

QUESTIONS

11

▶ 16

# LA VIE QUOTIDIENNE

- 11 COMMENT SE LOGE-T-ON ET À QUEL PRIX ?
- 12 POURQUOI ET COMMENT SE DÉPLACE-T-ON CHAQUE JOUR ?
- 13 OÙ TRAVAILLE-T-ON ?
- 14 OÙ ÉTUDIE-T-ON ?
- 15 OÙ FAIT-ON SES ACHATS ?
- 16 À-T-ON FACILEMENT ACCÈS AUX SERVICES DE BASE ?



# COMMENT SE LOGE-T-ON ET À QUEL PRIX ? L'OFFRE ET LA DEMANDE DE LOGEMENT

## UN PARC DE LOGEMENT SOUS TENSION, UNE PROBLÉMATIQUE COMMUNE AUX MÉTROPOLIS

Au regard des autres métropoles, le parc de logement d'Aix-Marseille-Provence se distingue par :

- le nombre légèrement plus important de résidences secondaires (4,2%, contre 3-4% en moyenne);
- son ancienneté: la moitié des logements a plus de 50 ans;
- un taux de construction neuve en-deçà de la plupart des autres métropoles;
- le plus faible nombre de ménages ayant emménagé récemment dans leur logement (36% vivent dans leur logement depuis moins de 5 ans, contre 40% en moyenne ailleurs);
- sa plus forte sur-occupation (près de 9% des logements sont concernés);
- le nombre de jeunes non-décohabitants (plus d'1/3 des jeunes de 20-29 ans vit encore chez ses parents);
- sa déconnexion entre les prix proposés et le revenu médian des habitants.

Ces signes témoignent du niveau de tension élevé sur le marché du logement: offre et demande coïncident mal. Le nombre de logements vacants apparaît quant à lui dans la moyenne des autres métropoles (autour de 7%).

## OCCUPATION DES LOGEMENTS



LES MÉNAGES DÉ-COHOBITENT

## PARMI LES RÉSIDENCES PRINCIPALES :



Source: RP 2017

## LE MARCHÉ DE L'ANCIEN, PRINCIPAL MOTEUR DES PARCOURS RÉSIDENTIELS DES MÉNAGES DANS LA MÉTROPOLE

31 000 transactions immobilières ont été réalisées en 2017, un chiffre en hausse de 17% par rapport à 2011. Le marché de l'ancien est le principal moteur, représentant plus de la moitié des achats-ventes. En moyenne dans la Métropole, un appartement ancien se vend 2 721€ le m<sup>2</sup>, une maison de 95 m<sup>2</sup> s'achète au prix de 3 350€ le m<sup>2</sup>. Mais ces prix moyens cachent de fortes disparités du marché selon la localisation des biens et les prix du neuf sont plus élevés : en moyenne 4 000€ au m<sup>2</sup> pour les appartements.

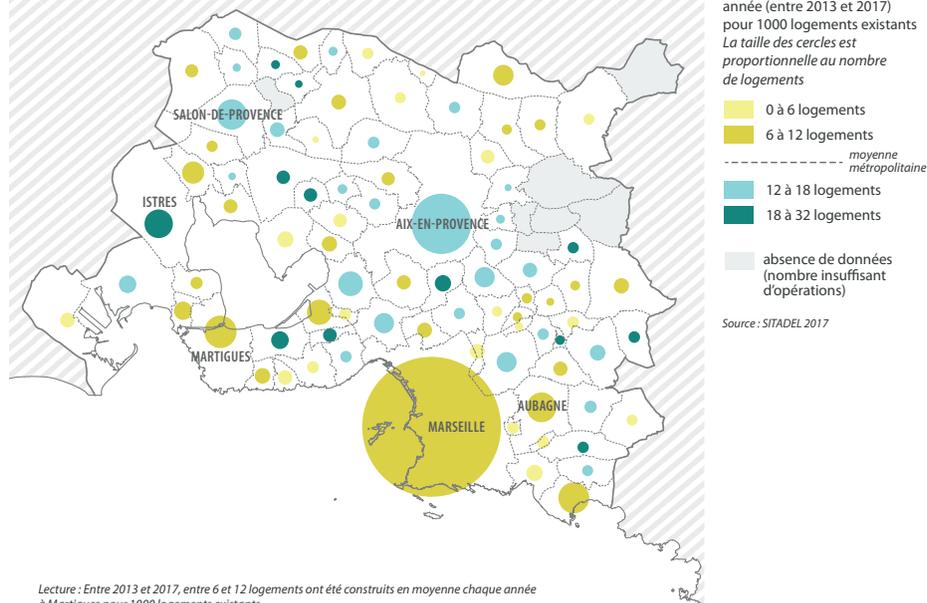
Ces dernières années, le marché immobilier s'est dynamisé partout dans la Métropole: les arrondissements du sud et de l'est marseillais, Aix-en-Provence et Cabriès, les communes périurbaines du Pays Salonais, Istres, La Ciotat, Allauch et Plan-de-Cuques, ou encore le secteur Marignane-Vitrolles apparaissent les plus dynamiques.

## SI LA MÉTROPOLE COMPTAIT 100 LOGEMENTS, IL Y AURAIT...



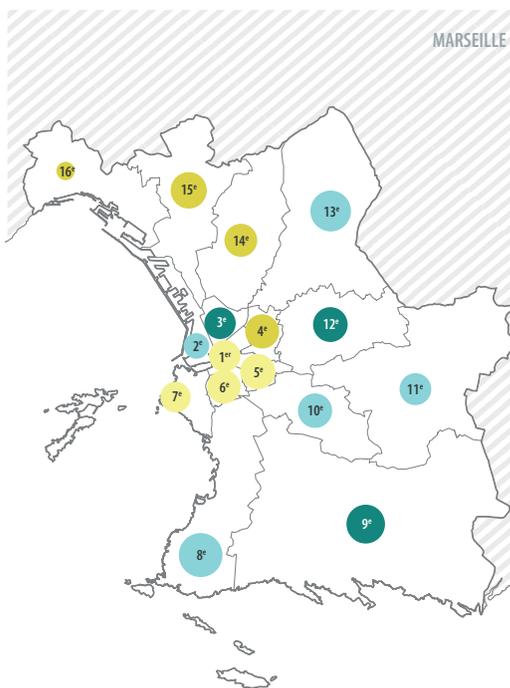
Source: RP 2017

## CONSTRUCTION : LES COMMUNES PÉRIURBAINES « DE L'INTÉRIEUR » CONSTRUISENT LE PLUS



Lecture : Entre 2013 et 2017, entre 6 et 12 logements ont été construits en moyenne chaque année à Martigues pour 1000 logements existants

