L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS

Commission « Organisation de la mobilité »
Communauté du Pays Voironnais

Pays Voironnais
Communauté du Pays Voironnais

13 JUIN 2018

SOMMAIRE

> Méthode et utilisations

> Principaux résultats de l'enquête 2010

QU'EST-CE QU'UNE ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA ?

> Une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine, par tous les modes de transport

> Une vision globale et cohérente du fonctionnement du territoire

> Une méthodologie standardisée au niveau national par le CEREMA pour assurer la comparabilité des résultats entre agglomérations et dans le temps

→ Un outil essentiel à la planification locale et à l'évaluation des politiques publiques, utile pour :

- ✓ Connaître finement les pratiques de déplacements
- ✓ Mesurer les évolutions
- ✓ Aider à la définition des projets de transport
- ✓ Mettre en oeuvre la modélisation multimodale
- ✓ Etablir les bilans environnementaux

LE PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS 2010

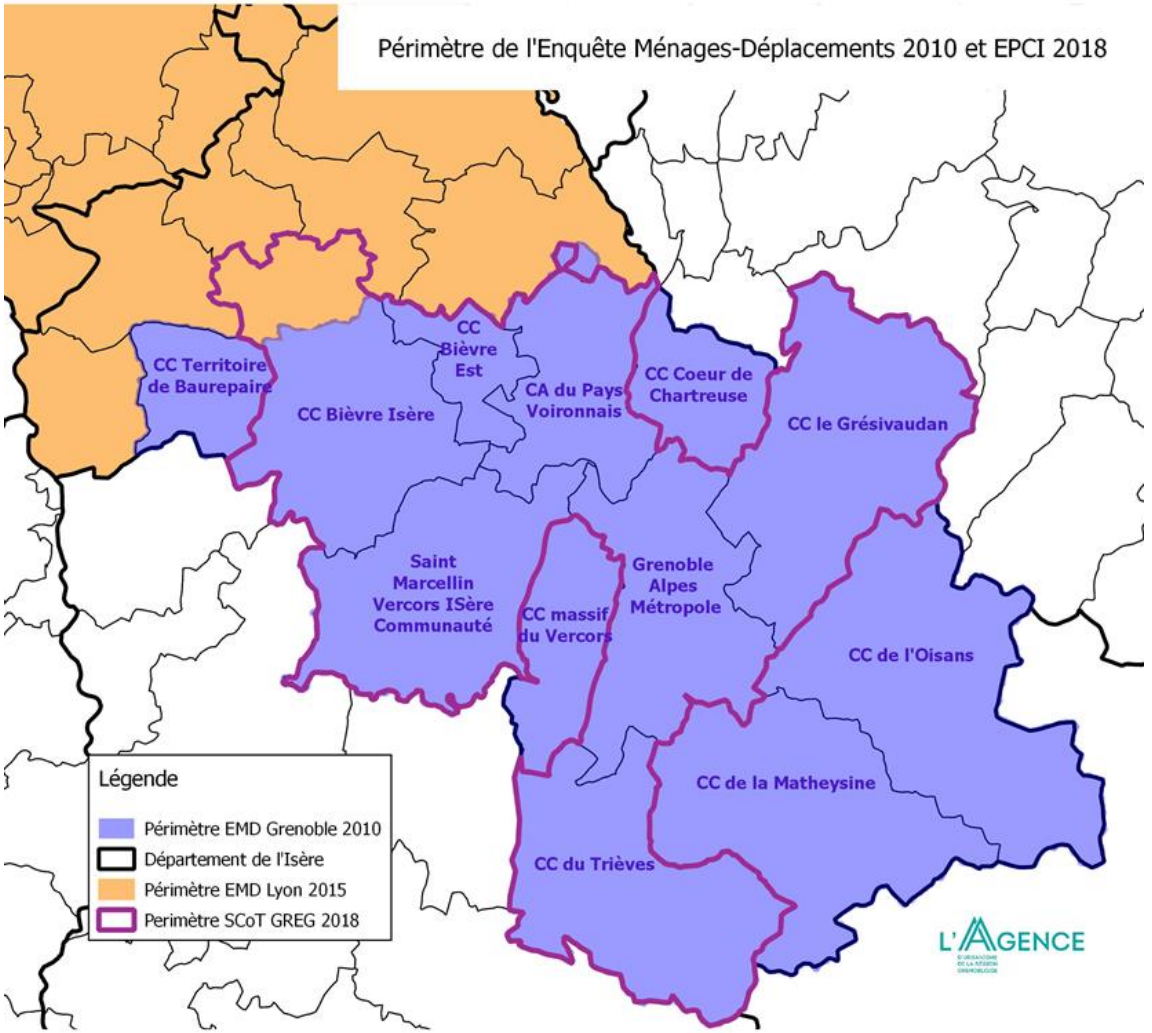
L'EMD 2010 en quelques chiffres :

- Plus de **20** partenaires institutionnels
- **354** communes
- **800 000** habitants
- **7 600** ménages enquêtés
- **16 600** personnes enquêtés
- **60 000** déplacements recensés
- **18** semaines d'enquête
- **240** enquêteurs auront réalisé au moins une enquête
- 7ème enquête sur le cœur métropolitain grenoblois

- Un financement partenarial d'environ **1,8 million d'euros**

Pays voironnais :

