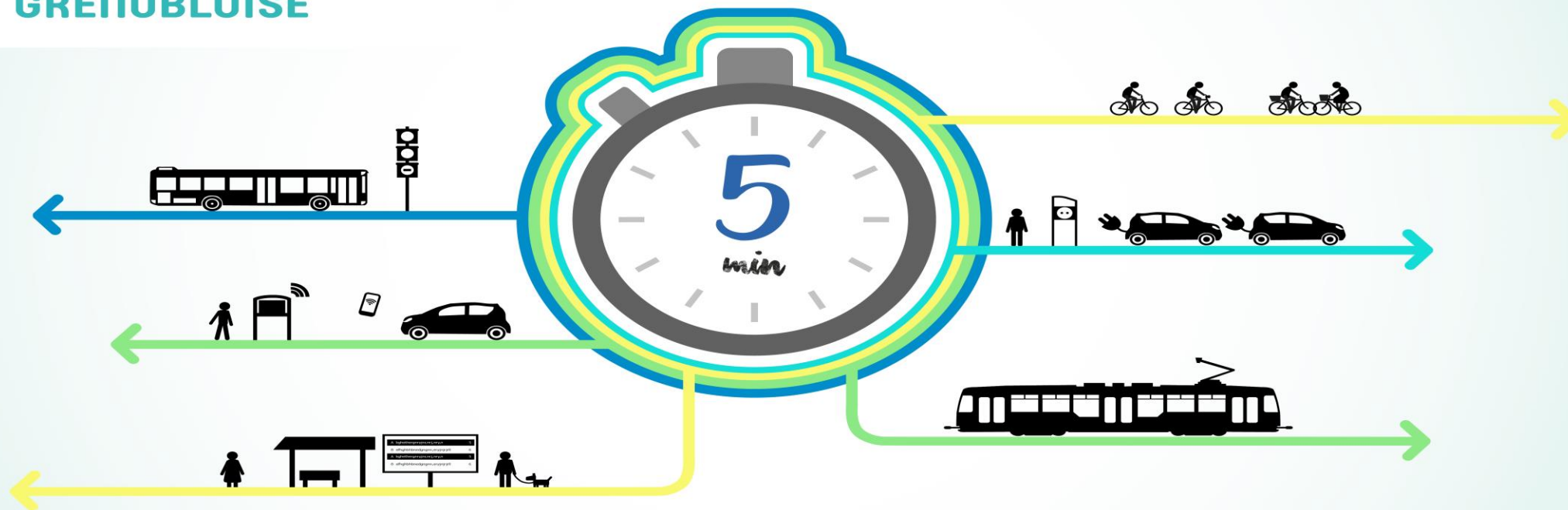


les
5 MINUTES
de
L'OBSERVATOIRE DES
MOBILITES DE L'AIRE
GRENOBLOISE

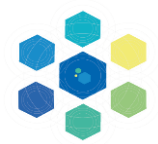
Disparités sociales face à la mobilité

Zoom sur la mobilité dans les QPV*

*Exploitation des enquêtes mobilités de
2000, 2010 et 2020*



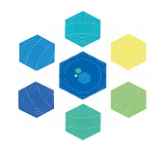
**Quartiers Politiques de la Ville*



PREAMBULE

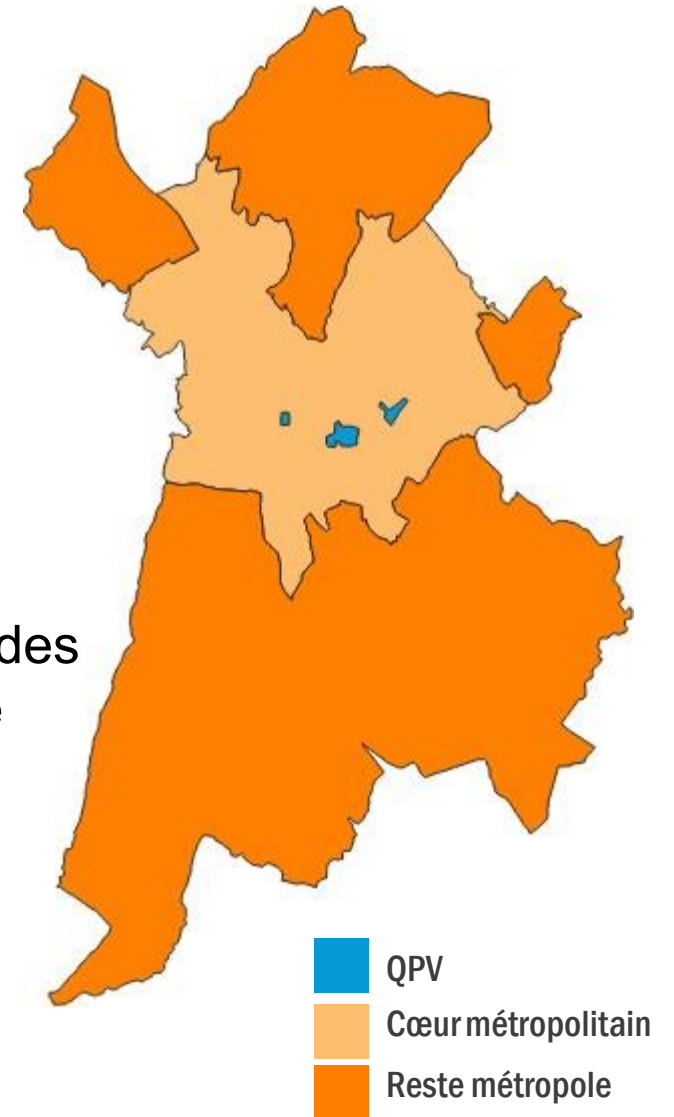


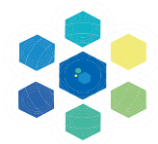
- Au cours des dernières décennies, la diffusion de l'automobile et les progrès des transports publics ont profondément changé l'échelle et le rythme de la vie quotidienne
- La mobilité généralisée est peu à peu devenue une valeur centrale de nos sociétés, et la capacité des individus à se déplacer conditionne l'accès à l'emploi et aux diverses ressources de la ville
- Cependant, **tous les groupes sociaux ne sont pas égaux dans l'accès à la mobilité**, notamment pour les populations défavorisées...
- Si les mécanismes générateurs d'inégalités sociales sont complexes et relèvent de multiples facteurs, **la difficulté à se déplacer est sans conteste discriminante dans les parcours de vie des individus**



LES QPV RETENUS POUR LES ANALYSES

- **3 quartiers prioritaires** de la politique de la ville ont été retenus, ils ont été analysés ensemble :
 - ✓ Mistral
 - ✓ Renaudie
 - ✓ Villeneuve – Village Olympique
- Ils sont comparés au reste du cœur métropolitain et au reste de la Métropole
- Les exemples analysés ne sont pas représentatifs de l'ensemble des quartiers politique de la ville (de la métropole ou de l'ensemble de l'aire grenobloise), mais ils présentent un certain nombre de **caractéristiques communes** :
 - ✓ Une population plutôt jeune
 - ✓ Une jeune génération peu diplômée, déscolarisée très tôt
 - ✓ Un fort taux de chômage
 - ✓ Peu de mixité sociale