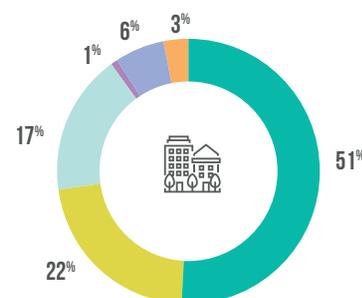
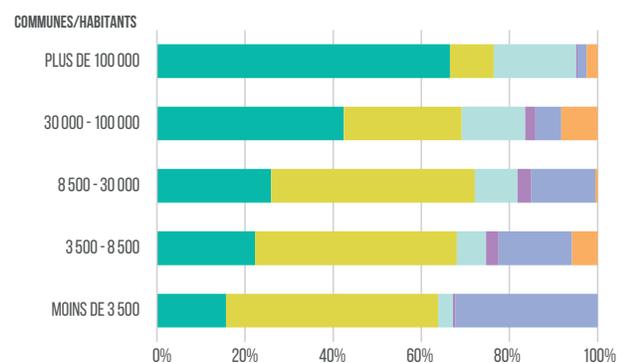
MARSEILLE



## MALGRÉ LA CONSTRUCTION NEUVE, TOUJOURS LES MÊMES TYPES DE LOGEMENTS, AUX MÊMES ENDROITS

Le territoire offre tous les types de logements et une diversité de modes de vie (ville, village, campagne, littoral...) : c'est un atout majeur. Mais les communes, suivant leur taille, offrent finalement une assez faible diversité de produits. Des maisons individuelles en accession et des terrains à bâtir dans les petites communes, des logements collectifs anciens (et neufs, dans une moindre mesure) dans les grandes villes. Une situation que la dynamique de construction neuve ne parvient pas à équilibrer : globalement chers, les 12 000 logements réalisés chaque année ne correspondent pas toujours à ce que recherchent les habitants (taille, caractéristiques du logement...).

## LES TYPES DE LOGEMENTS SUIVANT LA TAILLE DES COMMUNES



### DES STRUCTURES DE MARCHÉS DIFFÉRENTES SELON LES ESPACES MÉTROPOLITAINS

- Appartements Ancien
- Maisons individuelles Ancien
- Appartements Neuf (Vefa)
- Maisons individuelles Neuf
- Terrain à bâtir
- Marché «Social» - ventes en bloc



3/4

DES LOGEMENTS À LOUER  
DES LOGEMENTS SOCIAUX

SONT DANS LES GRANDES VILLES  
MARSEILLE, AIX, SALON, AUBAGNE, ISTRES,  
MARTIGUES, VITROLLES, MARIGNANE, MIRAMAS...



2/3

DES LOGEMENTS EN ACCESSION  
À LA PROPRIÉTÉ SONT DANS  
LES PETITES VILLES ET LES VILLAGES

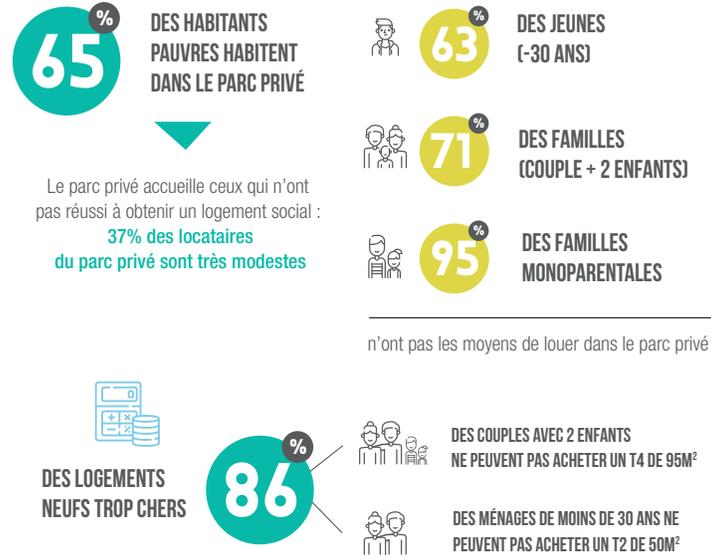
Sources : DVF, Observatoire Immobilier de Provence, Sitadel, Insee, Filocom

## COMMENT SE LOGE-T-ON ET À QUEL PRIX ? L'OFFRE ET LA DEMANDE DE LOGEMENT

### TENSION SUR LE LOGEMENT SOCIAL, REPORT SUR LE PARC PRIVÉ : LES PRIX DU LOGEMENT SONT TROP ÉLEVÉS AU REGARD DES CAPACITÉS FINANCIÈRES DES MÉNAGES

Dans la Métropole, les difficultés d'accès au logement sont réelles : logements privés trop chers, logements sociaux insuffisants (plus de 7 demandes pour 1 logement social, contre en moyenne 3,9 demandes dans les autres métropoles). Dans l'attente, c'est le parc privé qui joue le rôle de parc social. Avec des loyers trop élevés (le coût du logement représente 1/3 du budget des ménages), les habitants doivent consentir à accepter des logements trop petits, sur-occupés, parfois indignes. Dans plus d'un tiers des communes (et dans plusieurs arrondissements marseillais au sud de la ville), une famille de 4 personnes au revenu médian ne peut acquérir de bien au-dessus de 85m<sup>2</sup>. Ces familles sont alors tentées de quitter la Métropole pour les territoires environnants, afin de s'y loger à moindre coût.

