



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



STOP OU ENCORE ? CONFINEMENTS, COUVRE-FEUX...FAIRE UNE EMC2 OU NON ?

Synthèse de deux ans d'adaptation des EMC<sup>2</sup>

JEMU - 17/10/2022

HUREZ Christophe

Le choc !



# ENQUÊTE STRUCTURELLE FACE À UN ÉVÉNEMENT CONJONCTUREL

L'EMC2 permet de connaître les évolutions structurelles réalisées sur le territoire en 1 décennie

Face à un événement conjoncturel qui impacte les déplacements, le Cerema stoppe la collecte

- En cas d'intempéries
- En cas de grèves

En général, le calendrier prévoit 2 semaines pour faire face à ces aléas

# MI-MARS 2020, CONFINEMENT POUR COVID-19

Les EMC2 en cours sont stoppées

Un premier confinement de 15 jours ....

Pas d'inquiétudes a priori car les semaines d'aléas n'ont pas encore servi

... qui dure 2 mois !

→ très rapidement, le Cerema préconise une reprise de la collecte en septembre 2020

Mais des interrogations sur la date effective de reprise de la collecte : septembre 2020 ? Janvier 2021 ? Mars 2021 ?

# NOVEMBRE 2020 : UN NOUVEAU CONFINEMENT

Des EMC2 à nouveau stoppées

→ naissance des EMC3 pour « Covidée »



Un défi pour le Cerema et les collectivités : construire les résultats

- Un suivi pendant la seconde vague des incidences ressenties de la crise sanitaire
- Un redressement de chacune des vagues (avant – après)
- Une combinaison de chacune des vagues pour avoir une seule donnée

#COVID19

**COUVRE-FEU**

18h - 6h

- Peut-on maintenir les enquêtes de mobilité ?
- Que rate-t-on en terme de recueil des déplacements ?
- Combien de déplacements seraient concernés ?
- Quels motifs ?
- ....

Comment éclairer la décision ?



D'après une publication du Cerema réalisée par :

- Barbara CHRISTIAN
- Fabrice HASIAK
- Mathieu RABAUD

# UNE ANALYSE DES EMC2 AVANT COVID

## Impacts théoriques de ces mesures de restrictions

- Sur les activités, donc sur les déplacements

## En cherchant à caractériser

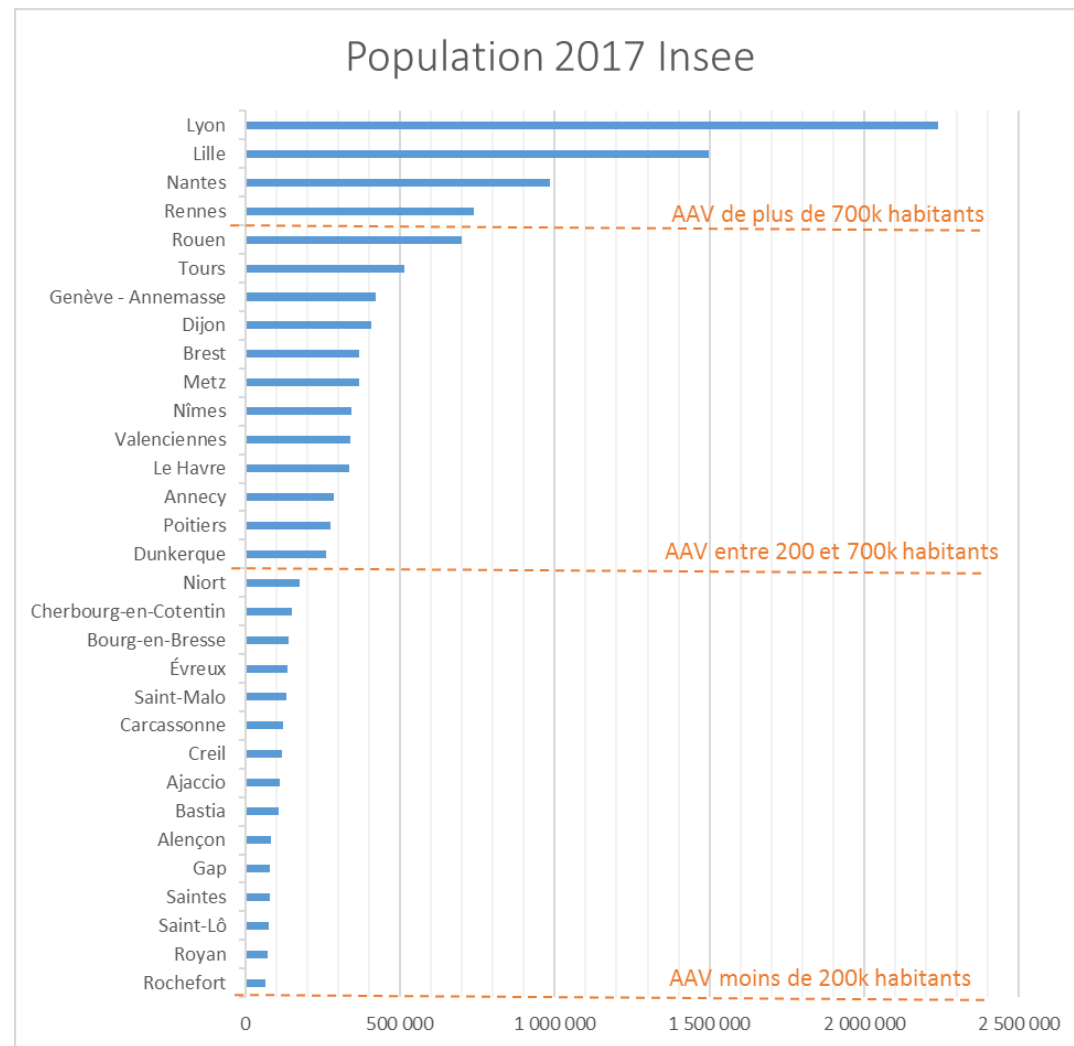
- les catégories de population les plus impactées par les mesures de couvre-feu ?
- les activités les plus fortement contraintes ?
- les territoires qui subissent les bouleversements les plus profonds ?
- les différences observables sur la mobilité et les populations concernées entre la mise en place d'un couvre-feu plus ou moins long (couvre-feu à 18h, ou 20h ou 21h) ?
- Etc

# UNE ANALYSE DE 29 EMC2

29 enquêtes traitées, 31 Aire d'Attraction des Villes (AAV)

Échantillon brut: 242 000 personnes enquêtées

représentant plus de 10 millions d'habitants





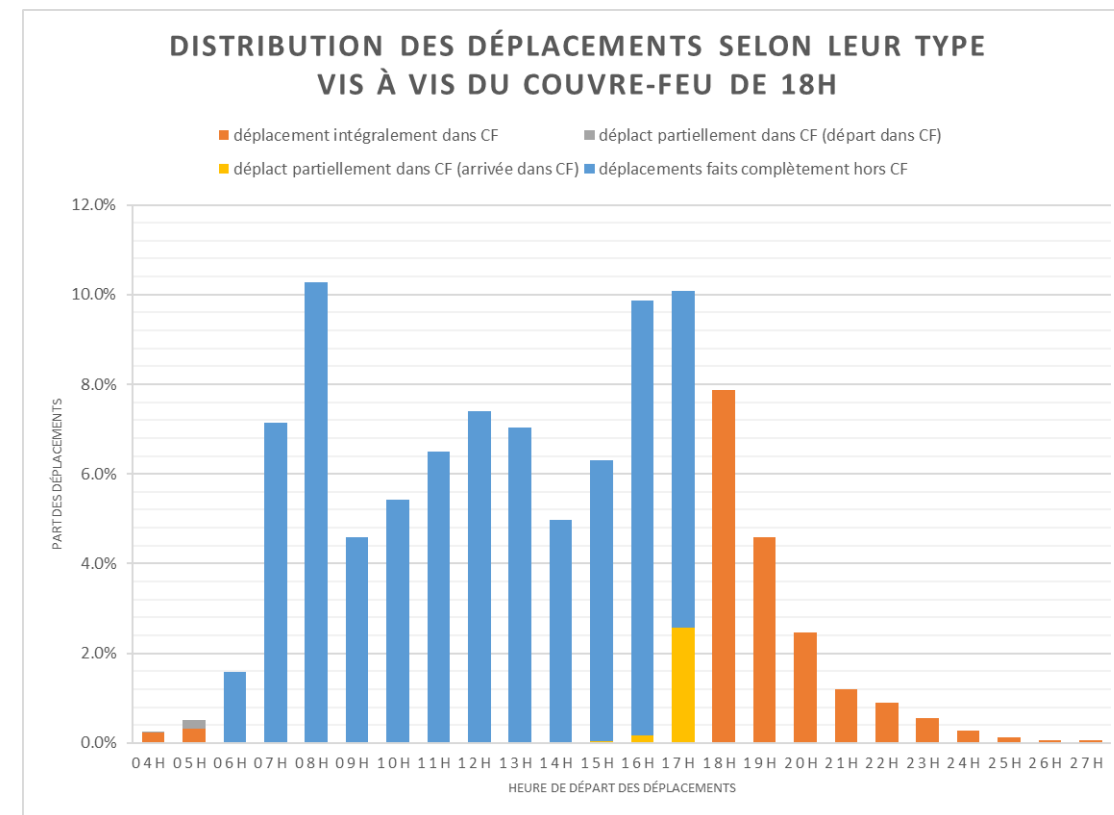
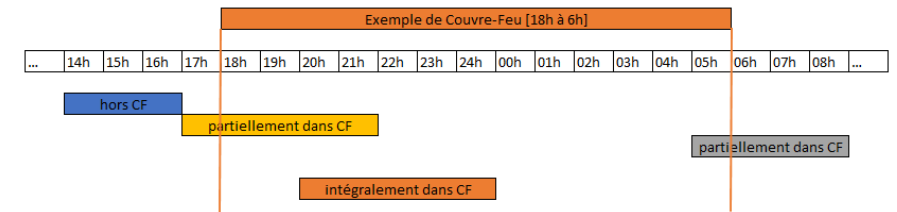
# COUVRE-FEU [18H – 6H] : 19% DES DÉPLACEMENTS