1 500 ménages enquêtés, soit 20 % des enquêtes



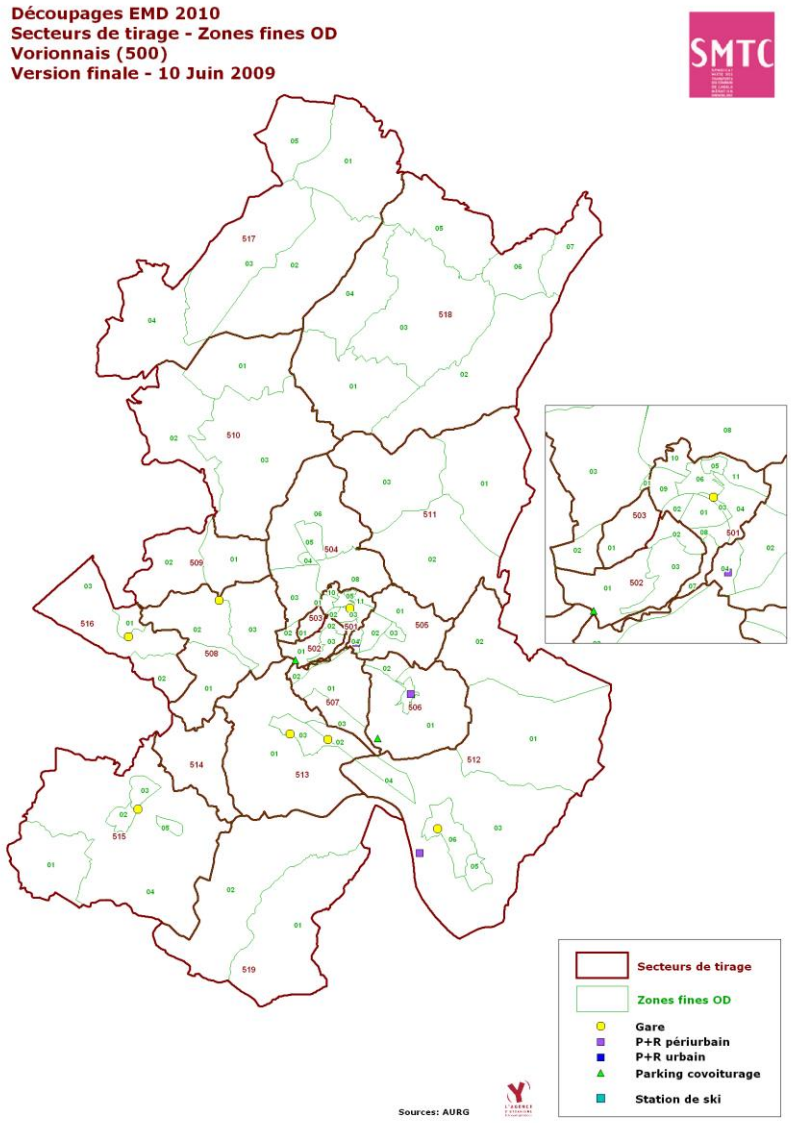
LE DISPOSITIF D'ENQUÊTE 2010 SUR LE PAYS VOIRONNAIS

Pays voironnais :

- ✓ 1 500 ménages enquêtés, soit 20 % des enquêtes
- ✓ 18 secteurs de tirage
- ✓ 1 secteur sur-échantillonné (centre Voiron)

Contraintes du découpage en secteurs de tirage :

- Respecter le découpage des IRIS de l'Insee
- Avoir un poids de population d'au moins 4 000 personnes dans chaque secteur de tirage



PRINCIPALES UTILISATIONS DE L'EMD 2010

> Diagnostics des études mobilité (Etoile Ferroviaire Grenobloise, Réseau SMTC 2014, Schéma de mobilité grand sud, réseau TC Grésivaudan et Voironnais, Suivi Tram 3, Tram E, ZAPA, étude déplacements sur le territoire Alpes Sud Isère, potentiel de clientèle des corridors ferroviaires, …)

> Diagnostic des PDU

> Volet mobilité des PLU, PLUi, SCoT, Schémas de Secteur, …

> Volet mobilité des Plans Climat

> Portrait de territoire (réponse à appels à projet, ateliers territoire, observatoires…)

> Publications partenariales (chiffres-clés des territoires, vieillissement et mobilité, stationnement, …)

> Travaux de recherche (jeunes et voiture, polarités suburbaines, mobilité quotidienne et stratégie d'adaptation des ménages, …)

→ Un grand nombre d'utilisateurs : collectivités, PNR, CCI, chercheurs, …

RAPPEL DES GRANDES TENDANCES NATIONALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

> Depuis 2006, des inflexions incontestables sont constatées dans les enquêtes ménages-déplacements menées dans les grandes agglomérations :

- ✓ Baisse de la mobilité totale
- ✓ Baisse de la mobilité voiture
- ✓ Stabilisation ou augmentation de l'usage de la marche
- ✓ Relance du vélo
- ✓ Diminution de la part de marché voiture
- ✓ Augmentation de la part de marché TC

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU VOIRONNAIS

> 3,6 déplacements par personne et par jour
  - - 5 % entre 2002 et 2010
  - 10 % de non mobiles
  - 6 % d'hyper-mobiles (+ de 8 déplacements par jour)

> 336 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants du Voironnais, en majorité des déplacements de proximité
  - + 4 % entre 2002 et 2010
  - 50 % de déplacements < 3 km
  - 76 % de déplacements < 10km

> 59 000 voitures à disposition des habitants
  - + 13 % entre 2002 et 2010
  - 0,63 voiture par personne

> 60 minutes consacrées quotidiennement à se déplacer

> 29 km parcourus

Rappel ensemble EMD

3,6 déplacements
- -7 %
- 11 % de non mobiles
- 5 % d'hyper-mobiles

2,9 millions de déplacements quotidiens
- - 1 %
- 54 % de déplacements < 3 km
- 82% de déplacements < 10km

467 000 voitures
- + 12 %
- 0,58 voiture par personne

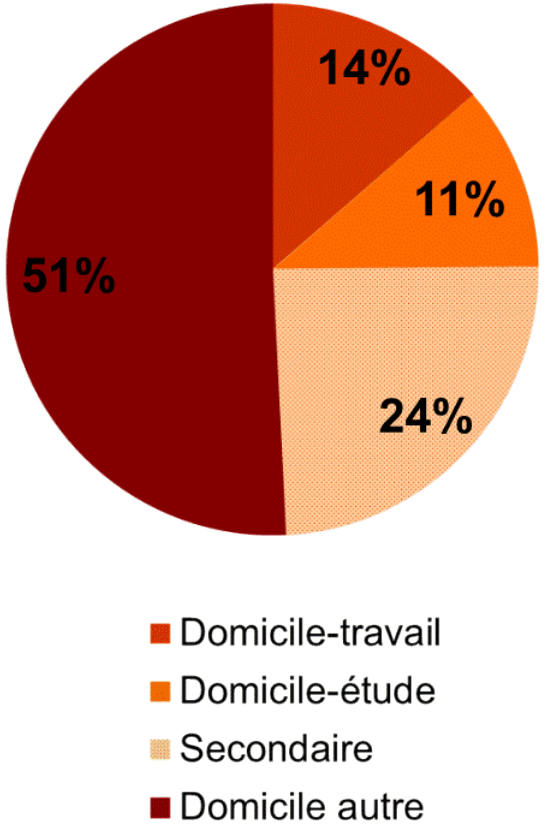
58 minutes

23 km

POURQUOI LES HABITANTS DU VOIRONNAIS SE DÉPLACENT-ILS ?