#### DES PRIX DU LOGEMENT DÉCONNECTÉS DES CAPACITÉS DES MÉNAGES

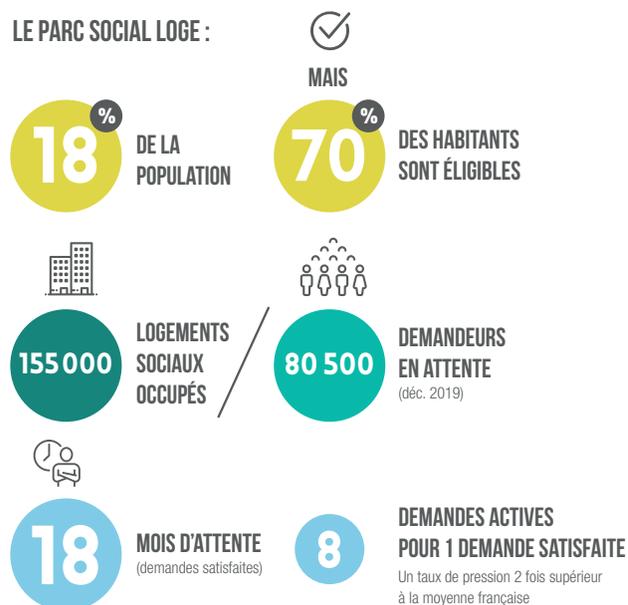


#### LOGEMENTS INDIGNES

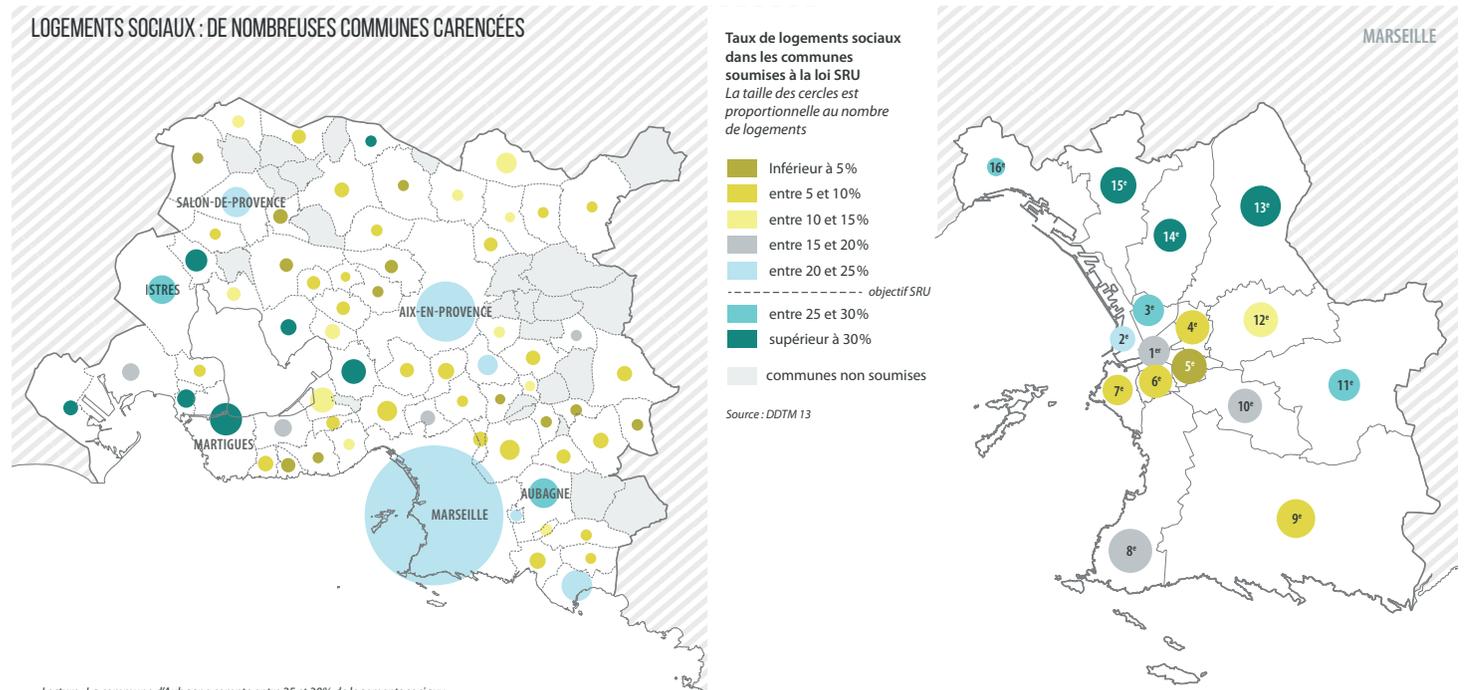


#### UN PARC SOCIAL INSUFFISANT

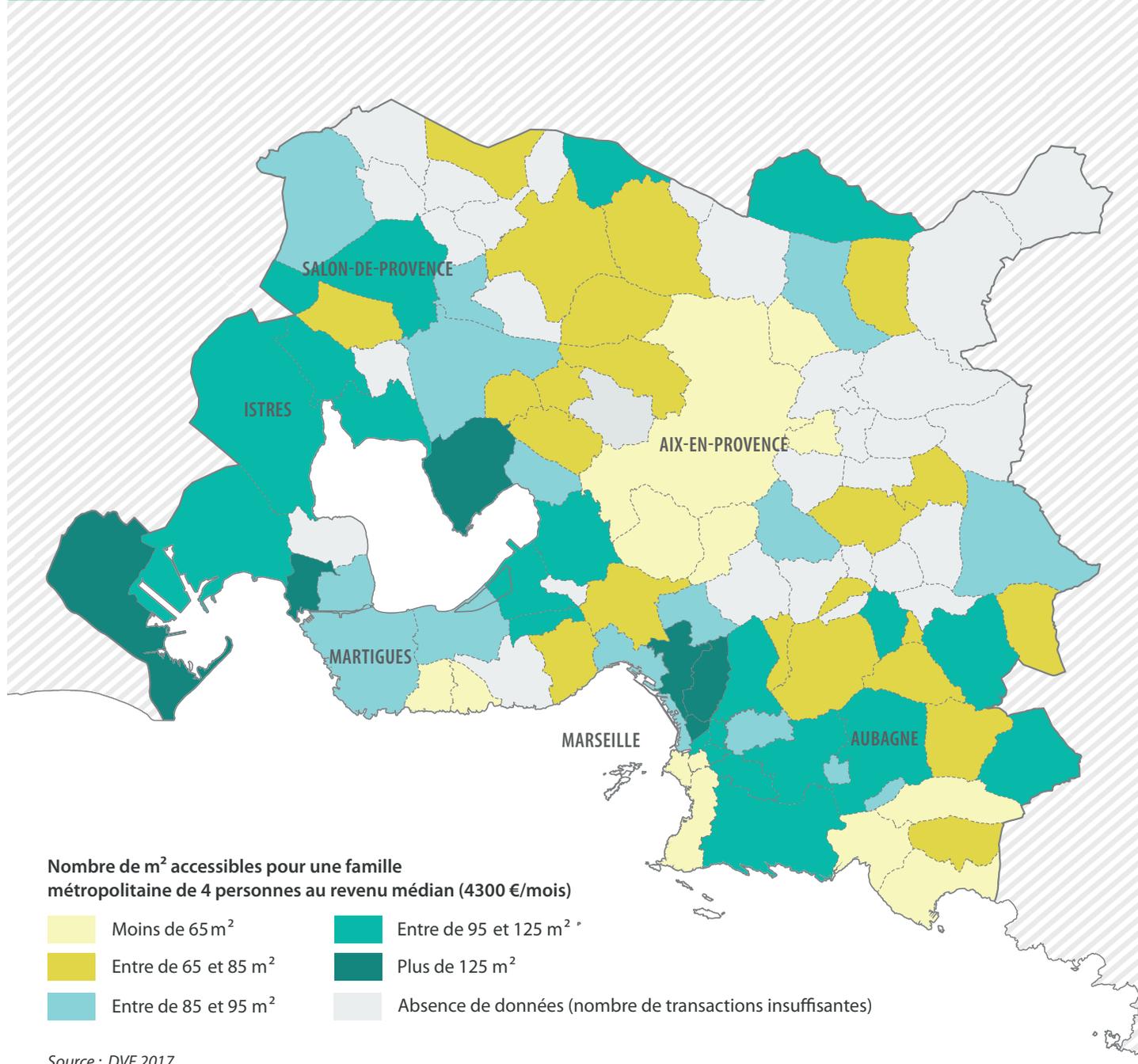
##### LE PARC SOCIAL LOGE :



