

Communauté de Communes



Lyon Saint Exupéry
en Dauphiné



Maître d'ouvrage

**Communauté de Communes
Lyon Saint Exupéry en Dauphiné**

Enquête Habitudes de déplacements et Opinion

Rapport d'analyse

Novembre 2023

Contacts Prestataire



Directeur d'études : Rémy Artignan

r.artignan@test-sa.com

Assistant d'études : Olivier Lombart

o.lombart@test-sa.com

TEST SAS

2, 6 Rue Marcel Monge, Bât Le Nobel

92 150 Suresnes

Table des matières

1.	REALISATION DE L'ETUDE	4
1.1.	Présentation de l'aire d'enquête	4
1.2.	Le plan de sondage	5
1.3.	Répartition des données d'enquêtes par quotas	6
2.	ANALYSE DES RESULTATS	8
2.1.	Caractéristiques des ménages interrogées	8
2.2.	Les modes de transport à disposition des résidents	10
2.3.	Parts modales selon le motif de déplacement	12
3.	LES FREINS AU DEVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS	13
3.1.	Focus Marche à pied	13
3.2.	Focus Vélo.....	15
3.3.	Focus Transports en commun	18
3.4.	Focus Covoiturage	21
	CONCLUSION : UNE POPULATION A CONVAINCRE, LES TRAVAILLEURS	24
4.	TABLE DES ILLUSTRATIONS	26

Rappel du contexte et des objectifs de l'enquête

La Communauté de Communes de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné représente 6 communes et environ 30 000 habitants. Dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives, elle a souhaité obtenir un état des lieux de la mobilité sur son territoire et obtenir des informations sur les freins potentiels à l'utilisation des modes actifs par la population. Dans ce but, elle a sollicité le bureau d'études TESTsas afin d'organiser une enquête de relevé des habitudes de déplacement et d'opinions en matière de transports.

L'étude a été réalisée par téléphone sur les communes d'Anthon, Charvieu-Chavagneux, Chavanoz, Janneyrias, Pont-de-Chéruy et Villette-d'Anthon du 23 octobre au 4 novembre 2023.

En complément des données d'enquêtes, des tris à plat et des tris croisés, le présent rapport présente une première analyse des principaux enseignements de l'étude.

On peut noter qu'une partie du potentiel d'exploitation réside dans la répétition de l'exercice à des fins de comparaisons dans le temps. Dans ce but, les enquêteurs ont pu recruter 82% des répondants afin d'obtenir leur accord quant à la conservation de leurs coordonnées pour une nouvelle participation de leur part dans les années à venir, ce qui offre de belles perspectives de création d'un panel.

1. Réalisation de l'étude

1.1. Présentation de l'aire d'enquête

L'aire d'enquête comprend 6 communes et compte près de 28 892 habitants. Le taux de sondage s'établit à 0,8% de la population.

Tableau 1 : Communes enquêtées

Commune	Code Insee	Estimation Pop 15 ans et +	Objectifs d'enquêtes (personnes)	Enquêtes réalisées (personnes)	Taux de sondage
Anthon	38011	893	7	7	0.8%
Charvieu-Chavagneux	38085	7 475	60	60	0.8%
Chavanoz	38097	3 708	30	32	0.9%
Janneyrias	38197	1 435	12	12	0.8%
Pont-de-Chéry	38316	4 635	35	35	0.8%
Villette-d'Anthon	38557	4 052	34	36	0.9%
<i>Ensemble Lysed</i>		22 198	178	182	0.8%

Figure 1 : L'aire d'étude



Le territoire de la Communauté de Communes Lyon Saint Exupéry en Dauphiné (ici visible en rouge) se trouve à l'est de l'agglomération lyonnaise, à la frontière de l'Isère et du Rhône.

1.2. Le plan de sondage

L'objectif de cette étude est d'atteindre un minimum de 178 personnes interrogées. Le plan de sondage fixe par ailleurs les différents quotas à respecter par âge, sexe et statut, celui-ci se définit de la manière suivante :

Tableau 2 : Quotas par âge

Répartition par AGE				Quotas visés					
CODGEO	Communes	PopTotal en logement ordinaire	Pop15et+ en logement ordinaire	15-29	30-44	45-59	60-74	75et+	TOTAL
38011	Anthon	1130	940	1	2	2	1	1	7
38085	Charvieu-Chavagneux	10076	7433	12	19	14	10	5	60
38097	Chavanoz	4961	3778	6	8	8	5	3	30
38197	Janneyrias	1815	1434	2	3	3	3	1	12
38316	Pont-de-Chéruy	5809	4470	9	10	7	6	3	35
38557	Villette-d'Anthon	5101	4038	6	9	9	8	2	34
	Total	28892	22094	36	51	43	33	15	178

Tableau 3 : Quotas par sexe

Répartition par SEXE		Quotas visés		
CODGEO	Communes	Hommes	Femmes	TOTAL
38011	Anthon	4	3	7
38085	Charvieu-Chavagneux	29	31	60
38097	Chavanoz	15	15	30
38197	Janneyrias	6	6	12
38316	Pont-de-Chéruy	17	18	35
38557	Villette-d'Anthon	17	17	34
	Total	88	90	178

Tableau 4 : Quotas par statut

Répartition par STATUT		Quotas visés					
CODGEO	Communes	Actifs en emploi	Chômeurs	Retraités ou préretraités	Elèves, étudiants, stagiaires non rémunérés	Au foyer et autres	TOTAL
38011	Anthon	4	0	2	1	0	7
38085	Charvieu-Chavagneux	33	4	14	4	5	60
38097	Chavanoz	16	2	7	2	3	30
38197	Janneyrias	7	1	1	2	1	12
38316	Pont-de-Chéruy	19	3	8	2	3	35
38557	Villette-d'Anthon	19	2	10	2	1	34
	Total	98	12	42	13	13	178

1.3. Répartition des données d'enquêtes par quotas

Tableau 5 : Répartition de la production par secteur et par âge

Communes	Données de l'enquête						Différence sur quotas					
	15-29	30-44	45-59	60-74	75et+	TOTAL	15-29	30-44	45-59	60-74	75et+	TOTAL
Anthon	1	1	3	1	1	7	0	1	-1	0	0	0
Charvieu-Chavagneux	11	18	15	11	5	60	1	1	-1	-1	0	0
Chavanoz	7	7	8	8	2	32	-1	1	0	-3	1	-2
Janneyrias	3	3	3	3	0	12	-1	0	0	0	1	0
Pont-de-Chéruy	10	10	6	6	3	35	-1	0	1	0	0	0
Villette-d'Anthon	6	9	9	10	2	36	0	0	0	-2	0	-2
Total	38	48	44	39	13	182	-2	3	-1	-6	2	-4

Tableau 6 : Répartition de la production par secteur et par sexe

Communes	Données de l'enquête			Différence sur quotas		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Anthon	3	4	7	1	-1	0
Charvieu-Chavagneux	28	32	60	1	-1	0
Chavanoz	15	17	32	0	-2	-2
Janneyrias	6	6	12	0	0	0
Pont-de-Chéruy	19	16	35	-2	2	0
Villette-d'Anthon	18	18	36	-1	-1	-2
Total	89	93	182	-1	-3	-4

Les valeurs positives de la partie « Différence sur quotas » représentent le nombre d'enquêtes réalisées en moins par rapport aux quotas fixés, inversement, les valeurs négatives indiquent le nombre d'enquêtes en plus (ex : Au total, dans la tranche d'âge 15/29 ans, 2 personnes en + ont été faite).

Tableau 7 : Répartition de la production par secteur et par statut

Communes	Données de l'enquête						Différence sur quotas					
	Actifs en emploi	Chômeurs	Retraités ou préretraités	Elèves, étudiants, stagiaires non rémunérés	Au foyer et autres	TOTAL	Actifs en emploi	Chômeurs	Retraités ou préretraités	Elèves, étudiants, stagiaires non rémunérés	Au foyer et autres	TOTAL
Anthon	5		2			7	-1	0	0	1	0	0
Charvieu-Chavagneux	35	3	12	5	5	60	-2	1	2	-1	0	0
Chavanoz	19	2	7	3	1	32	-3	0	0	-1	2	-2
Janneyrias	9	0	3	0	0	12	-2	1	-2	2	1	0
Pont-de-Chérucy	24	1	6	2	2	35	-5	2	2	0	1	0
Villette-d'Anthon	24	1	8	2	1	36	-5	1	2	0	0	-2
Total	116	7	38	12	9	182	-18	5	4	1	4	-4

La production par tranche d'âge et par sexe est globalement respectée avec des variations minimales par rapport aux quotas fixés au départ. Les quotas propres aux statuts ont nécessité plus de travail et des enquêtes supplémentaires afin de réduire ces écarts, notamment dans les CSP des chômeurs et des retraités. On constate aussi une surreprésentation des actifs dans les chiffres, ce qui est contrebalancé par un coefficient de redressement calculé par rapport aux quotas exacts visés.

2. Analyse des résultats

Les pourcentages présentés ci-dessous sont systématiquement ceux des réponses redressées. Les coefficients de pondération ont été établis à partir des données Insee du recensement 2020 et des variables d'âge, de sexe et d'occupation principale des personnes enquêtées.

