

SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Défis et opportunités
pour l'aménagement
des villes et territoires

à partir de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²)

Co-organisé par la DDTM et l'Agam

MARDI 14 MARS 2023



SÉMINAIRE

URBANISME ET MOBILITÉ

QUELLES ACTIONS POUR DEMAIN ?

Un séminaire sur l'urbanisme et la mobilité pour échanger sur les défis et opportunités pour l'aménagement des villes et des territoires, à partir de l'EMC².

Le 14 mars 2023, le séminaire "Urbanisme et mobilité, quelles actions pour demain ?" a été organisé conjointement par l'Agam et la DDTM. L'objectif du séminaire était de partager des éléments pour repenser les liens entre mobilité et urbanisme, au travers de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²), mais aussi, de confronter les résultats aux stratégies et réalités territoriales métropolitaines.

Photographie des pratiques et comportements de mobilité, l'EMC², portée par la Métropole-Aix-Marseille-Provence, ne nous éclaire pas seulement sur le l'organisation des mobilités, elle questionne également de nombreux enjeux urbains et est révélatrice des évolutions sociétales, tour à tour abordées par les intervenants.

Mobilité, économie, urbanisme, sociologie..., l'ensemble a été décortiqué autour de cinq tables rondes portées par différents intervenants.

Le séminaire a été animé par Vincent Tinet, chef du pôle Mobilités à l'Agam.

TABLE RONDE 1

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DE L'EMC² ET LES GRANDES LIGNES DU PLAN DE MOBILITÉ AU REGARD DE L'EMC²

LES INTERVENANTS



Vincent **MEYER**

Chef de mission Observatoire, cartographie, évaluation à la Métropole Aix-Marseille-Provence



Patrice **FOURNIER**

Chef de projet Plan de Déplacement Urbain à la Métropole Aix-Marseille-Provence



Stéphanie **NICOLAS**

Chargée d'étude Mobilités à l'Agam

L'EMC² a montré une baisse de la mobilité sur l'ensemble du territoire enquêté. Elle est particulièrement marquée pendant la pause-déjeuner et concerne tous les motifs, excepté le loisir.

Si la part de la voiture a diminué en 10 ans au profit des modes alternatifs, des différences territoriales sont néanmoins observées.

Le motif loisir est le premier motif de déplacements devant l'achat puis le travail la semaine et le week-end. Il est également le seul motif ayant progressé en dix ans, avec une augmentation de 614 338 déplacements par jour, soit une hausse de 6 %.

Si les inégalités de mobilité femme/homme s'amointrissent sur des profils spécifiques, comme les femmes à temps partiel, les inégalités restent toujours nettement marquées.

Les jeunes se désintéressent de la voiture, en effet, un recul de la possession du permis de conduire chez les 18-15 ans est observé. Inversement, la possession du permis de conduire s'accroît chez les seniors, le rattrapage de la possession du permis de conduire chez les femmes seniors explique cette hausse.

LES MOTS CLÉS DE LA TABLE-RONDE



L'EMC² a permis d'asseoir les stratégies et objectifs du Plan de mobilité.



25 000 personnes ont été interrogées dans le périmètre EMC².

À Marseille, la part modale "marche" est à égalité avec la part modale "voiture".

En 10 ans, on observe une baisse de 400 000 déplacements quotidiens.

La Covid-19 n'a pas eu un impact aussi soutenu sur les mobilités que ce qui était attendu.

Le télétravail a un effet assez réduit sur la congestion routière, seuls 20% des salariés télétravaillent et cela représente 20% de leur temps par semaine.



TABLE RONDE 2

LA VILLE DU QUART D'HEURE DANS LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE

L'INTERVENANTE

Valérie **FOUQUE**

Chef de projet Planification
urbaine à la Métropole
Aix-Marseille-Provence

Introduit par l'urbaniste Carlos Moreno dans son ouvrage "Droit de cité : de la Ville monde à la Ville du quart d'heure", le concept de la "Ville du quart d'heure" consiste à avoir tous les services essentiels à moins de 15 minutes de chez soi, à pied ou à vélo. La mise en place de la Ville du quart d'heure implique un nouveau rapport au temps et à l'espace.

