

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

USAGES ET USAGERS DE LA VOITURE

JANVIER 2025

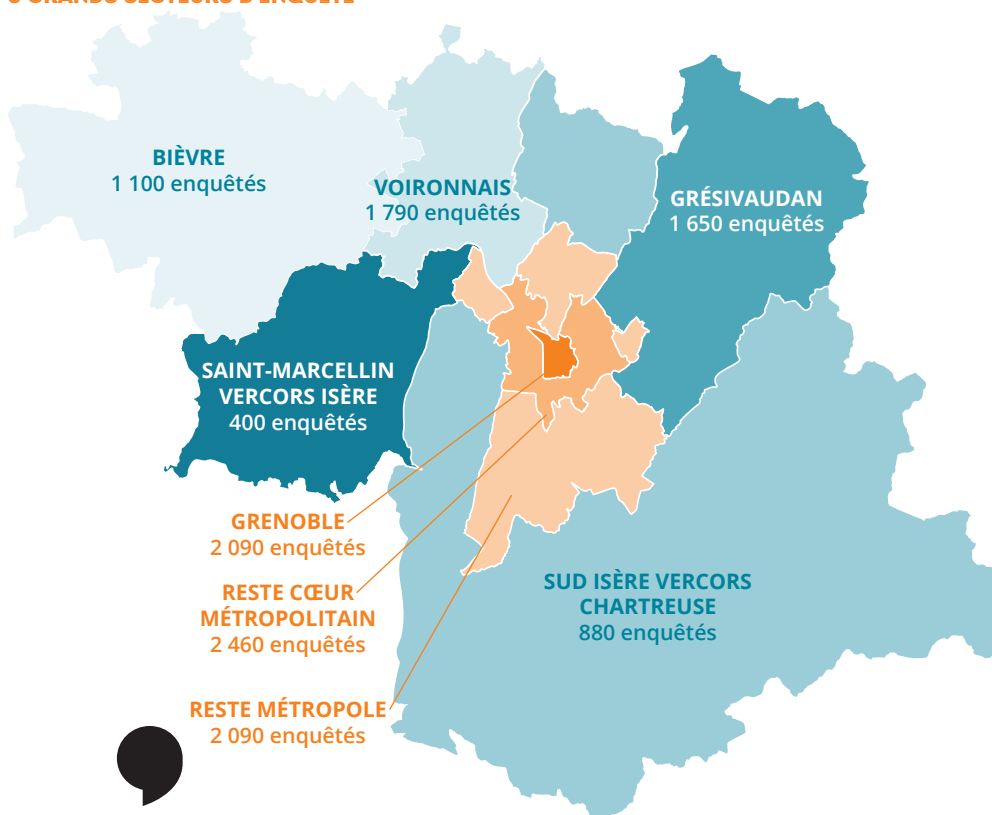
CONSTATS, ENJEUX ET LEVIERS

Plus qu'un simple mode de déplacement, la voiture est le reflet de l'aménagement du territoire et de nos modes de vie, des années 1950 à nos jours. Encore aujourd'hui, la voiture est le premier mode de déplacement et structure l'organisation quotidienne de nombreux habitants. Bien que plébiscitée par ces derniers, la voiture est également le mode de déplacement le plus décrié, en raison de ses multiples impacts (pollution, bruit, accident, sédentarité, congestion, occupation de l'espace public...).

Dans un contexte tendu sur le plan climatique, économique et social, l'automobile paraît de plus en plus indissociable des questions de transition écologique et de justice sociale. Depuis Paris et Bruxelles sont formulées des injonctions à la transition du parc automobile (interdiction de la vente de véhicules thermiques d'ici à 2035, mise en place de Zones à faibles émissions - ZFE) qui apparaissent en décalage avec les capacités financières d'une partie des ménages. Localement, la ZFE se met progressivement en place et de nombreux dispositifs d'accompagnement sont déployés pour tendre vers la transition du parc automobile et le report modal.

Les questionnements autour de la place de la voiture dans notre système de mobilité, comme dans l'organisation de nos territoires et de nos vies, met en exergue une fracture grandissante entre la « France périphérique » (C. Guilluy) et la France des métropoles.

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

473 000

voitures possédées par les ménages de la grande région grenobloise, soit 0,74 voiture par personne de plus de 18 ans

8,5 km

distance moyenne d'un déplacement en voiture

Moins de 5 km

pour un déplacement en voiture sur deux

La voiture = 53 % des déplacements des habitants de la grande région grenobloise, **75 % des km parcourus**, et **90 % des émissions de gaz à effet de serre** liées à la mobilité quotidienne

QUI POSSÈDE UNE VOITURE ?

LA MOTORISATION VARIE EN FONCTION DE LA DENSITÉ URBAINE...

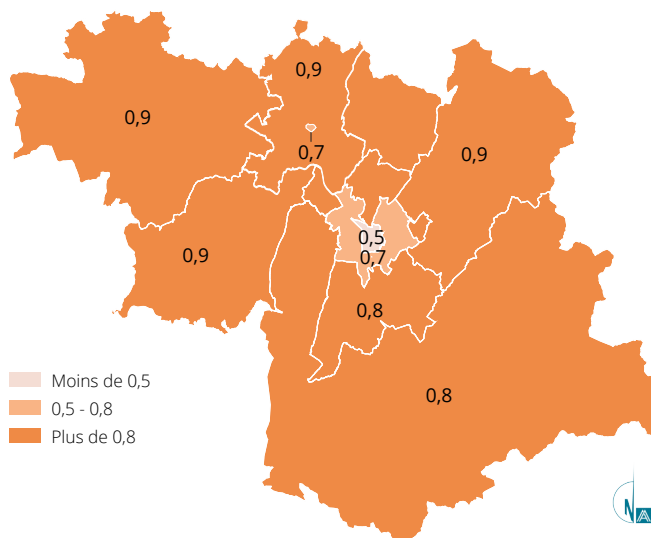
On recense 0,74 voiture par habitant de plus de 18 ans à l'échelle de la grande région grenobloise, chiffre stable depuis 2010.

L'équipement automobile varie fortement selon le territoire de résidence. **Ainsi, à Grenoble, on dénombre en moyenne une voiture pour deux habitants en âge de conduire, contre près d'une voiture par habitant dans les territoires périurbains et ruraux** (0,8 à 0,9 voiture / habitant de plus de 18 ans).

