

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



QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

SEPTEMBRE 2026

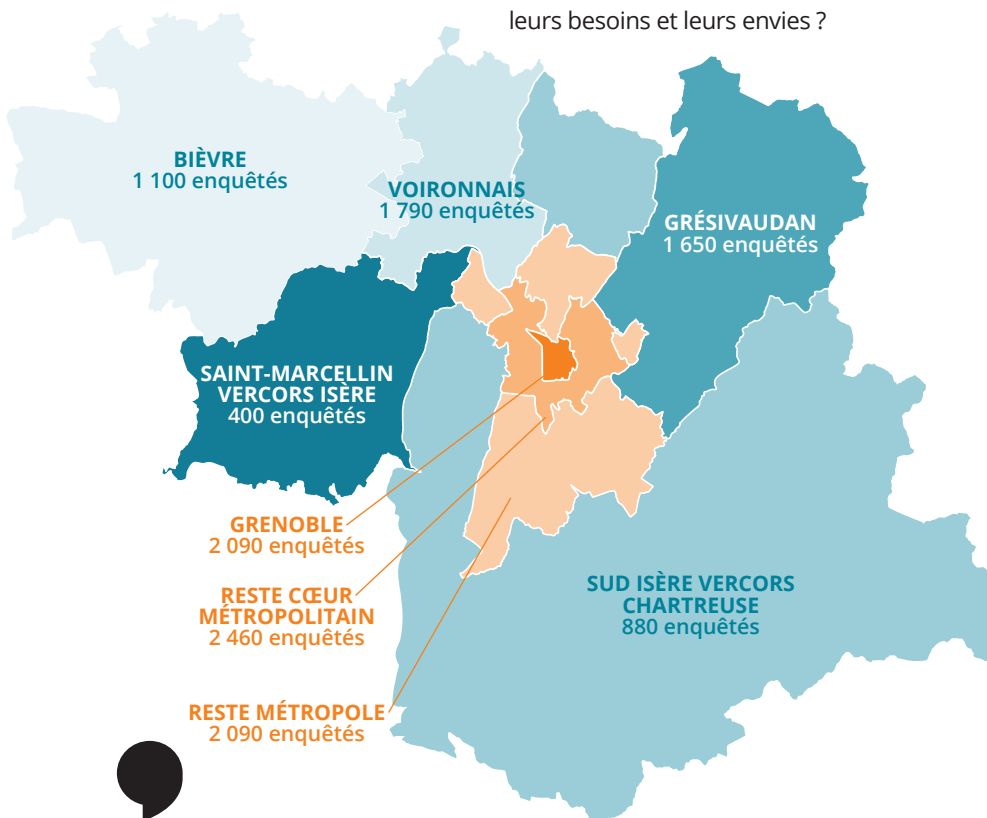
PRATIQUES ET ENJEUX DE MOBILITÉ

Au cours des dernières décennies, la diffusion de l'automobile et les progrès des transports publics ont profondément changé l'échelle et le rythme de la vie quotidienne. La mobilité généralisée est peu à peu devenue une valeur centrale de nos sociétés, et la capacité des individus à se déplacer conditionne l'accès à l'emploi et aux diverses ressources des territoires.

Cependant, l'accès à la mobilité demeure inégal selon les catégories sociales, les populations les plus défavorisées pouvant être confrontées à des difficultés importantes. Si les mécanismes générateurs d'inégalités sociales sont complexes et relèvent de multiples facteurs, la difficulté à se déplacer est sans conteste discriminante dans les parcours de vie des individus.

Dans le cadre de politiques de déplacements orientées vers la diminution de la place de la voiture, comment assurer aux populations défavorisées la capacité à se déplacer selon leurs besoins et leurs envies ?

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

3,1

déplacements/jour/personne

contre 3,7 pour les habitants du reste
du cœur métropolitain

47 %

de déplacements à pied

contre 36 % pour les habitants du reste
du cœur métropolitain

19 %

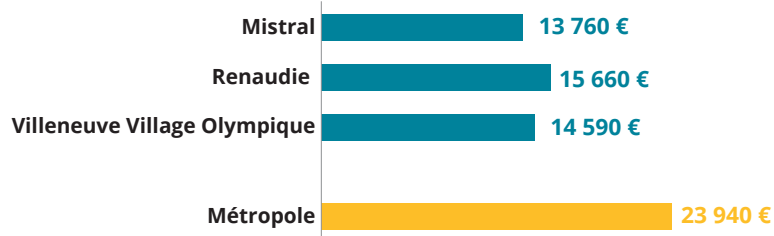
des déplacements
au volant d'une voiture

contre 30 % pour les habitants du reste
du cœur métropolitain

DIX QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE AU SEIN DE GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