Elle suppose une plus grande mixité d'usage de la ville, mais aussi, de la rendre plus adaptable aux différents temps de vie, en alternant les usages possibles. Par exemple, une cour d'école réutilisée hors temps scolaire comme mini-parc.

La diversité des territoires de la Métropole Aix-Marseille-Provence induit une application différente selon où l'on habite : dans une zone dense, un centre-ville, en périphérie, une ville moyenne ou un village...

D'un côté, les enjeux seront liés à l'amplification des usages des fonctions urbaines, pour les territoires à forte densité, de l'autre, sur les déplacements, lorsque l'éloignement aux aménités est trop important.



LES MOTS CLÉS DE LA TABLE-RONDE



Dans le centre-ville de Marseille, les habitants ont facilement accès à un panier de vie du quotidien à moins de 15 minutes de chez eux.

Certains motifs de déplacements sont plus favorables que d'autres à la Ville du quart d'heure.

Il faut rendre plus "perméable" les zones monofonctionnelles.

Les marges de progression pour augmenter le nombre des usagers des modes actifs est en lien avec la qualité des aménagements et de l'ambiance urbaine.

Le vélo est un véritable levier pour les habitants en périphérie des villes centres.



TABLE RONDE 3

ÉVOLUTION DES PRATIQUES ET COMPORTEMENTS D'ACHATS, QUELS IMPACTS SUR LA VILLE ?

LES INTERVENANTS



Aurélie **BASCHIOU**

Chargée de mission urbanisme commercial à la Métropole Aix-Marseille-Provence



Laurent **COUTURE**

Chef de pôle Développement économique et stratégie à l'Agam

Le motif achat est celui qui a perdu le plus de déplacements en 10 ans. L'accélération du e-commerce et l'évolution de la mixité fonctionnelle des zones commerciales sont des facteurs explicatifs de cette baisse.

Les paradigmes de l'urbanisme commercial ont été totalement bousculés au cours de ces 10 dernières années. Autrefois orientés sur la maîtrise des surfaces de vente, les problématiques aujourd'hui se reportent sur la logistique et l'entreposage.

Les zones commerciales sont désormais à la fois à la croisée des mutations sociétales et des enjeux de transition écologique et environnementale.



LES MOTS CLÉS DE LA TABLE-RONDE



La décennie 2010 est celle du smartphone, où l'on consomme depuis son canapé, 99% des français possèdent un smartphone.

La crise sanitaire a accéléré le e-commerce, 1 acte d'achat sur 4 est réalisé sur internet.

L'arrivée des "Pure players" a trusté une grande partie du marché.

Les enseignes en périphérie consacrent de moins en moins d'espaces de vente, mais de plus en plus d'espaces pour l'entreposage et la logistique.

L'ensemble des zones commerciales périphériques connaît une baisse de déplacements.

Les zones commerciales en périphérie sont les plus gros émetteurs d'émissions carbone.



TABLE RONDE 4

LES HABITANTS DES QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE GARANTS DES ENJEUX DE LA VILLE DE DEMAIN

LES INTERVENANTS

Rehda **CALIFANO**

Chef de service Cohésion sociale à la Métropole Aix-Marseille-Provence

Nicolas **SABLIER**

Chargé d'étude Habitat à l'Agam

Si les habitants des quartiers prioritaires politique de la ville (QPV) font partie des populations les plus exposées aux pollutions, leurs pratiques de mobilité sont plus durables que le reste des habitants de la Métropole, sans pour autant être valorisées telles quelles.

Chez les 300 000 habitants des 59 QPV de la Métropole, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture est plus importante qu'à l'extérieur des QPV.

De ce fait, les habitants des QPV peuvent être perçus comme des exemples en termes de transition écologique.

Si cette exemplarité est aujourd'hui subie par les habitants des quartiers, la transition écologique peut être un levier pour améliorer leur qualité de vie. Offrir une offre de transports en commun efficace répondant aux besoins spécifiques des habitants des QPV est une priorité des politiques publiques métropolitaines.

LES MOTS CLÉS DE LA TABLE-RONDE



Sur les 300 000 habitants des 59 QPV de la Métropole, 1 habitant sur 2 est en dessous du seuil de pauvreté.