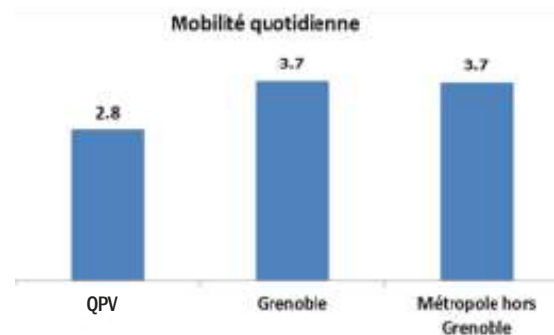




ON SE DÉPLACE MOINS DANS LES QPV

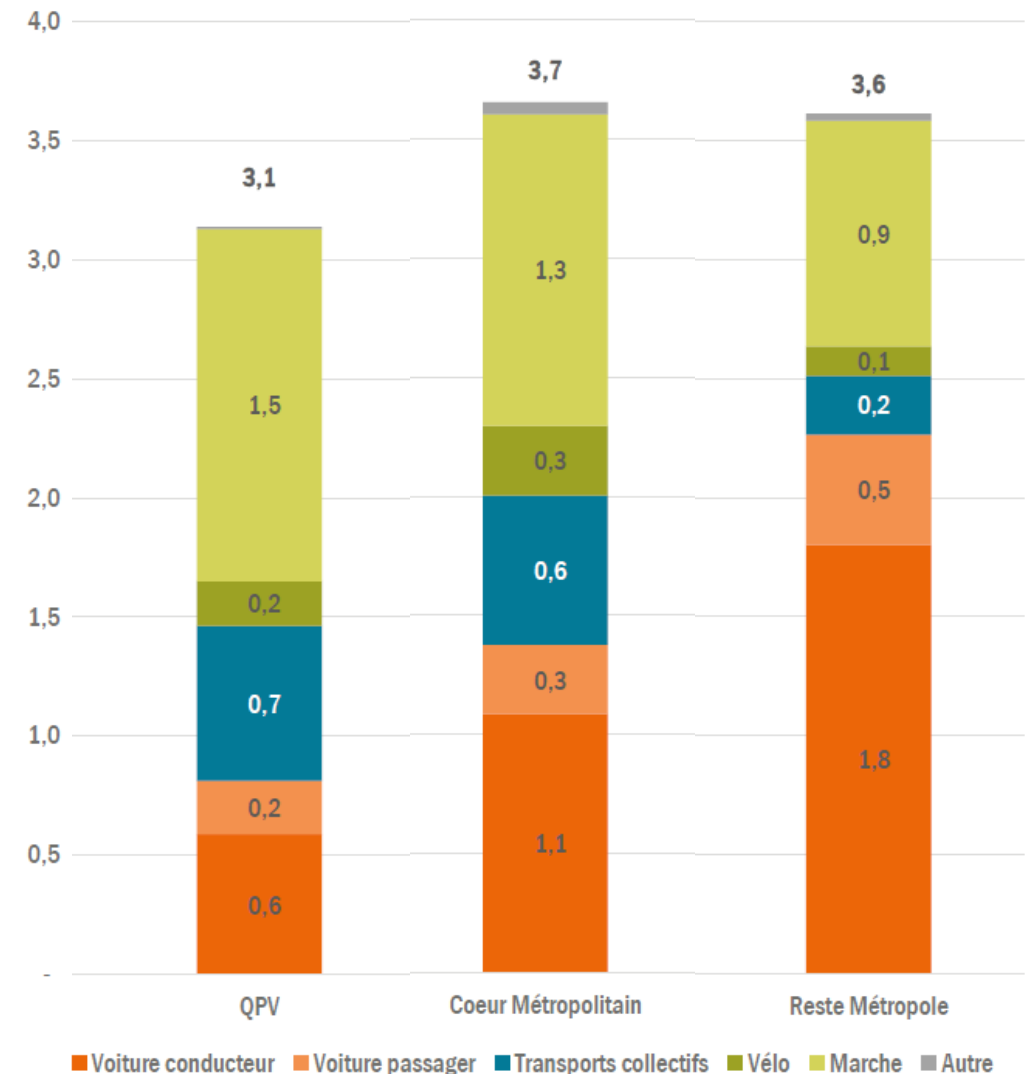
- **Dans les QPV en 2020** on se déplace moins (3.1 dep/pers/jour) que dans le reste de la Métropole (3.6) : une mobilité plus faible d'environ **16 %**
 - ✓ Dans les QPV on se déplace plus à pied et en TC que dans le reste de la métropole, mais on se déplace moins à vélo et en voiture
- **En 2010**, on avait une mobilité plus faible d'environ **25 %**