En France, la pauvreté continue d'augmenter : selon l'Insee, en 2024, 9,8 millions de personnes vivent sous le seuil de pauvreté monétaire, soit 15,4 % de la population. Sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole, le taux de pauvreté s'établit à 17,1 %, soit près de 2 points de plus qu'à l'échelle nationale¹. **Les quartiers prioritaires de la politique de la ville présentent une forte concentration de population pauvre.**

Revenu médian disponible par unité de consommation



Source : Insee, 2022

LES QUARTIERS PRIORITAIRES

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) sont situés en territoire urbain et sont caractérisés par un nombre minimum d'habitants, fixé à 1 000, et un écart de développement économique et social apprécié par un critère de revenu des habitants.

La nouvelle géographie prioritaire a été adoptée par décret en date du 29 décembre 2023. Le territoire

de Grenoble Alpes Métropole compte dix QPV concentrés sur cinq communes du cœur métropolitain : Échirolles, Fontaine, Grenoble, Le Pont-de-Claix et Saint-Martin d'Hères. Ils regroupent au total 42 600 habitants. Près de la moitié des ménages vivent en dessous du seuil de pauvreté (47 %, contre 17 % sur l'ensemble du territoire métropolitain).



MÉTHODOLOGIE

L'étude des pratiques de mobilité des populations des quartiers prioritaires de la politique de la ville est basée sur les données de l'enquête mobilité. Cette analyse avait été anticipée lors de la préparation de l'enquête, en isolant trois quartiers classés politique de la ville comme des secteurs de tirage à part entière dans le plan de sondage. Il s'agit des quartiers Mistral et Villeneuve sur la commune de Grenoble, et de Renaudie sur la commune de Saint-Martin d'Hères. L'échantillon d'enquête cumulé sur ces trois quartiers comprend 240 ménages et 466 personnes de 5 ans et plus, effectif qui permet de présenter de grands enseignements globaux. Il n'est pas suffisant pour mettre en œuvre des analyses à l'échelle d'un seul quartier ou de présenter des évolutions quantitatives par rapport à la précédente enquête de 2010. Ces résultats permettent néanmoins de porter le constat qu'il ne s'est pas produit de rupture forte dans les comportements de mobilité des habitants des quartiers politique de la ville entre 2010 et 2020.

Les indicateurs présentés dans cette publication sous la mention « QPV » font référence à ces trois quartiers.

¹ Le seuil de pauvreté est fixé par convention à 60 % du niveau de vie médian de la population. Il correspond à un revenu disponible de 1 337 euros par mois pour une personne vivant seule et de 2 807 euros pour un couple avec deux enfants âgés de moins de 14 ans.

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES 3 QUARTIERS ÉTUDIÉS

Les trois exemples analysés ne sont pas représentatifs de l'ensemble des quartiers politique de la ville, mais ils présentent un certain nombre de caractéristiques communes.

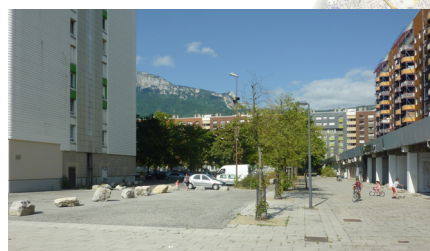
	QPV	Cœur métropolitain
Une population plutôt jeune	< 18 ans : 27 % > 65 ans : 11 %	< 18 ans : 20 % > 65 ans : 17 %
Une population peu diplômée (hors personnes en scolarité)	< Bac : 47 % Bac + 3 et + : 19 %	< Bac : 34 % Bac + 3 et + : 37 %
Un fort taux de chômage	30 %	13 %
De nombreuses familles monoparentales (Insee)	28 à 36 %	9 %
Un taux de pauvreté élevé (Insee)	38 à 51 %	17 %

Tous les indicateurs sont issus de l'EMC² 2020, sauf indication contraire.

RENAUDIE, SAINT-MARTIN D'HÈRES



MISTRAL, GRENOBLE



- Quartiers prioritaires de la politique de la ville
- QPV analysés



Sources : datagouv, IGN



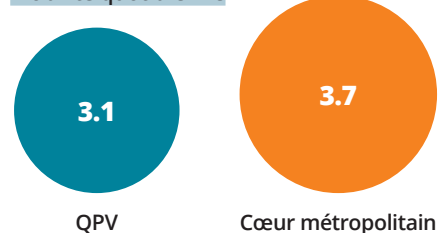
VILLENEUVE, GRENOBLE

UNE MOBILITÉ PLUS FAIBLE, UN TERRITOIRE VÉCU PLUS RESTREINT...