Ce sont les habitants des QPV qui utilisent le plus les transports en commun, qui marchent le plus, qui font le plus de covoiturage, mais ce sont ceux qui subissent le plus la pollution.

Les habitants des quartiers Nord ne sont-ils pas les plus exemplaires en termes de transition écologique ?

Si ce sont les habitants des QPV qui utilisent le plus les transports en commun alors, faisons en sorte que les transports en commun soient accessibles dans tous les quartiers prioritaires.

Arrêtons de voir les habitants des QPV comme des contraintes ou des problématiques à régler, voyons les comme des ressources ou de l'exemplarité en termes de démarche.

Aujourd'hui cette exemplarité des quartiers Nord est subie.

La stratégie a mené est celle des QP Verts. Il faut se servir de la transition écologique comme levier pour améliorer la qualité de vie des habitants.

LA VILLE TOUS LES JOURS DE L'ANNÉE

L'INTERVENANT



Vincent **TINET**

Chef de pôle Mobilités
à l'Agam

Si la mobilité a longtemps été pensée sur un jour moyen de semaine, l'EMC² nous montre l'importance de prendre en compte le week-end dans l'analyse des déplacements.

Ni sur les mêmes modes, ni sur les mêmes motifs, les besoins de mobilité sont différents de la semaine.

Les distances parcourues étant plus longues le week-end que la semaine, l'offre en transports en commun, plus faible le samedi et le dimanche, n'est pas adaptée pour répondre à ces besoins de mobilité.

De plus, les déplacements étant réalisés majoritairement en voiture et sur des plus longues distances que la semaine, le week-end représente un véritable enjeu en termes d'émissions de CO₂.

La Métropole Aix-Marseille-Provence possède également de nombreuses communes à forte attraction touristique. La saison touristique étant de plus en plus longue, il est essentiel de prendre en compte les périodes de vacances dans les stratégies urbaines des territoires.



LES MOTS CLÉS
DE LA TABLE-RONDE



En termes de connaissances de mobilités, les périodes de vacances et le week-end, c'est un trou noir.

La distance parcourue le week-end est deux fois plus longue qu'en semaine.

On ne peut pas parler d'un jour moyen de mobilité.

L'impact en émissions de gaz à effet de serre est plus important le week-end que la semaine car plus de distances parcourues et plus d'utilisations de la voiture.

Le week-end, ce n'est pas rester à la maison et regarder la télé, on se déplace.

Dans la Métropole AMP, nous avons de nombreuses communes à forte attraction touristique où la population double sur une grosse partie de l'année.





LE MOT DE LA FIN



**IL Y A UN VÉRITABLE INTÉRÊT À
PRENDRE EN COMPTE L'EMC² POUR
LES POLITIQUES PUBLIQUES AFIN
DE DÉCLOISONNER LES POLITIQUES
SECTORIELLES**



Thomas **MORINIÈRE**
Mission Connaissance
et Conseil aux Territoires à la DDTM

POUR EN SAVOIR +

Les résultats de l'enquête Mobilité

7 fascicules avec chiffres clés et infographies sur les résultats des analyses déplacements dans les bassins de mobilité.

La mobilité liée aux achats

Focus publié par l'Agam sur la base de chiffres clés et d'infographies sur les déplacements liés aux achats.

La mobilité liée aux loisirs

Focus publié par l'Agam sur la base de chiffres clés et d'infographies sur les déplacements liés aux loisirs.

L'essor de la pratique du vélo

Regards de l'Agam sur la pratique du vélo et ses répercussions sur le développement et l'attractivité du territoire.

la mobilité avant et après confinement

Note sur les impacts de la crise sanitaire sur les comportements et les pratiques de mobilité au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La pratique du vélo dans la Métropole Aix-Marseille-Provence

Quelle est la pratique du vélo sur le territoire métropolitain ? Étude réalisée sur la base des résultats de l'enquête EMC².

Quelle mobilité dans les centre-villes d'Aix-en-Provence et Marseille ?

Caractéristiques de la mobilité dans ces deux centres-villes.

La ville des courtes distances, du concept à la réalité

Rapport et synthèse sur la thématique de la ville du quart d'heure sur Aix-en-Provence.