

emd

enquête ménages-déplacements

2010

VOIRONNAIS







Communauté du Pays Voironnais

SMTC

emd
enquête ménages-déplacements
2010 VOIRONNAIS



Sommaire

Méthode 5

POURQUOI S'INTÉRESSER À LA MOBILITÉ ? 6

Une vision globale des pratiques de déplacements 6

Accompagner l'élaboration des politiques de déplacements et de transports 6

Se positionner au niveau national 6

COMMENT ANALYSER LA MOBILITÉ ? 7

Qu'est ce qu'une Enquête Ménages - Déplacements ? 7

Quelle est la méthode d'enquête ? 7

Tendances 9

ORGANISATION TERRITORIALE DU VOIRONNAIS 11

Un territoire dynamique dans la plaine de l'Isère 11

Une répartition homogène de la population 12

Un territoire relativement autonome 12

Habiter a proximité d'un axe routier important 13

Offre de transports : le développement des alternatives à la voiture particulière 13

UN VIEILLISSEMENT DU CENTRE-VILLE ET DES FAMILLES EN PÉRIPHÉRIE 14

De grands ménages à l'extérieur de Voiron 14

Des familles avec enfant(s) en périphérie 15

Une part importante de retraités et de scolaires 16

LES "OUTILS" NÉCESSAIRES À LA MOBILITÉ 17

Un fort accès à la voiture particulière 17

Une hausse des abonnements aux transports collectifs 18

Tendances 19

Pratiques modales 21

UNE MOBILITÉ DANS LA MOYENNE EN DIMINUTION DEPUIS 2002 22

Une mobilité moyenne en 2010 22

Une mobilité totale en baisse 23

PARTS MODALES ET FRÉQUENCES D'USAGE 24

Plus de 7 déplacements sur 10 sont réalisés en voiture particulière 24

... et près de 7 habitants sur 10 utilisent la voiture tous les jours 25

Une baisse des usages de la voiture particulière 26

Une stabilité des usages des transports en commun 27

Une pratique du vélo extrêmement faible 27

MULTIMODALITÉ ET INTERMODALITÉ 28

Un décalage entre possession et usage de la voiture 28

Des habitants de plus en plus multimodaux 29

Une faible part de déplacements intermodaux 30

MOTIFS DE DÉPLACEMENTS 31

Se rendre au travail et accompagner un tiers : des déplacements réalisés en voiture particulière 31

... qui pourraient être encore plus contraints 32

Pratiques modales 33

Dynamiques 35

TEMPS ET VITESSE DE DÉPLACEMENT 36

Des temps moyens de déplacement 36

Des budgets-temps élevés au sud du Voironnais 37

Rythmes urbains : une journée à 3 temps 38

FLUX ET ATTRACTIVITÉ DU VOIRONNAIS 39

De nombreux échanges avec les zones limitrophes 39

Des évolutions contrastées depuis 2002 40

Dynamiques 41

Opinions 43

PERCEPTION DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF 44

Une perception mitigée de la desserte par les transports en commun 44

IMAGE ET CHOIX DES MODES DE TRANSPORTS 45

Analyse des comportements de Huit types d'habitants pour comprendre les choix de mobilité 45

Typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales 46

Opinions 49

LES PARTENAIRES DE L'EMD 50



Éditorial

Après un long travail de terrain, de compilation et d'analyse des données, l'Enquête Ménages-Déplacements nous dévoile tous ses résultats. Je vous invite à les découvrir au fil des 4 livrets de l'enquête qui se déclinent sur 4 territoires : grande région grenobloise, agglomération Grenobloise, Grésivaudan et Voironnais. L'enseignement principal que nous pouvons tirer de ces résultats est bien là : les politiques menées en faveur de l'alternative à la voiture particulière portent leurs fruits sur l'ensemble des territoires concernés.

Je souhaitais saluer l'ensemble des partenaires institutionnels qui ont permis de mener à bien jusqu'à aujourd'hui cette opération de grande ampleur, mais également les prestataires techniques qui en ont assuré la mise en uvre concrète, les acteurs des 354 communes sur lesquelles elle s'est déroulée et surtout les milliers d'habitants qui ont accepté d'y participer. C'est grâce à cette implication sans faille que cette enquête a pu être réalisée. Elle nous permet d'éclairer les décisions que nous devrons prendre, avec cette volonté commune et réaffirmée de coordination entre les territoires de la grande région grenobloise.

Michel ISSINDOU

Président du SMTC

La connaissance fine des déplacements est primordiale pour définir et évaluer les politiques en la matière, et plus globalement en matière d'aménagement, à l'échelle du Pays Voironnais mais aussi sur l'ensemble du bassin de vie que constitue la région urbaine grenobloise. C'est l'objectif des enquêtes ménages déplacements, réalisées tous les 10 ans environ, qui permettent de mesurer les évolutions au prix d'un travail conséquent et minutieux. Les résultats figurant dans ce livret sont le fruit d'un partenariat financier et technique important avec les collectivités de la Région Urbaine Grenobloise et les services de l'état.

Nous sommes satisfaits de constater que les résultats confirment les orientations des politiques de déplacements menées par le Pays Voironnais, avec notamment la baisse du nombre de déplacements réalisés en voiture sur le territoire. La transition semble amorcée, mais les habitudes et les contraintes restent présentes, comme en témoigne le paradoxe suivant : si les déplacements réalisés en voiture baissent entre 2002 et 2010, le taux de possession de voiture par foyer a lui augmenté.

Nous sommes convaincus qu'il faut poursuivre dans cette voie, en dynamisant notre réseau de bus, en continuant à faire émerger toutes les alternatives à la voiture personnelle ainsi qu'en ayant une politique d'aménagement renforçant les pôles urbains et limitant la dispersion de l'habitat. Pour cela, au vu de la complexité des déplacements et de l'interconnexion avec les territoires voisins, la coopération avec les Autorités Organisatrices des Transports voisines est nécessaire. C'est l'objectif du syndicat mixte des transports à l'échelle de la région urbaine grenobloise qui est aujourd'hui en discussion et dans lequel le Pays Voironnais souhaite s'impliquer, pour qu'il puisse réellement et pratiquement faciliter l'usage par nos concitoyens de tous les moyens de déplacements collectifs.

Jean-Paul BRET

Président de la communauté du Pays Voironnais

emd

enquête ménages-déplacements

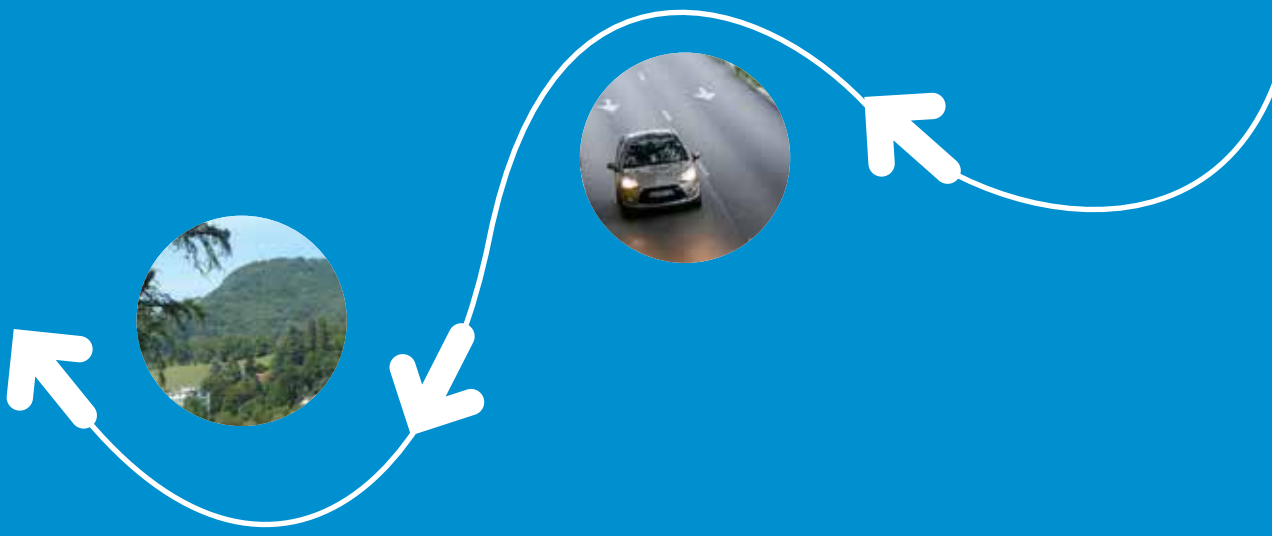
2010

VOIRONNAIS





Méthode



emd
enquête ménages-déplacements
2010 VOIRONNAIS



Pourquoi s'intéresser à la mobilité ?

UNE VISION GLOBALE DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Les Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) fournissent de multiples informations relatives aux pratiques de déplacements des habitants des agglomérations notamment en lien avec les caractéristiques des personnes et des territoires. Ces enquêtes proposent une photographie de la mobilité et permettent une comparaison des évolutions des caractéristiques de la mobilité au sein de l'agglomération, et avec les autres agglomérations françaises.

Il s'agit d'un outil essentiel à la connaissance du territoire. L'EMD apporte des informations socio-économiques sur l'évolution de la population, des caractéristiques de mobilité, ainsi que sur l'opinion et la satisfaction des habitants.

ACCOMPAGNER L'ÉLABORATION DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS ET DE TRANSPORTS

L'un des intérêts de l'Enquête Ménages-Déplacements est de prendre en compte l'ensemble des déplacements réalisés, quel que soit le mode de transport ou le motif. Elle offre ainsi une vision globale du fonctionnement des déplacements sur le territoire enquêté. De plus, elle permet, au-delà des chiffres de fréquentation, de déterminer les évolutions des usages dans la durée. L'EMD est donc un outil indispensable à la fois pour la politique de déplacements de chaque partenaire, mais aussi pour la coordination de ces politiques entre elles.

L'Enquête Ménages-Déplacements alimentera donc l'ensemble des études sur les déplacements, l'aménagement du territoire et l'urbanisme, notamment la mise en uvre et l'élaboration de nouveaux Plans de Déplacements Urbains.

L'insertion professionnelle valorisée

L'intégration de la clause insertion dans le marché public lancé par le SMTC pour la réalisation de l'enquête a permis de recruter **26 demandeurs d'emploi prioritaires** (parmi les 240 enquêteurs recrutés pour l'occasion), soit un objectif au-delà de la réglementation imposant un quota de 10 %.

Les emplois, d'une durée de 2 à 6 mois, ont permis à la plupart des enquêteurs de **rebondir ensuite vers d'autres types de postes**. L'un d'entre eux a été directement embauché par l'INSEE à l'issue de la mission.

SE POSITIONNER AU NIVEAU NATIONAL

Grâce à la standardisation des méthodes, les Enquêtes Ménages-Déplacements alimentent une banque de données cohérente et exploitable au niveau national, qui permet de suivre les tendances lourdes d'évolution de la mobilité dans le temps. Par ailleurs, les comparaisons entre agglomérations permettent de mesurer l'impact des politiques locales de transport.

Le Voironnais est comparé à :

- **La grande région grenobloise** dans laquelle le Voironnais s'inscrit. Le Voironnais est situé au nord de cette grande région grenobloise, représente 7 % de sa surface et 12 % de sa population. Si les niveaux de mobilité individuelle entre les deux territoires sont identiques (3,6 déplacements par jour et par personne), la part des déplacements réalisés en voiture particulière est de plus forte dans le Voironnais.
- **L'agglomération grenobloise** compte quatre fois plus d'habitants que le Voironnais dans une même superficie. La plus forte densité induit une plus forte mobilité individuelle à l'échelle de l'agglomération (4 déplacements par jour et par personne) et une part modale de la voiture particulière plus faible (53 %).

GRILLE D'ANALYSE

TENDANCES
Quelles sont les caractéristiques du territoire et de ses habitants ?

PRATIQUES MODALES
Quels sont les usages et les pratiques des différents modes ?

DYNAMIQUES
Quels sont les temporalités et les flux ?

OPINIONS
Quelles sont les images des différents modes ?



Comment analyser la mobilité ?

L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) est réalisée à l'échelle des 354 communes de la grande région grenobloise.

Quatre livrets présentent les résultats de l'EMD selon différents périmètres :

- La grande région grenobloise
- L'agglomération grenobloise.
- **Le Voironnais.**
- Le Grésivaudan.

QU'EST CE QU'UNE ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS ?

L'EMD est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'une agglomération ou d'un territoire, un jour moyen de semaine.

Les Enquêtes Ménages-Déplacements fournissent une vision globale de la mobilité : les déplacements réalisés, les modes de transports utilisés, les motifs de déplacements, les personnes qui se sont déplacées... sont autant de caractéristiques recensées par les Enquêtes Ménages-Déplacements.

QUELLE EST LA MÉTHODE D'ENQUÊTE ?

L'Enquête Ménages-Déplacements 2010 se base sur une méthodologie "CERTU" et constitue une base de données importante pour alimenter des études, des recherches et des réflexions dans le domaine de la mobilité.

Les Enquêtes Ménages-Déplacements sont des enquêtes réalisées auprès d'échantillons représentatifs de la population. Pour chaque ménage, toutes les personnes de plus de 5 ans sont interrogées à leur domicile sur leurs déplacements de la veille. L'ensemble des modes de transports est étudié : marche à pied, vélo, transports en commun, voiture particulière.



L'utilisation du questionnaire "standard CERTU" est obligatoire, il comprend quatre fiches différentes :

- Une fiche **MÉNAGE**, relative aux caractéristiques du ménage et du logement,
- Une fiche **PERSONNE**, qui comprend essentiellement des questions sur les caractéristiques socio-économiques de chaque personne,
- Une fiche **DÉPLACEMENTS**, pour chaque personne âgée de 5 ans et plus, qui recense tous les déplacements de la veille du jour de l'enquête,
- Une fiche **OPINION**, réalisée après tirage au sort, auprès d'une seule personne du ménage âgée d'au moins seize ans.