L'analyse de l'EMC² fait apparaître, pour l'échantillon composé des habitants des quartiers Mistral, Renaudie et Villeneuve, des spécificités dans les pratiques de mobilité : **les déplacements par personne sont moins nombreux et les distances**

parcourues dans la journée plus faibles par rapport à la moyenne des habitants du reste du cœur métropolitain. Ce phénomène, caractéristique des quartiers politique de la ville, se retrouve à l'échelle nationale.

Mobilité quotidienne



UN TAUX DE PERSONNES NON MOBILES PLUS ÉLEVÉ

Les habitants des trois quartiers politique de la ville analysés sont **13 % à ne pas être sortis de chez eux la veille de l'enquête**, alors qu'ils ne sont que 7 % dans le reste du cœur métropolitain. Cette absence de sorties du domicile est plus fréquente pour les femmes que pour les hommes.

ET SUR UNE SEMAINE ?

À l'échelle nationale, 3,5 % des habitants des QPV ne quittent pas leur domicile pendant toute une semaine, contre 2,6 % du reste de la population.

Source : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

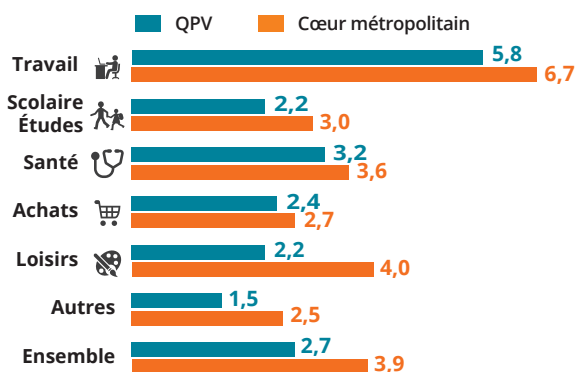
AU QUOTIDIEN, LES DÉPLACEMENTS SONT DAVANTAGE ANCRÉS DANS LA PROXIMITÉ

Les déplacements sont plus courts quel que soit le motif du déplacement. Cet écart est particulièrement marqué pour les activités de loisirs.

Les observations conduites dans le cadre du contrat de ville mettent en évidence l'importance des réseaux familiaux, des solidarités de voisinage et de la présence d'équipements de proximité qui structurent fortement la vie quotidienne des habitants.

Dans certains secteurs, les besoins courants peuvent ainsi être satisfaits localement, limitant la nécessité de déplacements fréquents vers le reste de l'agglomération.

Distance moyenne des déplacements selon le motif (en km)



DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DIVERSES DANS LES QUARTIERS

Éric Le Breton distingue plusieurs situations face à la mobilité pour les habitants des quartiers :

« certains des habitants des quartiers sont assignés à leurs espaces de vie étroitement définis. Qu'il s'agisse de jeunes en attente d'un avenir ou d'adultes isolés sans emploi, une part non négligeable des habitants ne franchit jamais les frontières du quartier. Il reste qu'une grande proportion des habitants fait preuve de mobilités significatives. Évoquons d'abord les actifs (...) qui sont, toute leur vie professionnelle durant, loin des quartiers (...). La seconde figure est incarnée par de jeunes migrants (...) ces jeunes ont acquis au cours de leurs trajets migratoires des savoirs pratiques (...) qui en font des experts de haut vol de la mobilité. »

Source : Les Cahiers du Développement Social Urbain n°81, Éric Le Breton, 2025

...À RELIER À L'OCCUPATION DES PERSONNES

La faible mobilité constatée au sein des QPV analysés concerne principalement les déplacements vers le travail, moins fréquents que la moyenne chez la population des 25-64 ans.

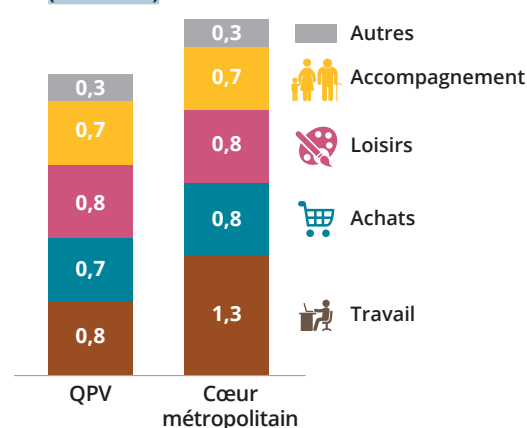
0,8 DÉPLACEMENT VERS LE TRAVAIL PAR JOUR EN MOYENNE POUR LES 25-64 ANS DES TROIS QUARTIERS CONSIDÉRÉS, CONTRE 1,3 POUR LES HABITANTS DU RESTE DU CŒUR MÉTROPOLITAIN

On peut évoquer plusieurs facteurs explicatifs :

→ **Un taux de chômage plus élevé** : selon l'EMC², 30 % de la population active de ces trois QPV était au chômage en 2020, contre 13 % dans le reste du cœur métropolitain. Cette situation est particulièrement fréquente chez les jeunes, notamment les moins de 25 ans, potentiellement désavantagés sur le marché du travail par leur faible niveau de diplôme.

→ La **mobilité constitue également un frein à l'insertion professionnelle, encore plus marqué pour les personnes peu qualifiées** : des emplois en périphérie loin des transports collectifs, des horaires décalés, l'absence de véhicule personnel sont autant de difficultés auxquelles peuvent être confrontées les personnes en recherche d'emploi.

Déplacements par jour et par motif (25-64 ans)



« JE CONSTATE UN MANQUE D'ASSIDUITÉ DES JEUNES POUR LES RENDEZ-VOUS, FAUTE DE MOYEN DE TRANSPORT, ILS ARRIVENT SOUVENT EN RETARD. (...) À LA LUIRE ILS SONT BLOQUÉS. »

Évaluation contrat de ville,
Focus Group professionnels, 2023

« PAS DE VOITURE, PAS D'EMPLOIS ! »

Les habitants de ces quartiers sont en moyenne moins qualifiés qu'ailleurs, avec une surreprésentation d'ouvriers et d'employés et une sous-représentation de cadres. (...) durant les dernières décennies, l'emploi a eu tendance à se disperser en périphérie, souvent hors du périmètre des transports urbains, particulièrement celui des ouvriers et des employés (...). Cette dispersion des emplois peu qualifiés les rend difficilement accessibles autrement qu'en voiture, alors même que ce mode de déplacement est moins répandu chez les plus précaires en raison de son coût. »

Source : Les Cahiers du Développement Social Urbain n°81, Nicolas Juste, 2025

DES INÉGALITÉS AMPLIFIÉES POUR LES FEMMES

La faible mobilité des femmes au sein des quartiers est notamment liée à leur **moindre taux d'activité**. Ainsi, **elles se déplacent moins que les hommes, mais également moins que les**

femmes résidant dans le reste du cœur métropolitain (1 déplacement de moins par jour en moyenne).

Leur premier motif de déplacement est **l'accompagnement des enfants**.

Comme dans l'ensemble des territoires couverts par l'enquête, leur rôle dans la logistique du ménage est plus prégnant que celui des hommes.

UN USAGE DE LA VOITURE LARGEMENT INFÉRIEUR

L'usage de la voiture par les habitants des quartiers Mistral – Renaudie - Villeneuve est largement inférieur à la moyenne des habitants du reste du cœur métropolitain, du fait d'une moindre possession de véhicules, mais aussi d'un accès plus restreint au permis de conduire.

	Nombre de déplacements par habitant et par jour	
	Voiture conducteur	Voiture passager
QPV	0,6 soit 19 % des déplacements	0,2 soit 7 % des déplacements
Cœur métropolitain	1,1 soit 30 % des déplacements	0,3 soit 8 % des déplacements



MOINS DE VOITURES, PLUS ANCIENNES...

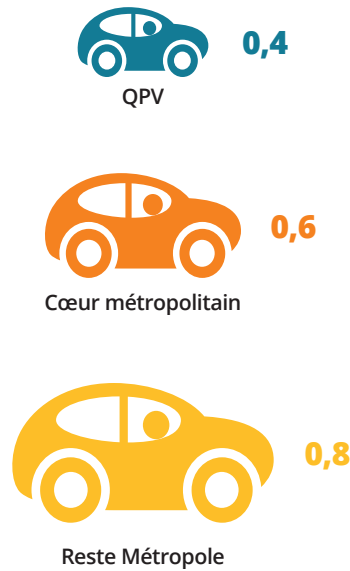
41 % des ménages des trois quartiers étudiés n'ont pas de voiture contre 28 % dans le reste du cœur métropolitain. Ce sous-équipement est beaucoup plus marqué dans les quartiers Mistral et Villeneuve : selon les résultats 2022 du recensement de population de l'Insee, 46 % des ménages du quartier Mistral et 44 % de ceux de la Villeneuve n'avaient pas de voiture, contre seulement 32 % des ménages du quartier Renaudie. **Cette absence de voiture augmente, parfois de façon conséquente, le temps d'accès aux services et aux emplois, voire rend cet accès impossible.**

Lorsque les ménages sont motorisés, ils n'ont pour la plupart **qu'une seule voiture**. Cette faiblesse, conjuguée à une taille de famille en moyenne plus élevée, en réduit considérablement l'accès.

Enfin, les voitures possédées sont plus vieilles : 61 % du parc automobile dans les QPV a plus de 10 ans, contre 37 % dans le reste du cœur métropolitain. Par conséquent, elles sont davantage concernées par les restrictions de circulation liées aux dispositifs de lutte contre la pollution (ZFE), et davantage susceptibles de tomber en panne.



Nombre de voiture par personne de plus de 18 ans



BEAUCOUP MOINS DE TITULAIRES DU PERMIS DE CONDUIRE, NOTAMMENT CHEZ LES JEUNES...

La question du permis de conduire constitue un enjeu majeur de mobilité pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Le taux de détention du permis y est nettement inférieur à celui observé dans le reste du cœur métropolitain, avec seulement 61 % de titulaires contre 82 %. Cette situation est encore plus marquée chez les jeunes : **seul un tiers des 18-24 ans possède le permis de conduire**, contre 55 % dans le reste du cœur métropolitain.

Le permis de conduire peut parfois être le sésame indispensable pour accéder à la formation et à l'emploi. Ainsi, pas moins de **23 % des adultes déclarent avoir déjà refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre**, une proportion qui monte (...) à **37 % pour celles et ceux qui n'ont pas le permis de conduire**².

1 800 €



coût moyen du passage du permis de conduire en 2026

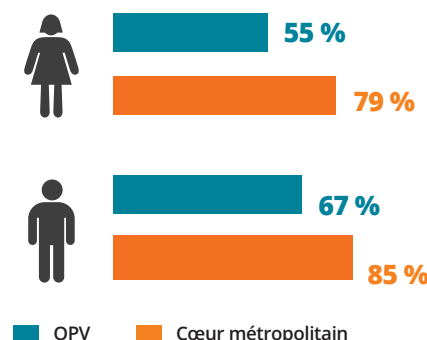
Source : UFC que choisir

UN ACCÈS À LA VOITURE PARTICULIÈREMENT LIMITÉ POUR LES FEMMES

Dans les trois quartiers étudiés, **les femmes sont particulièrement éloignées de la conduite** : 61 % d'entre elles déclarent ne jamais conduire, contre 36 % des femmes du reste du cœur métropolitain.

Ce moindre accès à la voiture touche aussi les hommes, de façon moins marquée : 48 % des hommes résidant en QPV ne conduisent jamais contre 27 % des hommes du reste du cœur métropolitain.

Taux de possession du permis de conduire (personnes de + de 18 ans, hors conduite accompagnée)



Villeneuve, Grenoble

INÉGAUX FACE À LA MOBILITÉ

« Le coût du passage du permis de conduire, le coût de l'acquisition et les coûts fixes d'assurance jouent comme des "barrières à l'entrée" pour l'accès à la mobilité automobile, tandis que le coût d'une réparation importante et non prévue peut être une cause de sortie de cette mobilité. »

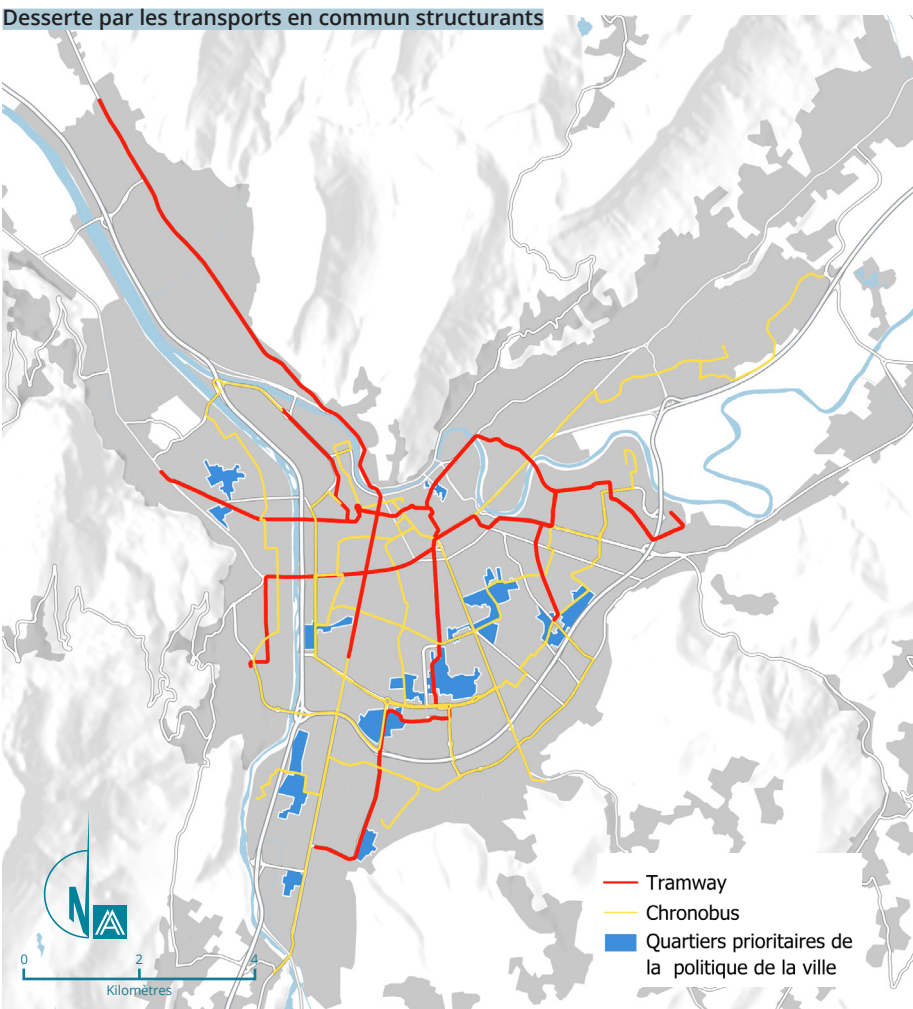
Source : Observatoire des inégalités, Jean-Pierre Orfeuill, 2017

² Source : sondage Elabe pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, réalisé du 5 au 9 décembre 2016 auprès de 1 003 personnes

LES TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE ALTERNATIVE ?

Les quartiers classés politique de la ville de la métropole sont globalement bien irrigués par les transports collectifs (TC). Ils sont notamment tous desservis par des lignes du réseau structurant (tramway ou chronobus). Cette offre TC, si elle répond en partie aux besoins des habitants, ne peut cependant les couvrir tous. Temps de parcours trop longs, itinéraires complexes, amplitudes horaires insuffisantes sont autant de difficultés ressenties qui, si elles ne sont pas propres aux quartiers politique de la ville, peuvent, dans ce contexte, représenter des facteurs de ségrégation, faute d'alternatives.

Nombre de déplacements par habitant et par jour	
Transports collectifs	
QPV	0,6 soit 21 % des déplacements
Cœur métropolitain	0,6 soit 17 % des déplacements



Sources : BD Topo® IGN, SMMAG
Agence d'urbanisme de la région grenobloise, NBO - 08/2026

UN USAGE PLUS RÉGULIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS, UNE PART PLUS IMPORTANTE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Le nombre moyen de déplacements quotidiens en transports collectifs (TC) des habitants des trois quartiers étudiés est globalement comparable à celui observé dans le reste du cœur métropolitain. Cependant, **les TC y occupent une place plus importante dans les pratiques de déplacement**, comme en témoigne leur part modale plus élevée. Dans ces trois quartiers, **l'usage des TC est ainsi équivalent à celui de la voiture en tant que conducteur**.

Les habitants de ces quartiers se distinguent également par un usage plus régulier des transports collectifs : 57 % des habitants des quartiers Mistral – Renaudie – Villeneuve utilisent les transports en commun plusieurs fois par semaine, contre seulement 35 % dans le reste du cœur métropolitain. Cette fréquence d'usage est notamment favorisée par la tarification solidaire des transports collectifs mise en place pour les ménages les plus modestes.



Taux d'abonnés TC	
QPV	47 %
Cœur métropolitain	33 %

MODES ACTIFS : ON MARCHÉ, ON FAIT PEU DE VÉLO

LA MARCHÉ : PREMIER MODE DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DES QPV

La marche est le premier mode de déplacement des habitants des QPV. Elle représente près de la moitié de l'ensemble des déplacements réalisés, une part nettement plus élevée que celle observée dans le reste du cœur métropolitain. Cette forte pratique de la marche vient en partie compenser le moindre accès à l'automobile. **Mode de déplacement plus lent, elle incite à limiter les distances parcourues et à privilégier une organisation des activités à proximité du domicile.** Les habitants des QPV effectuent ainsi davantage leurs déplacements dans leur environnement immédiat, traduisant un fonctionnement plus local des pratiques quotidiennes.

Les professionnels interrogés dans le cadre de l'observation permanente du contrat de ville de Grenoble relèvent **un sentiment d'insécurité susceptible d'influencer les conditions dans lesquelles les habitants se déplacent** (itinéraires empruntés, horaires...).

L'USAGE DU VÉLO : DES FREINS À LEVER ?

Bien que le vélo puisse revêtir une fonction utilitaire plus importante pour les habitants des QPV, son usage se développe de façon moindre dans ces quartiers que dans le reste du cœur métropolitain.

Cet usage restreint s'explique notamment par un plus faible équipement des ménages : on dénombre en moyenne 0,4 vélo par habitant dans les QPV, contre 0,6 dans le reste du cœur métropolitain. Ce moindre équipement, au-delà des questions économiques ou de la crainte de l'insécurité routière, peut être relié à la disposition d'un stationnement vélo au domicile, connu comme l'un des freins à la pratique. En effet, seuls 57 % des ménages disposent d'un tel stationnement dans les QPV, alors qu'ils sont 82 % dans le reste du cœur métropolitain.

Ne pas être à l'aise pour se déplacer à vélo dans la circulation générale est un deuxième frein identifié au développement de la pratique.

	Nombre de déplacements par habitant et par jour
	Marche
QPV	1,5 soit 47 % des déplacements
Cœur métropolitain	1,3 soit 36 % des déplacements

	Nombre de déplacements par habitant et par jour
	Vélo
QPV	0,2 soit 6 % des déplacements
Cœur métropolitain	0,3 soit 8 % des déplacements



« LA TROTINETTE, UNE TENDANCE DE MICROMOBILITÉ À CONSIDÉRER »

(...) une autre tendance a émergé dans les témoignages recueillis : l'essor de la trottinette comme mode de transport alternatif. Alors que les politiques publiques privilégient principalement le développement des transports publics, de la marche et du vélo, la trottinette semble répondre à des besoins de mobilité concrets dans ces quartiers. Le terme « pratique » revient fréquemment pour décrire cet engouement. Plusieurs facteurs expliquent cet attrait : faible encombrement, facilité de transport et de stationnement, et, surtout dans sa version électrique, la possibilité de couvrir des distances relativement longues sans prérequis physique. »

Source : Les Cahiers du Développement Social Urbain n°81, Richard Nordier, 2025

CE QU'IL FAUT RETENIR

→ **Les populations des quartiers défavorisés se déplacent moins que les habitants du reste du cœur métropolitain, sur un territoire plus souvent limité à leur quartier. Cette moindre mobilité concerne en premier lieu les déplacements vers le travail, et est particulièrement accentuée pour les jeunes adultes et les femmes.** Elle est le reflet de différents phénomènes :

- un moindre accès à l'emploi et aux études supérieures, nécessitant de se déplacer hors de leur quartier,
- des freins cognitifs, une méconnaissance des solutions de mobilité et des aides possibles, une peur de l'inconnu,
- mais aussi des équipements de proximité, un réseau familial, des sociabilités fortes dans ces quartiers populaires, qui dispensent d'en sortir.

→ **Les habitants des quartiers défavorisés ont un moindre taux de motorisation qui limite leur capacité à se déplacer.** Ces populations, plus souvent captives des modes alternatifs, rencontrent plus de difficultés pour se déplacer, et bénéficient par conséquent d'un accès potentiel aux ressources du territoire plus limité. **Les contraintes financières sont notamment un frein majeur à l'accès à la voiture :**

- le coût du permis de conduire est souvent prohibitif,
- le budget d'acquisition d'une automobile, ajouté aux frais liés à la possession d'un véhicule (assurance, carburant, entretien), dépasse fréquemment les possibilités des ménages défavorisés.

→ **L'impossibilité de disposer d'un véhicule personnel peut être un frein majeur à la recherche d'un emploi,** la desserte en transports collectifs vers les zones d'emploi, particulièrement en périphérie et dans les zones d'activité, étant souvent insuffisante, ou mal adaptée en termes d'horaires.

→ Lorsque les ménages sont motorisés, **les voitures sont moins nombreuses et plus anciennes.** En conséquence, elles sont plus consommatrices de carburant ou susceptibles de tomber en panne, et sont davantage concernées par les restrictions de circulation liées aux dispositifs de lutte contre la pollution (vignette Crit'Air).

→ **La marche est le premier mode de déplacement, elle représente près de la moitié de la mobilité.**

→ **L'usage du vélo est plus faible** que dans le reste du cœur métropolitain avec deux freins identifiés : ne pas disposer de stationnement cycle sécurisé, et ne pas se sentir suffisamment à l'aise sur un vélo pour circuler dans l'espace public.

