



CHIFFRES-CLÉS **2021** DES DÉPLACEMENTS

AVANT-PROPOS

L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS

Lancé en 2008, l'Observatoire des déplacements est aujourd'hui financé par le SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise), la Direction départementale des territoires, le Département de l'Isère et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Grenoble-Alpes Métropole et le Pays Voironnais apportent des contributions techniques.

À travers cet outil commun, les partenaires souhaitent mutualiser et structurer leurs données, en garantir la fiabilité, favoriser des analyses communes et les échanges de bonnes pratiques : des missions confiées à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

LES PARTENAIRES DE L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS



PREFECTURE
DE L'ISÈRE



LES CHIFFRES-CLÉS, UNE PHOTOGRAPHIE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

Les Chiffres-clés des déplacements permettent de partager une seule et même source d'information, datée, consolidée, cartographiée et synthétisée, et de suivre les évolutions et tendances, qualitatives et quantitatives, à partir des données disponibles au sein du périmètre d'observation.

Ce sixième volume des chiffres-clés se base sur des données 2021, sauf mention contraire. Pour faciliter la lecture et mieux prendre en compte les interdépendances territoriales, les chiffres-clés sont désormais déclinés par modes et non plus par échelle territoriale.

LE CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE

La version 2021 des chiffres-clés s'inscrit dans un contexte particulièrement marqué par la crise sanitaire du Covid 19. Ce document a pour ambition de mesurer les tendances en matière de mobilité dans la région grenobloise. Les évolutions mesurées sur ce millésime doivent être regardées au prisme des contraintes à la mobilité impliquées par les confinements (du printemps et de l'automne 2020 ainsi que du début 2021), et par les mesures de distanciation qui ont suivi, ainsi que leurs conséquences sur les habitudes de déplacements qui restent, pour partie, modifiées fin 2021.

SOMMAIRE

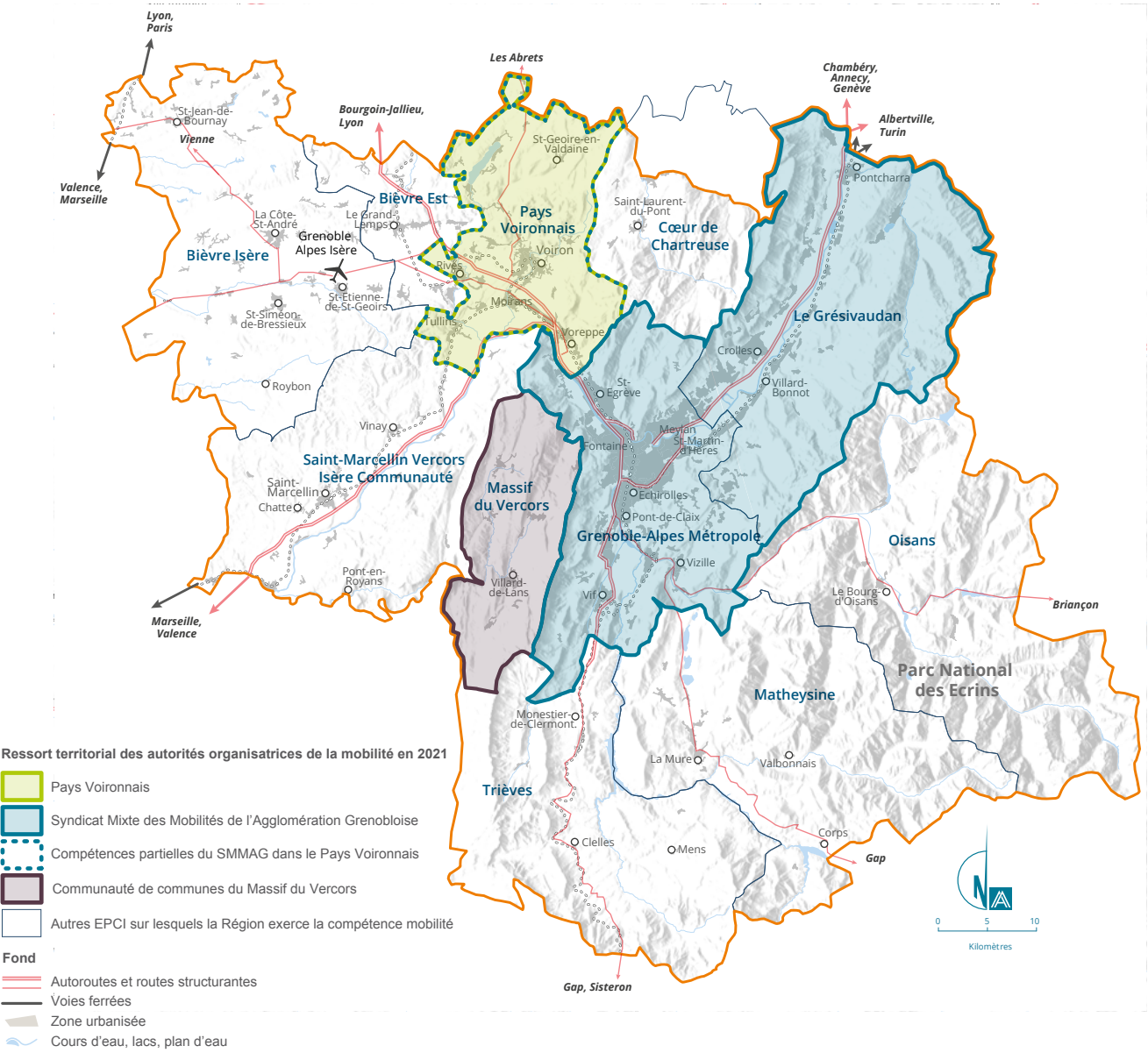
LE TERRITOIRE D'OBSERVATION	5
CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE	6
LA POPULATION ET LES EMPLOIS PAR EPCI	6
PRINCIPAUX FLUX ET PRATIQUES DE MOBILITÉ	8
LES GRANDS RÉSULTATS ISSUS DE L'EMC2 2020	8
DES TERRITOIRES TOUJOURS PLUS INTERDÉPENDANTS	12
UN REcul PROGRESSIF DE LA VOITURE POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL	16
AUTOMOBILE ET TRAFIC ROUTIER	18
LA PART MODALE DE LA VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER	18
LE TRAFIC ET SON ÉVOLUTION	19
UNE MOINDRE AUGMENTATION DU PARC AUTOMOBILE	24
LES STATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANTS ALTERNATIFS	26
L'AUTOPARTAGE DANS L'ESPACE PUBLIC	28
LE COVOITURAGE	30
LES MODES ACTIFS	33
LA MARCHÉ, DEUXIÈME MODE DE TRANSPORT APRÈS LA VOITURE	33
LE VÉLO GAGNE PEU À PEU DU TERRAIN	35
VELOS ET TROTTINETTES EN LIBRE SERVICE	38
TRANSPORTS COLLECTIFS	39
LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LA MÉTROPOLÉ	40
LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE PAYS VOIRONNAIS	43
LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE GRÉSIVAUDAN	45
LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS CARS REGION	47
LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS FERROVIAIRES (TER)	50
INTERMODALITÉ : PARCS RELAIS	52
GRANDE ACCESSIBILITÉ	53
TRANSPORT FERROVIAIRE DE LONGUE DISTANCE	53
L'OFFRE PRIVÉE D'AUTOCARS A RETROUVÉ 80 % DE SA FRÉQUENTATION DE 2019	54
LE TRANSPORT AÉRIEN EN « CHUTE LIBRE »	55
LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE	56
NUISANCES AIR BRUIT	56
LES IMPACTS DES TRANSPORTS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR	57
UNE TIMIDE BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE GES DUES AUX TRANSPORTS ROUTIERS	58
DES MÉTROPOLITAINS FORTEMENT EXPOSÉS AUX BRUITS ROUTIERS ET FERROVIAIRES	59
LES ACCIDENTS DE CIRCULATION DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OBSERVATOIRE	60
HISTORIQUE & PROJETS	62
HISTORIQUE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ, DES SERVICES ET RÉSEAUX DANS LA RÉGION GRENOBLOISE	62
PROJETS, ÉTUDES, DÉMARCHES EN COURS OU À VENIR	69
ANNEXES	73
LES PRINCIPALES SOURCES DE DONNÉES	73
CARTE DES COMPTAGES VILLE DE GRENOBLE	75

LE TERRITOIRE D'OBSERVATION

En 2021, le périmètre observé dans les Chiffres-clés des déplacements reste le même qu'en 2018. Il regroupe des territoires fortement reliés par leurs échanges et donc par les déplacements. Ce périmètre rassemble environ les 2/3 des communes et de la population du département de l'Isère.

Au sein de ce périmètre, la gouvernance des mobilités a évolué suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui prévoyait la couverture de l'ensemble du territoire national par des Autorités organisatrices de mobilité (AOM) :

- Le **SMMAG** a été créé en janvier 2020 avec un ressort territorial regroupant la métropole de Grenoble et le Grésivaudan pour l'ensemble de la politique de mobilité. Dans le Pays Voironnais, le SMMAG exerce la compétence en matière de mobilités partagées et de pôles d'échanges multimodaux ;
- Le **Pays Voironnais** conserve sa compétence en matière de mobilités urbaines : transport urbain, mobilités actives, plan de mobilité, logistique urbaine ;
- La **communauté de communes du Massif du Vercors** a choisi de devenir Autorité organisatrice de mobilité en juillet 2021 ;
- Sur le reste du territoire, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** est devenue AOM au niveau local au 1^{er} juillet 2021.



Sources : Fond relief Agence, traitement BD Topo © IGN, BD-Topo© IGN, Corine Land Cover, Agence d'urbanisme de la région grenobloise

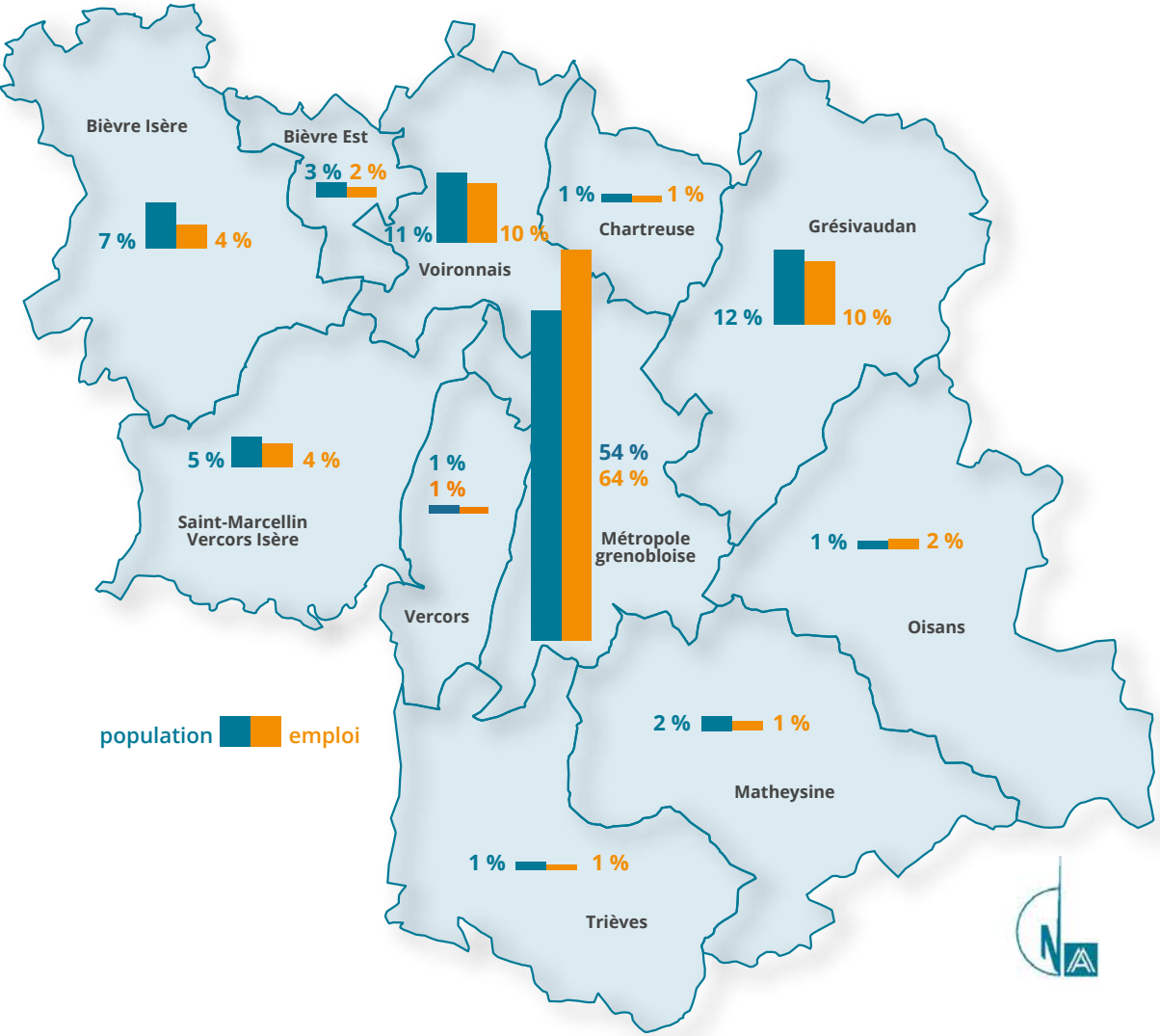
CONTEXTE **SOCIO-ECONOMIQUE**

LA POPULATION
ET LES EMPLOIS PAR EPCI

Les trois EPCI adhérents du SMMAG



RÉPARTITION DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI
Source : Insee, recensement de la population 2019 (dernière donnée disponible)



POPULATION, EMPLOIS, ACTIFS OCCUPÉS PAR EPCI ET LEUR ÉVOLUTION EN 10 ANS
Source : Insee, recensement de la population 2009 et 2019 (dernière donnée disponible)

	POPULATION 2019	ACTIFS OCCUPÉS 2019	EMPLOIS 2019	% D'EMPLOIS PAR ACTIF 2019	SOLDE DE POPULATION 2009-2019	SOLDE D'ACTIFS OCCUPÉS 2009-2019	SOLDE D'EMPLOIS 2009-2019
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE	447 000	185 000	220 000	119 %	+ 15 200	+ 100	+ 2 500
LE GRÉSIVAUDAN	102 000	46 000	36 000	78 %	+ 5 000	+ 2 400	+ 400
PAYS VOIRONNAIS	94 000	40 000	34 000	84 %	+ 4 300	+ 800	- 200
BIÈVRE ISÈRE	55 000	23 000	15 000	62 %	+ 5 100	+ 1 900	+ 400
SAINT-MARCELLIN VERCORS ISÈRE COMMUNAUTÉ	44 000	19 000	13 000	72 %	+ 1 200	+ 100	- 300
BIÈVRE EST	22 000	10 000	6 000	56 %	+ 1 600	+ 400	+ 600
MATHEYSINE	19 000	8 000	5 000	67 %	- 100*	- 200	- 300
MASSIF DU VERCORS	12 000	5 000	4 000	70 %	+ 400	0	0
CŒUR DE CHARTREUSE (ISÈRE)	12 000	5 000	3 000	65 %	+ 300	+ 100*	0
OISANS	11 000	5 000	6 000	111 %	- 200	-100*	+ 200
TRIÈVES	10 000	4 000	3 000	64 %	+ 700	+ 200	+ 200
AIRE GRENOBLOISE	828 000	351 000	344 000	98 %	+ 33 400	+ 5 700	+ 3 400

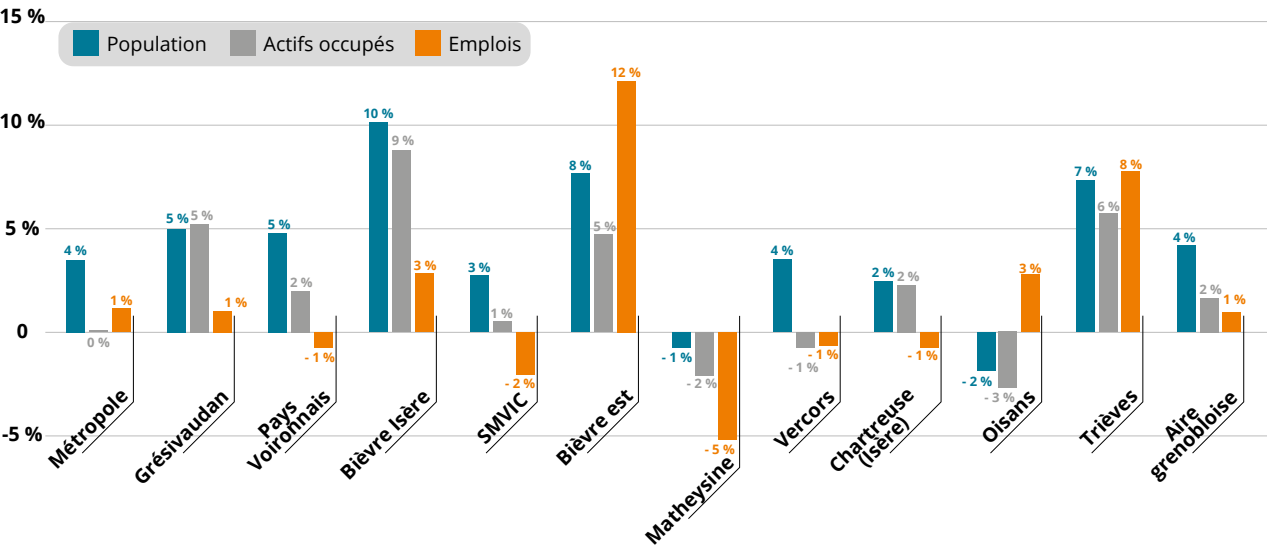
* la fiabilité statistique de cette valeur n'est pas confirmée (seuil statistique)

Bièvre Isère, Bièvre Est et le Trièves connaissent les plus fortes croissances de population et d'emploi. Ces trois territoires présentent cependant un déficit d'emplois par actif occupé, notamment important à Bièvre Est. La Métropole et l'Oisans sont des pourvoyeurs d'emploi. **Dans les autres territoires, le déficit d'emplois par actif, tend à se creuser même s'il est moins marqué.** Dans l'ensemble, l'aire grenobloise fournit presque autant d'emplois qu'elle n'héberge d'actifs occupés et pourtant les flux d'échange avec l'extérieur augmentent fortement (cf. page 14).

QUE NOUS DIT
LE % D'EMPLOIS PAR ACTIF ?

C'est un indice de concentration de l'emploi. Il mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident.

TAUX D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION, DES ACTIFS OCCUPÉS ET DES EMPLOIS EN 10 ANS
Sources : Insee, recensement de la population 2009 et 2019 (dernière donnée disponible)



PRINCIPAUX FLUX ET PRATIQUES DE MOBILITES

LES GRANDS RESULTATS ISSUS DE L'EMC2 2020

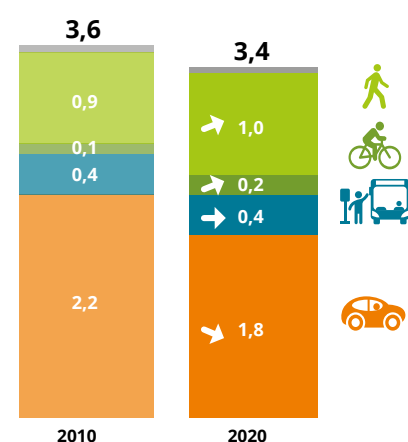
L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema réalisée en 2019 et 2020 permet de disposer d'une vision du fonctionnement des déplacements sur un territoire élargi de 359 communes. Elle décrit les pratiques de déplacement des habitants de la grande région grenobloise un jour moyen de semaine d'hiver. Les quatre pages suivantes présentent les grands indicateurs à l'échelle de l'aire grenobloise : l'évolution des déplacements par mode, les grands volumes, les différences entre territoires, entre catégories de personnes, les motifs, les temporalités et la géographie des déplacements.

Retrouvez les publications de l'EMC2 : www.aurg.fr

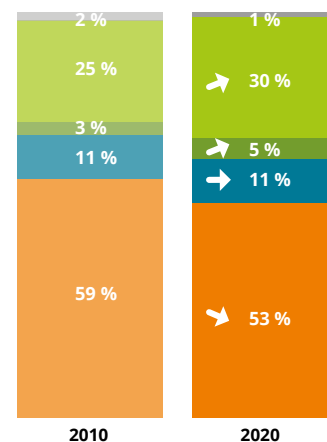


L'évolution des déplacements par mode

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ PAR MODE ENTRE 2010 ET 2020 (nombre de déplacements par personne par jour)

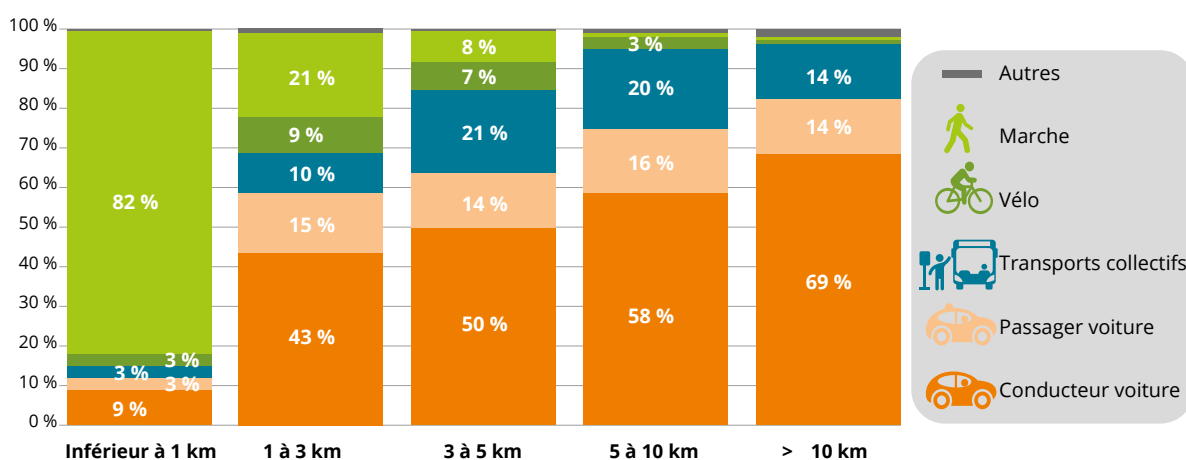


ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ENTRE 2010 ET 2020

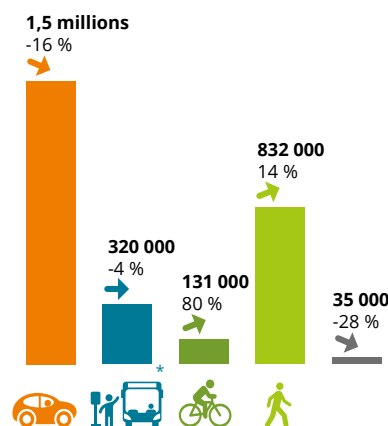


Le nombre de déplacements en voiture a diminué de 16 % en 10 ans, en raison d'une part d'une baisse globale de la mobilité et à part égale d'un report modal vers le vélo et la marche.

PARTS MODALES SELON LA LONGUEUR DU DÉPLACEMENT

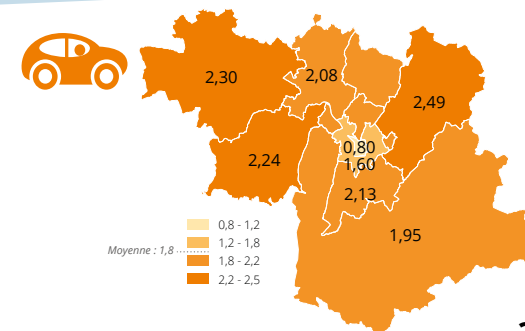


NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR MODE ET ÉVOLUTION ENTRE 2010 ET 2020

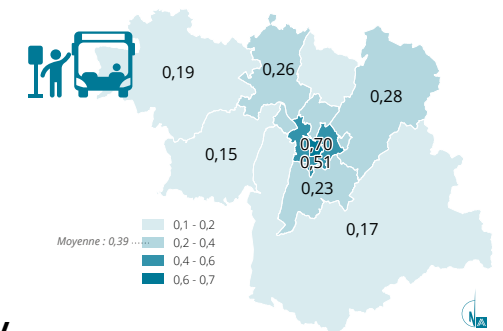


*Ce chiffre révèle une stagnation ou un léger recul des déplacements en transports collectifs (superposition des intervalles de confiance statistiques)

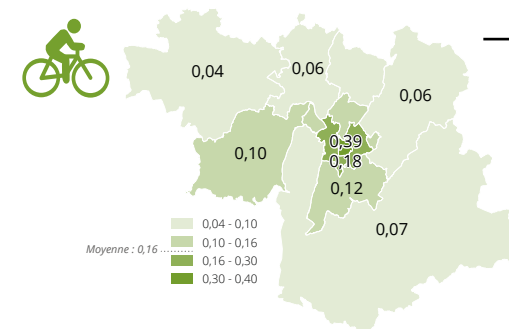
Quelle mobilité pour les habitants ?



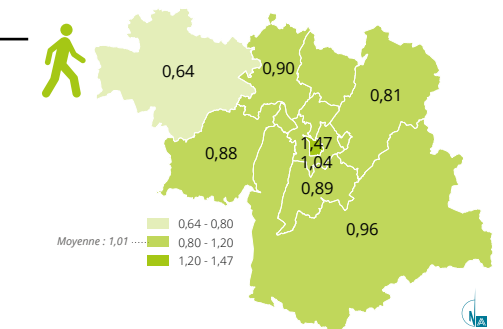
La mobilité voiture augmente lorsque l'on s'éloigne du cœur de la métropole grenobloise. A contrario, la mobilité en transports collectifs est plus élevée dans la métropole.



UN HABITANT RÉALISE 3,4 DÉPLACEMENTS / JOUR EN MOYENNE



L'usage du vélo est significatif dans le cœur métropolitain et la marche à pied est davantage pratiquée par les Grenoblois (urbain dense, courtes distances, absence de relief).



Qui se déplace ?

Mode	Hommes	Femmes
Voiture	1,95	1,86
Transports collectifs	0,38	0,44
Vélo	0,21	0,13
Marche	0,98	1,16
Total	3,61	3,60

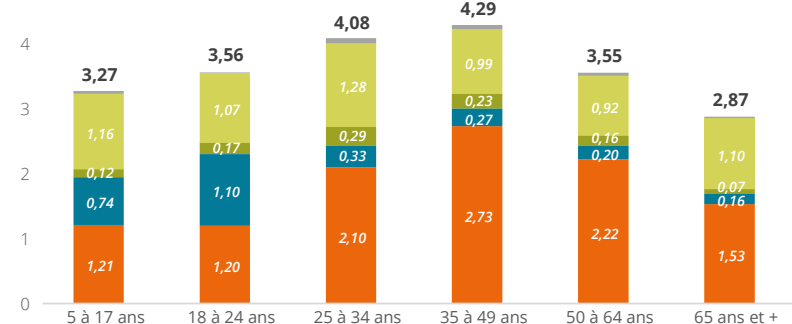
Les femmes et les hommes ont globalement le même niveau de mobilité. Les femmes se déplacent davantage en transports collectifs et à pied et les hommes davantage en voiture et à vélo.

Enfants de moins de 5 ans exclus

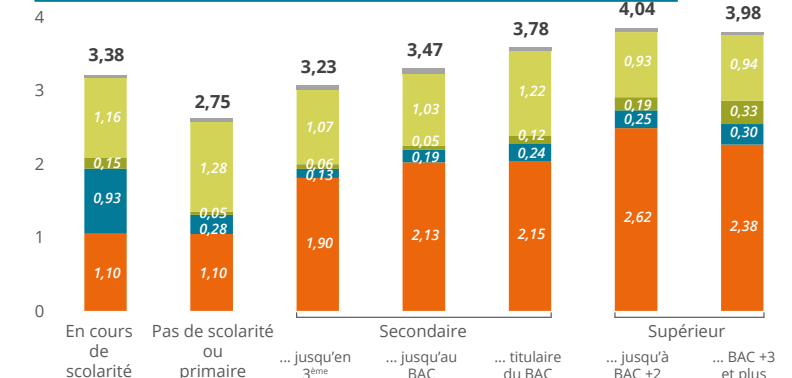
C'est à l'âge actif que la mobilité est la plus élevée et le recours à la voiture le plus fréquent. Les jeunes de moins de 25 ans ont la plus forte mobilité en transports collectifs. Les seniors se déplacent autant à pied que les autres catégories mais utilisent moins leur voiture.

Plus le niveau de formation est élevé, plus la mobilité est forte. Les habitants en cours de scolarité sont plutôt des jeunes de moins de 25 ans (scolaires et étudiants) dont la mobilité en transports collectifs et à pied sont les plus élevées de tous les niveaux de formation.

MOBILITÉ PAR TRANCHE D'ÂGE SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT



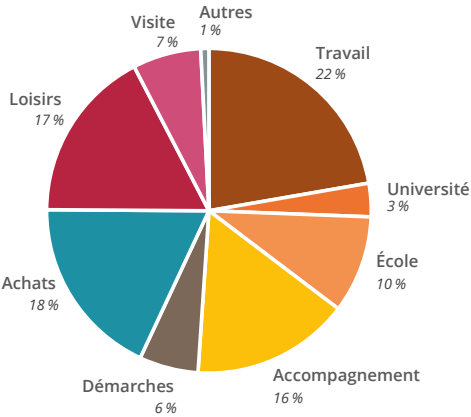
MOBILITÉ PAR NIVEAU D'ÉTUDES SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT



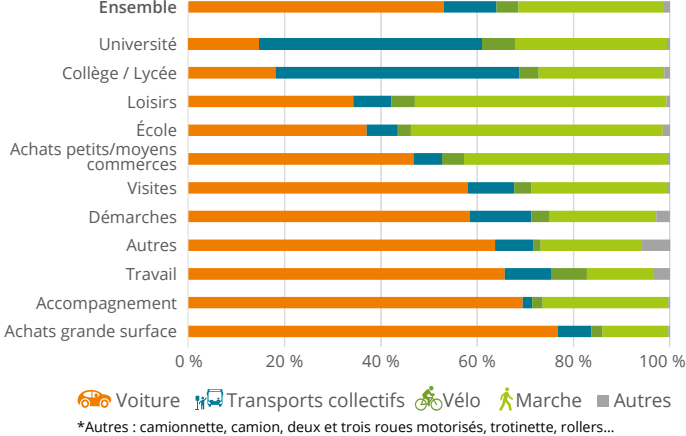
Source : EMC2 2020 - Fiche territoire Grande région Grenoble - réalisation Agence d'urbanisme de la région grenobloise

Pourquoi et comment les habitants se déplacent-ils ?

MOTIFS DE DÉPLACEMENT À LA DESTINATION



PART MODALE SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT



14 %
DOMICILE - TRAVAIL

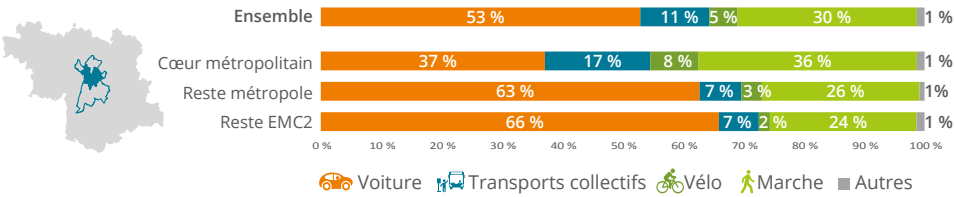
20 %
DE DÉPLACEMENTS
NON RELIÉS
AU DOMICILE

Les déplacements « obligés » (travail et études) représentent 35 % du total des déplacements. Pour les motifs achats en grande surface, accompagnement et travail, la voiture est largement dominante. Pour les motifs études et loisirs, la part de la voiture est nettement plus faible, au profit des transports collectifs et de la marche à pied.

VOLUME DE DÉPLACEMENT PAR MODE

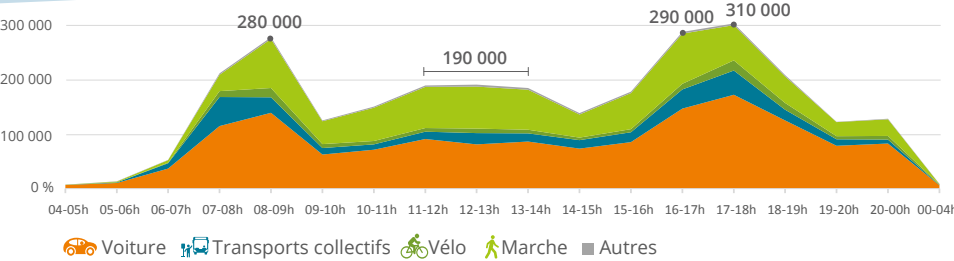
Voiture	1 482 000
Transports collectifs	832 000
Vélo	320 000
Marche	131 000
Autres	35 000

PART MODALE SELON LE TERRITOIRE



Les parts modales sont fortement contrastées entre le territoire de la métropole et les territoires périurbains.

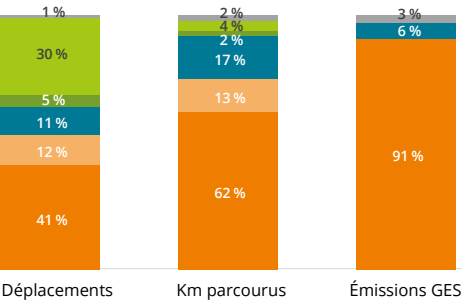
Quand les habitants se déplacent-ils ?



L'heure la plus chargée sur les réseaux de transports collectifs est 7h-8h. Sur ce créneau, la part modale des transports collectifs dans le total des déplacements atteint 25 %. Le phénomène de pointe est moins marqué en voiture.

Contribution de la mobilité aux gaz à effet de serre

POIDS DES MODES DE DÉPLACEMENT



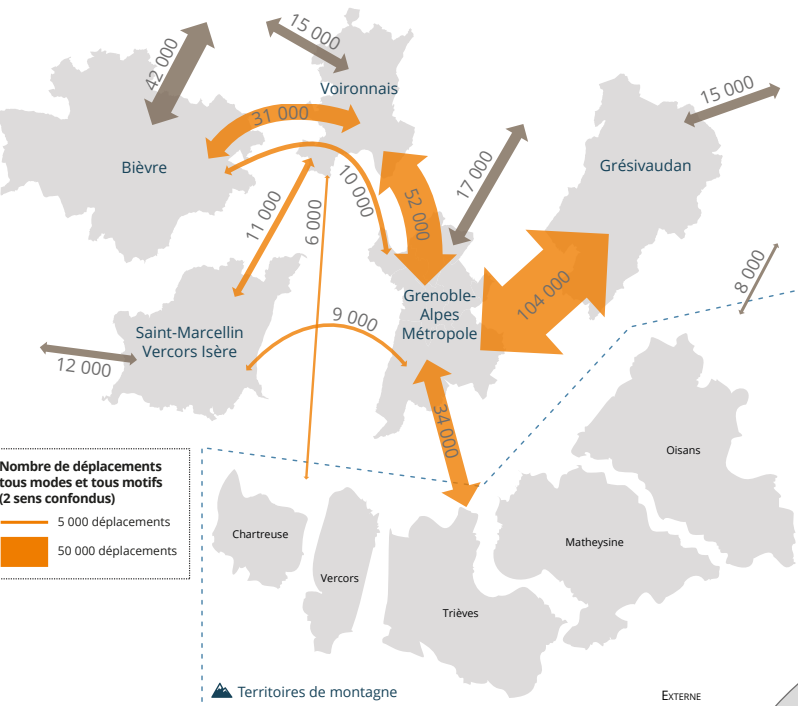
L'automobile est la principale responsable des émissions de gaz à effet de serre et polluants locaux. Ainsi, si les déplacements au volant d'une voiture ne représentent que 53 % des déplacements, ils représentent les deux tiers des kilomètres parcourus par les habitants de la grande région grenobloise, et contribuent pour 91 % aux émissions de GES.

Voiture, Passager voiture, Transports collectifs, Vélo, Marche, Autres

Source : EMC2 2020 - Fiche territoire Grande région Grenoble - réalisation Agence d'urbanisme de la région grenobloise

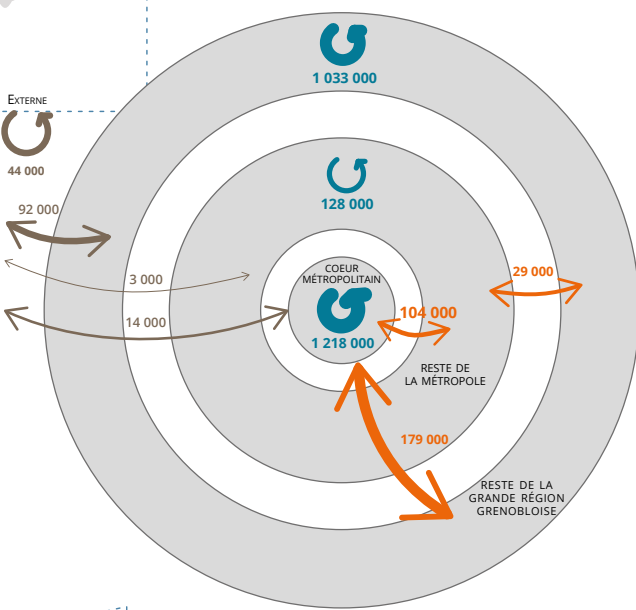
Quelle géographie des déplacements ?

DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES TOUS MODES

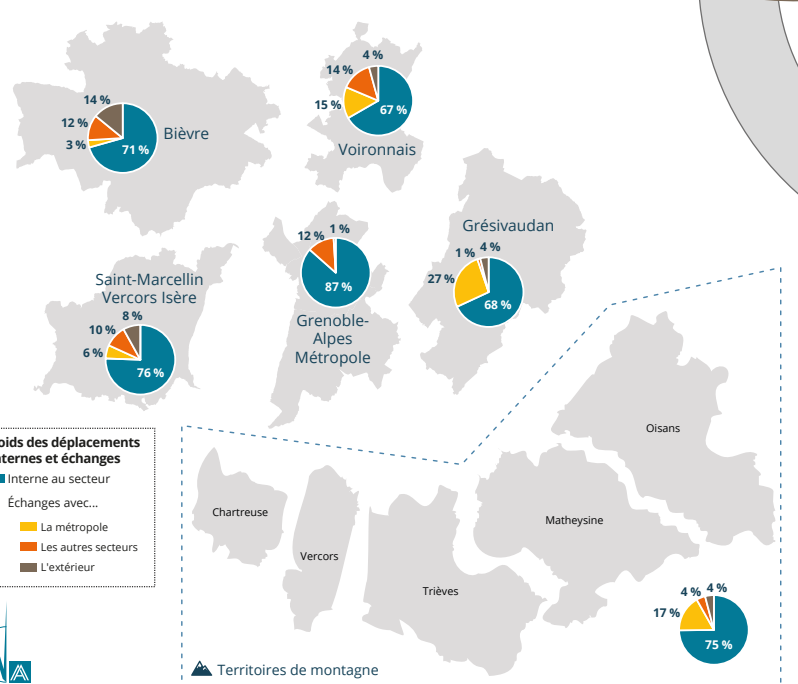


Le territoire de la métropole exerce une attraction importante sur l'ensemble de la grande région grenobloise. Le territoire du Pays Voironnais exerce une attraction sur les territoires adjacents (Bièvre, SMVIC, Grésivaudan).

FLUX DES DÉPLACEMENTS



POIDS DES DÉPLACEMENTS INTERNES ET ÉCHANGES



2 845 000 déplacements, dont :

- 2 380 000 internes aux secteurs
- 312 000 échanges entre secteurs
- 109 000 échanges avec l'extérieur
- 44 000 externes au territoire

L'EMC2 ne comptabilise que les déplacements des habitants de son territoire. Par exemple, un Lyonnais qui se déplace dans la métropole grenobloise n'est pas recensé.

