

# NOTE DE SYNTHÈSE

Les stratégies d'adaptation dans les mobilités métropole-montagne.



Le cas du Sud Isère





## PRESENTATION DE LA COMMANDE

L'étude « *Les stratégies d'adaptation dans les mobilités métropole-montagne* » a été commandée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), avec l'appui du Laboratoire d'Excellence Innovation et Territoires de Montagne (Labex ITEM).

Le périmètre de l'étude s'étend sur l'ensemble de l'Aire grenobloise. Ce périmètre permet d'intégrer la problématique de la mobilité dans la relation entre la métropole grenobloise, les territoires périurbains et les massifs montagneux environnants.

L'étude a été menée dans le cadre d'un Atelier par des étudiants de Master 1 et 2 Innovation du développement territorial et de la transition (IDT<sup>2</sup>) entre septembre 2019 et février 2020.



Cet atelier s'inscrit dans la démarche "Observation Grand Territoire" de l'Agence, qui s'articule en 2019-2020 autour de la thématique du pouvoir d'achat. L'objectif assigné aux étudiants dans ce cadre est de répondre à deux questions majeures :

- Quels sont les rapports à la mobilité et au territoire des habitants ?
- Quelles solutions les habitants imaginent-ils pour s'adapter à une possible augmentation des prix du carburant ?

Dans un contexte de transition énergétique et dans une prospective post-carbone, **cette étude devra permettre de mieux comprendre le quotidien, les besoins et les perspectives des habitants des territoires périurbains et de montagne.** Cela facilitera l'évaluation de la pertinence des politiques publiques de mobilité et des solutions imaginées par les experts par rapport aux stratégies d'adaptation que les habitants mettent en place de leur propre initiative.

## METHODOLOGIE DE TRAVAIL

Afin de répondre aux objectifs, **l'Atelier s'est déroulé en deux phases.** La première a été une enquête de terrain auprès d'habitants au cours d'entretiens menés par les étudiants. La seconde présente puis met en débat ces entretiens et leur analyse devant des professionnels de la mobilité lors d'une rencontre Experts-Étudiants, organisée par l'AURG et animée par les étudiants.

### Enquête de terrain

Les personnes recherchées pour l'enquête sont de **grands navetteurs** (des trajets domicile-travail quotidiens de plus de 50km aller-retour) résidant dans des territoires périurbains et de montagne et venant travailler à Grenoble ou inversement. Vingt-cinq entretiens ont été réalisés entre novembre et décembre 2019 dans cinq communes considérées comme représentatives de chaque territoire d'étude. Ils ont permis d'interroger les habitants sur leurs habitudes et les stratégies qu'ils envisagent dans l'éventualité d'une hausse des prix du carburant.

### Rencontre Experts-Étudiants

Cette rencontre, qui a eu lieu le 6 février 2020, a eu deux objectifs. Le premier a été de **mettre en débat les analyses** de l'enquête. Le second a été de discuter des écarts qui peuvent apparaître entre la perception des personnes sur leur mobilité et les politiques publiques mises en œuvre.



## ANALYSE DES ENTRETIENS DES GRANDS NAVETTEURS

Ces éléments sont issus de l'étude des retranscriptions des entretiens menés auprès des habitants.

### Un attachement à la voiture

Les personnes utilisant presque exclusivement leurs voitures peuvent se sentir dépendantes de cette dernière pour différentes raisons. Fréquemment, les contraintes d'horaires, de perte de temps ou de dépendance envers des tiers sont évoquées en faveur de la voiture. **L'indépendance offerte par la voiture individuelle est plébiscitée.** De plus, certains ont parlé d'un plaisir quant à l'usage de leurs voitures.

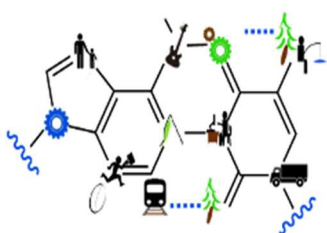


Crédits : La Gazette des Communes

### Un ancrage territorial

Les personnes sont en tout cas généralement attachées à leur territoire d'habitation. Cet ancrage peut se faire au travers des liens sociaux, de la nature, d'une histoire familiale, d'un accès à la propriété... De plus, nombre de personnes considèrent que **la qualité de leurs cadres de vie justifie des déplacements plus longs et plus coûteux.** Ils choisissent alors des loisirs plus près de chez eux pour amortir leurs trajets obligatoires.

