

# ZOOM



L'ENQUÊTE  
**mobilité**  
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE  
OCT 2019 - DÉC 2020

## USAGES ET USAGERS DU VÉLO

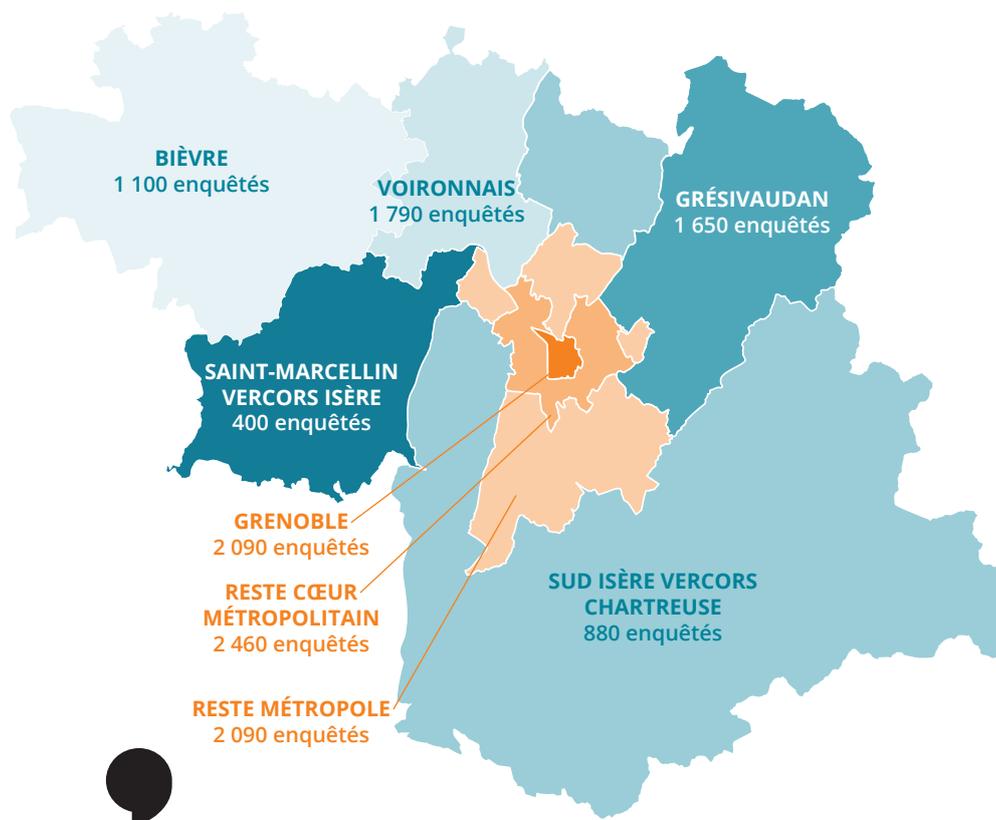
### CONSTATS, ENJEUX ET LEVIERS

JUIN 2023

Écologique, bon marché, bon pour la santé, peu consommateur d'espace, flexible... Pour ses pratiquants, la petite reine combine l'ensemble de ces qualités et a le vent en poupe ces dernières années : explosion des ventes de vélos, création des premiers « réseaux express vélo », développement de la pratique en ville comme à la campagne, mise en place d'aménagements temporaires et du « coup de pouce vélo » pendant la crise sanitaire, succès grandissant du baromètre des villes cyclables, jusqu'à l'adoption fin 2018 du premier plan vélo national. **Conçu dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités, le plan vélo 2018 - 2025 a pour ambition de porter la part modale du vélo de 3 à 9 % à horizon 2024.** Il est assorti d'un fonds vélo de 350 millions d'euros sur sept ans et a été prolongé par le plan vélo et marche 2023-2027.