La plus faible motorisation des habitants des secteurs denses s'explique notamment par :

- Une plus forte concentration d'équipements, emplois et services, et donc des distances à parcourir plus courtes ;
- Des offres alternatives à la voiture (réseaux TC, cyclable et piéton) plus développées ;
- Des contraintes plus importantes à l'usage et au stationnement de la voiture.

Nombre de voitures par personnes de plus de 18 ans



...MAIS ÉGALEMENT SELON DES FACTEURS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

→ **Les locataires de logements sociaux et d'appartements** sont moins motorisés que les propriétaires d'appartements et les occupants de maisons. Les propriétaires de maisons, plus motorisés, sont davantage représentés dans le périurbain que dans les zones denses.

→ **Les 18-24 ans, encore en scolarité pour deux tiers d'entre eux, sont moins motorisés** que le reste de la population. Ils sont plus représentés dans le cœur métropolitain que dans le reste de la grande région grenobloise, en raison de la concentration des établissements universitaires, et ils bénéficient ainsi d'une offre de mobilité alternative à la voiture plus développée.

→ **Les familles monoparentales, disposant généralement de ressources financières moindres, sont moins motorisées** que les couples avec ou sans enfant.

→ **Enfin, les personnes seules, qui vivent plus fréquemment dans le cœur métropolitain, sont moins motorisées** que la moyenne.

Nombre de voitures par personnes de plus de 18 ans

FACTEUR	MOTORISATION PAR PERSONNE DE PLUS DE 18 ANS		
Statut d'occupation et type de logement occupé	Locataire social Locataire appartement 0,5	Locataire maison Propriétaire appartement 0,7	Propriétaire maison 0,9
Age de la personne de référence du ménage	18-24 ans 0,2	25-34 ans 0,7	35 ans et + 0,8
Type de ménage	Famille monoparentale 0,6	Personne seule 0,7	Couple 0,8
Territoire de résidence	Grenoble 0,5	Cœur métropolitain Voiron centre 0,7	Reste du territoire 0,9

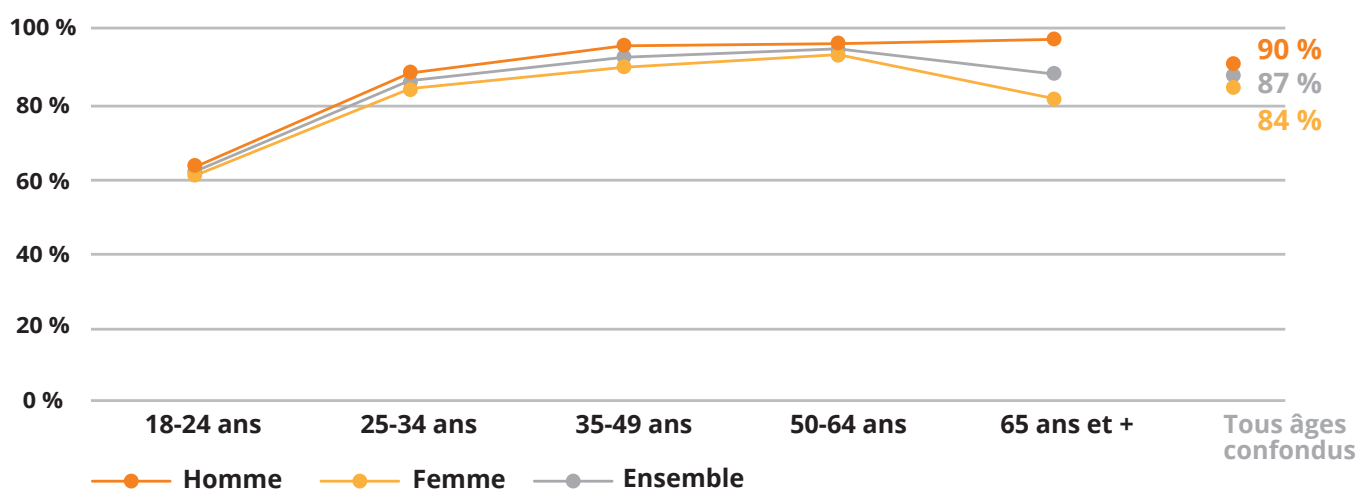
LE PERMIS DE CONDUIRE, SÉSAME POUR UTILISER UNE VOITURE

LA POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE EST GÉNÉRALISÉE

Au sein de la grande région grenobloise, **87 % des plus de 18 ans possèdent le permis de conduire**. Si le taux de possession du permis est plus élevé chez les hommes que chez les femmes tous âges confondus, cet écart disparaît avec le renouvellement générationnel.

Tout comme l'équipement en voiture, la possession du permis de conduire chez les plus de 18 ans est nettement plus faible à Grenoble (76 %) où l'offre de mobilité alternative est plus abondante et l'usage de la voiture potentiellement moins pratique que les autres modes de déplacement (circulation, stationnement...). Ce taux augmente jusqu'à 83 à 87 % dans le reste du cœur métropolitain et à Voiron. C'est dans les territoires périurbains et ruraux qu'il est le plus élevé, dépassant les 90 %.

Possession du permis de conduire selon l'âge et le genre



LE PASSAGE DU PERMIS DE CONDUIRE EST PLUS TARDIF CHEZ LES JEUNES

Après des décennies d'augmentation du taux de détention du permis de conduire chez les jeunes, une tendance à se présenter plus tardivement à l'examen, observable depuis les années 2000, s'amplifie : 65 % des 18-24 ans étaient titulaires du permis de conduire en 2010, ils ne sont plus que 59 % en 2020. Cette tendance à repousser le passage du permis de conduire est nettement plus marquée dans le cœur métropolitain.

