

Focus sur les flux, les usages et les pratiques de déplacements sur l'aire grenobloise

Chiffres clés 2018

**Commission Mobilités SMMAG
Janvier 2021**



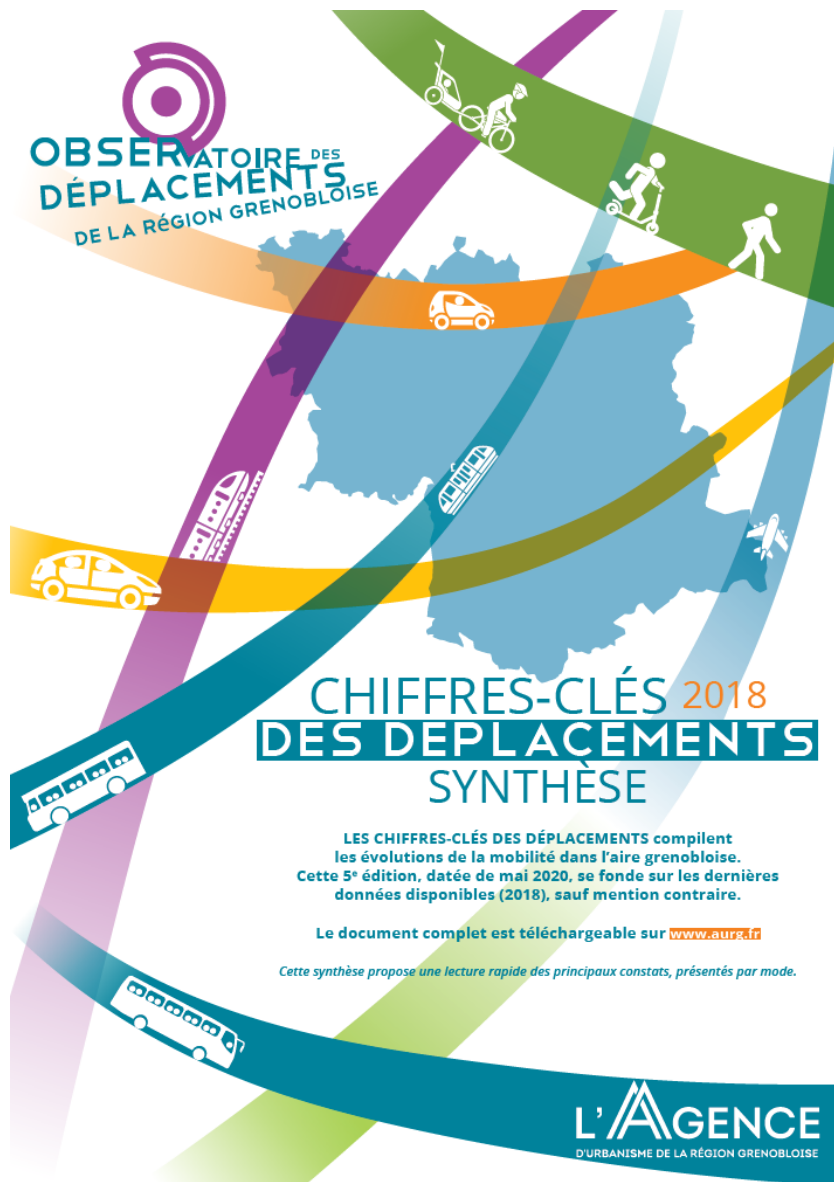


Rappel : l'observatoire des mobilités du SMMAG

Une démarche globale et systématique d'observation et d'évaluation des mobilités est mise en œuvre par le SMMAG, afin de répondre au mieux aux demandes des habitants et usagers tout en optimisant les investissements publics déjà réalisés...

- De nombreux outils mobilisés
 - ✓ Des enquêtes et des comptages réalisés très régulièrement...
 - ✓ De nombreuses bases de données
- Des contributions partenariales... en lien avec les observatoires et les autres dispositifs d'observation déjà existants sur la région grenobloise (Obs'Y...)
- Des indicateurs synthétiques, des analyses chiffrées produites régulièrement...

Point d'information sur les chiffres clés de l'observatoire



- ✓ Lancé en 2008, l'Observatoire partenarial des déplacements est aujourd'hui porté par l'Agence d'urbanisme pour :
 - le SMMAG
 - la Direction départementale des territoires,
 - la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
 - le Département de l'Isère,
 - le Pays Voironnais,
 - le Grésivaudan et
 - Grenoble-Alpes Métropolequi apportent des contributions techniques.

- ✓ À travers cet outil commun, les partenaires souhaitent **mutualiser et structurer leurs données**, en garantir la fiabilité, favoriser des analyses communes et les échanges de bonnes pratiques.

- ✓ Ce partenariat a confié à l'Agence de produire les chiffres clés des déplacements = compilation des évolutions de la mobilité dans l'aire grenobloise.

Quelles informations trouve-t-on ?

✓ Contexte socio-économique

- ✓ **Grands indicateurs de mobilité** => *des territoires toujours plus interdépendants / un recul de la voiture pour les trajets domicile-travail vers et dans la Métropole*

✓ Automobile et trafic routier

- Evolutions du trafic
- Part modale de la voiture pour aller travailler
- Evolutions du parc automobile => *toujours en augmentation mais se transforme progressivement*
- Diversification des infrastructures et services de covoiturage
- Installation de l'autopartage dans l'espace public

✓ Trafic routier et cadre de vie

- Impacts sur la qualité de l'air => *toujours des dépassements des seuils de l'OMS*
- Impacts sur les émissions de GEXS => *timide baisse*
- Exposition forte des métropolitains aux bruits routiers et ferroviaires
- Accidents de la circulation => *inégalité selon les modes et une part ascendante des victimes parmi les automobilistes et les cyclistes*

✓ Modes actifs

- Le vélo gagne du terrain peu à peu
- La marche est le 2nd mode de déplacement

✓ Transports collectifs

- Part pour aller travailler
- Analyses sur GAM, Grésivaudan et CAPV
- Analyses des évolutions sur les TC interurbains Transisère et ferroviaires

✓ Grande accessibilité

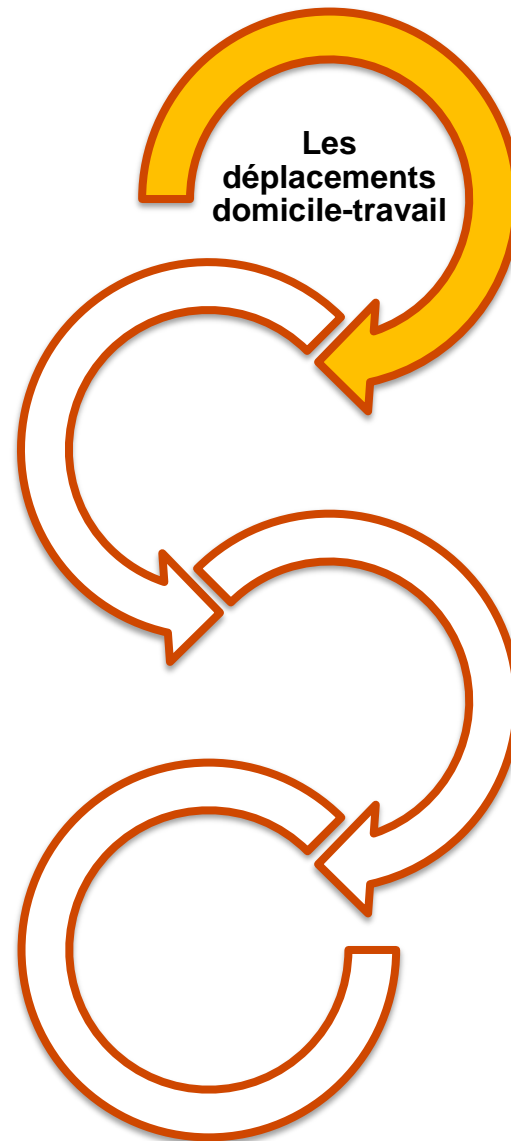
- Transport ferroviaire de longue distance => *pertes de destinations et hausse des temps de parcours*
- Offre privée de transport interurbain par autocar => *fréquence en forte progression sur les liaisons ave Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry*
- Transport aérien