- ✓ En moyenne, les habitants des quartiers QPV effectuent quotidiennement un déplacement de moins que les autres habitants de la métropole



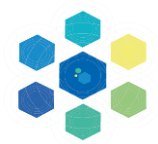
Source : EMD 2010

Mobilité par mode



Source : EMC2 2020

- **Entre 2010 et 2020 l'écart de mobilité tend à se réduire...**



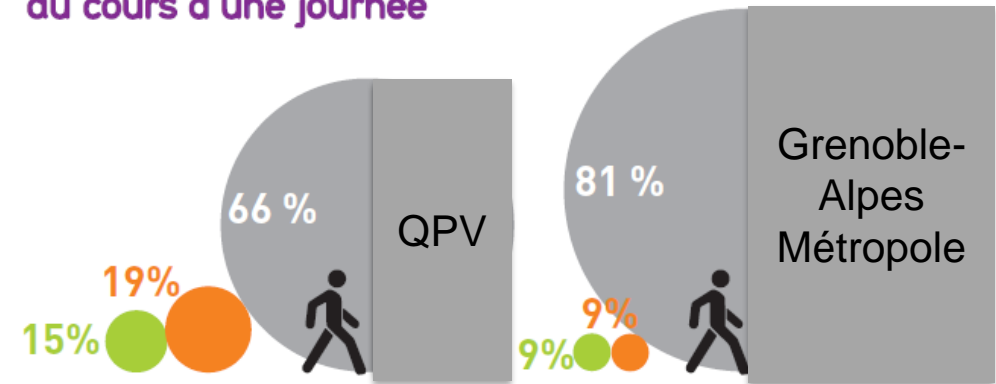
ON EST DAVANTAGE IMMOBILE DANS LES QPV

- **Un taux de personnes non mobiles dans les QPV plus élevé qu'ailleurs...**

- ✓ En 2010, les habitants des QPV étaient 15 % à ne pas être sortis de chez eux la veille de l'enquête, alors que ce taux n'est que de 10 % à l'échelle de la Métropole
- ✓ En 2020, 13% des habitants des QPV ne sont pas sortis de leur domicile la veille de l'enquête. Dans le reste du cœur métropolitain ils ne sont que 7%.

- Au quotidien, les déplacements sont plus souvent limités au quartier : sur une journée, **une personne sur cinq se déplace uniquement à proximité immédiate de son domicile** (contre une sur dix à Grenoble)

