



emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE





Sommaire

Méthode	5	PARTS MODALES ET FRÉQUENCES D'USAGE	26
POURQUOI S'INTÉRESSER À LA MOBILITÉ ?	6	41 % des déplacements sont réalisés en transports en commun, à vélo ou à pied	26
<i>Une vision globale des pratiques de déplacements</i>	6	Un tiers des habitants utilisent régulièrement les transports en commun	27
<i>Accompagner l'élaboration des politiques de déplacements et de transports</i>	6	Une baisse des usages de la voiture particulière	28
<i>Se positionner au niveau national</i>	6	Une stabilité des usages des transports en commun	29
COMMENT ANALYSER LA MOBILITÉ ?	7	Une stabilité des usages du vélo	29
<i>Qu'est ce qu'une Enquête Ménages - Déplacements ?</i>	7	MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ	30
<i>Quelle est la méthode d'enquête ?</i>	7	Un décalage entre possession et usage de la voiture	30
<i>Un élargissement du périmètre de la précédente enquête réalisée en 2002</i>	7	Des habitants de plus en plus multimodaux	31
Tendances	9	L'intermodalité : une pratique ayant du potentiel	32
ORGANISATION TERRITORIALE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE	11	MOTIFS DE DÉPLACEMENTS	33
<i>Les deux tiers des communes de l'Isère</i>	11	Plus d'un tiers des déplacements pour le travail ou les études	33
<i>La moitié des habitants vit dans l'agglomération grenobloise</i>	12	Achats et accompagnement, des motifs liés au secteur de résidence	34
<i>Une forte attractivité de l'agglomération grenobloise pour l'emploi</i>	12	Dynamiques	37
<i>L'importance de la localisation et du coût du logement</i>	13	TEMPS ET VITESSE DE DÉPLACEMENT	38
<i>Une offre de transport orientée vers l'agglomération grenobloise</i>	13	Des temps moyens de déplacement	38
CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION	14	Des budgets-distance élevés à l'extérieur de l'agglomération de Grenoble	39
<i>Plus d'un tiers des personnes vivent seules</i>	14	Rythmes urbains : une journée à 3 temps	40
<i>Une population jeune au nord de la grande région grenobloise</i>	15	Seule 10 % de la population est en déplacement en même temps	40
<i>Une population vieillissante et dépendante de la voiture</i>	15	FLUX DANS LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE	41
<i>Des habitants travaillant dans le secteur tertiaire</i>	16	De nombreux flux internes avec des échanges dynamiques	41
LES "OUTILS" NÉCESSAIRES À LA MOBILITÉ	17	Une polarisation importante des flux vers l'agglomération de Grenoble et Voironnais	42
<i>Près de neuf personnes sur dix sont titulaires du permis de conduire</i>	17	Opinions	45
<i>Un fort accès à la voiture particulière</i>	18	PERCEPTION DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF	46
<i>Une hausse du nombre d'abonnés aux transports collectifs</i>	19	Les transports et la circulation : un élément important, mais pas primordial	46
<i>Avoir un vélo : un équipement pour les loisirs</i>	20	L'image de la voiture est plus positive que celle des transports en commun	46
<i>Un ménage sur dix possède un deux-roues motorisé</i>	20	La praticité et la dimension environnementale des modes de transport	47
Pratiques modales	23	IMAGE ET CHOIX DES MODES DE TRANSPORTS	48
UNE MOBILITÉ MOYENNE QUI DIMINUE DEPUIS 2002	24	Analyse des comportements de Huit types d'habitants pour comprendre les choix de mobilité	48
<i>Une mobilité moyenne en 2010</i>	24	Typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales	49
<i>Une mobilité totale en baisse</i>	25		



Éditorial



Après un long travail de terrain, de compilation et d'analyse des données, l'Enquête Ménages-Déplacements nous dévoile tous ses résultats. Je vous invite à les découvrir au fil des 4 livrets de l'enquête qui se déclinent sur 4 territoires : grande région grenobloise, agglomération Grenobloise, Grésivaudan et Voironnais. L'enseignement principal que nous pouvons tirer de ces résultats est bien là : les politiques menées en faveur de l'alternative à la voiture particulière portent leurs fruits sur l'ensemble des territoires concernés.

Je souhaitais saluer l'ensemble des partenaires institutionnels qui ont permis de mener à bien jusqu'à aujourd'hui cette opération de grande ampleur, mais également les prestataires techniques qui en ont assuré la mise en œuvre concrète, les acteurs des 354 communes sur lesquelles elle s'est déroulée et surtout les milliers d'habitants qui ont accepté d'y participer. C'est grâce à cette implication sans faille que cette enquête a pu être réalisée. Elle nous permet d'éclairer les décisions que nous devons prendre, avec cette volonté commune et réaffirmée de coordination entre les territoires de la grande région grenobloise.

Michel ISSINDOU
Président du SMTC

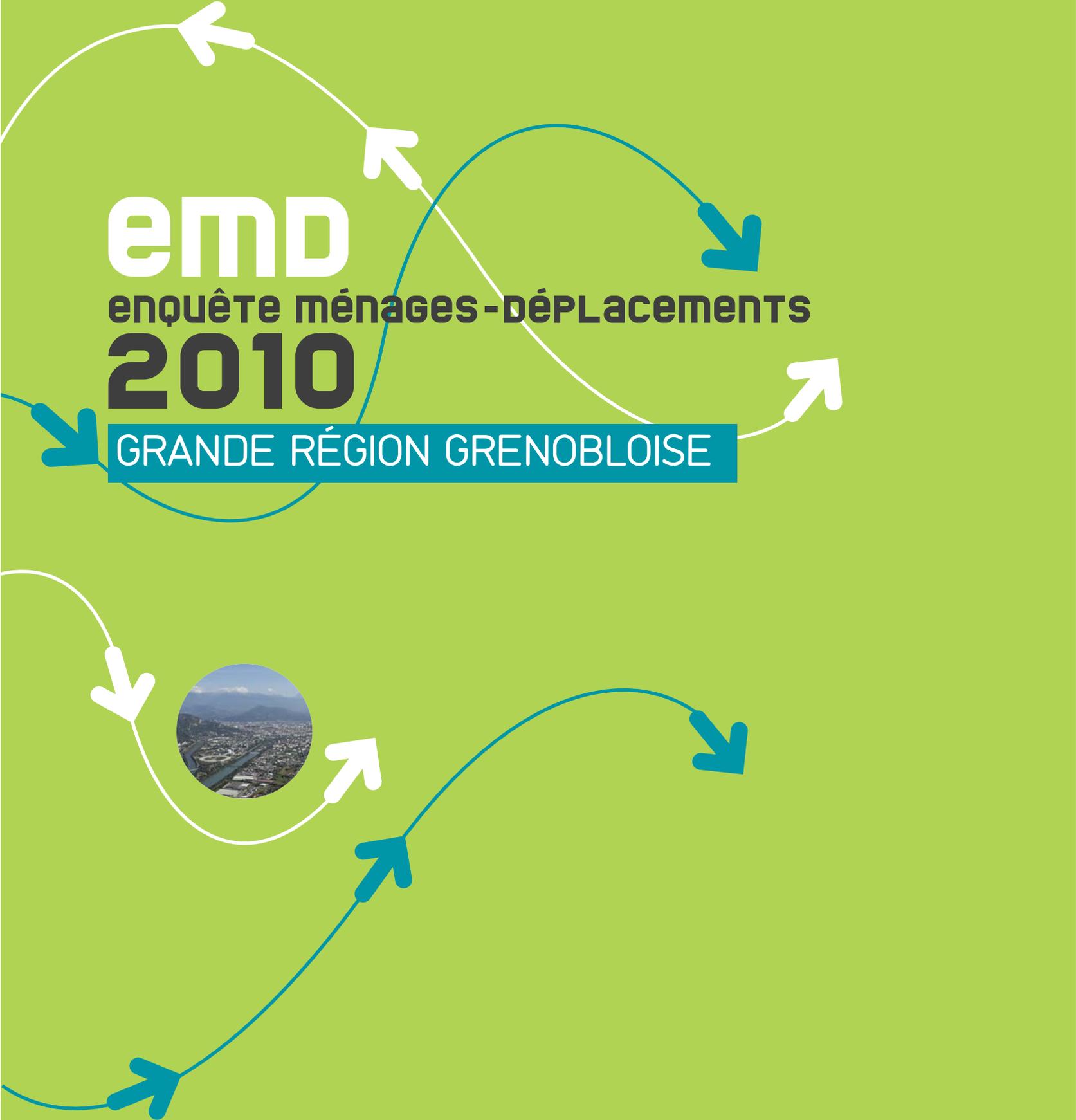


L'organisation des déplacements est aujourd'hui un élément vital pour la vie quotidienne et le développement économique. Forts de ces constats, les élus des territoires de la grande région grenobloise renforcent le travail en commun réalisé depuis de nombreuses années. Condition fondamentale du bon fonctionnement des agglomérations et de la qualité de vie de leur population, les transports et les déplacements sont un enjeu majeur des politiques urbaines. En effet, il nous est indispensable d'avoir une connaissance précise, complète et actualisée des habitudes et des besoins des habitants en la matière. C'est l'objectif de l'Enquête Ménages-Déplacements.

Les échanges entre les territoires de la grande région grenobloise représentent 350 000 déplacements quotidiens, soit 10 à 15 % des flux, près de 8 millions de kilomètres parcourus quotidiennement, soit environ 45 % des kilomètres effectués au sein du périmètre de l'EMD. Dans la plupart des cas, ces déplacements d'échange sont effectués en voiture, et créent un phénomène de congestion automobile, accentuant ainsi la pollution. Les flux de mobilité quotidienne sont l'expression de la structure d'un territoire, de ses pôles d'emploi ou commerciaux, de ses zones résidentielles et des infrastructures qui le parcourent. Ils rendent compte aussi de la vie des habitants autour de déplacements auxquels ils consacrent en moyenne une heure par jour. Au cur des enjeux environnementaux, économiques, et sociaux, l'organisation de la mobilité quotidienne est un des défis auxquels doivent répondre les collectivités...

Marc BAIETTO
Président du SCOT





emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE





→ Méthode





Pourquoi s'intéresser à la mobilité ?

UNE VISION GLOBALE DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Les Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) fournissent de multiples informations relatives aux pratiques de déplacements des habitants des agglomérations notamment en lien avec les caractéristiques des personnes et des territoires. Ces enquêtes proposent une photographie de la mobilité et permettent une comparaison des évolutions des caractéristiques de la mobilité au sein de l'agglomération, et avec les autres agglomérations françaises.

Il s'agit d'un outil essentiel à la connaissance du territoire. L'EMD apporte des informations socio-économiques sur l'évolution de la population, des caractéristiques de mobilité, ainsi que sur l'opinion et la satisfaction des habitants.

ACCOMPAGNER L'ÉLABORATION DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS ET DE TRANSPORTS

L'un des intérêts de l'Enquête Ménages-Déplacements est de prendre en compte l'ensemble des déplacements réalisés, quel que soit le mode de transport ou le motif. Elle offre ainsi une vision globale du fonctionnement des déplacements sur le territoire enquêté. De plus, elle permet, au-delà des chiffres de fréquentation, de déterminer les évolutions des usages dans la durée. L'EMD est donc un outil indispensable à la fois pour la politique de déplacements de chaque partenaire, mais aussi pour la coordination de ces politiques entre elles.

L'Enquête Ménages-Déplacements alimentera donc l'ensemble des études sur les déplacements, l'aménagement du territoire et l'urbanisme, notamment la mise en œuvre et l'élaboration de nouveaux Plans de Déplacements Urbains.

L'insertion professionnelle valorisée

L'intégration de la clause insertion dans le marché public lancé par le SMTC pour la réalisation de l'enquête a permis de recruter **26 demandeurs d'emploi prioritaires** (parmi les 240 enquêteurs recrutés pour l'occasion), soit un objectif au-delà de la réglementation imposant un quota de 10 %.

Les emplois, d'une durée de 2 à 6 mois, ont permis à la plupart des enquêteurs de **rebondir ensuite vers d'autres types de postes**. L'un d'entre eux a été directement embauché par l'INSEE à l'issue de la mission.

SE POSITIONNER AU NIVEAU NATIONAL

Grâce à la standardisation des méthodes, les Enquêtes Ménages-Déplacements alimentent une banque de données cohérente et exploitable au niveau national, qui permet de suivre les tendances lourdes d'évolution de la mobilité dans le temps. Par ailleurs, le recours à une même méthodologie permet de comparer les territoires.

La grande région grenobloise sera ainsi comparée :

- au **Grand Lyon** (capitale régionale),
- au **Bas-Rhin** (superficie et densité de population comparables),
- à **Bordeaux et à Toulouse** (démographie comparable),

Ces agglomérations disposent d'une offre de transport en commun lourd (tramway, métro) plus ou moins ancienne, permettant d'appréhender en partie les pratiques modales.

Dans ces agglomérations, la mobilité individuelle varie entre 3,4 et 3,9 déplacements par jour et par personne. La grande région grenobloise, avec 3,6 déplacements par jour et par personne, se situe dans la moyenne.

GRILLE D'ANALYSE

TENDANCES

Quelles sont les caractéristiques du territoire et de ses habitants ?

PRATIQUES MODALES

Quels sont les usages et les pratiques des différents modes ?

DYNAMIQUES

Quels sont les temporalités et les flux ?

OPINIONS

Quelles sont les images des différents modes ?

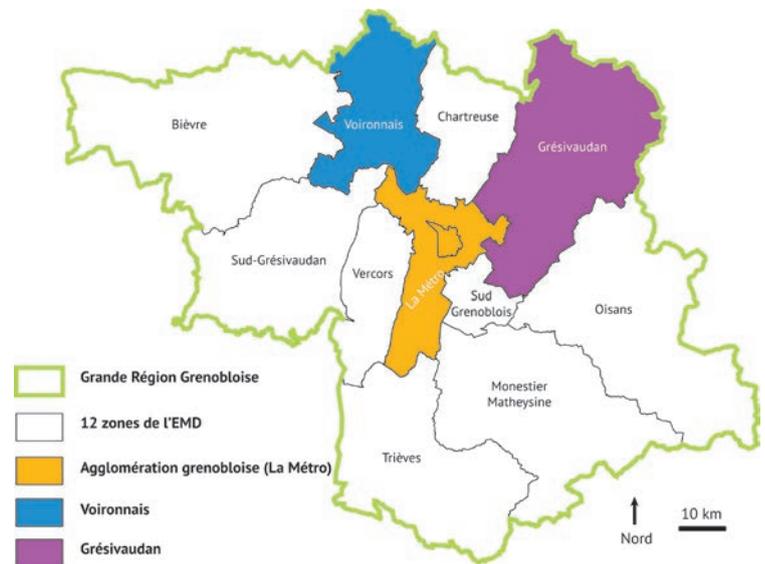


Comment analyser la mobilité ?

L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) est réalisée à l'échelle des 354 communes de la grande région grenobloise.

Quatre livrets présentent les résultats de l'EMD selon différents périmètres :

- La grande région grenobloise
- L'agglomération grenobloise.
- Le Voironnais.
- Le Grésivaudan.



QU'EST CE QU'UNE ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS ?

L'EMD est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'une agglomération ou d'un territoire, un jour moyen de semaine.

Les Enquêtes Ménages-Déplacements fournissent une vision globale de la mobilité : les déplacements réalisés, les modes de transports utilisés, les motifs de déplacements, les personnes qui se sont déplacées... sont autant de caractéristiques recensées par les Enquêtes Ménages-Déplacements.

QUELLE EST LA MÉTHODE D'ENQUÊTE ?

L'Enquête Ménages-Déplacements 2010 se base sur une méthodologie "CERTU" et constitue une base de données importante pour alimenter des études, des recherches et des réflexions dans le domaine de la mobilité.

Les Enquêtes Ménages-Déplacements sont des enquêtes réalisées auprès d'échantillons représentatifs de la population. Pour chaque ménage, toutes les personnes de plus de 5 ans sont interrogées à leur domicile sur leurs déplacements de la veille. L'ensemble des modes de transports est étudié : marche à pied, vélo, transports en commun, voiture particulière.

L'utilisation du questionnaire "standard CERTU" est obligatoire, il comprend quatre fiches différentes :

- Une fiche **MÉNAGE**, relative aux caractéristiques du ménage et du logement,
- Une fiche **PERSONNE**, qui comprend essentiellement des questions sur les caractéristiques socio-économiques de chaque personne,

- Une fiche **DÉPLACEMENTS**, pour chaque personne âgée de 5 ans et plus, qui recense tous les déplacements de la veille du jour de l'enquête,
- Une fiche **OPINION**, réalisée après tirage au sort, auprès d'une seule personne du ménage âgée d'au moins seize ans.

La durée moyenne d'une entrevue avec les enquêteurs est d'une heure environ. Le questionnaire pourra être enrichi de questions complémentaires traitant de sujets d'intérêt local.

UN ÉLARGISSEMENT DU PÉRIMÈTRE DE LA PRÉCÉDENTE ENQUÊTE RÉALISÉE EN 2002

Le périmètre retenu pour l'Enquête Ménages-Déplacements regroupe 354 communes et 800 000 habitants.