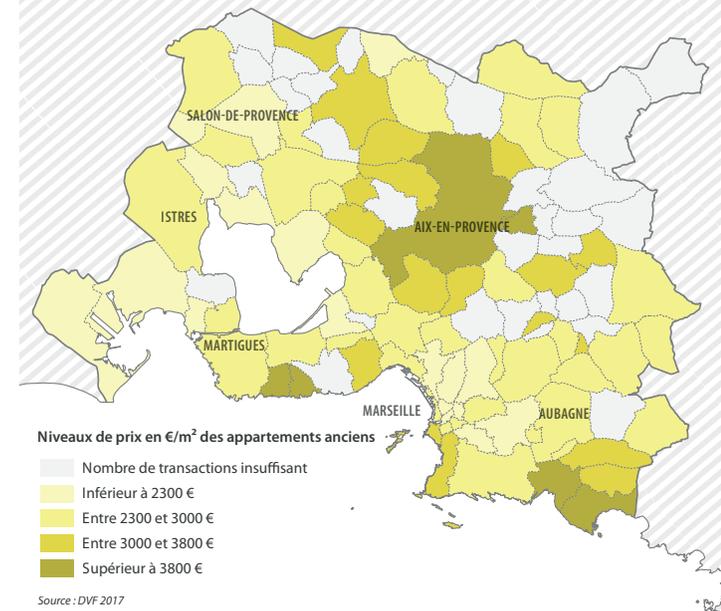
#### LOGEMENTS SOCIAUX : DE NOMBREUSES COMMUNES CARENCÉES



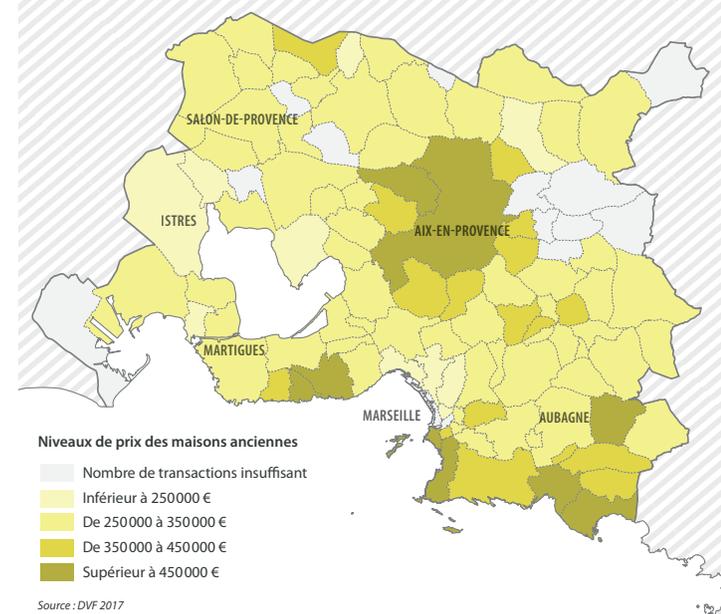
## PRIX DU LOGEMENT : COMBIEN DE M<sup>2</sup> PEUT-ON S'OFFRIR EN FONCTION DES COMMUNES ?



## PRIX DES LOGEMENTS ANCIENS • APPARTEMENTS



## PRIX DES LOGEMENTS ANCIENS • MAISONS



# 12

## COMMENT SE DÉPLACE-T-ON CHAQUE JOUR ? ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ ET MODES DE DÉPLACEMENT

### DE LONGS DÉPLACEMENTS D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, MAIS 90% DES MOBILITÉS ONT LIEU DANS LA PROXIMITÉ

À chaque échelle de mobilité correspond ses modes de transport: les mobilités métropolitaines, très visibles (du fait des congestions routières qu'elles occasionnent), représentent l'essentiel des kilomètres parcourus. Mais ces déplacements de longue distance ne représentent que 10% du nombre total de déplacements: l'essentiel des trajets se fait dans la proximité (à l'échelle du bassin de vie ou du quartier), souvent même à pied.

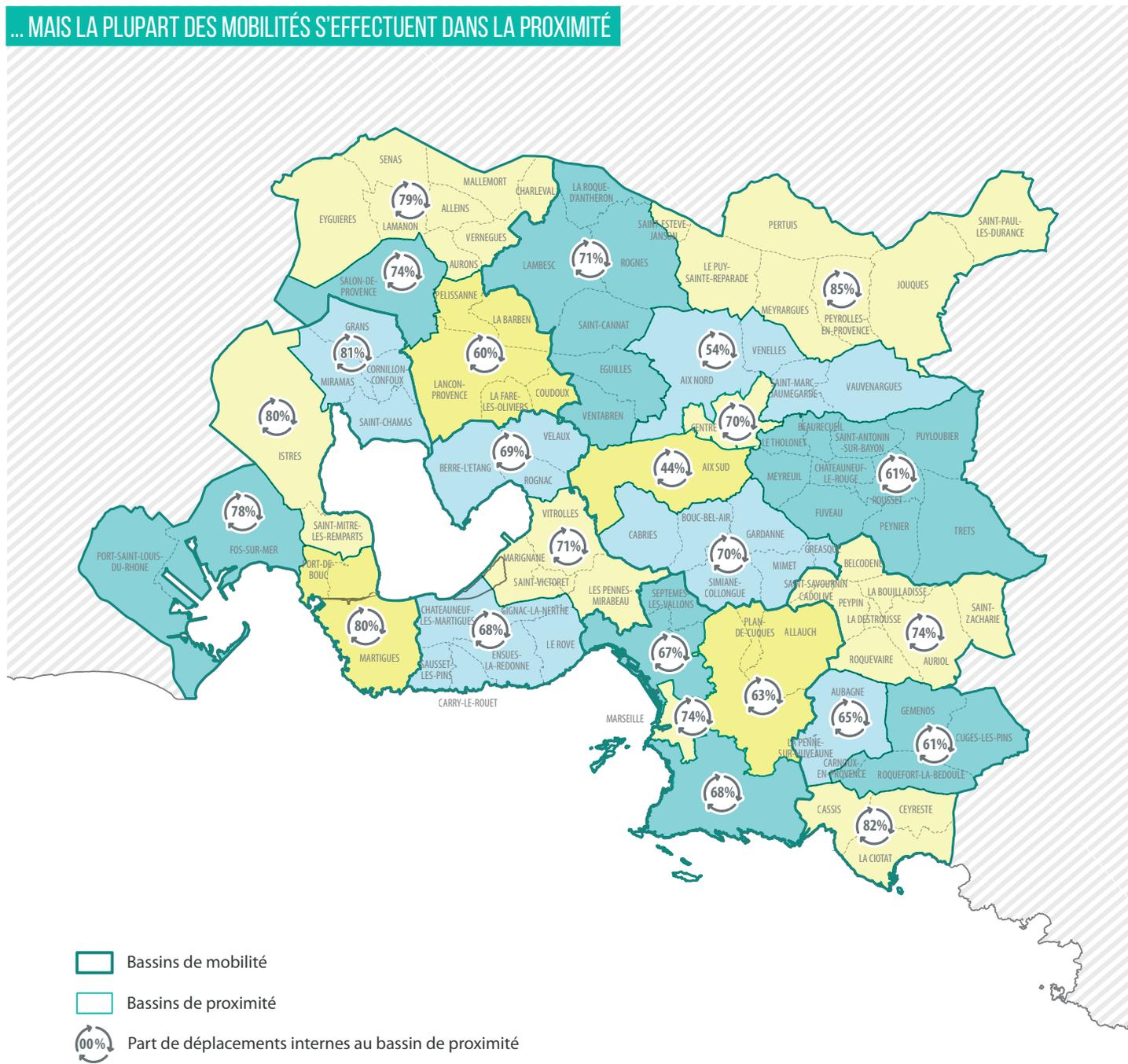
ÉCHELLE DE MOBILITÉ	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS CONCERNÉS	PRINCIPAUX MODES UTILISÉS
 <b>RÉGIONALE</b>	Plus de <b>60 000 déplacements avec les territoires voisins</b> (navetteurs): Toulon/Hyères, le Haut-Var, le Sud Luberon / Val de Durance et le Pays d'Arles en premier lieu (cf. question n°2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voiture</li> <li>• TER</li> </ul>
 <b>MÉTROPOLITAINE</b>	<p><b>650 000 déplacements</b>, représentant 50% des km parcourus</p> <p>3 principaux corridors (cumulant 50% des déplacements):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marseille / Aubagne</li> <li>• Marseille / Aix en-Provence</li> <li>• Marseille / Est Étang de Berre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voiture (96% des déplacements)</li> <li>• Transports en commun interurbain (TER, car)</li> </ul>
<b>BASSIN DE MOBILITÉ (3-10 KM)</b>	<p><b>90% des déplacements se font à cette échelle ou à celle de la proximité</b></p> <p>42% des km parcourus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voiture (environ 80% des déplacements)</li> <li>• Transports en commun urbains (Métro, Tramway, Bus...: 20%)</li> </ul>
<b>PROXIMITÉ (&lt; 3 KM)</b>	8% des km parcourus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus, vélo, marche (55%)</li> <li>• Voiture (environ 45% des déplacements)</li> </ul>