✓ Historique depuis 2010 / Projets, études et démarches en cours ou à venir

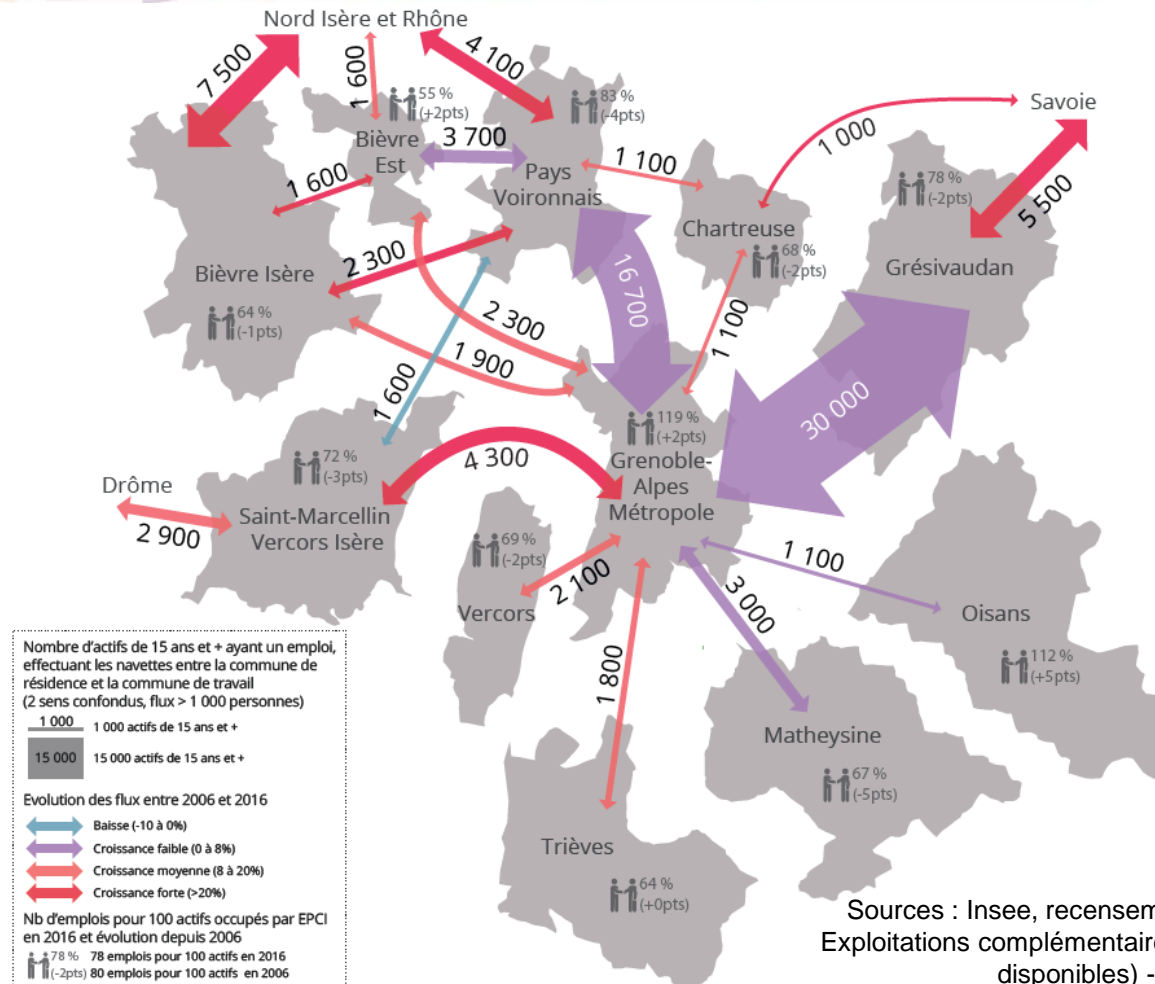
- Planification, gouvernance des mobilités et cohérence urbanisme-transport
- Voirie, circulation et stationnement public
- Voiture partagée : covoiturage, autopartage...
- TC et intermodalité associée
- Vélo, modes actifs



L'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise



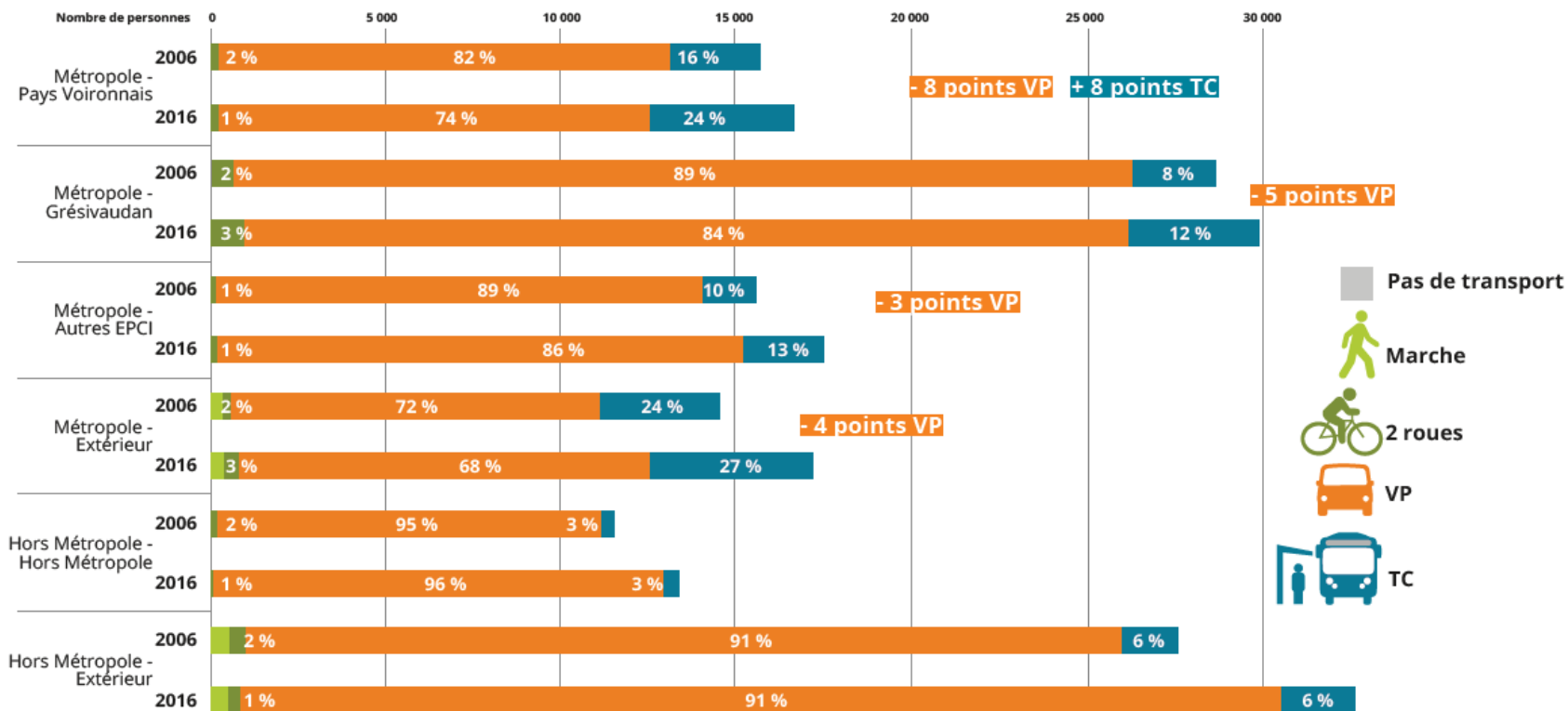
Les navettes domicile-travail en 2016 et leur évolution depuis 2006



Sources : Insee, recensements 2006 et 2016 - Exploitations complémentaires (dernières données disponibles) - AURG

- Les flux reliant les territoires voisins (Nord-Isère, Rhône, Savoie) augmentent fortement, ainsi qu'entre EPCI du nord-ouest (des territoires en déficit d'emploi)
- En volume, c'est entre la Métropole et le Grésivaudan, le Voironnais, Saint-Marcellin Vercors Isère que les flux augmentent le plus, ainsi qu'entre Bièvre Est et le Pays Voironnais