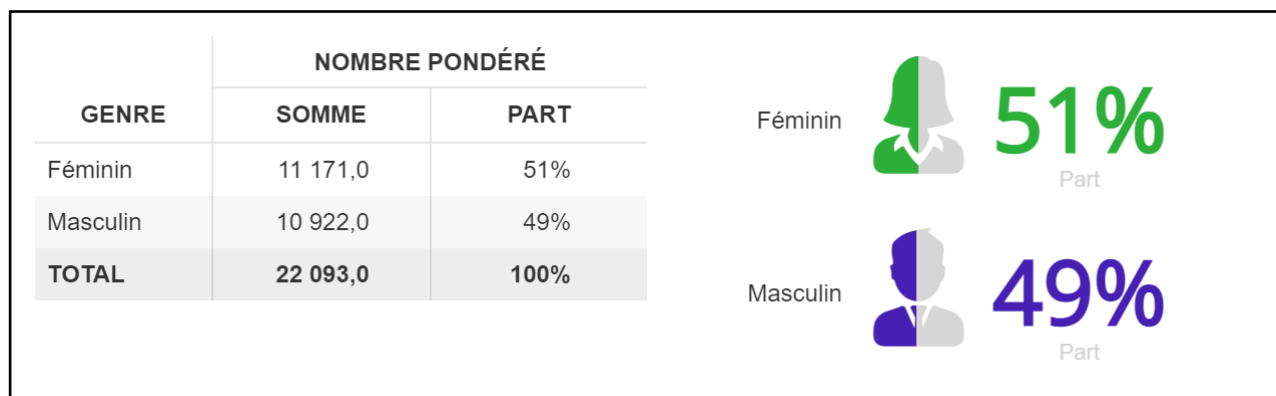
2.1. Caractéristiques des ménages interrogés

Tableau 8 : Répartition des enquêtés par communes

Secteur				Table de fréquences (pondéré)			
	Fréquence	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé		Fréquence	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Anthon	7	3,8	3,8	Anthon	889	4,0	4,0
Chavanoz	32	17,6	21,4	Chavanoz	3691	16,7	20,7
Chavieu	60	33,0	54,4	Chavieu	7440	33,7	54,4
Chavagneux				Chavagneux			
Janneyrias	12	6,6	61,0	Janneyrias	1428	6,5	60,9
Pont du Cheruy	35	19,2	80,2	Pont du Cheruy	4613	20,9	81,7
Villette d'Anthon	36	19,8	100,0	Villette d'Anthon	4033	18,3	100,0
Total	182	100,0		Total	22094	100,0	

Les volumes d'enquête sont limités pour la plupart des communes à l'exception de Charvieu Chavagneux. Par conséquent, les résultats par commune doivent être interprétés avec prudence. Les analyses à l'échelle de l'ensemble de l'aire d'étude sont à privilégier.

Figure 2 : Répartition par sexe



La répartition par sexe pondérée est globalement équilibrée avec 51% de femme interrogée (11 171) contre 49 % pour les individus de sexe masculin (10 922).

Figure 3 : Répartition par tranches d'âge

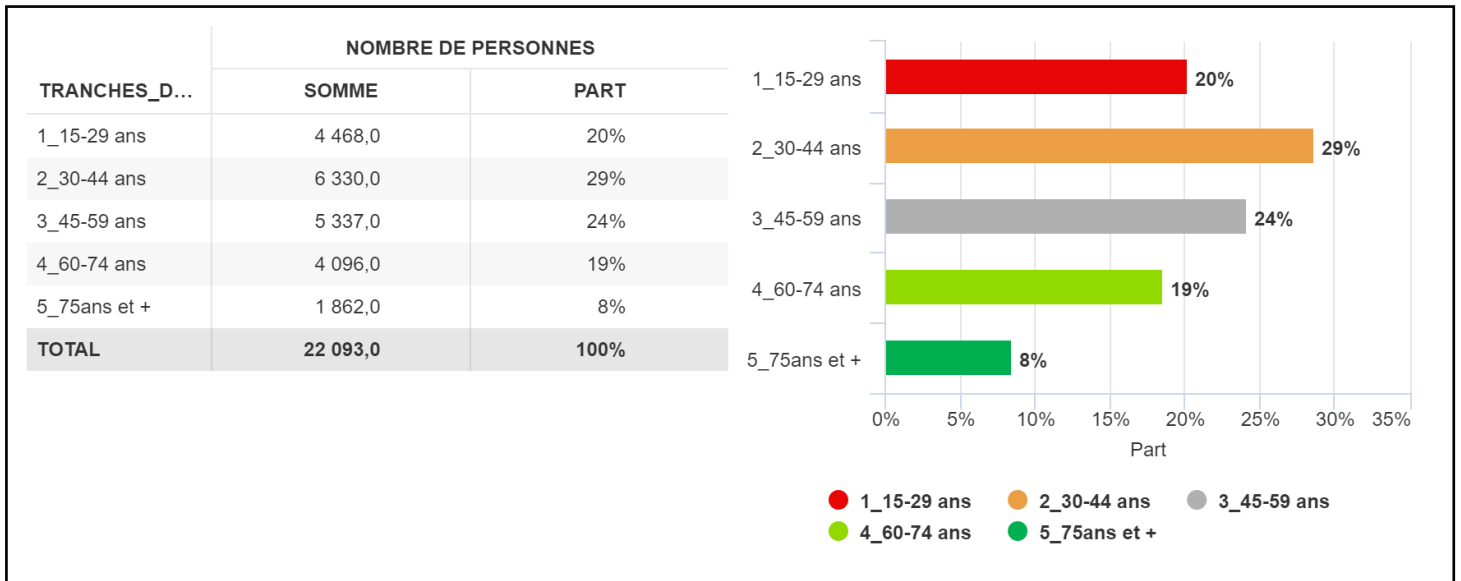
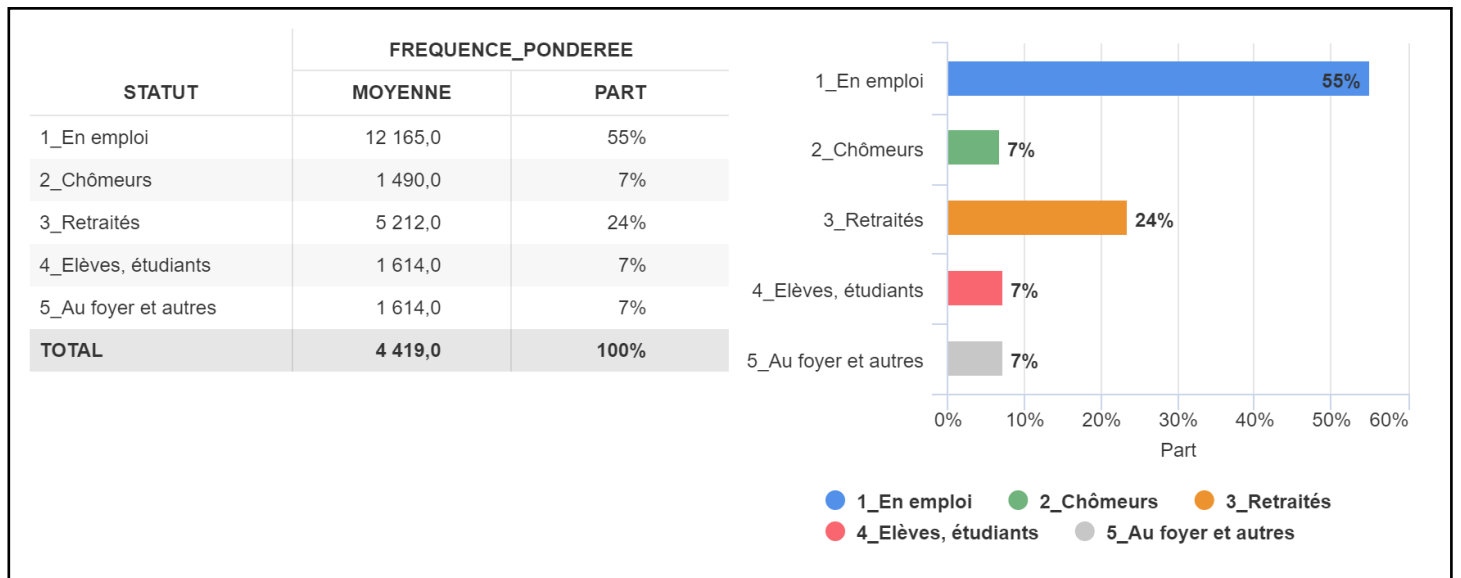
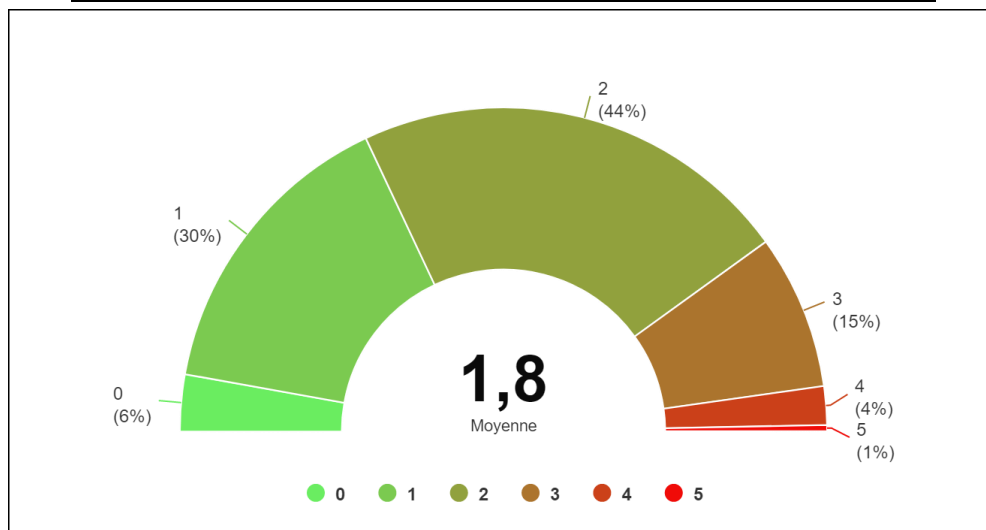