Entre 18h et 19h, environ 8% des déplacements quotidiens sont réalisés.

Entre 19h et 20h, 4,6% et entre 20h et 21h, 2,5%

Après 21h (et jusque 6h du matin), 4% de déplacements réalisés

Et 3% qui sont **partiellement concernés** →  
22% des déplacements potentiellement impactés

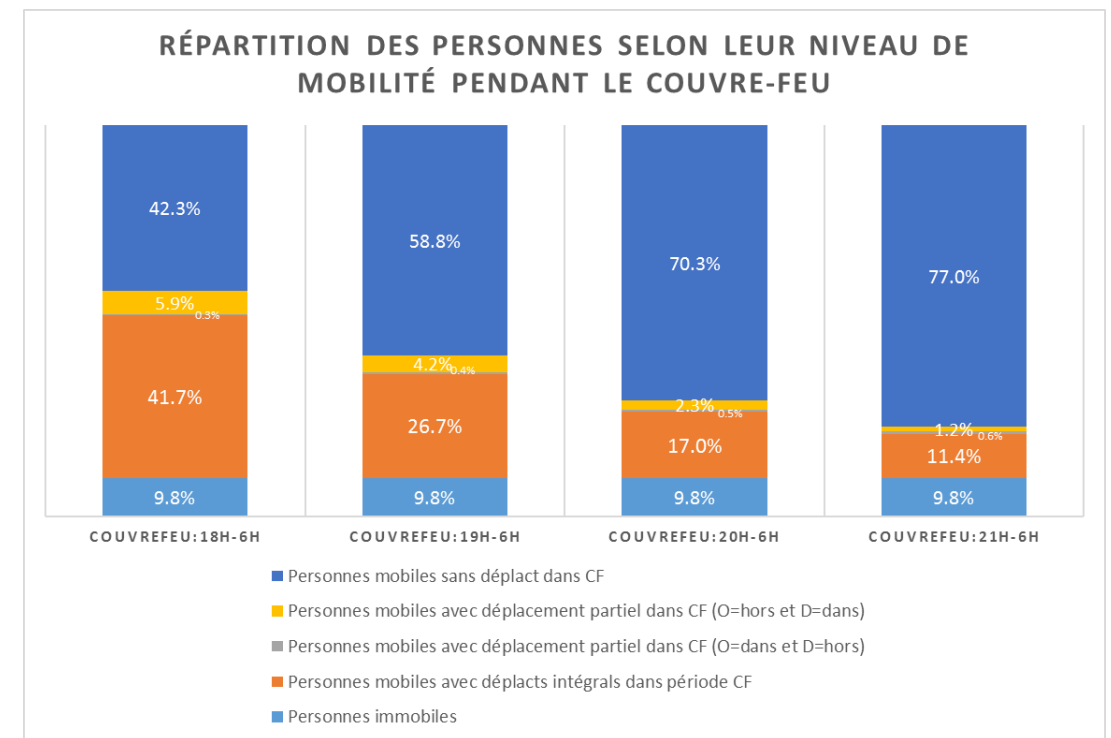
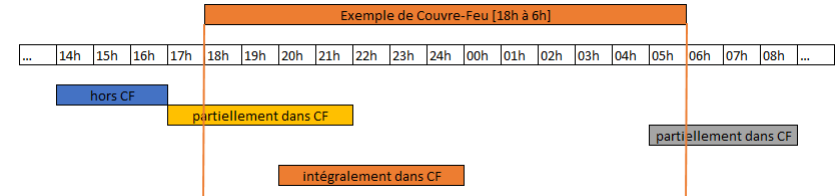


# COUVRE-FEU [18H – 6H] : 1 PERSONNE SUR 2

Pour un CF [18h-6h] : c'est quasiment 1 personne sur 2 qui fait au moins un déplacement (partiellement ou intégralement) dans la période du CF

Pour un CF commençant à 19h : c'est environ 3 pers sur 10

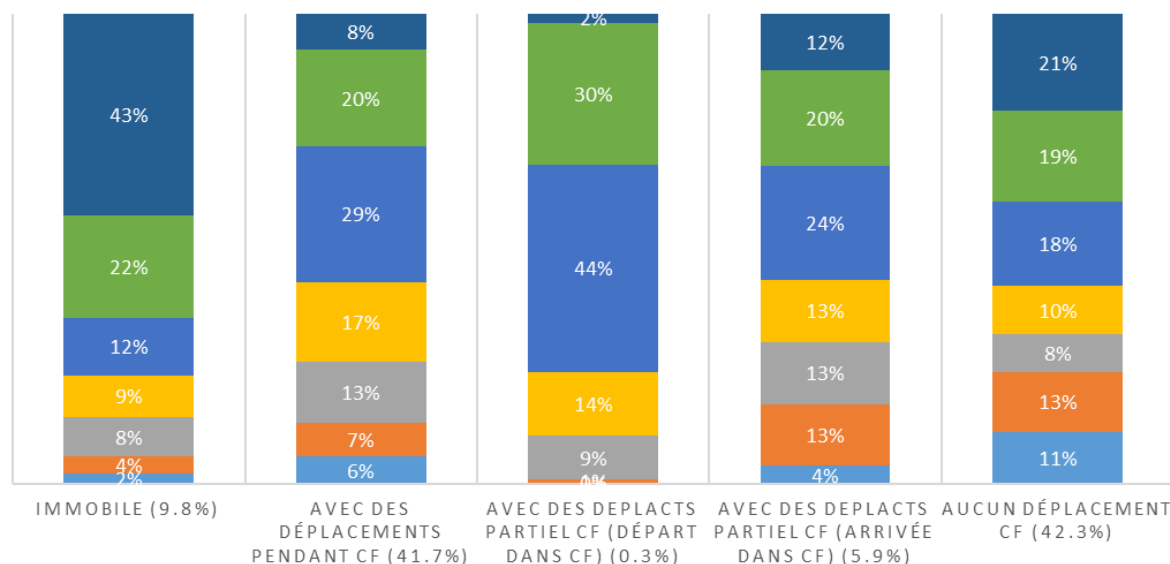
Et « seulement » 2 pers sur 10 à partir de 20h et un peu plus d'1 pers sur 10 à partir de 21h



# COUVRE-FEU [18H – 6H] : QUI ?

## CARACTÉRISTIQUES DES PERSONNES (ÂGE)

- 0- Moins de 11 ans
- 1- de 11 à 17 ans
- 2- de 18 à 24 ans
- 3- de 25 à 34 ans
- 4- de 35 à 49 ans
- 5- de 50 à 64 ans
- 6- de 65 et plus

