :

- Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage appartiennent à la même zone ;
- Portes-lès-Valence n'est pas isolée et appartient à la même zone que les communes de Beauvallon, Étoile-sur-Rhône et Montéléger ;
- Tournon-sur-Rhône n'a pas été regroupée avec Tain-L'Hermitage.

Une enquête redressée

Les données de l'enquête sont redressées à partir des dernières données disponibles à l'échelle infra-communale du recensement de l'INSEE, ici 2011. L'objectif est de reconstituer les ménages et les personnes qui habitent en résidence principale.

Pour chaque secteur de tirage, on détermine principalement 2 coefficients de redressement :

- un coefficient pour les ménages qui permet de reconstituer l'ensemble des ménages et leur taille ;
- deux coefficients pour les personnes, en distinguant les personnes recensées et les personnes interrogées qui permettent de reconstituer l'ensemble des personnes et leur classe d'âge.

Une enquête spécifique

Des comparaisons dans le temps

Afin de travailler à territoires les plus proches possibles, sans refaire d'exploitations particulières, seule la partie correspondant à l'enquête réalisée en face-à-face sur le Grand Rovaltain en 2014 sera comparée avec le territoire de l'enquête de 1991. Les analyses concernant les évolutions constatées devront prendre en compte que 23 ans séparent les 2 enquêtes.

La comparaison dans le temps portera sur :

- EMD Valence 1991 : 228 000 habitants, 47 communes ;
- Grand Rovaltain 2014 - FAF : 229 000 habitants, 58 communes.

Des comparaisons avec d'autres territoires

Une première comparaison géographique portant sur des EDGT, désignée dans le reste du document par "comparaison entre grands territoires" :

- Grand Amiénois 2010 : 324 200 habitants, 381 communes ;
- Clermont Val d'Allier 2012 : 654 000 habitants, 344 communes ;
- Grand Rovaltain 2014 (totalité du territoire enquêté) : 345 000 habitants, 141 communes.

Une deuxième comparaison géographique portant uniquement sur des parties enquêtées en face-à-face (FAF), désignée dans le reste du document par « comparaison entre territoires denses » :

- Métropole Savoie (Chambéry - Aix les Bains) 2007 - FAF : 180 000 habitants, 49 communes ;
- Grand Rovaltain 2014 - FAF : 229 000 habitants, 58 communes.

L'objectif de ces comparaisons est de positionner certains indicateurs du Grand Rovaltain par rapport à d'autres agglomérations. Il n'est pas possible de réaliser un diagnostic approfondi pour comprendre les différences observées. Les comparaisons doivent prendre en compte :

- la différence d'année de réalisation des enquêtes, notamment celle de Métropole Savoie qui a eu lieu avant 2010 ;
- les spécificités des territoires :
 - l'agglomération de Clermont-Ferrand dispose d'un tramway ;
 - Chambéry - Aix-les-Bains dispose de 2 réseaux de bus urbains.

Un documents des premiers résultats, pas un diagnostic

Le document des premiers résultats n'a pas vocation à constituer un diagnostic sur la thématique des déplacements.

Cependant, certaines analyses peuvent amener à se poser des questions traduites tout au long du document dans des paragraphes « Pour aller plus loin »

Quelques chiffres à retenir

Sur le territoire

Nombre de communes : **141**

Population des ménages (INSEE 2011) : **345 000** personnes, dont
323 100 de 5 ans et plus (INSEE 2011)

Résidences principales (INSEE 2011) : **151 000**

Taille moyenne des ménages qui habitent dans une résidence principale : **2,29**
personnes

Sur les données de la collecte

Collecte réalisée entre le **14 janvier** et le **26 avril 2014**

Nombre de ménages enquêtés : **3 548**

Nombre de personnes enquêtées (de 5 ans et plus) : **6 072**

Nombre de déplacements décrits : **23 230**.

Quelques chiffres à retenir

Sur les résultats, un jour moyen de semaine

3,84 déplacements par jour et par personne

11% des personnes de 5 ans et plus ne se déplacent pas un jour moyen de semaine.

1 266 500 déplacements, dont :

1 180 200 en interne au Grand Rovaltain

60 100 en échange avec le Grand Rovaltain

26 200 sans lien avec le Grand Rovaltain (déplacements externes)

68% des déplacements se font en voiture

23% des déplacements se font à pied

5% des déplacements se font en transports en commun

2% des déplacements se font en vélo

2% des déplacements utilisent d'autres modes

1,39 personne en moyenne par voiture

218 100 voitures à disposition

230 200 vélos à disposition

17 min 48 s : durée moyenne d'un déplacement

5,8 km : longueur moyenne d'un déplacement

1,8% de déplacements intermodaux





2

Qui sont les ménages enquêtés ?

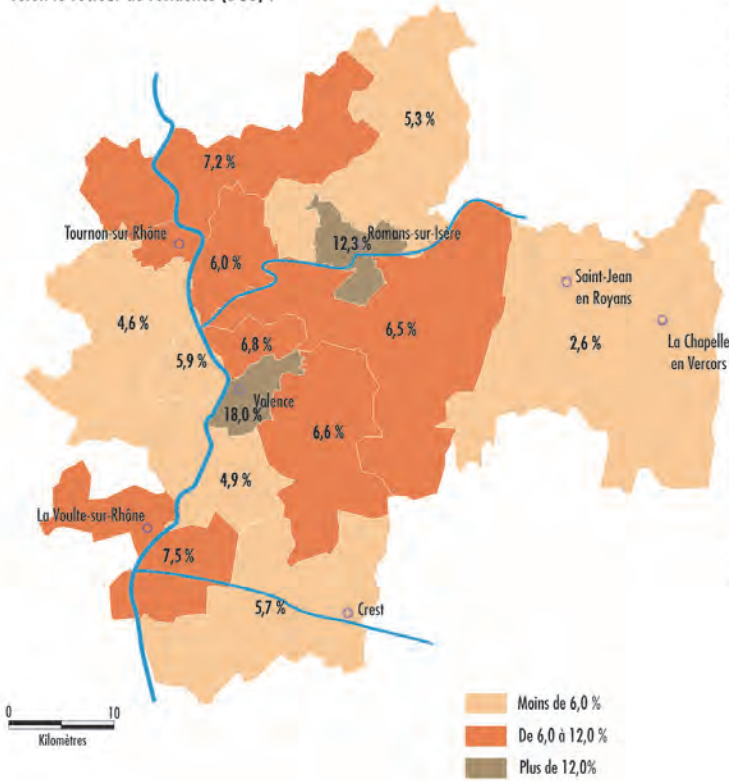
Une population répartie de façon homogène sur le territoire, en dehors de l'attraction naturelle des deux grands pôles urbains	17
Un tiers des habitants vivent seuls et sont surtout des urbains	18
Un taux d'activité légèrement supérieur à la moyenne nationale	20
Un paradoxe : les pôles d'emploi sont les secteurs qui concentrent le moins d'actifs	22
Une forte motorisation en voiture, surtout dans les zones périurbaines	23
Un bon taux d'équipement en vélos dans le périurbain, mais un usage encore réservé aux loisirs	27
17% de la population est abonnée aux transports collectifs	28
Transports et circulation : un sujet peu « investi » par la population	29
Un jour moyen de semaine : 11% d'immobiles	31



Une population répartie de façon homogène sur le territoire, en dehors de l'attraction naturelle des deux grands pôles urbains

3,84 déplacements par jour et par personne

Répartition de la population, selon le secteur de résidence (D30) :



Parmi les 345 000 habitants du Grand Rovaltain, **18%** (soit 61 900) résident à Valence et **12%** (soit 42 600) résident à Romans ou Bourg-de-Péage.

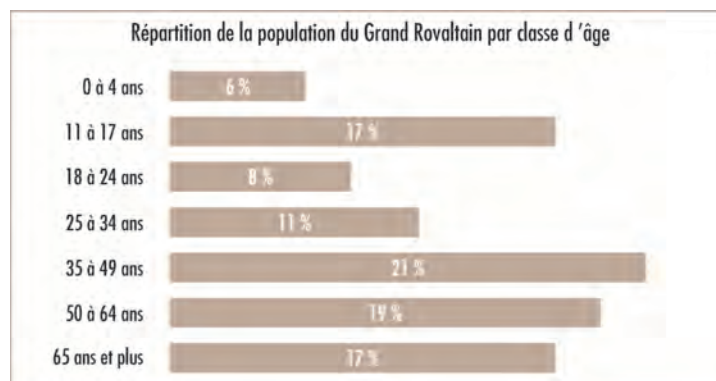
Ainsi, ce sont plus de 100 000 personnes qui habitent dans l'un des deux pôles urbains les plus denses du Grand Rovaltain.

Les deux tiers restant des habitants, se répartissent de façon plus diffuse dans les zones rurales d'une part (autour de 5 %) et dans le périurbain ou

autour des gros centres-bourgs comme Tournon-sur-Rhône, la Voulte-sur-Rhône (entre 6 et 7 % en moyenne) d'autre part.

Le secteur intégrant Saint-Jean-en-Royans et la Chapelle-en-Vercors représente moins de 3 % de la population.

110 personnes de moins de 20 ans pour 100 personnes de plus de 60 ans

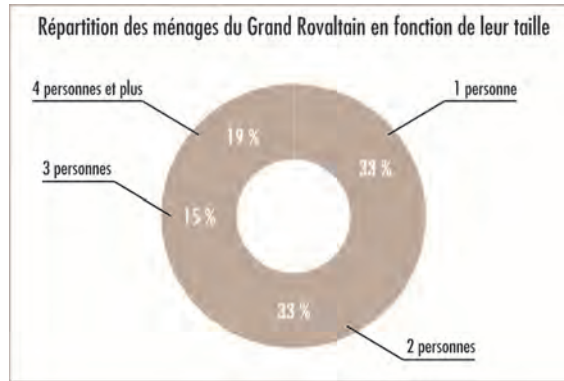


La répartition par classe d'âge des 345 000 habitants du Grand Rovaltain (dont 323 100 de 5 ans et plus) est proche de celle de la France Métropolitaine. L'indice de jeunesse (rapport des moins de 20 ans sur les plus de 60 ans) est de 1,10, ce qui traduit une population plutôt jeune, mais dans la moyenne nationale.

Un tiers des habitants vivent seuls et sont surtout des urbains

Une répartition "classique" du nombre de personnes par ménage

Le territoire du Grand Rovaltain compte 151 000 ménages.



Comme partout en France, 1 ménage sur 3 du Grand Rovaltain est composé d'une seule personne, 1 ménage sur 3 de 2 personnes et 1 ménage sur 3 de 3 personnes et plus.

En moyenne, un ménage du Grand Rovaltain est composé de **2,29** personnes. La mobilité est donc de 3,84 déplacements par jour et par personne.

REPERES

TAILLE MOYENNE DES MENAGES

La taille moyenne des ménages du Grand Rovaltain est légèrement plus importante que dans les autres agglomérations.

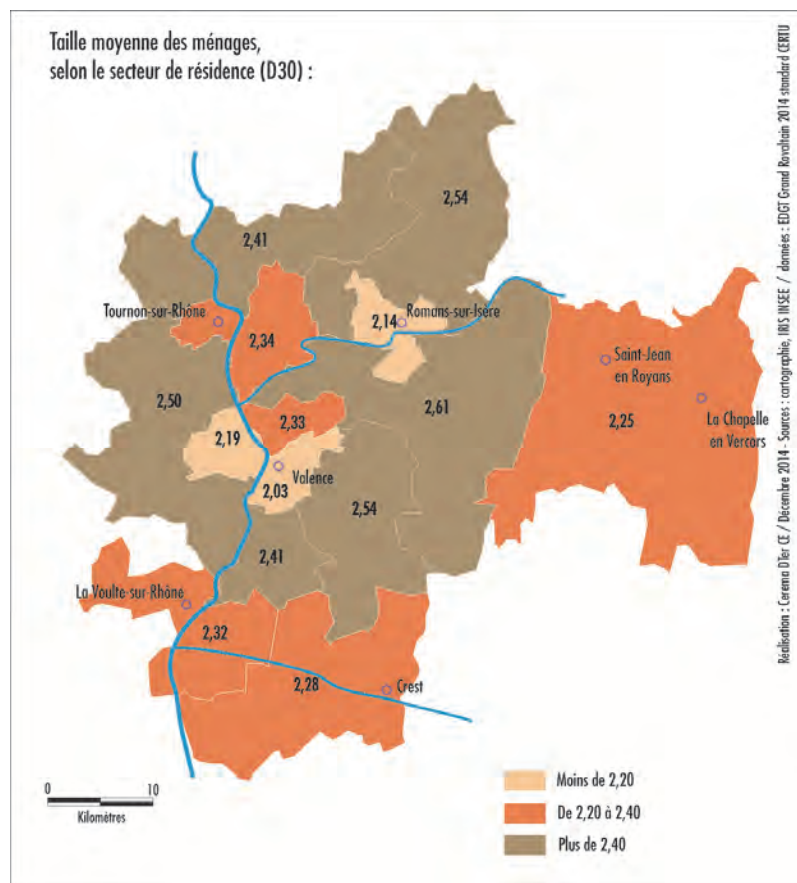
Cependant, il faut noter qu'entre 1991 et 2014, la taille moyenne des ménages du Grand Rovaltain a largement diminué : ceci s'explique à la fois par le vieillissement de la population et par les phénomènes de décohabitation. En effet, en cas de séparation, on passe, par exemple, d'un ménage de 4 personnes à 2 ménages : l'un de 3 personnes et l'autre de 1 personne.



Un tiers des habitants vivent seuls et sont surtout des urbains

Les ménages de plus petite taille se trouvent surtout en ville

Comme partout en France métropolitaine, c'est dans les villes que l'on trouve les ménages de plus petite taille. A l'inverse, les ménages de plus grande taille sont plus nombreux dans les zones périurbaines.

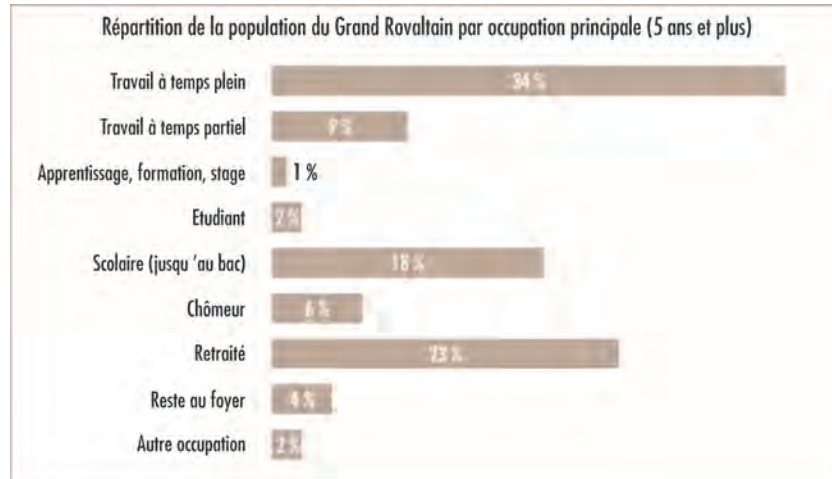


Un taux d'activité légèrement supérieur à la moyenne nationale

43% des habitants sont des actifs

ACTIF

Toute personne qui travaille à temps plein ou à temps partiel



Parmi les personnes de 5 ans et plus, on compte 140 500 actifs avec un emploi, ce qui est un peu supérieur à la moyenne nationale (40 %).

Si on ajoute à cette population les 18% de scolaires jusqu'au bac et les 2% d'étudiants, on dénombre presque 2 personnes sur 3 qui travaillent ou étudient, et qui sont donc susceptibles de se déplacer un jour moyen de semaine pour un motif "obligé".

11 800 travaillent exclusivement au domicile

EXCLUSIF AU DOMICILE

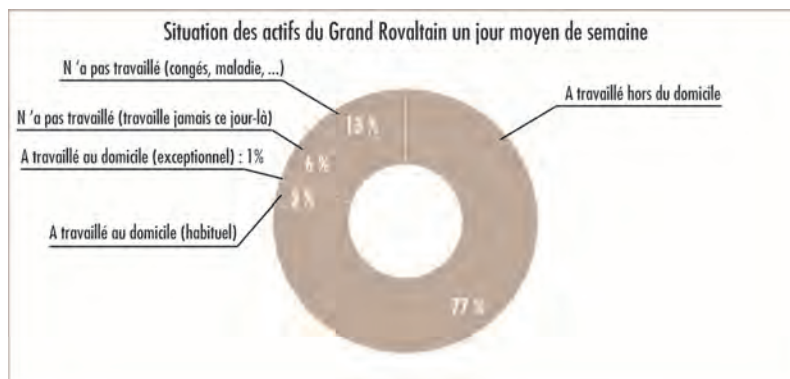
Le domicile constitue le lieu de travail habituel de la personne. Il se peut que cette personne réalise quand même des déplacements pour le travail.

Exemple : le médecin qui a un cabinet chez lui, et qui va rendre visite à ses patients.

Parmi les 140 500 actifs ayant un emploi du Grand Rovaltain, 8% (soit 11 800) travaillent exclusivement au domicile. Ce sont donc des personnes qui n'ont pas de nécessité de déplacements pour se rendre sur leur lieu de travail habituel.

Un taux d'activité légèrement supérieur à la moyenne nationale

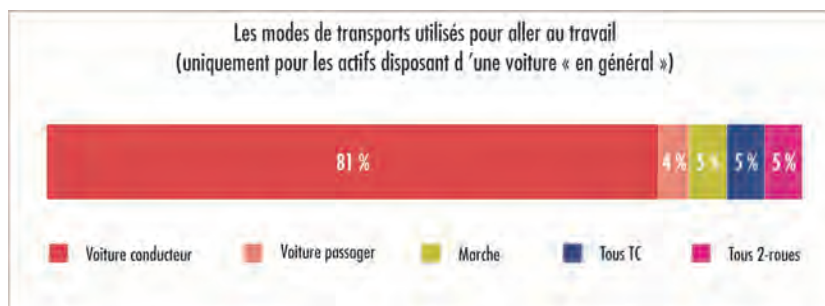
Près de 1 actif sur 5 ne travaille pas un jour moyen de semaine



Un jour moyen de semaine, 19% des actifs ne travaillent pas : 6% car ils ne travaillent jamais ce jour-là (travail à temps partiel) et 13% en raison de congés, RTT, maladie ou grève.

Par ailleurs, 1% des actifs travaillent exceptionnellement un jour moyen de semaine à leur domicile.

19% des actifs ayant une voiture à disposition font le choix de ne pas l'utiliser pour se rendre au travail



Si l'on s'intéresse aux actifs qui se sont déplacés la veille pour le motif travail et qui ont, de manière générale, une voiture à disposition, 81% ont utilisé leur véhicule en tant que conducteur.

Il y a un lien fort entre la disponibilité d'une voiture et son utilisation pour le motif travail.

Un paradoxe : les pôles d'emploi sont les secteurs qui concentrent le moins d'actifs

30% des ménages sont composés d'au moins 2 actifs

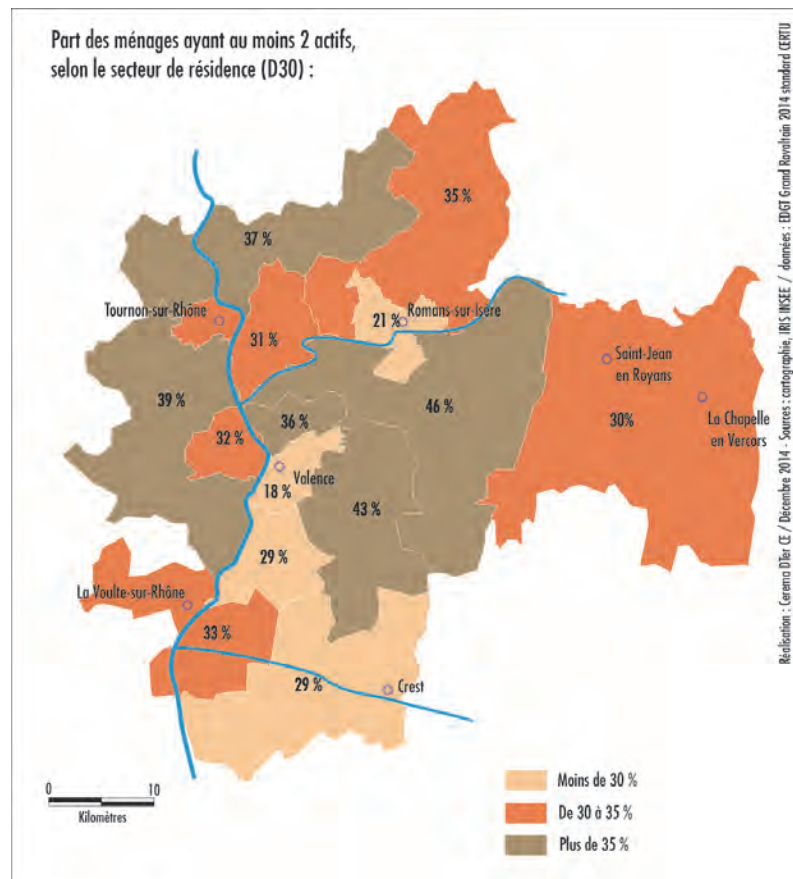


Si un ménage compte en moyenne 0,90 actif, des disparités existent puisque 42% des ménages ne comptent aucun actif, et que 30% en comptent au moins 2.

C'est dans les zones périurbaines que l'on trouve le plus de ménages "bi-actifs"

BI-ACTIF

C'est un ménage composé d'au moins 2 actifs.



Seuls 18% des ménages de Valence comptent au moins 2 actifs. Cela s'explique en partie par le fait que c'est à Valence que la part des ménages d'une personne est la plus importante : 45%.

Dans certaines zones, plus de 40% des ménages sont bi-actifs :

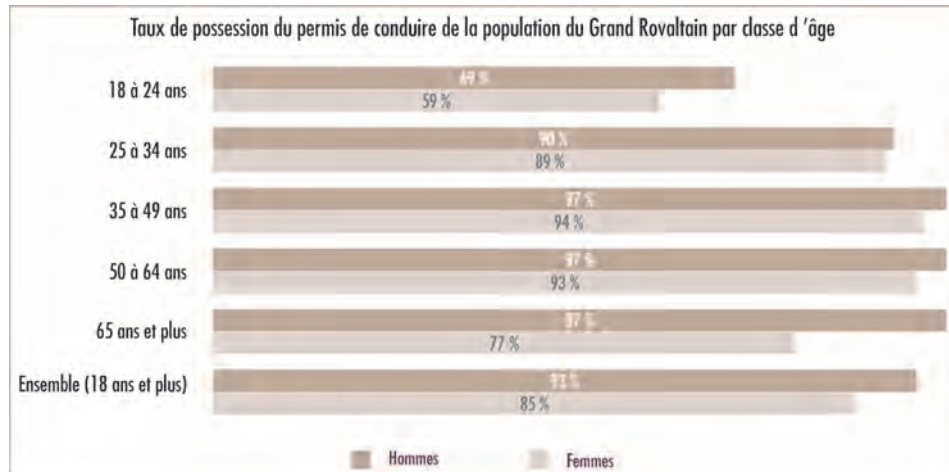
- 43% de ménages bi-actifs dans la zone "Valence secteur Est" ;
- 46% de ménages bi-actifs dans la "couronne Sud de Romans".

