les
5 MINUTES
de
L'OBSERVATOIRE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE

« L'image des modes » de déplacements dans l'aire grenobloise

Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

GRENOBLE-ALPES
CENTRE DE RESSOURCES
OBSERVATION ET EVALUATION DES POLITIQUES DE DEPLACEMENTS
SMMAG
Service Projets, Observations et Prospective

Préambule

- Les « EMC2 » permettent d'avoir un portrait précis de la mobilité sur un territoire en termes de modes, de motifs de déplacement, de distance ou encore de durée de déplacement…

- Certaines de ces enquêtes comprennent des options complémentaires (opinion, weekend..) et permettent d'aller plus loin sur la signification et les valeurs associées à la mobilité (c'est la cas de l'enquête grenobloise…)

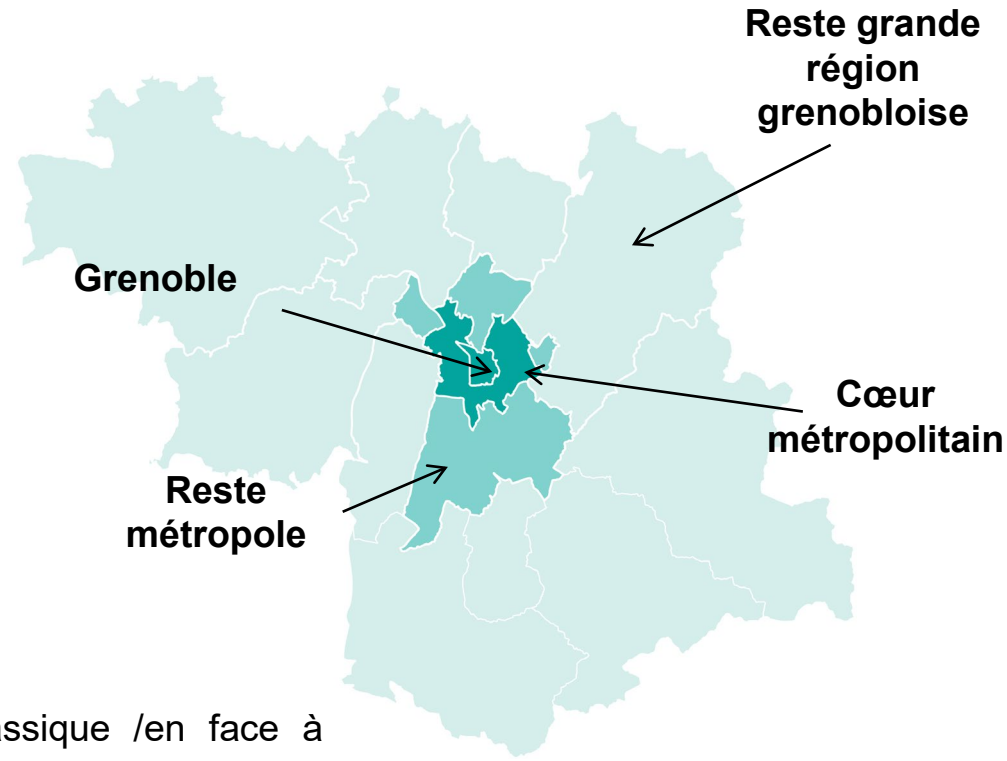
✓ **Cette enquête permet de questionner les images associées aux modes de transport : la voiture, le covoiturage, les transports collectifs, le vélo, la marche à pied ou encore la trottinette électrique**

✓ **Nous nous sommes intéressés à la manière dont les habitants de l'aire grenobloise caractérisent ces différents modes cela permet de mieux comprendre ce qui les motive ou les démotive à les utiliser et met en lumière des potentiels d'orientation des pratiques modales.**

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Périmètre de l'étude

- **Echantillon 2020**
  - ✓ 1 600 participants (option opinion /web) de 15 ans et plus ont répondu sur le territoire de la grande région grenobloise.
  - ✓ Réponses redressées pour refléter l'opinion de l'ensemble des habitants de 15 ans et plus de l'aire d'étude, soit 671 000 personnes. Ce redressement est basé sur les données du recensement de population de l'Insee.



Source : EMC2 2020, EMD 2010 SMMAG

- **Echantillon 2010**
  - ✓ 5 800 participants (méthode classique /en face à face)

- **Découpage spatial en 4 zones sur la base des secteurs d'enquêtes 2020**
  - ✓ Contraintes statistiques (nbre de participants par zones)
  - ✓ Recomposition des découpages pour 2010 à l'aide des zones fines de résidence

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Méthode utilisée

- La typologie et la caractérisation des modes de transport (voitures, TC, vélo, marche, trottinette, covoiturage) se basent principalement sur les **adjectifs utilisés pour caractériser ces modes.**

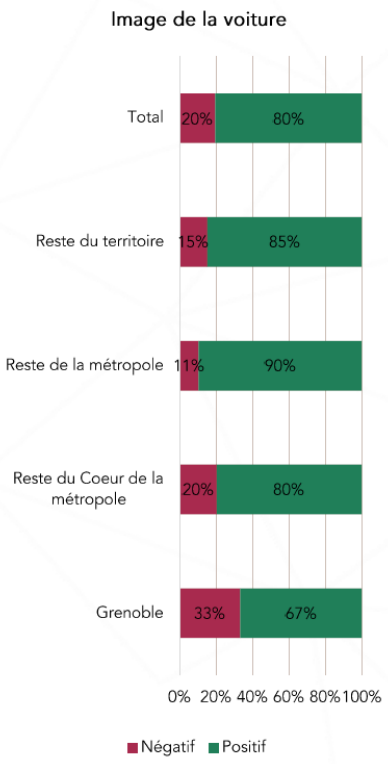
- Les enquêtés sont invités à mentionner **3 caractéristiques/adjectifs** par modes de déplacements