Figure 4 : Répartition par statut



2.2. Les modes de transport à disposition des résidents

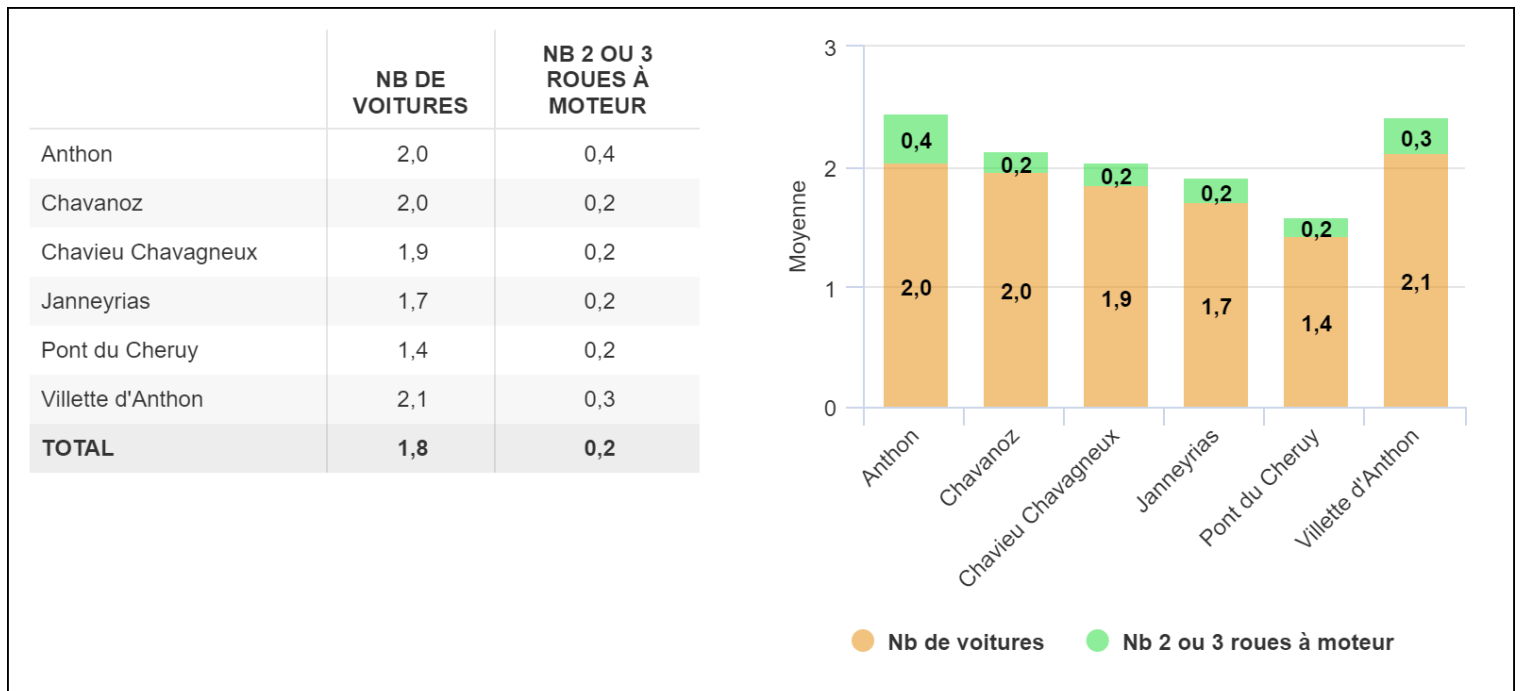
Figure 5 : Nombre moyen de voitures et utilitaires par ménage



Chaque ménage possède en moyenne 1,8 voitures et utilitaires.

94% d'entre eux possèdent au moins une voiture tandis que seul 6% des ménages sondés n'en ont pas à leur disposition (principalement des foyers composés d'une personne seule, âgée de plus de 60 ans). 44% des ménages ont deux véhicules et 15% en ont trois, ce qui suffit à illustrer le caractère prépondérant de la voiture comme outil principal de la mobilité sur le territoire.

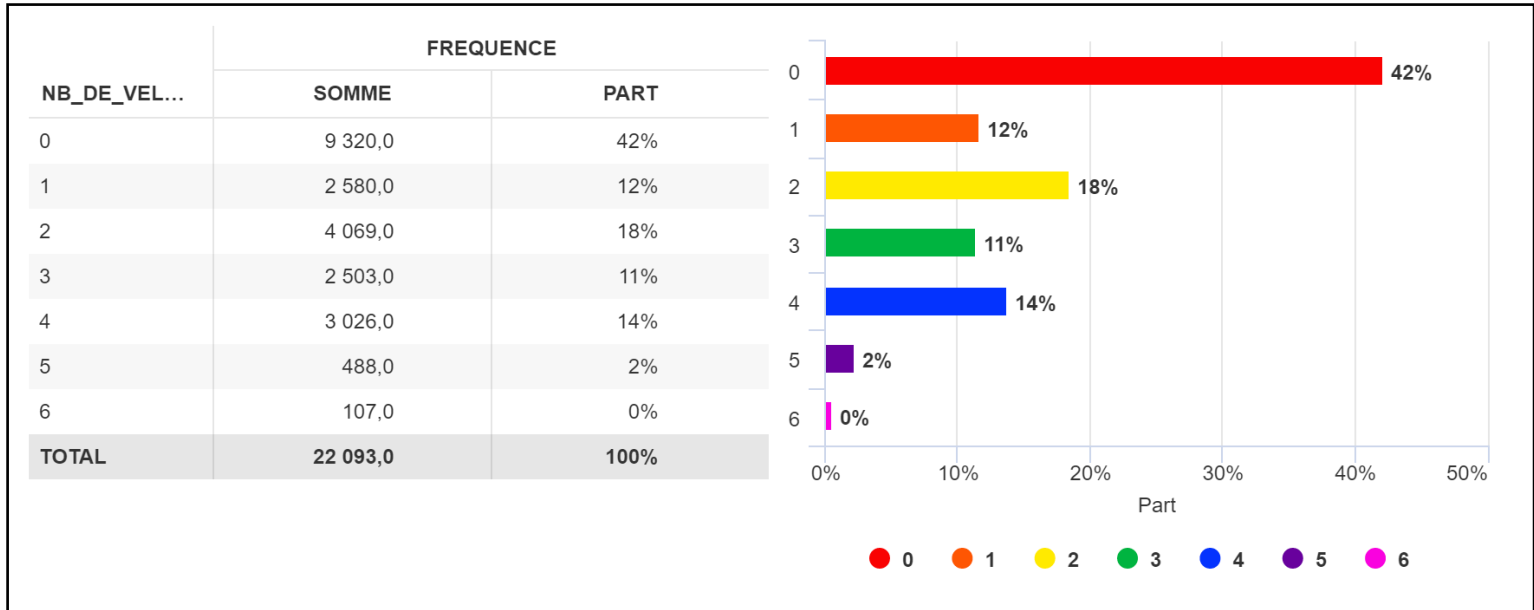
Figure 6 : Nombre moyen de voitures et 2/3 roues par ménage et commune



Une analyse plus fine des données montre que la distribution des voitures par ménage est relativement homogène sur l'ensemble des communes, à l'exception de Pont-de-Chéruy, où la moyenne, plus basse, se limite à 1,4 voiture par ménage.

Sur l'ensemble des communes, les ménages possèdent en moyenne 0,2 véhicule à deux ou trois roues motorisées. Cette moyenne est relativement uniforme et ne varie que très peu d'une commune à l'autre.

Figure 7 : Nombre de vélos à disposition par ménage



En moyenne, les ménages disposent de 1,5 vélo en état de marche et utilisable sur la voie publique. Malgré cette moyenne, **près de 42 % des ménages, soit 9320 foyers, n'en ont aucun.**

2.3. Parts modales selon le motif de déplacement

Tableau 9 : Part modale du mode principal selon le motif de déplacement

Part modale du mode principal selon le motif de déplacement	Travail	Achats	Loisirs & Démarches	Accompagnement
Marche	4%	11.4%	9.2%	10.4%
Total voiture	94.8%	86.7%	87.3%	87.5%
- Dont conducteur de voiture	91%	75.4%	77.7%	76.7%
- Dont passager de voiture	3.8%	11.3%	9.6%	10.8%
Vélo	0.3%	0.6%	1.3%	0%
Cars, bus, tramway, métro	0%	1.3%	2.2%	2.1%
Autre mode	0.9%	0%	0%	0%
Effectif brut	114	178	167	125
Part des répondants déclarant l'utilisation occasionnel d'un autre mode (en %)	14.1%	35.9%	25.6%	11.2%

La voiture est pour tous les motifs le mode de déplacement ultra majoritaire, avec un taux encore plus fort pour les déplacements de travail. C'est également pour ce motif que les répondants sont le plus souvent conducteurs, les passagers étant inférieurs à 4% (contre 10 à 11% pour les autres motifs). Enfin, la part des personnes déclarant varier parfois de ce mode principal est très différentes selon les motifs : au maximum 36% pour les achats (sans doute selon les lieux d'achats qui peuvent être à des distances très diverses) et au minimum 11% pour les accompagnements qui sont souvent des déplacements contraints et récurrents. La part pour le travail, 14%, est faible également.

Cet état des lieux illustre la grande dépendance de la population au véhicule personnel, et particulièrement pour le motif de travail.

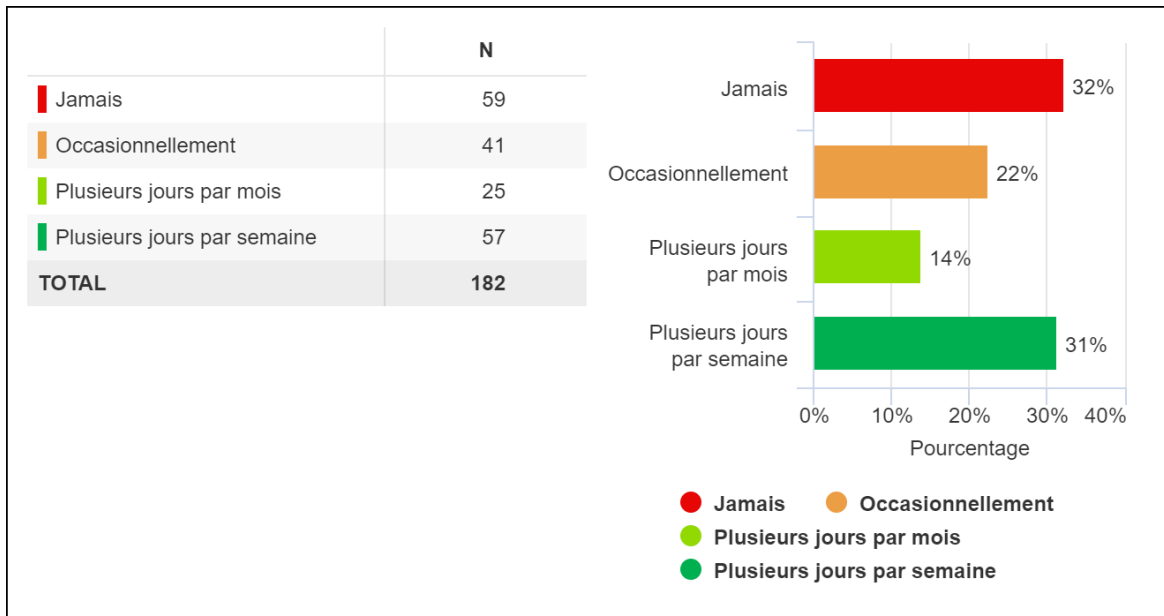
La marche à pied est rarement le mode principal déclaré, et presque jamais pour le travail (4%). Les autres modes sont confidentiels (<3%) et sont plus souvent déclarés à l'occasion du motif « loisirs et démarches ».

Contrairement à ce que l'on peut constater sur des territoires plus urbains, le vélo n'est apparemment jamais une solution de mobilité pour le motif d'accompagnement.

3. Les freins au développement des modes alternatifs

3.1. Focus Marche à pied

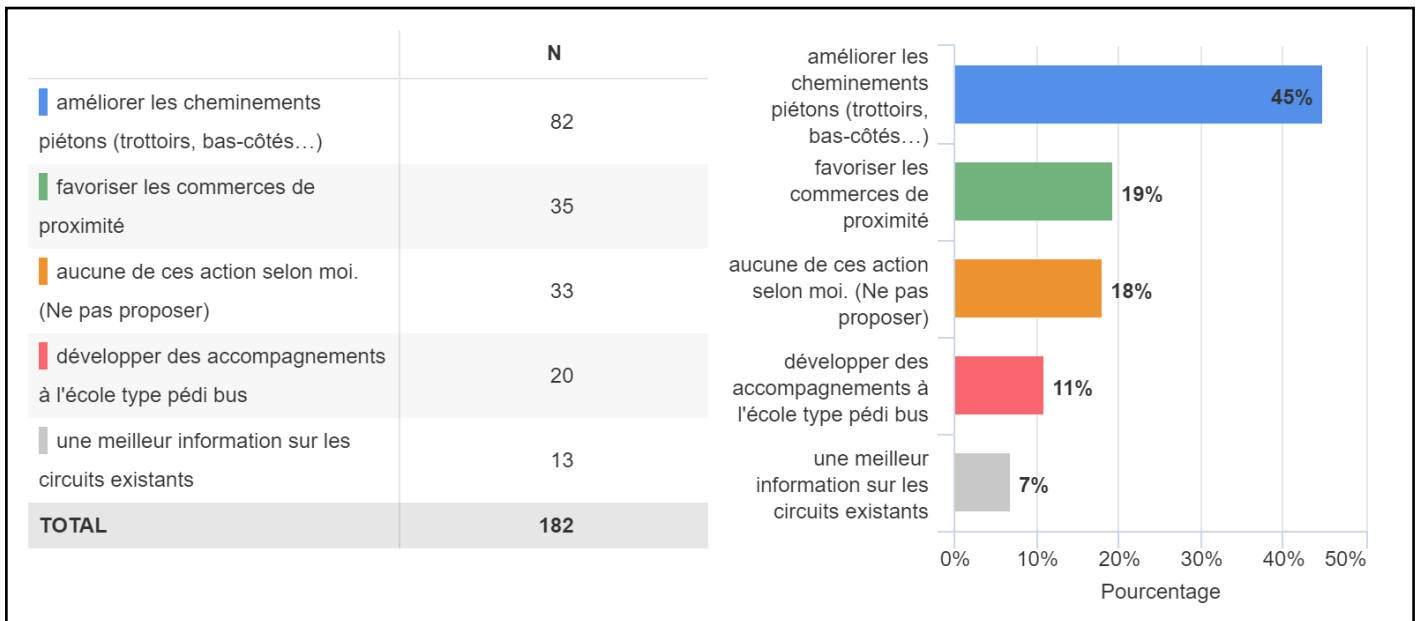
Figure 8 : Fréquence d'utilisation de la marche (lundi au vendredi)



La fréquence d'utilisation de la marche à pied est très éclatée. On constate effectivement autant de personnes ne l'utilisant jamais que de personnes l'utilisant plusieurs jours par semaine. En effet, 32% de la population ne marche jamais en semaine (soit 7 152 personnes), contre 31% qui la pratique assidûment (soit 6 917 personnes). Dans l'intervalle, on retrouve 36% de la population utilisant de manière occasionnelle ou seulement quelques jours par mois la marche à pied, pour un total de 8 024 personnes.

Parmi le profil des utilisateurs, il est intéressant de constater que toutes les classes d'âges suivent globalement cette même répartition hormis les 75 ans et + pour lesquels la part d'utilisation de la marche à pied plusieurs jours par semaine s'effondre avec seulement 8,8% de pratiquant. On peut également noter que la part des actifs à temps plein pratiquant la marche à pied de manière régulière est la plus faible (21 %).

Figure 9 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser la MAP



Ce graphique présente l'action qui doit être menée en priorité parmi les 4 propositions suggérées.

L'amélioration des cheminements piétons est de loin l'action la plus fréquemment plébiscitée par les sondés (45%). L'insécurité manifestée dans les commentaires libres, dont il est question plus bas, confirme le caractère parfois inadapté de la voirie pour les populations souhaitant se déplacer à pied.

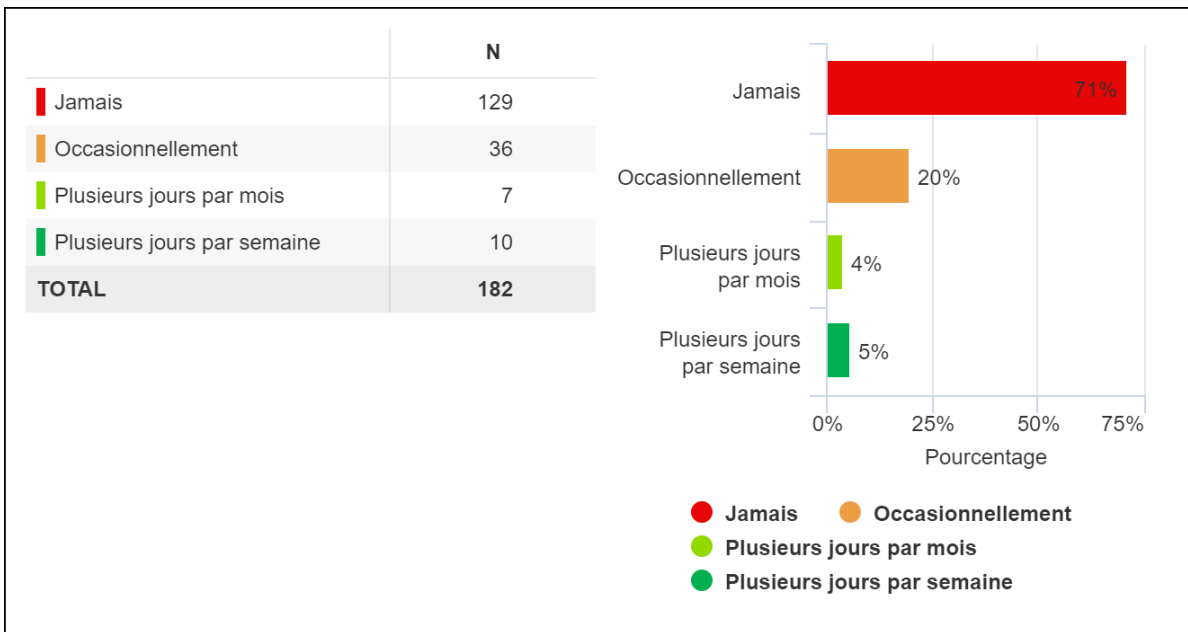
La deuxième action retenue est la nécessité de favoriser les commerces de proximité. La portée de cette proposition dépasse le cadre de la question (favoriser la marche à pied) et il est notable que pour 19% des sondés, la marche soit associée à un motif achat, alors que la proposition de développement des accompagnements à l'école ne remporte pas autant de succès, d'une part car elle touche une moins grande partie de la population (familles avec jeunes enfants) et d'autre part parce qu'elle s'adresse à un public habitant à une distance assez faible des écoles, ce qui limite sa portée.

À noter également que 18% des répondants n'ont pas trouvé satisfaction parmi les mesures proposées.

Une meilleure information sur les circuits existants a été la proposition la moins choisie (7% seulement).

3.2. Focus Vélo

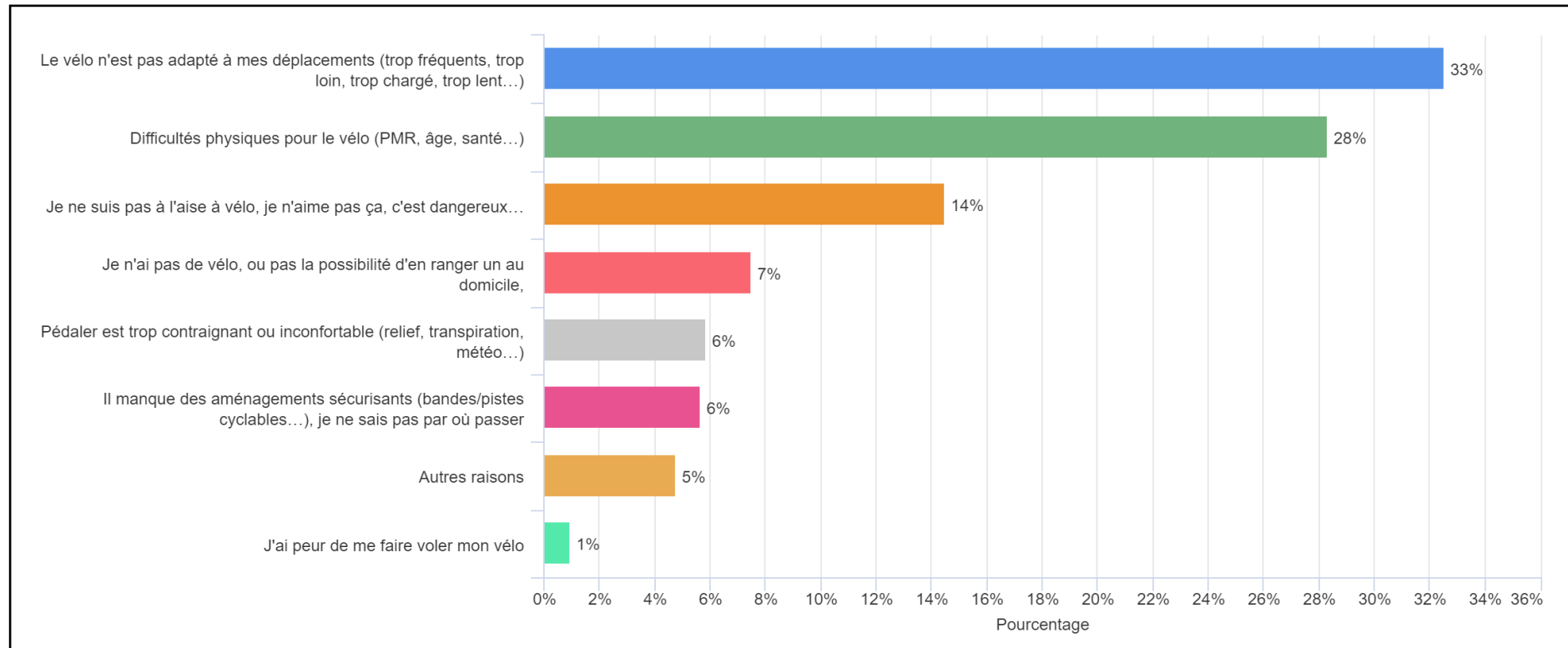
Figure 10 : Fréquence d'utilisation du vélo (lundi au vendredi)



Plus de 90% des résidents interrogés déclarent ne pas ou très peu utiliser le vélo en semaine dont **71%, ce qui représente 15 720 personnes, qui déclarent ne jamais l'utiliser**. Bien que plus de la moitié possède au moins un vélo en état de marche, ce dernier est rarement utilisé en semaine.

Il est intéressant de noter que parmi les 5% d'utilisateurs intensifs du vélo en semaine (soit l'équivalent de 1 209 personnes sur le territoire), aucune n'a entre 16 et 30 ans ou plus de 74 ans.

La proportion d'utilisateurs intensifs est plus importante chez les 60-74 ans (10%), chez les salariés à temps plein et les retraités (7% dans les 2 cas). Le genre n'est pas discriminant.

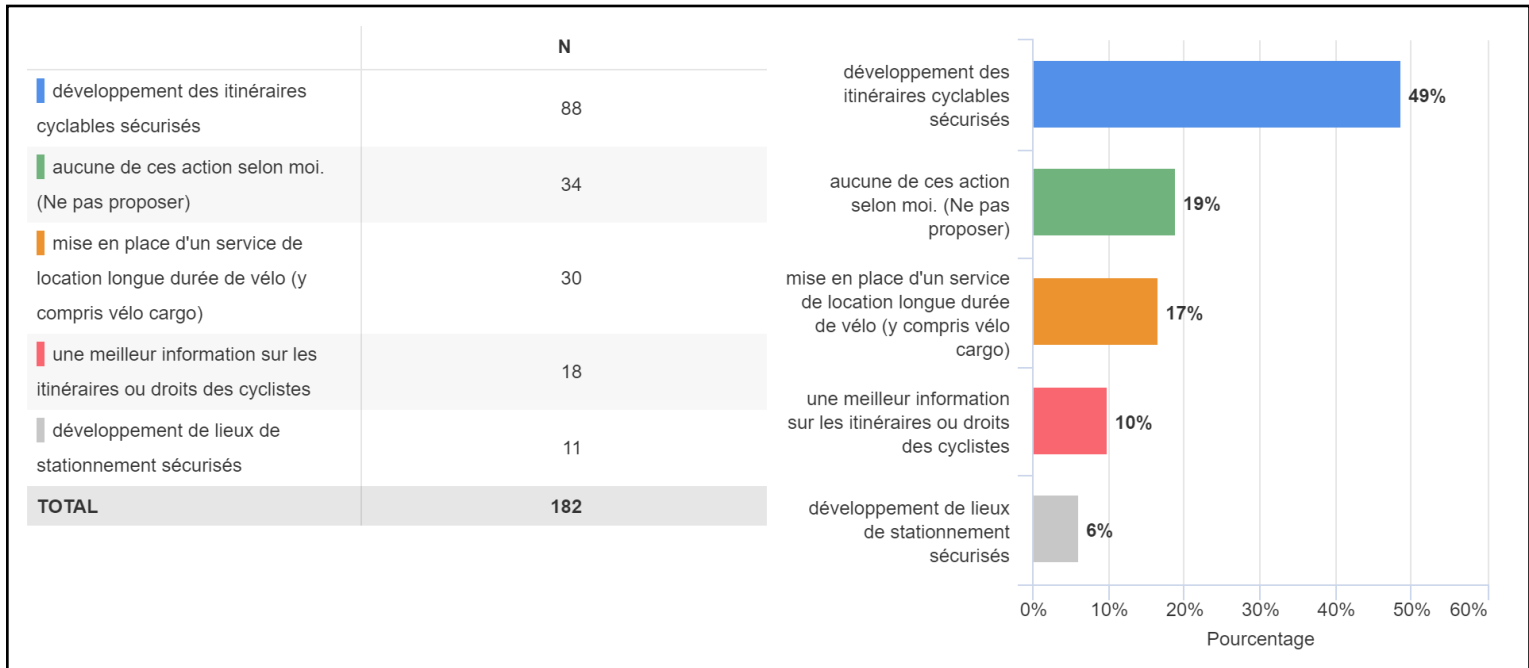
Figure 11 : Répartition des motifs principaux de non-utilisation du vélo

Ci-dessus un graphique illustrant les différents motifs de non-utilisation du vélo cités par les enquêtés.

Les deux principales réponses (vélo inadapté aux contraintes du déplacement, et difficultés physiques) laissent peu de place à l'incitation. A l'inverse, les réponses 3 et 6, qui totalisent 20% (14% de personnes pas à leur aise avec ce mode et 6% de personnes invoquant le manque de sécurité ou de connaissance des itinéraires) laissent entrevoir des freins qu'il est possible de lever à l'aide d'aménagements et d'accompagnements. C'est aussi le cas des 7% de personnes déclarant que le principal motif de non-usage du vélo est l'absence d'équipement personnel. Ce constat est corroboré par les 2 graphiques suivants.

À noter que la peur de se faire voler son vélo n'est quasiment pas citée avec seulement 1% de réponse

Figure 12 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser le vélo

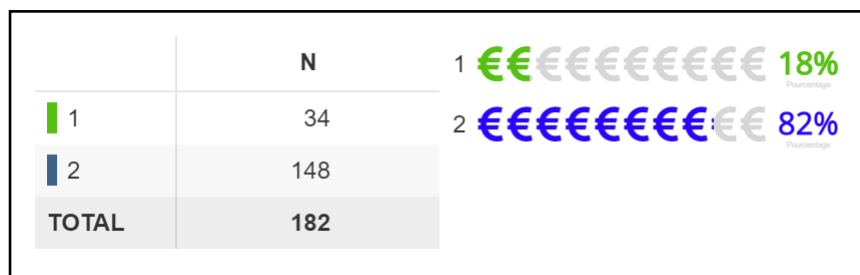


À l'image des cheminements piétons, **l'action plébiscitée pour favoriser l'usage du vélo est, avec 49% des réponses, le développement des itinéraires cyclables sécurisés.** La mise en place de lieux de stationnement sécurisés est bien moins citée (6% seulement).

La mise en place d'un service de location longue durée de vélo est la solution privilégiée par 17% des répondants (dont la moitié n'ont d'ailleurs aucun vélo à disposition dans leur foyer).

Les 19% de répondants n'étant séduits par aucune des propositions indiquent qu'une part importante de la population se sent de toute façon assez éloignée de ce mode de déplacement. Il s'agit pour 2 répondants sur 3 de personnes sans vélo et pour presque la totalité de personne ne l'utilisant jamais ou occasionnellement.

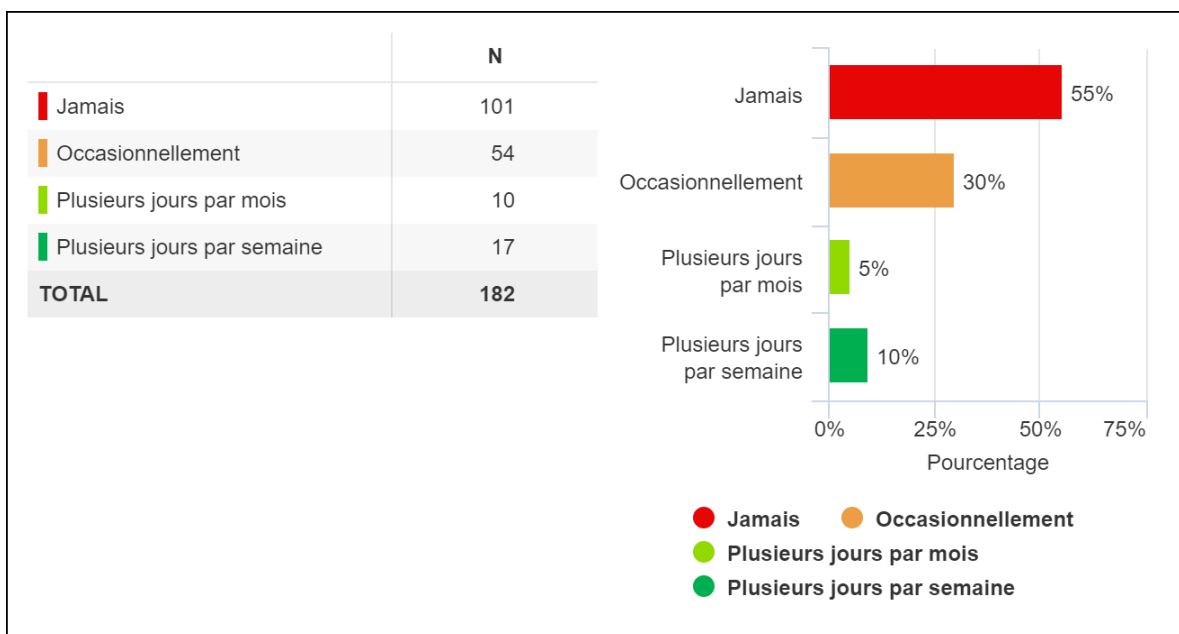
Figure 13 : Intérêt d'aides à l'achat d'un vélo



18% des sondés, (représentant environ 4 000 personnes sur le territoire) se disent intéressés par une aide à l'achat d'un vélo.