**Au regard des enjeux climatiques, sanitaires, mais aussi des problématiques de raréfaction de l'énergie et des ressources financières des ménages et des collectivités, le développement du vélo apparaît comme un enjeu central.**

#### 8 GRANDS SECTEURS D'ENQUÊTE



### MÉTHODOLOGIE 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.

#### FICHE D'IDENTITÉ DE L'ENQUÊTE

**12 450**

personnes de 5 ans et plus interrogées

**44 600**

déplacements recensés

**359**

communes

**17** semaines d'enquête

entre novembre 2019 et mars 2020, puis septembre et octobre 2020

#### CHIFFRES CLÉS

**5 %**

des déplacements

des habitants de la grande région grenobloise sont réalisés à vélo et 2 % des km

**+81 %**

de déplacements

à vélo en 2020 par rapport à 2010

**60 %**

des ménages

de la grande région grenobloise disposent d'un vélo

**2,5 km**

est la distance moyenne d'un déplacement à vélo

# LA PRATIQUE DU VÉLO PROGRESSE ENTRE 2010 ET 2020

Entre 2010 et 2020, le nombre de déplacements réalisés par les habitants de la grande région grenobloise a diminué de 4 %.

À contre-courant de cette tendance, le nombre de déplacements réalisés à vélo a progressé de 81 %, soit 59 000 déplacements supplémentaires. La part modale du vélo reste cependant modeste avec 5 % des déplacements des habitants de la grande région grenobloise.

## LA CROISSANCE DE LA PRATIQUE EST PORTÉE PAR LES 25-64 ANS

Parmi la tranche d'âge des actifs (25-64 ans), ce sont les 25-34 ans qui se déplacent le plus à vélo. La pratique des plus de 65 ans évolue peu, tout comme celle des 18-24 ans.



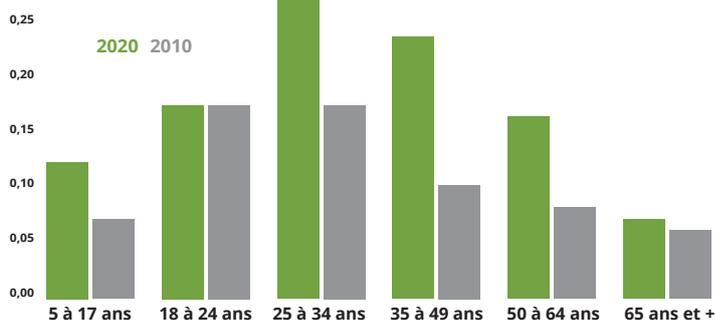
LA PRATIQUE DES PLUS JEUNES (5-18 ANS) PROGRESSE, CETTE PROGRESSION EST À NUANCER  
**43 % DES DÉPLACEMENTS VÉLO DES 5-10 ANS LE SONT EN TANT QUE PASSAGER**



**LES 18-24 ANS SONT LES PRINCIPAUX USAGERS DES SERVICES DE TROTINETTES LIBRE-SERVICE**  
 DANS LA MÉTROPOLE : ILS REPRÉSENTENT 50 % DES USAGERS EN 2021 (SMMAG, 2021)



Evolution de la mobilité quotidienne à vélo par âge entre 2010 et 2020



## LES FEMMES SE DÉPLACENT MOINS À VÉLO QUE LES HOMMES

Les femmes se déplacent deux fois moins à vélo que les hommes, malgré une progression importante de leur pratique sur la période 2010-2020.

### NOMBRE DE DÉPLACEMENT VÉLO PAR JOUR SELON LE GENRE

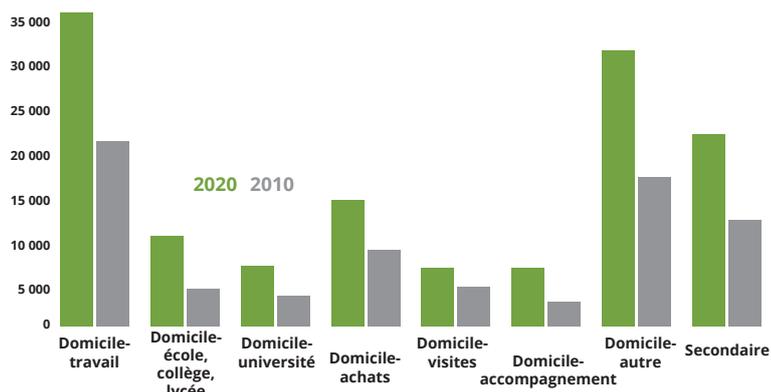


## LA PRATIQUE DU VÉLO PROGRESSE SUR L'ENSEMBLE DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Entre 2010 et 2020, le nombre de déplacements à vélo a progressé quel que soit le motif de déplacement.

La forte progression est à mettre au crédit du motif domicile-travail (+ 14 000 déplacements) qui représente un quart de la croissance à lui seul.