Territoire pratiqué par les habitants au cours d'une journée

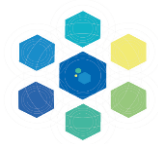


Habitants s'étant déplacés à proximité immédiate du domicile

Habitants s'étant déplacés hors du quartier de résidence

Habitants n'étant pas sortis de leur domicile

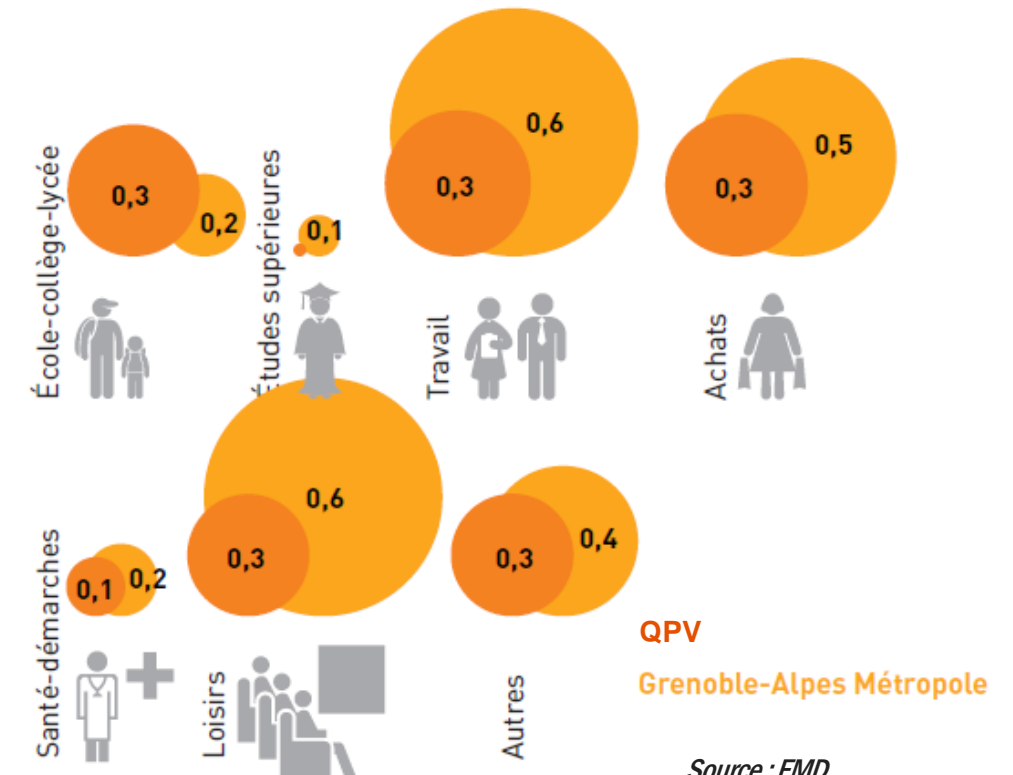
Source : EMD

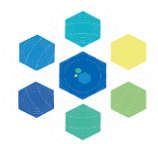


DES ACTIVITES PEU DIVERSIFIEES

- À l'exception des déplacements vers les écoles, collèges et lycées, **l'ensemble des activités / motifs générant des déplacements est limité par rapport à la moyenne de la population**
- 0.3 déplacement domicile / travail par jour en moyenne pour les habitants des QPV, contre 0.6 pour l'ensemble des habitants Métropolitains. On peut évoquer plusieurs facteurs explicatifs :
 - ✓ Une population active plus restreinte
 - ✓ Un taux de chômage plus élevé....
- **Les activités de loisirs et d'achats sont beaucoup moins fréquentes...**

Mobilité selon le motif à la destination (hors domicile, personnes de 5 ans et +)





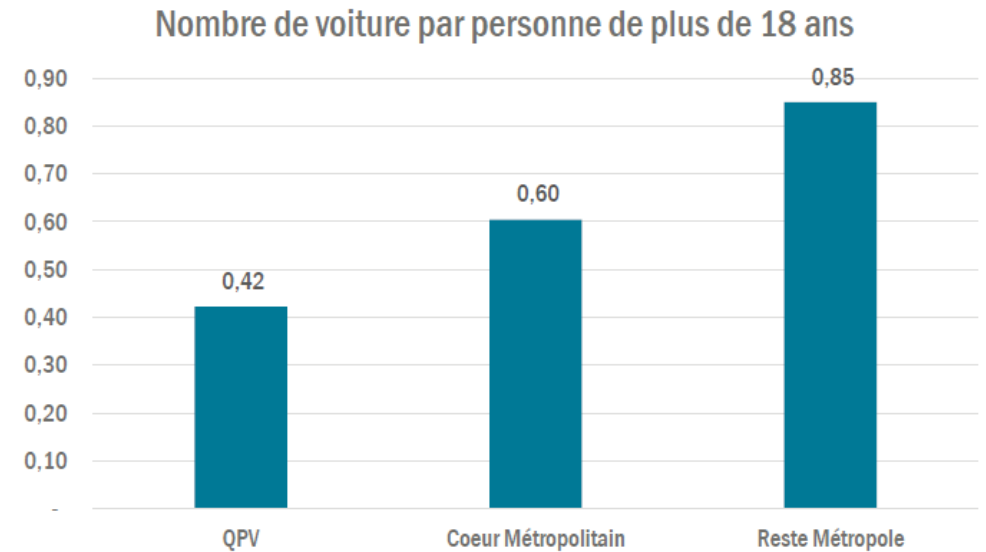
L'USAGE DE LA VOITURE EST MOINS DÉVELOPPÉ DANS LES QPV