C'est dans ces zones que l'on trouve le plus souvent des familles avec enfants dont les 2 parents travaillent.

Comme souvent en France, les villes centres (ici Valence et Romans), là où il y a le moins d'actifs par ménage, concentrent la majeure partie des emplois offerts par le territoire d'enquête. Cela aura une incidence sur les déplacements liés au travail.

Une forte motorisation en voiture, surtout dans les zones périurbaines

Le taux de permis de conduire est plus important chez les hommes que chez les femmes



En moyenne, 93% des hommes de 18 ans et plus possèdent le permis de conduire. Ce taux passe à 85% pour les femmes.

Quel que soit l'âge, les femmes détiennent moins le permis de conduire que les hommes.

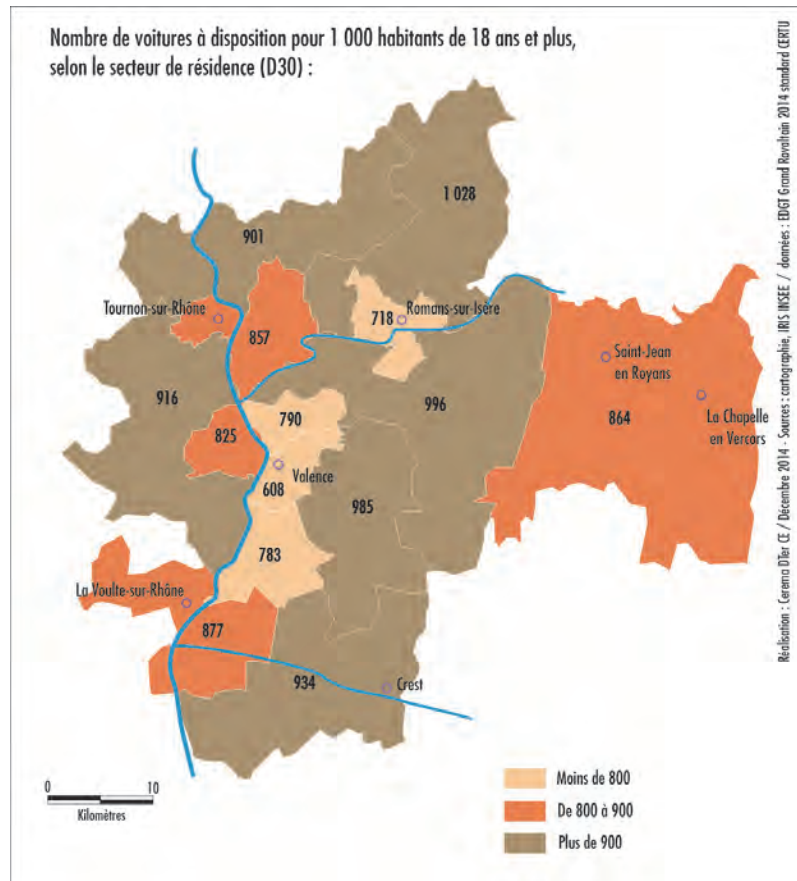
Cependant, avec le renouvellement générationnel, l'écart du taux de possession du permis de conduire entre les hommes et les femmes tend à diminuer : si 77% des femmes de 65 ans et plus ont le permis, le taux passe à 93% chez les 50 - 64 ans.

Une forte motorisation en voiture, surtout dans les zones périurbaines

821 voitures à disposition pour 1 000 habitants de 18 ans et plus

VOITURE A DISPOSITION

C'est le nombre de voitures possédées par le ménage + les voitures de fonction à disposition totale ou partielle d'une personne du ménage



On compte 218 100 voitures particulières sur le territoire. Si en moyenne, 82 % des habitants en âge de conduire possèdent une voiture, il existe des différences selon les zones de résidence :

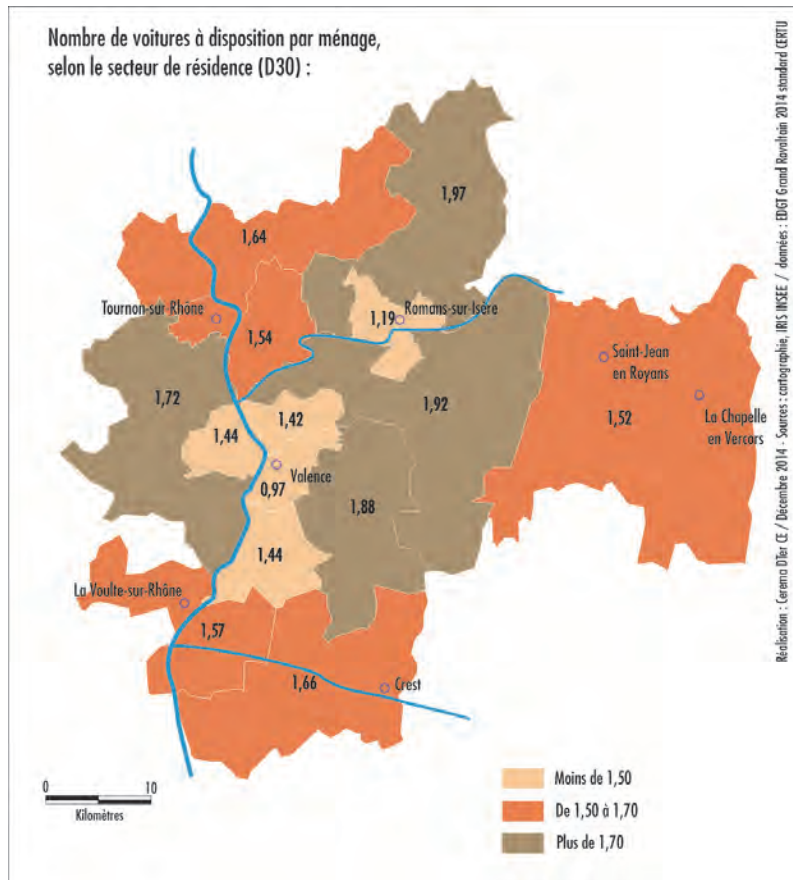
- c'est dans les grands pôles urbains que l'on dénombre le moins de voitures à disposition pour 1 000 habitants de 18 ans et plus : 608 à Valence et 718 pour Romans – Bourg-de-Péage ;
- c'est dans les zones où la taille des ménages est la plus grande, que l'on compte le plus de voitures à disposition pour 1 000 habitants de 18 ans et plus : 1 028 pour les habitants de la "couronne Nord de Romans".

POUR ALLER PLUS LOIN

Dans certains secteurs, la voiture semble s'apparenter à un équipement individuel plutôt que familial. Ceci contribue à en faire un mode de transport dominant.

Une forte motorisation en voiture, surtout dans les zones périurbaines

1,45 voiture à disposition par ménage



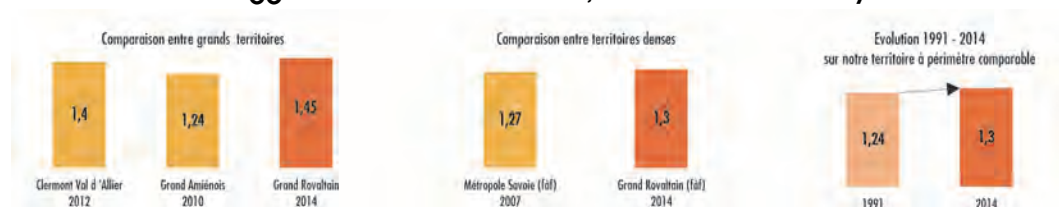
Si en moyenne on compte 1,45 voiture à disposition par ménage, il existe des différences selon les zones de résidence qui apparaissent étroitement liées à la taille des ménages qui y résident :

- c'est dans les deux grands pôles urbains qui comptent le plus de ménages de petite taille que l'on recense le moins de voitures à disposition par ménage : 0,97 à Valence et 1,19 pour Romans – Bourg-de-Péage ;
- c'est dans les zones périurbaines que l'on compte le plus de voitures à disposition par ménage : 1,97 pour les ménages de la "couronne Nord de Romans".

REPERES

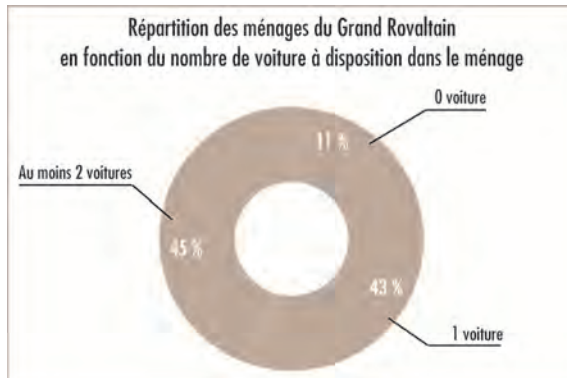
TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES (VOITURES POSSEDEES UNIQUEMENT)

Le nombre de voitures possédées par ménage a augmenté de 5 % entre 1991 et 2014. Le taux de motorisation des ménages du Grand Rovaltain est plus important que celui constaté dans les agglomérations de Clermont, Amiens ou Chambéry.



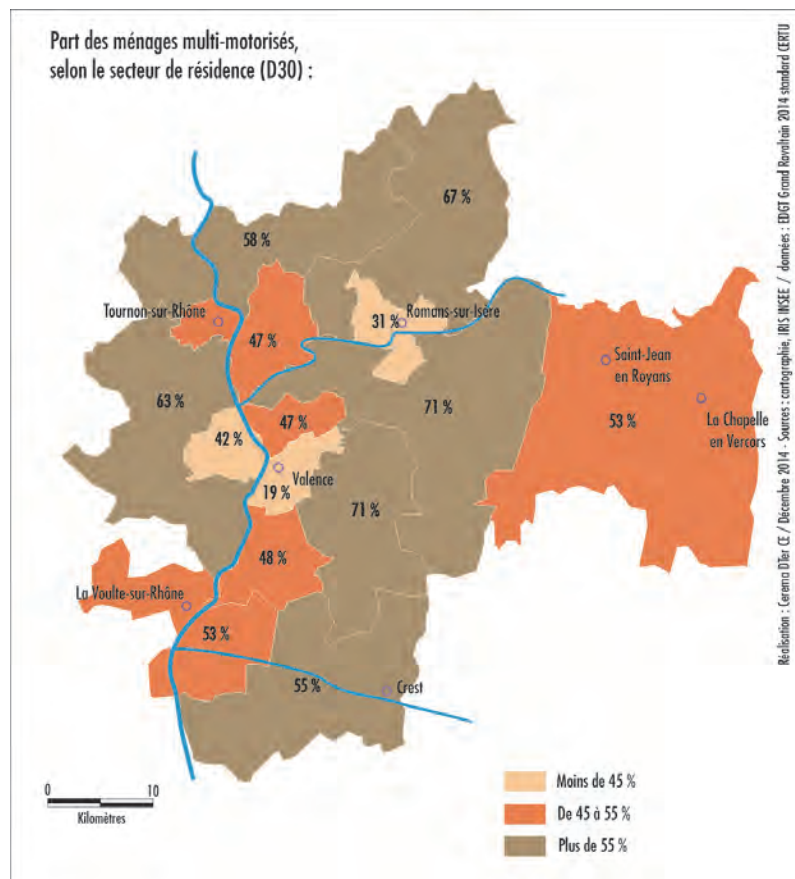
Une forte motorisation en voiture, surtout dans les zones périurbaines

Mais 11% des ménages n'ont pas de voiture à disposition



Si 45% des ménages sont bi-motorisés, 11% des ménages du Grand Rovaltain n'ont pas de voiture à disposition. Les personnes vivant dans ces ménages non équipés constituent donc une population captive des autres modes de transport, notamment des transports collectifs.

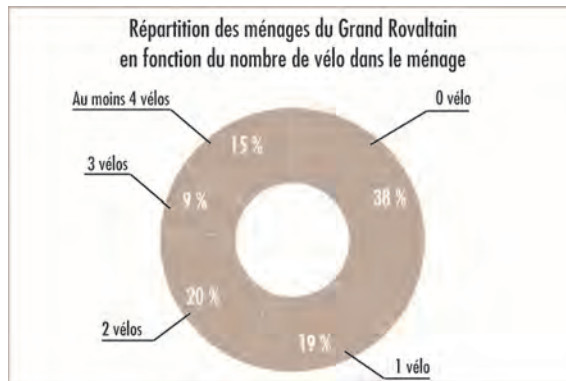
C'est en ville que l'on trouve le moins de ménages multi-motorisés



Si seulement 19% des ménages de Valence sont multi-motorisés, il existe des secteurs où la part des ménages multi-motorisés dépasse les 70% : il s'agit essentiellement des zones que l'on peut qualifier de périurbaines. Pour mémoire, c'est également dans ces zones, que l'on trouve la part la plus importante de ménages bi-actifs.

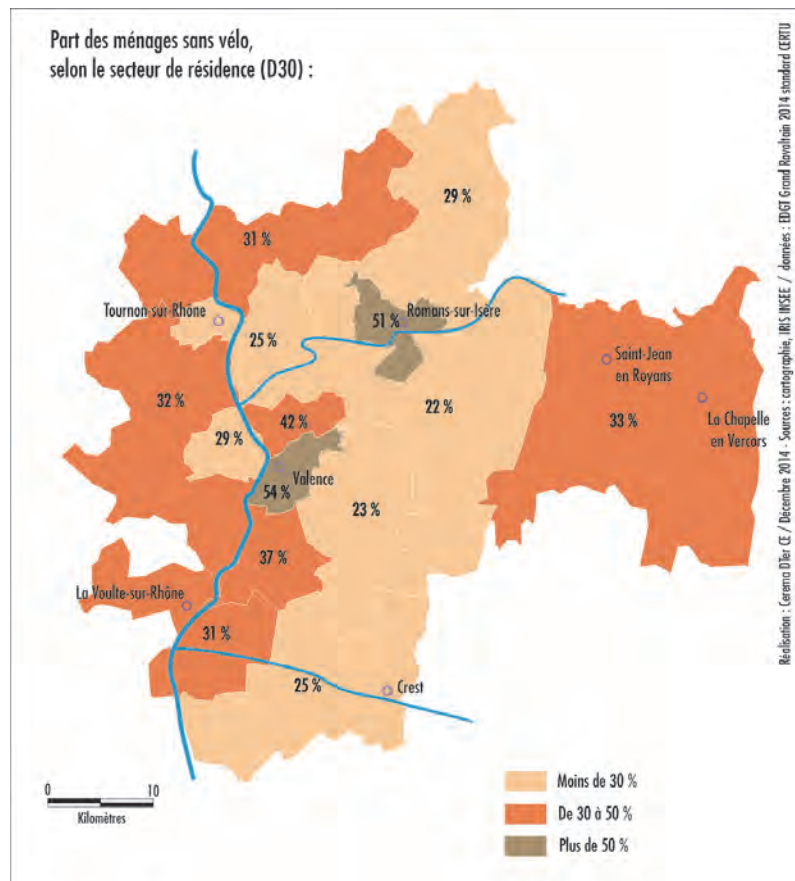
Un bon taux d'équipement en vélos dans le périurbain, mais un usage encore réservé aux loisirs

Globalement, 38% des ménages ne possèdent pas de vélo



En moyenne, les ménages du Grand Rovaltain possèdent 1,53 vélo. Il s'agit de vélos en état de marche et utilisables sur la voie publique. Cette moyenne cache des disparités puisque si 44% des ménages possèdent au moins 2 vélos, plus d'1 ménage sur 3 du Grand Rovaltain n'a pas de vélo.

Et en ville, plus de la moitié des ménages n'en possèdent pas



POUR ALLER PLUS LOIN

Comment expliquer la faible part de ménages équipés de vélos, principalement pour ceux vivant en ville ?

- une population plus âgée ?
- une densité de la ville qui la rend davantage accessible à pied ?
- des difficultés pour stationner son vélo au domicile comme dans la rue ?
- la crainte du vol et du vandalisme ?
- la présence du service de vélos en libre-service "Libélo" ?

Au minimum, quelle que soit la zone de résidence, au moins 20% des ménages du Grand Rovaltain ne possèdent pas de vélos.

Dans les zones les plus urbaines, plus de la moitié des ménages ne possèdent pas de vélo : 54% à Valence et 51% à Romans – Bourg-de-Péage.

C'est dans la "couronne Sud de Romans" et dans le secteur "Ouest de Valence" que l'on trouve le plus de ménages équipés en vélos. En effet, moins d'un quart des ménages ne possèdent pas de vélo.

Notons également que 75% des ménages du secteur "Tournon - Mercuriol" possède au moins un vélo.

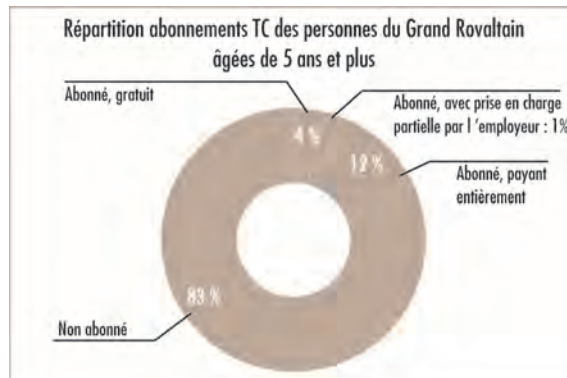
17% de la population est abonnée aux transports collectifs



Cette partie ne concerne que les personnes ayant été interrogées en face-à-face, c'est-à-dire sur un périmètre où les transports sont "densifiés" par rapport au reste du territoire.

83% de la population ne possèdent pas d'abonnement aux transports collectifs. Mais cette proportion est à rapprocher du fait que 69% des usagers des TC ont moins de 24 ans, ce qui en rapportant le taux d'abonnement au nombre de personnes qui les empruntent aboutit à un taux d'abonnés beaucoup plus élevé.

Un abonnement aux transports collectifs plutôt payé intégralement par l'utilisateur



Deux tiers des 17 % qui en possèdent un le financent intégralement, ce qui explique sans doute en partie la faiblesse de ce taux.

L'abonnement avec prise en charge partielle par l'employeur est encore peu répandu.

POUR ALLER PLUS LOIN

Une progression de la part des abonnements pourrait-elle être confortée par :

- une meilleure prise en charge par l'employeur ?
- une meilleure information du public concerné ?
- le développement de Plans de Déplacements Entreprise ?
-

Transports et circulation : un sujet peu « investi » par la population



Cette partie ne s'intéresse qu'aux personnes de 16 ans et plus ayant été interrogées dans les zones du face-à-face



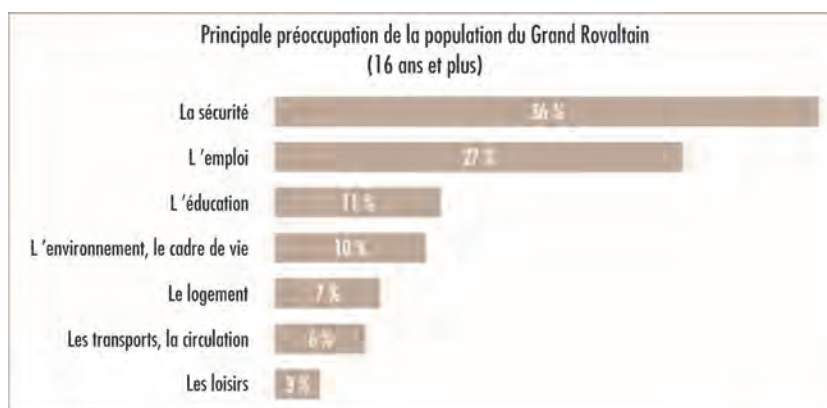
Un point de la vie locale jugé plutôt important ...

Pour 7 items faisant partie de la vie locale, il a été demandé aux personnes de 16 ans et plus d'indiquer s'ils étaient pour elles plutôt importants ou plutôt pas importants.

Pour celui concernant "Transport, circulation", **81%** des personnes de 16 ans et plus considèrent qu'il s'agit d'un sujet plutôt important.

... mais relégué en avant-dernière position des attentes en matière d'action publique

Pour chaque item faisant partie de la vie locale qu'elle a jugé plutôt important, la personne devait choisir celui dont il fallait s'occuper en priorité.



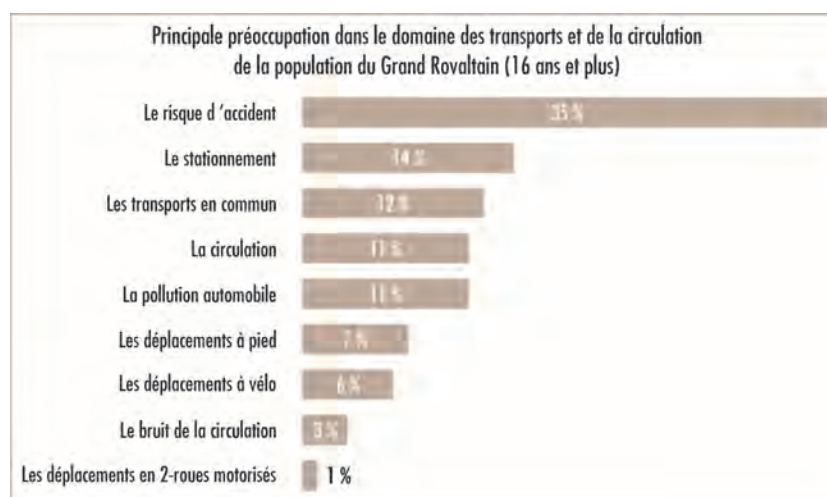
Pour **36%** des personnes de 16 ans et plus, la sécurité arrive largement en tête. Viennent ensuite l'emploi, puis dans une moindre part l'éducation et l'environnement/cadre de vie.

Les transports et la circulation arrivent en avant-dernière position : 6% seulement des personnes de 16 ans et plus considèrent que c'est un sujet dont il faut s'occuper en priorité.