Crédits : Plateforme 21



### trajets quotidiens

Pour la majorité, les personnes effectuent ces trajets depuis longtemps, "parce qu'il le faut". **Les déplacements domicile-travail ou pour aller chercher les enfants à l'école** structurent les stratégies de mobilité des foyers. En effet, ces déplacements quotidiens sont considérés comme étant normaux en s'éloignant des villes. Le prix des logements plus bas est alors perçu comme compensant largement l'augmentation du coût de la mobilité.



Crédits : UDESS

### Une fatalité de certains

Crédits : CCI Luxembourg



### Un budget mobilité qui n'est pas calculé

D'une manière générale, **les personnes interrogées ont peu conscience de leurs dépenses de mobilités.** Certaines personnes savent que le coût est élevé, mais préfèrent ne pas le connaître exactement. Ce n'est d'ailleurs souvent pas le facteur déterminant dans les choix de mobilité.

### Une volonté de gagner du temps

Majoritairement, **la volonté de réduire le temps de trajet au maximum prime** sur les autres critères de choix. Cette volonté d'aller au plus vite peut même engendrer des dépenses supplémentaires, avec les péages d'autoroutes par exemple. Paradoxalement, plus le transport est ressenti comme pénible, stressant et fatiguant, plus la personne est satisfaite de s'éloigner de la ville pour retrouver « la tranquillité de la campagne ».



Crédits : freepik.com



## LES PROFILS DE GRANDS NAVETTEURS

Les éléments d'analyse ont permis d'établir **quatre profils types** qui classifient la diversité des situations des personnes interrogées.

Les personnes ont été classés selon leurs volontés, leurs capacités et leurs actions. Ainsi nous avons :

- ❖ Les adaptés : « Je veux, je peux, je fais »
- ❖ Les attentistes : « Je veux, je peux, mais je ne le fais pas »
- ❖ Les rétifs : « Je ne veux pas, je peux, mais je ne fais pas »
- ❖ Les contraints : « Je veux mais je ne peux pas »

	Volonté « Je veux »	Capacité « Je peux »	Action « Je fais »
ADAPTES			
ATTENTISTES			
RETIFS			
CONTRAINTS			

Ces profils ont été définis autour des critères suivants :

- ❖ L'attache au véhicule personnel
- ❖ L'attache au lieu de résidence
- ❖ Le ressenti face aux coûts de déplacements
- ❖ La réaction face aux scénarios d'augmentation des prix ou de restrictions.

Des personnages représentatifs de ces profils, basés sur des personnes interrogées, ont été créés. Ils permettent d'illustrer le quotidien des habitants. Ils ont été présentés lors de la rencontre Experts-Étudiants et utilisés comme support du débat sur les stratégies d'adaptation.

---

*Les profils et les personnages sont présentés dans les infographies ci-après*

---



## Les attentistes

Ils ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne pour l'instant, par confort et habitude. Ils peuvent adapter leur mobilité, mais attendent un élément déclencheur.



Sebastien

48 ans, 3 enfants,

Employé dans un cabinet médical



Maud

52 ans, 3 enfants,  
laborantine



## Les rétifs

Les rétifs ne sont pas prêts à changer leur organisation quotidienne. Ils sont attachés à leur cadre de vie, mais admettent qu'ils pourraient faire autrement.

"On est plutôt confortables"



Les rétifs ne connaissent pas réellement le montant de leurs dépenses. Ils ont une brève idée.

"Je gère plutôt bien les frais"



Les attentistes ont un pouvoir d'achat confortable et font globalement attention à la gestion de leur argent.

"C'est un choix de vie"

Les attentistes ont cherché un juste milieu entre confort pour aller à leur travail et cadre de vie.

"Je ne m'imagine pas vivre ailleurs"

Les rétifs marquent leur attachement à leur commune de résidence. Ils y ont construit une histoire familiale et s'y sentent bien.

"Je prends la voiture parce que c'est plus pratique comme ça"

Les attentistes indiquent plusieurs avantages à la voiture, mais sont prêts à l'abandonner dès qu'ils estimeront que ce sera nécessaire.

"La voiture, je n'y vois que des avantages"

Les rétifs indiquent plusieurs avantages à la voiture. La voiture est plus pratique pour un ménage avec enfants, c'est un gain de temps, voire d'argent grâce aux frais réels.

FUTURE

"Si l'essence augmente à nouveau je reprendrai les transports en commun"

Face aux scénarios, les attentistes sont prêts à s'adapter

FUTURE

"Pourquoi pas acheter une voiture hybride"

Face aux scénarios, les rétifs évoquent l'achat de voitures moins énergivores

« Je veux, je peux, mais je ne fais pas »

« Je ne veux pas, je peux, mais je ne fais pas »



## Les contraints

Ils ont l'intention de changer leur pratique modale mais n'en ont pas la possibilité.



