

OCT
2019
-
DÉC
2020

LETTRE D'INFORMATION

L'ENQUÊTE **mobilité** GRANDE RÉGION GRENOBLOISE



#àvélo



#àpiéd



#entram

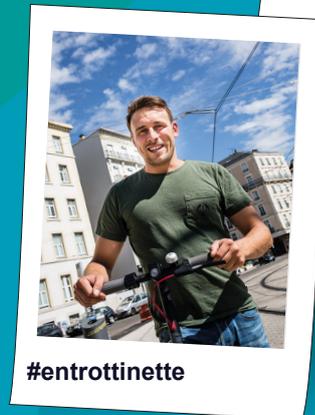


#entrain

1^{ers} résultats



#encovoit



#entrottinette



#enbus

L'EMC² en quelques chiffres

+ DE 20

partenaires institutionnels

359

communes

826 000

habitants

7 300

ménages enquêtés

12 450

personnes interrogées

44 600

déplacements recensés

17

semaines d'enquête :
14 entre novembre et mars 2020 et 3 en septembre 2020

+100

enquêteurs mobilisés

ÉDITO

Après un long travail de terrain et d'analyse, l'Enquête Mobilité EMC² 2019-2020 nous dévoile en ce milieu d'année 2021 ses premiers résultats. Je vous invite à les découvrir au fil de cette lettre d'information.

Tenant compte de la crise sanitaire de Covid-19, des questions spécifiques ont été intégrées dans l'enquête pour apprécier les potentiels changements de comportements de mobilité liés à cet évènement. Les premiers résultats montrent que les actions menées en faveur du développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture portent leurs fruits : elles permettent aux habitants de se déplacer autrement.

Je remercie l'ensemble des partenaires institutionnels qui ont permis de mener à bien cette enquête de grande ampleur, les 359 communes sur lesquelles elle s'est déroulée, mais également les prestataires techniques, l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, le CEREMA, qui en ont assuré la mise en œuvre concrète, 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.

Sylvain LAVAL
Président du SMMAG

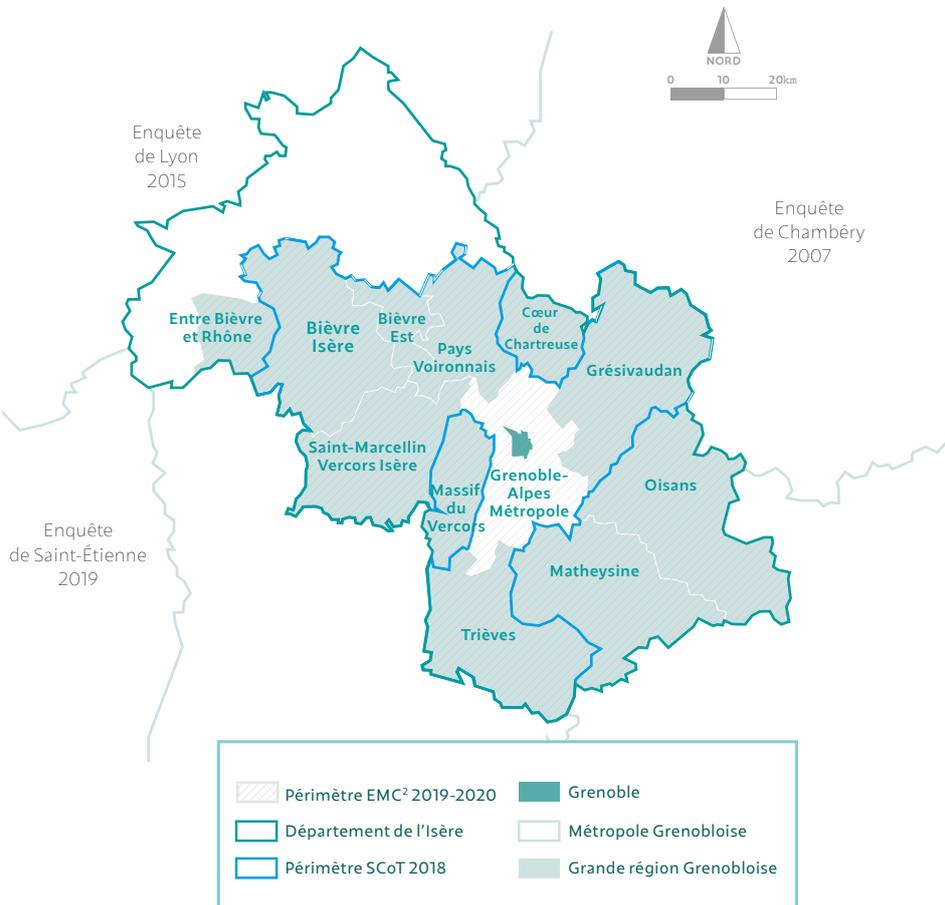


QU'EST-CE QU'UNE ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA (EMC²) ?

Le périmètre géographique de l'enquête

Les enquêtes mobilité (appelées auparavant « Enquêtes ménage-déplacements » EMD) capturent une photographie des déplacements réalisés sur le territoire un jour moyen de la semaine. Transports en commun, mobilités douces ou partagées, voiture, tous les modes de transports sont pris en compte.

Les enquêtes mobilité sont menées selon une méthode standardisée mise en place par le CERTU (Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) devenu CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Plus de 150 enquêtes de ce type ont été menées en France depuis 1970. Leurs résultats sont compilés et étudiés à l'échelle nationale. C'est la 8^e enquête mobilité réalisée dans l'aire grenobloise, depuis 1966.