Transports et circulation : un sujet peu « investi » par la population

Le risque d'accident : de loin la principale préoccupation des habitants

De la même manière, 9 items concernent les transports et la circulation.



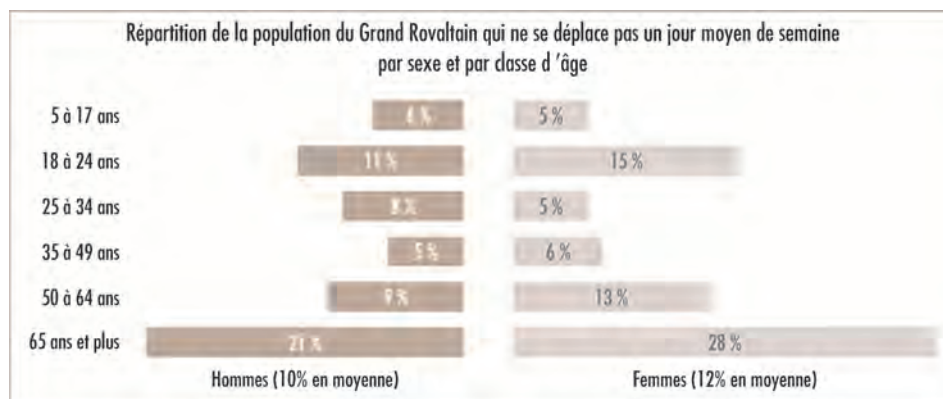
Pour **35%** des personnes âgées de 16 ans et plus, il faut d'abord s'occuper du risque d'accident.

Le stationnement et les transports en commun, avec **14%** et **12%**, arrivent respectivement en deuxième et troisième position.

Les déplacements à vélo se placent en 7ème position, après les déplacements à pied.

Un jour moyen de semaine : 11% d'immobiles

Plus d'un habitant sur 5, de 65 ans et plus, ne se déplace pas en semaine



Un habitant du Grand Rovaltain sur dix (11%) âgé de 5 ans et plus ne se déplace pas un jour moyen de semaine.

Le sexe et l'âge sont des facteurs discriminants dans l'immobilité : en effet, 10% des hommes de 5 ans et plus du Grand Rovaltain ne se sont pas déplacés un jour moyen de semaine contre 12% pour les femmes.

Ce phénomène s'accroît avec l'âge puisque si 21% des hommes de 65 ans et plus du Grand Rovaltain ne se sont pas déplacés un jour moyen de semaine, on en compte 28% chez les femmes. Ceci peut en partie s'expliquer par le fait que les femmes vivent plus longtemps que les hommes.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'âge est un facteur d'isolement. Des actions particulières envers les personnes immobiles, notamment âgées, doivent-elles être confortées sur le territoire ?





3

Comment et pourquoi se déplacent les habitants du Grand Rovaltain ?

Une mobilité en légère baisse depuis 1991	35
Des déplacements structurés à 60 % par le travail, les études et l'accompagnement	37
Une répartition modale proche de la tendance nationale sauf pour la voiture et les TC	38
Une répartition modale qui diffère selon le sexe et l'âge	40
Une répartition modale par motif conforme aux usages observés habituellement	41
L'intermodalité, une pratique peu développée	42
Une répartition horaire des déplacements qui suit un rythme urbain	43
Un déplacement dure en moyenne 17,8 min...	44
... et a une longueur moyenne de 5,8 km	46
La voiture, mode prédominant,... individuel par excellence	50
La marche, mode des achats de proximité et des études	54
Le vélo, un mode occasionnel, surtout utilisé surtout pour se rendre au travail !	56
Le bus urbain, une alternative ponctuelle pour se déplacer	59
Un usage faible des autres transports collectifs	62
Un usage très faible des deux-roues motorisés	64
Des déplacements essentiellement réalisés à l'intérieur du périmètre du Grand Rovaltain	65
Les déplacements du samedi : un poids des achats à relativiser	68
Les déplacements du samedi : la part non négligeable des sorties culturelles et sportives	70

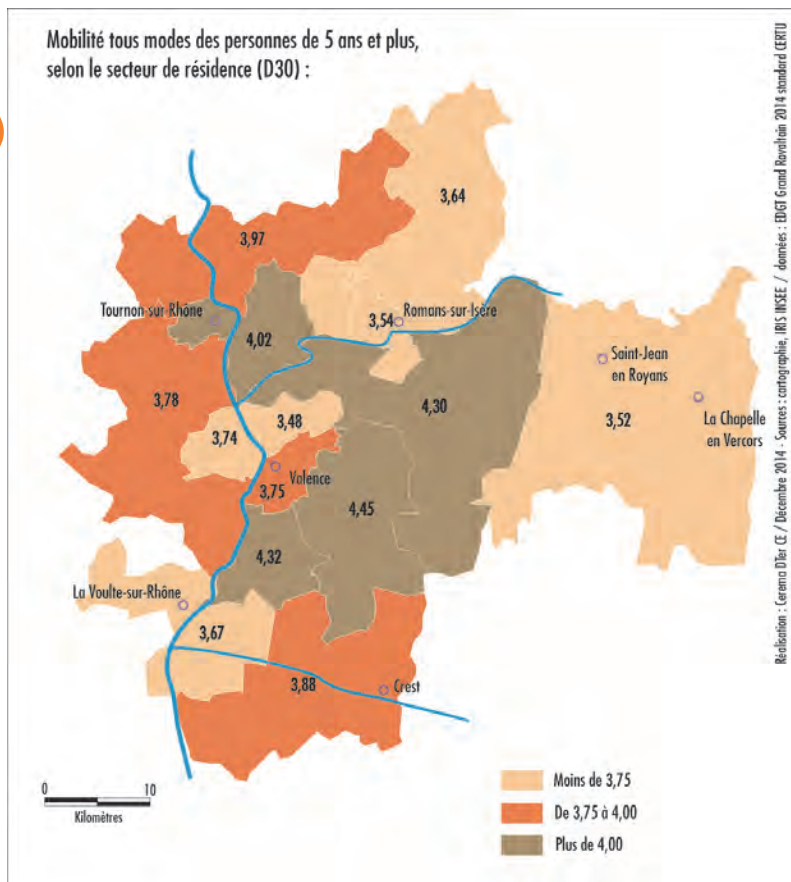


Une mobilité en légère baisse depuis 1991

3,84 déplacements par jour et par personne

MOBILITE

C'est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne (âgée de 5 ans ou plus) au cours d'un jour de semaine



Les 323 100 habitants âgés d'au moins 5 ans du Grand Rovaltain réalisent en moyenne, chaque jour, plus de 1,24 million de déplacements en lien avec ce territoire.

Leur mobilité est donc de 3,84 déplacements par jour et par personne de 5 ans et plus.

Une moyenne qui cache des disparités

- 11% des personnes de 5 ans et plus ne se déplacent pas un jour moyen de semaine ;
- 31% des personnes de 5 ans et plus réalisent au moins 5 déplacements un jour moyen de semaine ;
- la mobilité varie entre 3,5 et 4,5 déplacements selon les secteurs de résidence. C'est dans le périurbain autour de Valence et Romans-sur-Isère et dans le secteur "Tournon - Mercuriol" qu'elle est la plus forte.

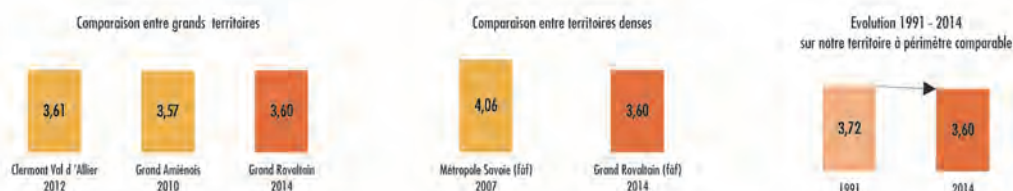
REPERES

MOBILITE TOUS MODES (POPULATION TOTALE)

La mobilité des habitants du Grand Rovaltain est proche de celles des autres agglomérations, sauf pour celle de Métropole Savoie qui est plus importante.

Il faut noter qu'elle a légèrement diminué, sur le territoire, entre 1991 et 2014 (- 3%), à l'instar de la tendance nationale amorcée depuis le début des années 2000.

Une multitude de facteurs peuvent expliquer la baisse de la mobilité : le vieillissement de la population, la mise en place de l'ARTT, le développement des achats sur internet ...



Une mobilité en légère baisse depuis 1991

Les femmes plus mobiles que les hommes ?

POUR ALLER PLUS LOIN

Les diagnostics en matière de déplacements prennent-ils en compte cette différence par sexe ?



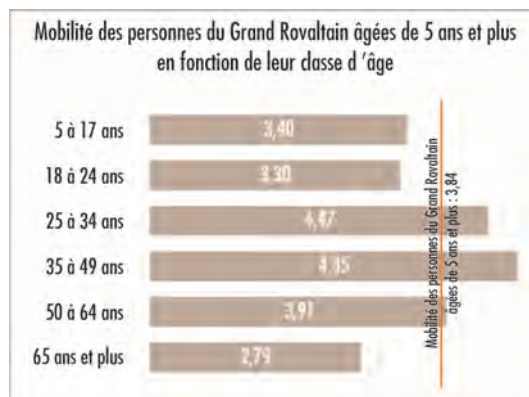
Dans le Grand Rovaltain, la mobilité des femmes est de 3,89 alors que celle des hommes est de 3,78.

Ainsi, chaque femme réalise en moyenne 0,11 déplacement par jour de plus qu'un homme.

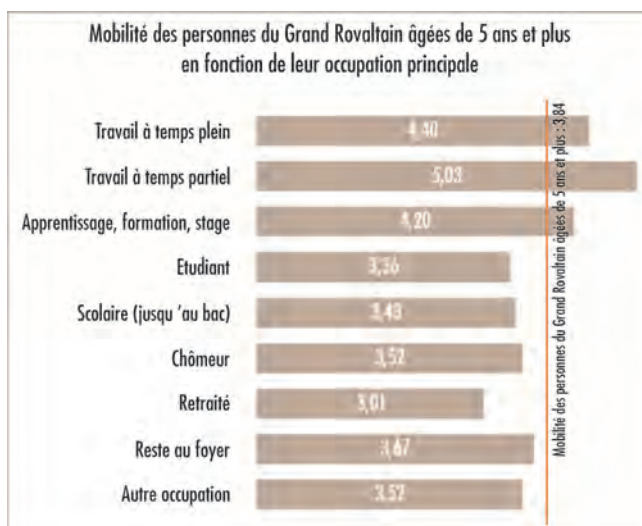
35 - 49 ans : l'âge de la plus forte mobilité

Avec 4,85 déplacements par jour et par personne, ce sont les personnes âgées de 35 à 49 ans qui se déplacent le plus. A cet âge, on cumule plusieurs activités : travail et accompagnement des enfants.

Inversement, les personnes de 65 ans et plus sont les moins mobiles : 2,79 déplacements par jour et par personne. Avec la retraite, les trajets liés au travail, prédominants dans les motifs de déplacements, ont disparu.



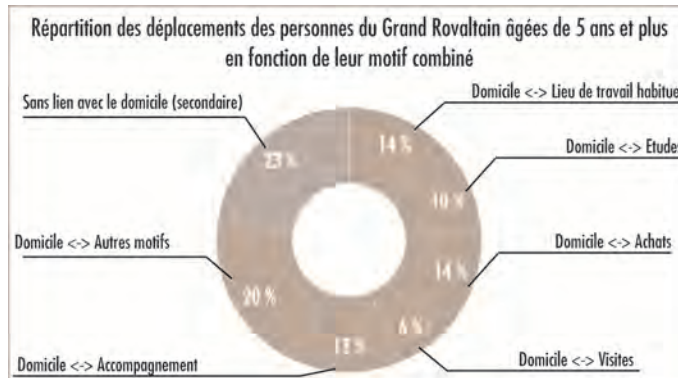
Ce sont les actifs à temps partiel qui se déplacent le plus



Comme partout en France, ce sont les actifs qui réalisent le plus de déplacements un jour moyen de semaine. Parmi eux, ceux qui travaillent à temps partiel sont les plus mobiles, avec plus de 5 déplacements par jour.

Des déplacements structurés à 60 % par le travail, les études et l'accompagnement

Le domicile, plaque tournante des déplacements



Parmi les 1,24 million de déplacements réalisés un jour de semaine, plus de 3 déplacements sur 4 sont en lien avec le domicile.

Sa localisation en fait donc un facteur déterminant dans les politiques de déplacements.

« Domicile – Travail », « Domicile – Achats » et « Domicile – Accompagnement » représentent chacun le même volume de déplacements.

On note que près d'un quart des déplacements sont des déplacements dits « secondaires », ce qui représente une part significative et permet de déterminer les dynamiques de déplacements par activité.

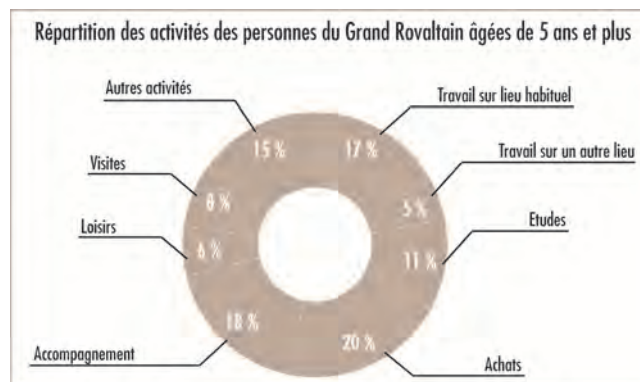
Parmi les déplacements secondaires, 7% des 23% sont en relation avec le lieu de travail habituel des personnes. Cela représente 85 900 déplacements qui se répartissent de la façon suivante :

- 27 900 déplacements (soit 2%) concernent une relation entre le lieu de travail habituel des personnes et l'accompagnement ;
- 12 400 déplacements (soit 1%) concernent une relation entre le lieu de travail habituel et un autre lieu de travail.

Travail et achats sont les principales activités génératrices de déplacements

ACTIVITES

Il s'agit du motif à destination, hors retour au domicile.



Le travail représente à lui seul 22% des motifs de déplacements.

Plus de 7 fois sur 10, un déplacement vers le travail concerne le lieu de travail habituel. Avec 20% des activités, l'achat est la seconde activité pratiquée par les habitants du Grand Rovaltain, juste derrière le travail et devant l'accompagnement des enfants (18%).

Les déplacements dits « contraints » pour rejoindre le lieu de travail ou d'étude occupent une place moins importante qu'ailleurs en France.

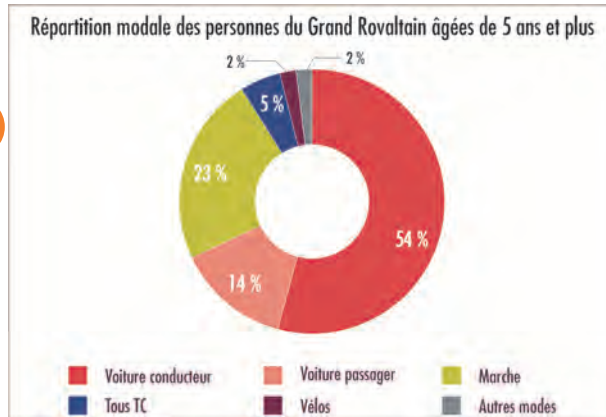
En effet, si l'on ajoute aux déplacements liés au travail ceux liés aux études, on constate que 1/3 des activités des habitants du Grand Rovaltain sont à l'origine de déplacements dits contraints, alors que l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD 2008), sur 24 métropoles françaises, observe un taux moyen autour de 40% (source Insee).

Une répartition modale proche des grandes tendances nationales, sauf pour la voiture et les TC

3,84 déplacements par jour et par personne

MODE PRINCIPAL

Le mode de transport utilisé correspond au mode principal utilisé pour réaliser le déplacement. Si un déplacement nécessite plus de deux modes dits mécanisés, une priorité est donnée à un des modes (voir lexique "mode principal").



A l'échelle du Grand Rovaltain, la voiture est le mode de transport le plus utilisé : 68% de déplacements, dont 54% en tant que conducteur. Le second mode le plus souvent utilisé est, comme partout en France, la marche : 23% des déplacements.

Les transports en commun enregistrent eux 5% de parts de marché. Les bus du réseau urbain sont utilisés dans 3% des cas, les TER et les cars départementaux dans 1% chacun. Viennent ensuite le vélo avec 2% des déplacements, et tous les autres modes avec également 2%.

Si l'on rapproche cette répartition de celle de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD 2008), la part de la voiture particulière est nettement supérieure sur notre territoire (moyenne nationale : 64,8%), la marche légèrement plus utilisée (22,2% au niveau national), les TC nettement moins (8,1% au niveau national) et le vélo à peine moins (2,6% au niveau national).

Source : La Revue 2010-P14

REPERES



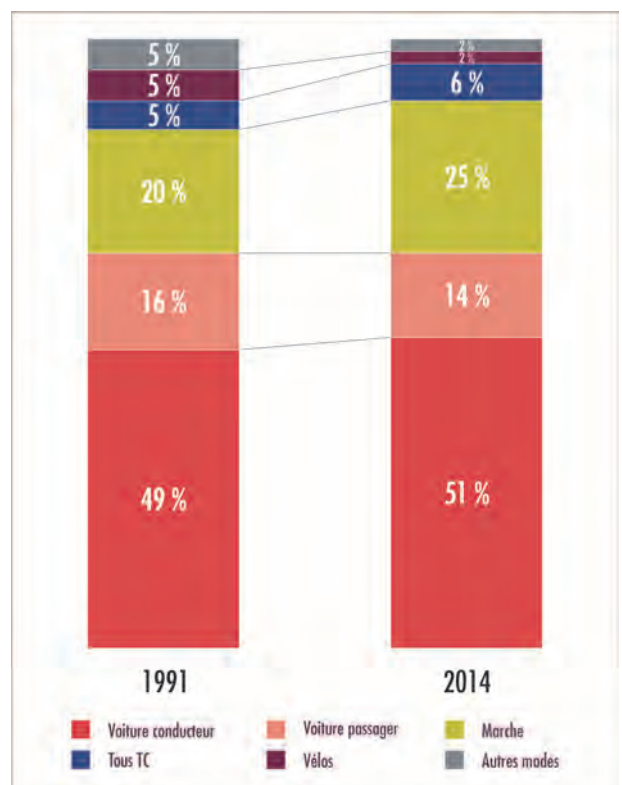
Entre 1991 et 2014, l'usage de la voiture s'est stabilisé. On remarque cependant que son utilisation en tant que conducteur a progressé alors qu'elle a diminué en tant que passager.

Si la marche s'est beaucoup développée (+ 5 points), l'utilisation du vélo a, elle, sensiblement baissé (- 3 points).

Cependant, la très grande période couverte ne permet pas d'apprécier les nuances des évolutions et par exemple de savoir à quand remonte la diminution et/ou si une reprise existe.

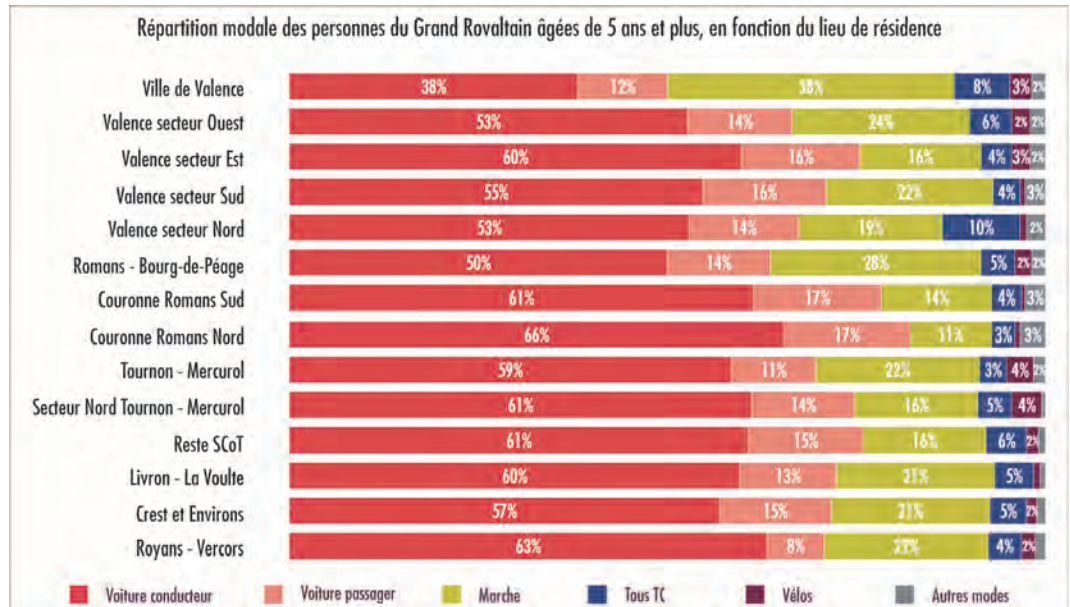
Enfin, les bus urbains du territoire ont également gagné 2 points, ce qui peut en partie s'expliquer par l'extension importante du PTU.

EVOLUTION DES PARTS MODALES



Une répartition modale proche des grandes tendances nationales, sauf pour la voiture et les TC

Des différences selon les zones de résidence : la marche résiste bien dans les pôles urbains



La moyenne d'utilisation des modes cache des différences en fonction du lieu de résidence.

En effet, si la voiture utilisée en tant que conducteur est le mode dominant partout, on constate que pour Valence, elle fait jeu égal avec la marche : 38% chacun.

La marche apparaît aussi comme un mode privilégié dans les autres pôles urbains du territoire : 28% à Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage.

