

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Défis et opportunités pour
l'aménagement des villes et territoire

Intervenant

Frédéric BOSSARD

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Les grands enseignements de l'enquête EMC²

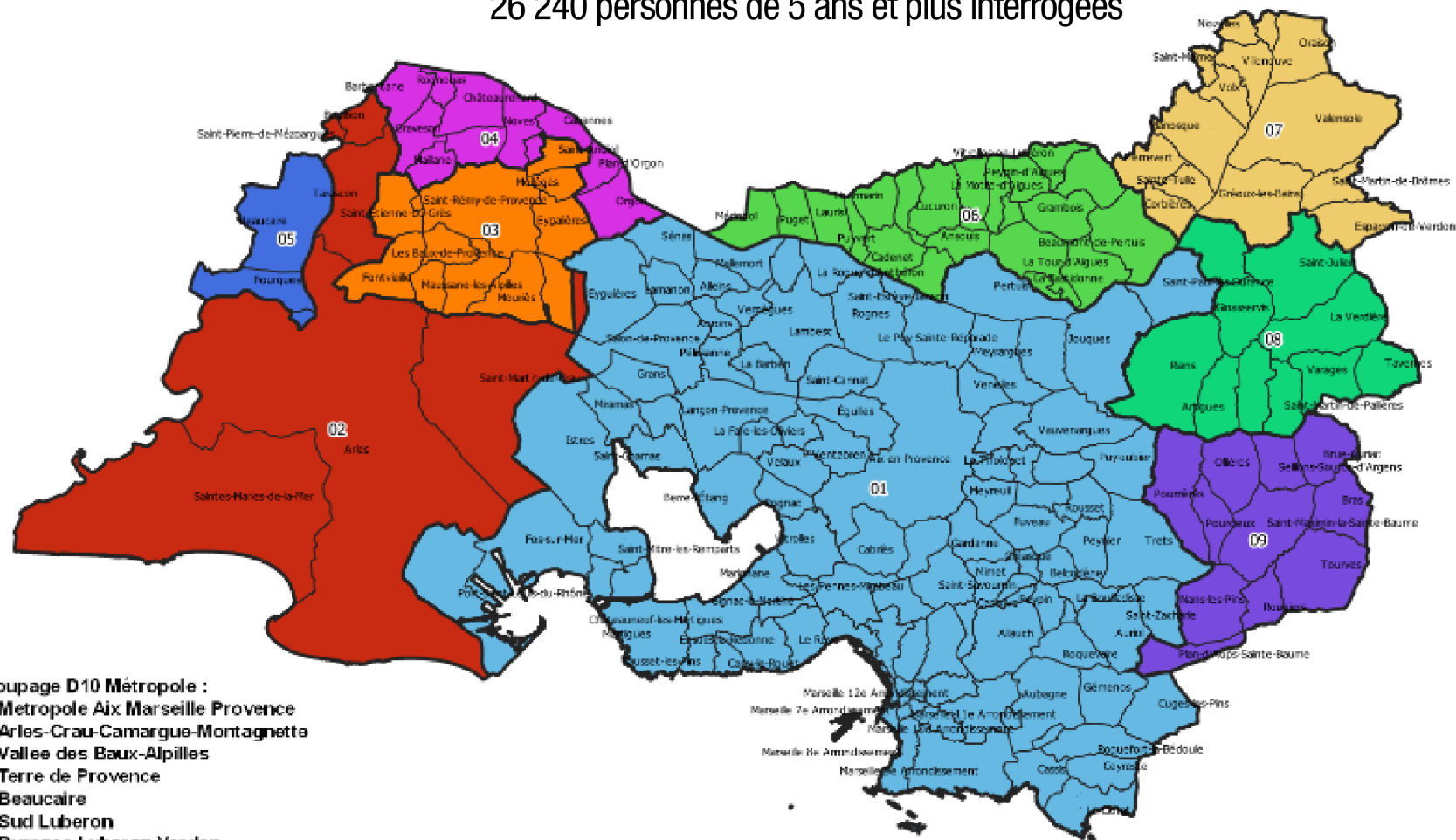
Intervenant

Vincent MEYER

Stéphanie NICOLAS

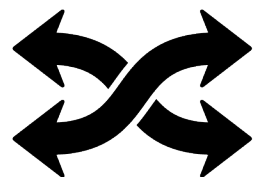
Enquête réalisée de novembre 2019 à mars 2020, puis de septembre 2020 à octobre 2020

96 communes – 164 secteurs de tirage –
26 240 personnes de 5 ans et plus interrogées



Découpage D10 Métropole :

- 01 : Metropole Aix Marseille Provence
- 02 : Arles-Crau-Camargue-Montagnette
- 03 : Vallee des Baux-Alpilles
- 04 : Terre de Provence
- 05 : Beaucaire
- 06 : Sud Luberon
- 07 : Durance Luberon Verdon
- 08 : Provence Verdon
- 09 : Provence Verte ouest



-6%

de déplacements
en 10 ans.



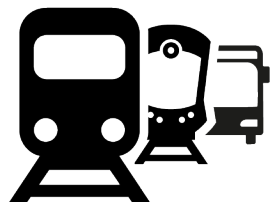
-20%

de déplacements entre
12h00 et 14h00



-26%

des déplacements
pour le motif achats



+2^{PTS}

de déplacements
en transports en commun



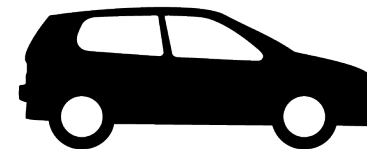
+2^{PTS}

de déplacements
à pieds



-4^{PTS}

des déplacements
en voiture



76%

des kilomètres parcourus
le sont en voiture



x2

deux fois plus de déplacements
en vélo



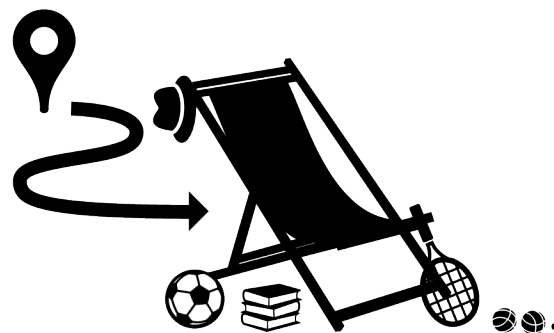
x6

six fois plus de déplacements en EDP
(Engin de Déplacement Personnel)

Les déplacements liés au motif loisirs sont le 1^{er} motif de déplacement

23%

de déplacements
liés au motif loisirs
en semaine



48%

de déplacements
liés au motif loisirs
le week-end



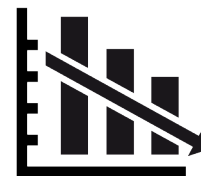
28%

l'accompagnement représente
28% des déplacements
des femmes à temps partiel
(8% des hommes à temps partiel)



51%

51% en 2019 des 18-25 ans
ont le permis de conduire
(66% en 2009)



-15^{PTS}

de possession de permis
de conduire depuis 2009
chez les 18-25 ans



22%

22% des kilomètres parcourus
le sont le week-end
(du lundi au dimanche)