Évolution du nombre de déplacements à vélo selon le motif entre 2010 et 2020



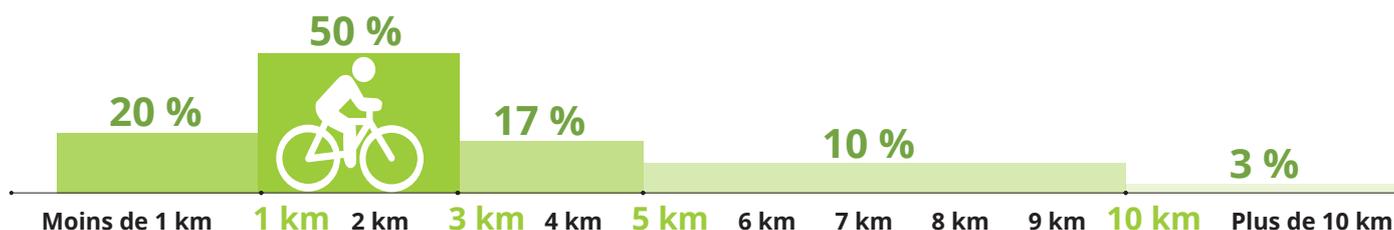
## LES DÉPLACEMENTS À VÉLO RESTENT DE COURTE DISTANCE

### UNE DURÉE ET UNE DISTANCE DE DÉPLACEMENT STABLE

Entre 2010 et 2020, la distance et la durée moyenne des déplacements vélos sont restées stable : ~ 2,5 km en 15 minutes.

Les distances moyennes des déplacements à vélo varient peu selon les territoires de la grande région grenobloise.

#### Répartition des déplacements à vélo selon la distance parcourue

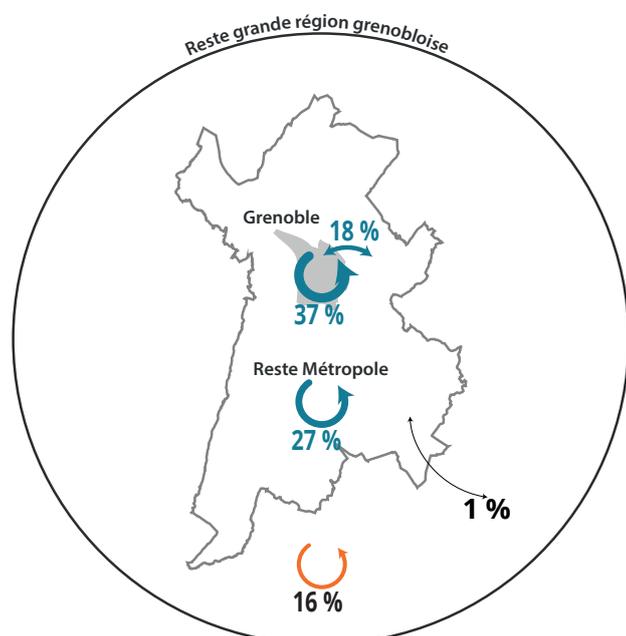


### LA PRATIQUE DU VÉLO DIMINUE AVEC L'ALLONGEMENT DE LA DISTANCE

En 2020, 70 % des déplacements réalisés à vélo font moins de 3 km, 17 % font entre 3 et 5 km et seuls 13 % font plus de 5 km.

La part modale du vélo est de 8 % sur les déplacements de 1 à 5 km, puis diminue avec la distance. Elle n'est que de 3 % sur les déplacements de 5 à 10 km et de 2 % de 10 à 15 km.

## 4 DÉPLACEMENTS À VÉLO SUR 5 SONT INTERNES À LA MÉTROPOLE



Les déplacements à vélo se concentrent dans les zones les plus denses du territoire où les distances parcourues sont plus courtes et l'espace public plus favorable aux modes actifs :

- 37 % des déplacements à vélo sont réalisés dans Grenoble
- 45 % des déplacements à vélo sont réalisés dans le reste de la métropole.