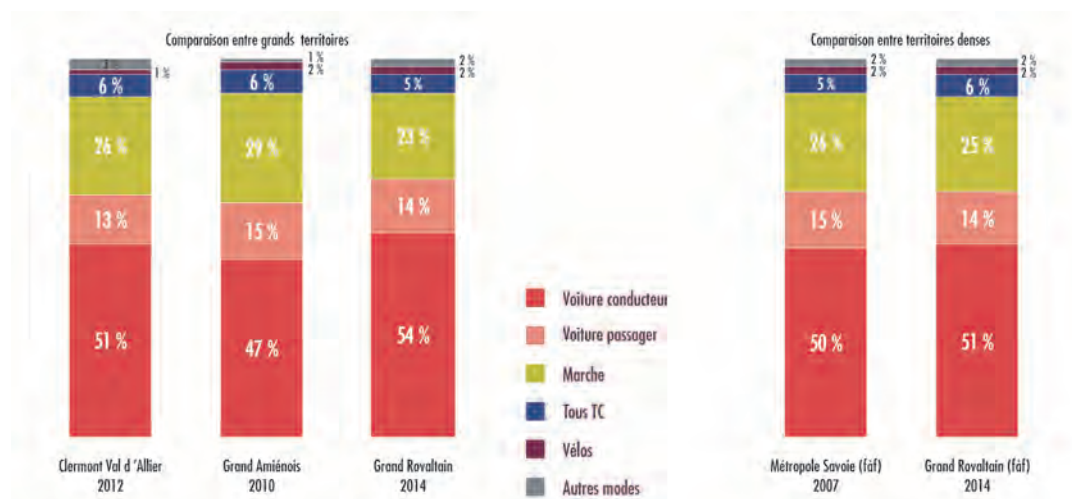
La part modale des TC varie de 3% à 10%. Dans les secteurs couverts par les bus urbains (secteurs autour de Valence et les couronnes de Romans), la part modale TC est fortement corrélée à celle des bus urbains. Dans les autres secteurs, ce sont les TC interurbains (cars départementaux, train...) qui contribuent à la part modale tous TC.

REPERES

LES PARTS MODALES

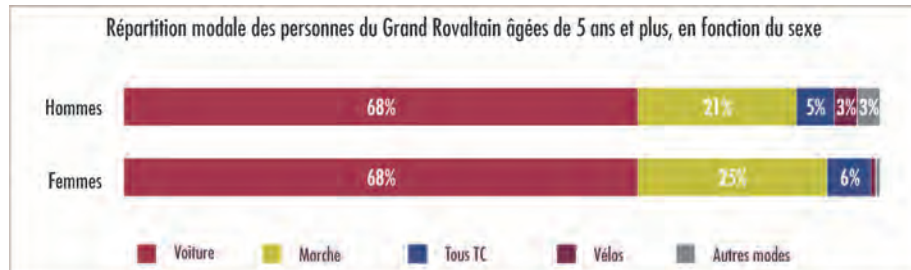
Dans le Grand Rovaltain, on utilise plus la voiture que dans les territoires de Clermont Val d'Allier ou du Grand Amiénois, au détriment notamment de la marche.

On ne constate en revanche pas de différence sur la répartition modale entre les 2 territoires denses de Métropole Savoie et du Grand Rovaltain.



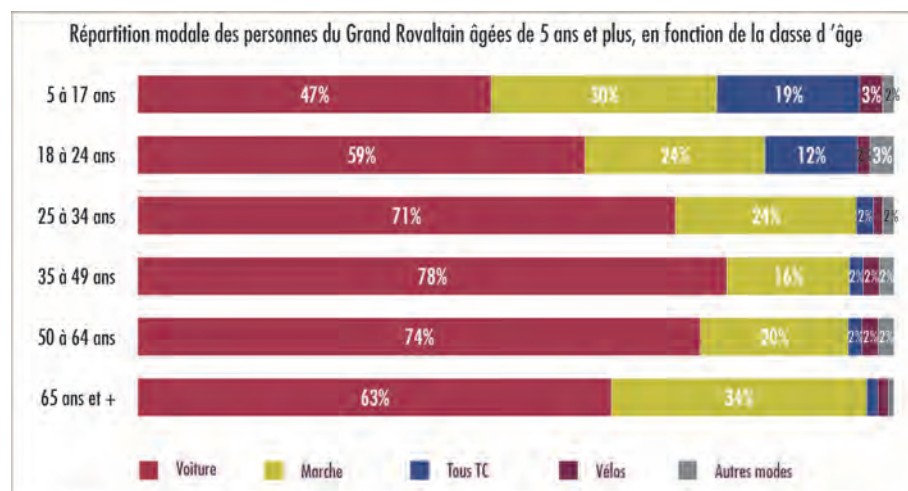
Une répartition modale qui diffère selon le sexe et l'âge

Des particularités selon les sexes pour les modes alternatifs à la voiture



Si hommes et femmes utilisent dans les mêmes proportions la voiture, une différence nette s'observe dans l'usage des modes actifs : les femmes sont plus adeptes que les hommes de la marche (25% contre 21%) et les hommes utilisent plus les vélos que les femmes (3% contre 1%).

Des spécificités selon l'âge et les modes de vie inhérents

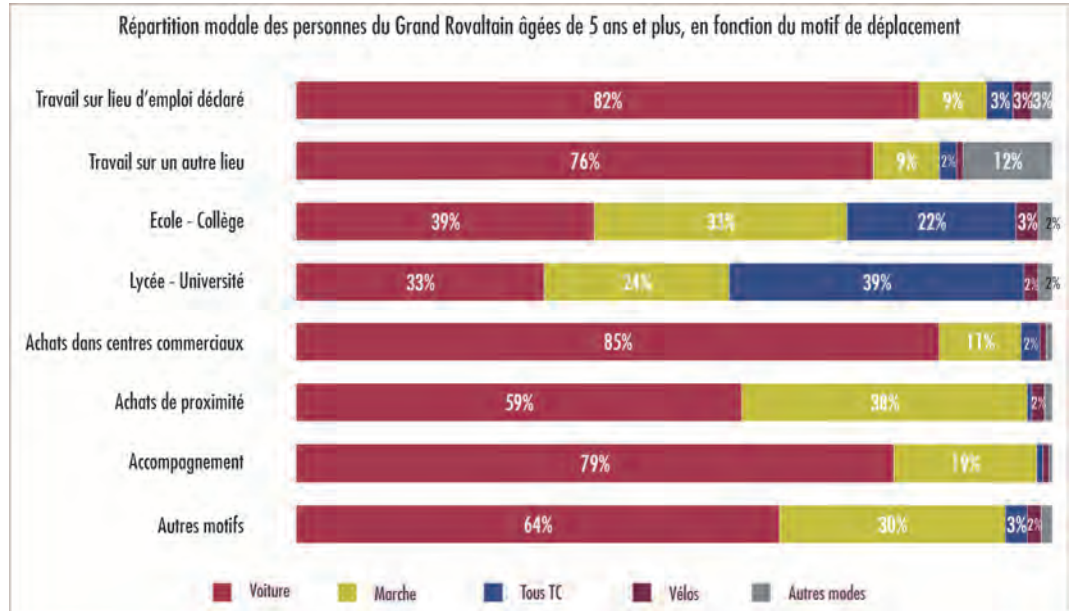


On peut distinguer 4 périodes dans la vie :

- avant 18 ans : les personnes n'ont pas le permis de conduire, elles utilisent beaucoup la marche et les TC (11% réseau urbain + 8% les autres TC) ;
- entre 18 et 24 ans, la voiture dépasse les 50% de part de marché, mais les TC restent très utilisés (12%) ;
- entre 25 et 64 ans, les personnes travaillent, élèvent leurs enfants, ... la voiture est reine : 3 déplacements sur 4 ;
- après 65 ans, l'âge de la retraite, on utilise moins la voiture, et la marche retrouve un attrait fort.

Une répartition modale par motif conforme aux usages observés habituellement

La voiture, privilégiée pour tous les motifs, sauf pour le motif "Lycée - université"



C'est pour les déplacements "Travail sur lieu d'emploi déclaré" que la voiture est la plus utilisée, avec 82% de parts de marché.

Les TC deviennent le mode dominant pour le motif "Lycée - Université" et représentent 39% de parts de marché. Ils pèsent encore 22% des déplacements pour le motif "Ecole - Collège".

Pour les achats, on distingue ceux réalisés dans les centres commerciaux pour lesquels l'usage de la voiture est prédominant (85% de parts de marché) et ceux de proximité qui favorisent le recours à la marche (38% de parts de marché).

Pour les déplacements "Travail sur un autre lieu", les deux tiers des 12% correspondants à "Autres modes" correspondent à des déplacements effectués en fourgon, camionnette ...

L'intermodalité, une pratique peu développée

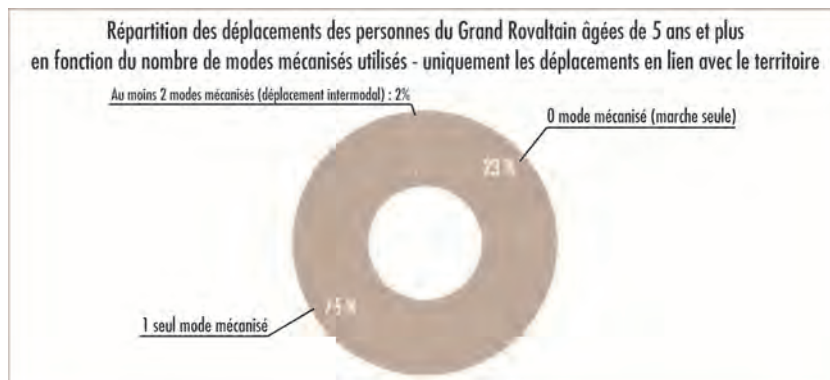
Seuls 1,8% des déplacements utilisent plusieurs modes

DEPLACEMENT INTERMODAL

*C'est un déplacement qui utilise plusieurs modes de transport.
Exemple : pour aller au travail j'utilise la voiture + le train*

On peut distinguer parmi les 1,24 million de déplacements réalisés chaque jour sur le territoire du Grand Rovaltain, 3 catégories qui distinguent les déplacements réalisés en utilisant :

- la marche seule, soit 285 100 déplacements ;
- 1 seul mode mécanisé, soit 932 600 déplacements ;
- au moins 2 modes mécanisés, soit 22 600 déplacements.



Dans le Grand Rovaltain, la part des déplacements combinant plusieurs modes de transport pour effectuer un seul déplacement est faible : elle représente uniquement 1,8% de l'ensemble des déplacements, et si l'on ne considère que les déplacements mécanisés (donc ne prenant pas en compte la marche), ils représentent alors 2,4% des déplacements.

2 modes "oui", mais pas plus ... et combinant principalement des transports collectifs

Parmi les 22 600 déplacements intermodaux, 19 000 déplacements n'enchaînent que 2 modes de transport, dont 4 350 déplacements qui correspondent à des correspondances entre les bus du réseau urbain.

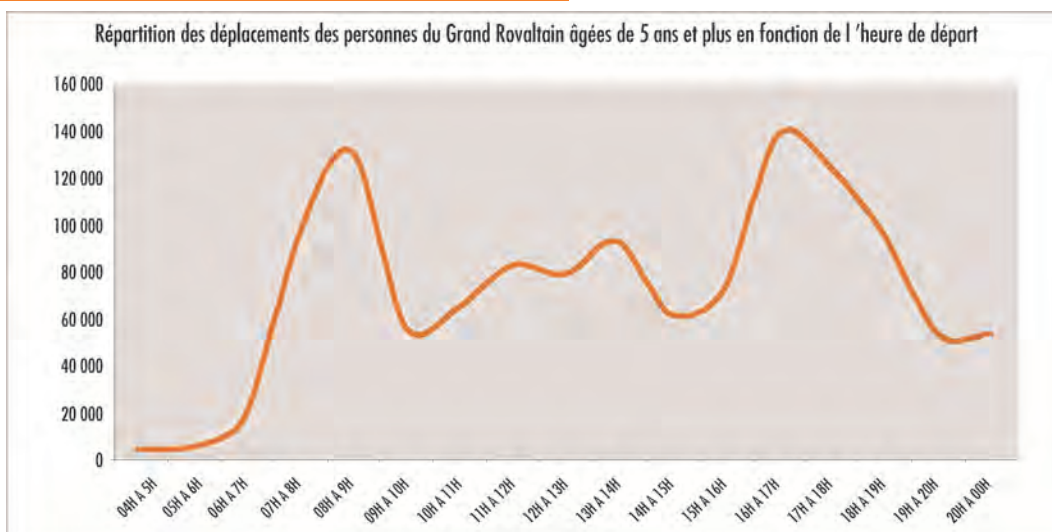
La part des personnes enchaînant 3 modes est extrêmement faible (16% des déplacements intermodaux et 0,3% de l'ensemble des déplacements).

POUR ALLER PLUS LOIN

Lors de la mise en place de politiques visant à développer l'intermodalité, il faut avoir à l'esprit que peu de personnes utilisent 2 modes pour faire un déplacement, et qu'elles sont encore moins nombreuses à enchaîner 3 modes.

Une répartition horaire des déplacements qui suit un rythme urbain

Une période de pointe du soir qui dure 2 heures

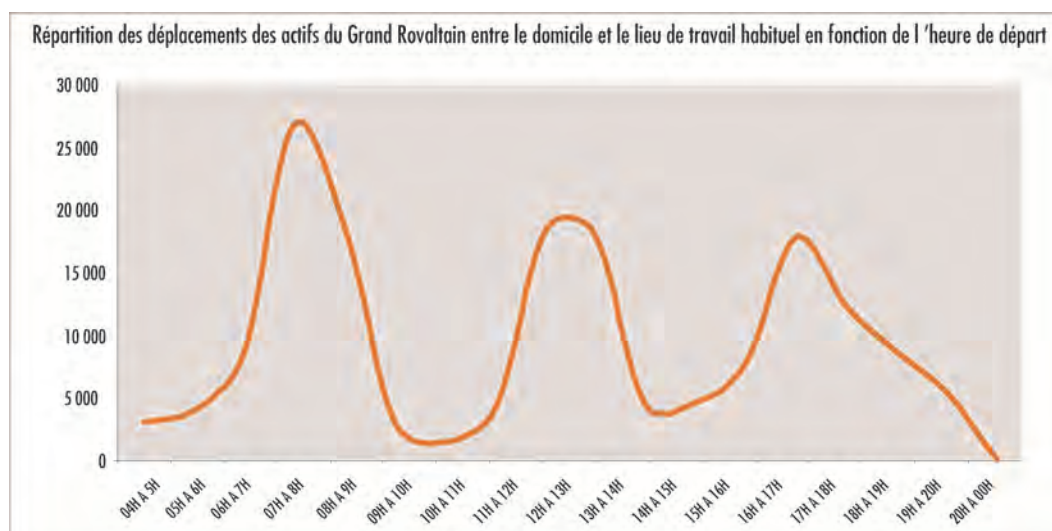


Le matin, entre 8h et 9h, les habitants du Grand Rovaltain réalisent plus de 131 000 déplacements, ce qui représente 10,6% de l'ensemble des déplacements.

Le soir, la période de pointe s'étale sur 2 heures, une situation caractéristique des villes moyennes :

- entre 16h et 17h, les habitants du Grand Rovaltain réalisent plus de 138 000 déplacements, ce qui représente 11,1% de l'ensemble des déplacements ;
- entre 17h et 18h, les habitants du Grand Rovaltain réalisent plus de 124 000 déplacements, ce qui représente 10% de l'ensemble des déplacements.

Un retour marqué des actifs au domicile pendant la pause méridienne



Un jour moyen de semaine, on dénombre 169 400 déplacements entre le domicile et le lieu de travail habituel.

Parmi ces déplacements, 26 800 (16%) ont lieu entre 7h et 8h, 18 800 (11%) ont lieu entre 8h et 9h, 17 900 (10,5%) ont lieu entre 17h et 18h.

Il faut également remarquer que plus de 18 000 déplacements ont lieu entre 12h et 13h et qu'à nouveau plus de 18 000 déplacements ont lieu entre 13h et 14h. Cela témoigne d'un retour au domicile des actifs au moment du déjeuner.

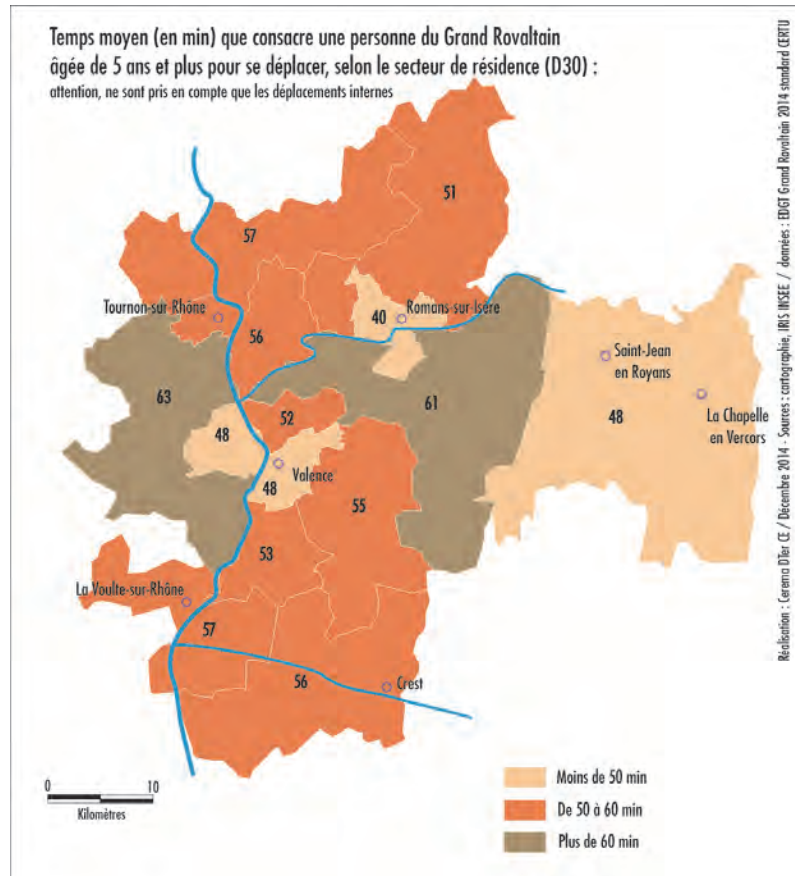
Un déplacement dure en moyenne 17,8 min...

Un habitant du Grand Rovaltain consacre 52 min par jour à ses déplacements

Le temps consacré à leurs déplacements par les habitants du Grand Rovaltain varie de 40 min, pour les habitants de "Romans – Bourg-de-Péage" à 63 min pour ceux du "Reste SCoT".

BUDGET TEMPS

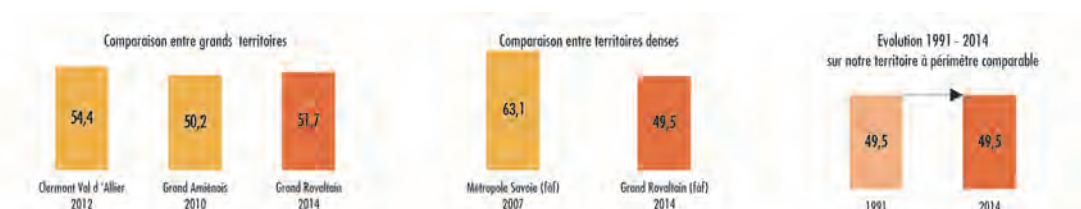
C'est le nombre moyen de minutes quotidiennement consacrées aux déplacements par une personne.



REPERES

BUDGET TEMPS (EN MIN) - UNIQUEMENT LES DEPLACEMENTS INTERNES AUX AIRES D'ENQUETE DES PERSONNES DE 5 ANS ET PLUS

Globalement, les habitants du Grand Rovaltain consacrent moins de temps à leurs déplacements que dans d'autres agglomérations, notamment parce que leurs déplacements durent en moyenne moins longtemps.



Un déplacement dure en moyenne 17,8 min...

Ce sont les déplacements vers l'université qui durent le plus longtemps



POUR ALLER PLUS LOIN

Alors qu'un déplacement dure en moyenne moins de 18 min, les déplacements entre le domicile et l'université sont ceux qui ont la plus longue durée : environ 32 min. Les actifs mettent plus de 19 min pour relier leur domicile à leur lieu de travail.

- Pourquoi les étudiants mettent-ils du temps pour rejoindre l'université :
- résident-ils loin de leur lieu d'études ?
 - utilisent-ils des modes par nature moins rapides comme la marche ou le vélo ?
 - réalisent-ils des déplacements intermodaux impliquant des temps d'attente aux correspondances ?

Un déplacement en bus urbain dure environ 32 min

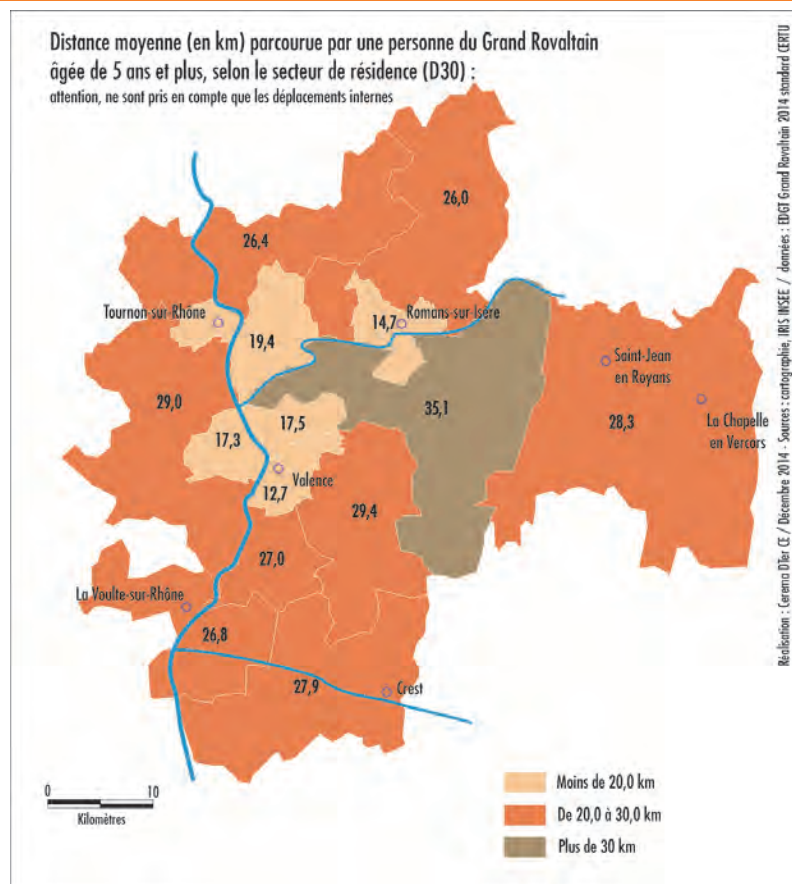


Les déplacements en "autres TC" (train, car départemental) sont ceux qui durent le plus longtemps. En effet, il s'agit souvent de déplacements sur de longues distances, et qui nécessitent des temps de rabattement.

Il faut noter qu'un déplacement qui utilise en tant que mode principal les bus urbains du territoire dure environ 32 min. Cette durée comprend le temps passé dans le bus, mais également le temps pour rejoindre le bus, le temps d'attente, et éventuellement le temps des autres modes empruntés lorsque le bus est utilisé lors d'un déplacement intermodal.