### 10% DES DÉPLACEMENTS SONT D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE...



Sources : Enquêtes Ménages Déplacements des Bouches-du-Rhône 2009 et du Var 2008, flux redressés à 2017 suivant l'évolution de la population

## ... MAIS LA PLUPART DES MOBILITÉS S'EFFECTUENT DANS LA PROXIMITÉ



Sources : PDU AMP, EMD 2009

## DES TRANSPORTS À LA MOBILITÉ : DIFFÉRENTS MODES FORMENT UN SERVICE GLOBAL

La voiture demeure utilisée dans plus de la moitié des déplacements (une proportion supérieure à celle des autres grandes métropoles) : la raison tient en partie à la taille du territoire (intégrant des zones périurbaines et rurales, relativement peu peuplées) et à l'éloignement domicile-travail... mais pas seulement. Le manque d'infrastructures cyclables et de transports en commun à haut niveau de service explique cette hégémonie de la voiture. Aujourd'hui, 1,3 million de métropolitains ont accès à un transport en commun (vivent à moins de 200m d'un arrêt de bus ou moins de 500m d'un métro/tramway).

Comme ailleurs, il faut désormais penser dans la Métropole à la combinaison des « solutions de mobilité », au-delà des seuls transports en commun : de nouveaux modes de déplacement progressent rapidement (véhicules en libre-service, trottinettes, autopartage...). Les 93 pôles d'échanges du territoire, hiérarchisés suivant leur niveau d'offre de services et leur degré d'insertion urbaine, sont les lieux pour organiser l'intermodalité. Leur déploiement / renforcement au plus près des zones d'habitat et d'emplois doit permettre d'offrir des alternatives efficaces à la voiture et viser une augmentation significative de l'usage des modes de transport partagés.

### PART DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT



### LA MÉTROPOLE DES « MODES DOUX »

67 000



DÉPLACEMENTS À VÉLO

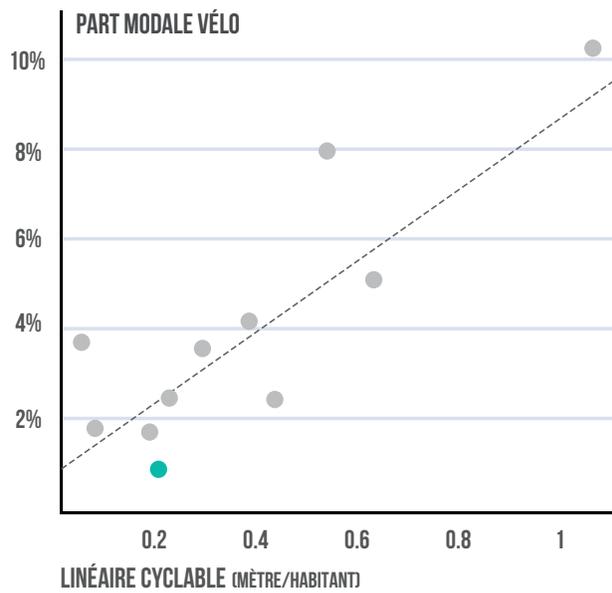
LE VÉLO REPRÉSENTE MOINS DE 2% DES DÉPLACEMENTS (très inférieur aux autres métropoles françaises)

2

MILLIONS DE DÉPLACEMENTS À PIED



LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN VÉLO DÉPEND LARGEMENT DU NOMBRE D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES

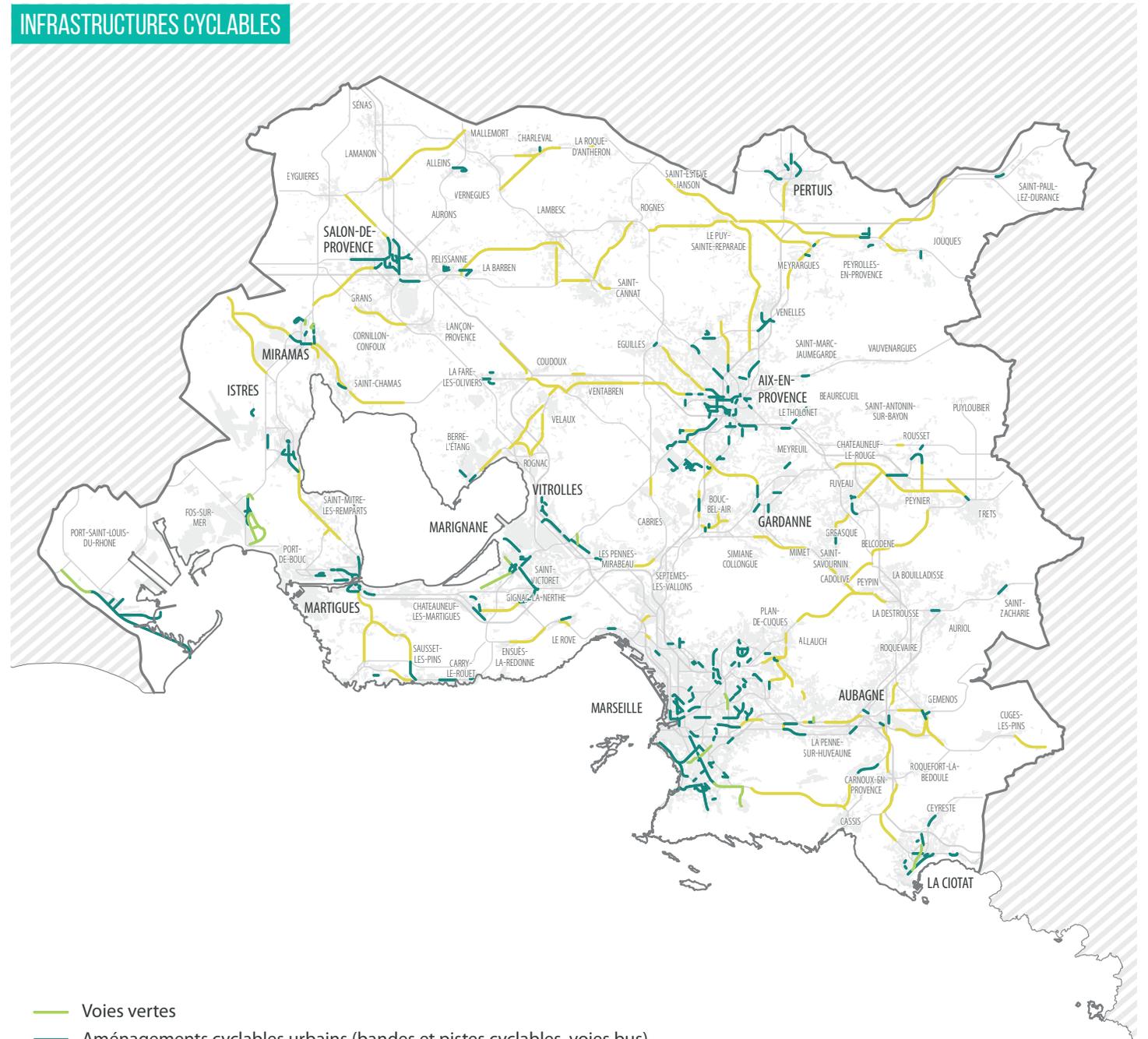


● MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE (0.20 M/HAB)

● AUTRES AGGLOMÉRATIONS

Source : Cerema 2014  
 Traitement Agam - Enquête Ménages Déplacements 2009  
 (Seuls les aménagements urbains ont été pris en compte dans le linéaire cyclable, hors voies vertes et sur largeurs départementales)

### INFRASTRUCTURES CYCLABLES



— Voies vertes

— Aménagements cyclables urbains (bandes et pistes cyclables, voies bus)

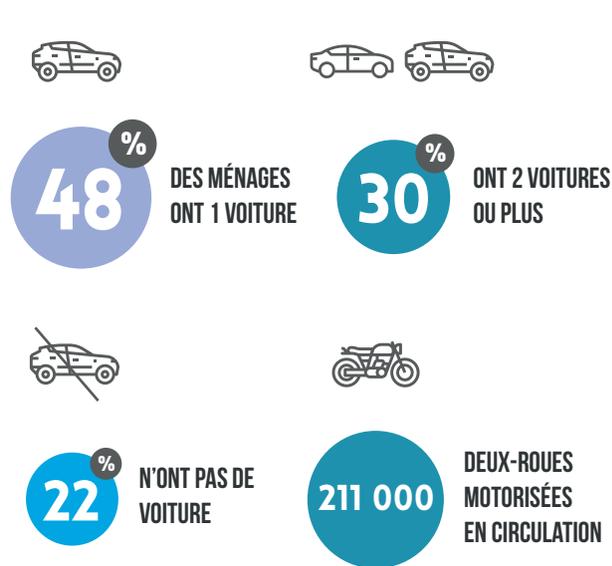
— Aménagements cyclables interurbains, sur voiries départementales

Source : PDU AMP

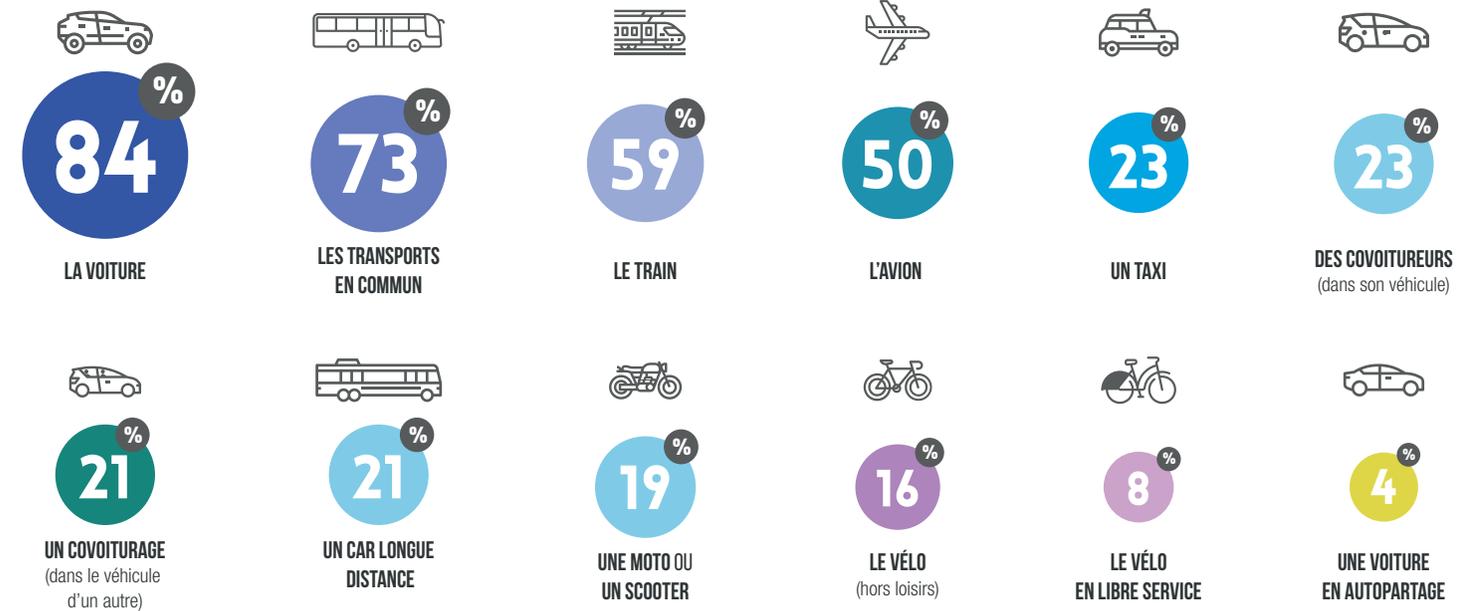
## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

À la mobilité des personnes s'ajoutent celles des marchandises : la 2<sup>e</sup> Métropole de France génère des besoins considérables de logistique pour sa propre distribution, avec l'importance croissante de la logistique du dernier kilomètre et de la croissance continue du e-commerce. Essentiellement routière, cette logistique contribue à la saturation des grands axes (auto)routiers métropolitains : A7/A54 autour de Salon-de-Provence, A7 entre Rognac et Marseille, rocade de Marseille, A51 Aix-Marseille... sur tous ces axes, entre 6000 et 10000 poids lourds et véhicules utilitaires légers transitent quotidiennement (voir également p.92 pour la logistique extra-métropolitaine).

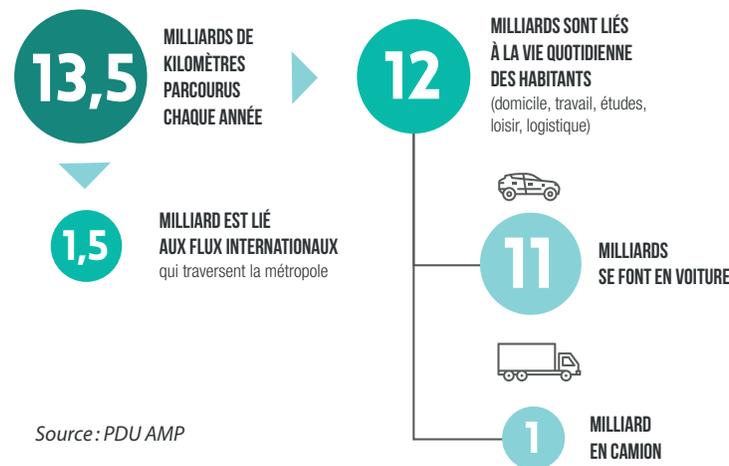
UNE MÉTROPOLE (AUTO)ROUTIÈRE : PLUS D'AUTOROUTES ET DAVANTAGE DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE QU'AILLEURS



AU COURS DE L'ANNÉE 2018, PART DES HABITANTS AYANT UTILISÉ...