Le périmètre de 2002 ne comptait que 254 communes. En effet, le périmètre a été élargi pour mieux répondre aux problématiques de déplacements globales et locales.

emd grande région grenobloise

800 000
habitants

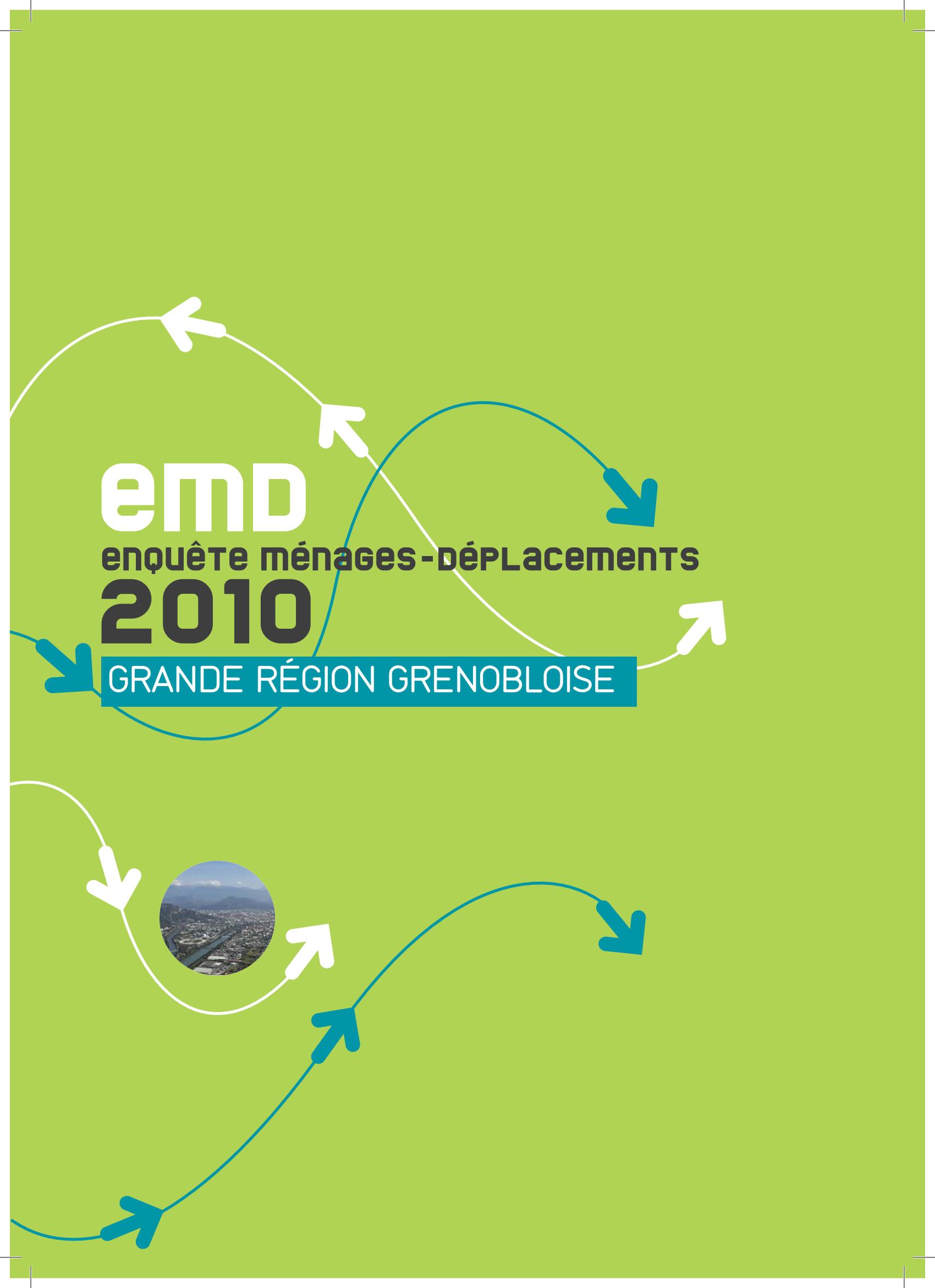
354
communes

2/3

7 600
ménages enquêtés

240
enquêteurs

des communes
de l'Isère



emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE



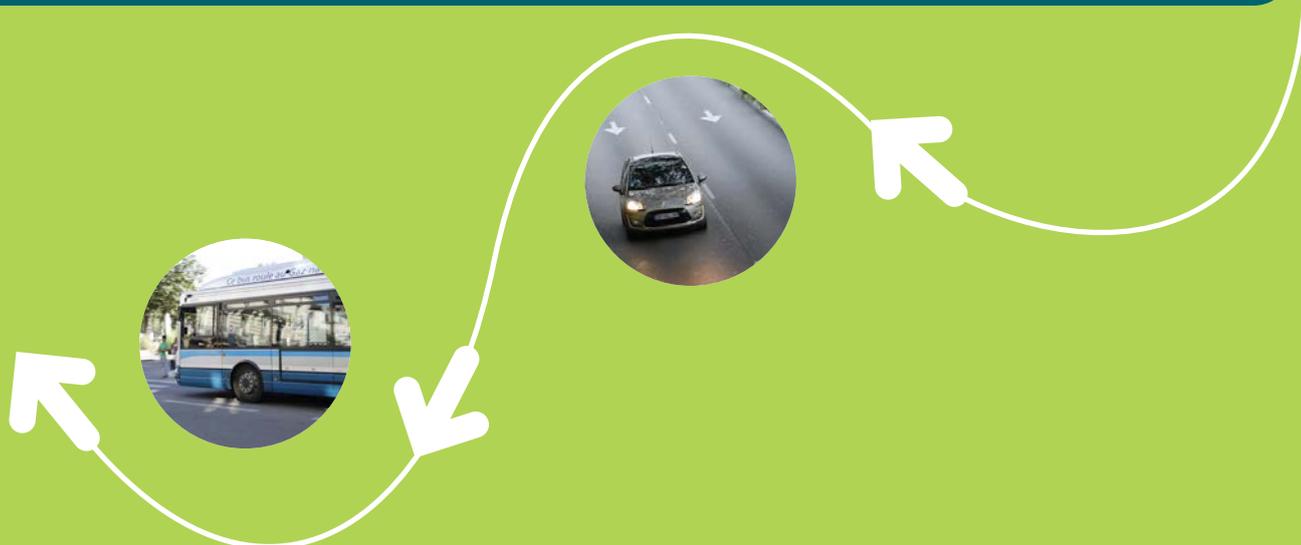


→ Tendances

➤➤➤ OBJECTIF : comprendre le territoire pour appréhender la mobilité

La grande région grenobloise est présentée à partir de ses caractéristiques spatiales et sociodémographiques. Une mise en perspective temporelle met en relief les évolutions afin d'identifier les dynamiques de l'aire métropolitaine en lien avec la mobilité.

En effet, l'évolution de la structure du territoire, les caractéristiques de la population de la grande région grenobloise et les tendances concernant l'équipement des ménages permettent de comprendre les pratiques de mobilité.





LEXIQUE

DÉPLACEMENT : Mouvement d'une personne (de plus de 5 ans), effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs mode(s) de transport.

MODE : Moyen (s) de transport(s) pour réaliser un déplacement (par exemple : la voiture, les transports en commun, le vélo ou la marche à pied).

PART MODALE : Part des déplacements réalisés avec un mode de transport.

DÉPLACEMENTS INTERMODAUX : Déplacements effectués avec plusieurs modes.

MÉNAGE : Ensemble des personnes qui habitent un même logement, sans notion d'appartenance à une famille.

BUDGET-DISTANCE : Nombre moyen de kilomètres quotidiennement parcourus par une personne.

BUDGET-TEMPS : Nombre moyen de minutes quotidiennement consacrées aux déplacements par une personne.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE : Nombre moyen de déplacements quotidiens.

MOTIF : Raison pour laquelle est effectué le déplacement (par exemple : travail, études, achats, loisirs...).

TRAJET : Segmentation du déplacement par mode. Si un déplacement est effectué entièrement à pied, il n'y a pas de décomposition en trajets. S'il y a utilisation d'un mode mécanisé, la description du trajet correspond au(x) mode(s) de transport(s) utilisé(s).

FLUX : Volume ou nombre de déplacements entre un lieu et un autre.

FLUX INTERNE : Nombre de déplacements ayant son origine et sa destination à l'intérieur du territoire étudié.

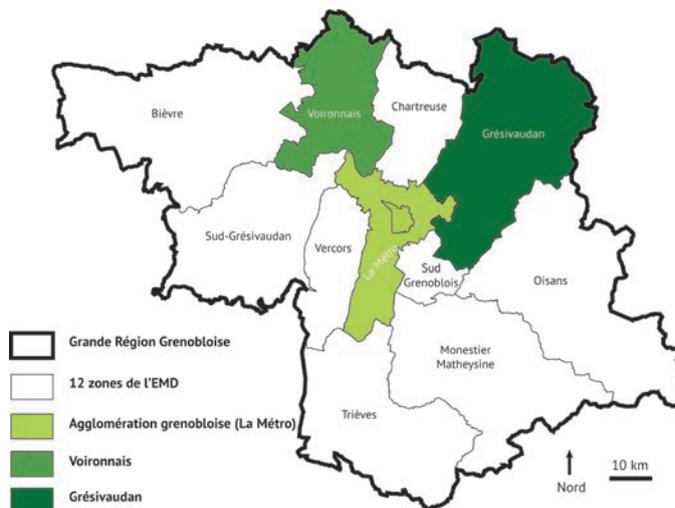
FLUX D'ÉCHANGE : Nombre de déplacements ayant son origine dans le territoire A et sa destination dans le territoire B ou l'inverse.

TAUX DE MOTORISATION : Nombre de véhicules à disposition d'un ménage ou d'une personne.

Les analyses de l'Enquête Ménages-Déplacements ont été réalisées à partir de secteurs de tirage regroupés en 12 zones à l'échelle de la grande région grenobloise.

Les analyses sont réalisées à différentes échelles :

- Grande Région Grenoble.
- Agglomération grenobloise.
- Voironnais.
- Grésivaudan.
- Reste de la grande région grenobloise qui regroupe les secteurs de la Bièvre, la Chartreuse, l'Oisans, le Sud Grésivaudan, le Vercors, le Trièves, le Monestier-Matheysine et le Sud Grenoblois.





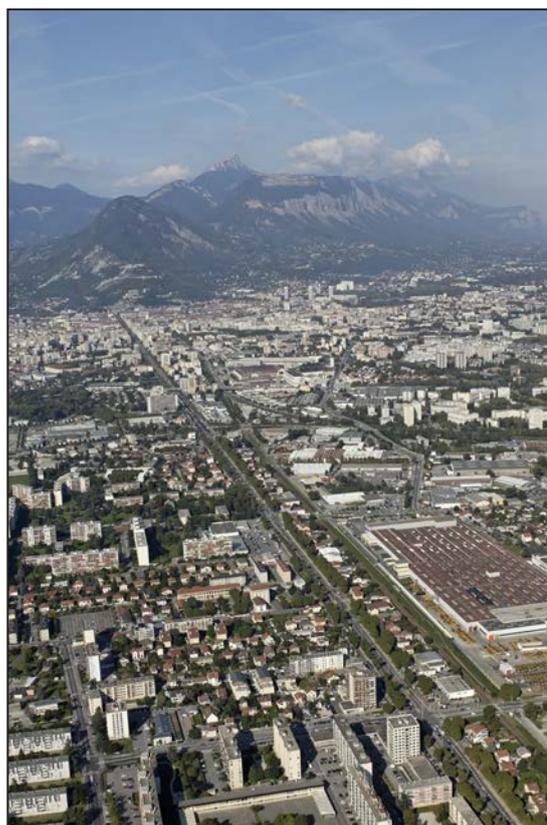
Organisation territoriale de la grande région grenobloise

LES DEUX TIERS DES COMMUNES DE L'ISÈRE

Site de confluence situé en bordure du sillon alpin qui relie la plaine du Rhône au massif des Alpes, la grande région grenobloise compte 354 communes et plus de 800 000 habitants.

Elle englobe notamment la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la communauté de communes du Pays du Grésivaudan.

Les massifs de la Chartreuse, de Belledonne et du Vercors contraignent fortement l'urbanisation et la mise en place d'infrastructures de transport. Le relief explique ainsi le développement urbain : à l'exception de Grenoble et de son agglomération, l'habitat individuel isolé domine et les massifs montagneux sont souvent accessibles par un seul axe de transport. Si ces espaces naturels d'altitude peuvent contraindre la mobilité (isolement, hiver rigoureux...), ils constituent de véritables atouts pour l'attractivité du territoire, pour le tourisme et également pour l'implantation d'entreprises.



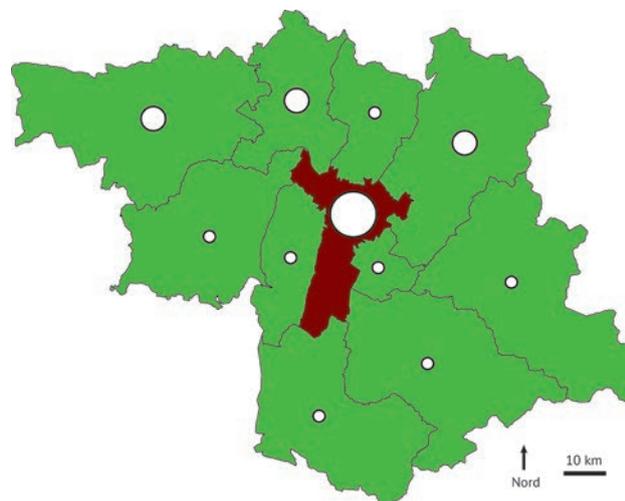


LA MOITIÉ DES HABITANTS VIT DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

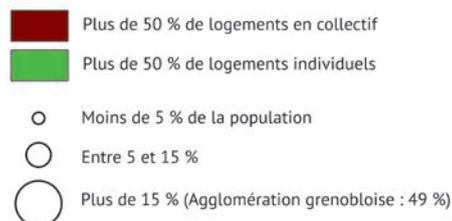
D'après l'EMD, 49 % de la population vit à Grenoble ou dans son agglomération : 19 % des personnes de la grande région grenobloise habitent dans la ville de Grenoble et 30 % dans le reste de l'agglomération grenobloise. L'agglomération grenobloise compte une forte part de logements en immeubles collectifs : 95 % à Grenoble et 63 % dans le reste de l'agglomération.

Les secteurs les plus peuplés autour de l'agglomération grenobloise sont le Grésivaudan (13 % soit 106 000 habitants), le Voironnais (12 % soit 93 000 habitants) et la Bièvre-Valloire (9 % soit 72 000 habitants).

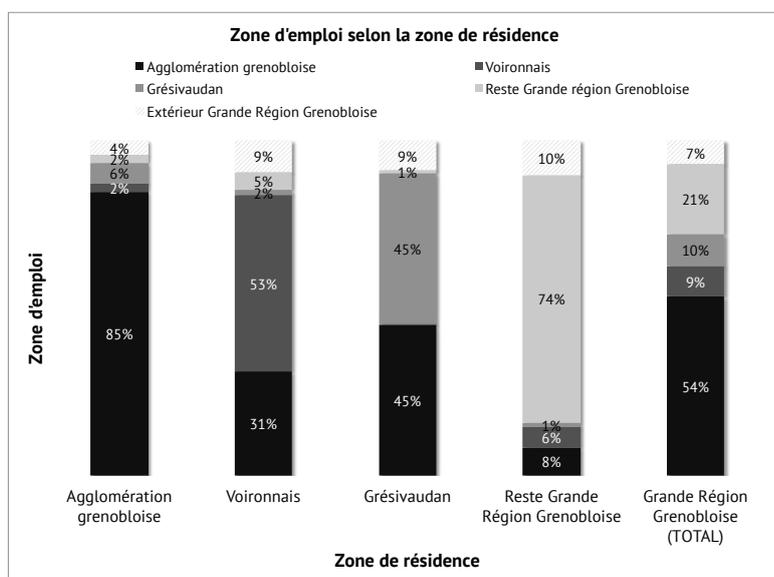
Au contraire, le Vercors, le Trièves, la Matheysine, l'Oisans et la Chartreuse accueillent, quant à eux, moins de 15 000 habitants.



Logements et population en 2010 :



UNE FORTE ATTRACTIVITÉ DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE POUR L'EMPLOI



Grenoble et son agglomération attirent particulièrement les actifs : 54 % des actifs de la région travaillent dans l'agglomération grenobloise. 85 % des habitants de l'agglomération, 31 % des habitants du Voironnais et 45 % des habitants du Grésivaudan travaillent dans l'agglomération grenobloise.

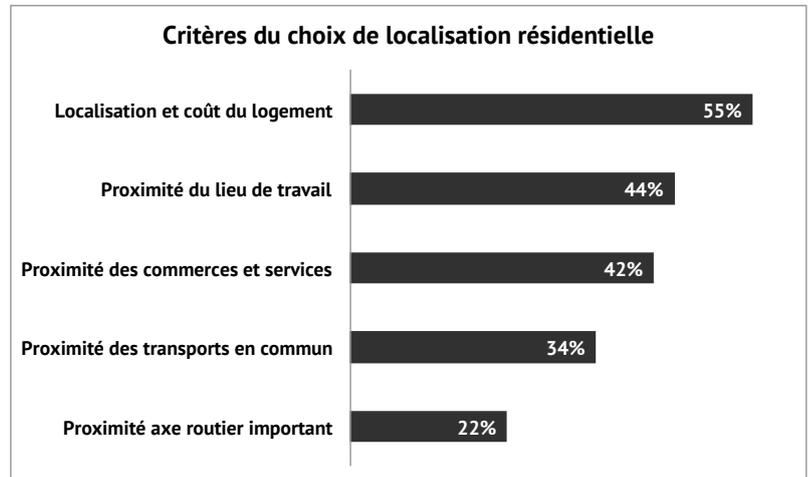
Le Voironnais et le Grésivaudan sont également des pôles d'emplois assez importants : 1 actif sur 10 de la grande région grenobloise travaille dans le Voironnais et le Grésivaudan.



L'IMPORTANCE DE LA LOCALISATION ET DU COÛT DU LOGEMENT

La localisation du logement et le coût de l'immobilier sont le critère de choix le plus important (55 % des personnes le citent comme un critère important), suivi de la proximité au lieu de travail (44 %), la proximité des commerces et des services (42 %), la proximité des transports en commun (34 %) et d'un axe routier important (22 %).

La proximité d'un axe routier important et la proximité des transports en commun sont des critères plus secondaires que la localisation et le prix du logement.



UNE OFFRE DE TRANSPORT ORIENTÉE VERS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Une offre de transport en commun bien développée dans les trois PTU

L'offre de transports en commun est très importante dans le PTU de Grenoble : les kilomètres de lignes de transport en commun lourd (tramway ou métro) par habitant y sont plus importants que dans le Grand Lyon (149 kilomètres par habitant contre 141 kilomètres dans le Grand Lyon). La fréquentation est également forte avec plus de 140 déplacements par jour et par habitant, niveau comparable à celui du PTU de Strasbourg.

L'offre est moins dense à l'extérieur de l'agglomération grenobloise. Le PTU du Voironnais compte 13 lignes de bus interurbains et le PTU du Grésivaudan compte 14 lignes de bus interurbains.

La grande région grenobloise en dehors de ces trois PTU est desservie par un réseau de cars départementaux (Transisère) et le réseau ferré (lignes de TER Rhône-Alpes). Les lignes de cars sont orientées vers l'agglomération de Grenoble, le Voironnais et le Grésivaudan.

Des offres pour partager la voiture particulière

Des initiatives permettent de partager les usages de la voiture particulière, telles que le covoiturage (partage du même véhicule pour un même trajet) ou l'autopartage (partage du même véhicule pour des trajets différents).