Ce phénomène est observable tant chez les hommes que chez les femmes, la tranche d'âge des 18-24 ans étant d'ailleurs la seule pour laquelle ce taux est identique selon le genre. **Ce n'est qu'à partir de 30 ans que la part de titulaires du permis de conduire atteint près de 90 %, un taux proche de la moyenne de la population.**

Différentes études sociologiques récentes mettent en évidence plusieurs facteurs d'explication :

- **Les facteurs économiques** : ce phénomène touche notamment les jeunes dont les revenus sont les plus bas. Le coût du permis de conduire constitue un facteur limitant son passage, et le nonaccès à la voiture peut alors devenir un frein à l'accès à l'emploi.
- **Les facteurs culturels** : le passage du permis de conduire est moins vu par les jeunes comme un rite de passage à l'âge adulte que comme une compétence, un diplôme qu'il est utile d'avoir. Ainsi, on passe le permis quand on en a le temps et les moyens, la priorité étant généralement donnée à d'autres choses, notamment les études.

LA VOITURE RESTE LE PREMIER CHOIX POUR SE DÉPLACER

En 2020, les déplacements en voiture représentent 53 % des déplacements des habitants de la grande région, 75 % des kilomètres parcourus et 90 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité quotidienne des habitants.

Le développement des usages partagés de la voiture tels que le covoiturage ou l'autopartage, encore émergents, ne se traduit pas par une inflexion significative du taux d'occupation des véhicules, qui demeure stable à 1,36 personne par voiture, de même que la motorisation des ménages, avec 8 ménages sur 10 qui possèdent au moins un véhicule.



BIEN QU'EN DÉVELOPPEMENT, LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE RESTENT MARGINAUX

→ Covoiturage

Environ 15 % des habitants de l'aire grenobloise déclarent covoiturer plusieurs fois par mois et environ 7 % déclarent le faire plusieurs fois par semaine (source : EMC² 2020).

→ Autopartage

Environ 200 véhicules sont disponibles en autopartage en 2021 (contre une centaine en 2017), soit 0,04 % du parc de la grande région grenobloise (source : Observatoire des déplacements). D'après le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, un véhicule en autopartage remplace 5 à 8 voitures individuelles. Selon ce ratio, les véhicules en autopartage auraient permis de remplacer entre 1 000 et 1 600 véhicules individuels au sein de la grande région grenobloise.

LE RECUL DE LA VOITURE SE FAIT SUR LES DÉPLACEMENTS COURTS, SANS BAISSÉ NOTABLE DES KM PARCOURUS EN VOITURE AU GLOBAL

Entre 2010 et 2020, le nombre de déplacements quotidiens réalisés en voiture a baissé de 16 % (de 2,2 déplacements par personne et par jour en 2010 à 1,8 en 2020). Cependant, cette baisse du nombre de déplacements ne se traduit pas par une baisse du nombre de kilomètres réalisés en voiture. En effet, l'usage de la voiture a reculé sur les déplacements courts (moins de 10 km), mais a progressé sur les déplacements longs (plus de 10 km). Sur les déplacements courts, un report sur la marche et le vélo est observable, la voiture restant cependant le premier mode utilisé dès que la distance dépasse 1 km.

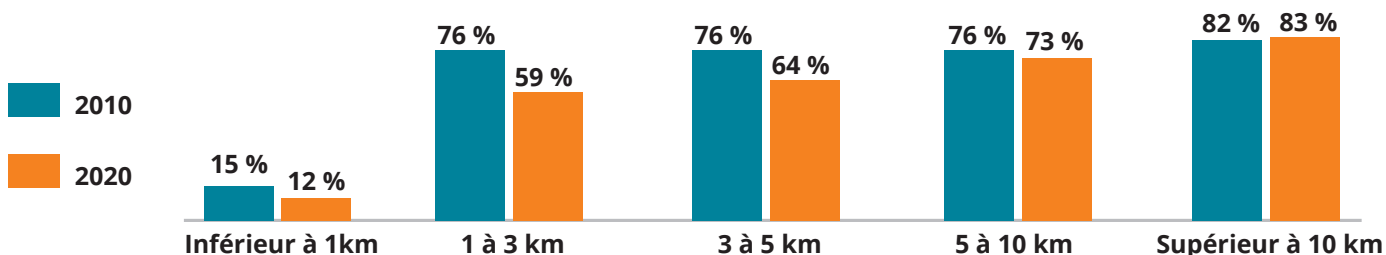


LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 5 KM REPRÉSENTENT 50 % DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS EN VOITURE MAIS SEULEMENT 10 % DES KILOMÈTRES PARCOURUS



LES DÉPLACEMENTS DE PLUS DE 20 KM REPRÉSENTENT 20 % DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS EN VOITURE ET 54 % DES KILOMÈTRES PARCOURUS

Part modale de la voiture selon la longueur de déplacement



QUATRE HABITANTS SUR DIX UTILISENT EXCLUSIVEMENT LA VOITURE

Les automobilistes exclusifs sont les personnes qui ont réalisé l'ensemble de leurs trajets en voiture (conducteur ou passager) la veille de l'enquête. Ils représentent 40 % de la population (287 000 personnes).

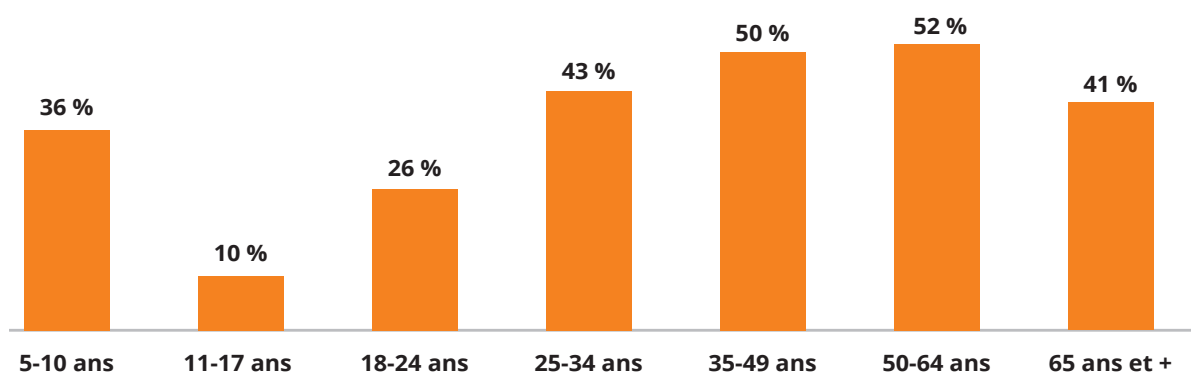
La moitié des 35-64 ans, tranche d'âge où l'on trouve le plus d'actifs, sont automobilistes exclusifs. Cette part diminue à la retraite, mais demeure élevée : 43 % des retraités se déplacent exclusivement en voiture.