Lorène

42 ans, 3 enfants,

Animatrice et femme de ménage



## Les adaptés

Les adaptés ont déjà changé leurs pratiques de mobilité, ou alors, ils envisagent de le faire.



Cyril

40 ans, 4 enfants,  
chef d'équipe chez HP



"Je ne calcule pas car les déplacements impactent énormément ma paye".



Les contraints ne contrôlent pas le coût de leurs déplacements parce que pour eux, c'est une dépense obligatoire.

"On fait plus attention maintenant"



Les adaptés ont changé leurs habitudes pour être plus confortables financièrement. Ils révèlent faire plus attention à leurs finances maintenant.



"Déménager c'est hors de question"



Les contraints marquent leur attachement à leur lieu de résidence, ils ont choisi leur cadre de vie et ne souhaitent pas le changer.

"La tranquillité n'a pas de prix"



Les adaptés ont fait le choix de vivre en périphérie et ont préféré choisir de nouveaux modes de déplacement plutôt que de se rapprocher de leurs activités.

"La voiture, je n'ai pas le choix"



Les contraints estiment ne pas avoir de choix alternatif à leur voiture pour le moment, même s'ils aimeraient changer.

"15 ans de bilan carbone catastrophique où je passais mes journées tout seul dans ma voiture"



Les adaptés n'ont pas une forte attache à leur véhicule. Ils n'ont pas hésité à le changer. Les motivations sont aussi bien environnementales que financières.

"Je veux bien rouler en voiture électrique mais qu'on me donne les moyens"



Face aux scénarios, les contraints expriment vouloir trouver une autre alternative, mais que ce sera difficile pour eux.

"Je n'hésiterai pas à vendre l'électrique pour prendre le train si le prix de la recharge augmente"



Face aux scénarios, les adaptés confirment qu'elles pourraient de nouveau modifier leurs usages.

« Je veux, je ne peux pas, je ne fais pas »

« Je veux, je peux, je fais »



## RENCONTRE EXPERTS – ÉTUDIANTS

Crédits : Corentin Libert



Pour présenter les résultats de l'enquête à des professionnels de la mobilité, le choix a été fait de **mettre en scène les quatre personnages représentatifs des profils joués par des étudiants**. Au fil d'une saynète reconstituant un entretien, les habitudes de chaque personnage sont présentées. Les experts ont pu se faire une idée de la façon dont les personnages organisent leur vie quotidienne, le rapport qu'ils ont avec la voiture, le territoire, l'argent, et ce qu'ils sont prêts à faire si la situation l'exige.

Après l'introduction des personnages, les experts ont été répartis sur quatre tables chacune dédiée à un profil où se trouvait l'étudiant représentatif de ce profil. **Les experts participants ont par la suite essayé de proposer des solutions alternatives de mobilité aux personnages**. Ces derniers ont introduit progressivement leurs contraintes propres afin de mener la discussion. Ce format a permis de confronter les experts à des réalités quotidiennes vécues par les habitants de l'aire grenobloise.



Crédits : Corentin Libert

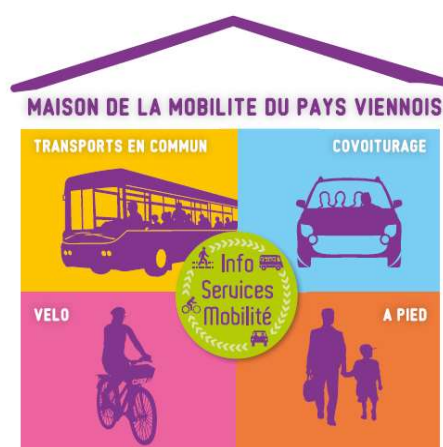
## PISTES DE REFLEXION ISSUES DE L'ATELIER

L'enquête auprès des habitants et la rencontre ont mis en évidence des points communs à tous les profils et des pistes d'actions ont été formulées par les experts participants, les encadrants et les étudiants de l'Atelier.

### Informier, sensibiliser et accompagner les individus vers les mobilités alternatives

Le manque d'information est fortement ressorti dans un grand nombre d'entretiens. La difficulté de devoir naviguer sur des plateformes différentes selon le mode de transport a aussi été soulevée. **Ne pas avoir de guichet unique ne favorise pas la multimodalité** (combinaison de plusieurs modes de transports).