Registres	Adjectifs
Fonctionnel	**Positif** : rapide, économique, pratique, ponctuel, efficace, fiable, organisé, accessible, bien desservi, indispensable, rend autonome **Négatif** : lent, cher, pas pratique, non ponctuel, inefficace, pas fiable, désorganisé, inaccessible, mal desservi, insuffisant
Social	**Positif** : convivial **Négatif** : bondé, promiscuité, individualiste, irresponsable, irrespectueux
Sensible	**Positif** : silencieux, reposant, sûr, confortable, déstressant, vivant, odorant, aérant, amusant, rafraichissant, bien-être, contemplatif, oxygénant, sportif, de loisir, sain **Négatif** : bruyant, dangereux, inconfortable, contraignant, stressant, malodorant, froid
Environnemental	**Positif** : écologique, **Négatif** : polluant

- **L'image dominante des modes** est calculée en fonction des caractéristiques + ou – que l'enquêté utilise pour décrire le mode en question. Ainsi, s'il mentionne d'avantage de caractéristiques positives (rapide, flexible…) que négatives , son image du mode en question sera considérée comme +

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

La voiture : un mode de transport prisé pour l'autonomie et la liberté qu'il procure



Caractérisation de la voiture

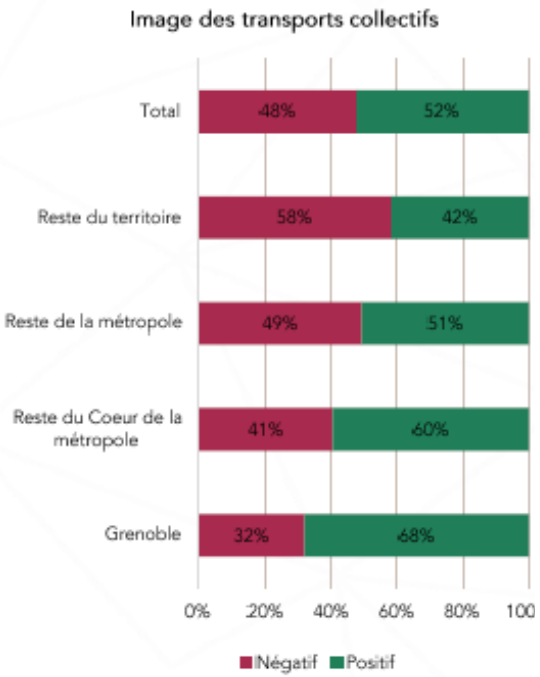
Grenoble		Reste du coeur de la métropole		Reste de la métropole		Reste du territoire		Total	
Polluante	17%	Rend autonome (ou libre)	16%	Rend autonome (ou libre)	17%	Rend autonome (ou libre)	17%	Rend autonome (ou libre)	17%
Rend autonome (ou libre)	15%	Pratique	16%	Pratique	16%	Indispensable / vitale / nécessaire	13%	Pratique	14%
Pratique	13%	Polluante	14%	Indispensable / vitale / nécessaire	11%	Pratique	12%	Polluante	13%
Flexible, commode	9%	Flexible, commode	8%	Rapide	10%	Polluante	11%	Indispensable / vitale / nécessaire	10%
Rapide	7%	Rapide	8%	Polluante	10%	Flexible, commode	10%	Flexible, commode	9%
Utile	7%	Utile	7%	Flexible, commode	9%	Rapide	7%	Rapide	8%
Chère	6%	Chère	7%	Utile	8%	Utile	7%	Utile	7%
Indispensable / vitale / nécessaire	5%	Indispensable / vitale / nécessaire	6%	Chère	5%	Chère	6%	Chère	6%

Une bonne image de la voiture

- ✓ Autonomie/liberté, pratique, flexible, utile
- ✓ Autonomie/Indispensable hors du cœur de la métropole (très peu de ménages sans voiture et très peu sont des non-utilisateurs)
- ✓ Plus polluante pour les grenoblois (même si cela est souligné dans les autres territoires)
- ✓ Chère

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les transports collectifs : une image mitigée hors du cœur de la métropole



Caractérisation des transports collectifs

Grenoble		Reste du cœur de la métropole		Reste de la métropole		Reste du territoire		Total	
Écologiques	14%	Écologiques	15%	Écologiques	12%	Contraignants	11%	Écologiques	13%
Pratiques	12%	Utiles	9%	Contraignants	10%	Écologiques	11%	Contraignants	9%
Utiles	7%	Contraignants	8%	Insuffisants	8%	Insuffisants	8%	Utiles	8%
Bon marché, économiques, pas chers	7%	Pratiques	8%	Utiles	8%	Utiles	7%	Pratiques	8%
Bondés	7%	Bondés	6%	Pratiques	7%	Pas pratiques	7%	Insuffisants	6%
Indispensables / vitaux / nécessaires	6%	Indispensables / vitaux / nécessaires	5%	Bon marché, économiques, pas chers	6%	Bon marché, économiques, pas chers	6%	Bon marché, économiques, pas chers	6%
Contraignants	6%	Chers	5%	Bondés	6%	Pratiques	6%	Bondés	5%
		Insuffisants	5%	Pas pratiques	5%	Reposants	5%	Pas pratiques	5%
		Bon marché, économiques, pas chers	5%			Inadaptés	5%		

Une image mitigée des TC

- ✓ Dans la métropole : évaluation globalement positive des TC
- ✓ En dehors de la métropole, l'image des TC est majoritairement négative
- ✓ Peu de mentions relatives à la saleté ou à la lenteur
- ✓ Le prix des TC ne semble pas être un problème dans la région