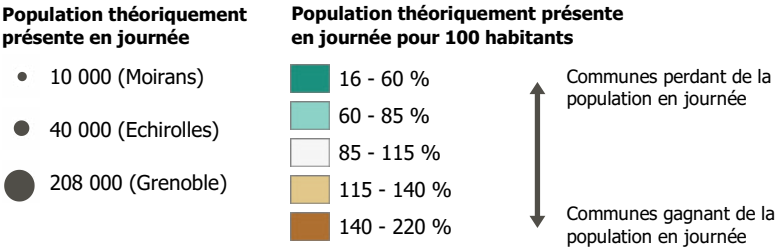
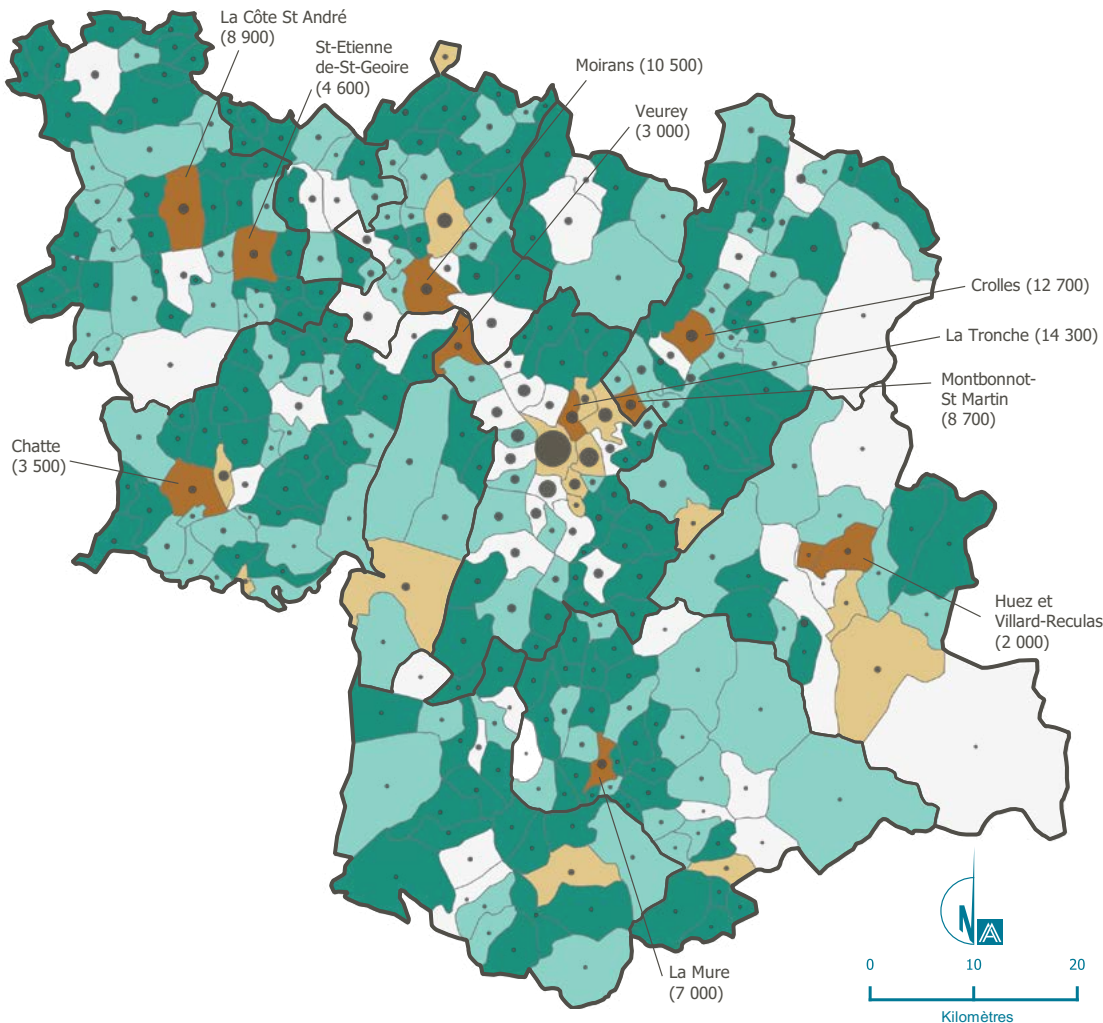
Source : EMC2 2020 - Fiche territoire Grande région grenobloise - réalisation Agence d'urbanisme de la région grenobloise

DES TERRITOIRES TOUJOURS PLUS INTERDEPENDANTS

Les territoires attractifs en journée

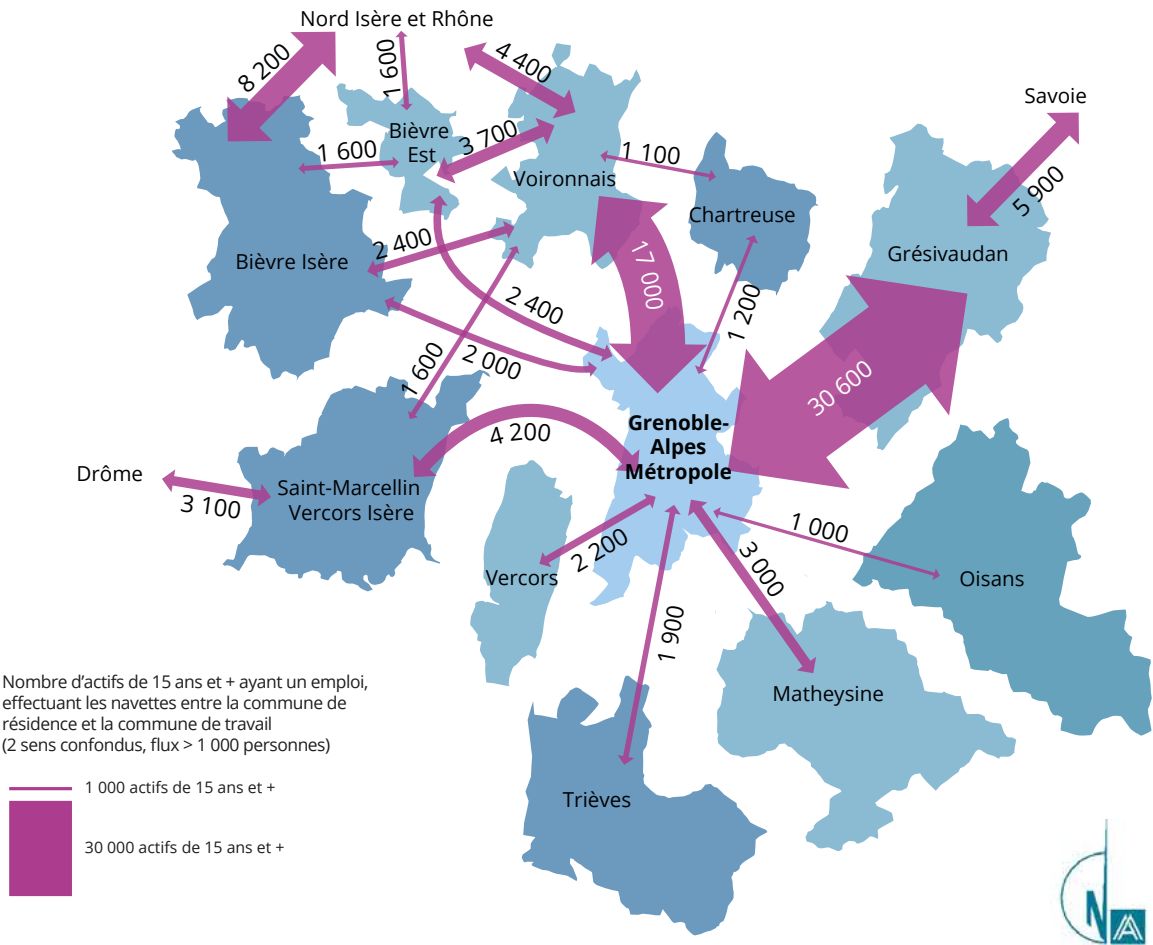
La population présente en journée comprend la population travaillant ou étudiant dans sa commune de résidence et les personnes venant d'une autre commune pour travailler et étudier. La comparer à la population résidente permet d'identifier les communes qui « se vident » la journée et celles qui « se remplissent », et d'estimer ainsi une attractivité pour les activités de journée (travail et étude). À noter que l'attractivité du territoire dépend aussi de la fréquentation des équipements, commerces et services, non pris en compte dans cette analyse.

INDICATEUR D'ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES EN TERMES DE TRAVAIL ET D'ÉTUDES
Sources : Insee, recensement de la population 2019 (Population théoriquement présente en journée = population - sortants pour motifs travail et étude + entrants pour motifs travail et étude) - dernière donnée disponible

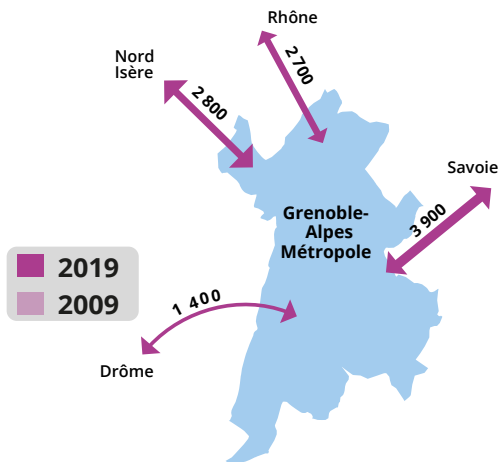
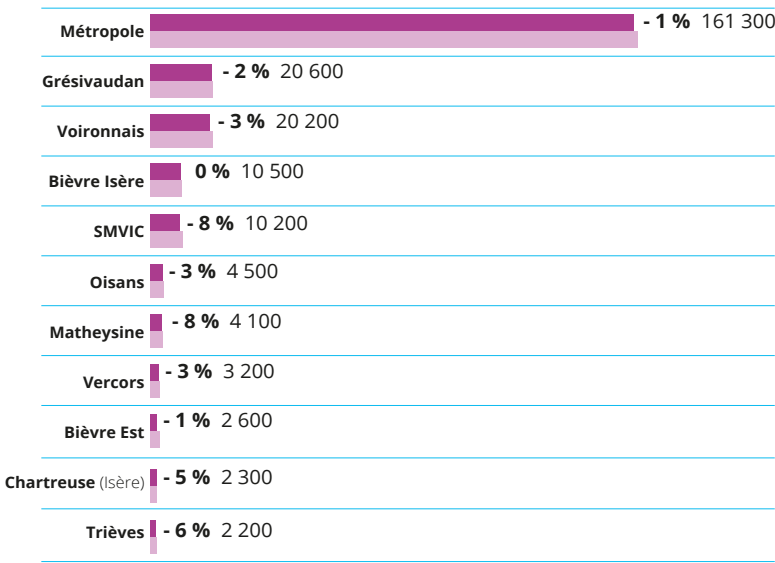


Les navettes domicile - travail

NAVETTES DOMICILE - TRAVAIL : NOMBRE DE PERSONNES EFFECTUANT LA NAVETTE ENTRE EPCI (FLUX > 1000)
Sources : Insee, recensement 2019 de la population - exploitation complémentaire (dernière donnée disponible)

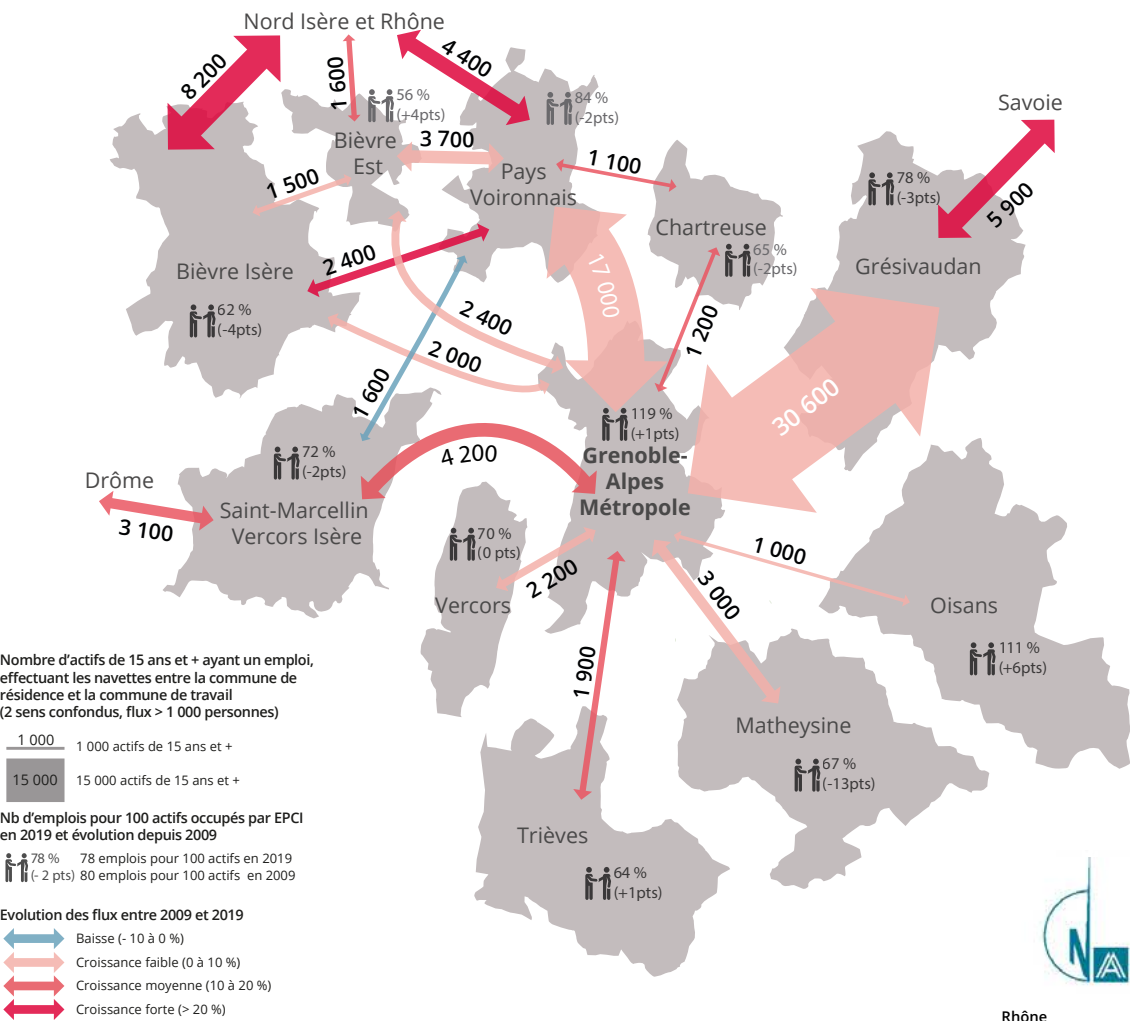


PERSONNES RÉSIDANT ET TRAVAILLANT DANS LE MÊME EPCI ET ÉVOLUTION EN 10 ANS



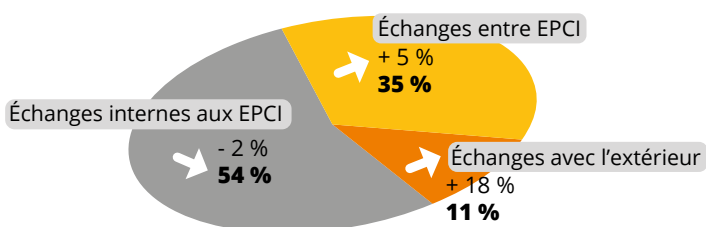
46 %
DES NAVETTES
DOMICILE - TRAVAIL
ONT LIEU ENTRE EPCI
ET EN LIEN
AVEC L'EXTÉRIEUR.
ELLES AUGMENTENT
RÉGULIÈREMENT.

NAVETTES DOMICILE - TRAVAIL : NOMBRE DE NAVETTEURS EN 2019 ET ÉVOLUTION EN 10 ANS
Sources : Insee, recensement de la population 2009 et 2019 – exploitation complémentaire (dernière donnée disponible)



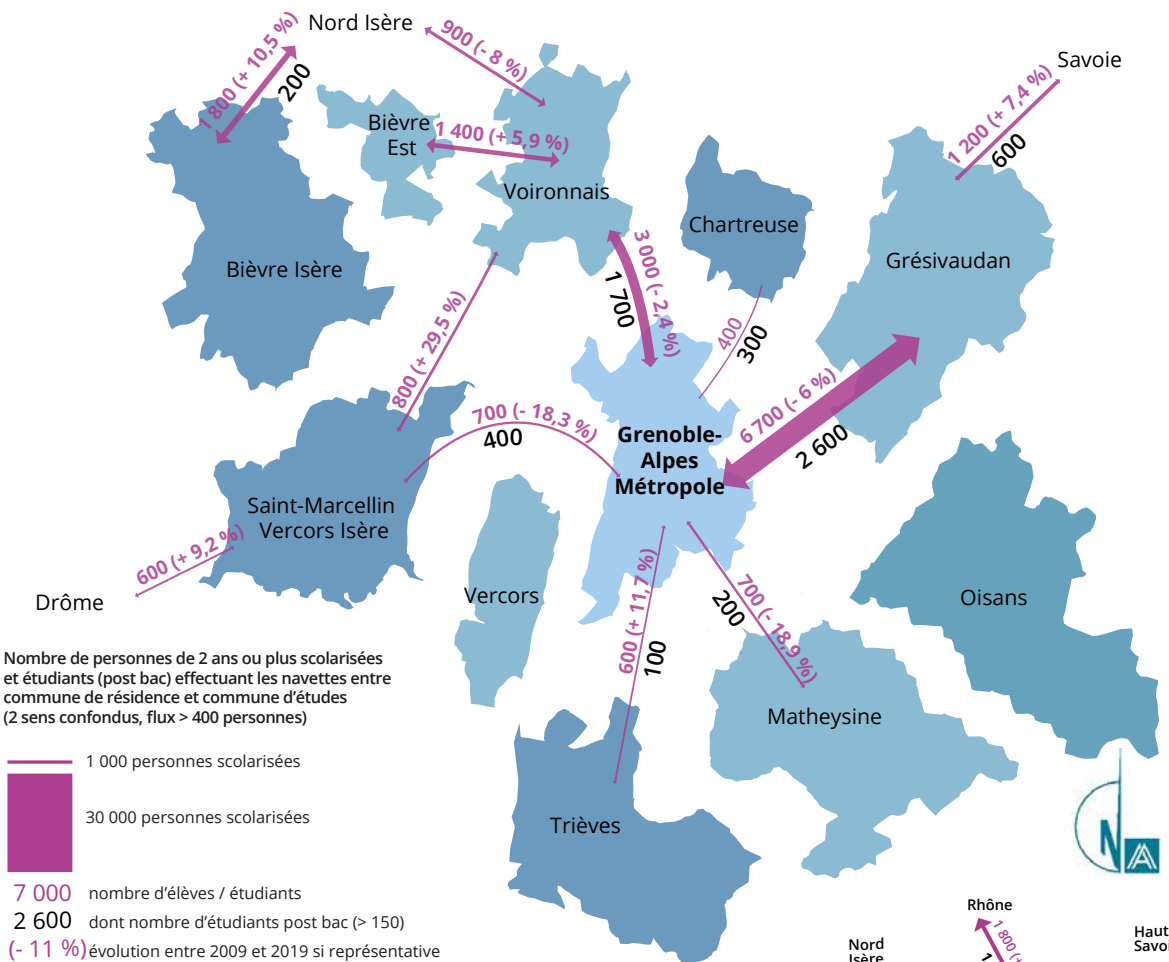
PART ET ÉVOLUTION DES NAVETTES DOMICILE - TRAVAIL EN LIEN AVEC LA RÉGION GRENOBLOISE PAR TYPE (2009-2019)

Les navetteurs domicile - travail restant dans leur EPCI sont légèrement plus nombreux que ceux qui changent d'EPCI pour aller travailler. Cependant, ces derniers tendent à augmenter, notamment en lien avec les territoires extérieurs à la région grenobloise. Ce sont donc les déplacements longs qui augmentent le plus.

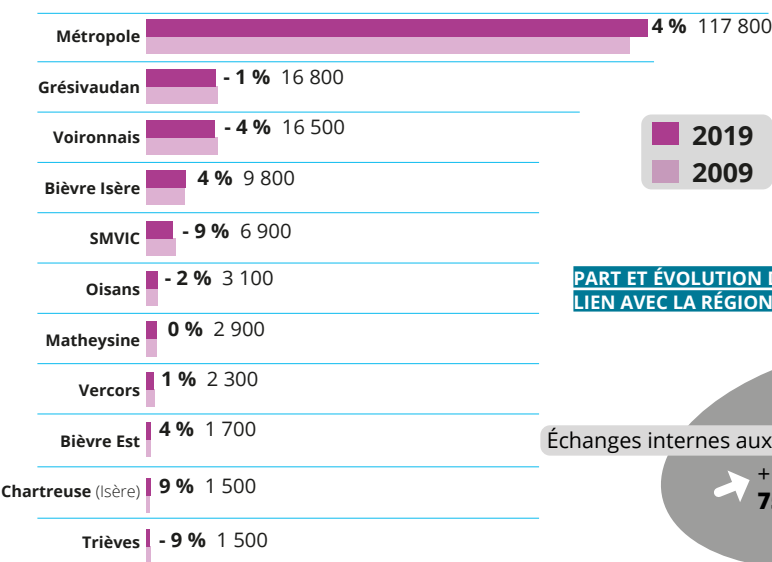


Les flux domicile - étude plus nombreux au sein des EPCI

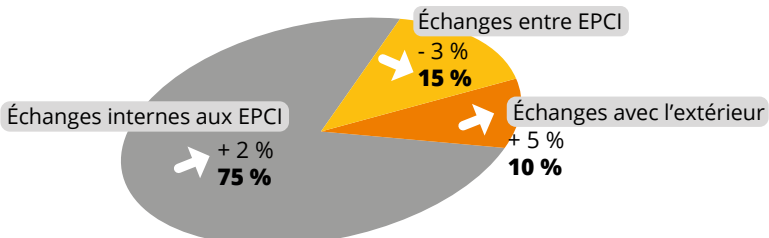
NAVETTES DOMICILE - ÉTUDE : NOMBRE DE PERSONNES EFFECTUANT LA NAVETTE ENTRE EPCI (FLUX > 500)
Sources : Insee, recensement 2019 de la population – exploitation complémentaire (dernière donnée disponible)



PERSONNES SCOLARISÉES OU ÉTUDIANTES DANS LEUR EPCI DE RÉSIDENCE ET ÉVOLUTION EN 10 ANS



PART ET ÉVOLUTION DES NAVETTES DOMICILE - ÉTUDE EN LIEN AVEC LA RÉGION GRENOBLOISE PAR TYPE (2009-2019)



UN REcul PROGRESSIF DE LA VOITURE POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Les flux au sein des EPCI

62 % des actifs travaillant dans leur EPCI de résidence vont au travail en voiture en 2019 contre 65 % en 2009. Ce léger recul se fait au profit des deux-roues (+ 2,7 points pour le vélo principalement) qui atteignent 9 % de part modale en 2019 dans l'aire grenobloise. Dans la Métropole, la voiture perd 4 points de part modale ; elle est relativement stable dans le Grésivaudan et le Voironnais.

Dans les territoires ruraux les actifs se déplacent moins pour travailler et un peu plus à pied que dans les territoires urbains et périurbains. La part de la voiture y est toutefois encore plus dominante et la marche régresse fortement dans ces territoires. Dans la Métropole les actifs sont 20 % à utiliser les transports collectifs contre 2 % en moyenne ailleurs.

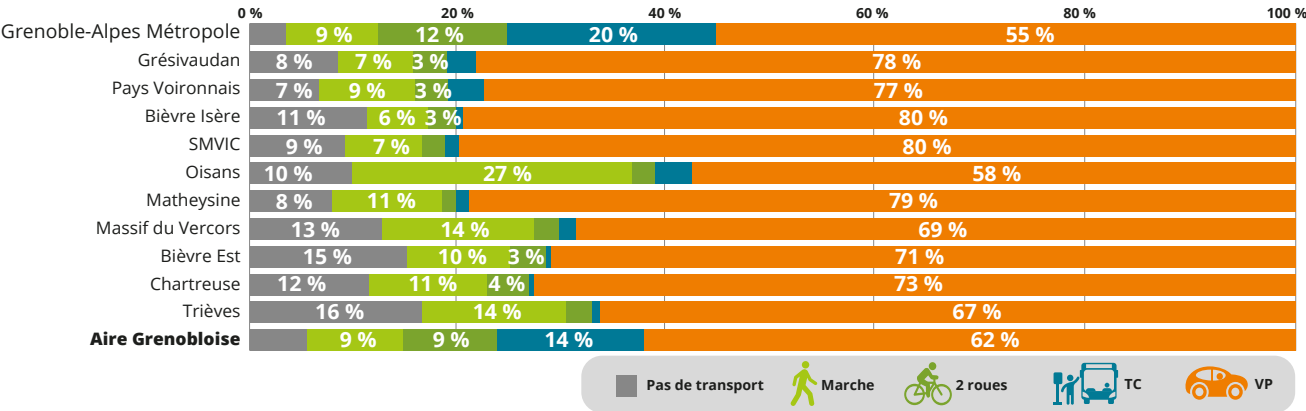
La part des deux-roues est de 12 % dans la Métropole en 2019 tandis qu'elle est de 1 à 3 % dans les autres territoires.

LA MARCHE
PERD DU TERRAIN DANS
TOUS LES EPCI

LA VOITURE
PERD 4 POINTS
DANS LA MÉTROPOLÉ,
SE STABILISE DANS
LE GRÉSIVAUDAN
ET LE VOIRONNAIS,
MAIS CONTINUE
D'AUGMENTER AILLEURS

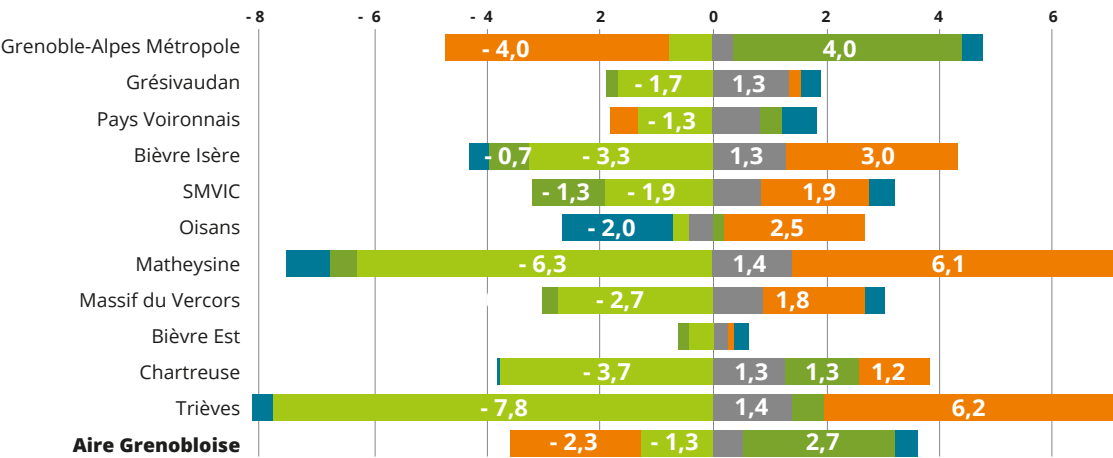
PARTS MODALES DES FLUX DOMICILE - TRAVAIL INTERNES AUX EPCI EN 2019

Sources : Insee, recensement 2019 de la population – exploitation complémentaire (dernière donnée disponible)



ÉVOLUTION DE PARTS MODALES DES FLUX DOMICILE - TRAVAIL INTERNES AUX EPCI (SUD ISÈRE) ENTRE 2009 ET 2019 (POINTS)

Sources : Insee, recensement de la population 2009 et 2019 – exploitation complémentaire (dernière donnée disponible)



Les flux d'échange entre EPCI

En 10 ans, la voiture a perdu 5 points de part modale pour les flux entre Métropole et Voironnais, 2 points entre Métropole et Grésivaudan, 4 points entre la Métropole et l'extérieur.

Les reports ont porté principalement sur les transports collectifs, mais aussi légèrement sur les deux roues (principalement le vélo) entre la Métropole et le Grésivaudan où le vélo représente 2 % des trajets.

Concernant les autres EPCI, le volume des échanges a fortement augmenté, mais la répartition modale est relativement stable.

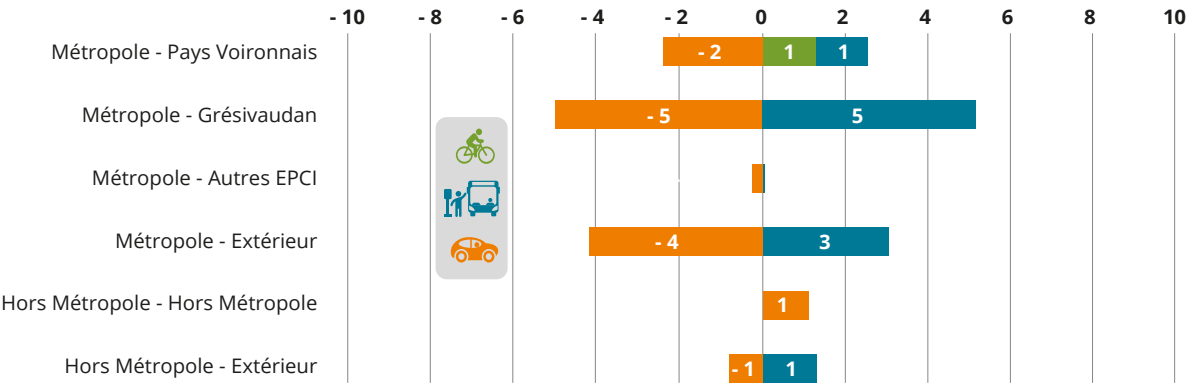
Les flux d'échange avec l'extérieur réalisés en voiture ont fortement augmenté, notamment les flux hors-Métropole - extérieur.



LA VOITURE
PERD DU TERRAIN
AU PROFIT DES
TRANSPORTS COLLECTIFS
ET DES 2 ROUES
(VÉLO PRINCIPALEMENT)

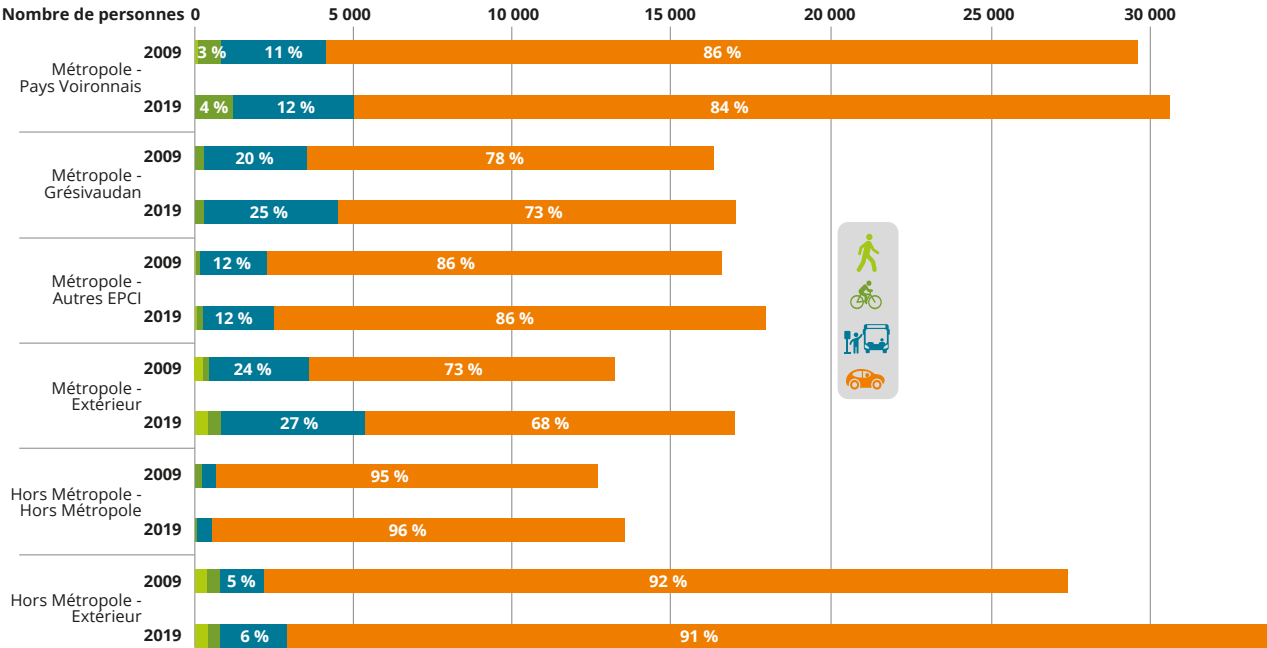
ÉVOLUTION DE PARTS MODALES DES FLUX DOMICILE - TRAVAIL EN ÉCHANGE ENTRE EPCI ENTRE 2009 ET 2019 (POINTS)

Sources : Insee, recensements 2009 et 2019 – exploitations complémentaires (dernière donnée disponible)



NOMBRE DE NAVETTEURS DOMICILE - TRAVAIL ET PARTS MODALES, EN ÉCHANGE ENTRE EPCI ET AVEC L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'OBSERVATION

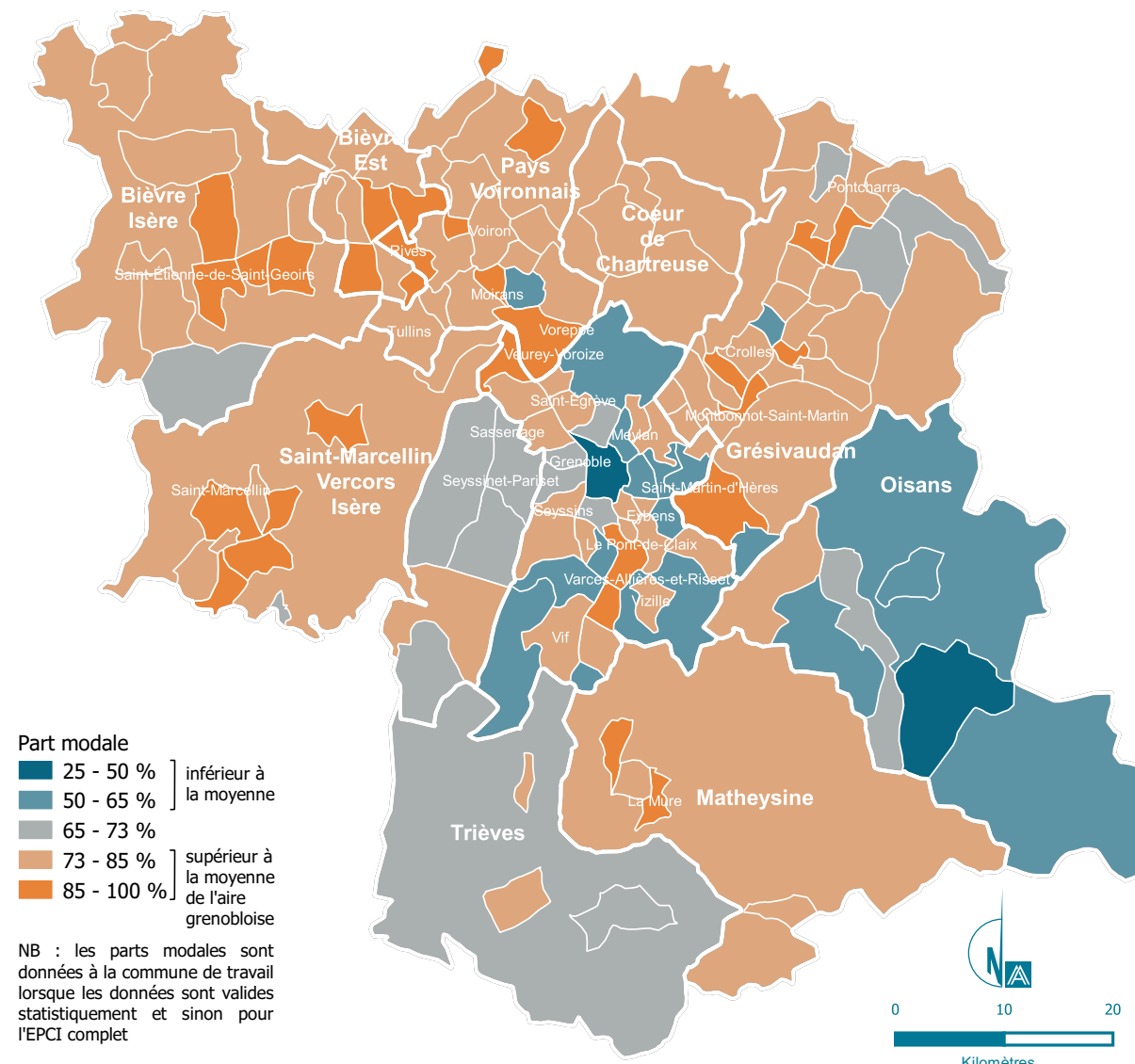
Sources : Insee, recensements 2009 et 2019 – exploitations complémentaires (dernière donnée disponible)



AUTOMOBILE ET TRAFIC ROUTIER

LA PART MODALE DE LA VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER

PART DES EMPLOIS GÉNÉRALEMENT REJOINTS EN VOITURE, PAR COMMUNE EN 2019
Source : Insee, recensement de la population 2019 (flux domicile - travail)



50 %
DES EMPLOIS DE GRENOBLE

81 %
DES EMPLOIS DE VOIRON

69 %
DES EMPLOIS DE L'AIRE GRENOBLOISE

**SONT REJOINTS
EN VOITURE**



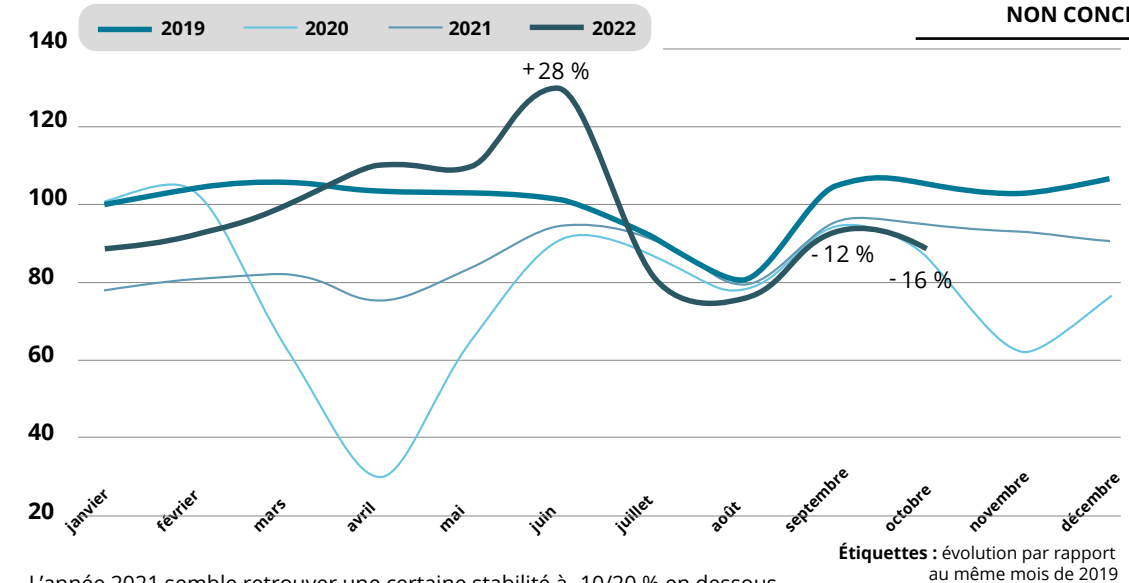
LE TRAFIC ET SON EVOLUTION

Les niveaux d'avant crise ne sont pas encore atteints

La crise sanitaire a fortement bouleversé la mobilité en général, la répartition modale des déplacements ainsi que les horaires de déplacements. Les trafics observés sur les voies ont connu de fortes variations durant toute la période 2020 - 2022. Après les baisses de trafic observées lors des confinements, le trafic a encore connu des variations importantes en 2022 et ne s'est pas encore stabilisé. Pour cette raison, les cartes et graphiques des pages suivantes n'ont pas été actualisés, la référence restant aujourd'hui les années 2018 et 2019.

ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR 6 PRINCIPAUX AXES GRENOBLOIS

(BASE 100 JANVIER 2019) Source : capteurs permanents Grenoble-Alpes Métropole

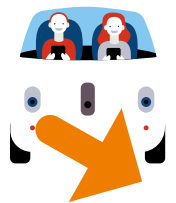
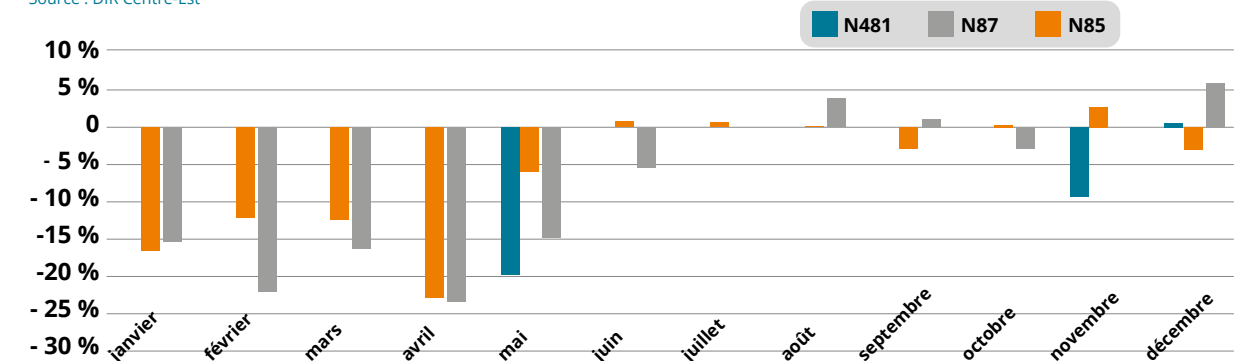


L'année 2021 semble retrouver une certaine stabilité à -10/20 % en dessous de 2019. Cependant, au printemps 2022, les principaux axes urbains ont vu une forte hausse de trafic par rapport à 2019, mais à l'automne 2022, cette tendance semble s'inverser avec une baisse d'environ 15 % sur les mois de septembre et octobre.

Sur les routes nationales non concédées, 2021 affiche une baisse moyenne de 7 % par rapport à 2019. À partir de l'automne, le trafic a quasiment retrouvé le niveau de 2019 sur la rocade et la RN 85. Les données 2022 ne sont pas encore disponibles pour voir si les tendances des axes urbains se vérifient sur les voies rapides urbaines.

TAUX D'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES ROUTES NATIONALES NON CONCÉDÉES CHAQUE MOIS DE 2021 PAR RAPPORT À 2019

Source : DIR Centre-Est

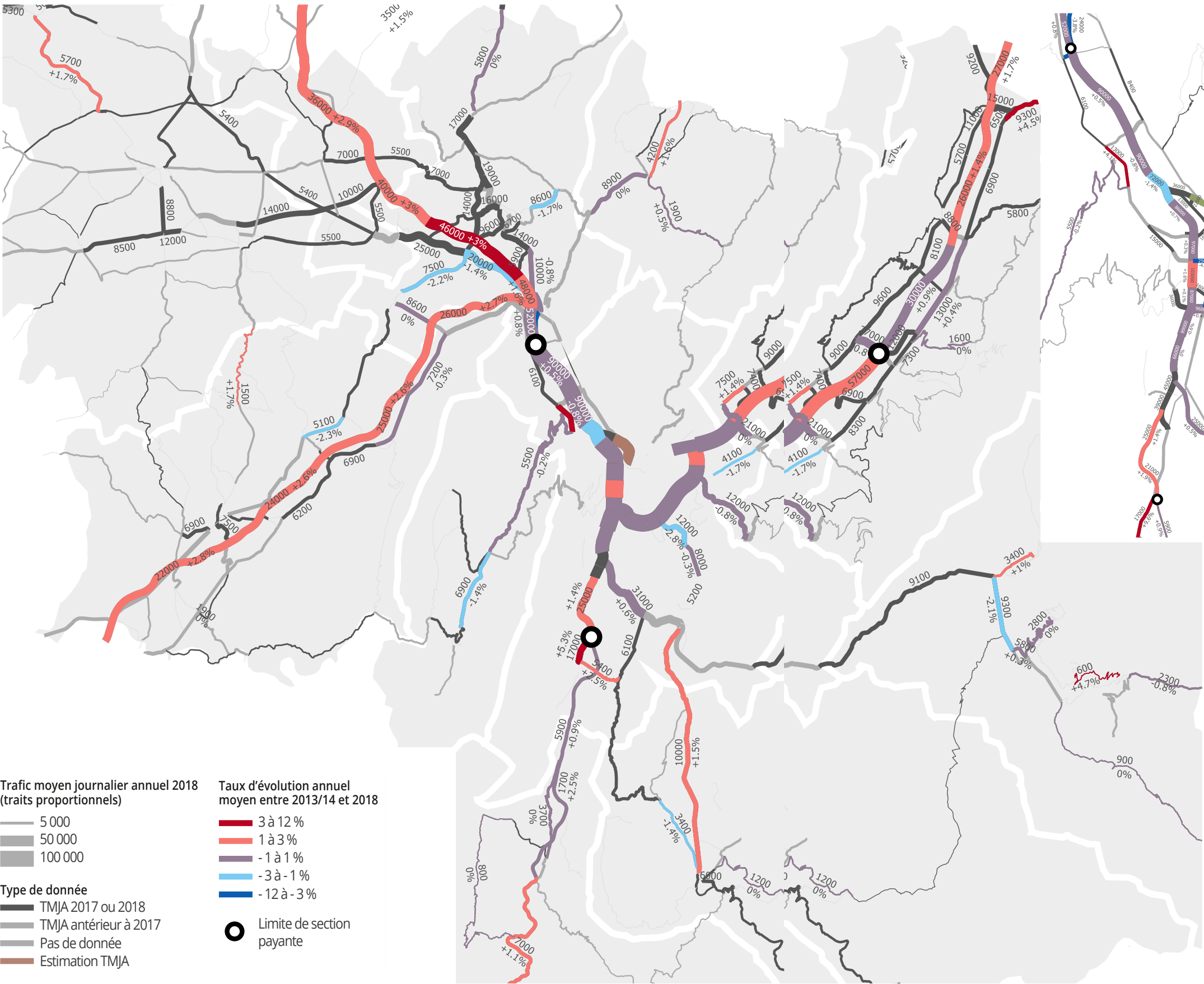


EN 2021 PAR RAPPORT À 2019

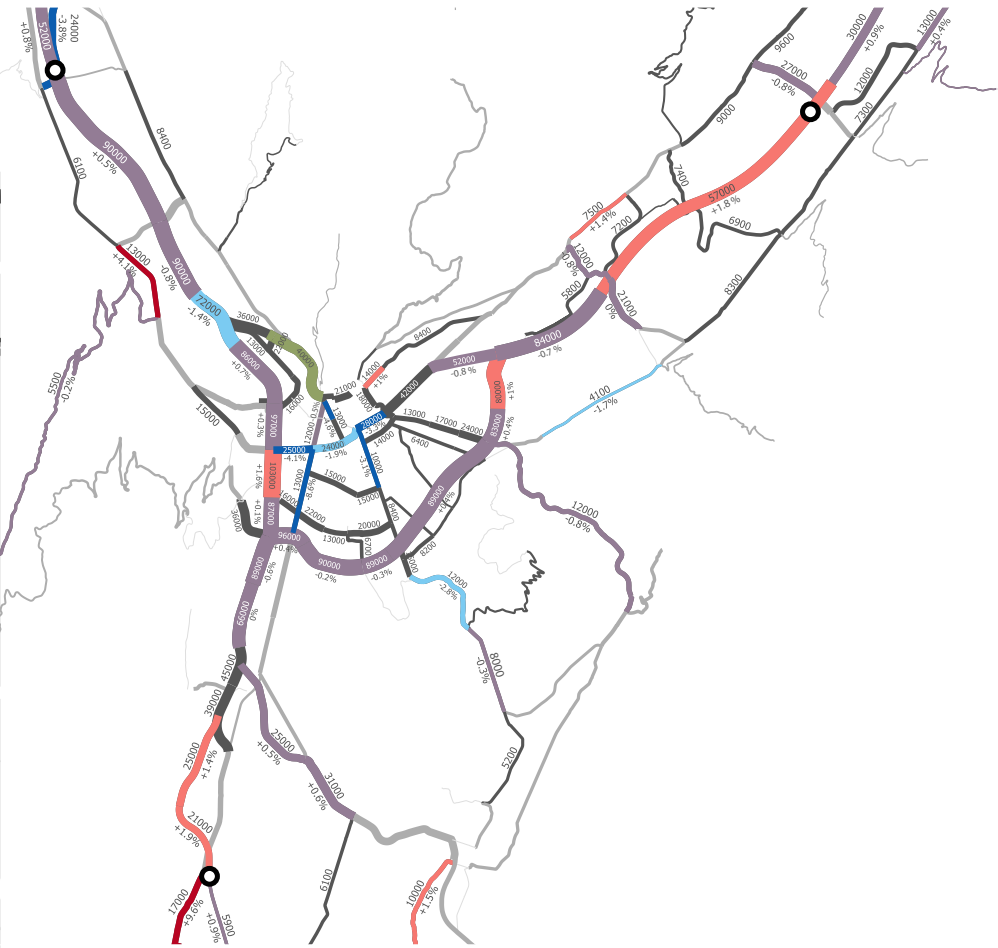
- 6 %
EN MOYENNE
SUR LES ROUTES
DÉPARTEMENTALES

- 7 %
SUR LES ROUTES NATIONALES
NON CONCÉDÉES

LE TRAFIC EN 2018 ET SON ÉVOLUTION EN 5 ANS, DANS LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE
Sources : Area, Dirce, Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole



TRAFIC EN 2018 ET SON ÉVOLUTION EN 5 ANS, DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN
Sources : Area, Dirce, Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole

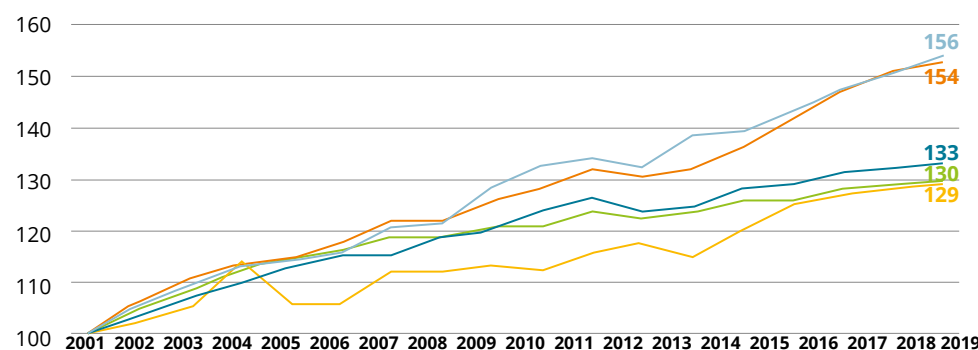


Les volumes de trafic n'étant pas stabilisés depuis la crise sanitaire, les données de référence restent celles de 2019 ou de 2018 figurant sur les cartes ci-dessus.

Un trafic toujours en forte croissance sur les autoroutes payantes

ÉVOLUTION DU TRAFIC PAR AUTOROUTE DEPUIS 2001 (BASE 100 EN 2001)

Source : Area



A49 (Vinay - Saint-Marcellin)
A48 (Voiron - Moirans)
A48 (Bif A49 - Voreppe)
A41 (Crolles - Touvet)
A51 (Saint-Paul de Varcès - Vif)



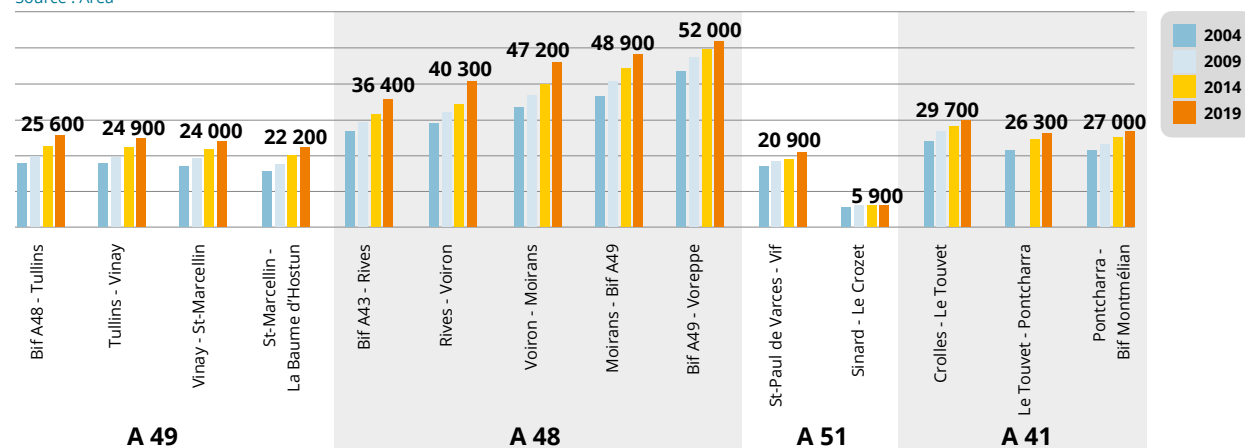
DEPUIS 2001, AU NIVEAU DE MOIRANS
**+ 57 % SUR L'A49
ET + 56 % SUR L'A48**

**+ 30 %
ENVIRON SUR
L'A41 À CROLLES,
L'A51 À CLAIX
ET L'A48 AU PÉAGE
DE VOREPPE**

C'est sur l'A48 que le trafic augmente le plus en volume : entre Voiron et Moirans, on compte 17 000 véhicules de plus en 2019 qu'en 2001, soit en moyenne près de 950 véhicules de plus chaque année. Cette progression peut en partie s'expliquer par la création du demi-échangeur de Mauvernay en 2014 (entrée et sortie vers et depuis Lyon) et par la forte croissance des flux domicile - travail vers le Rhône et le Nord-Isère et entre la Bièvre et le Voironnais (cf. p. 14).

ÉVOLUTION DU TRAFIC TMJA SUR LES SECTIONS AUTOROUTIÈRES PAYANTES (PAR PAS DE 5 ANS)

Source : Area



L'amorce d'une diminution du trafic en entrée / sortie du cœur métropolitain

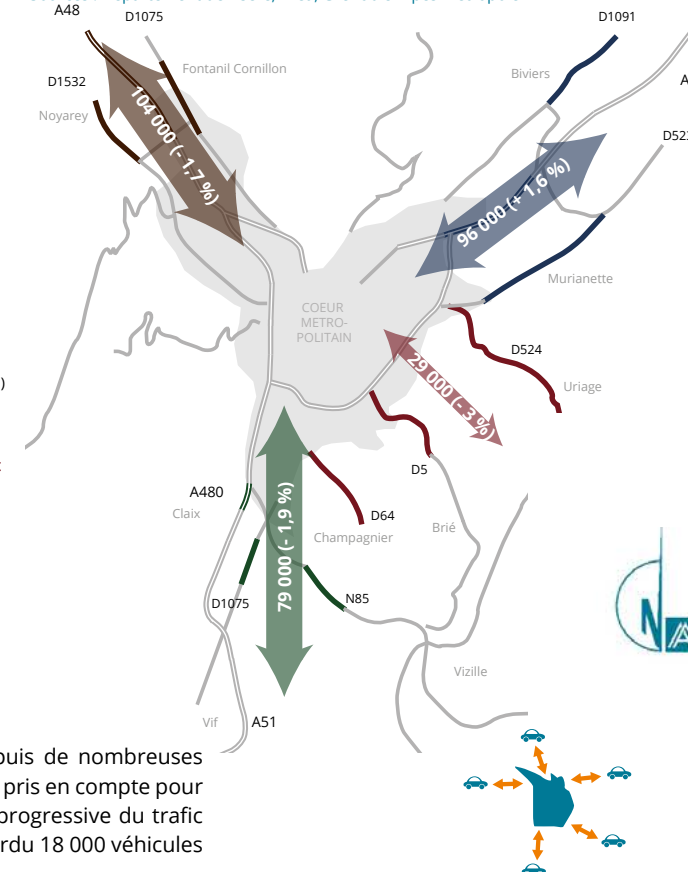
Le trafic aux entrées métropolitaines amorce une diminution sur les 5 dernières années, tandis que l'on constatait, depuis 2010 environ, un ralentissement de la croissance. La tendance à la baisse ne se confirme pas encore du côté du Grésivaudan.

ESTIMATION DU TRAFIC AUX 4 PRINCIPALES ENTRÉES DU CŒUR MÉTROPOLITAIN ET DE SON ÉVOLUTION DEPUIS 2013¹

Sources : Département de l'Isère, Area, Grenoble-Alpes Métropole

Estimation du nombre de véhicules par jour (TMJA 2018)

- 50 000 véhicules
- 100 000 véhicules
- Evolution en 5 ans (années 2018 et 2013 selon disponibilité sinon jusqu'à - 4 ans) (+ 1,6 %)
- Sections prise en compte dans l'entrée : Nord-ouest, Nord-est, Sud-ouest, Sud-est
- Autres voies



Moins de véhicules qu'en 2010 sur le cordon autour de la ville de Grenoble

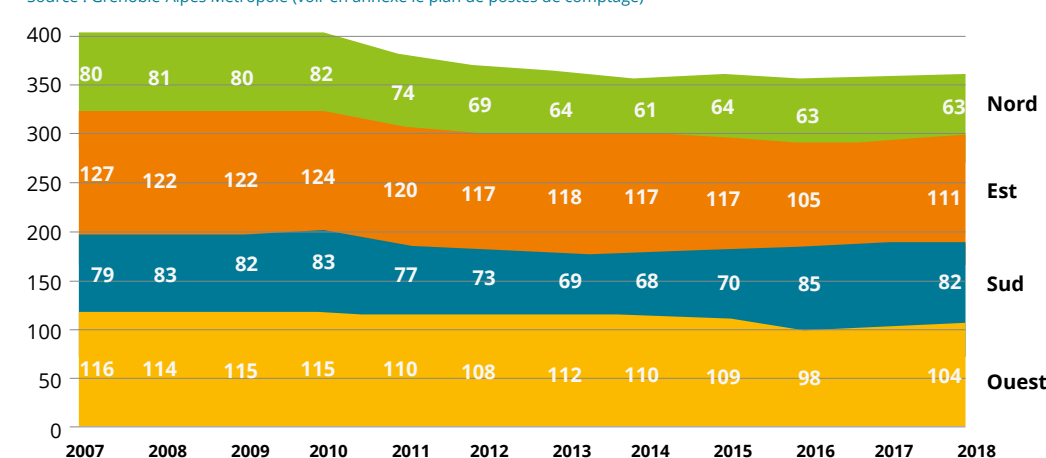
Les points d'entrée dans Grenoble sont mesurés depuis de nombreuses années (voir en annexe le plan des postes de comptage pris en compte pour chaque entrée), ce qui permet d'observer une baisse progressive du trafic entre 2010 et 2016 notamment à l'entrée Nord qui a perdu 18 000 véhicules en 10 ans.

Depuis 2016, une inversion de tendance est constatée aux entrées Est et Ouest et l'entrée Nord semble se stabiliser à 63 000 véhicules quotidiens. L'entrée Sud est quant à elle de plus en plus fréquentée depuis 2014. Ainsi le cordon voit passer globalement 9 000 véhicules de plus en 2018 qu'en 2016.

**360 000 VÉHICULES
ENTRENT ET SORTENT
DE GRENOBLE CHAQUE JOUR
DE SEMAINE EN 2018,
CONTRE 400 000 EN 2010**

ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR LE CORDON AUTOUR DE GRENOBLE UN JOUR OUVRABLE (MJOS) (EN MILLIERS)

Source : Grenoble-Alpes Métropole (voir en annexe le plan de postes de comptage)



¹ Pour les entrées Nord-ouest et Sud-ouest certaines valeurs prises pour 2013 se réfèrent à des comptages de 2009, 2011, 2012 ou 2018 en raison d'un manque de données.

UNE MOINDRE AUGMENTATION DU PARC AUTOMOBILE

SA TRANSFORMATION RESTE PEU SIGNIFIANTE

L'équipement individuel en automobile est en augmentation sur le long terme

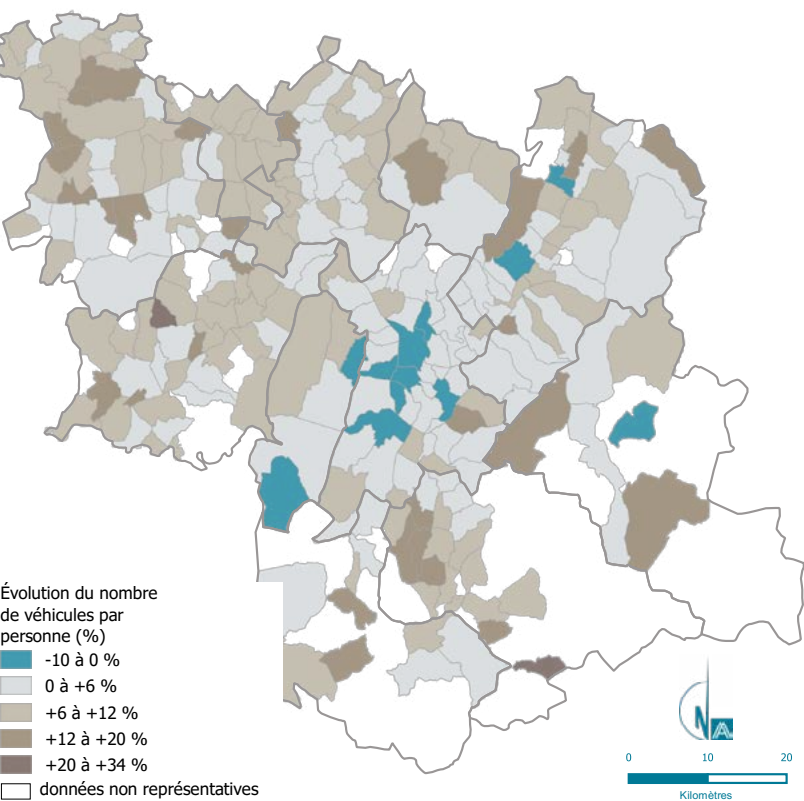
LA MOTORISATION DES MÉNAGES PAR EPCI ET SON ÉVOLUTION DEPUIS 10 ANS

Source : Insee recensement de la population 2008 et 2018

EPCI	Parc de véhicules des ménages et évolution			Voitures / personne de plus de 18 ans		Nombre moyen de véhicules par ménage et évolution		Taux de ménages non motorisés et évolution	
	2018	2008 > 2018		2018	2008 > 2018	2018	2008 > 2018	2018	2008 > 2018
Grenoble-Alpes Métropole	222 200	8 900	4 %	0,6	1,1	-3 %	24 %	0,02 pts	
Le Grésivaudan	66 400	8 600	15 %	0,9	1,6	1 %	6 %	-0,01 pts	
Pays Voironnais	57 500	5 900	11 %	0,8	1,4	0 %	10 %	0 pts	
Bièvre Isère	35 200	6 300	22 %	0,9	1,6	4 %	7 %	-0,02 pts	
Saint-Marcellin Vercors Isère	28 300	3 400	13 %	0,8	1,5	3 %	9 %	-0,02 pts	
Bièvre Est	14 200	2 200	18 %	0,9	1,6	3 %	6 %	-0,02 pts	
Matheysine	12 200	1 300	12 %	0,8	1,4	5 %	12 %	-0,03 pts	
Massif du Vercors	7 500	900	13 %	0,8	1,4	1 %	8 %	0 pts	
Cœur de Chartreuse	7 300	900	14 %	0,8	1,5	3 %	9 %	-0,02 pts	
Oisans	6 600	500	8 %	0,8	1,3	5 %	10 %	-0,03 pts	
Trièves	6 600	1 000	18 %	0,8	1,5	2 %	7 %	-0,02 pts	

ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR PERSONNE DE 18 ANS ET PLUS EN 10 ANS

Source : Insee recensement de la population 2008 et 2018



+ 40 000 VÉHICULES EN 10 ANS
SOIT + 9 %



Nombre moyen de véhicules par ménage et évolution

2018	2008 > 2018	2018	2008 > 2018	2018	2008 > 2018
0,6	1,1	-3 %	24 %	0,02 pts	
0,9	1,6	1 %	6 %	-0,01 pts	
0,8	1,4	0 %	10 %	0 pts	
0,9	1,6	4 %	7 %	-0,02 pts	
0,8	1,5	3 %	9 %	-0,02 pts	
0,9	1,6	3 %	6 %	-0,02 pts	
0,8	1,4	5 %	12 %	-0,03 pts	
0,8	1,4	1 %	8 %	0 pts	
0,8	1,5	3 %	9 %	-0,02 pts	
0,8	1,3	5 %	10 %	-0,03 pts	
0,8	1,5	2 %	7 %	-0,02 pts	

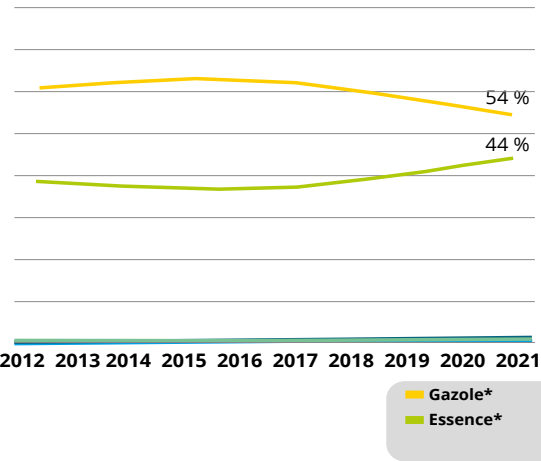
AIRE GRENOBLOISE : 1,3 VÉHICULE PAR MÉNAGE
GRENOBLE : 0,8 VÉH./MÉN.
AIRE GRENOBLOISE HORS GAM : 1,5 VÉH./MÉN.

Les ventes de véhicules essence entament une baisse en 2020, au profit de l'électrique

La pandémie et la crise des semi-conducteurs ont fortement impacté le marché automobile en 2020 et 2021. En 2020, la vente de véhicules neufs en Isère a chuté de 20 % par rapport à 2019, en particulier pour les véhicules diesel et essence. A contrario, la vente de véhicules électrique est en forte progression. Pour autant, les voitures achetées neuves sont encore à 85 % thermiques en 2020. En 2021, le nombre de ventes a été légèrement en dessous de 2020 (26 900 voitures particulières). La tendance d'évolution du parc en faveur des voitures essence, hybrides et électriques se confirme, sans pour autant modifier significativement la composition du parc.

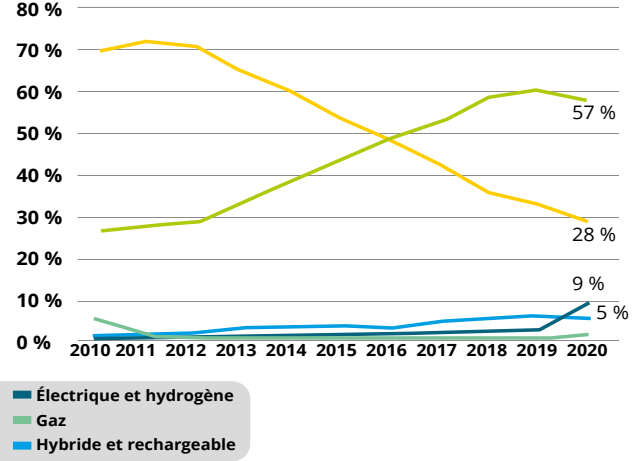
ÉVOLUTION DU PARC DE VOITURES EN CIRCULATION PAR SOURCE D'ÉNERGIE DANS LA RÉGION GRENOBLOISE

Source : SDES, RSVERO



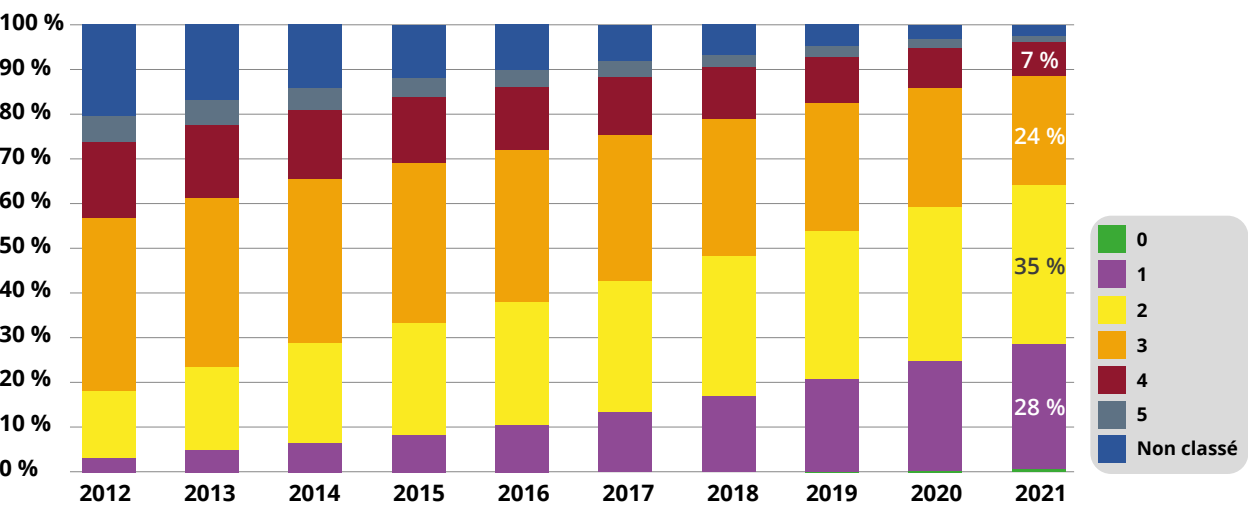
ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR SOURCE D'ÉNERGIE EN ISÈRE

Source : SDES, RSVERO



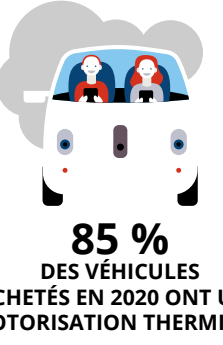
ÉVOLUTION DU PARC DE VOITURES EN CIRCULATION² PAR VIGNETTE CRIT'AIR DANS LA RÉGION GRENOBLOISE

Source : SDES (service de la donnée et des études statistiques), RSVERO



EN 2021, LES VIGNETTES 1 ET 2 REPRÉSENTENT 63 % DU PARC ISÉROIS, LES VIGNETTES 0 REPRÉSENTENT MOINS DE 1 %

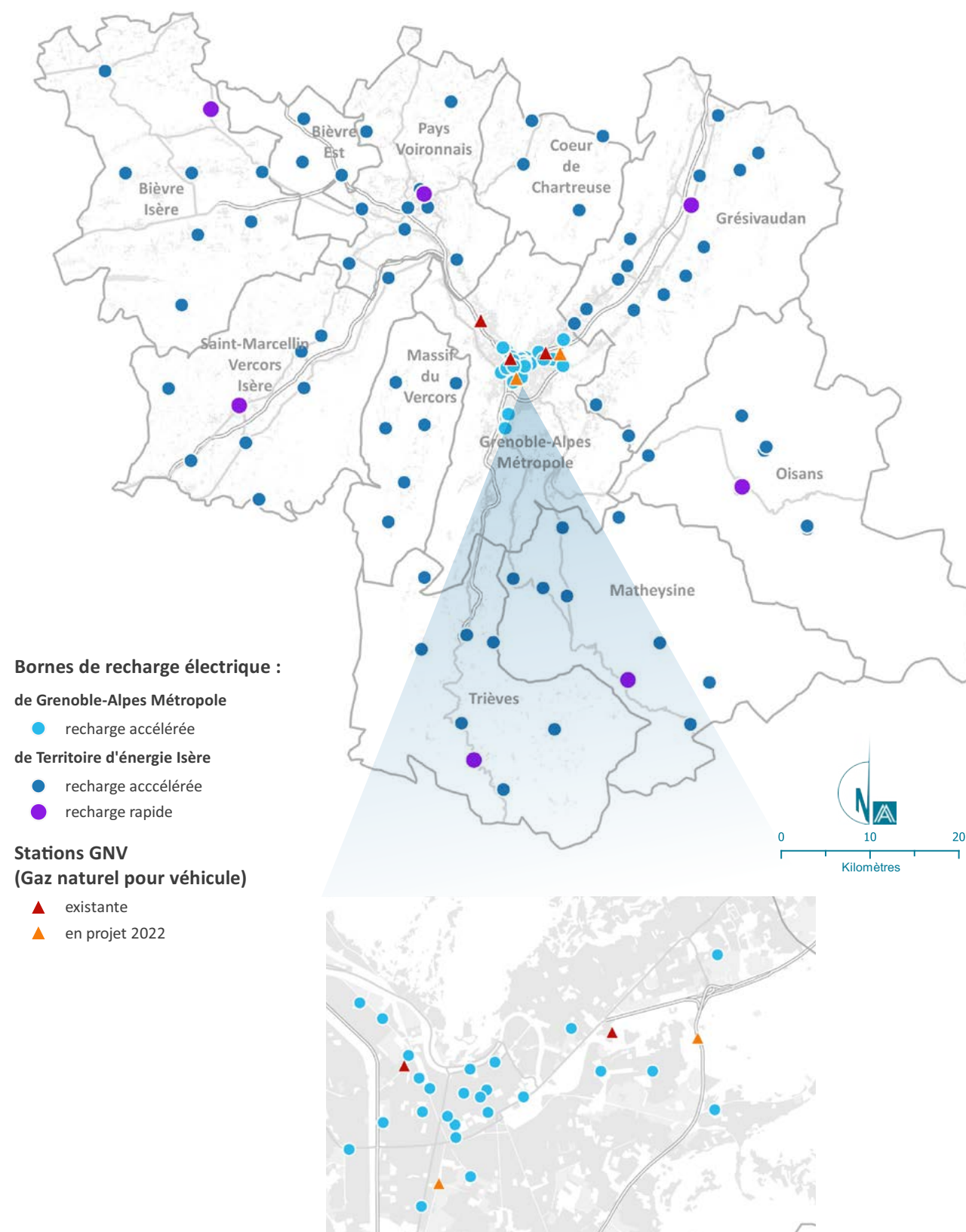
* Y compris véhicules hybrides non rechargeables
² Un véhicule est réputé en circulation s'il est immatriculé avant le 1^{er} janvier de l'année, à jour du contrôle technique (à +1 an maximum) et pour lequel aucune sortie de parc n'a été déclarée. Les véhicules peuvent appartenir à des particuliers ou des personnes morales. Le fichier RSVERO a été amélioré en 2020, ce qui explique des chiffres différents de ceux présentés dans les chiffres clés des déplacements 2018.



LES STATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANTS ALTERNATIFS

INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE RECHARGE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (IRVE) ET AU GAZ

Sources : datagouv.fr, AURG



Afin de faciliter la transition du parc automobile vers des motorisations moins carbonées, les collectivités développent progressivement des réseaux de recharge pour permettre l'approvisionnement hors domicile. Si la recharge se fait aujourd'hui principalement au domicile et au lieu de travail, les bornes publiques assurent d'abord un rôle de réassurance (le maillage du territoire permet de rassurer les usagers potentiels sur leur capacité à recharger leur véhicule hors du domicile) et de charge principale pour les usagers n'ayant pas la possibilité d'en installer à domicile.



Les réseaux de recharge dans l'aire grenobloise

■ **Un réseau public de recharge électrique hors Métropole développé par Territoire d'énergie Isère (TE38) et dénommé e-born.** Ce réseau couvre le territoire (hors Métropole) de manière homogène, avec une majorité de bornes accélérées (22 Kw) et quelques bornes rapides (50 Kw) dans des lieux stratégiques. TE38 a lancé en 2022 l'élaboration d'un schéma directeur des IRVE visant à planifier une offre de recharge coordonnée avec l'offre privée qui s'est fortement développée.

■ **Un réseau de recharge électrique sur voirie et dans les parkings en ouvrage géré par Grenoble-Alpes Métropole et dans les P+R, géré par le SMMAG.** Pour l'instant les bornes sont principalement au cœur de la Métropole. Un plan de déploiement des IRVE³ estimant les besoins a été élaboré en 2020 et est en cours d'actualisation en 2022 pour préciser les implantations et l'adapter à la loi d'orientation des mobilités. En 2022, 56 nouvelles bornes sont prévues en voirie et en P+R pour commencer à mailler le territoire périurbain.

■ **Trois stations publiques GNV** exploitées par GEG à Saint-Egrève, à La Tronche Caronnerie (inaugurées en 2019) et sur la Presqu'île de Grenoble.

■ **Une station d'approvisionnement en hydrogène** entre la Presqu'île et la gare, sur le site de GEG.



38 000 CHARGES
EN ISÈRE EN 2021 (HORS GAM)
SOIT 104 CHARGES PAR JOUR

11 300 CHARGES
SUR LE RÉSEAU PUBLIC DE VOIRIE
DE GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLÉ
EN 2021 SOIT 31 PAR JOUR

En parallèle de l'essor des ventes de véhicules électriques, les acteurs privés ont fortement développé l'offre de bornes de recharge ouvertes au public depuis 2020. De nombreux acteurs de la grande distribution ont installé des bornes sur leurs parkings, les mettant à disposition de tous. **En France, le nombre de points de charge a augmenté de 64 % entre fin 2020 et fin 2021⁴.**

L'usage des bornes a progressé sur les deux dernières années mais il reste encore faible notamment dans la Métropole. **Sur le réseau TE38 comme sur les bornes en voirie de la Métropole, la fréquentation a doublé sur l'année 2021.**



³ Infrastructure de recharge pour les véhicules électriques

⁴ Source : Territoire d'Energie 38

L'AUTOPARTAGE
DANS L'ESPACE PUBLIC

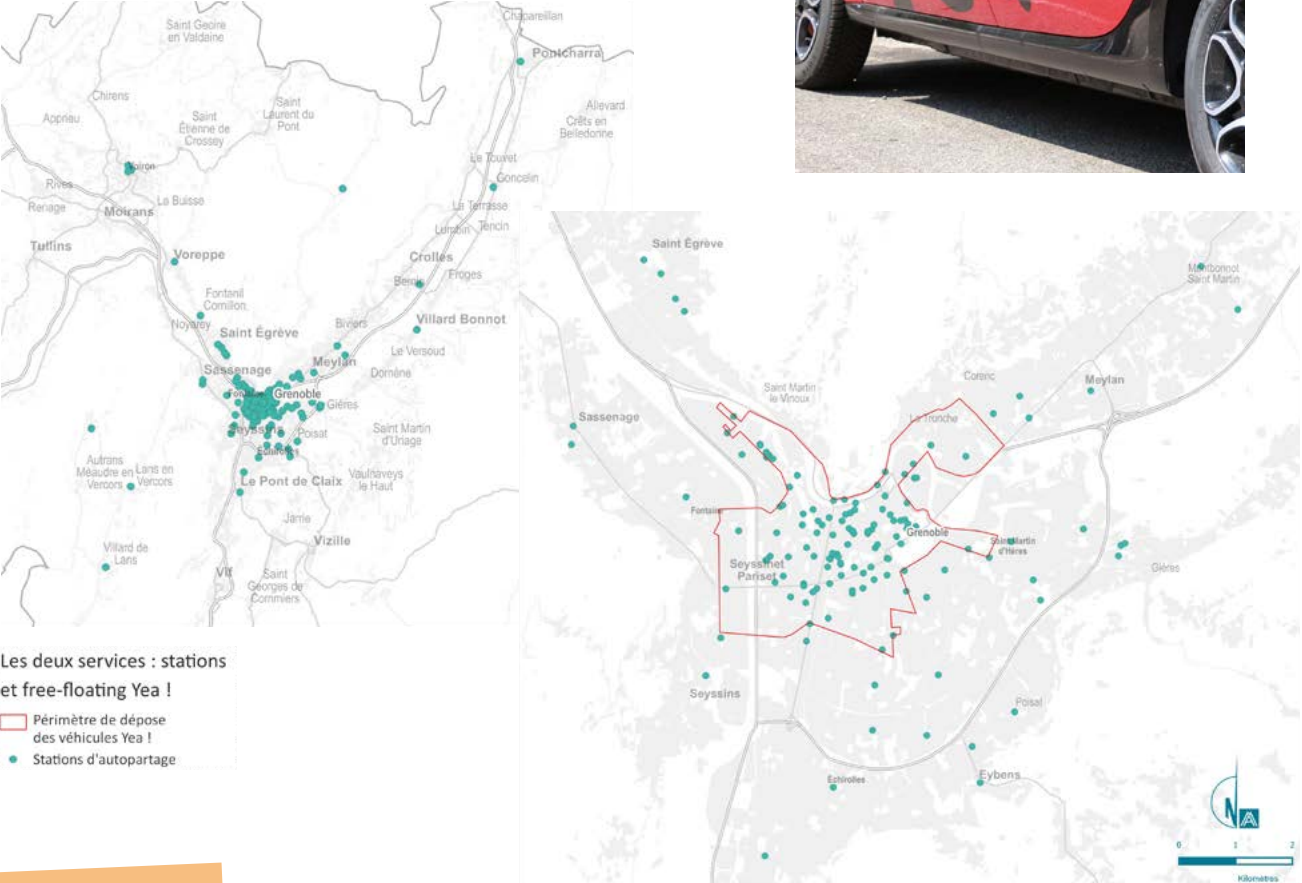
Le principal service d'autopartage présent dans la région grenobloise est celui proposé par la SCIC (Société coopérative d'intérêt collectif) Citiz Alpes Loire qui fait partie du réseau coopératif national Citiz. Elle propose deux services :

- Des véhicules en station, dits Citiz, pour des trajets en boucle
- Des véhicules en free-floating dénommés Yea ! stationnés librement dans un périmètre déterminé

L'autopartage entre particuliers, organisé par des plateformes de mise en relation telles que Ouicar ou Gétaround Connect mettent à disposition une offre au volume équivalent et plus adaptée aux locations de plusieurs jours.