La durée moyenne d'une entrevue avec les enquêteurs est d'une heure environ. Le questionnaire pourra être enrichi de questions complémentaires traitant de sujets d'intérêt local.

emd Voironnais

92 800 habitants

34 communes

1 500 ménages enquêtés

240 enquêteurs

emd

enquête ménages-déplacements

2010

VOIRONNAIS



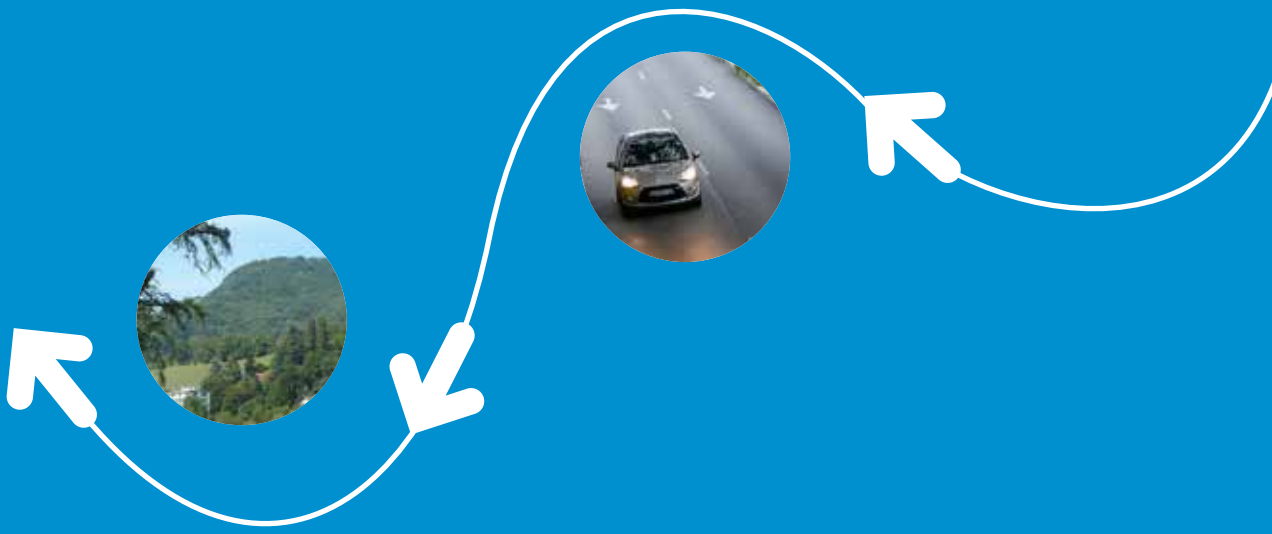


Tendances

OBJECTIF :
comprendre le territoire pour appréhender la mobilité

Le Voironnais est présenté à partir de ses caractéristiques spatiales et sociodémographiques. Une mise en perspective temporelle met en relief les évolutions afin d'identifier les dynamiques de l'aire métropolitaine en lien avec la mobilité.

En effet, l'évolution de la structure du territoire, les caractéristiques de la population du Voironnais et les tendances concernant l'équipement des ménages permettent de comprendre les pratiques de mobilité.



emd
enquête ménages-déplacements
2010 VOIRONNAIS



LEXIQUE

DÉPLACEMENT : Mouvement d'une personne (de plus de 5 ans), effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs mode(s) de transport.

MODE : Moyen (s) de transport(s) pour réaliser un déplacement (par exemple : la voiture, les transports en commun, le vélo ou la marche à pied).

PART MODALE : Part des déplacements réalisés avec un mode de transport.

DÉPLACEMENTS INTERMODAUX : Déplacements effectués avec plusieurs modes.

MÉNAGE : Ensemble des personnes qui habitent un même logement, sans notion d'appartenance à une famille.

BUDGET-DISTANCE : Nombre moyen de kilomètres quotidiennement parcourus par une personne.

BUDGET-TEMPS : Nombre moyen de minutes quotidiennement consacrées aux déplacements par une personne.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE : Nombre moyen de déplacements quotidiens.

MOTIF : Raison pour laquelle est effectué le déplacement (par exemple : travail, études, achats, loisirs...).

TRAJET : Segmentation du déplacement par mode. Si un déplacement est effectué entièrement à pied, il n'y a pas de décomposition en trajets. S'il y a utilisation d'un mode mécanisé, la description du trajet correspond au(x) mode(s) de transport(s) utilisé(s).

FLUX : Volume ou nombre de déplacements entre un lieu et un autre.

FLUX INTERNE : Nombre de déplacements ayant son origine et sa destination à l'intérieur du territoire étudié.

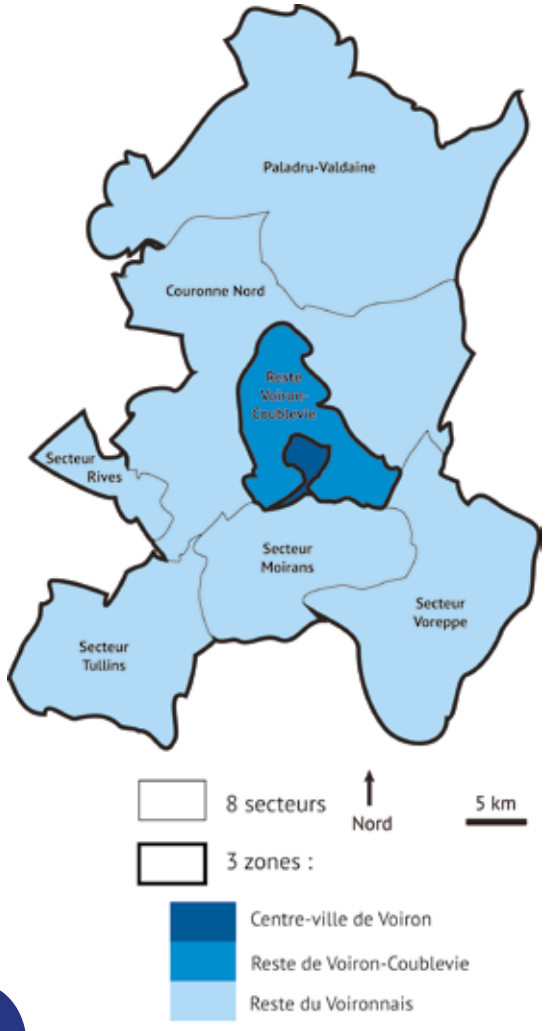
FLUX D'ÉCHANGE : Nombre de déplacements ayant son origine dans le territoire A et sa destination dans le territoire B ou l'inverse.

TAUX DE MOTORISATION : Nombre de véhicules à disposition d'un ménage ou d'une personne.

Les analyses de l'Enquête Ménages-Déplacements ont été réalisées à partir de secteurs de tirage.

8 secteurs composent le périmètre du Voironnais. Ces 8 secteurs sont regroupés en 3 zones plus larges pour les analyses de la mobilité :

- Le centre-ville de Voiron.
- Le reste de Voiron-Coublevie.
- Le reste du Voironnais.





Organisation territoriale du Voironnais

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE DANS LA PLAINE DE L'ISÈRE

Dans la plaine d'Isère entre l'agglomération grenobloise et Lyon, le Voironnais constitue un bassin de vie, de 34 communes et près de 93 000 habitants. Les collines du Voironnais accueillent une ville centre, Voiron, de 21 000 habitants.

Le dynamisme économique est important autour de Voiron et de la zone d'activité de Centr'Alp (600 ha dont 200 déjà commercialisés). Le territoire bénéficie sur son territoire de l'un des deux principaux pôles économiques de développement de la grande région grenobloise, pour les activités de production traditionnelle et pour les activités de haute technologie.

Six gares SNCF, dont les principales sont à Voiron et Moirans relient le Voironnais à l'agglomération grenobloise, mais aussi à Valence et Lyon.







UNE RÉPARTITION HOMOGÈNE DE LA POPULATION

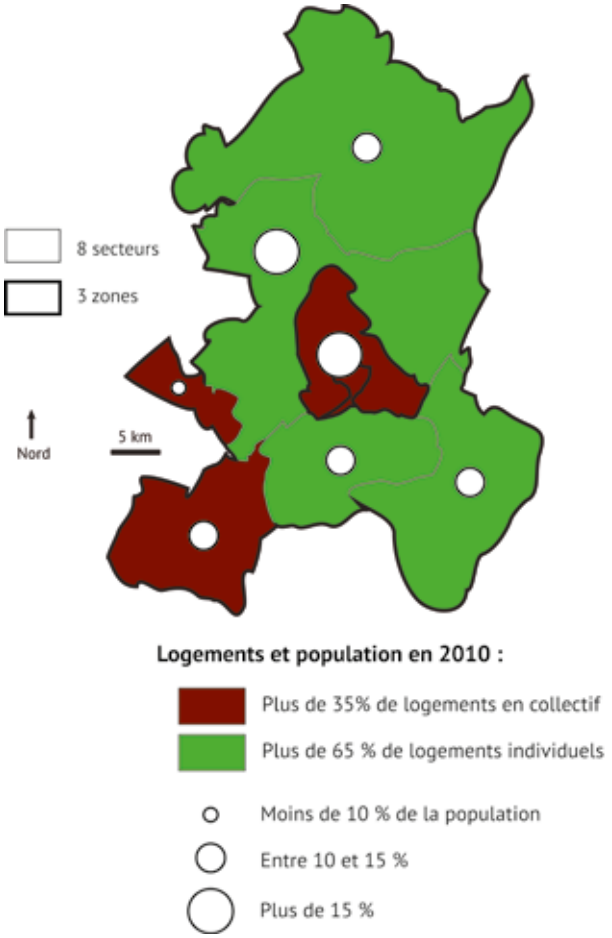
Plus d'un quart des habitants du Voironnais réside à Voiron ou à Coublevie, 19 % dans la Couronne Nord et 15 % dans le secteur Moirans.

Les différents secteurs concentrent une même proportion d'habitants, entre 10 et 20 %. Le seul secteur peu peuplé est celui de Rives qui concentre 6 % de la population, soit environ 6000 habitants.

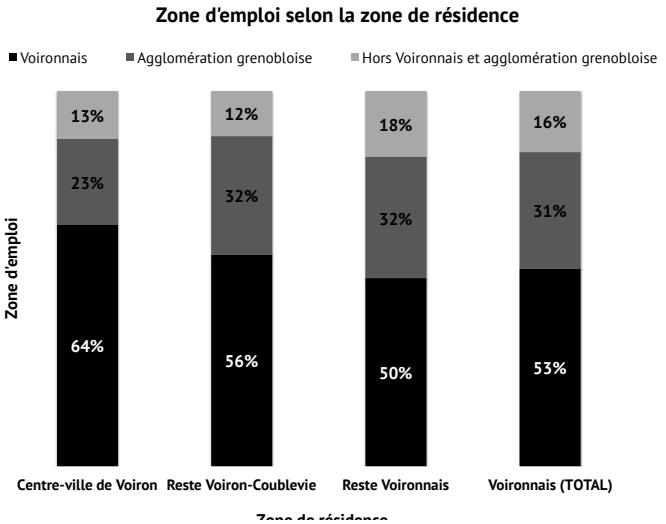
À l'échelle du Voironnais, 2 ménages sur 3 résident dans un logement individuel.

Seul le secteur du centre-ville de Voiron est dominé à 90 % par de l'habitat collectif. Le reste de Voiron-Coublevie comporte 38 % d'habitat collectif.

Le type d'habitat dans le reste du territoire est plus équilibré entre habitat individuel et collectif lorsqu'une ville de 5000 à 10000 habitants structure le secteur. Les secteurs ruraux de la Couronne Nord et Paladru-Valdaine sont composés principalement d'habitat individuel.



UN TERRITOIRE RELATIVEMENT AUTONOME



Des emplois concentrés dans le Voironnais...

Plus de la moitié des actifs travaille dans le Voironnais. Cette part est d'autant plus importante que les actifs résident dans le centre-ville de Voiron ou dans le reste de Voiron-Coublevie.

... et également dans l'agglomération grenobloise

Près d'un tiers des actifs en dehors du centre-ville de Voiron travaille dans l'agglomération grenobloise. Dans le centre-ville de Voiron, cette part ne représente qu'à peine un quart des actifs.

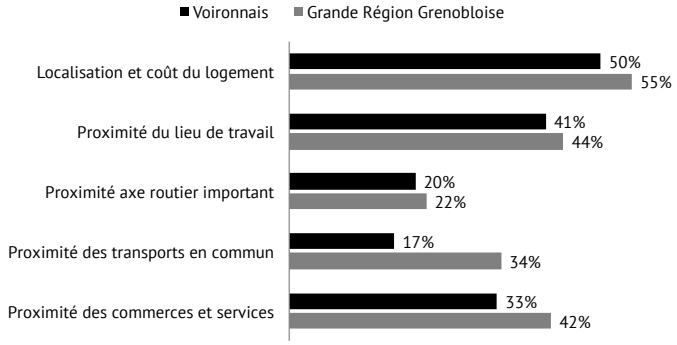


HABITER A PROXIMITÉ D'UN AXE ROUTIER IMPORTANT

Pour les habitants du Voironnais, la localisation et le coût du logement sont les critères de choix les plus importants (50 % des personnes les citent comme un critère important), suivi de la proximité au lieu de travail (41 %), de la proximité des commerces et des services (33 %), d'un axe routier important (20 %), et de la proximité des transports en commun (17 %).

Les habitants du Voironnais sont sensibles à la présence d'un axe routier à proximité de leur domicile.

Critères du choix de localisation résidentielle



OFFRE DE TRANSPORTS : LE DÉVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES À LA VOITURE PARTICULIÈRE

Un territoire connecté à l'agglomération grenobloise

Les infrastructures routières et ferroviaires permettent une connexion relativement rapide entre le Voironnais et l'agglomération grenobloise : Voiron se situe à 25 minutes environ de Grenoble via l'A48 (hors impact du trafic). La commune de Charancieu, située au nord du Voironnais, est quant à elle située à environ 50 minutes en voiture de Grenoble.

Des Trains Express Régionaux rallient la gare de Grenoble, en 14 à 17 minutes depuis Moirans et 15 à 23 minutes depuis Voiron. Aux heures de pointe, Voiron est desservi par 3 à 5 trains à l'heure.

Le Voironnais est également desservi par le réseau de bus départemental TransIsère (9 lignes). Il possède également son propre réseau de bus interurbains (13 lignes), ainsi que des lignes scolaires (33) et un service de transport à la demande (10 lignes). Enfin, un réseau de bus urbains dessert Voiron et Coublevie.

Une initiative communautaire en faveur du covoiturage

La Communauté du Pays Voironnais propose une plateforme Internet dédiée à la planification de trajets en covoiturage, ainsi que des points de stationnement dédiés au covoiturage, facilitant la connexion avec les axes routiers, mais aussi les transports en commun.

Une initiative communautaire en faveur de l'intermodalité

Depuis 2011, il est possible de charger sur un unique support (carte "OùRA") le titre de transport des réseaux du Pays Voironnais, TransIsère et TER.