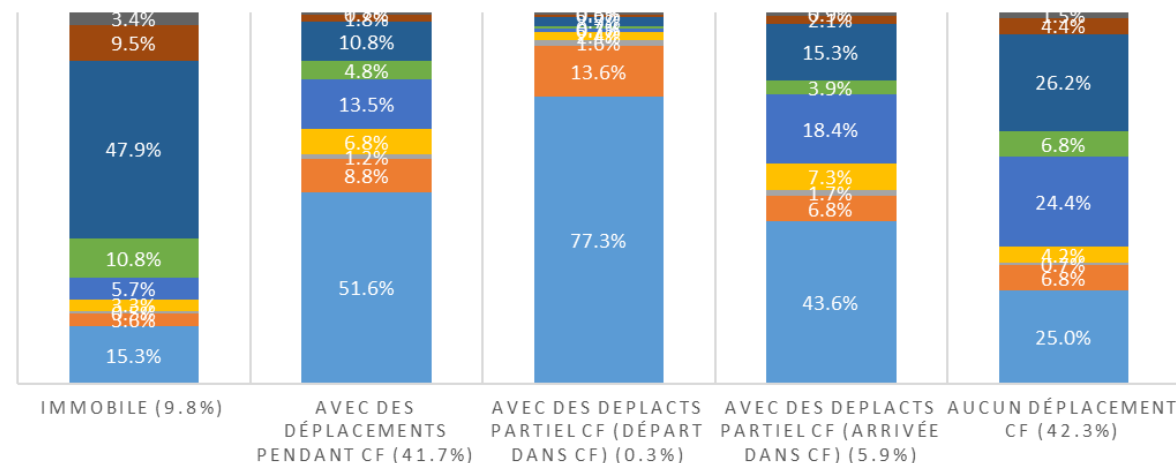


Plus de jeunes (18-49 ans) : +23 points

Et beaucoup moins d'ado et jeunes enfants et de seniors (plus de 65 ans)

## CARACTÉRISTIQUES DES PERSONNES (OCCUPATION PRINCIPALE)

- 01-Travail à plein temps
- 02-Travail à temps partiel
- 03-Formation en alternance (apprenti...)
- 04-Etudiant
- 05-Scolaire jusqu'au bac
- 06-Chômeur, recherche d'emploi
- 07-Retraité
- 08-Reste au foyer
- 09-Autre



Plus d'actifs : très forte sur-représentation des actifs (2 fois plus)

Les étudiants sont également sur-représentés.

A l'inverse (corrélé avec l'âge), les retraités et les scolaires (jusqu'au bac) sont sous-représentés.

# COUVRE-FEU [18H – 6H] : QUELS MOTIFS ?

## Principaux motifs (2 tiers des déplacements) :

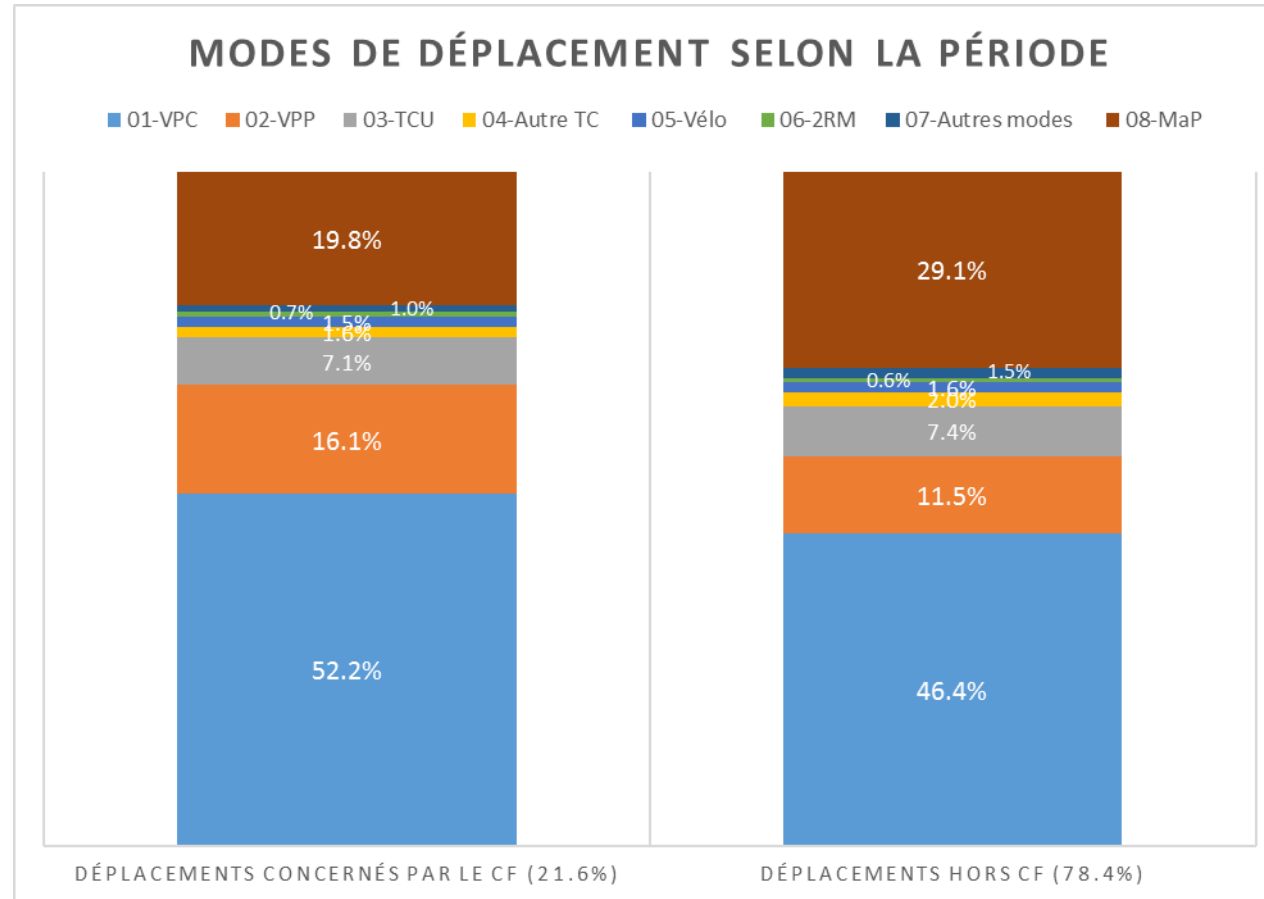
- Le travail (retour domicile) : 16,2%
- Les loisirs (y compris accompagnement) : 20,6%
- Les achats : 16,7%

## Les visites à des parents/amis : 13,1%

## Sur-représentation:

- des loisirs y compris accomp. (x4, par rapport au reste de la journée)
- des visites (x2)

# COUVRE-FEU [18H – 6H] : PLUS DE VOITURE, MOINS DE MARCHE



# POUVAIT-ON MAINTENIR NOS ENQUÊTES DE MOBILITÉ (HABITUELLE) PENDANT CETTE PÉRIODE DE COUVRE-FEU ET/OU DE FERMETURE D'UN CERTAINS NOMBRES D'ÉTABLISSEMENTS ?

Clairement NON !

- Impacts forts sur les déplacements (entre 10 et 20% des déplacements sont plus ou moins concernés)
- Impacts sur les programmes d'activités des individus
- Une part non négligeable de personnes directement concernées (presque la moitié pour le couvre-feu de 18h)

# POUR ALLER PLUS LOIN ...

## CRISE SANITAIRE COVID-19 ET USAGE DES TC Cas des abonnés TC aux réseaux de Brest et du Mans – Synthèse vague 1

### Brest, Le Mans : une utilisation des réseaux TC identique ?

#### Deux agglomérations de tailles comparables

Le Mans et Brest sont deux agglomérations d'environ 210 000 habitants, avec une ville centre avoisinant les 140 000 habitants. La répartition des abonnés aux réseaux de transport en commun urbain de ces deux agglomérations correspond à celle entre ville centre et hors ville centre de l'ensemble de la population.

#### Une part importante de scolaires et d'étudiants

La clientèle des abonnés scolaires/étudiants est importante dans les deux agglomérations. Cependant, celle de l'agglomération du Mans est plus jeune que celle de Brest. En effet, on dénombre 60% de scolaire/étudiants sur Le Mans contre 40% sur Brest.

#### Plus d'abonnés actifs sur Brest

La part des abonnés actifs est plus importante sur l'agglomération de Brest (40%) que sur Le Mans (33%). La part des abonnés actifs dont l'abonnement est pris en charge par l'employeur varie de 60% sur Brest contre 70% sur Le Mans.

#### Une part de captifs (sans permis et/ou sans voiture) importante

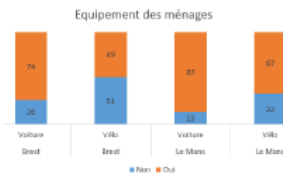
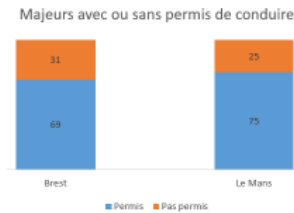
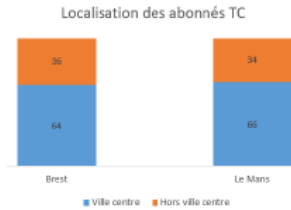
La part des abonnés majeurs au réseau des transports en commun qui ne possède pas le permis de conduire est un peu plus importante sur Brest que sur Le Mans : 31% contre 25%. En comparaison à la population totale, cette part est très élevée puisque le taux moyen des majeurs sans permis est de 10%. La non possession du permis de conduire est donc une caractéristique des abonnés du Mans et de Brest.