Ce phénomène touche également une large part des plus jeunes : plus du tiers des 5-10 ans (36 %) effectuent tous leurs déplacements en voiture, en tant que passagers de leurs parents. La proportion d'automobilistes exclusifs tombe à 10 % chez les 11-17 ans, plus autonomes dans leurs déplacements.

Cet usage exclusif de la voiture est très lié au territoire de résidence : 16 % des habitants de Grenoble sont automobilistes exclusifs contre 36 % dans le reste du cœur métropolitain et 51 % dans le reste du territoire. Cette tendance se vérifie pour toutes les tranches d'âge, en particulier pour les 5-10 ans : 23 % sont automobilistes exclusifs dans le cœur métropolitain, contre 45 % hors du cœur.

Enfin, les hommes sont davantage automobilistes exclusifs que les femmes : 42 % des hommes contre 39 % des femmes.

Part d'automobilistes exclusifs selon l'âge

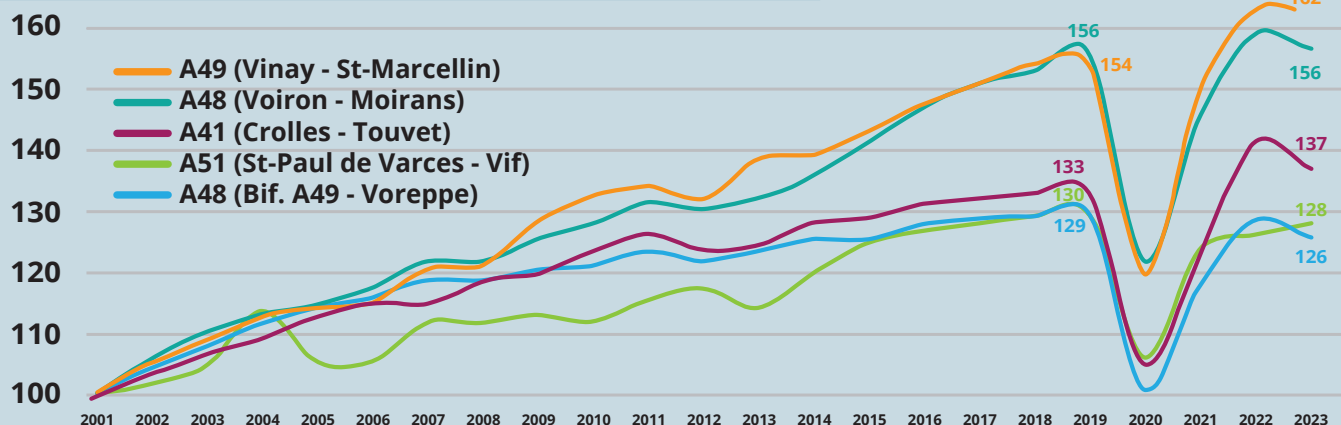


UNE POURSUITE DE LA CROISSANCE DU TRAFIC AUTOROUTIER OBSERVÉE AVANT LA CRISE SANITAIRE

La crise sanitaire de 2020 a eu un impact fort sur le trafic (une baisse d'environ 25 % par rapport à 2018). Le trafic a progressivement repris, pour retrouver en 2023 des niveaux proches de 2019.

Entre 2010 et 2023, le trafic de l'ensemble des autoroutes payantes de la grande région grenobloise a progressé de 16 %.

Évolution sur le temps long du trafic des autoroutes payantes (base 100 en 2001)



Source : AREA, traitement Agence d'urbanisme de la région grenobloise, observatoire des déplacements

QUI UTILISE LA VOITURE ET POURQUOI ?

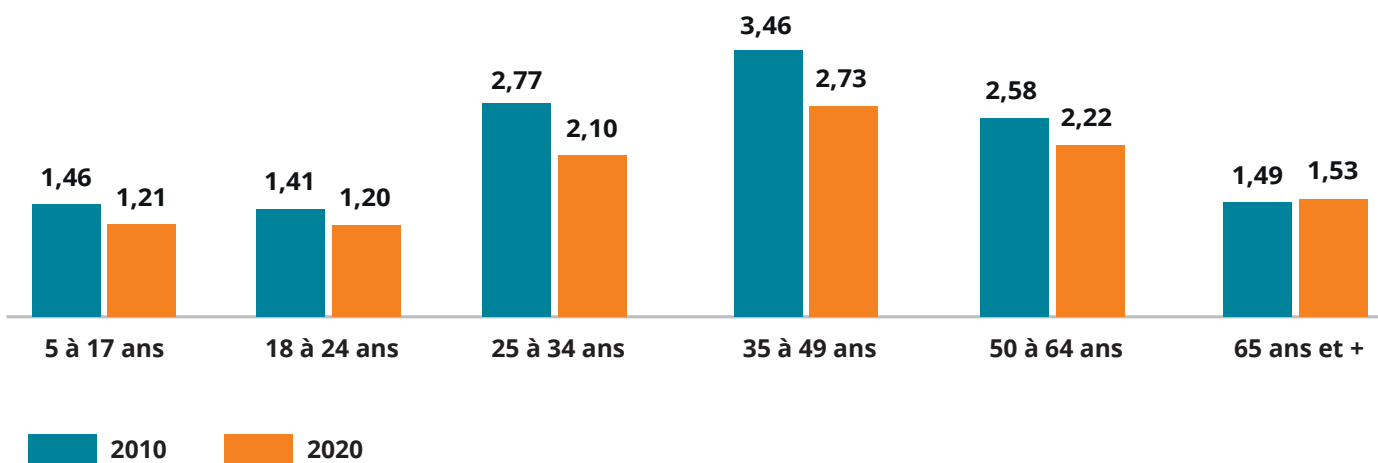
MALGRÉ UNE BAISSÉ NOTABLE, LES 25-64 ANS RESTENT CEUX QUI SE DÉPLACENT LE PLUS EN VOITURE

En lien avec des emplois du temps plus contraints et des distances plus longues à parcourir, notamment vers le lieu de travail, les actifs effectuent 2,6 déplacements par jour en voiture, soit près de moitié plus que le reste de la population. **Un palier est toujours observable à l'entrée dans la vie active, avec une augmentation forte du recours à la voiture au détriment des transports collectifs.**

S'ils se déplacent plus en voiture que la moyenne, c'est sur la tranche d'âge des 25-64 ans que la baisse du nombre de déplacements en voiture est la plus importante (-20 % entre 2010 et 2020), principalement sur des déplacements de courte distance.