Les grands objectifs de l'enquête mobilité

L'EMC², réalisée sur un périmètre étendu, offre une vision globale du fonctionnement des déplacements sur un territoire de 359 communes. Elle permet, au-delà des données de flux, de déterminer les évolutions des usages dans la durée et ainsi d'apprécier l'efficacité des infrastructures et des services de mobilité mis en place et d'ajuster les priorités à l'échelle de la grande région grenobloise, en coordonnant les politiques de mobilité.

Par ailleurs, grâce à la standardisation des méthodes, les enquêtes mobilité 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. Les comparaisons entre agglomérations permettent de mesurer l'impact des politiques locales de mobilité.



© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella

LE DISPOSITIF D'ENQUÊTE

3 volets pour étudier les comportements et les opinions

Le dispositif d'enquête comprend 3 volets, permettant de recenser :

- les comportements de mobilité en semaine (« cœur d'enquête ») ;
- les comportements de mobilité le week-end ;
- les opinions des habitants sur un certain nombre de sujets ayant trait à la mobilité (questions locales).

Le découpage en secteurs de tirage a été adapté par rapport à l'enquête de 2010, du fait des évolutions institutionnelles, mais permet d'assurer une comparabilité des résultats dans le temps.

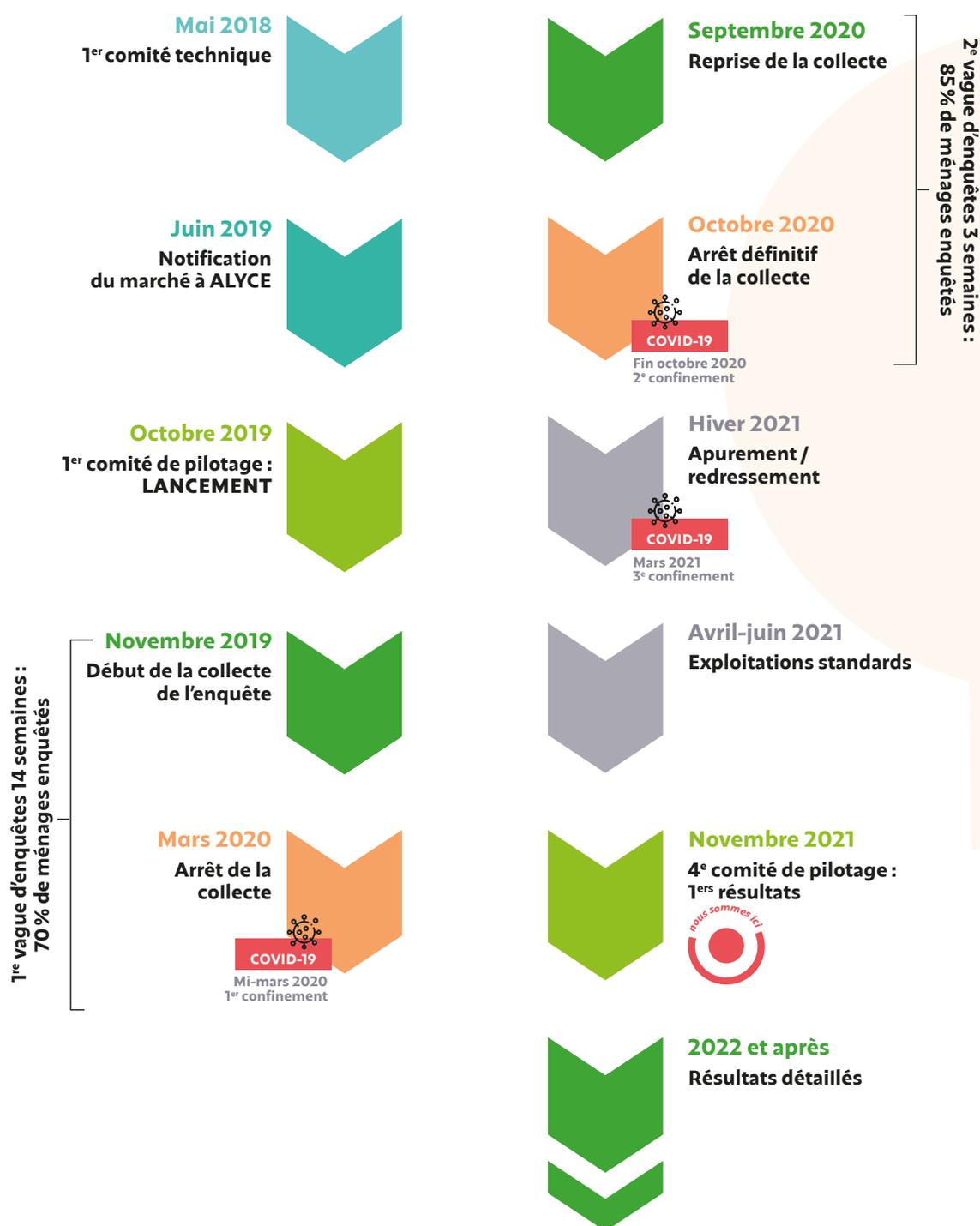
Plus d'une centaine d'enquêteurs, supervisés par une dizaine de chefs d'équipes de la société ALYCE, se sont relayés sur le terrain en face-à-face et également par téléphone pour assurer le bon avancement et déroulé de l'enquête.