La non motorisation des ménages est également une caractéristique des abonnés au réseau de transport urbain de Brest. En effet, dans cette agglomération, 25% des abonnés TC appartient à des ménages non motorisés. Ce taux est de 15% dans l'ensemble de la population. Sur Le Mans, ce taux est de 13%, ce qui ne permet pas de dire que la non motorisation des ménages est une caractéristique des abonnés TC.

Enfin, la moitié des abonnés TC de l'agglomération de Brest appartient à des ménages sans vélo (conforme à la population totale) : ils sont un tiers pour l'agglomération du Mans.

#### Pas de sur-représentation des personnes âgées

La part des personnes âgées parmi les abonnés aux réseaux TC de Brest et Le Mans n'est pas plus élevée que dans l'ensemble de la population.



## Couvre-Feu, fermeture des bars et restaurants...



### Quels impacts de ces mesures sur nos mobilités quotidiennes habituelles ?



3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité – 2 au 4 juin 2021



Barbara Christian, Fabrice Hasiak, Mathieu Rabaud

Marne-la-Vallée  
2 au 4 juin 2021

OCT 2019  
OCT 2020  
L'ENQUÊTE **mobilité**  
GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

EMC2 GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Impact de la crise sanitaire Covid-19 sur la mobilité

RNMM - Juin 2022

AUTEUR : CHRISTOPHE HUREZ  
CO-AUTEURS : BAPTISTE BION  
LEILA AISSAOUI

2 : Stop ou encore ? Con

# ET AU NIVEAU DES COLLECTIVITÉS ...

Témoignage d'Arnaud SAILLET de la Métropole de Grenoble et du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SM MAG)

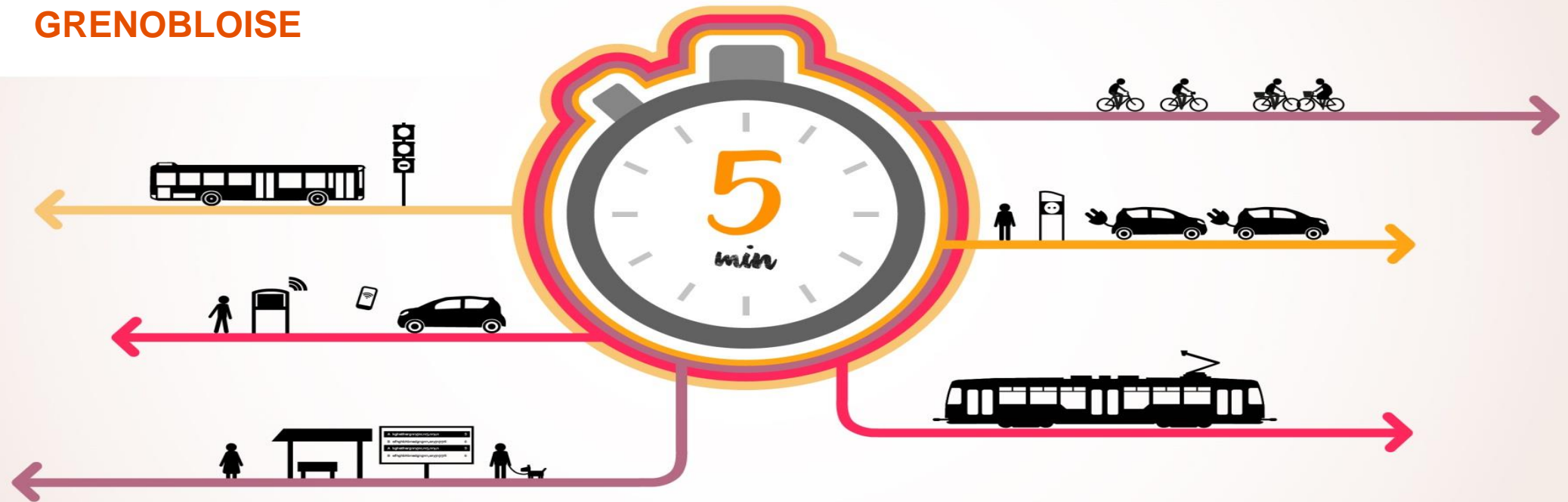
« Arnaud, expliquez-nous ce que votre collectivité a mis en place pour mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les déplacements de votre agglomération ? »



les  
**5 MINUTES**  
de

L'OBSERVATOIRE DES  
MOBILITES DE L'AIRE  
GRENOBLOISE

EMC2, monitoring, observatoire des  
mobilités... et crise sanitaire



# Pourquoi observer et évaluer ?

- Les pratiques de mobilité des personnes (et le transport de marchandises) connaissent de **fortes évolutions** (crise, télétravail, e-commerce...)
- Pour contribuer aux nouveaux projets de transports, à la définition de politiques de mobilités adaptées aux besoins il est indispensable de **comprendre et de qualifier ces évolutions**
- Les outils et les données d'observation constituent **le socle** permettant d'avoir une bonne connaissance des pratiques et des territoires

## Principales missions de l'unité observation/évaluation :

- ✓ Proposer une vision globale et partagée des données de mobilité
- ✓ Mutualiser les données et mettre en cohérence les outils d'aide à la décision
- ✓ Piloter des enquêtes, des évaluations des projets
- ✓ Produire et valoriser les analyses sur l'évolution des pratiques de mobilités
- ✓ Construire des bases de données, des cartographies, des outils et des indicateurs communs et accessibles
- ✓ Contribuer au réseau des observatoires et diffuser les informations

## 6 axes d'intervention :





# Quelques exemples de publications...

## MOBILITÉS ET CRISE SANITAIRE

### BASSIN DE MOBILITÉ GRENOBLOISE

Février 2022



#OBSYflash

Désaffection relative envers les transports en commun, recours accru au vélo, à la marche et à la voiture, déploiement du télétravail, etc. : la crise sanitaire liée à l'épidémie de coronavirus bouscule les habitudes de déplacements, générant de profondes modifications des comportements et restrictions. Retour en chiffres sur 18 mois d'observation.

18 mois après le confinement...

Pour répondre à la demande de données et d'une crise sanitaire majeure due à la COVID-19, le 15 mars 2020 a conduit le Gouvernement à mettre en place un confinement strict à partir du 17 mars 2020. Cette mesure a entraîné des modifications profondes des déplacements, notamment durant les périodes de restriction de déplacements, notamment durant les périodes de confinement.

L'indicateur d'un territoire a été défini à partir de l'analyse de la situation de mobilité et de l'évolution de celle-ci. Les données sont issues de l'enquête de mobilité de la région grenobloise, réalisée en 2019-2020, et complétées par les données de l'enquête de mobilité de la région grenobloise, réalisée en 2020-2021.

**SOMMAIRE**

La voiture, mode de déplacement

Des transports en commun délaissés ?

ZOOM : enquête sur l'appréhension des modes actifs, très actifs

Des parkings en ouvrage moins fréquentés

ZOOM : télétravail et modes de vie

En résumé

## Un territoire en mouvement

### les mobilités dans la région grenobloise




**1 DE LA VOITURE REINE : un territoire subventionné par les transports**

**2 DES FLUX DE DÉPLACEMENTS : des enjeux économiques et environnementaux**

**3 TRANSPORTS ET QUALITÉ DE VIE : mieux vivre au quotidien**

REGARDS CROISÉS

## B SERVAIRE DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION GRENOBLOISE



### CHIFFRES-CLÉS 2018 DES DÉPLACEMENTS SYNTHÈSE

LES CHIFFRES-CLÉS DES DÉPLACEMENTS comprennent les évolutions de la mobilité dans l'aire grenobloise. Données disponibles (2018), sauf mention contraire.

Le document complet est téléchargeable sur [www.smmag.fr](http://www.smmag.fr)

Ces quelques pages ont été réalisées grâce aux données collectées, produites par nous.