Quelques différences entre catégories de population :

- ✓ Les 16-24 ans considèrent davantage que les TC sont bondés, bruyants, stressants (risque pour le futur ? mauvaise image tenace ?)
- ✓ Les utilisateurs fréquents de TC ne sont pas ceux qui en ont la meilleure image (plutôt les occasionnels)
- ✓ Les femmes apprécient moins la saturation des TC que les hommes
- ✓ Pour les non utilisateurs, ce sont surtout les contraintes liées à une offre trop faible qui sont mises en avant

Vélo et marche ont une image positive, la trottinette électrique moins…

Caractérisation du vélo

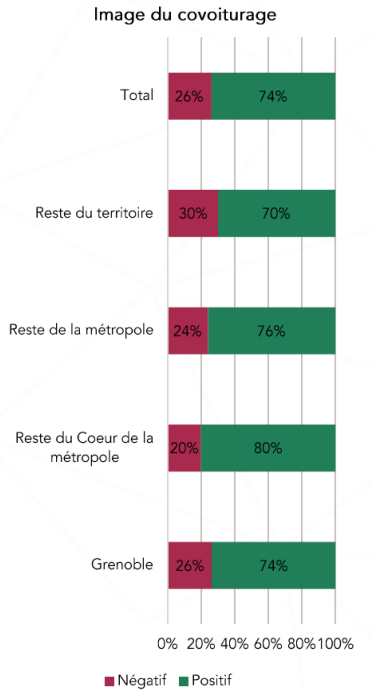
Grenoble		Reste du cœur de la métropole		Reste de la métropole		Reste du territoire		Total	
Écologique	16%	Sportif / sain	17%	Écologique	18%	Sportif / sain	17%	Écologique	17%
Sportif / sain	14%	Écologique	16%	Sportif / sain	14%	Écologique	17%	Sportif / sain	16%
Bon marché, économique, pas cher	8%	Dangereux	8%	De loisir	8%	De loisir	9%	Dangereux	8%
Dangereux	8%	Bon marché, économique, pas cher	7%	Dangereux	7%	Dangereux	8%	De loisir	7%
Pratique	6%	De loisir	6%	Bon marché, économique, pas cher	7%	Bon marché, économique, pas cher	6%	Bon marché, économique, pas cher	7%
Agréable	6%			Rend autonome (ou libre)	5%			Agréable	5%
Rend autonome (ou libre)	5%								
Silencieux	5%								

Caractérisation de la trottinette électrique

Grenoble		Reste du cœur de la métropole		Reste de la métropole		Reste du territoire		Total	
Dangereux	22%	Dangereux	20%	Dangereux	25%	Dangereux	23%	Dangereux	22%
Pratique	7%	Pratique	9%	Inadapté	7%	Inadapté	8%	Pratique	7%
Rapide	6%	Écologique	7%	Rapide	7%	Pratique	6%	Inadapté	6%
Stressant	6%	Rapide	7%	Pratique	5%	Écologique	6%	Rapide	6%
Flexible, commode	6%	Silencieux	5%	Rend autonome (ou libre)	5%	De loisir	5%	Écologique	6%
Cher	5%	Rend autonome (ou libre)	5%			Rapide	5%	Cher	4%

- ✓ A vélo, la plupart des points mentionnés sont positifs
- ✓ La sécurité est le point négatif le plus important (surtout pour les plus âgés). Pas de différence entre les hommes et les femmes
- ✓ Les trottinettes électriques sont considérées comme dangereuses, stressantes ou inadaptées
- ✓ Mais aussi pratiques, rapides, flexibles et elles offres de l'autonomie
- ✓ Les moins de 25 ans ont une image positive, au contraire des 45 ans et plus. Les femmes apprécient également moins ce mode de transport.

Le covoiturage, un mode de déplacements apprécié mais peu utilisé



Caractérisation du covoiturage

Grenoble		Reste du cœur de la métropole		Reste de la métropole		Reste du territoire		Total	
Contraignant	17%	Écologique	15%	Bon marché, économique, pas cher	14%	Bon marché, économique, pas cher	15%	Bon marché, économique, pas cher	14%
Écologique	15%	Convivial	15%	Convivial	13%	Contraignant	14%	Écologique	14%
Bon marché, économique, pas cher	14%	Bon marché, économique, pas cher	15%	Écologique	13%	Écologique	13%	Convivial	13%
Convivial	12%	Pratique	11%	Contraignant	12%	Convivial	12%	Contraignant	13%
Confortable	8%	Contraignant	11%	Pratique	9%	Pratique	11%	Pratique	8%
Pas pratique	7%	Utile	7%	Confortable	8%	Confortable	7%	Utile	6%
Pratique	6%	Confortable	4%	Utile	7%	Utile	5%	Confortable	6%
Utile	5%					Pas pratique	5%	Pas pratique	5%

Une image positive

✓ Mais une utilisation plutôt occasionnelle du covoiturage

Quelques différences :