- **Dans les QPV on est moins motorisé que dans le reste de la Métropole**

- ✓ Seul 58% des adultes residents en QPV possèdent le permis de conduire, contre 78% dans Grenoble et 93% dans le reste de la Métropole
- ✓ Seulement 55% des femmes possèdent le permis de conduire dans les QPV

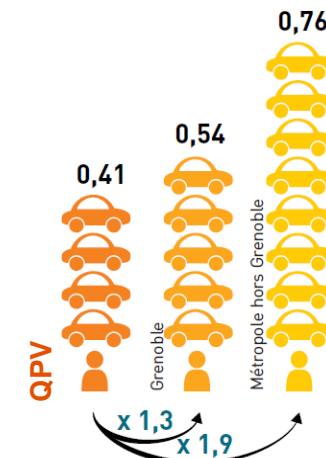
- **Moins de voitures et plus anciennes...**

- ✓ Un tiers des ménages habitants en QPV n'a pas de voiture. Cela augmente, parfois de façon considérable, le temps d'accès aux services et aux emplois, voire rend cet accès impossible.
- ✓ Lorsque les ménages sont motorisés, ils n'ont pour la plupart qu'une seule voiture, ce qui en réduit considérablement l'accès aux autres membres du ménage.
- ✓ Enfin, les voitures possédées sont plus vieilles, deux ans de plus que la moyenne du parc métropolitain. Par conséquent, elles sont plus consommatrices de carburant, et sont davantage concernées par les restrictions de circulation liées aux dispositifs ZFE.

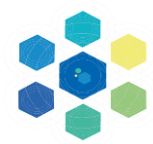


Source : EMC2

Nombre de voiture par personne de + de 18 ans



Source : EMD



BEAUCOUP MOINS DE PERMIS DE CONDUIRE

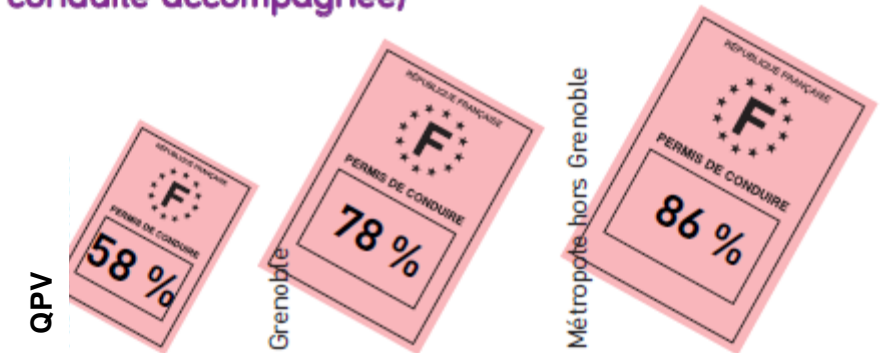
- **Beaucoup moins de permis de conduire**

- ✓ Le taux de titulaires du permis de conduire est très inférieur dans les QPV : moins 20 % par rapport aux habitants de Grenoble, moins 30 % par rapport aux habitants de la métropole.
- ✓ Le permis de conduire, premier examen de France, est le passeport vers une mobilité plus autonome. Il permet d'élargir le cercle de la recherche d'emploi, et autorise également à prétendre à des emplois qui le nécessite.
- ✓ Cependant, la formation est coûteuse (1 800 € minimum), avec un taux de réussite de seulement 60 %.