Les plus de 65 ans sont la seule catégorie pour laquelle l'usage de la voiture ne recule pas.

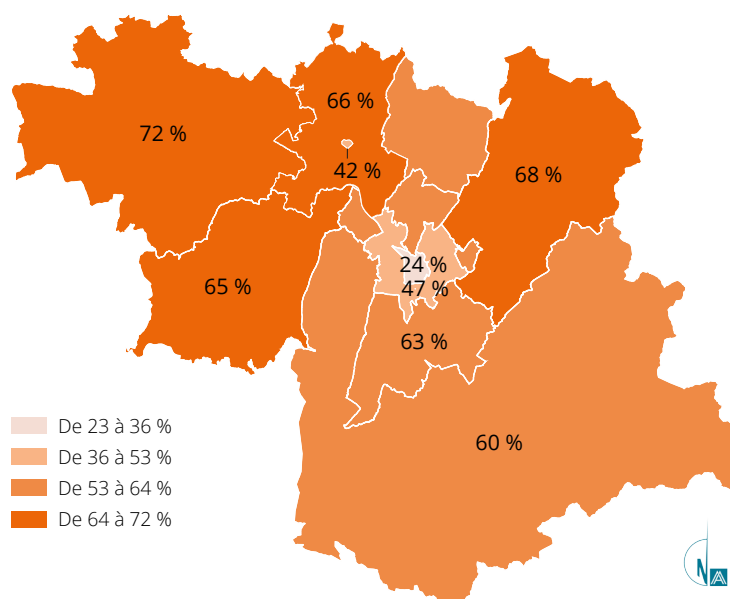
Évolution du nombre de déplacements selon l'âge entre 2010 et 2020



LES HABITANTS DU CŒUR MÉTRO-POLITAIN SE DÉPLACENT MOINS EN VOITURE

On se déplace moins en voiture dans les zones denses (Grenoble et sa première couronne, centre de Voiron) que dans les territoires périurbains et ruraux, où les distances de déplacements sont plus longues, et les alternatives à la voiture moins développées.

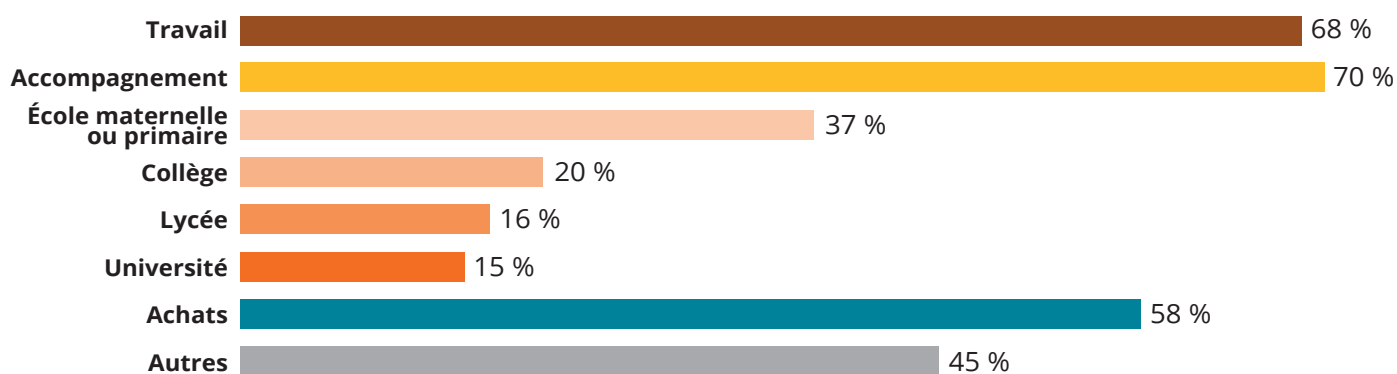
Part modale de la voiture selon le territoire de résidence



ON SE DÉPLACE BEAUCOUP EN VOITURE POUR LE TRAVAIL, L'ACCOMPAGNEMENT ET LES ACHATS

Près de trois quarts des déplacements pour le travail, l'accompagnement et les achats en grandes surfaces et centres commerciaux sont effectués en voiture. Plus ancrés dans la proximité, la moitié des déplacements pour achats en petits et moyens commerces et un tiers des déplacements vers l'école primaire ou maternelle sont réalisés en voiture.

Parts modales de la voiture en fonction du motif à destination

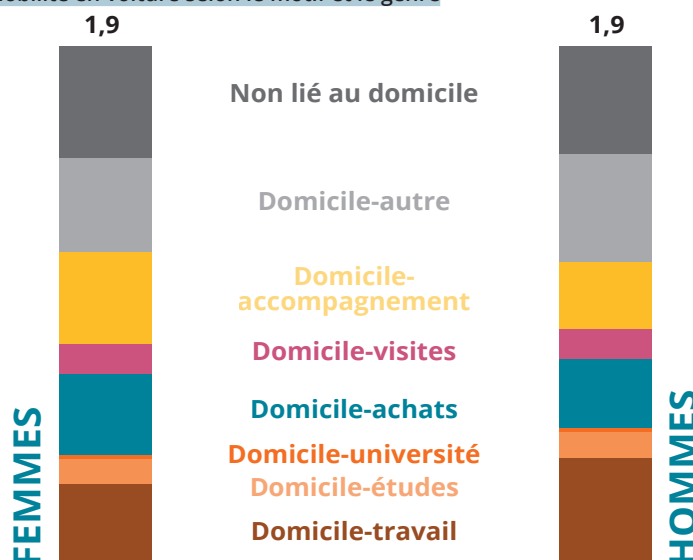


UN NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE IDENTIQUE AU QUOTIDIEN POUR LES HOMMES ET LES FEMMES

Le niveau de mobilité en voiture des femmes et des hommes est similaire (1,9 déplacement / jour). Comme pour l'ensemble des déplacements, les pratiques masculines et féminines de la voiture se distinguent par leurs motifs :

- Les hommes utilisent plus la voiture pour se rendre au travail ;
- Les femmes, plus impliquées dans la logistique du ménage, se déplacent plus en voiture pour l'accompagnement et les courses.