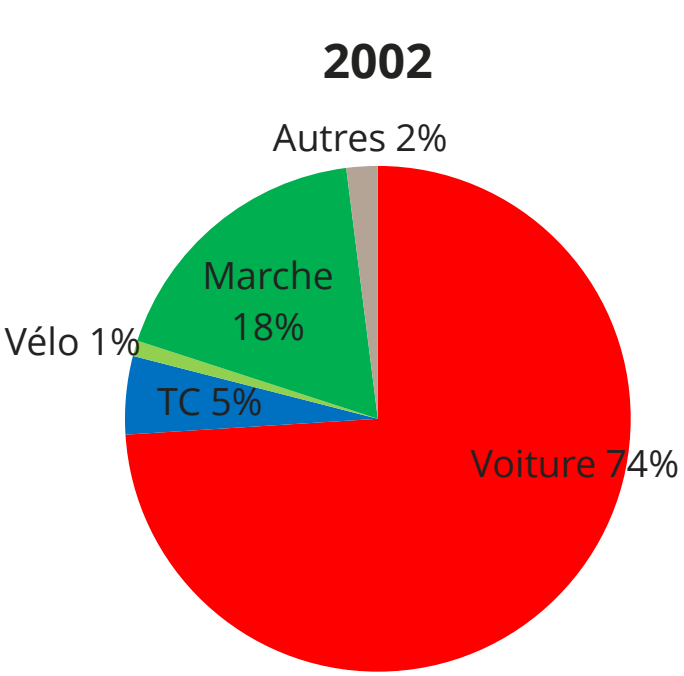
> Trois quarts des déplacements sont des sorties du domicile ou des retours au domicile

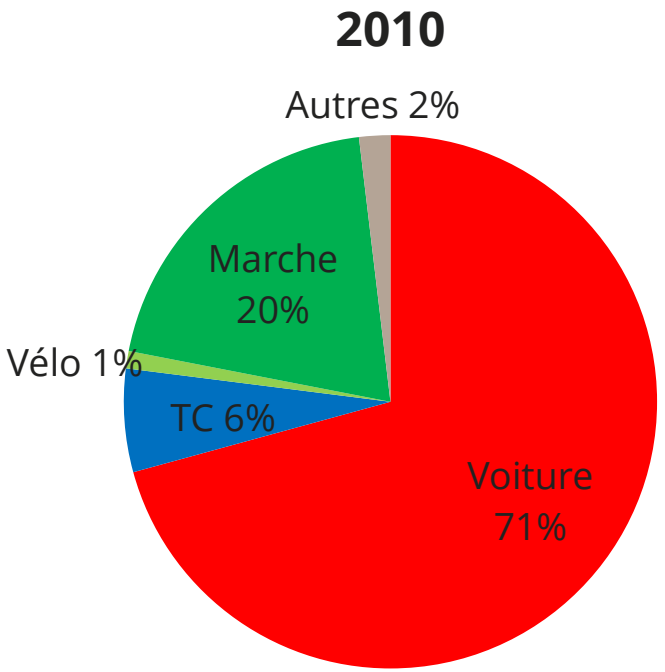
> Les déplacements domicile-travail et domicile-études (école et université) représentent seulement un quart de la mobilité des habitants, mais restent structurants dans la mobilité quotidienne



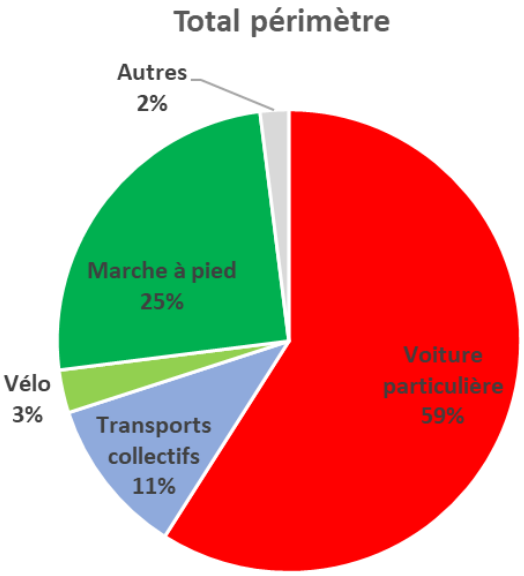
COMMENT LES HABITANTS DU VOIRONNAIS SE DÉPLACENT-ILS ?

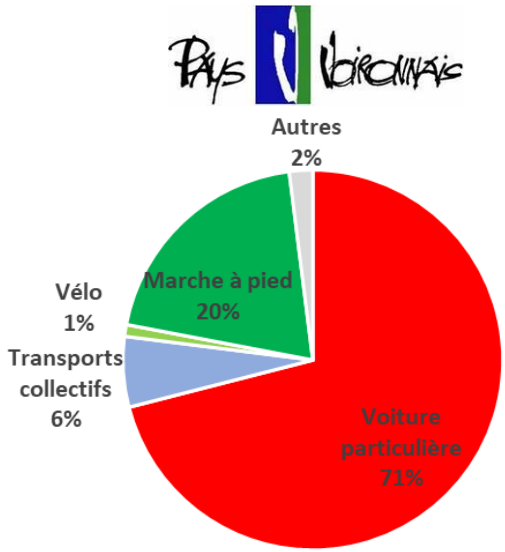
> L'usage de la voiture reste prédominant, mais tend à diminuer