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Les grandes lignes du Plan de Mobilité
au regard des résultats de l'EMC²

Intervenant

Patrice FOURNIER

La stratégie : 4 enjeux et 17 objectifs

OBJ. 1
UNE MOBILITÉ ADAPTÉE À
LA TAILLE DES COMMUNES

OBJ. 2
UNE MOBILITÉ ADAPTÉE
AUX PÔLES STRATÉGIQUES

OBJ. 3 AMÉLIORER
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

OBJ. 4 AMÉLIORER LA
SANTÉ PUBLIQUE

OBJ. 5 LIMITER L'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

UNE MÉTROPOLE
POLYCENTRIQUE
AUX DENSITÉS
CONTRASTÉES

UNE COMBINAISON
DE MODES DE
DÉPLACEMENT

UN CADRE DE VIE
REMARQUABLE
ET RESPIRABLE

UNE MÉTROPOLE
ATTRACTIVE,
FLUIDE ET
ACCESSIBLE
À TOUS

OBJ. 17 UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

OBJ. 16 CONNECTER LES MODES

OBJ. 15 +50% D'USAGE DES TC

OBJ. 14 5% DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

OBJ. 13 LA MARCHÉ, LE MODE
DES COURTES DISTANCES

OBJ. 12 PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

OBJ. 11 PLUS DE PERSONNES PAR VOITURE

OBJ. 10 MOINS DE 50% DE
DÉPLACEMENTS EN VOITURE OU MOTO

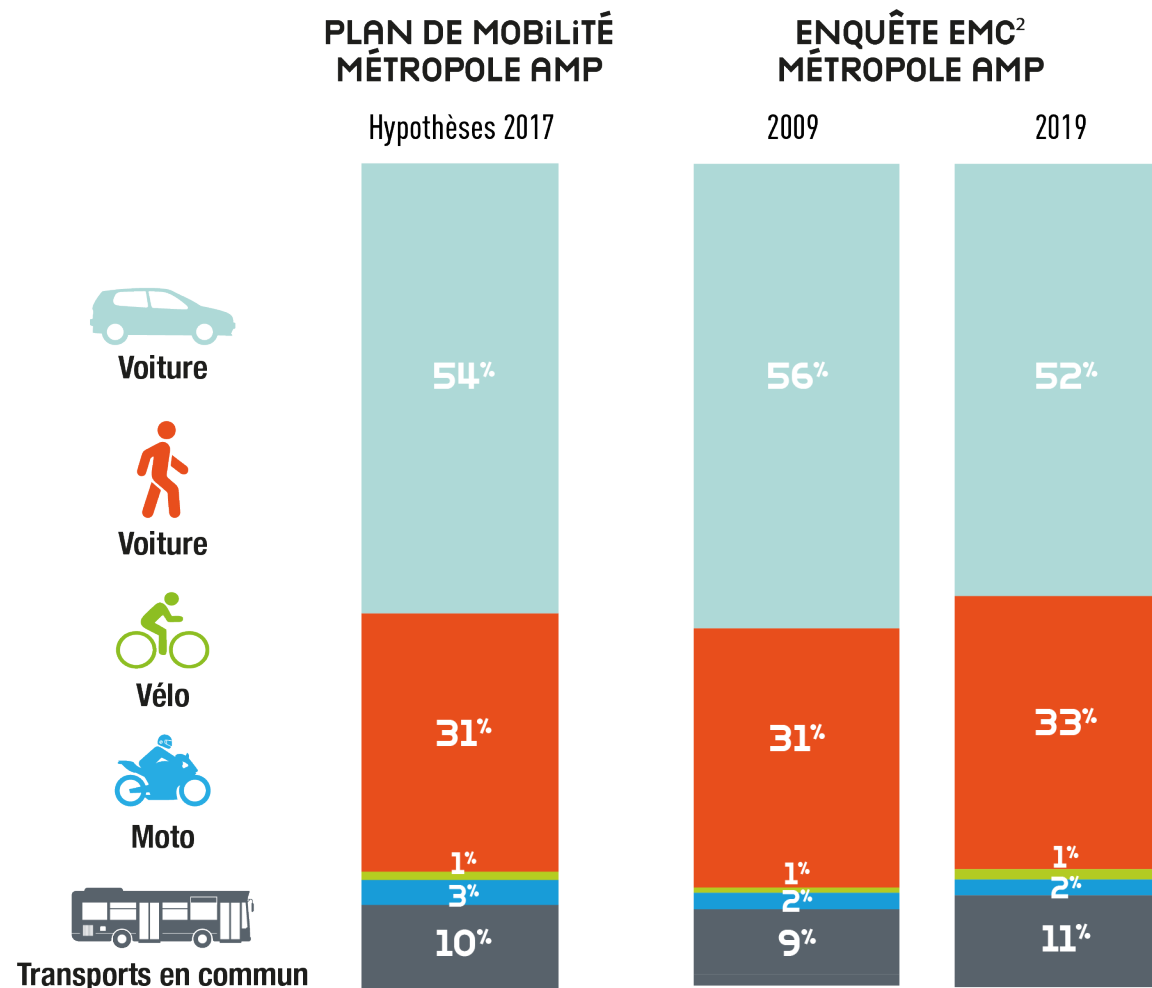
OBJ. 6 RELIER EFFICACEMENT
LES PÔLES URBAINS

OBJ. 8 L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE
AUX PORTES D'ENTRÉE

OBJ. 7 FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES
LOGISTIQUES ET LE REPORT MODAL

OBJ. 9
LE DROIT À LA MOBILITÉ

Pondération des données 2009 en valeur 2017 pour le diagnostic et l'évaluation du Plan de mobilité



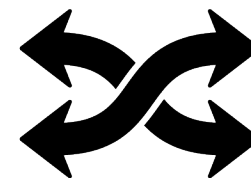
- Une tendance générale de baisse de la place de la voiture dans les hypothèses Plan de mobilité et l'EMC²
- Une évolution plus rapide repérée par l'EMC²
- Une part modale du vélo encore basse, mais un doublement des flux

Une baisse du nombre de déplacements par personne



3,4

déplacements par jour et par personne
(3,9 en 2009)



6,3^{M.}

de déplacements par jour et par personne
(6,7 millions en 2009)