Mobilité en voiture selon le motif et le genre



OÙ ET QUAND UTILISE-T-ON LA VOITURE ?

LES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES SONT PEU NOMBREUX MAIS REPRÉSENTENT UNE PART IMPORTANTE DES KILOMÈTRES PARCOURUS

Les déplacements d'échanges entre territoires représentent 18 % des déplacements en voiture et 43 % des kilomètres parcourus en voiture :

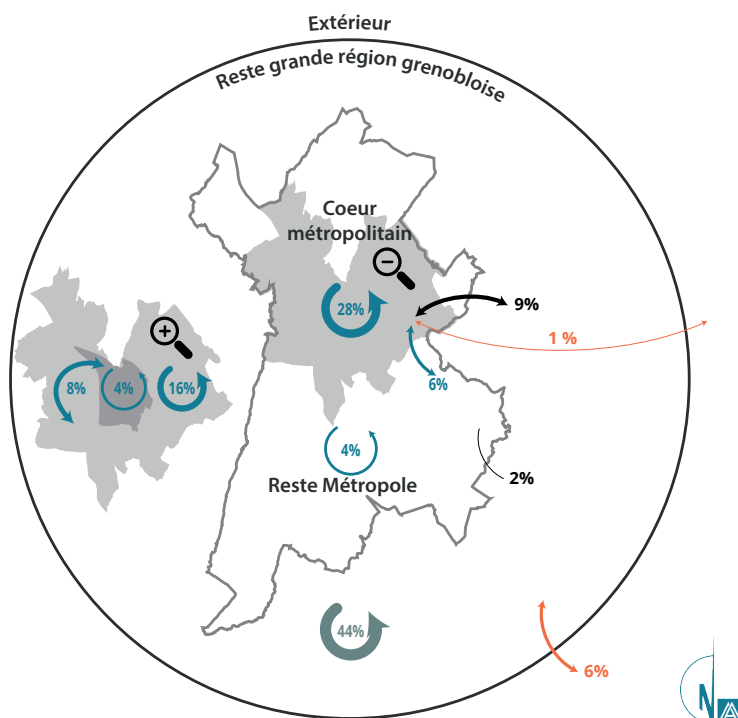
→ Les déplacements d'échanges entre la métropole et le reste de la grande région ne représentent que 11 % des déplacements pour 30 % des kilomètres parcourus ;

→ Les déplacements d'échanges entre la grande région et l'extérieur représentent 7 % des déplacements et 13 % des km.

→ Les déplacements internes à la métropole représentent 38 % des déplacements et 25 % des kilomètres parcourus.

→ Les déplacements internes au reste de la grande région pèsent pour 44 % des déplacements et 32 % des km parcourus.

Déplacements en voiture dans la grande région grenobloise



ACCIDENTOLOGIE

→ En moyenne **450 accidents de la route** se produisent chaque année au sein de la grande région grenobloise (fichier BAAC - ONISR, 2019-2023). Les automobilistes ne sont pas surreprésentés dans l'accidentologie : ils sont impliqués dans 80 % des accidents mais représentent 75 % des kilomètres parcourus (et 55 % du temps de déplacement).

Bien protégés par les différents dispositifs de sécurité de leur véhicule (carrosserie, airbag, ceinture...), les automobilistes sortent indemnes ou légèrement blessés dans 78 % des accidents les impliquant. Dans 20 % des cas ils sont hospitalisés et dans 3 % ils trouvent la mort.

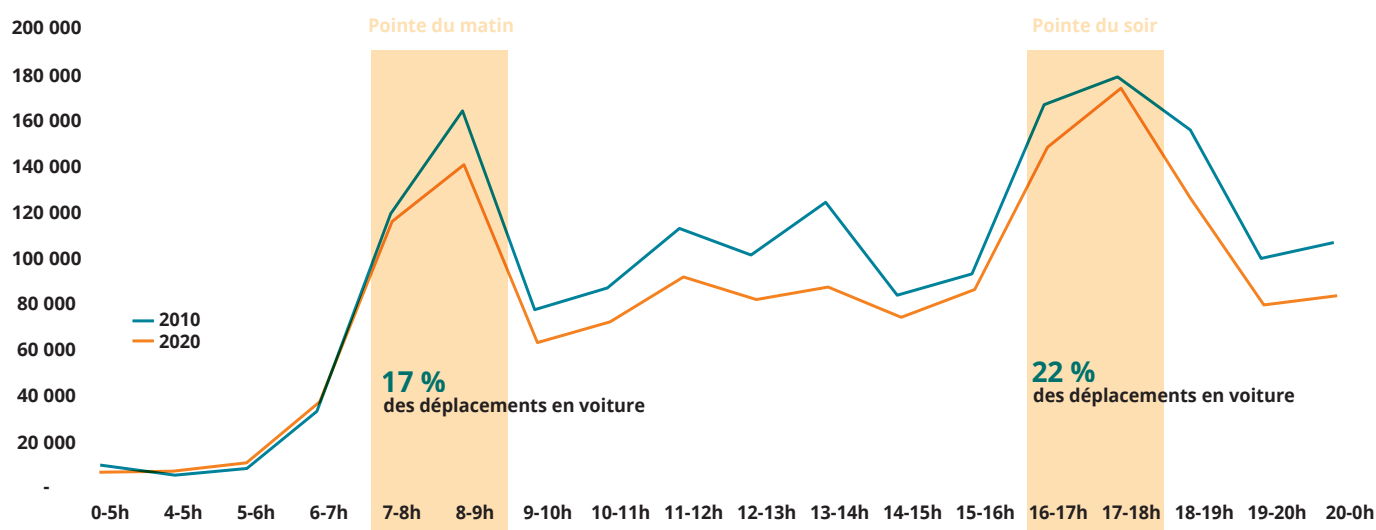
Selon l'institut belge de sécurité routière (Vias Institute), une voiture plus lourde protège bien ses occupants en cas d'accident (- 32 à - 48 % de risque de blessure), mais est beaucoup plus dangereuse pour les occupants des autres véhicules et les usagers vulnérables (+ 77 % de risque d'être tué pour les occupants d'un autre véhicule en cas de collision, + 28 % pour les cyclistes et piétons). L'Institut conclut qu'il est indispensable de freiner cette augmentation [du poids et de la puissance des véhicules], de tendre vers un parc plus homogène et de mieux protéger les usagers vulnérables en cas de collision avec des voitures.