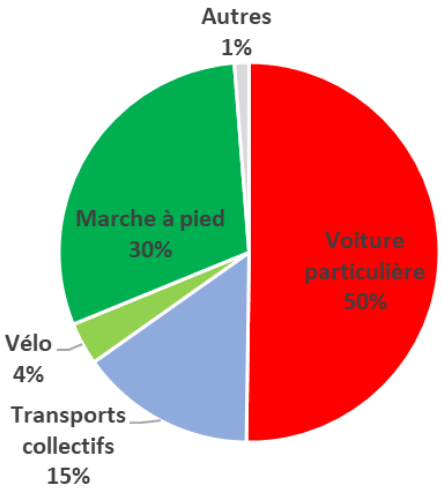


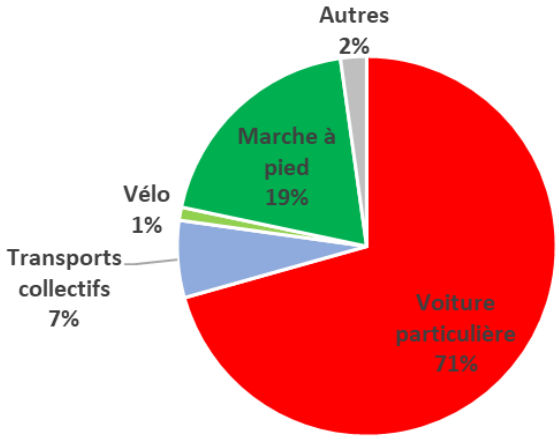


COMMENT LES HABITANTS DE LA GRANDE RÉGION SE DÉPLACENT-ILS ?