#### Répartition des déplacements à vélo dans la grande région grenobloise

131 500 déplacements à vélo dont :

- 84% internes à la métropole
- 16% internes au reste de la grande région grenobloise
- 1% d'échanges entre la métropole et le reste de la grande région grenobloise



### UNE ATTÉNUATION DE L'EFFET MÉTÉO SUR LA PRATIQUE DU VÉLO ?

Le SMMAG suit la fréquentation quotidienne de 5 boucles historiques de comptage vélo. Ces comptages ont permis d'évaluer la différence de fréquentation entre les jours de beau temps et les jours de pluie (> 0,3 mm). En 2012, les compteurs enregistraient 25 % de fréquentation de moins les jours de pluie. En 2022, la différence n'était plus que de 11 %. Il semblerait donc que depuis 2012, la pratique cyclable tende à être moins impactée par les aléas météorologiques. Les prochaines années permettront de confirmer ou infirmer cette tendance. (SMMAG - 5 min de l'observatoire)

# LE VÉLO : UN MODE DE TRANSPORT INDIVIDUEL, ÉCOLOGIQUE ET SPORTIF

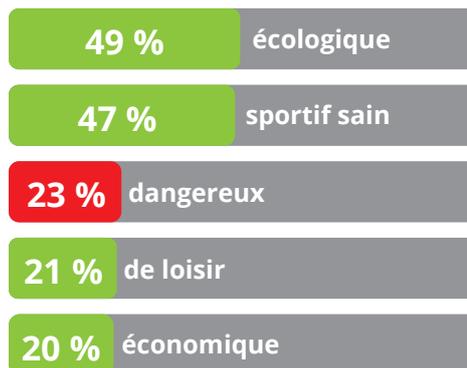
## LE VÉLO BÉNÉFICIE D'UNE BONNE IMAGE

72 % des enquêtés ont une image plutôt positive du vélo. Il est considéré comme écologique, sportif/sain, ainsi que bon marché. **En revanche, il est également considéré comme dangereux**, ce qui freine sa pratique.

### QUELLES MOTIVATIONS POUR LE CHOIX DU VÉLO ?

Selon le Bureau Mobil'homme qui a mené une étude sur les logiques de choix modal, le vélo est un mode de déplacement qui séduit les personnes :

- ayant de fortes convictions écologiques ;
- souhaitant faire de l'activité physique en se déplaçant ;
- ayant une aversion pour la conduite d'un véhicule motorisé.



## RETOUR SUR PLUS DE 50 ANS D'OBSERVATION DE LA MOBILITÉ...

Fruit d'une longue tradition d'observation de la mobilité, le territoire grenoblois dispose de huit enquêtes déplacements, la première datant des années 60. Initialement menées sur un périmètre moins vaste qu'aujourd'hui, elles témoignent du lien étroit entre les pratiques de déplacements, les modes de vie et l'aménagement du territoire.

En 1978, les habitants effectuaient 0,25 déplacement à vélo par personne et par jour. La pratique du vélo a ensuite diminué jusqu'au début des années 2000, et repart à la hausse depuis.

### AVERTISSEMENT

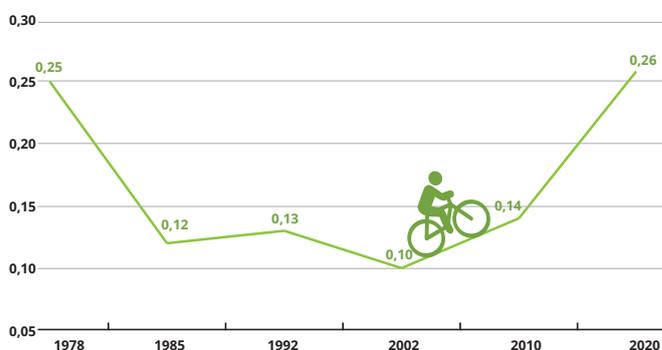
Les analyses ci-dessous sont menées à l'échelle du périmètre historique des enquêtes mobilité qui comprend 25 communes et 399 000 habitants (cf. carte).