L'AGENCE

## ATLAS DES LIGNES 2016

UN ARRÊT ET PUIS 3000 • FUNDATION 11 A 22 • DÉPARTS DE GRANDE • PLEIN 40 A 130

CORRESPONDANCE PAR ARRÊT • LIGNES TRANSIÈRE G2 ET W



## LETTRE D'INFORMATION

### L'ENQUÊTE mobilitÉ GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

2019-2020



### 3ers résultats

7 340 MÉTIERS INDIVIDUELS, 107 804 MÉTIERS PERIODELS

44 600 DÉPLACEMENTS PERIODELS, SOIT 3 A DÉPLACEMENTS PAR HABITANT ET PAR JOUR

826 000 HABITANTS, SOIT 70 % DE LA POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION

17 DÉPARTS D'INDUSTRIE NOVEMBRE 2019 À MARS 2020

6 GRANDS DÉTRES DANS LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

12 INTERCOMMUNALES, 12 SONT UNE MÉTROPOLIS

359 COMMUNES REPARTIES EN 89 SECTEURS PÉRIODELS

Méthode standardisée CERTU

2,18 VÉHICULES PAR MÉNAGE

46 % INDIVIDUEL

22 % DE MOINS DE 18 ANS

18 % DE PLUS DE 65 ANS

42 % D'ACTIFS

6 % D'ÉTUDIANTS

93 % FORMATION SUPÉRIEURE AU BAC

0,74 VOITURE DISPONIBLE PAR PERSONNE DE + DE 18 ANS

36 % DE MÉTIERS MULTI-AUTOMOBILES

87 % DES + DE 18 ANS POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE

0,66 VÉLO PAR PERSONNE

GRENOBLE MÉTRO

SMMAG

## GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

### CHIFFRES CLÉS ENQUÊTE MOBILITÉ 2019-2020



2,18 VÉHICULES PAR MÉNAGE

46 % INDIVIDUEL

22 % DE MOINS DE 18 ANS

18 % DE PLUS DE 65 ANS

42 % D'ACTIFS

6 % D'ÉTUDIANTS

93 % FORMATION SUPÉRIEURE AU BAC

0,74 VOITURE DISPONIBLE PAR PERSONNE DE + DE 18 ANS

36 % DE MÉTIERS MULTI-AUTOMOBILES

87 % DES + DE 18 ANS POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE

0,66 VÉLO PAR PERSONNE

L'AGENCE MOBILITÉ

## Tram 3 : évaluation a posteriori

Octobre 2015



Tram 3 : 11,7 km (dont 8,2 km de tramway) et 2,5 km de tram à haut niveau

L'AGENCE MOBILITÉ

SMTG tram3

## « Confinement/Déconfinement » : des indicateurs de suivi pour comprendre l'évolution des mobilités...

les 5 MINUTES de L'OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE



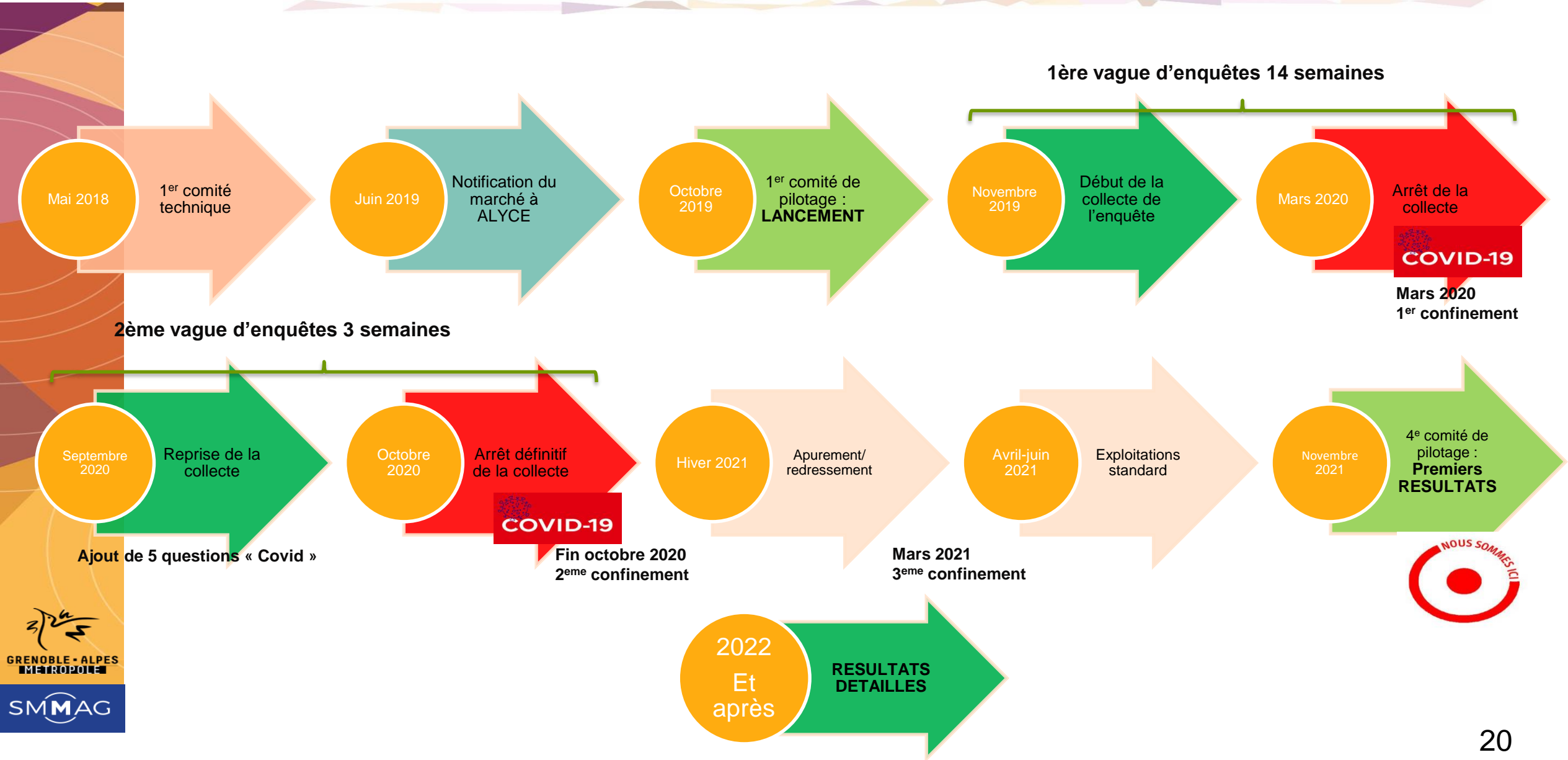
DÉPARTEMENT MOBILITÉS, TRANSPORTS ET CONCEPTION DE L'ESPACE PUBLIC

SOURCE : POUVOIR, OBSERVATION ET PROSPECTIVE DES DÉPLACEMENTS

CENTRE DE RESSOURCES

1

# Rappel chronologique EMC2 Grande région grenobloise





# Différents scénarios envisagés pour la reprise de l'EMC2



- Le SMMAG, le CEREMA et l'AURG ont étudié la faisabilité technique et financière d'une reprise de la collecte cœur à l'identique, c'est à dire 75% face à face et 25% téléphone. ...
- Différents scénarios étudiés, différentes variantes au grès de l'actualité...
- Il a été proposé notamment :
  - La mise en place d'un observatoire spécifique avec des indicateurs de suivi régulier pour évaluer la mobilité pendant le confinement..... Et proposer un scénario de reprise adapté...
  - De rajouter de nouvelles questions spécifiques dans l'EMC2 pour évaluer les effets de la pandémie sur la mobilité...

# 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**

- De nombreux outils mobilisés
  - Des enquêtes et comptages réalisés très régulièrement...
  - Des indicateurs synthétiques, des analyses chiffrées...
- Des suivis spécifiques des projets pour analyser l'évolution des usages et des pratiques
  - Et ajuster si besoin les services ou les aménagements...
- De nouveaux outils proposés suite à la crise sanitaire pour partager les analyses de l'observatoire et contribuer à l'aide à la décision : le tableau de bord des mobilités, de nouvelles enquêtes sur le télétravail et les modes de vie, l'usage des TC...
- Pourquoi un tableau de bord ?
  - Synthétiser les grandes tendances par modes de déplacements, sous forme d'indicateurs mensuels synthétiques
  - Éclairer les décideurs plus rapidement
  - Enrichir l'observatoire des mobilités en recherchant constamment à améliorer les dispositifs de suivi du SMMAG







# Les objectifs d'un tableau de bord des mobilités pendant la crise

Un objectif stratégique : évaluer en « temps réel » et mesurer les effets de la crise sanitaire directs et indirects sur la mobilité

Une stratégie en plusieurs temps :

- Temps immédiat : comprendre les tendances (scénario de reprise de l'EMC2...)
- Temps court : optimiser les mesures engagées en urgence et poursuivre leur déploiement (ex tempovélo), « monitorer » les indicateurs pertinents, communiquer et sensibiliser sans stigmatiser, concerter avec les acteurs concernés
- Temps moyen : renforcer le dispositif en place par les mesures d'accompagnement les plus efficaces, étendre le monitoring, suivre les actions engagées sur la politique de mobilité
- Temps long : pérenniser le monitoring et l'adapter pour planifier la « ville » d'après

**Un dispositif d'observation qui réponde à son objectif initial. Une projection nécessaire dans le temps long, qui réinterroge sur sa pérennisation. Quel bilan? Quelles perspectives pour la suite ?**



# Quel bilan du tableau de bord des mobilités

## Forces

- Monitoring opérationnel répondant à ses objectifs de suivi de la crise et alimentant les décisions
- Analyse croisant des données sur différents modes (motorisés, transports collectifs, modes actifs)
- Mise en commun et partage de données et de projets entre les acteurs du territoire : Métropole (différents services), SMMAG, MTAG, quelques communes...