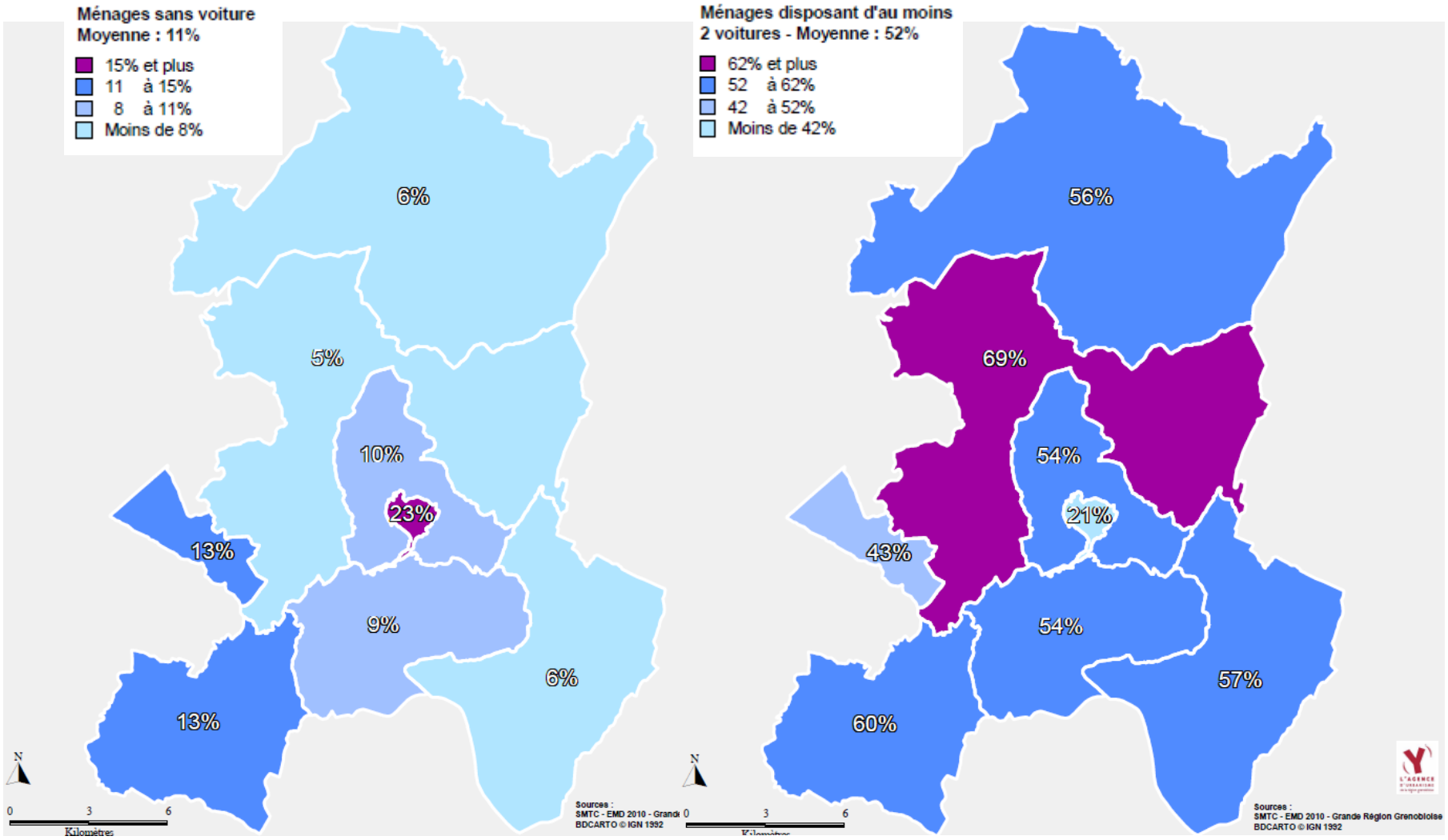






LA MOTORISATION DANS LE VOIRONNAIS

> Une motorisation en croissance malgré la baisse de l'usage de la voiture

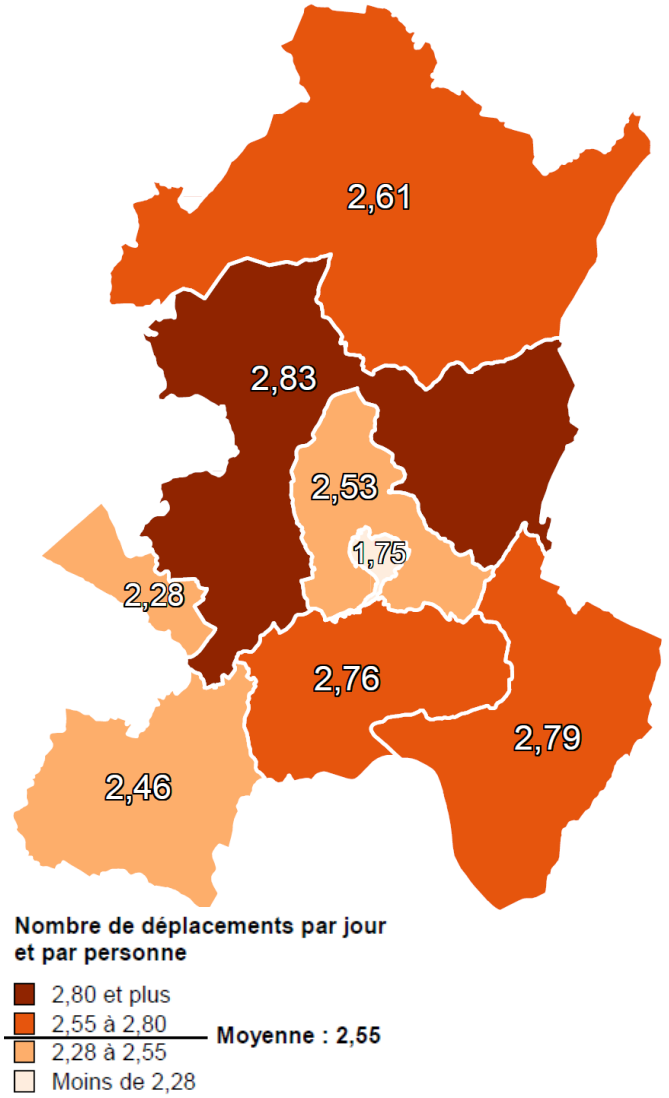


LA MOBILITÉ EN VOITURE DES HABITANTS DU VOIRONNAIS

> Un usage de la voiture reflétant le niveau de motorisation des ménages

	EMD 2002	EMD 2010
Habitants du Voironnais	2,8	2,6

Rappel ensemble EMD :
2,15 déplacements en voiture par jour et par personne

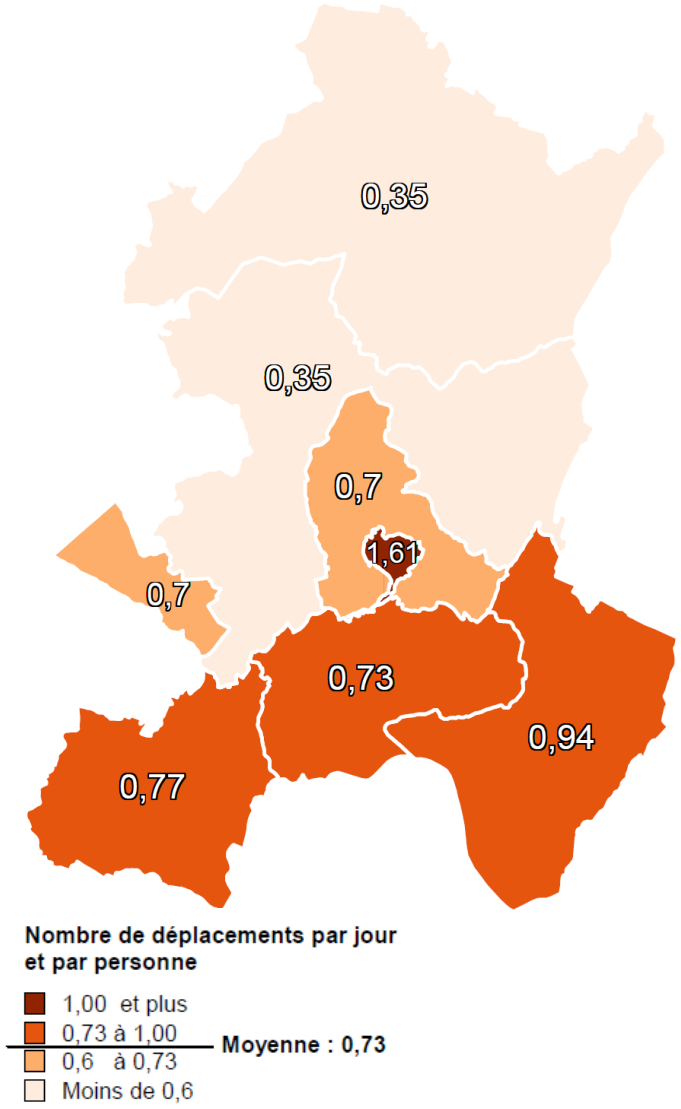


LA MOBILITÉ À PIED DES HABITANTS DU VOIRONNAIS

> Un usage de la marche à pied plus développé dans les pôles urbains et les communes du sud du territoire

	EMD 2002	EMD 2010
Habitants du Voironnais	0,7	0,7

Rappel ensemble EMD :
0,9 déplacements à pied par jour et par personne

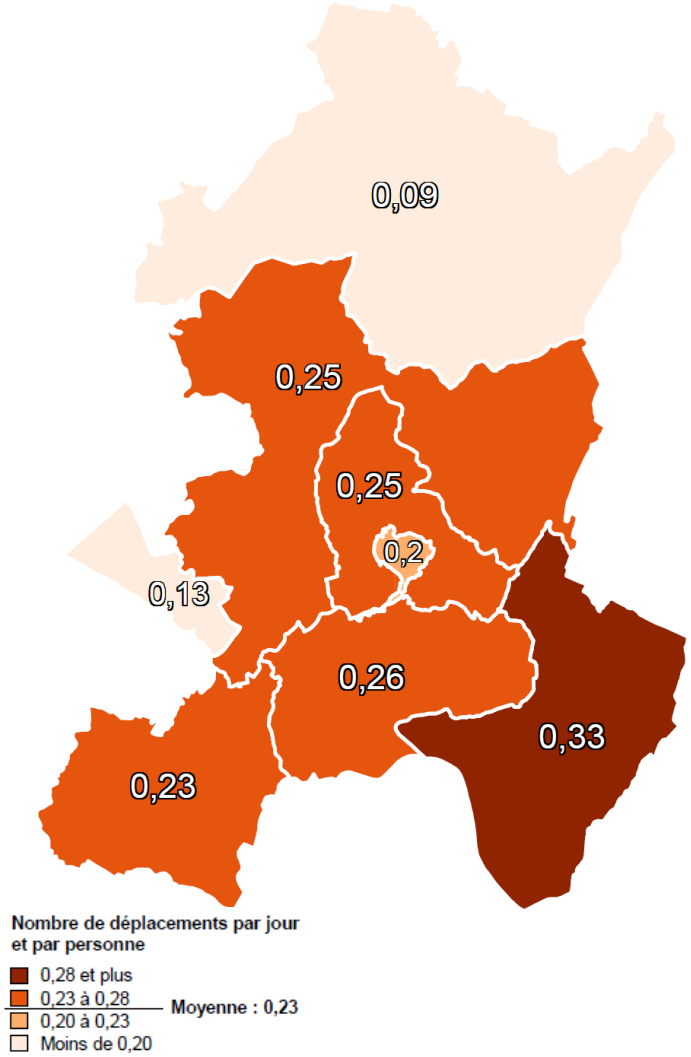


LA MOBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS DES HABITANTS DU VOIRONNAIS