Périmètre historique des enquêtes déplacements



DANS LA PARTIE CENTRALE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE,  
**LA PRATIQUE DU VÉLO PROGRESSE POUR ATTEINDRE LE MÊME NIVEAU QU'EN 1978**

Nombre de déplacements à vélo par personne et par jour



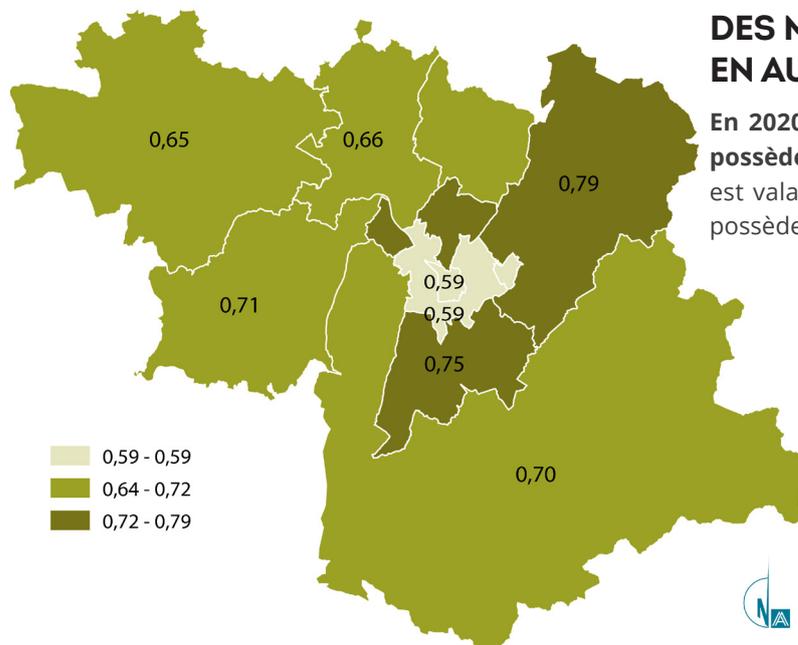
Cette évolution n'est pas spécifique au territoire grenoblois et peut être relié à l'histoire du vélo en France :

« Le vélo était à l'origine, dans les années 1860-1900, un loisir fort cher réservé à la bourgeoisie, puis [...] il s'est démocratisé pour devenir dans l'entre-deux-guerres, le véhicule de la classe ouvrière. Depuis quelques années, la bicyclette retrouve un certain attrait dans le centre des grandes villes auprès d'un public éduqué, fêru de vélos en libre-service ou à assistance électrique. » Frédéric Héran,

« Le retour de la bicyclette », 2014

## POSSESSION ET USAGE DU VÉLO EN SEMAINE SONT DÉCORRÉLÉS

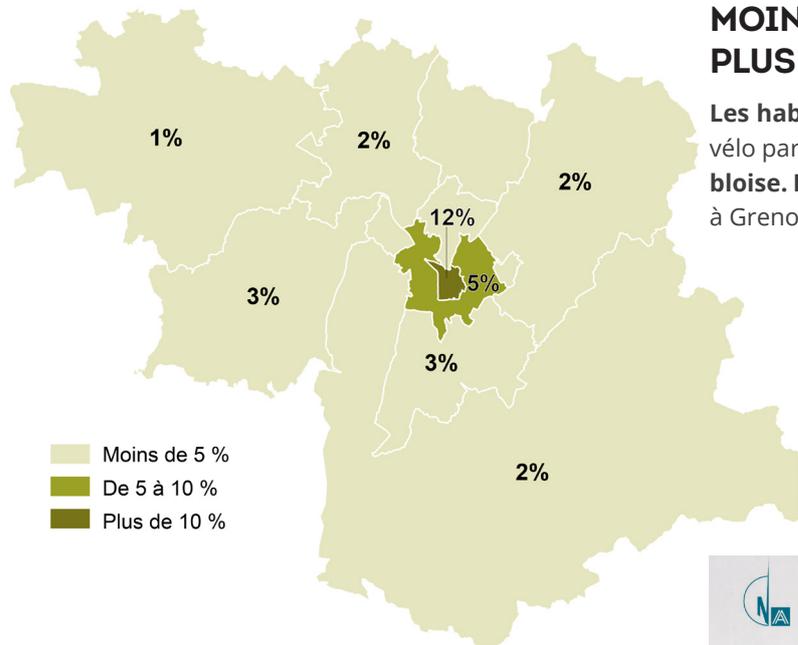
Nombre de vélo par personne



### DES MÉNAGES MIEUX ÉQUIPÉS EN AUTOMOBILE QU'EN VÉLO

En 2020, 60 % des ménages de la grande région grenobloise possèdent un vélo, et 82 % possèdent une voiture. Ce constat est valable partout y compris à Grenoble où 55 % des ménages possèdent un vélo et 62 % une voiture.