SÉMINAIRE

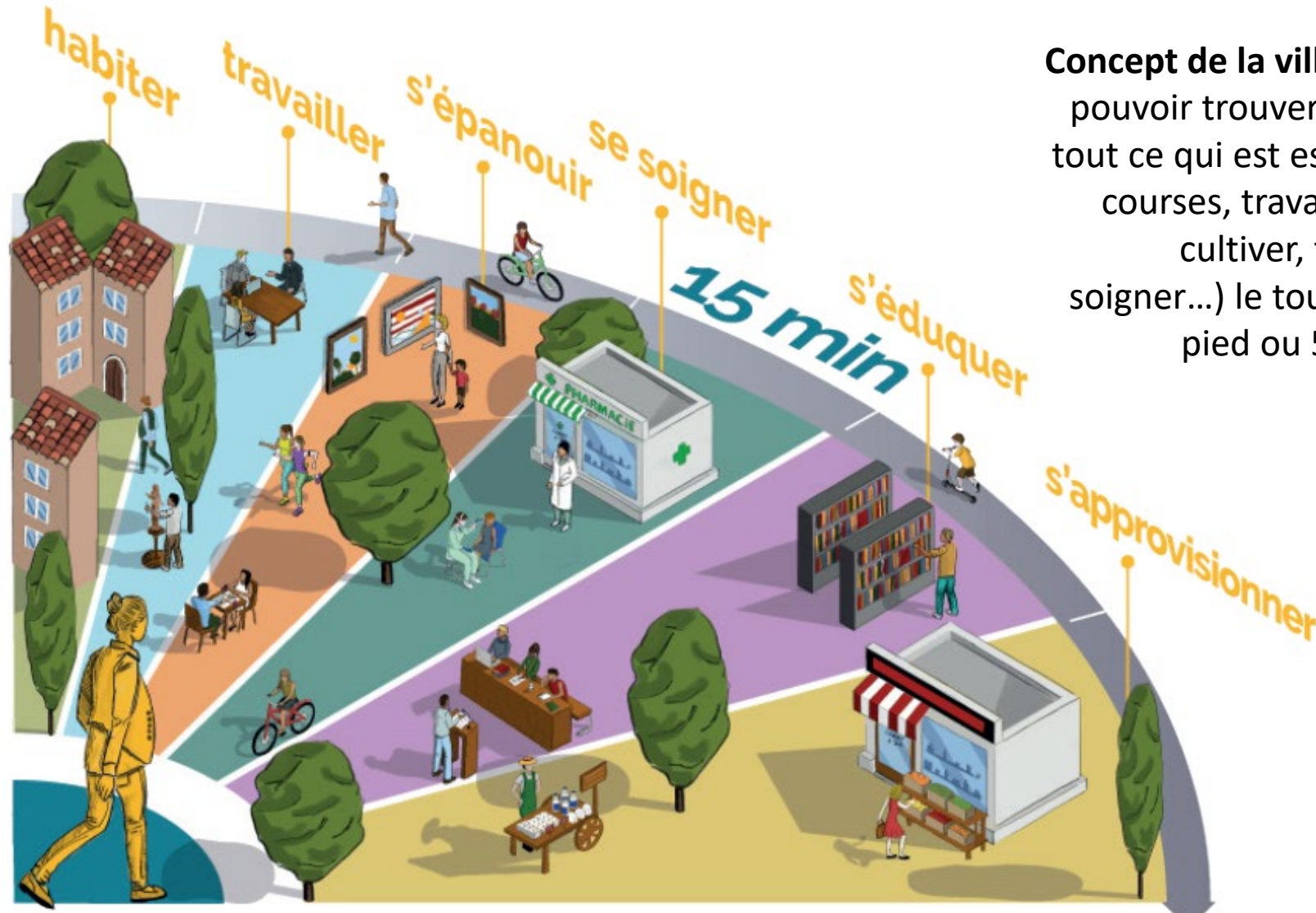
URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

La ville du quart d'heure dans
la Métropole Aix-Marseille-Provence

Intervenante

Valérie FOUQUE



Concept de la ville du ¼ d'heure :
pouvoir trouver près de chez soi
tout ce qui est essentiel (faire ses
courses, travailler s'amuser, se
cultiver, faire du sport, se
soigner...) le tout à 15 minutes à
pied ou 5 minutes à vélo.

Approche théorique et conceptuelle de la ville des courtes distances



L'**HYPER-PROXIMITÉ** au service de la qualité de vie; Garantir à chaque habitant un temps d'accès limité aux services essentiels.



Un concept qui met en avant la question du **POLYCENTRISME** et rompt avec un urbanisme fonctionnel.



Une stratégie d'aménagement visant à réduire les **DISTANCES** de déplacement pour un urbanisme apaisé.



Un concept qui favorise une **INTENSIFICATION** des usages pour répondre aux objectifs de **DÉVELOPPEMENT DURABLE**.

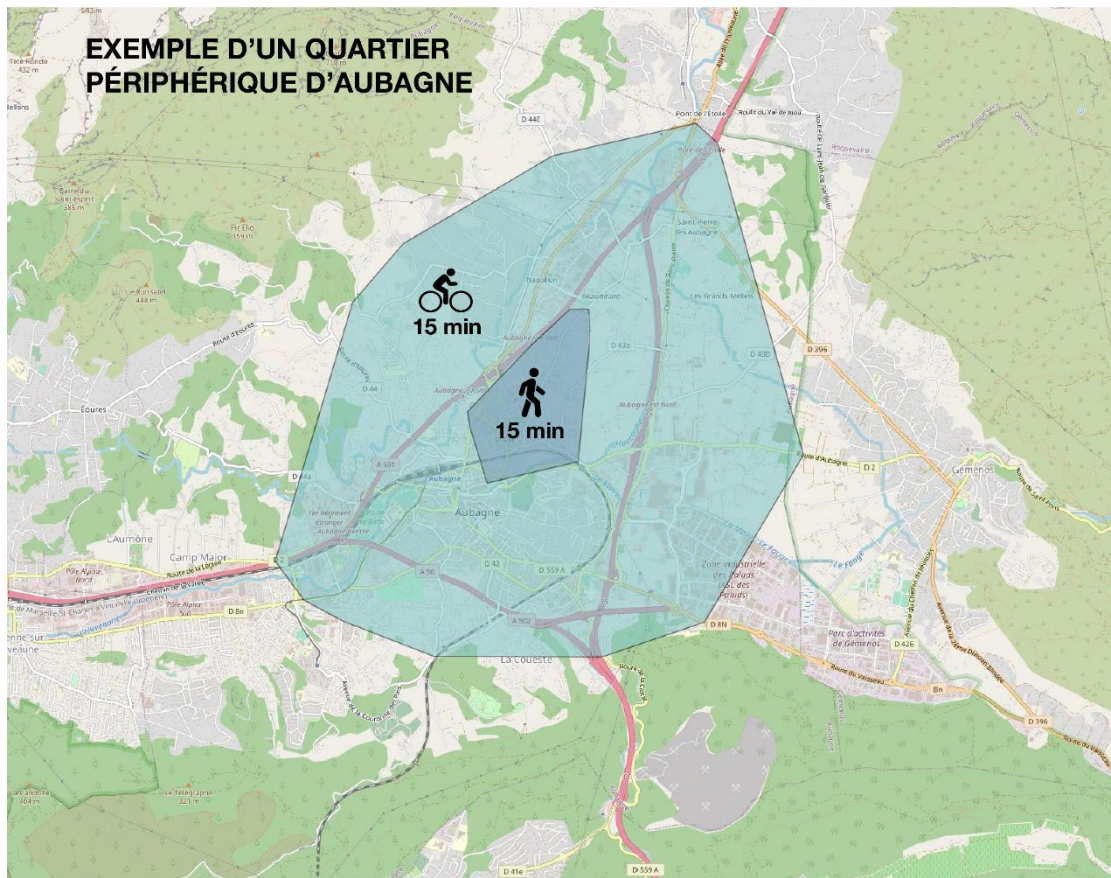


Un autre rapport au **TEMPS** via le chrono-urbanisme et la chronotopie.