Récapitulatif de la constitution de l'enquête
EMC² Grande région grenobloise



La phase de collecte des données

Tenant compte du contexte sanitaire, des questions spécifiques ont été intégrées pour apprécier les potentiels changements de comportements de mobilité liés au Covid-19.





LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

La mobilité des habitants de la grande région grenobloise : dans la fourchette basse des territoires comparables

© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella



En 2020, un habitant de la grande région grenobloise réalise en moyenne 3,4 déplacements par jour (du lundi au vendredi). Ce résultat s'inscrit dans la fourchette basse des grandes agglomérations françaises comparables (Besançon, Tours, Rennes).

Ce niveau moyen recouvre des comportements contrastés : il inclut des personnes qui ne sont pas sorties de chez elles la veille de l'enquête et qui représentent 9% des habitants de la grande région grenobloise (non-mobiles) ; et des personnes « hyper-mobiles » (ayant réalisé 7 déplacements et plus la veille de l'enquête) qui représentent aussi 9% des habitants.

Entre 2010 et 2020, la mobilité quotidienne des habitants a diminué de 6%, à l'instar de ce qui est observé dans les autres grandes agglomérations. Cette tendance nationale, qui a émergé dans les années 2000, s'explique partiellement par :

- une augmentation du nombre de personnes âgées, dont la mobilité est plus faible que la moyenne de la population ;
- un développement des modes de vie plus économes en déplacements (généralisation de la journée continue pour les actifs et les scolaires ; développement du télétravail, de l'e-commerce, des démarches en ligne grâce aux outils numériques...).

L'évolution démographique positive entre 2010 et 2020 (+1%) ne compense pas la baisse de la mobilité. Le nombre de déplacements réalisés par les habitants de la grande région grenobloise diminue donc de 5%, et s'établit à 2,8 millions de déplacements quotidiens, contre 2,9 millions en 2010.

826 000
HABITANTS

3,4 DÉPLACEMENTS

quotidiens par personne
et par jour (du lundi
au vendredi)

2,8 MILLIONS
DE DÉPLACEMENTS
QUOTIDIENS

réalisés par les habitants
de l'aire grenobloise un jour
moyen de semaine (hors
week-end), dont :

1,45 MILLION
de déplacements en voiture (53%)

320 000
déplacements en TC (11%)

130 000
déplacements à vélo (5%)

830 000
déplacements à pied (30%)

35 000
déplacements avec
d'autres modes (1%)

475 000
voitures à disposition,
soit 0,74 voiture par personne
en âge de conduire

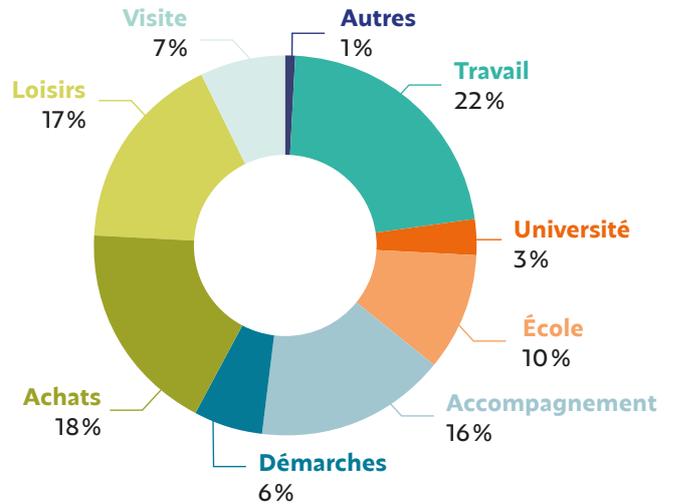
550 000
vélos à disposition,
soit 0,66 vélo par habitant

Pourquoi se déplace-t-on ?

Le travail, les études et l'accompagnement motivent plus de la moitié des déplacements. Ces déplacements pour des motifs « contraints » sont majoritairement réalisés au même moment entraînant une forte charge sur les réseaux de transport. Les loisirs et les visites à des parents et amis représentent, quant à eux, le quart des déplacements, l'autre quart étant dédié aux achats et démarches (santé, démarches administratives, etc.).

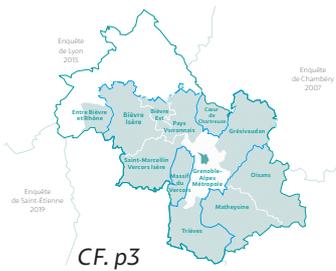
Le domicile est central dans les pratiques de mobilité. 80% des déplacements sont des sorties du domicile ou des retours au domicile. La part des déplacements enchaînés sans retour au domicile a diminué entre 2010 et 2020, signe que l'activité journalière des ménages s'est globalement simplifiée.

