

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

USAGES ET USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

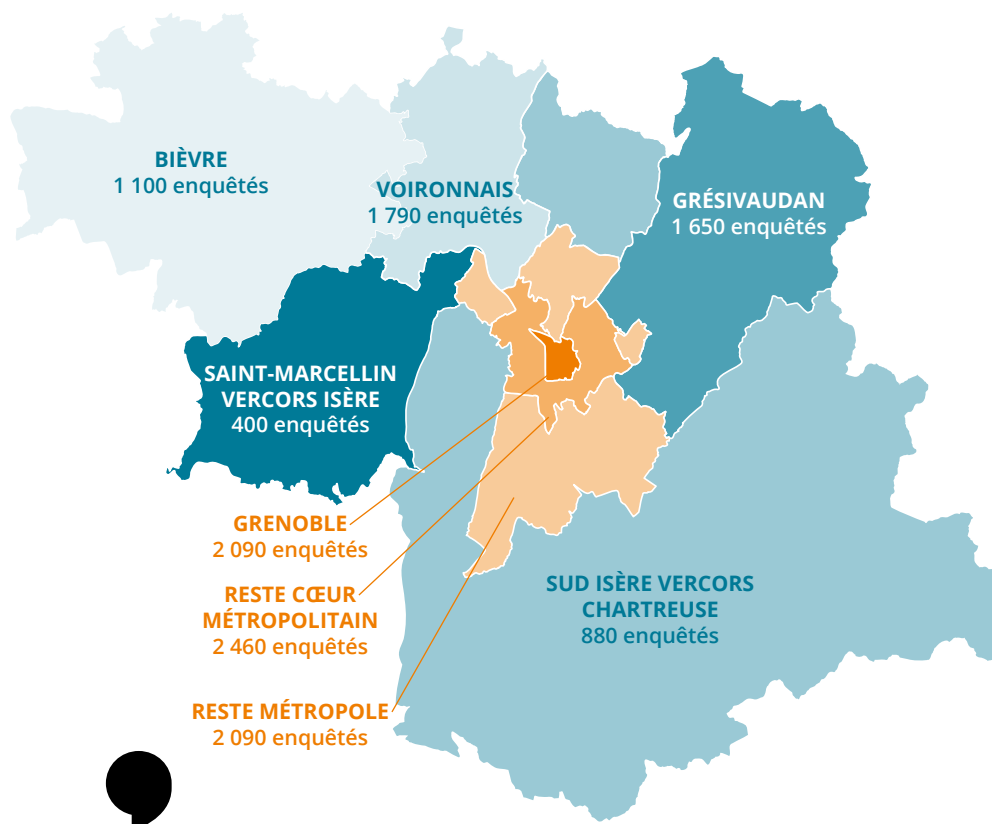
NOVEMBRE 2023

CONSTATS, ENJEUX ET LEVIERS

Tram, train, car, bus ou encore téléphérique, les transports collectifs peuvent prendre une grande diversité de formes. Leur point commun ? Ils permettent de transporter de nombreuses personnes sur des distances plus ou moins longues, avec un impact carbone maîtrisé. Les transports collectifs jouent un rôle central à la fois dans la transition vers une mobilité décarbonée et dans l'équilibre des territoires. L'équation que doivent résoudre les autorités organisatrices de mobilité n'est pas évidente, il leur faut jongler entre accès à la mobilité pour tous et équilibre financier. Cette problématique est amplifiée depuis la crise sanitaire, avec des baisses de fréquentation enregistrées par les différents réseaux qui ont engendré des baisses de recettes.

Entre enjeux de desserte des territoires, enjeux écologiques, enjeux financiers et enjeux d'attractivité, les gestionnaires de réseaux de transports collectifs ont fort à faire.

8 GRANDS SECTEURS D'ENQUÊTE



MÉTHODOLOGIE STANDARD CEREMA

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC2) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport.