3
Nombre de lignes du réseau urbain

13
Nombre de lignes de bus interurbains



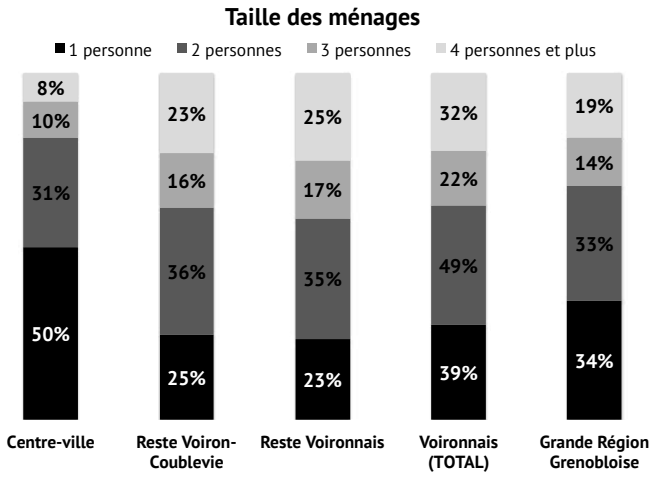
Un vieillissement du centre-ville et des familles en périphérie

DE GRANDS MÉNAGES À L'EXTÉRIEUR DE VOIRON

Des familles en périphérie...

Dans le Voironnais, 2/3 des ménages sont composés d'une ou deux personnes. Les ménages d'une personne sont concentrés dans le centre-ville de Voiron : ils y représentent la moitié des ménages, contre 39 % dans le Voironnais. Les ménages de trois personnes et plus sont surtout présents en dehors de Voiron et Coublevie : ils représentent 42 % des ménages résidant à l'extérieur de ces deux communes.

La répartition des ménages à Voiron est proche de celle constatée à Grenoble. La taille des ménages dans le Voironnais, hors Voiron et Coublevie, est quant à elle très similaire à celle constatée pour la grande région grenobloise.





...dont la proportion augmente depuis 2002

Contrairement aux tendances nationales et régionales, la part des ménages de 4 personnes est en augmentation (hausse de 17 %).

Le phénomène tendanciel de la diminution de la taille des ménages se poursuit avec une forte hausse de la part des ménages composés d'une personne (hausse de 38 %) et des ménages de deux personnes (hausse de 24 %).

Internet : un outil efficace pour faciliter la mobilité

71 %
des ménages ont accès à Internet

71 % des ménages ont accès à Internet. Cet outil est efficace pour organiser la mobilité : il permet aux collectivités de diffuser les informations sur les offres de transports publics, les services de transports à la demande ou encore d'aider à l'organisation du covoiturage (via le site covoiturage.paysvoironnais.com notamment).

Le secteur le plus équipé est le secteur de Moirans où 77 % des foyers possèdent une connexion Internet. Au contraire, Rives est celui dont le taux d'équipement par foyer est le plus faible du territoire, avec seulement 60 % des ménages équipés.



DES FAMILLES AVEC ENFANT(S) EN PÉRIPHÉRIE

Les communes du sud du Voironnais accueillent une forte proportion de personnes de moins de 24 ans. Au contraire, le centre-ville de Voiron, le secteur de Paladru-Valdaine et le secteur de Voreppe concentrent moins de 30 % de personnes de moins de 24 ans.

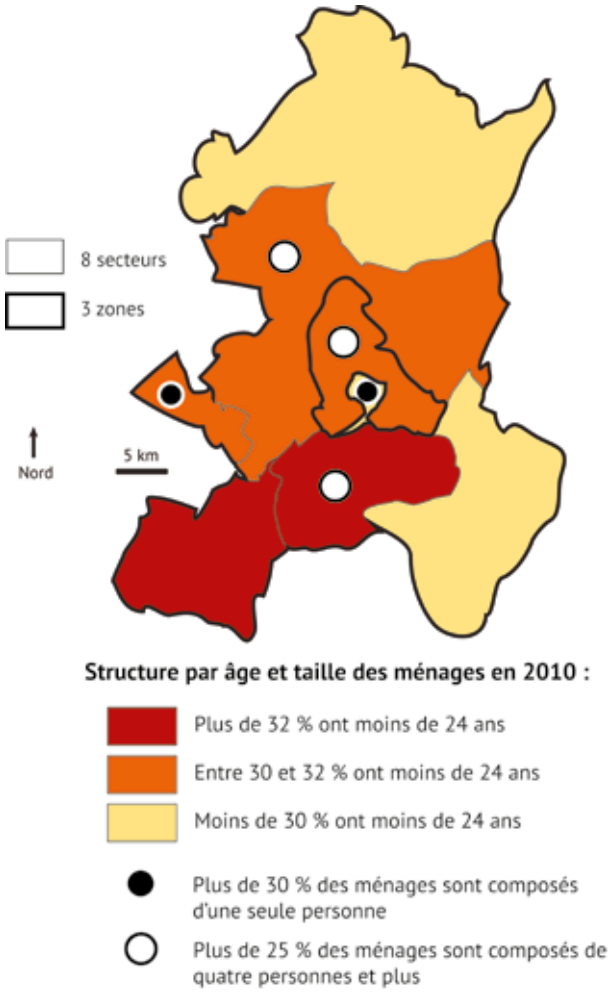
Cette répartition s'explique par la forte présence des ménages avec enfants dans ces communes périphériques : dans le secteur de Moirans, la part des ménages de quatre personnes et plus est forte. Au contraire, dans le centre-ville de Voiron et dans le secteur de Rives, plus de 30 % des ménages sont composés d'une seule personne.

Un vieillissement de la population

Signe du vieillissement de la population, les plus de 65 ans ont augmenté de 44 % dans le Voironnais, et celle de 50-64 ans a augmenté de 21 % entre 2002 et 2010.

Au cours de la même période, la part des habitants âgés de 18 à 24 ans a chuté de 21 %.





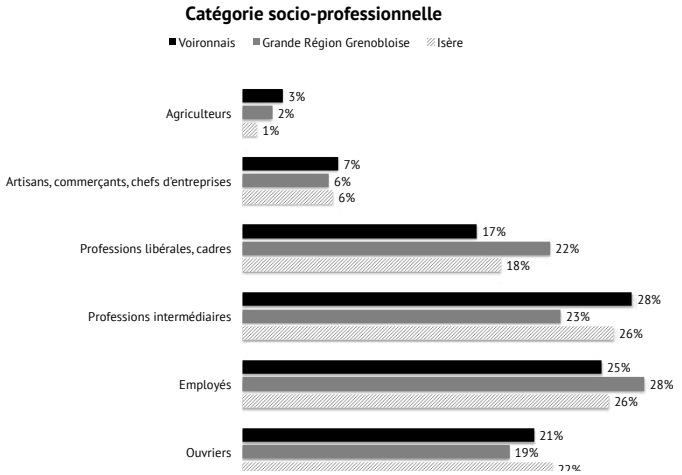
emd
enquête ménages-déplacements
2010 VOIRONNAIS



UNE PART IMPORTANTE DE RETRAITÉS ET DE SCOLAIRES

42 % des habitants du Voironnais sont des actifs occupés comme dans la grande région grenobloise. Le Voironnais concentre une part importante de scolaires (22 % contre 19 % dans la grande Région) et de retraités (24 % contre 22 %).

Par rapport à la grande région grenobloise et à l'Isère, le Voironnais concentre une part importante de professions intermédiaires et d'ouvriers.



Pour l'Isère/Sources : RGP, INSEE, 2007

La population en chiffres

2,4
personnes par ménage

65 %
d'habitat individuel

15 %
de 65 ans et plus

12 %
de la population de la grande région grenobloise

25 %
de moins de 18 ans



Les "outils" nécessaires à la mobilité

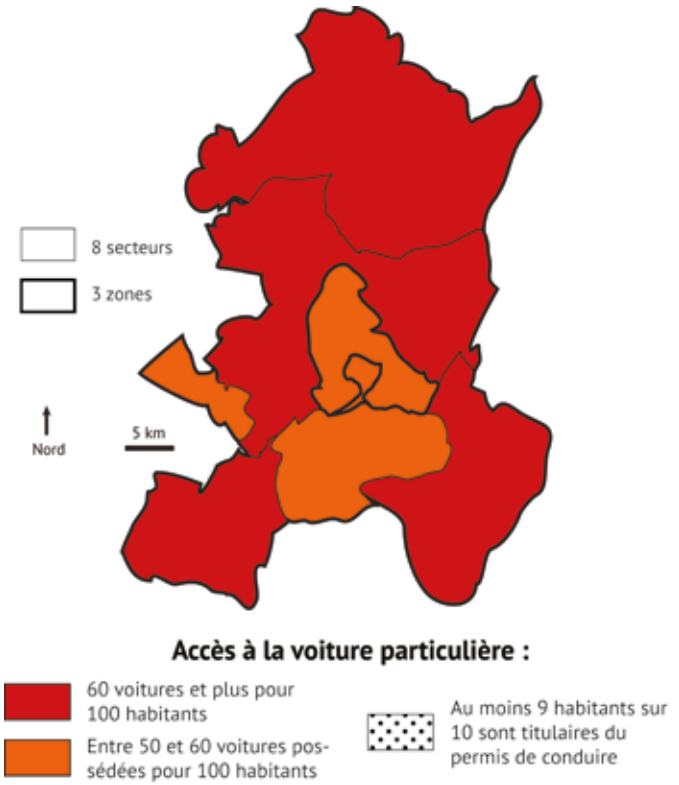
UN FORT ACCÈS À LA VOITURE PARTICULIÈRE

Plus de 90 % des habitants sont titulaires du permis de conduire

Les titulaires du permis de conduire représentent 90 % des habitants du Voironnais âgés de plus de 18 ans, contre 82 % des habitants de l'agglomération et 86 % des habitants de la grande région grenobloise.

Cet écart s'explique par une offre de transports en commun moins développée que dans l'agglomération grenobloise.





Une forte motorisation...

Le taux de motorisation en 2010 s'élève à 63 véhicules pour 100 personnes dans le Voironnais. Ce taux est supérieur à celui constaté pour la grande région grenobloise, qui est de 58 véhicules pour 100 personnes.

...surtout à l'extérieur de Voiron

Tout en restant élevé, le taux de motorisation est inférieur à la moyenne à Voiron-Coublevie, Moirans et Rives. Cette tendance s'explique par une bonne desserte en transport en commun : les secteurs de Voiron-Coublevie, Moirans et Rives sont desservis par le TER.

Le taux de possession du permis est élevé (supérieur à 90 %) dans le Voironnais, à l'exception du centre-ville de Voiron, de Moirans et de Rives.



UNE HAUSSE DES ABONNEMENTS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

11 % des habitants sont abonnés à un réseau de transport en commun

11 % des habitants du Voironnais sont abonnés à un réseau de transport en commun, contre 20 % à l'échelle de la grande région grenobloise. La part des abonnés est un peu plus importante dans le centre-ville de Voiron.

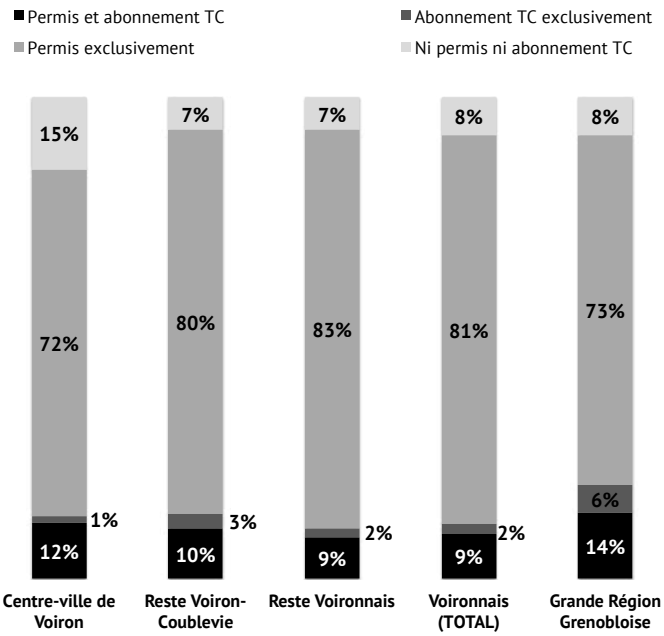
2 % des habitants ne sont pas titulaires d'un permis de conduire et ne disposent que d'un abonnement de transport en commun. L'accès à la voiture est important dans le Voironnais. Les personnes qui ne possèdent ni permis ni abonnement aux transports en commun sont concentrées dans le centre-ville de Voiron (15 % contre 7 % dans le reste du territoire).

Plus du double du nombre d'abonnés aux transports collectifs entre 2002 et 2010

Le nombre d'abonnés aux transports collectifs est passé de 3 050 en 2002 à 7 800 en 2010, soit une hausse de 156 %. La part des personnes de 18 ans et plus abonnés à un réseau de transport en commun est ainsi passée de 5 % à 11 % au cours de cette période.

Cette évolution significative est en phase avec la tendance à la hausse de l'usage des transports en commun ainsi qu'au développement des offres.

Accès à la voiture et aux transports en commun



L'équipement en chiffres

0,63
voiture par personne

11 %
des 18 ans et plus sont abonnés au transport collectif



TENDANCES

QUE RETENIR ?

Le Voironnais est un territoire attractif, notamment grâce à la proximité de l'agglomération grenobloise et de son bassin d'emplois.

Si le centre-ville de Voiron accueille une population plutôt modeste et âgée, le reste du Voironnais attire des familles plutôt aisées avec des enfants. Les habitants au nord du territoire sont dépendants de la voiture particulière en raison de la faiblesse de l'offre en transports en commun et d'un habitat diffus. En revanche, le centre et le sud du Voironnais sont bien connectés aux agglomérations grenobloise et lyonnaise.

emd

enquête ménages-déplacements

2010

VOIRONNAIS



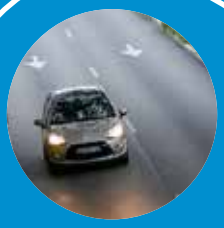


Pratiques modales

OBJECTIF :
comprendre le territoire pour appréhender la mobilité

Après la photographie du territoire et de ses dynamiques, les indicateurs illustrent les pratiques de mobilité dans le territoire : nombre de déplacements par jour et par personne, motifs de déplacement, modes de transport utilisés...

Si l'analyse habituelle des parts modales est intéressante, elle est croisée avec les fréquences d'usage des différents modes de transport afin de détecter des évolutions quant aux comportements multimodaux de mobilité, autrement dit la capacité à diversifier ses modes de transports.