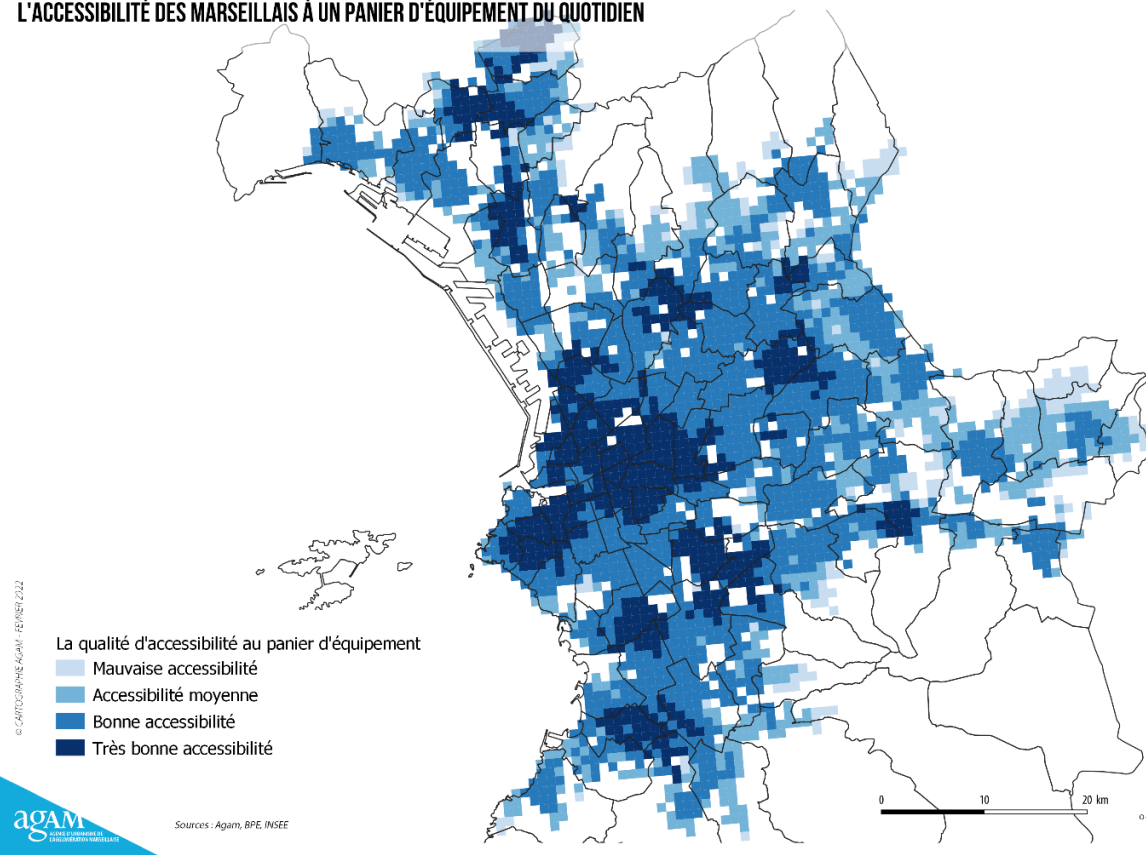


L'**HYBRIDATION** des usages, la **MODULARITÉ** des bâtiments et des équipements.

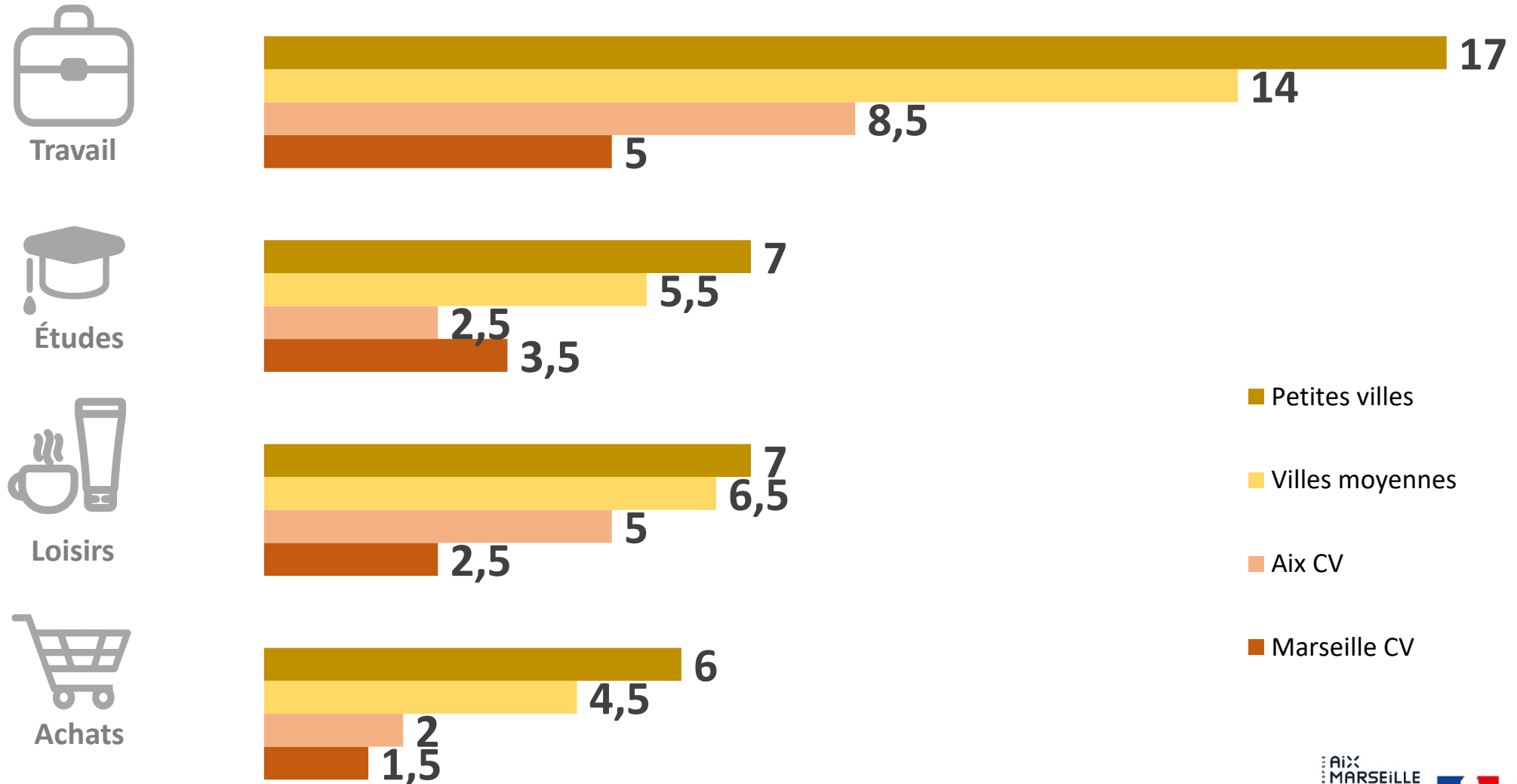
La ville de la proximité les mêmes actions pour tous les territoires ?