FICHE D'IDENTITÉ DE L'ENQUÊTE

12 450

personnes de 5 ans et plus interrogées

44 600

déplacements recensés

359 communes

17 semaines d'enquête
entre novembre 2019
et mars 2020, puis
septembre et octobre 2020

AVERTISSEMENT

Les transports collectifs (TC) ont été particulièrement impactés par la crise sanitaire du Covid et retrouvent progressivement le niveau de fréquentation d'avant crise. Les grands enseignements de l'enquête mobilité sur l'usage des TC restent d'actualité. Les comparaisons en historique sont cependant délicates et ne sont pas présentées dans cette publication.

CHIFFRES CLÉS

Les transports collectifs

11 %

des déplacements des habitants de la grande région grenobloise, 17 % des km parcourus et 7 % des émissions de gaz à effet de serre

57 %

des étudiants et scolaires se déplacent en transports collectifs

Les 25-34 ans se déplacent

3 x -

en transports collectifs que les 18-24 ans

1/4

des déplacements

réalisés à l'heure de pointe du matin (7-8h) le sont en TC

QUI UTILISE LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET POURQUOI ?

11 % DES DÉPLACEMENTS SONT EFFECTUÉS EN TRANSPORTS COLLECTIFS



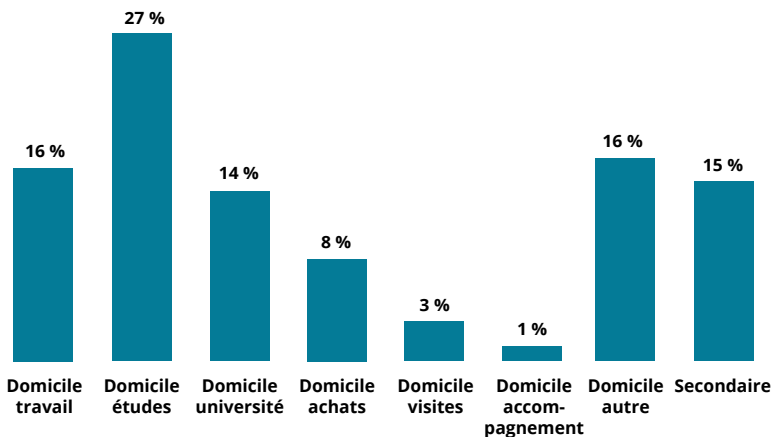
24 % DES HABITANTS DISPOSENT D'UN ABONNEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS
(34 % DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN, 17 % DANS LE RESTE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE)

LES TRANSPORTS COLLECTIFS SONT MAJORITAIREMENT UTILISÉS POUR DES MOTIFS « CONTRAINTS »

Les motifs domicile-travail/études/université représentent 56 % des déplacements en transports collectifs, contre 27 % dans l'ensemble des déplacements.

A contrario, les déplacements domicile-achats représentent seulement 8 % des déplacements en transports collectifs contre 13 % dans l'ensemble des déplacements. Les déplacements pour accompagner une personne représentent quant à eux 1 % des déplacements en transports collectifs contre 12 % de l'ensemble des déplacements.

Répartition des déplacements quotidiens en transports collectifs selon le motif de déplacement