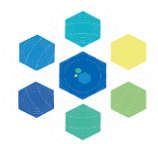
- **Un clivage hommes-femmes très marqué**

- ✓ Les disparités de mobilité hommes / femmes sont très marquées, avec un accès à la voiture pour les femmes particulièrement limité.
- ✓ Les deux tiers des habitantes des quartiers GPV ne conduisent jamais, contre un tiers des habitantes de la métropole.

Taux de possession du permis de conduire selon le lieu de résidence
(personnes de + de 18 ans
hors conduite accompagnée)



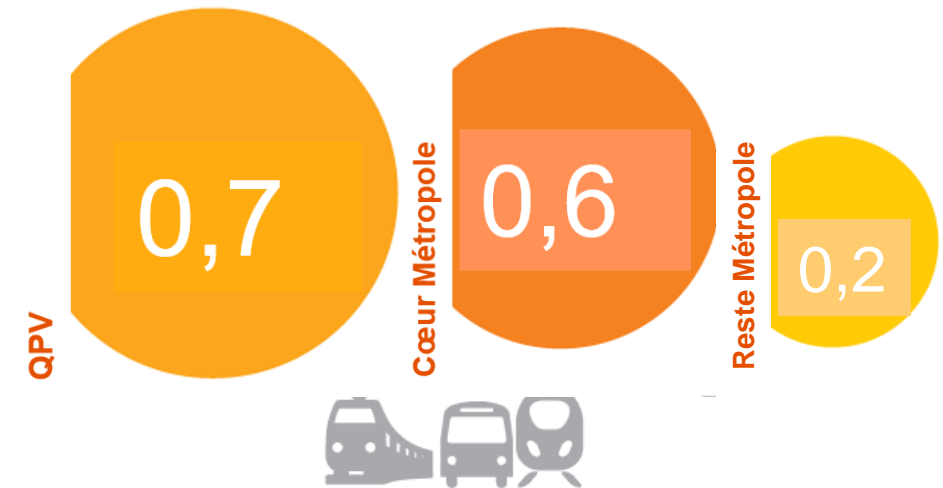
Source : EMD

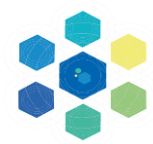


LES TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE OFFRE ALTERNATIVE

- Les QPV de la métropole grenobloise bénéficient globalement d'une **bonne desserte** en transports collectifs
- **La mobilité en transports collectifs par habitant est plus importante que la moyenne des habitants du cœur métropolitain.** Les habitants des quartiers QPV réalisent 25 % de leurs déplacements en transports collectifs
- L'offre de transports collectifs répond en partie aux besoins des habitants...mais elle ne peut cependant les couvrir tous. Certains besoins ne peuvent être satisfaits en transports collectifs, en raison de temps de parcours trop longs, d'itinéraires complexes, d'amplitudes horaires... Un certain nombre de ces difficultés ressenties ne sont pas propres aux quartiers politique de la ville. Cependant, dans ce contexte, elles peuvent représenter des facteurs de ségrégation, faute de solutions alternatives.