PLUS DE LA MOITIÉ DES DÉPLACEMENTS EN HEURE DE POINTE SONT RÉALISÉS EN VOITURE

Les quatre heures de pointe représentent 40 % des déplacements réalisés en voiture (17 % sur la pointe du matin entre 7h et 9h, et 22 % sur la pointe du soir entre 16h et 18 h). Durant ces heures de pointe, plus de la moitié des déplacements sont réalisés en voiture. Cette concentration des flux automobiles sur un temps limité entraîne des phénomènes de congestion sur le réseau routier, notamment vers les pôles d'emplois.

On n'observe pas de véritable pointe le midi, contrairement à 2010, en raison de la poursuite de la généralisation de la journée continue.

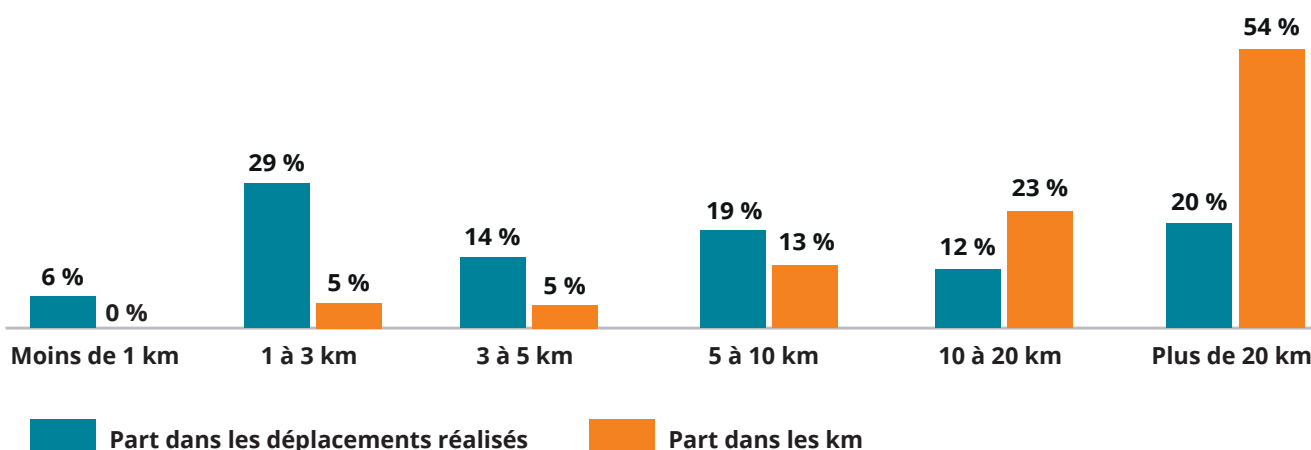
Nombre de déplacements en voiture selon l'heure de départ



LA DISTANCE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE S'ALLONGE BIEN QUE LA VOITURE RESTE LARGEMENT UTILISÉE POUR DES DÉPLACEMENTS COURTS

Entre 2010 et 2020, la distance moyenne d'un déplacement en voiture s'est allongée de près de 10 % : elle est désormais de 8,5 km. Elle est cependant toujours largement utilisée pour des déplacements courts : en 2020, les distances de moins de 5 km représentent la moitié des déplacements en voiture. Le poids de ces courtes distances en voiture est bien moindre dans les km parcourus, les déplacements de plus de 20 km représentant 54 % des km parcourus en voiture.

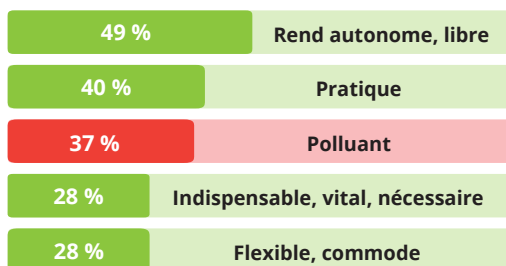
Répartition des déplacements et des kilomètres parcourus en voiture selon la distance de déplacement



LA VOITURE : UN MODE INDIVIDUEL, PRATIQUE MAIS POLLUANT

La voiture bénéficie d'une bonne image : **80 % des répondants en ont une image plutôt positive.**

La voiture est avant tout plébiscitée pour la liberté qu'elle procure et son aspect pratique. Elle est aussi considérée comme polluante mais nécessaire. Seul 6 % des répondants considèrent la voiture comme onéreuse.



NOTE DE LECTURE : pour chaque mode de transport, les répondants devaient indiquer les 3 adjectifs qui leur semblaient le mieux définir celui-ci. Par exemple, 40 % des répondants ont cité une fois le terme « pratique » pour qualifier la voiture.

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

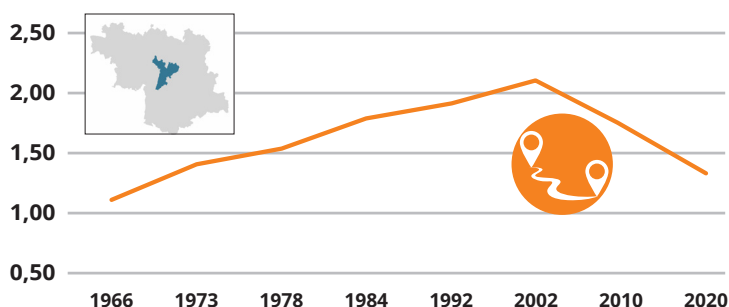
Fort d'une longue tradition d'observation de la mobilité, le territoire grenoblois dispose de huit enquêtes déplacements, la première datant des années 60. Initialement menées sur un périmètre moins vaste qu'aujourd'hui, elles témoignent du lien étroit entre les pratiques de déplacements, les modes de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

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).