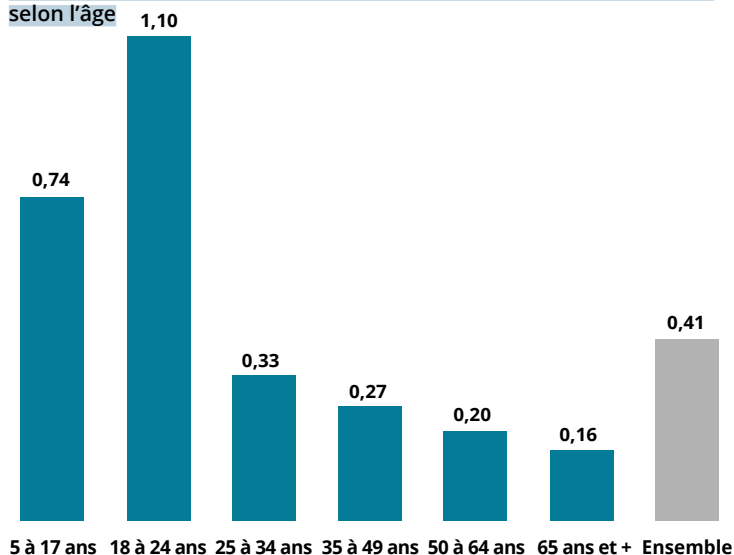


L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DIMINUE AVEC L'ÂGE

La tranche d'âge de 5 à 24 ans se déplace beaucoup plus en transports collectifs que le reste de la population. **Cet usage diminue rapidement à l'entrée dans la vie active : les 25-34 ans se déplacent trois fois moins en transports collectifs que les 18-24 ans, et se reportent essentiellement sur la voiture** pour assurer leurs besoins de mobilité.

Bien que la conduite automobile puisse devenir délicate avec l'avancée en âge, l'usage des transports collectifs n'augmente pas après 65 ans.

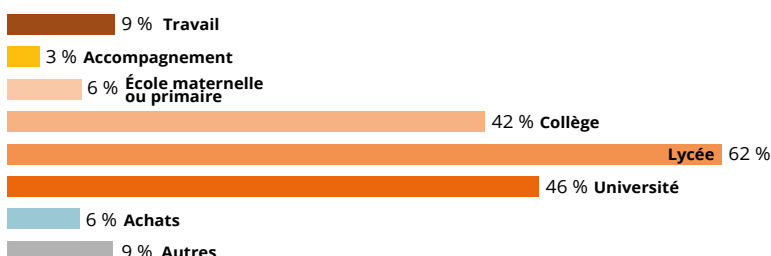
Nombre moyen de déplacements quotidiens en transports collectifs selon l'âge



LES ÉTUDIANTS ET SCOLAIRES, PREMIÈRE CLIENTÈLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les étudiants et scolaires représentent près de 60 % des déplacements en transports collectifs pour seulement 25 % de la population. Ce phénomène est moins marqué dans le cœur métropolitain (51 %) où les transports collectifs, plus attractifs, accueillent une clientèle plus diversifiée. Dans le reste de la grande région grenobloise, les scolaires et étudiants représentent 70 % des déplacements effectués en transports collectifs.

Part modale des transports collectifs en fonction du motif à destination



Plus de 60 % des déplacements vers le lycée sont faits en transports collectifs. Les déplacements domicile-études et domicile-université pèsent pour 40 % des déplacements en transports collectifs, pour seulement 13 % des déplacements tous modes. Ils sont faits à 35 % en transports collectifs, plutôt en tramway vers les universités et grandes écoles, et plutôt en bus vers les collèges et lycées.

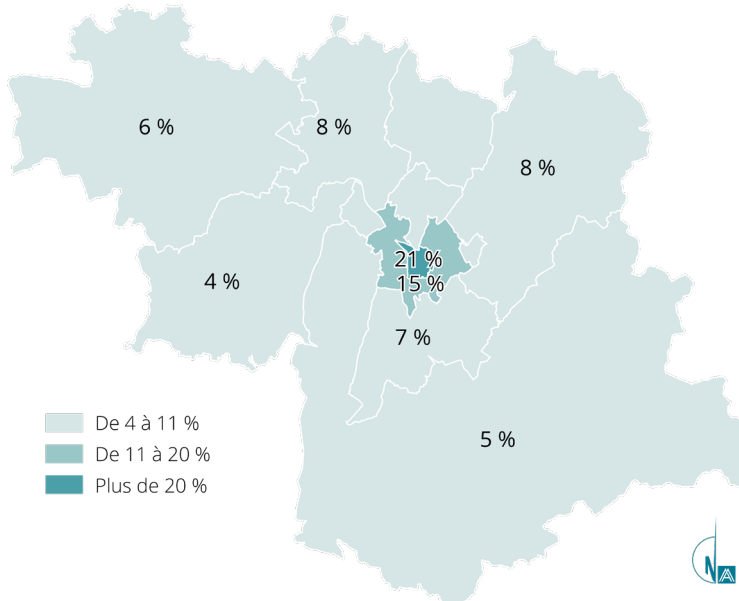
L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DÉPEND DE L'ENDROIT OÙ L'ON HABITE