## Faiblesses

- Contenu sensible dans le contexte politique avec des supports pluriels selon les interlocuteurs (technique vs politique)
- Manque de données ciblées sur les TC et le ferroviaire
- Manque de données qualitatives / retours d'usagers
- Dispositif lourd au-delà du temps cours en termes de fréquence d'analyse et de volumes d'enquêtes

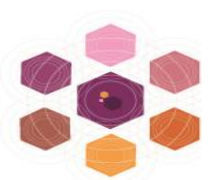
## Opportunités

- Des évolutions de comportements qui se pérennisent et nécessitent d'être monitorées pour mieux se projeter
- Approche croisée à différentes échelles : du stratégique à l'opérationnel
- Un dispositif en place, facile à faire évoluer faire un observatoire partagé de la mobilité

## Quel observatoire des mobilités demain ?

- Une opportunité liée à la mise en place d'un tableau de bord de pérenniser un dispositif **de partages des indicateurs de mobilité sur le territoire et des projets, pour se projeter dans le futur.**





# Quelles perspectives ?

## **Des objectifs à définir :**

- Que porte et qui porte l'observatoire ? A quoi et à qui sert-il (information vs co-construction, technique et/ou politique) ? Quels partenaires ?
- A quels objectifs stratégiques, tactiques et opérationnels répond-il ?
- Quelles données et quels indicateurs ?
- Quelle organisation, format et fréquences des échanges ?

## **Pendant la crise sanitaire, entre restrictions et libertés de circulation, ont été observées :**

- une mobilité générale au ralenti,
- une fréquentation des transports en commun en deçà de la période de référence,
- une reprise du vélo

## **Quelles perspectives pour les mobilités ?**

- Quelle va être l'ampleur de la baisse de la mobilité quotidienne, en fonction du développement du télétravail, des téléconférences et des formations à distance, du télé-enseignement, etc. ?
- Comment reconquérir les usagers qui ont délaissé les TC au cours de la crise, et en attirer de nouveaux ?
- Comment continuer à conforter la montée en puissance du vélo, mais aussi de la marche, pour les déplacements de courte et moyenne distances ?
- Comment réduire les risques liés à une dépendance accrue à la voiture pour certains ménages vulnérables ?
- Comment accompagner un étalement des heures de pointe, qui permettrait de désaturer les réseaux ?



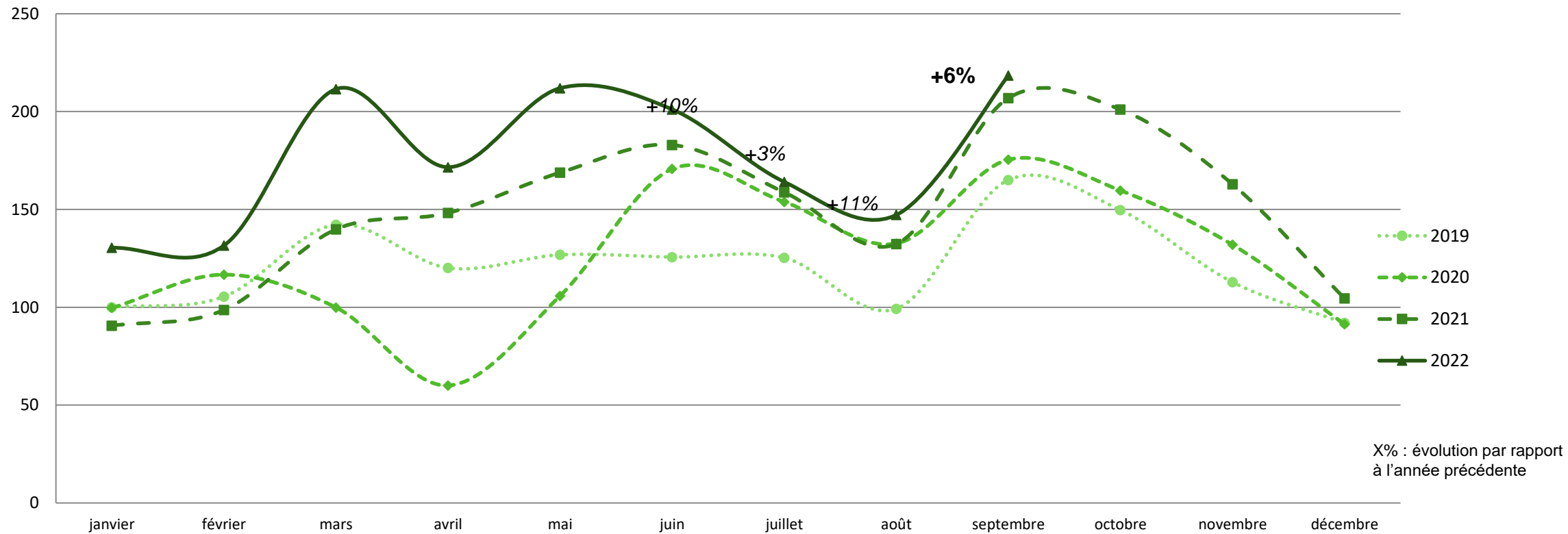
# Vélos

Source : SMMAG – 9 compteurs ZELT / Eco Counter  
(bientôt 4 compteurs supplémentaires (2 Voironnais, 2 Grésivaudan))



**Territoire – Métropole : +32% en septembre 2022 (576 000 déplacements) / septembre 2019 (435 000 déplacements)**

Déplacements à vélos (ensemble des compteurs disponibles)  
évolution de l'indice mensuel (base 100 janvier 2019)



X% : évolution par rapport à l'année précédente

- La pratique est nettement plus soutenue qu'en 2019 et continue de progresser en 2021 et 2022
- Les sites emblématiques (jours de pointe) : Digue du campus 6600 cyclistes/j. – Léo Lagrange 6200 cyclistes/j. - Boulevard Maréchal-Lyautey - 5 700 cyclistes/j.
- 4 nouveaux capteurs installés : 2 dans le Voironnais, 2 dans le Grésivaudan → Analyses à venir !



GRENOBLE - ALPES  
MÉTROPOLITAIN

SMMAG



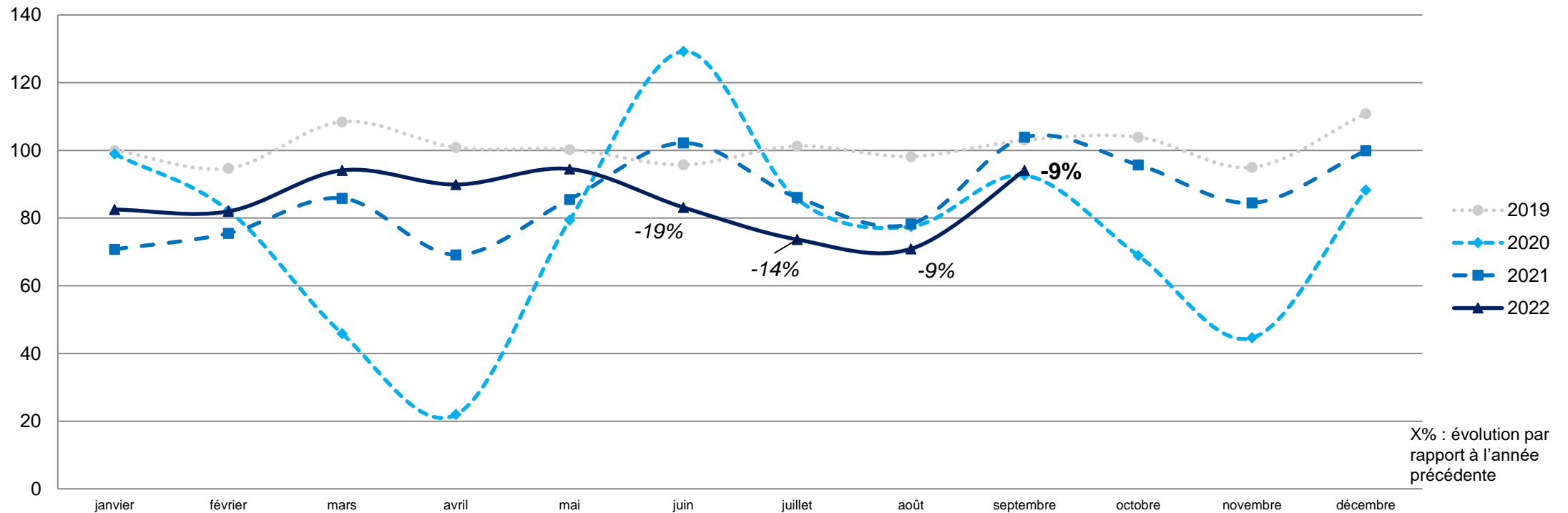
# Piétons

Source : SMMAG – 4 compteurs Pyrobox / Eco Counter



**Territoire – Centre ville de Grenoble : -8% en septembre 2022 (1 063 000 déplacements) / septembre 2019 (1 163 000 déplacements)**