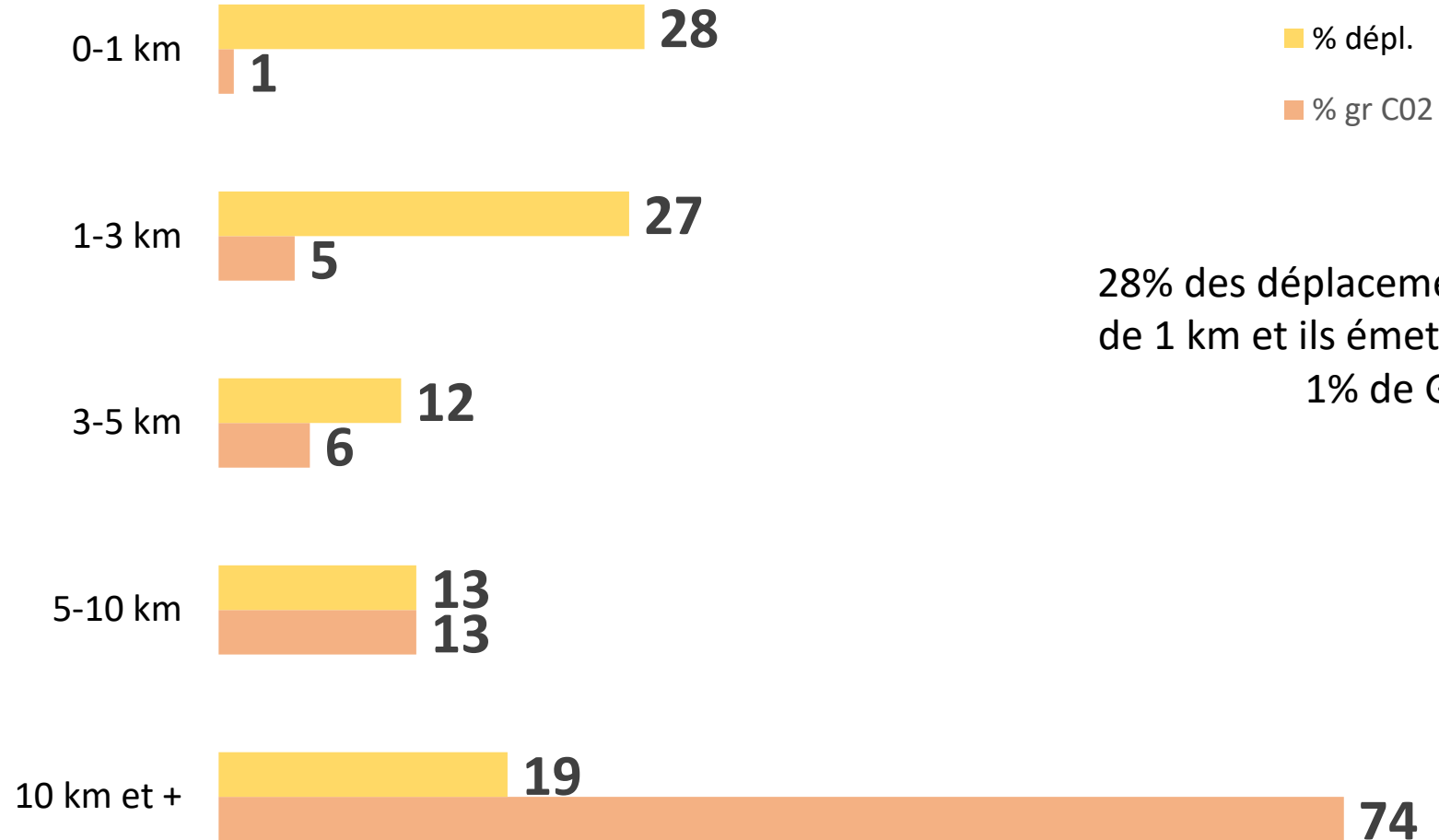
L'ACCESSIBILITÉ DES MARSEILLAIS À UN PANIER D'ÉQUIPEMENT DU QUOTIDIEN



Distances moyennes (km) parcourues par les résidents selon les motifs



Les émissions de CO2 selon les distances



SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Évolution des pratiques et
comportements d'achat,
quels impacts sur la ville ?

Intervenants

Laurent COUTURE

Aurélie BASCHIOU



BAISSE DE
24%

de déplacements en 10 ans.

Si une baisse de la mobilité est observée sur tous les motifs,

l'achat est celui qui perd le plus de déplacements.



3^e

motif de déplacement en 2019

(-4 points de la part des déplacements totaux).

Une part modale alternative à la voiture plus importante dans les petits commerces que dans les grands



674 GR

CO₂ /déplacement pour le motif achats.
Le déplacement achats est le second motif qui émet le moins de gramme / CO₂ par déplacement après le motif «aller à l'école».



1 064 GR

CO₂ /déplacement pour **tous les motifs de déplacements confondus.**

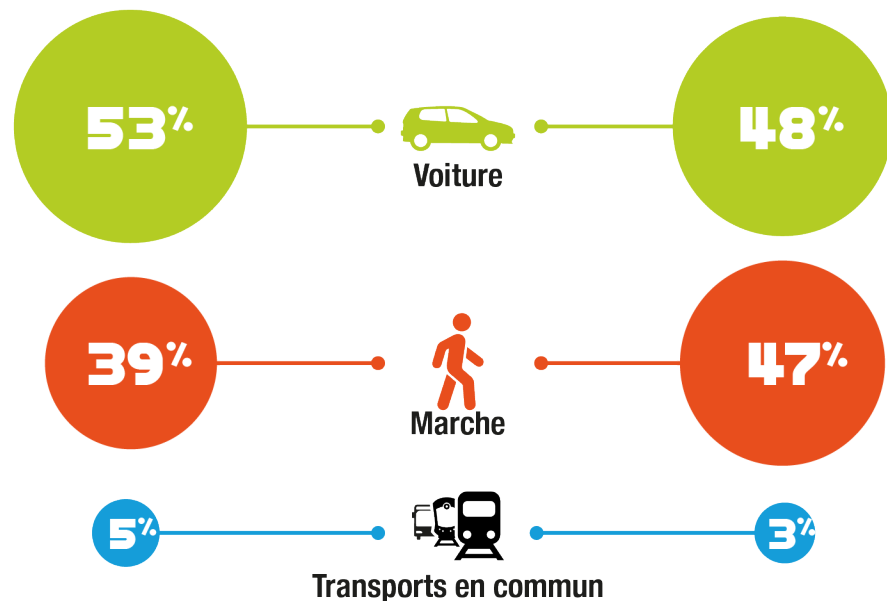
Une part modale alternative à la voiture plus importante dans les petits commerces que dans les grands