Les habitants de Grenoble utilisent les transports collectifs pour 21 % de leurs déplacements, contre 15 % pour ceux du reste du cœur métropolitain et 7 % pour ceux du reste de la grande région grenobloise.

La densité du réseau dans le cœur métropolitain et les nombreuses origines-destinations offertes à partir du centre de Grenoble expliquent en partie ces différences.

Les territoires du Grésivaudan et du Voironnais, desservis par un réseau urbain, présentent une part modale des transports collectifs plus élevée que les territoires desservis uniquement par le réseau régional.

Part modale des transports collectifs

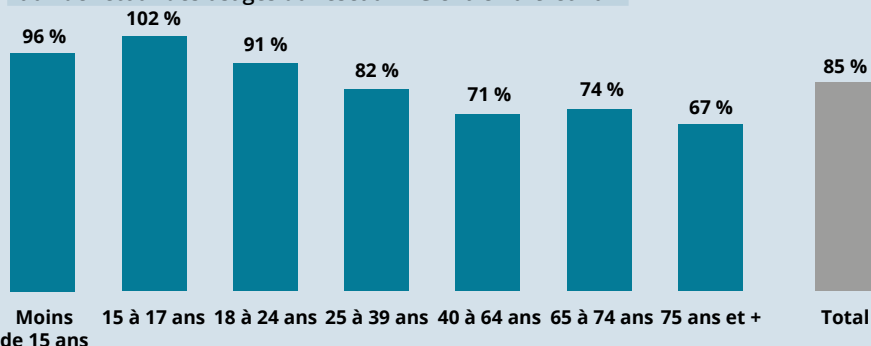


* Territoire de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté : le recueil de terrain a été perturbé par les grèves TER de l'automne 2019. Le chiffre affiché sur ce territoire est par conséquent sous-estimé.

EN 2022, LES DONNÉES BILLETTIQUES DU RÉSEAU TAG INDIQUENT QUE LA FRÉQUENTATION RETROUVE PROGRESSIVEMENT SON NIVEAU D'AVANT CRISE SANITAIRE

Taux de retour des usages du réseau TAG entre 2019 et 2022

Si les moins de 25 ans réempruntent largement les TC du réseau TAG (avec 94 % de taux de retour), seuls trois quarts des plus de 25 ans sont revenus. Le taux de retour est dégressif avec l'âge.



Source : SMMAG, données billettiques 2019 et 2022

OÙ ET QUAND UTILISE-T-ON LES TRANSPORTS COLLECTIFS ?