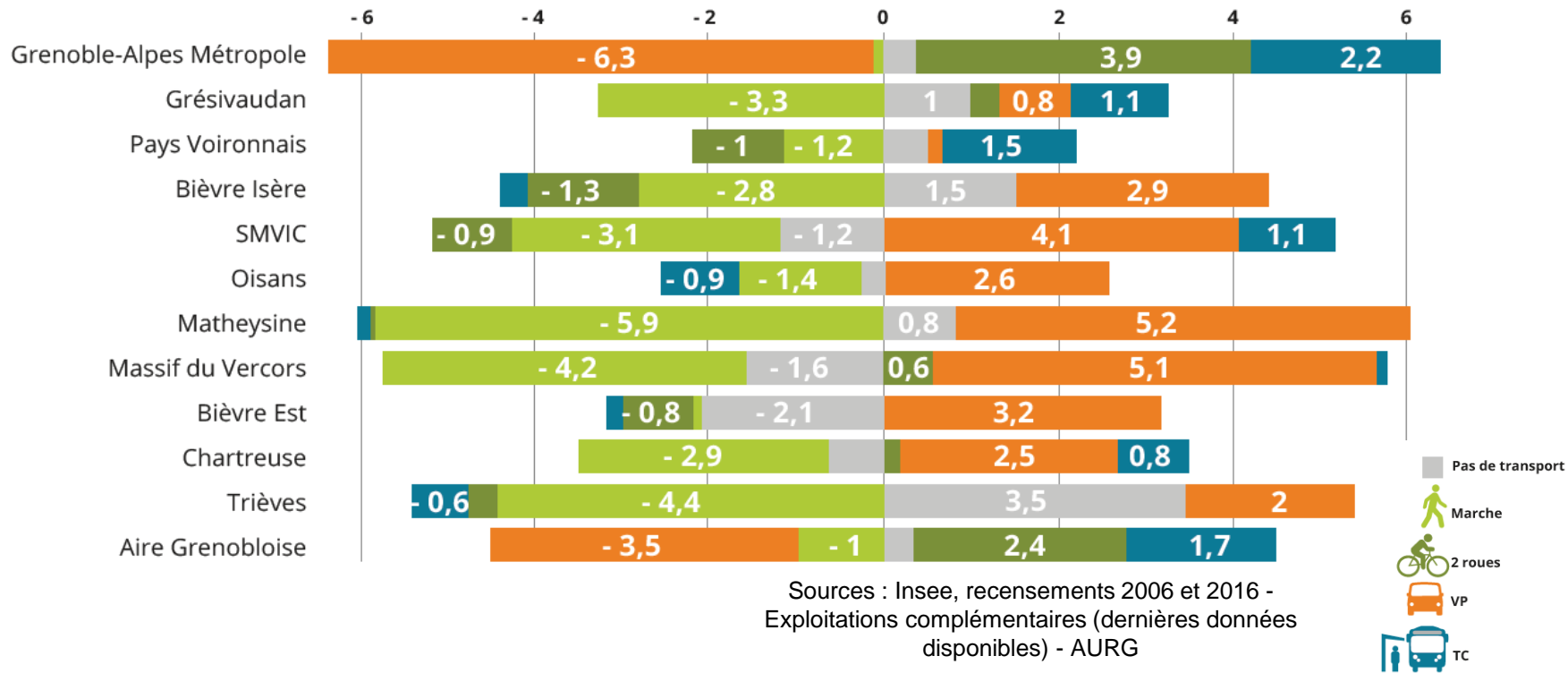
Nombre de navetteurs domicile-travail et parts modales, (déplacements d'échanges) entre EPCI et avec l'extérieur du périmètre d'observation



Sources : Insee, recensements 2006 et 2016 - Exploitations complémentaires (dernières données disponibles) - AURG

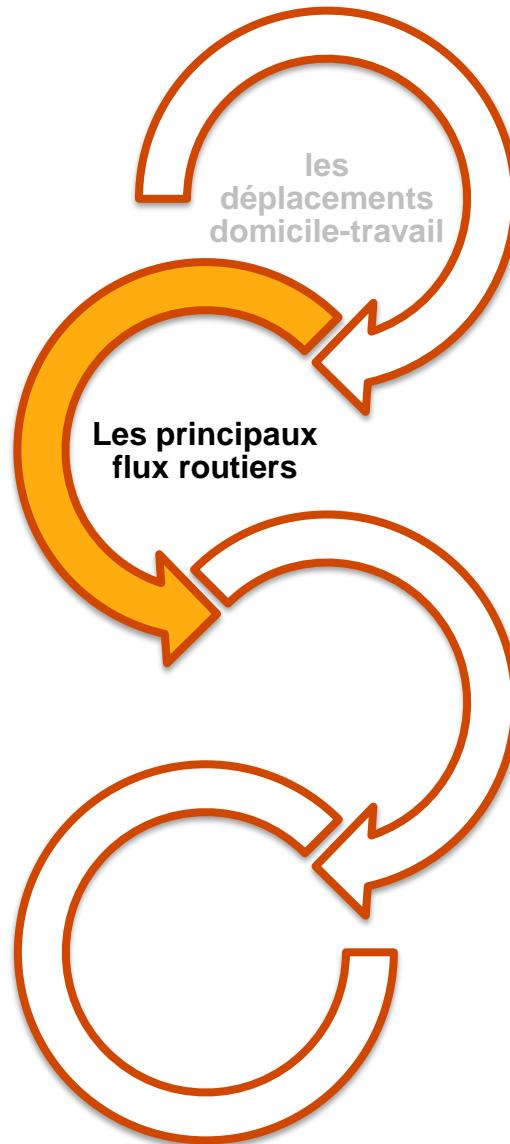
- La voiture cède du terrain aux TC pour les échanges avec la métropole
- Entre les autres territoires les échanges augmentent fortement avec des parts modales stables, l'automobile capte l'essentiel des nouveaux déplacements...

Évolution de parts modales des flux domicile-travail (déplacements internes) aux EPCI en 10 ans (en points)



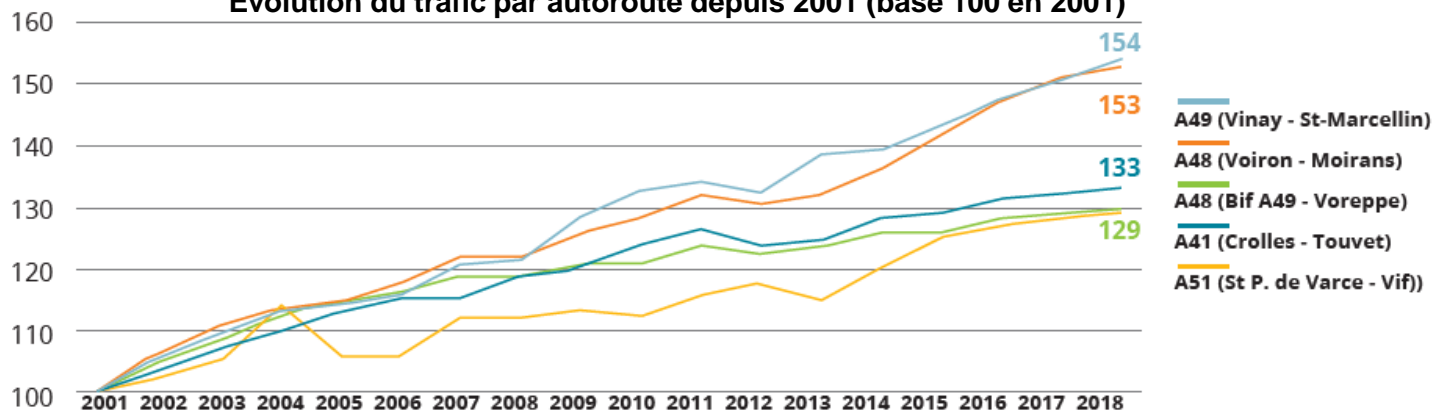
- La voiture perd 6 points dans la métropole, se stabilise dans le Grésivaudan et le Voironnais, mais continue d'augmenter ailleurs
- Le vélo gagne 3,9 points dans la métropole
- Dans l'aire grenobloise, la voiture perd 3,5 points au profit du vélo (+ 2,4 points) et des transports collectifs (+ 1,7 points)

L'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise

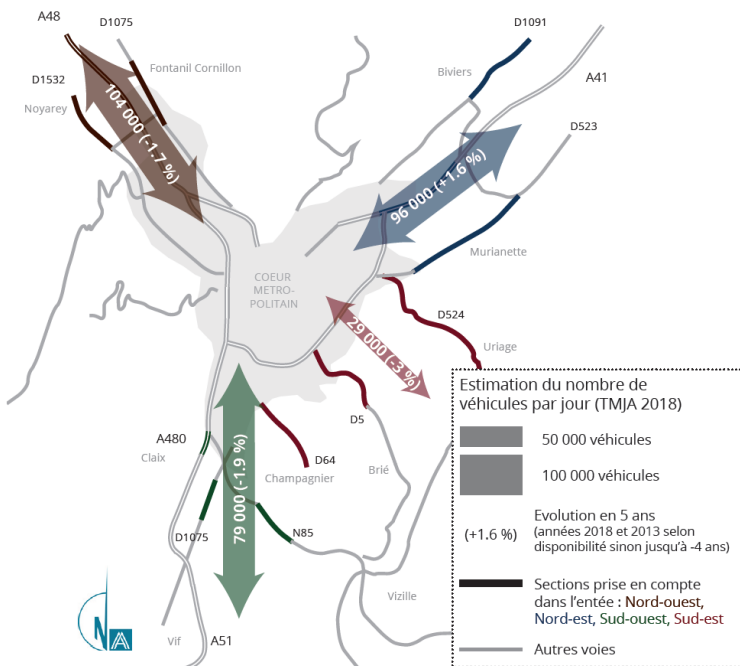


Le trafic routier augmente sur autoroutes, se stabilise sur les voies rapides urbaines

