

L'ENQUÊTE
mobilité
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

OCT
2019
-
OCT
2020

EMC2 GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Impact de la crise sanitaire Covid-19 sur la mobilité

RNMM - Juin 2022

AUTEUR : CHRISTOPHE HUREZ

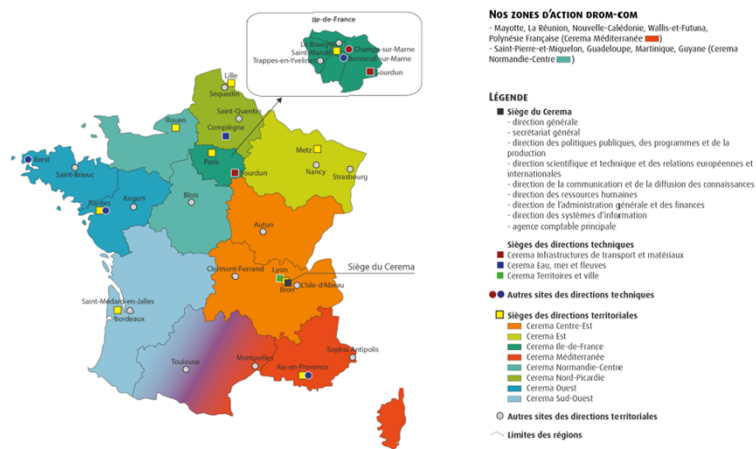
LE CEREMA : INNOVONS ENSEMBLE POUR LES TERRITOIRES DE DEMAIN

Le Cerema est l'expert public de référence dans les domaines de ses compétences. Il est reconnu pour accompagner le triple défi de la transition écologique, énergétique et numérique des territoires. Engagés au service de la cohésion territoriale, notre objectif est de vous apporter des solutions sur-mesure, que vous soyez collectivité, maître d'ouvrage, entreprise ou porteur des politiques publiques.

NOTRE ADN

- Une vision de l'innovation pour les politiques publiques qui prend en compte les usages et les besoins des territoires
- Un haut niveau d'expertise, d'ingénierie et de compétences au service de tous les territoires
- Des savoir-faire et une technicité de pointe au service de la mise au point de méthodologies innovantes
- Un établissement public sous tutelle du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales
- Un centre de ressources de référence
- Un établissement de recherche

UN ANCRAGE TERRITORIAL IMPORTANT



NOS DOMAINES D'INTERVENTION



Expertise et ingénierie territoriale



Bâtiment



Mobilités



Infrastructures de transport



Environnement et risques



Littoral

CHIFFRES CLÉS

- 2 600 agents à votre service
- 240 M€ de budget dont 40 M€ de ressources propres
- 25 sites répartis sur le territoire national et ultramarin
- 9 équipes de recherche
- 40 projets européens en cours
- 2 600 publications et documents de référence dans la boutique en ligne

NOS ACTIVITÉS EN MOBILITÉ

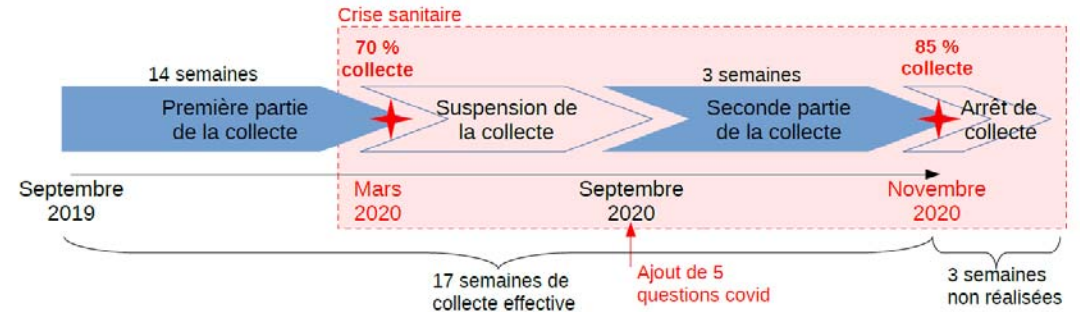
- Espace public et voiries urbaines
- Connaissance de la mobilité
- modélisation et évaluation de la mobilité
- Politiques et services de mobilité
- Systèmes de transport intelligents
- Trafics et régulation
- Sécurité des déplacements

CONTEXTE : UNE COLLECTE EN 2 VAGUES

Une collecte qui n'a pas pu atteindre les objectifs initiaux

Vague 1 (V1) : 9 303 personnes (soit 75%)

Vague 2 (V2) : 3 349 personnes, (soit 25%)



2 questions se sont posées :

- La crise sanitaire influence-t-elle les données globale de l'EMC2 ? (ie : comparer V1 à V1 + v2)
- Peut-on relever des différences avant et après le premier confinement du printemps 2020 ? (ie : comparer V1 à V2)