3.3. Focus Transports en commun

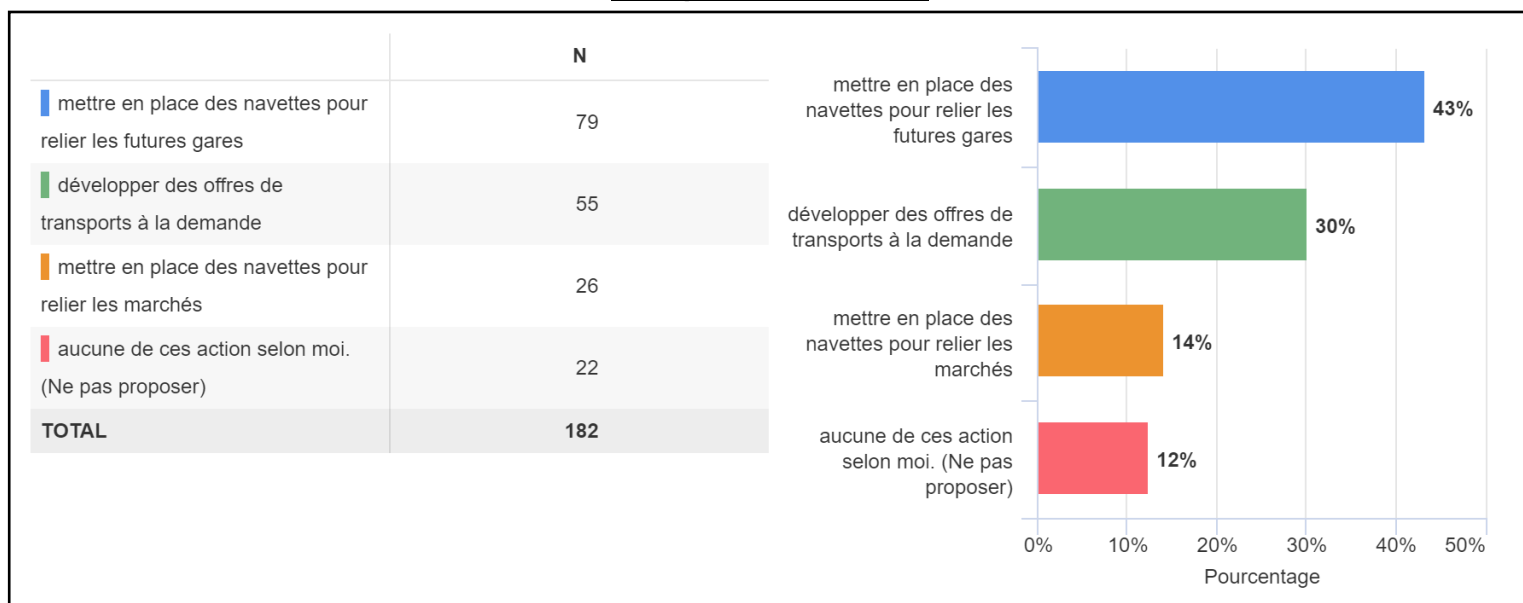
Figure 14 : Fréquence d'utilisation des TC (lundi au vendredi)



Seuls 15% des résidents (représentant environ 3 265 personnes) déclarent utiliser les transports en commun plusieurs jours par mois ou plusieurs jours par semaine. Le profil des 10% d'utilisateurs les plus réguliers (2 111 personnes) est assez clair : majoritairement jeune (35% chez les 15-29 ans, et aucun chez les 60 ans et plus), souvent étudiant, et parfois des travailleurs. Le genre n'est pas un facteur déterminant. La commune de Chavanoz semble avoir plus de personnes concernées (24%) que le reste du territoire.

Au global, 85% des répondants n'emploient jamais ou très peu le réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise en semaine.

Figure 15 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser les transports en commun

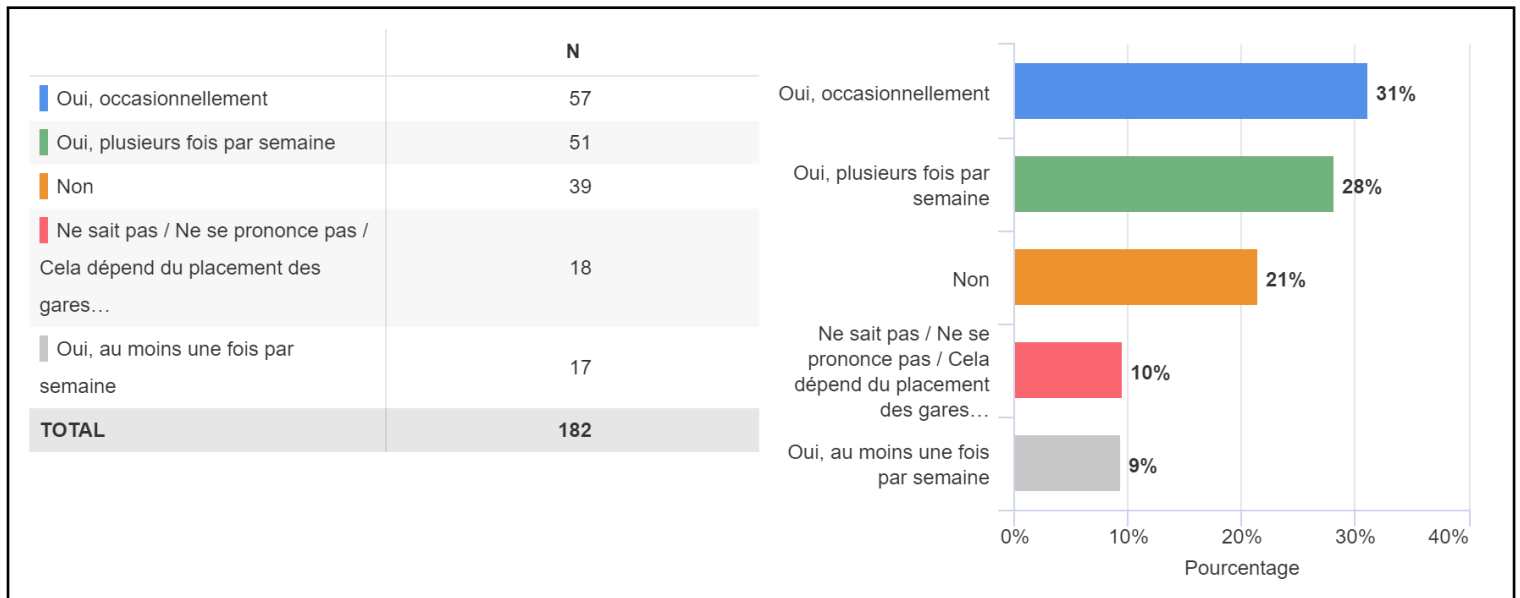


Les actions choisies pour développer l'usage des transports en commun sont pour 43% des sondés la mise en place de navettes pour relier les futures gares, et pour 30% le développement d'offres de transports à la demande, ce qui dénote une réelle adhésion.

On peut d'ailleurs remarquer que le taux de « non-réponse » (aucune action choisie) est le plus faible de cette série de questions avec 12%.

Les sondés ayant privilégié la proposition de navettes pour relier les marchés représentent 14% du total, soit un peu plus de 3 000 personnes sur le territoire. Ce taux monte à 19% chez les retraités et à 20% pour les résidents de la commune de Chavieu-Chavagneux.

Figure 16 : Répartition des personnes susceptibles d'emprunter la ligne T3 du projet de prolongation du Tramway