Dans la grande région grenobloise, des initiatives sont recensées telles que Covoiturage 38 ou La Roue Verte pour le covoiturage et Citélib pour l'autopartage.

Des modes actifs dans les centres urbains

Vélo et marche à pied sont principalement des modes pratiqués dans les centres urbains de la grande région grenobloise : Grenoble, Voiron, etc.





Caractéristiques de la population

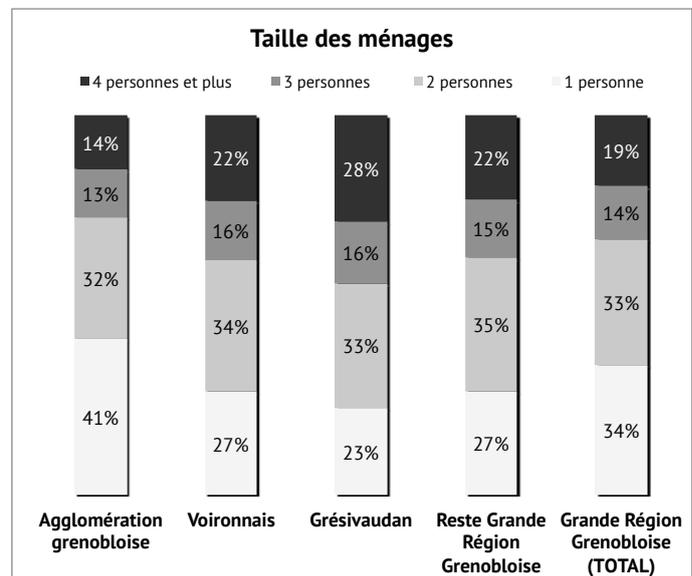
PLUS D'UN TIERS DES PERSONNES VIVENT SEULES

Le nombre de personnes par ménage est de 2,3 dans la grande région grenobloise avec près des deux tiers des ménages composés de 1 ou 2 personne(s).

Les ménages de petite taille habitent dans l'agglomération grenobloise. En effet, 41 % des habitants de l'agglomération grenobloise vivent seuls.

Le Grésivaudan accueille une part importante de ménages de 4 personnes et plus : 28 % des ménages contre 19 % à l'échelle de la grande région grenobloise.

Depuis 2002, le phénomène tendanciel de la diminution de la taille des ménages se poursuit avec une hausse de 26 % des ménages composés de 1 et 2 personnes.



Internet : un outil efficace pour faciliter la mobilité



68 %

des ménages ont accès à Internet

68 % des ménages ont accès à Internet. Cet outil est efficace pour organiser la mobilité : il permet aux collectivités de diffuser les informations sur les offres de transports publics, les services de transports à la demande ou encore d'aider à l'organisation du covoiturage (via le site Station Mobile notamment).

Le secteur le plus équipé est le Grésivaudan où 77 % des foyers possèdent une connexion Internet. Au contraire, le Vercors est celui dont le taux d'équipement par foyer est le plus faible du territoire, avec seulement 50 %.





UNE POPULATION JEUNE AU NORD DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Une population jeune dans le centre

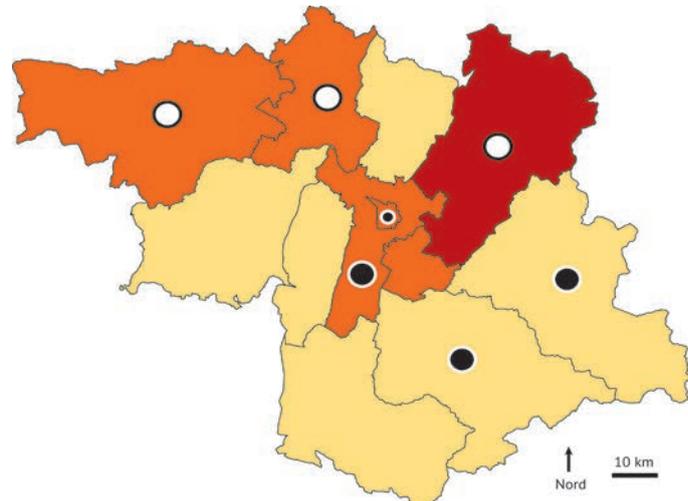
Près d'un tiers de la population est âgé de moins de 24 ans dans la grande région grenobloise, comme dans le département de l'Isère.

Les populations dans l'agglomération grenobloise, la Bièvre, la Chartreuse et le Grésivaudan sont plus jeunes que dans les secteurs ruraux du sud. La part des personnes de moins de 35 ans est en 2010 de 43 % sur l'ensemble du territoire de l'EMD et de 50 % dans la ville de Grenoble.

Dans les secteurs relativement denses au nord, la présence de famille renforce le poids démographique des moins de 24 ans : dans la Bièvre-Valloire, dans le Voironnais et dans le Grésivaudan, les moins de 24 ans représentent près du tiers de la population.

La jeunesse : d'autres pratiques de mobilité ?

En 2010, par rapport à 2002, les jeunes ont davantage l'habitude d'utiliser d'autres modes de transport que la voiture particulière. Ce changement de réflexe est possible pour les jeunes urbains qui ont d'autres alternatives.



Structure par âge et taille des ménages en 2010 :

- Plus de 32 % ont moins de 24 ans
- Entre 30 et 32 % ont moins de 24 ans
- Moins de 30 % ont moins de 24 ans
- Plus de 65 % des ménages sont composés d'une ou deux personne(s)
- Plus de 6 % des ménages sont composés de cinq personnes et plus

UNE POPULATION VIEILLISSANTE ET DÉPENDANTE DE LA VOITURE

Une forte part des plus de 65 ans dans les secteurs périurbains et ruraux

Les personnes âgées de 65 ans et plus sont fortement présentes dans les secteurs ruraux et montagneux du sud du territoire : dans le Sud-Grésivaudan, dans le Sud-Grenoblois, dans le Trièves et dans la Matheysine, près d'une personne sur cinq est âgée de 65 ans ou plus. Le Trièves concentre notamment 30 % de retraités.

Un poids démographique en hausse

En 2010, la part des personnes de 65 ans et plus est de 17 % sur l'ensemble du territoire de l'EMD.

Entre 2002 et 2010, la part des personnes 65 ans et plus est passée de 13 % à 17 %. Dans le Sud-Grésivaudan, le poids démographique des personnes âgées est passé de 13 % en 2002 à 21 % en 2010.

Vieillesse dans le périurbain : une autonomie permise par la voiture particulière

Même si l'usage d'une voiture devient moins automatique ou plus irrégulier avec l'âge, il demeure le plus souvent un élément clé pour que des modes de vie autonomes puissent conserver leur autonomie.

Mais cette mobilité ne va pas de soi : une tendance à l'immobilité (au sens d'une absence de déplacement le jour où la mobilité est recueillie) devient plus fréquente avec l'âge. Il se révèle particulièrement marqué chez les femmes âgées.



DES HABITANTS TRAVAILLANT DANS LE SECTEUR TERTIAIRE

Une forte part de diplômés du supérieur

Avec des entreprises innovantes et des centres de recherche, la grande région grenobloise attire une population plus diplômée que la moyenne départementale. 42 % des habitants possèdent au moins le diplôme du baccalauréat contre 35 % des habitants du département et 34 % sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur contre 23 % des Isérois.

Les personnes titulaires d'un diplôme du supérieur habitent plutôt à Grenoble. Au contraire, les habitants des secteurs de la Bièvre-Valloire, de la Matheysine et du Sud Grésivaudan sont sous-représentés concernant les études supérieures.

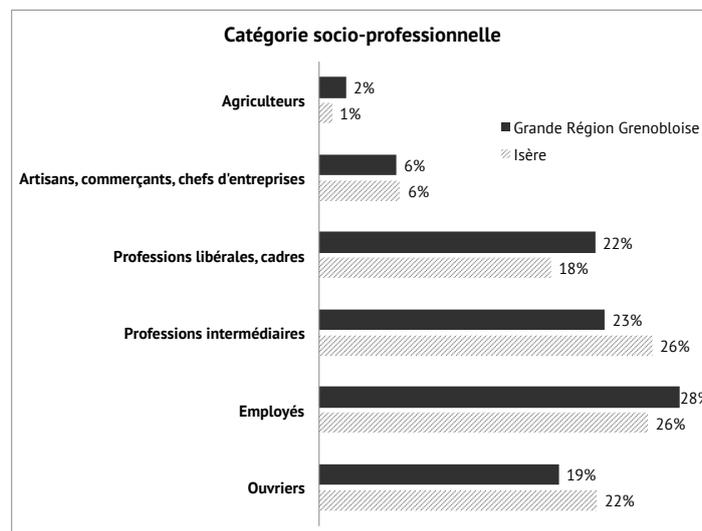


Une région orientée dans le tertiaire supérieur

Les emplois de cadres et d'employés sont importants sur le territoire.

En lien avec le haut niveau de diplôme, la grande région grenobloise accueille une forte part de cadres et professions libérales. 22 % des actifs de la grande région grenobloise occupent un emploi de cadres ou de profession libérale contre 18 % à l'échelle du département.

Cette tertiarisation est un fait urbain puisque près d'un tiers des actifs de Grenoble occupe un emploi de cadres et un autre tiers est employé. Elle souligne la métropolisation en cours.



Pour l'Isère/Sources : RGP, INSEE, 2007

La population en chiffres

2,25
personnes
par ménage

5 %
d'étudiants

43 %
des habitants sont
actifs (temps plein ou
temps partiel)

48 %
d'habitat
individuel

Les "outils" nécessaires à la mobilité

PRÈS DE NEUF PERSONNES SUR DIX SONT TITULAIRES DU PERMIS DE CONDUIRE

Un taux de permis de conduire dans la moyenne

86 % des habitants majeurs de la grande région grenobloise sont titulaires du permis de conduire. À titre de comparaison, cette part est identique à celle de l'agglomération bordelaise.

La part des personnes possédant le permis de conduire est élevée dans les secteurs ruraux ou périurbains. Alors qu'à Grenoble 78 % des habitants de plus de 18 ans sont titulaires du permis de conduire, dans le Grésivaudan, le Vercors et le Trièves, cette part dépasse les 90 %.



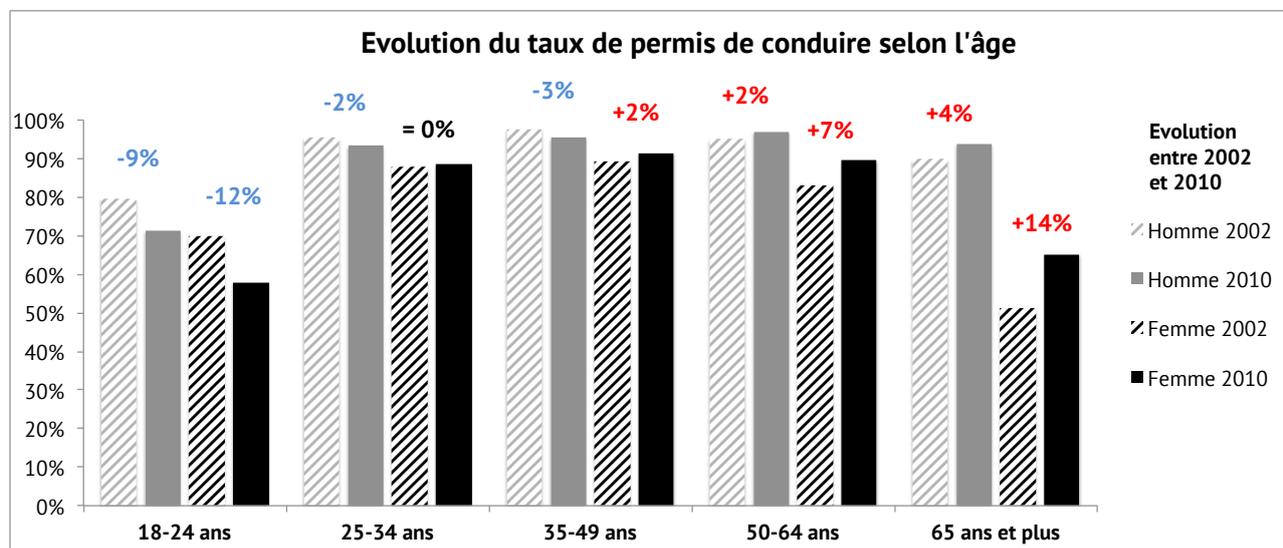
Une baisse de l'accès au permis de conduire chez les 18-24 ans et une hausse pour les 50 ans et plus

Les 18-24 ans et les 65 ans et plus ont moins accès au permis de conduire que les habitants âgés de 25 à 65 ans. Ces tendances révèlent des tendances générationnelles. Les plus jeunes s'émanent de moins en moins grâce à la voiture et les plus âgés avaient moins accès au permis, surtout les femmes.

Ces écarts entre générations se couplent d'écarts entre les genres : les femmes possèdent moins le permis de conduire que les hommes (81 % contre 92 %).

Entre 2002 et 2010, ces tendances se renforcent pour les 18-24 ans et s'estompent pour les 65 ans et plus :

- Le taux de possession du permis de conduire a diminué pour les jeunes, de 9 % pour les hommes et de 12 % pour les femmes.
- L'évolution générationnelle conduit à une augmentation de la part de femmes de 50 ans et plus titulaires du permis de conduire.





UN FORT ACCÈS À LA VOITURE PARTICULIÈRE

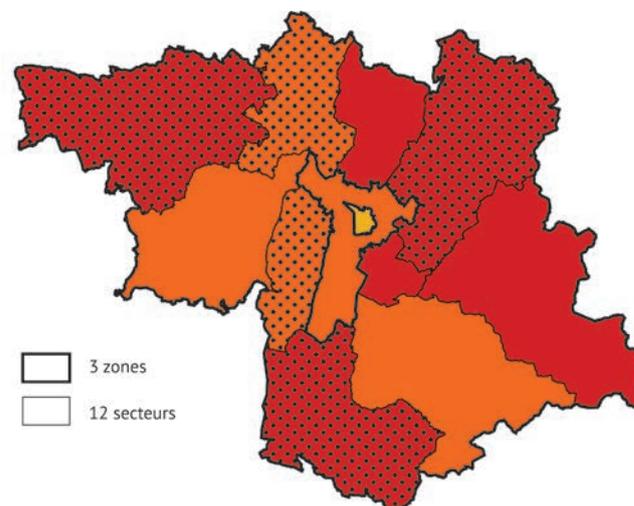
Une forte motorisation en général...

Le taux de motorisation ramené à la population totale est de 0,58 voiture par personne. Ce taux est plus fort que dans des agglomérations comparables comme le Bas-Rhin et Bordeaux (0,55), mais est similaire à celui de Toulouse (0,58).

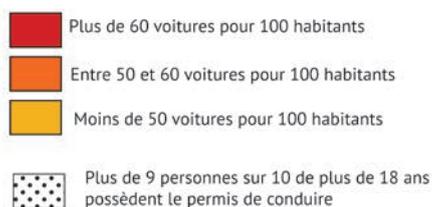
...surtout à l'extérieur de l'agglomération

83 % des ménages de la grande région grenobloise possèdent au moins une voiture et 40 % au moins deux voitures. Si 34 % des ménages de la ville de Grenoble ne possèdent pas de véhicule, 53 % des ménages à l'extérieur de l'agglomération possèdent 2 voitures ou plus.

Les taux de voitures possédées sont ainsi très élevés dans le secteur de la Bièvre/Valloire, dans le Grésivaudan, dans l'Oisans, ainsi qu'en Chartreuse et dans le Trièves. Croisés avec les taux de possession du permis de conduire, ces taux montrent un fort accès à la voiture particulière dans les secteurs de la Bièvre, du Trièves et du Grésivaudan.

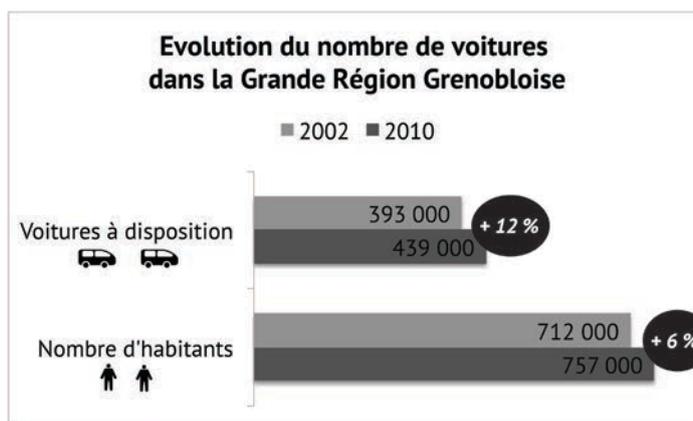


Nombre moyen de voitures possédées et taux de possession du permis de conduire en 2010 :



La poursuite de la motorisation

Depuis 2002, la tendance est à la hausse du nombre moyen de véhicules à disposition. La croissance du nombre de voitures possédées est ainsi plus forte que celle de la population : entre 2002 et 2010, alors que le nombre d'habitants a augmenté de 6 %, le nombre de voitures s'est accru de 12 %.



Les comparaisons entre 2002 et 2010 sont réalisées sur le périmètre de l'EMD de 2002.





UNE HAUSSE DU NOMBRE D'ABONNÉS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

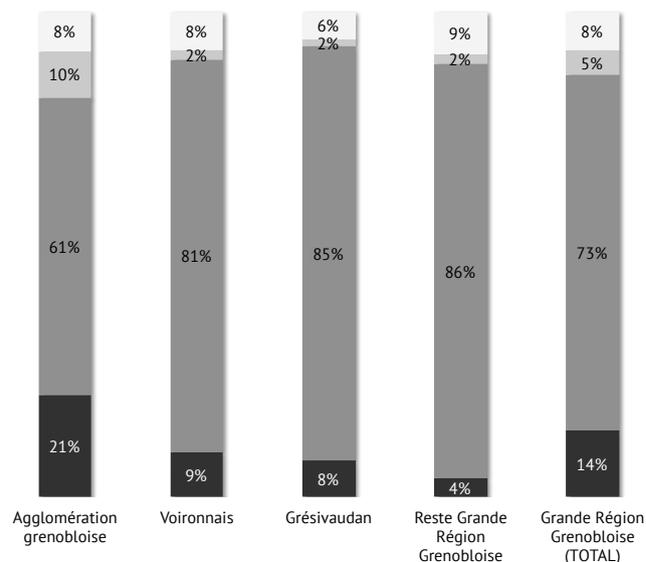
19 % des habitants sont abonnés à un réseau de transport collectif

Un habitant de la Grande Région sur cinq de plus de 18 ans est abonné à un réseau de transport collectif. Le taux d'abonnés est fort dans l'agglomération grenobloise (31 %) en lien avec l'offre développée. Le Voironnais (11 %) et le Grésivaudan (10 %) enregistrent également des taux d'abonnés importants.