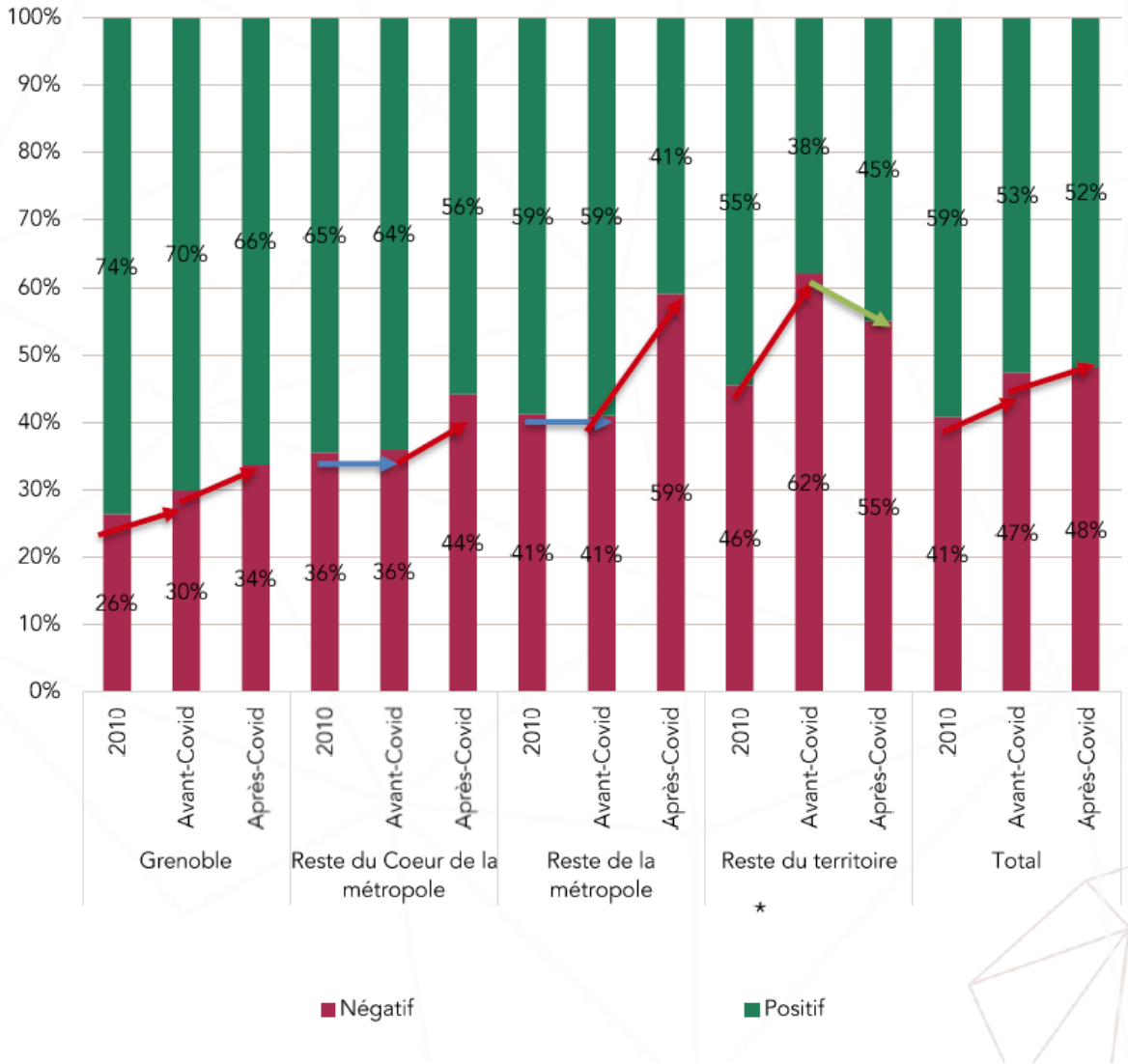
✓ Contraintes / pas pratiques : organisation contraignante nécessaire (lieu, horaire, trajet)
✓ A Grenoble, où la concurrence des autres modes est forte, ces contraintes sont d'autant plus fortes
✓ Cout, écologie convivialité et confort sont les principaux atouts
✓ Les plus jeunes considèrent ce mode davantage comme stressant et peu fiable
✓ De manière générale la sécurité n'est pas une thématique forte

L’image de la voiture a progressé

- ✓ Flexibilité et autonomie : 2 caractéristiques qui ont progressé en 2020
- ✓ La rapidité est moins mise en avant dans le cœur de la métropole contrairement aux autres territoires
- ✓ Moins souvent considérée comme chère
- ✓ Considérations environnementales plus importantes