Répartition des motifs à la destination (hors domicile)

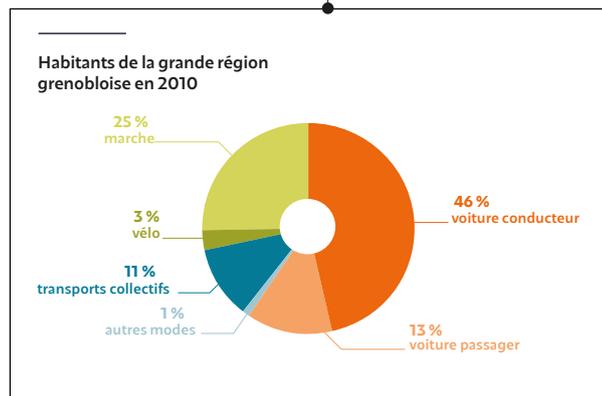
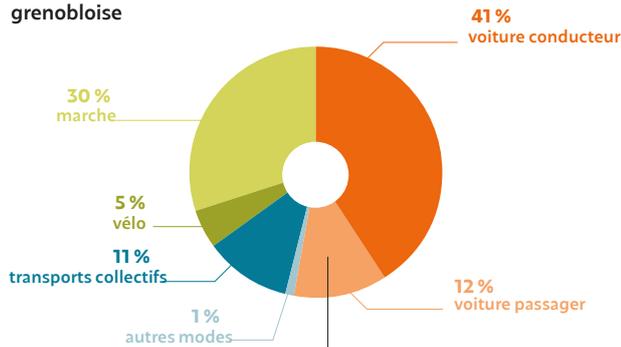


Comment se déplace-t-on ?

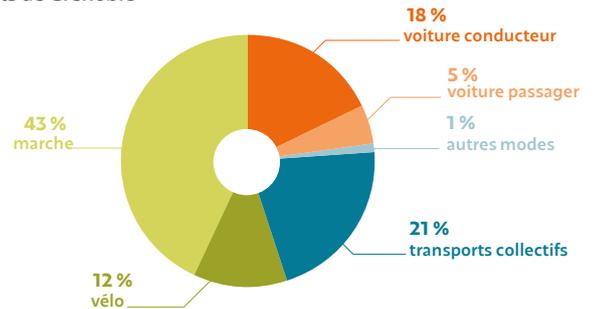
Parts modales des déplacements en 2020



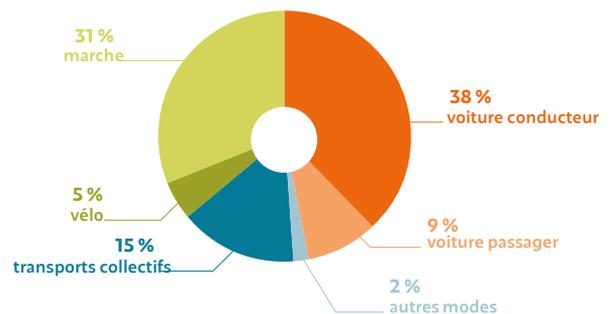
Habitants de la grande région grenobloise



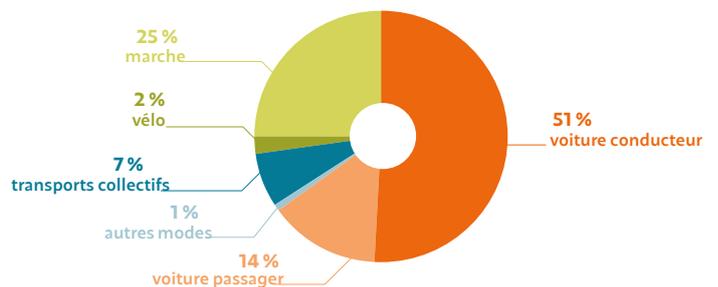
Habitants de Grenoble



Habitants du reste du coeur métropolitain



Habitants du reste de la grande région grenobloise



Bien que son usage tende à diminuer depuis les années 2000, la voiture prédomine toujours, sauf dans la commune de Grenoble

La voiture demeure le premier mode de déplacements utilisé par les habitants de la grande région grenobloise. Elle assure plus de la moitié des déplacements quotidiens (41% en tant que conducteur et 11% en tant que passager).

L'usage de la voiture s'accroît fortement avec l'éloignement du centre-ville grenoblois: les habitants de Grenoble réalisent moins du quart de leurs déplacements en voiture, ceux du cœur métropolitain hors Grenoble environ la moitié, et les habitants du reste de la grande région grenobloise l'utilisent pour les deux tiers de leurs déplacements. Elle reste largement plébiscitée pour des déplacements de courte distance, avec près de 60% des déplacements de 1 à 3 km effectués en voiture. Selon les motifs de déplacements, le recours à la voiture est contrasté: elle assure 70% des déplacements d'accompagnement et 66% des déplacements vers le travail, mais seulement 15% des déplacements pour se rendre à l'université.

Le découplage entre la possession d'une voiture et son usage, tendance apparue dans les années 2000, se renforce. Ainsi, bien que le nombre de voitures par personne en âge de conduire soit stable (0,73) l'usage quotidien de la voiture a diminué de 17% en 10 ans, passant de 2,2 déplacements par jour et par personne en 2010 à 1,8 en 2020. Cette baisse s'observe chez les habitants de tous les territoires de la grande région grenobloise, à l'exception du Grésivaudan. Elle concerne aussi bien les déplacements effectués au volant d'une voiture qu'en tant que passager, et il n'est pas observé d'évolution notable du taux d'occupation des véhicules (1,36 personnes / voiture).



Près du tiers des déplacements se fait à pied, davantage dans les zones urbaines denses, pour des déplacements de proximité

La pratique de la marche est plus développée en cœur urbain dense. Ainsi, si les habitants de Grenoble réalisent plus de 4 déplacements sur 10 à pied, les habitants des territoires hors cœur métropolitain effectuent moins d'un déplacement quotidien à pied en moyenne. La marche est prépondérante sur les très courtes distances (82% des déplacements de moins d'un km). Elle assure environ 40% des déplacements vers l'école et vers les activités de loisirs, mais seulement un quart des déplacements d'accompagnement, et 14% des déplacements vers le travail.