- ❖ Des conseillers et ambassadeurs mobilités pourraient être formés et mis en place dans différents endroits sur le modèle des Maisons de la Mobilité : lieux de travail, mairies, comités de quartier... Les conseillers seraient des interlocuteurs polyvalents sur les questions de mobilités. Les ambassadeurs seraient des personnes ayant déjà adapté leur mobilité, et qui pourraient partager leur expérience, voire animer un réseau social autour des pratiques de mobilité.



Crédits : Isère Tourisme



## Faciliter la mise en réseau

L'importance d'un **réseau social créé autour des pratiques de mobilité** est un enseignement marquant de l'étude. Faciliter la communication d'habitudes de déplacement entre voisins, collègues ou entre habitants de la même commune permettrait une organisation en vue de partager des trajets ou des pratiques.

- ❖ La mise en place d'un **réseau de confiance** pour échanger sur les pratiques de mobilités permettrait, au travers de retours et de partages d'expériences, de lever des réticences sur le covoiturage ou les transports en commun.



Crédits : *Projet de réseau social de mobilité durable MOBICITY*

## Agir sur le budget mobilité

Le budget mobilité n'est que rarement calculé, car il peut être considéré comme étant faible par rapport aux revenus ou comme incompressible au vu des besoins. Cependant, la question budgétaire peut être un élément déclencheur d'un changement de pratiques.

- ❖ Afin d'encourager les ménages à faire ce diagnostic, **un outil de calcul simple, accessible et public des frais de mobilité** serait intéressant à développer. Il serait utile pour les utilisateurs, mais aussi pour les aménageurs et les chercheurs en raison des données qu'un outil de ce type pourrait générer.
- ❖ Une autre piste serait une **flexibilisation de la grille tarifaire des abonnements de transports en commun**. Certaines personnes ne souhaitent pas payer mensuellement, car leurs usages n'en font pas un investissement rentable. Proposer des formules à tarif réduit ou des abonnements « à la carte » (sur quelques jours par semaine ou seulement le week-end) permettrait de délaisser la voiture à mi-temps.

## Rapprocher les bassins d'activités et de vie

L'importance des trajets domicile-travail appelle à une réflexion sur la **relocalisation des activités** et la **limitation des déplacements**. Le financement d'une telle politique est conséquent. Elle pourra s'inspirer du modèle des territoires « Zéro Chômeur de longue durée ».



**TERRITOIRES  
ZÉRO CHÔMEUR  
DE LONGUE  
DURÉE**

Crédits : Association TZCLD

- ❖ Pour répondre à la problématique des trajets domicile-travail, l'idée est de concevoir un **territoire « Zéro Grand Navetteur »**. Les habitants seraient alors indemnisés s'ils relocalisent leurs activités près de leur lieu de vie ou s'ils limitent leurs déplacements. Ces financements proviendraient d'une redirection d'une partie des budgets Mobilités des collectivités. Cela permettrait potentiellement une diminution du nombre de trajets effectués dans le territoire et dans le même temps, instaurerait une dynamique dans des communes dortoirs, ou peu actives.

L'ensemble de ces pistes, tirées à la fois de l'enquête et la rencontre, nous invite à ouvrir la réflexion sur les motivations des individus dans leurs choix de mode de vie. Elles constituent des signaux faibles qui peuvent être intéressants de surveiller afin d'anticiper l'évolution des pratiques de mobilité. Cela pourra contribuer de manière significative à l'élaboration des documents de planification territoriale tels que le Plan de Déplacement Urbain (PDU).





## REMERCIEMENTS

### Experts

- Philippine Lavoillotte
- Géraldine Fournier
- Clément Frossard
- Aude Mingam
- Étienne Goillot
- Kamila Tabaka
- Béatrice Le Moing
- Maria Besselievre
- Véronique Poirot
- Marie-Clotilde Meillerand
- Isabelle Reynaud
- Clément Drevetton
- Elsa Liégeois
- Tiphaine David
- Olivier Bontemps

## ATELIER IDT<sup>2</sup> 2019-2020

### Étudiants

- Matéo Boudon
- Valentin Moulin
- Xavier Leconte
- Emma Meunier
- Michael Kwan
- Camille Legendre
- Corentin Libert
- Claire Dumont
- Ndeye Siga Diouf
- Adrien Chategnier
- Romane Revel

### Dirigé par :

- Grégoire Feyt, laboratoire PACTE
- Nassima Hakimi, laboratoire PACTE
- Gabriel Jourdan, Agence d'urbanisme de la région grenobloise
- Léna Boudin, Agence d'urbanisme de la région grenobloise