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

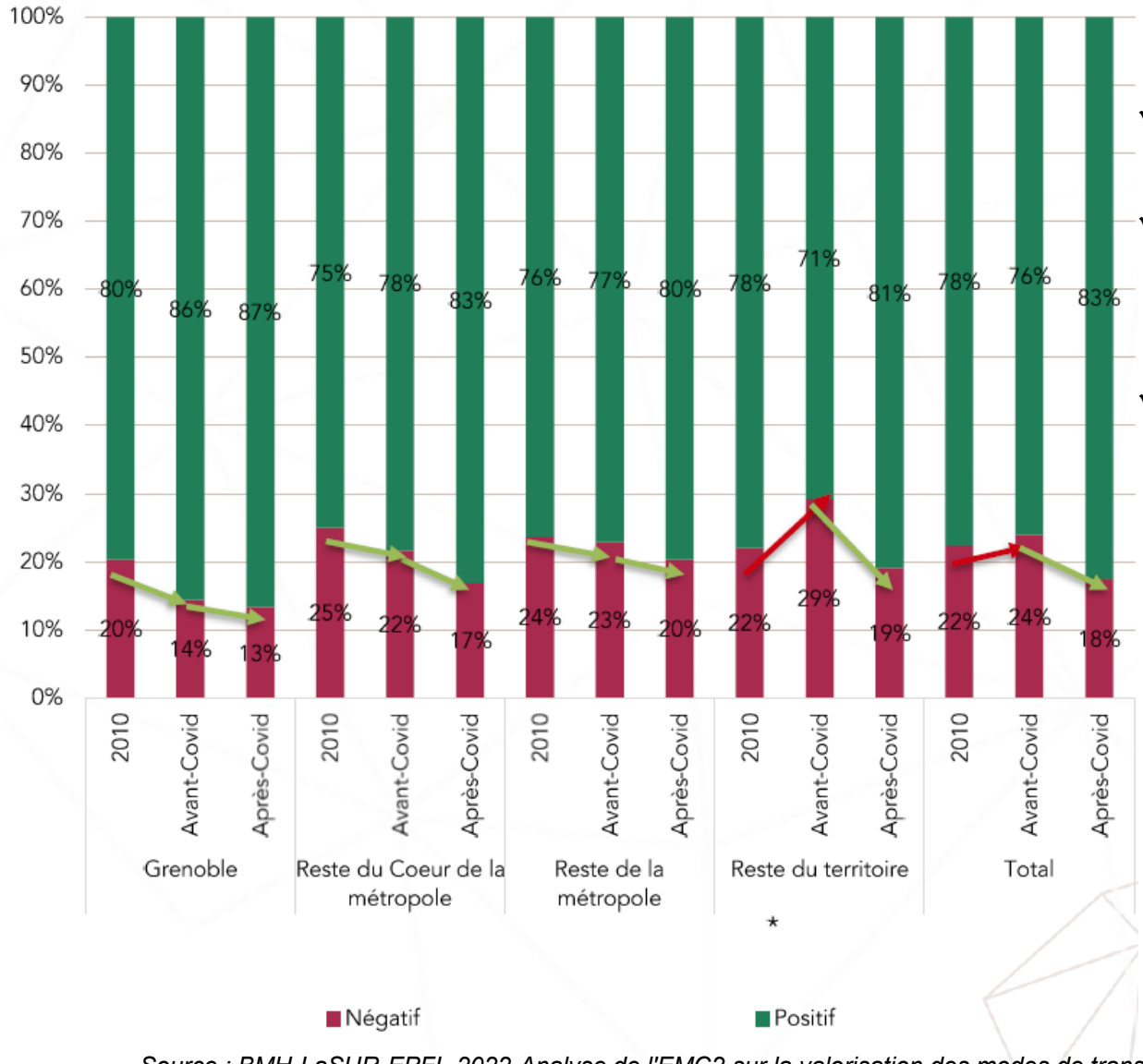
L’image des TC s’est dégradée



- ✓ Les contraintes sont plus souvent mises en avant (temporelles, spatiales, mesures sanitaires)
  - Recherche d’une mobilité fluide 24h/24h partout…
- ✓ La saturation est d’avantage problématique et d’autant plus importante suite à la crise sanitaire (recherche de confort…)
- ✓ La rapidité est moins mise en avant dans le cœur de la métropole contrairement aux autres territoires
- ✓ Moins souvent considérés comme chers par rapport à 2010
- ✓ Considération environnementales plus importantes en 2020 par rapport à 2010

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

L’image du vélo a progressé



- ✓ Evolution positive de l’image du vélo
- ✓ Le vélo est d’avantage considéré comme un mode de déplacements à part entière moins comme un loisir
- ✓ Renfoncement du sentiment de sécurité en particulier chez les femmes

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

SYNTHESE : En 10 ans, l'image des TC s'est dégradée au contraire de celle de la voiture et du vélo

- **Entre 2010 et 2020 :**

  - ✓ Les transports collectifs sont moins bien évalués (-7 points)
  - ✓ L'image du vélo et de la voiture s'améliore (+5 points)

- **Des évolutions temporelles et spatiales contrastées**

- **En annexe : la typologie des logiques qui sous-tendent les choix modaux montre une diversité de profils, tous le habitants n'ont pas les mêmes attentes et ne seront pas réactifs aux mêmes mesures**

  - ✓ Les utilisateurs exclusifs de la voiture sont très peu présents à Grenoble. Leur part est en diminution partout (+ de multimodalité).
  - ✓ Les personnes qui mettent en avant les dimensions écologiques au cœur de leur choix sont en augmentation (partout).
  - ✓ Si la plupart des individus préfèrent un mode ou l'autre, environ un tiers sont plutôt dans une logique comparative.
  - ✓ La voiture reste souvent indispensable ; même les plus attirés vers les modes plus durables utilisent leur voiture.

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

ANNEXE

ANNEXE : typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales

- Combinée aux pratiques de mobilité, la caractérisation des modes donne à voir les raisons sous jacentes aux choix modaux qui sont effectués par les habitants de la région.

- À l'aide des travaux développés par le professeur Vincent Kaufmann de l'EPFL et son équipe, ces logiques sont appréhendées sous la forme d'une typologie catégorisant la population en huit groupes répondant à des logiques différentes en matière de choix modal.

- La typologie des logiques qui sous-tendent les pratiques modales s'est construit autour de **3 dimensions**