Une mobilité dans la moyenne en diminution depuis 2002

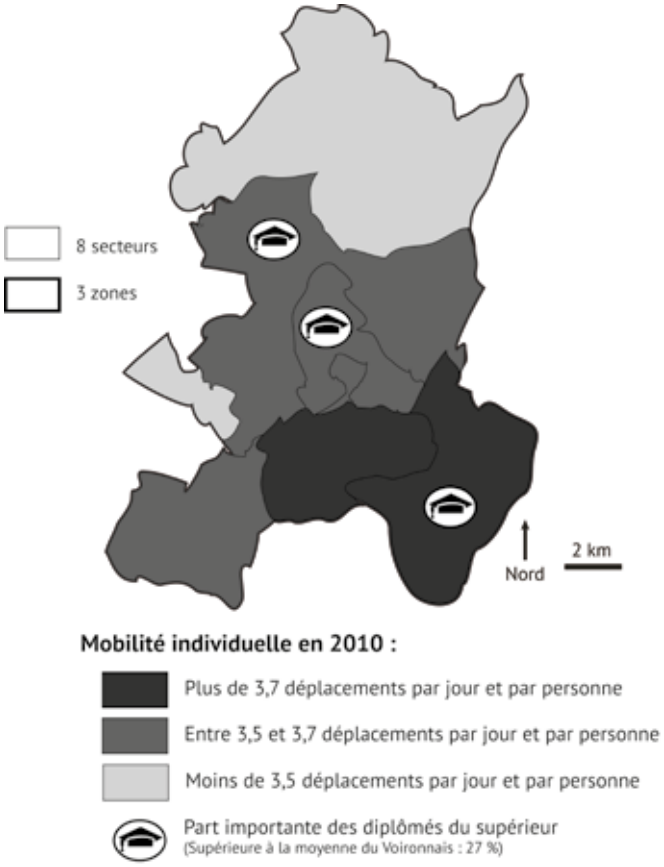
UNE MOBILITÉ MOYENNE EN 2010

3,6 déplacements par jour et par personne

La mobilité individuelle se mesure en nombre de déplacements par jour et par personne. Dans le Voironnais, les habitants réalisent par jour en moyenne 3,6 déplacements.

Ce niveau de mobilité est identique à celui observé dans la grande région grenobloise et proche de celui enregistré à l'échelle de l'agglomération grenobloise (3,7).





Une forte mobilité au sud du Voironnais

Les niveaux de mobilité sont élevés dans le sud du Voironnais, dans les secteurs de Moirans et de Voreppe. La mobilité individuelle est particulièrement forte dans le secteur de Voreppe où il dépasse 4 déplacements par jour et par personne. Dans ce secteur, la forte mobilité est associée à un niveau de diplômés élevés parmi les habitants.

Au contraire, dans le secteur Rives et Paladru-Valdaine, le nombre de déplacements par jour et par personne est inférieur à 3,5. Ces secteurs accueillent une part importante de personnes âgées (respectivement 21 % et 18 % de la population contre 15 % dans le Voironnais).

3,6
déplacements par jour et par personne



UNE MOBILITÉ TOTALE EN BAISSE

Une diminution de la mobilité

La mobilité totale est en baisse dans les années 2000, mais globalement stable à long terme. Entre 2002 et 2010, la mobilité individuelle a diminué passant de 3,8 déplacements par jour et par personne à 3,6.

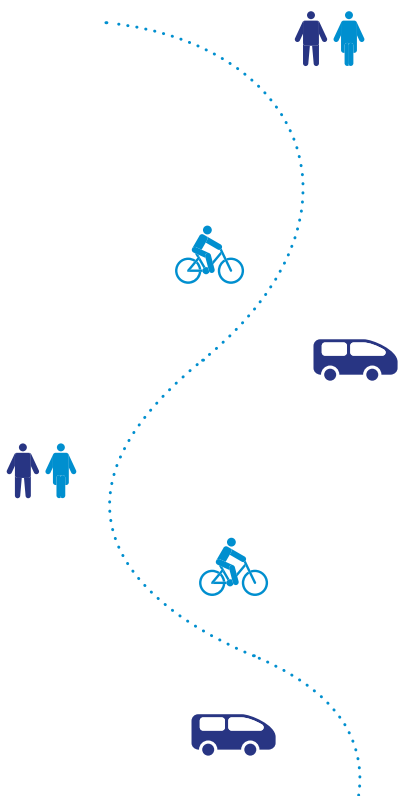
Cette baisse de la mobilité concerne toutes les tranches d'âge à l'exception des 65 ans et plus. Elle s'explique par une baisse de la mobilité en voiture.

Cette diminution de la mobilité individuelle s'est accompagnée d'une baisse du volume de déplacements de 4 % depuis 2002, alors que la population s'est accrue de 9 %. Au cours de la même période, la diminution du volume de déplacements n'est que d'1 % à l'échelle de la grande région grenobloise.

Une tendance nationale...

Depuis 2006, les tendances observées dans les Enquêtes Ménages-Déplacements sont une diminution de la mobilité individuelle en raison d'une forte baisse de la mobilité en voiture qui n'est pas compensée par l'augmentation de la mobilité des autres modes.

Cette tendance peut s'expliquer par une meilleure rationalisation des déplacements.





- 4 %
Évolution du volume de déplacements entre 2002 et 2010

...et régionale

Cette tendance est également perceptible à l'échelle de la grande région grenobloise où la mobilité individuelle est passée de 3,9 déplacements par jour et par personne en 2002 à 3,6 en 2010.

L'agglomération grenobloise a également enregistré une baisse de la mobilité individuelle qui est passée de 4 déplacements par jour et par personne en 2002 à 3,7 en 2010.



Parts modales et fréquences d'usage

PLUS DE 7 DÉPLACEMENTS SUR 10 SONT RÉALISÉS EN VOITURE PARTICULIÈRE...

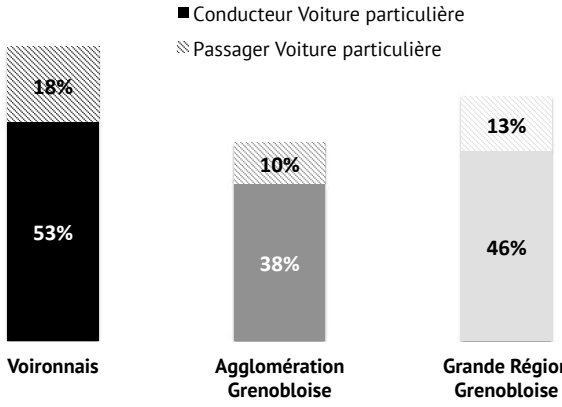
71 % des déplacements sont réalisés en voiture

Dans le Voironnais, 71 % des déplacements sont réalisés en voiture particulière : 53 % en tant que conducteur et 18 % en tant que passager. La part modale de la voiture particulière est plus forte que dans la grande région grenobloise et dans l'agglomération grenobloise en raison d'une offre de transport en commun et de modes alternatifs à la voiture moins développée.

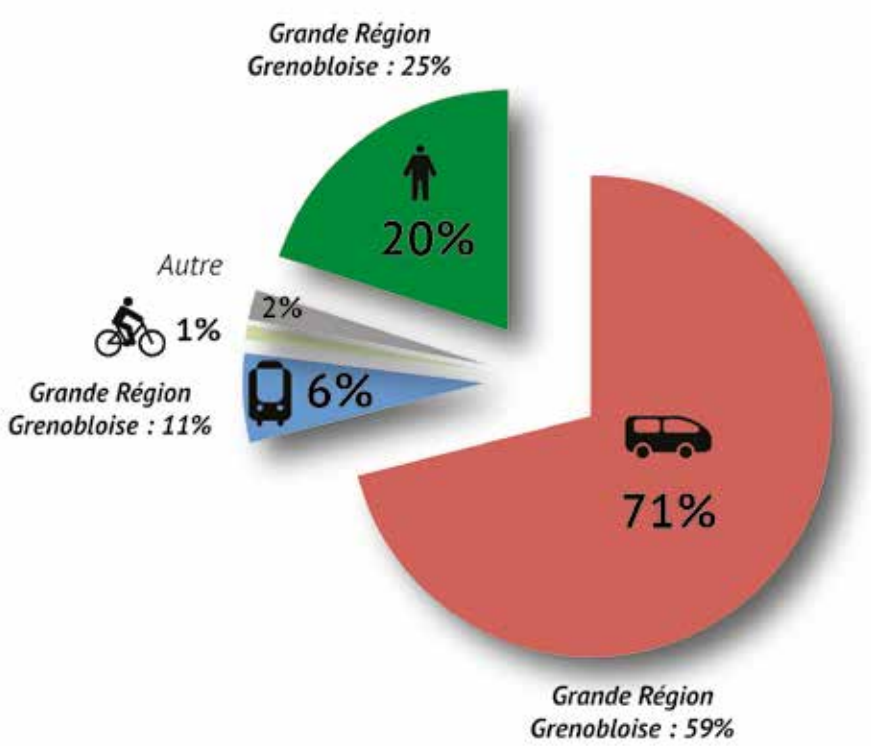
20 % des déplacements sont réalisés à pied

La part modale de la marche à pied est de 20 % alors qu'elle est de 25 % dans la grande région grenobloise. La marche à pied est fortement pratiquée par les habitants du centre-ville de Voiron. Les usages de la voiture sont moins développés dans le centre-ville de Voiron que dans le reste du Voironnais.

Part modale de la voiture particulière



Parts modales dans le Voironnais





... ET PRÈS DE 7 HABITANTS SUR 10 UTILISENT LA VOITURE TOUS LES JOURS

En lien avec les fortes parts modales de la voiture particulière, la voiture est utilisée quotidiennement dans le Voironnais avec près de 7 habitants sur 10 qui utilisent ce mode tous les jours ou presque. Comme dans la grande région grenobloise, près d'un tiers des habitants ne se déplace jamais en voiture.

La part des habitants du Voironnais n'utilisant jamais les transports en commun est de 88 % alors qu'elle n'est que de 41 % dans la grande région grenobloise.

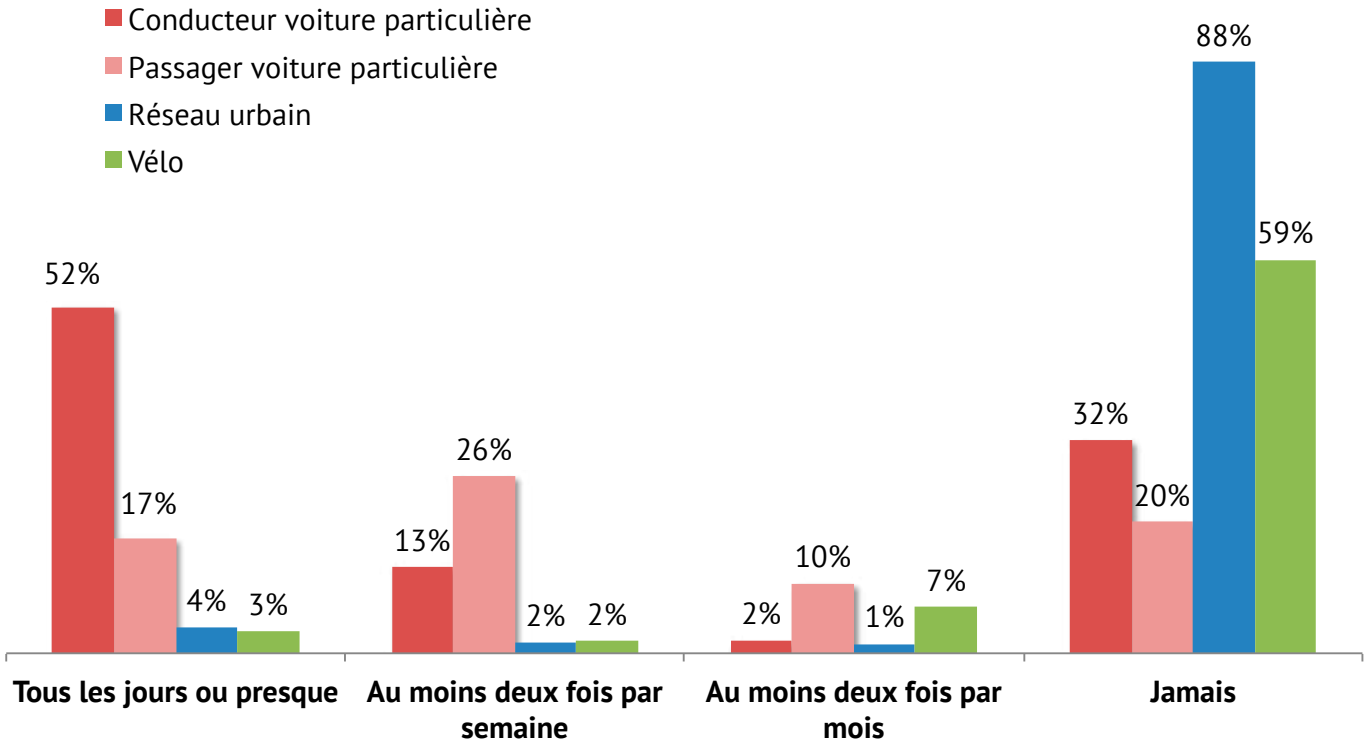
Les "immobiles" : des inactifs

La part des immobiles dans le Voironnais s'élève à 10 % : elle est égale à celle constatée dans la grande région grenobloise.

Les personnes ne s'étant pas déplacées la veille de l'enquête sont plutôt des femmes (56 %), des personnes de plus de 65 ans (47 %) et des inactifs.

Les quartiers périphériques de Voiron et Coublevie accueillent une très faible part d'immobiles (de 2 à 4 %). En revanche, le centre-ville de Voiron accueille une forte proportion d'immobiles (13 %), de même que certaines communes situées dans les communes périphériques du Voironnais (10 % à Rives, 9 % à Tullins, 8 % à Saint-Geoire).

Fréquence d'usage des différents modes de transport en 2010





UNE BAISSE DES USAGES DE LA VOITURE PARTICULIÈRE

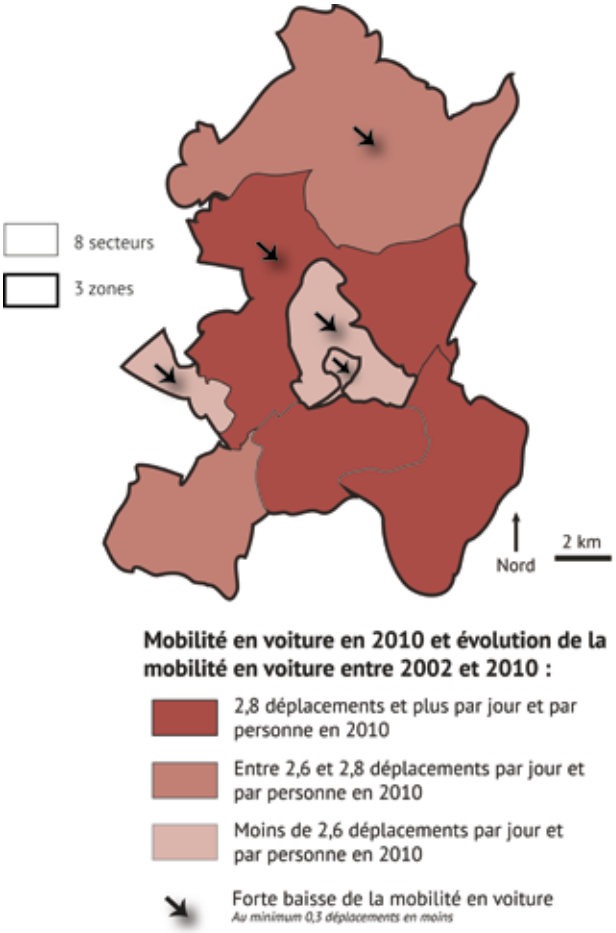
La mobilité en voiture est en baisse...