Mobilité quotidienne en transports collectifs





MODES ACTIFS : ON MARCHE MAIS ON FAIT PEU DE VELO

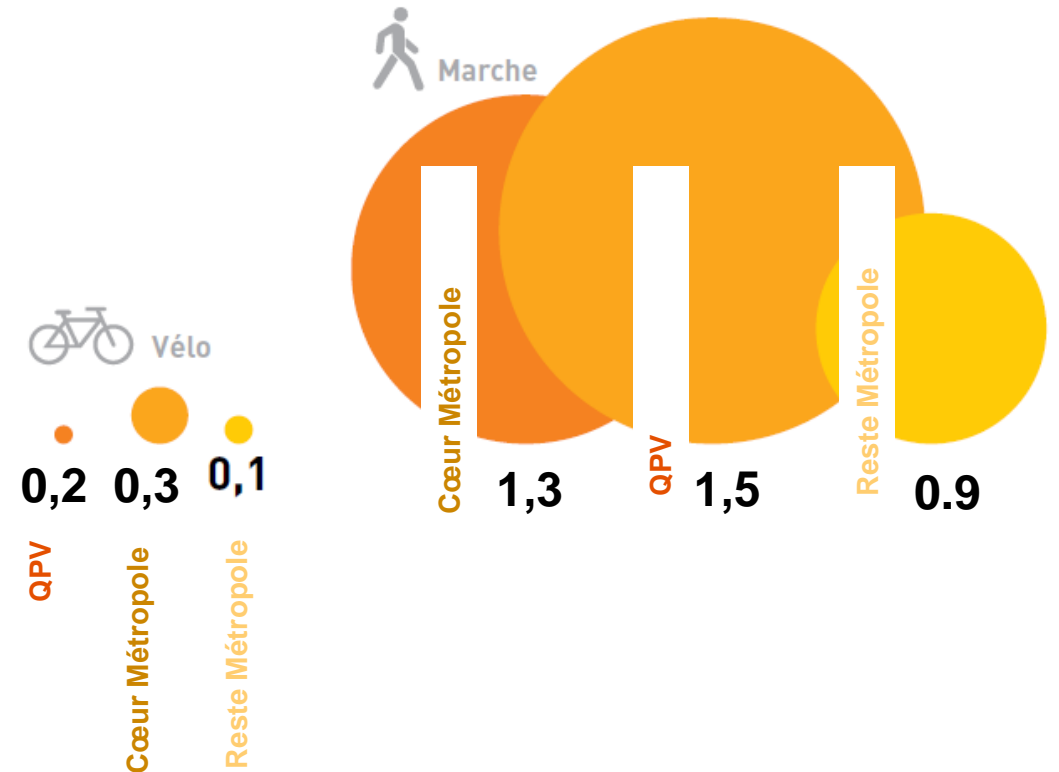
- **La marche : la moitié des déplacements**

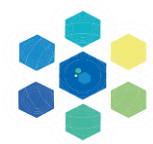
- ✓ La marche est le mode de déplacements le plus utilisé par les habitants des QPV. Cette pratique est plus développée chez les femmes, et constitue souvent leur seul mode de déplacement

- **L'usage du vélo : des freins à lever ?**

- ✓ Le vélo est un mode de transport individuel peu coûteux, qui permet d'élargir le territoire de mobilité. Il semblerait approprié pour répondre aux problématiques de déplacement des populations paupérisées.
- ✓ En pratique, il est peu utilisé dans les QPV étudiés.
- ✓ Certains freins à l'usage du vélo sont connus et présents dans de nombreux quartiers de la Métropole : le stationnement sécurisé du vélo est notamment primordial, ainsi que la crainte de circuler sur la chaussée avec les voitures.

Mobilité quotidienne en mode actif





CE QU'IL FAUT RETENIR ?

- Les populations des quartiers défavorisés se déplacent moins, sur un territoire plus souvent limité à leur quartier. Cette moindre mobilité concerne tous les motifs de déplacements de la vie courante (travail, loisirs, achats... sauf pour le motif scolaire).
- Les habitants des quartiers défavorisés ont un accès moindre à la voiture personnelle, ce qui limite la capacité à se déplacer. Les populations des quartiers défavorisés, plus souvent captives des modes alternatifs, rencontrent plus de difficultés pour se déplacer, et bénéficient par conséquent d'un accès potentiel aux ressources du territoire plus limité.
- Les contraintes financières contraignent l'accès à la voiture, les voitures sont moins nombreuses et plus anciennes
- La pratique du vélo est assez faible dans les quartiers défavorisés mais la marche est le mode de déplacement le plus utilisé
- Les différences homme-femme sont très marquées dans les pratiques de mobilité des habitants des quartiers défavorisés. L'accès des femmes à la voiture est très limité et leur appropriation de l'espace public, y compris à l'intérieur du quartier, est circonscrite à quelques lieux bien définis



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise