

L'ENQUÊTE  
**mobilité**  
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

OCT  
2019  
-  
DÉC  
2020

# PRINCIPAUX RÉSULTATS

# Enquête Semaine



#àvélo



#àpied



#entraïn



#entram



#enbus

SMMAG

L'AGENCE  
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes

Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

isère  
LE DÉPARTEMENT  
www.isere.fr

Plus  
bicyclette  
COMMUNAUTÉ DE PAYS VÉLOSAIS

Le GRÉSIVALDAN  
communauté de communes

REGION ALPES  
MÉTROPOLÉ

SOJAMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE  
SCOT 2015-2021  
DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

## Préambule

Les Enquêtes Ménages Déplacements alimentent les politiques publiques depuis les années 1970, en fournissant une photographie de la mobilité quotidienne des habitants un jour moyen de semaine d'hiver.

La méthodologie, standardisée au niveau national par le CEREMA, a récemment évolué. Renommée Enquête Mobilité Certifiée CEREMA, l'enquête comporte désormais différents volets optionnels. Deux d'entre eux ont été mobilisés lors de l'enquête menée en 2019-2020 sur la grande région grenobloise : la mesure de la mobilité du week-end et le recueil d'un volet opinion enrichi de nombreuses thématiques.

Dans le cadre de son programme partenarial, les membres de l'Agence l'ont missionnée pour dépouiller l'enquête, avec pour objectif la mise à disposition des principaux résultats mis en forme et analysés.

Les principaux résultats de l'EMC2 se déclinent en trois volets :

- Enquête « cœur » sur la mobilité durant la semaine
- Enquête sur la mobilité durant le week-end
- Enquête d'opinion

Le présent document restitue les résultats de l'enquête sur la mobilité durant la semaine.

Les analyses présentées sont issues des exploitations standards de l'enquête, fournies par le CEREMA sous format de fichiers Excel.

Quelques exploitations complémentaires ont été réalisées par l'Agence sur des traitements non fournis dans les exploitations standards.

## Sommaire

<b>Présentation de l'enquête</b> .....	<b>4</b>	Fréquence d'usage du covoiturage, motif de covoiturage, raison de la non utilisation du covoiturage..	55
<b>Les chiffres-clés de l'enquête</b> .....	<b>13</b>		
<b>I – Caractéristiques des ménages</b> .....	<b>14</b>		
Taille des ménages.....	15		
Choix de localisation résidentielle.....	16		
Accès à internet.....	18		
Nombre de voitures possédées.....	19		
Nombre de vélos possédés.....	22		
Disposition d'un stationnement vélo à domicile.....	24		
Petits engins électriques possédés.....	25		
<b>II– Caractéristiques des personnes</b> .....	<b>26</b>		
Âge et occupation.....	27		
Possession d'un téléphone portable .....	29		
Possession du permis de conduire selon l'âge.....	30		
Les personnes mobiles et non mobiles.....	31		
Temps et distance parcourue par jour.....	32		
<b>III – Fréquence d'usage des modes</b> .....	<b>34</b>		
Evolution de la fréquence des modes 2010-2020.....	35		
Fréquence d'usage des modes selon le genre et l'âge, le territoire de résidence, l'occupation principale.....	36		
		<b>IV – Travaux A480</b> .....	<b>60</b>
		<b>V – Comportement de mobilité</b> .....	<b>62</b>
		Mobilité par modes selon l'âge, le genre, le niveau d'étude, l'activité.....	63
		Mobilité par motifs.....	71
		<b>VI – Caractéristiques des déplacements</b> .....	<b>74</b>
		Parts modales, par motif, âge, genre, niveau d'études, activité, heure du déplacement.....	75
		Distance moyenne et temps moyen de déplacement selon le mode, le motif.....	82
		Taux d'occupation des véhicules selon le motif.....	86
		Intermodalité.....	87
		<b>VII – Flux de déplacements</b> .....	<b>88</b>
		Flux de déplacement tous modes, en voiture, en TC....	89
		<b>VII – Annexes</b> .....	<b>92</b>

## Présentation de l'enquête

L'Enquête Mobilité menée entre novembre 2019 et octobre 2020 est la 8<sup>ème</sup> réalisée sur le territoire grenoblois. Pilotée par le SMMAG, elle réunit un large partenariat comprenant l'État, la Région, le Département, l'Établissement Public du SCoT, Grenoble-Alpes-Métropole, la communauté de communes Le Grésivaudan, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et le CEREMA.

La collecte des données a été réalisée par le bureau d'études ALYCE, le CEREMA et l'Agence intervenant en assistance auprès du maître d'ouvrage.

L'enquête a été menée auprès des habitants de la grande région grenobloise, les « visiteurs » du territoire et les touristes n'ont pas été interviewés.

Elle comportait 3 volets, avec des modes d'interview spécifiques :

- Enquête « cœur » sur la mobilité la semaine,
- Enquête sur la mobilité le week-end,
- Enquête sur les opinions des habitants,

### 1. Enquête CŒUR standard semaine

**12 450 personnes** de 5 ans et plus,  
environ 7 340 ménages interrogés

70 % en face-à-face

30 % par téléphone

### 2. Enquête WEEK-END

**1 550 personnes** de 15 ans et plus interrogées  
100 % par téléphone

Sous-échantillons  
(recrutement lors de  
l'enquête cœur)

### 3. Enquête OPINION

**1 450 personnes** de 15 ans et plus interrogées par  
Internet (ou papier pendant les entretiens en face-à-face)

## Présentation de l'enquête - Méthodologie

Réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population, l'enquête mobilité vise à recenser de façon fine l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de la grande région grenobloise un jour moyen de semaine. Les déplacements réalisés, les modes de transport utilisés, les motifs et les horaires des déplacements, les caractéristiques des personnes qui se sont déplacées, l'équipement automobile des ménages, les vélos à disposition,... sont autant d'éléments recueillis dans l'enquête.

Deux types d'interviews ont été réalisées :

- au domicile des ménages : dans ce cas, toutes les personnes de 5 ans et plus du ménage ont été interrogées sur leurs déplacements de la veille,
- par téléphone : dans ce cas, une seule personne a été enquêtée dans le ménage, sur la base d'un questionnaire légèrement allégé.

Au total, 12 450 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées sur le territoire de la grande région grenobloise (cf. répartition dans le tableau ci-contre).

Les résultats des interviews ont été redressés pour décrire le comportement de l'ensemble des habitants de l'aire d'étude, soit 826 000 personnes. Ce redressement est basé sur les données du recensement de population de l'Insee.

Territoire de résidence	Nombre de personnes enquêtées
Grenoble	2 086
Reste cœur métropolitain	3 146
Reste métropole	1 404
Bièvre	1 105
Grésivaudan	1 646
Voironnais	1 791
SMVIC	396
Montagne (Oisans-Matheysine-Trièves-Vercors-Chartreuse)	879
Total	12 453

## Impact des aléas rencontrés sur le recueil de terrain

Trois grands aléas sont venus perturber le recueil de terrain de l'enquête :

- les travaux de l'autoroute A480 et de l'échangeur du Rondeau,
- les grèves liées à la réforme des retraites (notamment grèves perlées SNCF),
- la crise sanitaire du covid 19.

Une analyse de l'impact de ces aléas a été menée par le CEREMA avant validation de l'enquête, dont les principales conclusions sont les suivantes :

- Les impacts des aléas rencontrés sont limités sur les indicateurs de mobilité et parts modales à l'échelle de la grande région grenobloise,
- Des objectifs initiaux de nombre d'enquêtes ne sont pas atteints, en lien avec l'arrêt de la collecte suite à la crise sanitaire. Par conséquent, les résultats sont à analyser à une échelle géographique plus grossière que prévu initialement, en regroupant 2 à 3 secteurs de tirage,

- Les impacts sont plus élevés sur certains sous-échantillons, tels que par exemple
  - les habitants des secteurs Chartreuse et Voironnais sont plus impactés que les autres par les travaux A480,
  - les grèves perlées dans les transports interurbains ont a priori eu un impact sur le recueil de ces modes de déplacements,
  - 57 % des télétravailleurs enquêtés à l'automne 2020 ne télétravaillaient pas avant la crise sanitaire,
  - ...

Les analyses sur ces sous-échantillons sont par conséquent à mener avec précautions, en vérifiant les impacts sur les résultats au cas par cas.

## Présentation de l'enquête - Périmètre et découpages d'analyse

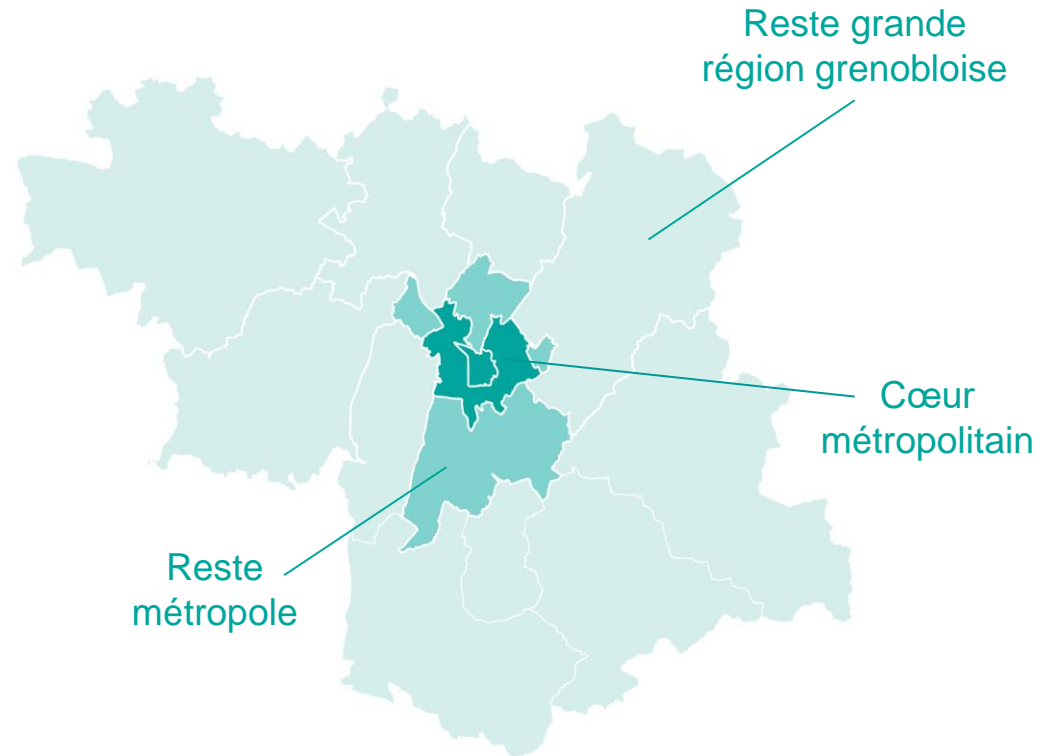
L'enquête 2019-2020 offre une vision globale de la mobilité sur un territoire étendu, qui couvre 359 communes.

Le périmètre a été légèrement élargi par rapport à l'enquête de 2010 : la région Saint-Jeannaise est désormais couverte, suite à son intégration dans l'intercommunalité de Bièvre Isère Communauté.

Les résultats de l'enquête sont présentés à différentes échelles :

- périmètre complet de l'enquête,
- découpage en 3 secteurs (cf. cartographie ci-contre),
- découpage en 8 secteurs (cf. page suivante).

En annexe du document, 3 indicateurs sont disponibles à une maille géographique plus fine : la motorisation des ménages, la mobilité par mode et les parts modales des déplacements. Les effectifs bruts enquêtés sont également disponibles en annexe, pour permettre la vérification de la précision statistique des résultats.



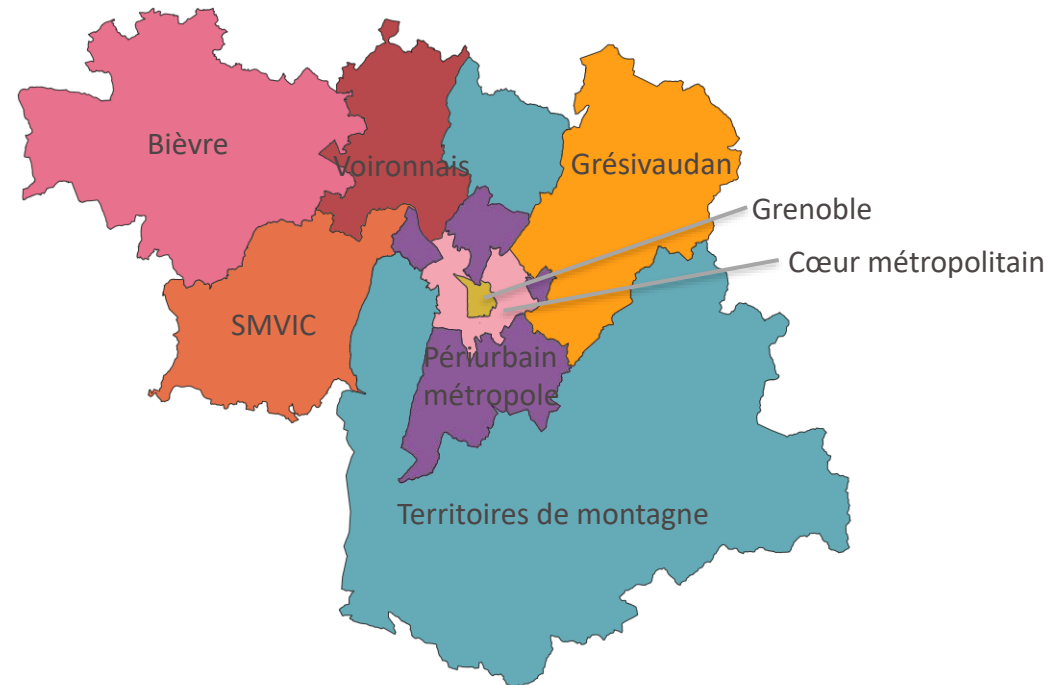
## Présentation de l'enquête - Périmètre et découpages d'analyse

Le niveau privilégié pour les analyses par territoire est un découpage de la grande région grenobloise en 8 secteurs (cf. cartographie ci-contre).

Il est construit, dans la mesure du possible, sur la base des périmètres d'intercommunalités et, selon la méthodologie CEREMA, avec la préoccupation d'avoir des poids de population relativement homogènes dans chacun des secteurs.

Ce découpage appelle différentes remarques :

- dans le respect de la méthodologie CEREMA, afin d'assurer une relative homogénéité entre les poids de population des différents secteurs, les territoires de montagne ont été regroupés. Bien que ne présentant pas de continuité géographique, l'Oisans, la Matheysine, le Trièves, le Vercors et la Chartreuse sont analysés comme une seule entité : les « territoires de montagne »,
- de la même façon, les territoires de Bièvre (Bièvre-Isère, Bièvre-Est, territoire de Beaurepaire) sont analysés de façon regroupée.





Profil des enquêtés pour les indicateurs présentés :

- Âge
- Territoire de résidence
- Filtres spécifiques

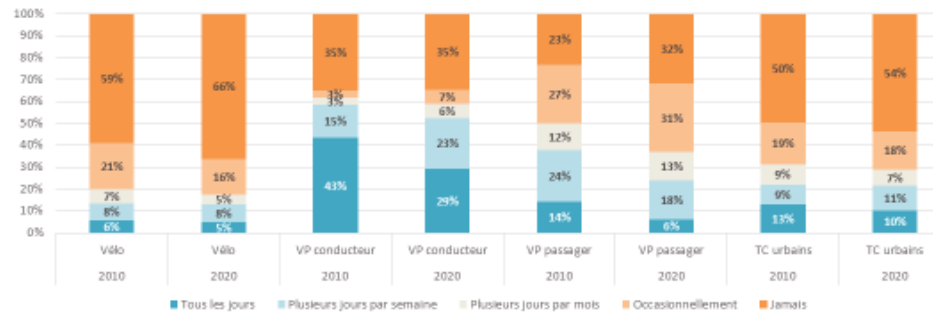
## Aide à la lecture du document



### Evolution de la fréquence d'usage des modes entre 2010 et 2020

- Entre 2010 et 2020 la fréquence d'usage des différents modes a baissé en lien avec la baisse de la mobilité (de 3,6 déplacement/personne/jour en 2010 à 3,4 en 2020). La fréquence d'usage du vélo et des TC urbains a légèrement diminué, tandis que la fréquence d'usage de la voiture comme conducteur et passager a diminué de manière plus importante.
- En 2020 18% des 5-17 ans faisait du vélo plusieurs jours par semaine contre 12% en 2010. A l'inverse 13% des 35-49 ans faisait du vélo plusieurs fois par semaine en 2010, contre 16% en 2020.
- Entre 2010 et 2020 la part de 5-17 ans utilisant les transport en commun urbains plusieurs fois par semaine a progressé passant de 20 à 29%. Cette part est resté stable chez les 18-24 ans et a baissé chez les plus de 25 ans (de 19% à 15%).

Fréquence d'usage des modes (2010 et 2020)



Source : Enquête Semaine – CIMOD 10

### Identification de la source des données :

- Nom de l'enquête
- Numéro du tableau

# Lexique

## CE QUE NOUS RACONTENT LES PERSONNES ENQUÊTÉES...

« Hier, j'étais **en déplacement** hors de la région depuis 2 jours, je suis rentré le soir **en train** et ma femme est venue **en voiture me chercher à la gare.** »



« Hier, maman m'a **emmené à l'école en voiture**. À la sortie de l'école à 16h30, je suis **allé chez un copain à pied**, puis je suis rentré à 17h30 à la maison **en car.** »

« Hier, j'ai quitté mon domicile de Saint-Ismier à 7h45 avec ma voiture, je suis passée **en voiture déposer mon fils à l'école** à 8h et je suis **allée à mon bureau** à l'Île Verte à Grenoble où je suis arrivée à 8h25 en laissant ma voiture au parc relais des Sablons pour finir **en tram**. À midi, j'ai **mangé en ville avec des amis**, j'y suis allée **en tram**. L'après-midi, je ne travaillais pas, je suis rentrée chez moi vers 15h, puis je suis allée **à pied voir une amie** à 5 minutes de chez moi, je suis rentrée vers 17h30. Le soir, je suis **allée chercher mon mari à la gare** à 21h15 et nous sommes rentrés à la maison. »

## COMMENT NOUS LE TRADUISONS ?



### CETTE MÈRE DE FAMILLE...

#### ...S'EST DÉPLACÉE POUR 4 GRANDS MOTIFS



**Domicile**



**Accompagnement**  
- amener quelqu'un à une activité  
- aller chercher quelqu'un à un



**Travail**



**Loisirs**  
- restauration hors domicile  
- rendre visite à des amis

Les motifs détaillés sont décrits dans la méthodologie de l'enquête avec un détail couvrant **38 motifs possibles**. Les motifs sont en général regroupés en grande catégorie : travail, école, loisirs, achats...

#### ...A UTILISÉ 3 MODES DE TRANSPORT



**Voiture particulière (VP)**  
- voiture conducteur pour la mère de famille  
- voiture passager pour le fils



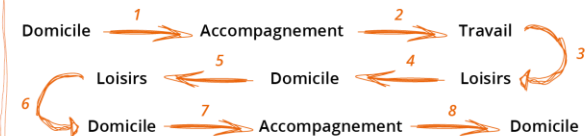
**Transports collectifs urbains (TCU)**



**Marche à pied**

Lorsque pour un même déplacement une personne utilise plusieurs modes de déplacements (ici la voiture puis le tram), le détail de chaque trajet est enregistré mais **une hiérarchie entre les modes** est définie dans le standard pour les exploitations simples : **tram**, puis **bus urbain**, puis **train**, puis **car**, puis **voiture**, puis **deux roues motorisé**, puis **vélo**, puis **marche à pied**. De ce fait son déplacement domicile-travail en voiture et tram va être comptabilisé comme un déplacement en tram. De la même manière, un déplacement comptabilisé à pied signifie qu'aucun autre mode de déplacement n'est utilisé.

#### ...A EFFECTUÉ 8 DÉPLACEMENTS



# Lexique

## QU'EST-CE QU'UN DÉPLACEMENT ?

### POURQUOI ?

une raison de se déplacer

UN MOTIF



### OÙ ?

un itinéraire

UN LIEU D'ORIGINE ET DE DESTINATION



### QUAND ?

une heure de départ et d'arrivée

UNE DURÉE



### COMMENT ?

un moyen pour se déplacer

UN MODE DE TRANSPORT



## DES INDICATEURS DE LA PRATIQUE DES HABITANTS

### LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

C'est le **nombre de déplacements par personne et par jour**. Nous calculons toujours une moyenne (pour un territoire ou une catégorie de personnes).



CETTE MÈRE DE FAMILLE...

...s'est déplacée beaucoup plus que la moyenne (8 déplacements contre 3,4), son fils est proche de cette moyenne (3 déplacements) et son mari très en dessous (1 déplacement).

### LA MOBILITÉ PAR MÉNAGE

C'est le **nombre de déplacements par ménage et par jour**.



CE MÉNAGE...

...a une mobilité de 4 [(8 déplacements + 3 déplacements + 1 déplacement) / 3 personnes]



### LE BUDGET-TEMPS

C'est la **somme de tous les temps de déplacements**.



CETTE MÈRE DE FAMILLE... a un « budget-temps » de 2h10. Son temps moyen par déplacement est de 16 minutes.



### BUDGET-DISTANCES

Les distances parcourues ne sont pas relevées directement par les enquêteurs auprès des personnes enquêtées. Elles sont reconstituées par un calcul a posteriori, en fonction d'une part des lieux d'origine et de destination indiqués par la personne, et d'autre part du mode de déplacement.

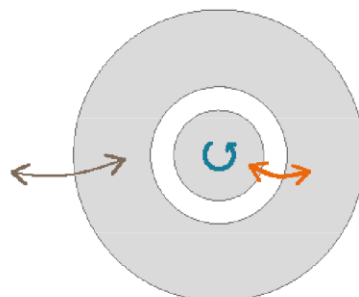
Le « budget-distances » correspond à la **somme des distances parcourues au cours de la journée**.

# Lexique

## DES INDICATEURS DES NOMBRES DE DÉPLACEMENTS

### LA PART MODALE

C'est le **pourcentage de déplacements effectués avec un mode de transport** par rapport à l'ensemble des déplacements : elle traduit la place de ce mode dans le fonctionnement du territoire.



### LES FLUX

Un flux est un **volume** (un nombre de déplacements) **entre 1 lieu et 1 autre**.

**Flux interne** : nombre de déplacements ayant son origine et sa destination à l'intérieur du territoire étudié.

**Flux d'échanges entre deux secteurs** : nombre de déplacements ayant son origine dans le territoire A et sa destination dans le territoire B, ou l'inverse.

**Flux d'échanges avec l'extérieur** : nombre de déplacements ayant son origine dans le territoire A et sa destination à l'extérieur de l'EMC<sup>2</sup>, ou l'inverse.



## Les chiffres-clés de l'enquête

### LA VOITURE

**53 %**

des déplacements  
sont effectués en  
voiture



ils représentent plus de

**90 %**

des émissions de GES

c'est près de  
**60 %**

des déplacements  
de 1 à 3km

### LES TRANSPORTS EN COMMUN

**11 %**

des déplacements sont effectués  
en transports en commun



Les moins de 25 ans représentent

**60 %**

de la fréquentation des  
transports en commun

### LE VELO

**5 %**

des déplacements  
sont effectués  
à vélo



A Grenoble, l'usage du  
vélo a augmenté de

**50 %**

entre 2010 et 2020

550 000 vélos à  
disposition

**0,66**

vélo/hab.

### LA MARCHÉ

**1/3**

environ des  
déplacements se  
font à pied



**1** nombre moyen  
de déplacement à  
pied /hab./jour

La marche est prépondérante sur les  
très courtes distances :

**82 %**

des déplacements de moins de 1 km



**3%**

des déplacements combinent plusieurs  
modes de déplacements

**8<sup>ème</sup>**

enquête mobilité  
dans l'aire  
grenobloise



**359**  
communes



**12 450**

personnes  
enquêtées



**44 600**

déplacements recensés,  
soit 3,4/hab./jour



Un habitant consacre

**57** min./jour

à se déplacer



Il parcourt en moyenne

**21** km/jour

Sources et fournisseurs de données : Simmaig EMC, 2021. Exploitation par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise. Sauf précision, les chiffres concernent les déplacements quotidiens des habitants de l'aire grenobloise, un jour de semaine. Conception et réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

# PARTIE 1

## Caractéristiques des ménages

- Taille des ménages
- Critères de localisation résidentielle
- Accès internet au domicile
- Possession d'une ou plusieurs voitures
- Possession d'un ou plusieurs vélos
- Stationnement vélo au domicile
- Possession de petits engins électriques

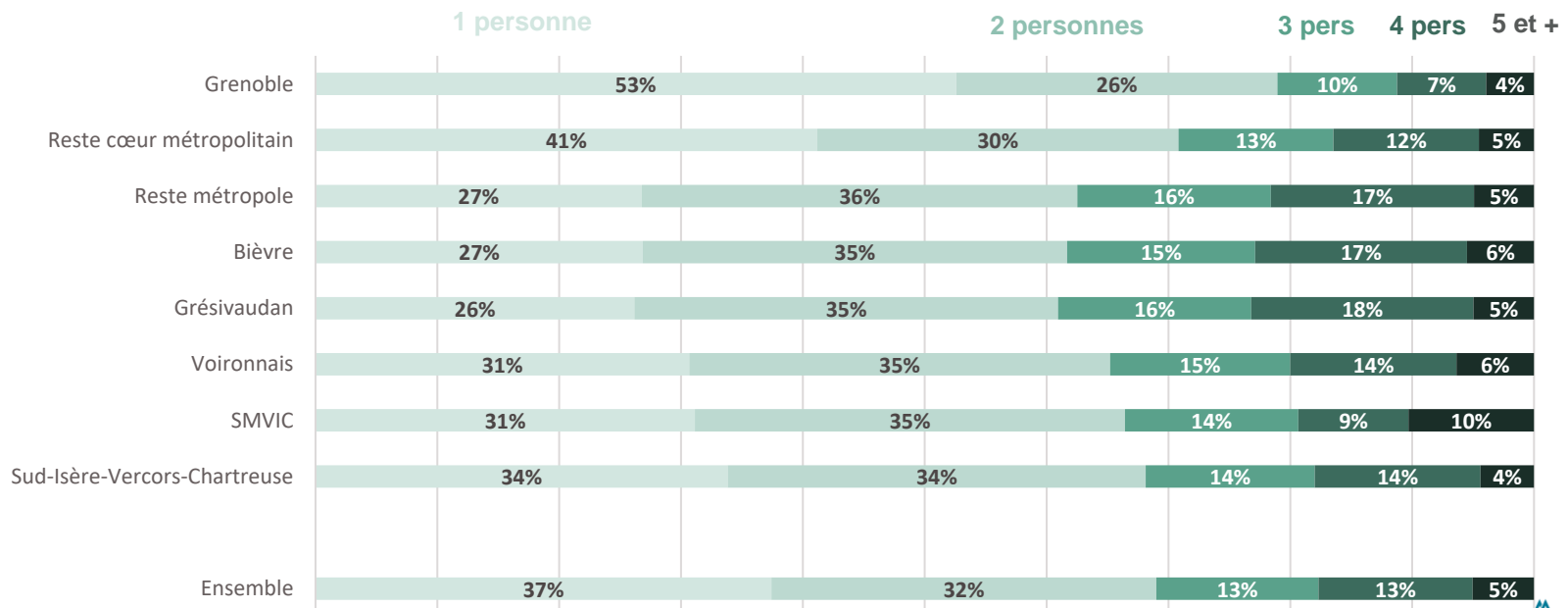


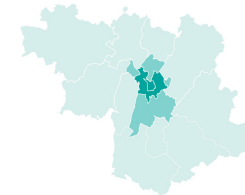


## Répartition des ménages selon leur taille

- Les petits ménages (1 à 2 personnes) sont largement majoritaires dans la grande région grenobloise : ils représentent deux tiers des ménages sur le territoire.
- Le poids des petits ménages est particulièrement élevé dans la ville centre : plus de la moitié des ménages grenoblois ne comportent qu'une seule personne, contre 37 % en moyenne sur le périmètre de l'enquête.
- Les familles sont davantage représentées dans les secteurs péri-urbains : le poids des ménages de 3 personnes et plus est proche de 40 % dans les territoires de Bièvre, du Grésivaudan et de la métropole hors cœur urbain, contre 31 % en moyenne sur le périmètre de l'enquête.

### Répartition des ménages par taille

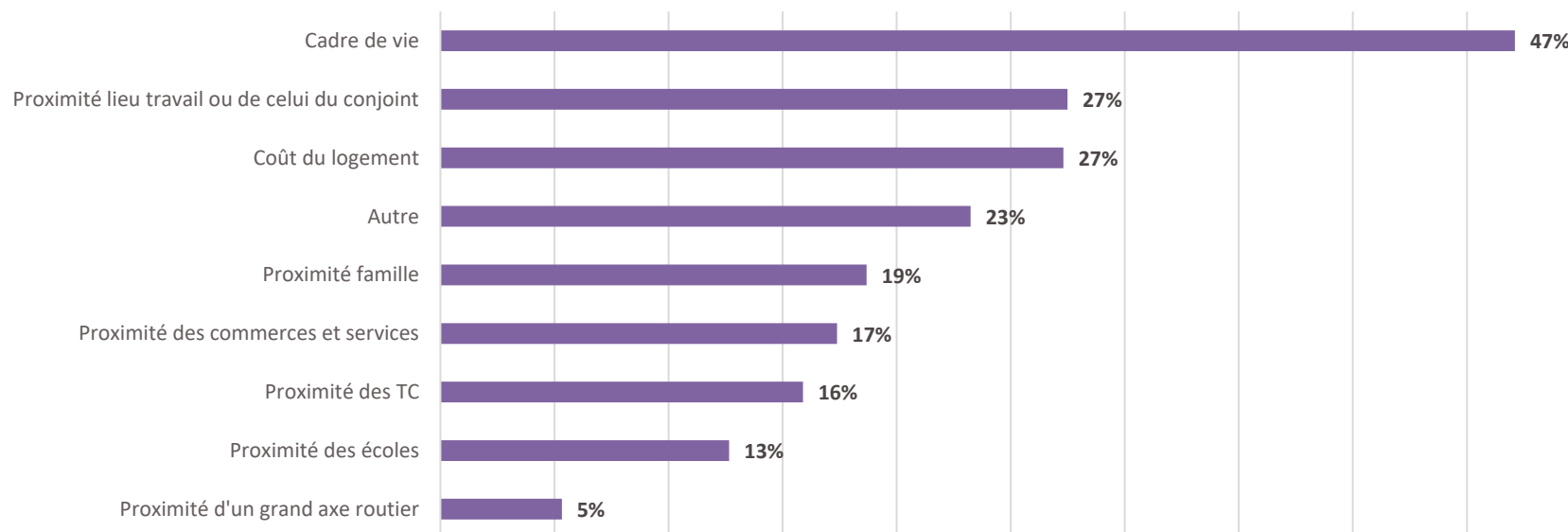




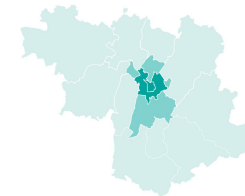
## Critères de choix de localisation résidentielle

Rappel de la question posée aux enquêtés : « Pouvez-vous me donner 3 raisons qui ont pu vous guider pour choisir la localisation de votre logement actuel ? » (réponse spontanée, 3 réponses maximum)

- Le cadre de vie, entendu comme le fait d'avoir un jardin, d'être à la campagne ou dans un quartier agréable, est l'élément le plus souvent cité spontanément par les ménages pour expliquer le choix de leur localisation résidentielle. Ils sont près de la moitié à y faire référence.
- Les deux critères suivants, cités par un peu plus d'un quart des ménages, sont la proximité du lieu de travail et le coût du logement.
- La proximité des transports collectifs est citée par moins de 20 % des ménages.



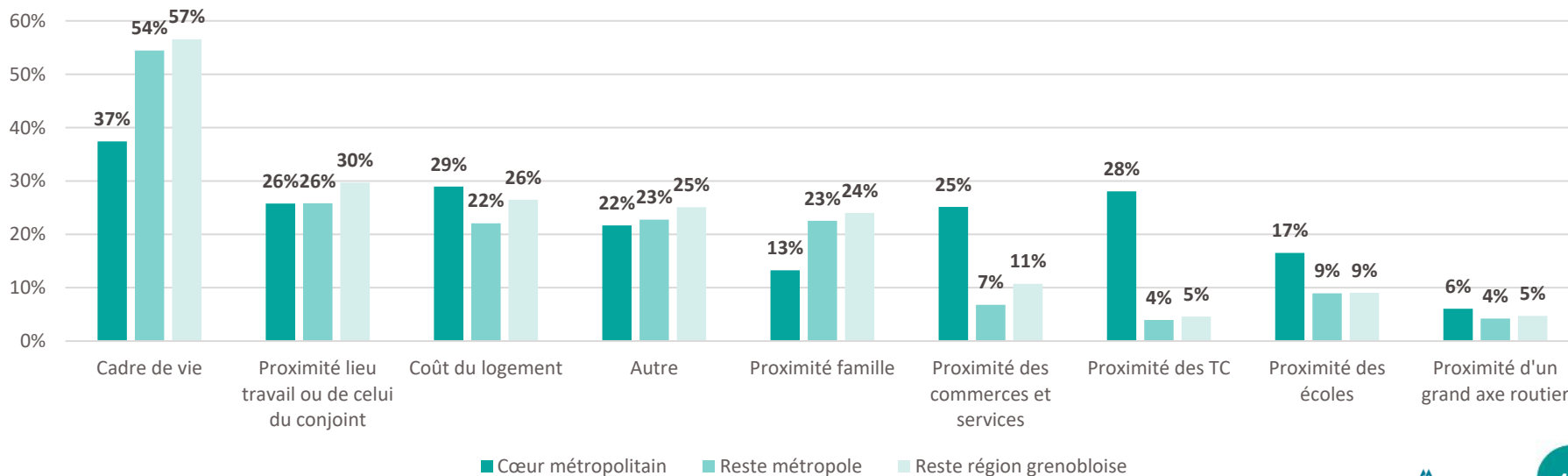


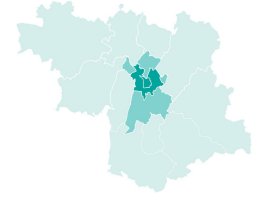


## Critères de choix de localisation résidentielle

Rappel de la question posée aux enquêtés : « Pouvez-vous me donner 3 raisons qui ont pu vous guider pour choisir la localisation de votre logement actuel ? » (réponse spontanée, 3 réponses maximum)

- Quel que soit le lieu de résidence, les critères de proximité du lieu de travail et du coût du logement ont à peu près la même importance dans le choix de localisation résidentielle.
- A contrario, dans le cœur urbain, si le cadre de vie demeure un critère fréquemment cité, les habitants recherchent également la proximité avec les aménités (commerces, services, écoles) et les transports collectifs.
- Hors du cœur métropolitain, le cadre de vie est plébiscité. Les ménages citent également la proximité avec la famille comme critère de localisation résidentielle, tandis que les critères relatifs à la mobilité (proximité des transports collectifs ou d'un grand axe routier) sont peu cités.