Évolution du trafic par autoroute depuis 2001 (base 100 en 2001)



- Depuis 2001, la croissance du trafic se poursuit sur toutes les portions payantes des autoroutes et en particulier au Nord-Ouest (+ 54 % sur l'A49 et + 53 % sur l'A48 au niveau de Voiron)

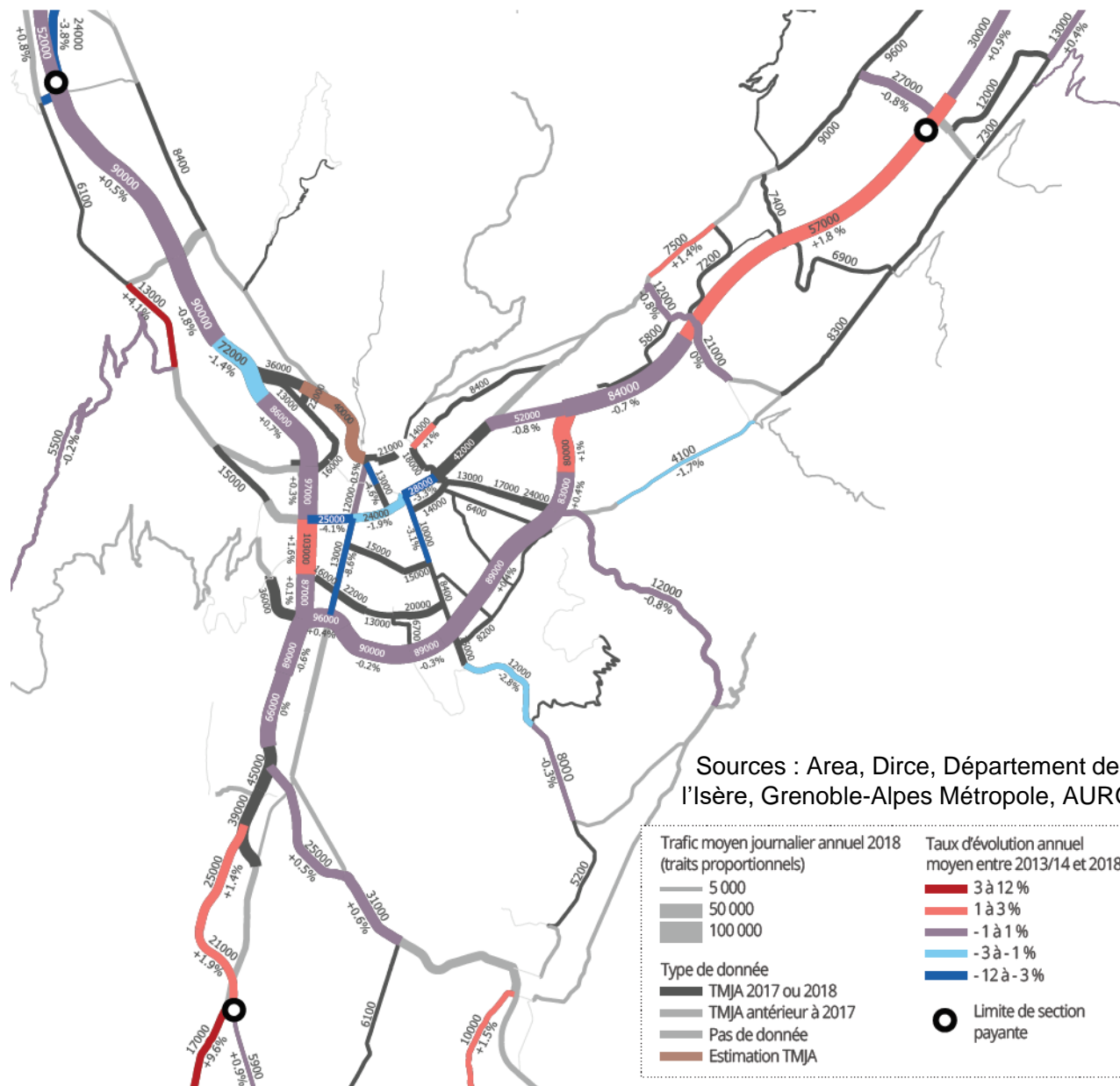


Estimation du trafic aux 4 principales entrées du cœur métropolitain et de son évolution depuis 2013

- Ces cinq dernières années, la tendance est à la baisse du trafic dans et autour du cœur métropolitain, exception faite du Grésivaudan.
- Sur les portions autoroutières gratuites et la rocade, l'évolution du trafic est peu marquée

Sources : Area, Dirce, Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole, AURG

Trafic en 2018 et son évolution en 5 ans, en entrée et dans le cœur métropolitain

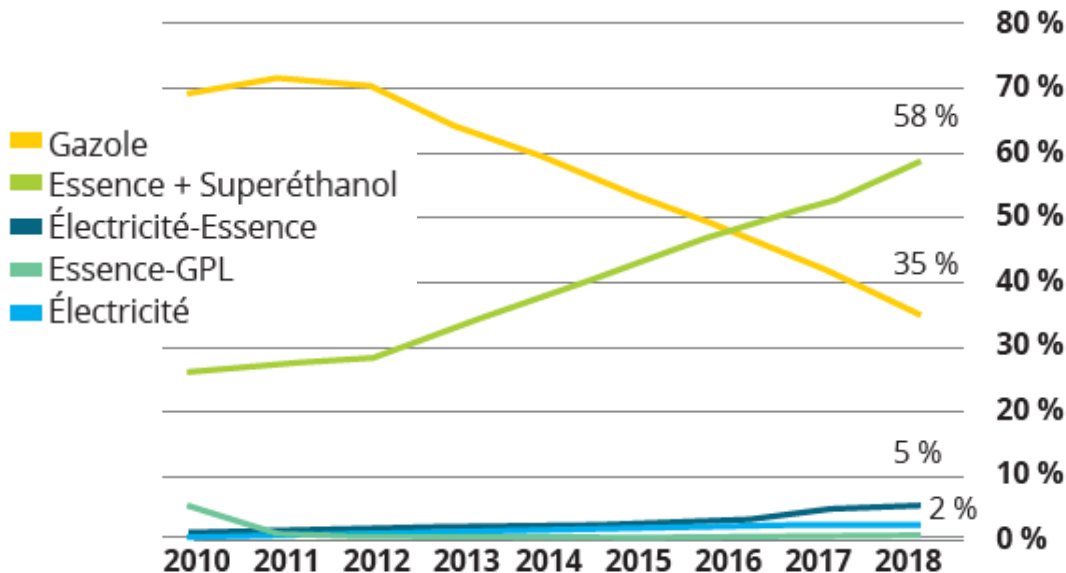




La motorisation des véhicules

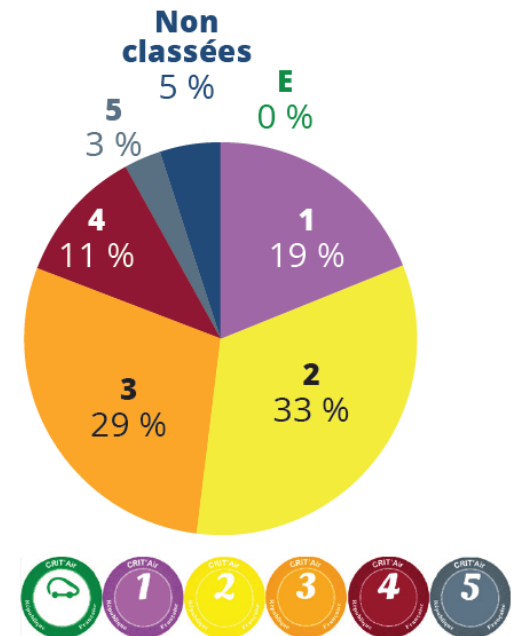
- Le parc de véhicules particuliers compte 660 000 véhicules (de 15 ans maximum) en 2019 en Isère dont 35 000 nouveaux véhicules particuliers immatriculés en 2018.
- La motorisation diesel, en perte de vitesse représente encore 65 % du parc en 2019 contre 70 % en 2016.
- Les véhicules hybrides et électriques représentent environ 2 % du parc et 7 % des ventes de véhicules neufs en Isère.
- La croissance concerne surtout les motorisations électricité-essence (+ 5500 véhicules en 5 ans) et électricité (+ 2250 véhicules en 5 ans)

Évolution de la répartition des immatriculations de véhicules particuliers neufs par source d'énergie en Isère



Répartition du parc de voitures en circulation par vignette Crit'Air début 2019 en Isère

Sources : SDES, RSVERO ; UTAC ; calculs SDES



La voiture partagée

Panorama des pratiques et services de voiture partagée dans la Métropole grenobloise

Source : Grenoble-Alpes Métropole

La voiture partagée

L'autopartage

- Véhicules en libre-service (Citiz, Autolib...)
- Location entre particuliers



Le covoiturage

Utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée gratuitement, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Le covoiturage programmé

Avec contact préalable et réservation, même de dernière minute

Le covoiturage spontané

Sans contact préalable ni réservation

Informel
Voisin, collègue, famille...