    1. Les attitudes positives et négatives vis-à-vis des modes de transports

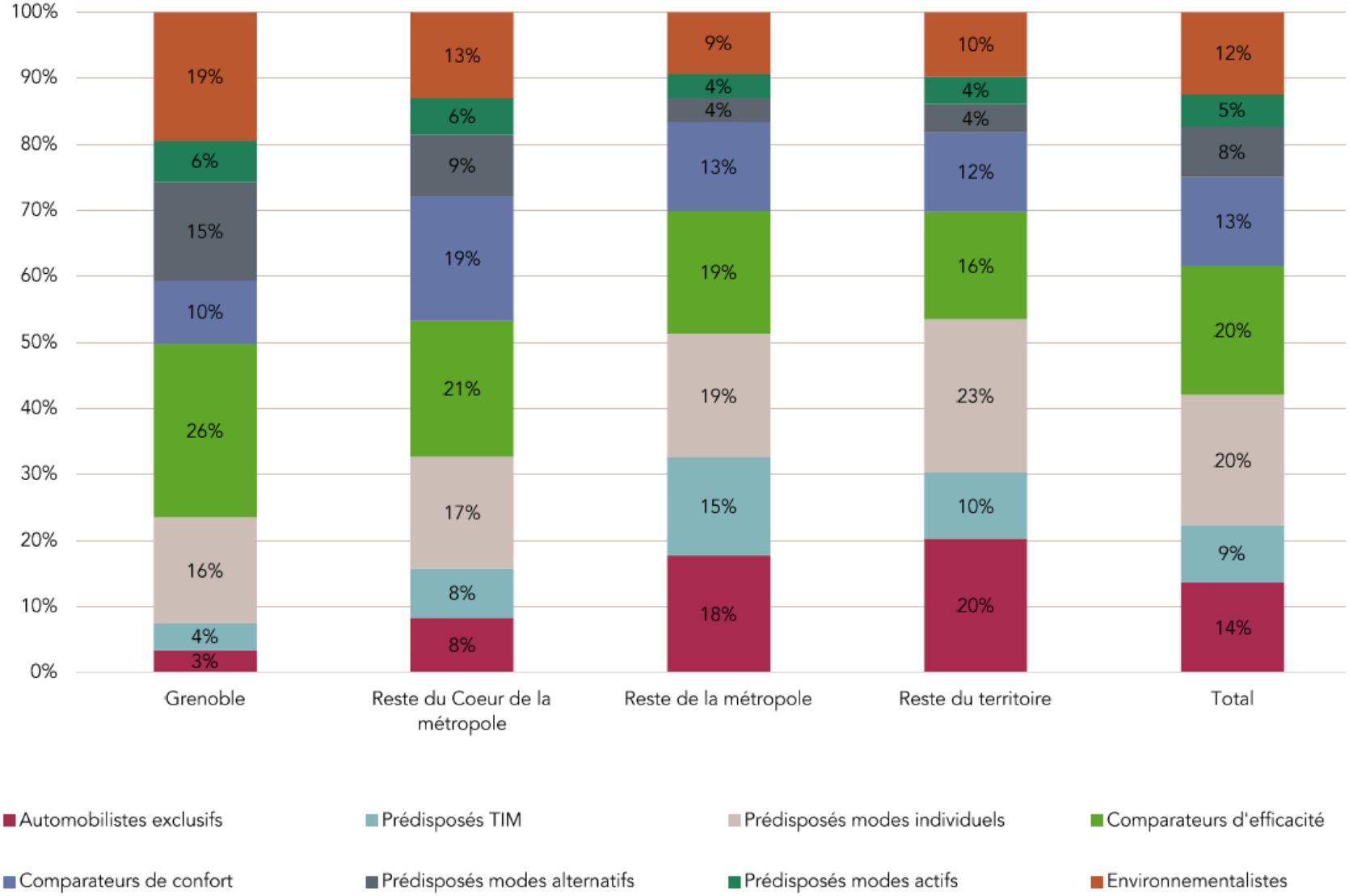
    2. Les valeurs qui différencient les répondants qualifiant l'offre de mobilité en fonction de l'intérêt individuel autour de 4 registres principaux : les fonctionnels (efficacité et prix), le sensible (confort et ergonomie), l'environnement et le social (rapport aux autres)

    3. Les habitudes modales effectives (fréquence d'utilisation tous motifs confondus)

- La combinaison de ces différentes dimensions permet d'identifier **8 logiques**. A chacun correspond une logique de choix modal et des attentes spécifiques

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Typologie des logiques d'action en 2020



Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les automobilistes exclusifs

Les « automobilistes exclusifs » (14% de l'échantillon)

- Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne, leur logique dominante est celle de la routine d'usage. D'une certaine manière pour eux, le choix modal n'existe pas, car ils ne le perçoivent pas ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.
  - Par définition, il s'agit de non-utilisateurs au quotidien des TC et du vélo
- Très peu se localisent au centre de la métropole (3%) ; davantage en dehors de la métropole (20%)
  - Cette faible part d'automobilistes exclusifs au centre montre que l'offre alternative (TC, vélo, marche) est bien développée au contraire des autres territoires
  - La plupart des habitants du cœur de la métropole (entre 92% et 97%) sont multimodaux (et non-utilisateurs de la voiture au quotidien).
- Enjeux particuliers :
  - Ces automobilistes exclusifs sont peu ou pas sensibles à l'amélioration des offres alternatives. Dans une perspective de développement durable, ces individus pourraient être sensibles à l'électro-mobilité ou à une limitation de leurs déplacements automobiles grâce au télétravail.

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les prédisposés aux transports individuels motorisés

Les « prédisposés aux transports individuels motorisés » (9% de l'échantillon)

- Ils ont une préférence marquée pour l'utilisation de l'automobile et des deux-roues motorisés pour la privacité et la liberté dans l'espace et le temps que ces moyens de transport permettent.
  - Leur principale différence par rapport aux "automobilistes exclusifs" est qu'ils utilisent d'autres moyens de transport que la voiture individuelle ou la moto dans leur vie quotidienne, sous la contrainte de mauvaises conditions de stationnement et/ou de circulation.
- 4% à Grenoble – 15% en dehors de la métropole
- 2/3 utilisent la voiture plusieurs jours par semaine ; 2/3 n'utilisent qu'occasionnellement les TC voire jamais. Très peu utilisent le vélo
  - 27% utilisent les TC fréquemment, malgré leur mauvaise image des TC !
- Enjeux particuliers :
  - Une dégradation de l'offre TC ou une diminution des contraintes à l'automobile risqueraient sans doute à faire revenir une partie d'entre vers la voiture.
  - Les prédisposés aux TIM sont peu sensibles aux améliorations des offres modales alternatives, mais pourraient en revanche davantage réagir à des mesures contraignantes pour l'usage de la voiture, notamment au niveau du stationnement (lieu de travail) ou de la circulation

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les prédisposés aux modes individuels