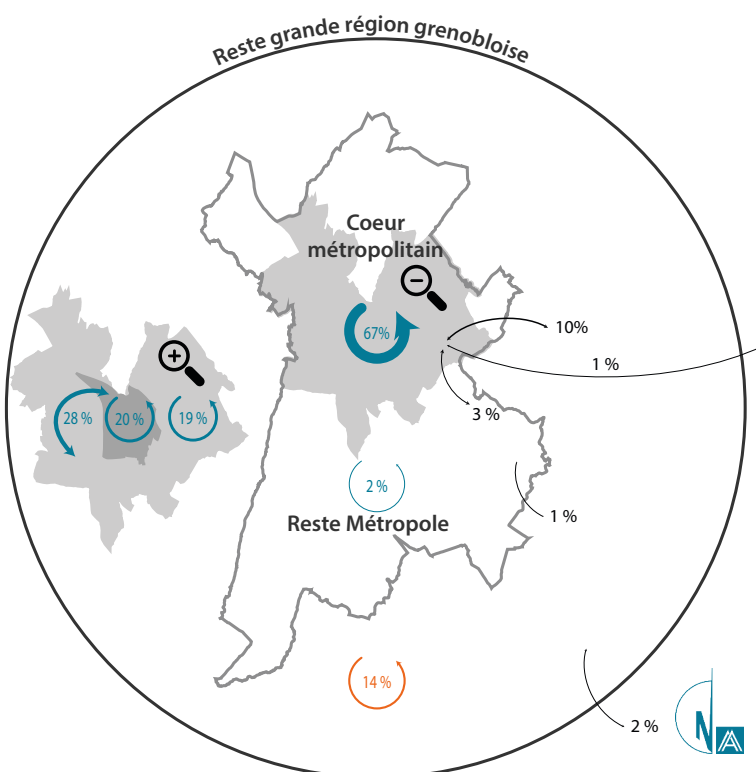
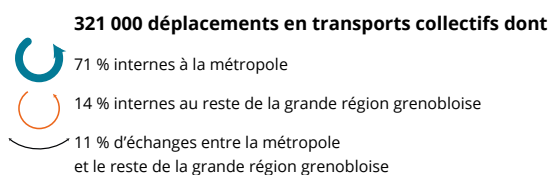
7 DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS SUR 10 SE FONT À L'INTÉRIEUR DU CŒUR MÉTROPOLITAIN

→ Deux tiers des déplacements en transports collectifs sont internes au cœur métropolitain (contre 43 % de l'ensemble des déplacements), ce qui s'explique en partie par la densité de l'offre et de la population.

→ La commune de Grenoble polarise de nombreux flux en transports collectifs. Ainsi, plus de la moitié des déplacements en TC ont pour origine et/ou destination la commune de Grenoble (20 % sont internes à la commune).

→ Favorisé par la structure radiale des réseaux (train, tramway, bus), le choix des transports collectifs est particulièrement élevé pour les déplacements vers ou depuis la commune de Grenoble : ils assurent un tiers des flux sur ce type de trajet.

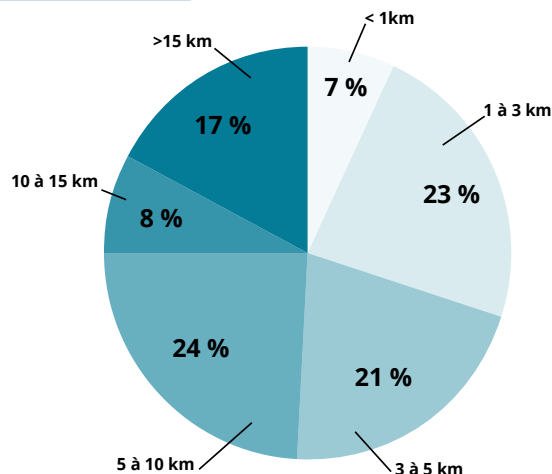
Répartition des déplacements en transports collectifs dans la grande région grenobloise



DES TRANSPORTS COLLECTIFS MAJORITAIREMENT UTILISÉS POUR DES DÉPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE

La mobilité des habitants est effectuée en grande partie dans la proximité : la distance parcourue est inférieure à 5 km pour les deux tiers des déplacements, tous modes confondus. Ce constat est également vrai, dans une moindre mesure pour les déplacements en transports collectifs, dont la moitié ne dépasse pas les 5 km.

Répartition des déplacements en transports collectifs selon la distance parcourue



LA MOITIÉ
DES DÉPLACEMENTS
EN TRANSPORTS COLLECTIFS
FONT MOINS DE 5 KM

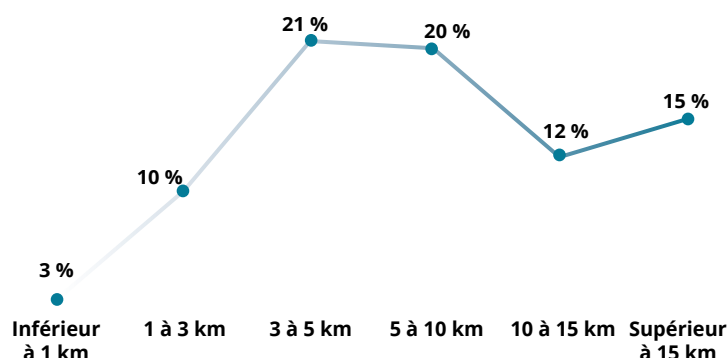
ENTRE 3 ET 10 KM, UN DÉPLACEMENT SUR CINQ EN TRANSPORTS COLLECTIFS

C'est sur les distances de 3 à 10 km que la part modale des transports collectifs est la plus élevée : ils captent un déplacement sur cinq dans cette classe de distance.

La part modale des TC est très faible sur les déplacements de moins d'1 km et plafonne à 15 % pour les déplacements au-delà de 15 km.



Part modale des transports collectifs selon la distance parcourue

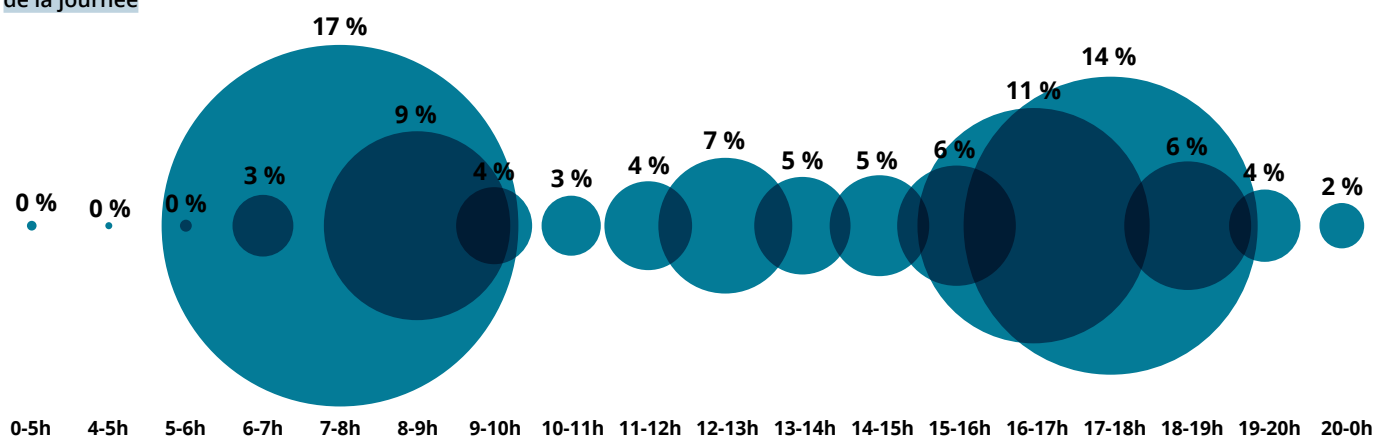


DES PICS LIÉS AUX HEURES DE POINTES

La fréquentation des transports collectifs est particulièrement élevée à l'heure de pointe du matin. Ainsi, entre sept heures et huit heures, les transports collectifs absorbent **un quart des flux de déplacements**. Ces phénomènes de pointe nécessitent des accroissements de capacité des transports collectifs qui peuvent s'avérer très coûteux pour la collectivité.

A midi, on n'observe pas de véritable pointe, celle du soir est quant à elle moins marquée que celle du matin car plus étalée.

Part des déplacements en transports collectifs selon l'heure de la journée



UN DÉPLACEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS SUR QUATRE EST INTERMODAL

L'intermodalité correspond à l'usage de plusieurs modes de déplacements au cours d'un trajet.

La quasi-totalité des déplacements intermodaux sont liés aux transports collectifs.