STATIONS D'AUTOPARTAGE ET PÉRIMÈTRE YEA ! FIN 2021

Sources : Citiz Alpes Loire, datametropolegrenoble.fr



L'autopartage, un outil aux multiples avantages, trop peu développé ?

L'autopartage peut se définir comme la mise en commun d'un véhicule permettant ainsi d'optimiser l'usage d'une voiture. C'est un levier intéressant pour réduire l'équipement et l'usage automobile des ménages. En France, 70 % des usagers de l'autopartage ont connu une démotorisation du ménage et pour 40 % c'est l'autopartage qui l'a permise. En outre, il permet de réduire les dépenses de déplacement pour l'utilisateur et l'entreprise, de libérer de l'espace public et plus largement, de modifier le rapport à la voiture individuelle. Une personne faisant de l'autopartage utilise moins la voiture, au profit de l'ensemble des autres modes de déplacements et globalement, se déplace moins ou moins loin. 70 % des trajets effectués par ce moyen ne pourraient pas être faits autrement qu'en voiture.

Source : enquête nationale autopartage 2022

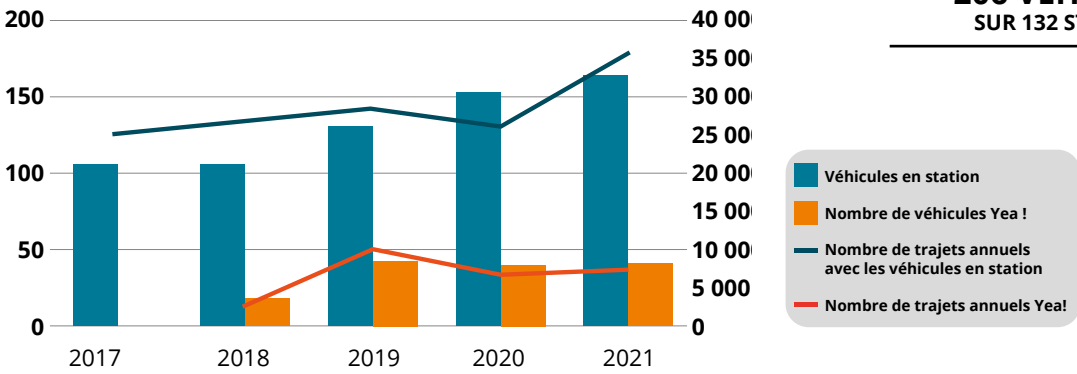


En moyenne, un véhicule en autopartage remplace 5 à 8 véhicules particuliers, supprime 10 000 à 19 000 km en voiture personnelle par an et libère 0,9 à 3 places de stationnement en voirie. Cependant, d'après l'étude de l'Ademe basée sur l'enquête nationale autopartage 2022 la mesure d'un réel impact de ces services nécessiterait une multiplication par 100 de leur volume.

L'usage du service Citiz a progressé malgré la crise

ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS L'AIRE GRENOBLOISE

Source : Citiz Alpes Loire



PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'OFFRE ET DE L'USAGE DU SERVICE D'AUTOPARTAGE CITIZ

Source : Citiz Alpes Loire

	2019					2021				
	GAM (classique)	GAM (Yea !)	Voironnais	Grésivaudan	Trièves	GAM (classique)	GAM (Yea !)	Voironnais	Grésivaudan	Trièves
Nb de véhicules disponibles en fin d'année	121	45	4	5	2	153	42	4	5	2
Nb de stations	102		3	5	2	122	0	3	5	2
Nb de trajets sur l'année	27 300	10 200	806	545	46	34 173	7 459	789	588	257
Nb de clients usagers sur l'année	2 350	703	97	99	9	2 941	951	96	118	21
Nb de kilomètres parcourus	2,2 millions	211 000	64 400	56 700	3 219	2,6 millions	200 985	51 869	54 611	28 474
Nb moyen de km par trajet	79	20	80	104	70	77	27	66	93	111
Durée moyenne de réservation (heures)	11	3	10	10	13	11	4	9	13	16
Nb moyen de réservations par station ou voiture Yea ! par mois	19	19	17	9	2	19	15	16	10	11



43 000 RÉSERVATIONS DE VÉHICULES CITIZ DANS L'AIRE GRENOBLOISE EN 2021 + 45 % QU'EN 2018

4 130 ABONNÉS ACTIFS

206 VÉHICULES SUR 132 STATIONS

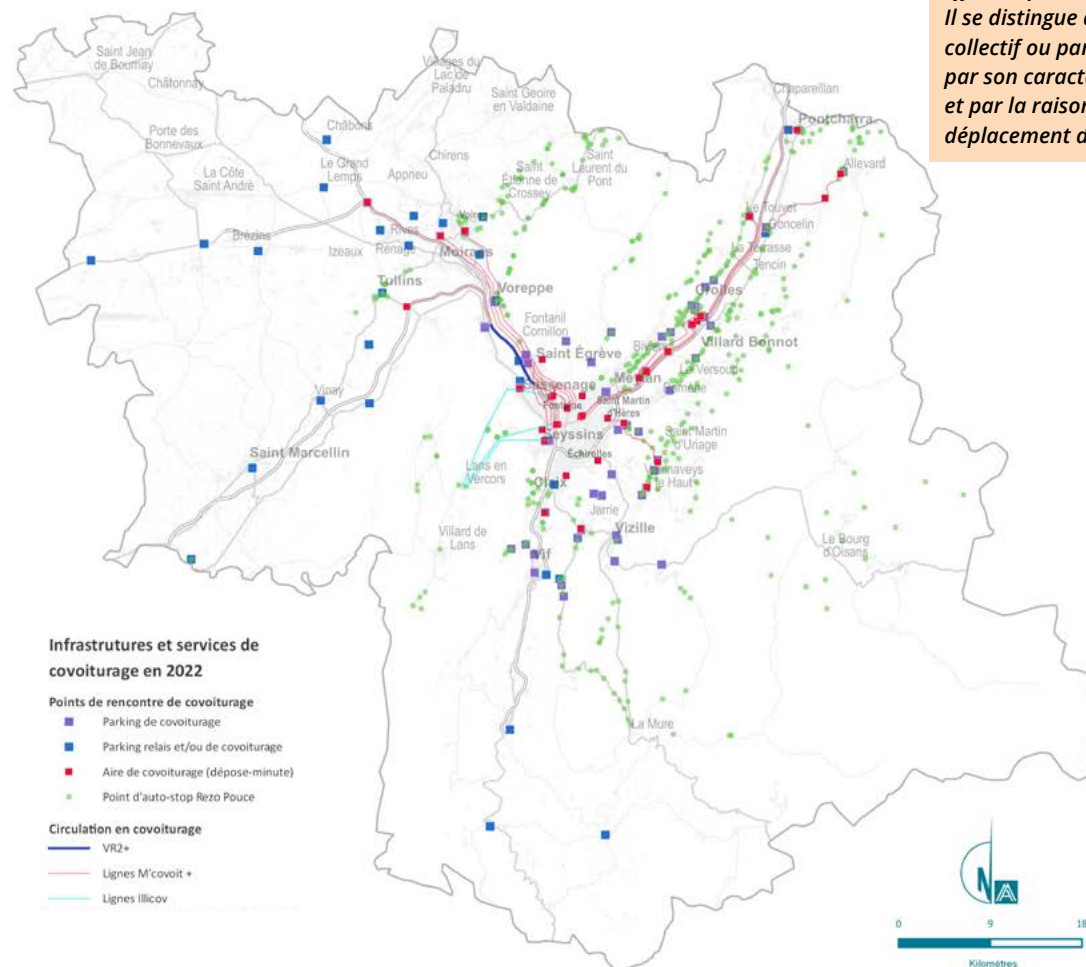
LE COVOITURAGE

Poursuite des expérimentations en matière d'infrastructures et de services de covoiturage

Depuis quelques années, le covoiturage est encouragé par les collectivités et désormais par l'Etat. Le marché de la mise en relation s'est également développé du côté des opérateurs privés. On assiste ainsi à une **multiplication d'infrastructures et de services de covoiturage** notamment dans l'objectif de faire émerger le covoiturage du quotidien.

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE COVOITURAGE EN 2022

Sources : base nationale des lieux de covoiturage, SMMAG



Les infrastructures et services de covoiturage se sont étoffés

- Une **voie réservée** (VR2+) sur l'A48 de 8.5 km entre le péage de Voreppe et la bifurcation A480/RN481 (voir page suivante) ;
- Les **parkings de covoiturage** et parcs-relais, qui ont souvent des usages partagés ;
- **M Covoit'Pouce** : des points d'arrêt servant aux lignes de covoiturage et à l'autostop, parfois équipés de panneaux lumineux ;
- **M Covoit'RDV** : service de mise en relation et d'indemnisation des trajets domicile - travail, opéré par Karos sur les zones d'activité Technisud, Les Essarts et Centr'Alp ;

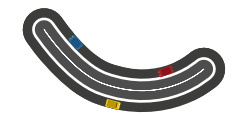
Le code des transports définit le covoiturage comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il se distingue du transport public collectif ou particulier (taxi & VTC) par son caractère non onéreux et par la raison d'être du déplacement du conducteur.

- **M Covoit' ligne +** : 8 lignes de covoiturage spontané (fonctionnant sur appli, payant, sans réservation, avec garantie de trajet) accessibles sur 20 arrêts en 2022 et opérées par Ecov ;
- Le service **Rezo Pouce** d'autostop et covoiturage spontané qui s'est associé à Mobicoop pour proposer du covoiturage sans commission sur une même application ;
- **3 lignes de covoiturage spontané entre Lans-en-Vercors et la vallée de Grenoble** proposées par illicov.

Un lancement bouleversé pour la VR2+

Activée dès que les conditions de circulation commencent à se dégrader, cette voie est réservée aux véhicules occupés par au moins 2 passagers, aux taxis et aux véhicules Crit'Air 0.

La VR2+ a été lancée en septembre 2020, alors que le trafic avait fortement réduit par conséquence de la crise sanitaire. Ce contexte a été impactant sous plusieurs formes : le trafic était plus faible, nécessitant peu d'activa-tions de la VR2+ et d'autre part, la communication et la sensibilisation ont été perturbées. Ainsi une certaine incompréhension et l'absence de contrôle ont limité son respect à 20-30 % fin 2021 puis 30-40 % début 2022⁵.

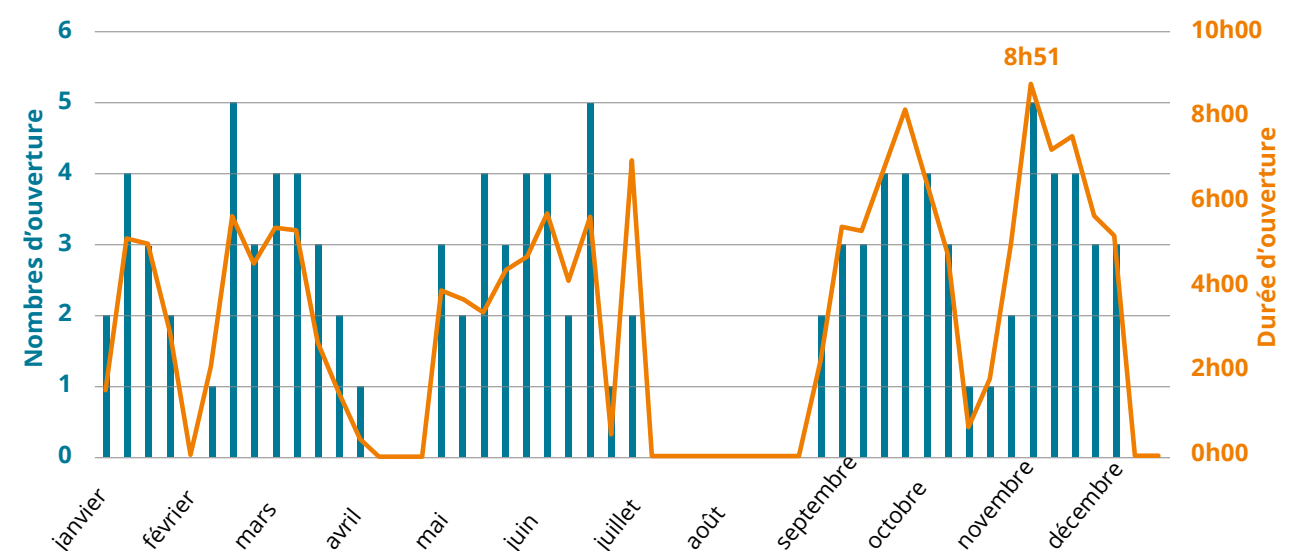


110
ACTIVATIONS DE LA VR2+
EN 2021

Voie réservée aux véhicules occupés par au moins 2 passagers

NOMBRE D'OUVERTURES DE LA VR2+ PAR SEMAINE EN 2021

Source : AREA



Un démarrage plutôt lent pour les lignes de covoiturage spontané, soumises à un effet de seuil difficile à atteindre

Les lignes de covoiturage représentent un poids faible de covoitureurs : en 2021, les M covoit' Lignes + ont rassemblé 3 120 adhérents et 1270 trajets ont été effectués.⁶

M COVOIT'
LIGNES +

3 120 ADHÉRENTS ET
1 270 TRAJETS

⁵ Source : entretien avec le service concerné d'AREA

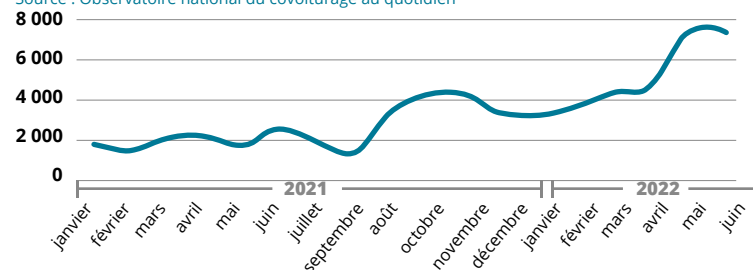
⁶ Source : Lignesplus-m.fr

Les pratiques de covoiturage de courte distance

Le covoiturage a été particulièrement bouleversé par la crise sanitaire et le registre de preuves de covoiturage ayant permis la mise en place de l'observatoire national du covoiturage du quotidien s'est construit durant cette période. Progressivement, le covoiturage retrouve des usagers et le registre monte en puissance, collectant de plus en plus de données auprès des opérateurs. Ainsi les données les plus récentes au moment de la rédaction sont présentées ici.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TRAJETS EN ISÈRE

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien



Quelques indicateurs du volume de déplacements et des gains permis par le covoiturage en juin 2022 dans l'aire grenobloise :

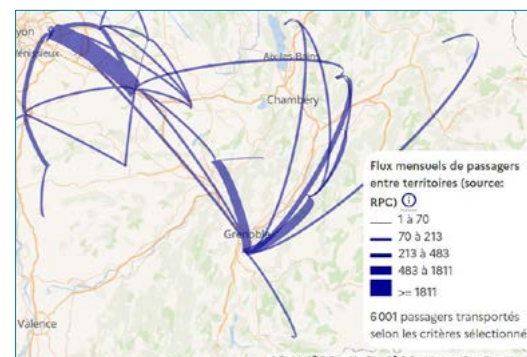
- 2 750 passagers transportés ;
- 2 400 véhicules partagés ;
- Un taux d'occupation des véhicules de 2,2 personnes ;
- Des déplacements d'environ 30 minutes et 30 km en moyenne ;
- 92 000 km parcourus ;
- 5 850 litres de pétrole économisés.

FLUX DE PASSAGERS EN COVOITURAGE ENTRE EPCI D'ISÈRE ET TERRITOIRES VOISINS EN JUIN 2022 (AU MOINS 30 TRAJETS)

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Les principaux flux qui ressortent sont entre Grenoble-Alpes Métropole et le Grésivaudan (550), le Pays Voironnais (500), le Grand Chambéry (225). Plus précisément, les échanges sont nombreux entre :

- Rives <=> Grenoble ;
- Crolles <=> Grenoble ;
- Grenoble <=> Voreppe ;
- Meylan <=> Chambéry.

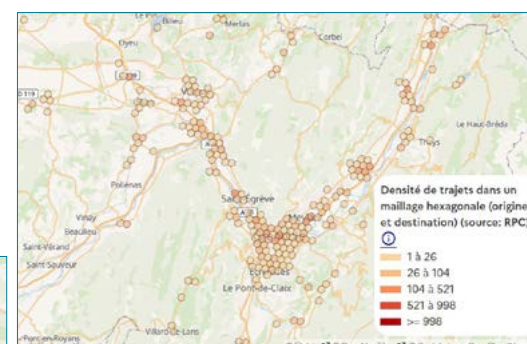


POINTS DE RENCONTRE LES PLUS PRATIQUÉS EN COVOITURAGE DE COURTE DISTANCE EN JUIN 2022

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien

Des lieux de rendez-vous ou dépose ressortent en territoire urbain comme périurbain :

- Le parking de Bièvre Dauphine à Rives ;
- Le parc relais de Champfeuillet à Voiron ;
- Le parc relais du pont barrage à St-Egrève ;
- La Presqu'île de Grenoble, la Gare de Grenoble, le boulevard Jean Pain (la boucle du campus ressort en période scolaire) ;
- Inovallée à Meylan ;
- Les P+R de Crolles et Bernin.



Il s'agit uniquement des données d'usage des plateformes de covoiturage de courte distance. Ni le covoiturage longue distance ni le covoiturage informel ne sont comptabilisés. D'après une analyse de l'enquête nationale mobilité du SDES, le covoiturage formel ne représenterait que 15 % du covoiturage de courte distance.

LES MODES ACTIFS

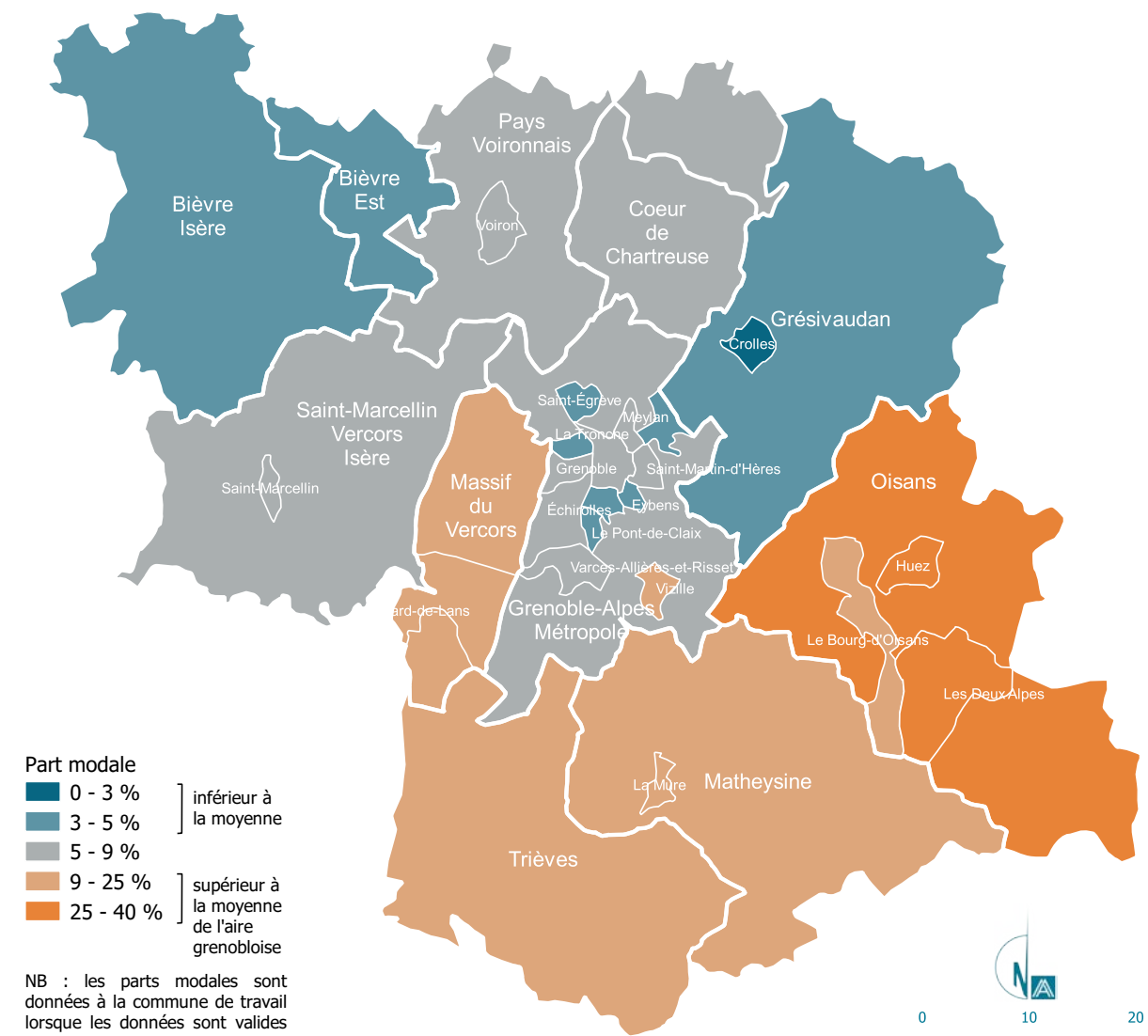
LA MARCHÉ, DEUXIÈME MODE DE TRANSPORT APRES LA VOITURE

La part modale de la marche pour aller travailler

7 %
DES EMPLOIS
DE L'AIRE GRENOBLOISE
SONT REJOINTS À PIED

PART DES EMPLOIS GÉNÉRALEMENT REJOINTS À PIED PAR COMMUNE EN 2019

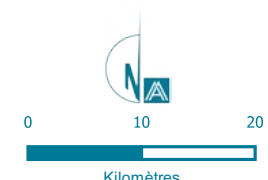
Source : Insee, recensement de la population 2019 (flux domicile - travail)



Part modale

- 0 - 3 % } inférieur à la moyenne
- 3 - 5 %
- 5 - 9 %
- 9 - 25 % } supérieur à la moyenne de l'aire grenobloise
- 25 - 40 %

NB : les parts modales sont données à la commune de travail lorsque les données sont valides statistiquement et sinon pour l'EPCI complet



La pratique de la marche d'après l'EMC2 2020⁷

La pratique de la marche dépend principalement du motif de déplacement, de la distance parcourue et du territoire. C'est le premier mode de déplacement des Grenoblois mais dans la Bièvre et le Grésivaudan, elle est pratiquée pour moins d'un quart des déplacements. C'est aussi le premier mode utilisé pour se rendre à l'école, motif pour lequel la marche a gagné 4 points. Depuis 2010, la marche a gagné du terrain pour tous les motifs sauf pour les déplacements domicile - travail et domicile-achats. Les déplacements de moins de 1 km sont essentiellement réalisés à pied (82 %), mais jusqu'à 5 km, la part de la marche reste significative.

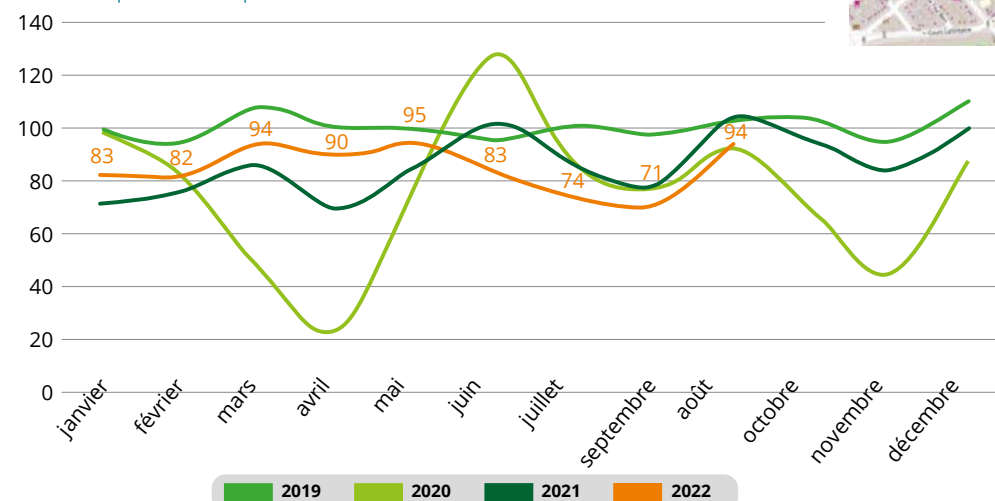
⁷ Source : compteurs automatiques du SMMAG

La marche dans le centre-ville de Grenoble

Le SMMAG et la Métropole s'intéressent depuis quelques années à l'observation des flux piétons. **4 compteurs permanents ont été installés dans le centre-ville de Grenoble.** Par ailleurs, les données GPS issues d'applications mobiles permettent de mesurer la fréquentation du centre-ville à un instant T ainsi que son évolution. D'après les compteurs, depuis la crise sanitaire, les flux piétons dans le centre-ville ont globalement diminué. Selon les deux dispositifs d'observation, la fréquentation piétonne au dernier trimestre 2021 se situait entre 75 et 90 % de celle de la même période en 2019. En 2022, une reprise progressive des flux était observable jusqu'au printemps, mais ceux-ci sont de nouveau en net retrait au 3^{ème} trimestre.

ÉVOLUTION MENSUELLE DES FLUX PIÉTONS AUX 4 COMPTEURS DU CENTRE-VILLE DE GRENOBLE DE 2019 À 2022 (BASE 100 EN JANVIER 2019)

Source : compteurs automatiques du SMMAG

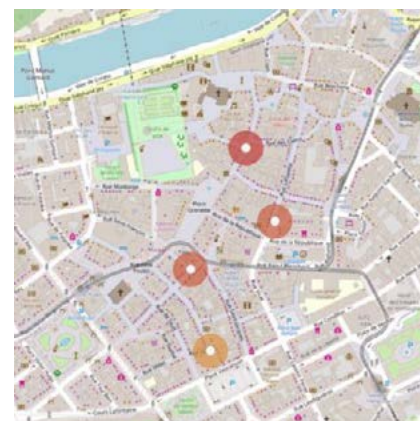
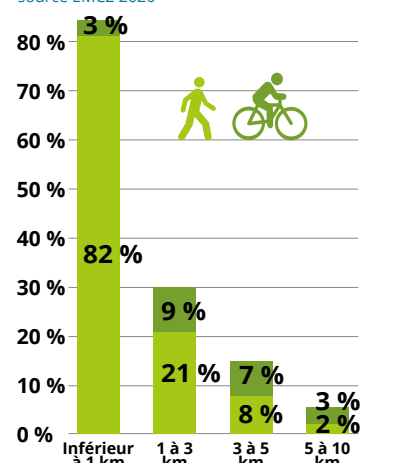


LA MARCHÉ
30 %
 DES DÉPLACEMENTS
 DES HABITANTS
 DE L'AIRE GRENOBLOISE ET
4 %
 DES KILOMÈTRES
 PARCOURUS

**ELLE A GAGNÉ 5 POINTS
 DE PART MODALE DEPUIS 2010**

PART MODALE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO SELON LA PORTÉE DU DÉPLACEMENT

source EMC2 2020



LE VELO GAGNE PEU A PEU DU TERRAIN



6 %
 DES EMPLOIS
 DE L'AIRE GRENOBLOISE SONT
 REJOINTS À VÉLO

Source : RP 2019

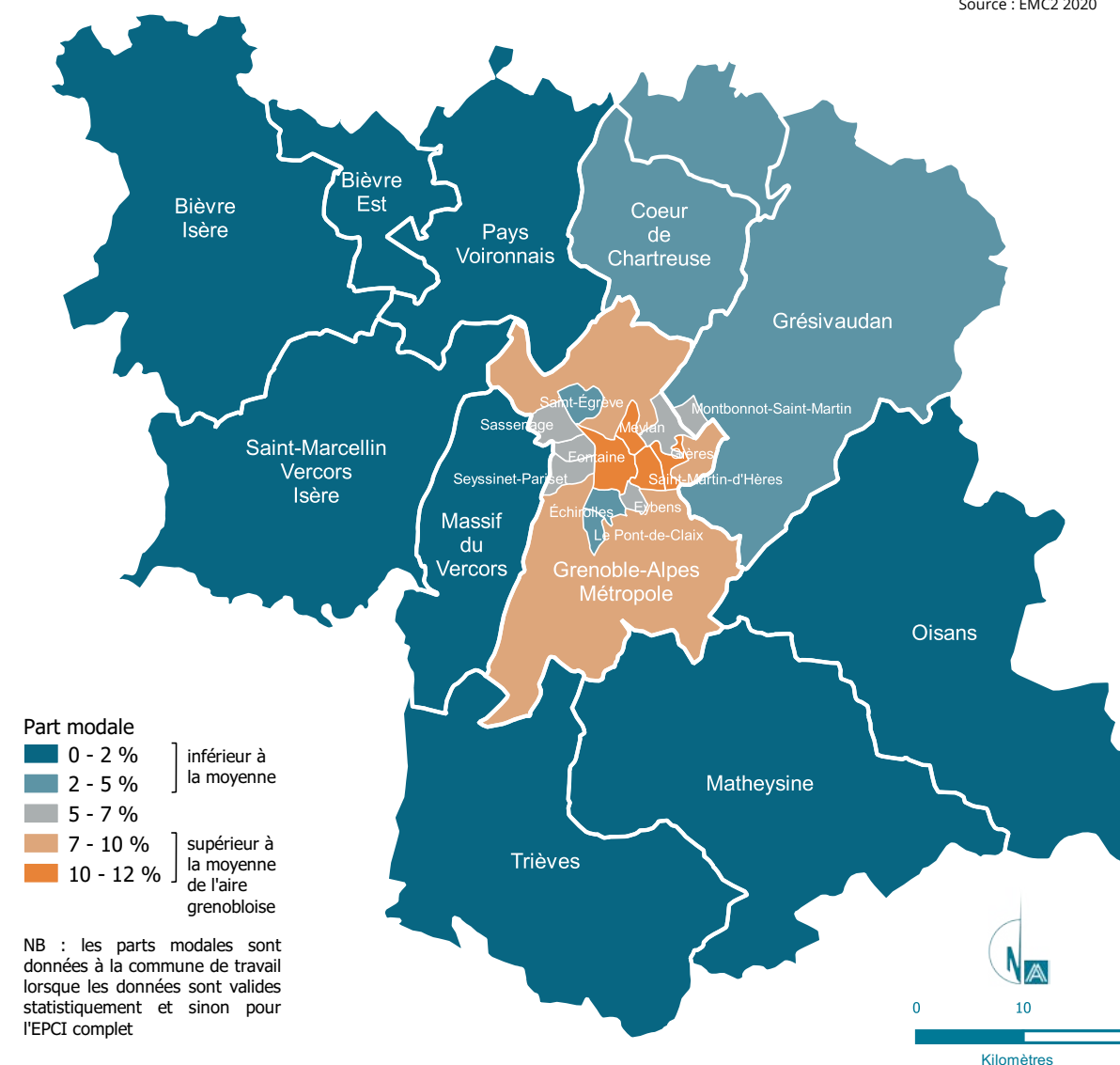
7 %
 DES ACTIFS
 UTILISENT LE VÉLO TOUS LES
 JOURS POUR SE RENDRE
 AU TRAVAIL ET

8 %
 PLUSIEURS JOURS PAR SEMAINE

Source : EMC2 2020

PART DES EMPLOIS GÉNÉRALEMENT REJOINTS EN VÉLO PAR COMMUNE EN 2019

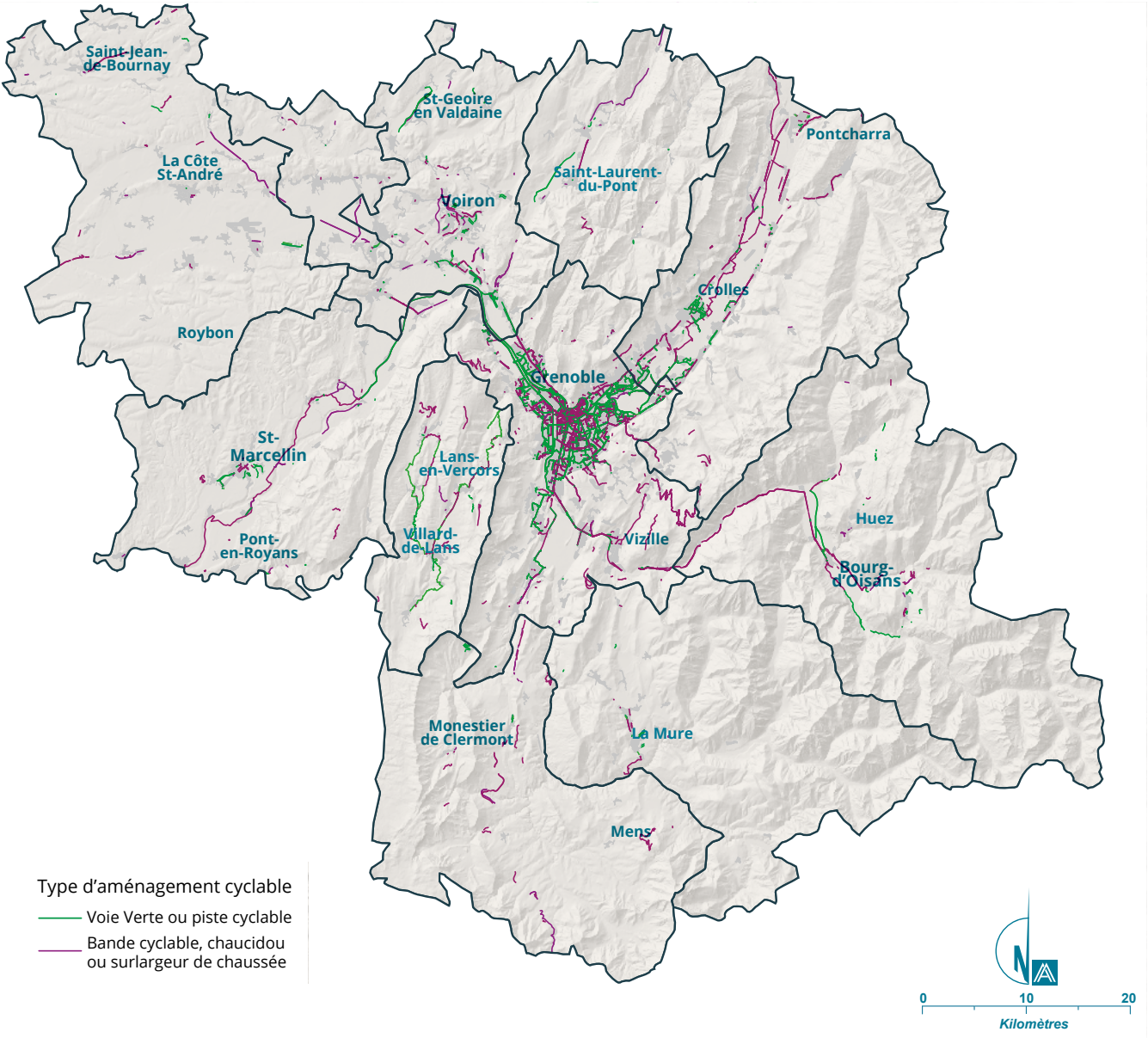
Source : Insee, recensement de la population 2019 (flux domicile - travail)



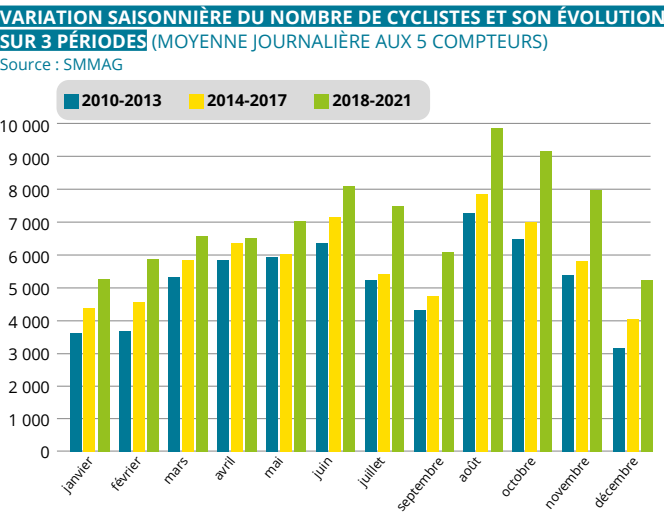
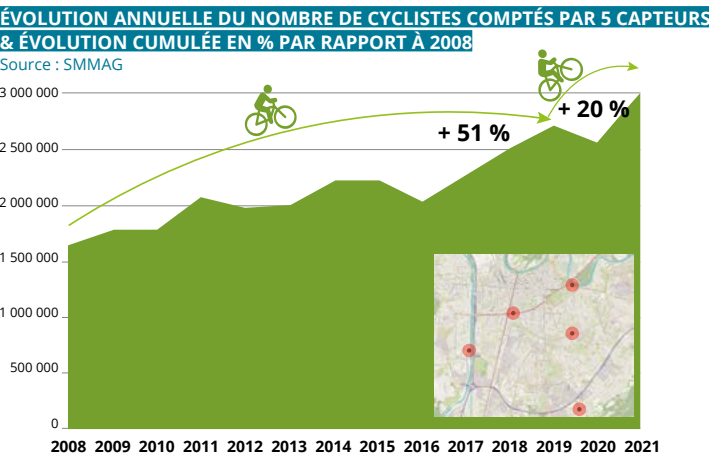
Évolution du réseau réservé aux deux-roues non motorisés

Le recensement des aménagements cyclables est délicat à tenir à jour étant donné l'évolution régulière des réseaux. Les bases de données ont été mises à jour à l'été 2022, cependant leur exhaustivité n'est pas garantie. Par ailleurs, les itinéraires fournis sur Openstreetmap nécessitent un tri et une vérification au regard de critères qui peuvent être différents pour la personne qui renseigne la base de données et pour les collectivités. Cette carte ne fournit donc qu'un aperçu du réseau existant à destination des cyclistes.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES, RECENSÉES À L'ÉTÉ 2022
Sources : Datagouv, IGN bdtopo, SMMAG, GAM, CAPV, SMVIC, PNRC, CD-38, AURG



Forte croissance de la circulation à vélo dans la métropole



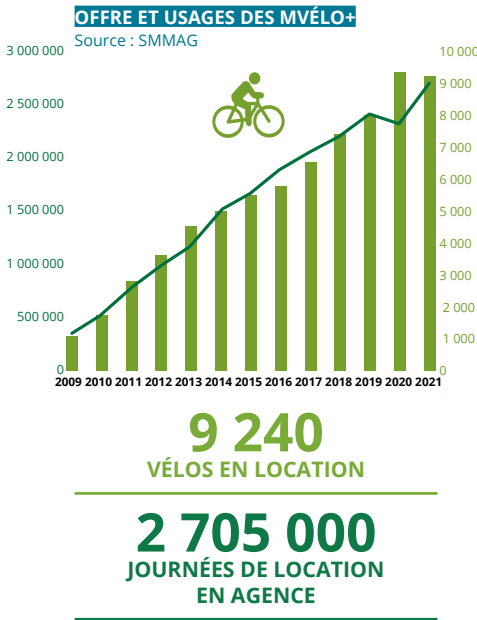
Les cinq capteurs permanents posés en 2008 donnent une idée de la tendance d'évolution des **déplacements à vélo : ils ont augmenté de 80 % en 13 ans**. Cependant, les itinéraires empruntés à vélo se sont aussi multipliés et les flux se sont dispersés sur d'autres axes. Une part importante de l'augmentation échappe donc à ces comptages, comme le confirme l'évolution entre EMD 2010 et EMC2 2020 : **la part modale du vélo a plus que doublé à Grenoble**. Ces comptages font toutefois apparaître une croissance plus forte dès 2016 puis renforcée en 2021 et une progression de la pratique durant les périodes hivernales et automnales.