*Déplacements à pied (ensemble des compteurs disponibles) évolution de l'indice mensuel (base 100 janvier 2019)*



X% : évolution par rapport à l'année précédente

- Reprise progressive des flux de déplacements piétons au printemps 2022 (baisse au 3<sup>e</sup> trimestre par rapport à 2021)
- Depuis la crise sanitaire la pratique a globalement baissé
- Les sites emblématiques : Grande rue 37 000 piétons/j – Rue Lafayette 33 000 piétons/j - Rue de Bonne 23 000 piétons/j



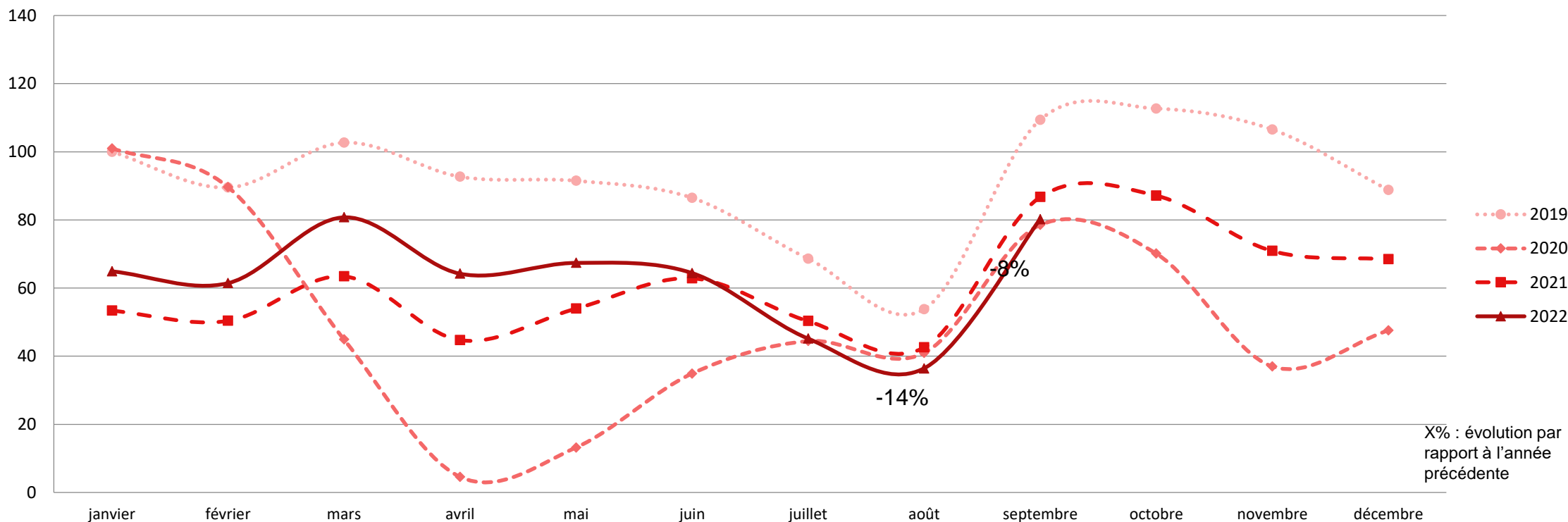
# Transports collectifs

Source : billettique / M-TAG



**Territoire – Métropole : -27% en septembre 2022 (4 050 000 voyages) / août 2019 (5 500 000 voyages)**

Evolution de la fréquentation des TRAM (nbre de voyage) par mois - base 100 / janvier 2019



X% : évolution par rapport à l'année précédente

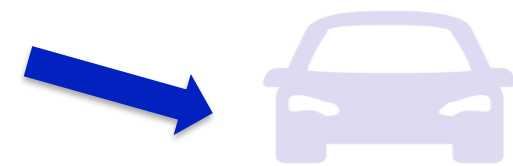
- Depuis la crise sanitaire, l'usage des TC avait fortement baissé
- Reprise progressive fin 2021 et début 2022 du nombre de voyages en tramways
- Données de septembre 2022 en cours de consolidation (disponibles le 20 octobre)





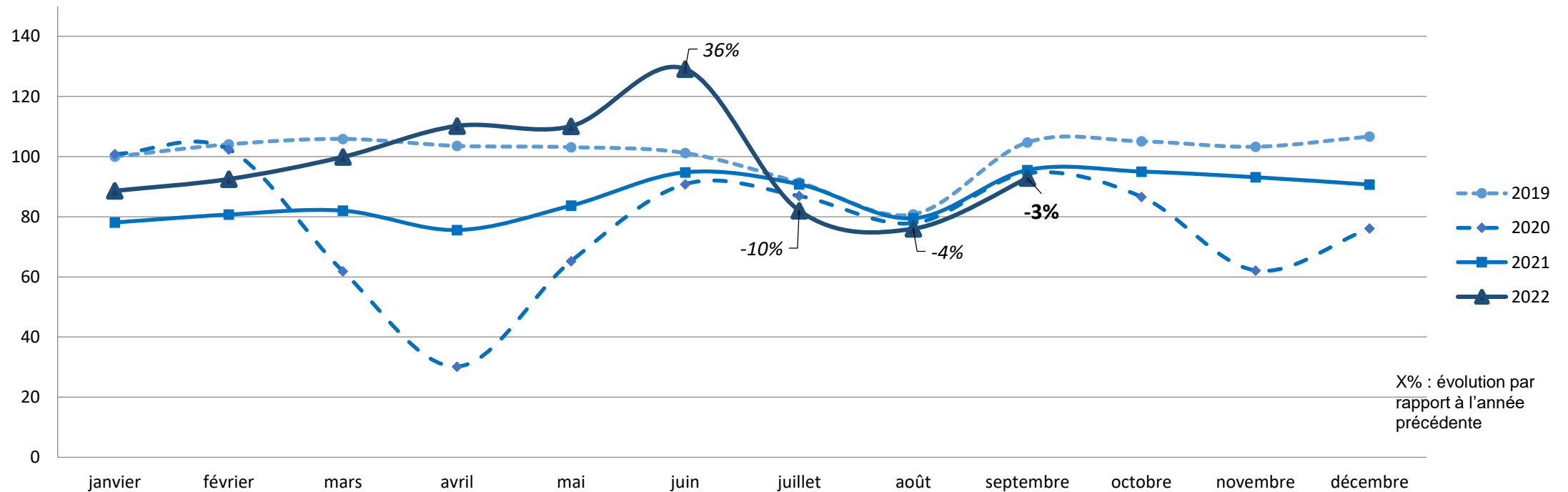
# Trafic routier

Source : capteurs permanents Grenoble Alpes Métropole  
(6 axes principaux)



**Territoire – Grenoble : - 11 % en septembre 2022 / septembre 2019**

Evolution du trafic routier sur les principaux axes métropolitains  
en base 100 janvier 2019



- Depuis le 2° trimestre de l'année 2022, les niveaux de trafics routiers étaient supérieurs à ceux de 2019 (avant la pandémie)
- Baisse au 3° trimestre 2022