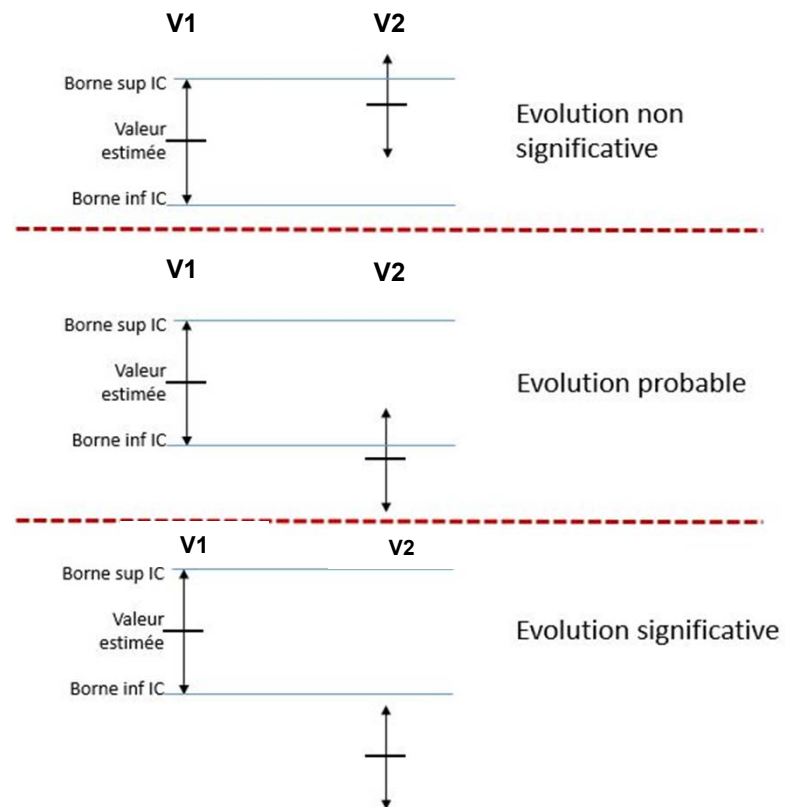
→ Nous nous intéressons ici à la deuxième question

UN PEU DE MÉTHODOLOGIE : ESTIMATION DES ÉVOLUTIONS ENTRE V1 ET V2 (ENQUÊTE STATISTIQUE)

Cas 1 : la valeur moyenne de V2 est comprise dans l'intervalle de confiance de V1

Cas 2 : la valeur moyenne de V2 n'est pas comprise dans l'intervalle de confiance de V1, mais l'intervalle de confiance de V2 intersecte celui de V1

Cas 3 : la valeur moyenne de V2 n'est pas comprise dans l'intervalle de confiance de V1, et l'intervalle de confiance de V2 est disjoint de celui de V1



UNE AUGMENTATION DE LA PRATIQUE DU TÉLÉTRAVAIL

Une forte augmentation de la pratique du télétravail entre les 2 vagues : la part des télétravailleurs réguliers a augmenté d'environ 10 pts dans la vague 2 (à priori notamment des actifs qui ne pratiquaient jamais le télétravail avant).

FREQUENCE TELETRAVAIL				
	Non, jamais	Oui, un ou plusieurs jours par semaine	Oui, plusieurs jours par mois	Oui, occasionnellement
V1+V2	77%	10%	4%	8%
V1	80%	8%	4%	8%
V2	68%	18%	4%	9%

Comparaison V2 – V1

FREQUENCE TELETRAVAIL

Non, jamais	Oui, un ou plusieurs jours par semaine	Oui, plusieurs jours par mois	Oui, occasionnellement
SIGNIFICATIVE	SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE
- 12 pts	11 pts	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE

PART MODALE TCU EN BAISSSE, À PIED EN HAUSSE

		Evolution de la mobilité entre la première et deuxième vague d'enquête.							
		M 1 - Voiture conducteur	M2 - Voiture passager	M3-TCU	M4-Autre TC	M5-Vélo	M7-2 Roues motorisés	M8- Marche	M9-Autre
Zone de résidence	Vague d'enquête de référence								
D2-01-Cœur métropolitain	V1	PROBABLE (BAISSE)	PROBABLE (BAISSE)	PROBABLE (BAISSE)	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	PAS EXPLOITABLE	6,646	NON SIGNIFICATIVE
D2-02-Reste métropole	V1	PROBABLE (BAISSE)	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	PAS EXPLOITABLE	NON SIGNIFICATIVE	PAS EXPLOITABLE	9,142	PAS EXPLOITABLE
D2-03-Reste EMC2	V1	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	PAS EXPLOITABLE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE
Ensemble	V1	PROBABLE (BAISSE)	PROBABLE (BAISSE)	-1,716	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	NON SIGNIFICATIVE	4,302	NON SIGNIFICATIVE

On constate une baisse significative de la part modale TCU : 9,5% à 7,8%

On constate une hausse significative de la part modale marche : 28,6% à 32,9%

La baisse constatée de la voiture (41,9% à 40%) est probable (mais pas certaine)

La variation du vélo (4,5% à 4,9%) n'est pas significative

CONCLUSION SUR LES ÉVOLUTION ENTRE V1 ET V2

Un essor du télétravail

Une baisse globale de la mobilité

- Une baisse qui concerne la voiture et les TCU
- Une hausse de la mobilité à pied

Peu d'évolution dans les parts modales

- Une baisse de la part modale des TCU
- Une hausse de la part modale de la marche



Merci de votre attention