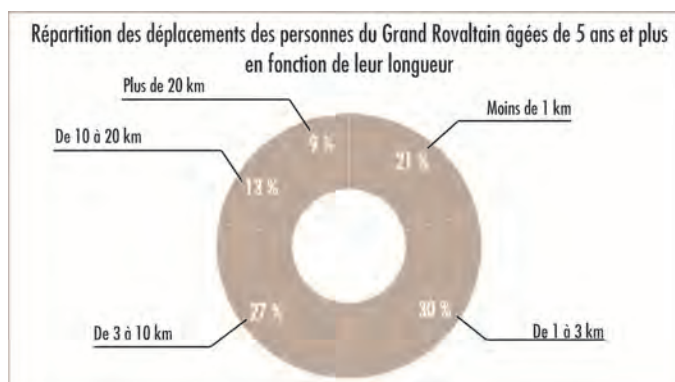
... et a une longueur moyenne de 5,8 km

Un habitant du Grand Rovaltain parcourt 22 km par jour pour se déplacer



La distance totale parcourue par jour pour effectuer leurs déplacements varie de 12,7 km pour les habitants de Valence à 35,1 km pour ceux de la "Couronne Sud de Romans", zone dans laquelle on trouve la plus forte proportion de ménages bi-actifs. Cela s'explique par le fait que les grands pôles urbains offrent, à proximité, les réponses à l'essentiel des besoins de leurs habitants.

Mais la moitié des déplacements font moins de 3 km



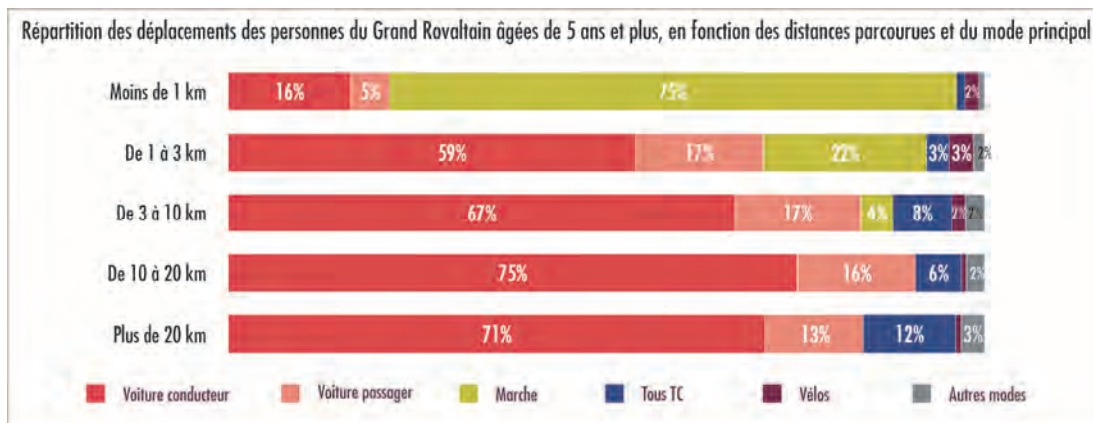
Si la distance moyenne d'un déplacement est de 5,8 km, la moitié des déplacements sont des déplacements courts.

En effet, 51% des déplacements font moins de 3 km et 21% font moins de 1 km.

Il y a donc un potentiel important de déplacements pouvant être réalisés avec des "modes doux" : marche, vélo.

... et a une longueur moyenne de 5,8 km

La marche est logiquement le mode des courtes distances



Si la marche est utilisée dans 23% des déplacements, elle trouve sa pertinence pour effectuer les déplacements plus courts. En effet, elle représente 75% des déplacements de moins de 1 km.

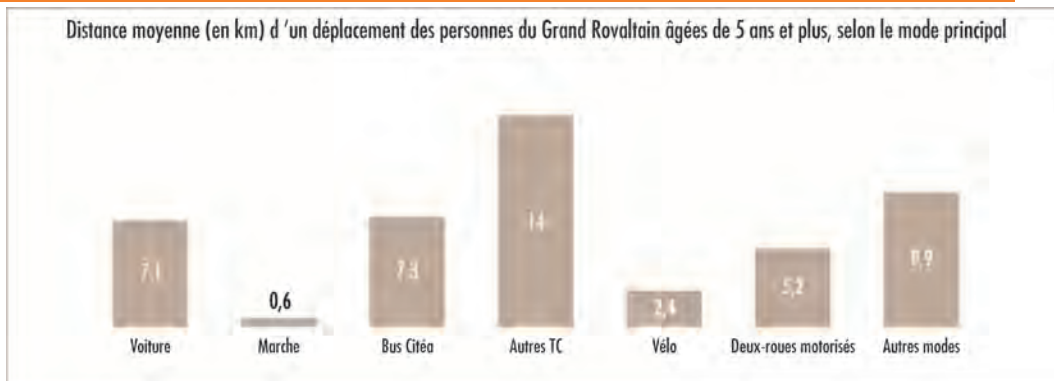
Les bus du réseau urbain sont plus utilisés pour les déplacements compris entre 3 et 10 km, pour lesquels ils représentent 6% de parts modales.

POUR ALLER PLUS LOIN

La forte utilisation de la marche pour les déplacements de moins de 1 km renforce l'intérêt du développement des villes basées sur le concept des courtes distances : proximité et accessibilité, ...

... et a une longueur moyenne de 5,8 km

Les déplacements en voiture et en bus urbains sont aussi longs en distance, mais la durée en bus est deux fois plus élevée



Les déplacements en voiture sont quasiment aussi longs que ceux réalisés en bus urbains : un peu plus de 7 km. Pour rappel, il s'agit du déplacement porte-à-porte, pas uniquement du temps passé dans le mode.

En revanche, un déplacement en bus urbain dure quasiment 2 fois plus longtemps qu'un déplacement en voiture. En moyenne, la vitesse d'un déplacement en voiture est deux fois plus élevée que celle d'un déplacement en bus urbain.

POUR ALLER PLUS LOIN

Un des avantages de la voiture est son efficacité.

Comment diminuer l'écart d'efficacité avec les autres modes, notamment en ville :

- développer les couloirs de bus ?
- développer la priorité des bus aux feux ?
 - favoriser les aménagements urbains destinés aux modes alternatifs en centre-ville comme dans les quartiers, les bourgs et les villages ?

Les modes doux demeurent ceux de la proximité

La distance de pertinence théorique de la marche à pied est définie pour un déplacement d'une portée de moins de 1 km, celle du vélo pour un déplacement d'une portée de 1 à 3 km.

Sur notre territoire, la distance moyenne d'un déplacement à pied est de 600 m. Celle d'un déplacement effectué en vélo de 2,4 km.

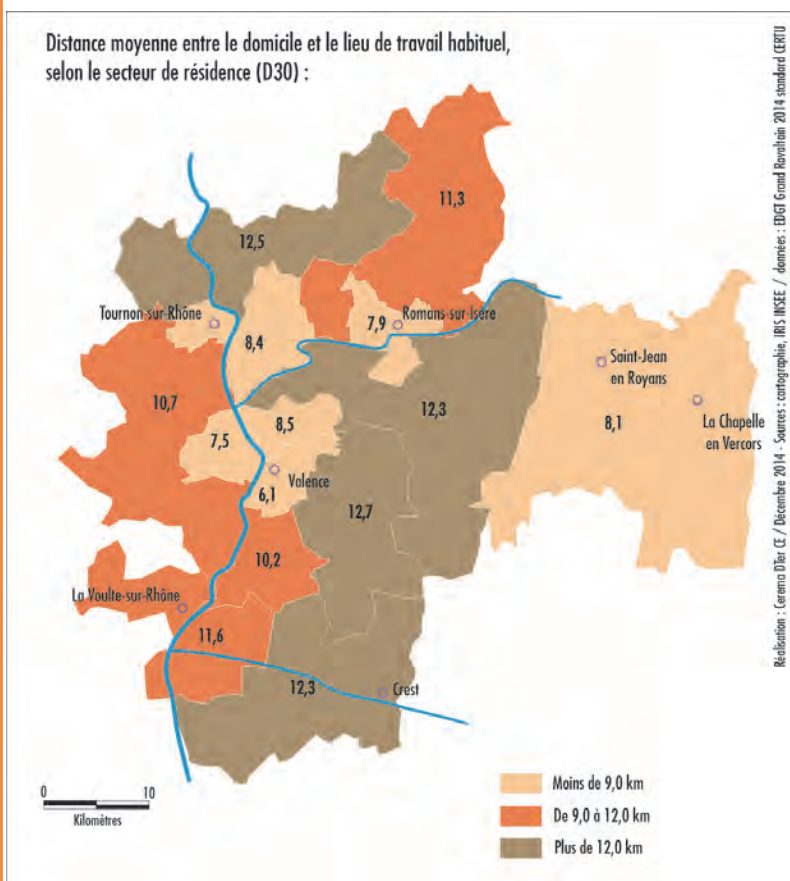
... et a une longueur moyenne de 5,8 km

Des distances moyennes parcourues assez élevées entre domicile, lieu de travail et/ou d'études



Ce sont les déplacements entre le domicile et l'université qui sont les plus longs : 13 km. Il n'est donc pas surprenant que ce soit ceux qui durent le plus longtemps. Sinon, ce sont les déplacements entre le domicile et le lieu de travail habituel qui sont les plus longs : leur distance moyenne est de 9,4 km.

Ce sont les habitants des grands pôles urbains qui travaillent le plus près de leur domicile



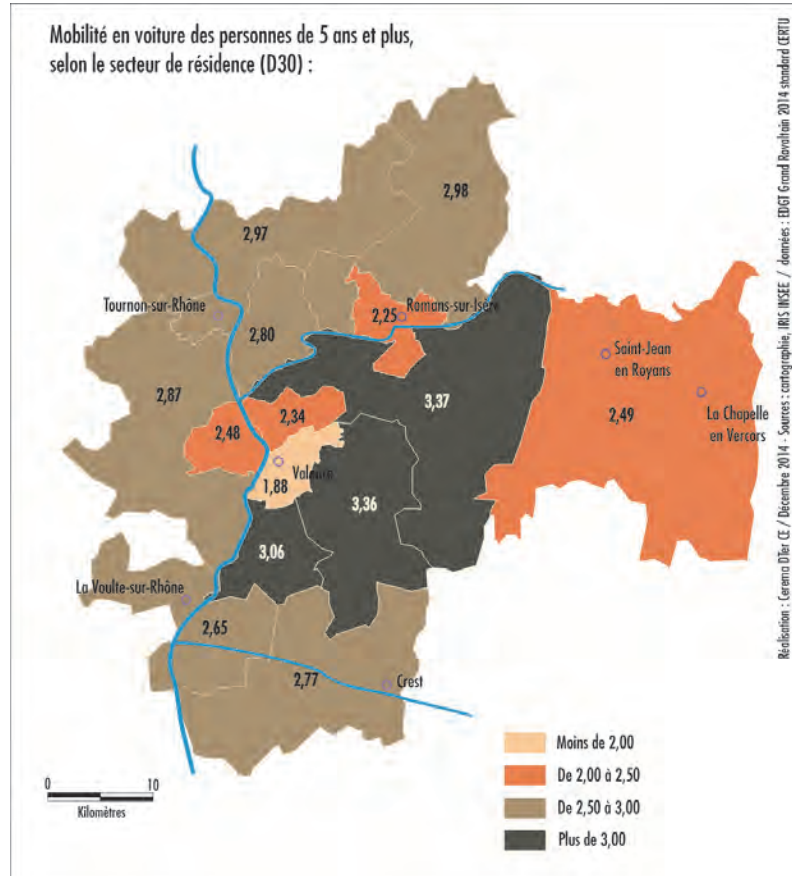
Plus on habite dans un grand pôle urbain, moins la distance entre le domicile et le lieu de travail est importante.

Ainsi, si un habitant de Valence travaille à environ 6 km de son domicile, cette distance double pour un habitant de "Crest et de ses environs".

Ceci est à mettre en relation avec le fait que les villes, et notamment les villes Préfectorales comme Valence, concentrent la plupart des emplois. Il est donc plus facile pour un urbain de trouver un emploi proche de son domicile.

La voiture, mode prédominant,... individuel par excellence

C'est en ville que l'on utilise le moins la voiture et dans le périurbain qu'on y a le plus recours



Si les habitants de 5 ans et plus du Grand Rovaltain réalisent en moyenne 2,61 déplacements en voiture par jour et par personne, il existe des différences selon la zone de résidence.

Les habitants des grandes villes ont le recours le plus faible à la voiture : 1,88 déplacement par jour et par personne pour les habitants de "Valence".

A l'inverse, ce sont les habitants des zones que l'on peut qualifier de périurbaines qui réalisent quotidiennement le plus de déplacements en voiture : plus de 3.

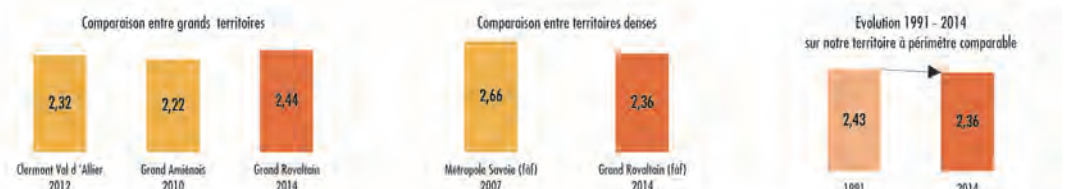
REPERES

MOBILITE EN VOITURE (POPULATION TOTALE)

Le Grand Rovaltain a une mobilité en voiture un peu plus élevée en comparaison aux autres agglomérations, sauf par rapport à Métropole Savoie.

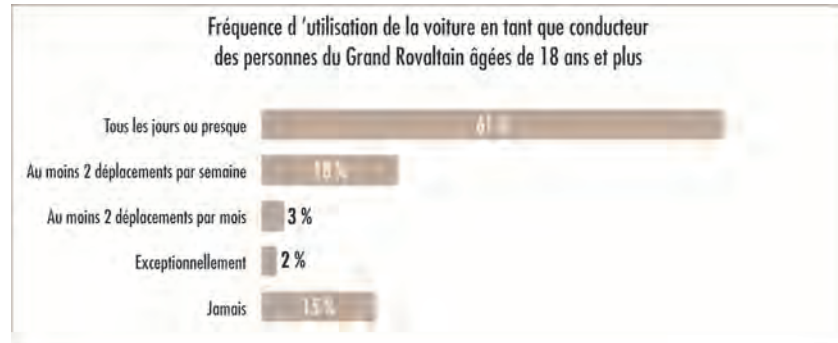
On note cependant qu'entre 1991 et 2014, elle a diminué de 3%, soit une baisse identique à celle de la mobilité globale.

La mobilité en voiture a légèrement baissé. Cependant, comme elle a moins baissé que la mobilité tous modes, sa part modale (rapport de la mobilité voiture sur mobilité totale) est passée, sur la même période, de 64% à 68%, ce qui témoigne d'une perte d'attractivité des modes alternatifs à la voiture, principalement le vélo.



La voiture, mode prédominant,... individuel par excellence

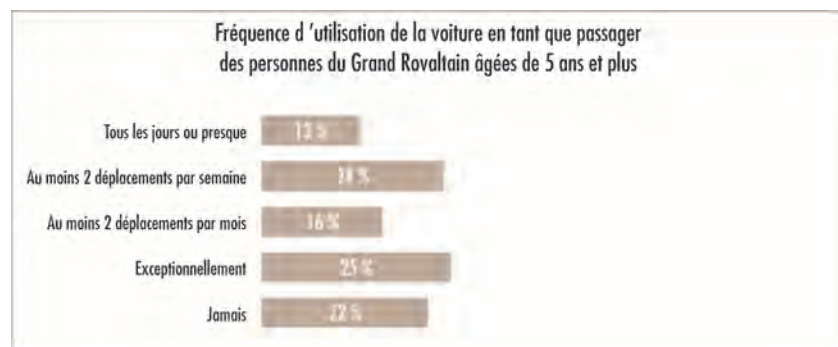
Une utilisation quasi quotidienne de la voiture en tant que conducteur



4 habitants sur 5 du Grand Rovaltain de 18 ans et plus conduisent au moins deux fois par semaine, et presque 2 sur 3 prennent le volant de manière quotidienne du lundi au vendredi.

15% des habitants de 18 ans et plus du Grand Rovaltain ne conduisent jamais. Il s'agit donc d'une population captive des modes alternatifs à la voiture en tant que conducteur.

1 personne sur 2 est rarement, voire jamais, passager d'une voiture

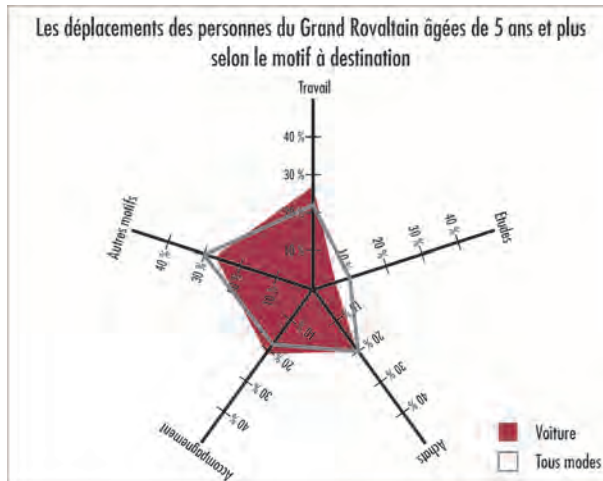


47% des habitants du Grand Rovaltain ne sont jamais, ou alors rarement, passagers d'une voiture.

Il faut dire que la majorité sont conducteurs tous les jours ou presque : on ne peut pas à la fois conduire et être passager.

La voiture, mode prédominant,... individuel par excellence

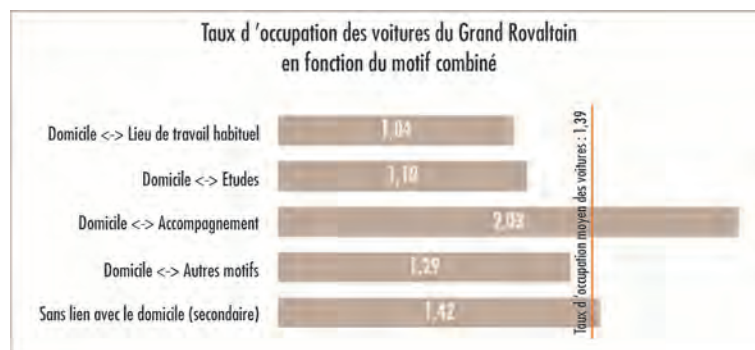
La voiture, mode privilégié pour se rendre au travail, le plus souvent seul dans son véhicule



27% des déplacements réalisés en voiture concernent le travail, contre 22% tous modes confondus.

TAUX D'OCCUPATION

C'est le nombre moyen de personnes présentes par voiture (y compris le conducteur)



Le taux d'occupation des voitures des habitants du Grand Rovaltain est de 1,39, ce qui est similaire à ce que l'on observe généralement en France.

C'est pour se rendre sur son lieu de travail habituel que l'on est le plus souvent seul en voiture : 1,04 personne en moyenne. Cela signifie que dans 100 voitures, il y a 104 personnes, soit au minimum 96 voitures avec 1 seule personne et 4 voitures avec 2 personnes.

REPERES

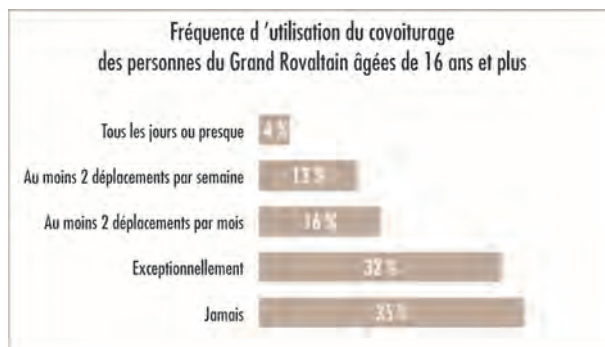
TAUX D'OCCUPATION DES VOITURES

Le taux d'occupation des voitures est plus important sur le Grand Rovaltain que dans les autres agglomérations de même type. Ce taux a d'ailleurs augmenté sur le territoire entre 1991 et 2014.



La voiture, mode prédominant,... individuel par excellence

1 personne sur 3 n'a jamais fait de covoiturage



Si 4% des personnes de 16 ans et plus du Grand Rovaltain pratiquent le covoiturage quasi quotidiennement, ils sont 35% à ne jamais en faire.

Si l'on ajoute les 32% qui déclarent en faire rarement, on peut affirmer que 2 personnes sur 3 ne sont pas "concernées" par le covoiturage.

Si **70%** connaissent l'existence des parkings de covoiturage, ils sont seulement **25%** à connaître le site internet "ecovoiturage0726.fr".

POUR ALLER PLUS LOIN

Alors que le taux de remplissage moyen des voitures des habitants du Grand Rovaltain est supérieur à ce que l'on trouve dans d'autres agglomérations, on constate que celui pour se rendre au travail reste extrêmement faible.

Développer les pratiques de covoiturage pour se rendre au travail permettra d'améliorer le taux de remplissage.

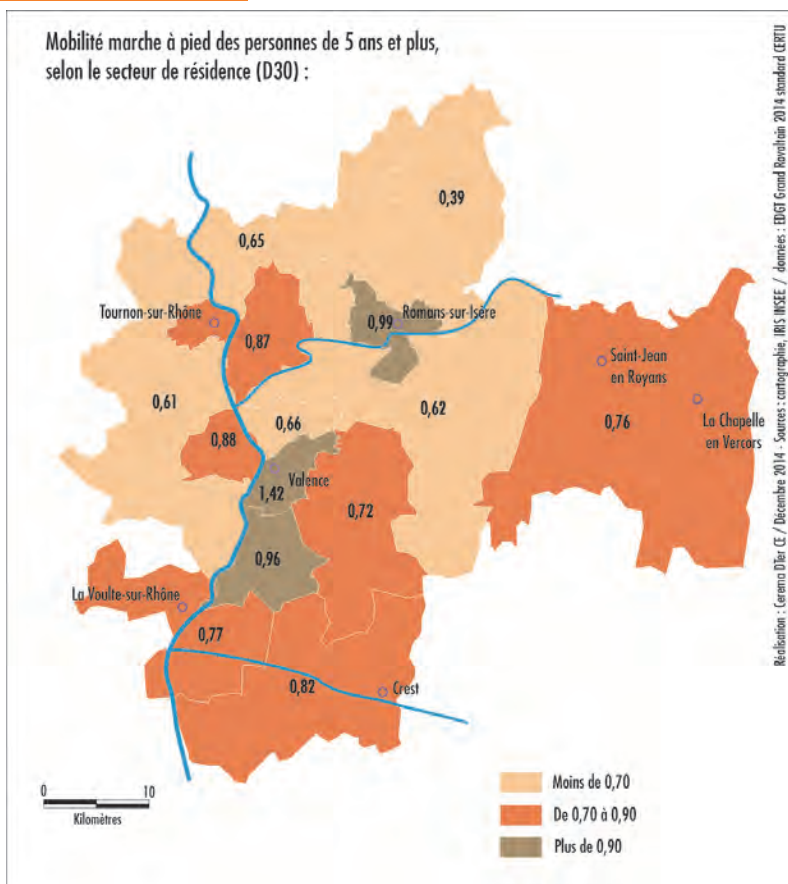
C'est en ville que l'on marche le plus

MARCHE

Un déplacement à pied est un déplacement qui n'utilise pas d'autre mode que la marche. Les rabattements à pied vers les modes (voiture, vélo, bus, ...) ne sont pas considérés comme des déplacements "exclusivement" faits à pied.