Les « prédisposés aux modes individuels » (20%)

- Ils se caractérisent par l'attachement à l'autonomie du déplacement. Leur logique d'action dominante est la recherche d'autonomie dans le déplacement, ce qui se traduit par un attachement aux modes de transports individuels, qu'ils soient motorisés ou mécanisés. Il s'agit de personnes qui évitent le plus possible d'être confrontées aux contraintes propres aux systèmes de transports collectifs, soit les lignes, les horaires et le voyage en commun.
- Environ 16-17% dans le cœur de la métropole, davantage en dehors
- Avec les deux groupes précédents, ils sont les plus grands utilisateurs de la voiture (près de 70% l'utilisent plusieurs fois par semaine)
  - Utilisent peu le vélo -> dans la région grenobloise, la prédisposition aux modes individuels semble aller de pair avec l'usage de l'automobile
  - 27% utilisent néanmoins fréquemment les TC (contrainte de stationnement, etc.). Risque de report vers les TIM.
- Enjeux particuliers :
  - Une dégradation de l'offre TC ou une facilitation des déplacements automobiles pourraient avoir comme conséquence un report vers les modes individuels (motorisés ou non).
  - Une limitation de l'offre de stationnement pourrait grandement limiter la liberté et la flexibilité qu'ils cherchent à travers les modes individuels.
  - Les valeurs qu'ils recherchent en matière de flexibilité et de liberté se retrouvent dans le vélo (nouveaux potentiels avec les E-Bike) : développement de voies vertes rapides pour accéder aux centres ou un couplage modes individuels / offre TC très performante (lignes structurantes) avec des cadences très élevées (intermodalité)

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les comparateurs d'efficacité

Les « comparateurs d'efficacité » (20%)

- Il s'agit de personnes qui sont avant tout réactives à la comparaison de l'efficacité des modes de transport. Leur logique dominante est la rationalité instrumentale dans l'idée de *l'homo economicus* : ils cherchent à minimiser leur temps de déplacement et leur coût de déplacement avant tout. Ils vont ainsi privilégier les moyens de transport les plus rapides et offrant les meilleurs rapports qualité-prix.
- 26% à Grenoble, 20% dans le reste du cœur de la métropole et moins au-delà
- Ils sont 54% à utiliser la voiture plusieurs fois par semaine et 40% à utiliser les TC à cette fréquence. Malgré leur ouverture vers les TC, 44% ne les utilisent qu'occasionnellement voire jamais.
  - Ils sont peu orientés vers le vélo
- Enjeux particuliers :
  - Sensibilité aux améliorations/dégradations de l'offre sur le prix, la vitesse, la cadence ou encore les conditions de stationnements. Intérêt potentiel pour de nouvelles formes d'abonnement TC liés au télétravail.
  - Renforcement de la compétitivité du vélo (voies vertes/pénétrantes urbaines, soutien financier au E-Bike ou encore facilitation des pratiques intermodales).

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les comparateurs de confort

Les « comparateurs de confort » (13%)

- Il s'agit de personnes qui sont avant tout réactives à la comparaison du confort de déplacement. Leur logique dominante est la recherche d'optimisation : un déplacement confortable leur permet d'utiliser leur temps pour travailler, se prélasser, faire du sport ou se détendre. La recherche de confort et d'ergonomie du temps de déplacement est notamment motivée chez ces personnes par la volonté d'utiliser le temps de déplacement comme du temps libre (loisirs) ou comme un temps de travail.
- Sous-représentés à Grenoble ; la recherche de confort augmente avec l'âge
- 53% utilisent la voiture plusieurs fois par semaine et 38% les TC plusieurs fois par semaine
  - Il s'agit d'un des groupes qui utilisent le moins le vélo (-> part des « seniors » dans le groupe)
- Enjeux particuliers :
  - Sensibilité à la (sur-)fréquentation des transports publics (sièges notamment pour les « seniors »)
  - Sensibilité aux conditions de « productivité » dans les transports (tables, wifi, siège en suffisance, etc.)
  - Sensibilité aux conditions de stationnement dans la mesure où ils aspirent à un certain confort dans leurs déplacements.
  - Besoins et attentes particulières en raison de la part élevée de seniors (destinations, conditions de transports, accès à l'information, achats des titres de transport, offre tarifaire, etc.)

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les prédisposés aux modes alternatifs

Les « prédisposés aux modes alternatifs » (8%)

- Il s'agit des personnes qui n'aiment pas conduire et préfèrent utiliser d'autres moyens de transport. Leur logique dominante est une certaine aversion pour l'automobile et l'expérience de la route (à cause de l'agressivité des autres conducteurs, mais également de l'angoisse que cela suscite). La motivation à ne pas utiliser l'automobile n'est donc pas particulièrement motivée par des considérations écologiques, mais bien par le stress occasionné par la conduite.
- 15% des Grenoblois, nettement moins au-delà
- Forte utilisation des TC ; 32% utilisent le vélo plusieurs fois par semaine
  - Toutefois 10% utilisent la voiture tous les jours et 29% plusieurs fois par semaine -> potentiel report modal avec une amélioration de l'offre alternative
  - La part relativement forte des utilisateurs de l'automobile dans cette catégorie suggère que la dépendance à l'automobile est assez forte dans la région grenobloise
- Enjeux particuliers :
  - A Grenoble (voire dans le cœur de l'agglomération), attirer davantage les individus de cette catégorie dans les TC nécessite de renforcer les offres en la matière aux heures creuses, le soir et le weekend ; dans le reste du territoire cela passe par une augmentation générale de l'offre TC.
  - Ouverts au vélo, l'amélioration de la cyclabilité en général est intéressante pour eux

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Les prédisposés aux modes actifs

Les « prédisposés aux modes actifs » (5%)

- Ils privilégient l'usage des moyens de transports actifs (vélo, vélo électrique et marche) et évitent le plus possible de se déplacer avec des moyens de transport motorisés dans leur vie quotidienne. Leur logique est de faire de leurs déplacements un moment quotidien d'exercice physique.
- 6% du cœur de la métropole ; moins au-delà. Surtout les plus jeunes.
- Les plus cyclophiles : 40% utilisent le vélo plusieurs jours par semaine; les TC sont utilisés de manière complémentaire. 18% utilisent néanmoins la voiture chaque jour.
- Enjeux particuliers :
  - Au-delà d'amélioration de la cyclabilité et de la marchabilité de manière générale, ces individus pourraient être intéressés par le développement d'offres intermodales :
    - pour les déplacements **domicile-travail** avec une amélioration des conditions de couplage modes actifs – TC (stationnements sécurisés, cheminements piétons/vélos vers les arrêts de TC, développement du bike-sharing, etc.)
    - pour les **loisirs** à travers la mise en place d'offres spécifiques (accès aisé à la nature depuis les centralités urbaines, transport des vélos, etc.).

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

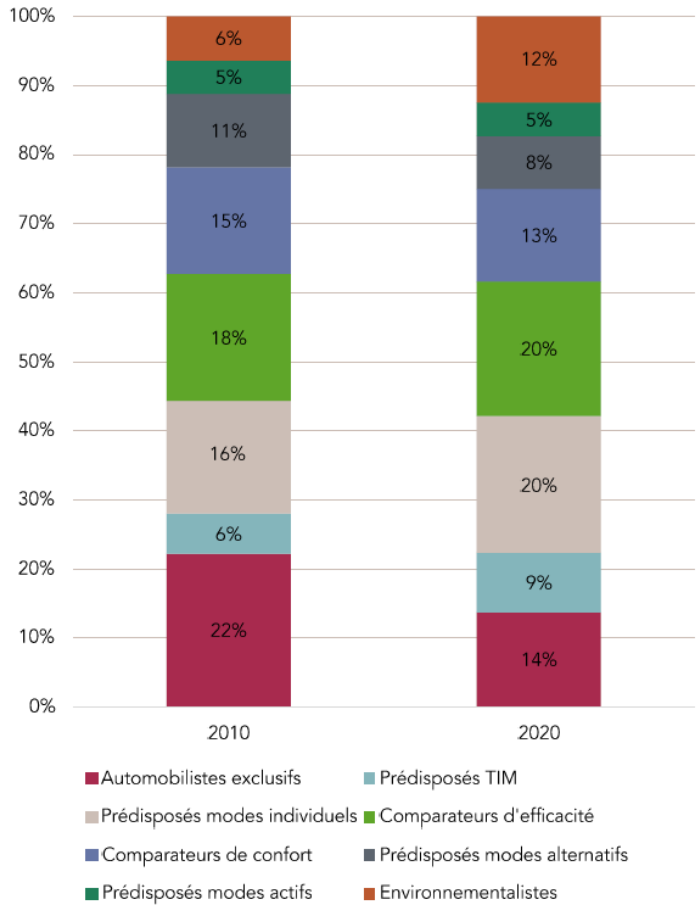
Les environnementalistes

Les « environnementalistes » (12%)

- Ils privilégient l'usage des moyens de transport écologiques pour être en accord avec leurs convictions. Leur logique est donc clairement basée sur leurs valeurs. L'image des différents modes de transport est marquée par les considérations environnementales.
- 19% des Grenoblois ; moins de 45 ans sont particulièrement représentés (génération plus « verte »)
- 31% utilisent les TC plusieurs fois par semaine, idem pour le vélo
- Malgré leurs convictions écologiques, 22% utilisent la voiture tous les jours et 29% plusieurs fois par semaine !
  - Il est difficile de se déplacer (pour l'instant) en accord avec ses valeurs.
- Enjeux particuliers :
  - Réaction positive aux améliorations de l'offre TC, vélo ou marche de manière générale.
  - Potentiel (chez les automobilistes) à activer par des mesures d'accompagnement à la mobilité (tests par ex.), des plans de mobilité entreprises ou encore des mesures contraignantes liées à la voiture.

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

Typologie des logiques d'action en 2020



Automobilistes exclusifs en baisse partout

- Pratiques monomodales (en voiture) de moins en moins fréquentes
- + de prédisposés aux TIM et de prédisposés aux modes individuels

A Grenoble, tous les groupes orientés « automobile » en diminution

Prédisposition aux modes alternatifs en diminution

- Report probable vers les environnementalistes

Forte augmentation des environnementalistes

35% des usagers fréquents des TC en ont une mauvaise image : clients à risque ?

45% des automobilistes ont une bonne image des TC : clients potentiels en fonction des mesures prises (stationnement, offre TC, etc.) ?

Source : BMH-LaSUR-EPFL 2022-Analyse de l'EMC2 sur la valorisation des modes de transports et des logiques de choix modal

SYNTHESE : Typologie des logiques d'action en 2020

- **La typologie des logiques qui sous-tendent les choix modaux montre une diversité de profils : tous le habitants n'ont pas les mêmes attentes et ne seront pas réactifs aux mêmes mesures**

  - ✓ Les utilisateurs exclusifs de la voiture sont très peu présents à Grenoble. Leur part est en diminution partout (+ de multimodalité)

  - ✓ Les personnes qui mettent en avant les dimensions écologiques au cœur de leur choix sont en augmentation (partout)

  - ✓ Si la plupart des individus préfèrent un mode ou l'autre, environ un tiers sont plutôt dans une logique comparative

  - ✓ La voiture reste souvent indispensable même les plus attirés vers les modes plus durables utilisent leur voiture