Entre 2002 et 2010, la mobilité quotidienne en voiture particulière est en baisse. Cette tendance s'observe dans les grandes agglomérations françaises depuis les années 2005.

Dans le Voironnais, la mobilité individuelle en tant que conducteur de voiture particulière a diminué entre 2002 et 2010, passant de 2,8 à 2,6 déplacements par jour et par personne. La diminution concerne l'ensemble du Voironnais, à l'exception des secteurs du sud du Voironnais, enregistrant une forte mobilité en voiture. Dans le secteur de Voreppe, la mobilité individuelle en voiture augmente passant de 2,4 à 2,8 déplacements par jour et par personne.

... sauf pour le motif domicile-école

La baisse de la part modale de la voiture touche tous les motifs de déplacements à l'exception du domicile-école où elle augmente.



69 %

des habitants utilisent quotidiennement la voiture en 2010

2,8

déplacements par jour et par personne en voiture en 2002

2,6

déplacements par jour et par personne en voiture en 2010

Les conducteurs : des actifs multimotorisés

52 % des habitants du Voironnais conduisent une voiture particulière tous les jours ou presque (contre 35 % dans la grande région grenobloise). Les actifs sont surreprésentés.

Les fréquences d'usage sont élevées dans les communes périphériques de Voiron : à St-Jean-de-Moirans, St-Étienne-de-Crossey et St-Cassien, 60 % des habitants sont conducteurs au quotidien, contre 37 % dans le centre-ville de Voiron.

La multimotorisation est liée à ce fort usage de la voiture particulière.





UNE STABILITÉ DES USAGES DES TRANSPORTS EN COMMUN

Une stabilité à l'échelle de l'agglomération

Le nombre de déplacements par jour et par personne réalisé en transports en commun est de 0,2 dans le Voironnais en 2002 comme en 2010. À titre de comparaison, il est de 0,4 à l'échelle de la grande région grenobloise pour les deux années.

Une hausse dans les secteurs urbains en dehors du centre-ville

Depuis 2002, les habitants de Voiron, de Coublevie, de la couronne Nord, et de Voreppe se déplacent davantage en transport en commun. Au contraire, dans les secteurs de Tullins, de Rives et de Paladru-Valdaine, la mobilité individuelle en transports en commun a diminué entre 2002 et 2010.

4 %

des habitants utilisent quotidiennement le réseau urbain en 2010

Le réseau urbain correspond aux réseaux de l'agglomération grenobloise, du Voironnais et du Grésivaudan.

0,2

déplacement par jour et par personne en transports en commun en 2002 et en 2010

Les utilisateurs des transports en commun



4 % des habitants du Voironnais utilisent tous les jours ou presque le réseau urbain (contre 13 % dans la grande région grenobloise).

Les 18-24 ans (9 %), les scolaires (83 %) et les actifs à plein-temps (6 %) sont surreprésentés parmi les utilisateurs quotidiens.

Les usagers quotidiens du réseau urbain sont concentrés dans les quartiers périphériques et les communes aux alentours de Voiron.

UNE PRATIQUE DU VÉLO EXTRÊMEMENT FAIBLE

Le nombre de déplacements par jour et par personne à vélo est quasiment nul, à l'exception des secteurs de Voiron, Coublevie, Voreppe et Moirans où il avoisine 0,1 déplacement par jour et par personne.

3 %

des habitants utilisent quotidiennement le vélo en 2010



Multimodalité et intermodalité

UN DÉCALAGE ENTRE POSSESSION ET USAGE DE LA VOITURE

Posséder une voiture sans l'utiliser...

Le nombre de voitures particulières a augmenté entre 2002 et 2010, tant en nombre absolu que rapporté à la population totale. Cette hausse de la possession ne s'accompagne pas d'une hausse des usages. Au contraire, le nombre de déplacements quotidiens en voiture a diminué de 7 % dans le Voironnais entre 2002 et 2010 passant de 2,8 à 2,6 déplacements par jour et par personne.

Ce décalage s'accentuera probablement avec l'augmentation des coûts de la voiture particulière et l'influence de nouvelles pratiques de mobilité comme le partage de la voiture particulière (covoiturage, autopartage) nées au début des années 2000.

+ 10%

Évolution du nombre de voitures particulières dans le Voironnais

-7 %

Évolution de la mobilité individuelle en voiture dans le Voironnais



... une tendance sociétale

Ces évolutions sont en partie liées aux changements de la structure démographique (vieillissement), de l'évolution de l'offre et de la situation économique (augmentation du prix du pétrole et baisse du pouvoir d'achat). La voiture particulière n'est plus considérée comme le seul mode efficace. Ces évolutions sont particulièrement sensibles chez les jeunes générations. Ainsi, dans l'agglomération grenobloise, les jeunes de 18-24 ans des années 2010 possèdent moins le permis de conduire que les jeunes du même âge du début des années 2000.

Les pratiques de mobilité sont donc en évolution en lien avec un nouveau rapport à la voiture particulière. Toutefois, ces nouvelles pratiques ne signifient pas (encore) que les ménages s'équipent moins en voiture particulière.



DES HABITANTS DE PLUS EN PLUS MULTIMODAUX

Une hausse des usages hebdomadaires des modes de transport

Entre 2002 et 2010, les habitants du Voironnais utilisent davantage l'ensemble des modes de transports au moins deux fois par semaine. En revanche, les tendances sont moins nettes pour les fréquences d'usages hebdomadaires avec une baisse des usages de la voiture particulière en tant que conducteur et du réseau urbain.

Ces tendances montrent une évolution positive vers la multi-modalité : si les parts modales des modes alternatifs à la voiture particulière restent faibles, les usagers qui les utilisent y recourent plus fréquemment.

Une baisse des usages occasionnels de l'automobile

Les usages occasionnels de la voiture en tant que conducteur ont fortement diminué (-53 %). Cette tendance s'explique par un usage plus fréquent : la part des personnes n'utilisant jamais la voiture en tant que conducteur a progressé 4 % entre 2002 et 2010.

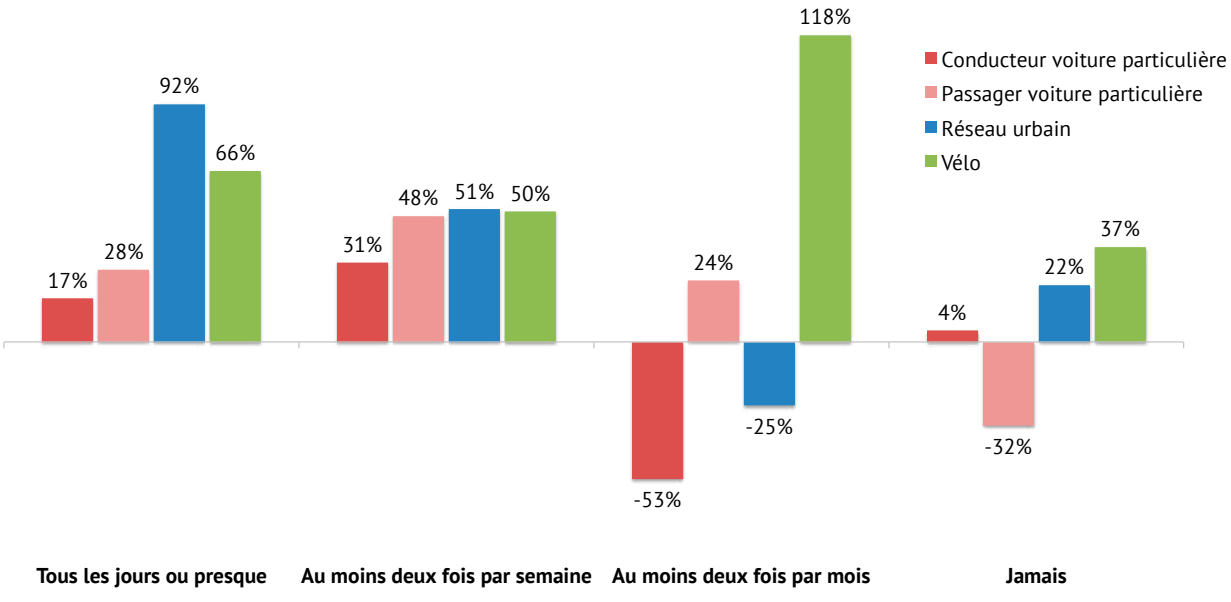
Une hausse des usages quotidiens des transports en commun

L'usage quotidien des transports en commun a presque doublé depuis 2002, avec une hausse de 92 %. L'usage hebdomadaire a quant à lui augmenté de 51 %. Ces hausses s'expliquent par une diminution des usages occasionnels (-25 %) et non par l'arrivée de nouveaux utilisateurs : la part des habitants n'utilisant jamais le réseau urbain a progressé de 8 % entre 2002 et 2010.

Une hausse des usages quotidiens et occasionnels du vélo

Le vélo est davantage utilisé : la part des personnes qui ne l'utilisent jamais a diminué de 19 % depuis 2002. L'évolution est la plus spectaculaire pour des usages occasionnels (+118 % d'utilisateurs pour un usage entre deux fois par mois et une fois par semaine). Cependant, les usages fréquents sont aussi en hausse : le vélo compte ainsi 66 % d'usagers quotidiens en plus depuis 2002.

Evolution de la fréquence d'utilisation des modes de transport





UNE FAIBLE PART DE DÉPLACEMENTS INTERMODAUX

3 % de déplacements intermodaux

Dans le Voironnais en 2010, 3 % des déplacements combinaient plusieurs modes de transports (contre 4 % à l'échelle de la grande région grenobloise). 6 % des personnes qui se sont déplacées ont combiné plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

La voiture utilisée comme rabattement vers les transports en commun

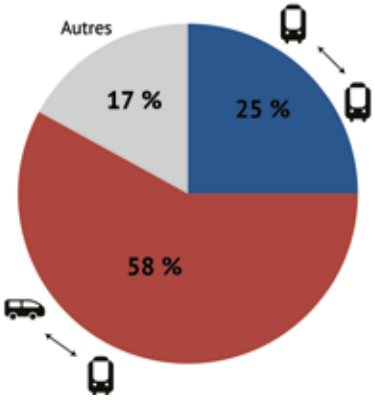
Les connexions entre deux modes au cours d'un même trajet concernent principalement les correspondances entre la voiture et les transports en commun (58 % des combinaisons intermodales). Dans la grande région grenobloise, cette combinaison ne représente que 31 % des connexions intermodales.

25 % des déplacements intermodaux combinent plusieurs transports en commun (bus, tram, train, etc.).

Ces tendances s'expliquent par la faiblesse des offres en transports en commun conduisant les habitants à utiliser la voiture particulière comme mode de rabattement vers les transports en commun.

3 %
de déplacements intermodaux

Modes utilisés dans les déplacements intermodaux





Une faible hausse de l'intermodalité

Depuis 2002, la part des déplacements utilisant plusieurs modes est restée stable, passant de 2 % à 3 % des déplacements, soit une hausse de près de 2 000 déplacements. Le nombre de déplacements intermodaux est passé de 7 000 à 9 100 déplacements.

La part des déplacements intermodaux entre modes de transport en commun a augmenté de 12 %, tandis que celle des connexions entre la voiture et les transports en commun a baissé de 6 %.



Motifs de déplacements

SE RENDRE AU TRAVAIL ET ACCOMPAGNER UN TIERS : DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS EN VOITURE PARTICULIÈRE...

Un tiers des déplacements pour le travail ou les études

En 2010, les déplacements pour le travail et les études représentent 34 % des déplacements.

Cette répartition des motifs est dans la même tendance qu'à l'échelle de la grande région grenobloise avec deux différences sensibles :

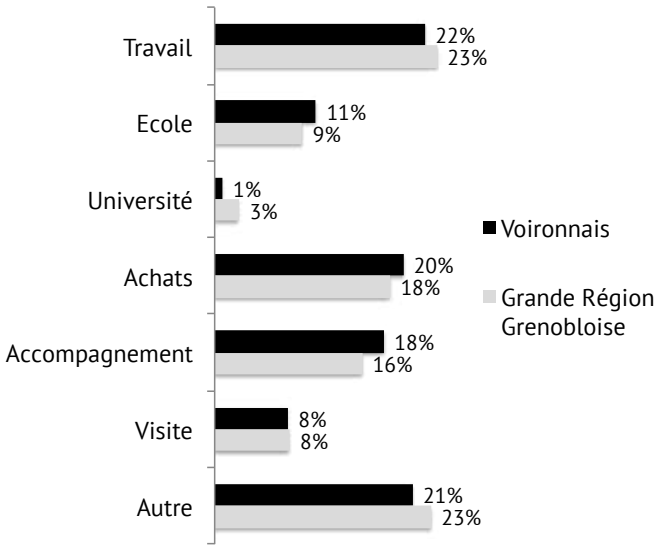
- Une plus forte proportion de déplacements d'achats dans le Voironnais,
- Et une plus forte proportion de déplacements liés à l'accompagnement dans le Voironnais, en lien avec la forte proportion de familles avec enfant(s).

La voiture particulière pour le travail et l'accompagnement

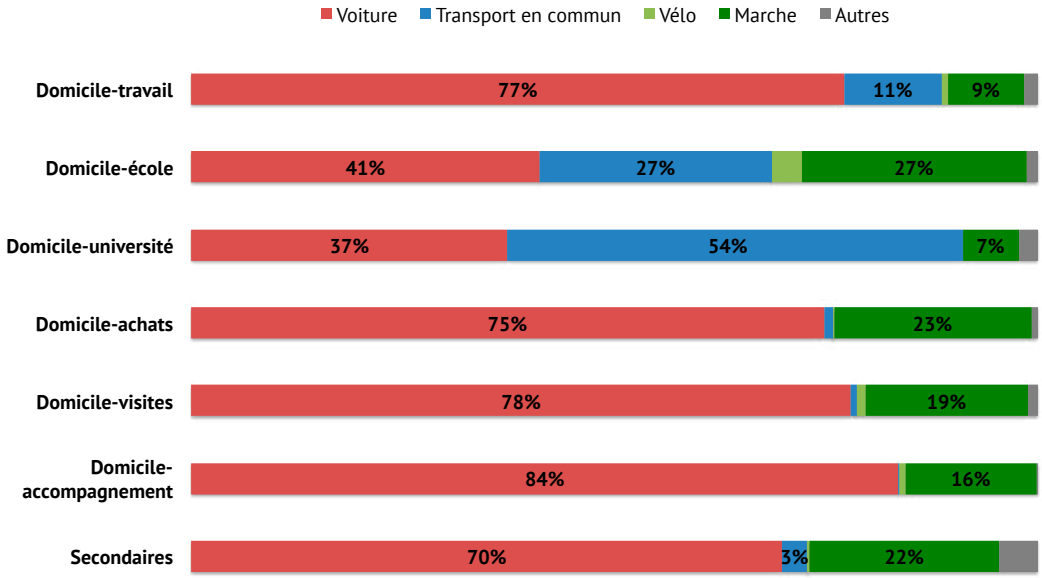
La voiture particulière est fortement utilisée pour se rendre au travail, accompagner des proches et des visites.