JOUR DE SEMAINE

720 650
DÉPLACEMENTS

Petits et moyens commerce

WEEK-END

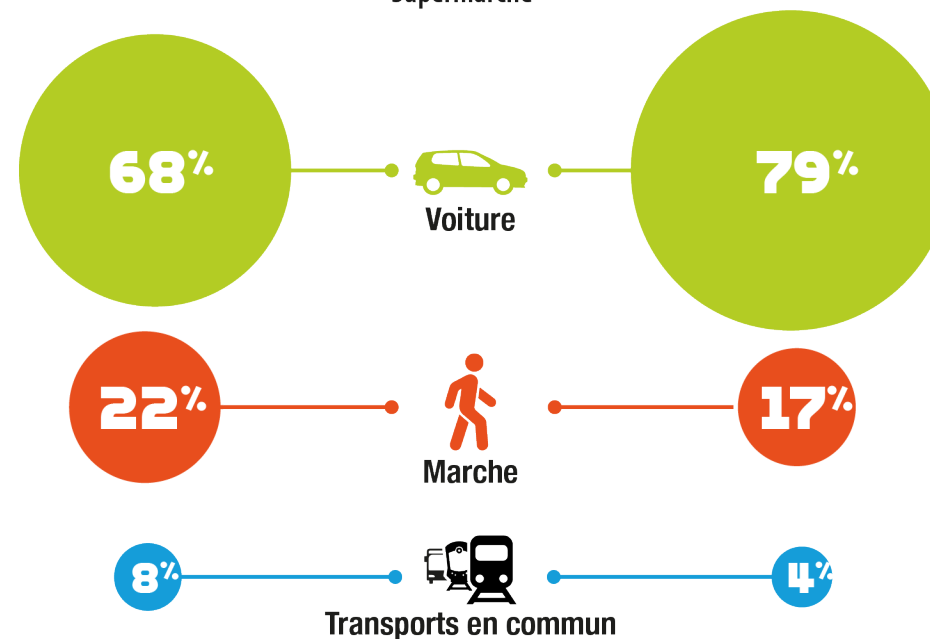
724 314
DÉPLACEMENTS

JOUR DE SEMAINE

410 200
DÉPLACEMENTS

Supermarché

WEEK-END

416 520
DÉPLACEMENTS

Quel avenir pour l'urbanisme commercial ?



CENTRE COMMERCIAL

1374^{GR}

CO₂ /déplacement



DRIVE-IN

879^{GR}

CO₂ /déplacement



SUPERMARCHÉ

789^{GR}

CO₂ /déplacement



PETIT ET MOYEN COMMERCE

452^{GR}

CO₂ /déplacement

Les zones commerciales sont de gros émetteurs de CO₂ / déplacement



PLAN DE CAMPAGNE

1 800^{GR}

CO₂ /déplacement

LA MARTELLE

1 672^{GR}

CO₂ /déplacement

LA VALENTINE

1 343^{GR}

CO₂ /déplacement

GRAND LITTORAL

1 117^{GR}

CO₂ /déplacement

Le commerce de proximité



MARSEILLE CENTRE

282^{GR}

CO₂ /déplacement

AIX CENTRE

665^{GR}

CO₂ /déplacement

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Les habitants des quartiers Politique de la Ville, garants des enjeux de la ville de demain ?

Intervenants

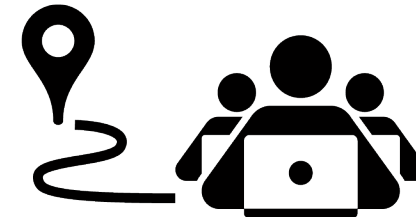
Rehda CALIFANO

Nicolas SABLIER



20KM

En moyenne, un habitant de QPV parcourt **20 kilomètres par jour** soit 10 kilomètres de moins qu'une personne habitant hors QPV, peu importe le motif, les déplacements sont toujours moins longs.



4,5KM

Les habitants des QPV s'inscrivent majoritairement dans des logiques de proximité, en moyenne ils vivent à **4,5 km de leur travail** soit 2 km de moins que les personnes vivants hors QPV.



66%

66% des personnes vivant en QPV possèdent le permis de conduire (86% hors QPV).



37%

37% des personnes vivant en QPV possèdent un abonnement TC (23% hors QPV).



60%

60% des ménages en QPV ne possèdent pas de voiture soit 3 fois plus que les autres ménages

EN QPV



46%

46% des femmes habitant en QPV
possèdent le permis de conduire
(76% pour les hommes)

HORS QPV



70%

70% des femmes n'habitant pas en QPV
possèdent le permis de conduire
(90% pour les hommes)

EN QPV



41%

41% des femmes habitant en QPV
**possèdent un abonnement
aux transports en commun**
(32% pour les hommes)

HORS QPV



28%

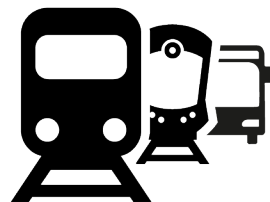
28% des femmes n'habitant pas en QPV
**possèdent un abonnement
aux transports en commun**
(24% pour les hommes)

Un plus fort recours aux modes alternatifs au détriment de la voiture individuelle



41%

marche
dans les QPV
(31% hors QPV)



18%

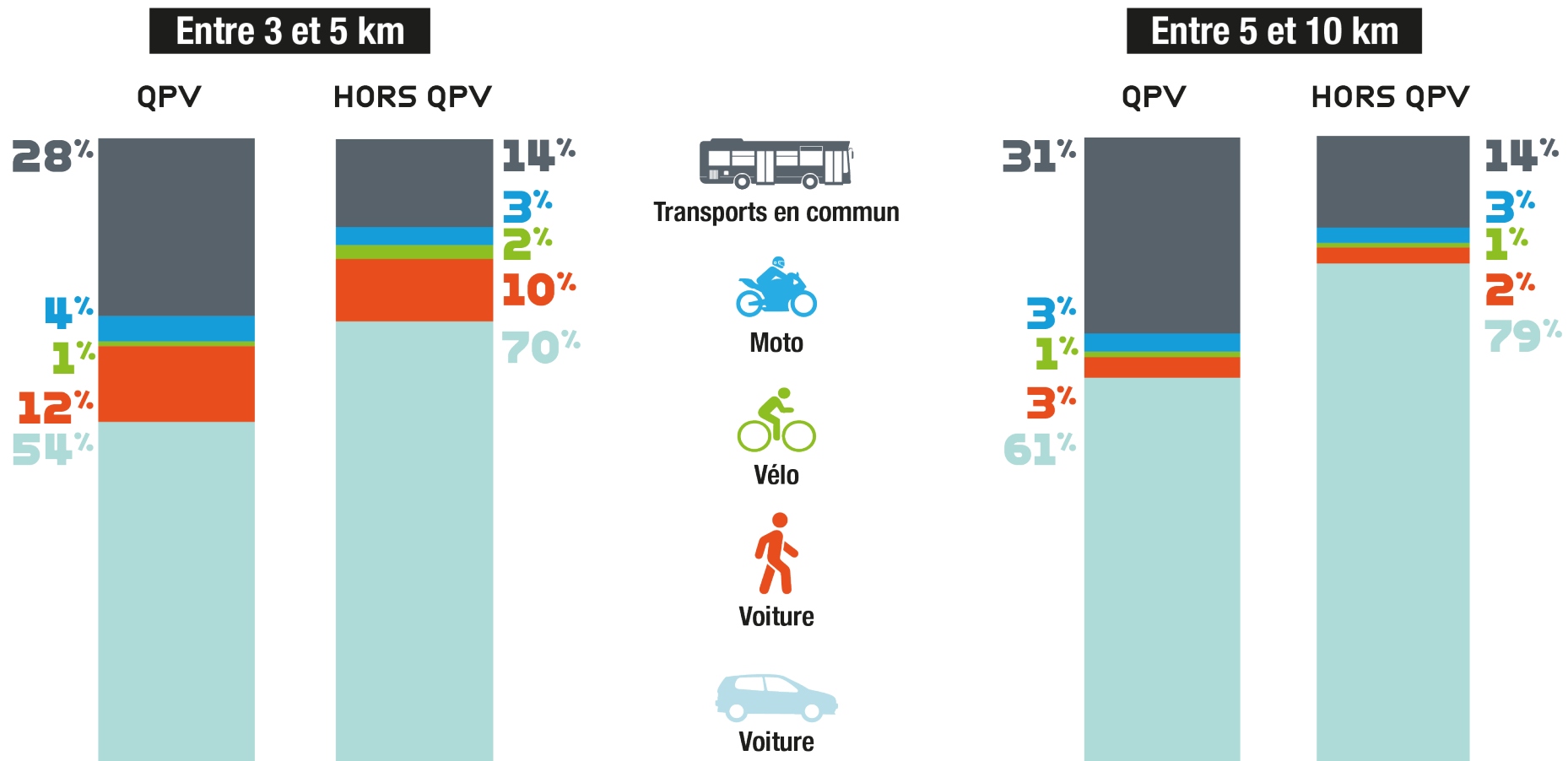
transports en commun
dans les QPV
(9% hors QPV)