> Les transports collectifs utilisés principalement :
  - pour des déplacements scolaires (50%)
  - pour des déplacements pendulaires vers le travail, en échange avec l'agglomération grenobloise (25%)

	EMD 2002	EMD 2010
Habitants du Voironnais	0,19	0,23

Rappel ensemble EMD :
0,4 déplacements en TC par jour et par personne



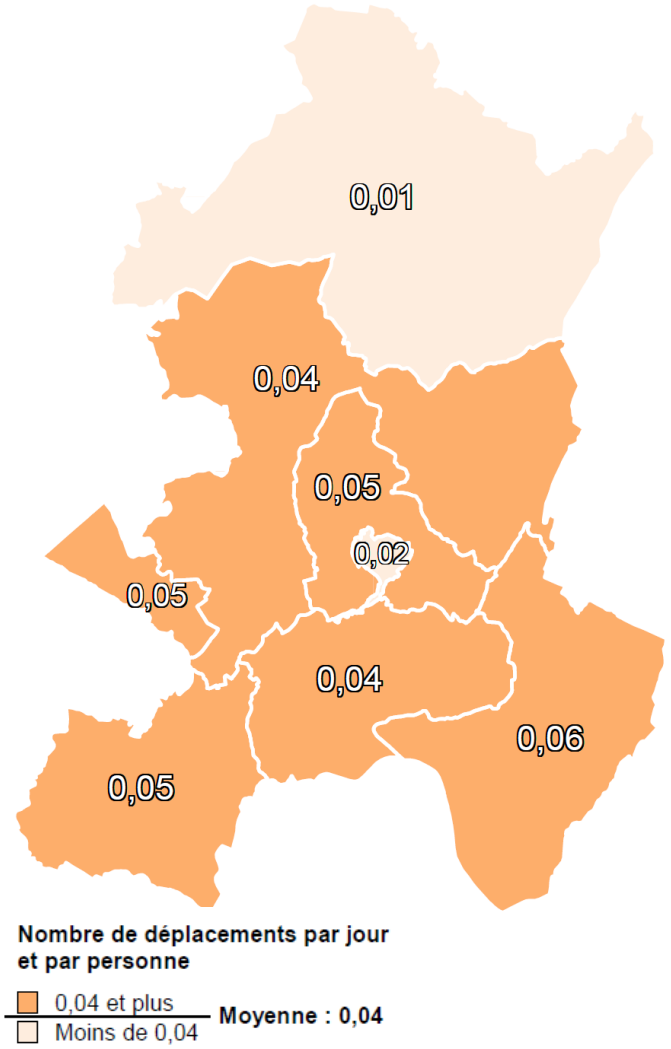
LA MOBILITÉ EN VÉLO DES HABITANTS DU VOIRONNAIS

> Un usage du vélo confidentiel dans l'ensemble du territoire.

> Quelques usages sont relevés pour des déplacements scolaires et de loisirs.

	EMD 2002	EMD 2010
Habitants du Voironnais	0,04	0,04

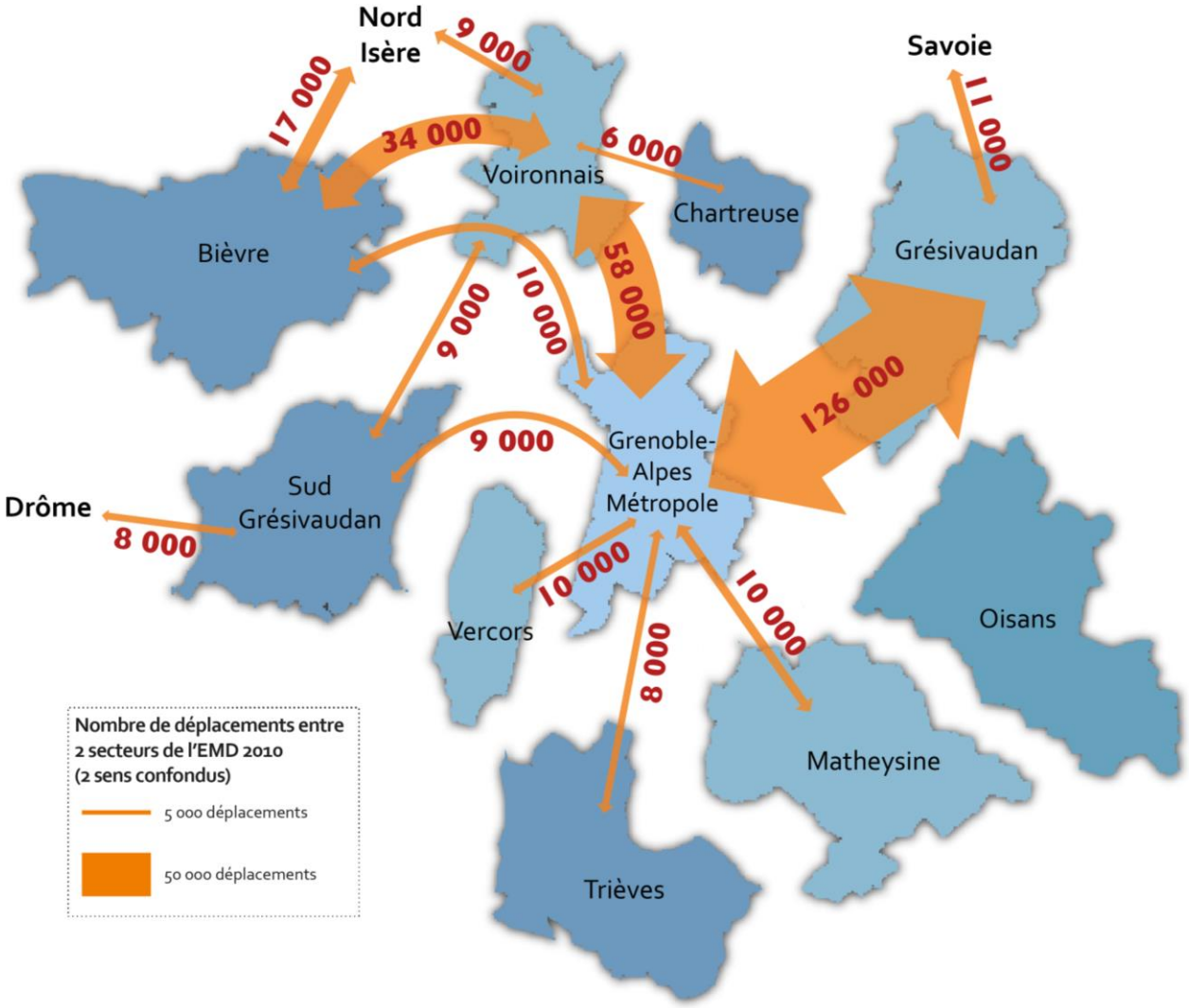
Rappel ensemble EMD :
0,1 déplacements en vélo par jour et par personne