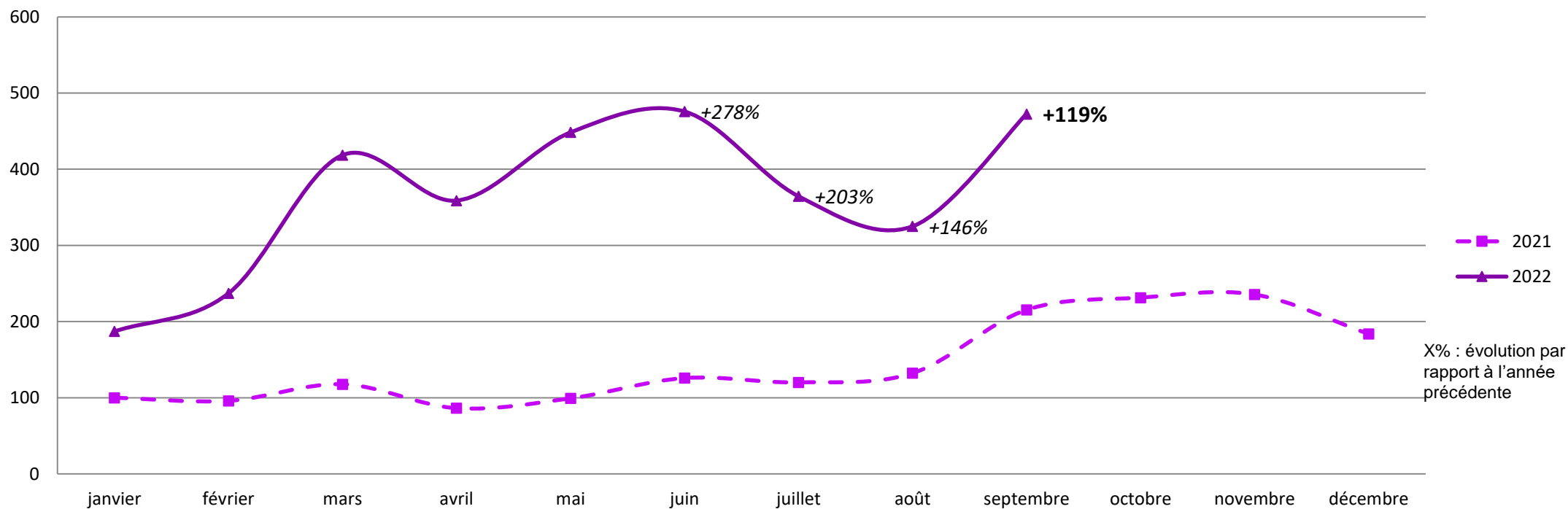
# Covoiturage

Source : Données M'Covoit Lignes +



**Territoire – SMMAG : +119% septembre 2022 (586 utilisateurs) / septembre 2021 (267 utilisateurs)**

Usage du service M Covoit ligne+ (conducteurs/passagers)  
évolution de l'indice mensuel (base 100 janvier 2021)



- Une forte hausse de la pratique du covoiturage (service M covoit ligne +)



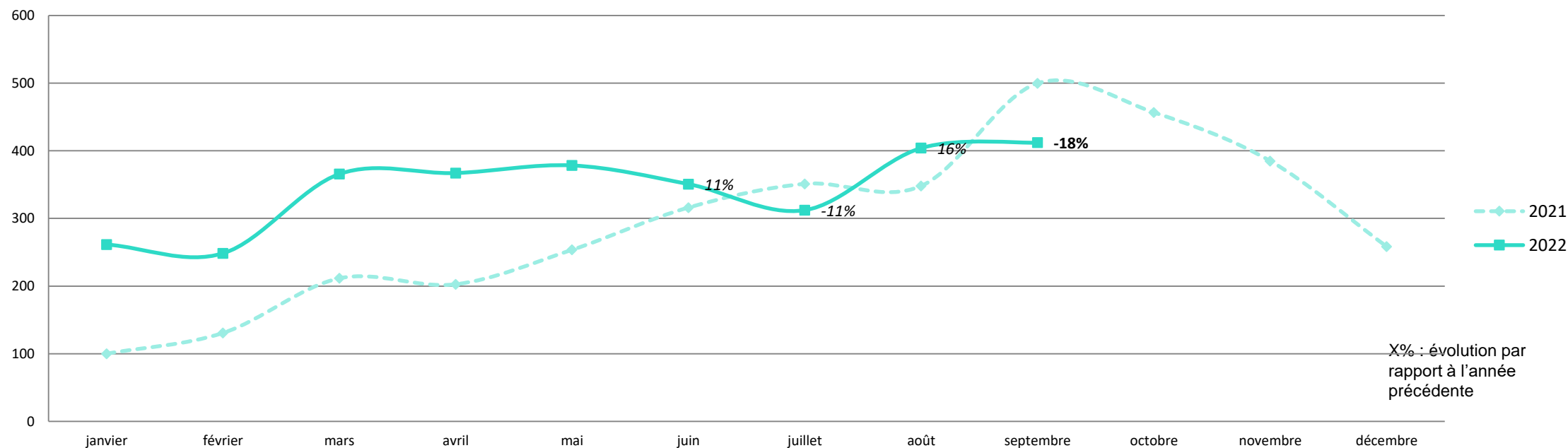
# Freefloating

Source : Tier / Pony / Dott



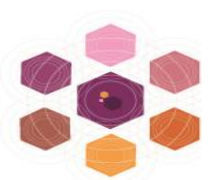
**Territoire – SMMAG : +32% en septembre 2022 (117 200 trajets) / septembre 2020 (88 600 trajets)**

Nombre de trajets en trottinettes et en vélos (freefloating)  
évolution de l'indice mensuel (base 100 janvier 2021)



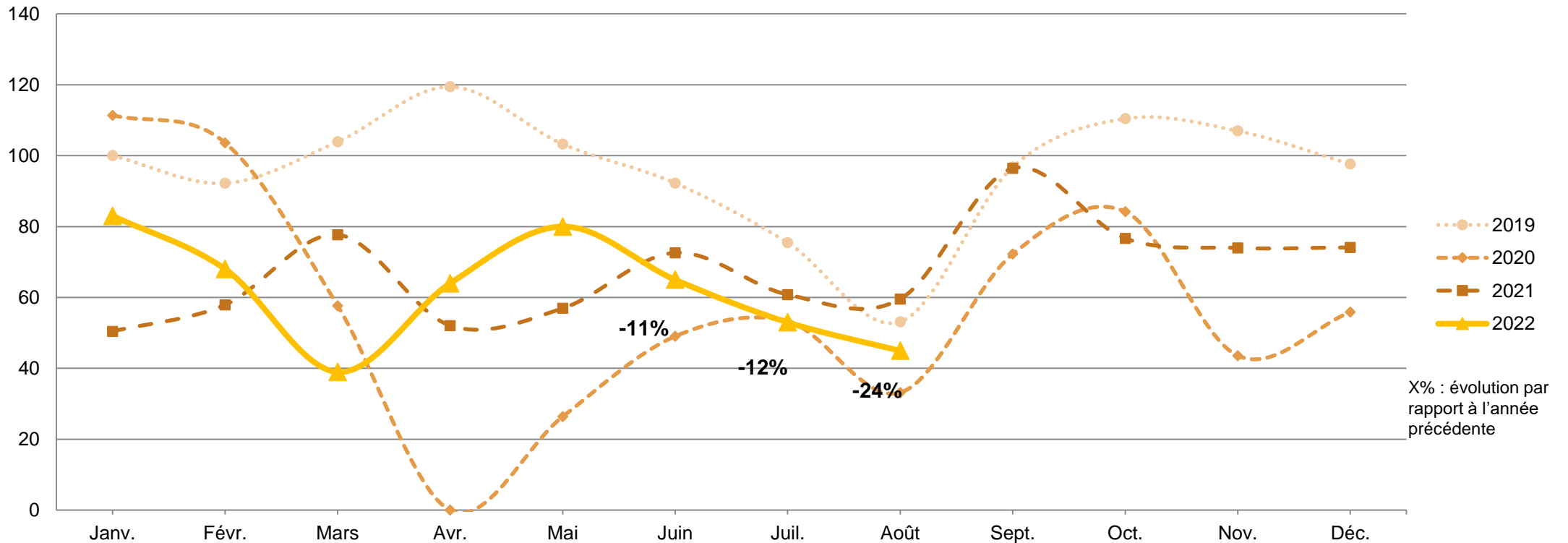
- Une hausse très forte de l'utilisation des véhicules en freefloating début 2022
- Changement d'opérateur à l'été 2022 (légère baisse en septembre 2022)
- Service et flotte de véhicules en cours de déploiement





**Territoire – Métropole : - 15% août 2022 (10 000entrées) / août 2019 (12 000 entrées)**

*Evolution de la fréquentation des P+R (avec barrières) – évolution de l'indice mensuel (base 100 janvier 2019)*



- Les niveaux de fréquentation des P+R en 2022 sont inférieurs aux niveaux de fréquentation d'avant la crise
- Evolution en lien avec les niveaux de fréquentation des TC
- Données de septembre 2022 prochainement disponibles (20 octobre)



**Merci de votre attention**