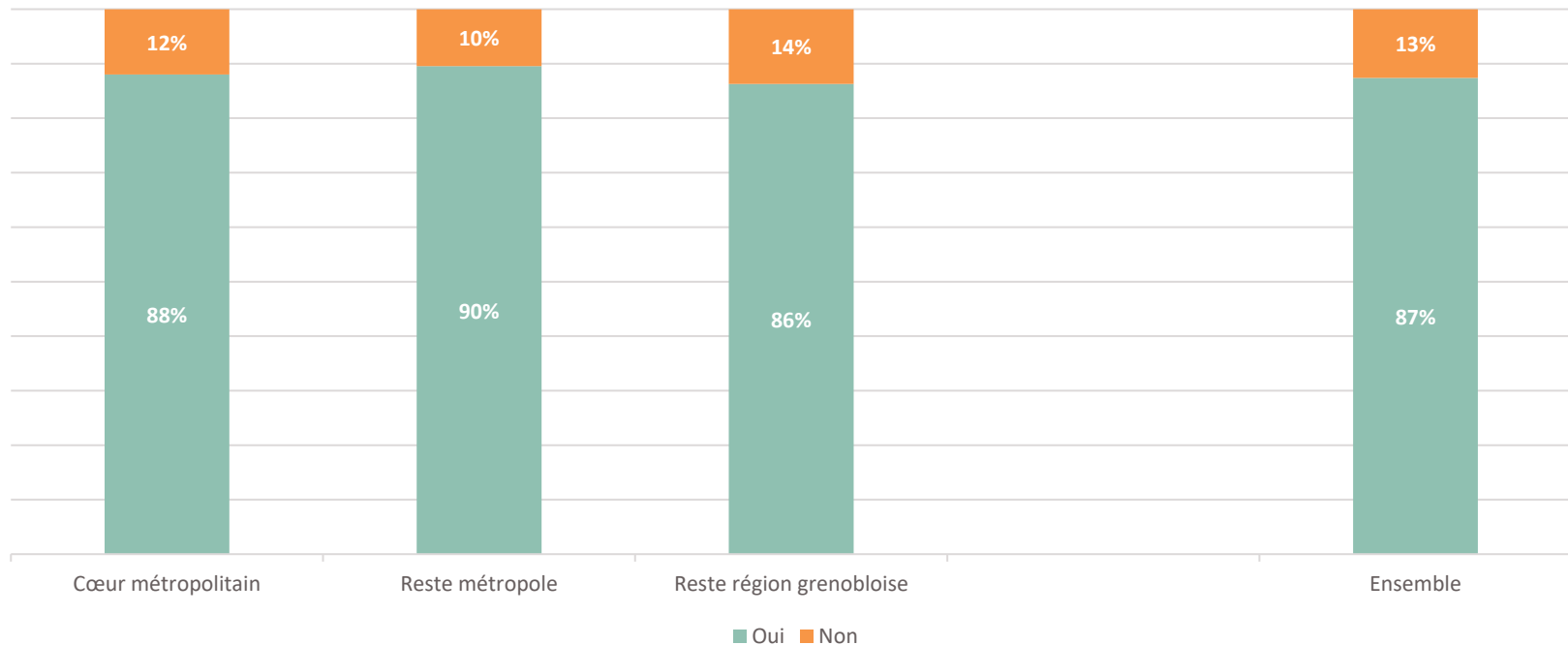




## Accès internet au domicile

- Près de 90 % des ménages de la grande Région Grenobloise ont accès à internet à leur domicile, de façon relativement homogène sur le territoire.
- Ce chiffre est en nette progression depuis le début des années 2000 : moins de 30 % des foyers étaient équipés d'un accès à internet en 2002, et seulement 68 % en 2010.

Disposition d'internet à domicile

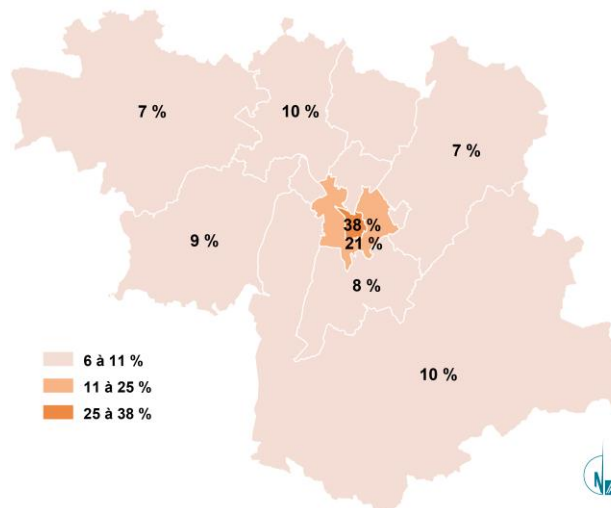




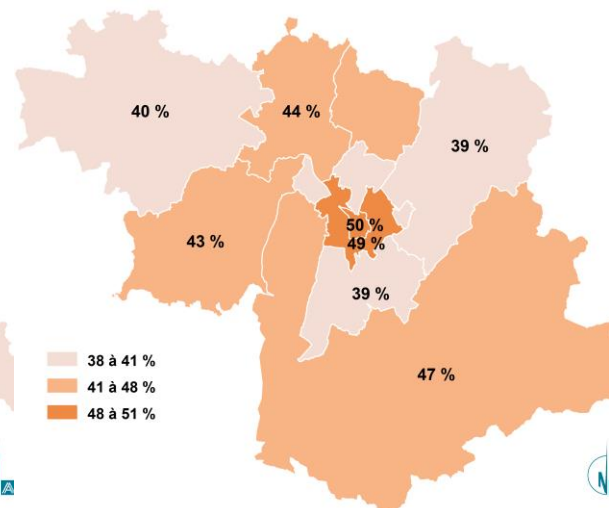
## Répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées

- 18 % des ménages ne possèdent pas de voiture dans la grande région grenobloise, soit une progression de 2 points par rapport à 2010. Cette part est particulièrement élevée à Grenoble (38 %), en lien avec une densité urbaine plus forte et des distances plus courtes, des alternatives à la voiture plus développées, et un poids de la population étudiante plus important.
- La part de ménages possédant une voiture est restée stable entre 2010 (44 %) et 2020 (45 %).
- 36 % des ménages possèdent deux voitures ou plus, soit une diminution de 4 points par rapport à 2010. La multi-motorisation est plus développée dans les territoires périurbains et ruraux, en particulier dans la Bièvre, le Grésivaudan et le « périurbain de la métropole ».

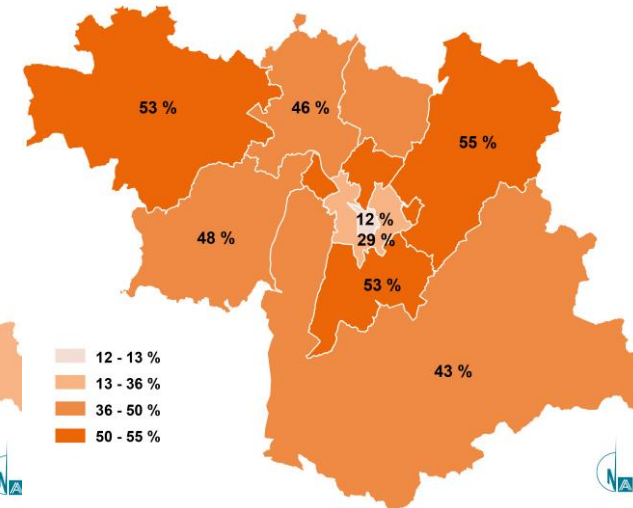
Part de ménage n'ayant pas de voiture



Part de ménage ayant une voiture



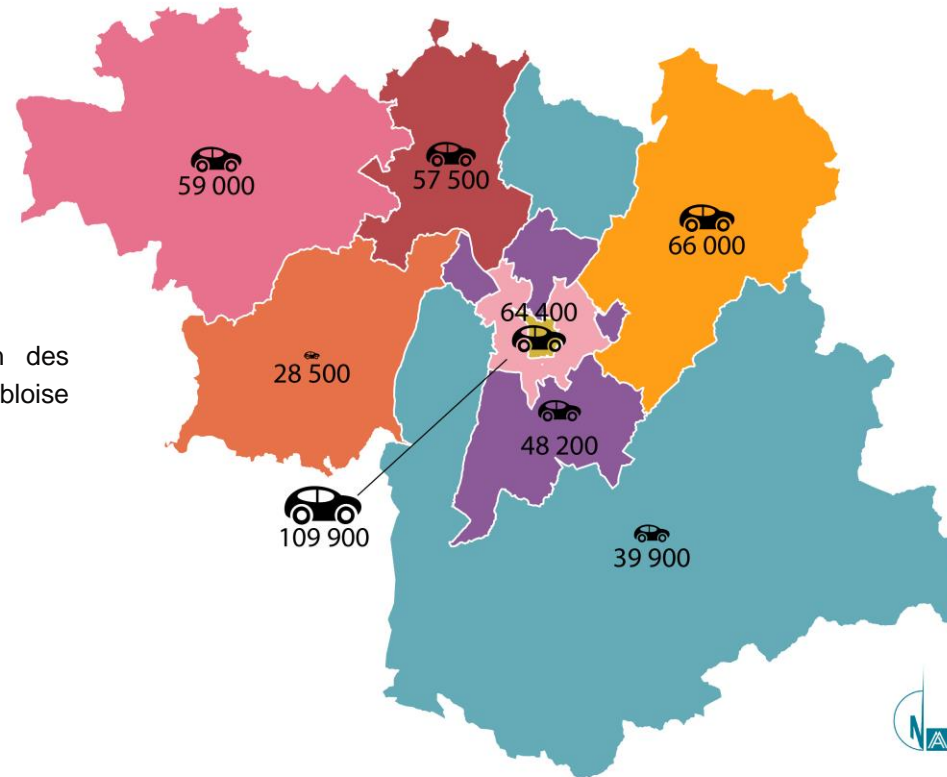
Part de ménage ayant deux voitures ou plus





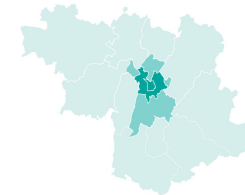
## Parc de voitures à disposition des ménages

Nombre de voitures à disposition des ménages



- Le parc automobile à disposition des habitants de la grande région grenobloise s'élève à 473 000 voitures au total.

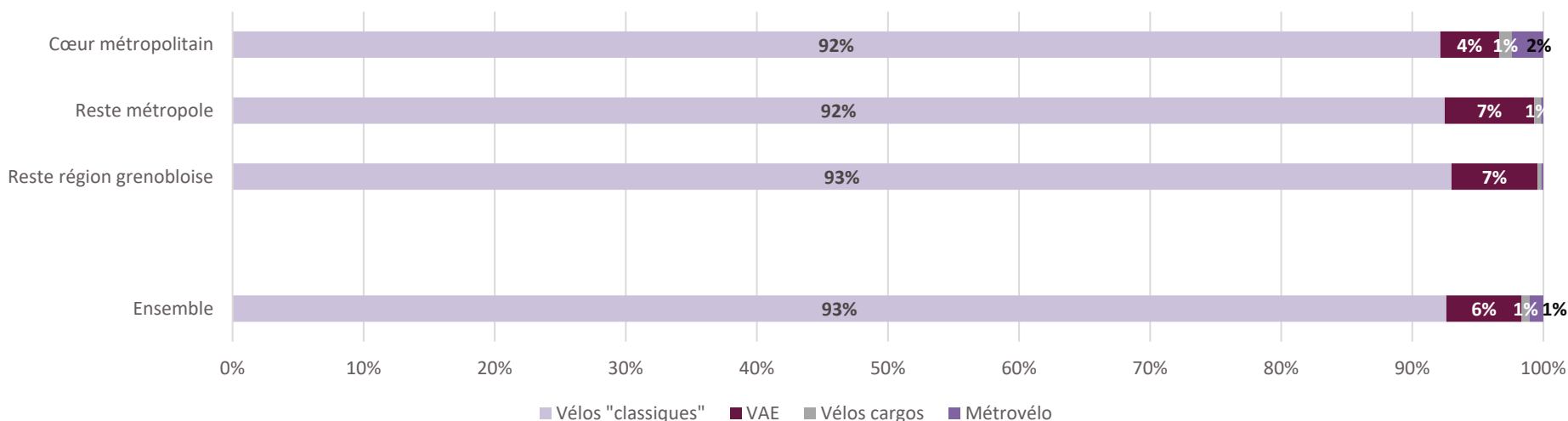




## Parc de vélos possédé par les ménages

- Le parc de cycles à disposition des habitants de la grande région grenobloise s'élève à 508 000 vélos au total (203 000 dans le cœur métropolitain, 51 000 dans le reste de la métropole et 253 000 dans le reste du territoire).
- Dans l'ensemble du parc de vélos, 93 % sont des vélos « classiques », 6 % sont des vélos à assistance électrique (VAE), 1 % sont des vélos cargos et 1 % des Métrovélos.
- Les vélos à assistance électrique sont plus développés dans les territoires périurbains et ruraux, où ils représentent 7 % du parc, en lien avec des distances à parcourir plus longues et des reliefs plus prononcés. Dans le cœur métropolitain,, seuls 4 % des vélos sont à assistance électrique.

Part des différents types de vélos à disposition des ménages

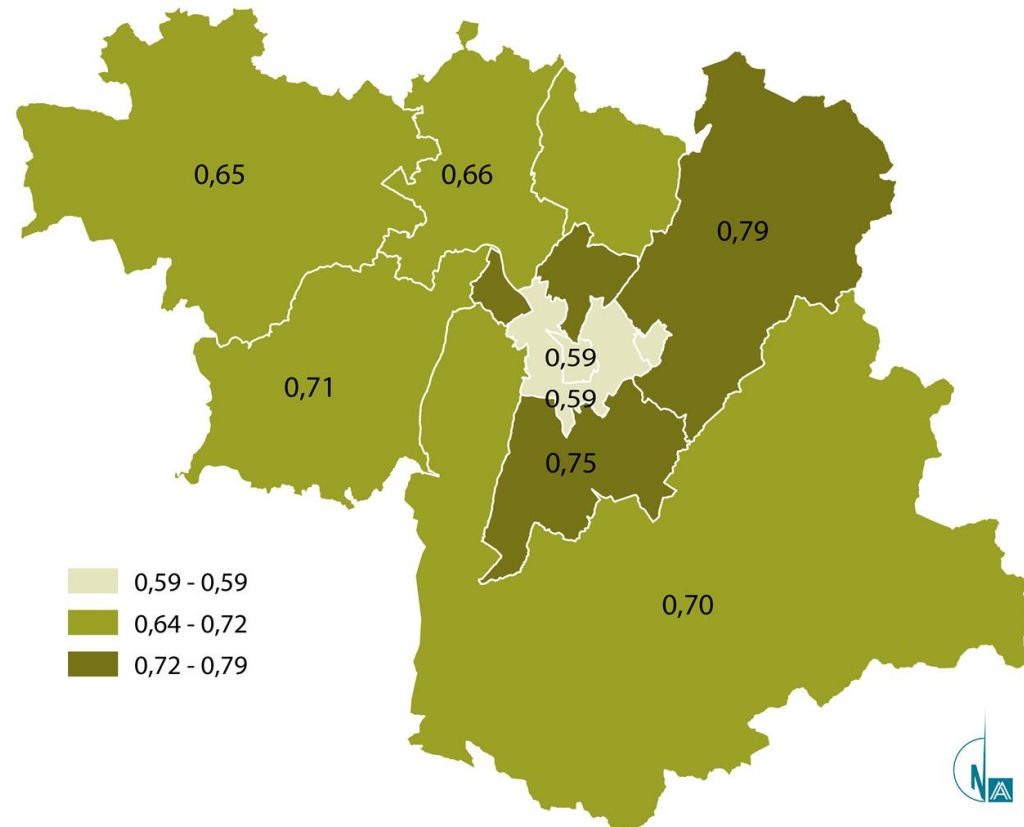




## Nombre de vélos par habitant

- Le nombre de vélos par personne est plus faible dans le cœur métropolitain (0,59) que dans le reste de la grande région grenobloise. Ce faible taux d'équipement peut s'expliquer par la difficulté de stationner un vélo de manière sécurisée dans le tissu collectif ancien.
- Les habitants du reste de la métropole et du Grésivaudan sont ceux qui possèdent le plus de vélos par personne. Cela s'explique notamment par le multi-équipement de certains ménages, en lien avec la facilité de remisage, ainsi qu'avec des pratiques de loisir.

Nombre de vélos par habitant

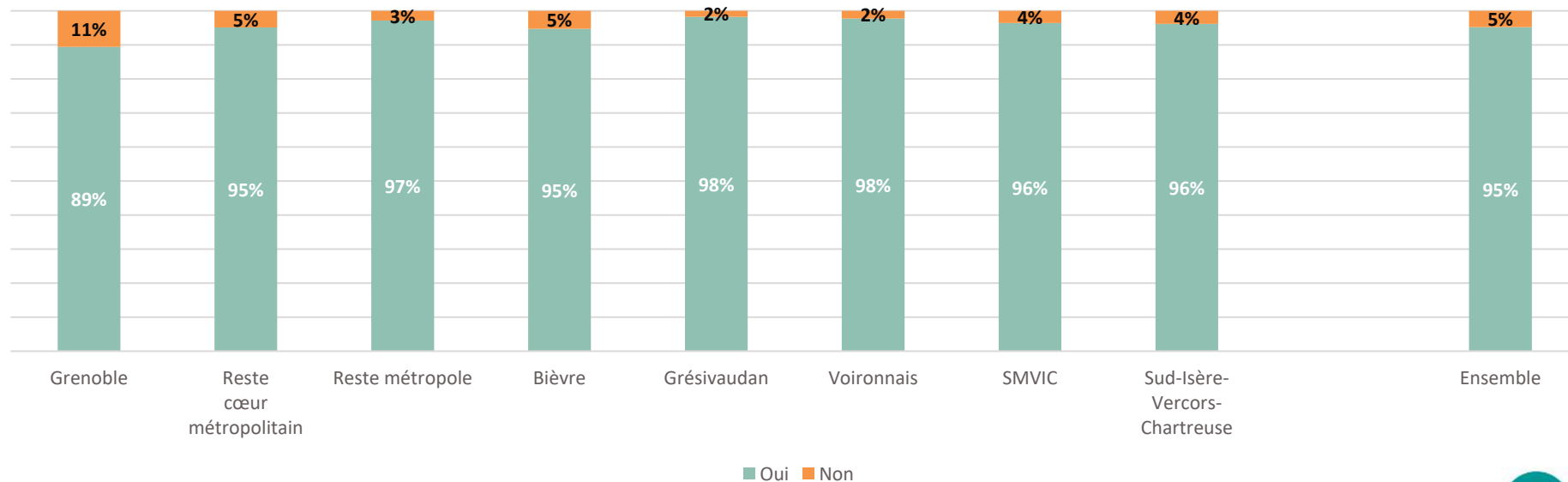




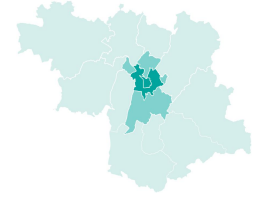
## Disponibilité d'un stationnement vélo au domicile

- 95 % des habitants de la grande région grenobloise déclarent disposer d'un stationnement vélo à leur domicile.
- Cette proportion est plus faible à Grenoble (89 %), du fait d'un tissu urbain dense et ancien.
- Parmi les personnes qui ne disposent pas de stationnement vélo à leur domicile, 70 % le stationnent dans leur logement, 16% dans leur immeuble, 13 % dans la rue et 1 % dans des consignes collectives payantes (dans le cœur métropolitain).

### Disponibilité d'un lieu de stationnement vélo à domicile



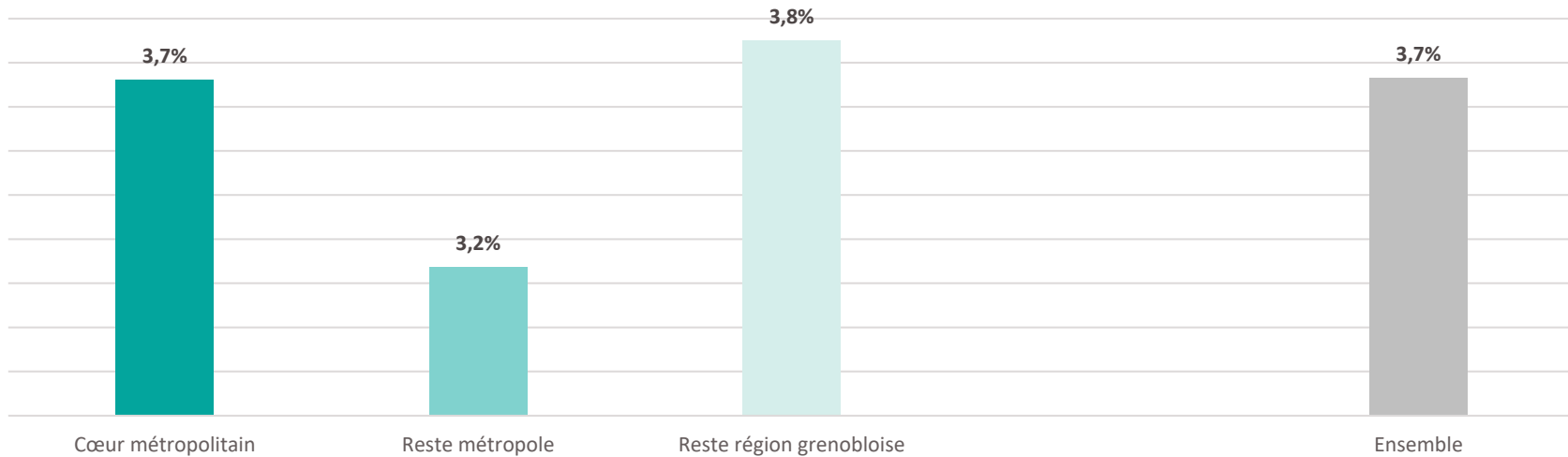




## Équipement en petits engins électriques

- 3 à 4 % des ménages disposent d'un « petit engin électrique » (trottinette, segway, monoroue, giropode, etc).
- Ce taux d'équipement est sensiblement homogène dans le territoire.

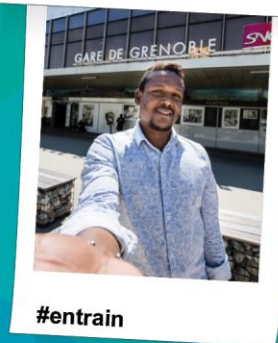
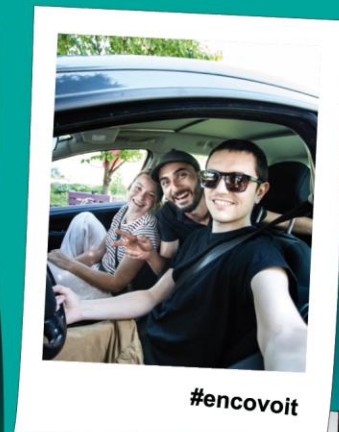
Part de ménages équipés en petits engins électriques



# PARTIE 2

## Caractéristiques des personnes

Population selon l'âge, l'occupation  
Équipement en téléphone portable  
Possession du permis de conduire  
Personnes mobiles et non mobiles  
Temps consacré à se déplacer  
Distance parcourue par jour

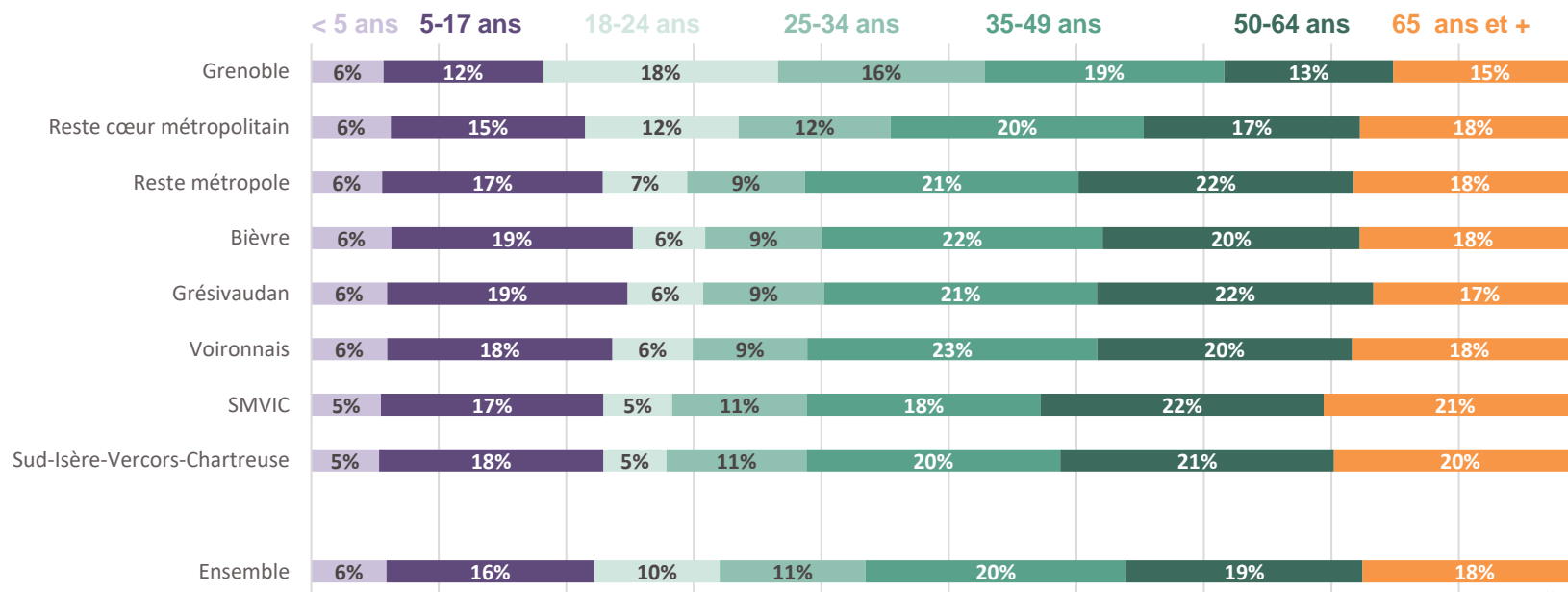


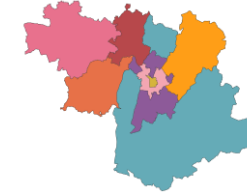


## Répartition de la population selon l'âge

- La part des plus de 65 ans est de 18 % dans la grande région grenobloise, en augmentation depuis 2010. C'est dans les territoires de montagne et sur Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté que le poids de la population âgée est le plus important : un habitant sur 5 a plus de 65 ans.
- La part des moins de 18 ans est plus élevée dans les territoires du Grésivaudan et de la Bièvre, où sont localisées de nombreuses familles.
- Les 18-24 ans sont sur-représentés à Grenoble, ainsi que dans le reste du cœur métropolitain, en raison de la présence de sites universitaires.

Répartition de la population selon l'âge

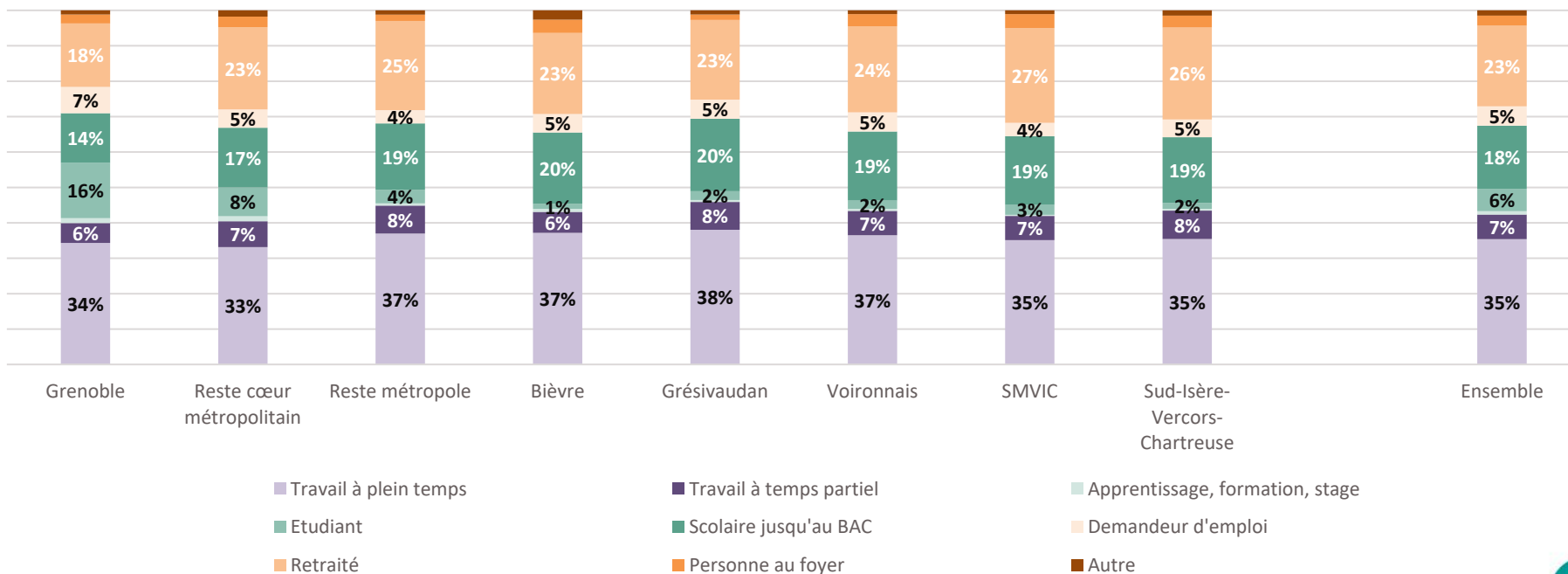




## Répartition de la population selon l'activité

- La part des actifs dans la population est de 42 % dans la grande région grenobloise. Elle est plus élevée dans les territoires périurbains et ruraux.
- Les étudiants sont concentrés à Grenoble et, dans une moindre mesure, dans le reste du cœur métropolitain.

Répartition de la population selon l'activité

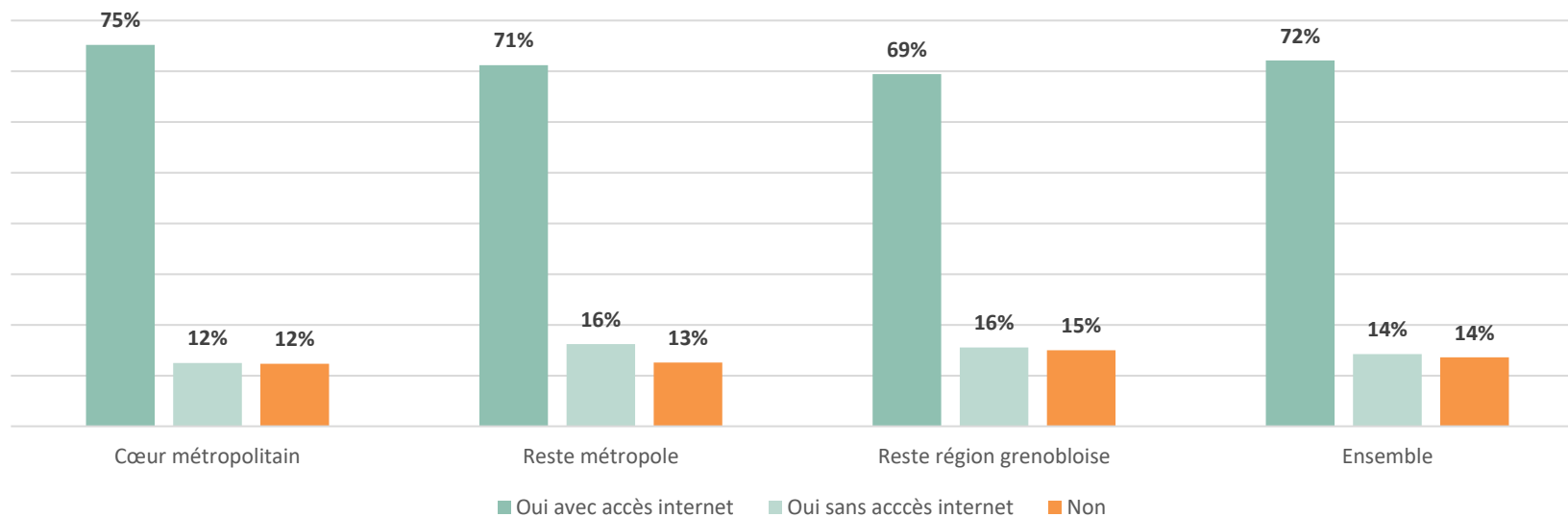




## Équipement en téléphone portable

- 86 % des habitants possèdent un téléphone portable, chiffre en nette progression depuis 2010 où ils n'étaient que 72 %.
- Le niveau d'équipement est hétérogène selon les classes d'âge : un tiers des plus de 75 ans ne possèdent pas de téléphone portable, et moins de 60 % des 65-74 ans disposent d'un accès internet via leur téléphone portable.

Possession d'un téléphone portable

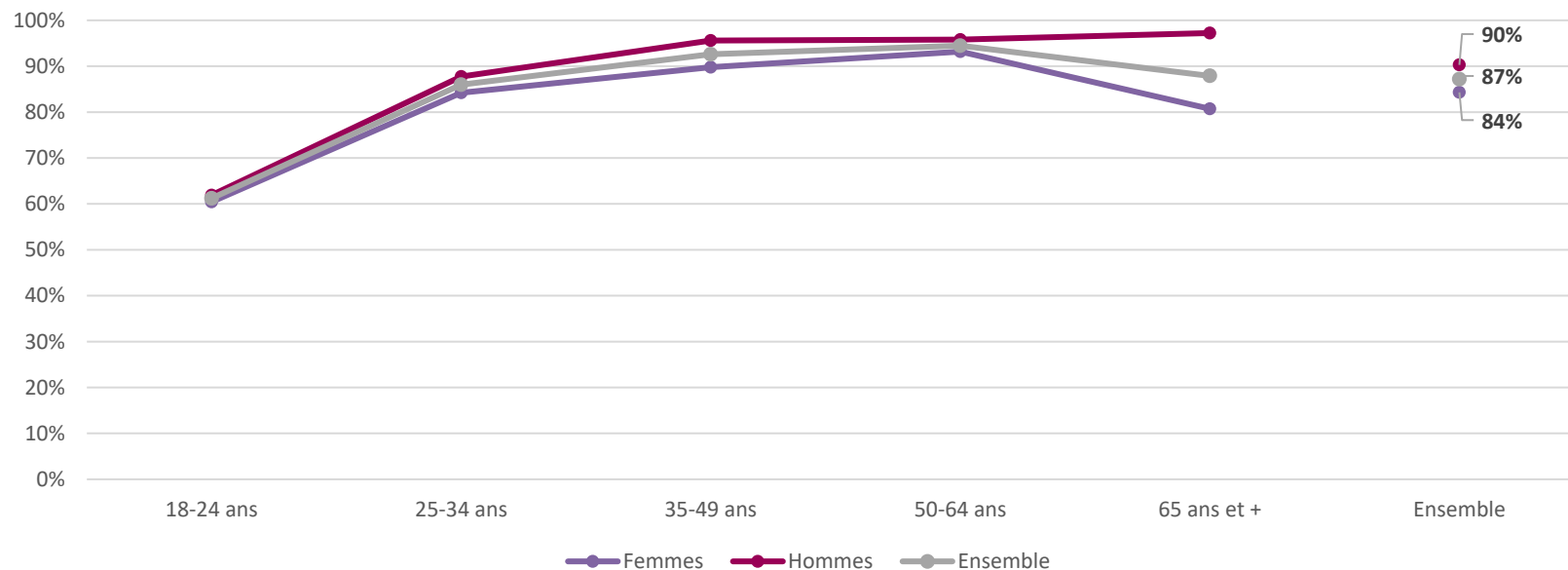




## La possession du permis selon l'âge et le genre

- 90 % des hommes possèdent le permis de conduire contre 84 % des femmes. Cet écart tend à s'atténuer avec le renouvellement générationnel. Ainsi le taux de possession du permis de conduire est quasiment identique entre femmes et hommes pour les personnes nées dans les années 1960.
- Depuis 2010, l'âge du passage du permis de conduire a tendance à reculer. Ainsi, deux tiers des jeunes de 18 à 24 ans possédaient le permis de conduire en 2010, contre seulement 60 % en 2020. Pour la tranche d'âge de 25 à 34 ans, 91 % des jeunes possédaient le permis de conduire en 2010, contre 86 % en 2020.

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

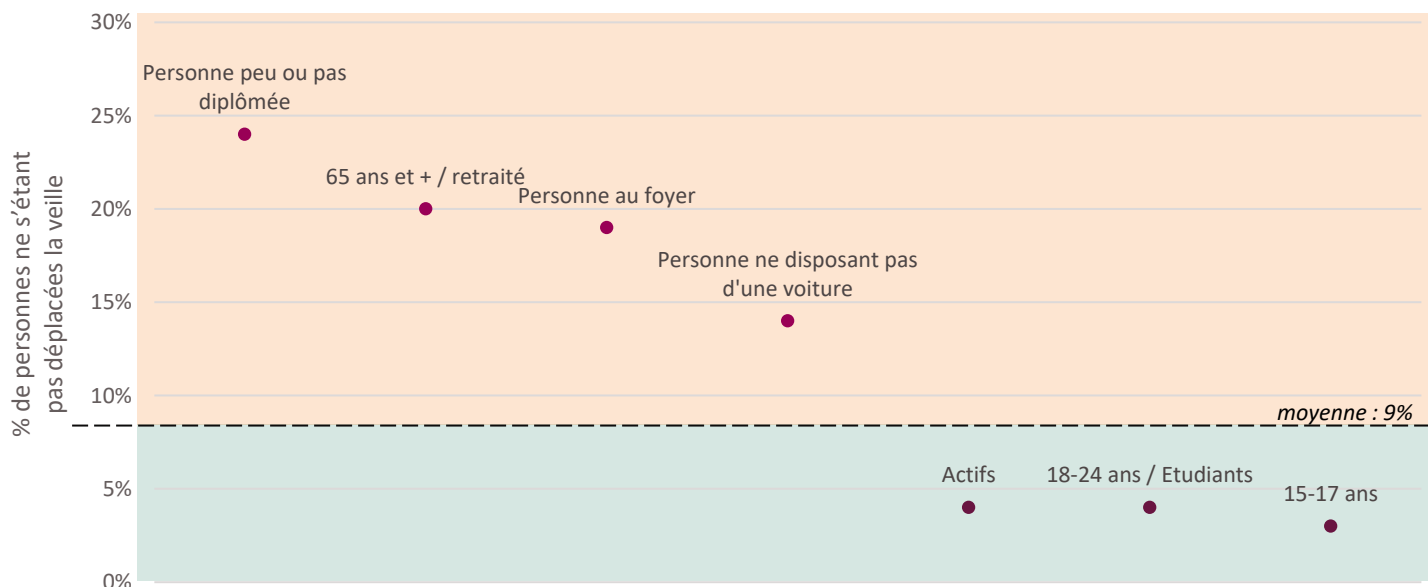




## Les personnes « mobiles » et « non mobiles »

- On compte 9 % de personnes « non mobiles » en semaine.
- L'âge et l'activité sont des facteurs discriminants : la proportion de non mobiles est plus élevée chez les retraités, et donc sur la tranche d'âge des plus de 65 ans. A contrario, les actifs, étudiants et scolaires sont peu nombreux à ne pas se déplacer les jours de semaine.
- En lien avec les caractéristiques de la population, et notamment le poids des personnes âgées, la proportion de personnes non mobiles est plus faible dans le Grésivaudan (6 %) et dans la Métropole (8 %).

### Caractéristiques des personnes les plus / les moins mobiles

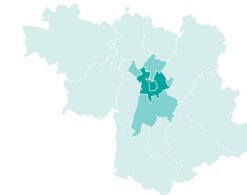


Aide à la lecture : 20 % des retraités ne se sont pas déplacés la veille contre 4 % des actifs.

**Moins mobiles**  
que la moyenne

**Plus mobiles**  
que la moyenne

**Définition** : une personne est qualifiée de non mobile lorsqu'elle n'a effectué aucun déplacement hors de son domicile le jour sur lequel porte l'enquête.



## Temps consacré quotidiennement à se déplacer

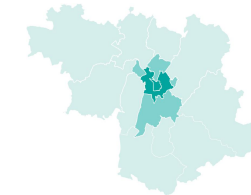
- En moyenne les habitants de la grande région grenobloise consacrent 57 minutes par jour à se déplacer.
- Cette moyenne, stable dans le temps, est comparable au temps de déplacement que l'on observe dans les grandes agglomérations en France (hors Île-de-France).

Temps moyen de déplacement par jour et par personne (en min)  
selon le territoire de résidence



\* Le temps de déplacement des habitants mesuré par l'EMC2 ne tient pas compte des déplacements externes à la grande région grenobloise (ex : déplacement à Bourgoin-Jallieu). Ce temps est par conséquent sous-estimé dans les territoires en frange du périmètre de l'enquête. Cette sous-estimation est particulièrement marquée sur le territoire de la Bièvre, du fait de ses nombreuses interactions avec l'extérieur du périmètre d'enquête. Le chiffre indiqué sur la Bièvre ne peut donc pas être comparé avec les autres territoires.

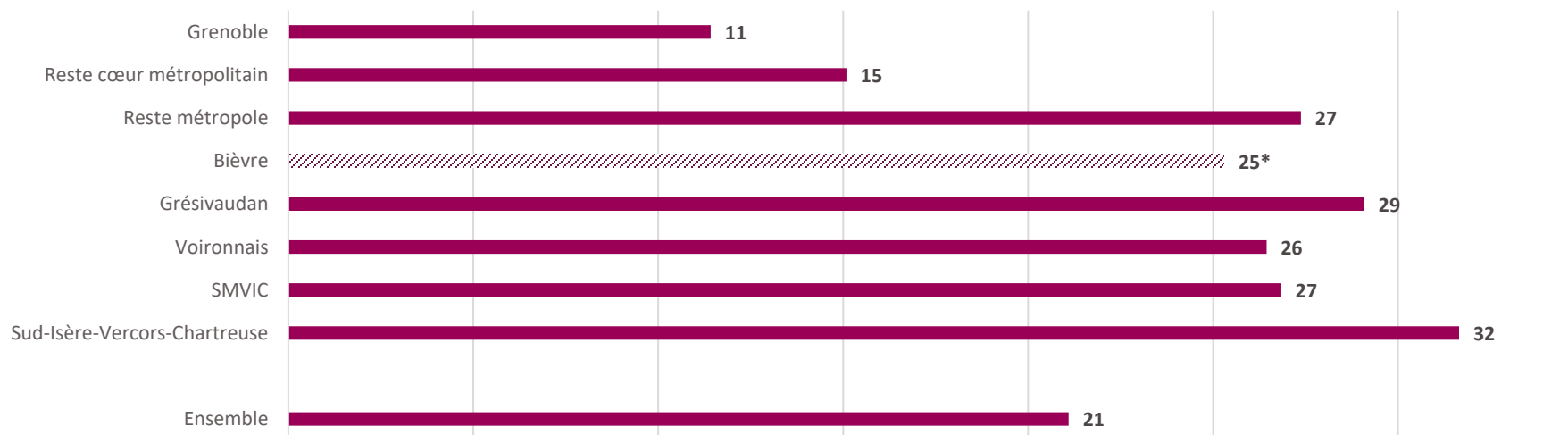




## Distance parcourue quotidiennement

- En moyenne les habitants de la Grande Région Grenobloise parcourent 21 km par jour.
- Les habitants du cœur métropolitain se déplacent sur des distances plus courtes que les habitants des territoires périurbains et ruraux, en lien avec une plus grande compacité de la ville. C'est dans les territoires de montagne que les distances parcourues sont les plus longues.

Distance moyenne de déplacement par jour et par personne (en km)  
selon le territoire de résidence



\* La distance de déplacement des habitants mesurée par l'EMC2 ne tient pas compte des déplacements externes à la grande région grenobloise (ex : déplacement à Bourgoin-Jallieu). Cette distance est par conséquent sous-estimée dans les territoires en frange du périmètre de l'enquête. Cette sous-estimation est particulièrement marquée sur le territoire de la Bièvre, du fait de ses nombreuses interactions avec l'extérieur du périmètre d'enquête. Le chiffre indiqué sur la Bièvre ne peut donc pas être comparé avec les autres territoires.

# PARTIE 3

## Fréquence d'usage des modes

Usage des modes selon le genre et l'âge

Usage des modes selon l'occupation principale

Usage des modes selon le territoire de résidence

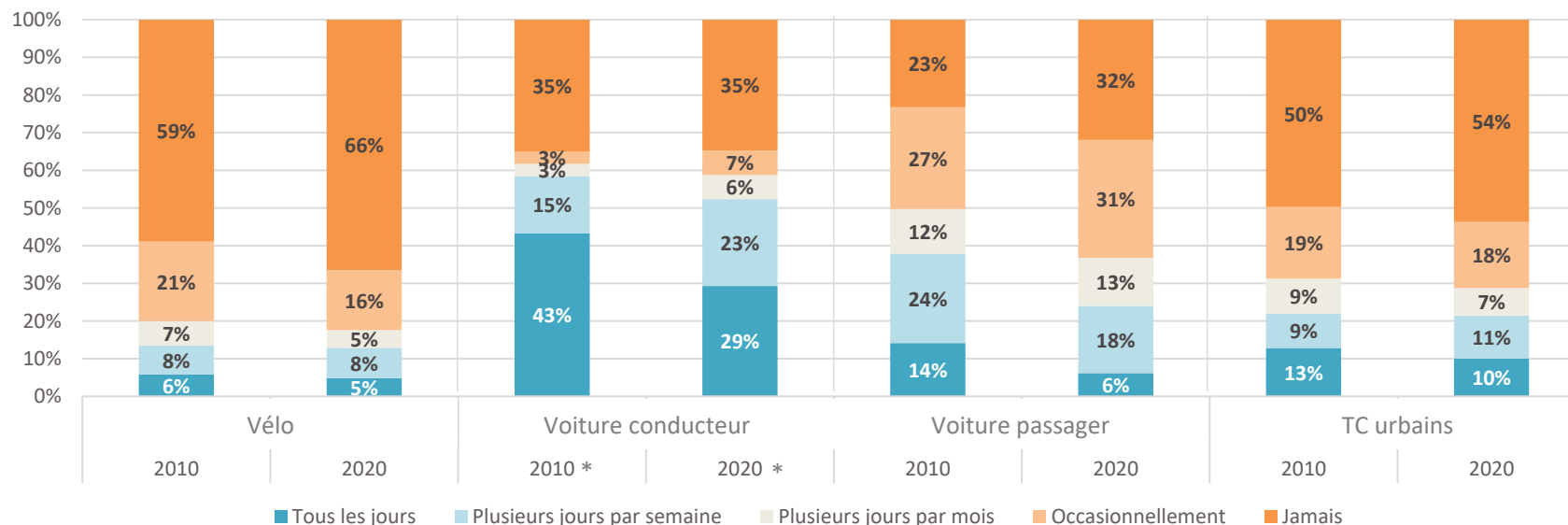




## Evolution de la fréquence d'usage des modes entre 2010 et 2020

- Entre 2010 et 2020 la baisse de la mobilité (de 3,6 déplacements/personne/jour en 2010 à 3,4 en 2020) a entraîné une baisse de la fréquence d'usage des différents modes de transport.
- Ainsi, la fréquence d'usage du vélo a légèrement diminué. En 2020, deux tiers des habitants ne font jamais de vélo, tandis que 18 % l'utilisent régulièrement.
- L'usage quotidien de la voiture a largement chuté : 43 % des habitants l'utilisaient quotidiennement en tant que conducteur\* en 2010, ils ne sont plus que 29 % en 2020.
- La fréquence d'usage des transports collectifs diminue également : 54 % des habitants n'utilisent jamais les transports collectifs en 2020, contre 50 % en 2010, et ils ne sont plus que 10 % à les utiliser quotidiennement en 2020, contre 13 % en 2010.

Fréquence d'usage des modes (2010 et 2020)

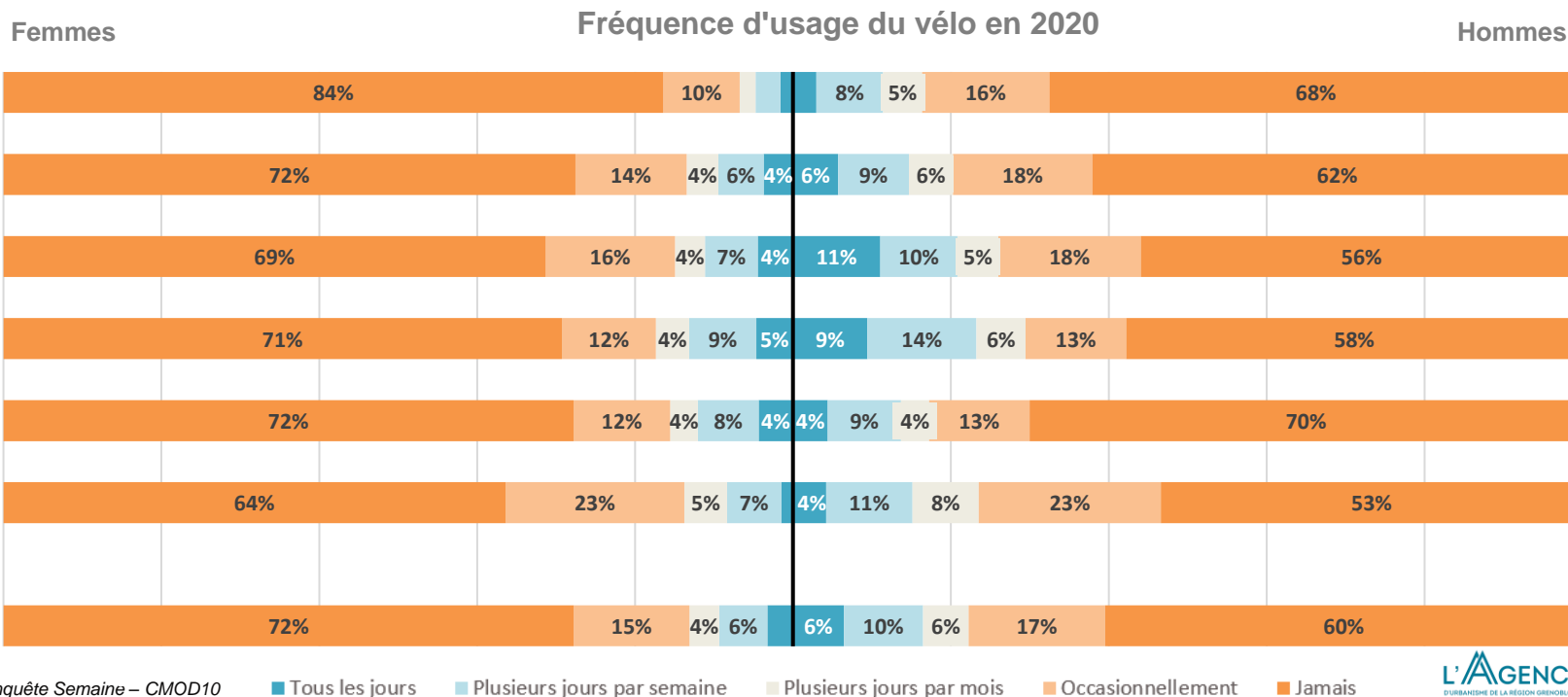


\* Les personnes de moins de 18 ans sont incluses dans le calcul.



## Fréquence d'usage du vélo selon le genre et l'âge

- Les hommes utilisent davantage le vélo que les femmes : 40 % des hommes utilisent le vélo au moins occasionnellement contre 28 % des femmes. Cela s'observe dans toutes les tranches d'âge.
- C'est la tranche d'âge de 25 à 34 ans qui utilise le vélo le plus régulièrement : 23 % l'utilisent plusieurs jours par mois.
- Ce sont les 18-24 ans et les plus de 65 ans qui ont le moins recours au vélo : plus de 70 % ne l'utilisent jamais.
- La fréquence d'usage du vélo a nettement reculé chez les 5-17 ans : en 2010, 18 % des 5-17 ans faisaient du vélo plusieurs jours par semaine contre 12 % en 2020. Ils sont désormais près de 60 % à ne jamais faire de vélo, contre 40 % en 2010.

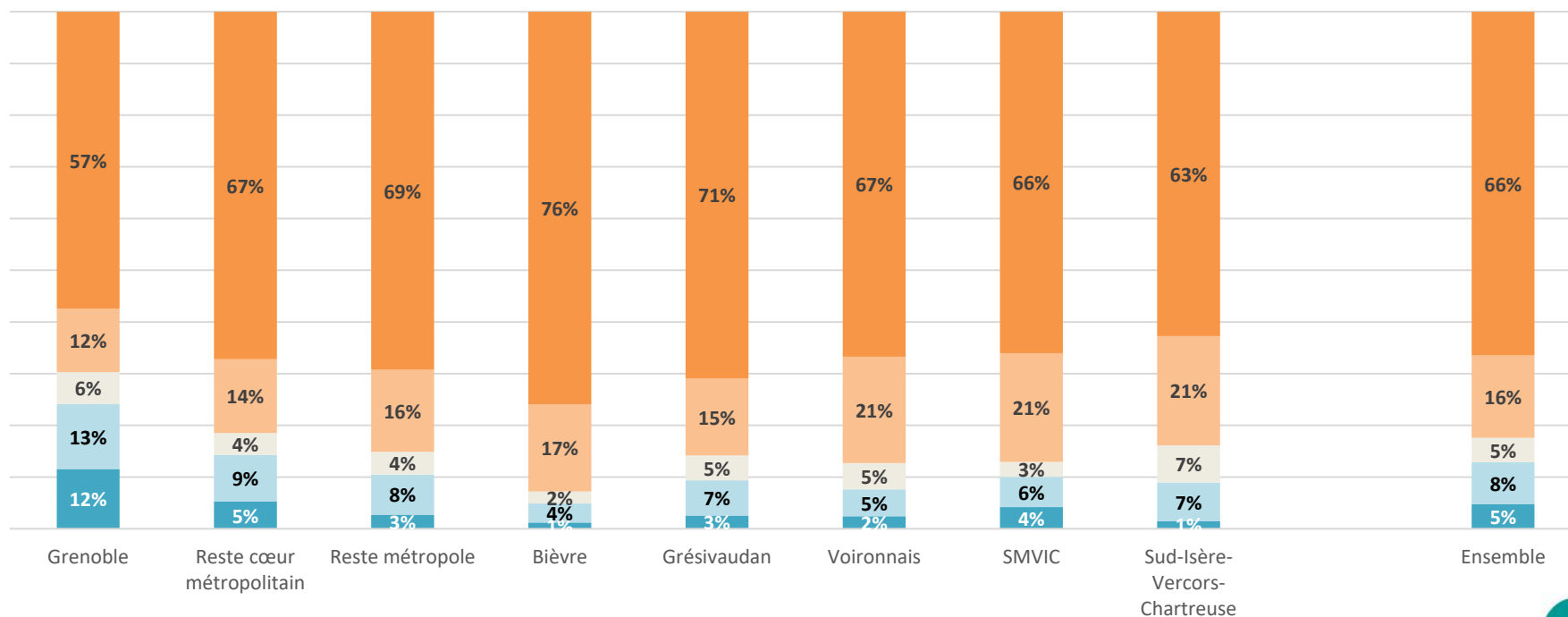




## Fréquence d'usage du vélo selon le territoire de résidence

- Les deux tiers des habitants de la grande région grenobloise n'utilisent jamais le vélo, tandis que 13 % l'utilisent plusieurs fois par semaine.
- A Grenoble, un quart des habitants utilisent le vélo plusieurs fois par semaine, contre 14 % dans le reste du cœur métropolitain, et 10 % ou moins dans les territoires périurbains et ruraux.

Fréquence d'usage du vélo

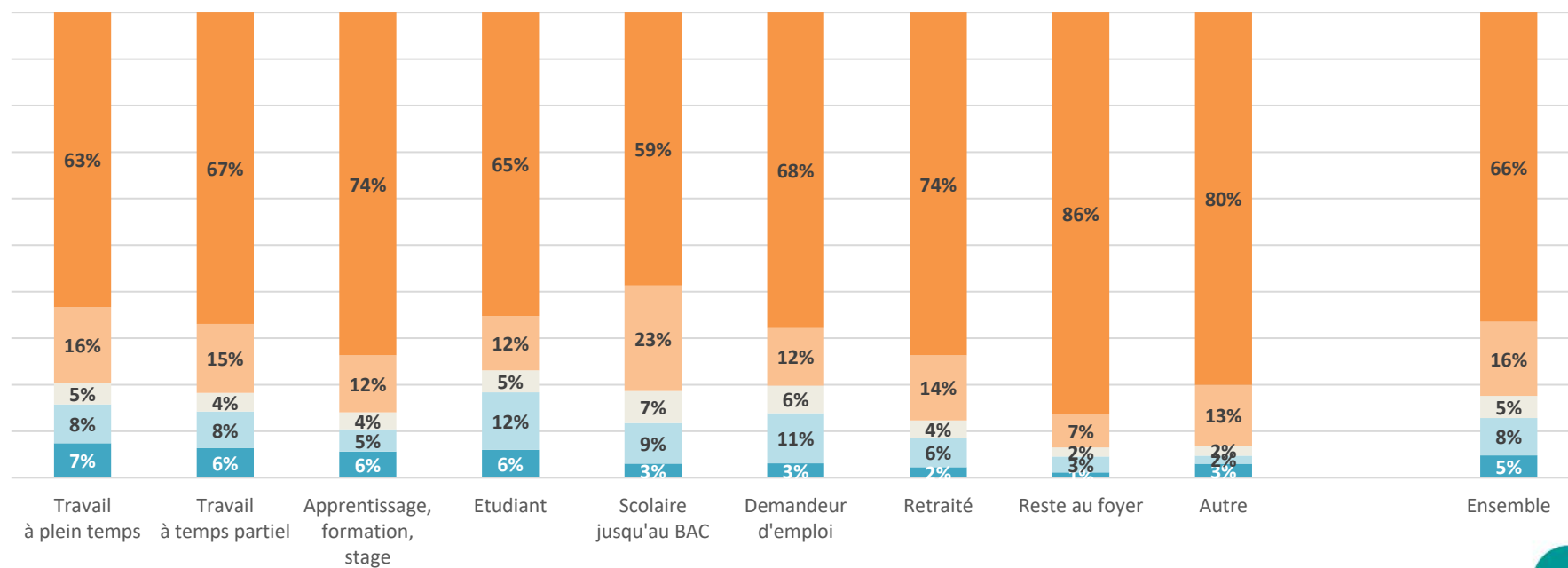




## Fréquence d'usage du vélo selon l'occupation principale

- Les étudiants sont la catégorie qui utilise le plus fréquemment le vélo : près d'un sur cinq y a recours plusieurs fois par semaine.
- 15 % des actifs ont recours au vélo de façon hebdomadaire, de même que les demandeurs d'emploi (14 %).
- Les personnes qui ont le moins recours au vélo sont les personnes au foyer, ainsi que les retraités.

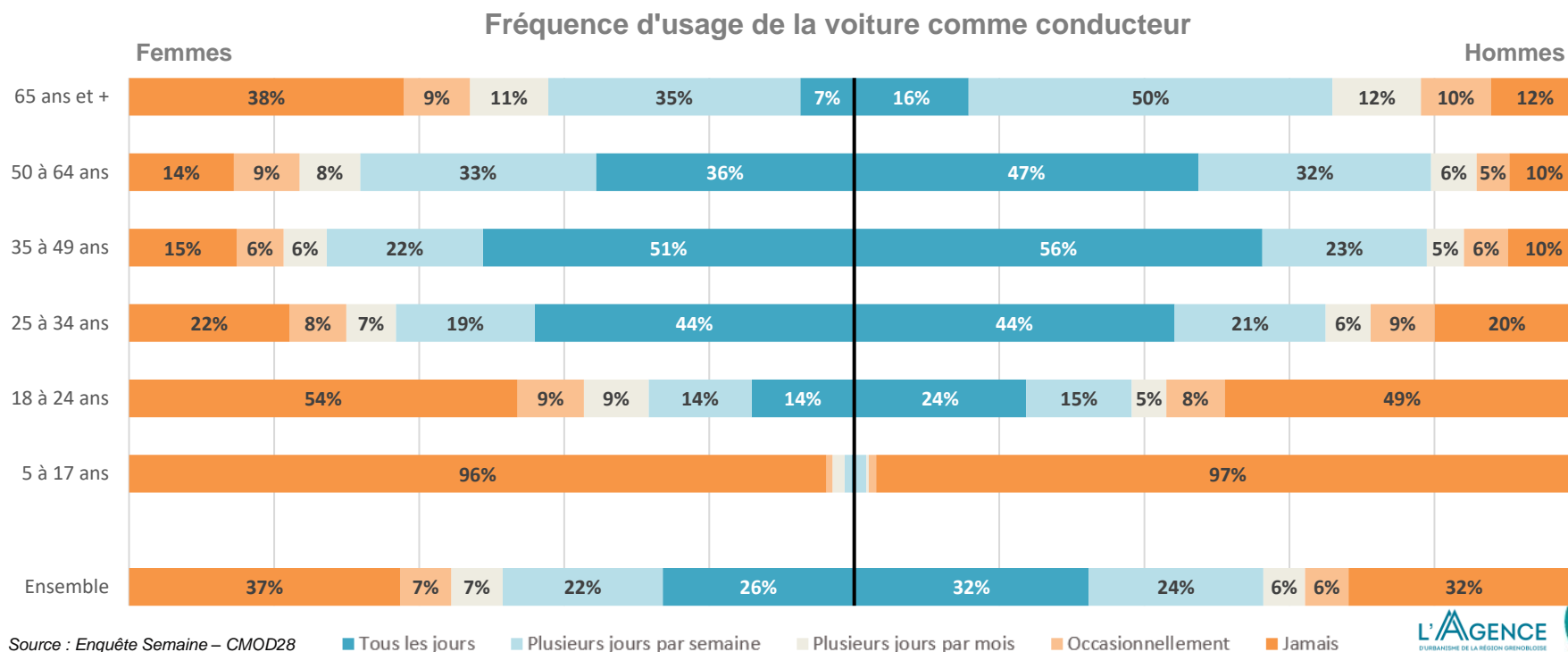
Fréquence d'usage du vélo





## Fréquence d'usage de la voiture comme conducteur selon le genre et l'âge

- Les hommes ont davantage recours quotidiennement à la voiture que les femmes. Cela s'observe particulièrement dans les tranches d'âge 18-24 ans et au-delà de 50 ans.
- La fréquence d'usage de la voiture augmente de 18 à 50 ans, et diminue ensuite.
- Après 65 ans, en lien avec le passage à la retraite, l'usage quotidien de la voiture ne concerne plus qu'une personne sur dix.

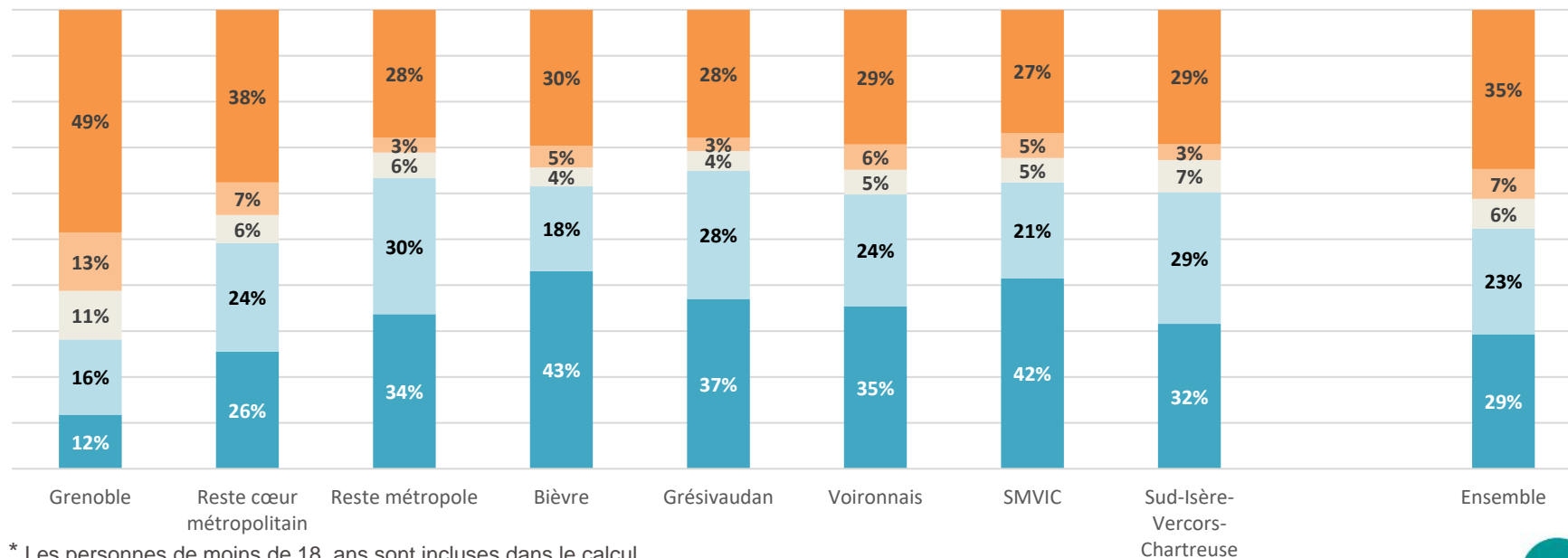




## Fréquence d'usage de la voiture comme conducteur\* selon le territoire de résidence

- Plus de la moitié des habitants de la grande région grenobloise (moins de 18 ans compris) utilisent la voiture en tant que conducteur plusieurs fois par semaine.
- La fréquence de l'usage de la voiture en tant que conducteur augmente avec l'éloignement du cœur métropolitain. Ainsi, si moins de 30 % des habitants de Grenoble conduisent une voiture quotidiennement, ils sont plus de 40 % dans la Bièvre ou à Saint-Marcellin Vercors Communauté.

Fréquence d'usage de la voiture comme conducteur\*



\* Les personnes de moins de 18 ans sont incluses dans le calcul.

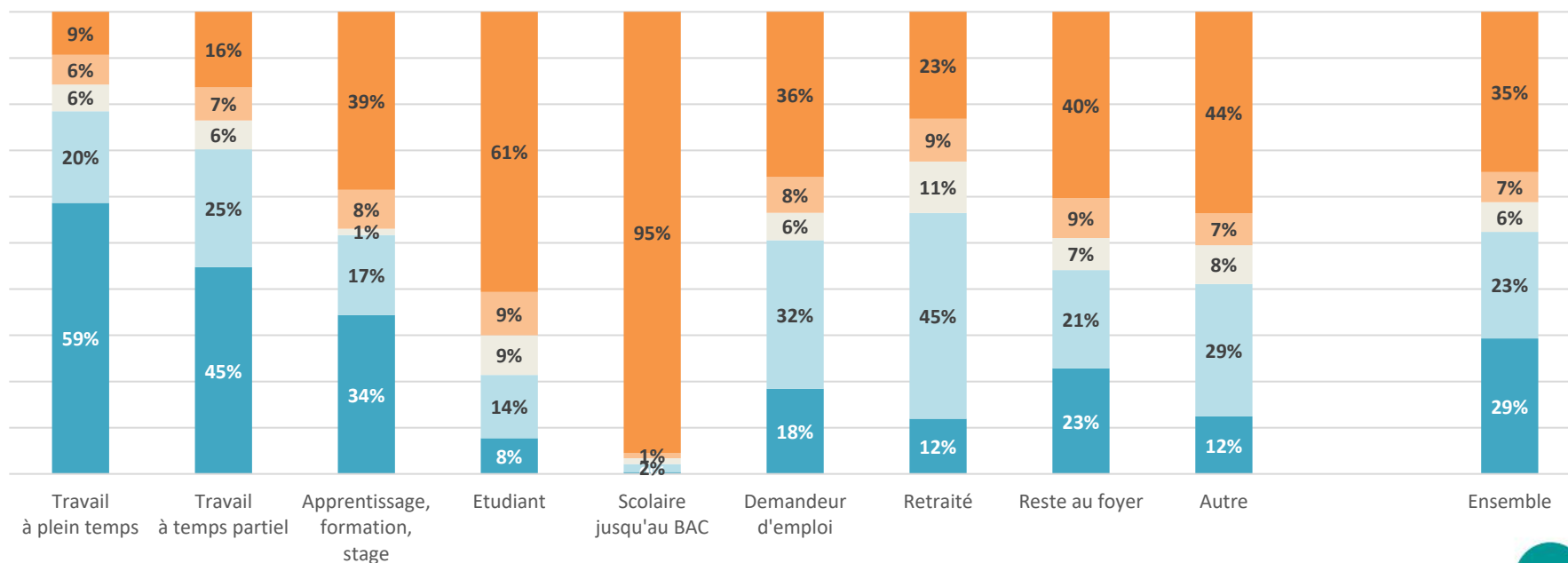




## Fréquence d'usage de la voiture comme conducteur selon l'occupation principale

- 56 % des actifs conduisent une voiture au quotidien, et plus des trois quarts plusieurs fois par semaine.
- Les retraités conservent un usage régulier de la conduite, avec près de 60 % qui utilisent une voiture en tant que conducteur plusieurs fois par semaine.
- Les étudiants sont la catégorie qui conduit le moins : ils sont plus de 60 % à ne jamais prendre le volant.

Fréquence d'usage de la voiture comme conducteur





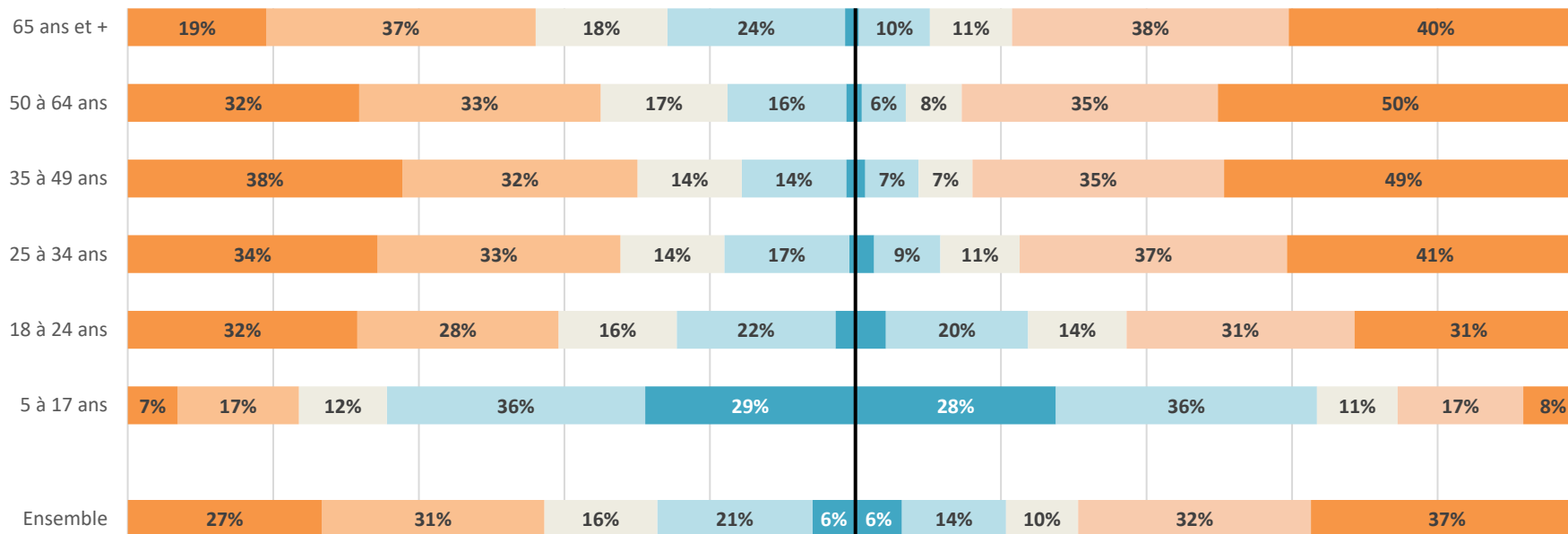
## Fréquence d'usage de la voiture comme passager selon le genre et l'âge

- Moins souvent conductrices, les femmes sont a contrario plus souvent passagères d'une voiture que les hommes. Cela s'observe dans toutes les tranches d'âge au-delà de 18 ans.
- Les enfants et adolescents de 5 à 17 ans sont près de 30 % à être transportés quotidiennement en voiture, et près de deux tiers plusieurs fois par semaine.

Fréquence d'usage de la voiture comme passager

Femmes

Hommes

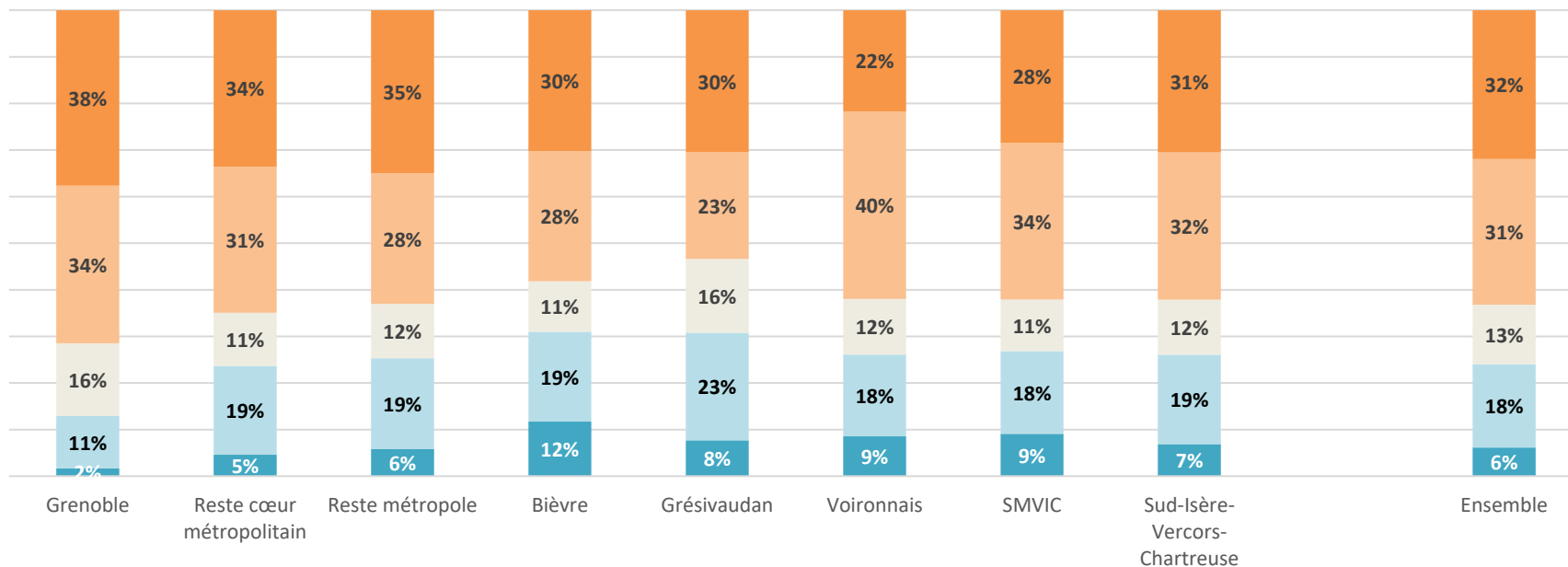




## Fréquence d'usage de la voiture comme passager selon le territoire de résidence

- Un quart des habitants de la grande région grenobloise est passager d'une voiture plusieurs fois par semaine.
- Comme pour la voiture en tant que conducteur, la fréquence des déplacements en tant que passager augmente avec l'éloignement du centre ville. Ainsi, si seulement 13 % des habitants de Grenoble sont passagers d'une voiture toutes les semaines, ils sont plus de 30 % dans la Bièvre ou le Grésivaudan.

Fréquence d'usage de la voiture comme passager

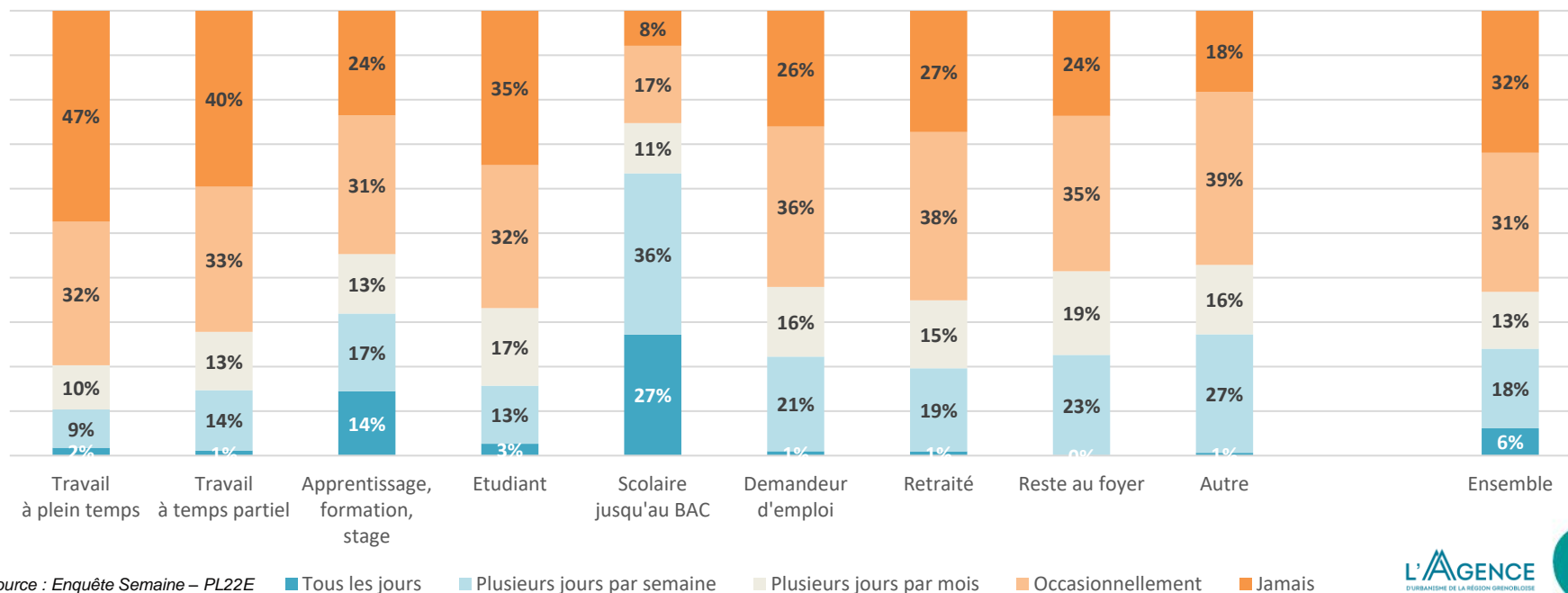




## Fréquence d'usage de la voiture comme passager selon l'occupation principale

- Les actifs et les étudiants sont les deux catégories qui sont le moins souvent passagers d'une voiture.
- 63 % des scolaires sont passager d'une voiture plusieurs fois par semaine.
- Les retraités sont seulement 20 % à être passager d'une voiture toutes les semaines, et deux tiers d'entre eux ne le sont jamais ou seulement occasionnellement.

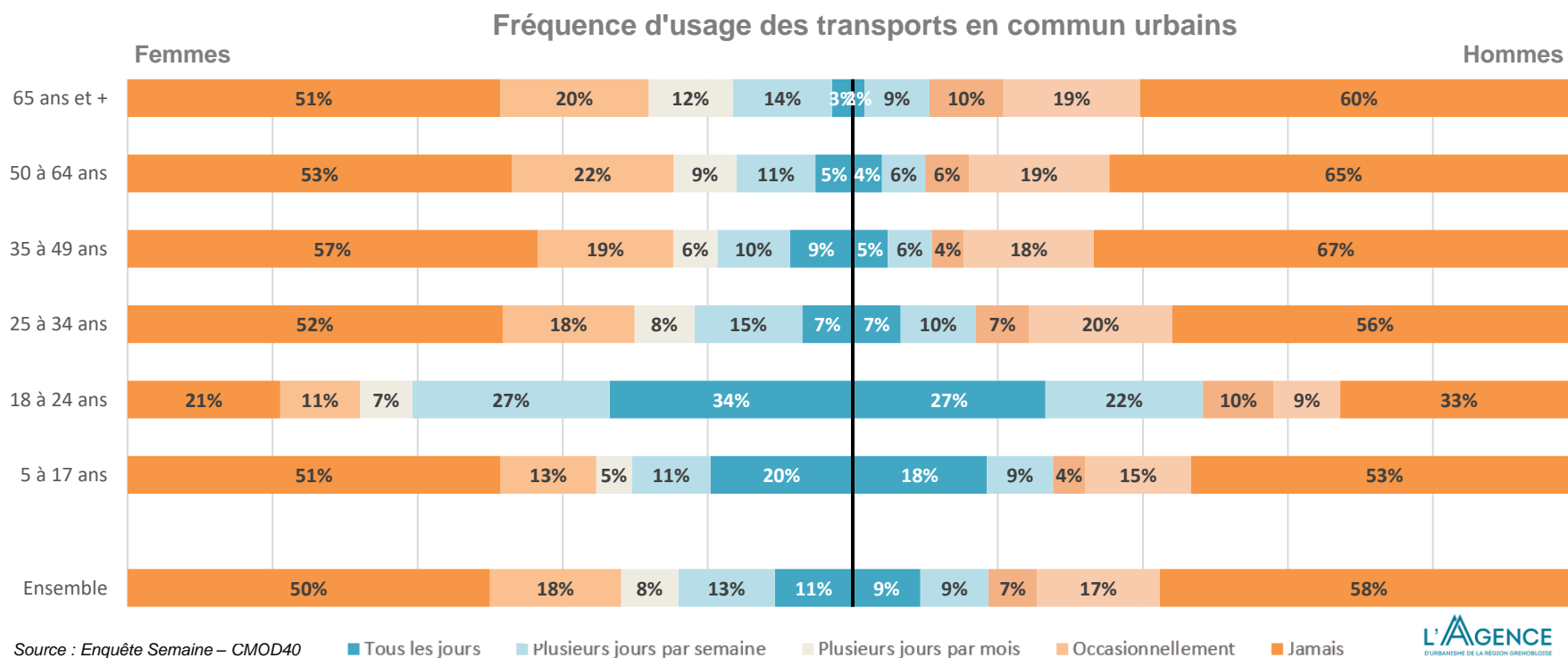
Fréquence d'usage de la voiture comme passager





## Fréquence d'usage des transports en commun urbains selon le genre et l'âge

- Les femmes utilisent plus fréquemment les transports collectifs que les hommes : un quart les utilisent plusieurs fois par semaine, contre 18 % des hommes. Cet usage plus régulier s'observe dans toutes les tranches d'âge, y compris les plus jeunes.
- Les 18-24 ans sont les plus utilisateurs des transports collectifs : ils sont 54 % à y avoir recours plusieurs fois par semaine. Au-delà de 25 ans, l'usage chute rapidement.

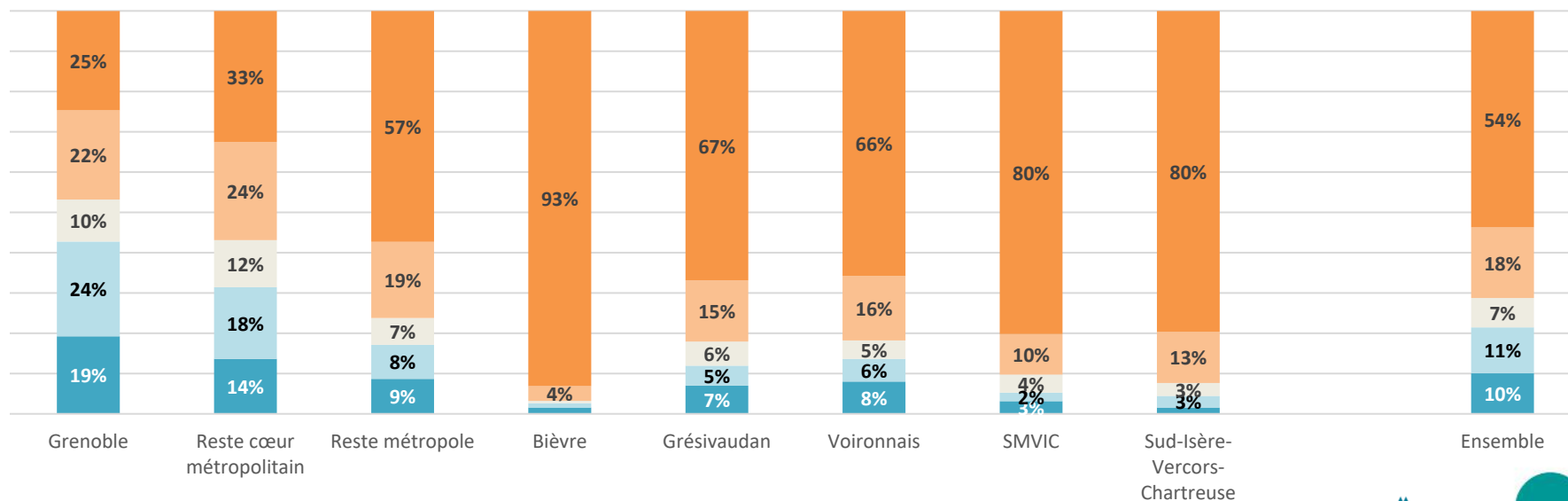




## Fréquence d'usage des transports en commun urbains selon le territoire de résidence

- Directement corrélé à l'offre disponible, l'usage des transports collectifs urbains est très fréquent chez les habitants de Grenoble. Ils sont ainsi près d'un sur cinq à prendre les transports collectifs tous les jours, et 43 % à les utiliser plusieurs fois par semaine.
- Bénéficiant également d'une desserte élevée, les habitants du cœur urbain hors Grenoble sont un tiers à utiliser les transports collectifs urbains plusieurs fois par semaine.
- Dans les zones moins densément desservies du territoire du SMMAG (périurbain métropolitain, Grésivaudan et Voironnais), seulement 12 à 17 % des habitants utilisent les transports collectifs urbains plusieurs fois par semaine.

Fréquence d'usage des Transports en Commun Urbains

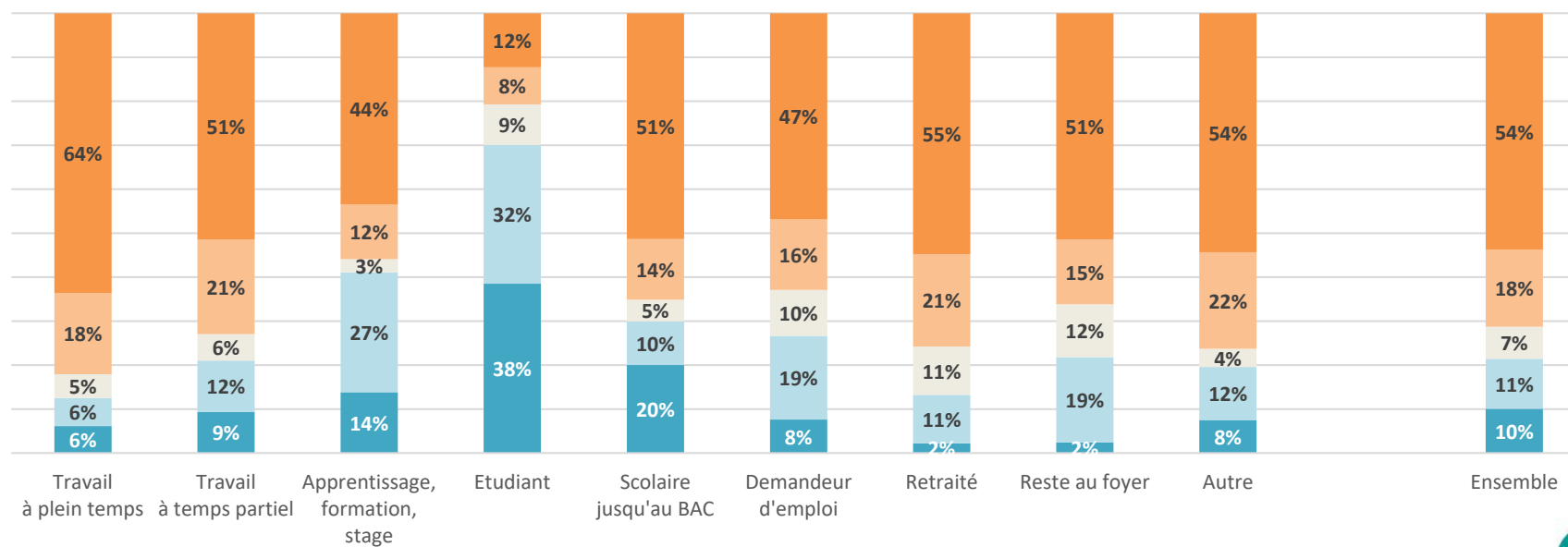




## Fréquence d'usage des transports en commun urbains selon l'occupation principale

- Résidant majoritairement dans le cœur urbain, et se rendant dans des lieux bien desservis, 70 % des étudiants utilisent les transports en commun urbains plusieurs fois dans la semaine.
- La catégorie des actifs à plein temps est celle qui utilise le moins fréquemment les transports collectifs urbains. Les actifs à temps partiel y ont davantage recours, tout comme les demandeurs d'emploi (respectivement 21 % et 27 % les utilisent plusieurs fois par semaine).

Fréquence d'usage des Transports en Communs Urbains

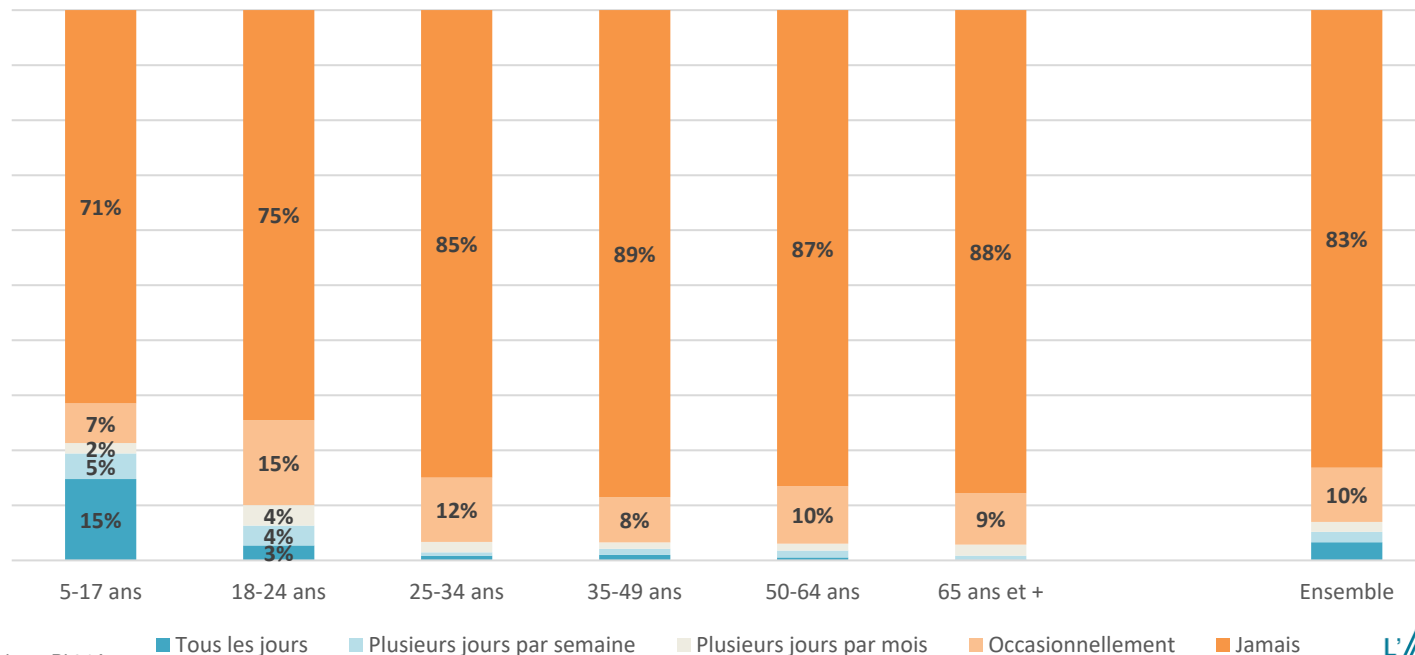




## Fréquence d'usage des cars régionaux selon l'âge

- Seuls 7 % des habitants de la grande région grenobloise utilisent les cars régionaux plusieurs fois par mois, et plus de 80 % ne les utilisent jamais.
- La population qui utilise le plus fréquemment le réseau régional est la tranche d'âge 5-17 ans, suivi par les 18-24 ans.
- Les plus de 25 ans ont très peu recours aux cars régionaux.

Fréquence d'usage des cars régionaux





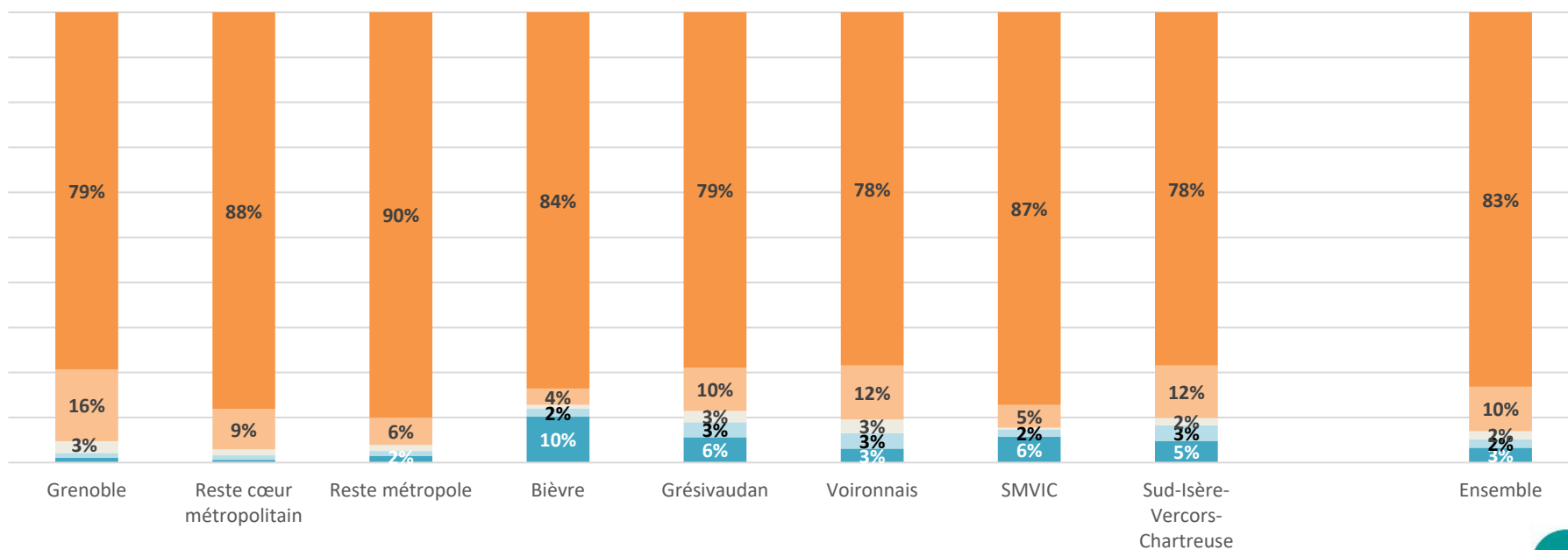


## Fréquence d'usage des cars régionaux selon le territoire de résidence

- La Bièvre est le territoire où l'utilisation du réseau régional est la plus fréquente : 12 % des habitants y ont recours plusieurs jours par semaine. Cela peut s'expliquer par le

poids plus important des familles dans la population, avec des enfants en cours de scolarité.

Fréquence d'usage des cars régionaux

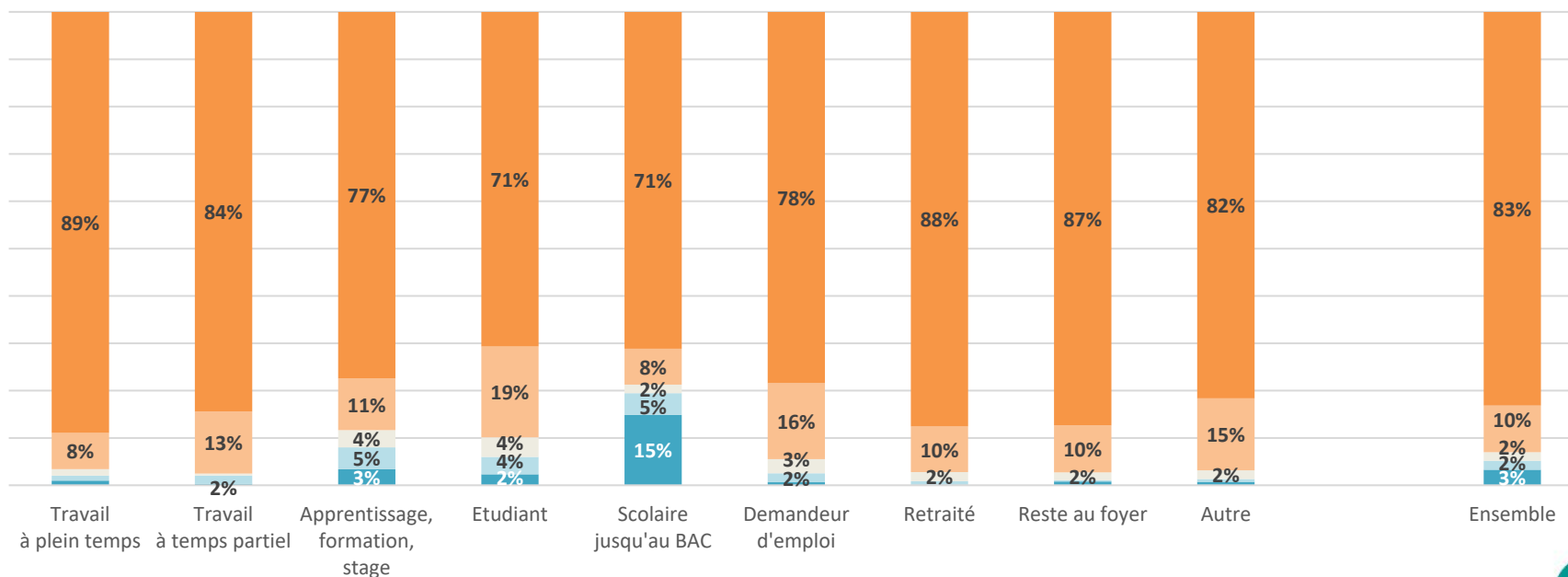




## Fréquence d'usage des cars régionaux selon l'occupation principale

- Le réseau régional est principalement fréquenté par des jeunes en cours d'études (scolaires jusqu'au bac, étudiants, apprentis,...).
- L'utilisation des cars régionaux est très anecdotique pour les autres catégories de population.

Fréquence d'usage des cars régionaux

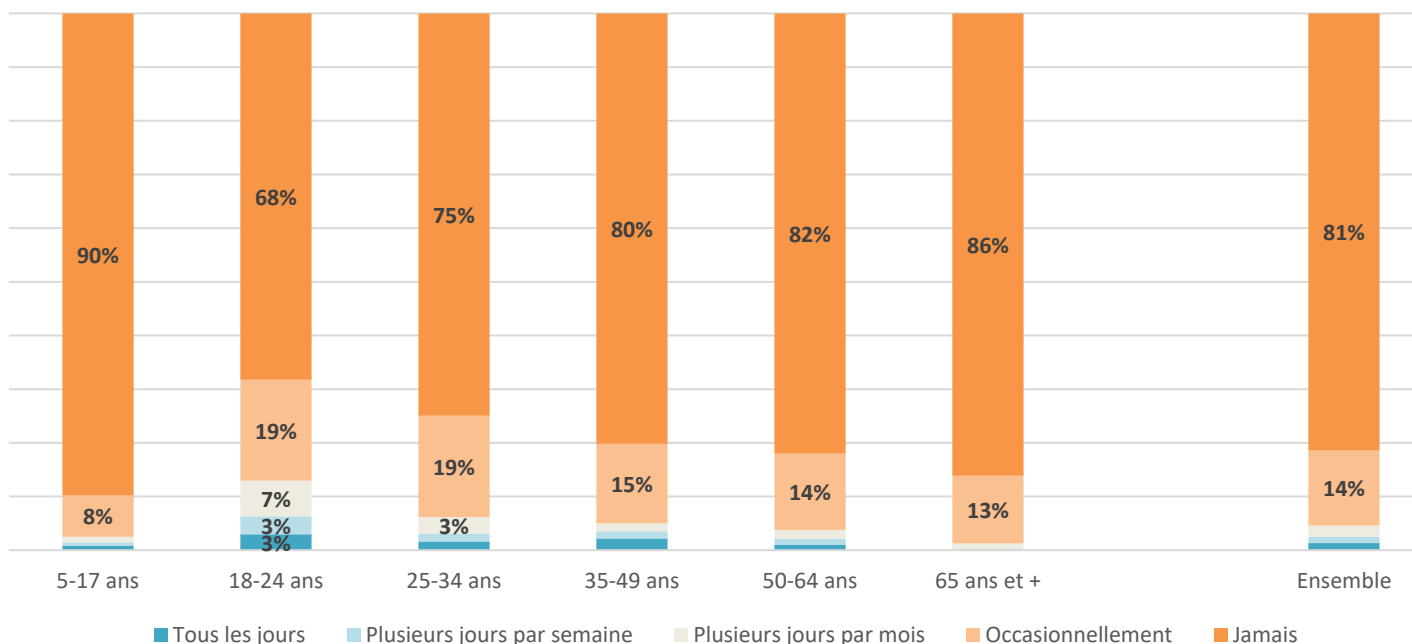




## Fréquence d'usage des TER\* selon l'âge

- Plus de quatre habitants sur cinq n'utilisent jamais le TER, et 14 % l'utilisent occasionnellement. Seuls 5 % l'utilisent de façon mensuelle.
- La tranche d'âge 18-24 ans, période des études, est celle qui utilise le plus régulièrement le TER : 13 % l'utilisent plusieurs fois par mois.
- Les plus de 65 ans ont très peu recours au TER : 86 % de cette tranche d'âge ne l'utilise jamais et 13 % l'utilise occasionnellement

Fréquence d'utilisation du TER



\* TER : Train Express Régional

Source : Enquête Semaine – PL27A

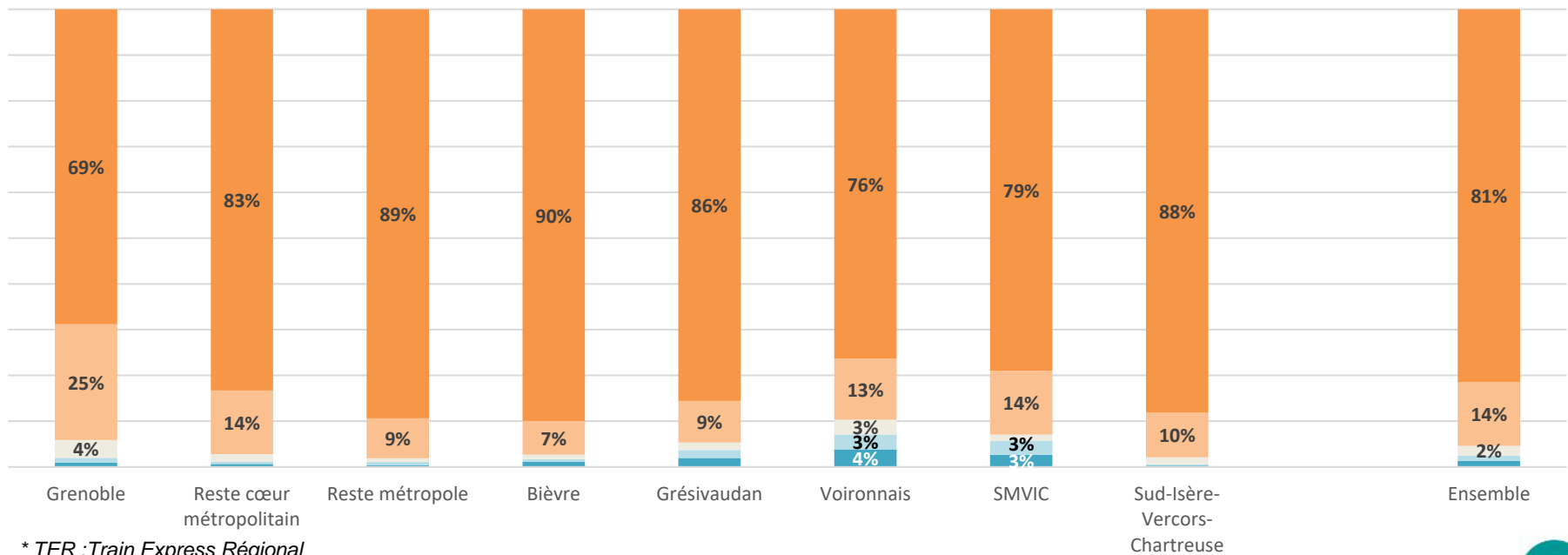


## Fréquence d'usage du TER\* selon le territoire de résidence

- Les habitants du Voironnais et de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté sont ceux qui utilisent le plus fréquemment le TER : 10 % de la population voironnaise

prend le TER plusieurs fois par mois, et 7 % de la population de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté.

Fréquence d'usage du TER



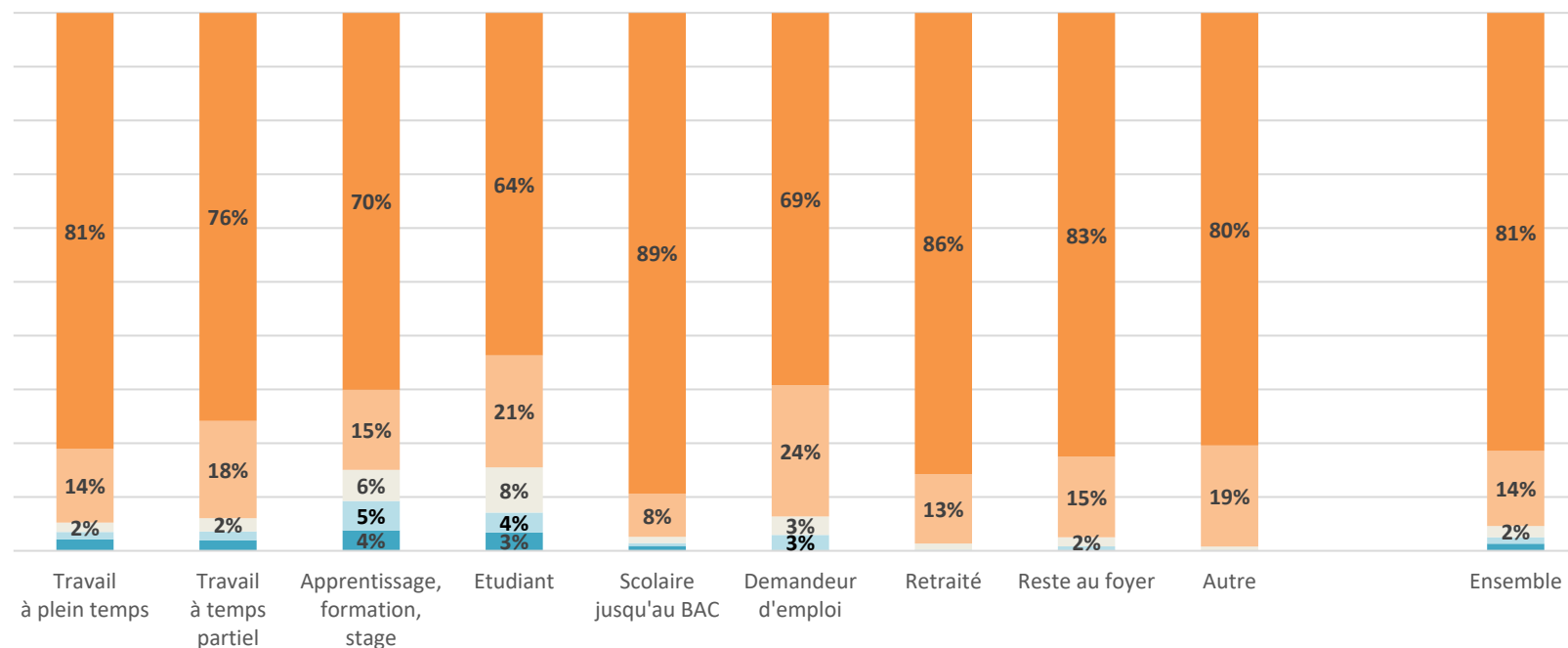
\* TER : Train Express Régional



## Fréquence d'usage du TER\* selon l'occupation principale

- Les étudiants et apprentis sont les catégories qui utilisent le plus fréquemment le TER.
- Les retraités et personnes au foyer ont très peu recours au TER.
- Les actifs et les demandeurs d'emploi, bien que l'usage reste limité, ont recours un peu plus fréquemment au TER qu'aux cars régionaux.

Fréquence d'usage du TER



\* TER : Train Express Régional

■ Tous les jours ■ Plusieurs jours par semaine ■ Plusieurs jours par mois ■ Occasionnellement ■ Jamais

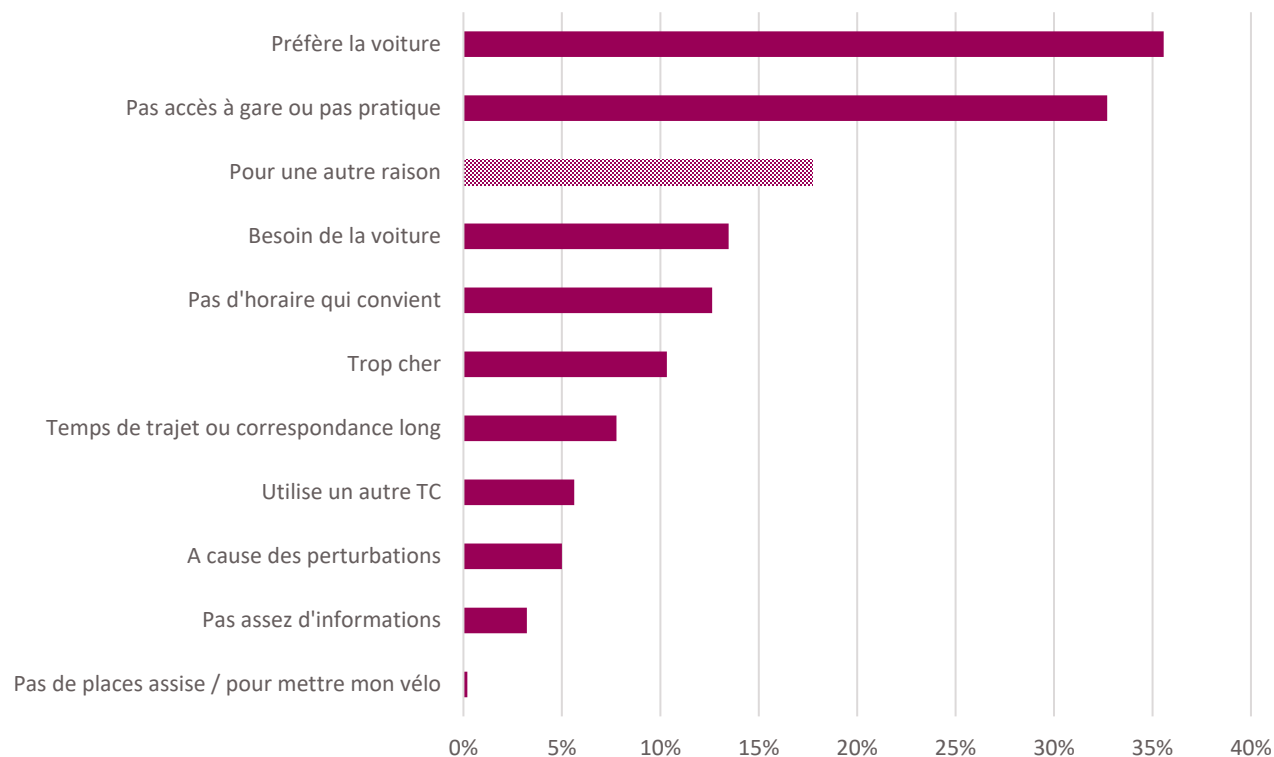


## Raisons pour lesquelles le TER\* n'est pas utilisé

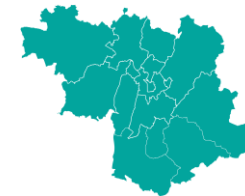
Rappel de la question posée aux enquêtés : « Pour quelle raison n'utilisez-vous jamais le TER ? »  
(réponse spontanée, 3 réponses max)

- La première raison invoquée pour expliquer le non usage du TER est la préférence pour la voiture. Celle-ci est citée par plus d'un tiers des répondants.
- La praticité, la difficulté d'accès à la gare et les horaires inadaptés sont également largement cités.
- Les tarifs trop élevés sont avancés par environ 10 % des répondants.
- Les perturbations ne sont citées que par 5 % des répondants.

Raison de non utilisation du TER\*



\* TER : Train Express Régional

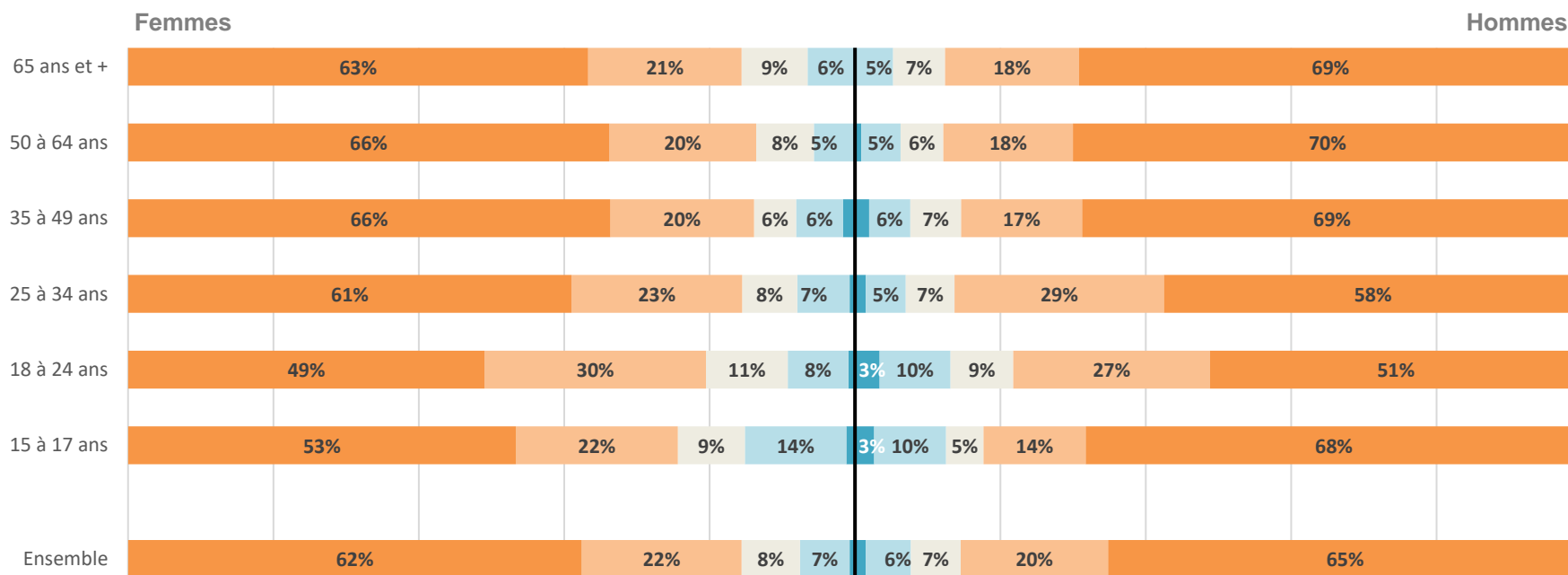


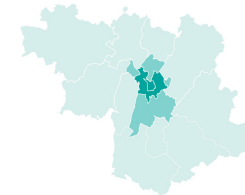
## Fréquence d'usage du covoiturage selon le genre et l'âge

- Environ 15 % des répondants déclarent covoiturer plusieurs fois par mois.
- Cette pratique plus fréquente entre 15 et 17 ans (dans le cadre d'accompagnement) et entre 18 et 24 ans (tranche d'âge où la motorisation est moindre).

**Définition** : un déplacement en covoiturage est un déplacement en voiture, réalisé avec une personne qui ne partage pas le même logement.

### Fréquence d'usage du covoiturage

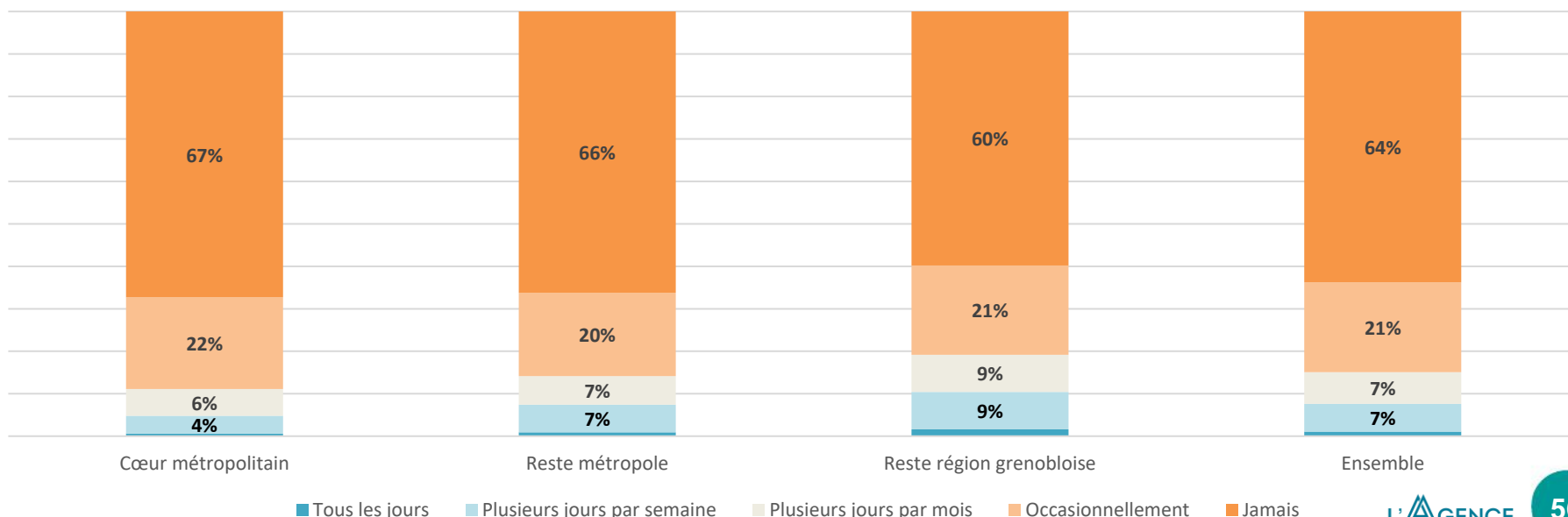




## Fréquence d'usage du covoiturage selon le territoire de résidence

- L'usage de la voiture est plus développé hors du cœur métropolitain, la pratique du covoiturage y est par conséquent plus fréquente.
- Ainsi, les répondants résidant hors de la métropole sont 11 % à déclarer faire du covoiturage plusieurs fois par semaine, contre 5 % dans le cœur métropolitain.

Fréquence d'usage du covoiturage



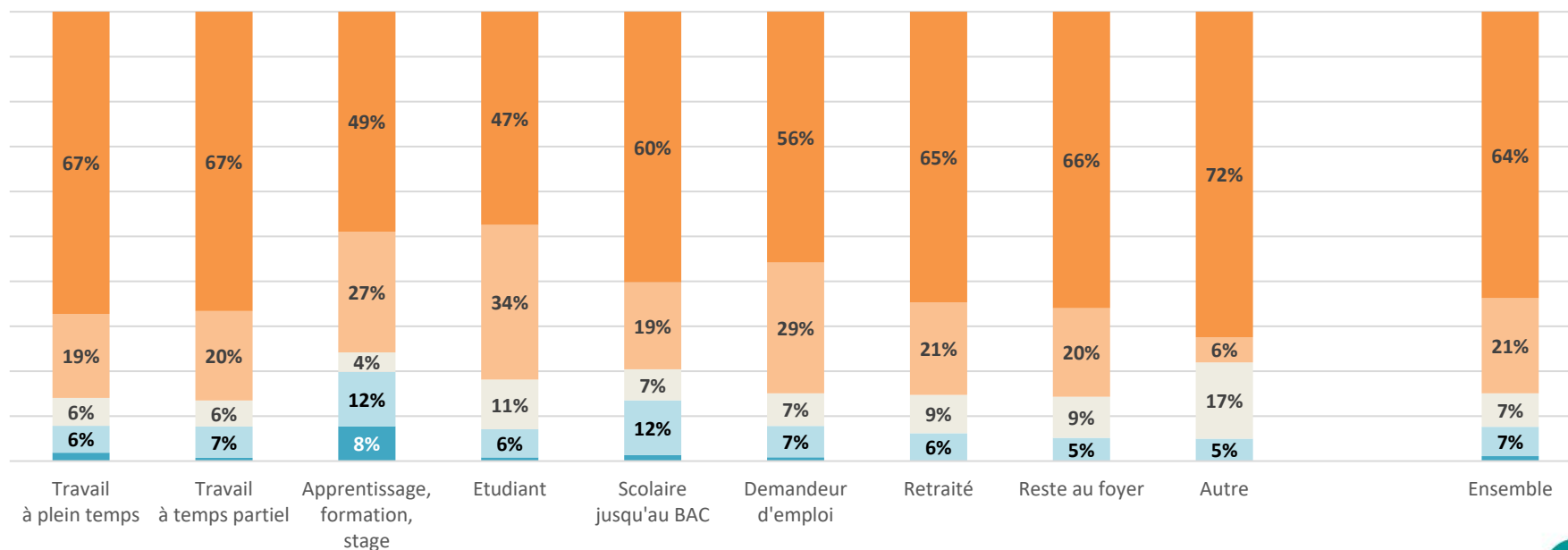




## Fréquence d'usage du covoiturage selon l'occupation principale

- Les jeunes en cours d'études (scolaires de plus de 15 ans jusqu'au bac, étudiants, apprentis,...) sont les catégories qui pratiquent le plus fréquemment le covoiturage. Ils sont près de 20 % à l'utiliser plusieurs fois par mois.
- Les actifs sont 8 % à déclarer covoiturer plusieurs fois par semaine.

Fréquence d'usage du covoiturage

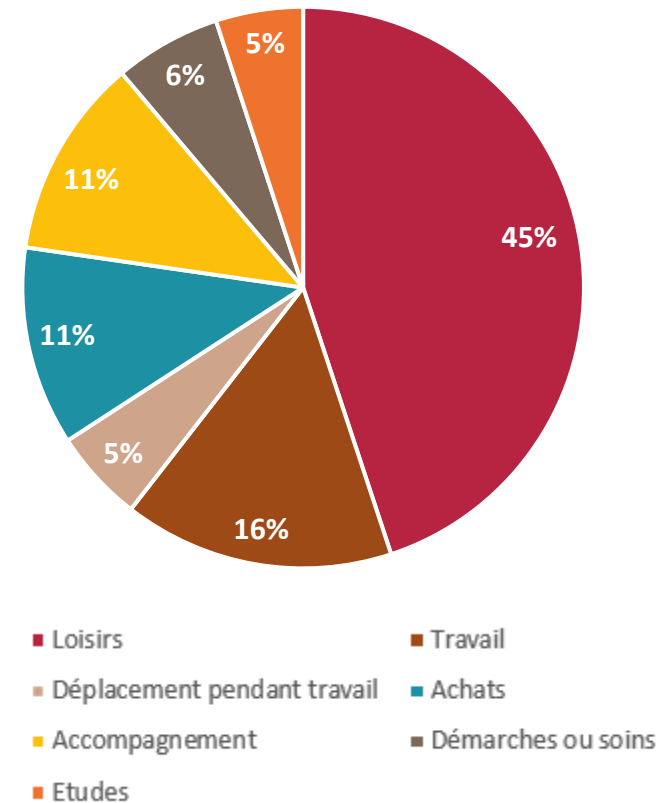




## Motif de déplacement en covoiturage

- Près de la moitié des déplacements réalisés en covoiturage le sont pour un motif de loisir (activités sportives, culturelles, associatives, etc).
- Un quart sont réalisés pour des motifs dits « obligés » (21 % sont liés au travail et 5 % aux études).
- Un déplacement sur dix effectué en covoiturage est lié à des pratiques d'achats.

Motif de déplacement en covoiturage





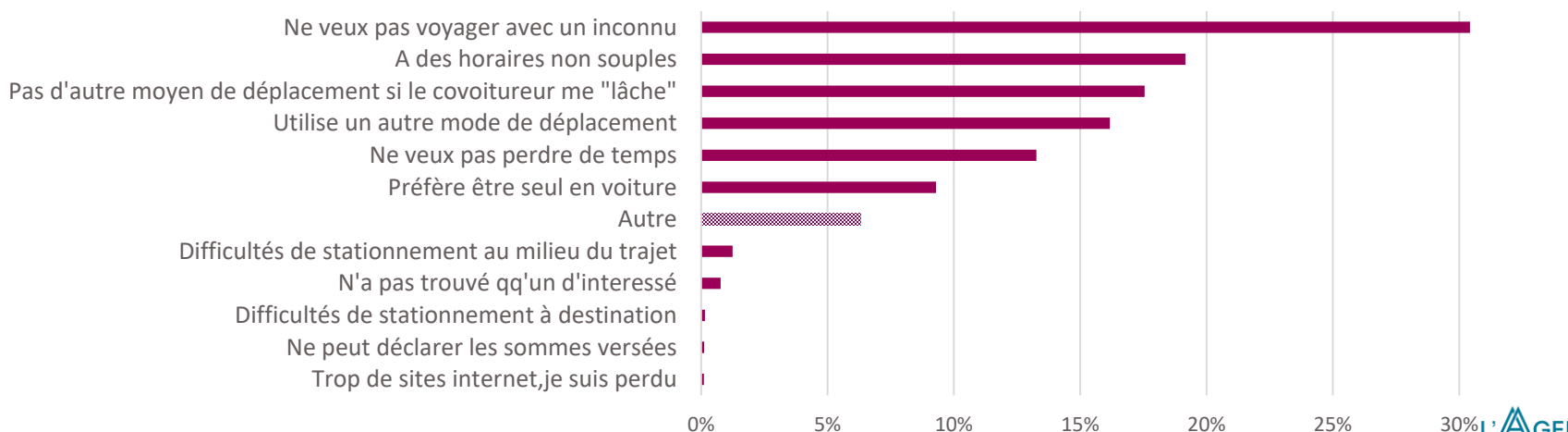
## Raisons pour lesquelles le covoiturage n'est pas utilisé ?

Rappel de la question posée aux enquêtés : « Pour quelle raison ne covoitez-vous jamais ou exceptionnellement du lundi au vendredi ? »  
(réponse spontanée, 3 réponses max)

Les principales raisons invoquées pour expliquer la non utilisation du covoiturage sont :

- le souhait de ne pas voyager avec un inconnu / de vouloir être seul dans sa voiture,
- Les contraintes horaires : horaires peu souples / risque de perdre du temps,
- Le manque d'alternatives en cas de désistements,
- Seuls 1 % des répondants déclarent ne pas pratiquer le covoiturage car ils n'ont jamais trouvé quelqu'un d'intéressé.

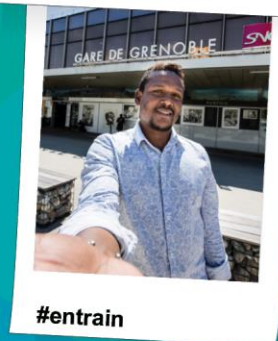
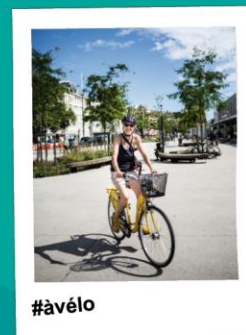
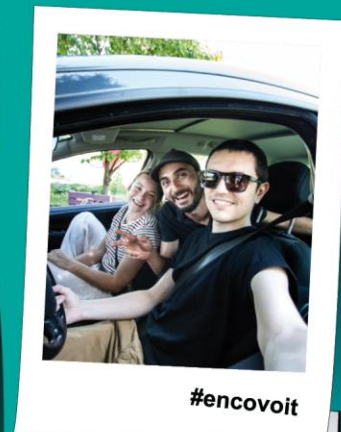
### Raison non utilisation du covoiturage

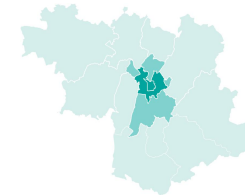


# PARTIE 4

## Travaux A480

Connaissance des travaux A480  
Impact des travaux sur les habitudes de déplacement

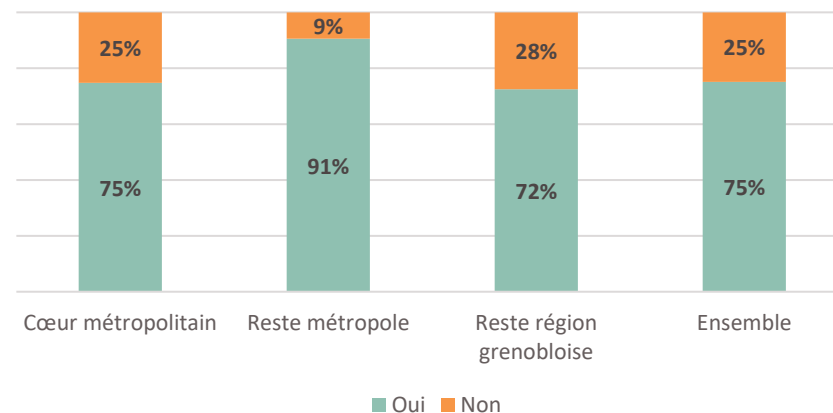




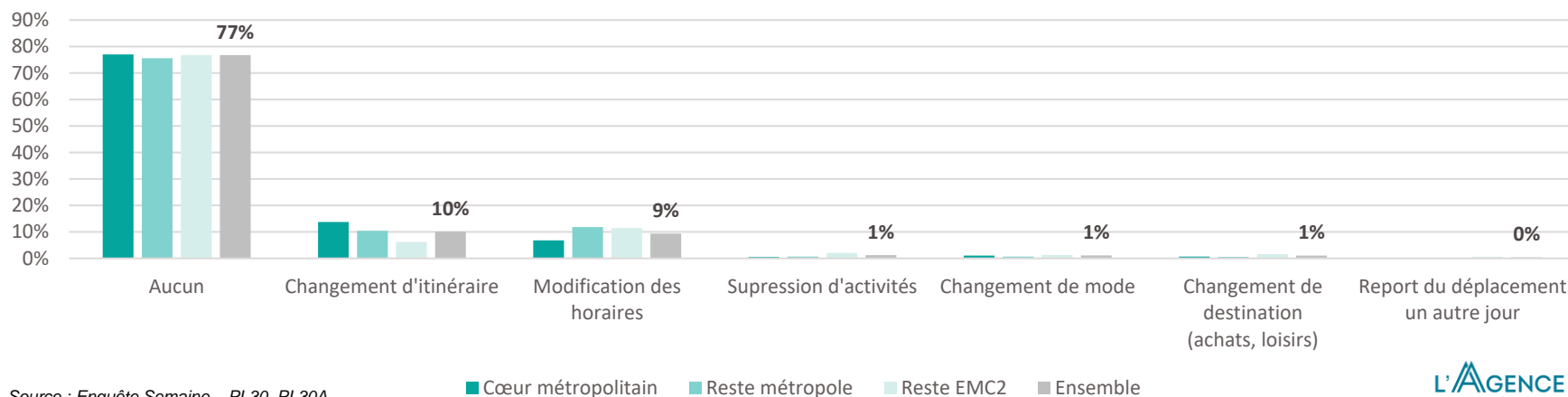
## Connaissance des travaux A480

- 75 % des habitants de la grande région grenobloise de plus de 18 ans ont connaissance des travaux en cours sur l'A480. Cette proportion est plus importante chez les habitants du périurbain métropolitain.
- Parmi les personnes qui ont connaissance des travaux, 23 % déclarent avoir modifié leurs habitudes de déplacements en raison de ces derniers. Dans la plupart des cas, ces usagers ont modifié l'itinéraire ou l'horaire de leur déplacement. Ces changements de comportements sont plus ou moins importants selon les territoires de résidence et les types de déplacements effectués.

### Personnes ayant connaissance des travaux de l'A480



### Impact des travaux sur les habitudes de déplacement



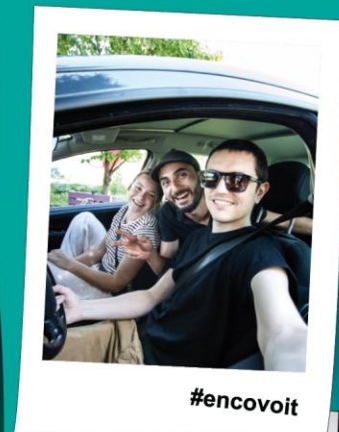
# PARTIE 5

## Comportement de mobilité

Mobilité par mode

Mobilité selon le l'âge, le genre, le niveau d'études, l'activité

Mobilité par motif



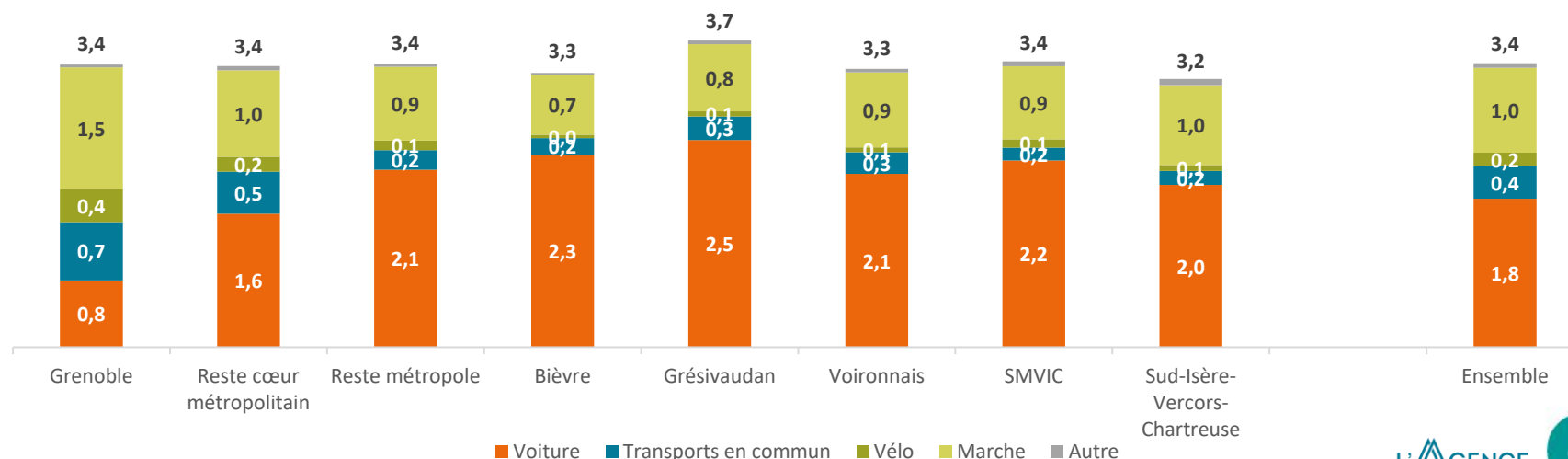


## Mobilité par mode

**Avertissement** : afin d'être comparable dans le temps, l'indicateur de mobilité présenté ci-dessous correspond à la définition historique de la mobilité. Le nombre de déplacements recensés est rapporté à la population totale (y compris les moins de 5 ans, bien que les déplacements de ceux-ci ne soient pas recueillis).

- La mobilité moyenne des habitants est de 3,4 déplacements par jour et par personne. Ce chiffre s'inscrit dans la fourchette basse des agglomérations de taille comparable.
- Ce niveau de mobilité est homogène dans la grande région grenobloise, à l'exception du Grésivaudan, où il est légèrement plus élevé, et des territoires de montagne, où il est légèrement plus faible.
- Les habitants de Grenoble sont dans un contexte favorable aux modes alternatifs à la voiture (distances plus courtes, espaces publics davantage aménagés, offre de transports collectifs plus dense). Ils utilisent la marche, le vélo et les transports publics davantage que la moyenne.
- Les habitants des territoires périurbains et ruraux réalisent la majorité de leurs déplacements en voiture, tandis que les habitants du cœur métropolitain hors Grenoble sont dans une situation intermédiaire.

### Mobilité par mode

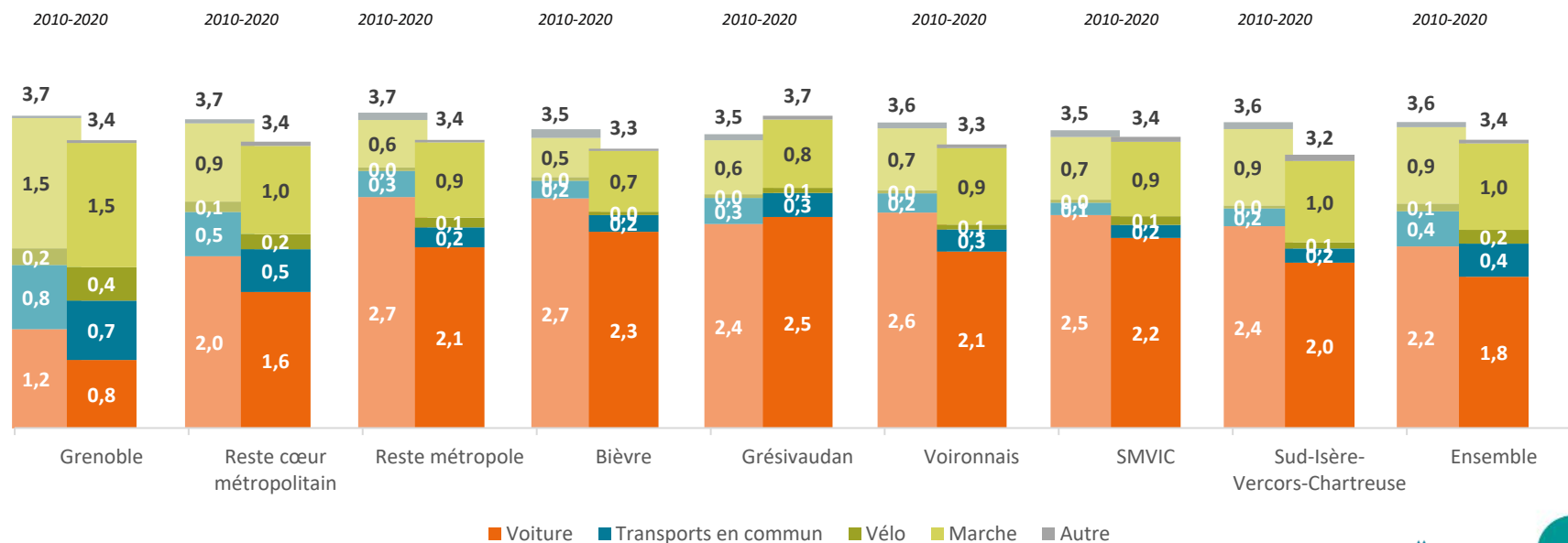




## Evolution de la mobilité par mode depuis 2010

- Entre 2010 et 2020, dans la poursuite de l'évolution observée depuis le début des années 2000, la mobilité quotidienne des habitants a diminué de 3,6 à 3,4 déplacements.
- Cette baisse est à imputer à une diminution importante du nombre de déplacements en voiture, tandis que la mobilité en modes actifs progresse légèrement.
- La baisse du nombre de déplacements en voiture est observable sur l'ensemble des territoires, à l'exception du Grésivaudan.

### Evolution de la mobilité par mode entre 2010 et 2020



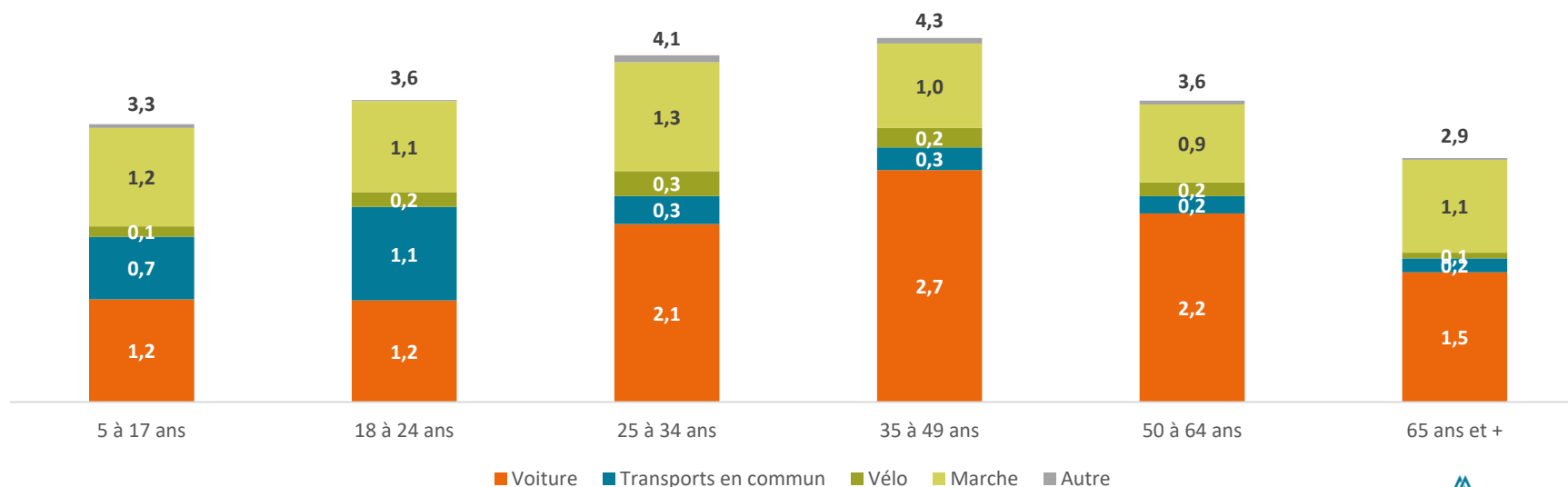


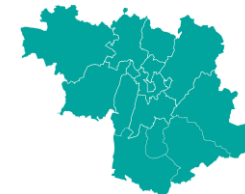


## Mobilité par mode selon l'âge

- Le nombre de déplacements par personne croît avec l'âge pour atteindre son maximum entre 35 et 49 ans, puis diminue ensuite.
- Le nombre de déplacements quotidiens en voiture augmente avec l'entrée dans la vie active. Cette évolution se fait au détriment de la mobilité en transport en commun.
- La mobilité globale diminue de façon importante à partir de 50 ans. Cette baisse est à imputer à un moindre usage de la voiture.
- Le nombre de déplacements quotidiens à pied varie assez peu selon l'âge.

Mobilité par mode selon l'âge

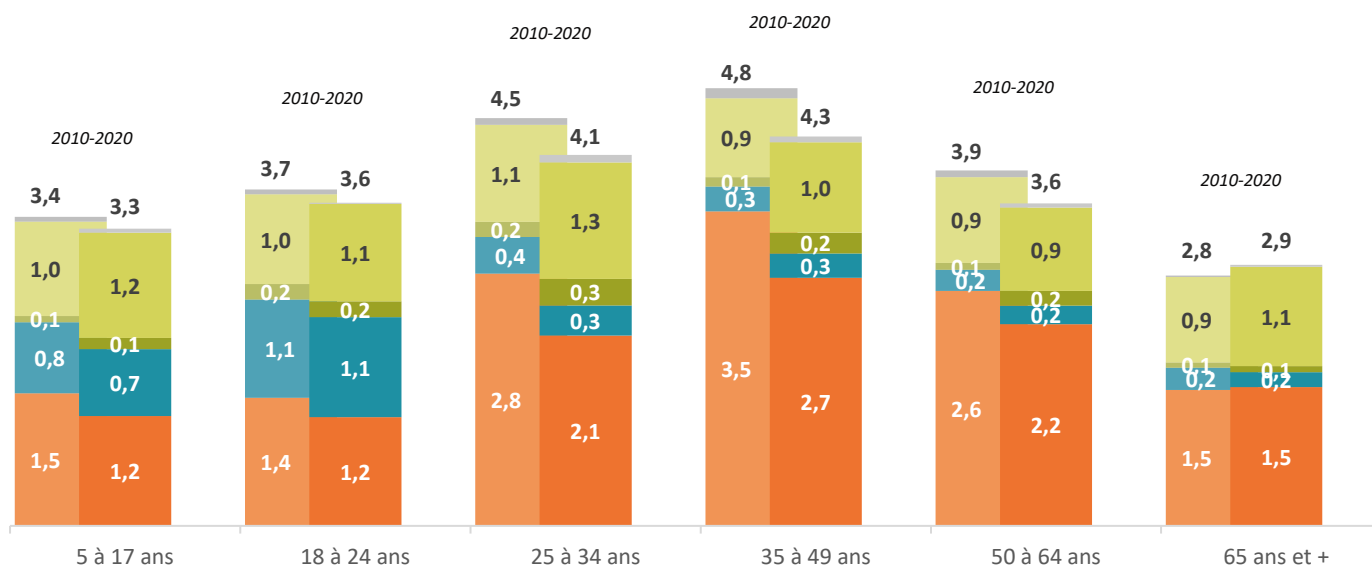




## Evolution de la mobilité par mode selon l'âge entre 2010 et 2020

- La mobilité moyenne, toutes tranches d'âge confondue a diminué entre 2010 et 2020. Cette baisse s'observe sur l'ensemble des tranches d'âge à l'exception des plus de 65 ans.
- Elle est principalement le fait de la diminution du nombre de déplacements réalisés en voiture : de 2,2 en 2010 à 1,8 en 2020. Comme pour la mobilité totale, cette diminution du nombre quotidien de déplacements en voiture touche toutes les tranches d'âge, à l'exception des plus de 65 ans.







### Evolution 2010-2020 de la mobilité par mode et par âge





## Mobilité par mode selon le genre

- Les femmes et les hommes ont globalement le même niveau de mobilité, avec des tendances d'évolution globalement similaires entre 2010 et 2020.
- En 2020, les femmes se déplacent davantage en transports collectifs et à pied et les hommes davantage en voiture et à vélo

	2010	2020	2010	2020
	3,9	3,6		3,6
	2,3	2	2,2	1,9
	0,9	1	1	1,2
	0,4	0,4	0,5	0,4
	0,1	0,2	0,1	0,1

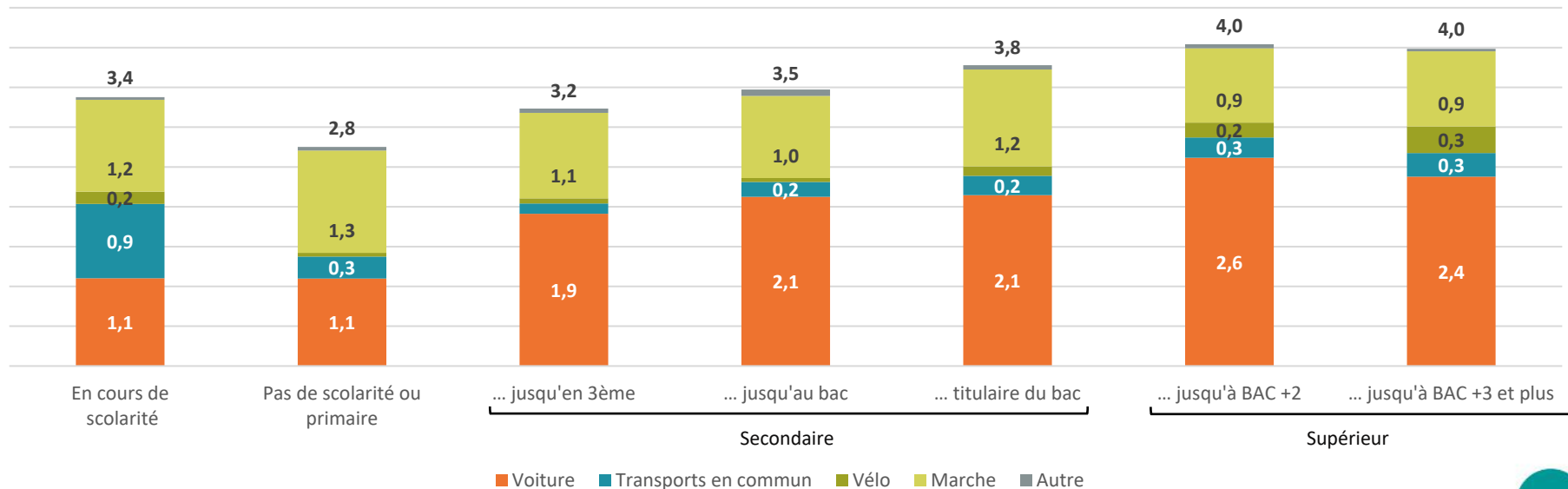
Enfants de moins de 5 ans exclus



## Mobilité par mode selon le niveau d'études

- Plus le niveau de formation est élevé, plus la mobilité est forte. Il est à noter que le niveau de scolarité augmente avec les générations, et que les personnes ayant un niveau scolaire inférieur au collège sont plutôt âgées.
- Les habitants en cours de scolarité sont plutôt des jeunes de moins de 25 ans (scolaires et étudiants) dont la mobilité en transports collectifs et à pied est la plus élevée de tous les niveaux de formation.
- Les personnes les plus diplômées sont également les plus mobiles et les plus utilisatrices de la voiture.

### Mobilité par mode selon le niveau d'études

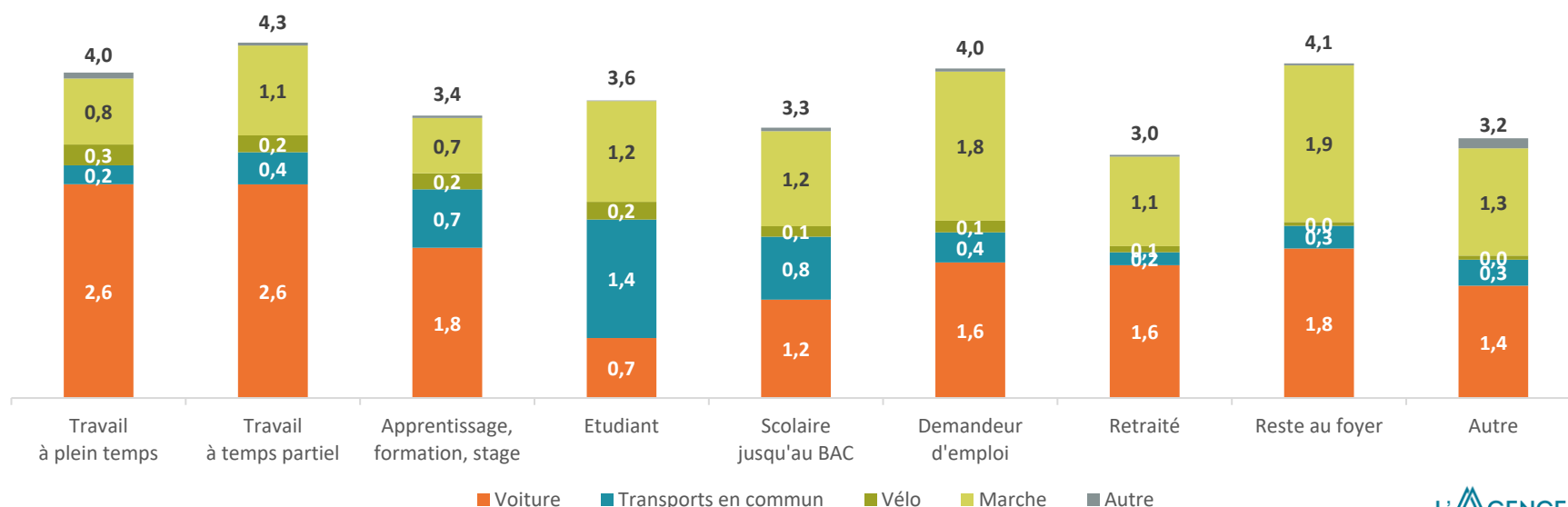




## Mobilité par mode selon l'activité

- Les actifs ont un niveau de mobilité relativement élevé, et ils effectuent davantage de déplacements en voiture que la moyenne.
- Les personnes travaillant à temps partiel sont celles qui ont le niveau de mobilité le plus élevé, probablement en lien avec une prise en charge plus importante des activités logistiques dans le ménage.
- Les demandeurs d'emploi et personnes au foyer ont un niveau de mobilité équivalent à celui des actifs, mais se déplacent davantage à pied.
- Les scolaires, étudiants et apprentis ont la mobilité en transports en commun la plus élevée.
- Les retraités sont la catégorie de population la moins mobile.

Mobilité par mode selon l'activité

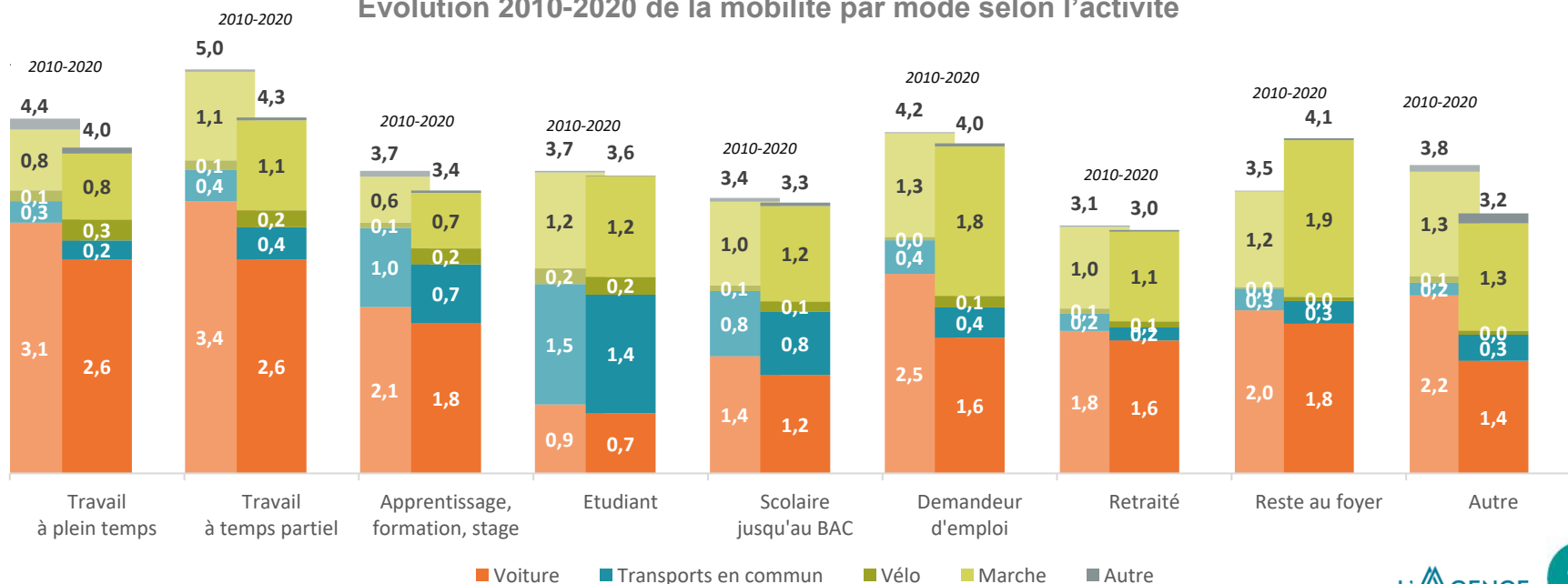




## Evolution de la mobilité par mode selon l'activité entre 2010 et 2020

- La baisse du nombre de déplacements par jour est un phénomène que l'on observe sur l'ensemble de la population à l'exception des personnes au foyer.
- La catégorie de population qui connaît la plus forte baisse de mobilité est celle des actifs, qu'ils travaillent à temps plein ou à temps partiel.

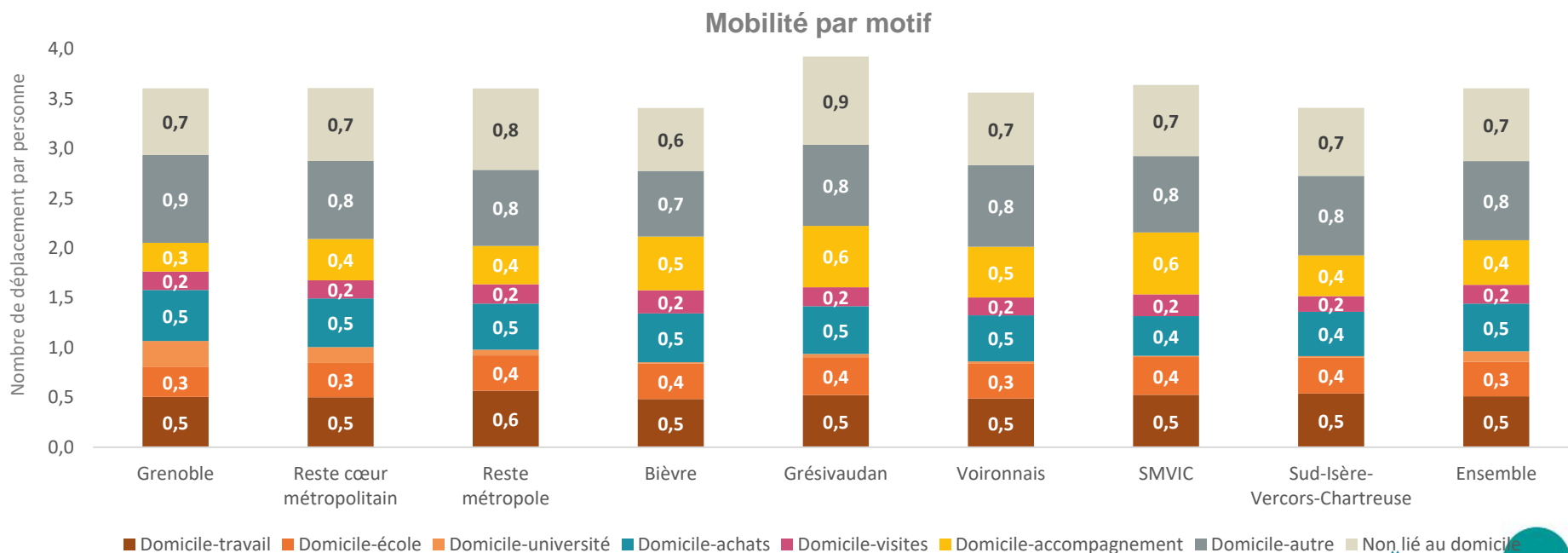
Evolution 2010-2020 de la mobilité par mode selon l'activité





## Mobilité par motif

- Le nombre de déplacements relatifs aux différents motifs est relativement homogène entre les territoires de la grande région grenobloise.
- Les habitants du Grésivaudan réalisent un peu plus de déplacements sans retour au domicile, phénomène caractéristique des actifs avec charge de famille.
- Les habitants du Grésivaudan et de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté réalisent davantage de déplacements domicile-accompagnement que les habitants des autres territoires. Cela traduit le phénomène de « parents-taxis » dans les zones périurbaines et rurales.

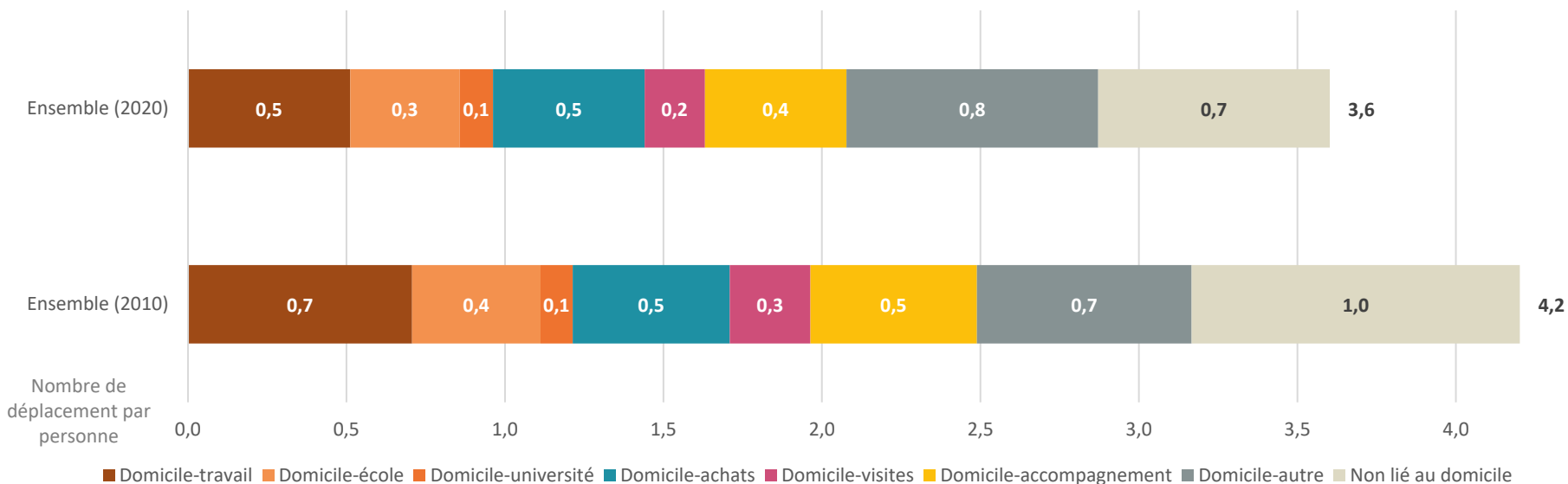




## Mobilité par motif

- Entre 2010 et 2020, le nombre moyen de déplacements quotidiens « obligés » (domicile-travail / université / école) a diminué de 1,2 dep/pers/jour en 2010 à 0,9 en 2020.
- Les déplacements pour motif d'accompagnement et de visite ont légèrement baissé, tandis que ceux pour motif achats sont restés stables.
- Les déplacements non liés au domicile ont fortement diminué, signe que l'activité journalière des ménages s'est globalement simplifiée.

Mobilité par motif



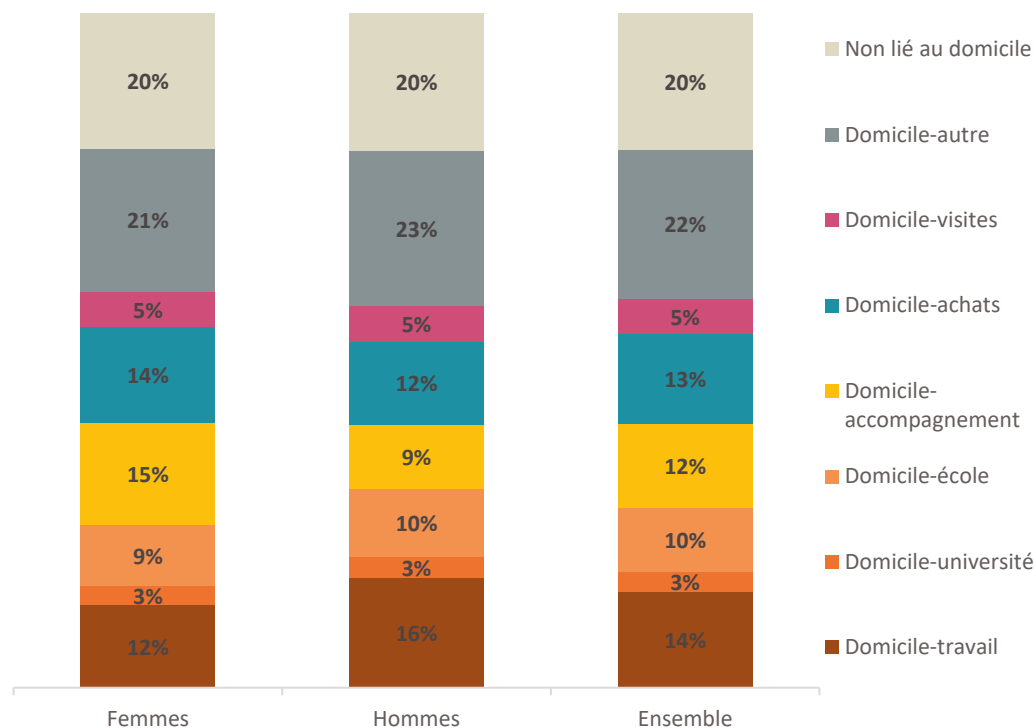




## Mobilité par motif selon le genre

- La mobilité moyenne des femmes et des hommes est équivalente, à 3,6 déplacements par jour.
- Par contre, les motifs de déplacements ne sont pas identiques : les femmes réalisent davantage de déplacement domicile-accompagnement et domicile-achats, tandis que les hommes réalisent davantage de déplacements domicile-travail et domicile-autre.

Mobilité par motif selon le genre



# PARTIE 6

## Caractéristiques des déplacements

Parts modales par territoire de résidence

Parts modales par motifs

Parts modales selon l'âge, le genre, le niveau d'études, l'activité

Parts modales selon l'heure de départ

Distance moyenne des déplacements par modes, par motifs

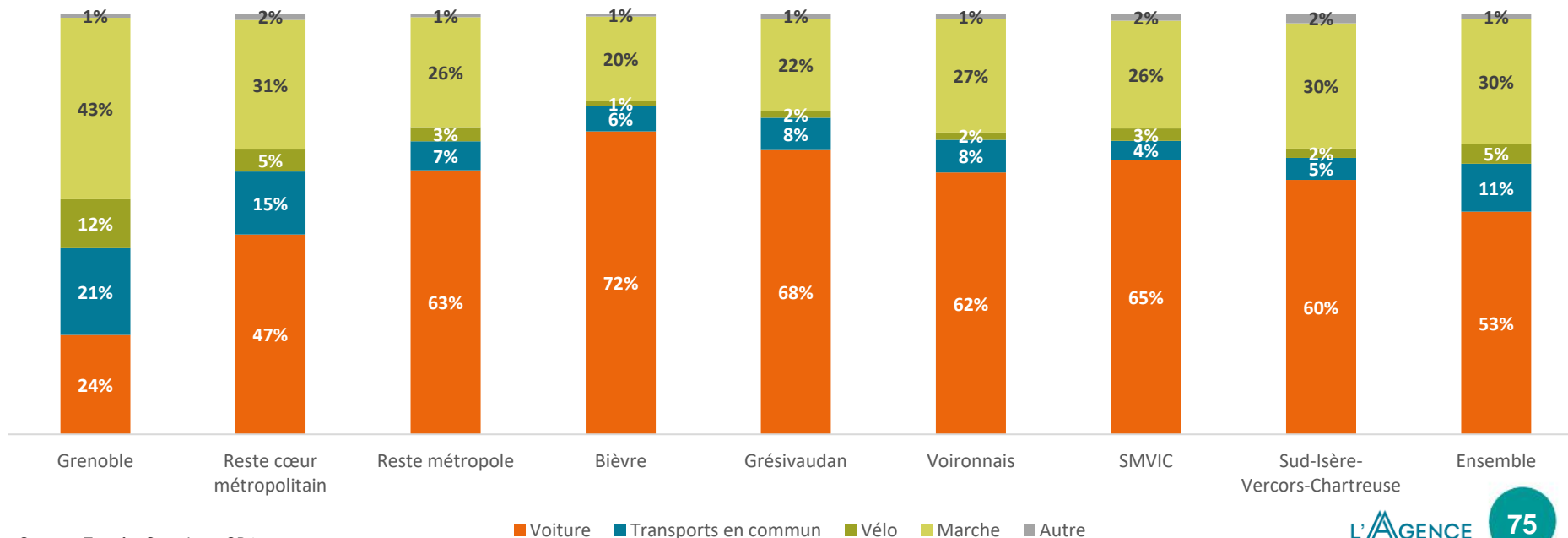




## Parts modales

- La voiture représente 53 % des déplacements en 2020, en chute de 7 points par rapport à 2010. Si les habitants de Grenoble l'utilisent pour seulement le quart de leurs déplacements, elle représente deux tiers de ceux des habitants des territoires périurbains et ruraux.
- Les transports en commun représentent 11 % des déplacements en 2020, en stabilité par rapport à 2010. L'usage est plus développé dans les territoires disposant d'un réseau de transports urbains dense.
- La part modale de la marche augmente de 5 points et représente en 2020 un tiers des déplacements. C'est le premier mode utilisé par les habitants de Grenoble, mais elle représente moins du quart des déplacements des habitants de la Bièvre ou du Grésivaudan.
- La part modale du vélo progresse de 2 points entre 2010 et 2020 et atteint 5 % des déplacements, avec un usage particulièrement développé chez les habitants de Grenoble.

Parts modales

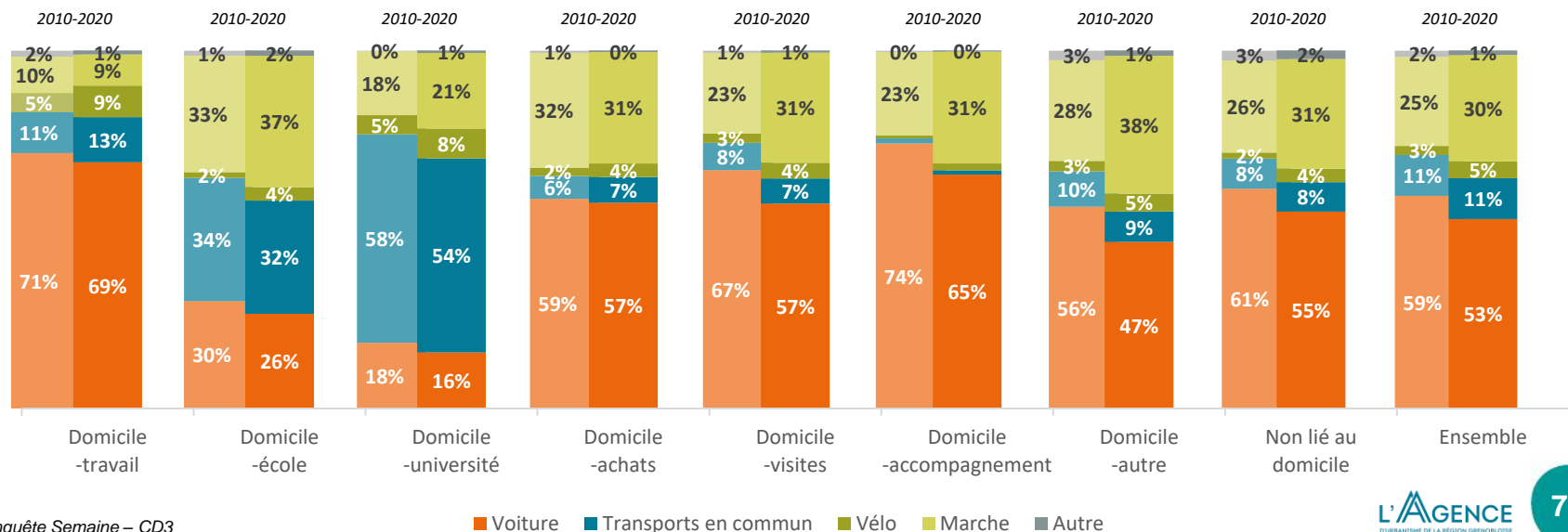




## Evolution des parts modales par motifs depuis 2010

- La part modale de la voiture est largement majoritaire pour les déplacements domicile -travail
- Les déplacements domicile-école sont réalisés à 41 % en modes actifs et 32 % en transport en commun.
- Plus de la moitié des déplacements domicile-université sont réalisés en transport en commun.
- Les déplacements domicile-achats et domicile-visites sont réalisés à 57 % en voiture, 7 % en transport en commun et 35 % en modes actifs.
- Entre 2010 et 2020, la part modale vélo a progressé de 4 points sur les déplacements domicile-travail. Les modes actifs ont progressé de 6 points sur les déplacements domicile-école / université.

### Evolution 2010-2020 des parts modales par motif de déplacement

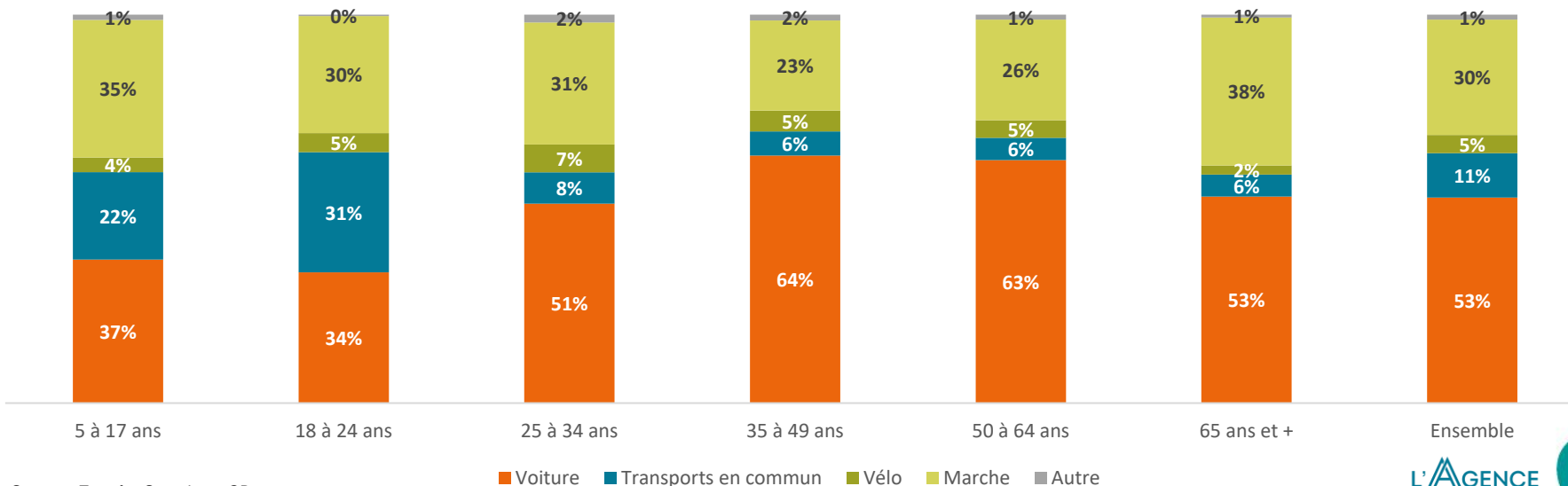




## Parts modales selon l'âge

- Les 18-24 ans réalisent quasiment un tiers de leurs déplacements en transports collectifs. A l'entrée dans la vie active, à partir de 25 ans, cette part modale des transports collectifs chute de façon très importante avec pour corollaire, une augmentation forte de la part modale de la voiture.
- La voiture représente près de deux tiers des déplacements des habitants de 35 à 64 ans. Cette part diminue chez les plus de 65 ans, compensée notamment par une augmentation de la part modale de la marche. La voiture représente néanmoins plus de la moitié de la mobilité des plus de 65 ans.
- Les variations de la part modale du vélo en fonction de l'âge sont plus modérées : elle oscille entre 4 et 7 % entre 5 et 64 ans, puis diminue à 2 % après 65 ans.

Parts modales selon l'âge

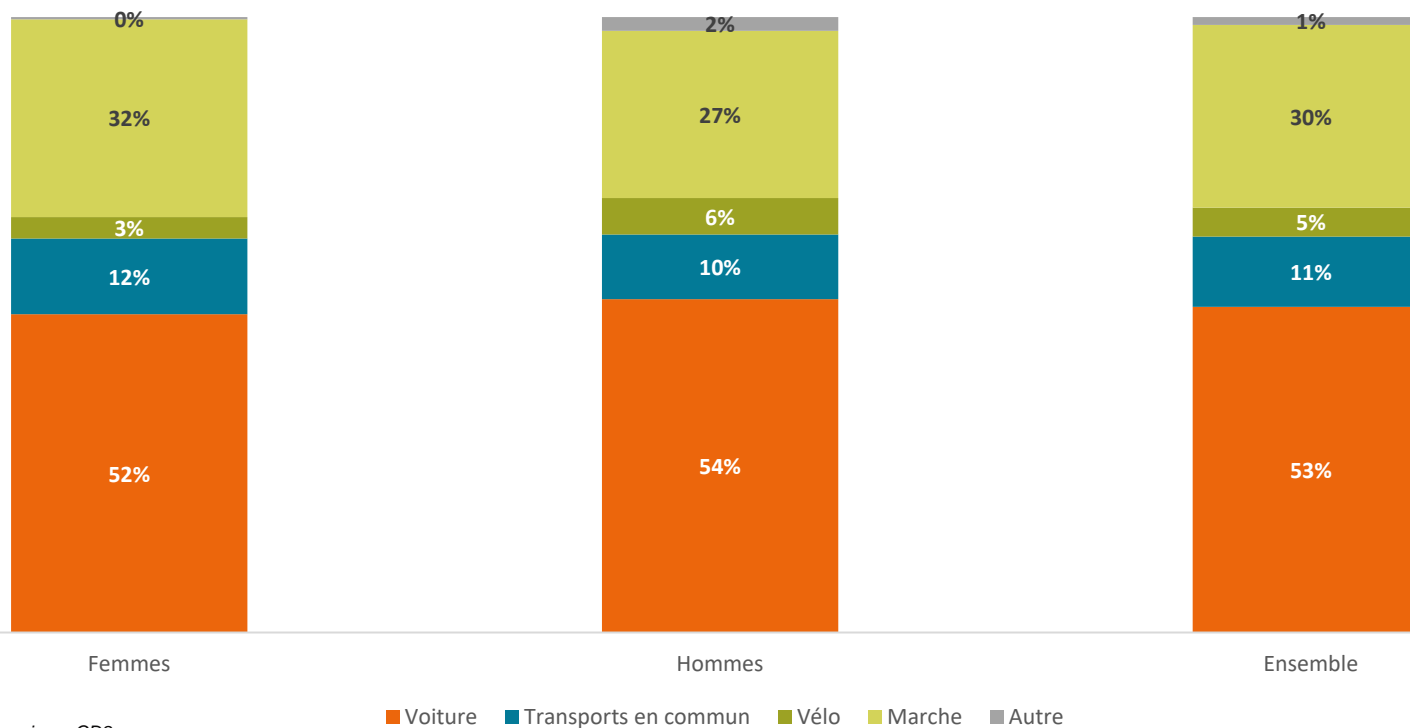




## Parts modales selon le genre

- La part de la marche est légèrement plus élevée dans la mobilité des femmes que dans celle des hommes, de même que la part des transports collectifs.
- Ceci est compensé par un poids plus important du vélo et de la voiture dans la mobilité des hommes.

Parts modales selon le genre

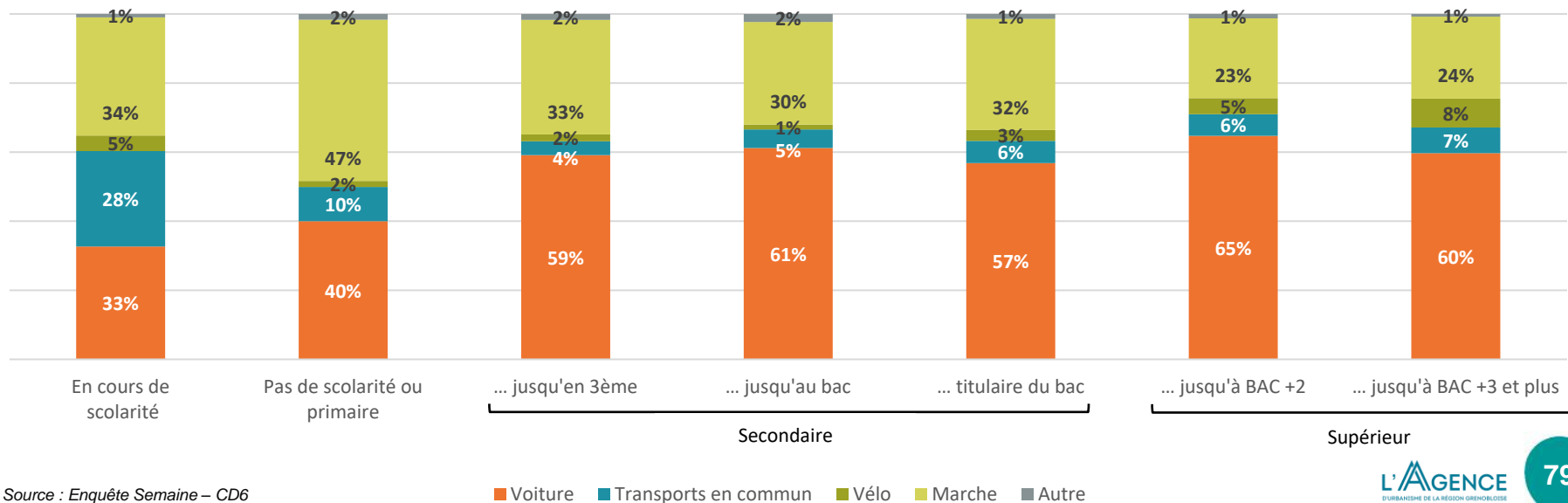




## Parts modales selon le niveau d'études

- Les personnes ayant peu ou pas fait d'études se déplacent plus à pied et moins en voiture que la moyenne.
- Les personnes en cours de scolarité se déplacent beaucoup en transports en commun (28 %).
- Les diplômés du supérieur se déplacent plus en voiture et moins à pied et en TC que la moyenne. Les diplômés BAC+3 se déplacent plus en vélo que la moyenne.

### Parts modales selon le niveau d'études

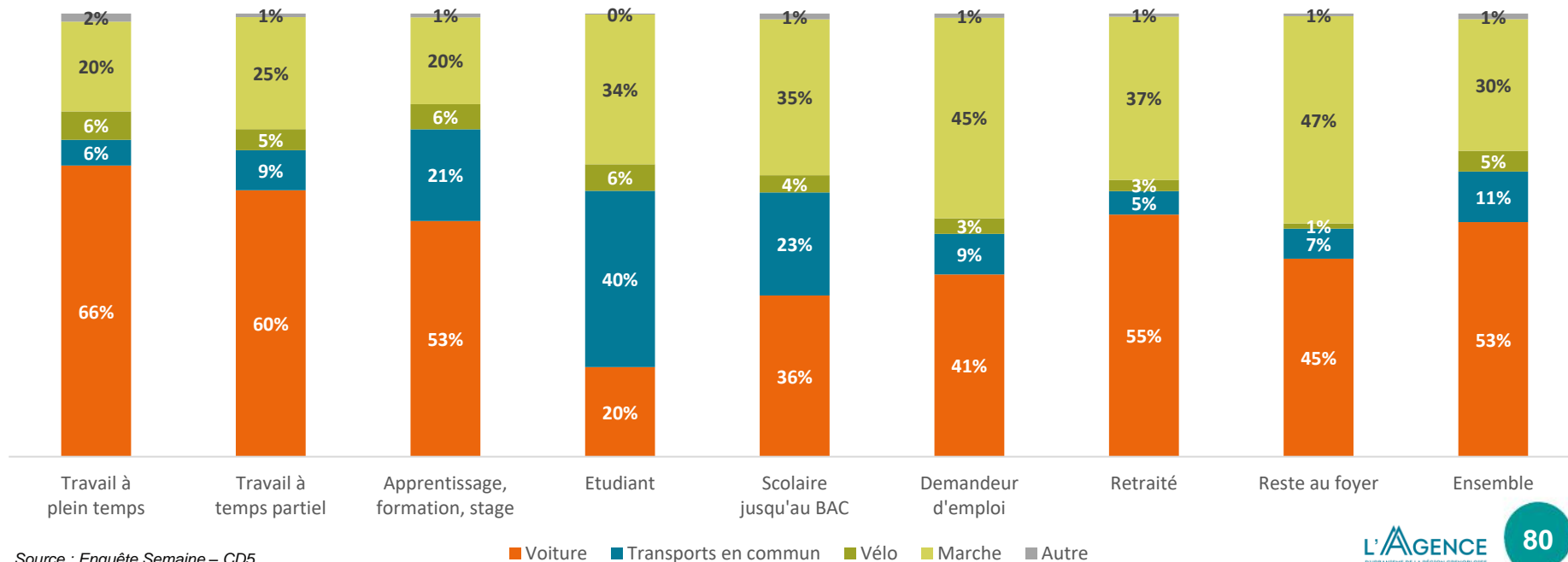




## Parts modales selon l'activité

- La part de la voiture est la plus élevée dans les déplacements des actifs, tandis que la part de la marche est la plus faible.
- 40 % des déplacements des étudiants et 23 % de ceux des scolaires jusqu'au bac sont réalisés en transports collectifs, contre 11 % en moyenne pour l'ensemble des habitants.
- La part modale de la voiture diminue chez les retraités par rapport aux actifs, mais elle demeure néanmoins largement supérieure à 50 %.
- Les demandeurs d'emploi et les personnes au foyer sont ceux qui ont la part modale de marche à pied la plus élevée (45 et 47 %).

### Parts modales selon l'activité



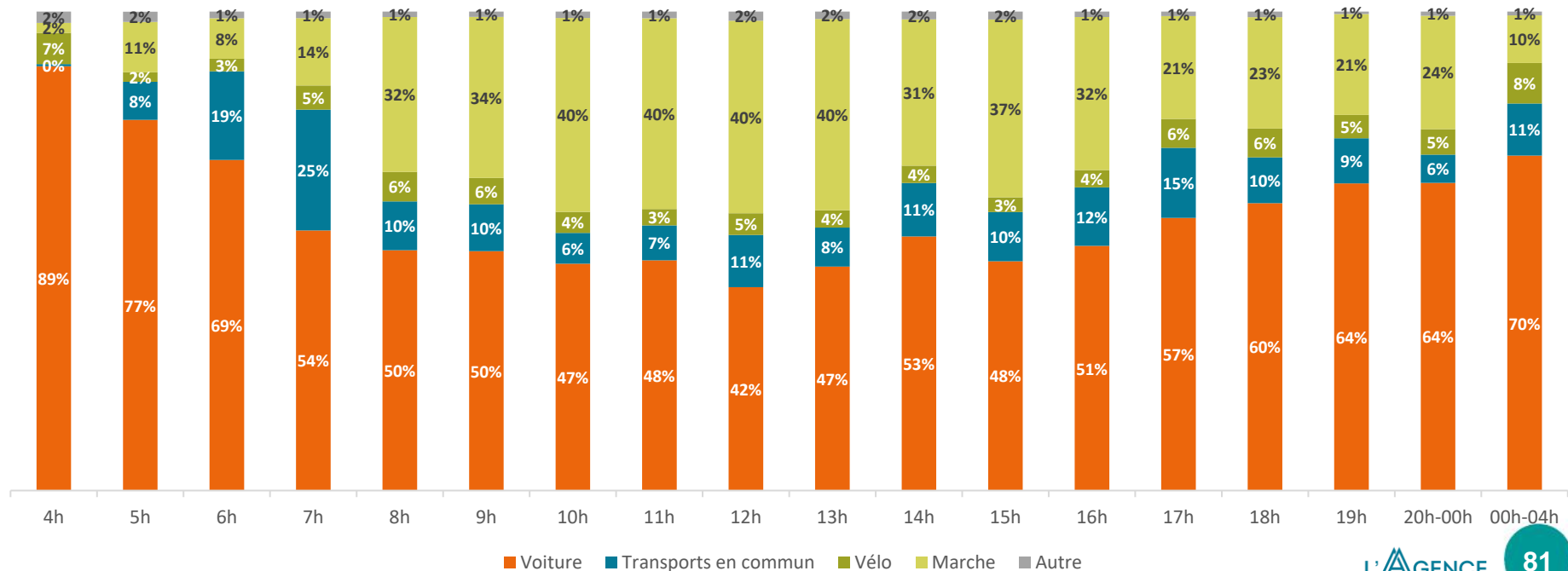




## Parts modales selon l'heure du déplacement

- Quelle que soit l'heure de la journée, la voiture est le premier mode de transport utilisé par les habitants de la grande région grenobloise pour se déplacer. Sa part modale est la plus élevée pour les déplacements effectués en début et en fin de journée.
- La part modale des transports en commun atteint son maximum à l'heure de pointe du matin. Elle représente le quart des déplacements entre 7 et 8 heures, créneau d'entrée des établissements scolaires et des déplacements domicile-travail, contre 11 % en moyenne sur l'ensemble de la journée. Elle connaît un nouveau pic à l'heure de pointe du soir, mais moins marqué.

Parts modales selon l'heure du déplacement

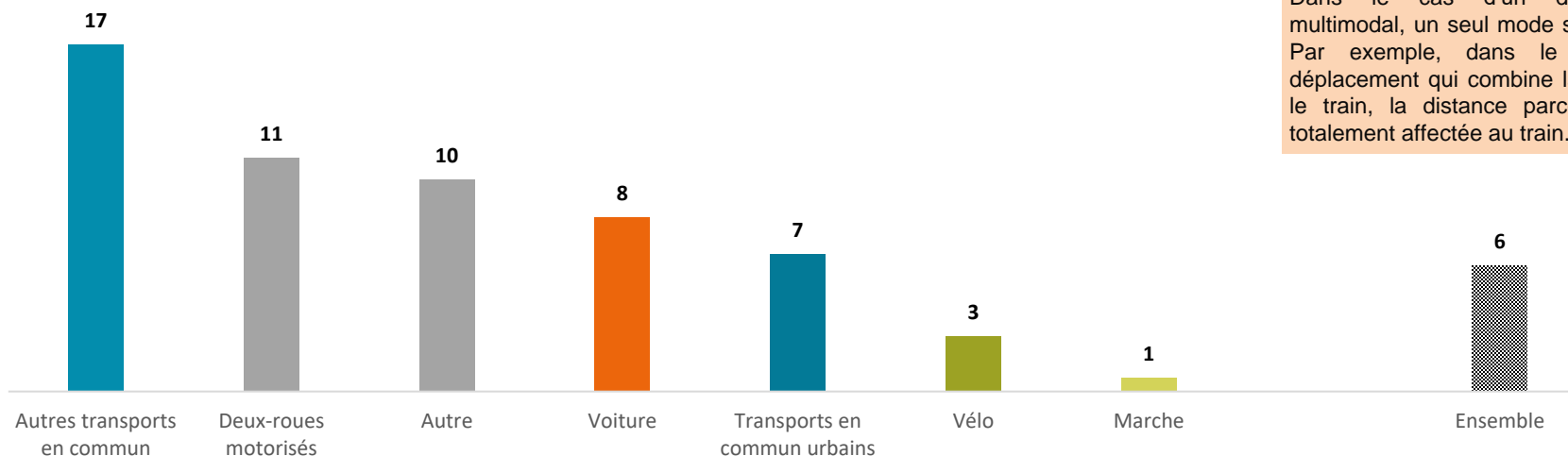




## Distance moyenne des déplacements par mode

- La distance moyenne des déplacements tous modes de transport confondus est de 6 kilomètres.
- La distance moyenne des déplacements réalisés en transports collectifs urbains ou en voiture est relativement proche (7 km pour les TCU, 8 km pour la voiture).
- La portée des déplacements en vélo reste assez limitée, avec une distance moyenne parcourue de seulement 3 km.
- Les déplacements réalisés avec des transports collectifs interurbains (« autres transport en commun » : car, train) sont logiquement plus longs que ceux réalisés en transports en communs urbains (bus, tramway...).

Distance moyenne des déplacements par mode (en km)



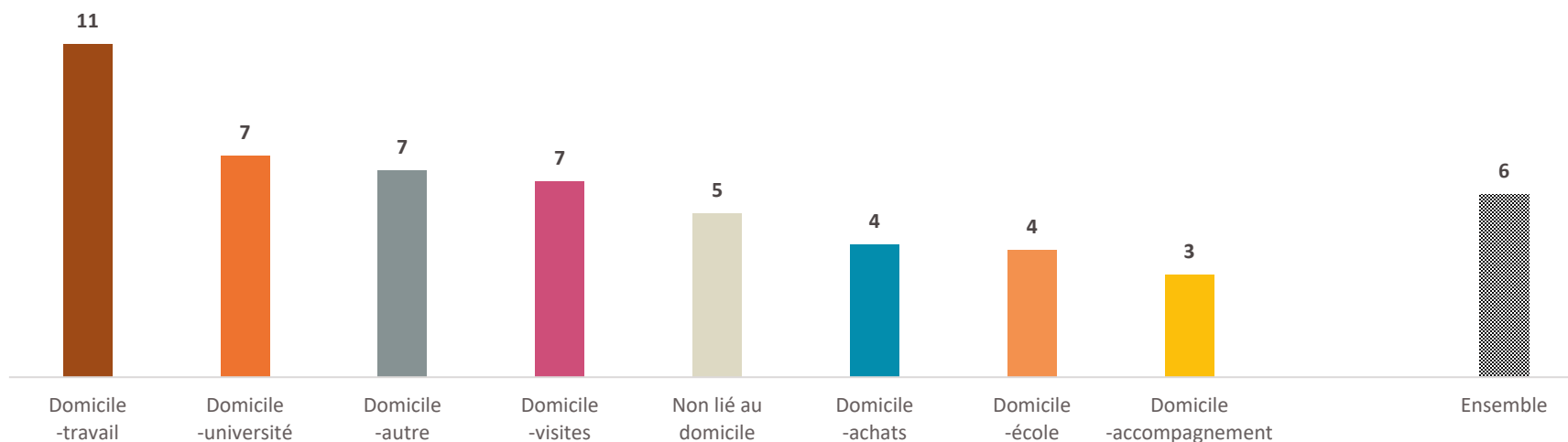
**Avertissement** : l'analyse s'appuie sur le « mode principal » du déplacement. Dans le cas d'un déplacement multimodal, un seul mode sera retenu. Par exemple, dans le cas d'un déplacement qui combine la voiture et le train, la distance parcourue sera totalement affectée au train.



## Distance moyenne des déplacements par motif (en km)

- La distance moyenne des déplacements tous motifs de déplacement confondus est de 6 kilomètres.
- Les déplacements contraints (domicile-travail et domicile-université) sont plus longs que la moyenne.
- Les déplacements domicile-achats, domicile-école et domicile accompagnement sont plus courts que la moyenne

Distance moyenne des déplacements par motif (en km)

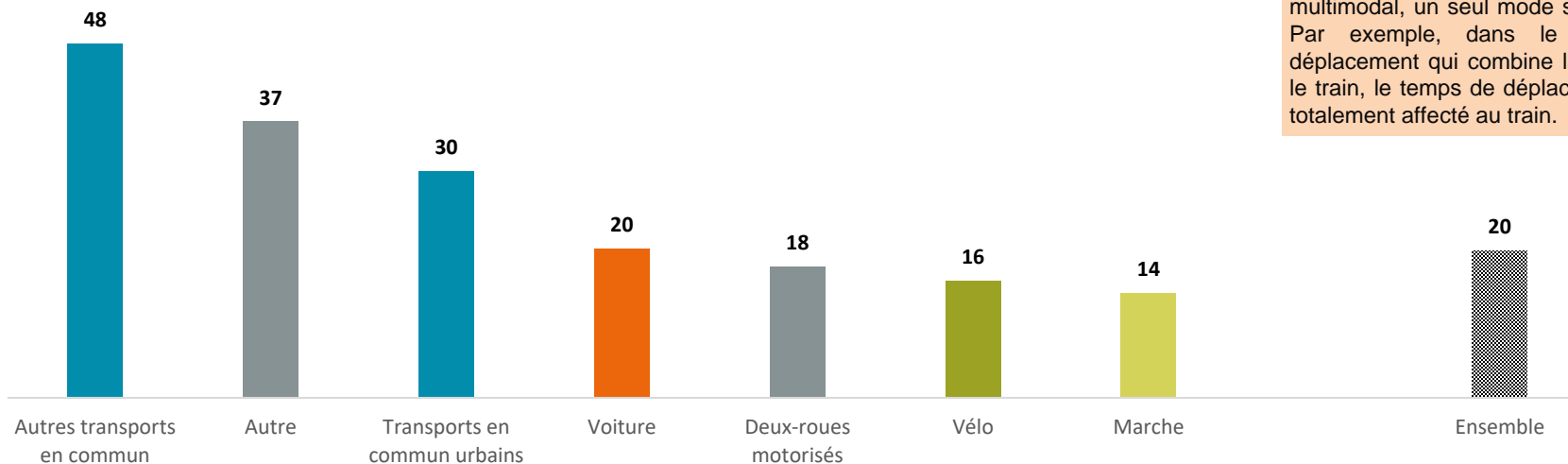




## Temps moyen des déplacements par mode

- Le temps moyen d'un déplacement, tous modes confondus, est de 20 minutes.
- Avec une distance quasiment équivalente, les déplacements réalisés en transports collectifs urbains sont plus lents que ceux réalisés en voiture.
- Les déplacements réalisés avec des transports collectifs interurbains (« autres transport en commun » : car, train) sont logiquement plus longs que ceux réalisés en transport en communs urbains (bus, tramway...).

Temps moyen des déplacements par mode (en minutes)



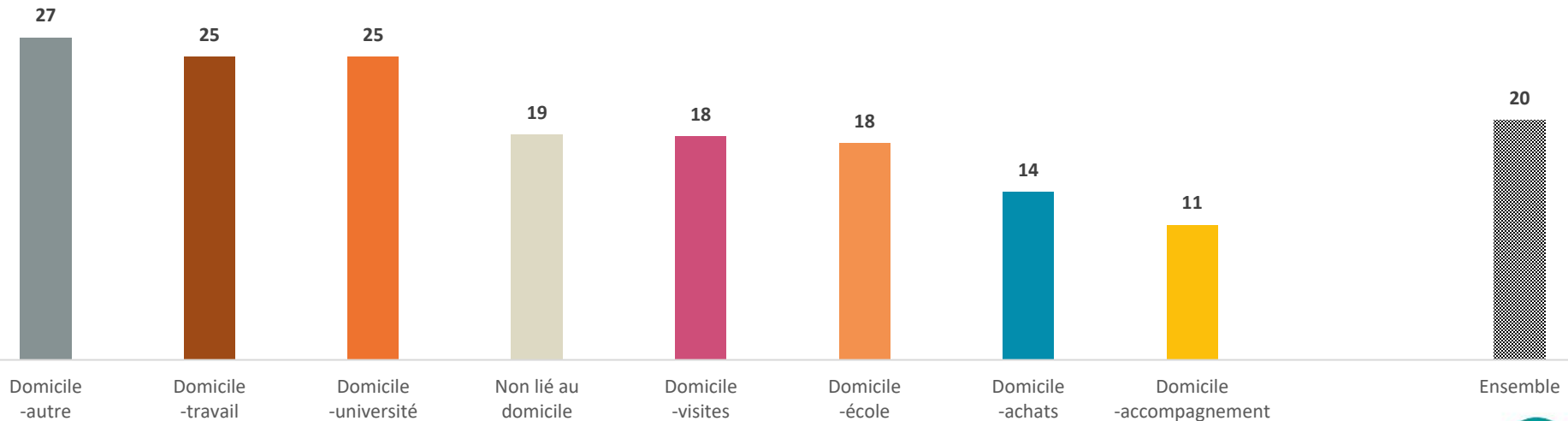
**Avertissement** : l'analyse s'appuie sur le « mode principal » du déplacement. Dans le cas d'un déplacement multimodal, un seul mode sera retenu. Par exemple, dans le cas d'un déplacement qui combine la voiture et le train, le temps de déplacement sera totalement affecté au train.



## Temps moyen des déplacements par motif

- Le temps moyen d'un déplacement, tous motifs confondus, est de 20 minutes.
- Les déplacements contraints (domicile-travail et domicile-université) sont, avec une distance plus longue à parcourir, prennent plus de temps que la moyenne : ils durent 25 minutes.
- A contrario, les déplacements domicile-achats et domicile accompagnement, davantage effectués dans la proximité, ont une durée plus courte que la moyenne.

Temps moyen des déplacements par motif (en minutes)

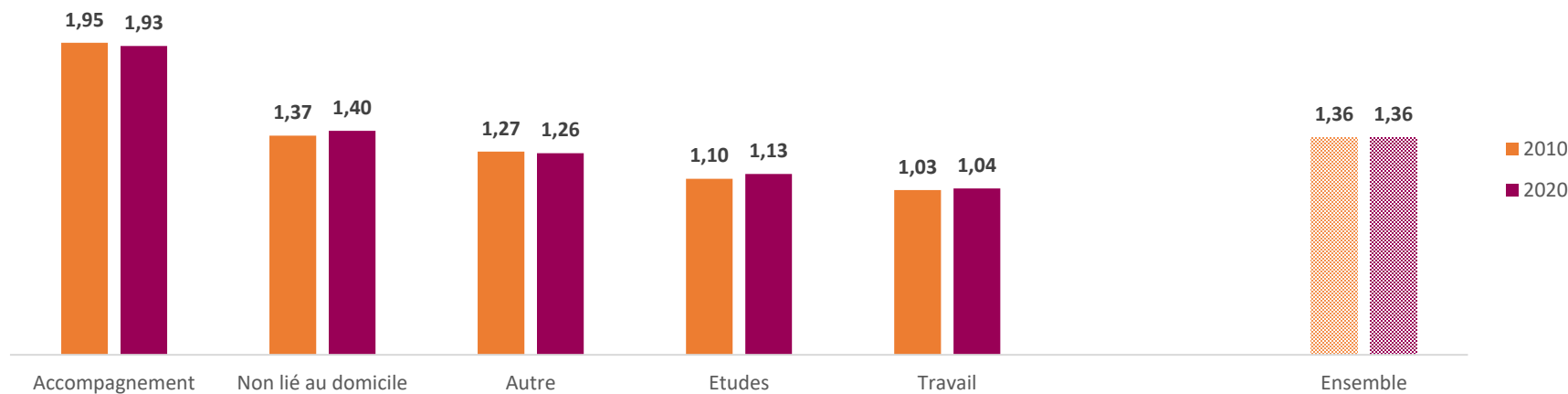




## Evolution du taux d'occupation des véhicules selon le motif entre 2010 et 2020

- Le taux d'occupation moyen des véhicules n'a pas évolué entre 2010 et 2020, il reste de 1,36 personnes par voiture.
- Le taux d'occupation des véhicules varie selon le motif de déplacement. Il est très faible pour les trajets liés au travail (1,04) et aux études (1,13) et est plus important pour les trajets non liés au domicile (1,4) et les trajets d'accompagnement (1,95).

Taux d'occupation des véhicules selon le motif





## Intermodalité\*



@crédit photos : Agence d'urbanisme  
de la région grenobloise

### Des pratiques encore marginales

- 91 000 déplacements recensés, soit 3 % du total des déplacements.
- En légère diminution depuis 2010.

### Des pratiques liées aux transports collectifs

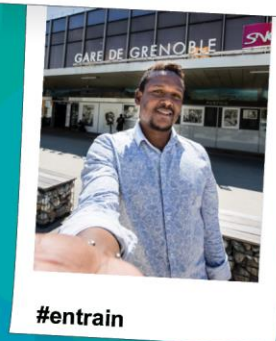
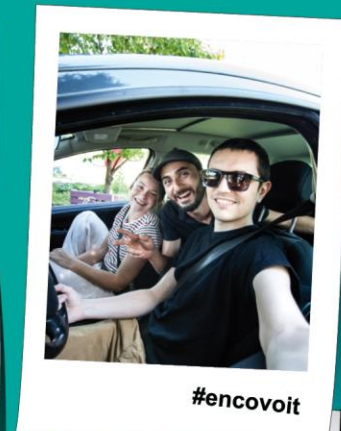
- 94 % des déplacements intermodaux comportent un trajet en transports collectifs.
- 58 % des déplacements intermodaux sont des correspondances entre deux lignes TC.
- Trois quart des déplacements en train comportent un trajet avec un autre mode de transport

*\*Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement*

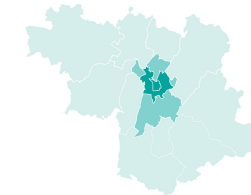
# PARTIE 7

## Flux de déplacements

Flux de déplacements tous modes  
Flux de déplacements - automobile  
Flux de déplacements – transport en commun







## Déplacements entre grands secteurs - tous modes

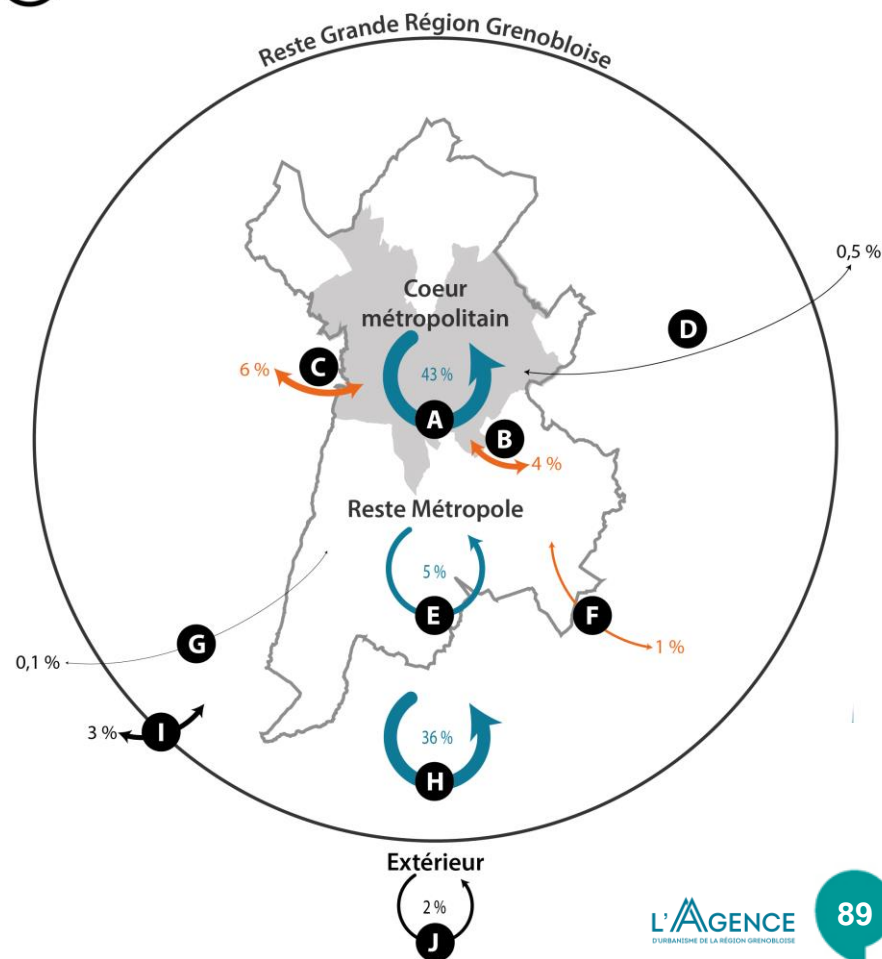
- Les déplacements des habitants de la grande région grenobloise se répartissent en 43 % à l'intérieur du cœur métropolitain (Grenoble compris), 42 % dans le reste de la grande région grenobloise, les 15 % restants étant des déplacements d'échange entre les territoires.
- Les déplacements d'échange avec le cœur métropolitain représentent un déplacement sur dix.

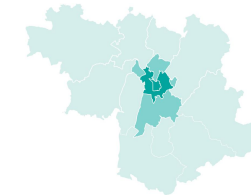
### Nombre de déplacements (intervalle de confiance\*)

A : 1 191 000 à 1 245 000	F : 24 000 à 34 000
B : 95 000 à 113 000	G : 1 000 à 4 000
C : 167 000 à 192 000	H : 1 007 000 à 1 059 000
D : 10 000 à 18 000	I : 82 000 à 102 000
E : 118 000 à 138 000	J : 38 000 à 51 000

\* L'EMC2 est une enquête par sondage. Les résultats comportent par conséquent des marges d'erreur, qui sont fonction du nombre de personnes interrogées. Compte tenu du faible échantillon recueilli, les flux de déplacements sont à considérer comme des ordres de grandeur.

2 845 000 déplacements dont :





## Déplacements entre grands secteurs

### - voiture (conducteur et passager)

- Les déplacements effectués en voiture à l'intérieur du cœur métropolitain ne représentent que 28 % des déplacements en voiture des habitants de la grande région grenobloise, contre 43 % pour les déplacements tous modes.
- Les déplacements d'échanges, plus longs que la moyenne, représentent 17 % des déplacements en voiture contre 10 % pour les déplacements tous modes.

A : 404 000 à 439 000

B : 82 000 à 99 000

C : 129 000 à 151 000

D : 7 000 à 14 000

E : 53 000 à 67 000

F : 21 000 à 30 000

G : 1 000 à 4 000

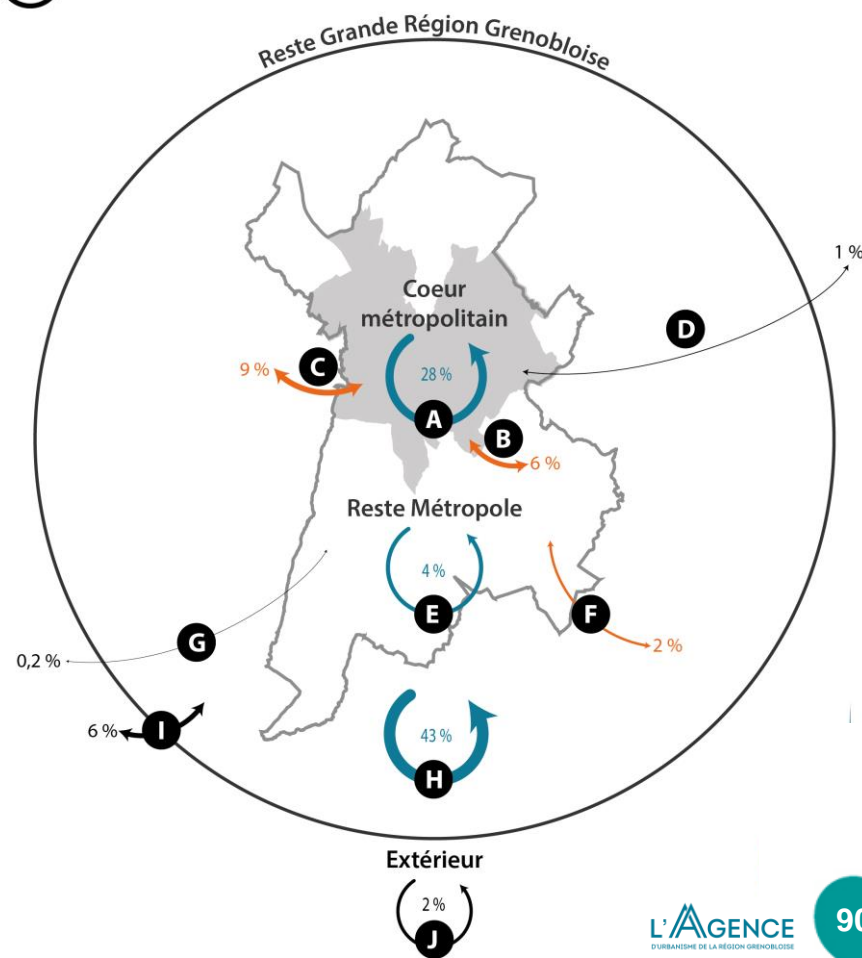
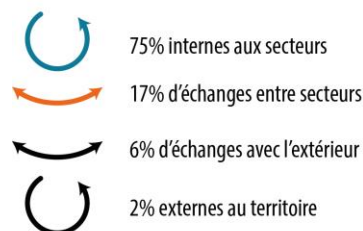
H : 628 000 à 667 000

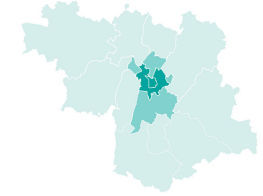
I : 75 000 à 93 000

J : 22 000 à 33 000

\* L'EMC2 est une enquête par sondage. Les résultats comportent par conséquent des marges d'erreur, qui sont fonction du nombre de personnes interrogées. Compte tenu du faible échantillon recueilli, les flux de déplacements sont à considérer comme des ordres de grandeur.

1 510 000 déplacements dont :





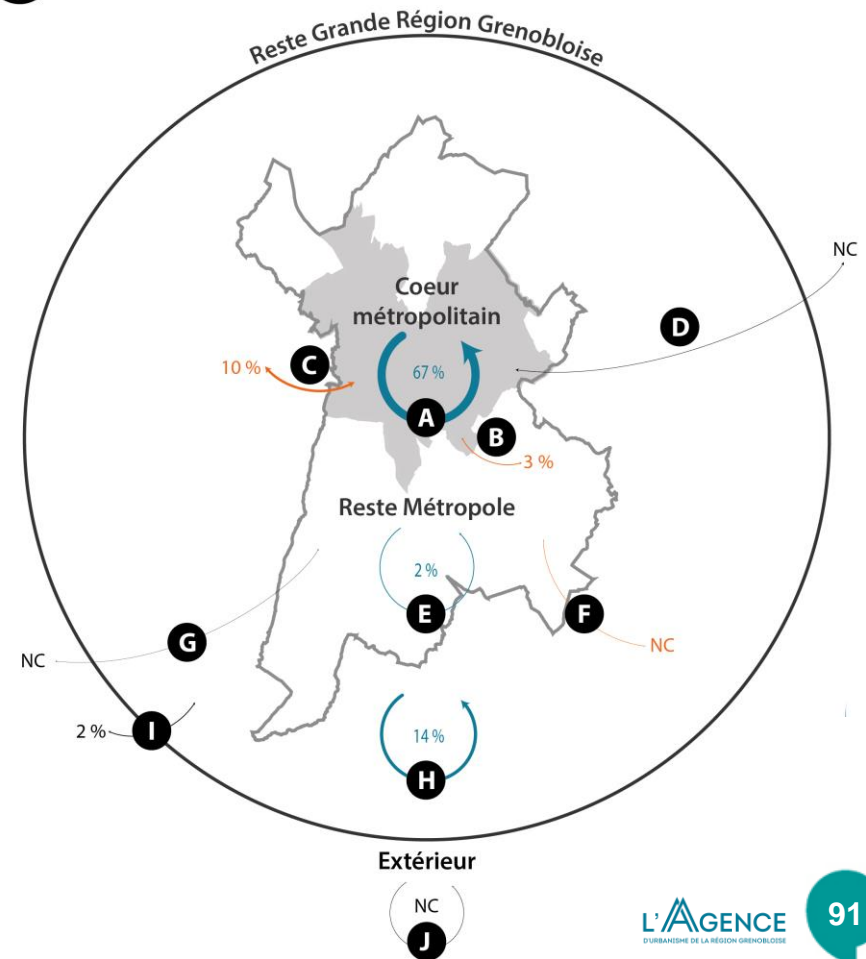
## Déplacements entre grands secteurs - transport en commun

- Deux tiers des déplacements réalisés en transports collectifs par les habitants de la grande région grenobloise sont internes au cœur métropolitain, contre 43 % pour les déplacements tous modes.
- Les déplacements d'échange, plus longs que la moyenne, représentent 13 % des déplacements en transports collectifs contre 10 % pour les déplacements tous modes.

A : 204 000 à 223 000	F : NC
B : 7 000 à 13 000	G : NC
C : 26 000 à 37 000	H : 39 000 à 51 000
D : NC	I : 5 000 à 10 000
E : 4 000 à 8 000	J : NC

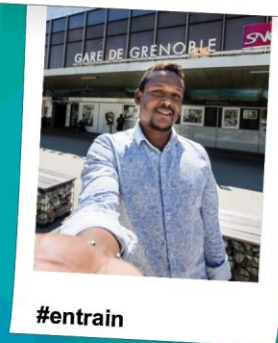
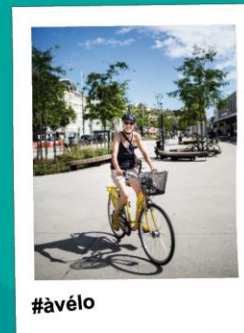
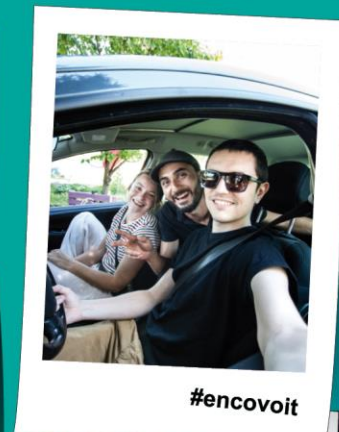
\* L'EMC2 est une enquête par sondage. Les résultats comportent par conséquent des marges d'erreur, qui sont fonction du nombre de personnes interrogées. Compte tenu du faible échantillon recueilli, les flux de déplacements sont à considérer comme des ordres de grandeur.

321 000 déplacements dont :



# Annexes

Lexique  
Effectifs bruts enquêtés  
Indicateurs au D30



## Effectifs bruts enquêtés Ménages

Zone de résidence	Nombre de ménages
D10-01-Grenoble	1 402
D10-02-Reste cœur métropolitain	1 722
D10-03-Reste métropole	935
D10-04-Bière	603
D10-05-Grésivaudan	895
D10-06-Voironnais	1 025
D10-07-SMVIC	243
D10-08-Sud-Isère-Vercors-Chartreuse	514
Ensemble	7 339

Zone de résidence	Nombre de ménages
D30-01-Hyper Centre Grenoble	301
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	216
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	187
D30-04-Ile verte-Bajatière	188
D30-05-Malherbe-Teissère-Chatelet	175
D30-06-Villeneuve-Reyniès	163
D30-07-Eaux-Clares-Mistral	172
D30-08-CM sud ouest rive gauche	159
D30-09-CM nord ouest rive gauche	228
D30-10-CM nord ouest rive droite	212
D30-11-CM nord-est rive droite	251
D30-12-CM est intra-rocade	373
D30-13-CM sud intra-rocade	154
D30-14-CM sud hors rocade	345
D30-15-Noyarey-Veurey	84
D30-16-ouest hors rocade	372
D30-17-Vif-Varces-Claix	204
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	137
D30-19-Vizille-Commiers	138
D30-21-Bière Isère-Beaurepaire	455
D30-22-Bière Est	148
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Balcons Belledone	211
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roches	329
D30-34-Plaine Centre	144
D30-35-Nord Grésivaudan	211
D30-41-Voiron Centre	158
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	223
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	209
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	146
D30-45-Tullins-Rives	137
D30-46-Paladru-Valdaine	152
D30-51-SMVIC	243
D30-61-Vercors-Trièves	171
D30-62-Chartreuse	78
D30-71-Matheysine	171
D30-72-Oisans	94
Ensemble	7 339

## Effectifs bruts enquêtés Personnes

Zone de résidence	Nombre de personnes
D10-01-Grenoble	2 086
D10-02-Reste cœur métropolitain	2 852
D10-03-Reste métropole	1 698
D10-04-Bièvre	1 105
D10-05-Grésivaudan	1 646
D10-06-Voironnais	1 791
D10-07-SMVIC	396
D10-08-Sud-Isère-Vercors-Chartreuse	879
Ensemble	12 453

Zone de résidence	Nombre de personnes
D30-01-Hyper Centre Grenoble	422
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	283
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	258
D30-04-Ile verte-Bajatière	268
D30-05-Malherbe-Teissère-Chatelet	276
D30-06-Villeneuve-Reyniès	297
D30-07-Eaux-Clares-Mistral	282
D30-08-CM sud ouest rive gauche	279
D30-09-CM nord ouest rive gauche	404
D30-10-CM nord ouest rive droite	392
D30-11-CM nord-est rive droite	390
D30-12-CM est intra-rocade	522
D30-13-CM sud intra-rocade	281
D30-14-CM sud hors rocade	584
D30-15-Noyarey-Veurey	156
D30-16-ouest hors rocade	583
D30-17-Vif-Varces-Claix	409
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	267
D30-19-Vizille-Commiers	283
D30-21-Bièvre Isère-Beaufort	829
D30-22-Bièvre Est	276
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Balcons Belledone	407
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roches	562
D30-34-Plaine Centre	269
D30-35-Nord Grésivaudan	408
D30-41-Voiron Centre	223
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	395
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	393
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	268
D30-45-Tullins-Rives	252
D30-46-Paladru-Valdaine	260
D30-51-SMVIC	396
D30-61-Vercors-Trièves	274
D30-62-Chartreuse	155
D30-71-Matheysine	289
D30-72-Oisans	161
Ensemble	12 453

## Effectifs bruts enquêtés Déplacements

Zone de résidence	Nombre de déplacements
D10-01-Grenoble	7 553
D10-02-Reste cœur métropolitain	9 880
D10-03-Reste métropole	6 185
D10-04-Bièvre	3 780
D10-05-Grésivaudan	6 358
D10-06-Voironnais	6 395
D10-07-SMVIC	1 431
D10-08-Sud-Isère-Vercors-Chartreuse	3 018
Ensemble	44 600

Zone de résidence	Nombre de déplacements
D30-01-Hyper Centre Grenoble	1 636
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	1 082
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	904
D30-04-Ile verte-Bajatière	988
D30-05-Malherbe-Teissère-Chatelet	982
D30-06-Villeneuve-Reyniès	974
D30-07-Eaux-Claires-Mistral	987
D30-08-CM sud ouest rive gauche	975
D30-09-CM nord ouest rive gauche	1 444
D30-10-CM nord ouest rive droite	1 311
D30-11-CM nord-est rive droite	1 366
D30-12-CM est intra-rocade	2 026
D30-13-CM sud intra-rocade	864
D30-14-CM sud hors rocade	1 894
D30-15-Noyarey-Veurey	515
D30-16-ouest hors rocade	2 237
D30-17-Vif-Varcès-Claix	1 400
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	1 003
D30-19-Vizille-Commiers	1 030
D30-21-Bièvre Isère-Beaurepaire	2 767
D30-22-Bièvre Est	1 013
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Balcons Belledone	1 610
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roches	2 090
D30-34-Plaine Centre	1 080
D30-35-Nord Grésivaudan	1 578
D30-41-Voiron Centre	781
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	1 487
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	1 311
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	937
D30-45-Tullins-Rives	963
D30-46-Paladru-Valdaine	916
D30-51-SMVIC	1 431
D30-61-Vercors-Trièves	924
D30-62-Chartreuse	602
D30-71-Matheysine	935
D30-72-Oisans	557
Ensemble	44 600

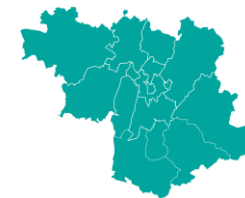
## Répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées

Zone de résidence	Zéro	Un	Deux et plus	Ensemble
D30-01-Hyper Centre Grenoble	8 957	8 792	2 445	20 194
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	6 224	6 544	854	13 622
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	4 087	4 226	745	9 058
D30-04-Ile verte-Bajatière	3 480	6 070	1 897	11 447
D30-05-Malherbe-Teissère-Chatelet	3 451	6 311	1 409	11 171
D30-06-Villeneuve-Reyniès	3 560	6 795	1 840	12 195
D30-07-Eaux-Claire-Mistral	2 256	4 031	1 353	7 641
D30-08-CM sud ouest rive gauche	1 216	4 768	2 549	8 532
D30-09-CM nord ouest rive gauche	2 375	6 940	5 800	15 114
D30-10-CM nord ouest rive droite	1 363	5 411	4 871	11 644
D30-11-CM nord-est rive droite	1 617	6 447	4 610	12 674
D30-12-CM est intra-rocade	8 257	7 228	2 190	17 675
D30-13-CM sud intra-rocade	1 875	3 727	1 693	7 295
D30-14-CM sud hors rocade	2 609	9 421	4 375	16 405
D30-15-Noyarey-Veurey	70	696	680	1 446
D30-16-ouest hors rocade	2 171	6 526	5 136	13 833
D30-17-Vif-Varces-Claix	1 071	4 248	5 831	11 151
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	228	2 022	3 593	5 843
D30-19-Vizille-Commiers	584	2 658	3 900	7 141
D30-21-Bièvre Isère-Beaufort	2 295	10 853	15 087	28 235
D30-22-Bièvre Est	395	3 784	4 530	8 709
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Ba	813	3 692	5 739	10 243
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roch	595	5 395	6 720	12 710
D30-34-Plaine Centre	417	2 912	3 597	6 926
D30-35-Nord Grésivaudan	904	3 847	6 300	11 051
D30-41-Voiron Centre	1 333	3 462	970	5 764
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	584	2 569	2 760	5 912
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	874	4 382	4 950	10 206
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	180	1 633	3 568	5 381
D30-45-Tullins-Rives	838	3 162	2 620	6 620
D30-46-Paladru-Valdaine	243	2 082	3 301	5 625
D30-51-SMVIC	1 703	8 158	9 078	18 939
D30-61-Vercors-Trièves	570	5 417	3 549	9 536
D30-62-Chartreuse	157	1 689	2 976	4 821
D30-71-Matheysine	1 534	3 307	3 792	8 633
D30-72-Oisans	481	2 599	1 804	4 884
Ensemble	69 366	171 802	137 108	378 276



## Mobilité par mode

Zone de résidence	Voiture conducteur	Voiture passager	TCU	Autre TC	Vélo	2RM	Marche	Autre	Ensemble
D30-01-Hyper Centre Grenoble	0,40	0,10	0,82	0,05	0,58	0,00	1,76	0,05	3,77
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	0,59	0,15	0,75	0,03	0,69	0,00	1,57	0,05	3,83
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	0,60	0,26	0,73	0,05	0,19	0,04	1,55	0,05	3,46
D30-04-Ile verte-Bajatière	0,76	0,13	0,65	0,03	0,53	0,02	1,57	0,02	3,71
D30-05-Malherbe-Teissère-Chatelet	0,75	0,26	0,69	0,01	0,30	0,00	1,44	0,03	3,48
D30-06-Villeneuve-Reyniès	0,79	0,26	0,52	0,02	0,16	0,00	1,49	0,00	3,25
D30-07-Eaux-Claires-Mistral	0,92	0,25	0,81	0,02	0,35	0,00	1,32	0,00	3,67
D30-08-CM sud ouest rive gauche	1,54	0,43	0,52	0,06	0,22	0,01	0,78	0,12	3,68
D30-09-CM nord ouest rive gauche	1,32	0,38	0,56	0,02	0,19	0,02	1,31	0,02	3,81
D30-10-CM nord ouest rive droite	1,41	0,45	0,52	0,01	0,17	0,00	0,85	0,03	3,45
D30-11-CM nord-est rive droite	1,71	0,44	0,33	0,02	0,16	0,01	0,89	0,03	3,59
D30-12-CM est intra-rocade	1,01	0,28	0,65	0,00	0,33	0,00	1,62	0,05	3,94
D30-13-CM sud intra-rocade	1,11	0,34	0,60	0,01	0,08	0,02	0,95	0,02	3,13
D30-14-CM sud hors rocade	1,35	0,26	0,54	0,03	0,10	0,02	0,91	0,02	3,23
D30-15-Noyarey-Veurey	1,65	0,48	0,10	0,11	0,18	0,02	0,70	0,00	3,24
D30-16-ouest hors rocade	1,60	0,39	0,33	0,04	0,25	0,02	1,23	0,05	3,90
D30-17-Vif-Varces-Claix	1,76	0,44	0,25	0,01	0,11	0,03	0,81	0,02	3,42
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	1,78	0,45	0,29	0,03	0,16	0,00	1,03	0,01	3,75
D30-19-Vizille-Commiers	1,87	0,50	0,10	0,04	0,03	0,00	1,19	0,01	3,74
D30-21-Bièvre Isère-Beaufort	1,84	0,54	0,01	0,20	0,04	0,00	0,67	0,02	3,32
D30-22-Bièvre Est	1,95	0,74	0,03	0,17	0,04	0,01	0,72	0,02	3,68
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Balcons Belledone	2,02	0,60	0,14	0,18	0,06	0,03	0,90	0,03	3,95
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roches	2,24	0,56	0,21	0,15	0,08	0,01	0,68	0,01	3,94
D30-34-Plaine Centre	2,13	0,62	0,11	0,17	0,03	0,10	0,84	0,01	4,00
D30-35-Nord Grésivaudan	1,80	0,64	0,07	0,16	0,08	0,01	1,03	0,02	3,82
D30-41-Voiron Centre	1,15	0,35	0,22	0,15	0,11	0,00	1,56	0,01	3,57
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	1,80	0,57	0,28	0,14	0,06	0,01	0,84	0,07	3,78
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	1,51	0,49	0,18	0,06	0,07	0,02	0,90	0,04	3,28
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	2,13	0,49	0,14	0,15	0,05	0,02	0,55	0,05	3,57
D30-45-Tullins-Rives	1,71	0,43	0,08	0,12	0,05	0,00	1,45	0,02	3,85
D30-46-Paladru-Valdaine	2,08	0,57	0,05	0,15	0,04	0,00	0,59	0,02	3,49
D30-51-SMVIC	1,98	0,39	0,04	0,12	0,11	0,02	0,93	0,05	3,64
D30-61-Vercors-Trièves	1,62	0,48	0,10	0,12	0,08	0,00	1,00	0,03	3,42
D30-62-Chartreuse	2,10	0,58	0,05	0,20	0,08	0,02	0,64	0,23	3,89
D30-71-Matheysine	1,52	0,45	0,00	0,10	0,06	0,04	0,88	0,01	3,07
D30-72-Oisans	1,19	0,30	0,00	0,17	0,09	0,00	1,69	0,03	3,47
Ensemble	1,49	0,41	0,33	0,09	0,17	0,01	1,07	0,03	3,60



## Parts modales

Zone de résidence	Parts modales									Ensemble
	Voiture conducteur	Voiture passager	TCU	Autre TC	Vélo	2RM	Marche	Autre		
D30-01-Hyper Centre Grenoble	11%	3%	22%	1%	15%	0%	47%	1%	100%	
D30-02-Presqu ile-Berriat Saint Bruno	15%	4%	20%	1%	18%	0%	41%	1%	100%	
D30-03-Drac Ampère Vallier-Foch	17%	7%	21%	1%	5%	1%	45%	1%	100%	
D30-04-Ile verte-Bajatière	21%	3%	18%	1%	14%	0%	42%	1%	100%	
D30-05-Malherbe-Teissière-Chatelet	22%	7%	20%	0%	9%	0%	41%	1%	100%	
D30-06-Villeneuve-Reyniès	24%	8%	16%	1%	5%	0%	46%	0%	100%	
D30-07-Eaux-Clares-Mistral	25%	7%	22%	1%	9%	0%	36%	0%	100%	
D30-08-CM sud ouest rive gauche	42%	12%	14%	2%	6%	0%	21%	3%	100%	
D30-09-CM nord ouest rive gauche	35%	10%	15%	1%	5%	0%	34%	0%	100%	
D30-10-CM nord ouest rive droite	41%	13%	15%	0%	5%	0%	25%	1%	100%	
D30-11-CM nord-est rive droite	48%	12%	9%	1%	5%	0%	25%	1%	100%	
D30-12-CM est intra-rocade	26%	7%	16%	0%	8%	0%	41%	1%	100%	
D30-13-CM sud intra-rocade	35%	11%	19%	0%	2%	1%	30%	1%	100%	
D30-14-CM sud hors rocade	42%	8%	17%	1%	3%	1%	28%	1%	100%	
D30-15-Noyarey-Veurey	51%	15%	3%	3%	6%	0%	22%	0%	100%	
D30-16-ouest hors rocade	41%	10%	8%	1%	6%	0%	32%	1%	100%	
D30-17-Vif-Varces-Claix	52%	13%	7%	0%	3%	1%	24%	1%	100%	
D30-18-Plateau Champagnier-Brié	47%	12%	8%	1%	4%	0%	27%	0%	100%	
D30-19-Vizille-Commiers	50%	13%	3%	1%	1%	0%	32%	0%	100%	
D30-21-Bièvre Isère-Beaurepaire	55%	16%	0%	6%	1%	0%	20%	1%	100%	
D30-22-Bièvre Est	53%	20%	1%	5%	1%	0%	20%	1%	100%	
D30-31-Versoud-Villard Bonnot-Uriage-Balcons Belledone	51%	15%	4%	4%	2%	1%	23%	1%	100%	
D30-32-Plaine Sud Rive droite-Petites roches	57%	14%	5%	4%	2%	0%	17%	0%	100%	
D30-34-Plaine Centre	53%	15%	3%	4%	1%	2%	21%	0%	100%	
D30-35-Nord Grésivaudan	47%	17%	2%	4%	2%	0%	27%	1%	100%	
D30-41-Voiron Centre	32%	10%	6%	4%	3%	0%	44%	0%	100%	
D30-42-Reste Voiron-Coublevie	48%	15%	8%	4%	1%	0%	22%	2%	100%	
D30-43-Moirans-Saint Jean-Voreppe	46%	15%	5%	2%	2%	0%	28%	1%	100%	
D30-44-Couronne Nord-Saint Cassien	60%	14%	4%	4%	1%	1%	15%	1%	100%	
D30-45-Tullins-Rives	44%	11%	2%	3%	1%	0%	38%	0%	100%	
D30-46-Paladru-Valdaine	60%	16%	1%	4%	1%	0%	17%	1%	100%	
D30-51-SMVIC	55%	11%	1%	3%	3%	0%	26%	1%	100%	
D30-61-Vercors-Trièves	47%	14%	3%	4%	2%	0%	29%	1%	100%	
D30-62-Chartreuse	54%	15%	1%	5%	2%	0%	16%	6%	100%	
D30-71-Matheysine	50%	15%	0%	3%	2%	1%	29%	0%	100%	
D30-72-Oisans	34%	9%	0%	5%	3%	0%	49%	1%	100%	
Ensemble	41%	11%	9%	2%	5%	0%	30%	1%	100%	



L'ENQUÊTE  
**mobilité**  
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

OCT  
2019  
-  
DÉC  
2020

Contact : [isabelle.reynaud@aurg.asso.fr](mailto:isabelle.reynaud@aurg.asso.fr)  
[nicolas.bonne@aurg.asso.fr](mailto:nicolas.bonne@aurg.asso.fr)