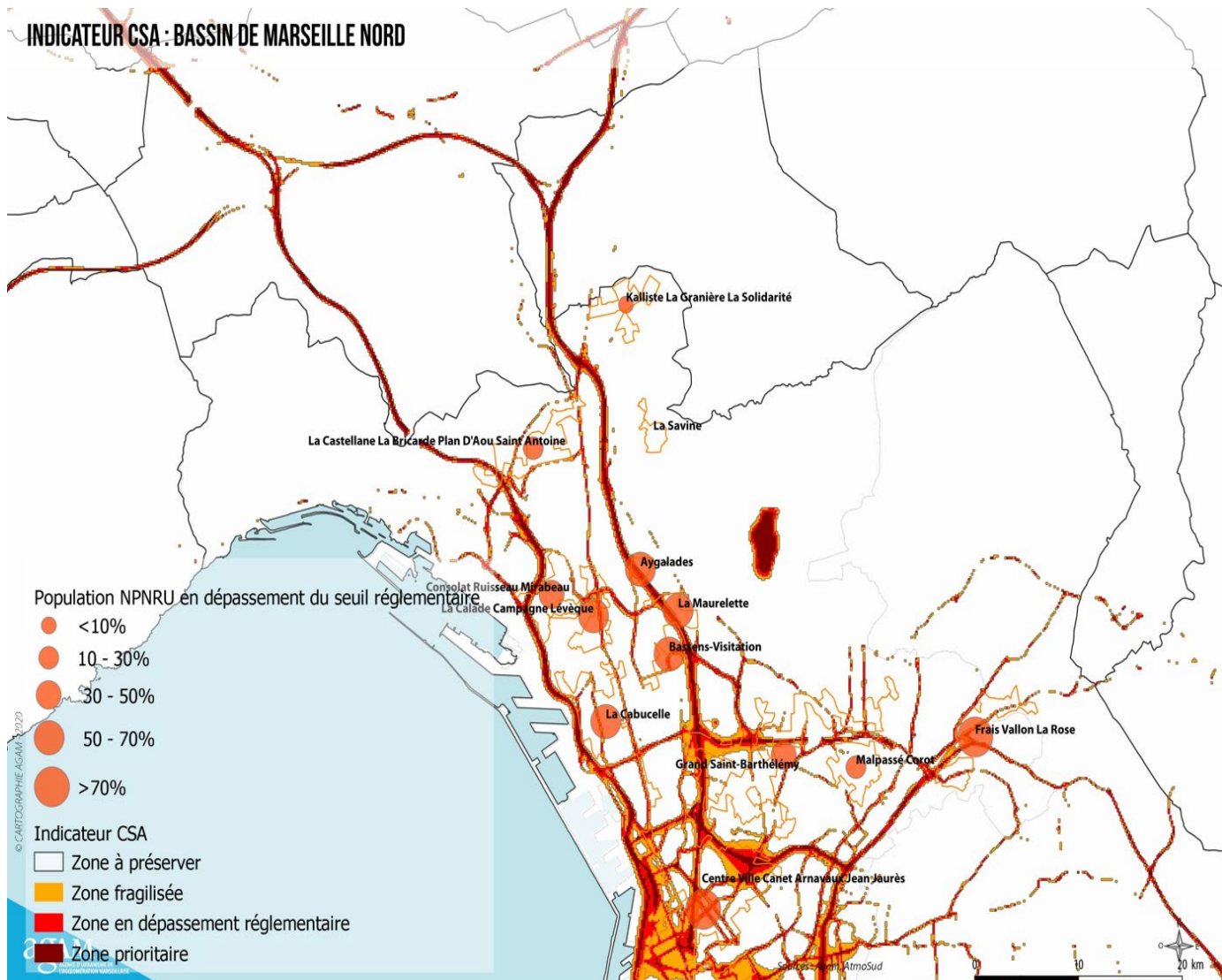
32%

covoiture
au moins une fois par semaine
(18% hors QPV)

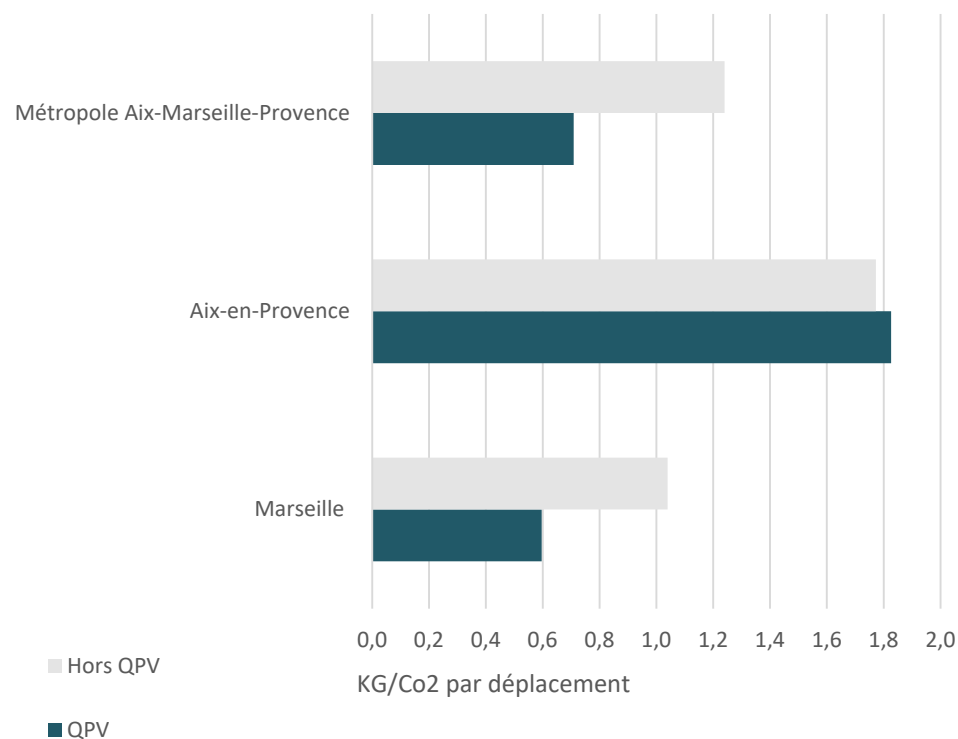
Une forte utilisation des modes alternatifs au détriment de la voiture, même sur les longues distances