En 2010, le taux d'abonnés est plus important dans la grande région grenobloise que dans l'agglomération bordelaise, et peut s'expliquer par l'ancienneté du réseau de transport en commun dans la grande région grenobloise, ou encore par des politiques tarifaires incitatives.

Accès à la voiture et aux transports en commun

■ Permis et abonnement TC ■ Permis sans abonnement TC
 ■ Sans permis avec abonnement TC ■ Ni permis ni abonnement TC



Une hausse de plus de 40 % du nombre d'abonnés aux transports collectifs

Le nombre d'abonnés aux transports collectifs est passé de 84 000 en 2002 à 119 000 en 2010, soit une hausse de plus de 40 %. La part des personnes de 18 ans et plus abonnés à un réseau de transport en commun est ainsi passée de 16 % à 19 % au cours de cette période. Les comparaisons entre 2002 et 2010 sont réalisées sur le périmètre de l'EMD de 2002.

Cette évolution significative est en phase avec la tendance à la hausse de l'usage des transports en commun, au renforcement des offres dans l'ensemble de la grande région grenobloise (Transisère) et dans l'agglomération grenobloise (nouvelles lignes de tramway), ainsi que par la création de deux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) dans le Voironnais et le Grésivaudan.



AVOIR UN VÉLO : UN ÉQUIPEMENT POUR LES LOISIRS

Un fort équipement à l'extérieur de l'agglomération

Les ménages des espaces périurbains et ruraux, où domine l'habitat individuel, sont les mieux équipés en vélo. Au contraire, les ménages des espaces urbains denses, où l'habitat collectif prédomine, sont les moins bien équipés de la grande région grenobloise.

Ces différences s'expliquent en partie par la difficulté de stationnement d'un vélo dans un appartement de type collectif, ainsi que par les usages de loisirs du vélo plus développés.

Un taux d'équipement qui stagne

La tendance entre 2002 et 2010 est à la stagnation de l'équipement en vélo : le nombre moyen de vélos par ménage reste à 1,6 vélo.



UN MÉNAGE SUR DIX POSSÈDE UN DEUX-ROUES MOTORSÉ

89 % des ménages ne possèdent pas de deux-roues motorisé.

Parmi les ménages possédant au moins un deux-roues motorisé, 57 % possèdent un deux-roues motorisé supérieur à 125 cm³ et 24 % inférieurs à 50 cm³.

L'équipement en chiffres

0,58
voiture par
personne

20 %
des 18 ans et plus
sont abonnés au
transport collectif



TENDANCES

>>> QUE RETENIR ?

La grande région grenobloise, structurée par l'agglomération grenobloise qui concentre 50 % des habitants, bénéficie d'un réseau de transport collectif efficace.

En dehors de l'agglomération grenobloise, l'accès à la voiture est très important pour se déplacer : 90 % des personnes en âge de conduire sont titulaires du permis de conduire et 50 % des ménages possèdent au moins deux voitures.





emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE





→ Pratiques modales

➤➤➤ OBJECTIF : identifier les caractéristiques des pratiques de déplacements

Après la photographie du territoire et de ses dynamiques, les indicateurs illustrent les pratiques de mobilité dans le territoire : nombre de déplacements par jour et par personne, motif de déplacement, mode de transport utilisé...

Si l'analyse habituelle des parts modales est intéressante, elle est croisée avec les fréquences d'usage des différents modes de transport afin de détecter des évolutions quant aux comportements multimodaux de mobilité, autrement dit la capacité à diversifier ses modes de transports.





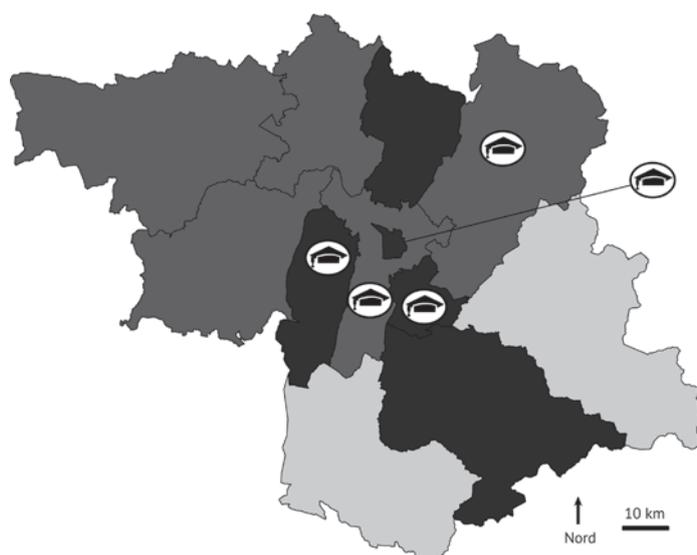
Une mobilité moyenne qui diminue depuis 2002

UNE MOBILITÉ MOYENNE EN 2010

3,6 déplacements par jour et par personne

La mobilité individuelle se mesure en nombre de déplacements par jour et par personne. Dans l'agglomération grenobloise, les habitants réalisent par jour en moyenne 3,6 déplacements.

Cette mobilité est dans la moyenne des autres agglomérations. Le nombre de déplacements par jour et par personne est de 3,7 à Bordeaux, de 3,7 à Saint-Étienne et de 3,4 à Lyon.



Mobilité individuelle en 2010 :

- Plus de 3,7 déplacements par jour et par personne
- Entre 3,6 et 3,7 déplacements par jour et par personne
- Moins de 3,6 déplacements par jour et par personne
- Part importante des diplômés du supérieur (Supérieure à la moyenne de la Grande Région : 28 %)

Des niveaux de mobilité homogènes

Les niveaux de mobilité sont assez homogènes entre les secteurs allant de 3 à 4,1 déplacements par jour et par personne. L'Oisans se distingue par un faible niveau de mobilité (3 déplacements par jour et par personne).

La forte mobilité à Grenoble s'explique par le contexte urbain augmentant les possibilités d'activités (loisirs, achats, visites...). Les déplacements sont nombreux et courts.

3,6
déplacements par
jour et par personne



UNE MOBILITÉ TOTALE EN BAISSÉ

Une diminution de la mobilité

Entre 2002 et 2010, la mobilité individuelle a diminué passant de 3,9 déplacements par jour et par personne à 3,6, soit une baisse de 7 %.

Cette baisse de la mobilité concerne toutes les tranches d'âge à l'exception des 65 ans et plus. Elle s'explique par une baisse de la mobilité en voiture.

Cette diminution de la mobilité individuelle s'est accompagnée d'une baisse du volume de déplacements de 1 % depuis 2002. Le volume de déplacements en voiture particulière a notamment fortement diminué (- 18 %).

Une tendance nationale

Depuis 2006, les tendances observées dans les Enquêtes Ménages-Déplacements sont une diminution de la mobilité individuelle en raison d'une forte baisse de la mobilité en voiture qui n'est pas compensée par l'augmentation de la mobilité des autres modes.

Cette tendance peut également s'expliquer par une meilleure rationalisation des déplacements.



- 7 %

Évolution de la
mobilité individuelle
entre 2002 et 2010



Un succès des politiques menées

La baisse des usages de la voiture et les changements concernant le choix modal montrent le succès des politiques d'urbanisme et de mobilité menées depuis les années 1990 dans la grande région grenobloise : rationalisation du stationnement, augmentation des offres de transports en commun, aménagement de voies cyclables ou piétonnes...



Parts modales et fréquences d'usage

41 % DES DÉPLACEMENTS SONT RÉALISÉS EN TRANSPORTS EN COMMUN, À VÉLO OU À PIED

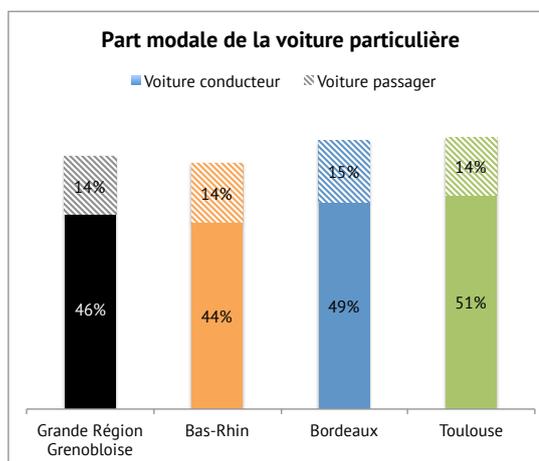
59 % des déplacements sont réalisés en voiture

Dans la grande région grenobloise, 59 % des déplacements sont réalisés en voiture particulière : 46 % en tant que conducteur et 13 % en tant que passager. Ces parts modales sont proches de celles du Bas-Rhin

La part modale de la voiture particulière est plus faible dans la grande région grenobloise qu'à Bordeaux ou Toulouse en raison d'une offre de transport en commun et de modes alternatifs à la voiture développée.

25 % des déplacements sont réalisés à pied

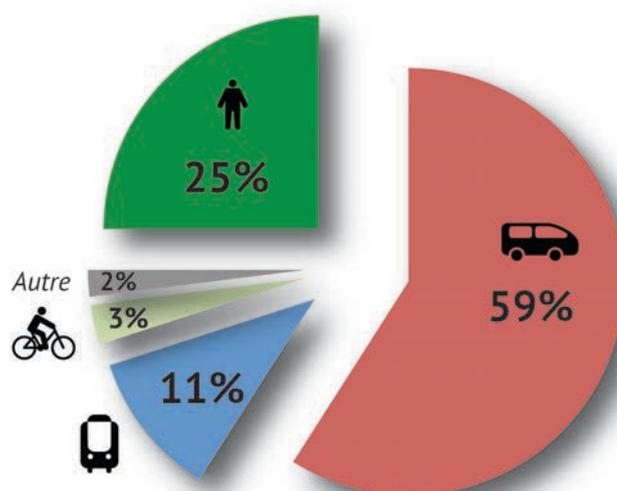
Dans la grande région grenobloise, la part modale de la marche à pied est de 25 % comme dans le Bas-Rhin. La part modale de la marche à pied est forte dans l'agglomération grenobloise.



Une plus grande diversité dans l'agglomération grenobloise

Les usages de la voiture sont moins développés dans l'agglomération grenobloise que dans le reste de la grande région grenobloise. Plus de la moitié des déplacements des habitants de l'agglomération grenobloise sont réalisés à pied, en transports en commun et à vélo.

Parts modales dans la grande région grenobloise





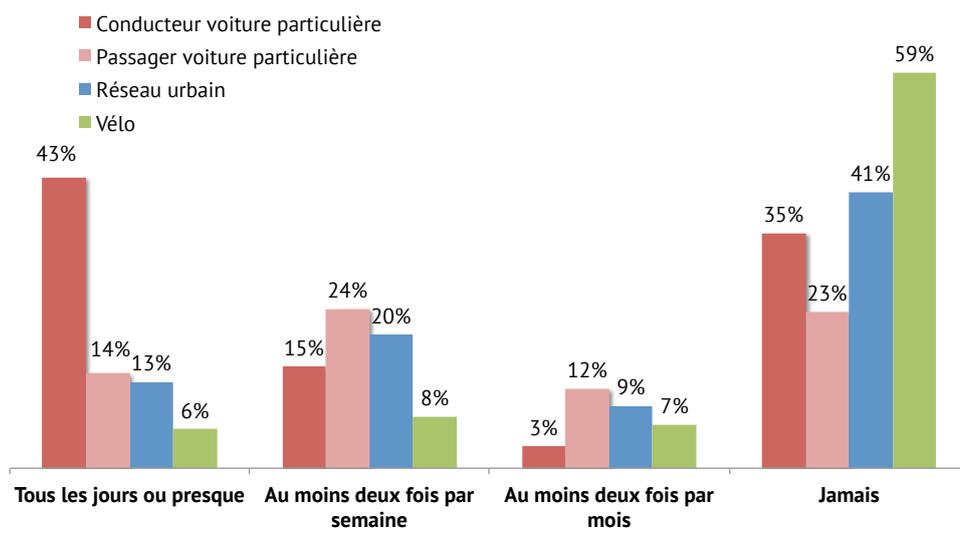
UN TIERS DES HABITANTS UTILISENT RÉGULIÈREMENT LES TRANSPORTS EN COMMUN

Si 57 % des habitants de la grande région grenobloise utilisent tous les jours ou presque la voiture en tant que conducteur ou en tant que passager, les usages des transports en commun ne sont pas négligeables : 33 % des habitants utilisent régulièrement les transports en commun (13 % tous les jours ou presque et 20 % au moins deux fois par semaine).

Toutefois, 41 % des habitants n'utilisent jamais les transports en commun, notamment en raison de l'absence de desserte de leur domicile.



Fréquence d'usage des différents modes de transport en 2010



Les "immobiles" : des inactifs



La part des immobiles dans la grande région grenobloise est de 11 %, comme à Lyon, à Bordeaux et à Saint-Etienne.

Les personnes ne s'étant pas déplacé la veille de l'enquête sont plutôt des femmes et des personnes de plus de 60 ans.

L'immobilité est liée à l'âge et à l'absence d'activité : un quart des chômeurs n'ayant jamais travaillé et un tiers des inactifs ne se sont pas déplacés. Avoir fait des études induit une mobilité puisque près d'un tiers des personnes n'ayant pas fait d'études est immobile.

Les territoires accueillant une forte part d'immobiles sont le Trièves et l'Oisans où 20 % des personnes ne se sont pas déplacés, la veille de l'enquête.

UNE BAISSÉ DES USAGES DE LA VOITURE PARTICULIÈRE

La mobilité en voiture est en baisse...

Entre 2002 et 2010, la mobilité quotidienne en voiture particulière est en baisse. Cette tendance s'observe dans les grandes agglomérations françaises depuis les années 2005.

La baisse a été forte dans l'agglomération grenobloise, le Voironnais et le Grésivaudan en lien avec le développement d'offres alternatives à la voiture particulière entre 2002 et 2010.

... mais une stabilité des taux d'occupation

Depuis 2002, le taux d'occupation des véhicules est resté stable (1,4 passager par véhicule). Ce taux d'occupation est semblable à ceux enregistrés dans le Bas-Rhin ou dans le Grand Lyon.

Si la voiture est moins utilisée depuis 2002, elle n'est pas plus occupée lors des déplacements. Les usages des modes alternatifs à la voiture particulière ont donc augmenté contrairement au partage de la voiture particulière (covoiturage).

57 %

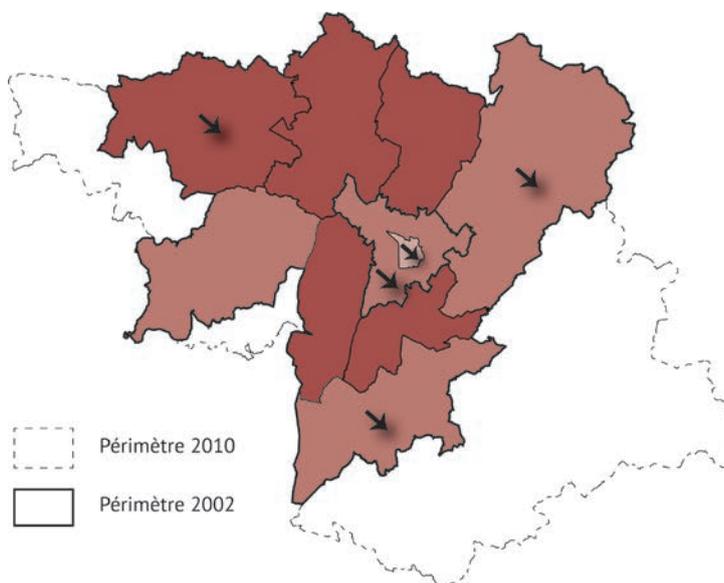
des habitants utilisent quotidiennement la voiture en 2010

2,4

déplacements par jour et par personne en voiture en 2002

2,2

déplacements par jour et par personne en voiture en 2010



Mobilité en voiture en 2010 et évolution de la mobilité en voiture entre 2002 et 2010 :

- 2,5 déplacements et plus par jour et par personne en 2010
- Entre 2,1 et 2,5 déplacements par jour et par personne en 2010
- Moins de 2,1 déplacements par jour et par personne en 2010
- Forte baisse de la mobilité en voiture
Au minimum 0,3 déplacements en moins

Les conducteurs : des actifs multimotorisés



43 % des habitants de la grande région grenobloise sont tous les jours ou presque conducteur d'une voiture particulière.

Si les hommes sont un peu plus représentés parmi les conducteurs, les actifs sont largement concernés puisque des actifs utilisent quotidiennement la voiture en tant que conducteur.

Les fréquences d'usage sont élevées en dehors de l'agglomération avec plus de la moitié des habitants du Sud-Grenoblois, du Grésivaudan et du Voironnais qui utilisent tous les jours la voiture en tant que conducteur.

La multimotorisation est liée à ce fort usage de la voiture particulière : 56 % des personnes vivant dans des ménages qui possèdent au moins 2 voitures sont quotidiennement conducteur.



UNE STABILITÉ DES USAGES DES TRANSPORTS EN COMMUN

Une stabilité à l'échelle de la Grande Région...

Le nombre de déplacements par jour et par personne réalisé en transports en commun est de 0,4 dans la grande région grenobloise en 2002 comme en 2010.

...mais une hausse dans les secteurs urbains en dehors de Grenoble

Depuis 2002, la tendance est à la hausse concernant l'usage des transports en commun dans le reste de l'agglomération et dans les pôles secondaires du territoire. Ainsi, les secteurs de l'agglomération grenobloise en dehors de Grenoble et le Grésivaudan enregistrent des hausses des usages des transports en commun.

13 %

des habitants utilisent quotidiennement le réseau urbain en 2010

Le réseau urbain correspond aux réseaux de l'agglomération grenobloise, du Voironnais et du Grésivaudan.

Les utilisateurs du réseau urbain : les jeunes



13 % des habitants de la grande région grenobloise utilisent tous les jours ou presque le réseau urbain.

Les 18-24 ans, les étudiants et les chômeurs n'ayant jamais travaillé sont largement surreprésentés parmi les utilisateurs.

Près d'un tiers des habitants de la ville de Grenoble utilise quotidiennement le réseau urbain.

0,4

déplacement par jour et par personne en transports en commun en 2002 et en 2010

UNE STABILITÉ DES USAGES DU VÉLO

Les cyclistes : étudiants et cadres de Grenoble



6 % des habitants de la grande région grenobloise se déplacent tous les jours ou presque à vélo.

La forte utilisation du vélo n'est pas seulement un palliatif à l'absence de motorisation, même si 8 % des personnes non motorisées utilisent quotidiennement un vélo, mais elle est un fait urbain puisque 11 % des habitants de la ville de Grenoble utilisent tous les jours ou presque le vélo.

Les hommes entre 25 et 34 ans, les étudiants et les cadres sont largement surreprésentés.

6 %

des habitants utilisent quotidiennement le vélo en 2010

Une stabilité des usages...

Le nombre de déplacements par jour et par personne s'est stabilisé à 0,1 entre 2002 et 2010.

...mais une hausse à Grenoble

Dans la ville de Grenoble, les usages du vélo se sont accrus : le nombre de déplacements par jour et par personne est passé de 0,1 en 2002 à 0,2 en 2010.

0,1

déplacement par jour et par personne à vélo en 2002 et en 2010

Multimodalité et intermodalité

UN DÉCALAGE ENTRE POSSESSION ET USAGE DE LA VOITURE

Posséder une voiture sans l'utiliser...

Le nombre de voitures particulières a augmenté entre 2002 et 2010, tant en nombre absolu que rapporté à la population totale. Cette hausse de la possession ne s'accompagne pas d'une hausse des usages. Au contraire, le nombre de déplacements quotidiens en voiture a diminué de 8 % dans l'agglomération entre 2002 et 2010 passant de 2,4 à 2,2 déplacements par jour et par personne.

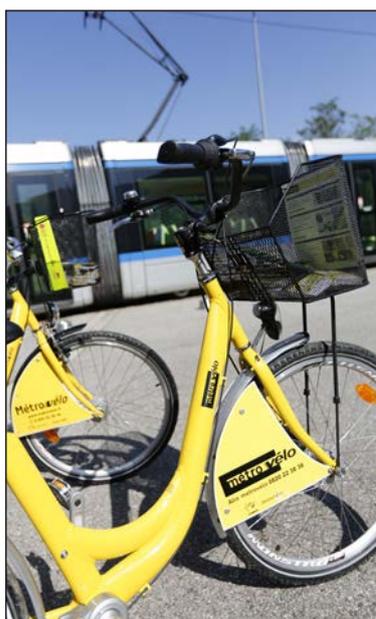
Ce décalage s'accroîtra probablement avec l'augmentation des coûts de la voiture particulière et l'influence de nouvelles pratiques de mobilité comme le partage de la voiture particulière (covoiturage, autopartage) nées au début des années 2000.

+ 12%

Évolution du nombre de voitures particulières dans la grande région grenobloise

-8 %

Évolution de la mobilité individuelle en voiture dans la grande région grenobloise



... une tendance sociétale

Ces évolutions sont en partie liées aux changements de la structure démographique (vieillesse), de l'évolution de l'offre et de la situation économique (augmentation du prix du pétrole et baisse du pouvoir d'achat). La voiture particulière n'est plus considérée comme le seul mode efficace. Ces évolutions sont particulièrement sensibles chez les jeunes générations. Ainsi, dans l'agglomération grenobloise, les jeunes de 18-24 ans des années 2010 possèdent moins le permis de conduire que les jeunes du même âge du début des années 2000.

Les pratiques de mobilité sont donc en évolution en lien avec un nouveau rapport à la voiture particulière. Toutefois, ces nouvelles pratiques ne signifient pas (encore) que les ménages s'équipent moins en voiture particulière.





DES HABITANTS DE PLUS EN PLUS MULTIMODAUX

Une hausse des usages occasionnels de l'ensemble des modes de transport

Entre 2002 et 2010, les habitants de la grande région grenobloise fréquentent davantage l'ensemble des modes de transport au moins deux fois par mois. Parallèlement, les habitants qui n'utilisent jamais la voiture, les transports en commun ou le vélo ont fortement diminué.

Ces tendances montrent une évolution positive vers la multimodalité : si les habitants sont exclusifs d'un mode de transport au quotidien en raison de la desserte de leur lieu de résidence notamment, ils savent, à l'occasion, utiliser d'autres modes de transport.

Une baisse des usages quotidiens de l'automobile dans l'agglomération

L'utilisation quotidienne de la voiture particulière en tant que conducteur ou en tant que passager a diminué de 5 % entre 2002 et 2010. Pour les conducteurs, cette baisse est particulièrement forte à Grenoble (-17 %) et dans le reste de l'agglomération (-13 %), elle augmente à l'extérieur de l'agglomération jusqu'à 60 % en Chartreuse.

Dans l'agglomération grenobloise, les usages de l'automobile sont donc plus occasionnels. La part des habitants qui utilisent la voiture particulière au moins deux fois par mois augmente de plus de 20 %.

Une hausse des usages quotidiens et occasionnels des transports en commun

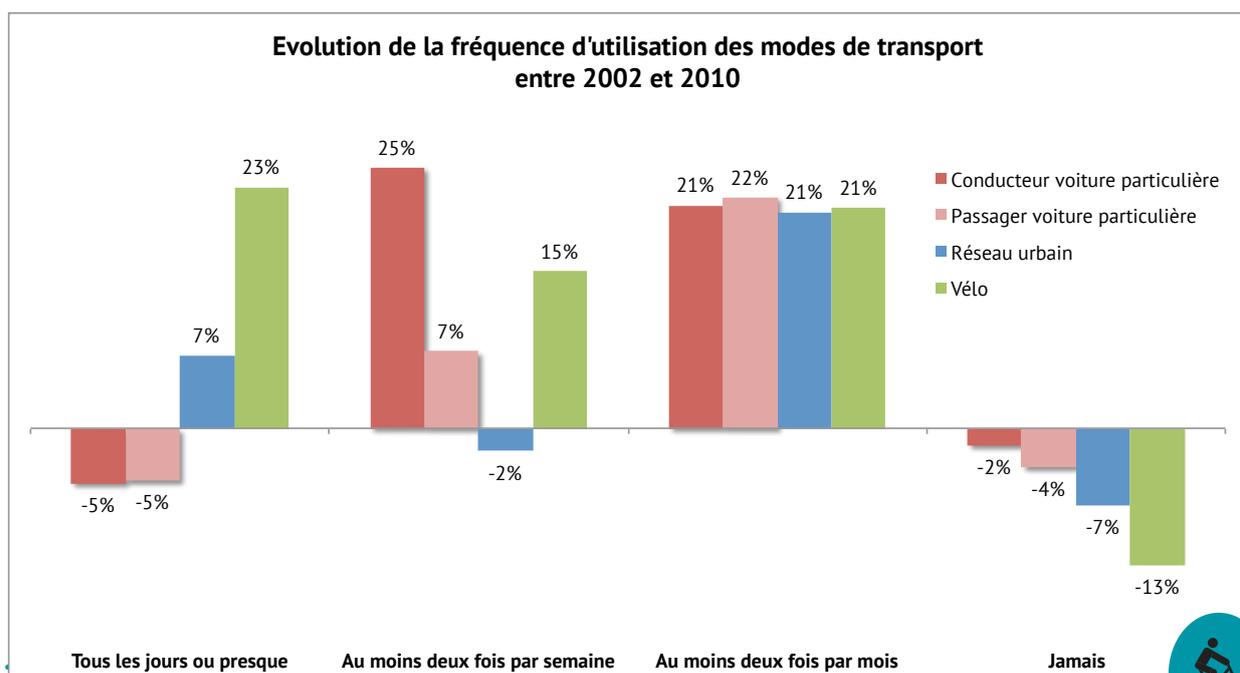
Les fréquences d'usage quotidien des transports en commun sont en forte hausse. Dans les secteurs de la Bièvre, le Sud-Grenoblois et la Chartreuse, les usages quotidiens ont fortement augmenté, mais restent faibles.

Dans l'ensemble des secteurs, les habitants qui utilisent au moins deux fois par mois les transports en commun ont augmenté. Parallèlement, la part des habitants qui n'utilisent jamais le réseau urbain a baissé de 7 % entre 2002 et 2010.

Une hausse des usages quotidiens et occasionnels du vélo

Entre 2002 et 2010, le vélo est davantage utilisé tous les jours ou presque à Grenoble (hausse de 70 %), dans le reste de l'agglomération (18 %), dans le Grésivaudan (40 %), le Sud-Grenoblois (17 %) et le Voironnais (70 %).

Les usages occasionnels du vélo ont également fortement augmenté que ce soit un usage hebdomadaire (hausse de 15 %) ou mensuel (hausse de 21 %). Ces tendances s'expliquent par des politiques en faveur du mode cycliste.



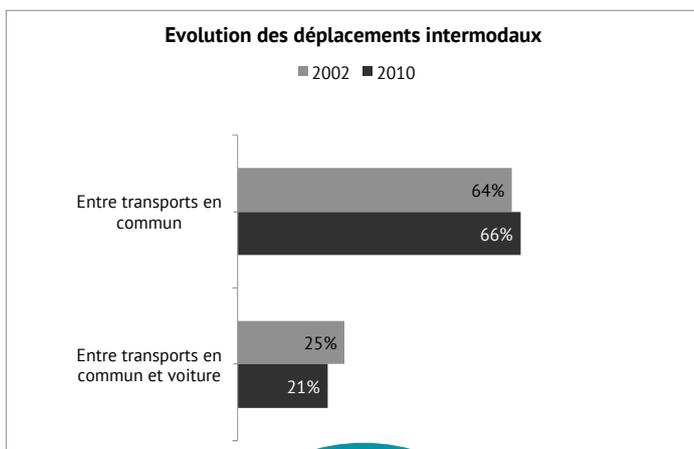
L'INTERMODALITÉ : UNE PRATIQUE AYANT DU POTENTIEL

4 % de déplacements intermodaux

Dans la grande région grenobloise en 2010, 4 % des déplacements combinaient plusieurs modes de transports au cours du même trajet. Au total, plus de 110 000 déplacements quotidiens sont intermodaux.

9 % des personnes qui se sont déplacées ont combiné plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. L'intermodalité varie selon l'offre de transport en commun : 11 % des habitants de l'agglomération de Grenoble réalisent des déplacements intermodaux, alors qu'ils sont 6 % dans le Voironnais et 7 % dans le Grésivaudan.

Parmi les habitants de la grande région grenobloise qui réalisent des déplacements intermodaux, 66 % habitent dans l'agglomération de Grenoble.



4 %

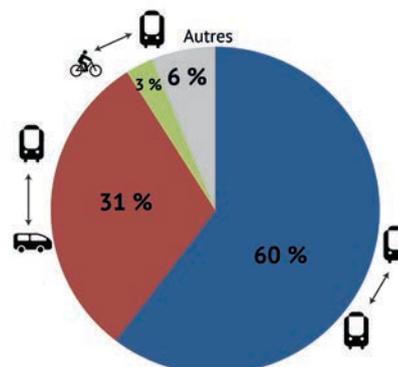
de déplacements
intermodaux

60 % combinent des transports collectifs

L'intermodalité des déplacements s'opère surtout entre différents transports en commun : du tramway au train, du car interurbain au bus urbain... En 2010, 60 % des déplacements intermodaux combinent plusieurs transports en commun.

L'intermodalité entre les transports en commun et la voiture concerne 31 % des déplacements. Ce type de combinaison est surtout effectué par des habitants à l'extérieur de l'agglomération grenobloise qui utilisent la voiture particulière pour accéder aux réseaux de transports en commun.

Modes utilisés dans les déplacements intermodaux



Une hausse de l'intermodalité depuis 2002

La part des déplacements intermodaux a progressé de plus d'un point entre 2002 et 2010 passant de 2,8 % à 3,9 %. Le nombre de déplacements intermodaux est ainsi passé de 79 000 à un peu moins de 110 000, soit une augmentation de près de 30 000 déplacements.

La part des personnes pratiquant l'intermodalité est passée de 7 % à 9 % entre 2002 et 2010.

Plus d'intermodalité entre les transports en commun

Les correspondances entre différents transports en commun ont été plus nombreuses en 2010 qu'en 2002 avec une progression de deux points. À l'inverse, l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports en commun a diminué au cours de cette période.

Motifs de déplacements

PLUS D'UN TIERS DES DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL OU LES ÉTUDES

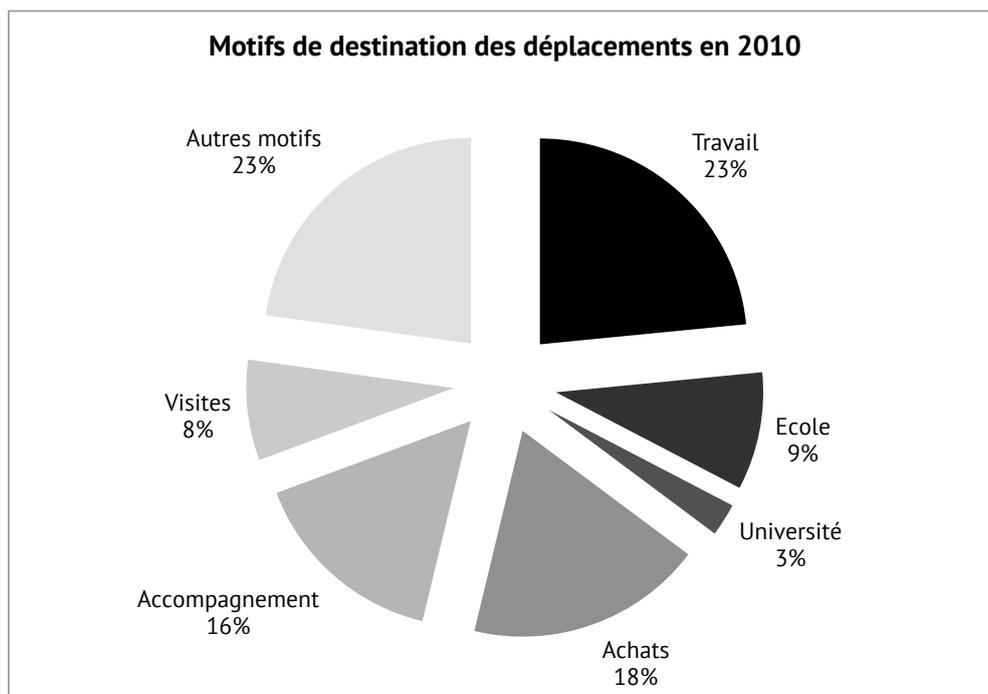
35 % des déplacements sont à destination du travail ou des études

En 2010, les déplacements pour le travail et les études ne représentent que 35 % des déplacements : 23 % à destination du travail, 9 % à destination de l'école et 3 % à destination de l'université.

En 2010 et en 2002, le principal motif de déplacement à destination hors domicile était le travail (23 %), suivi des achats (18 %) et de l'accompagnement (16 %).

71 % des déplacements pour le travail se réalisent en voiture particulière

En 2010, la majorité des déplacements du domicile vers le travail (71 %) et l'accompagnement (74 %) sont réalisés en voiture. Au contraire, les déplacements du domicile vers l'université ou l'école se font majoritairement en transports en commun ou à pied.



76 %

Part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture en 2002

71 %

Part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture en 2010

Une baisse des usages de la voiture pour l'ensemble des motifs de déplacements

Entre 2002 et 2010, la baisse de la part modale de la voiture concerne tous les motifs de déplacements, à l'exception de sa part dans les trajets domicile-école pour lesquels elle stagne à 30 %. Elle est particulièrement marquée sur le motif domicile-université.

La hausse de la part modale des transports collectifs touche tous les motifs de déplacements. Elle est particulièrement marquée sur les motifs domicile-université et domicile-école.



ACHATS ET ACCOMPAGNEMENT, DES MOTIFS LIÉS AU SECTEUR DE RÉSIDENCE

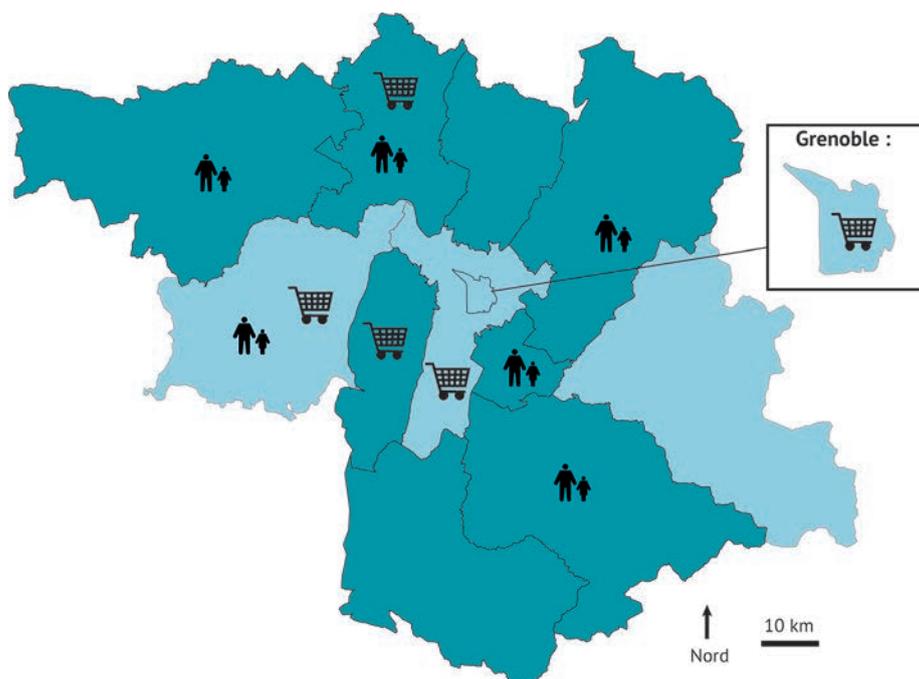
Près d'un quart des déplacements n'est pas lié au domicile

Les déplacements secondaires sont des déplacements n'ayant ni comme origine ni comme destination le domicile. Les habitants de l'agglomération grenobloise, du Sud Grésivaudan et de l'Oisans ont donc tendance à retourner au domicile.

Un fort accompagnement dans les secteurs composés de ménages avec enfant(s)

En dehors de l'agglomération grenobloise, du Vercors, de la Chartreuse, du Trièvet et de l'Oisans, la part des déplacements domicile-accompagnement est supérieure à la moyenne de la grande région grenobloise (12 %). Ces secteurs sont composés de ménages avec enfant(s).

Dans l'agglomération grenobloise, le Vercors, le Sud Grésivaudan et le Voironnais, la part des déplacements domicile-achats est forte.



Part des motifs de déplacements en 2010 :



Forte proportion de déplacements domicile-achats (supérieure à 13 %)



Forte proportion de déplacements domicile-accompagnement (supérieure à 12 %)



Forte proportion de déplacements secondaires (supérieure à 24 %)

Faible proportion de déplacements secondaires (inférieure à 24 %)

24 %

Part des déplacements secondaires

12 %

Part des déplacements domicile-accompagnement



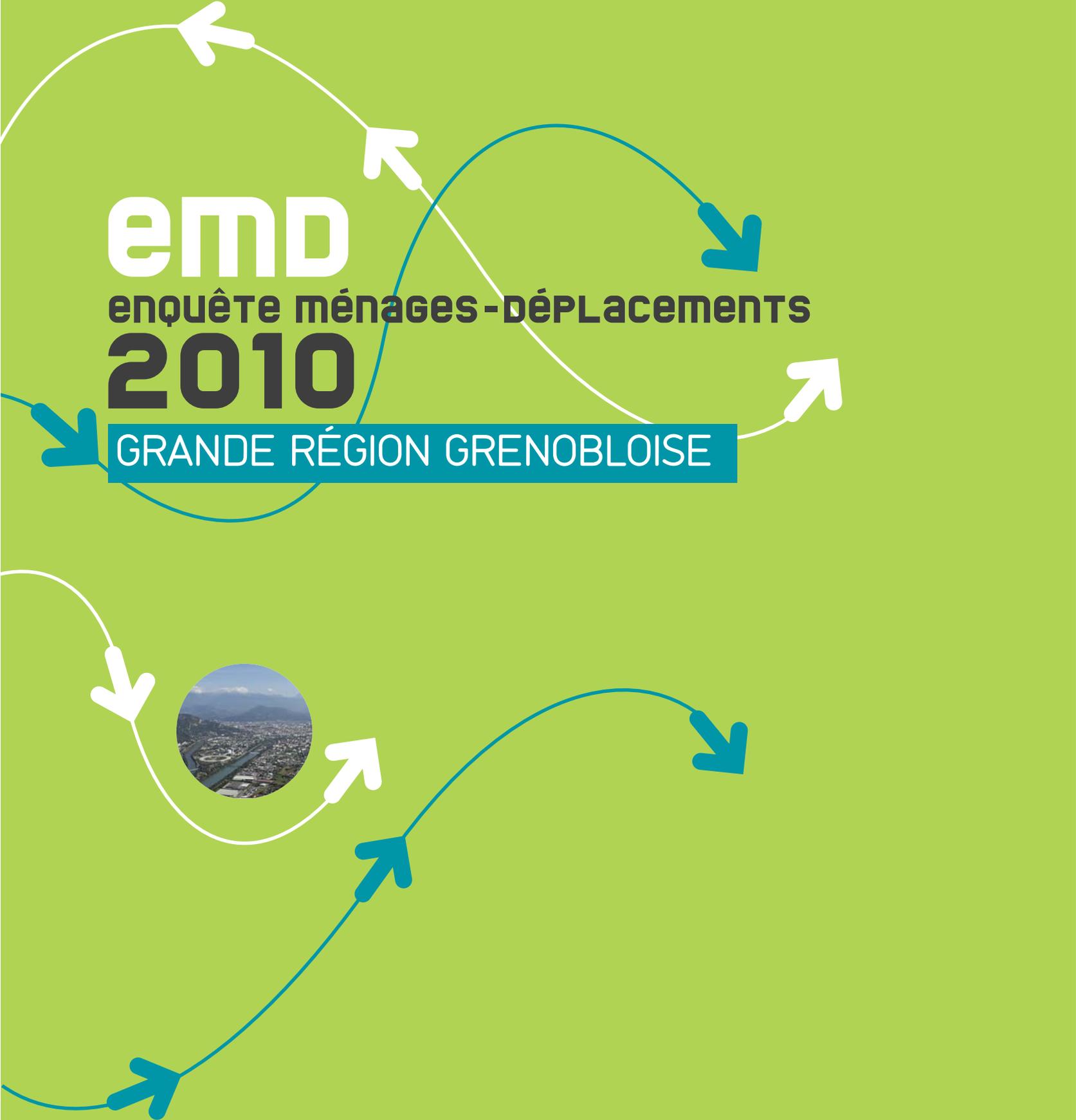
PRATIQUES MODALES

»» QUE RETENIR ?

Comme dans les autres agglomérations françaises, la mobilité individuelle a diminué entre 2002 et 2010 passant de 3,9 à 3,6 déplacements par jour et par personne.

Parallèlement, les usages des différents modes de transports se sont diversifiés avec une hausse des usages des transports en commun et une baisse des usages de la voiture particulière, même si 60 % des déplacements restent en 2010 réalisés en voiture particulière.

Si les déplacements pour le travail et les études structurent un quart des déplacements, les déplacements pour les achats et les loisirs ont augmenté entre 2002 et 2010.



emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE



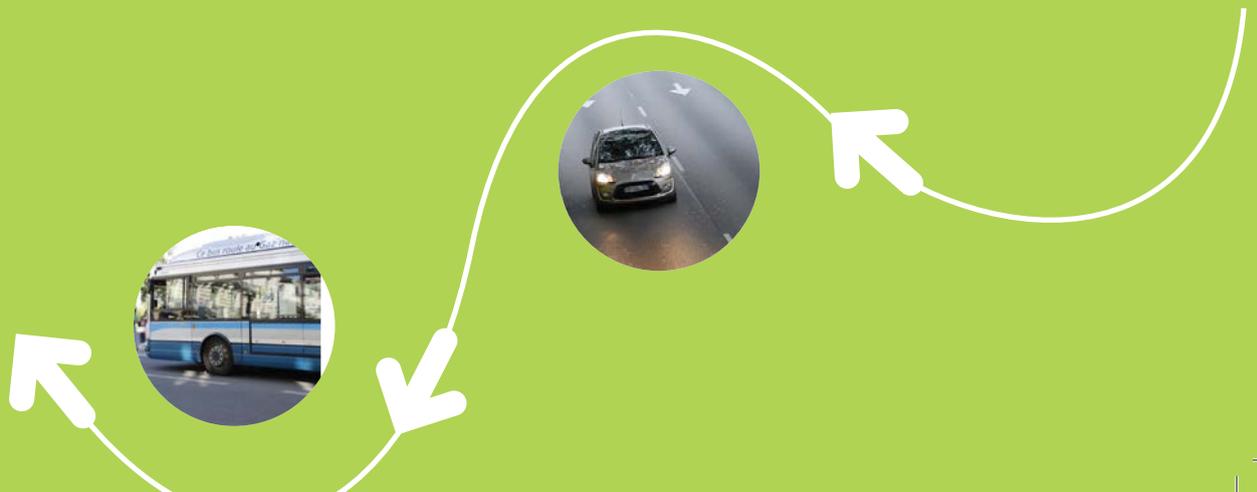


→ Dynamiques

➤➤➤ OBJECTIF : comprendre les dynamiques structurantes du territoire

Les pratiques spatiales et temporelles de mobilité des habitants induisent des dynamiques entre les différents territoires de la grande région grenobloise.

Ces dynamiques s'inscrivent dans le temps (durée et temporalité des déplacements) et dans l'espace (échanges et flux entre les territoires).



Temps et vitesse de déplacement

DES TEMPS MOYENS DE DÉPLACEMENT

Des déplacements de plus d'un quart d'heure

Le temps moyen d'un déplacement est de 16 minutes dans la grande région grenobloise.

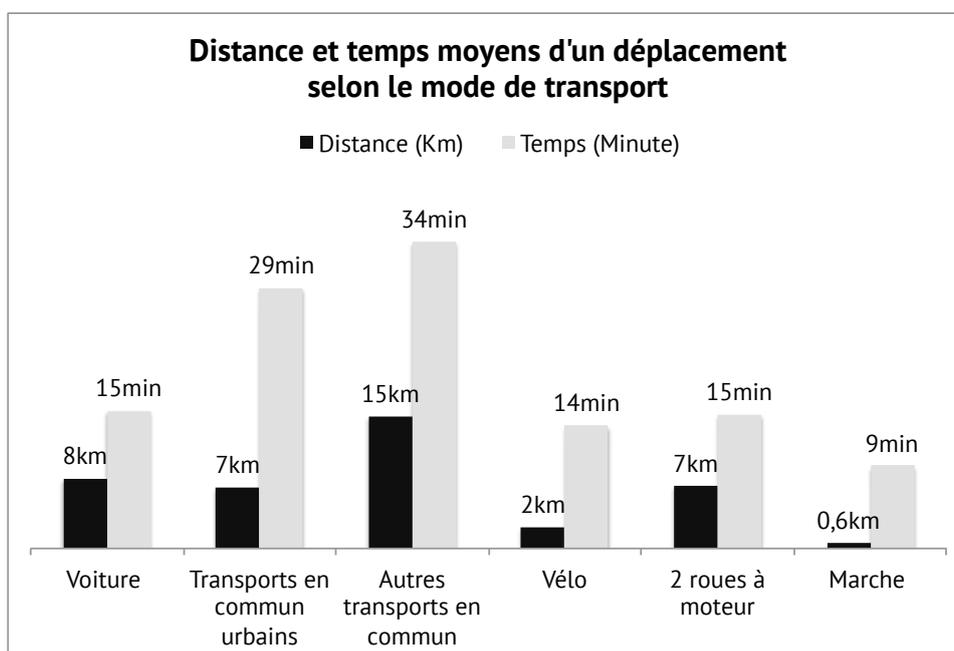
Au regard des autres agglomérations, ce temps de déplacement est dans la moyenne : il est de 15 minutes dans le Bas-Rhin et de 17 minutes dans le Grand Lyon.



La voiture et le train : les modes les plus rapides

Par rapport aux transports en commun urbain, la voiture permet de parcourir autant de distance en deux fois moins de temps. En revanche, les autres transports en commun (bus interurbain, train...) sont aussi rapides que la voiture.

La marche à pied et le vélo sont des modes de proximité : moins de 3 kilomètres sont parcourus en moins d'un quart d'heure.





DES BUDGETS-DISTANCE ÉLEVÉS À L'EXTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE GRENOBLE

1 heure par jour pour parcourir 23 kilomètres

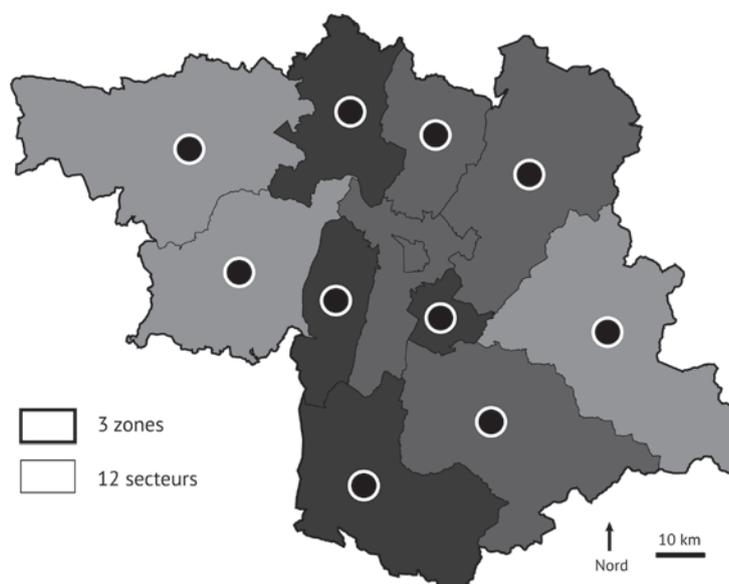
En moyenne, les habitants de la grande région grenobloise consacrent 58 minutes de leur journée à se déplacer. Ce temps moyen s'observe dans la plupart des grandes agglomérations.

Le nombre de kilomètres parcourus par jour est de 23 kilomètres.

Des distances parcourues plus élevées en dehors de Grenoble

À l'extérieur de l'agglomération grenobloise, les distances parcourues sont supérieures à la moyenne (23 kilomètres). Les habitants ont tendance à parcourir des distances plus grandes pour accéder aux emplois, aux services et aux commerces. Les habitants du Trièves parcourent en moyenne près de 40 kilomètres par jour.

Les temps de déplacements ne sont pas systématiquement plus élevés à l'extérieur de l'agglomération grenobloise. Les habitants du Vercors, du Trièves, du Voironnais et du Sud Grenoblois consacrent plus d'une heure par jour à se déplacer. Le maximum est atteint pour les habitants du Vercors.



Budget-temps et budget-distance en 2010 :

- Entre 60 et 71 minutes de déplacement par jour
- Entre 56 et 60 minutes de déplacement par jour
- Entre 49 et 56 minutes de déplacement par jour
- Plus de 23 km parcourus par jour





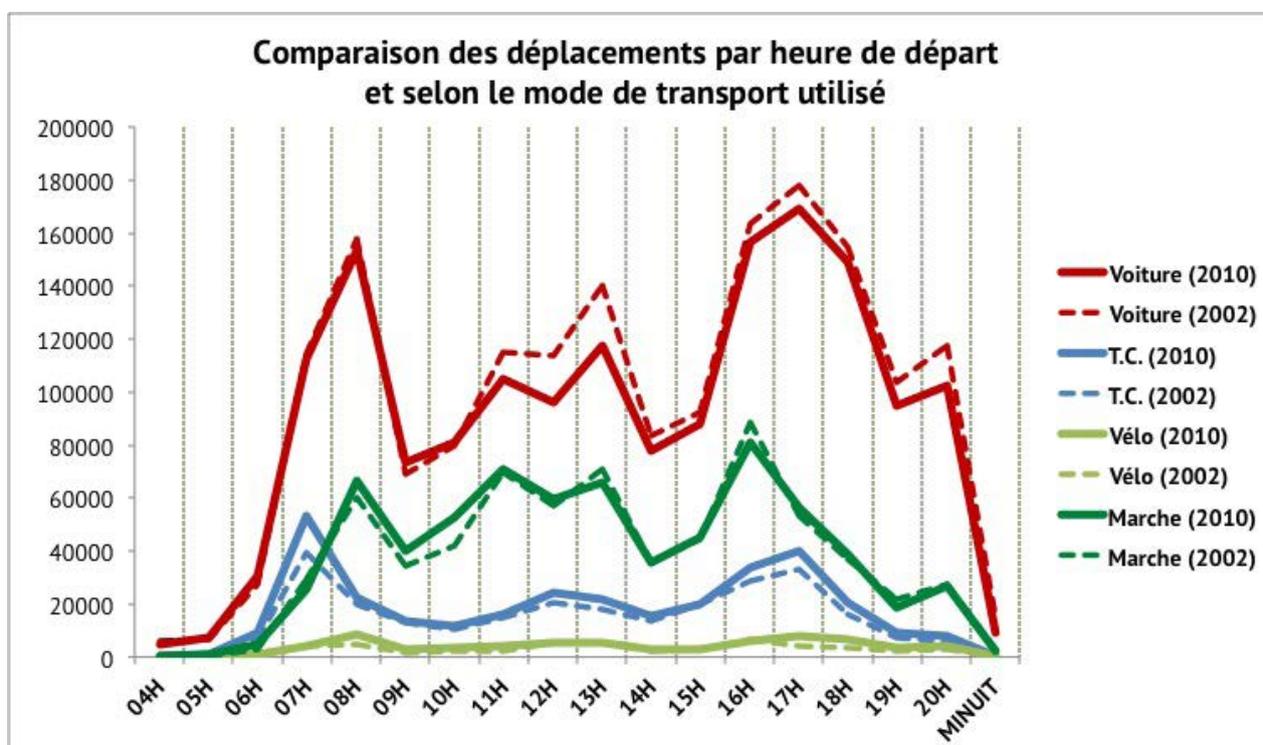
RYTHMES URBAINS : UNE JOURNÉE À 3 TEMPS

Au cours d'une journée, il existe trois pics de déplacements correspondant aux mobilités professionnelles :

- **L'heure de pointe du matin** se déroule de 7h à 9h et se caractérise par un premier pic en transport en commun (vers 7 h30) suivi d'un pic en voiture particulière.
- **L'heure de pointe du midi** se déroule de 11 h30 à 13 h30 et elle est moins forte que les pics de matin et du soir.

- **L'heure de pointe du soir** s'étale de 16h à 19h et commence par un premier pic de déplacements à pied (les retours d'école), suivi d'un pic de déplacements réalisés en transports en commun et en voiture particulière.

Entre 2002 et 2010, les rythmes urbains sont semblables avec des évolutions mineures. La voiture particulière est moins utilisée le midi ainsi qu'en soirée. Les transports en commun sont plus utilisés le matin entre 6h30 et 8h30 (comparés à 2002) et le soir entre 16h et 19h.



SEULE 10 % DE LA POPULATION EST EN DÉPLACEMENT EN MÊME TEMPS

Source : CETE, LYON, 2010, Les pulsations urbaines appliquées à l'EMD de la grande région grenobloise 2010

À chaque moment de la journée, au moins 35 % de la population est à son domicile. Cette part est plus forte au cours de la pause méridienne pendant laquelle 50 % de la population est présente à son domicile.

Au maximum, à n'importe quel moment de la journée, 10 % de la population est en déplacement en même temps. Les 10 % sont atteints lors des heures de pointe, principalement celles du matin et du soir.





Flux dans la grande région grenobloise

DE NOMBREUX FLUX INTERNES AVEC DES ÉCHANGES DYNAMIQUES

Une part importante de flux internes à la grande région grenobloise

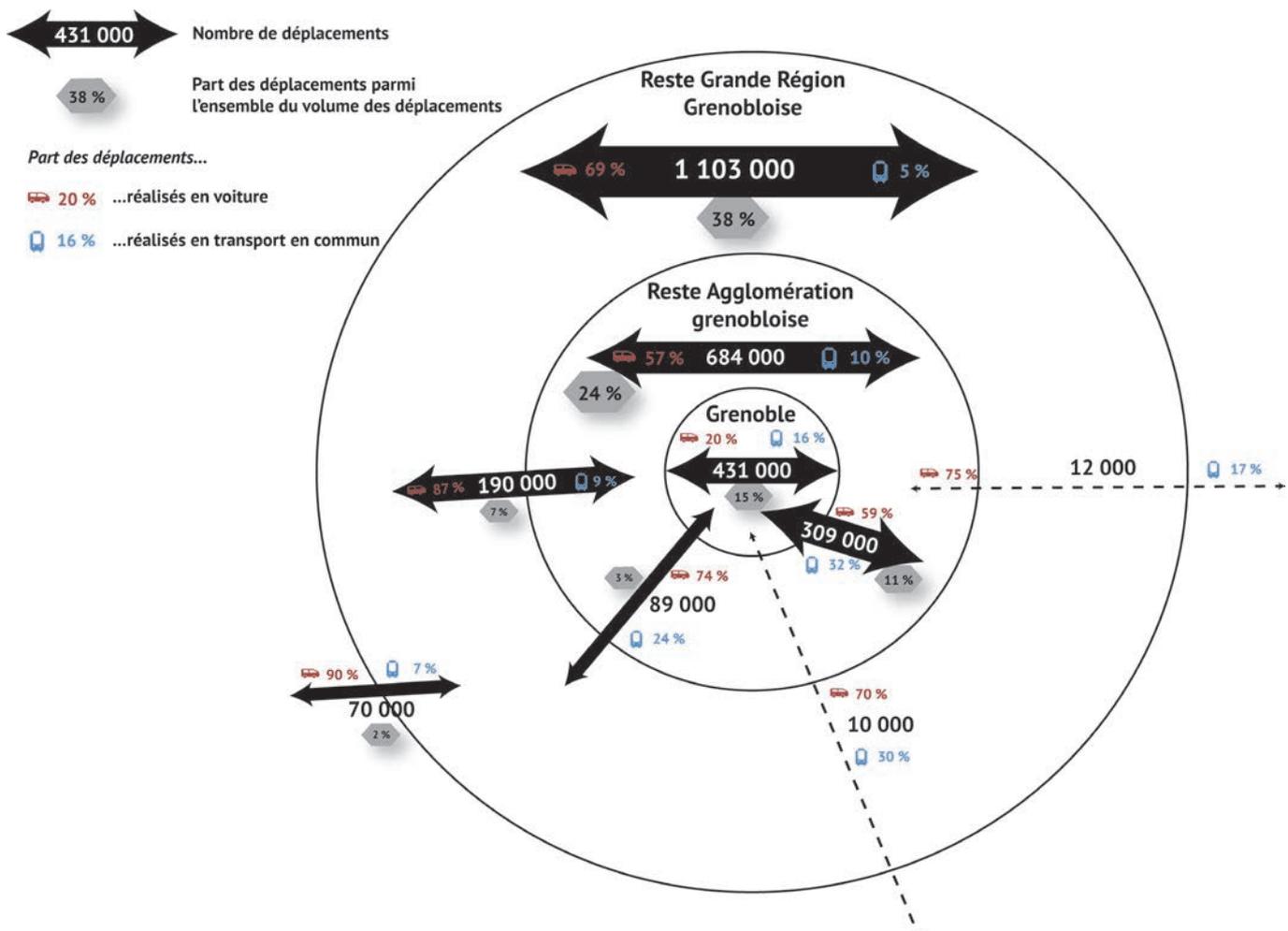
La part des déplacements internes à la grande région grenobloise est très importante : les flux vers l'extérieur du périmètre sont marginaux (3 %).

L'agglomération grenobloise exerce une attraction importante sur l'ensemble de la grande région grenobloise. Les déplacements d'échanges entre l'agglomération grenobloise et les autres territoires de l'EMD sont dominés par l'automobile. La part modale est de 74 % pour les échanges avec Grenoble, et atteint 87 % pour les échanges avec le reste de l'agglomération.

De plus en plus d'échanges entre les secteurs

Depuis 2002, les tendances sont les suivantes :

- Des flux internes à l'agglomération en baisse de 8 %.
- Des flux internes aux territoires périurbains en augmentation de 8 %.
- Des flux d'échanges entre l'agglomération grenobloise et le reste de l'EMD en augmentation de 5 %.





UNE POLARISATION IMPORTANTE DES FLUX VERS L'AGGLOMÉRATION DE GRENOBLE ET VOIRONNAIS

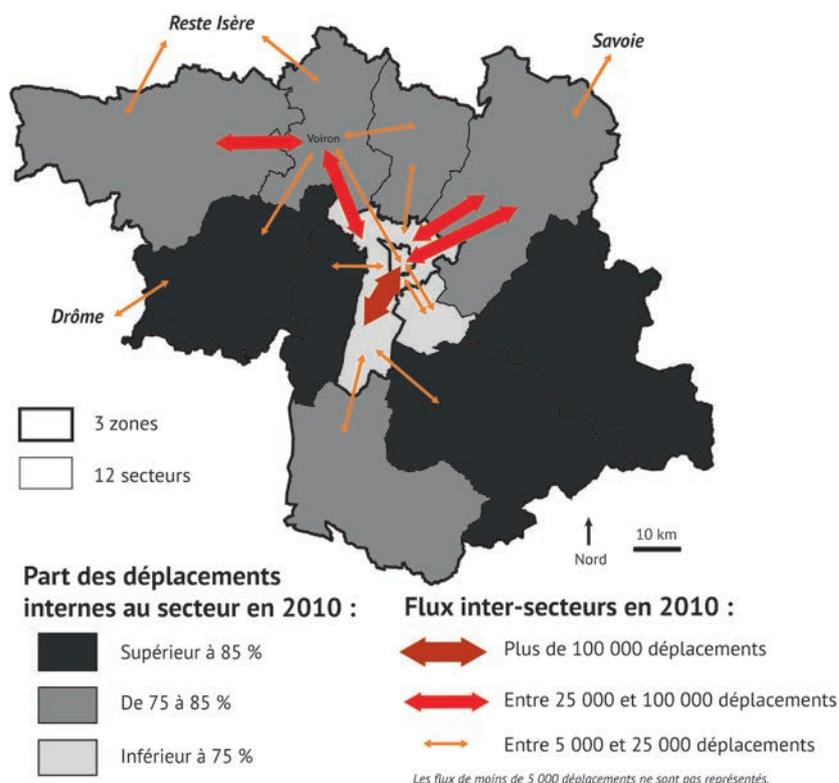
D'importants échanges avec l'agglomération grenobloise...

Plus de 85 % des déplacements des secteurs du Sud Grésivaudan, du Vercors, du Trièves et du Mathéysine-Monestier ont comme origine et comme destination le secteur.

Au contraire, le Voironnais et le Grésivaudan ont des liens privilégiés avec l'agglomération grenobloise.

... et le Voironnais

Le Voironnais est très attractif pour les secteurs adjacents (Bièvre, Sud Grésivaudan, Chartreuse), confirmant ainsi son rôle de pôle d'équilibre.



Les flux en chiffres

58 min

Budget-temps d'un habitant de la grande région grenobloise

2 km

Distance moyenne parcourue à vélo

9 min

Durée moyenne d'un déplacement à pied

15 min

Durée moyenne d'un déplacement en voiture



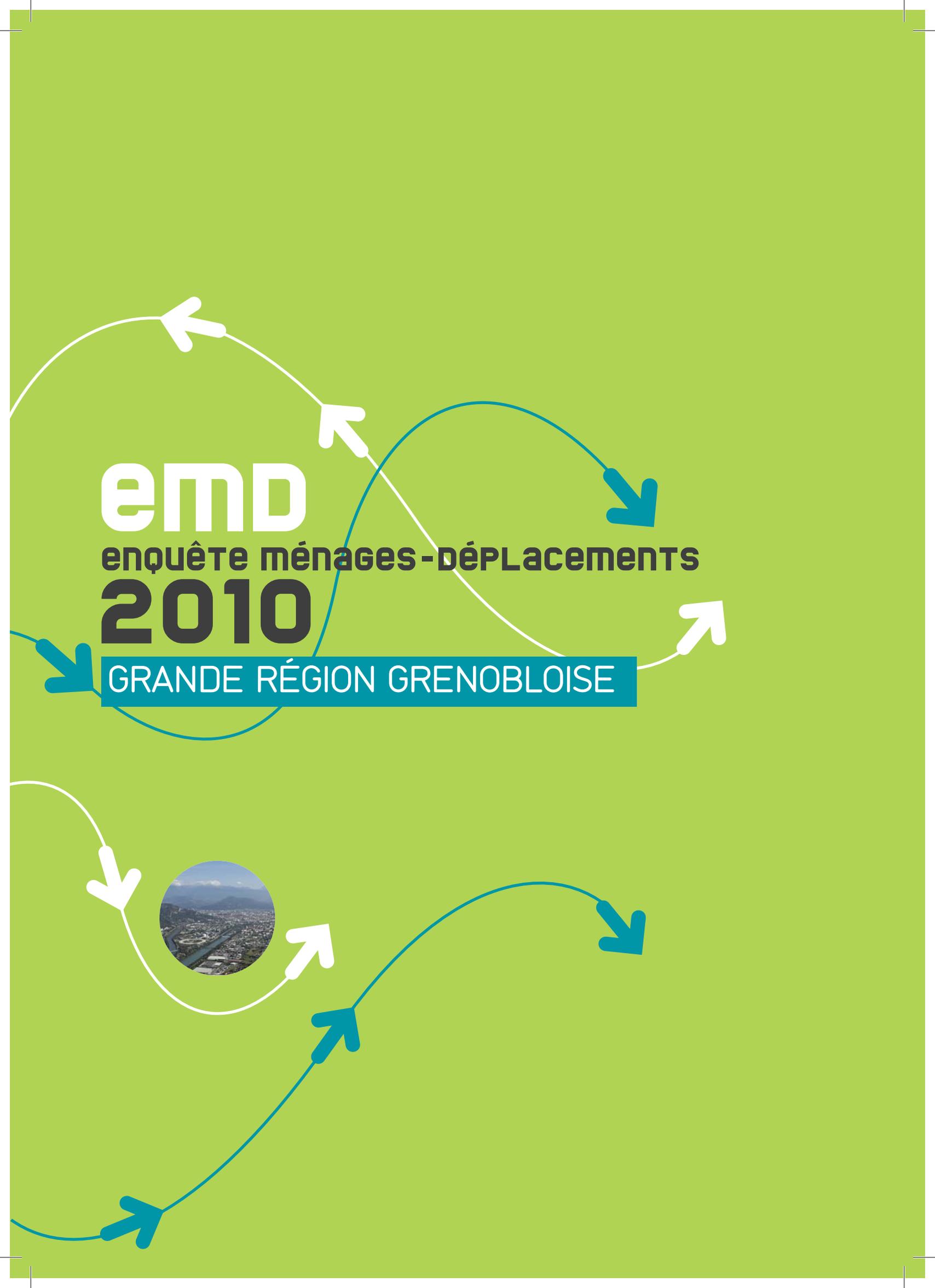


DYNAMIQUES

»» QUE RETENIR ?

Le temps moyen d'un déplacement est de plus d'un quart d'heure pour un déplacement réalisé dans la grande région grenobloise. Les habitants de l'agglomération consacrent près d'une heure par jour à se déplacer. Ce budget-temps est semblable à la plupart des autres grandes agglomérations françaises.

L'agglomération grenobloise et le Voironnais structurent fortement les flux de la grande région grenobloise.



emd

enquête ménages-déplacements

2010

GRANDE RÉGION GRENOBLOISE



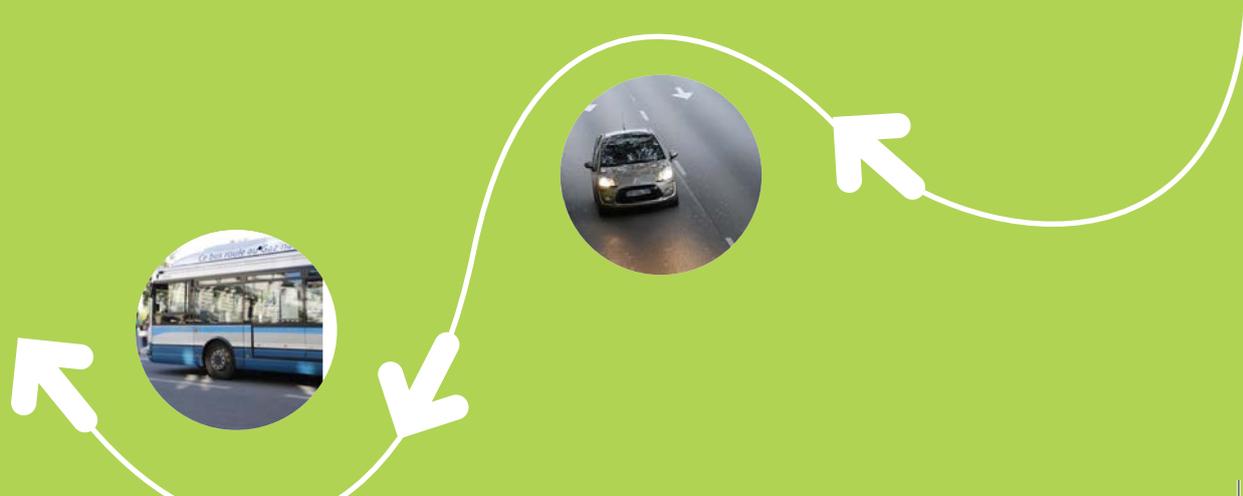


→ Opinions

»»» OBJECTIF : partir des opinions pour comprendre les pratiques modales

Le temps de parcours et le prix du déplacement sont souvent des facteurs mis en avant pour expliquer le choix modal. Pourtant, les représentations associées aux moyens de transport sont un ingrédient décisif du choix modal.

Grâce au fichier opinion des Enquêtes Ménages-Déplacements, il est possible de saisir les représentations et d'appréhender les liens entre ces images et les pratiques habituelles de déplacements. Cette analyse permet d'identifier les logiques d'action qui sous-tendent le choix modal.





Perception de l'offre en transport collectif

LES TRANSPORTS ET LA CIRCULATION : UN ÉLÉMENT IMPORTANT, MAIS PAS PRIMORDIAL

En 2010, 87 % des habitants de la grande région grenobloise considèrent que les transports et la circulation sont un point important de la vie local.

L'intérêt porté par les personnes aux transports et à la circulation a augmenté entre 2002 et 2010.

La préoccupation face aux transports et la circulation est deux fois plus importante pour les habitants à l'extérieur de l'agglomération que pour les habitants de l'agglomération, mieux desservie par les réseaux de transports.

Toutefois, les transports et la circulation ne sont pas le point le plus important de la vie locale. En effet, l'environnement et le cadre de vie, la sécurité ou encore l'emploi pèsent davantage pour les habitants.

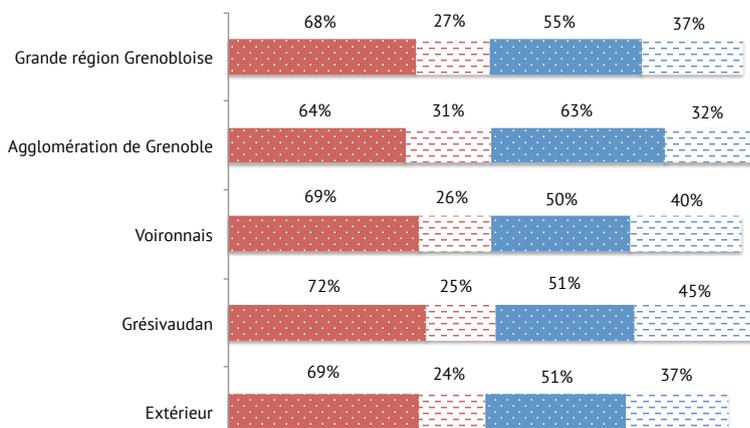
55 %

des habitants ont une image positive des transports en commun

L'IMAGE DE LA VOITURE EST PLUS POSITIVE QUE CELLE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Appréciation de la voiture particulière et des transports en commun

■ Image positive de la voiture particulière ■ Image négative de la voiture particulière
■ Image positive des transports en commun ■ Image négative des transports en commun



La voiture véhicule une image positive

68 % des habitants de la grande région grenobloise appréhendent positivement la voiture. Mais plus de la moitié des habitants a également une image positive des transports en commun.

Dans l'agglomération grenobloise bien desservie par le réseau urbain, l'image de la voiture particulière est altérée au profit d'une meilleure représentation des transports collectifs.



LA PRATICITÉ ET LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES MODES DE TRANSPORT

Des modes "pratiques"

Le premier adjectif cité pour la voiture particulière et les transports collectifs est "pratique". Si les transports en commun sont considérés comme très pratiques par les habitants de l'agglomération de Grenoble par rapport aux autres territoires, la voiture particulière leur semble moins pratique.

La dimension environnementale des modes

Pour la voiture particulière comme pour les transports collectifs, le deuxième adjectif cité relève de l'appréciation environnementale et donc collective des modes de transports : la voiture particulière est "polluante" tandis que les transports en commun sont "écologiques".

Cette distinction est valable pour l'ensemble des territoires avec une plus forte sensibilité environnementale dans l'agglomération de Grenoble.

Une voiture indispensable à l'extérieur de l'agglomération

La voiture est considérée comme "indispensable" à l'extérieur de l'agglomération et non dans l'agglomération de Grenoble. Les transports en commun sont considérés comme "chers" au centre, car le prix est souvent comparé à la distance (au centre, les distances sont courtes à la différence de l'extérieur) et les habitants du centre de l'agglomération sont plus souvent abonnés. (coûts élevés).

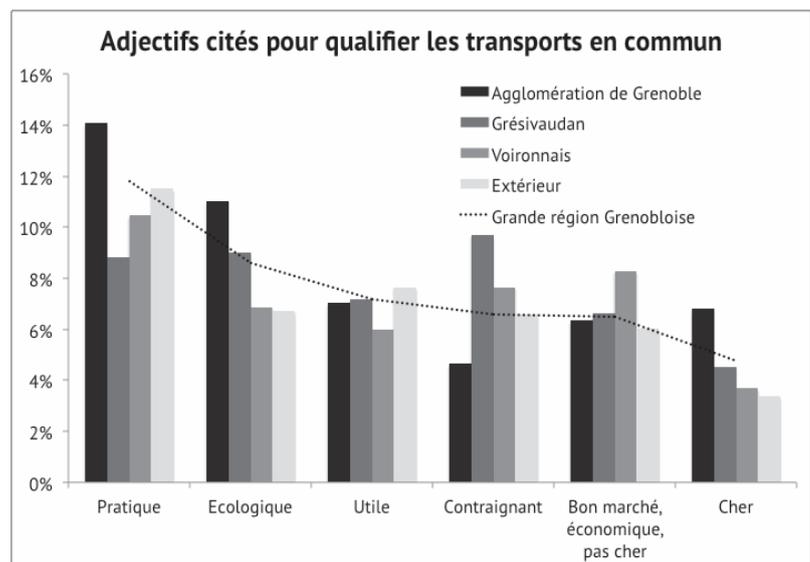
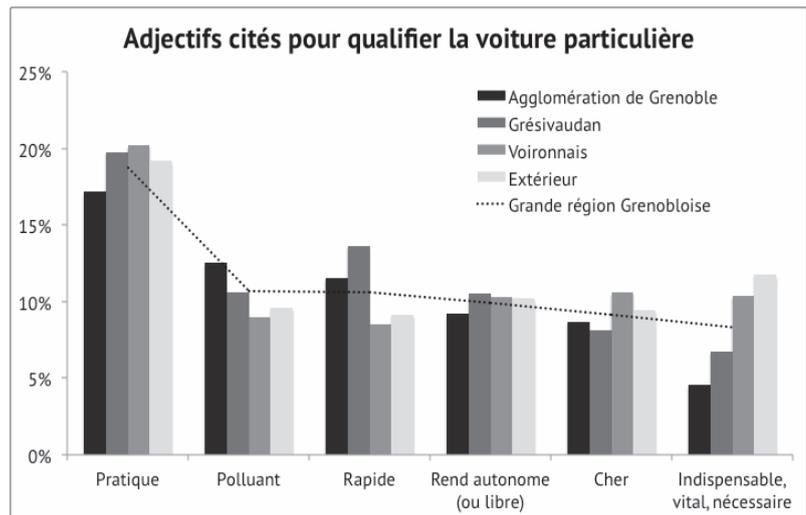




Image et choix des modes de transports

ANALYSE DES COMPORTEMENTS DE HUIT TYPES D'HABITANTS POUR COMPRENDRE LES CHOIX DE MOBILITÉ

Classer les habitants selon les prédispositions à l'usage des différents modes

Alors que la plupart des études sur le choix des ménages concernant les différents modes de transport portent sur les prix ou le temps, 6T-Bureau de recherche propose une approche novatrice combinant les temps, les prix, les préférences d'usage et les habitudes d'utilisation de tel ou tel mode de transport.

À partir des Enquêtes Ménages-Déplacements, les habitants sont classés selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. Cette typologie compte huit types, répondant chacun à une combinaison de logiques de comportement spécifique.

Les modalités de construction de la typologie sont les suivantes :

- Les **HABITUDES** des modes de transports utilisés : les habitants qui utilisent exclusivement un seul mode sont différenciés des habitants qui utilisent plusieurs modes de transports.
- Les **VALEURS** : les habitants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) sont différenciés de ceux qui qualifient l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, bruyant, etc.).
- Les **PRÉFÉRENCES** : les habitants sont différenciés selon leur préférence en faveur des différents modes de transports.

Huit types d'habitants selon leurs habitudes de mobilité et leurs perceptions des modes de transports

TYPE	Description
Automobilistes exclusifs convaincus	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une image négative des transports collectifs.
Automobilistes exclusifs ouverts	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne, mais sont ouverts à l'utilisation d'autres modes de transports dans la mesure où ils ont une image positive des transports collectifs.
Modes alternatifs exclusifs	Ils n'utilisent jamais l'automobile. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics	Ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints (stationnement, congestion, etc.) à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes.
Prédisposés aux modes alternatifs	Ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport.
Comparateurs de temps	Ils utilisent le mode de transport le plus rapide et choisissent au cas par cas.
Écologistes civiques	Ils privilégient l'usage des moyens de transport écologiques pour être en accord avec leurs convictions.
Ancrés dans la proximité	Ils n'aiment pas se déplacer par des moyens de transport motorisés, sont fortement ancrés dans la proximité.



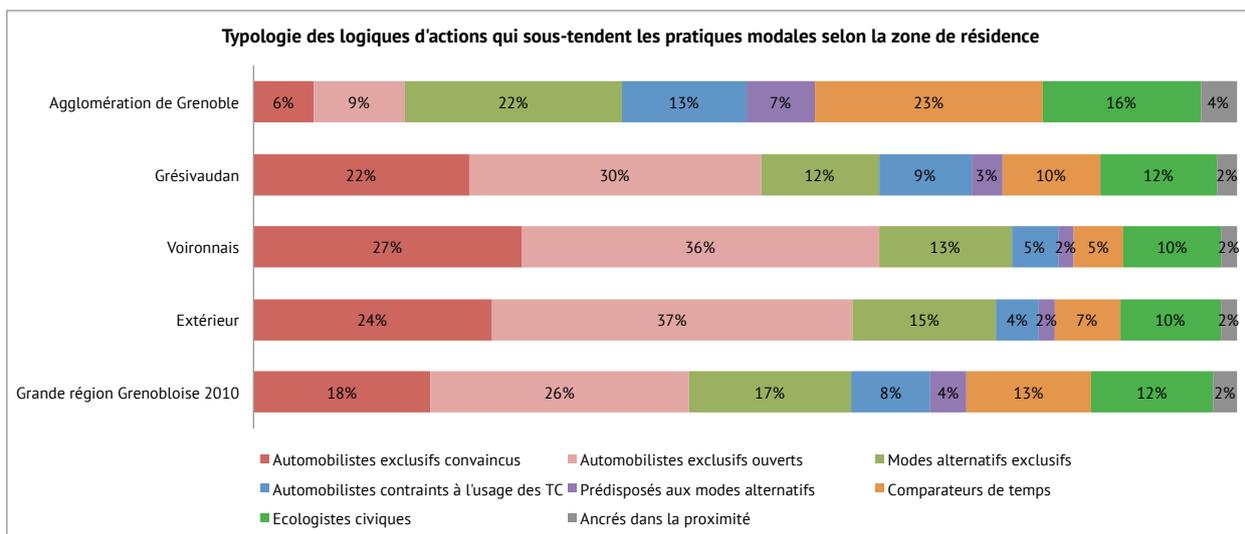
TYPOLOGIE DES LOGIQUES D'ACTIONS QUI SOUS-TENDENT LES PRATIQUES MODALES

Deux tiers sont exclusifs d'un mode de transport

Les "automobilistes exclusifs" et les "modes alternatifs exclusifs" n'utilisent qu'un seul mode de transport : la voiture particulière pour les premiers et les transports en commun pour les seconds. Un tiers des habitants de la grande région grenobloise est ainsi utilisateurs de différents modes de transports, et ils concernent une part plus importante de la population dans l'agglomération de Grenoble (63 %). Parallèlement, les "automobilistes exclusifs" sont plus importants en dehors de l'agglomération de Grenoble où les offres de transports publics sont limitées.

70 % ont une attitude positive à l'égard des transports en commun

Les automobilistes exclusifs ouverts, autrement dit ayant une bonne image des transports en commun, concernent une part plus importante que les automobilistes exclusifs fermés (26 % contre 18 %). Lorsqu'est considéré l'ensemble des types ayant une attitude positive à l'égard des transports en commun, la part des personnes atteint 70 %.



Le choix des modes de transport en chiffres

44 %

n'utilisent que l'automobile

12 %

privilégient des modes de transports écologiques

8 %

préfèrent utiliser la voiture, mais se déplacent en transport en commun

13 %

comparent l'ensemble des modes pour choisir le mode utilisé

17 %

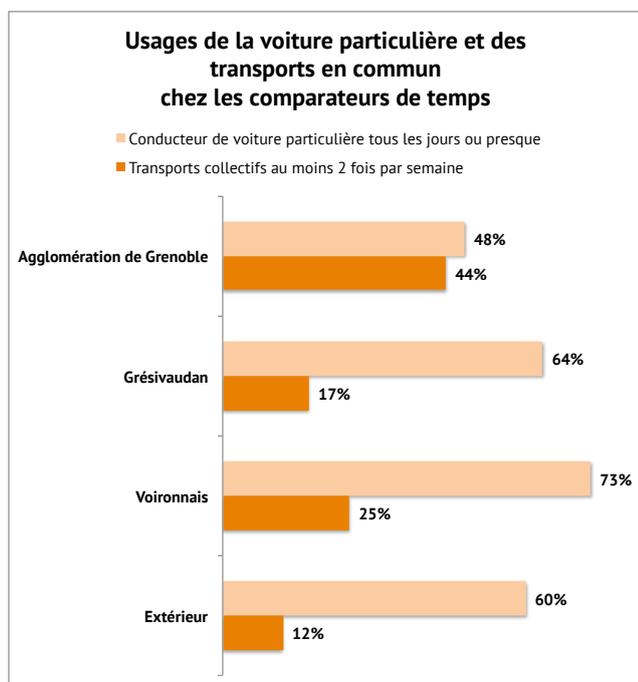
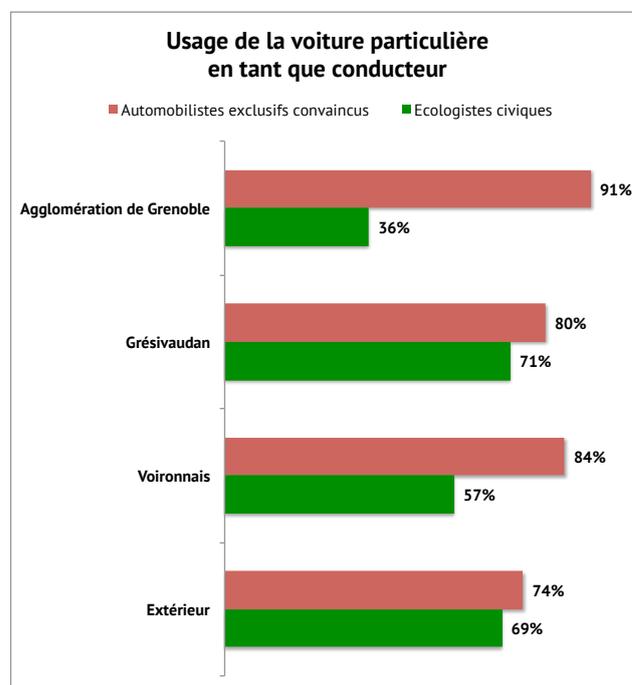
n'utilisent que les transports en commun



Une forte dépendance à l'automobile à l'extérieur de l'agglomération grenobloise

Si les pratiques des "écologistes civiques" se rapprochent de celles des "automobilistes exclusifs convaincus", la dépendance à l'égard de la voiture particulière est forte.

En dehors de l'agglomération grenobloise, la dépendance à l'égard de la voiture est relativement élevée. Une plus faible dépendance est cependant observée dans le Voironnais dans la mesure où les transports en commun permettent aux "écologistes civiques" de se déplacer en accord avec leurs valeurs.



Les transports en commun efficaces dans l'agglomération grenobloise

Les "comparateurs de temps" ont une approche très rationnelle de l'usage des différents modes de transport. Ainsi, leurs habitudes modales permettent de mesurer l'efficacité comparée des moyens de transport.

Les transports en commun sont très efficaces dans l'agglomération grenobloise où l'écart entre les pratiques quotidiennes de la voiture particulière et les pratiques hebdomadaires des transports en commun est faible.

Dans le reste de la grande région grenobloise, la voiture s'avère beaucoup plus efficace que les transports en commun, avec un avantage à peine moins marqué dans le Voironnais.



OPINIONS

»»» QUE RETENIR ?

Les habitants de la grande région grenobloise ont une meilleure image de la voiture particulière que des transports en commun. Mais celle-ci est considérée comme "polluante" alors que les transports en commun sont considérés comme "écologiques".

En dehors de l'agglomération grenobloise, la dépendance à la voiture particulière est particulièrement forte.



Les partenaires de l'EMD

PARTENAIRES FINANCIERS

- L'État,
- SMTC de l'agglomération grenobloise,
- Communauté d'agglomération du Pays Voironnais,
- Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan,
- Région Rhône-Alpes,
- Département de l'Isère,
- Grenoble-Alpes Métropole,
- Ville de Grenoble

PARTENAIRES ASSOCIÉS

- Communauté de communes du Sud Grenoblois
- Communauté de communes Chartreuse Guiers
- Communauté de communes Bièvre Est
- Communauté de communes Bièvre Toutes Aures
- Communauté de communes de la Bourne à l'Isère
- Communauté de communes de la Matheysine
- Communauté de communes de Mens
- Communauté de communes de Vinay
- Communauté de communes des Deux Alpes
- Communauté de communes des Vallées du Valbonnais
- Communauté de communes du Balcon sud de la Chartreuse
- Communauté de communes du Canton de Clelles



+
d'infos

Un **CD-ROM** présentant la méthodologie, les chiffres-clés de l'Enquête Ménages-Déplacements et l'ensemble des documents concernant les exploitations des EMD est disponible auprès de la Direction de la Mobilité et des Transports de Grenoble-Alpes Métropole/SMTC.

- Communauté de communes du canton de Monestier de Clermont
- Communauté de communes du Massif du Vercors
- Communauté de communes de Vercors Isère
- Communauté de communes du Pays de Bièvre Liers
- Communauté de communes du Pays de Chambaran
- Communauté de communes du Pays de Corps
- Communauté de communes du Pays de Saint Marcellin
- Communauté de communes du territoire de Beaurepaire
- Syndicat mixte du Pays de Bièvre Valloire
- Syndicat mixte du Pays du sud Grésivaudan
- Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise

PARTENAIRES TECHNIQUES

- Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise
- CERTU
- CETE de Lyon
- DDE de l'Isère
- DDT
- 6T-Bureau de recherche

Un club pour valoriser l'EMD : l'EMD de la grande région grenobloise, catalyseur d'une dynamique partenariale autour des questions de mobilité

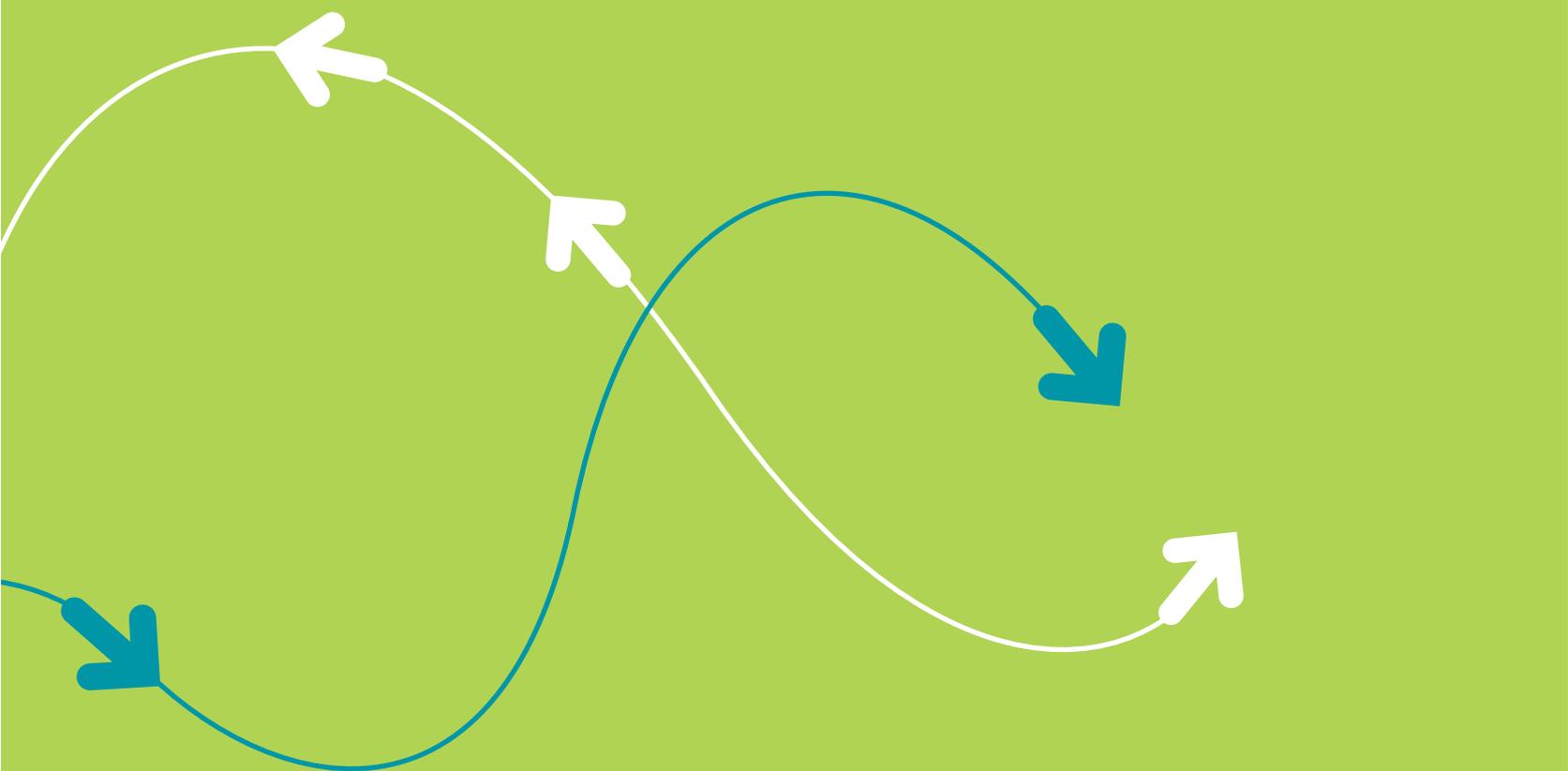
Cette richesse d'analyse ne pouvant rester lettre morte, le SMTC, maître de l'ouvrage de l'enquête, et les principaux partenaires ont souhaité poursuivre leur collaboration au sein du club "Valorisation de l'EMD". Animé par l'Agence d'Urbanisme, il favorise la mise en commun des données et le partage des enseignements des différents programmes d'études sur la mobilité. Le club, réuni trois à quatre fois par an, est ainsi un lieu de "mise à niveau" de la connaissance et d'impulsion d'une action collective éclairée. Il permet également d'ouvrir la réflexion sur les évolutions de la mobilité à travers la présentation de divers travaux comme l'Enquête Nationale Transports, les EMD d'autres agglomérations et les travaux de recherche en cours.

www.lametro.fr



ACCÉDER AUX RÉSULTATS DE L'EMD :
www.smtc-grenoble.org





SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Direction de la Mobilité et des Transports

Tél : 04 76 59 59 59
www.smtc-grenoble.org



SMTC