Part modale du vélo



### MOINS D'ÉQUIPEMENT VÉLO EN URBAIN, PLUS D'USAGE AU QUOTIDIEN

Les habitants du cœur métropolitain sont moins équipés (0,59 vélo par personne) que ceux du reste de la grande région grenobloise. Pourtant ils se déplacent plus à vélo (12 % de part modale à Grenoble, 5 % dans le reste du cœur métropolitain).

Le **week-end**, le vélo reste plus pratiqué dans le cœur métropolitain que dans le reste du territoire. La pratique est aussi importante le samedi qu'en semaine mais l'est moins le dimanche. Le week-end, les déplacements à vélo sont majoritairement orientés vers les loisirs et les achats.



# L'ABSENCE DE STATIONNEMENT VÉLO À DOMICILE EST UN FREIN À LA POSSESSION D'UN VÉLO

## LA DISPOSITION D'UN LIEU DE STATIONNEMENT VÉLO À DOMICILE DÉPEND DU TYPE DE LOGEMENT

93 % des ménages logeant en maison individuelle disposent d'un lieu de stationnement vélo sécurisé à domicile (cave, box, local, cour fermée) contre 80 % des ménages logeant en appartement.

Par conséquent, la problématique du stationnement vélo à domicile est plus importante dans le cœur métropolitain qui est davantage constitué de logements collectifs. Cette approche quantitative ne nous dit rien de la qualité des lieux pour stationner son vélo à domicile.

## DISPOSITION D'UN LIEU DE STATIONNEMENT VÉLO À DOMICILE ET POSSESSION D'UN VÉLO SONT LIÉES

La crainte du vol est un frein important à la possession d'un vélo, limitant de fait son usage. La disposition d'un lieu sécurisé pour stationner un vélo est par conséquent un enjeu important dans les politiques d'urbanisme.



## LE STATIONNEMENT VÉLO DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

L'article L. 151-30 du code de l'urbanisme impose au PLU de fixer des obligations minimales pour le stationnement vélo des immeubles d'habitation et de bureaux s'il prévoit des obligations de stationnement pour les véhicules motorisés, dans le respect du code de la construction et de l'habitation. Ce dernier fixe la dimension minimale de chaque emplacement de stationnement (1,5 m<sup>2</sup> au minimum, hors espace de dégagement), ainsi que le nombre d'emplacements de stationnement vélo minimal par type de construction (L. 113-18 à L. 113-20). Les PLUi peuvent prévoir des dispositions plus exigeantes que le code de la construction de l'habitation. Les PLUi de la Métropole, des Bièvre, de la Chartreuse et du Vercors fixent des normes de stationnement vélo pour les constructions. La surface des locaux à réaliser varie selon la destination des constructions (logement, bureaux, hébergements touristiques, cinéma...). Dans le PLUi de Grenoble-Alpes Métropole, les normes sont modulées selon la proximité des transports en commun. Selon les PLUi, les normes ne concernent que les constructions neuves et peuvent dans certains PLUi (ex : CCMV) concerner les extensions de constructions existantes ou les changements de destination. Les PLUi peuvent également fixer des règles qualitatives, à l'image du PLUi de Grenoble-Alpes Métropole qui offre la possibilité d'implanter les locaux vélos à l'intérieur des marges de recul (en saillies).

## LES MINIBOX VÉLO

Dans les zones centrales des villes, les stationnements sécurisés pour les vélos dans les logements sont rares. La Métropole propose une nouvelle solution : la minibox, une boîte métallique fermée à clé, capable d'accueillir cinq vélos, installée dans la rue ou les espaces publics. Le déploiement des minibox s'opère à la demande des usagers. Le coût de la location d'une place pour une année est de 49 €.



## CE QU'IL FAUT RETENIR

→ Entre 2010 et 2020, la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens progresse pour tous les motifs de déplacements, en particulier pour le motif domicile-travail. Cette progression est portée par la tranche d'âge des 25-64 ans. A contrario, l'usage du vélo chez les 18-24 ans stagne.

→ Les femmes se déplacent toujours moins à vélo que les hommes.

→ La distance moyenne des déplacements réalisés à vélo reste faible (2,5 km). Seuls 13 % des déplacements réalisés à vélo dépassent les 5 km.