→ **10 %** d'intermodalité entre TC et un autre mode (ex. : voiture, vélo)



→ **17 %** d'intermodalité entre ligne TC (accès pied)



→ **73 %** sont des déplacements TC non intermodaux (accès à pied)



→ La marche est le premier mode d'accès aux transports collectifs (90 % des accès)



LA DISTANCE MOYENNE DE MARCHÉ POUR ACCÉDER À UN ARRÊT TC EST DE **250 MÈTRES**

LES TRANSPORTS COLLECTIFS : ENTRE ÉCOLOGIE ET CONTRAINTE

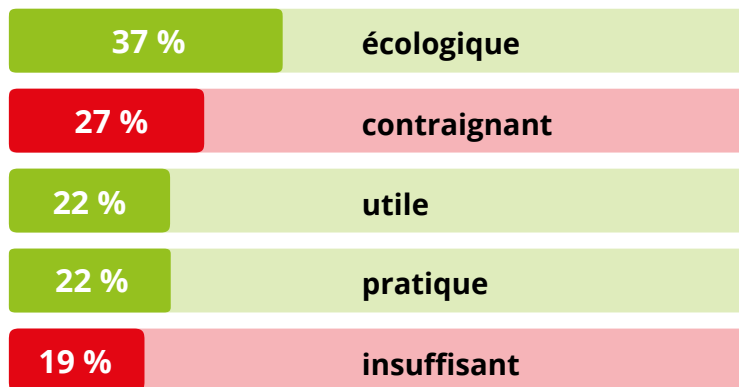
Si les répondants considèrent en premier lieu que les transports collectifs sont écologiques, ils sont en revanche partagés sur leur capacité à répondre à leurs besoins :

→ 27 % les jugent contraignants, tandis que 22 % les jugent pratiques,

→ 22 % les jugent utiles, tandis que 19 % les jugent « insuffisants ».

Les adjectifs « écologique » et « pratique » sont plus cités par les habitants du cœur métropolitain qui ont une meilleure image des transports collectifs que les habitants du reste de la grande région grenobloise qui les jugent contraignants et insuffisants.

Image des transports collectifs



NOTE DE LECTURE : pour chaque mode de transport, les répondants devaient indiquer les 3 adjectifs qui leur semblaient le mieux définir celui-ci. Par exemple, 37 % des répondants ont cité une fois le terme « écologique » pour qualifier les transports collectifs.

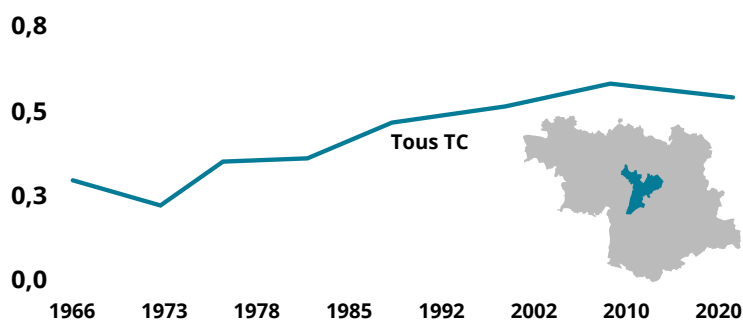
RETOUR SUR PLUS DE 50 ANS D'OBSERVATION DE LA MOBILITÉ

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

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

Après l'instauration du versement transport en 1975, les pouvoirs publics mènent des projets ambitieux sur les réseaux de transports collectifs, ce qui a pour effet d'accroître l'usage des TC sans pour autant infléchir l'essor de l'automobile. Dans les années 2000, les transports collectifs poursuivent leur rythme de croissance, avant de se stabiliser entre 2010 et 2020.

Nombre de déplacements quotidiens en TC par personne



La part des scolaires et étudiants dans la fréquentation des transports collectifs est en augmentation.

En 1978, les scolaires et étudiants représentaient 37 % de la fréquentation des transports collectifs. Cette part a augmenté à 44 % en 1986 et à 51 % en 2020.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Les transports collectifs sont **majoritairement utilisés pour des motifs « contraints »** (études, travail).
- Les **étudiants et scolaires** représentent **plus de la moitié de la fréquentation** des transports collectifs. **A l'entrée dans la vie active, un décrochage se produit, avec un report vers la voiture.**
- Plus de **deux tiers des déplacements** en transports collectifs sont effectués à **l'intérieur du cœur métropolitain, en raison de la densité de l'offre**. Il s'agit en majorité de déplacements courts, inférieurs à 5 km.

- La **structure radiale des réseaux** (train, tram et bus) rend les **transports collectifs plus efficaces pour les déplacements vers ou depuis la commune de Grenoble** : ils assurent un tiers des flux sur ce type de trajet.

- L'**intermodalité** avec la voiture ou le vélo concerne **un déplacement en transports collectifs sur dix**.

- La **fréquentation** des transports collectifs est **particulièrement élevée à l'heure de pointe du matin**, entraînant des besoins de renfort d'offre, coûteux pour la collectivité.



LES LEVIERS

FIDÉLISER LA CLIENTÈLE ACTUELLE ET CONQUÉRIR DE NOUVEAUX PUBLICS

- Cibler la période charnière de l'entrée dans la vie active pour **engager des actions de fidélisation envers la clientèle jeune**.
- **Attirer des publics « non-captifs »** en communiquant sur les avantages des transports collectifs (comparaison des coûts des solutions de mobilité, optimisation du temps de déplacement, absence de problème de stationnement, etc.) et en leur permettant d'expérimenter la pratique (offres spéciales, marketing individualisé, etc.).
- **Accompagner les publics fragiles** dans l'accès aux transports collectifs.

FACILITER L'ACCÈS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITÉ À L'ÉCHELLE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

- Mettre en place une **tarification multimodale** et améliorer la **lisibilité de l'offre** et la recherche d'itinéraire à l'échelle de la grande région.
- Favoriser l'intermodalité par la **coordination des horaires** et le **développement de stationnement** automobile et vélo aux arrêts.
- **Aménager l'espace public** pour faciliter l'accès aux arrêts de transports collectifs et les échanges intermodaux (cheminements piétons et cyclables, correspondances TC, accès parking-relais).

OPTIMISER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN PRÉSERVANT LES ÉQUILIBRES FINANCIERS

- Développer l'offre de **transports collectifs structurante** dans les corridors majeurs de déplacement.
- Organiser le **rabattement** (lignes TC secondaires, intermodalité, voitures partagées, etc.) **vers ces dessertes structurantes depuis les territoires périurbains et ruraux**.
- **Travailler sur la temporalité des déplacements**, afin d'étaler les périodes de pointe.

ZOOM

USAGES ET USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

OCT
2019
-
DÉC
2020

L'ENQUÊTE **mobilité** GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Définitions

Déplacement

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

Intermodalité

L'usage de plusieurs modes de déplacements au cours d'un trajet. La quasi-totalité des déplacements intermodaux sont liés aux transports collectifs.

Mobilité quotidienne

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

Modes de déplacement

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

Motifs contraints

Les déplacements domicile-travail et domicile-étude sont considérés comme des motifs contraints, car nous n'avons pas d'autre choix que de les effectuer.

Part modale

Pourcentage de voyageurs utilisant un mode de déplacement

Public captif

Public qui n'a d'autres choix que de recourir aux transports collectifs (enfants, retraités, personnes non motorisées)

Transports collectifs urbains

Réseaux de transports collectifs mis en place par les AOM locales : réseau TAG, Tougo, du Pays Voironnais

Transports collectifs interurbains

Réseaux de transports collectifs mis en place par la Région : Cars de l'Isère, TER

Autorité Organisatrice de Mobilité

Personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial.

Ressort territorial

Aire de compétence d'une autorité organisatrice de la mobilité



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

Les partenaires du CLUB enquête mobilité

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



isère
CONSEIL GÉNÉRAL



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

www.arg.fr

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

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

PAYS VOIRONNAIS
Communauté du Pays Voironnais

Le GRÉSIVAUDAN
communauté de communes