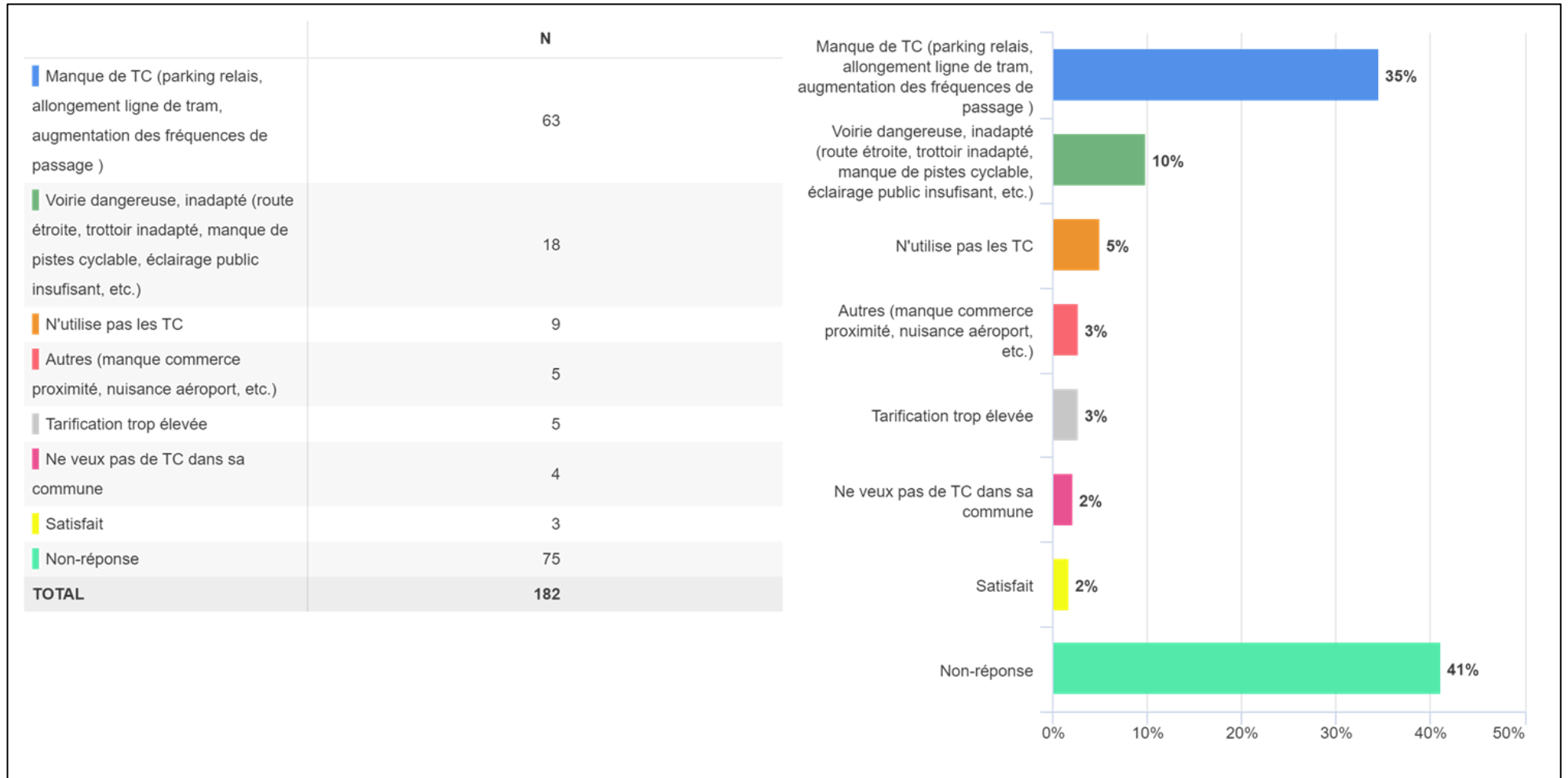


Parallèlement aux actions à mener pour favoriser les transports en commun, il apparaît assez clairement un réel intérêt pour la réalisation du projet d'extension de la ligne T3 depuis Meyzieu jusqu'à Crémieu. 38 % des personnes sondées se déclarent susceptibles d'utiliser cet équipement une à plusieurs fois par semaine (soit un peu plus de 8 000 personnes) et 31% occasionnellement. Par contraste, 21% des personnes seulement répondent catégoriquement ne pas s'envisager comme utilisateur potentiel et 10% ne se prononcent pas. Ce qui laisse tout de même **plus de 2 tiers de personnes déclarant un réel intérêt pour ce projet.**

Ce dernier ressort par ailleurs dans plusieurs commentaires libres (graphique suivant).

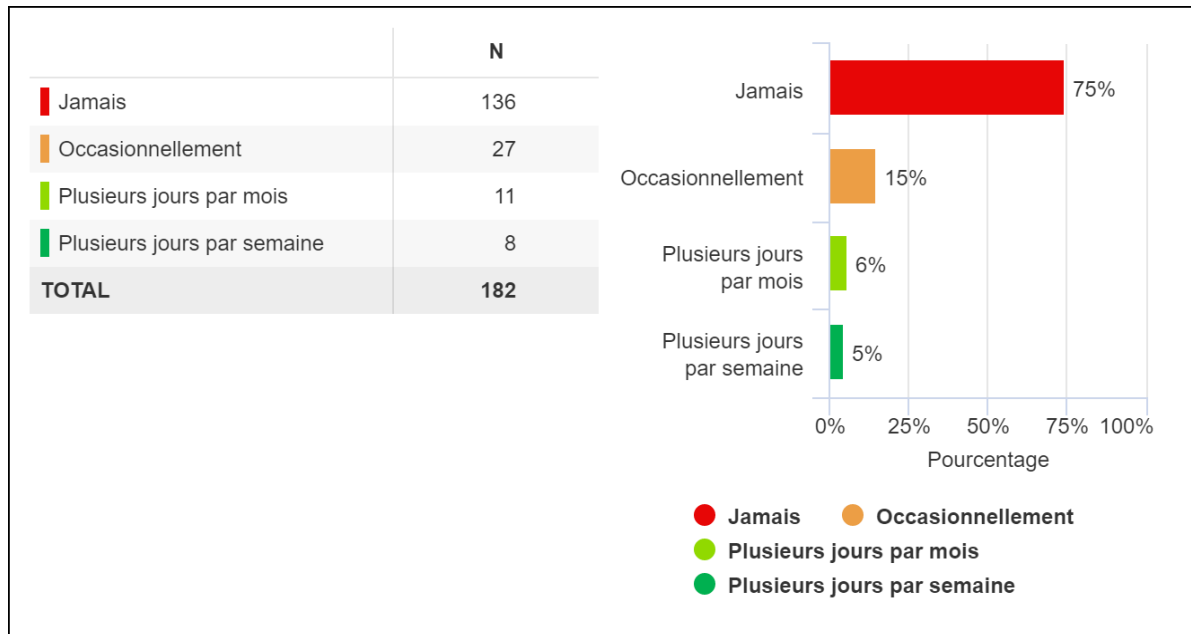
Les commentaires recueillis ont été classés en fonction de leur thématique. Sur les 182 questionnaires réalisés, 59% (soit 107 personnes) ont laissé un commentaire libre. Le manque de transports en commun apparaît comme la principale préoccupation des répondants, avec des demandes de fréquences de passage plus élevées, de création de nouvelles lignes et d'arrêts, et du prolongement de la ligne T3. À noter que 8% des sondés (soit 14 personnes), ont expressément mentionné en commentaire leur souhait de voir le projet de prolongement de la ligne T3 mené à son terme le plus rapidement possible.

Figure 17 : Recueil et classification des commentaires



3.4. Focus Covoiturage

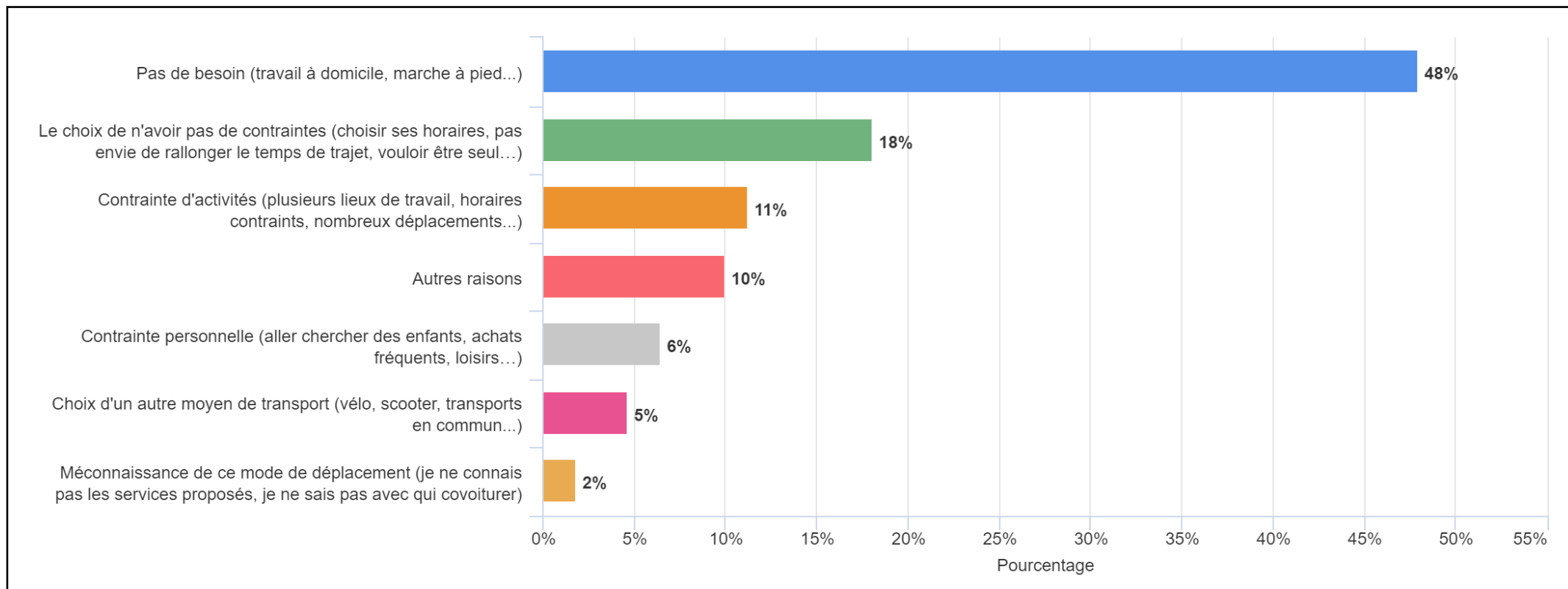
Figure 18 : Fréquence d'utilisation du covoiturage



L'utilisation du covoiturage apparaît très marginale. Une très large majorité des sondés, 75%, déclarent ne jamais avoir recours à ce mode dans leurs déplacements de semaine. À l'opposé seulement 5% des enquêtés, (soit 8 répondants représentant environ 1 000 personnes mais avec une marge d'erreur importante), ont un usage quasi quotidien de la pratique du covoiturage en semaine.

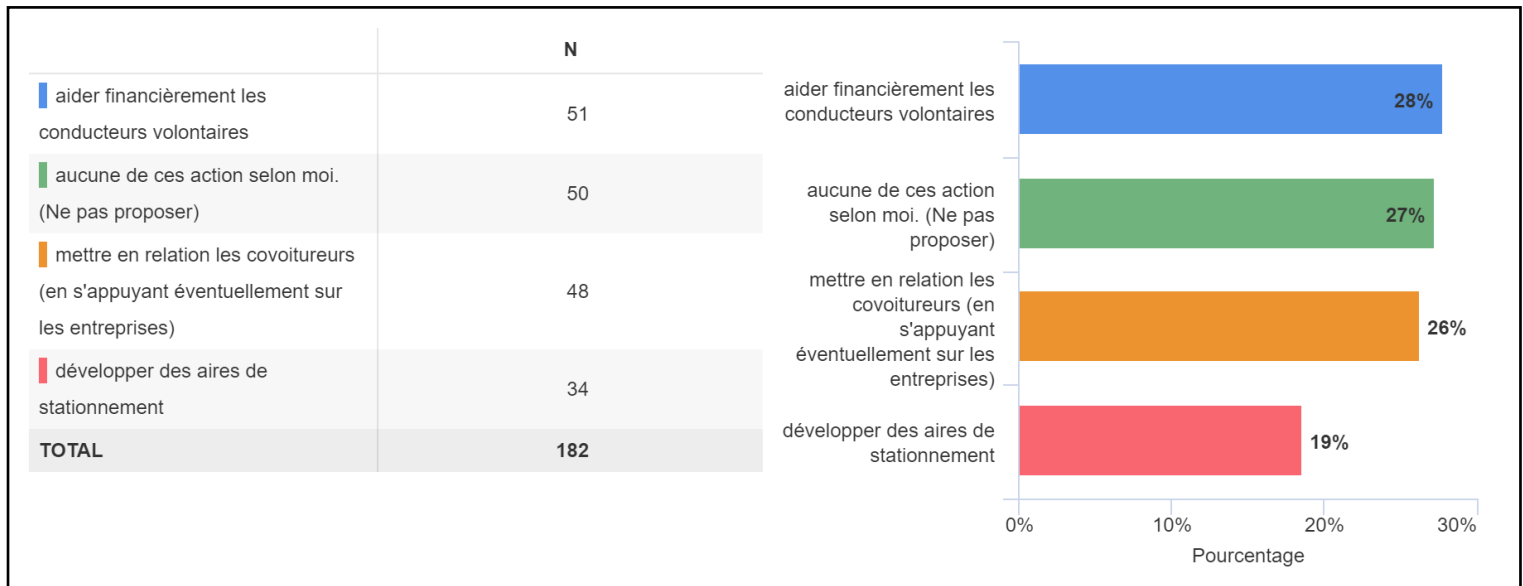
Quelle que soit la fréquence d'utilisation déclarée, on ne constate pas de différence notable en fonction du genre. En revanche, l'âge est plus déterminant : les 75 ans et + excluent cette pratique pour 91% d'entre eux mais les 15-29 ans ne sont plus « que » 59% à déclarer ne jamais utiliser le covoiturage en semaine.