INDICATEUR CSA : BASSIN DE MARSEILLE NORD



Paradoxalement, les habitants des QPV sont les plus exposés aux pollutions atmosphériques liées aux transports

Émissions de Kg de CO₂ par déplacement

SÉMINAIRE

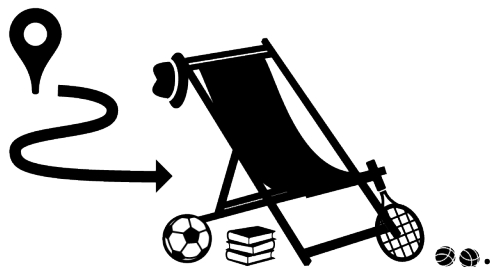
URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

La ville, tous les jours de l'année

Intervenant

Vincent TINET



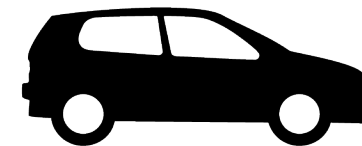
1 DÉPLACEMENT
SUR 2

est réalisé pour le **loisir**



10,5 KM

10,5 km est la **distance moyenne**
d'un déplacement pour le motif loisir
(c'est plus de 2 fois plus que la semaine)



80%

80 % des kilomètres sont parcourus
en voiture



60%

60% des déplacements se font
en voiture



30%

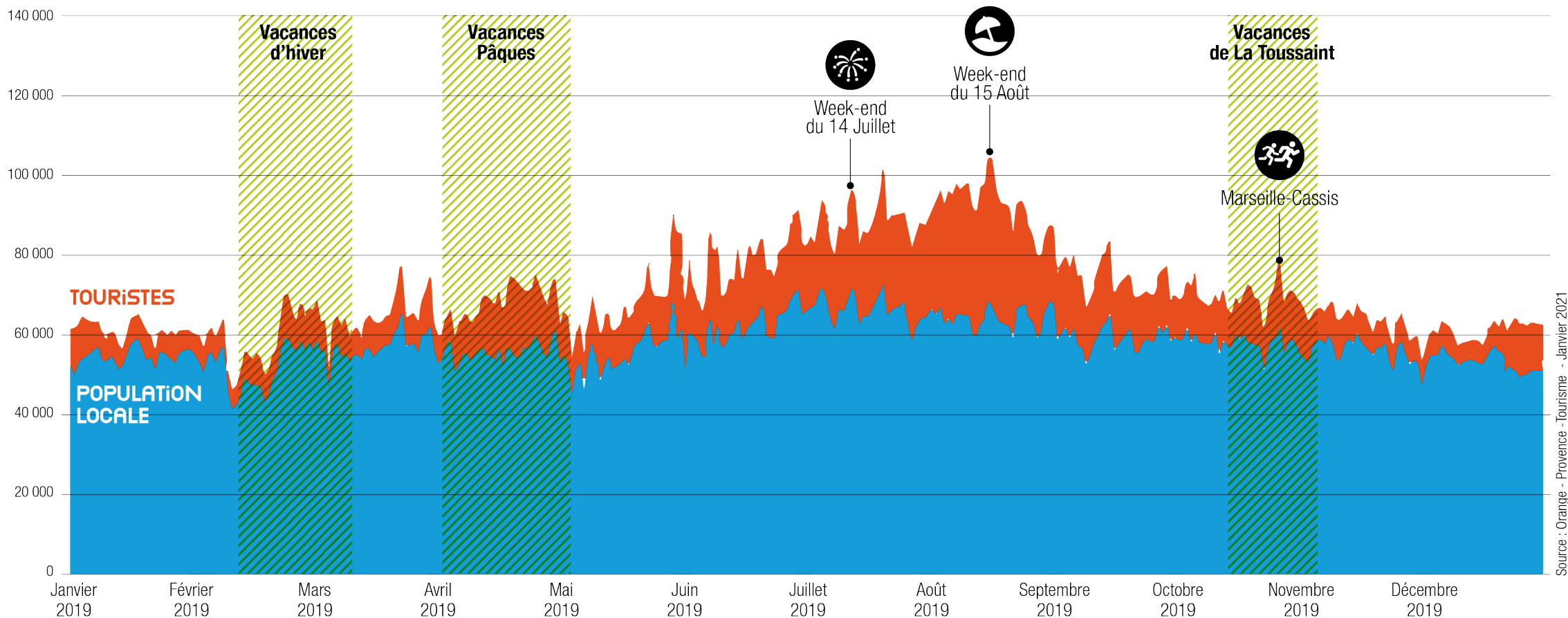
30% des déplacements se font
à pied



6%

6% des déplacements se font
en transports en commun

La Ciotat, les jours à enjeux : le week end et les vacances



Source : Orange - Provence - Tourisme - Janvier 2021

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Conclusion

Intervenant

Thomas MORINIÈRE

**En 10 ans, la Métropole-Aix-Marseille-Provence
comptabilise plus de déplacements ?**

Vrai

Faux

En 10 ans, la Métropole-Aix-Marseille-Provence comptabilise plus de déplacements ?

Vrai

Faux

La Métropole comptait 3,9 déplacements par personne et par jour il y a 10 ans contre 3,4 aujourd'hui.

**Le travail est le premier motif de déplacements
des habitants de la Métropole-Aix-Marseille-Provence ?**

Vrai

Faux

Le travail est le premier motif de déplacements des habitants de la Métropole-Aix-Marseille-Provence ?

Vrai

Faux

C'est le motifs loisirs qui arrive en tête des déplacements au sein de la Métropole.
Viennent ensuite les achats, et enfin le travail en troisième position.

La Covid 19 a profondément changé nos pratiques de déplacements ?

Vrai

Faux

La Covid 19 a profondément changé nos pratiques de déplacements ?

Vrai

Faux

On comptabilise seulement 0,1 déplacement par personne et par jour en moins.

Les ménages sont de moins en moins motorisés ?

Vrai

Faux

Les ménages sont de moins en moins motorisés ?

Vrai

Faux

84% des ménages sont motorisés aujourd'hui contre 83% en 2009.

Le télétravail va permettre de réduire les embouteillages aux heures de pointe ?

Vrai

Faux

Le télétravail va permettre de réduire les embouteillages aux heures de pointe ?

Vrai

Faux

Pas vraiment !

Si les déplacements du motif travail diminuent, ils sont compensés par d'autres motifs de déplacements qui peuvent s'effectuer pendant les heures de pointe.