LES FLUX D'ÉCHANGES DANS LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

> Une structure des flux d'échanges entre territoires qui confirme le statut de pôle d'équilibre du Voironnais

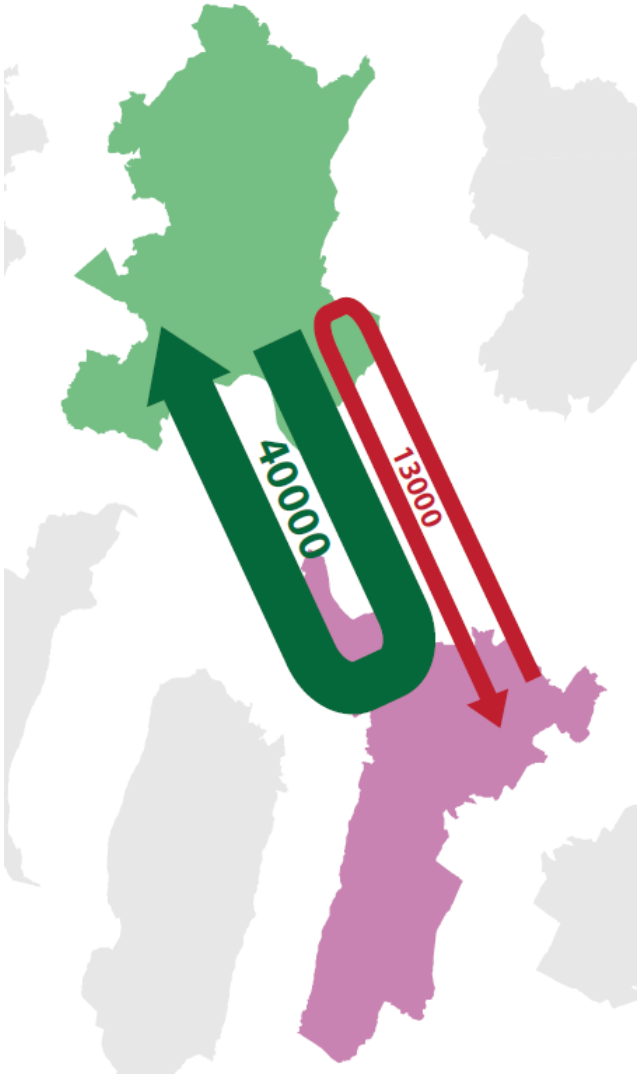
Flux supérieurs à 5 000 déplacements, 2 sens confondus



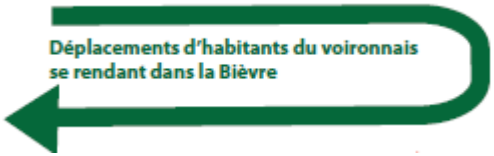
LES ÉCHANGES VOIRONNAIS/MÉTROPOLE GRENOBLOISE

- 35% de déplacements domicile-travail
- 77% en voiture
- Dans l'agglomération, les échanges concernent majoritairement Grenoble (39%) et le nord de l'agglomération rive droite de l'Isère (22%)
- Dans le Voironnais, les échanges concernent majoritairement les secteurs de Voreppe (28%), Voiron-Coublevie (22%), Moirans (18%)

- 33% de déplacements domicile-travail
- 83% en voiture
- Dans l'agglomération, les échanges concernent majoritairement Grenoble (34%) et le nord de l'agglomération rive droite de l'Isère (26%)
- Dans le voironnais, les échanges concernent majoritairement les secteurs de Voreppe, Voiron, Moirans