Les utilisateurs les plus réguliers sont généralement des travailleurs, tandis que les utilisateurs plus ponctuels sont souvent des scolaires et étudiants.

Figure 19 : Répartition des motifs principaux de non-utilisation du covoiturage

Le graphique ci-dessus illustre bien le fait que les non-usagers ne rencontrent aucune difficulté à trouver des raisons à leur non-utilisation. Près de la moitié d'entre eux déclarent même tout simplement ne pas en avoir besoin (principalement des actifs motorisés ou des retraités). Pour les autres, plusieurs types de contraintes sont invoquées, mais celles qui ressortent en premier (18%) sont du domaine de la liberté personnelle (préférer ne pas dépendre d'un autre pour ses horaires, ne pas avoir à partager le véhicule, ne pas faire de détour). Cela montre que le non-covoiturage est un choix assez assumé et que les efforts déployés pour développer cette pratique risque de se heurter à des réticences ou tout au mieux au désintérêt d'une part importante de la population.

Figure 20 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser le covoiturage



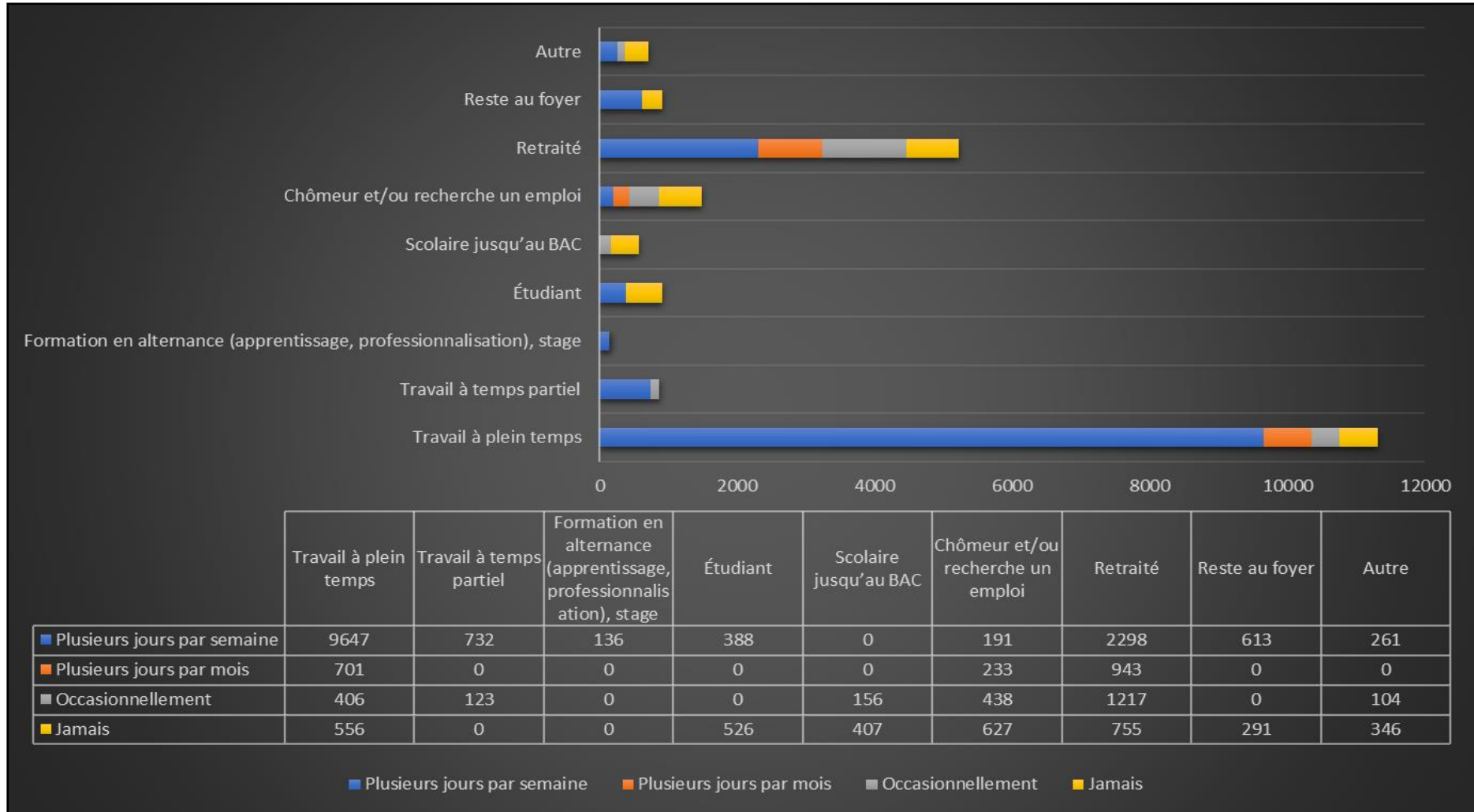
Les sondés sont très partagés sur les actions à mener pour favoriser le covoiturage. Les 3 propositions sont réparties de façons assez équivalentes, avec légèrement moins d'avis pour les aires de covoiturage.

Aucune réponse n'a satisfait 27 % des répondants, ce qui suggère un faible intérêt pour le covoiturage. Tous les profils sont représentés pour cet item de réponse.

On peut noter que la solution d'aides financière séduit plus largement les premières tranches d'âge (moins de 45 ans) et celle des aires de stationnement est plus souvent choisie par les femmes.

Conclusion : une population à convaincre, les travailleurs

Figure 21 : Fréquence d'utilisation de la voiture par type d'occupation en semaine (en nb de personnes pondérés)



Pour réduire l'utilisation de la voiture personnelle au profit des modes doux, il est indispensable de proposer des alternatives aux actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Les travailleurs représentent en effet le volume le plus important de personnes utilisant leur voiture quotidiennement (plus de 10 000 résidents). Si le covoiturage apparaît difficile à développer chez cette population aux vues des contraintes exprimées, le prolongement de la ligne T3 pourraient être, pour certains, l'occasion d'intéressants reports modaux.

La deuxième catégorie de population se déplaçant le plus régulièrement en voiture est constituée par les retraités. Dans le cas de ces derniers, il s'agit davantage de répondre à un besoin de sécurité et de proximité. Le développement de commerces de proximité, les transports à la demande et la rénovation des trottoirs font partie des réponses suggérées par les résultats de cette étude.

Dans des territoires peu denses, où la voiture est le mode de transport principal, le développement des modes actifs nécessite de réelles incitations et des aménagements capable de concurrencer l'usage de la voiture personnelle et ses avantages.

Aux yeux des sondés, le manque d'infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées est l'un des freins à l'usage de ces modes. En outre, l'intérêt manifesté pour le projet de prolongement de la ligne T3 du tramway de Crémieu jusqu'à Meyzieu indique que la population attend avec impatience ce nouveau service et qu'il pourrait être une solution viable à l'avenir pour diminuer la part modale de la voiture.

4. Table des illustrations

Figure 1 : L'aire d'étude	4
Figure 2 : Répartition par sexe.....	8
Figure 3 : Répartition par tranches d'âge	9
Figure 4 : Répartition par statut.....	9
Figure 5 : Nombre moyen de voitures et utilitaires par ménage	10
Figure 6 : Nombre moyen de voitures et 2/3 roues par ménage et commune	10
Figure 7 : Nombre de vélos à disposition par ménage	11
Figure 8 : Fréquence d'utilisation de la marche (lundi au vendredi).....	13
Figure 9 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser la MAP	14
Figure 10 : Fréquence d'utilisation du vélo (lundi au vendredi).....	15
Figure 11 : Répartition des motifs principaux de non-utilisation du vélo	16
Figure 12 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser le vélo.....	17
Figure 13 : Intérêt d'aides à l'achat d'un vélo	17
Figure 14 : Fréquence d'utilisation des TC (lundi au vendredi).....	18
Figure 15 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser les transports en commun.....	18
Figure 16 : Répartition des personnes susceptibles d'emprunter la ligne T3 du projet de prolongation du Tramway	19
Figure 17 : Recueil et classification des commentaires	20
Figure 18 : Fréquence d'utilisation du covoiturage	21
Figure 19 : Répartition des motifs principaux de non-utilisation du covoiturage.....	22
Figure 20 : Répartition des actions prioritaires à mener pour favoriser le covoiturage	23
Figure 21 : Fréquence d'utilisation de la voiture par type d'occupation en semaine (en nb de personnes pondérés)	24
Tableau 1 : Communes enquêtées	4
Tableau 2 : Quotas par âge	5
Tableau 3 : Quotas par sexe.....	5
Tableau 4 : Quotas par statut.....	5
Tableau 5 : Répartition de la production par secteur et par âge	6
Tableau 6 : Répartition de la production par secteur et par sexe	6
Tableau 7 : Répartition de la production par secteur et par statut	7
Tableau 8 : Répartition des enquêtés par communes	8
Tableau 9 : Part modale du mode principal selon le motif de déplacement.....	12