POUR ALLER PLUS LOIN

Une forme urbaine dense, la présence de zones piétonnes, de commerces et de services de proximité qui favorisent l'usage de la marche sont des atouts des centres-villes. Ce type d'urbanisme pourrait être adapté dans d'autres secteurs de l'agglomération.



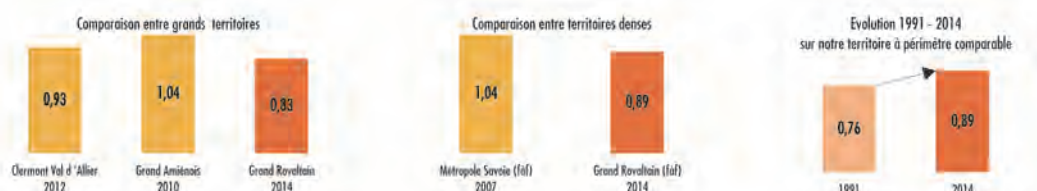
Sur le territoire du Grand Rovaltain, les habitants de 5 ans et plus réalisent en moyenne 0,88 déplacement par jour à pied. La forme urbaine de la ville (densité de population, de commerces, de services) est très favorable à l'usage de la marche. Et plus la ville est dense, plus on privilégie ce mode pour se déplacer.

Ainsi, les habitants de la zone "Valence, secteur Sud" réalisent, en moyenne, 0,96 déplacement par jour et par personne à pied, ceux de "Romans - Bourg-de-Péage" 0,99 et ceux de "Valence" 1,42.

REPERES

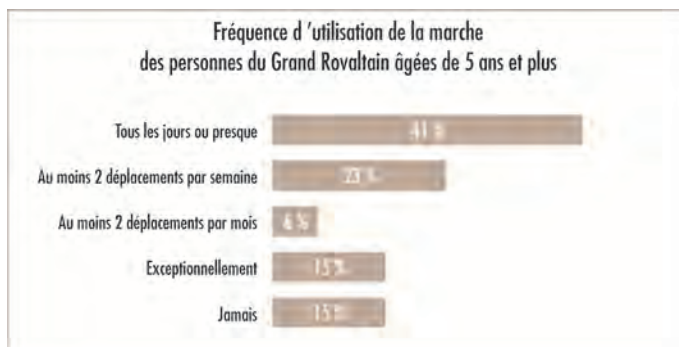
MOBILITE MARCHÉ (POPULATION TOTALE)

Si la mobilité à pied est plus faible dans le Grand Rovaltain que dans les autres agglomérations, il faut noter qu'elle a augmenté sur le territoire de 17% entre 1991 et 2014. La part modale de la marche est, elle, passée de 20% à 23%, alors même que, rappelons-le, la mobilité générale diminuait.



La marche, mode des achats de proximité et des études

15% des habitants du Grand Rovaltain ne marchent pas un jour de semaine



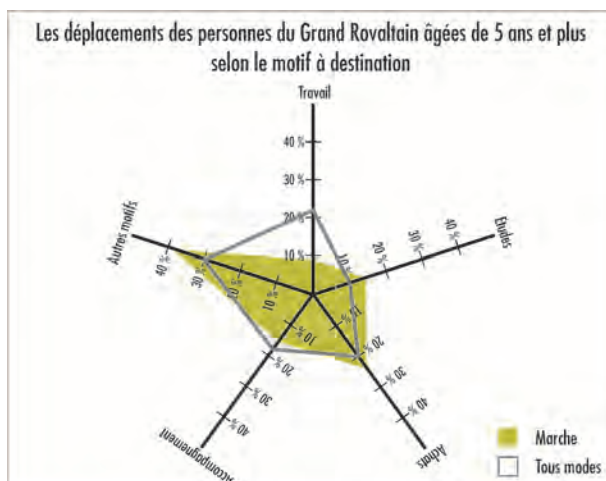
Si 41% des habitants du Grand Rovaltain réalisent des déplacements exclusivement à pied de manière quasi quotidienne, 15% ne se déplacent jamais exclusivement à pied du lundi au vendredi.

La marche, un mode "féminin"

58% des déplacements à pied sont réalisés par des femmes, alors qu'elles ne réalisent que 54% des déplacements tous modes. On peut donc dire que la marche est un mode privilégié par les femmes.



La marche, oui, mais pas pour le travail !



Si 22% des déplacements concernent le motif "travail", seuls 9% des déplacements à pied concernent ce motif.

En revanche, la marche est très utilisée pour :

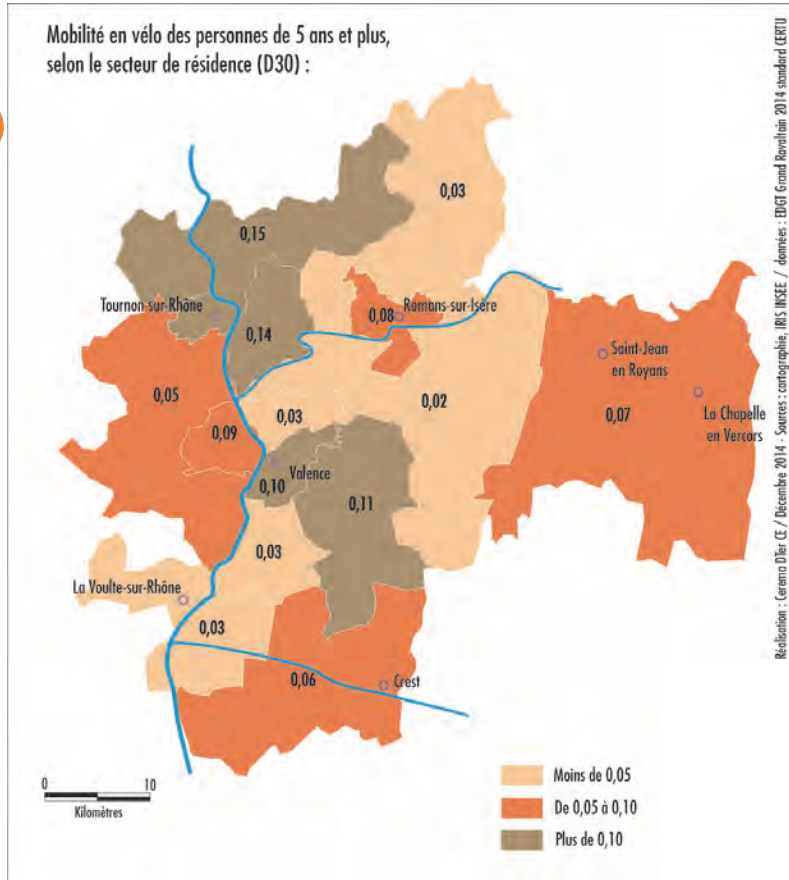
- les études : 14% des déplacements à pied (10% des déplacements tous modes) ;
- les achats : 23% des déplacements à pied (20% des déplacements tous modes).

Le vélo, un mode occasionnel, surtout utilisé pour se rendre au travail !

Les centres-villes semblent mieux adaptés à la pratique du vélo

VELO

Comme pour tous les autres modes, seuls les déplacements du lundi au vendredi sont concernés. La pratique du vélo sportif ou de loisir le week-end n'est donc pas abordée



On dénombre, un jour moyen de semaine, 25 000 déplacements à vélo dans l'ensemble du territoire du Grand Rovaltain.

Les habitants de Valence réalisent, un jour moyen de semaine, 6 000 déplacements en vélo.

Si les habitants de 5 ans et plus font en moyenne 0,08 déplacement par jour et par personne en vélo, il y a des différences fortes entre les territoires :

- c'est dans la couronne de Romans que l'on utilise le moins le vélo : 0,02 et 0,03 déplacement par jour et par personne en vélo ;
- c'est dans le secteur de Tournon que l'on utilise le plus le vélo : 0,14 et 0,15 déplacement par jour et par personne en vélo.

REPERES

MOBILITE VELO (POPULATION TOTALE)

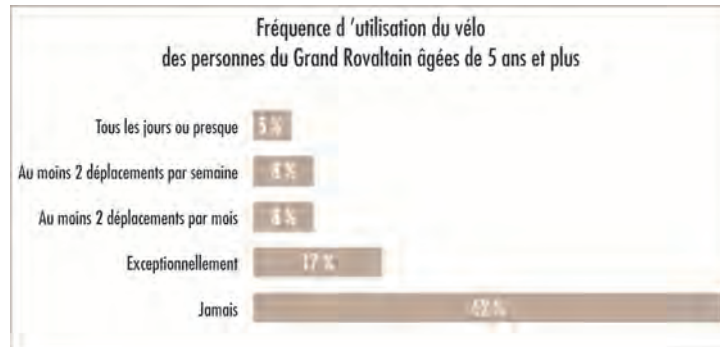
Si la mobilité vélo est similaire dans le Grand Rovaltain, par rapport aux autres agglomérations, elle a chuté de 65% entre 1991 et 2014. Ici encore, la durée qui sépare les deux enquêtes ne permet pas d'identifier une éventuelle reprise de l'usage du vélo, qui pourrait avoir eu lieu ces dernières années, notamment avec l'offre Libélo et l'effet d'entraînement pour les possesseurs de « petites reines » constaté dans les agglomérations qui proposent le même type de service.

Il faut noter ici que la mobilité des modes doux s'est stabilisée entre 1991 et 2004 : 0,96 déplacement par jour et par personne. C'est la répartition entre marche et vélo qui a évolué.



Le vélo, un mode occasionnel, surtout utilisé pour se rendre au travail !

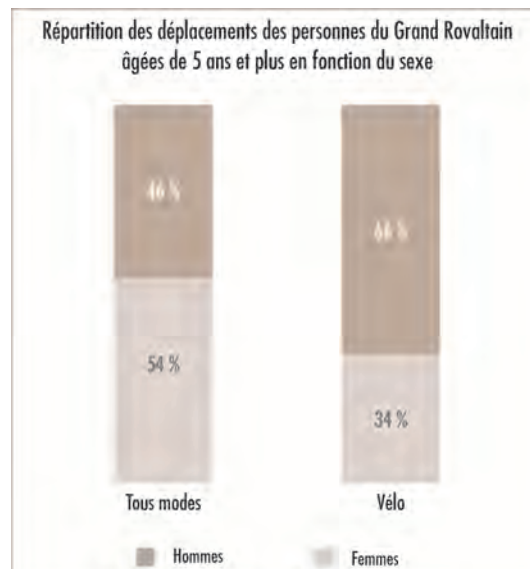
Le vélo, un mode occasionnel, puisque seuls 5 % des habitants l'utilisent au quotidien



Plus de 60% des habitants du Grand Rovaltain n'utilisent jamais le vélo un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi).

Il faut cependant noter que, même si le vélo ne représente que 2% des déplacements, 13% de la population l'utilise au moins pour 2 déplacements par semaine.

Le vélo, un mode "masculin"

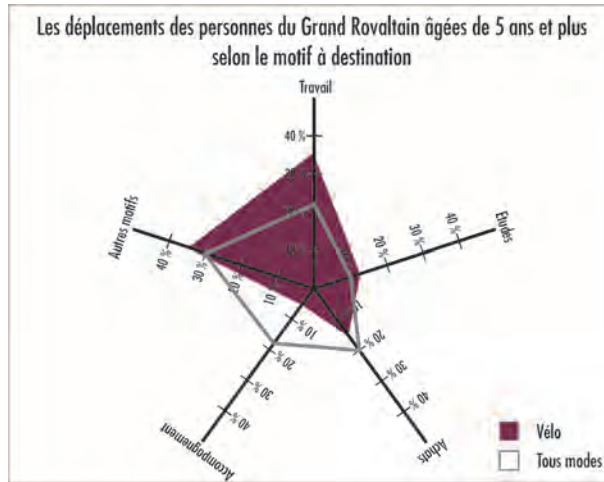


66% des déplacements à vélo sont réalisés par des hommes, alors qu'ils ne réalisent que 46% des déplacements tous modes.

Le vélo apparaît ainsi comme un mode privilégié par les hommes. On peut voir là le fait que l'on est encore dans une société où c'est principalement la femme qui s'occupe des "activités domestiques" comme les achats et l'accompagnement des enfants, activités s'en doute moins propices à l'utilisation du vélo.

Le vélo, un mode occasionnel, surtout utilisé pour se rendre au travail !

Le vélo, un mode "pour le travail"



34% des déplacements à vélo sont réalisés pour le motif travail, alors que ce motif ne concerne que 22% des déplacements tous modes. Le motif travail est donc favorable au vélo.

Aménager des itinéraires cyclables : une demande forte de la population



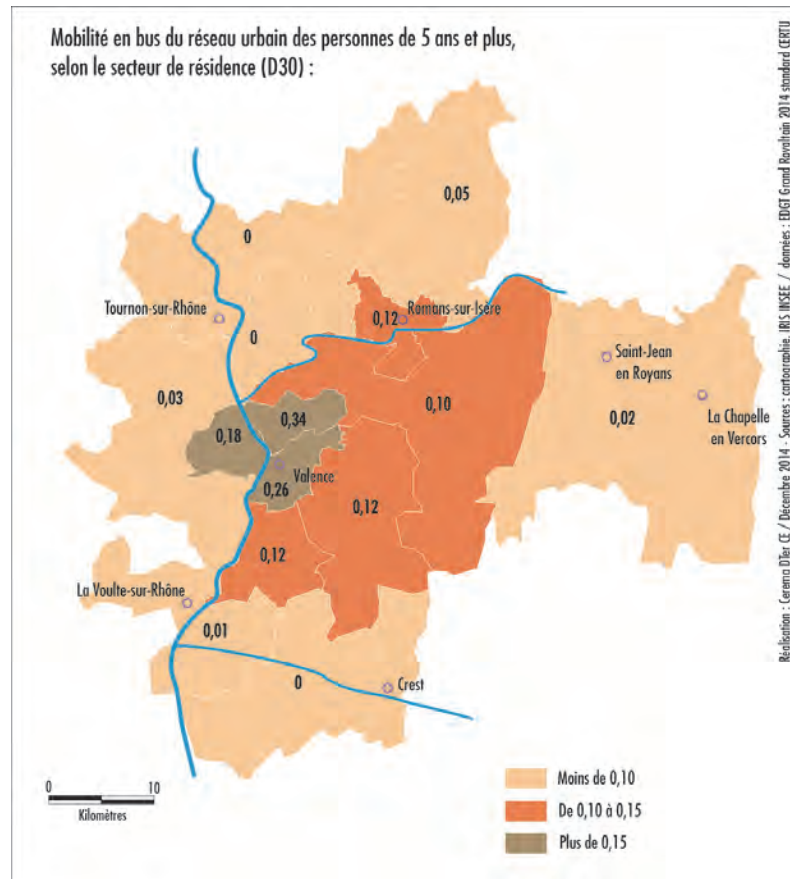
A la question "Quelle action faut-il mettre en place pour faciliter l'usage du vélo ?", les habitants de 16 ans et plus du Grand Rovaltain répondent à **36%** qu'il faut "aménager des itinéraires cyclables dans les communes", et à **17%** qu'il faut "aménager des stationnements (vélos) sûrs à proximité des stations de transport en commun".

POUR ALLER PLUS LOIN

Si le vélo n'est pas un mode du quotidien, il représente une alternative ponctuelle que l'on peut sans doute encourager. Comment passer d'un usage occasionnel du vélo à un usage plus régulier ? Son utilisation pour se rendre au travail est très supérieure à celle qui en est faite pour les autres motifs. Une analyse approfondie des facteurs favorisant cet usage permettrait de les transposer à d'autres motifs..

Le bus urbain, une alternative ponctuelle pour se déplacer

Un usage différencié selon les zones de résidence, directement structuré par l'offre



Sur le territoire du Grand Rovaltain, les habitants de 5 ans et plus font en moyenne 0,12 déplacement par jour en empruntant les bus urbains du territoire. C'est autour de Valence, où le réseau est le plus développé, qu'on les utilise le plus : 0,34 déplacement par jour et par personne pour les habitants de la zone "Valence secteur Nord".

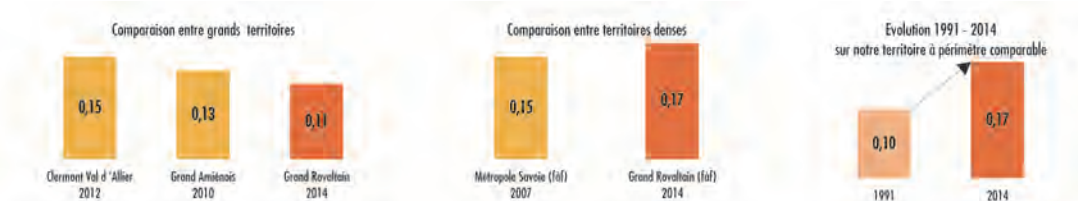
Si les habitants de Valence réalisent en moyenne 0,26 déplacement par jour et par personne, ceux de Romans – Bourg-de-Péage en réalisent seulement 0,12.

Fort logiquement, les secteurs où les bus urbains ne sont pas du tout utilisés, correspondent à des zones non desservies.

REPERES

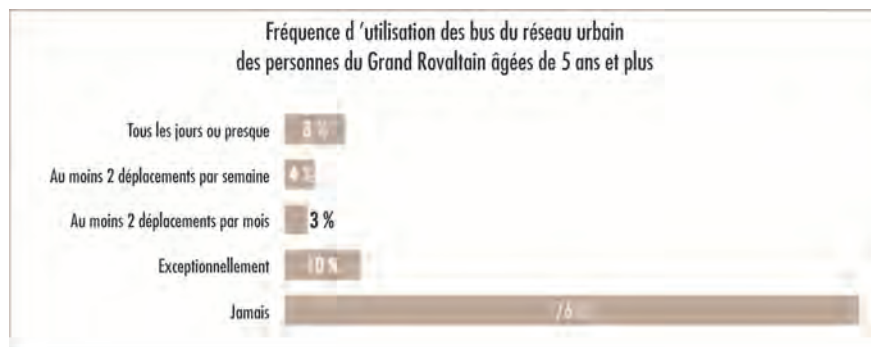
MOBILITE EN BUS URBAIN (POPULATION TOTALE)

La mobilité en bus sur le territoire du Grand Rovaltain est légèrement plus importante que celle constatée sur Métropole Savoie, mais moindre par rapport aux autres villes. Il faut noter sa forte augmentation (+70%) sur le territoire entre 1991 et 2014, à mettre en regard avec le développement important de l'offre de bus urbains sur cette période.



Le bus urbain, une alternative ponctuelle pour se déplacer

8% de la population les utilisent régulièrement

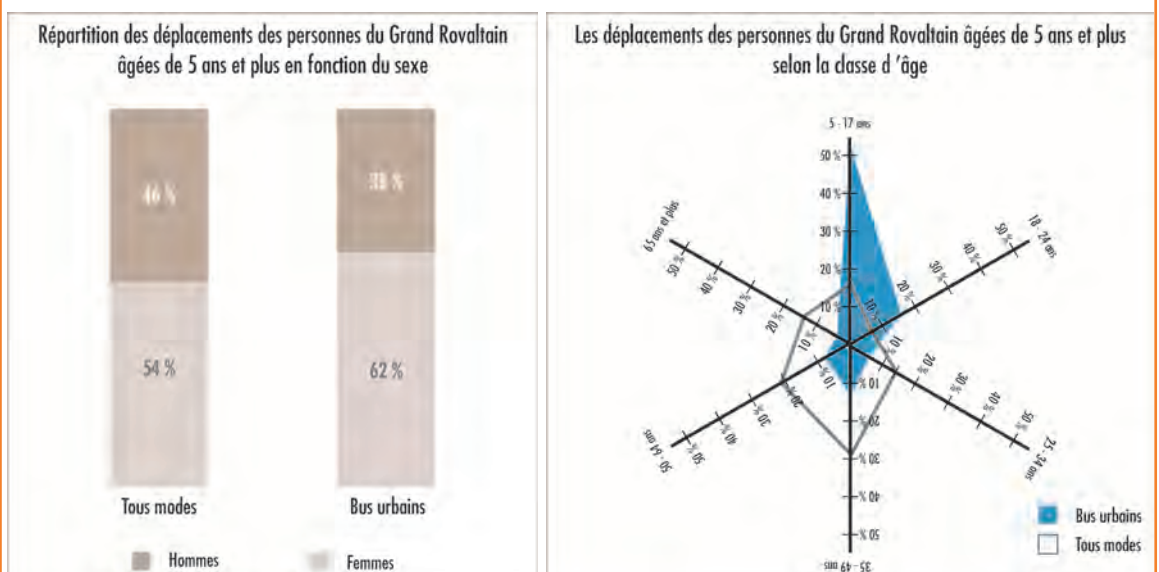


Plus de 75% des habitants du Grand Rovaltain n'utilisent jamais les bus urbains du territoire un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi).

Dans la zone couverte par les bus, 68% des habitants n'utilisent jamais les bus du réseau urbain un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi).

Il faut cependant noter que, même si les bus urbains du territoire ne représentent que 3% des déplacements, 12% de la population les utilisent au moins pour 2 déplacements par semaine.

Les bus urbains, mode des jeunes et des femmes



62% des déplacements en bus urbains sont réalisés par des femmes, alors qu'elles ne réalisent que 54% des déplacements tous modes.

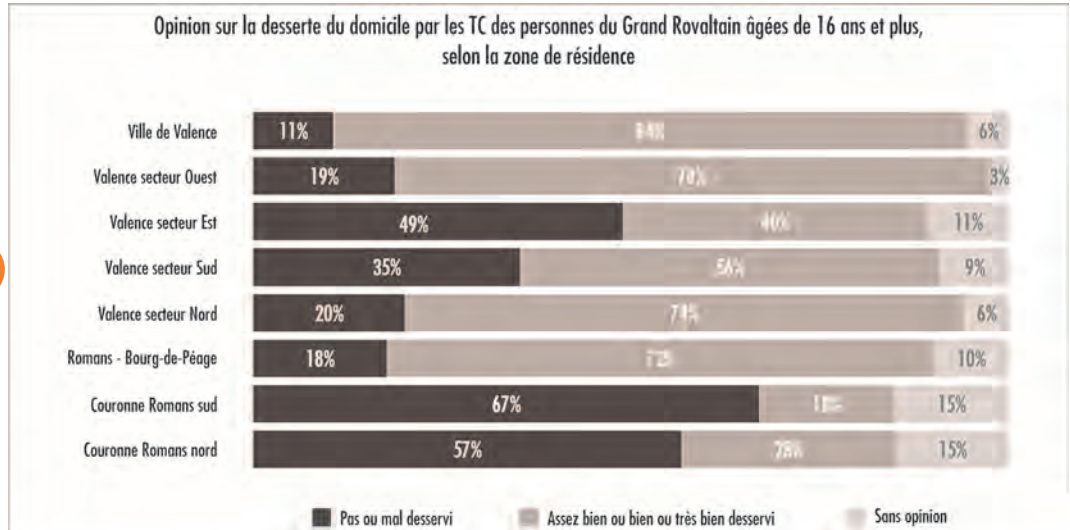
53% des déplacements en bus urbains sont réalisés par des personnes de 5 à 17 ans, alors qu'ils ne réalisent que 16% des déplacements tous modes.

Le bus urbain, une alternative ponctuelle pour se déplacer

Des marges de progression à rechercher dans l'amélioration de la desserte des logements par les TC sur certains secteurs

POUR ALLER PLUS LOIN

Les bus urbains du territoire apparaissent comme une alternative ponctuelle pour une grande part des usagers. Ils sont plutôt utilisés par les jeunes et par les femmes, segment d'usagers que l'on qualifie de « captifs » (non possession du permis de conduire ou non disposition d'une voiture). L'extension de leur usage à d'autres catégories d'usagers reste un enjeu fort. Dans certaines zones desservies, les habitants n'utilisent pas ou très peu les bus du réseau urbain, la communication et l'information sur la qualité de la desserte auprès des habitants pourraient être renforcées.



Selon la zone de résidence, entre 84% des habitants (ville de Valence) et 18% (Couronne Romans Sud) estiment que leur lieu d'habitation est assez bien, bien ou très bien desservi.

Cependant, le secteur des couronnes Nord et Sud de Romans affiche lui un très fort taux d'insatisfaction quand à sa desserte.

La part parfois élevée des "sans opinion", supérieure à 10%, traduit peut-être une méconnaissance des réseaux TC ; il y a sans doute là des marges de progression.

...plus que dans la résolution de la saturation supposée du trafic en ville dûe aux livraisons

A la question " Les livraisons en ville gênent la circulation des bus", les habitants de 16 ans et plus du Grand Rovaltain répondent, à **48%** qu'ils sont d'accord.

A la question " Les livraisons en ville gênent la circulation des voitures", ils sont **51%** à se déclarer d'accord.

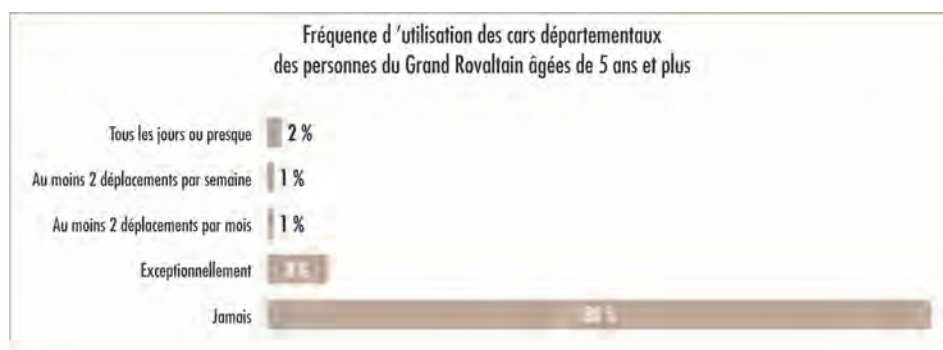
Un usage faible des autres transports collectifs

0,08 déplacement par jour et par personne en car ou train

Les habitants du Grand Rovaltain réalisent **0,08** déplacement avec des TC autres que les bus du réseau urbain. Cette valeur passe à **0,17** dès lors que l'on ne s'intéresse qu'au territoire non desservi par les bus urbains.

La faiblesse du chiffre est à relativiser, car comme il s'agit de modes souvent utilisés en correspondance avec les bus du réseau urbain, ils "s'effacent" au profit de ces derniers pour définir le mode principal utilisé pour réaliser le déplacement.

4% des habitants du Grand Rovaltain utilisent au moins une fois par mois les cars départementaux

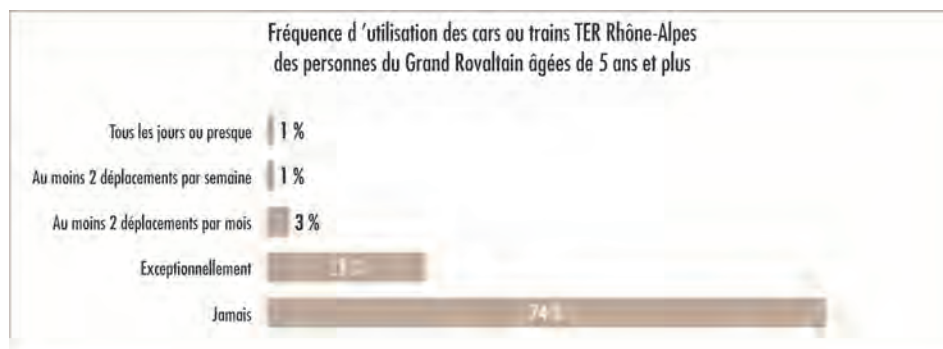


Les cars départementaux représentent le mode de transport collectif utilisé par le moins de personnes : presque 9 habitants sur 10 ne les empruntent jamais. Ce taux passe à **85%** pour les territoires non couverts par les bus du réseau urbain.

Ils sont cependant **2%** à les utiliser quasi quotidiennement. Ce taux monte à **4%** pour les territoires non couverts par les bus du réseau urbain. Il s'agit essentiellement de jeunes. En effet, parmi les usagers quasi-quotidiens des cars départementaux, **72%** ont entre 5 et 17 ans et **19%** ont entre 18 et 24 ans.

Un usage faible des autres transports collectifs

5% des habitants du Grand Rovaltain utilisent au moins une fois par mois les cars ou trains TER Rhône-Alpes



Les cars ou trains TER Rhône-Alpes ne sont pas un mode très utilisé : **95%** ne les empruntent jamais ou exceptionnellement.

Ils sont cependant **1%** à les utiliser quasi quotidiennement. Il s'agit essentiellement de personnes ayant des motifs obligés. En effet, parmi eux **52%** sont actifs et **38%** sont scolaires ou étudiants.

REPERES

MOBILITE EN TC. HORS TC URBAINS (POPULATION TOTALE)

La mobilité en TC autres que les bus urbains sur le territoire du Grand Rovaltain est globalement similaire à celle des autres agglomérations. On constate à nouveau une différence avec la mobilité de Métropole Savoie qui est supérieure à celle observée sur le Grand Rovaltain.

La différence entre les grands territoires et les territoires denses s'explique principalement par le fait que les territoires denses sont desservis par une offre urbaine de transports en commun.

La baisse de mobilité en TC autres que les bus urbains sur le territoire du Grand Rovaltain s'explique essentiellement par le développement de l'offre en transports en commun urbains.



Un usage très faible des deux-roues motorisés

Un faible taux de possession

Si sur l'ensemble du territoire on dénombre **19 000** "2 ou 3" roues motorisés, 90% des ménages ne possède aucun "2 ou 3" roues motorisés.

Un mode masculin et jeune

90% des hommes n'utilisent jamais, du lundi au vendredi, un "2 ou 3" roues motorisés. Ce taux monte à **98%** pour les femmes.

3% des jeunes de 18 à 24 ans utilise quasi quotidiennement, du lundi au vendredi, un "2 ou 3" roues motorisés. Ce taux monte à **5%** pour les hommes de cette classe d'âge.

Une part de marché inférieure à 1%

Les "2 ou 3" roues motorisés représentent **0,6%** de l'ensemble des déplacements des personnes de 5 ans et plus du Grand Rovaltain.

En moyenne, une personne de 5 ans et plus du grand Rovaltain réalise, un jour moyen de semaine, **0,02** déplacement en "2 ou 3" roues motorisés.

Des déplacements essentiellement réalisés à l'intérieur du périmètre du Grand Rovaltain

Un territoire autonome : seuls 2% des déplacements sont réalisés complètement à l'extérieur du Grand Rovaltain

98% des 1 266 500 déplacements des habitants du Grand Rovaltain sont en relation avec leur territoire : **93%** s'effectuent entièrement dans le périmètre du Grand Rovaltain et **5%** en sortent ou en reviennent.

Cette répartition montre grande autonomie du territoire puisque pratiquement la totalité des déplacements de ses habitants s'y déroule, témoignant du fait qu'ils trouvent dans leur bassin de vie local, emplois, lieux d'études, offres commerciales et de loisirs...

75% des échanges "de proximité" concernent les départements voisins

Parmi les 60 000 déplacements d'échanges, 47 500 concernent des échanges avec d'autres communes de Rhône-Alpes.

Il s'agit d'abord d'échanges "proches" avec les secteurs limitrophes du territoire :

- 16 800 avec d'autres communes de la Drôme ;
- 11 000 avec d'autres communes de l'Ardèche.

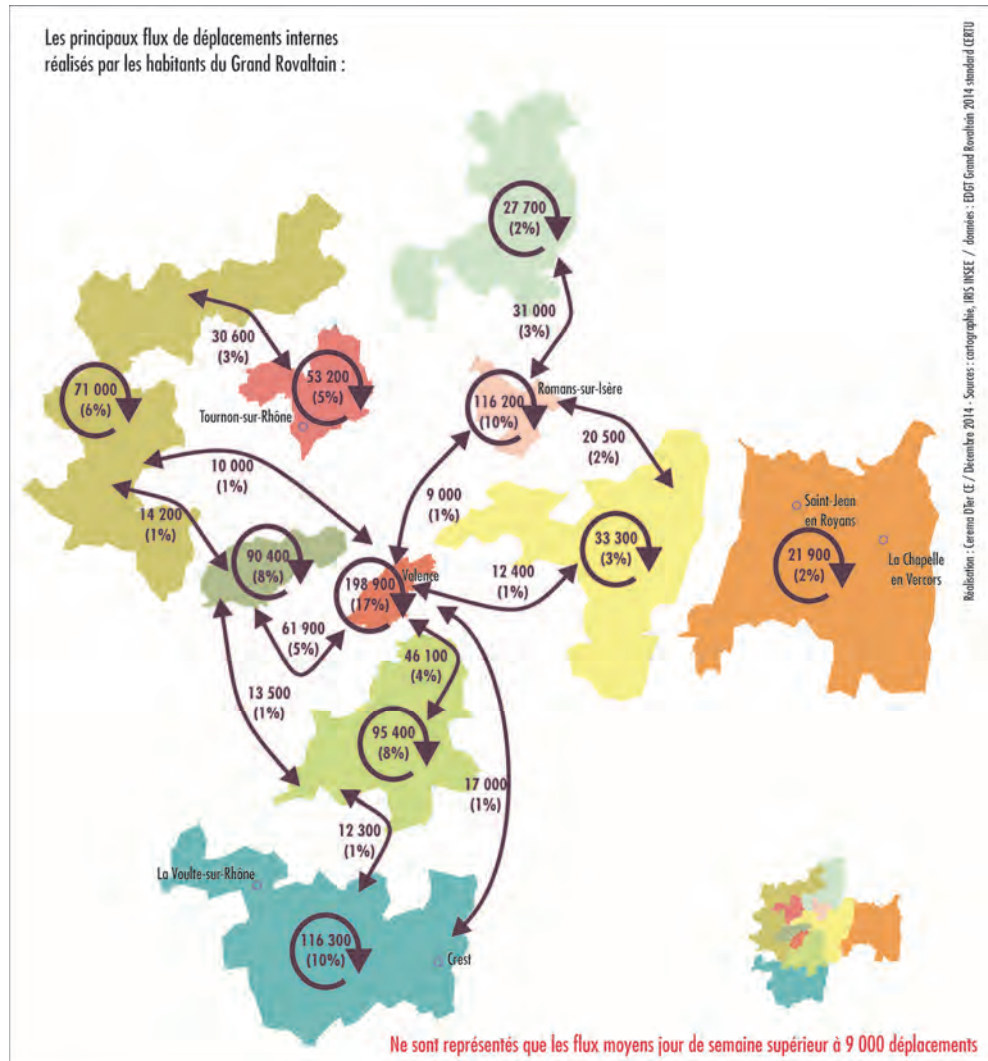
Par ailleurs, on dénombre 7 100 déplacements d'échanges avec le Grand Lyon et 3 300 avec l'agglomération Grenobloise.

... et sont réalisés essentiellement en voiture

Parmi les 60 000 déplacements d'échanges, 49 900 sont réalisés en voiture (plus de 80%), et 6 700 (soit plus de 11%) sont réalisés avec des TC autres que les bus urbains du territoire (cars départementaux, cars ou trains TER).

Des déplacements essentiellement réalisés à l'intérieur du périmètre du Grand Rovaltain

31% des déplacements internes concernent Valence, pôle naturel d'attractivité du territoire



Parmi les 1 180 200 déplacements internes au Grand Rovaltain 363 400, soit **31%**, concernent Valence et 198 100, soit **17%**, concernent Romans – Bourg-de-Péage. Les échanges entre les deux pôles urbains denses ne représentent que 9 000 déplacements par jour.

Le secteur de Tournon-Mercuroi apparaît comme relativement autonome. Les déplacements avec le pôle dense de Valence concernent moins de 5 000 déplacements par jour.

Si le secteur de la Basse Vallée de la Drôme est en relation avec le territoire du SCoT, le secteur de Royans - Vercors est très autonome : parmi les 26 700 déplacements quotidiens en provenance ou à destination de ce secteur, 21 900, soit **82%**, sont réalisés à l'intérieur de ce secteur.

Des déplacements essentiellement réalisés à l'intérieur du périmètre du Grand Rovaltain

La voiture, 44% des déplacements internes à Valence

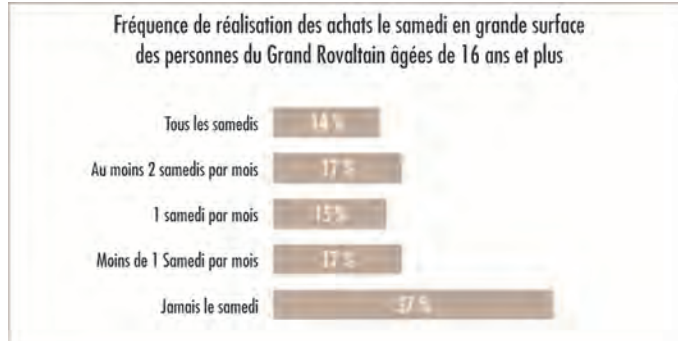
Si la marche est très utilisée pour les déplacements dans Valence, la voiture reste dominante. Ainsi **44%** des déplacements internes à Valence se font en voiture, alors que ceux en bus urbains ne représentent que **7%**, en dépit d'un réseau particulièrement développé.

84 % des déplacements entre Valence et Romans – Bourg-de-Péage se font en voiture

Si la voiture reste largement prédominante, il faut cependant noter que **11%** des déplacements entre ces deux grands pôles urbains se font en bus urbains du territoire, ce qui représente une part de marché significative. Il faut être prudent avec cette valeur car cela ne signifie pas que la totalité du déplacement a eu lieu en bus urbain du territoire, car si le déplacement s'est fait en train et que le bus a été utilisé pour aller à la gare, le mode principal retenu est le bus, et non le train.

Les déplacements du samedi : un poids des achats à relativiser

Les achats en grande surface : pas tous les samedis, et essentiellement en voiture

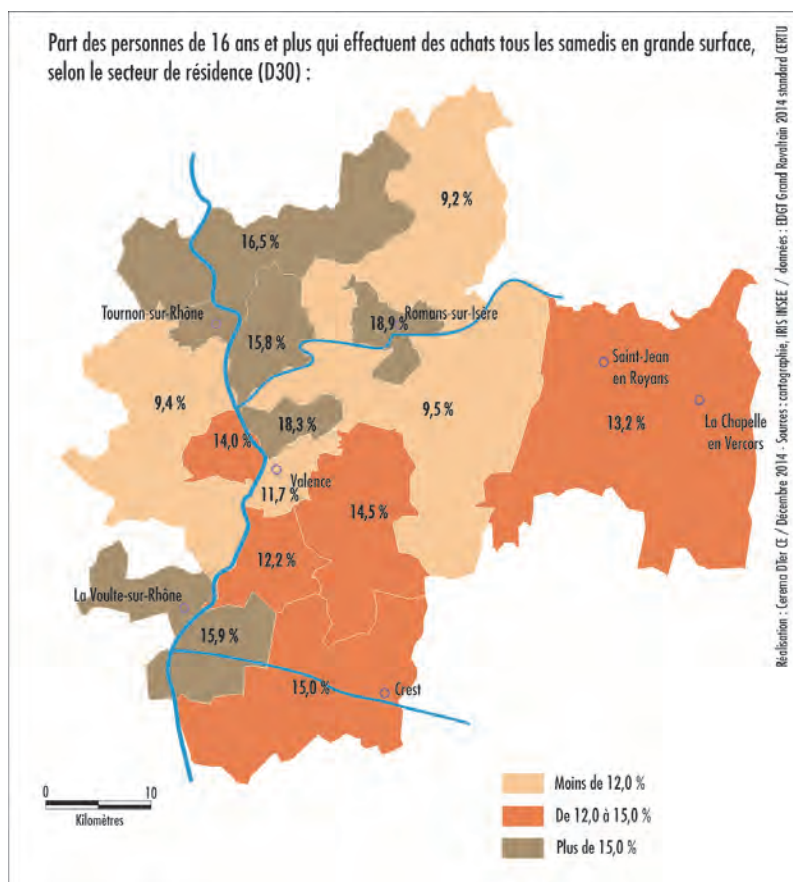


37% des habitants du Grand Rovaltain ne réalisent jamais leurs achats en grande surface le samedi.

Ils sont 46% à faire leurs achats en grande surface au moins 1 samedi par mois.

On a en moyenne, 27% de la population de 16 ans et plus qui fréquente une grande surface le samedi, et cela suffit à générer de la congestion autour de ces pôles d'attraction.

95% des personnes qui réalisent des achats en grande surface le samedi utilisent la voiture ; 3% empruntent les bus du réseau urbain.

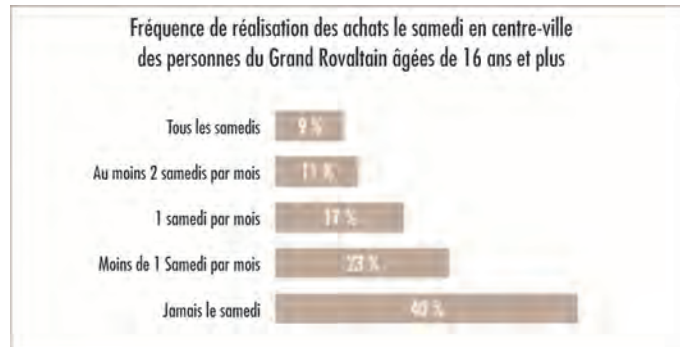


Si 14% des personnes de 16 ans et plus du Grand Rovaltain réalisent leurs achats en grande surface quasi tous les samedis, il existe des variations importantes entre les territoires :

- 18,9% pour les habitants de Romans – Bourg-de-Péage ;
- 9,2% pour les habitants de la couronne Nord de Romans.

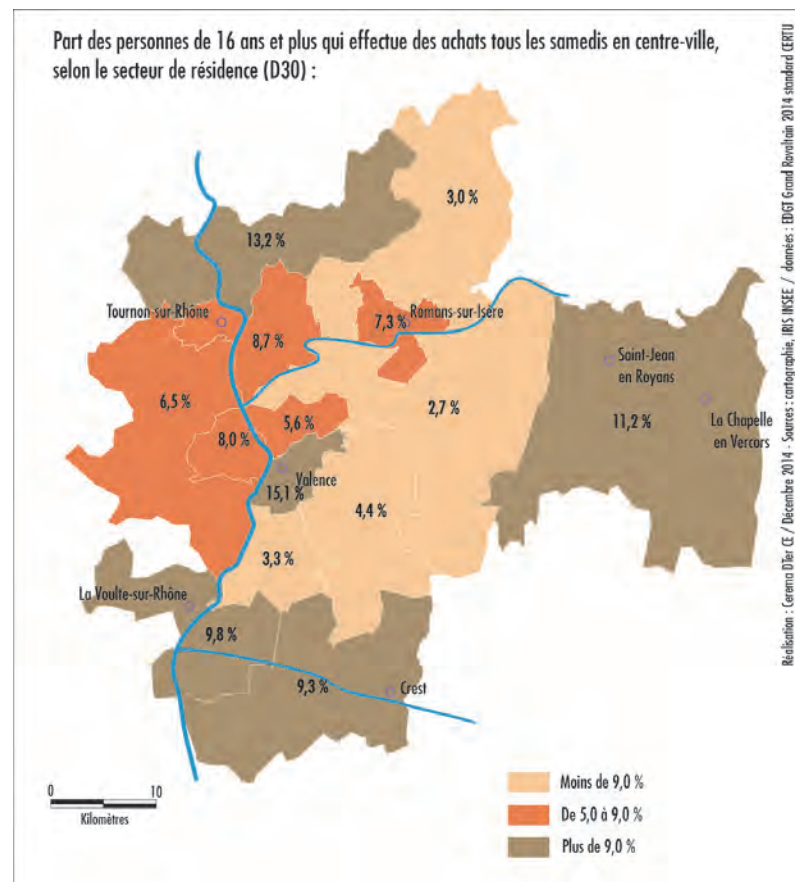
Les déplacements du samedi : un poids des achats à relativiser

Les achats en centre-ville : pas tous les samedis, et essentiellement en voiture



40% des habitants du Grand Rovaltain ne réalisent jamais leurs achats en centre-ville le samedi, mais ils sont 36% à le faire au moins 1 samedi par mois.