77 % des déplacements réalisés pour le travail s'effectuent en voiture particulière et 11 % en transports en commun. L'accompagnement est le motif de déplacement pour lequel la voiture est le plus fortement utilisée (84 %).

Motifs de déplacement
(hors retour au domicile)



Part des modes de transport selon le motif de déplacement





... QUI POURRAIENT ÊTRE ENCORE PLUS CONTRAINTS

Accéder à Grenoble en voiture : une situation peu acceptable de la part des habitants...

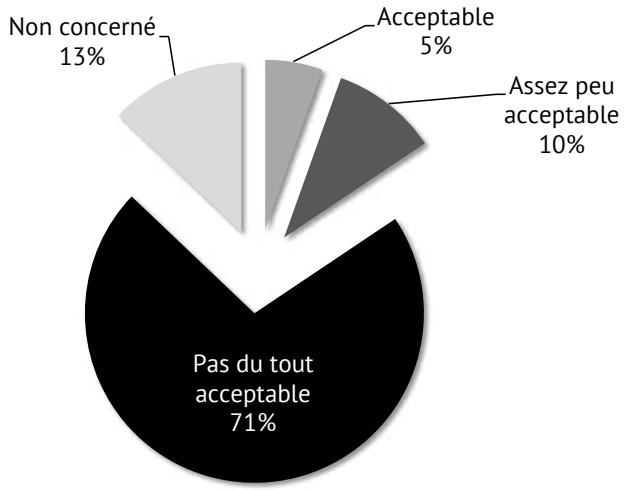
71 % des habitants du Voironnais considèrent que le temps d'accès en voiture particulière aux heures de pointe n'est pas du tout acceptable. Seuls 5 % estiment que le temps d'accès est acceptable.

Cette situation est ressentie comme dégradée depuis quelques années : 60 % des habitants du Voironnais considèrent que le temps d'accès à Grenoble en voiture aux heures de pointe s'est dégradé au cours des trois dernières années.

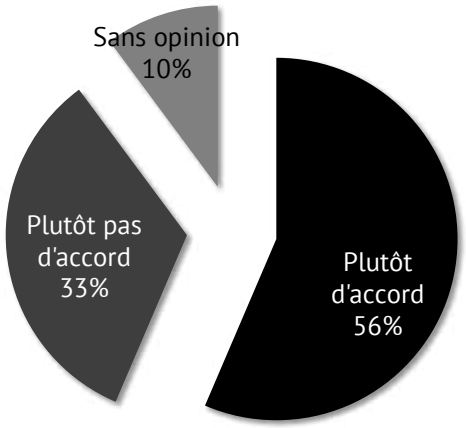
...sauf si la situation des piétons est améliorée

Il existe pourtant une certaine acceptation des politiques qui contraignent l'usage de la voiture en centre-ville : 56 % des habitants sont favorables à des politiques qui facilitent la marche en centre-ville, même si cela contraint les automobilistes.

Appréciation du temps d'accès en voiture à Grenoble aux heures de pointe



Il faudrait faire beaucoup pour les piétons en centre-ville même cela contraint les automobilistes

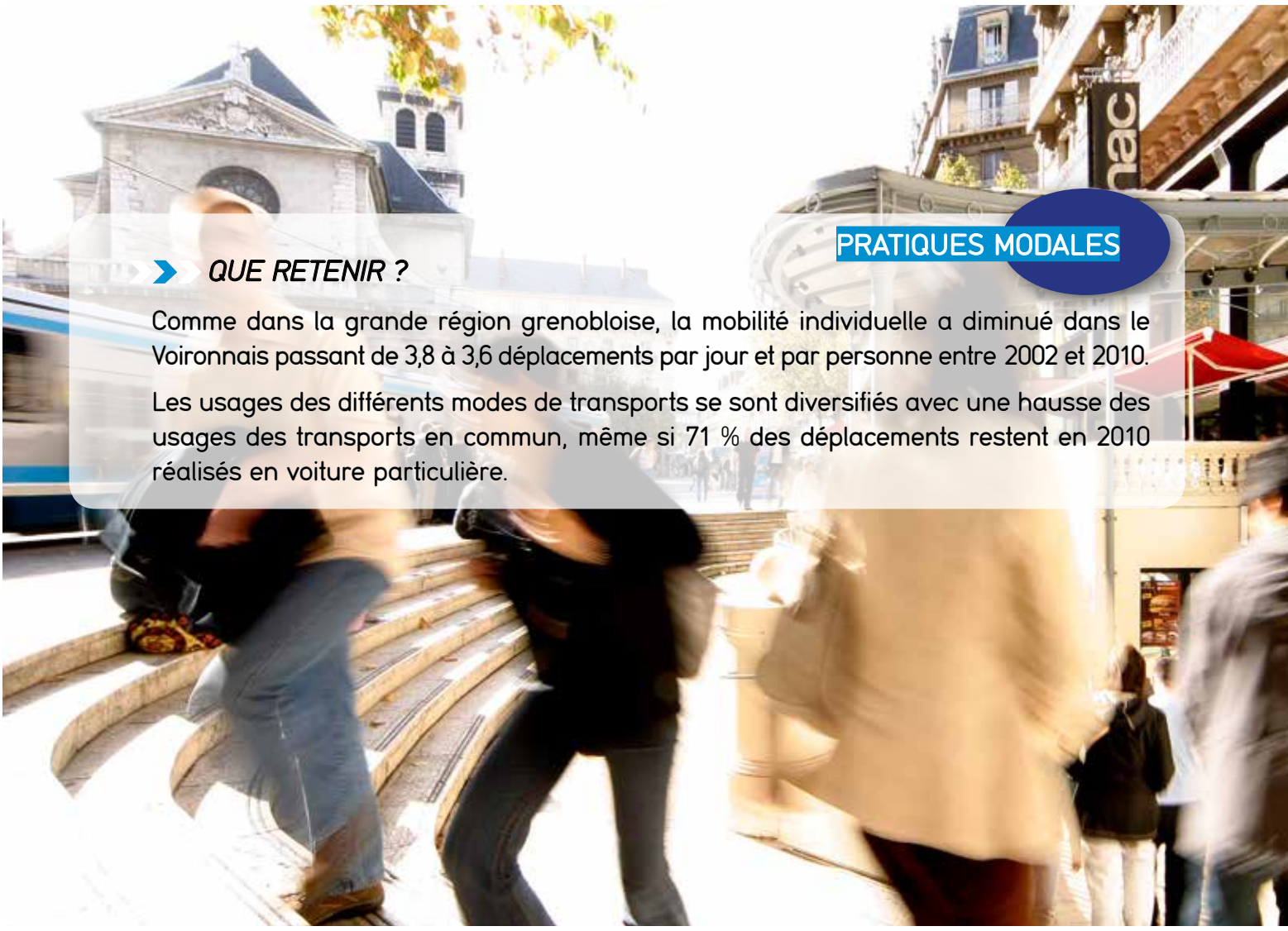


71 %

des habitants considèrent que le temps d'accès en voiture à Grenoble n'est pas du tout acceptable

56 %

des habitants sont favorables à des politiques en faveur du piéton en centre-ville contraignant les automobilistes



PRATIQUES MODALES

QUE RETENIR ?

Comme dans la grande région grenobloise, la mobilité individuelle a diminué dans le Voironnais passant de 3,8 à 3,6 déplacements par jour et par personne entre 2002 et 2010.

Les usages des différents modes de transports se sont diversifiés avec une hausse des usages des transports en commun, même si 71 % des déplacements restent en 2010 réalisés en voiture particulière.

emd

enquête ménages-déplacements

2010

VOIRONNAIS



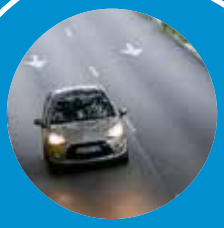


→ Dynamiques

OBJECTIF :
comprendre les dynamiques structurantes du territoire

Les pratiques spatiales et temporelles de mobilité des habitants induisent des dynamiques entre les différents territoires du Voironnais.

Ces dynamiques s'inscrivent dans le temps (durée et temporalité des déplacements) et dans l'espace (échanges et flux entre les territoires).







Temps et vitesse de déplacement

DES TEMPS MOYENS DE DÉPLACEMENT

Des déplacements de plus d'un quart d'heure

Le temps moyen d'un déplacement est de 16 minutes dans le Voironnais. Ce temps est identique dans la grande région grenobloise et dans l'agglomération grenobloise.

La voiture et le train : les modes les plus rapides

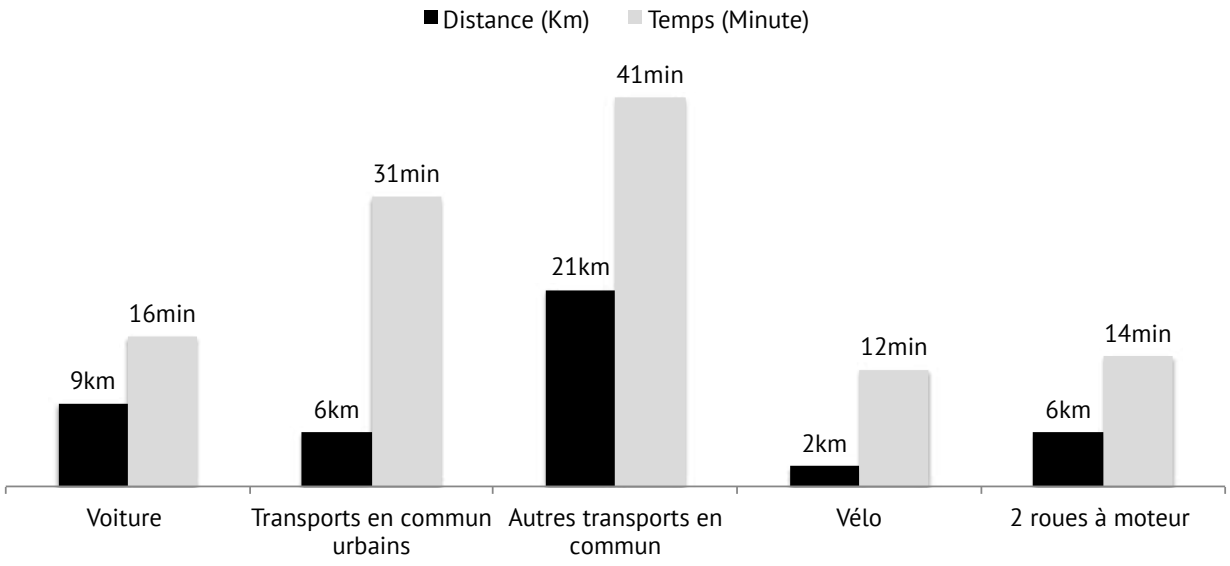
Par rapport aux transports en commun urbain, la voiture permet de parcourir autant de distance en deux fois moins de temps. En revanche, les autres transports en commun (bus interurbain, train...) sont aussi rapides que la voiture.

Le vélo est un mode de proximité : 2 kilomètres sont parcourus en moins d'un quart d'heure.

16 min
Temps moyen d'un déplacement



Distance et temps moyens d'un déplacement selon le mode de transport





DES BUDGETS-TEMPS ÉLEVÉS AU SUD DU VOIRONNAIS

1 heure par jour pour parcourir 29 kilomètres

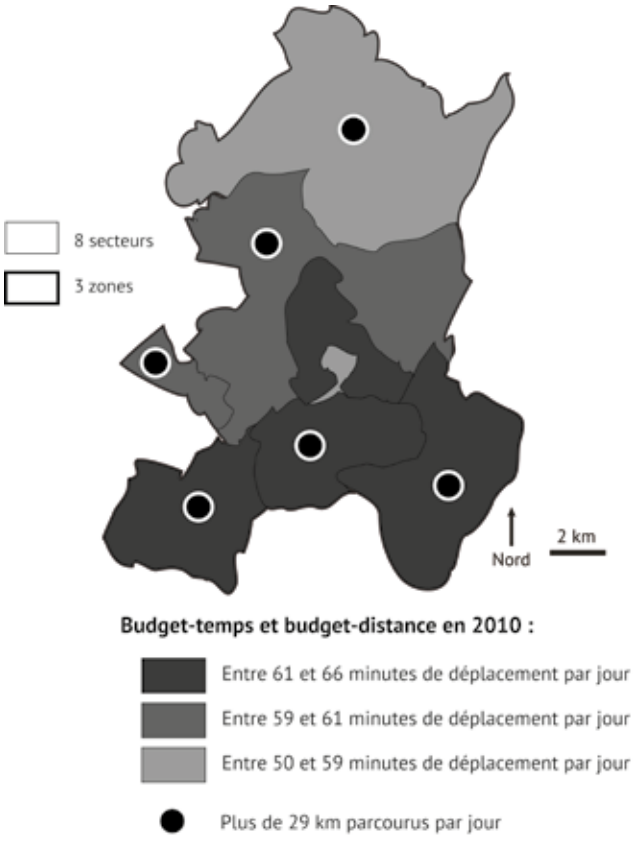
En moyenne, les habitants du Voironnais consacrent une heure de leur journée à se déplacer. Ce temps moyen s'observe dans la grande région grenobloise (58 minutes) et dans l'agglomération grenobloise (59 minutes).