Via un opérateur de mise en relation

Informel
Autostop classique

Via un service de mise en relation

Anticipé
Application mobile et site internet

Dynamique
Au dernier moment via une application mobile

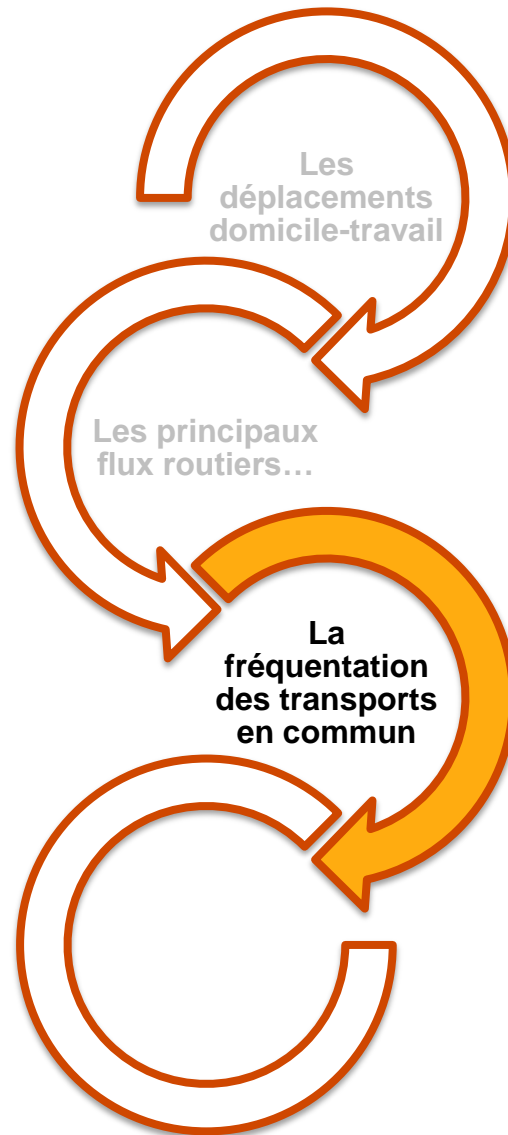
Sans panneau lumineux

Avec panneau lumineux





L'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise





Les transports collectifs en croissance constante (avant la pandémie)

Sur le réseau TAG :

- Evolution de la fréquentation : 87,2 M de voyages en 2018 (+0,5% entre 2017 et 2018)
- Nbre de km totaux : 17,7 M (soit +1,7 % entre 2017 et 2018)

Sur le réseau du Voironnais :

- Evolution de la fréquentation : 1,92 M de voyages en 2018 (-1,8% entre 2016 et 2018)
- Nbre de km totaux : 1,36 M (soit +1 % entre 2016 et 2018)

Sur le réseau du Grésivaudan :

- Evolution de la fréquentation : 875 000 de voyages en 2018 (soit +17 % entre 2016 et 2018)
- Nbre de km totaux : 1,22 M (soit -19% entre 2016 et 2018)

Evolution de la fréquentation sur le réseau Translère

+ 9 %
DE FRÉQUENTATION
DU RÉSEAU EN 4 ANS
SUR LE PÉRIMÈTRE
D'OBSERVATION
(ENTRE LES ANNÉES SCOLAIRES
2015/2016 ET 2018/2019)

PLUS D'1 MILLION
DE VOYAGES SUR
LA LIGNE **EXP1**,
SOIT 22 % DE LA FRÉQUENTATION
DU RÉSEAU SUR LE PÉRIMÈTRE
D'OBSERVATION



ÉVOLUTION DE FRÉQUENTATION EN 3 ANS (2015/2016)

EXP1 + 14 %

6020 + 19 %

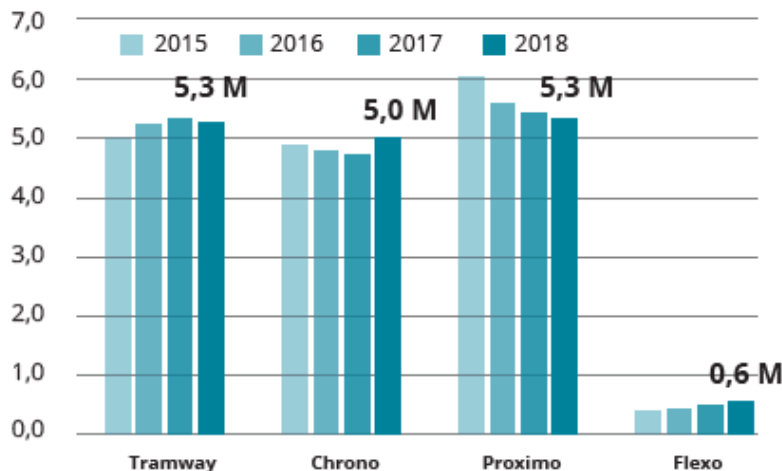
EXP2 + 11 %

EXP3 + 35 %
(OFFRE AUGMENTÉE D'1/3)

Les transports collectifs en croissance constante (avant la pandémie)

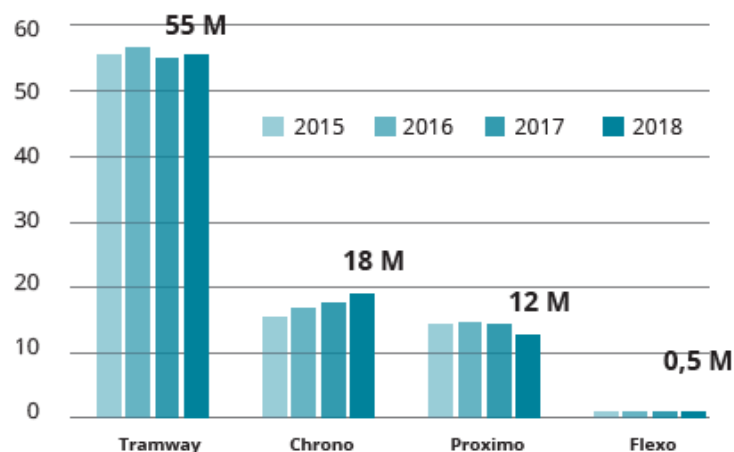
Évolution des kilomètres totaux annuels par type de ligne (en millions)

Sources : Rapports trafic Semitag



Évolution des voyages annuels par type de ligne (en millions)

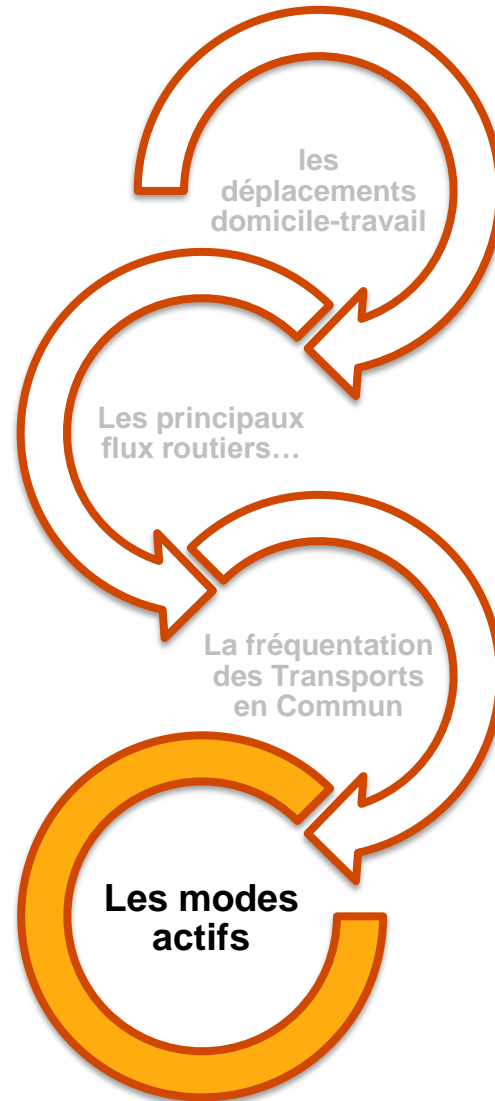
Sources : Rapports trafic Semitag



- La fréquentation du réseau Chrono poursuit sa progression avec une fréquentation en hausse de 24 % depuis 2015 pour 2,5 % de kilomètres supplémentaires.
- A contrario, le tramway voit sa fréquentation baisser depuis 2017, notamment la ligne A régulièrement saturée et soumise à des perturbations
- Le réseau Proximo a évolué pour mieux desservir le sud de la métropole
- L'offre Flexo a gagné 40 % de km parcourus depuis 2015, mais avec une augmentation des voyages de seulement 18%



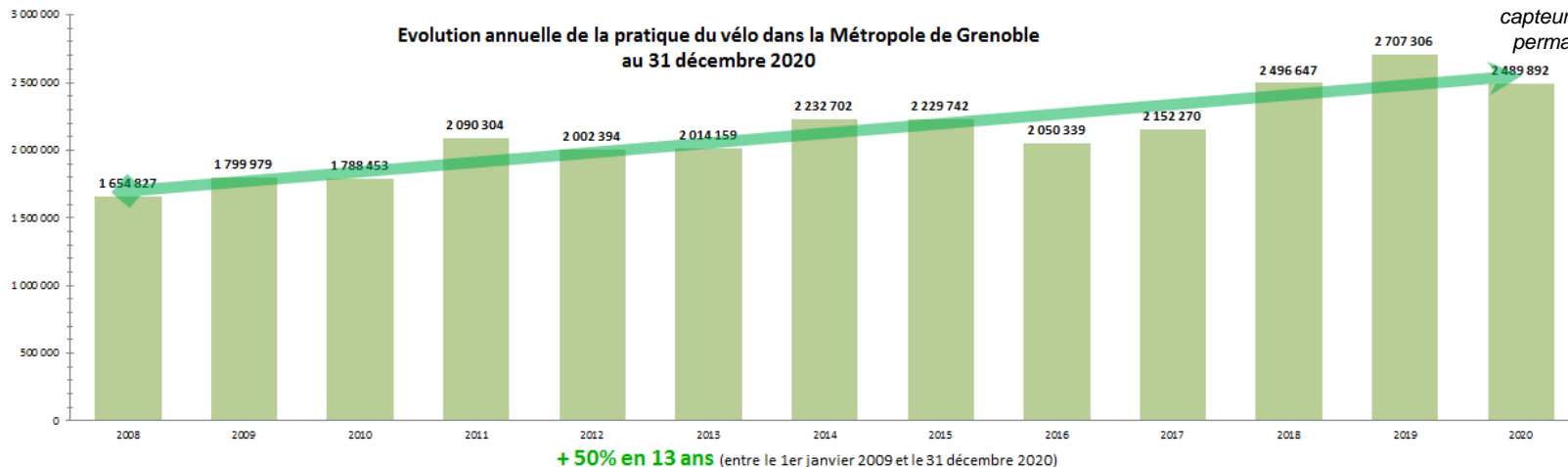
L'observatoire des mobilités de l'aire grenobloise



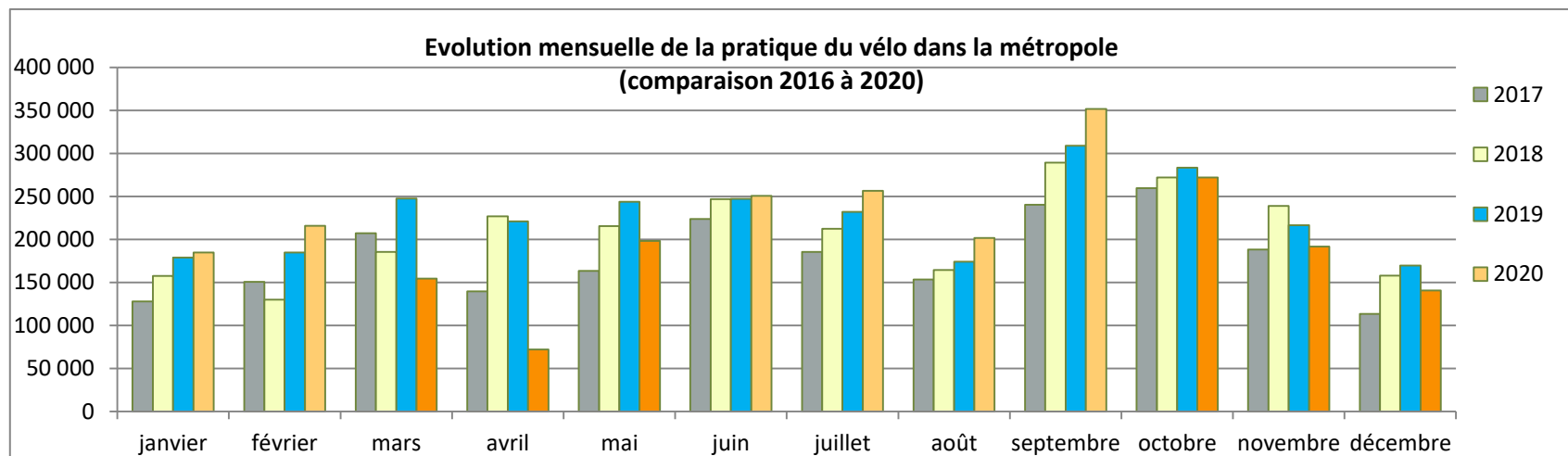
Croissance des flux vélos



Localisation des 5 capteurs vélos permanents



- **+50% de déplacements à vélo en 13 ans (entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2020) principalement dû à la pratique « utilitaire » du vélo (sur les bases de 5 compteurs vélos permanents)**

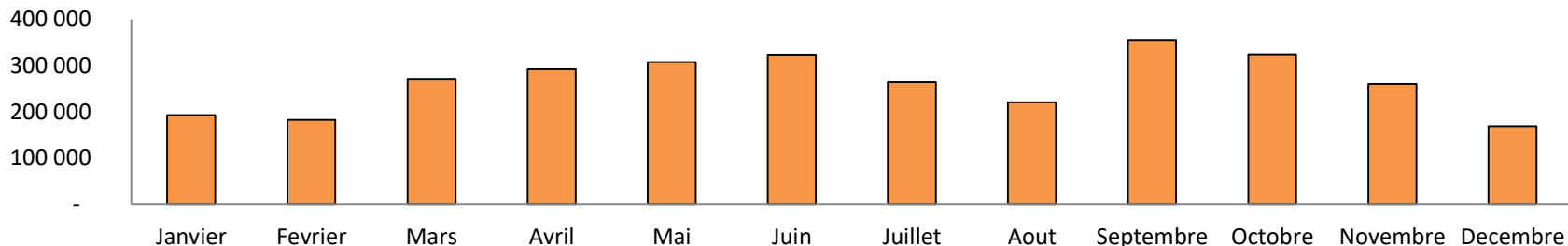


- **-8 % entre l'année 2020 et l'année 2019 (en lien avec le confinement)**
Deux tendances d'évolutions opposées entre les baisses de la pratique en période de confinement (17/03 → 11/05 et 30/10 → 15/12) et les hausses hors période de confinement

Une incidence importante de la saisonnalité

Nombre de déplacements vélos

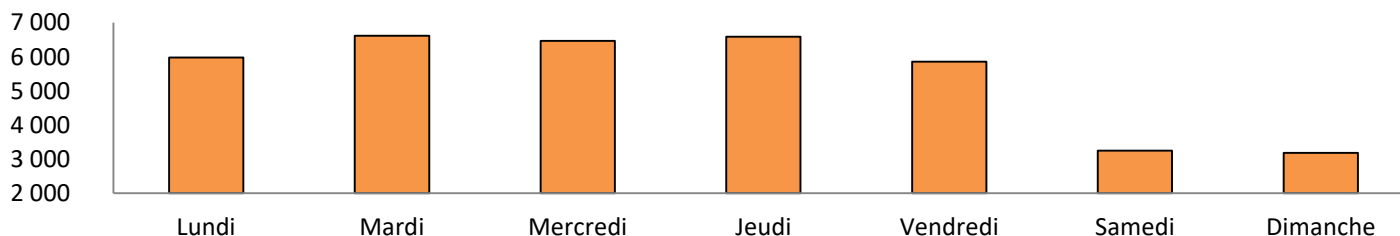
Fréquentation mensuelle moyenne (sur les 5 dernières années)



➤ Une baisse de la fréquentation vélos aux mois de juillet/août (vacances scolaires) d'environ -40 % par rapport aux mois de septembre/octobre (sur les bases des 5 compteurs permanents vélos)

Nombre de déplacements vélos

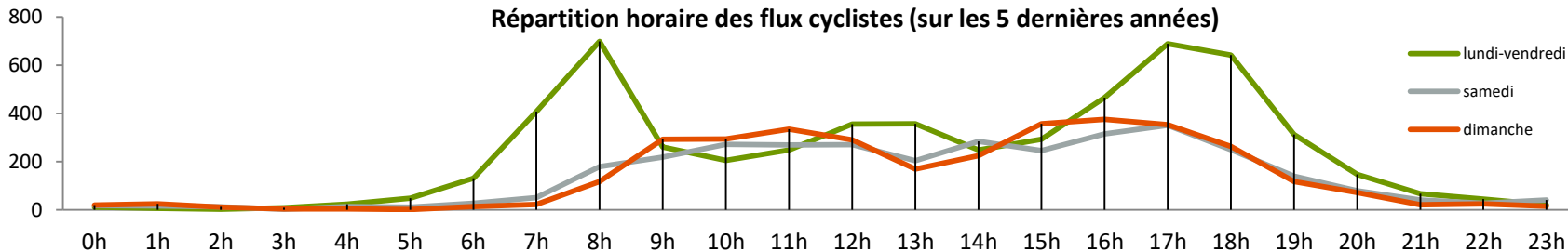
Fréquentation journalière moyenne (sur 5 ans)



➤ Une fréquentation en semaine 2 fois plus élevée que le weekend (sur les bases des 5 compteurs permanents vélos)

Nombre de déplacements vélos

Répartition horaire des flux cyclistes (sur les 5 dernières années)



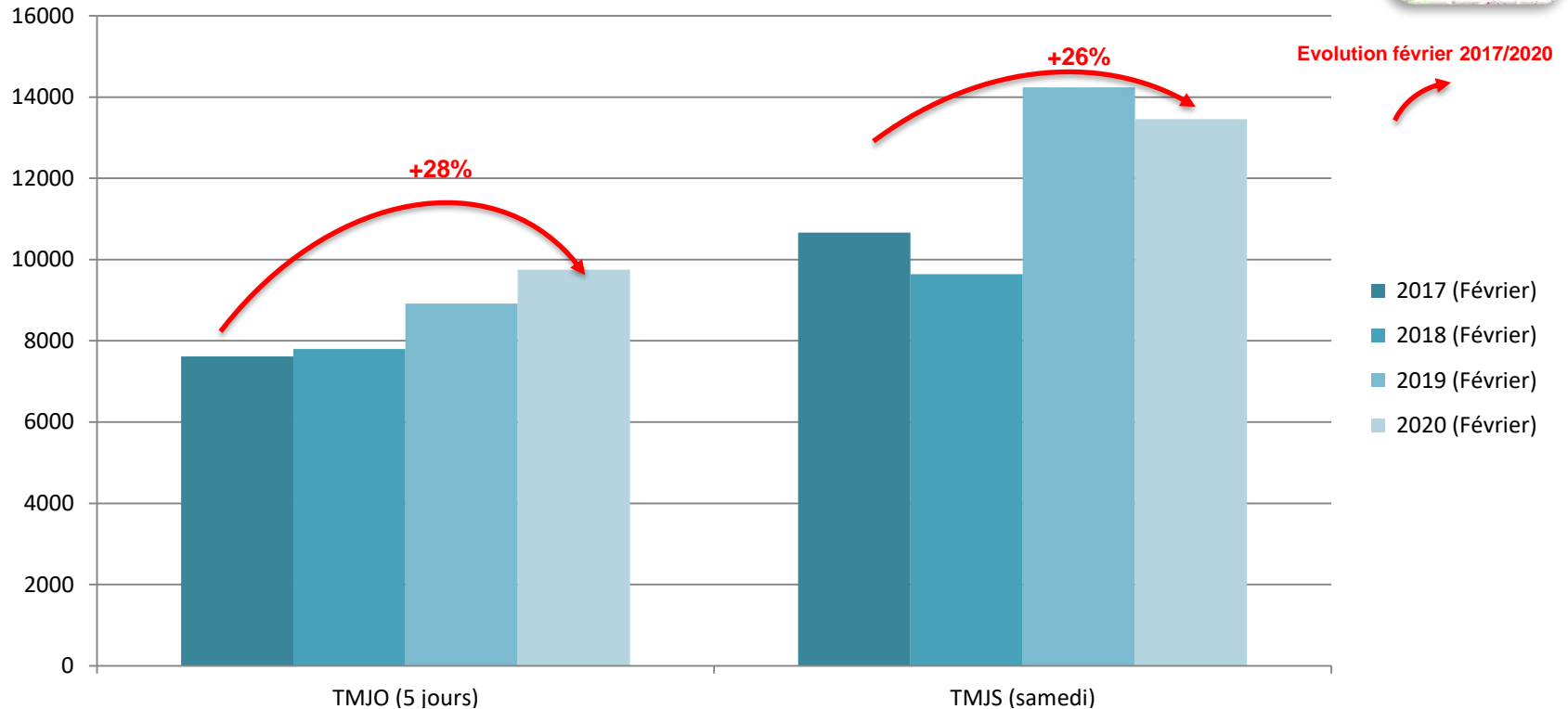


Croissance des flux piétons

Localisation des 4 capteurs piétons* permanents dans le centre-ville de Grenoble



Evolution de la fréquentation piétonne
(moyenne des 4 points de comptages 2017 - 2020)



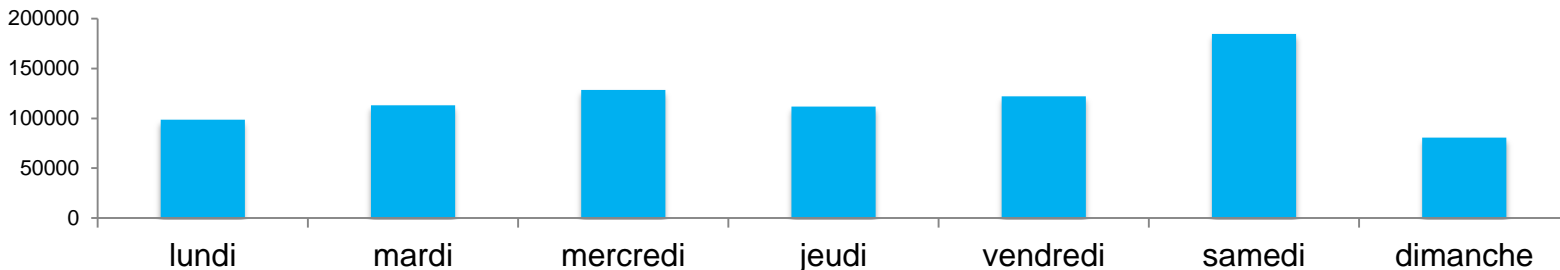
➤ **+28% de déplacements piétons un jour moyen de semaine (hors vacances scolaires) sur les quatre points de comptage entre février 2017 et février 2020**

* les capteurs piétons utilisés comptabilisent indifféremment les piétons des cyclistes mais des observations terrain complémentaires ont permis de spécifier la part de chaque modes (95 % des flux observés sur la zone sont des flux piétons et 5 % sont des flux vélos)



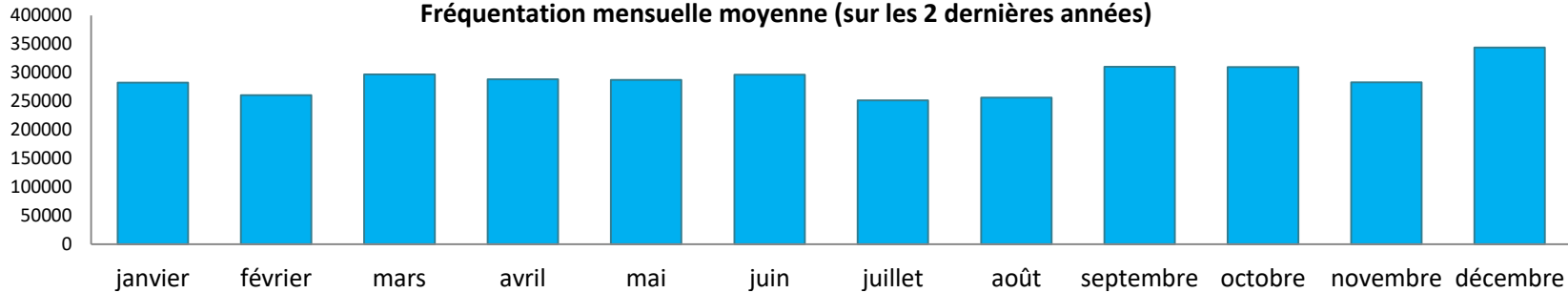
Une croissance importante des flux piétons le samedi

Fréquentation journalière moyenne (sur les 2 dernières années)



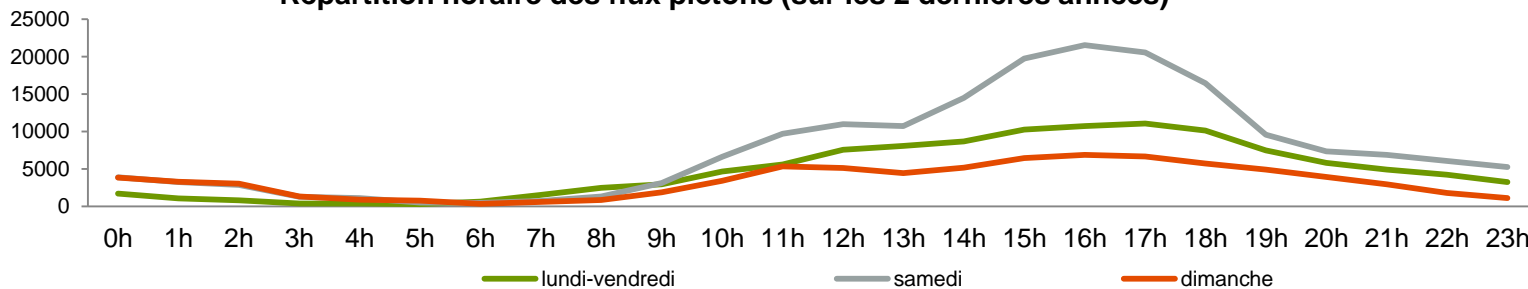
- Un trafic assez semblable du lundi au vendredi, avant l'effervescence du samedi
- + 61 % de flux piétons entre un samedi et un jour moyen de semaine (des flux piétons quasiment multipliés par deux le samedi après-midi)

Fréquentation mensuelle moyenne (sur les 2 dernières années)



- Une baisse de la fréquentation piétonne aux mois de juillet/août d'environ 15 % par rapport au mois de septembre/octobre

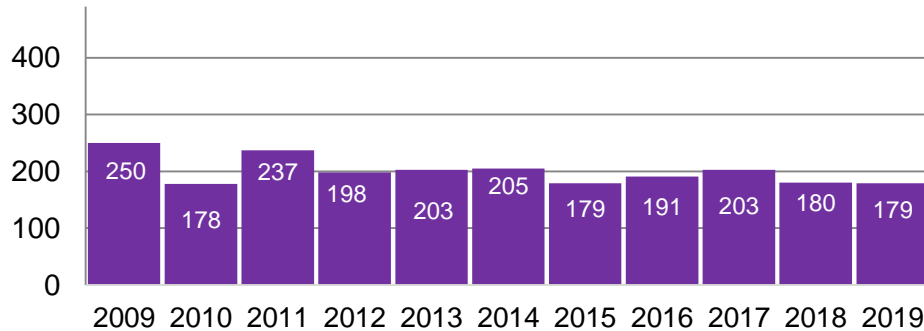
Répartition horaire des flux piétons (sur les 2 dernières années)



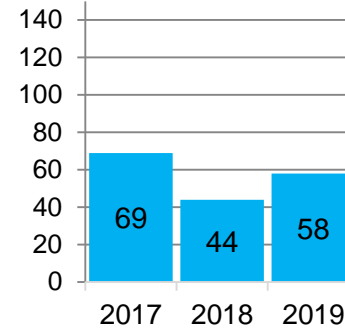
Source : Smmag

Stabilisation des accidents et victimes tous modes par an de 2009 à 2019

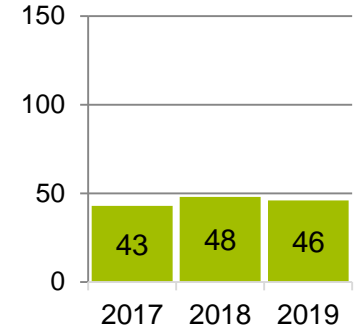
Evolution annuelle du nombre d'accidents (tous modes)
Grenoble-Alpes Métropole



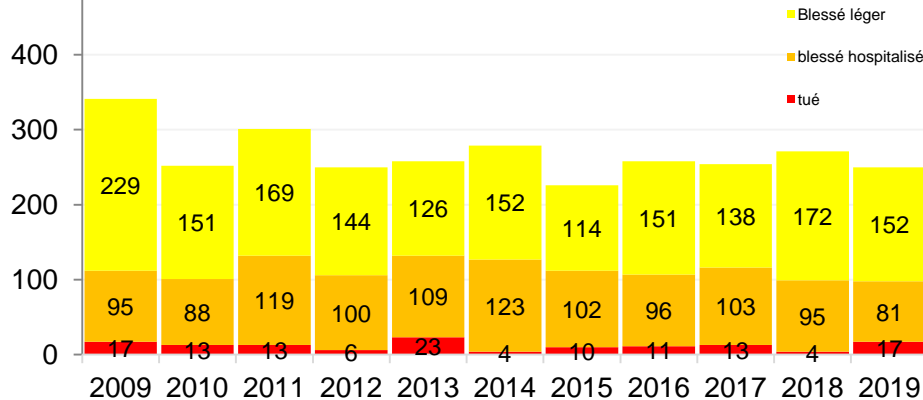
Evolution annuelle du nombre
d'accidents corporels
(Voironnais)



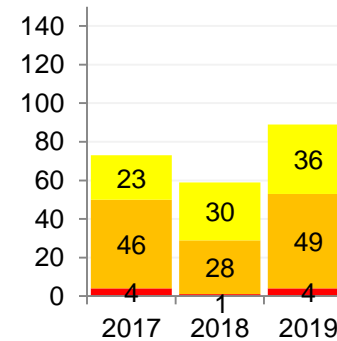
Evolution annuelle du nombre
d'accidents corporels
(Grésivaudan)



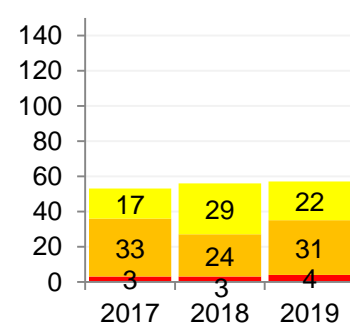
Evolution annuelle du nombre de victimes (tous modes) selon
la gravité



Evolution annuelle du
nombre de victimes
selon la gravité
(Voironnais)



Evolution annuelle du
nombre de victimes
selon la gravité
(Grésivaudan)

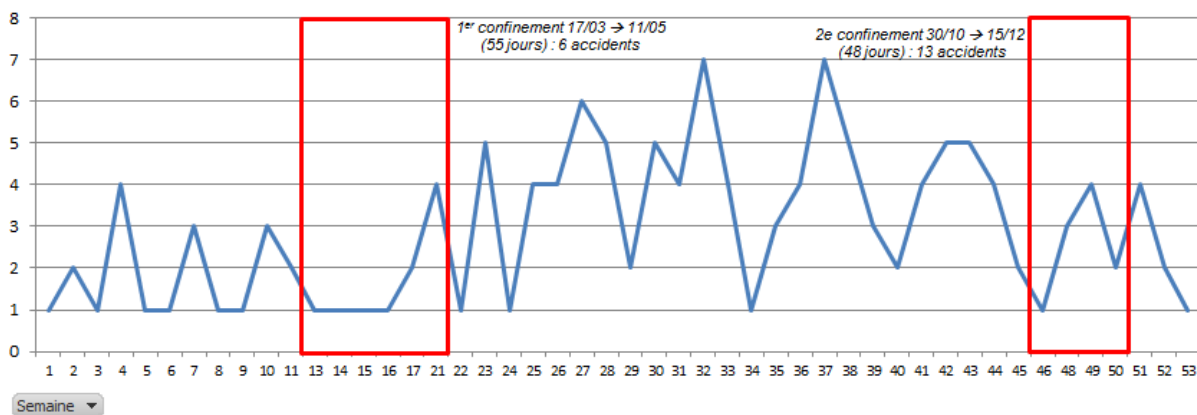


- De 2009 à 2019, 2940 victimes sur le territoire de la Métropole
- On observe une stagnation entre 2010 et 2019 pour le nombre d'accidents et de victimes (en lien avec la stabilisation du trafic automobile)

Accidents et victimes tous modes par an en 2020 (Grenoble-Alpes Métropole)

Une année marquée par l'effet « confinement » :

Nombre d'accidents par semaine



A noter :

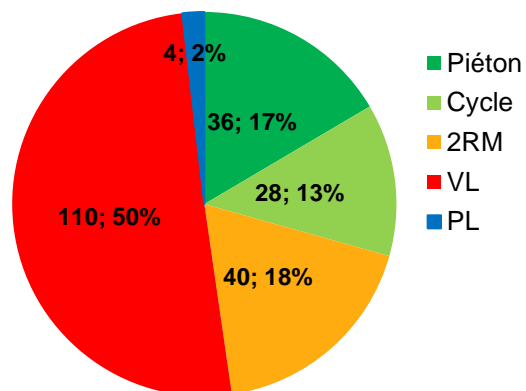
Facteurs d'accidents identifiés :

- 7 accidents impliquant l'alcool
- 7 accidents impliquant des stupéfiants
- 18 accidents impliquant une vitesse excessive

Accidents mortels :

- 1 seul accident sur le réseau métropolitain (piéton / vélo) au croisement Vallier / libération
- 2 accidents sur l'A480
- 1 accident sur la RN85

Répartition des victimes par modes de déplacements en 2020



Répartition des accidents par type de routes en 2020