→ **Les différences femme-homme sont plus marquées** dans les pratiques de mobilité des habitants des quartiers défavorisés. Les femmes se déplacent moins, en lien avec un plus faible taux d'activité, et leur accès à la voiture est relativement limité. Leur premier motif de déplacement est l'accompagnement des enfants. Comme dans l'ensemble des territoires couverts par l'enquête, leur rôle dans la logistique du ménage est plus prégnant que celui des hommes.





LES LEVIERS

La mobilité constitue aujourd'hui un enjeu transversal, à la croisée de l'urbanisme, de l'action sociale, de la transition écologique et des politiques de mobilité. Répondre efficacement aux enjeux identifiés suppose de renforcer le dialogue et la coopération entre l'ensemble des acteurs concernés, afin de coordonner les actions en faveur de l'accès à la mobilité des populations défavorisées à différentes échelles territoriales. Cette démarche doit permettre de concilier deux objectifs parfois perçus comme contradictoires : d'une part, les impératifs climatiques qui imposent de réduire la dépendance à la voiture individuelle et, d'autre part, la nécessité de lever les freins à la mobilité, facteur d'insertion économique et sociale.

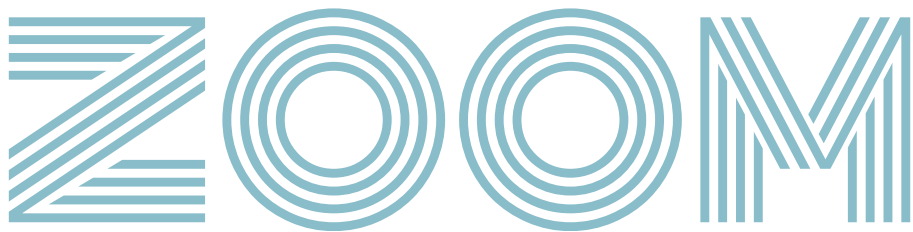
L'enquête mobilité, purement quantitative, ne permet pas d'appréhender finement l'ensemble des besoins de mobilité et des freins face à celle-ci. Elle ne permet notamment pas d'analyser, dans les comportements mesurés, ce qui relève de « choix délibéré » ou ce qui est davantage « subi ». Un croisement avec des démarches d'études qualitatives serait nécessaire pour affiner et compléter les leviers d'actions identifiés ci-dessous.

TRANSPORT ET MOBILITÉ

- **Approfondir la connaissance des besoins de mobilité** des habitants dans une perspective opérationnelle
- **Réaliser d'éventuelles adaptations du réseau de transports collectifs** (itinéraire, fréquence, amplitude), notamment en lien avec les zones d'emplois
- **Développer les stationnements vélo sécurisés au domicile et les aménagements cyclables**
- **Aménager et apaiser l'espace public pour améliorer le confort des piétons** : liaisons internes au quartier et ouverture sur la ville, cheminements qualitatifs, sécurisation, tranquillité publique, etc.

INFORMATIONS ET ACCOMPAGNEMENT

- **Accompagner financièrement les ménages** : tarification solidaire des transports collectifs, des locations de vélos, aide au permis de conduire, garage solidaire, etc.
- **Informier et sensibiliser aux solutions de mobilité existantes**
- **Développer des dispositifs d'accompagnement personnalisé selon les besoins** : diagnostic mobilité, acquisition des compétences nécessaires pour se déplacer (formation à la lecture d'un plan et à se repérer, maîtrise des différents services de mobilité)
- **Soutenir les actions de formation à la pratique du vélo** : stage de remise en selle, atelier réparation de vélo, etc.



QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

PRATIQUES ET ENJEUX DE MOBILITÉ

OCT
2019
-
DEC
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.

Immobilité

Une personne est considérée comme immobile si elle n'a fait aucun déplacement dans l'espace public la veille de l'enquête.

Mobilité quotidienne

Nombre de déplacements par personne et par jour moyen de semaine (hors week-end, 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...).

Part modale

Pourcentage de voyageurs utilisant un mode de déplacement.

QPV

Quartier prioritaire de la politique de la ville

BIBLIOGRAPHIE

- *Les Cahiers du Développement Social Urbain* n°81, 1^{er} semestre 2025
- Jean-Pierre Orfeuill, *Observatoire des inégalités*, 2017
- *Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales*, ADCF, France Urbaine, Transdev, janvier 2021
- *La mobilité des résidents des QPV dans les EMD*, Cerema, janvier 2018



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, sauf mention contraire
Chiffres et infographies : source enquête mobilité certifiée Cerema 2020, sauf mention contraire

Les partenaires du CLUB enquête mobilité



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



www.arg.fr