→ L'usage du vélo est de moins en moins dépendant de la météo.

→ La pratique du vélo reste encore faible dans les territoires périurbains et ruraux, elle est plus importante en cœur urbain. Le cœur métropolitain concentre plus de 80 % des déplacements réalisés à vélo dans la grande région grenobloise, pour seulement 44 % des habitants.



→ Possession et usage d'un vélo ne vont pas de pair : la distance à parcourir et la qualité de l'espace public influencent beaucoup l'usage au quotidien.

→ Le manque de stationnement sécurisé est également un frein à la possession et à l'usage du vélo dans les espaces les plus denses.

## LES ENJEUX AUJOURD'HUI

### FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

→ Encourager et accompagner le développement de la pratique des jeunes.

Il s'agit d'un enjeu central car l'apprentissage du vélo est important pour l'autonomisation de l'enfant et sa santé physique (limitation des maladies cardio-vasculaires, qui sont actuellement en progression chez les enfants).

→ Encourager et accompagner le développement de la pratique des femmes, par des dispositifs tels que les stages de remise en selle.

### CONFORTER LA PRATIQUE DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN ET L'ÉLARGIR À DE NOUVEAUX TERRITOIRES

→ Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable, notamment dans les territoires périurbains et ruraux afin de développer la pratique, en lien avec l'essor du vélo à assistance électrique, ainsi que pour favoriser un allongement des distances de déplacement réalisé à vélo.

→ Rendre les déplacements à vélo plus sécurisés, notamment aux intersections, pour poursuivre l'essor de la pratique cyclable.

→ Améliorer la complémentarité entre le vélo et les transports collectifs.

→ Aider à l'équipement en vélo à assistance électrique dans les territoires périurbains et ruraux

### DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT

→ Développer le stationnement vélo sur l'espace public, près des générateurs de déplacements, ainsi qu'au domicile, en particulier dans les logements collectifs.

# ZOOM

## USAGES ET USAGERS DU VÉLO

OCT  
2019  
-  
DÉC  
2020

### L'ENQUÊTE **mobilité** GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

#### Définitions

##### Déplacement

Action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

##### Mobilité quotidienne

Nombre de déplacements par personne et par jour moyen de semaine (hors weekend, hors vacances)

##### Modes de transport

L'ensemble des modes de transport sont pris en compte : voiture (conducteur et passager), transports collectifs, vélo, marche, autres (camionnette, camion, deux roues motorisés, trottinettes, ...)

##### VAE

Vélo à assistance électrique.



Après le travail technique de recueil de terrain, les partenaires financiers ont souhaité poursuivre leur collaboration au sein du club des partenaires de l'enquête mobilité. Animé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, il favorise la mise en commun des données et le partage des enseignements des différents programmes d'études sur la mobilité. Il soutient également la diffusion et la valorisation partenariale des résultats, dans le cadre de publications ou d'ateliers territoriaux. Enfin, il joue un rôle d'interface entre le monde académique et les techniciens des collectivités, par la veille, la capitalisation, et la diffusion de la connaissance issue de différents projets de recherche.

#### Bibliographie

- Frédéric Héran, « Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 », Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014, 160 p.
- E. Ravalet, Y. Dubois, V. Kaufmann, « Evaluation des modes de transports et des logiques de choix modal » Grenoble, Mobil'homme, LaSUR -EPFL, 2022
- 5 min de l'observatoire, SMMAG, 2023

#### Les partenaires du CLUB enquête mobilité

L'AGENCE  
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

SMMAG  
Syndicat Mixte  
des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise



isère  
CONSEIL GÉNÉRAL



SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE  
SCoT 2030  
DE LA GRANDE  
RÉGION  
DE GRENOBLE

La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes

PAYS  
VOIRONNAIS  
Communauté du Pays Voironnais

Le GRÉSIVAUDAN  
communauté de communes



Publication réalisée par l'Agence  
d'urbanisme pour les partenaires  
de l'enquête mobilité.  
Source SMMAG - enquête mobilité certifiée  
Cerema 2020 - Grande région grenobloise  
Crédit photos : Agence d'urbanisme,  
SMMAG  
Contacts : Isabelle Reynaud  
isabelle.reynaud@arg.asso.fr  
Nicolas Bonne  
nicolas.bonne@arg.asso.fr

[www.arg.fr](http://www.arg.fr)