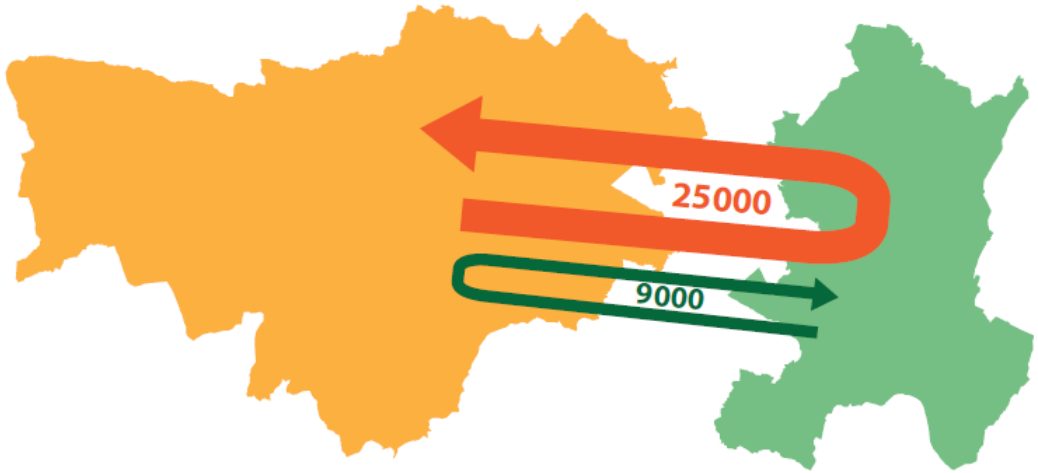


LES ÉCHANGES VOIRONNAIS/BIÈVRE



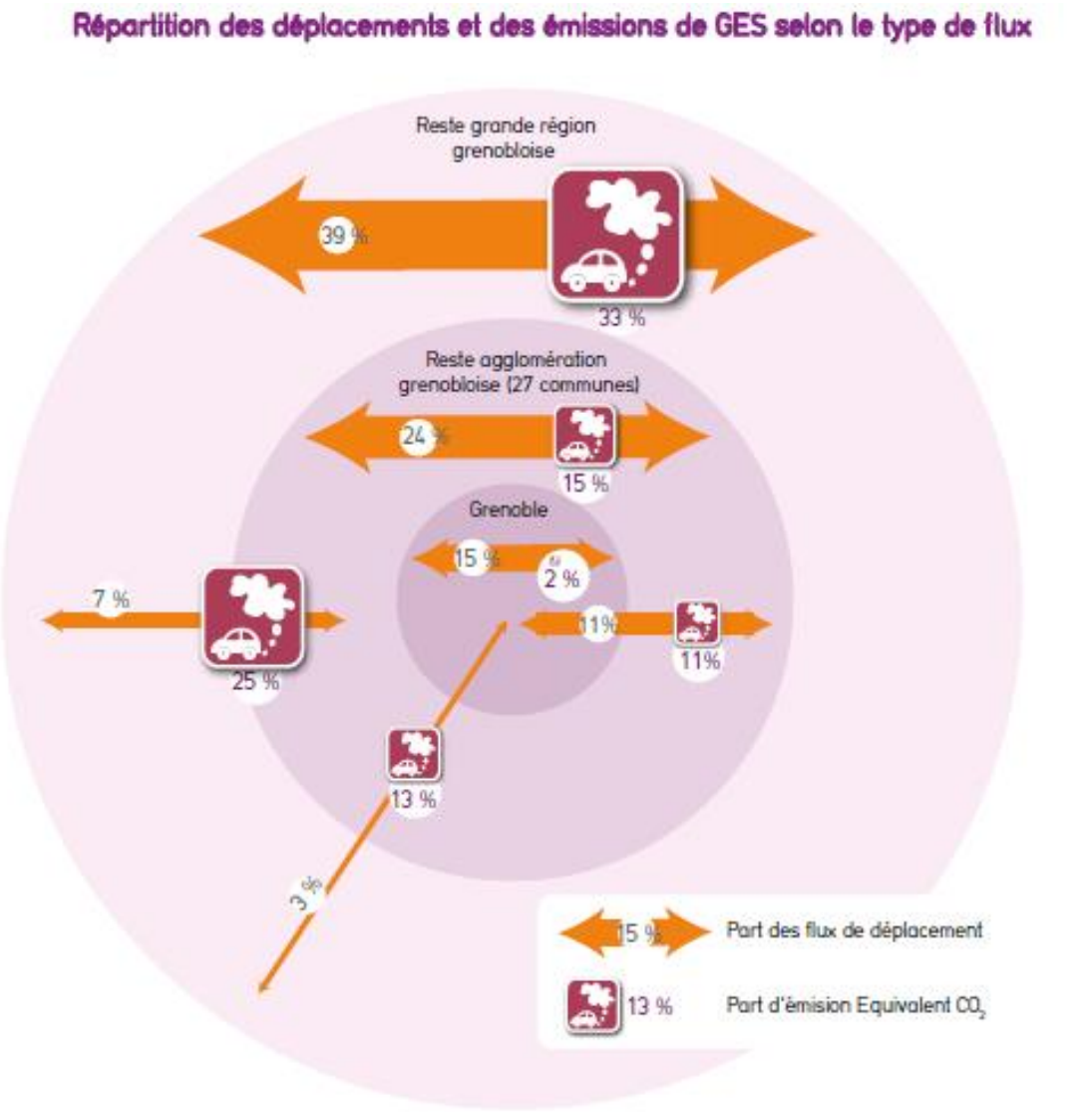
- Des motifs des déplacements d'échange identiques à la moyenne des déplacements
- Dans le voironnais, les échanges concernent majoritairement Voiron (38%) et Rives (31%)

- 25% de déplacements domicile-travail
- 97% en voiture
- Dans le Voironnais, près d'un tiers des échanges concernent le sous-secteur de Rives



LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DANS LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

> Les flux d'échanges entre l'agglomération grenobloise et le reste de la région urbaine représentent 10 % des déplacements, mais contribuent pour près de 40 % aux émissions de gaz à effet de serre



LA PROGRAMMATION D'UNE NOUVELLE ENQUÊTE

> Les enquêtes mobilité sont généralement espacées de 8 à 10 ans, ce qui correspond à une période d'évolution significative des comportements de déplacements.

> Elles permettent de mesurer et de comprendre les changements dans les comportements de mobilité, en lien avec les évolutions de l'offre de mobilité, de la structuration du territoire et des modes de vie.

> Des données récentes permettront d'alimenter les réflexions des trois AOM du périmètre, ainsi que du SCoT et des différentes intercommunalités. Elle sera également utile aux travaux des plans énergie climat.

> Elles permettront également d'évaluer l'impact des politiques menées en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

PLUSIEURS SCÉNARIOS POUR LA PROGRAMMATION D'UNE NOUVELLE ENQUÊTE

> Un recueil de terrain durant l'hiver 2019-2020

> Un nombre de ménages enquêtés équivalent à l'enquête de 2010

> Une évolution méthodologique proposée par le CEREMA : réaliser une partie des enquêtes par téléphone plutôt qu'au domicile des personnes

Avantage : une réduction des coûts

Inconvénient : des limites dans la comparaisons des résultats avec l'enquête de 2010

> Mise en place d'un dispositif spécifique pour évaluer les modifications de comportements liées aux travaux de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau sur le territoire métropolitain. Selon l'importance des impacts observés, une enquête téléphonique légère pourrait être réalisée en 2023, afin de vérifier la durabilité dans le temps des modifications de comportements.

→ **Différents scénarios méthodologiques sont en cours d'approfondissement, afin d'en évaluer précisément les avantages/inconvénients et de consolider l'enveloppe budgétaire.**

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

OBSERVER PLANIFIER PROJETER ANIMER PARTAGER

Contact : isabelle.reynaud@aurg.asso.fr

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

21 rue Lesdiguières
38000 Grenoble
04 76 28 86 00
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org