L'usage de la marche a légèrement augmenté en 10 ans, passant de 0,9 à 1 déplacement par jour et par personne entre 2010 et 2020. Cette pratique s'est développée dans tous les territoires, à l'exception de Grenoble intra-muros où elle était déjà très présente. La portée des déplacements à pied s'est également accrue, elle représente désormais 20% des déplacements de 1 à 3 km, contre 7% en 2010.



Et ailleurs ?

En comparaison d'autres territoires disposant d'une EMC² récente, les habitants de la grande région grenobloise se distinguent par une utilisation de la voiture moindre dans leurs déplacements quotidiens.

A contrario, la part du vélo et des transports collectifs est plus élevée.

	Voiture	TC	Vélo	Marche	Autres modes
Grande région grenobloise 2020	52%	11%	5%	30%	2%
Grande région de Tours 2019	60%	8%	2%	26%	4%
Grande région de Rennes 2018	58%	8%	2%	29%	3%
Grande région de Besançon 2018	56%	10%	1%	31%	2%



© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella

Les transports en commun très utilisés par les jeunes et sur les liaisons radiales

L'usage des transports collectifs est directement lié à l'offre disponible. Ils assurent ainsi :

- 17% des déplacements des habitants du cœur métropolitain, où l'offre est particulièrement dense;
- 7 à 8% pour les habitants du reste de la métropole, du Grésivaudan et du Voironnais, desservis par des réseaux urbains;
- leur part diminue autour de 5% dans les autres territoires.

Le choix des transports collectifs est particulièrement élevé pour les déplacements d'échange entre Grenoble et le reste de la grande région grenobloise. Assurant 33% de ces déplacements, les transports collectifs se révèlent très efficaces sur ce type de trajet.

Grands utilisateurs des transports collectifs, les jeunes de moins de 25 ans représentent 60% de leur fréquentation. Cette pratique chute rapidement au-delà de 25 ans.



Le vélo poursuit sa croissance dans la métropole

Le vélo représente 5% des déplacements dans la grande région grenobloise, un usage plus développé que dans d'autres territoires comparables.

À l'image de la marche, la pratique du vélo est plus fréquente en cœur urbain dense. Elle est particulièrement présente chez les habitants de Grenoble, qui réalisent 12% de leurs déplacements à vélo, et dans une moindre mesure chez les habitants du reste du cœur métropolitain (5% des déplacements). Bien que l'équipement en vélo soit plus élevé dans les territoires périphériques, l'usage y est tourné vers le loisir, et reste marginal dans les pratiques quotidiennes.

Dans les déplacements quotidiens, les usagers du vélo sont en premier lieu des hommes, actifs, qui se rendent au travail, sur des distances n'excédant généralement pas 5 km. La pratique du vélo est plus limitée chez les femmes et les jeunes.

Se déplacer à vélo est de plus en plus courant pour les habitants de Grenoble pour lesquels la mobilité à vélo a augmenté de 50% entre 2010 et 2020. Elle atteint aujourd'hui en moyenne 0,4 déplacement par personne et par jour. L'usage du vélo progresse également dans le reste de la métropole et sur le territoire de Saint-Marcellin-Vercors-Isère-Communauté, mais reste encore limité (0,1 à 0,2 déplacement par jour et par personne en moyenne).



© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella

L'intermodalité est associée aux transports collectifs et reste marginale

90 000 déplacements quotidiens combinent plusieurs modes de transport. Cela représente 3% des déplacements, en légère diminution entre 2010 et 2020.

95% des déplacements intermodaux comportent au moins un trajet en transports collectifs, la combinaison de modes la plus répandue étant la correspondance entre deux lignes de transport collectif. Le train apparaît comme un fort vecteur d'intermodalité : trois quarts des déplacements comportant un trajet en train enchaînent plusieurs modes de transport.

En moyenne, chaque habitant consacre une heure par jour à se déplacer et parcourt une vingtaine de kilomètres

Le temps quotidien moyen consacré à se déplacer est d'environ une heure, et reste stable dans le temps. Cette moyenne est globalement homogène sur l'ensemble des territoires.

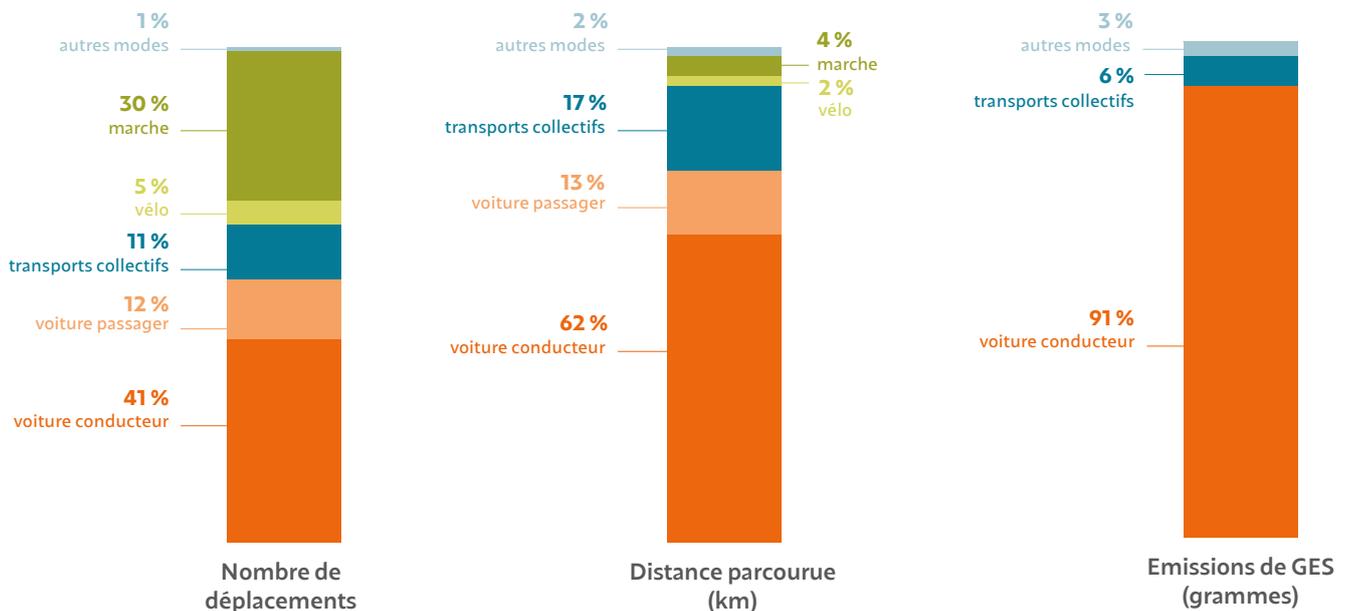
La distance moyenne parcourue quotidiennement est d'environ 20 km, en légère diminution depuis 2010. Cette moyenne varie selon les territoires et s'accroît lorsque la compacité de la ville diminue. Les habitants des territoires de montagne, sans centralité urbaine conséquente et où les contraintes topographiques sont majeures, sont ceux qui parcourent les plus longues distances au quotidien.

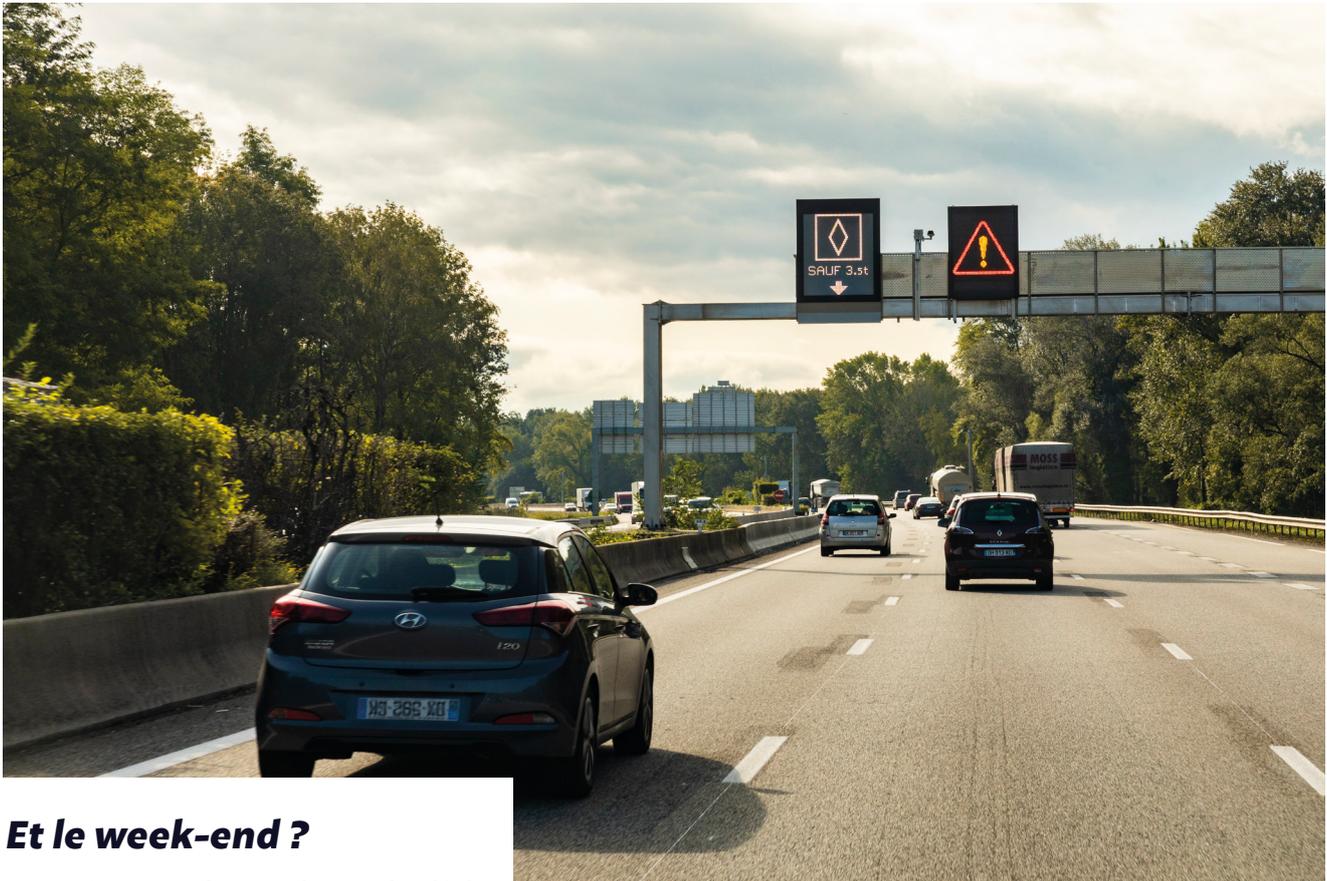


LA VOITURE, PRINCIPALE RESPONSABLE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE GÉNÉRÉES PAR LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES HABITANTS

Les déplacements en voiture représentent 52 % des flux quotidiens des habitants. Cependant, la voiture est souvent le mode de transport favorisé pour les déplacements de longue distance, et couvre ainsi les trois quarts des kilomètres parcourus. C'est aussi le mode dont les rejets de gaz à effet de serre par passager sont les plus élevés. La voiture contribue pour plus de 90 % dans les émissions de GES générées par la mobilité quotidienne des habitants (Diagnostic Énergie Émissions Mobilité, modélisation à partir des données EMC²).

Poids des modes de déplacements





© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella

Et le week-end ?

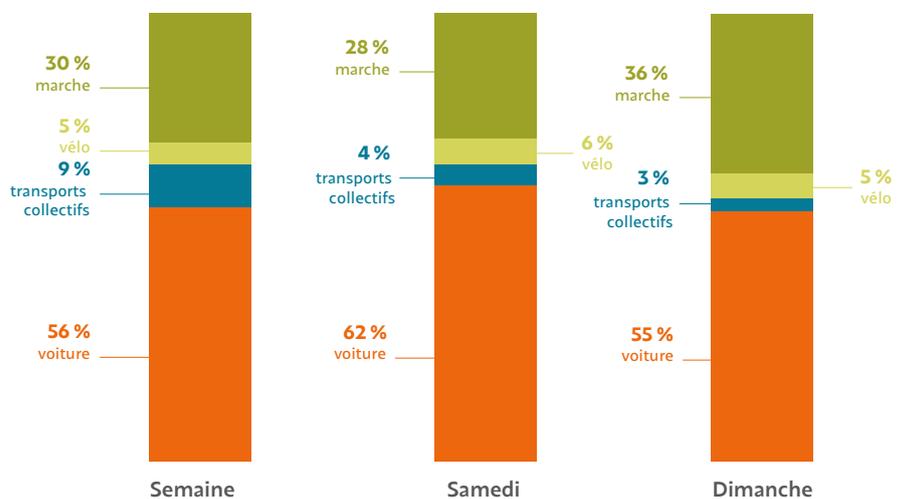
Avertissement : les enquêtes sur les déplacements du week-end n'ont concerné que les personnes de 15 ans et plus. Elles ne sont par conséquent pas directement comparables avec les données présentées ci-dessus sur la mobilité de semaine.

Par rapport à la semaine, le niveau de mobilité des habitants diminue légèrement le samedi, et de façon beaucoup plus marquée le dimanche.

Le samedi, les activités les plus fréquentes sont les achats et les loisirs, tandis que le dimanche, plus de la moitié des déplacements sont motivés par les loisirs et les visites à des parents ou amis. La part des déplacements domicile-travail chute à 5% le samedi et 3% le dimanche.

La part modale des transports collectifs diminue le week-end, au profit de la voiture le samedi, et au profit de la marche le dimanche. Il est à noter que le niveau de mobilité étant bien inférieur le dimanche, la mobilité individuelle en voiture est divisée par 2.

Parts modales des déplacements des habitants de 15 ans et plus

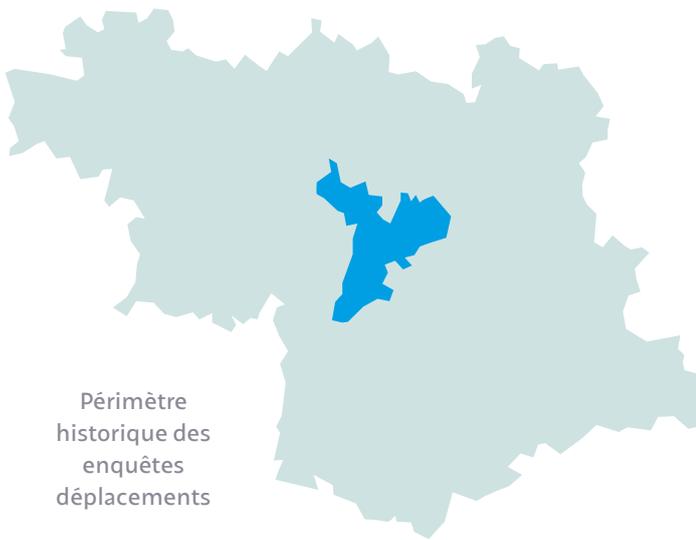


Mobilité des habitants de plus de 15 ans*

La semaine	3,7
Le samedi	3,0
Le dimanche	1,8



RETOUR SUR PLUS DE CINQUANTE ANS D'OBSERVATION DE LA MOBILITÉ...



Périmètre historique des enquêtes déplacements

Fruit d'une longue tradition d'observation de la mobilité, l'agglomération grenobloise dispose de huit enquêtes déplacements, la première datant des années 60. Initialement menées sur un territoire moins vaste qu'aujourd'hui, elles témoignent du lien étroit entre les pratiques de déplacements, les modes de vie et l'aménagement du territoire.

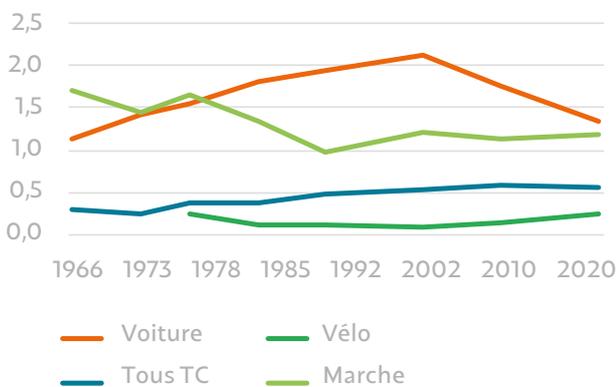
Avertissement : Les analyses ci-dessous sont menées à l'échelle de ce périmètre historique des enquêtes mobilité qui comprend 25 communes et 399 000 habitants (cf. cartographie).

Si le nombre de déplacements reste stable jusque dans les années 2000, et connaît une légère inflexion à la baisse depuis, la façon dont on se déplace a radicalement changé.

Dans la deuxième moitié du vingtième siècle, sous l'impulsion du développement du réseau routier, l'automobile prend progressivement le pas sur la marche et les deux roues. Elle sera le catalyseur de l'allongement des distances et de l'étalement de la ville. Cependant, des impacts négatifs apparaissent rapidement. Dès 1975, après l'instauration du versement transport, les pouvoirs publics mènent des projets ambitieux sur les réseaux de transports collectifs, pour contrer la domination de la voiture. Cette structuration des transports collectifs permettra d'en accroître l'usage, sans pour autant infléchir l'essor de l'automobile.

Une rupture de tendance apparaît dans les années 2000. Pour la première fois depuis 40 ans, l'usage quotidien de la voiture diminue. Les transports collectifs poursuivent leur rythme de croissance, tandis que l'usage du vélo est relancé dans la partie la plus urbaine du territoire, soutenu par les dynamiques d'aménagement de l'espace public. La marche à pied, quant à elle, se stabilise après des décennies de baisse. En 2020, le nombre de déplacements quotidiens effectués à pied et en voiture converge pour atteindre quasiment le même niveau.

Nombre de déplacements quotidiens par personne



À noter : les données disponibles ne permettent pas de distinguer le vélo et les deux roues motorisés avant 1978.



© Grenoble Alpes Métropole / Lucas Frangella

La crise sanitaire, accélérateur de tendance ou rupture ?

La crise sanitaire, survenue en 2020, a impacté fortement les comportements de mobilité. Il est cependant aujourd'hui encore trop tôt pour tirer des enseignements sur des tendances qui peuvent (ou non) être pérennes.

Pendant la crise, à la suite des périodes de confinement, les transports en commun et le covoiturage ont été délaissés, tandis que les déplacements à pied et à vélo augmentaient. La défiance « sanitaire » envers les transports en commun a entraîné une forte baisse de fréquentation et généré des reports modaux (nouveaux cyclistes, retour à la voiture...).

De nombreuses questions se posent aujourd'hui sur les évolutions à venir et les perspectives pour la mobilité :

- De nouvelles aspirations vont-elles émerger chez les habitants ?
- L'essor du vélo et de la marche va-t-il se poursuivre ?
- Les usagers vont-ils revenir dans les TC ?
- Quelle évolution des mobilités partagées (covoiturage, auto-partage...) ?
- Quel développement du télétravail, du télé-enseignement... ? Quel impact sur l'organisation des activités quotidiennes des habitants et les déplacements liés ?
- Les nouveaux outils numériques vont-ils entraîner une diminution de la mobilité ou au contraire un accroissement (délocalisation du lieu de résidence plus loin du lieu de travail, nouvelles activités permises par le temps dégagé...) ? Quel impact sur le prix du foncier ?
- Les habitants vont-ils se réapproprier le territoire de proximité de façon durable ? Quel sera demain le territoire des achats du quotidien, des loisirs... ? Quel développement de l'e-commerce ?

Un contexte propice aux changements de comportement de mobilités ?

De multiples causes sont évoquées pour expliquer les évolutions récentes :

- les politiques de mobilité orientées vers le développement des modes alternatifs à l'automobile en solo (développement des transports collectifs et des pistes cyclables, incitation au covoiturage...) rendent plus confortables les conditions d'utilisation de ceux-ci ;
- le poids de la population âgée s'accroît dans le territoire, avec un moindre usage de l'automobile ;
- la part de la population vulnérable économiquement (par rapport au coût du carburant) s'accroît également ;
- les préoccupations environnementales connaissent une montée en puissance chez les habitants, susceptibles d'impacter les comportements de mobilité ;
- les modes de vie évoluent sous l'impulsion du développement numérique. Celui-ci touche à de nombreux aspects de la vie quotidienne tels que le travail, les achats, la santé, etc.

Et la suite...

Des analyses approfondies de l'enquête sont prévues en 2022, elles permettront d'éclairer les décisions au service de l'action des collectivités.

Les grands indicateurs de mobilité seront actualisés d'ici quelques années, grâce à la réalisation d'une nouvelle enquête appelée "fréquence +", qui permettra de mieux évaluer les effets de la crise sanitaire sur les mobilités.

OCT
2019
-
DÉC
2020

L'ENQUÊTE **mobilité** GRANDE RÉGION GRENOBLOISE