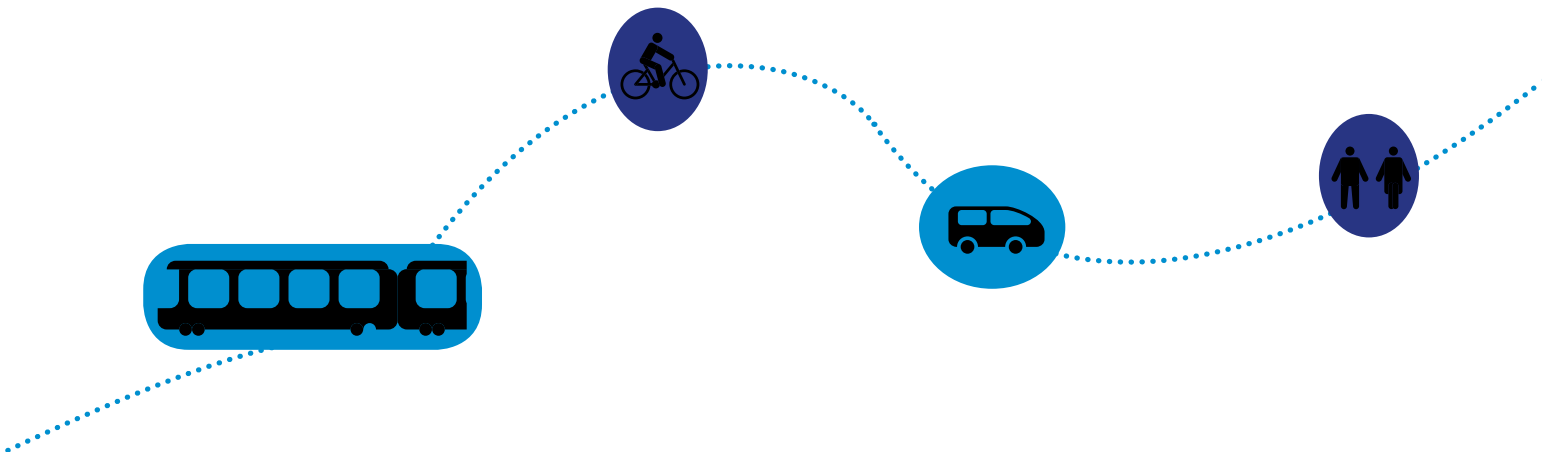
Le nombre de kilomètres parcourus par jour est de 29 kilomètres, contre 23 kilomètres dans la grande région grenobloise.

Des distances parcourues plus élevées en dehors de Voiron et de Coublevie

À l'extérieur de Voiron et de Coublevie, les distances parcourues sont supérieures à la moyenne (23 kilomètres). Les habitants ont tendance à parcourir des distances plus grandes pour accéder aux emplois, aux services et aux commerces.

Les temps de déplacements ne sont pas systématiquement plus élevés en périphérie. Les habitants du centre-ville de Voiron et du secteur de Paladru-Valdaine consacrent ainsi moins d'une heure par jour à se déplacer.





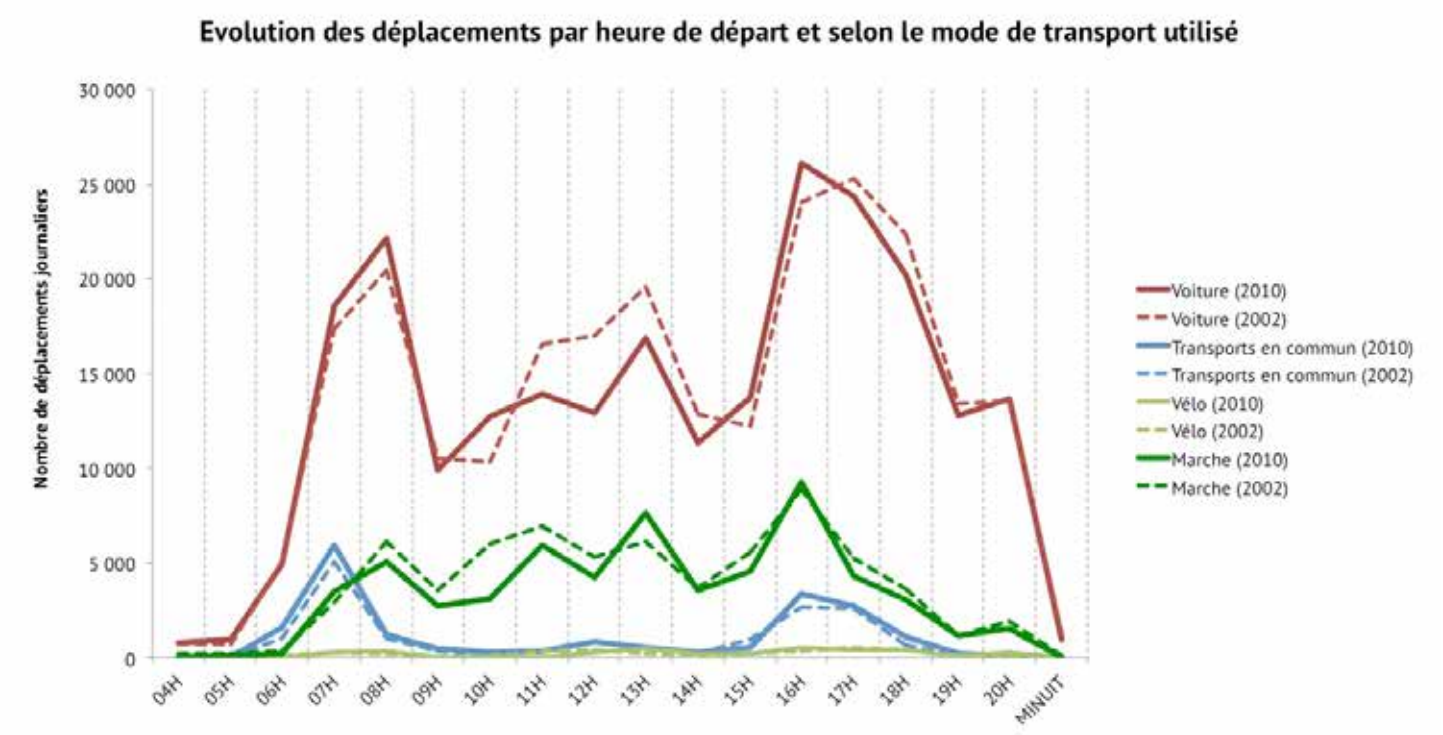


RYTHMES URBAINS : UNE JOURNÉE À 3 TEMPS

Au cours d'une journée surviennent trois pics de déplacements qui correspondent aux mobilités professionnelles.

- **L'heure de pointe du matin** s'étend de 7h à 9h30, avec un pic des transports en commun survenant avant celui des voitures (respectivement à 7h30 et 8h30).
- **L'heure de pointe du midi** (12h30 à 14h30) est moins importante que celui du matin ; la voiture et la marche sont dominantes et les transports en commun peu utilisés.
- **L'heure de pointe du soir** (16h à 19h30) dure plus longtemps pour la voiture que pour les autres modes.

Si la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé, son usage a diminué depuis 2002 aux heures de pointe du midi pour augmenter aux heures de pointe du matin et du soir : les actifs rentrent moins déjeuner à domicile. La marche est globalement moins pratiquée, sauf lors de l'heure de pointe du midi. L'usage des transports en commun est en légère augmentation le matin et le soir.





Flux et attractivité du Voironnais

DE NOMBREUX ÉCHANGES AVEC LES ZONES LIMITROPHES

13 % des déplacements de la grande région grenobloise

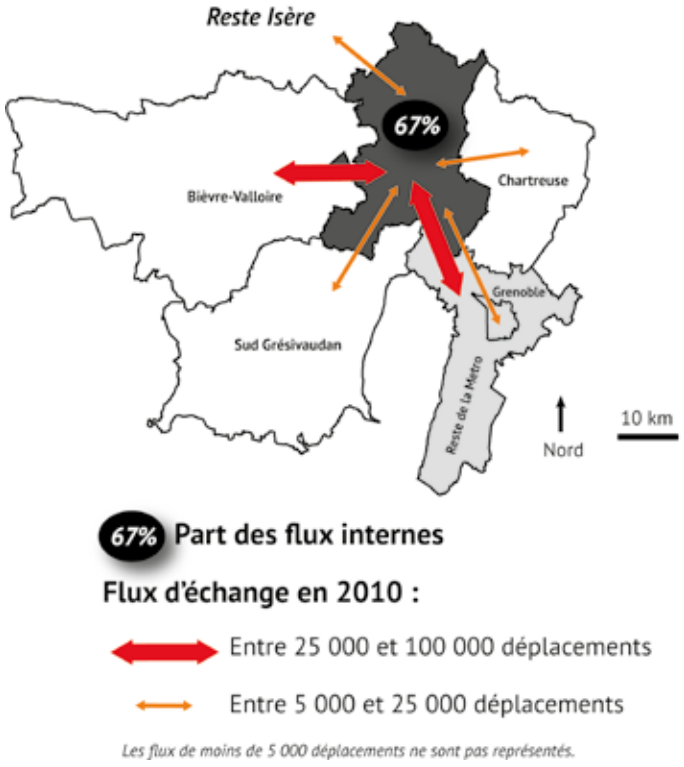
Le Voironnais est concerné par 13 % des déplacements effectués dans la grande région grenobloise.

Des échanges importants avec les zones limitrophes

Les échanges sont importants avec l'agglomération grenobloise hors Grenoble et la Bièvre-Valloire. 15 % des déplacements sont en échange avec l'agglomération grenobloise.

Des flux d'échange supérieurs à 5000 déplacements par jour sont également enregistrés avec le Sud Grésivaudan, la ville de Grenoble, la Chartreuse et le reste de l'Isère.

67 % des déplacements ont comme origine et comme destination le Voironnais : la part des flux vers l'extérieur de l'agglomération est relativement forte (33 % contre 17 % à l'échelle de l'agglomération grenobloise).



33 %

Part des déplacements ayant comme origine ou comme destination l'extérieur du Voironnais

emd
enquête ménages-déplacements
2010 VOIRONNAIS



DES ÉVOLUTIONS CONTRASTÉES DEPUIS 2002

Une attractivité importante de Voiron-Coublevie

Plus de 15 000 déplacements sont comptés entre le centre-ville de Voiron et le reste de Voiron-Coublevie.

Le secteur de Voiron-Coublevie a une attraction très importante sur les secteurs du sud du Voironnais.

Depuis 2002, plus de déplacements internes dans le sud du Voironnais...

Les flux internes aux secteurs au centre et au sud du Voironnais en forte hausse. L'influence de l'agglomération grenobloise tend à diminuer dans ces secteurs.

...et des déplacements qui se tournent vers l'extérieur dans le nord du Voironnais

Au contraire, les secteurs au nord du Voironnais sont davantage tournés vers l'extérieur du périmètre de l'EMD de la grande région grenobloise :

- Les flux d'échanges entre le nord du Voironnais et l'extérieur sont en augmentation (de 60 %).
- Les flux internes dans les secteurs au nord du Voironnais en baisse (de 51 %).



Les flux en chiffres

60 min
Budget-temps d'un habitant du Voironnais

2 km
Distance moyenne parcourue à vélo

67 %
Part des déplacements internes au Voironnais

16 min
Durée moyenne d'un déplacement en voiture



DYNAMIQUES

QUE RETENIR ?

Le temps moyen d'un déplacement est de plus d'un quart d'heure pour un déplacement réalisé dans le Voironnais. Les habitants du Voironnais consacrent près d'une heure par jour à se déplacer. Ce budget-temps est semblable à celui de la grande région grenobloise et de l'agglomération grenobloise.

Les échanges avec l'extérieur du Voironnais sont importants avec un tiers des déplacements ont comme origine ou comme destination l'extérieur du Voironnais. Le Voironnais échange avec l'agglomération grenobloise et la Bièvre.

emd

enquête ménages-déplacements

2010

VOIRONNAIS



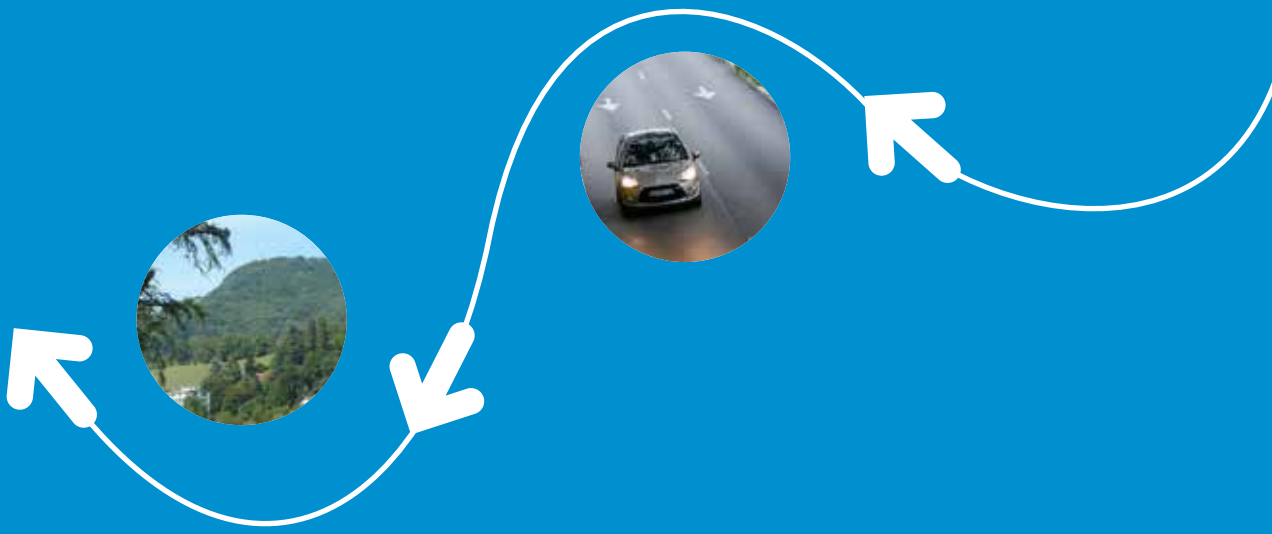


Opinions

OBJECTIF :
partir des opinions pour comprendre les pratiques modales

Le temps de parcours et le prix du déplacement sont souvent des facteurs mis en avant pour expliquer le choix modal. Pourtant, les représentations associées aux moyens de transport sont un ingrédient décisif du choix modal.

Grâce au fichier opinion des Enquêtes Ménages-Déplacements, il est possible de saisir les représentations et d'appréhender les liens entre ces images et les pratiques habituelles de déplacements. Cette analyse permet d'identifier les logiques d'action qui sous-tendent le choix modal.





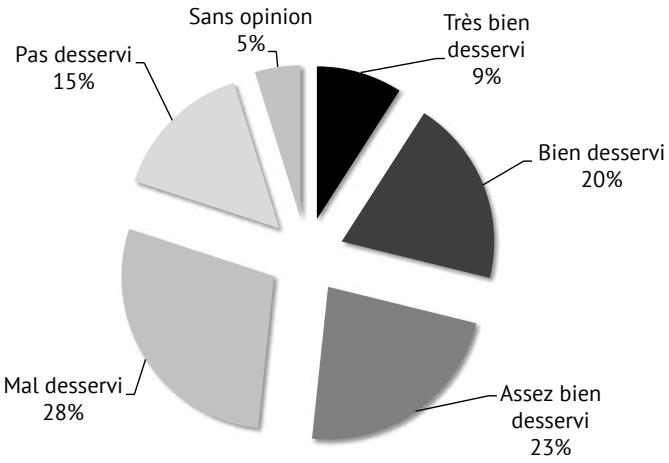
Perception de l'offre en transport collectif

UNE PERCEPTION MITIGÉE DE LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les opinions relatives à la desserte en transports collectifs sont mitigées. Si une faible majorité des habitants du Voironnais est satisfaite par la desserte en transports collectifs, les habitants du Voironnais sont également 43 % à considérer que leur domicile est mal, voire pas desservi.