MVELO+

Le service de location de vélos en courte et longue durée Mvélo+ (anciennement Métrovélo) existe depuis 2004. **L'offre de vélos en location a augmenté de 26 % depuis 2018 et la fréquentation a progressé de 23 % dans le même temps**. La diversité des vélos en 2021 reste la même qu'en 2018, déjà très riche : vélo standard, junior, électrique, 3 types de pliables, sénior et PMR, cargo triporteur et biporteur, allongé, tandem.

Dans l'aire grenobloise, la part modale du vélo est de 5 % soit 131 000 déplacements à vélo (+ 80 % depuis l'EMD 2010). Ce sont principalement les 25 à 65 ans qui ont augmenté leurs déplacements à vélo, pour se rendre au travail. Cette augmentation est plus marquée à Grenoble et dans le reste du cœur métropolitain. L'usage demeure très limité dans les autres territoires.

Source : évolution de la mobilité par mode - principaux résultats enquête semaine EMC2 2020



293
JOURS DE LOCATION PAR VÉLO



VELOS ET TROTTINETTES EN LIBRE SERVICE

Depuis juillet 2020 une offre de vélos et de trottinettes en libre-service a été déployée sur quatre communes du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) : Grenoble, Saint-Martin-d'Hères, Meylan et Montbonnot-Saint-Martin. Environ 1 000 trottinettes (TIER Mobility) et 500 vélos (Pony) ont été mis à disposition des usagers. Le parc a évolué au cours des mois en fonction de la gestion de la flotte (d'où un minimum et un maximum) et au cours de l'année notamment lors du changement de modèles de vélos en juin (cf. graphiques ci-dessous).

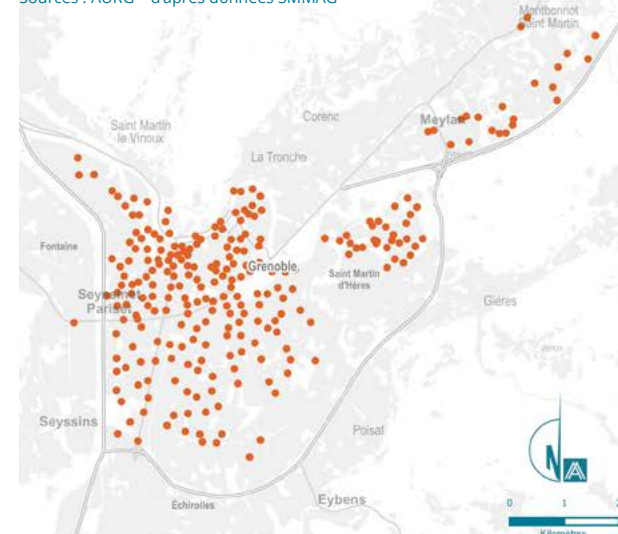
Le service de vélo en libre-service a connu un pic de fréquentation au mois d'octobre 2021, avec près de 7 000 trajets sur le mois. Le service de trottinettes en libre-service a lui rencontré plus de succès avec un pic de fréquentation en septembre 2021 s'élevant à 136 300 trajets sur le mois.

Les trajets en vélo libre-service font en moyenne 3,1 km et durent 16 minutes. En trottinettes libre-service, ils font en moyenne 2,8 km et durent 12 minutes.

À partir du 1^{er} juillet 2022, les opérateurs TIER Mobility et Pony ont laissé place à un opérateur unique (Dott) qui proposera jusqu'à 2 100 vélos à assistance électrique et 2 100 trottinettes sur un périmètre étendu à 17 communes.

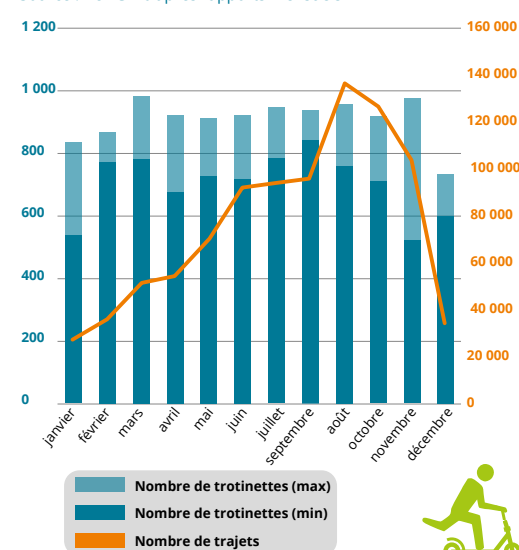
AIRES DE STATIONNEMENT POUR VÉLO ET TROTTINETTES PARTAGÉS EN 2021

Sources : AURG - d'après données SMMAG



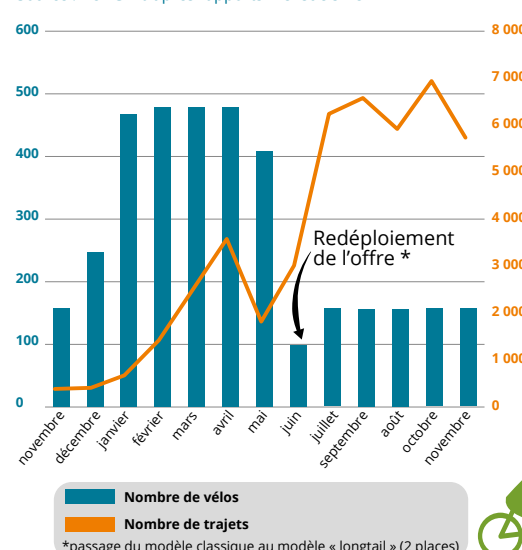
NOMBRE DE TRAJETS ET DE TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE EN 2021

Source : AURG - d'après rapports mensuels TIER



NOMBRE DE TRAJETS ET DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE EN 2020-2021

Source : AURG - d'après rapports mensuels PONY



9 USAGERS
PAR VÉLO

44 TRAJETS

PAR VÉLO
LE PLUS GROS MOIS
(SOIT 1.5 TRAJET PAR JOUR)

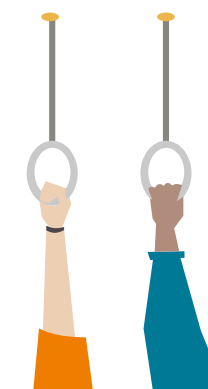


26 USAGERS
PAR TROTTINETTE

160 TRAJETS

PAR TROTTINETTE
LE PLUS GROS MOIS
(SOIT 5.3 TRAJETS PAR JOUR)

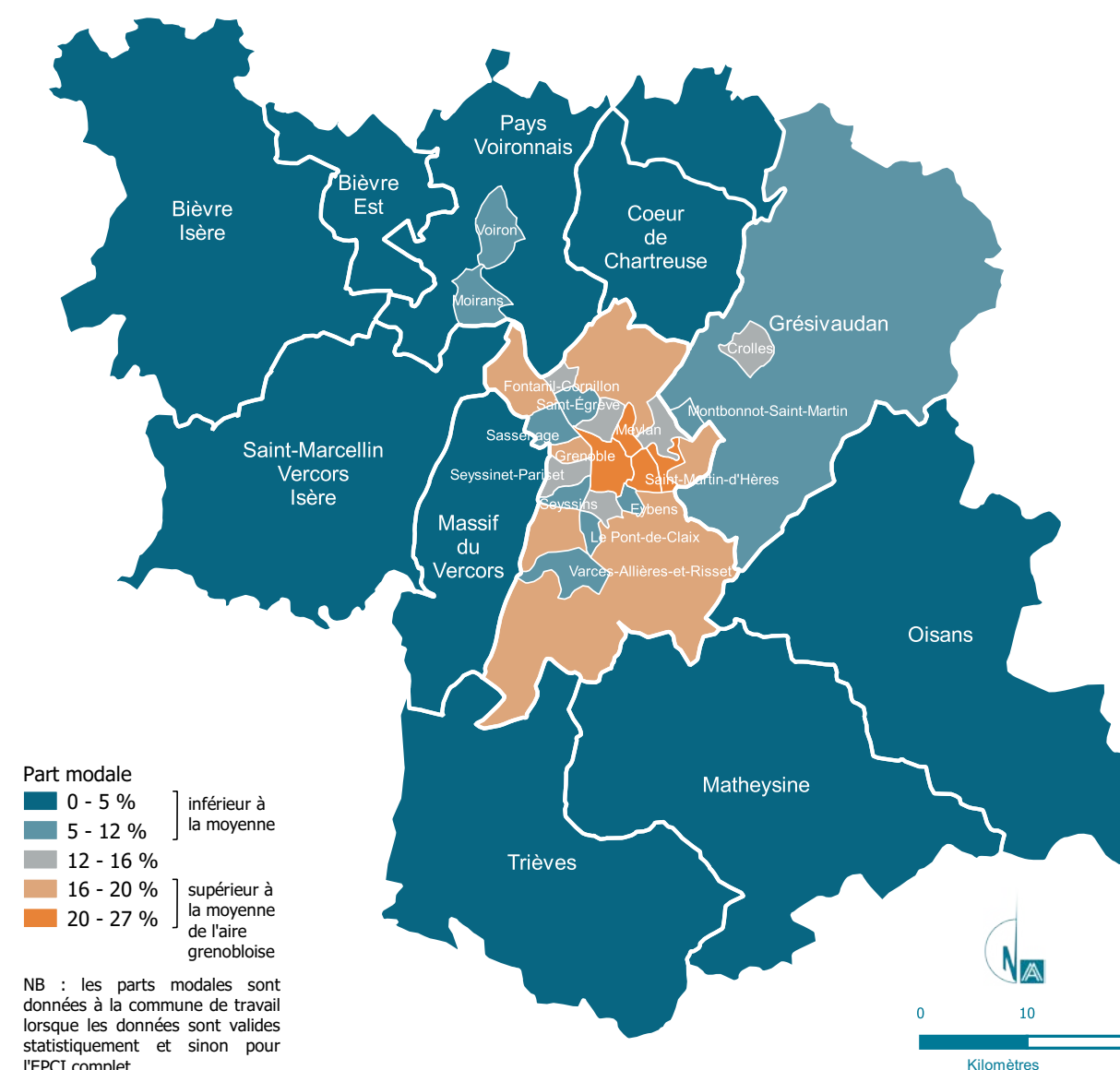
TRANSPORTS COLLECTIFS



14 %
DES EMPLOIS DE L'AIRE
GRENOBLOISE SONT REJOINTS
EN TRANSPORTS EN COMMUN

PART DES EMPLOIS GÉNÉRALEMENT REJOINTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS PAR COMMUNE EN 2019

Source : Insee, recensement de la population 2019 (flux domicile - travail)

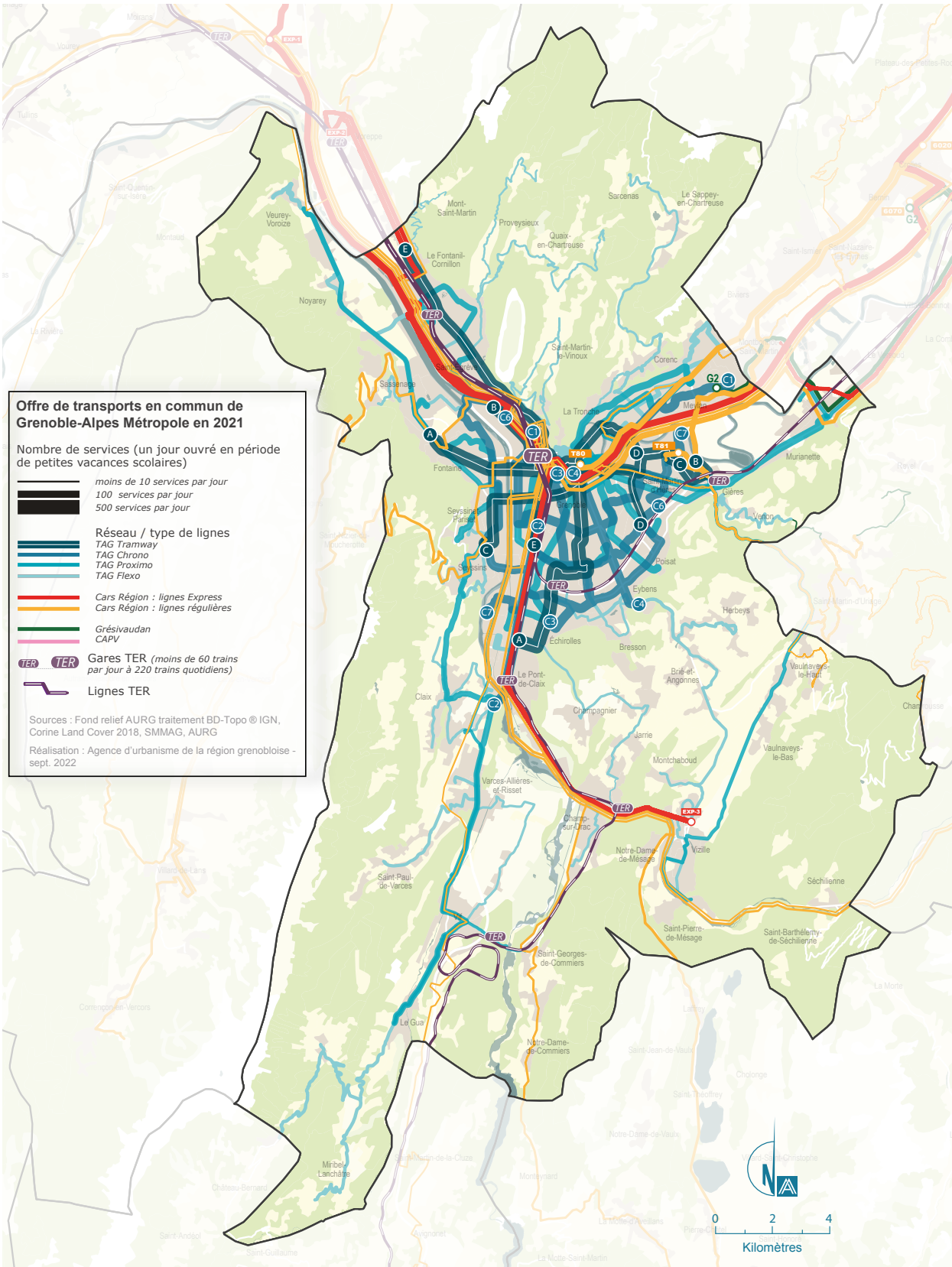


Part modale
0 - 5 % } inférieur à la moyenne
5 - 12 % }
12 - 16 % }
16 - 20 % } supérieur à la moyenne de l'aire grenobloise
20 - 27 % }

NB : les parts modales sont données à la commune de travail lorsque les données sont valides statistiquement et sinon pour l'EPCI complet

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LA METROPOLE

DESSERTE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN ET NIVEAU D'OFFRE (TOUS RÉSEAUX)
Sources : datametroplegrenoble.fr, Rapport trafic Semitag

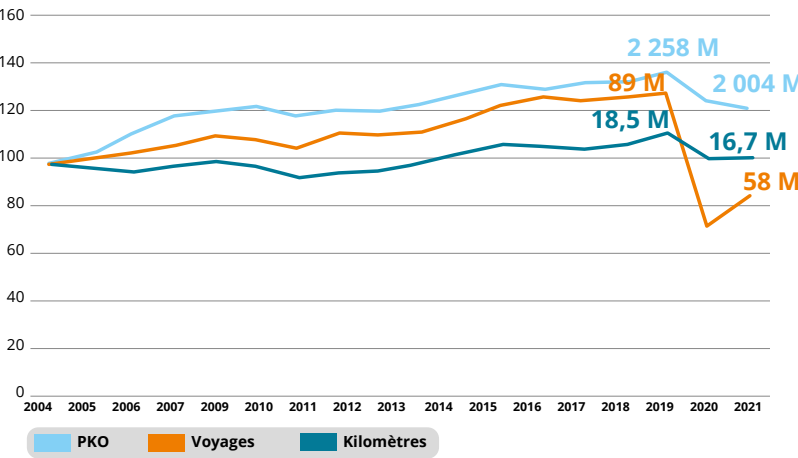


En 2021, le contrat de délégation de service public datant de 2013 a pris fin pour laisser place à la société publique locale (SPL) M TAG en janvier 2022. Depuis 2019, la principale évolution concerne la ligne A prolongée à Le Pont-de-Claix, la ligne C1 prolongée à Montbonnot-Pré de l'eau et l'offre de soirée étendue sur le tramway et les chronos.



Le réseau TAG a retrouvé environ 65 % de sa fréquentation d'avant crise

ÉVOLUTION DES KM, PKO ET VOYAGES SUR LE RÉSEAU, PAR AN DEPUIS 2004 (BASE 100)
Sources : Rapports trafic Semitag



La crise sanitaire a très fortement impacté les transports urbains. Malgré un maintien de l'offre kilométrique globale à environ 90 % par rapport à 2019, la fréquentation du réseau TAG a chuté de 44 % en 2020. Début 2022, environ 75 % de la fréquentation de 2019 a été retrouvée. Avant cela, le niveau d'offre et la fréquentation avaient connu un léger ressaut en 2019.

- Pour mémoire, l'année 2020 a été marquée par diverses perturbations :
- deux périodes de confinement (8 semaines de mi-mars à mai et 6 semaines de novembre à mi-décembre) ;
 - un couvre-feu en fin d'année ;
 - la fermeture des établissements scolaires de mi-mars à fin juin ;
 - la fermeture des commerces dits « non-essentiels » et des universités durant le confinement d'automne ainsi que la généralisation du télétravail ;
 - les travaux de l'A480 qui ont coupé la ligne C de juillet à septembre.

En 2021 :

- le couvre-feu s'est poursuivi ;
- le troisième confinement au mois d'avril s'est accompagné d'une fermeture des établissements scolaires et universités, une généralisation du télétravail, une fermeture des commerces dits « non-essentiels » ;
- les travaux de l'A480 ont nécessité la déviation de la ligne C6 à l'automne.



4 490 PLACES.KILOMÈTRES OFFERTES PAR HABITANT, - 12 % PAR RAPPORT À 2019

131 VOYAGES PAR HABITANT EN 2021 - 35 % PAR RAPPORT À 2019

58 MILLIONS DE VOYAGES EN 2021 - 35 % PAR RAPPORT À 2019



DÉFINITIONS

LES KILOMÈTRES OFFERTS
Correspondent aux distances parcourues par les transports en commun sur lesquelles les véhicules peuvent prendre des passagers.

LES PLACES KILOMÈTRES OFFERTES (PKO)
Correspondent au nombre de kilomètres parcourus (y compris haut-le-pied dans les données annuelles) multiplié par la capacité totale théorique de chaque type de véhicule.

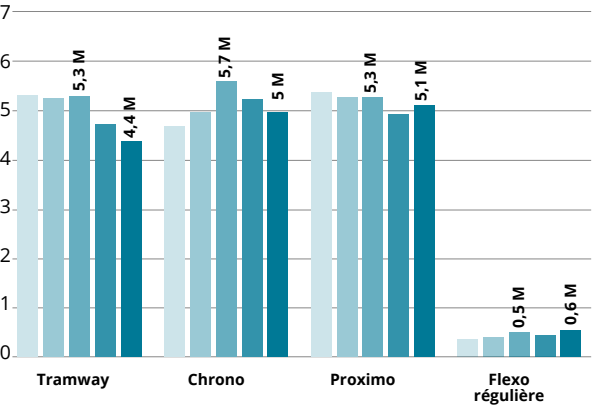
VOYAGE PAR KILOMÈTRE (V/K)
Correspond au nombre de voyages effectués par kilomètre parcouru (y compris haut-le-pied, c'est-à-dire les trajets dépôt-terminus et les retournements en tête de ligne).

Certaines mesures d'adaptation de l'exploitation ont également pu avoir un impact sur la fréquentation. Par exemple, la condamnation de l'entrée par la porte avant dans les bus de novembre 2020 à début mai 2021 a augmenté la fraude et implique une sous-estimation de la fréquentation.

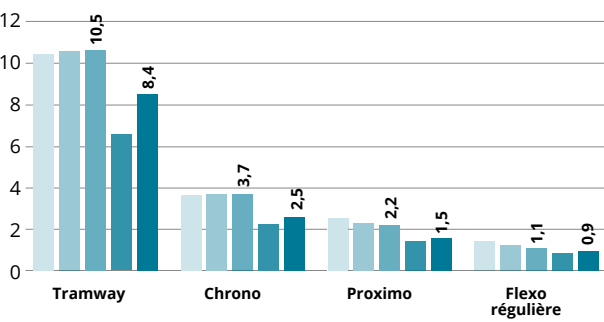
Évolutions par type de ligne : une reprise plus forte sur le tramway que sur les bus

Les lignes Chrono sont les lignes les plus impactées durant la crise avec une baisse de fréquentation de 40 % entre 2019 et 2021 pour un retrait d'offre de 11 %. Pour le tramway, l'écart entre offre et demande est moins important : - 33 % de fréquentation pour - 17 % d'offre. Le Tram A bénéficie d'une fréquentation supplémentaire sur le nouveau tronçon Denis Papin – Étoile de même que la C1 sur la desserte de Montbonnot (avec toutefois une perte sur Maupertuis). Les lignes Chrono ont été particulièrement touchées en 2021 par des travaux (Rondeau, autopont de Grand'Place, rue des Universités) et notamment par les conséquences de la crise sur le télétravail (desserte de zones d'emplois tertiaires).

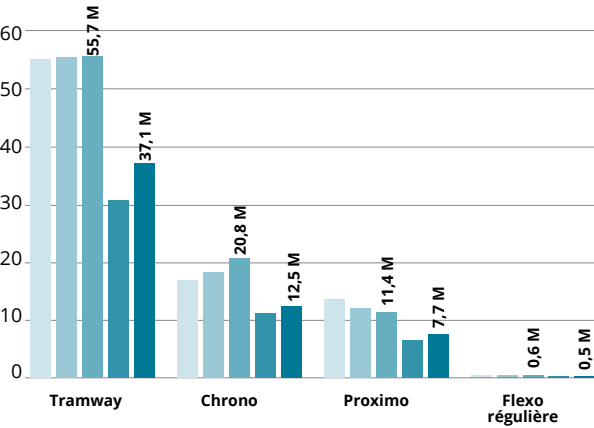
ÉVOLUTION DES KILOMÈTRES TOTAUX ANNUELS PAR TYPE DE LIGNE (EN MILLIONS)
Sources : Rapports trafic Semitag



ÉVOLUTION DU V/K ANNUEL PAR TYPE DE LIGNE
Sources : Rapports trafic Semitag



ÉVOLUTION DES VOYAGES ANNUELS PAR TYPE DE LIGNE (EN MILLIONS)
Sources : Rapports trafic Semitag



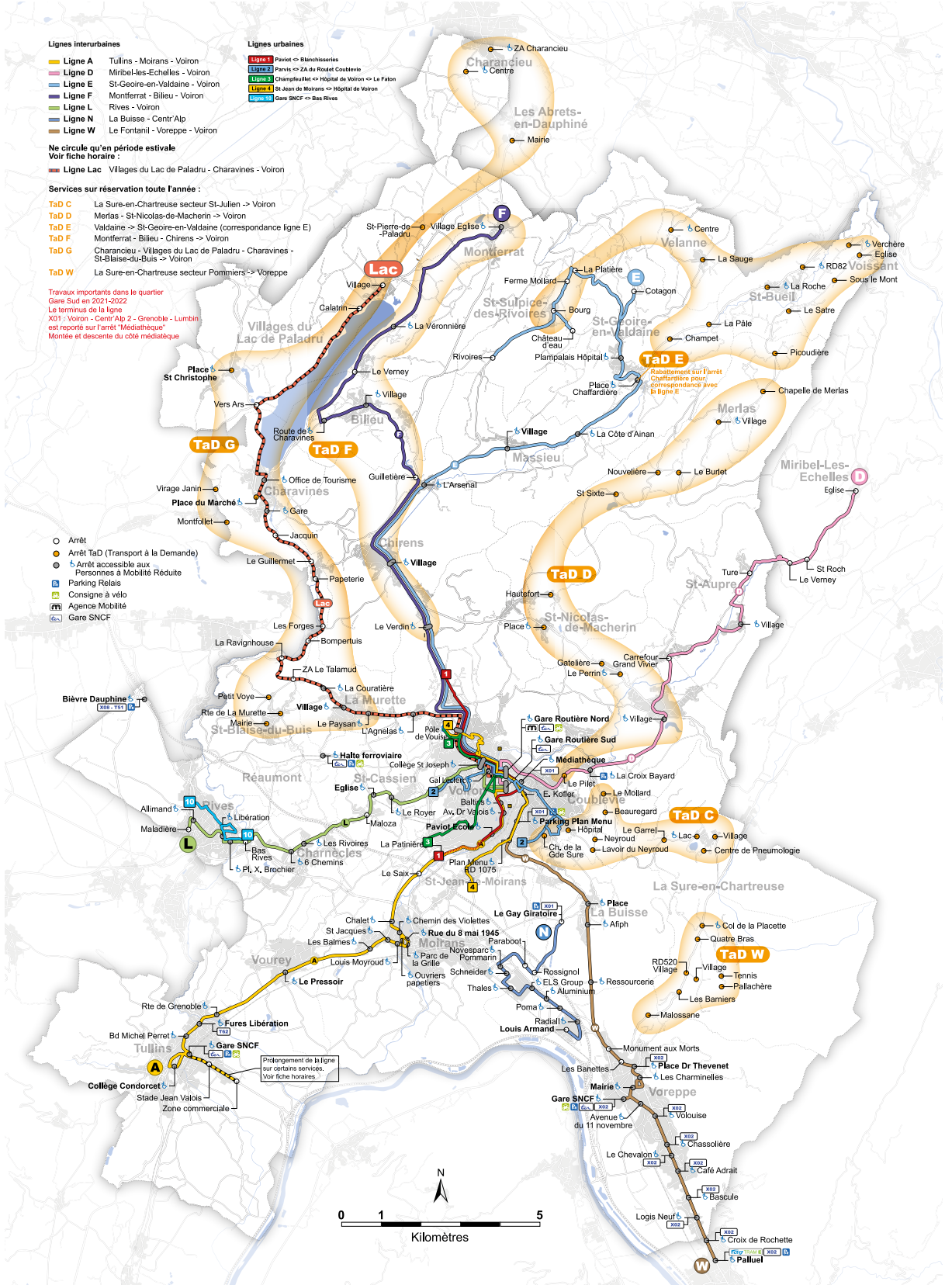
LIGNE CHRONO
- 40 %
DE FRÉQUENTATION
DURANT LA CRISE
POUR - 11 % D'OFFRE

TRAMWAY
- 33 %
DE FRÉQUENTATION
DURANT LA CRISE
POUR - 7 % D'OFFRE



LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE PAYS VOIRONNAIS

PLAN DU RÉSEAU DU PAYS VOIRONNAIS
Source : plans du réseau urbain et interurbain compilés par l'Agence d'urbanisme, 2021



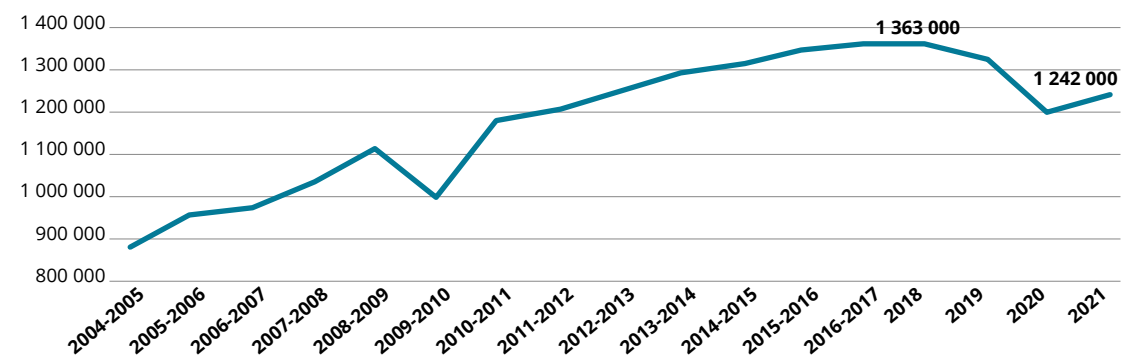
Une offre légèrement adaptée

L'offre a été légèrement adaptée pour limiter les pertes financières durant la crise. La principale évolution du réseau entre 2018 et 2021 concerne la desserte du nouvel hôpital : en septembre 2021, les itinéraires des lignes urbaines ont été modifiés et la ligne 4 est passée à une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 45 minutes en heures creuses contre 45 min/1h auparavant.

Près de la moitié de la population du Pays Voironnais est desservie par un arrêt du réseau de transports situé à moins de 300 mètres.

KILOMÈTRES COMMERCIAUX ANNUELS DU RÉSEAU

Source : Rapports d'activité mobilité du Pays voironnais

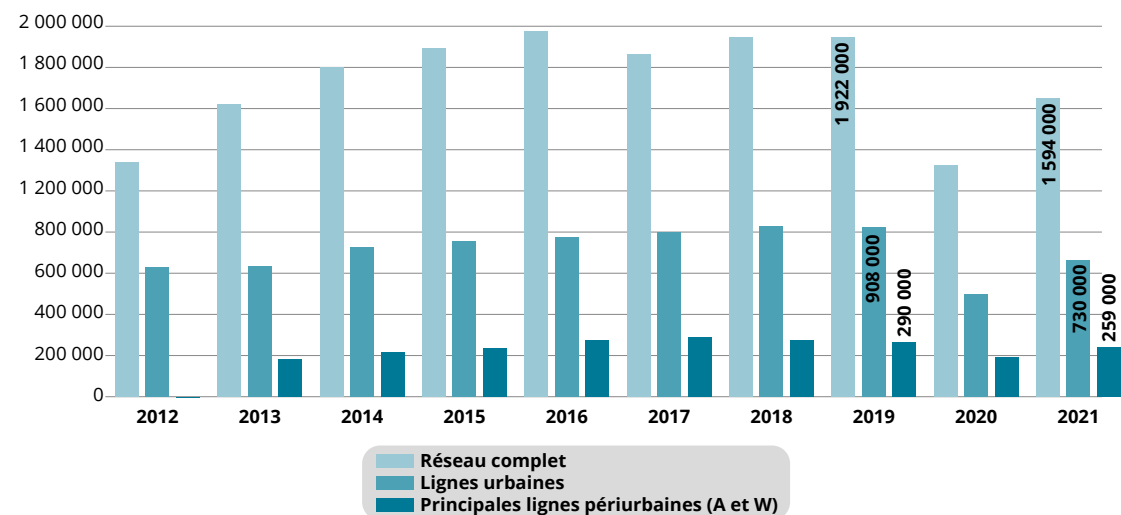


En 2021, le réseau a retrouvé 83 % de sa fréquentation de 2019

Le réseau du Pays Voironnais a été fortement impacté par la crise sanitaire en 2020, avec l'arrêt du service durant les confinements : en avril 2021, l'offre régulière a été allégée et l'offre scolaire mise à l'arrêt. La fréquentation a bien repris, sans pour autant retrouver le niveau de 2019 : + 28 % par rapport à 2020 mais - 17 % par rapport à 2019.

FRÉQUENTATION ANNUELLE DU RÉSEAU, DES LIGNES URBAINES ET PÉRIURBAINES

Source : Rapports d'activité mobilité du Pays voironnais



1,24 MILLIONS DE KILOMÈTRES COMMERCIAUX EN 2021
- 7 % PAR RAPPORT À 2019



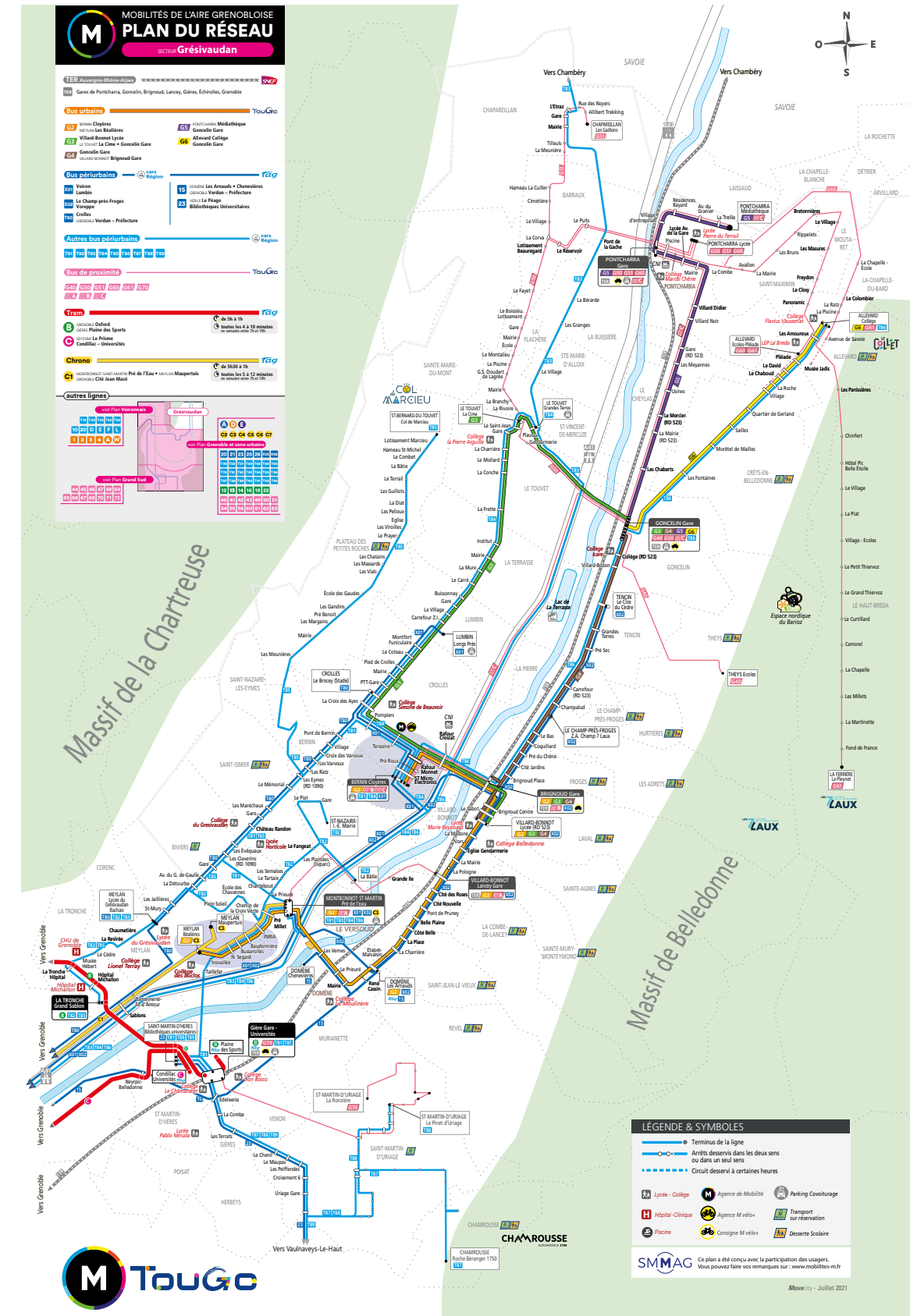
1,59 MILLIONS DE VOYAGES SUR LE RÉSEAU EN 2021
- 17 % PAR RAPPORT À 2019



LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE GRESIVAUDAN

PLAN DU RÉSEAU TOUGO 2021-2022 (AVANT FERMETURE DU PONT DE BRIGNOUD)

Source : Plan du réseau (SMMAG), 2021



Le réseau Tougo a circulé avec 40 % de fréquentation en moins qu'en 2019

Le réseau M Tougo est organisé par le SMMAG depuis le 1^{er} janvier 2020. Il reste exploité par le groupement G'R4 jusqu'à la fin de la DSP en août 2024. Ce réseau est essentiellement utilisé par les scolaires. Les usagers de moins de 26 ans représentent 80 % de la fréquentation du réseau en 2021. Les autres usagers ont fortement diminué depuis la crise sanitaire mais reviennent en partie sur le réseau depuis octobre 2021, pour atteindre au 2^{ème} trimestre 2022 une fréquentation représentant près de 70 % de la même période en 2019. Globalement, la fréquentation est remontée à 86 % du niveau de 2019 au premier quadrimestre 2022.

La fréquentation des lignes structurantes a diminué de 40 % entre les années 2018/19 et 2021/22 tandis que l'offre a augmenté de 3 %. Au 1^{er} semestre 2022 la fréquentation reste bien en deçà de celle de 2019 sauf pour les lignes typiquement scolaires (G4 et G6).