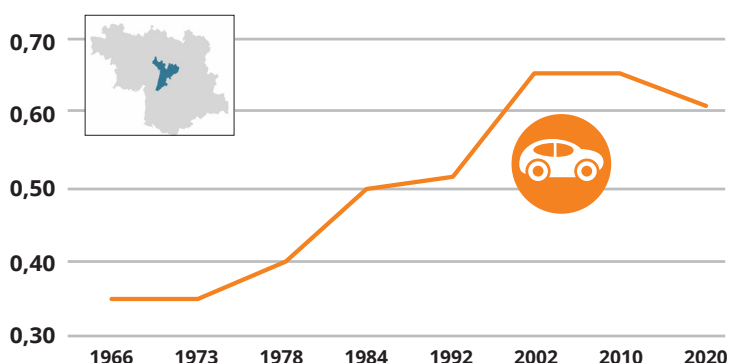
Dans la deuxième moitié du vingtième siècle, sous l'impulsion du développement du réseau routier, l'automobile prend progressivement le pas sur la marche et les deux roues. Elle sera le catalyseur de l'allongement des distances et de l'étalement de la ville. Malgré le développement des transports en commun à partir de 1975, l'usage de la voiture continue de s'accroître. **Une rupture de tendance apparaît dans les années 2000. Pour la première fois depuis 40 ans, le nombre quotidien de déplacements en voiture diminue.** Il continue de diminuer et atteint maintenant un niveau légèrement inférieur à celui de 1973.

L'équipement automobile n'a cessé de progresser entre les années 70 et les années 2000. Il s'est stabilisé depuis le début des années 2000 dans la partie centrale de l'agglomération. **Il est désormais de 0,61 voiture par personne de plus de 18 ans.**

Nombre de déplacements quotidiens par personne



Nombre de voitures par personne de plus de 18 ans



DANS LA PARTIE CENTRALE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE, LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN VOITURE BAISSÉ POUR ATTEINDRE LE MÊME NIVEAU QUÉ DANS LES ANNÉES 1970

CE QU'IL FAUT RETENIR

→ Le **taux de motorisation** est globalement **stable** entre 2010 et 2020. Il varie selon la densité urbaine et selon des facteurs socio-démographiques.

→ L'**âge du passage du permis de conduire recule**, particulièrement dans les territoires urbains.

→ L'**usage de la voiture reste majoritaire dans la mobilité quotidienne, y compris pour les déplacements courts.**

→ Le **recul du nombre de déplacements en voiture observé** sur la dernière décennie concerne les **courtes distances** et ne génère **pas de baisse notable des km parcourus en voiture au global.**

→ **Quatre habitants sur dix se déplacent exclusivement en voiture.** Ce comportement est particulièrement marqué chez les actifs et les retraités, et dans les territoires les moins denses.

→ **Plus d'un tiers des 5-10 ans effectuent tous leurs déplacements en voiture, en tant que passagers de leurs parents.**

→ Le **passage dans la vie active s'accompagne d'une forte augmentation de l'usage de la voiture** au détriment des transports collectifs.

→ Les **déplacements d'échanges entre territoires** sont **peu nombreux** mais représentent une **importante part des kilomètres parcourus.**

→ **40 % des déplacements en voiture sont réalisés sur les quatre heures de pointe, générant de la congestion sur les réseaux routiers.**

→ L'**image de la voiture reste largement positive**, elle est associée à la **liberté, la praticité** et elle est considérée comme indispensable malgré sa dimension polluante.



LES LEVIERS

FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

→ **Communiquer sur les impacts négatifs** de l'usage de la voiture (GES, coût réel, occupation de l'espace, etc.)

→ **Sensibiliser les actifs**, plus gros émetteurs de polluants, **aux pratiques alternatives à l'autosolisme**, notamment à travers les dispositifs de plans de mobilité d'entreprise.

→ **Encourager et accompagner les changements d'habitude, en ciblant les périodes charnières de la vie**, notamment le passage à l'âge adulte où l'achat et l'usage de la voiture se développent fortement.

→ **Former les plus jeunes à l'usage des modes alternatifs** (marche, vélo, TC), pour développer leur pratique et favoriser la prise d'autonomie.

DÉVELOPPER LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE ET SA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES AUTRES MODES

→ **Développer le covoiturage et l'autopartage**, en milieu urbain comme rural, et déployer des infrastructures favorables au covoiturage (Parkings-relais, voies réservées sur autoroute).

→ **Développer l'intermodalité voiture-transports collectifs** pour les déplacements entre les territoires périurbains et ruraux et les centres urbains et pôles d'emplois.

VISER UN MEILLEUR ÉQUILIBRE ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DANS LE SYSTÈME DE MOBILITÉ

→ **Accompagner la mise en place de la ZFE** dans le cœur métropolitain, par le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle.

→ **Améliorer le partage de l'espace public** dans les centralités.

→ **Organiser le stationnement au service du report modal.**

ZOOM

USAGES ET USAGERS DE LA VOITURE

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 déplacement

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

ZFE

Dans les territoires couverts par une Zone à faibles émissions mobilité, la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte. La ZFE-M de Grenoble-Alpes Métropole s'étend à 13 communes, les véhicules les plus polluants seront interdits progressivement (Crit'Air 5 depuis juillet 2023, Crit'Air 4 en 2024, Crit'Air 3 en 2025 et peut-être Crit'Air 2 en 2030), en semaine de 7 à 19h

Bibliographie

- Guilluy C., *La France périphérique*, Champs actuel, 2015, 192 p.
- Nuytens N. et Ben Messaoud Y., *Impacts des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse*, Bruxelles : institut Vias, 2023
- *EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture*, Forum Vies Mobiles, 2014
- *Les jeunes Français de la «génération Y» sont-ils moins enclins à la voiture ?*, Cerema, 2020
- *Movin'On : la mobilité vue par les jeunes générations*, Kantar, 2021
- *Stratégie nationale sport santé 2019-2024*, Ministère des Solidarités et de la Santé, Ministère des Sports, 2022, 44p.



Après le travail technique de recueil de terrain de l'enquête, 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.

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

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



Contacts : Isabelle Reynaud
isabelle.reynaud@arg.asso.fr
Nicolas Bonne
nicolas.bonne@arg.asso.fr

www.arg.fr

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