81% des personnes qui réalisent des achats en centre-ville le samedi utilisent la voiture ; 7% uniquement la marche et 8% utilisent les bus du réseau urbain.



Ce sont les habitants de Valence qui réalisent le plus d'achats en centre-ville le samedi : cela témoigne d'un tissu de commerces de proximité qui attire.

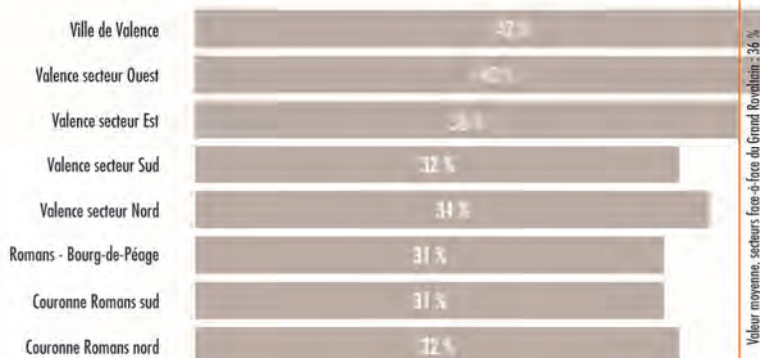
Dans les zones "Nord Tournon - Mercuroil", "Livron - La Voulte", "Crest et environs" et "Royans - Vercors", la part de la population qui réalise des achats en centre-ville tous les samedis dépasse 9%.

La présence d'un marché le samedi peut-elle expliquer cette forte part ?

Les déplacements du samedi : la part non négligeable des sorties culturelles et sportives

36% des personnes de 16 ans et plus fréquentent un équipement culturel au moins un samedi par mois

Part des personnes du Grand Rovaltain âgées de 16 ans et plus qui fréquentent au moins un samedi par mois un équipement culturel, selon la zone de résidence



C'est à Valence que l'on trouve la part la plus importante des personnes de 16 ans et plus du Grand Rovaltain qui fréquentent au moins un samedi par mois un équipement culturel : 42%.

35% des personnes de 16 ans et plus fréquentent un équipement sportif au moins un samedi par mois

Part des personnes du Grand Rovaltain âgées de 16 ans et plus qui fréquentent au moins un samedi par mois un équipement sportif, selon la zone de résidence



Ce sont les habitants des secteurs Est et Sud de Valence qui fréquentent le plus au moins un samedi par mois un équipement sportif : 46%.



Annexes

Annexes

Pour aller plus loin

Les communes du périmètre du Grand Rovaltain

Lexique

73

75

78



Le nombre de vélo pour 1 000 habitants

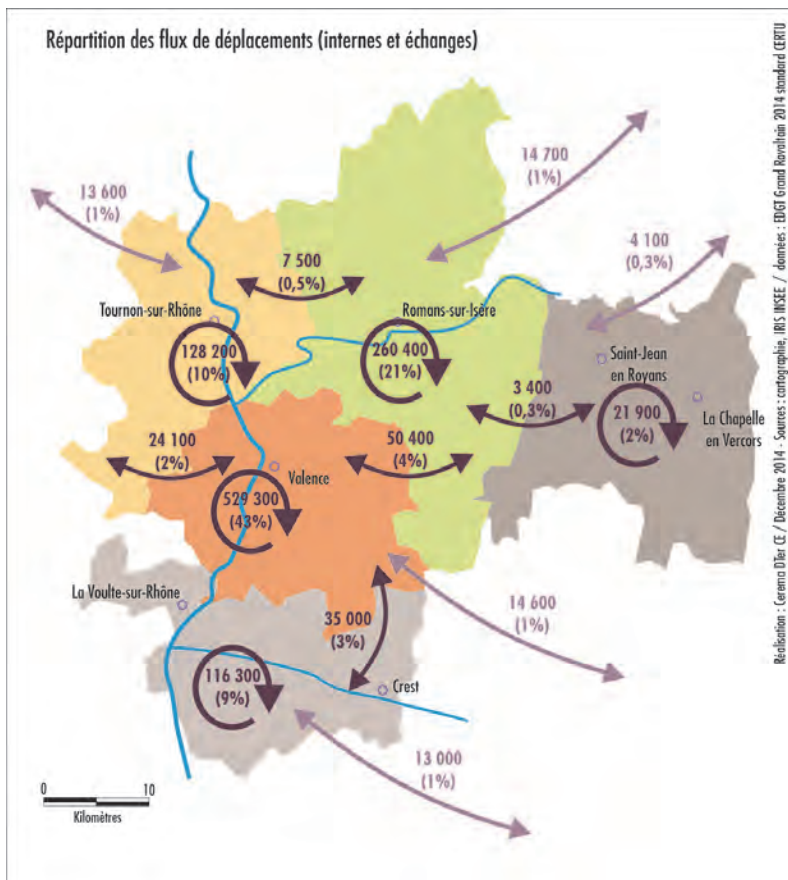
Il est possible de définir le nombre de vélo à disposition pour 1 000 habitants en fonction de l'âge des personnes.

Dans l'EDGT, il est demandé le nombre de vélo utilisable sur la voie publique que le ménage a à sa disposition.

La notion d'utilisable sur la voie publique a donc une incidence sur la classe d'âge à retenir : population totale, 5 ans et plus, 11 ans et plus, 18 ans et plus

ZONE DE RESIDENCE	Nombre de vélo	Nombre de vélo pour 1 000 hab	Nombre de vélo pour 1 000 pers. de 5 ans et +	Nombre de vélo pour 1 000 pers. de 11 ans et +	Nombre de vélo pour 1 000 pers. de 18 ans et +
Ville de Valence	28 046	453	483	522	573
Valence - Secteur ouest	16 308	802	847	912	1 008
Valence - Secteur est	18 894	828	878	963	1 099
Valence - Secteur sud	10 964	646	692	756	845
Valence - Secteur nord	14 015	597	638	698	778
Romans - Bourg-de-Péage	21 221	498	534	580	644
Couronne Romans sud	17 988	808	870	965	1 097
Couronne Romans nord	14 399	782	833	913	1 034
Tournon - Mercuroi	16 104	779	833	908	1 016
Secteur Nord Tournon Mercuroi	18 140	731	781	858	967
Reste SCoT	11 457	727	778	860	969
Livron - La Voulte	19 865	763	816	891	990
Crest et Environs	15 814	801	849	922	1 030
Royans - Vercors	7 050	772	819	889	989
Ensemble	230 209	667	712	777	867

Les flux de déplacements



La carte des flux de déplacements, pour être lisible, doit regrouper des secteurs de tirage.

Afin d'apporter une autre lecture à la carte de la page 63, une nouvelle carte des flux a été réalisée.

Des analyses complémentaires

Le document de présentation des principaux résultats de l'EDGT du Grand Rovaltain 2014 n'est pas un diagnostic des déplacements.

Il a pour but de mettre en avant les faits les plus marquants sur les pratiques de déplacements des habitants, mais il n'a pas vocation à les expliquer. Certains éléments de réflexions ponctuent ce document : ils constituent des pistes à explorer afin de mieux comprendre les indicateurs présentés.

Par ailleurs, le document des principaux résultats est construit à partir des tableaux de l'exploitation. Certains indicateurs ou certaines thématiques pourraient être analysés directement à partir de la base de l'enquête.

Parmi les pistes d'analyses complémentaires, on peut citer :

- le vélo afin de mieux comprendre la baisse de son utilisation : quel lien avec l'évolution de la structure de la population, la population a-t-elle vieilli ... ;
- la clientèle du réseau de bus urbains : comment faire pour que les actifs soient plus présents dans les bus. Il faudrait peut-être réfléchir à des groupes de discussion avec certaines grosses entreprises et les représentants du personnel. En effet, les entreprises financent le réseau de bus urbains, via le versement transport, et il y a peu d'actifs dans les bus ;
- la portée des déplacements, notamment ceux entre le domicile et le lieu de travail.

De manière plus générale, le monde de l'entreprise, via les plans de déplacements d'entreprise, apparaît comme un enjeu pour les années à venir afin :

- de diminuer l'usage de la voiture ;
- d'augmenter l'usage des transports publics ;
- de diminuer les retours au domicile le midi ;
- ...

Une autre piste d'analyse pouvant être mise en place concerne la sécurité routière.

L'accidentologie peut-elle expliquer une meilleure utilisation de la marche et une diminution de l'usage du vélo ? Si oui, des aménagements de sécurité peuvent-ils suffire pour relancer l'usage du vélo ?

Les communes du périmètre de l'EDGT du Grand Rovaltain 2014

Type de collecte	Commune		Regroupement d'exploitation : D30	
	Code INSEE	Nom	Numéro	Nom
Téléphone	07007	ALBOUSSIERE	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26004	ALIXAN	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26006	ALLEX	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26007	AMBONIL	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26014	ARTHEMONAY	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Face-à-face	26023	BARBIERES	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26024	BARCELONNE	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26028	BATHERNAY	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	07027	BEAUCHASTEL	D30_12	Livron - La Voulte
Face-à-face	26037	BEAUMONT-LES-VALENCE	D30_03	Valence - Secteur est
Téléphone	26038	BEAUMONT-MONTEUX	D30_09	Toumon - MercuroI
Face-à-face	26039	BEAUREGARD-BARET	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26042	BEAUVALLON	D30_04	Valence - Secteur sud
Face-à-face	26049	BESAYES	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	07035	BOFFRES	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	07040	BOUCIEU-LE-ROI	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26057	BOURG-DE-PEAGE	D30_06	Romans - Bourg-de-Péage
Face-à-face	26058	BOURG-LES-VALENCE	D30_05	Valence - Secteur nord
Téléphone	26059	BOUVANTE	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26061	BREN	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Face-à-face	26064	CHABEUIL	D30_03	Valence - Secteur est
Téléphone	26065	CHABRILLAN	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	07052	CHAMPIS	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26071	CHANOS-CURSON	D30_09	Toumon - MercuroI
Téléphone	26072	CHANTEMERLE-LES-BLES	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	26077	CHARMES-SUR-LHERBASSE	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	07055	CHARMES-SUR-RHONE	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26079	CHARPEY	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	07059	CHATEAUBOURG	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26081	CHATEAUDOUBLE	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26084	CHATEAUNEUF-SUR-ISERE	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26087	CHATILLON-SAINT-JEAN	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26088	CHATUZANGE-LE-GOUBET	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26092	CHAVANNES	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	07063	CHEMINAS	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Face-à-face	26096	CLERIEUX	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26097	CLIOUSCLAT	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	07068	COLOMBIER-LE-JEUNE	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26100	COMBOVIN	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	07070	CORNAS	D30_02	Valence - Secteur ouest
Face-à-face	26107	CREPOL	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26108	CREST	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26110	CROZES-HERMITAGE	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	26115	DIVAJEU	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26117	ECHEVIS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26119	EROME	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Téléphone	07086	ETABLES	D30_10	Secteur Nord Toumon MercuroI
Face-à-face	26124	ETOILE-SUR-RHONE	D30_04	Valence - Secteur sud
Téléphone	26125	EURRE	D30_13	Crest et Environs
Face-à-face	26129	EYMEUX	D30_07	Couronne Romans sud

Les communes du périmètre de l'EDGT du Grand Rovaltain 2014

Type de collecte	Commune		Regroupement d'exploitation : D30	
	Code INSEE	Nom	Numéro	Nom
Face-à-face	26139	GENISSIEUX	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26380	GERVANS	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Face-à-face	26140	GEYSSANS	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	07097	GLUN	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26144	GRANE	D30_13	Crest et Environs
Face-à-face	26379	GRANGES-LES-BEAUMONT	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	07102	GUILHERAND-GRANGES	D30_02	Valence - Secteur ouest
Face-à-face	26149	HOSTUN	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26381	JAILLANS	D30_07	Couronne Romans sud
Face-à-face	26032	LA BAUME-CORNILLANE	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26034	LA BAUME-D'HOSTUN	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26074	LA CHAPELLE-EN-VERCORS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26217	LA MOTTE-FANJAS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26271	LA ROCHE-DE-GLUN	D30_09	Toumon - Mercuroi
Téléphone	07349	LA VOULTE-SUR-RHONE	D30_12	Livron - La Voulte
Téléphone	26156	LARNAGE	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Téléphone	26066	LE CHAFFAL	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26068	LE CHALON	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	07181	LE POUZIN	D30_12	Livron - La Voulte
Téléphone	07140	LEMPIS	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Téléphone	26163	LEONCEL	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26165	LIVRON	D30_12	Livron - La Voulte
Téléphone	26166	LORJOL	D30_12	Livron - La Voulte
Face-à-face	26170	MALISSARD	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26173	MARCHES	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26174	MARGES	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Téléphone	26177	MARSAZ	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Téléphone	07152	MAUVES	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26179	MERCUROL	D30_09	Toumon - Mercuroi
Face-à-face	26184	MIRIBEL	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26185	MIRMANDE	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26194	MONTCHENU	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroi
Face-à-face	26196	MONTELEGER	D30_04	Valence - Secteur sud
Face-à-face	26197	MONTELIER	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26206	MONTMEYRAN	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26207	MONTMIRAL	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26208	MONTOISON	D30_13	Crest et Environs
Face-à-face	26210	MONTRIGAUD	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26212	MONTVENDRE	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26218	MOURS-SAINT-EUSEBE	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26223	ORJOL-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26224	OURCHES	D30_13	Crest et Environs
Face-à-face	26225	PARNANS	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26231	PEYRINS	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26232	PEYRUS	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	07177	PLATS	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26250	PONT-DE-L'ISERE	D30_09	Toumon - Mercuroi
Face-à-face	26252	PORTES-LES-VALENCE	D30_04	Valence - Secteur sud
Téléphone	26270	ROCHECHINARD	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26273	ROCHEFORT-SAMSON	D30_07	Couronne Romans sud

Les communes du périmètre de l'EDGT du Grand Rovaltain 2014

Type de collecte	Commune		Regroupement d'exploitation : D30	
	Code INSEE	Nom	Numéro	Nom
Face-à-face	26281	ROMANS-SUR-ISERE	D30_06	Romans - Bourg-de-Péage
Téléphone	26290	SAINT-AGNAN-EN-VERCORS	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26294	SAINT-BARDOUX	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	07217	SAINT-BARTHELEMY-LE-PLAIN	D30_11	Reste SCoT
Face-à-face	26297	SAINT-BONNET-DE-VALCLERIEUX	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26298	SAINT-CHRISTOPHE-ET-LE-LARIS	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26301	SAINT-DONAT-SUR-LHERBASSE	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil
Téléphone	26302	SAINTE-EULALIE-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	07237	SAINT-FORTUNAT-SUR-EYRIEUX	D30_12	Livron - La Voulte
Téléphone	07240	SAINT-GEORGES-LES-BAINS	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	07245	SAINT-JEAN-DE-MUZOLS	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil
Téléphone	26307	SAINT-JEAN-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26309	SAINT-JULIEN-EN-VERCORS	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26310	SAINT-LAURENT-D'ONAY	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	07261	SAINT-LAURENT-DU-PAPE	D30_12	Livron - La Voulte
Téléphone	26311	SAINT-LAURENT-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26313	SAINT-MARCEL-LES-VALENCE	D30_05	Valence - Secteur nord
Téléphone	26315	SAINT-MARTIN-EN-VERCORS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26316	SAINT-MARTIN-LE-COLONEL	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26319	SAINT-MICHEL-SUR-SAVASSE	D30_08	Couronne Romans nord
Téléphone	26320	SAINT-NAZAIRE-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26323	SAINT-PAUL-LES-ROMANS	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	07070	SAINT-PERAY	D30_02	Valence - Secteur ouest
Téléphone	07293	SAINT-ROMAIN-DE-LERPS	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	07297	SAINT-SYLVESTRE	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26331	SAINT-THOMAS-EN-ROYANS	D30_14	Royans - Vercors
Face-à-face	26382	SAINT-VINCENT-LA-COMMANDERIE	D30_07	Couronne Romans sud
Téléphone	26337	SAULCE-SUR-RHONE	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	07312	SECHERAS	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil
Téléphone	26341	SERVES-SUR-RHONE	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil
Téléphone	07316	SOYONS	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	26347	TAIN-LHERMITAGE	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil
Téléphone	07323	TOULAUD	D30_11	Reste SCoT
Téléphone	07324	TOURNON-SUR-RHONE	D30_09	Toumon - Mercuroil
Face-à-face	26355	TRIORS	D30_08	Couronne Romans nord
Face-à-face	26358	UPIE	D30_03	Valence - Secteur est
Face-à-face	26362	VALENCE	D30_01	Ville de Valence
Téléphone	26364	VASSIEUX-EN-VERCORS	D30_14	Royans - Vercors
Téléphone	26365	VAUNAVEYS-LA-ROCHETTE	D30_13	Crest et Environs
Téléphone	26366	VEAUNES	D30_09	Toumon - Mercuroil
Téléphone	07345	VION	D30_10	Secteur Nord Toumon Mercuroil

Déplacement

Action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique.

Les déplacements recensés sont ceux effectués par les habitants à l'intérieur du périmètre enquêté, mais également lorsqu'ils en sortent et qu'ils y rentrent.

Déplacement intermodal

Déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés.

Déplacement à pied

Déplacement effectué totalement à pied depuis l'origine jusqu'à la destination du déplacement. La marche, lorsqu'elle est pratiquée pour rejoindre un mode de transport mécanisé, n'est pas identifiée comme étant un trajet.

Ménage

Ensemble des personnes occupant un même logement (notion de ménages « ordinaires » au sens de l'INSEE).

Mobilité

Nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine.

Dans le document, on trouve :

- la mobilité des personnes de 5 ans et plus qui est le rapport entre le nombre de déplacements des 5 ans et plus sur le nombre de personnes de 5 ans et plus
- la mobilité "totale" qui est le rapport entre le nombre de déplacements des 5 ans et plus sur le nombre total de personnes.

Mobilité par mode

Nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine et utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement). La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

Modes de déplacement

Ce sont les moyens de transport utilisés pour se déplacer. Pour présenter les résultats, ils sont généralement regroupés en sept catégories :

- la voiture particulière (VP), qui regroupe l'usage comme conducteur ou passager ;
- la marche à pied, qui correspond à son usage exclusif ;
- les transports collectifs urbains (TCU), qui correspondent à l'usage des bus urbains ;
- les autres transports collectifs (autres TC : train, transports départementaux, transports scolaires, transports assurés par les employeurs) ;
- le vélo ;
- les deux-roues motorisées ;
- les autres modes : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuil roulant, roller, skate, trottinette, transport fluvial, avion, etc ...

Modes mécanisés

Ensemble des modes de transport sauf la marche à pied.

Mode principal

Lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Certu amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes (pour calculer des parts de marché par exemple). Le mode retenu est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie suivante :

Ordre de priorité des modes

1	Passager bus urbain	8	Transport fluvial, avion, autres modes
2	Passager SNCF	9	Véhicule particulier conducteur
3	Transport employeur	10	Véhicule particulier passager
4	Transport scolaire	11	Deux roues \geq 50 cm
5	Passager car interurbain	12	Deux roues $<$ 50 cm
6	Passager taxi	13	Vélo
7	Fourgon, camion, camionnette	14	Roller, skate, trottinette, fauteuil roulant

Ainsi, un déplacement qui combinerait l'usage du vélo, du train, puis du bus urbain est considéré comme ayant pour mode principal le train. Un déplacement qui combine l'usage de la voiture puis du bus urbain est considéré comme ayant pour mode principal le bus.

Motif

Activité qui amène à effectuer un déplacement. Un déplacement comporte un motif à son origine (par exemple le motif « domicile ») et un motif à sa destination (par exemple le motif « travail »).

- le motif « travail » inclut le travail sur le lieu d'emploi habituel, le travail sur un autre lieu et les tournées professionnelles ;
- le motif « école - université » intègre tous les niveaux de scolarité ;
- le motif « achat » : tous types d'achats ;
- le motif « accompagnement » comprend le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un à une activité, y compris de le déposer à un mode de transport ou d'aller l'y reprendre ;
- le motif « visite » correspond à la visite à des parents ou amis ;
- le motif « autres » : motifs de type nourrice ou crèche, santé, démarches administratives, recherche d'emploi, activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade.

Part de marché des modes ou répartition modale

Par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé.

Taux de motorisation des ménages

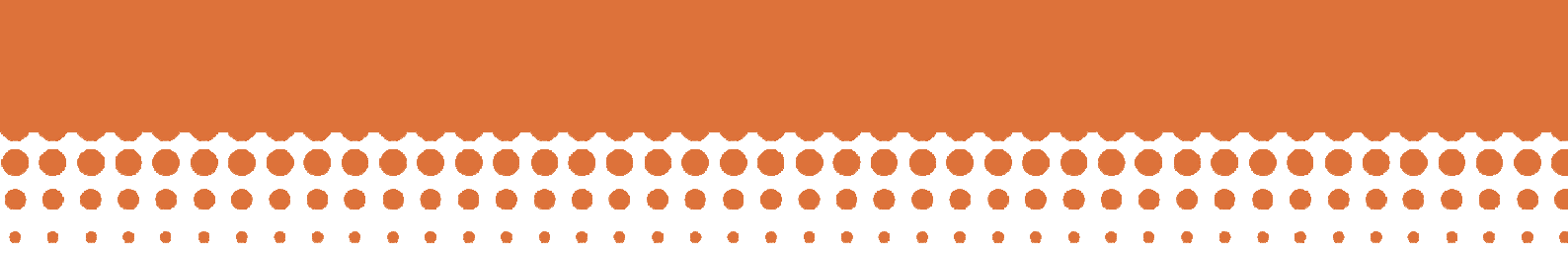
Nombre moyen de voitures possédées ou à disposition par ménage.

Taux d'occupation des voitures

Nombre d'occupants dans une voiture, conducteur compris.

Véhicule à disposition

Ensemble comprenant le(s) véhicule(s) particulier(s) possédé(s) par le ménage et celui ou ceux, éventuellement, de service ou de fonction.



Maître d'ouvrage

Syndicat Mixte du SCoT du Grand Rovaltain

Exploitations et analyses

Cerema DTer CE Département Mobilité
contact technique : christophe.hurez@cerema.fr

Cartographie - Infographie

Cerema DTer CE Département Mobilité

Conception de l'habillage graphique

Mouvement Perpétuel