Perception de la desserte du domicile en transports collectifs



43 %

des habitants estiment être mal ou non desservis par les transports en commun





Image et choix des modes de transports

ANALYSE DES COMPORTEMENTS DE HUIT TYPES D'HABITANTS POUR COMPRENDRE LES CHOIX DE MOBILITÉ

Classer les habitants selon les prédispositions à l'usage des différents modes

Alors que la plupart des études sur le choix des ménages concernant les différents modes de transport portent sur les prix ou le temps, 6T-Bureau de recherche propose une approche novatrice combinant les temps, les prix, les préférences d'usage et les habitudes d'utilisation de tel ou tel mode de transport.

À partir des Enquêtes Ménages-Déplacements, les habitants sont classés selon leurs prédispositions à l'usage des différents modes. Cette typologie compte huit types, répondant chacun à une combinaison de logiques de comportement spécifique.

Les modalités de construction de la typologie sont les suivantes :

- Les **HABITUDES** des modes de transports utilisés : les habitants qui utilisent exclusivement un seul mode sont différenciés des habitants qui utilisent plusieurs modes de transports.
- Les **VALEURS** : les habitants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) sont différenciés de ceux qui qualifient l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, bruyant, etc.).
- Les **PRÉFÉRENCES** : les habitants sont différenciés selon leur préférence en faveur des différents modes de transports.

Huit types d'habitants selon leurs habitudes de mobilité et leurs perceptions des modes de transports

TYPE	Description
Automobilistes exclusifs convaincus	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et ont une image négative des transports collectifs.
Automobilistes exclusifs ouverts	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne, mais sont ouverts à l'utilisation d'autres modes de transports dans la mesure où ils ont une image positive des transports collectifs.
Modes alternatifs exclusifs	Ils n'utilisent jamais l'automobile. Leurs habitudes spatiales se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo.
Automobilistes contraints à l'usage des transports publics	Ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints (stationnement, congestion, etc.) à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes.
Prédisposés aux modes alternatifs	Ils préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport.
Comparateurs de temps	Ils utilisent le mode de transport le plus rapide et choisissent au cas par cas.
Écologistes civiques	Ils privilégient l'usage des moyens de transport écologiques pour être en accord avec leurs convictions.
Ancrés dans la proximité	Ils n'aiment pas se déplacer par des moyens de transport motorisés, sont fortement ancrés dans la proximité.



TYPOLOGIE DES LOGIQUES D'ACTIONS QUI SOUS-TENDENT LES PRATIQUES MODALES

Peu de différences territoriales

La part des "automobilistes exclusifs" est élevée dans l'ensemble des zones géographiques en comparaison de la moyenne observée dans l'ensemble de la grande région grenobloise.

Plus d'utilisateurs des modes alternatifs dans le centre-ville de Voiron...

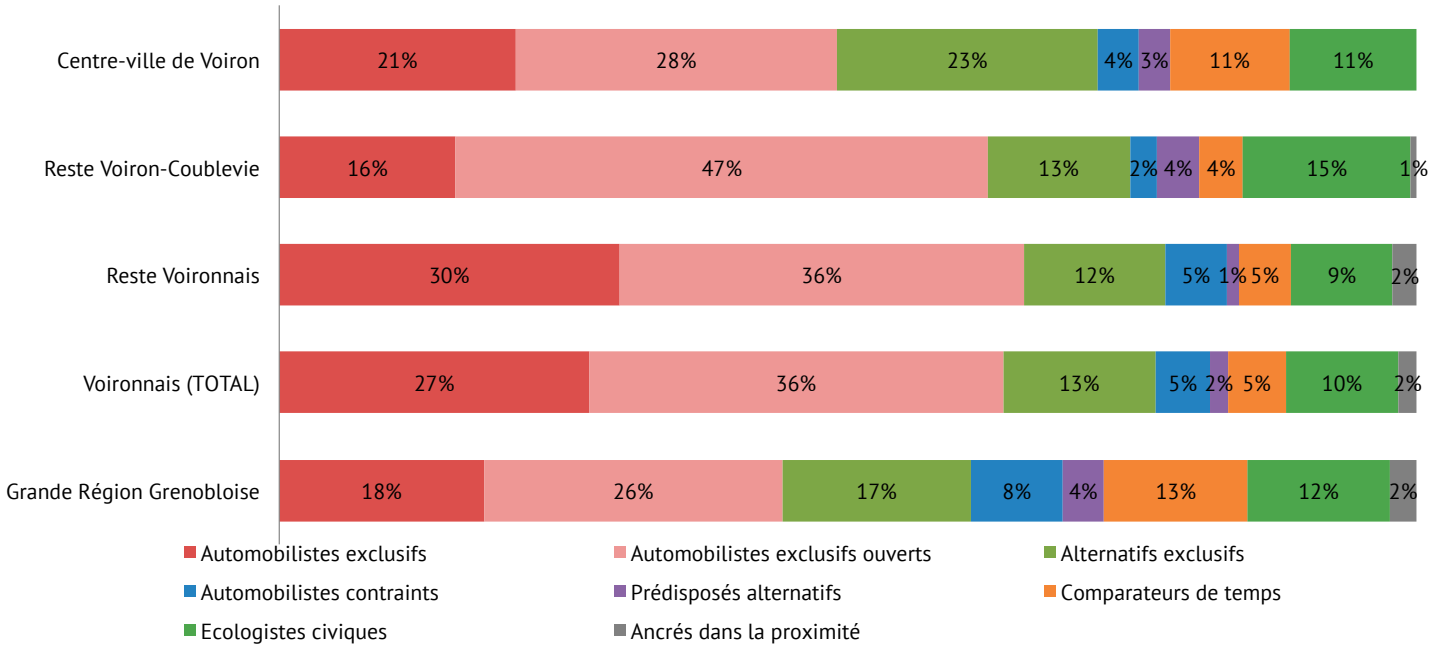
Le centre-ville de Voiron présente cependant une part élevée, par rapport aux autres zones, de personnes utilisant exclusivement les modes alternatifs à la voiture particulière, les "modes alternatifs exclusifs" et de "comparateurs de temps". La présence de ces types reflète une densité de l'offre de transports en commun qui permet de se déplacer avec d'autres modes que la voiture particulière. Le centre de Voiron présente des caractéristiques urbaines propices à la marche (services de proximité...).

...et de prédisposés aux modes alternatifs dans le reste de Voiron-Coublevie

Voiron et Coublevie se distinguent quant à eux par une forte part d' "automobilistes exclusifs ouverts" et d' "écologistes civiques".

La surreprésentation de ces deux types indique que les personnes résidant dans cette zone seraient disposées à utiliser davantage les modes alternatifs à la voiture particulière si l'offre devenait plus développée et adaptée à leurs besoins de mobilité.

Typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales selon la zone de résidence









Le choix des modes de transport en chiffres

63 %
n'utilisent que l'automobile

10 %
privilégient des modes de transports écologiques

5 %
comparent l'ensemble des modes pour choisir le mode utilisé

13 %
n'utilisent que les transports en commun

5 %
préfèrent utiliser la voiture, mais se déplacent en transport en commun



Des automobilistes ouverts aux modes alternatifs

Par rapport à la typologie des communes périurbaines de 19 Enquêtes Ménages-Déplacements, le Voironnais se distingue par une plus forte proportion de personnes :

qui utilisent exclusivement la voiture et ont une mauvaise image des transports en commun : les "automobilistes exclusifs convaincus" ;

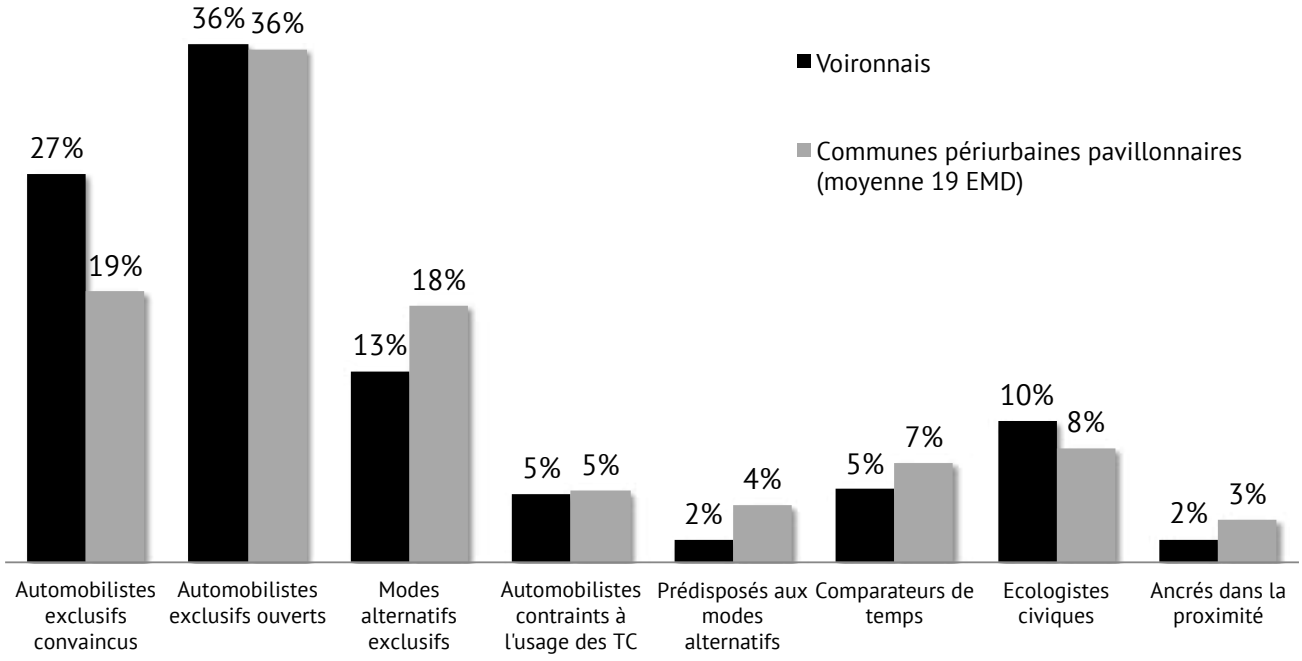
qui utilisent majoritairement les transports en commun, le vélo ou la marche à pied pour être en accord avec leurs principes : les "écologistes civiques".

Les habitants du Voironnais sont donc davantage attachés à la voiture particulière et sont plus sensibles aux questions environnementales que les habitants de territoires comparables.

Ainsi, la voiture n'est pas seulement un choix, mais également une nécessité pour ces habitants.



Comparaison des logiques qui sous-tendent le choix modal



Données des 19 EMD d'après 6T-Bureau de recherche, 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?*, CERTU.



OPINIONS

QUE RETENIR ?

La majorité des habitants du Voironnais utilisent exclusivement la voiture pour se déplacer et ont une image mitigée des transports en commun.

Cependant, ils sont ouverts à l'utilisation d'autres modes de transports. Des pratiques de partage de la voiture, comme le covoiturage, semblent alors être un moyen de réduire la part modale de l'automobile.

Les partenaires de l'EMD

PARTENAIRES FINANCIERS

- L'État
- SMTC de l'agglomération grenobloise
- Communauté d'agglomération du Pays Voironnais
- Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan
- Région Rhône-Alpes
- Département de l'Isère
- Grenoble-Alpes Métropole
- Ville de Grenoble

PARTENAIRES ASSOCIÉS

- Communauté de communes du Sud Grenoblois
- Communauté de communes Chartreuse Guiers
- Communauté de communes Bièvre Est
- Communauté de communes Bièvre Toutes Aures
- Communauté de communes de la Bourne à l'Isère
- Communauté de communes de la Matheysine
- Communauté de communes de Mens
- Communauté de communes de Vinay
- Communauté de communes des Deux Alpes
- Communauté de communes des Vallées du Valbonnais
- Communauté de communes du Balcon sud de la Chartreuse
- Communauté de communes du Canton de Clelles
- Communauté de communes du canton de Monestier de Clermont
- Communauté de communes du Massif du Vercors



+ d'infos

Un **CD-ROM** présentant la méthodologie, les chiffres-clés de l'Enquête Ménages-Déplacements et l'ensemble des documents concernant les exploitations des EMD est disponible auprès de la Direction de la Mobilité et des Transports de Grenoble-Alpes Métropole/SMTC.

(6-t) Document réalisé par 6T-Bureau de recherche

- Communauté de communes de Vercors Isère
- Communauté de communes du Pays de Bièvre Liers
- Communauté de communes du Pays de Chambaran
- Communauté de communes du Pays de Corps
- Communauté de communes du Pays de Saint Marcellin
- Communauté de communes du territoire de Beaurepaire
- Syndicat mixte du Pays de Bièvre Valloire
- Syndicat mixte du Pays du sud Grésivaudan
- Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise

PARTENAIRES TECHNIQUES

- Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise
- CERTU
- CETE de Lyon
- DDE de l'Isère
- DDT
- 6T-Bureau de recherche

Un club pour valoriser l'EMD : l'EMD de la grande région grenobloise, catalyseur d'une dynamique partenariale autour des questions de mobilité

Cette richesse d'analyse ne pouvant rester lettre morte, le SMTC, maître de l'ouvrage de l'enquête, et les principaux partenaires ont souhaité poursuivre leur collaboration au sein du club "Valorisation de l'EMD". Animé par l'Agence d'Urbanisme, il favorise la mise en commun des données et le partage des enseignements des différents programmes d'études sur la mobilité. Le club, réuni trois à quatre fois par an, est ainsi un lieu de "mise à niveau" de la connaissance et d'impulsion d'une action collective éclairée. Il permet également d'ouvrir la réflexion sur les évolutions de la mobilité à travers la présentation de divers travaux comme l'Enquête Nationale Transports, les EMD d'autres agglomérations et les travaux de recherche en cours.

www.lametro.fr







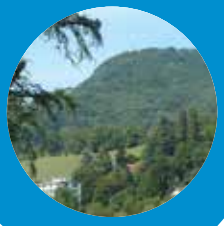
ACCÉDER AUX RÉSULTATS DE L'EMD :
www.smtc-grenoble.org

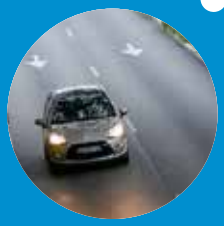
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Direction de la Mobilité et des Transports

Tél : 04 76 59 59 59
www.smtc-grenoble.org







crédits photos : C. Pedrotti, F. Louis, SMTC/Métro, Le Pays Voironnais, DR | conception : TerraPublica | maquette : 67

Communauté du Pays Voironnais

SMTC