**1,7 MILLIONS
DE KILOMÈTRES
COMMERCIAUX 2020/21
+ 3 % PAR RAPPORT À 2018/19**

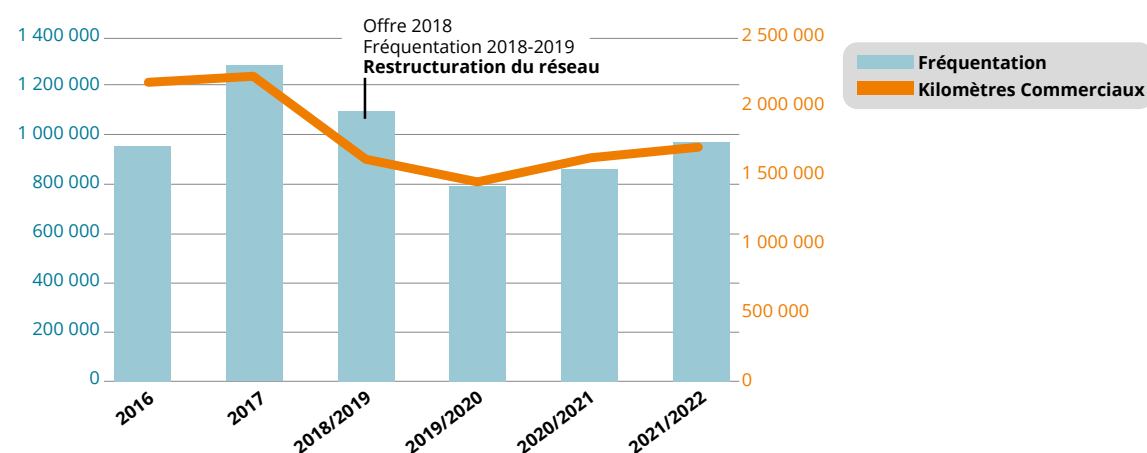


**980 000 VOYAGES
SUR LE RÉSEAU EN 2021
- 40 % PAR RAPPORT À 2018/19**



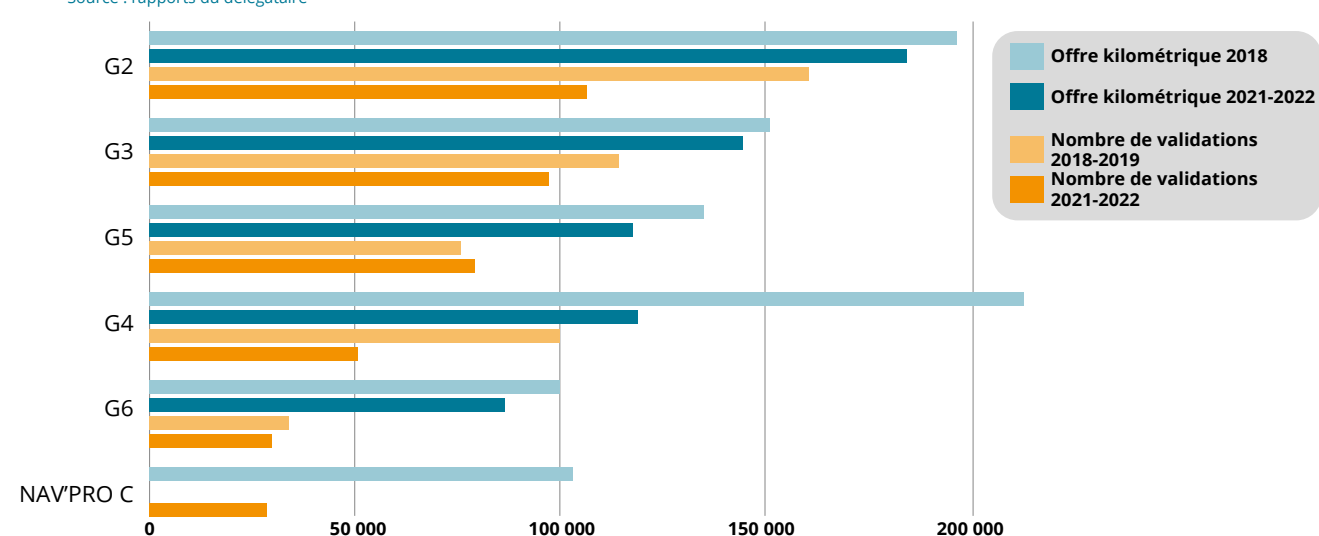
ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU TOUGO

Source : rapports du délégataire



OFFRE KILOMÉTRIQUE ET FRÉQUENTATION EN 2021-2022 ET COMPARAISON À 2018-2019 SUR LES PRINCIPALES LIGNES

Source : rapports du délégataire



LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS CARS REGION

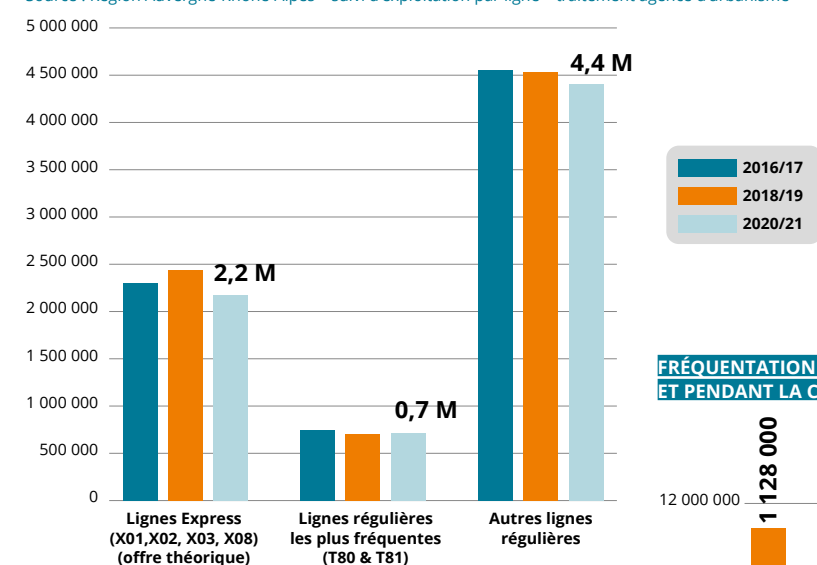
Une légère diminution de l'offre

Le réseau Transisère est devenu Cars Région au 1^{er} septembre 2021 à l'échéance du transfert de compétence de la Région au Département. Seuls les numéros de lignes ont changé pour la première année. En septembre 2020, la ligne Beaurepaire - Grenoble est devenue une ligne Express suite à une montée en puissance progressive.

Durant la crise sanitaire, l'offre kilométrique a légèrement diminué (- 5 % entre l'année 2018/19 et l'année 2020/21) pour s'adapter aux baisses de fréquentation qui s'élèvent sur la même période à - 37 %. C'est sur les lignes Express que les évolutions sont les plus marquées en raison de leur forte fréquentation pour les trajets domicile - travail : la fréquentation a diminué de 45 % tandis que l'offre a été réduite de 11 %. Parmi les lignes Express, la 1 et la 3 sont les plus touchées par la crise : leur fréquentation a été divisée par 2 environ.

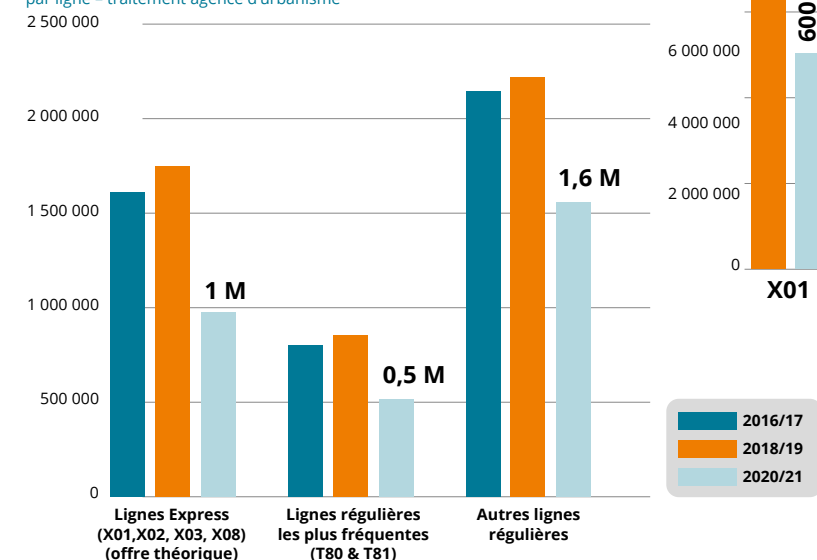
OFFRE KILOMÉTRIQUE ANNUELLE PAR TYPE DE LIGNES DESSERVANT LE TERRITOIRE D'OBSERVATION (UNE ANNÉE SUR DEUX)

Source : Région Auvergne-Rhône-Alpes - suivi d'exploitation par ligne - traitement agence d'urbanisme

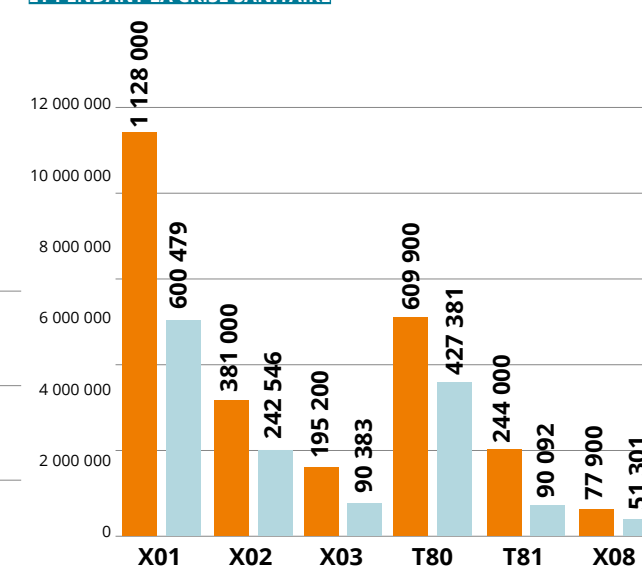


FRÉQUENTATION ANNUELLE PAR TYPE DE LIGNES DESSERVANT LE TERRITOIRE D'OBSERVATION (UNE ANNÉE SUR DEUX)

Source : Région Auvergne-Rhône-Alpes - suivi d'exploitation par ligne - traitement agence d'urbanisme



FRÉQUENTATION DES PRINCIPALES LIGNES AVANT ET PENDANT LA CRISE SANITAIRE





Desserte en hiver
des stations de montagne
depuis la gare routière de Grenoble
Réservation sur : www.transaltitude.fr

- Massif de Belle-donne :**

 - Chamrousse
 - Prapoutel Les 7 Laux

Massif de l'Oisans :

 - Auris-en-Oisans
 - L'Alpe-d'Huez
 - L'Alpe du Grand Serre
 - Les Deux-Alpes
 - Oz-en-Oisans
 - Vaujany
 - Villard-Reculas
- Massif du Vercors :**

 - Autrans
 - Corrençon-en-Vercors
 - Lans-en-Vercors
 - Méaudre
 - Villard-de-Lans

Types de lignes :

- LIGNES EXPRESS
- LIGNES RÉGULIÈRES
- LIGNES QUOTIDIENNES
- LIGNES DE PROXIMITÉ

PLAN DU RÉSEAU 2021 / 2022

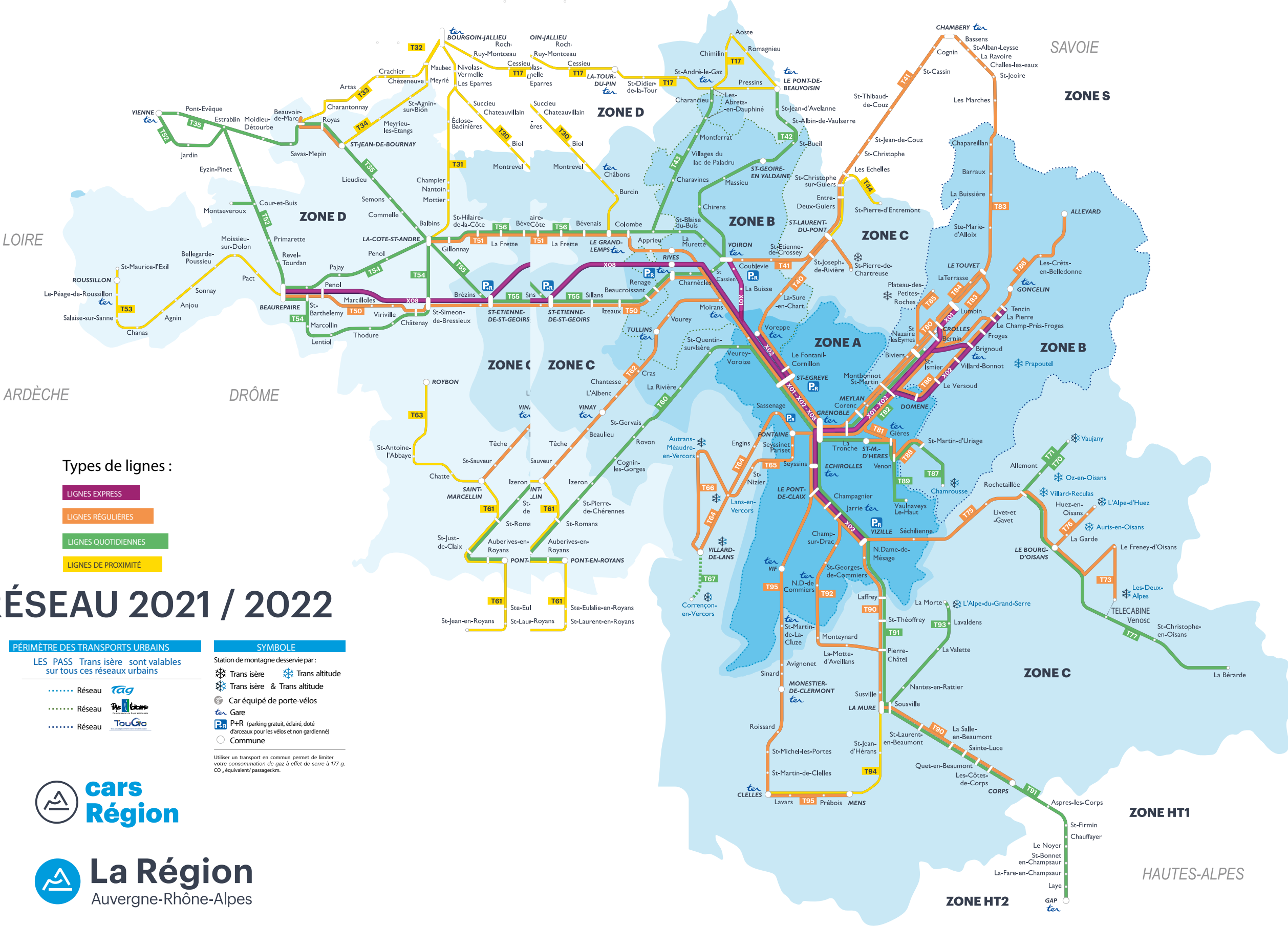
- ZONE TARIFAIRE EN ISÈRE**

 - Zone urbaine A
 - Zone périurbaine B - E
 - Zone rurale C - D
- ZONE TARIFAIRE HORS ISÈRE**

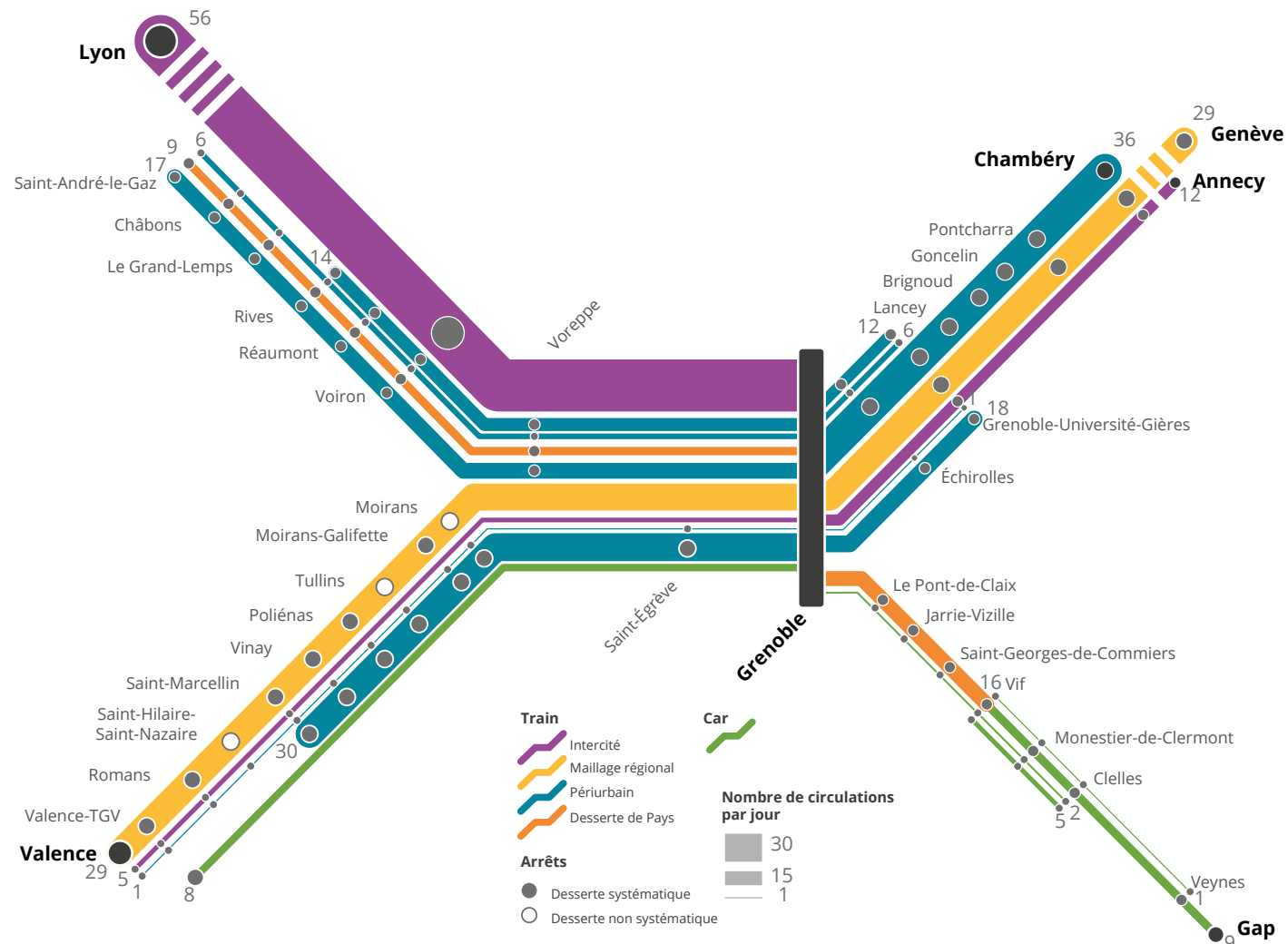
 - Zone urbaine RH
 - Zone rurale HT1 - HT2 - S

- PÉRIMÈTRE DES TRANSPORTS URBAINS**
- LES PASS Trans isère sont valables sur tous ces réseaux urbains
- Réseau TAG
 - Réseau P+R
 - Réseau TOUTO

- SYMBÔLE**
- Station de montagne desservie par :
- Trans isère
 - Trans isère & Trans altitude
- Car équipé de porte-vélos
- Gare
- P+R (parking gratuit, éclairé, doté d'arceaux pour les vélos et non gardien)
- Commune
- Utiliser un transport en commun permet de limiter votre consommation de gaz à effet de serre à 177 g CO₂ / équivalent / passager.km.

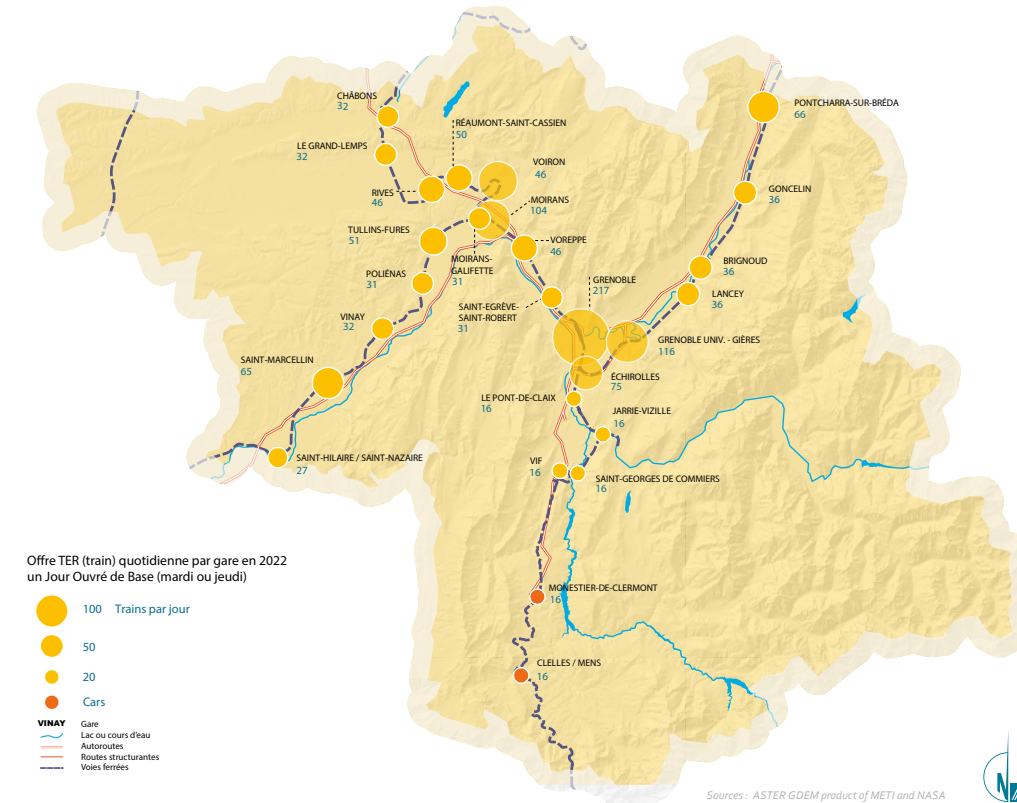


Sources : AURG sur la base des fiches horaires et fiches desserte Région Auvergne-Rhône-Alpes, en 2022

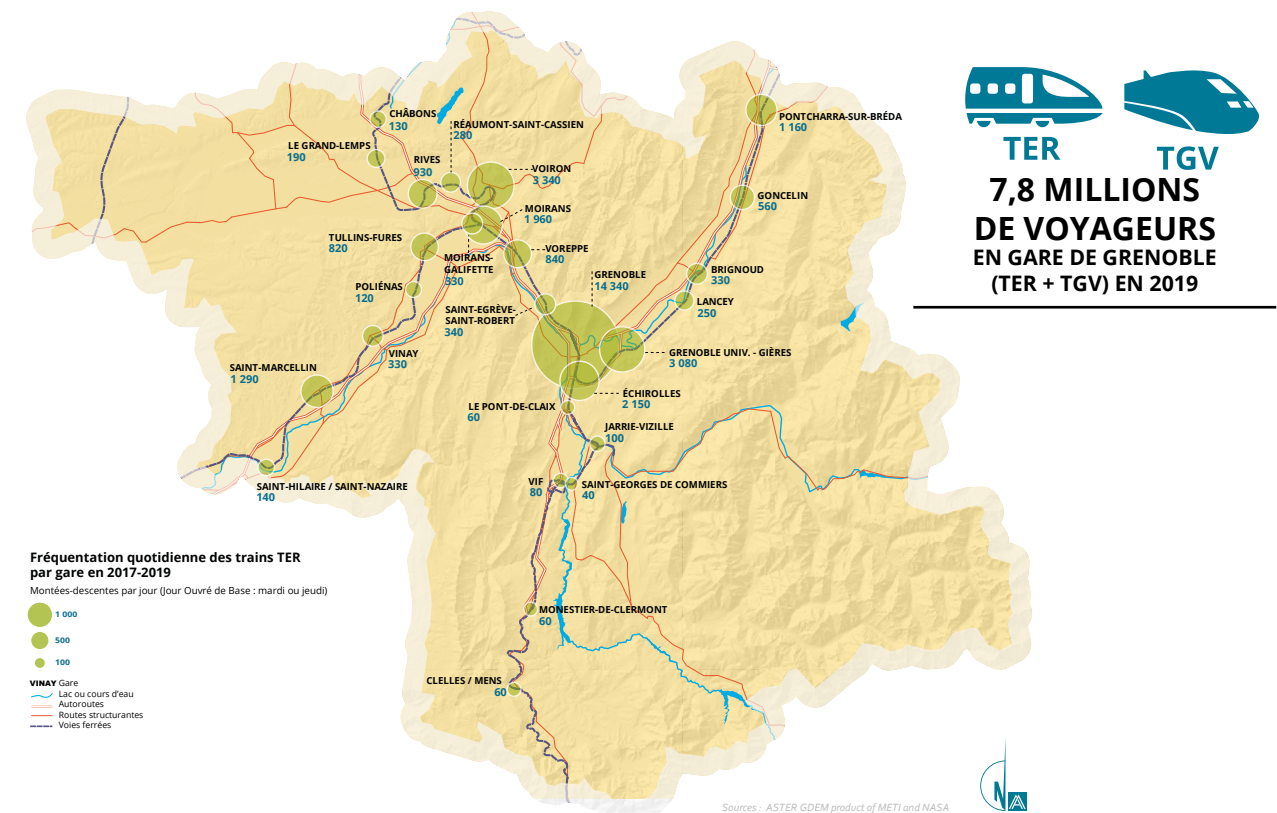


■ **la Desserte de Pays** est un train omnibus (desserte de toutes les gares) desservant de petites villes et des secteurs ruraux avec une fréquence de maximum 1 train par heure.

Source : réalisation AURG sur la base des fiches desserte Région Auvergne-Rhône-Alpes et fiches horaires, en 2022



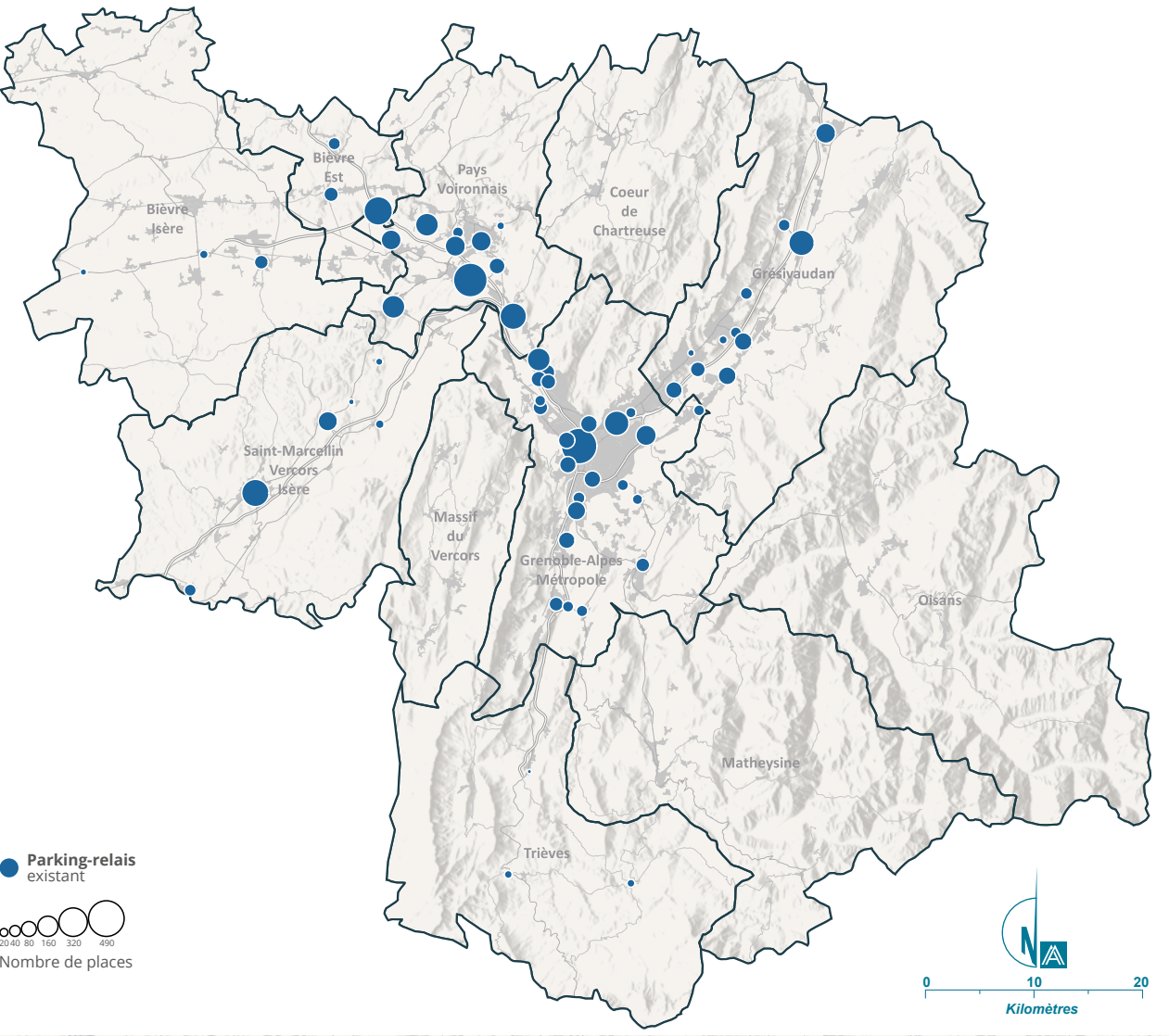
Source : enquêtes TER axe de Lyon 2017, axe Valence – Chambéry 2018, axe de Veynes 2019



INTERMODALITE :
PARCS RELAIS

PARKING RELAIS

Sources : SMMAG, AURG, été 2022



Nous avons pu recenser **60 parkings-relais existants** à l'échelle de la **Grande Région Grenobloise**, qui comportent un total de **6 000 places**.

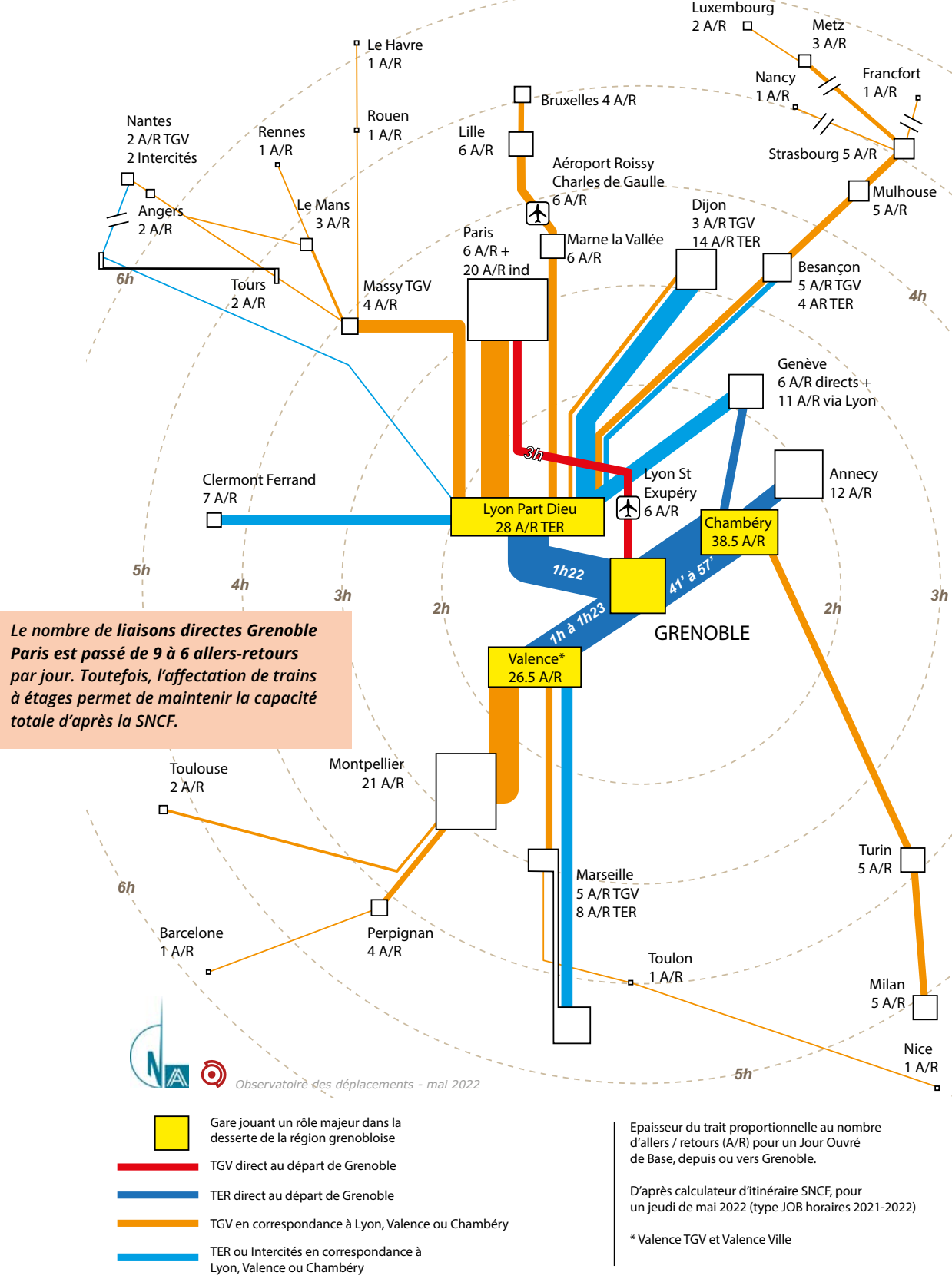
En 2022, le SMMAG a lancé l'élaboration de son schéma directeur des parkings-relais à l'échelle de la Métropole, du Voironnais et du Grésivaudan afin d'accompagner la mise en place de la Zone à faibles émissions tous véhicules. Ce schéma identifiera les parking-relais à agrandir ou à créer et la stratégie associée (principes de localisation, services offerts, modalités de fonctionnement, principes d'éco-conception).

GRANDE ACCESSIBILITE

TRANSPORT FERROVIAIRE
DE LONGUE DISTANCE

PRINCIPALES DESTINATIONS ACCESSIBLES EN TRAIN DEPUIS GRENOBLE, DIRECTEMENT OU AVEC UNE SEULE CORRESPONDANCE

Sources : Agence d'urbanisme de la région grenobloise sur la base de sncf-connect.fr



Epaisseur du trait proportionnelle au nombre d'allers / retours (A/R) pour un Jour Ouvré de Base, depuis ou vers Grenoble.

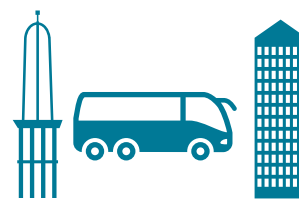
D'après calculateur d'itinéraire SNCF, pour un jeudi de mai 2022 (type JOB horaires 2021-2022)

* Valence TGV et Valence Ville

L'OFFRE PRIVEE D'AUTOCARS A RETROUVE 80 % DE SA FREQUENTATION DE 2019

Les services librement organisés de transports interurbains par autocar ont été progressivement relancés durant l'année 2021 suite à la mise à l'arrêt durant la crise sanitaire. **Le niveau d'offre atteint au 4^{ème} trimestre 2021 est inférieur de 22 % à celui de fin 2019 à Grenoble** (voir le nombre de courses en lien avec Grenoble sur le graphique ci-dessous). Le marché est désormais dominé par le duopole de Flixbus et Blablacar. Fin 2021, **52 unités urbaines sont reliées à Grenoble par autocar. Voiron dispose d'un aller-retour par jour pour l'aéroport de Lyon, et Crolles de 2 liaisons par jour pour Chambéry**, organisées par Blablacar. D'autres liaisons non quotidiennes existent, ainsi que des liaisons internationales, non répertoriées par l'autorité de régulation.

Passée en 3^{ème} position, **la liaison entre Lyon et Grenoble a perdu 26 % d'offre par rapport à 2019. Sa fréquentation est comprise entre 175 000 et 250 000 passagers en 2021 contre 250 000 à 375 000 en 2019.** La liaison entre l'Aéroport de Lyon et Grenoble est encore plus impactée avec la fréquentation aéroportuaire qui reste faible : **la liaison a perdu 84 % des passagers en 2021** en comparaison avec 2019.



AVEC 162 TRAJETS QUOTIDIENS OFFERTS EN MOYENNE, GRENOBLE EST LA 4^E VILLE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE

59 DESTINATIONS OFFERTES DEPUIS GRENOBLE

NOMBRE D'ALLERS-RETOURS QUOTIDIENS SUR LES 2 PRINCIPALES LIAISONS À GRENOBLE

Source : autorité de régulation des transports (Rapports annuels)

	2018	2019	2020	2021
Grenoble - Lyon	20	23	15	17
Aéroport de Lyon - Grenoble	31	34	20	11

VILLES FRANÇAISES DESSERVIES DEPUIS GRENOBLE EN 2021 : NOMBRE MOYEN D'ALLERS-RETOURS QUOTIDIENS (AU MOINS 1 AR)

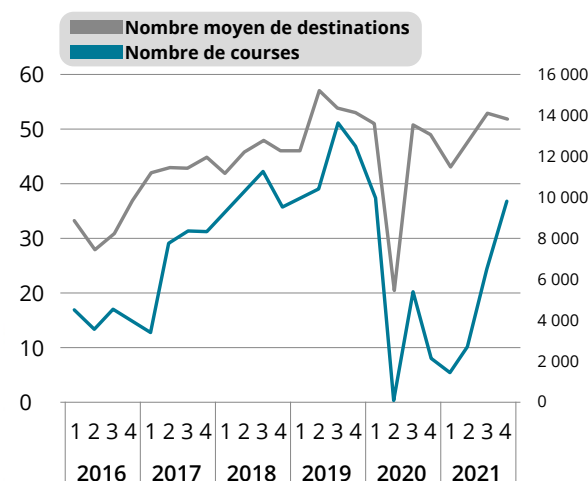
Source : autorité de régulation des transports (opendata)



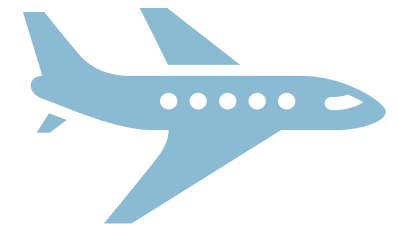
Paris Destination
9 Nombre moyen d'allers-retours par jour (>1)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DESTINATIONS ET DE COURSES À GRENOBLE PAR TRIMESTRE

Source : autorité de régulation des transports (opendata)



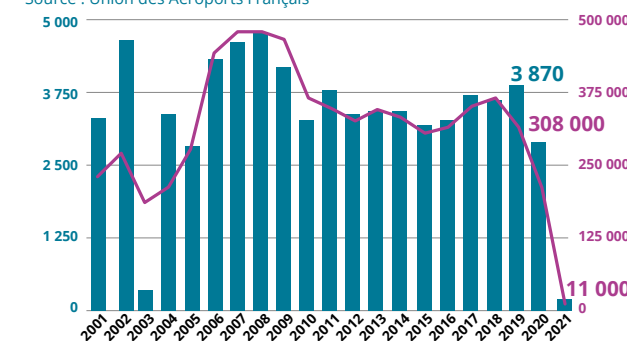
LE TRANSPORT AERIEN EN « CHUTE LIBRE »



Après la chute d'activité qu'ont connu les aéroports en 2020, le trafic a légèrement repris au deuxième semestre 2021 dans les aéroports français et européens avec la levée de certaines restrictions et la vaccination. Globalement, le trafic des aéroports Français a diminué de 58 % entre 2019 et 2021, avec de grandes disparités suivant les aéroports. Ceux des Alpes ont été très impactés par la fermeture des stations de ski à l'hiver 2020-2021. Ainsi, les aéroports de Grenoble Alpes Isère et Chambéry - Savoie Mont Blanc ont vu leur fréquentation baisser de 96 % en 2021 par rapport à 2019. En 2020, une grande partie de la saison s'est déroulée avant la crise. L'aéroport de Lyon, a perdu 61 % de ses voyageurs tandis que celui de Genève a été encore plus impacté (- 67 %), davantage tourné vers l'international et l'inter-continental.

TRAFIC D'AVIONS ET DE PASSAGERS À L'AÉROPORT DE GRENOBLE

Source : Union des Aéroports Français

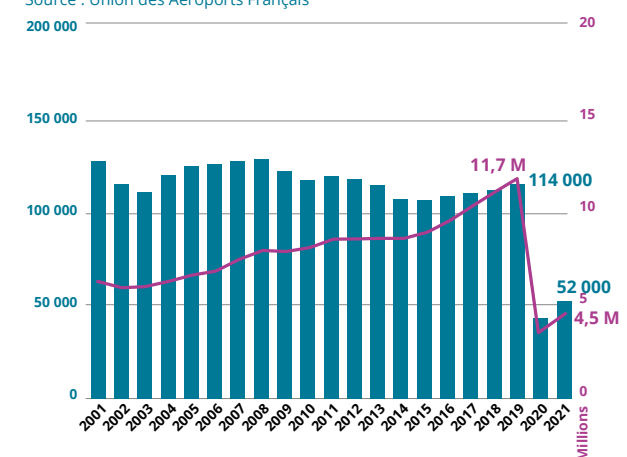


GRENOBLE ALPES ISÈRE AÉROPORT

- 96 %
DE PASSAGERS

TRAFIC D'AVIONS ET DE PASSAGERS À L'AÉROPORT DE LYON

Source : Union des Aéroports Français



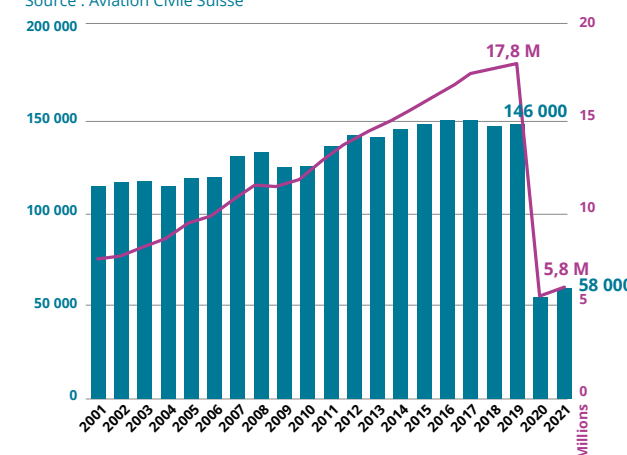
Mouvements d'avion
Passagers

LYON AÉROPORT

- 61 %
DE PASSAGERS

TRAFIC D'AVIONS ET DE PASSAGERS À L'AÉROPORT DE GENÈVE

Source : Aviation Civile Suisse



GENÈVE AÉROPORT

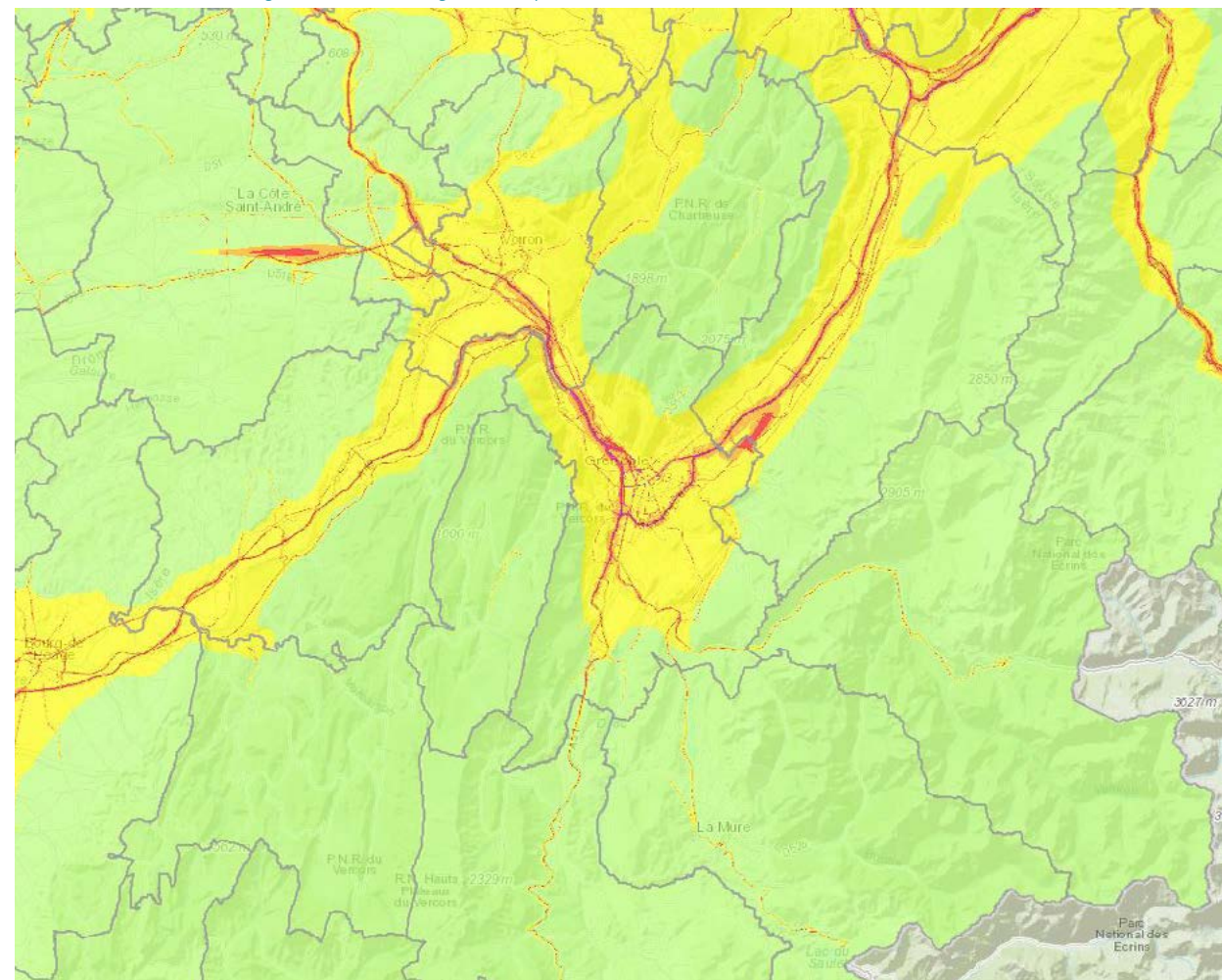
- 67 %
DE PASSAGERS

LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE

NUISANCES AIR BRUIT

INDICE D'EXPOSITION AUX NUISANCES AIR ET BRUIT MOYEN

Source : ORHANE (Observatoire régional harmonisé Auvergne-Rhône Alpes des nuisances environnementales)



Indice Air - Bruit 2021 (moyenne)



L'indicateur de co-exposition aux nuisances environnementales caractérise l'état moyen (annuel) de la co-exposition Air-Bruit. Il résulte d'une moyenne entre le sous-indice Air et le sous-indice Bruit, se base sur la représentation d'une année moyenne (calculée sur les 5 années écoulées) et caractérise ainsi l'exposition chronique des citoyens. **Les zones les plus altérées sont autour des principaux axes routiers (bruit et air) et des aéroports et aérodromes (bruit).**

Cet indicateur est une synthèse d'indicateurs calculés d'après la météo et les trafics de 2017 : de **bruit** (bruit routier, ferroviaire, aérien une journée complète en Lden) **et de qualité de l'air** [concentrations annuelles de dioxyde d'azote (NO₂), de particules en suspension PM₁₀ (de diamètre < 10 µg) et PM_{2.5} (de diamètre < 2.5 µg) et nombre de jours de dépassements du seuil journalier en particules PM₁₀].

La version 2022 d'ORHANE intègre des évolutions dans le calcul de l'indicateur de multi-exposition Bruit (suivant la publication de nouvelles lignes directrices par l'OMS en octobre 2021). Courant 2022, ORHANE intégrera également celles concernant les cartes de qualité de l'air.

L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

LES IMPACTS DES TRANSPORTS SUR LA QUALITE DE L'AIR

Une diminution globale des émissions est constatée depuis 2005 pour les principaux polluants réglementés sur l'aire grenobloise.

À l'échelle du périmètre du SMMAG, si les valeurs limites réglementaires pour les concentrations moyennes annuelles sont respectées sur le territoire en 2021, comme depuis plusieurs années, **une large part de la population reste toutefois exposée à des dépassements des valeurs cibles pour la santé établies par l'OMS.** Cela représente :

- 89 % de la population pour les NO₂ ;
- 100 % de la population pour les PM_{2.5} ;
- 54 % de la population pour les PM₁₀ ;
- 7,4 % pour l'ozone.

Ces concentrations sont néanmoins fortement influencées par la météo, et présentent une variabilité interannuelle forte, notamment pour l'ozone.



SUR LE PÉRIMÈTRE DU SMMAG, EN 2019, LE SECTEUR DES TRANSPORTS EST RESPONSABLE DE

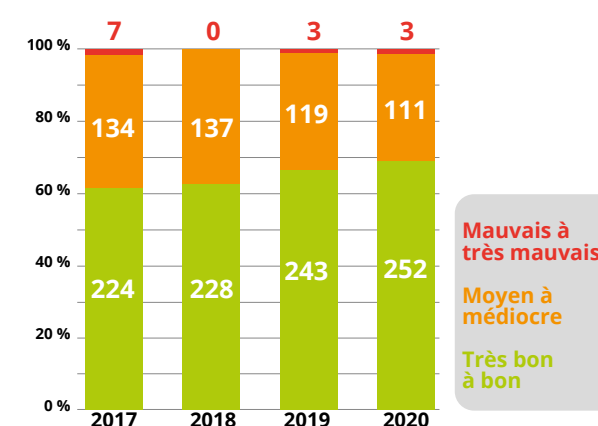
59 %
DES ÉMISSIONS
D'OXYDES D'AZOTE
(NO_x) ET DE

14 %
DES ÉMISSIONS
DE PARTICULES FINES
(PM₁₀)

Source : Atmo AURA, données 2019

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES INDICES ATMO À GRENÔBLE EN NOMBRE DE JOURS

Source : Atmo Aura, 2021



L'indice ATMO est déterminé quotidiennement d'après les niveaux de pollution mesurés au cours de la journée par les stations de fond, caractéristiques de la pollution générale de l'agglomération. Les mesures le long du trafic ne sont pas prises en compte. Cet indice intègre les principaux polluants atmosphériques issus de l'ensemble des activités polluantes et dépend également des conditions météorologiques. L'indice Atmo a été modifié en 2021. Le dernier millésime n'est pas affiché car non comparable avec ceux des années précédentes.

Malgré l'amélioration régulière de la qualité de l'air, les épisodes de pollution persistent, avec des hausses temporaires, mais marquées, des concentrations de polluants. **En 2021, neuf journées ont vu l'activation du dispositif préfectoral dans le bassin grenoblois*.**

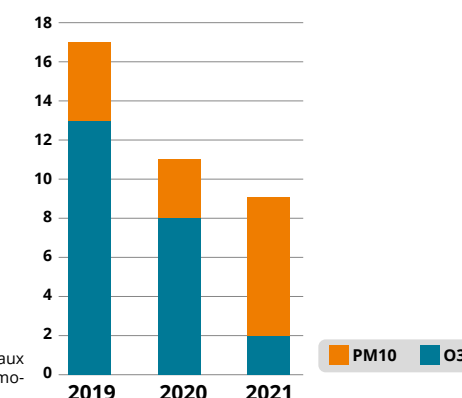
L'essentiel de ces activations concerne les PM₁₀, et ont lieu en période hivernale. Fin février et début mars 2021, la quasi-totalité de la France a été touchée par des nuages de poussières de sable provenant du Sahara, auxquels peut être imputée une part des particules (au-delà du lien avec le chauffage bois non performant).

Les pics de pollution à l'ozone ont été moins fréquents qu'habituellement, ce qui peut être imputé aux températures et à l'ensoleillement peu élevés rencontrés pendant l'été 2021.

* Dans la gestion des épisodes de pollution, le bassin grenoblois comprend à peu près les vallées et coteaux du grésivaudan, de la métropole et du proche Pays Voironnais. Pour en savoir plus : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/gestion-dun-episode-de-pollution>

NOMBRE DE JOURS D'ACTIVATION DU DISPOSITIF PRÉFECTORAL DE VIGILANCE EN CAS DE DÉPASSEMENT DES SEUILS DE POLLUTION DANS LE BASSIN GRENÔBLOIS

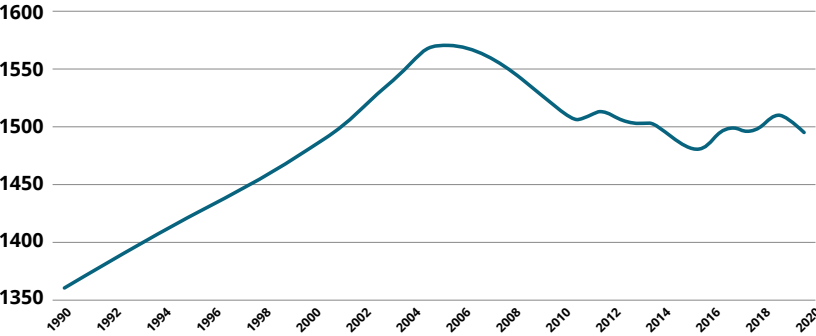
Source : Atmo Aura, 2021



UNE TIMIDE BAISSSE
DES EMISSIONS DE GES DUES
AUX TRANSPORTS ROUTIERS

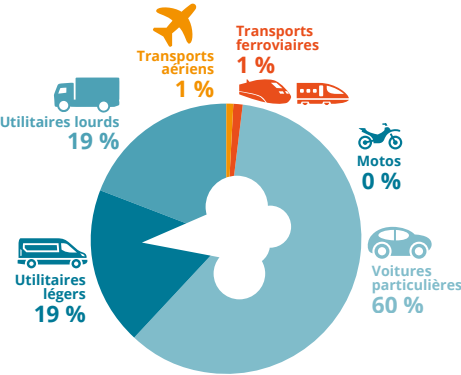
Principal émetteur de gaz à effet de serre (GES), **les transports (routiers et autres) représentent environ 36 % des émissions de l'aire grenobloise.**⁹ Les émissions de GES de l'ensemble des secteurs sont en recul depuis 2005, sauf pour les transports non routiers qui représentent toutefois moins de 1 % des émissions, portées essentiellement par le transport aérien de personnes. Cependant, la tendance à la baisse des émissions liées aux transports n'est pas très franche, interrompue par des hausses régulières en 2011-2012, 2015-2016 et 2018-2019.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES PAR LES TRANSPORTS DANS L'AIRe GRENOBLOISE (EN KTéqCO2)¹⁰
Source : ORCAE (Observatoire Régional Climat Air Énergie), données 2019



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES PAR TYPE DE VÉHICULE
EN 2019 DANS L'AIRe GRENOBLOISE

Source : ORCAE, données 2019



LA VOITURE INDIVIDUELLE
PARTICIPE POUR

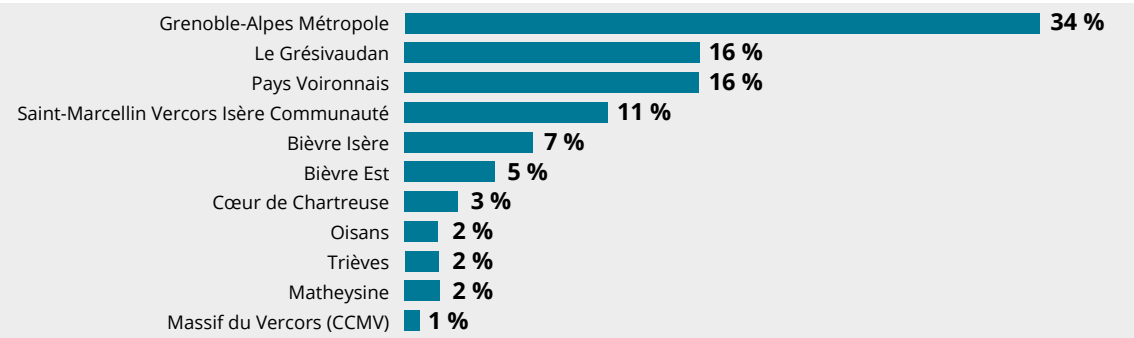
60 %
DES ÉMISSIONS DE GES
LIÉES AUX TRANSPORTS
ET LES TRANSPORTS UTILITAIRES
POUR

38 %



ÉMISSIONS DE GES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE CHAQUE EPCI
DE L'AIRe GRENOBLOISE EN 2019 (EN PROPORTION)

Source : ORCAE, données 2019



34 % des émissions liées aux transports de l'aire grenobloise sont issues du trafic circulant dans la Métropole. La circulation au sein du Pays Voironnais comme dans le Grésivaudan contribue chacune à 16 % des émissions.

⁹ Orcae, données 2019
¹⁰ KTéqCO₂ : Kilo tonne équivalent CO₂

DES METROPOLITAINS
FOTEMENT EXPOSES AUX
BRUITS ROUTIERS ET FERROVIAIRES

La directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif de cette démarche est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives ; de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et d'informer les populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé. **Chaque gestionnaire d'infrastructures de transport a en charge la réalisation d'une carte de bruit stratégique et d'un PPBE.** Nous reprenons ici les indicateurs issus du PPBE 2016-2021 réalisé par la Métropole, en lien avec les gestionnaires d'infrastructures (DDT, Area, RFF, DGAC, Conseil départemental), seule échelle territoriale où les données sont disponibles actuellement.

Les cartes de bruit sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires. Elles donnent une représentation de l'exposition au bruit des populations vis-à-vis des infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et des principaux sites industriels (ICPE-A). Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant, local ou événementiel, ne sont pas représentées. Ici seuls les bruits liés aux transports sont étudiés.

Deux indicateurs ont été choisis par la Commission européenne pour le calcul des cartes de bruit : **le Lden et le Ln, exprimés en dB(A).** Le **Lden ou Lday-evening-night** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une journée-type de 24 heures. Pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes de la journée, une pénalité de 5 dB(A) est affectée au bruit émis en soirée (18h-22h) et une pénalité de 10 dB(A) au bruit émis la nuit (22h-06h). Le **Ln ou Lnight** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une nuit type de huit heures (22h-06h).

En 2018, l'OMS a revu ses recommandations sur l'exposition moyenne au bruit et recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB)Lden, car un niveau sonore supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé¹¹. **Dans la Métropole, plus de 400 000 habitants, soit 90 % de la population, sont exposés à un bruit moyen sur 24h supérieur à 55 décibels.** Toutes les grandes agglomérations sont à des niveaux similaires.



PLUS DE 90 %
DE LA POPULATION
DE LA MÉTROPOLÉ EST EXPOSÉE
À UN BRUIT ROUTIER
CONSIDÉRÉ COMME NÉFASTE
POUR
LA SANTÉ PAR L'ORGANISATION
MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS)

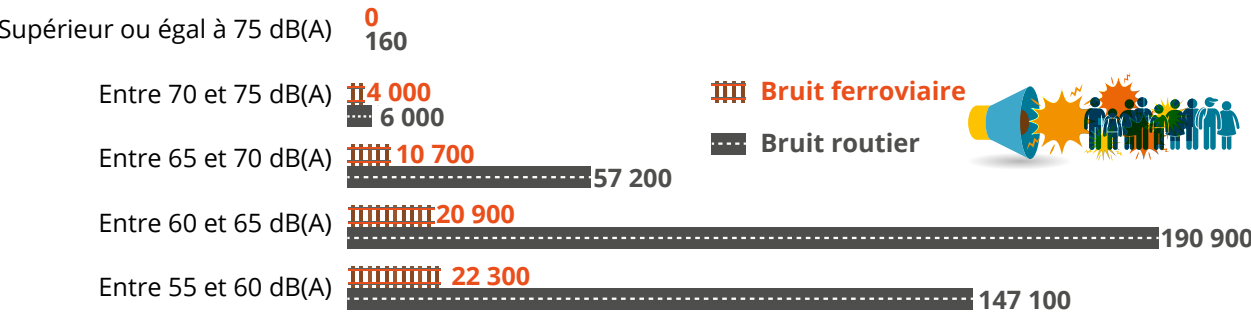
Au niveau national, les seuils, bien moins exigeants que ceux de l'OMS, sont définis par arrêté pour chaque type d'infrastructure en vue de réaliser les cartes de bruit et d'estimer la population exposée.

POPULATION EXPOSÉE À DES DÉPASSEMENTS
DES LIMITES NATIONALES EN 2018 DANS
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLÉ

Source : Grenoble-Alpes Métropole (cartes du bruit stratégique réalisées par Acoucity)

Limites réglementaires	Population exposée	Part de la population
Lden (24h) ≥ 68Db(A)	19 260	4,3 %
Ln (nuit 22h>6h) ≥ 62Db(A)	2 910	0,7 %
Lden (24h) ≥ 73Db(A)	600	0,1 %
Ln (nuit 22h>6h) ≥ 65Db(A)	400	0,1 %

POPULATION EXPOSÉE AU BRUIT ROUTIER ET FERROVIAIRE SUR 24H DANS LA MÉTROPOLÉ GRENOBLOISE (Lden >= 55 dB(A))

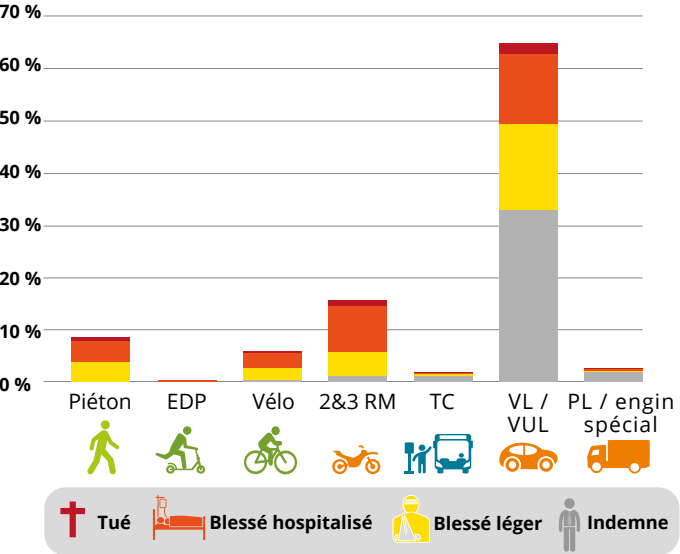


¹¹ Source : OMS 2018 - Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne

LES ACCIDENTS DE CIRCULATION
DANS LE PERIMETRE
DE L'OBSERVATOIRE

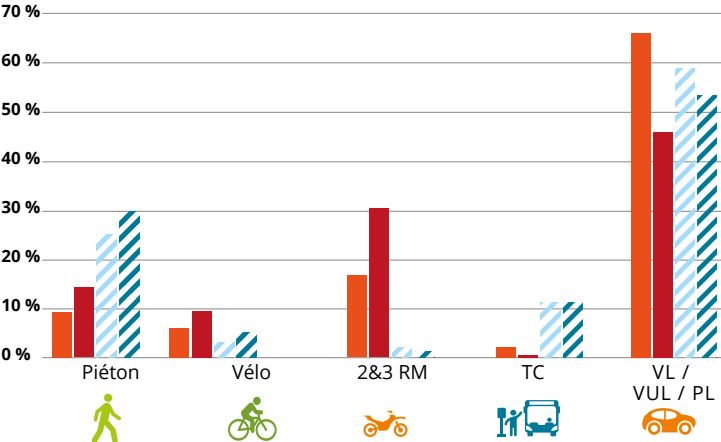
Une sécurité des déplacements inégale
selon les modes

RÉPARTITION PAR MODE ET GRAVITÉ DU NOMBRE
DE PERSONNES ACCIDENTÉES DE 2010 À 2020
Source : Fichier BAAC - Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)



Les automobilistes sont les plus accidentés mais la moitié s'en sort indemne. À l'inverse, les modes dits vulnérables (piétons, cyclistes, deux ou trois-roues motorisés) sortent majoritairement gravement atteints par l'accident (cf. graphique ci-dessous). La comparaison des parts modales avec la part des modes dans les accidents - et parmi les usagers les plus gravement atteints - permet de mesurer le risque et la vulnérabilité des modes, les deux ou trois roues motorisés et les vélos étant les plus vulnérables (risque et gravité). Les piétons sont aussi très vulnérables, mais la fréquence des accidents au regard de la part modale est moins élevée.

PART DES TUÉS ET BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR MODE
MIS EN REGARD DES PARTS MODALES ET DES ACCIDENTÉS
Source : fichier BAAC - ONISR, EMD 2010, EMC2 2020



DÉFINITIONS

Le fichier national des accidents corporels de la circulation dit « Fichier BAAC » recense uniquement les accidents corporels survenus sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins.

Personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessés hospitalisés : victimes hospitalisées plus de 24 heures.

Blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

EDP : engin de déplacement personnel motorisé ou non (trottinette, rollers, gyropode...).

2&3RM : deux ou trois-roues motorisé.

TC : transports collectifs.

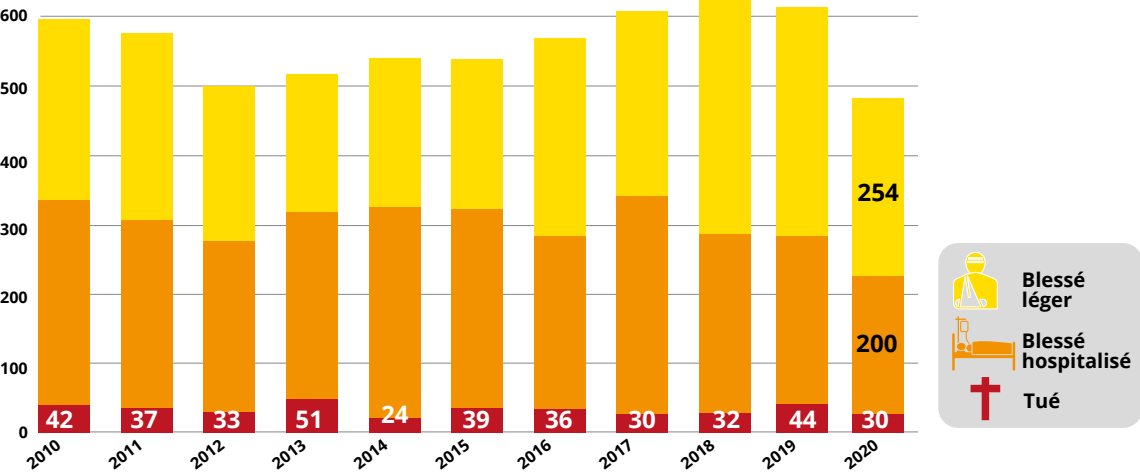
VL/VUL : véhicules légers et véhicules utilitaires légers

PL : poids lourds.

Une baisse globale du nombre de victimes parmi les automobilistes, mais moins parmi les autres modes

Le début de la décennie est marqué par une diminution des accidents corporels tandis qu'ils remontent progressivement à partir de 2013 puis amorcent une baisse dès 2019. Cette tendance s'observe également à l'échelle nationale. Avec la réduction de la mobilité liée à la crise sanitaire, le nombre d'accidentés diminue de 20 % en 2020.

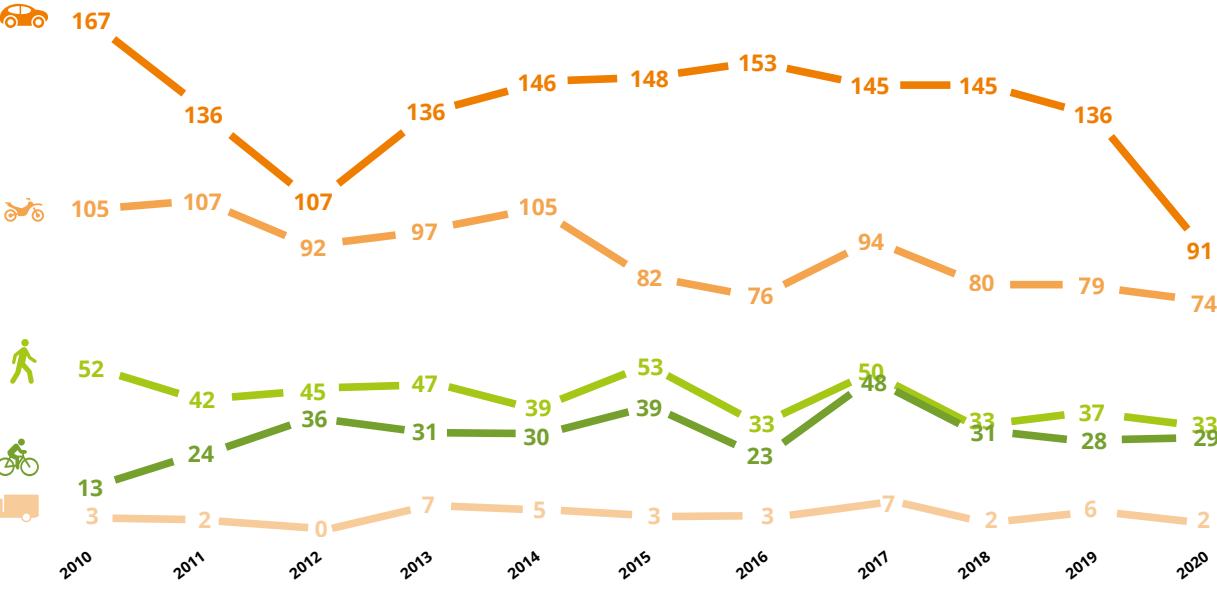
RÉPARTITION PAR MODE ET GRAVITÉ DU NOMBRE
DE PERSONNES ACCIDENTÉES DE 2010 À 2020
Source : Fichier BAAC - Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)



L'accidentalité des cyclistes est relativement stable malgré la forte progression du nombre de cyclistes depuis la fin de la décennie 2000 et encore plus depuis 2016 (cf. partie concernant le vélo p. 37). Le nombre de piétons gravement atteints est relativement stable également. En 2020, ce sont principalement des accidentés automobilistes qui ont été évités par la réduction de la mobilité liées à la crise. Les accidentés parmi les autres modes ne sont qu'en légère diminution.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS ET BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR MODE

Source : fichier BAAC - ONISR



HISTORIQUE ET PROJETS

HISTORIQUE DE LA POLITIQUE DE MOBILITE, DES SERVICES ET RESEAUX DANS LA REGION GRENOBLOISE

Contexte global, institutions et documents-cadre

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE IMPACTANT LES MOBILITÉS

Année	Description
2022	Canicules majeures en juin et juillet. Forte hausse du prix des carburants et des énergies – l'essence et le gasoil dépassent les 2€ / litre à partir de mars. L'État prend en charge 18 centimes par litre de carburant d'avril à août puis 30 ct de septembre à mi-novembre, puis 10 ct jusqu'à fin décembre. Crise de recrutement des conducteurs de transports collectifs. Pandémie de COVID 19 : plusieurs vagues de reprise épidémique (variant Omicron), sans autres restrictions que le pass sanitaire, mais un recours au télétravail recommandé. Protocole sanitaire en entreprise levé en mars. Incendie criminel du Pont de Brignoud (5 avril), fermé pour plusieurs mois à la circulation (hors piétons-cycles). Réouverture aux seuls véhicules légers envisagée fin 2022 après des travaux de platelage [Grésivaudan] .
2021	Pandémie de COVID 19 : couvre-feu de 18h à 6h jusqu'au 20 mars 2021, puis de 19h à 6h jusqu'en mai, retardé ensuite à 20h puis 23h avant sa levée au 20 juin. Cours à distance pour la majeure partie des étudiants pendant l'hiver et une large partie du printemps. Confinement allégé de la population (autorisation de sortie dans un rayon de 10km) de mars à début mai. Fermeture des restaurants (sauf vente à emporter), lieux culturels, stations de ski, grands centres commerciaux jusqu'en mai 2021. À partir du mois d'août, mise en place d'un « pass sanitaire » restreignant l'accès à de nombreuses activités pour les personnes non-vaccinées contre la COVID. Télétravail pour ceux qui le peuvent. Pluies torrentielles en décembre : nombreuses routes impactées (jusqu'à 20 routes départementales coupées), destruction du funiculaire du Touvét par une coulée de boue.
2020	Pandémie de COVID 19 : confinement de la population du 17 mars au 11 mai puis du 30 octobre au 15 décembre, complété par la mise en place d'un couvre-feu de 20h à 6h jusqu'à la fin de l'année. Télétravail pour ceux qui le peuvent. Fermeture des écoles, collèges, lycées et universités (cours à distance) de mars à juin. Fermeture des universités et des lycées (cours à distance) à partir de novembre. Canicules majeures durant l'été. Longue grève de la SNCF début 2021 contre la réforme des retraites.
2019	Longue grève de la SNCF en fin d'année contre la réforme des retraites. Canicules majeures en juin et juillet.

ÉVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES ET DOCUMENTS-CADRE MULTIMODAUX

Année	Description
2022	Révision du PPA (plan de protection de l'atmosphère) de la région grenobloise : enquête publique. Lancement de la révision du PDU de l'agglomération grenobloise, transformé en PDM (plan de mobilité) suite à la LOM sur un périmètre élargi au moins au ressort territorial du SMMAG comme AOM (autorité organisatrice des mobilités) soit Grésivaudan + Métropole.
2021	Prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité locale par la Région dans les communautés de communes (hors CC Massif du Vercors). Évolution des statuts du SMMAG : la compétence « mobilités partagées » devient « mobilités partagées, actives et intermodalité ». Le Département confirme son adhésion au syndicat sur cette thématique.
2020	Création du SMMAG (syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise) au 01/01/2020 par transformation / extension du SMTC (syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise). Le SMMAG regroupe Grenoble-Alpes Métropole, le Grésivaudan, le Pays Voironnais et le Département. Le SMMAG a le rôle d'AOM sur le ressort territorial intégrant Grenoble-Alpes Métropole et Le Grésivaudan. Le Pays Voironnais adhère pour la compétence mobilités partagées (covoiturage, pôle d'échanges) et reste AOM sur son territoire. La communauté de communes du massif du Vercors prend la compétence AOM (hors TC) et adopte son PLUi.

Année	Description
2019	Approbation par le SMTC du PDU de l'agglomération grenobloise 2019-2030. Adoption de la LOM (loi d'orientation des mobilités). Adoption des PLUi de Bièvre-Isère-Communauté et de Bièvre Est.
2016	Le SMTC relance l'élaboration d'un PDU horizon 2030 (le précédent ayant été annulé en 2009).
2015	Approbation du schéma de secteur de la CAPV avec un important volet mobilités. Protocole d'accord signé entre Grenoble-Alpes Métropole et le Département de l'Isère sur le financement du SMTC.
2014	Intégration du Sud Grenoblois et des Balcons Sud de Chartreuse au territoire de Grenoble-Alpes Métropole et du SMTC.
2012	Approbation du SCoT de la grande région grenobloise.

Transports collectifs

TER, RÉSEAU FERROVIAIRE, PÔLES D'ÉCHANGES ASSOCIÉS AUX GARES

Année	Description
2022	Future halte de Domène et pôle d'échanges associé : concertation publique préalable. Gare de Goncelin – mise en service d'un passage souterrain. Gare de Réaumont – agrandissement du P+R. P+R La Bâtie (80pl.) et Sassenage Engenières (40pl.) livrés.
2021	Fermeture pour travaux de rénovation de la ligne Grenoble - Gap (la portion Grenoble Vif reste ouverte à la circulation des trains), ce jusqu'à la fin 2022. Déplacement gare de Pont-de-Claix / création halte de Pont-de-Claix l'Étoile : concertation publique préalable Remise en service partielle du « petit train de La Mure » après plus de 10 ans d'interruption en raison d'un éboulement en 2010 [Matheysine] .
2020	Réduction de l'offre TGV Grenoble <> Paris (6 A/R jour contre 9 avant la pandémie de COVID).
2019	Débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais, contribution des acteurs de la région grenobloise. Lancement de l'étude des haltes ferroviaire de Domène et de Pont-de-Claix l'Étoile (déplacement vers le tram A).
2018	Réduction d'offre TER sur l'axe Lyon-Grenoble en raison des travaux en gare de Part Dieu (jusqu'en 2025) : assage de 2 à 1 par heure en dehors des heures de pointe sur les TER Grenoble Lyon. Ligne Grenoble - Gap, nouvelles réductions d'offre et substitution de trains par des cars ; dégradation des temps de parcours des trains en raison de la suppression du poste de chef de gare à Lus La Croix Haute. Relance de la démarche d'études « étoile ferroviaire grenobloise » en lien avec le projet de RER de l'aire grenobloise. Gare de Voreppe : mise en service du pôle d'échanges multimodal. Gare de Saint-Hilaire / Saint-Nazaire : mise en service du pôle d'échanges multimodal. Gare de Lancey : création d'une passerelle – concertation publique préalable.
2017	Gare de Grenoble : mise en service gare / parvis / pôle multimodal rénové. Gare de Voiron : mise en service du pôle d'échanges multimodal. Gare de Moirans : mise en service du pôle d'échanges multimodal.
2014	Gare de Tullins-Fures : mise en service du pôle d'échanges multimodal.
2013	Mise en service complète des aménagements ferroviaires du Sillon Alpin Sud (électrification Valence – Chambéry, doublement d'une partie des voies entre Moirans et Valence, bifurcation ferroviaire Moirans, travaux entre 2007 et 2013 avec fermeture totale entre Moirans et Valence de déc. 2012 à déc. 2013).
2012	Réductions d'offre sur la ligne Grenoble Gap, substitutions de trains par des cars (nombre de circulations ferroviaires limité à 16 trains / jour pour des raisons de sécurité). Gare de Vinay : mise en service du pôle d'échanges multimodal.
2010	Gare de Rives : mise en service du pôle d'échanges multimodal.

CARS-RÉGION (EX-TRANSISÈRE)

Année	Description
2022	Adaptations d'offre sur les lignes Express : prolongement de la ligne X03 jusqu'à Voreppe, changement d'itinéraire de la ligne X02 dans le Voironnais : celle-ci est prolongée jusqu'à Voiron Champfeuillet en desservant les P+R des échangeurs de l'A48. Adaptation d'offre sur la ligne T86 et sur la branche Grésivaudan de la ligne X02 suite à l'incendie du Pont de Brignoud.
2021	Le réseau Transisère devient réseau Car Région : fin de la délégation de compétence de la Région au Département et nouvelle numérotation des lignes.
2017	La Région AURA délègue au Département de l'Isère la gestion du réseau Transisère pour une durée de 6 ans.
2015	Restructuration des lignes Express Transisère et mise en DSP de leur exploitation.
2014	Prolongement de la voie spécialisée partagée (VSP) sur A48 de Saint-Égrève à l'échangeur de Voreppe. Cette VSP est un élargissement de la base d'arrêt d'urgence pour y permettre la circulation des cars en période de congestion. En 2019, l'appellation VSP disparaît au profit de la VRTC (voie réservée aux services réguliers de transports collectifs) dans le cadre de la généralisation de ce dispositif à l'échelle nationale.

M TAG

Année	Description
2022	Nouvelle concertation publique préalable sur le projet C1+ : aménagements Meylan et Montbonnot Mise en service du P+R Sassenage Engenières.
2021	La SEMITAG passe du statut de SEM (société d'économie-mixte) au statut de SPL (société publique locale) avec un actionnariat à 100 % contrôlé par les collectivités locales (SMMAG et Grenoble-Alpes Métropole). La ligne C5 est désormais exploitée avec des bus articulés. Concertation publique préalable aménagement PEM Poya. Nouvelle concertation publique préalable projet de transport par câble Fontaine La Poya – Grenoble Oxford – Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville. Concertation publique préalable micro-PDU Nord-Ouest. Mise en service du P+R Varcès Rochefort. Déclassement du P+R Le Pont-de-Claix Marceline.
2020	Ligne C1 prolongée vers Montbonnot Pré-de-l'Eau. Réorganisation offre secteur Claix / Haut de Seyssins (ligne 21 et lignes Flexo du secteur).
2019	Mise en service du prolongement du tram A à Le Pont-de-Claix l'Étoile et ouverture du P+R Le Pont-de-Claix l'Étoile. Concertation publique préalable sur le projet C1+ (BHNS Grenoble Montbonnot) et de pôle d'échange Charmeyran.
2018	Restructuration d'offre secteur Le Gua / Vif / Varcès / Claix : suppression de la ligne 17, remplacée par les lignes 25 (cabotage) et 26 (services express en coordination avec le TER) et évolution associée des lignes Flexo. Transformation de la ligne 11 en ligne Chrono C7. Évolution de la ligne 20 (prolongement de l'offre pleine fréquence jusqu'à Sassenage Engenièvre, terminus de Veurey ramené à La Rive, évolution des lignes Flexo du secteur). Déclassement du P+R La Carronnerie (Meylan).
2017	Restructuration d'offre secteur Vizille / plateau de Champagnier : création de la ligne Proximo 23, renforcement de la ligne Flexo 65, création des lignes Flexo 70 et 71. Mise en service du P+R Domène Les Arnauds. Extension du P+R Fontanil Palluel. Mise en service de voies bus dans la traversée du centre-ville de Grenoble (axe Rey Sembat Lyautey : projet CVCN Grenoble) : concerne lignes Chrono C1, C4 ainsi que de nombreuses lignes Car Région vers le Grésivaudan : X01, X02, T83, T84, T86.
2015	Mise en service complète de la ligne E jusqu'au Fontanil et du P+R de Fontanil Palluel. Première concertation publique préalable du projet de transport par câble Fontaine La Poya – Grenoble Oxford – Saint-Martin-le-Vinoux Hôtel de Ville. Mise en service du P+R La Revirée (Meylan).
2014	Mise en service du prolongement du tram B sur la Presqu'île et tram E entre Grenoble et Saint-Martin le Vinoux. Restructuration complète de l'offre bus TAG : création du réseau bus hiérarchisé en Chrono, Proximo et Flexo. Déclassement du P+R Alpexpo.
2011	Signature du contrat d'axe associé au projet de ligne E du tramway. Début des travaux de la ligne de tram E.

M TOUGO

Année	Description
2022	Modifications d'offre suite à l'incendie du Pont de Brignoud. P+R Echangeur de La Bâtie : mise en service partielle (covoiturage et, à terme, TC).
2020	Le réseau TouGo est désormais organisé par le SMMAG. Il est rebaptisé M TouGo. PEM Montbonnot Pré-de-l'Eau : mise en service (P+R, terminus ligne C1 prolongée).
2019	P+R Le Touvet Grande Terre : mise en service (covoiturage + Car Région T83-T84).
2018	Rationalisation de l'offre TouGo et nouveau plan de financement du réseau. Adoption du schéma intercommunal des parkings de rabattement TC et de covoiturage.
2016	Restructuration de l'offre et changement de nom du réseau qui s'appelle désormais TouGo.

TRANSPORTS DU PAYS VOIRONNAIS

Année	Description
2020	P+R Bièvre Dauphine : deuxième extension.
2017	PEM Voiron : livraison de la gare routière Nord. Restructuration de l'offre TC. Nouveau dépôt de bus pour les lignes urbaines de Voiron – Coublevie-Saint-Jean-de-Moirans : mise en service.

Véhicules partagés : libre-service et autopartage



Année	Description
2022	DOTT est le nouvel opérateur pour les offres de trottinettes et vélo électrique en libre-service. Offre déployée sur 15 communes du cœur métropolitain + Montbonnot [GAM/Grésivaudan] .
2020	Déploiement des offres en libre-service de trottinette électrique (TIER) et de vélos électriques (PONY) sur les communes de Grenoble, Saint-Martin-d'Hères (Domaine Universitaire), Meylan (Technopole Inovallée) et Montbonnot-Saint-Martin [GAM] .
2019	CITIZ déploie des véhicules à Goncelin et Villard-Bonnot [Grésivaudan] ainsi qu'à Mens [Trièves] .
2018	CITIZ lance le service en free-floating Yea !
2017	Lancement de l'opération d'autopartage « je plaque ma caisse » avec l'ADEME pour accompagner les automobilistes à moins utiliser voire se séparer de leurs véhicules et en parallèle du programme "ma chère auto" par Citiz Alpes Loire.

Covoiturage



Année	Description
2022	Déploiement du service M'Covoit'RDV sur les zones d'activité de Centr'Alp, Crolles-Bernin.
2021	La communauté de communes du Massif du Vercors soutient les lignes de covoiturage Illicov entre le Plateau du Vercors et le cœur métropolitain, avec une offre étoffée (nouvelles lignes vers Seyssinet Hôtel de Ville et vers Grenoble Presqu'île) [Vercors] .
2020	Ouverture d'une voie réservée au covoiturage sur l'A48, à titre expérimental. De Voreppe à Saint-Egrève, en période de congestion, la troisième voie est réservée aux véhicules transportant au-moins 2 personnes. Lancement du service M-Covoit'Ligne + par le SMMAG entre le Voironnais ou le Grésivaudan et Grenoble-Alpes Métropole.
2019	Lancement de l'expérimentation "accélérateur du covoiturage" dans les zones d'activité Technisud et les Essarts par la start-up Karos (rebaptisé depuis service M-COVOIT'RDV après sa reprise par le SMMAG). Déploiement de « bornes de covoiturage » pour les déplacements quotidiens entre le cœur métropolitain, le Vercors et le Grand Sud de la Métropole.
2018	Lancement du service RézoPouce progressivement à partir de 2018 sur 6 territoires : PNR Chartreuse, Grésivaudan, Voironnais, Métropole de Grenoble, PNR Vercors et Matheysine. Signature de la charte du covoiturage et des parkings relais impulsée par l'établissement public du SCoT.
2017	Lancement de la ligne de covoiturage Illicov entre Lans-en-Vercors et Seyssins-Le-Prisme : initiative privée (société La Roue Verte) [Vercors] .

Vélo

Année	Description
2022	Via Chartreuse : livraison du second tronçon (2 km en voie verte + 1km en voie partagée). Saint-Laurent du Pont <-> Entre Deux Guiers [Cœur de Chartreuse] – liaison complète entre Saint-Joseph-de-Rivière et Entre Deux Guiers. Approbation du schéma directeur cyclable du PNR de Chartreuse. Le service Métrovélo devient M-Vélo+ et est étendu vers le Grésivaudan [SMMAG]. Chronovélo : Grenoble – St-Egrève (en travaux). Chronovélo : Grenoble – St-Martin-d'Hères prolongée au Campus.
2021	Poursuite des extensions du réseau Chronovélo, vers le campus et vers Pont de Claix [GAM]. Via Chambon (transformation en voie verte de la « route de secours » utilisée pendant la fermeture du tunnel) : mise en service [Oisans]. Liaison Crolles-Brignoud : concertation publique préalable [Grésivaudan]. Approbation du schéma vélo du Pays Voironnais. Approbation du schéma directeur cycle de SMVIC.
2020	Définition d'une « stratégie opérationnelle en faveur de la pratique cyclable en Isère ». Mise en place des pistes cyclables temporaires TempoVélo [GAM]. Véloroute 63 – inauguration (itinéraire définitif à réaliser dans le Grésivaudan). Véloroute 64 – mise en voie verte Comboire – Le Pont-de-Claix (berges du Drac) [GAM]. Développement du réseau Chronovélo : mise en service axe Grenoble-Meylan, Cours Berriat Est [GAM]. Via Chartreuse : livraison du premier tronçon (10 km) entre Saint Joseph de Rivière et Saint-Laurent-du-Pont.
2019	Mise en service de plusieurs tronçons Chronovélo (Grenoble – Échirolles), ainsi que des voies vertes Gières - Domène et Eybens – Tavernolles [GAM]. Grésivaudan - Plan de jalonnement cyclable : fin des travaux. Itinéraire cyclable Tencin – Goncelin – Pontcharra : fin des travaux [Grésivaudan]. Schéma de structuration et de développement de la pratique touristique du VAE en Isère.
2018	Via Vercors : mise en service tronçon Autrans-Méaudre / Villard-de-Lans [Vercors].
2017	Lancement du plan d'aménagement de 4 axes Chronovélo [GAM].
2016	Voie verte du lac de Paladru : mise en service [CAPV].
2015	Via Vercors : mise en service tronçon Saint-Nizier – Lans en Vercors – Villard-de-Lans – Corrençon [Vercors].

Billettique, management de la mobilité, offre touristique

Année	Description
2022	Renouvellement système billettique réseau M'TAG : abandon titres magnétiques en juillet. L'application L'Appli M rassemble l'information et l'accès aux services de mobilité (carte, calculateur d'itinéraire, info trafic, TC, autopartage, covoiturage, parkings).
2020	Déploiement du Pass mobilité (application tous réseaux / tous services de mobilité alternatifs) à l'échelle du SMMAG. Mise en place de l'opération « destination fraîcheur » par le SMMAG (services TC vers des lacs ou stations de montagne à l'échelle de la Métropole, du Grésivaudan et du Voironnais), renouvelée chaque année depuis.
2018	Plan de mobilité zone d'activité Crolles-Bernin [Grésivaudan].
2011	Déploiement de la carte Oûra.

Circulation automobile, voiries et espaces publics

ZONES À FAIBLE ÉMISSION MOBILITÉ

Année	Description
2022	Concertation publique préalable sur la mise en place d'une ZFE (zone faible émission) pour les véhicules particuliers à l'échelle du cœur de l'agglomération grenobloise (11 communes) [GAM].
2021	Adoption de la loi Climat et Résilience. Celle-ci rend obligatoire la mise en place d'une ZFE (zone faible émission) dans l'agglomération de Grenoble avec interdiction de circulation pour les véhicules légers Crit'Air 3 en 2023, Crit'Air 4 en 2024, Crit'Air 5 et non classés en 2025 [GAM].
2019	Mise en place d'une ZFE (zone faible émission) pour les véhicules utilitaires et de transport de marchandises à l'échelle du cœur de l'agglomération grenobloise (10 communes au départ, progressivement élargie à 27 communes) [GAM].
2017	Étude de zone à circulation restreinte [GAM].
2016	Lancement du dispositif « pic de pollution » : circulation différenciée (vignette Crit'Air) en cas de pic de pollution de plus de 5 jours dans les 49 communes de Grenoble-Alpes Métropole et sur les portions libres de péages des autoroutes A48 et A41 et de la rocade grenobloise [GAM].
2012	Études de ZAPA (zone d'action prioritaire air), interdisant la circulation des véhicules les plus polluants [GAM].

PROJETS ROUTIERS ET AUTOROUTIERS

Année	Description
2022	A480 : Mise en service de la troisième voie entre l'échangeur des Martyrs et l'échangeur Louise Michel [GAM]. Sécurisation RD1075 entre le Col du Fau et le Col de la Croix-Haute : enquête publique. Une partie des aménagements a déjà été réalisée de façon anticipée. Ce projet s'inscrit dans le plan global de modernisation des RD1075 et RN85 [Trièves]. RD1075 - Contournement de Chirens : concertation publique préalable [CAPV]. RN85 – Aménagement au droit des lacs de Petichet et Pierre Chatel – mise en service [Matheysine].
2021	Échangeur du Rondeau : début des travaux d'aménagement [GAM]. Barreau de la Grande Ile (liaison directe Le Versoud RD523 <-> Pont de La Bâtie RD165) : mise en service complète [Grésivaudan]. Axe de Bièvre (RD519) - aménagements de sécurité entre le Carrefour du Rival et Marcilloles Est : enquête publique [Bièvre Isère Communauté].
2020	Contournement de Roybon : mise en service [Bièvre Isère Communauté]. RD166 - Pont de La Buisnière : mise en service du nouveau pont (l'ancien ayant été fermé en 2013 suite à l'effondrement d'une pile) [Le Grésivaudan]. RD530 – route de la Bérarde : protocole État / Département / Communauté de Communes de l'Oisans / Communes pour la sécurisation de l'axe face aux risques de chute de blocs [Oisans].
2019	A41 – Échangeur de La Bâtie : mise en service entrée/sortie depuis/vers Chambéry [Grésivaudan].
2018	Mutualisation des PC circulations - accord de coopération entre la Métropole et la DIR Centre Est pour que le PC Gentiane suive l'ensemble des axes structurants de la Métropole ainsi que la Rocade Sud, la RN85 et la RN481) [GAM]. A480 (mise à 2x3 voies) : début des travaux [GAM]. RN85 / RD1075 (liaisons Grenoble <-> Gap / Sisteron) : annonce d'un plan de 215 M€ pour moderniser ces axes, porté par les Départements de l'Isère et des Hautes-Alpes, l'État et les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud PACA [Trièves, Matheysine]. RD531 – Gorges de la Bourne : réouverture de la route fermée pendant 1 an après un éboulement sur la commune de Choranche [Vercors]. Voie d'accès au nouvel hôpital de Voiron : mise en service [CAPV].
2017	Transfert des voiries départementales à la Métropole [GAM]. Liaison RD592 (Moirans) – RD1076 (rocade de Voiron / accès échangeur A48 Champfeuillet) : concertation publique préalable [CAPV]. RD45 Saint-Gervais <-> Échangeur de Tullins (A49) : reconstruction du pont, élargissement de l'axe – mise en service [SMVIC]. RD1091 - Tunnel du Chambon : mise en service du nouvel ouvrage (suite à coupure de l'ancien ouvrage suite à un éboulement en avril 2015) [Oisans].
2016	Rocade Sud : régulation d'accès à certains échangeurs (DIR CE) [GAM]. RD168 – Contournement de La Mure : mise en service [Matheysine].

Année	Description
2015	Concession à AREA de l'A480 ainsi que l'A48 entre les diffuseurs de Saint-Egrève Nord et l'A480 [GAM] . Grenoble-Alpes Métropole : transfert des voiries communales à la Métropole [GAM] . A41 – diffuseur de La Bâtie : création bretelle d'entrée en direction de Grenoble [Grésivaudan] . Nouveau pont d'Izeron : mise en service du [SMVIC] . RD1091 – Tunnel du Chambon : fermeture suite à un éboulement. Le nouvel ouvrage sera mis en service en 2017 [Oisans] .
2014	RD3 / Échangeur de Voreppe – Finalisation des aménagements entre Voreppe et l'A48 (réalisation par phase entamée en 2009 [CAPV] . A48 – Échangeur de Mauvernay : mise en service de l'entrée-sortie depuis/vers Lyon [CAPV] .
2013	Axe de Bièvre (RD519) – Mise à 2x2 voies de l'axe entre Brézins et l'échangeur A48 de Bièvre Dauphine : mise en service [Bièvre Est / Bièvre Isère Communauté] . Fermeture du Pont de la Buissière suite à l'affaissement d'une pile, pour une durée de 7 ans le temps de reconstruire un nouveau pont livré en 2020 [Grésivaudan] . RD1091 – Déviation de Livet : mise en service [Oisans] .
2012	Voie de contournement de Vif : mise en service [GAM] . Rocade Sud : création d'une sortie vers Meylan Inovalée (bretelle d'accès à Meylan dite d'Hélice) [GAM] .
2011	Rebaptisée RN481, la portion terminale de l'A48 perd son statut autoroutier pour permettre les travaux du tram E [GAM] .
2010	Rocade Nord – abandon du projet suite à l'avis négatif de la commission d'enquête [GAM] . Ouverture du Pont Barrage à la circulation automobile (liaison Noyarey/Sassenage <> A48 <> Saint-Egrève) [GAM] .

PROJETS D'ESPACES PUBLICS / REQUALIFICATION CENTRES-VILLES ET VILLAGES

Année	Description
2022	RD523 – Le Versoud : requalification traversée [Grésivaudan] .
2021	« Cœur de Villes / Cœurs de villages – Cœur de Métropole » : livraison des aménagements à Domène (Place Stalingrad), Grenoble (Place Victor-Hugo), Meylan (Malacher), Le Fontanil-Cornillon (Place de la Fontaine) [GAM] .
2020	Opérations CVCM Grenoble : requalification Bd Agutte Sembat, Lyautey, Cours La Fontaine, Cours Berriat, Place Victor Hugo (fermeture partielle à la circulation voiture, couloir bus, Chronovélo) [GAM] .
2019	Centres-villes de Grenoble, Le Pont-de-Claix, Poisat et Corenc : finalisation des projets cœurs de villes / de villages – cœur de métropole [GAM] .
2018	Mise en place d'une « zone à trafic limitée » au centre-ville de Grenoble (axe Rey-Sembat-Liautey) [GAM] . Lancement des études « action cœur de ville » Voiron [CAPV] . Requalification du centre-bourg de Pontcharra : fin des travaux [Grésivaudan] .
2017	Mens : lancement du programme de requalification des espaces publics du centre-bourg (Mens 2025) [Trièves] .
2016	Lancement de la démarche « Métropole Apaisée », généralisation des limitations à 30 km/h (hors voies structurantes) [GAM] . Lancement de la démarche « Cœur de Villes / Cœurs de villages – Cœur de Métropole » [GAM] . Lancement du projet de revitalisation du centre-ville de Saint-Marcellin [SMVIC] .
2015	Lancement par la CAPV de la démarche « cœur de village » (subvention aux opérations de réaménagement d'espaces publics) [CAPV] .

STATIONNEMENT / AUTRES

Année	Description
2022	Extension du parking Tardy à Voiron (+90 places) [CAPV] .
2019	Création de la SEMOP Park Grenoble-Alpes Métropole qui exploite les 21 parkings de stationnement publics en ouvrage de la Métropole [GAM] .

PROJETS, ETUDES, DEMARCHES EN COURS ET A VENIR

Maître d'ouvrages ou AOM porteuse du projet	Projet	Mise en service envisagée
---	--------	---------------------------

Documents cadres

SMMAG	Révision du PDU de l'agglomération grenobloise, pour le transformer en PDM avec un plan d'actions sur ressort territorial AOM GAM+Grésivaudan et diagnostic-stratégie sur un périmètre plus large.	Lancée en 2022
-------	--	----------------

Transports collectifs et pôles d'échange

SMMAG	Desserte Venon / Saint Martin d'Uriage : fusion des lignes MTAG 43 et MTouGo G70 / G700. Parking-relais Moirans Mauvernay, Voreppe Ile Rose.	2023
SNCF Gares & connexions	Halte ferroviaire de Le Pont-de-Claix l'Étoile.	
SMMAG	Réseau M-TAG : renouvellement de l'obligation de service public avec la SPL M-TAG (fin de l'OSP actuelle : 31/12/2023). Réseau M-TOUGO : renouvellement DSP (fin de la DSP actuelle : 31/08/2024).	2024
CAPV	Réseau Transports du Pays Voironnais : renouvellement des marchés.	
SMMAG	Transports par câble Fontaine La Poya – Grenoble Oxford – Saint-Martin-le-Vinoux. Pôles d'échanges associés au Câble (dont PEM La Poya). Restructuration de l'offre bus associée au câble : prolongement C6 jusqu'à Sassenage Engenières et évolution lignes 19 et 20. Ligne C1+ : aménagements pour lesquels une subvention de l'État a été sollicitée en mars 2021 dans le cadre de l'appel à projet TCSP (délibération du 25/03/2021). • Voie bus sens sortant boulevard Jean Pain et Pont de Savoie (avec pour ce dernier la création d'une passerelle modes actifs). • Site propre sur l'avenue de Verdun à Meylan. • Site propre permettant à tous les bus de continuer vers Montbonnot depuis Maupertuis. • Site propre en approche du PEM Montbonnot Pré-de-l'Eau. PEM Gare de Goncelin. Parking-relais Fontaine La Poya, Argentières et Saint-Martin-Vinoux-Hôtel de Ville, en lien avec le transport par câble.	2025
CD38/ CAPV	P+R Chirens Arsenal (en lien avec le projet de carrefour RD1075-RD50-RD82).	
SNCF Réseaux / SNCF Gares & connexions SMMAG	Terminus ferroviaire de Brignoud (permettant une desserte de 4 TER/h/sens entre Grenoble et Brignoud), pôle d'échanges gare de Brignoud, halte ferroviaire de Domène et pôle d'échanges associé.	2026 (PEM Brignoud), 2027 (le reste)

Maître d'ouvrages ou AOM porteuse du projet	Projet	Mise en service envisagée
SMMAG	Prolongement tram D à la gare de Grenoble.	2027
AREA	Création VRTC A41 (sous réserve de validation de l'État à la rentrée 2022).	
SMMAG	Extension dépôt d'Eybens et renouvellement flotte tramway avec tram grandes capacités.	À partir de 2027
	Parking-relais La Buissonnière, Champ-Pré-Froges Le Bas, Veurey La Rive.	Court terme
SMMAG / Grenoble-Alpes Métropole	Parking-relais Saint-Georges-de-Commiers Gare et aménagement du parvis de la gare.	Inconnu
AREA / SMMAG	Création P+R Voreppe Ile Rose.	2023
	Création P+R échangeurs Mauvernay.	2023-24
AREA	Création VRTC A480 Sud (sous réserve de validation de l'État).	Non défini
État (DIR)	Création priorités bus + Chronovélo sur la RN85 entre Jarrie et Vizille et au-delà (étude faisabilité 2023).	

Vélo

SMMAG	Élaboration du schéma directeur cycles du SMMAG.	2022-23
AREA / SMMAG	Franchissement cyclable au Rondeau & Presqu'île <-> Saint-Egrève adossé au pont de l'A480.	2023
SMMAG / AREA	Traversée cyclable Saint-Ismier (La Bâtie) – Le Versoud.	
CAPV	Développement d'un service de location de vélos.	2024
	Passerelle mode doux au-dessus de l'A48, au niveau de Centr'Alp.	2024-25
	Aménagements progressivement de 8 itinéraires reliant les pôles d'habitation et d'emplois.	2023-30
SMMAG	Traversée cyclable Crolles – Brignoud.	2026
	Traversée cyclable Goncelin – Le Touvet.	Non défini
CD38	V63 : étude de l'itinéraire définitif de 40 km entre Villard-Bonnot et la Savoie dont l'aménagement du franchissement de l'Isère entre la Terrasse et Tencin.	
	Étude d'aménagement de 17,6 km de bandes cyclables dans le cadre du projet de sécurisation de la RD 1075 entre le col du Fau et le col de la Croix Haute.	
	Étude d'amélioration de la sécurité dans les tunnels, en particulier pour les cyclistes dans les tunnels de moins de 300 m et celui du vallon des Écouges (ouest Vercors), et le tunnel des Commères au sud de Bourg d'Oisans.	

Maître d'ouvrages ou AOM porteuse du projet	Projet	Mise en service envisagée
---	--------	---------------------------

Covoiturage, Véhicules partagés : Autopartage, Trottinettes et vélos en libre-service

Bièvre Isère	Création d'une aire de covoiturage à La Côte-Saint-André.	2022 2022
Area	Prolongation d'un kilomètre de la voie de covoiturage (au sud).	
SMMAG	Déploiement progressif du service M'Covoit'RDV sur l'ensemble des zones d'activité sur la base d'une évaluation de l'impact du service sur les zones où ce dernier a déjà été déployé (ZA Technisud, Centr'Alp, Crolles-Bernin,...).	À partir de 2022-2023
	Projet de label des services d'autopartage ouvrant la possibilité de réserver des places de stationnement aux véhicules en autopartage.	2023
	Poursuite du développement du service d'autopartage dans le Grésivaudan (partenariat avec l'Ademe : contrat aidé).	À partir de 2023

Billettique, management de la mobilité, offres touristiques

SMMAG	Païement par CB sur les valideurs TAG.	2023
Région / CD38	Renouvellement de la DSP Transalitude.	

Circulation automobile et projets routiers

État / AREA	Finalisation aménagement A480 (mise à 2x3 voies). Aménagement échangeur du Rondeau (A480-Rocade Sud).	2022/23 2023/24
GAM	Mise en place d'une ZFE « véhicules particulier » en lien avec le calendrier réglementaire d'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 à 5 et non-classés.	2023-2025
	Dénivellation du passage à niveau de Brignoud : enquête publique en nov. 2022, début des travaux prévu mi-2023.	2024
CD38	Axe de Bièvre (RD519) : aménagements de sécurité entre le Carrefour du Rival et Marcilloles Est.	2023-2024
	RD1075 entre le Col du Fau et le Col de la Croix-Haute/ Aménagements de sécurité (multiples opérations).	2021-2030
	Pont de Brignoud : reconstruction.	2026
	RD1075 - Contournement de Chirens.	2026
	Liaison RD592 (Moirans) – A48 (Rocade de Voiron / accès échangeur Champfeuillet) : concertation publique préalable.	Non défini

Maître d'ouvrages ou AOM porteuse du projet	Projet	Mise en service envisagée
---	--------	---------------------------

Projets d'espaces publics / requalification centres-villes

Grenoble	Réaménagement de la Grande Esplanade, création parc-relais, passerelle sur l'Isère. Réaménagement de la Porte de France et opérations immobilières.	2022-27
Voiron	Action cœur de ville Voiron : requalification du Mail et création d'un parking en ouvrage pour compenser les 230 places supprimées sur le mail.	2024-25
GAM	Projet CVCM ¹² Fontanil-Cornillon : piétonnisation du village.	En cours
	Projet CVCM Champagnier : aménagement de la Place du Laca.	
	Projet CVCM Claix : requalification des espaces publics du centre-bourg	
	Projet CVCM Venon : aménagement de la place du village et de la rue de l'Adret.	
	Projet CVCM Vizille : reconfiguration de la centralité vizilloise (notamment la place du Château).	À venir
	Projet CVCM Noyarey : aménager un nouveau centre village.	
	Projet CVCM Sassenage : aménager, structurer et redynamiser le centre-bourg commerçant et touristique.	
	Projet CVCM Varcès : aménagement de la place de la République.	
	Projet CVCM Jarrie : réaménagement et embellissement du village (espace public central, accessibilité de l'école et des commerces, optimisation du stationnement).	
EPCI + Ville	ORT ¹³ Voiron, Pontcharra, Crolles, Villard-Bonnot, Saint-Marcellin.	Moyen terme
	PVD ¹⁴ avec une étude mobilité Pontcharra, La Mure, Mens, Bourg d'Oisans, Villard-de-Lans, Saint-Laurent du Pont, Les Échelles, Saint-Marcellin, La Côte-Saint-André, Tullins.	
GAM	Projet CVCM avenue Marcel Cachin et aménagement avenue Jean Perrot.	

¹² « Cœurs de villages cœurs de métropole » : démarche initiée par la Métropole grenobloise pour améliorer et développer chacun des pôles de vie du territoire sur les dimensions espaces publics, commerces et artisanat, transports en commun et mobilités douces
¹³ Opération de revitalisation du territoire
¹⁴ Programme « petite ville de demain »

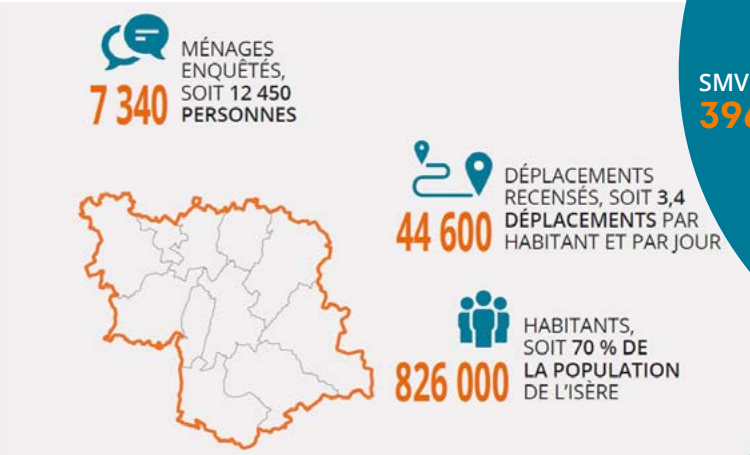
ANNEXES

LES PRINCIPALES SOURCES DE DONNEES

L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema de 2020

L'Enquête Mobilité menée entre novembre 2019 et octobre 2020 est la 8^{ème} réalisée sur le territoire grenoblois. L'enquête a été menée auprès des habitants de la grande région grenobloise, les visiteurs du territoire et les touristes n'ont pas été interviewés. Elle comportait trois volets, avec des modes d'interview spécifiques :

- Enquête « cœur » sur la mobilité la semaine ;
- Enquête sur la mobilité le week-end ;
- Enquête sur les opinions des habitants.



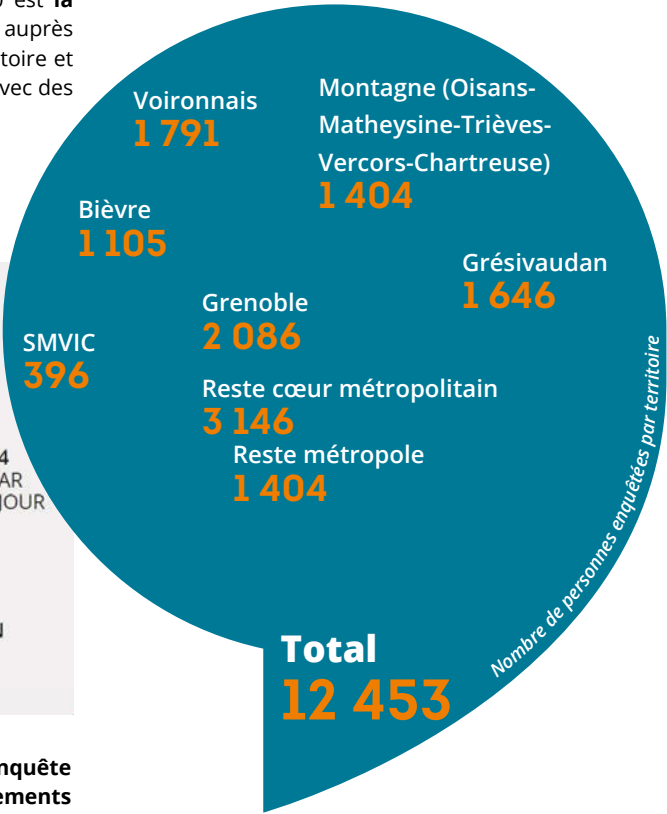
Réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population, l'enquête mobilité vise à recenser de façon fine l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de la grande région grenobloise un jour moyen de semaine. Les déplacements réalisés, les modes de transport utilisés, les motifs et les horaires des déplacements, les caractéristiques des personnes qui se sont déplacées, l'équipement automobile des ménages, les vélos disponibles... sont autant d'éléments recueillis dans l'enquête.

Deux types d'interviews ont été réalisées :

- **Au domicile** des ménages : dans ce cas, toutes les personnes de 5 ans et plus du ménage ont été interrogées sur leurs déplacements de la veille,
- **Par téléphone** : dans ce cas, une seule personne a été enquêtée dans le ménage, sur la base d'un questionnaire légèrement allégé.
- **Au total**, 12 450 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées sur le territoire de la grande région grenobloise (cf. répartition dans le tableau ci-contre).

Les résultats des interviews ont été redressés pour décrire le comportement de l'ensemble des habitants de l'aire d'étude, soit **826 000 personnes**. Ce redressement est basé sur les données du recensement de population de l'Insee.

Les impacts des aléas rencontrés lors du recueil :
Trois grands aléas ont perturbé le recueil de terrain : les travaux de l'auto-route A480 et de l'échangeur du Rondeau, les grèves liées à la réforme des retraites (notamment grèves perlées SNFC), la crise sanitaire. Le recueil a été adapté et le CEREMA a analysé les impacts de ces aléas avant validation de l'enquête. Ces impacts sont limités sur les indicateurs de mobilité et parts modales à l'échelle de la grande région grenobloise.



- 17 SEMAINES D'ENQUÊTE : NOVEMBRE 2019 À MARS 2020 ET SEPTEMBRE À OCTOBRE 2020
- 6 GRANDS SECTEURS DANS LA GRANDE RÉGION GÉNOBLOISE
- 12 INTERCOMMUNALITÉS, DONT UNE MÉTROPOLE
- 359 COMMUNES RÉPARTIES EN 89 SECTEURS D'ENQUÊTE

Méthode standard CEREMA
L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport.
Tenant compte du contexte sanitaire, des questions spécifiques ont été intégrées pour apprécier les potentiels changements de comportements de mobilité liés au covid-19.



L'Enquête origine-destination transport régional de voyageurs (OD TRV)

Les Enquêtes OD TRV sont réalisées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur un cycle de 3 ans. Les divers axes de l'étoile ferroviaire grenobloise sont donc enquêtés à des années différentes. Elles permettent d'analyser les voyages effectués en TER ou en cars régionaux par origine / destination, par mode de rabattement, etc.

Ces enquêtes dites « photo » correspondent à un usage ponctuel et non moyen. Chaque circulation (trains et cars) d'un jour de semaine type (jour ouvrable de base : mardi ou jeudi) est compté et enquêté une seule fois, dans des conditions de circulation réputées « normales ». Les questionnaires sont distribués à l'entrée du train puis récupérés à la sortie. Les voyageurs sont comptés à la montée et à la descente pour permettre un redressement. Les week-ends sont également enquêtés pour des analyses spécifiques. Les données présentées dans ce document correspondent à un jour ouvrable de base.

La représentativité statistique n'étant pas garantie pour les valeurs faibles, l'interprétation des résultats nécessite une certaine vigilance.

L'ensemble des axes a été enquêté sur 3 ans :

- 2017 : Lyon - Grenoble
- 2018 : Veynes - Grenoble
- 2019 : Valence - Grenoble - Chambéry

Le recensement de la population (Insee)

Le recensement repose désormais sur une collecte d'information annuelle, concernant successivement tous les territoires communaux au cours d'une période de cinq ans :

Le nouveau recensement de la population fait l'objet d'une exploitation statistique réalisée en deux temps : une exploitation principale et une exploitation complémentaire.

L'exploitation complémentaire fournit, en plus, des résultats sur les professions et catégories socioprofessionnelles, les secteurs d'activité économique et la structure familiale des ménages. Pour les communes de moins de 10 000 habitants, elle porte sur un cinquième des ménages depuis l'enquête de 2014. Pour les communes de 10 000 habitants ou plus, l'exploitation complémentaire porte sur l'ensemble des bulletins collectés auprès des ménages, soit environ 40 %.

Pour plus d'informations, consultez la totalité de la documentation Insee <https://www.insee.fr/fr/information/2383265>

Le recensement rénové de la population permet de quantifier le nombre de personnes qui effectuent la navette domicile - travail et domicile - étude entre les communes. Ces données sont issues de l'exploitation complémentaire du recensement. L'Insee croise le lieu de domicile et le lieu de travail (ou d'études) pour extrapoler les déplacements. Ces éléments renseignent également sur les modes de transports généralement utilisés par les navetteurs pour leurs déplacements domicile - travail.

Pour en savoir plus : <https://www.insee.fr/fr/information/2383337>.

Une vision sur le niveau d'équipement des ménages en automobile peut quant à elle être estimée à partir du fichier détail logement issu de l'exploitation principale et détaillant le nombre de voiture(s) par ménage (aucune voiture, 1 voiture, 2 ou 3 voitures et plus).

Communes < 10 000 habitants
Enquête exhaustive tous les 5 ans
5 groupes représentatifs de la région, en rotation sur 5 années

Communes ≥ 10 000 habitants
Sondage 8 % des logements par an soit 40 % sur 5 ans
5 groupes d'immeubles représentatifs des IRIS enquêtés à 40 %

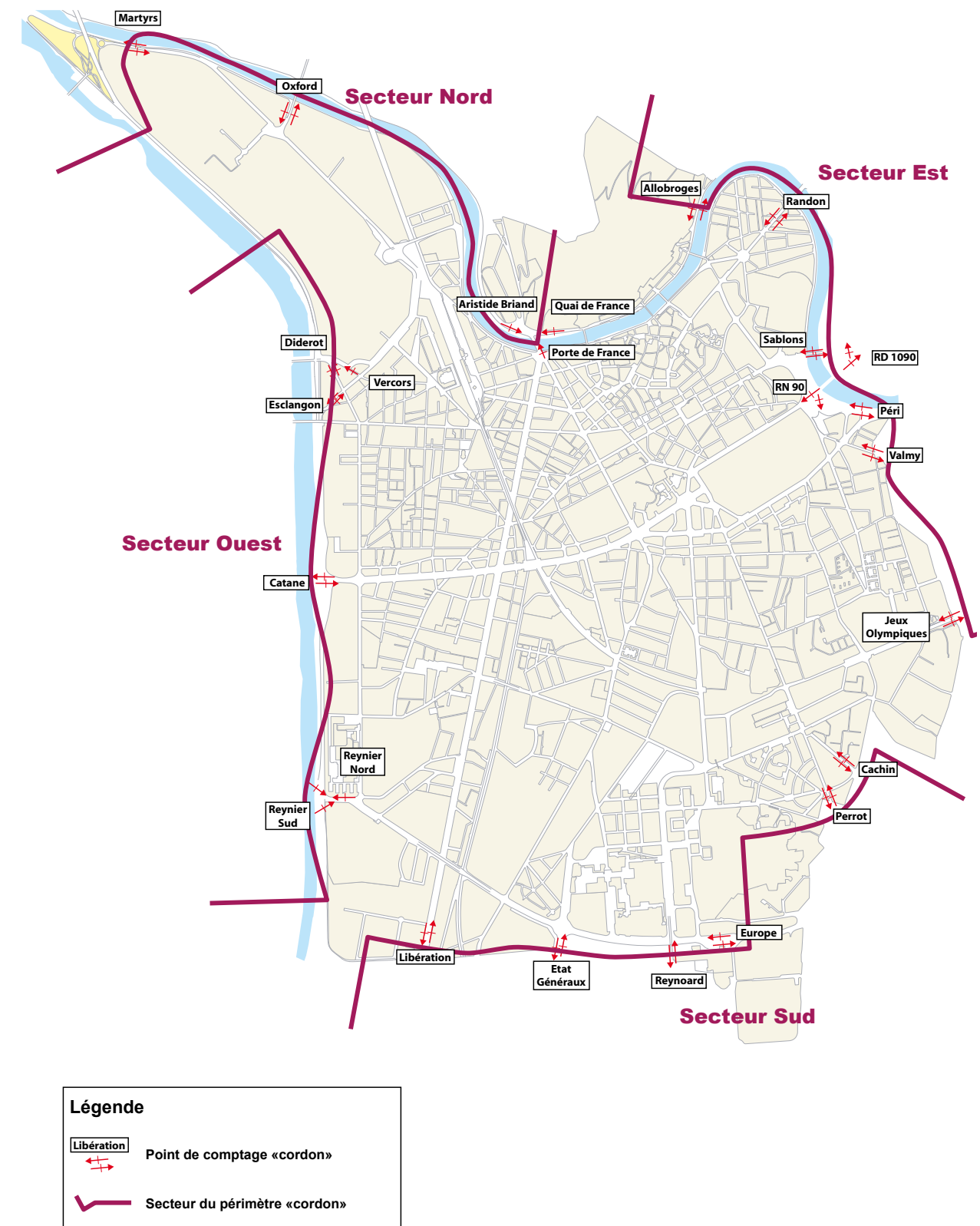
Les résultats statistiques du recensement sont diffusés annuellement avec pour référence l'année N-3 et seulement 20 % d'informations renouvelées. Les chiffres s'apparentent désormais à des moyennes mobiles sur 5 années

N.B. : Le recensement rénové de la population ne permet pas de comparer les données dans des intervalles courts mais sur des périodes d'au moins 5 ans. Ainsi, la comparaison ne sera possible qu'entre les données 2006, 2011 et 2016. Pour lisser les impacts des variations méthodologiques, il est préférable d'effectuer des comparaisons sur des périodes de 10 ans.

CARTE DES COMPTAGES VILLE DE GRENOBLE

POSTES DE COMPTAGE UTILISÉS COMME CORDON AUTOUR DE GRENOBLE

Source : Grenoble-Alpes Métropole





OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION GRENOBLOISE



Les *Chiffres-clés des déplacements*, compilation des évolutions de la mobilité dans l'aire grenobloise (périmètre EMC2) sont publiés tous les deux ans par l'Observatoire des déplacements. Lancé en 2008, cet observatoire est aujourd'hui financé par le SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise), la Direction départementale des territoires, le Département de l'Isère.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Grenoble-Alpes Métropole, le Pays Voironnais et Citiz Alpes Loire apportent leurs données pour ce document.

Cet outil partenarial inscrit dans la durée permet de mutualiser, structurer et fiabiliser les données, de partager des analyses et bonnes pratiques. Son animation est confiée à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise qui croise ici son expertise en transports et en urbanisme, et accompagne de longue date les politiques de mobilité.

EN SAVOIR +

Site : www.aurg.fr rubrique mobilités

Veille : <https://veille.aurg.fr/>

Études et publications : <https://basedoc.aurg.fr/>

Publication décembre 2022

Édition Chiffres-clés 2021

Directeur de la publication : Frédéric Pontoire

Équipe éditoriale : Observatoire des déplacements

Conception graphique : Ça crée Val

Cartes : Agence d'urbanisme

Photos : Agence d'urbanisme

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

— V — V — V — V — V —
OBSERVER PLANIFIER PROJETER ANIMER PARTAGER

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