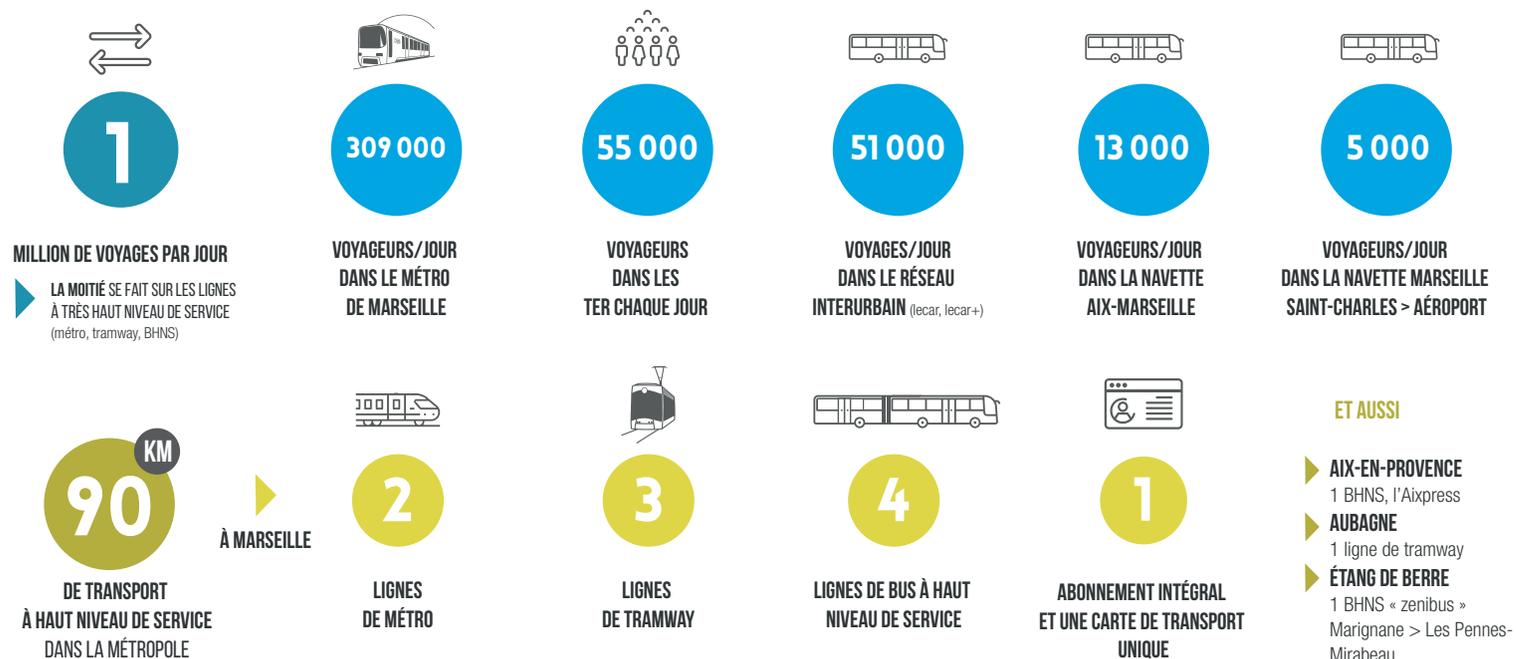


HOMMES ET MARCHANDISES : 13,5 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS CHAQUE JOUR DANS LA MÉTROPOLE



Source: PDU AMP

TRANSPORTS EN COMMUN MÉTROPOLITAINS



Source: PDU AMP

# 13

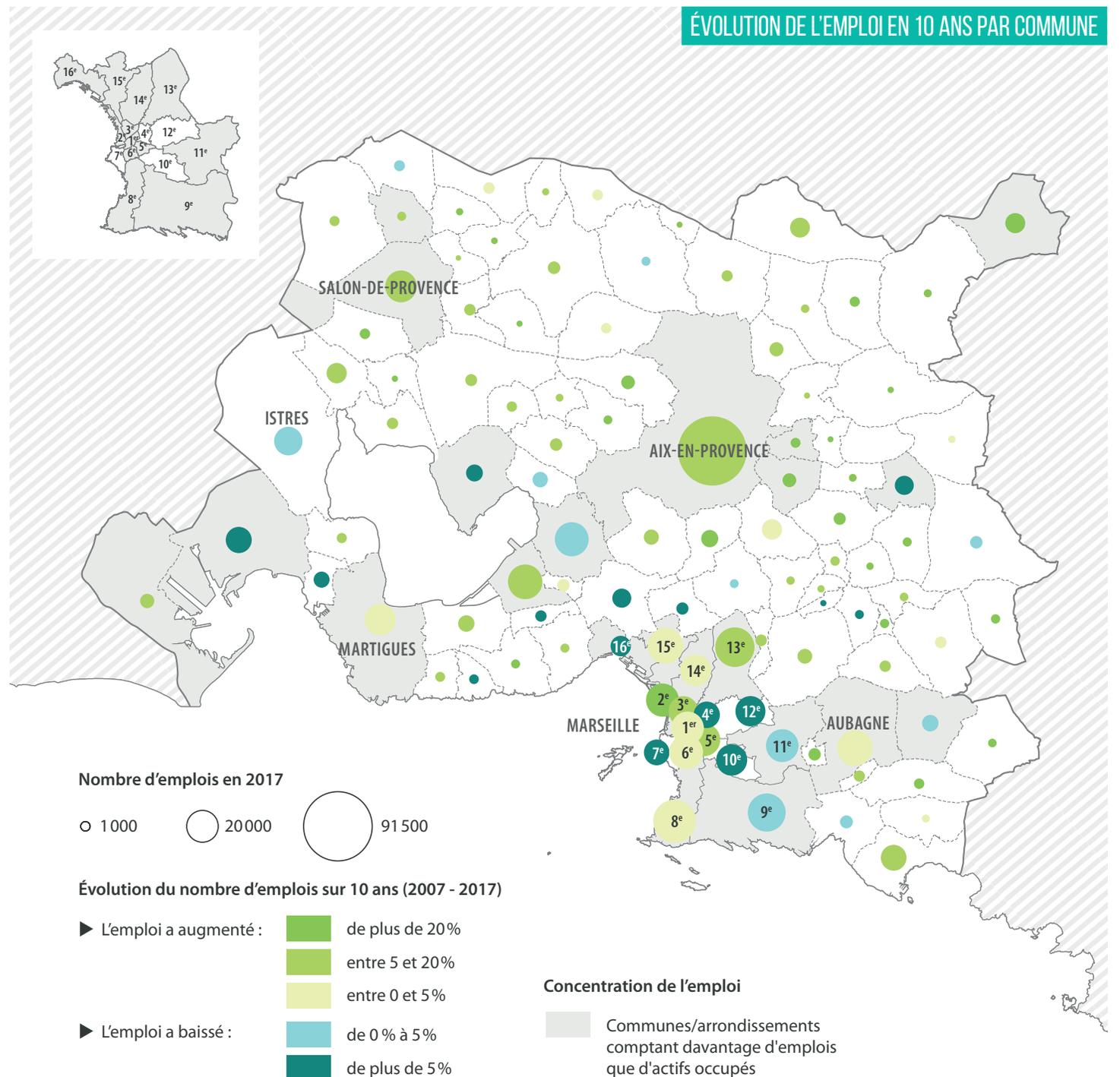
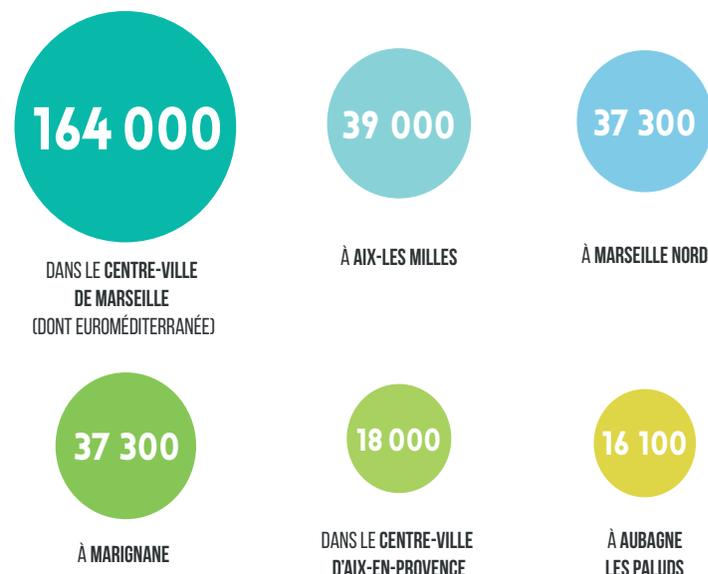
## OÙ TRAVAILLE-T-ON ? PÔLES D'EMPLOI ET DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

### (PRESQUE) PARTOUT, L'EMPLOI A PROGRESSÉ SUR LA PÉRIODE RÉCENTE

Si l'emploi reste concentré dans les grandes villes et dans les villes moyennes (celles-ci comptent presque toutes davantage d'emplois que d'actifs occupés), il s'est largement périurbanisé. Quittant progressivement les centres-villes, l'emploi s'est développé dans les zones d'activités et pôles tertiaires périphériques depuis les années 1980.

80% des communes métropolitaines (et la moitié des arrondissements marseillais) ont créé des emplois ces dix dernières années. Celui-ci régresse essentiellement dans les bassins industriels, essentiellement autour de l'Étang de Berre ainsi que dans certains arrondissements marseillais.

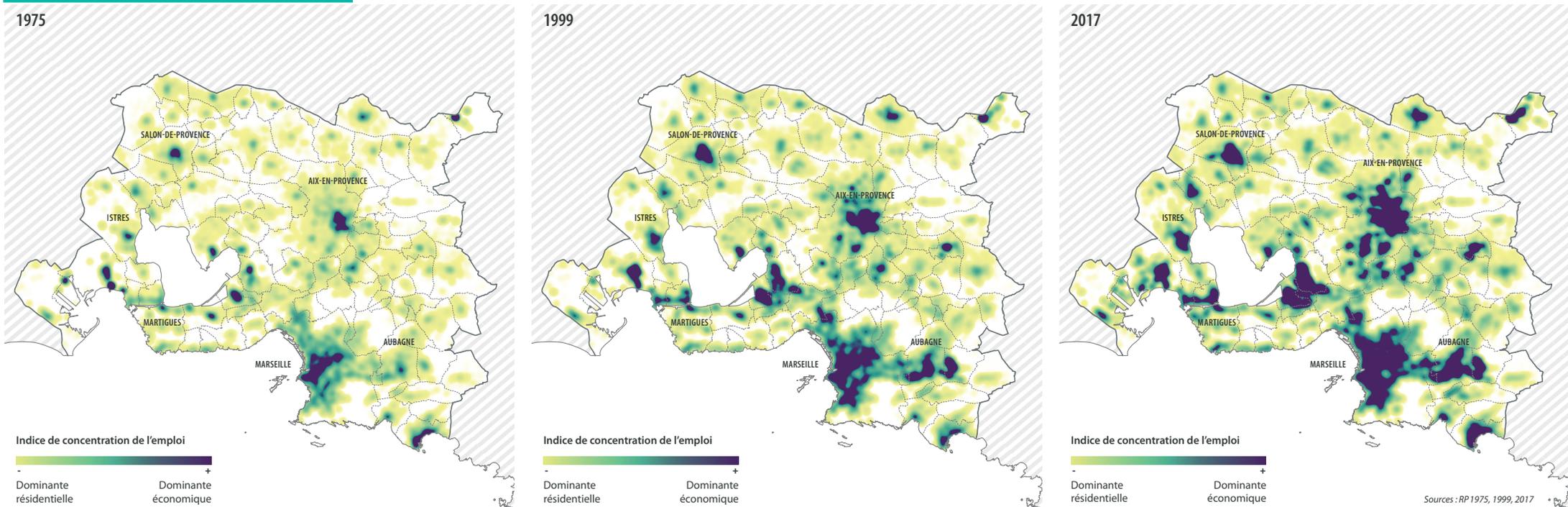
#### PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI



Sources : RP 2017, PDU AMP

Source : INSEE 2017

## DES EMPLOIS TOUJOURS PLUS CONCENTRÉS



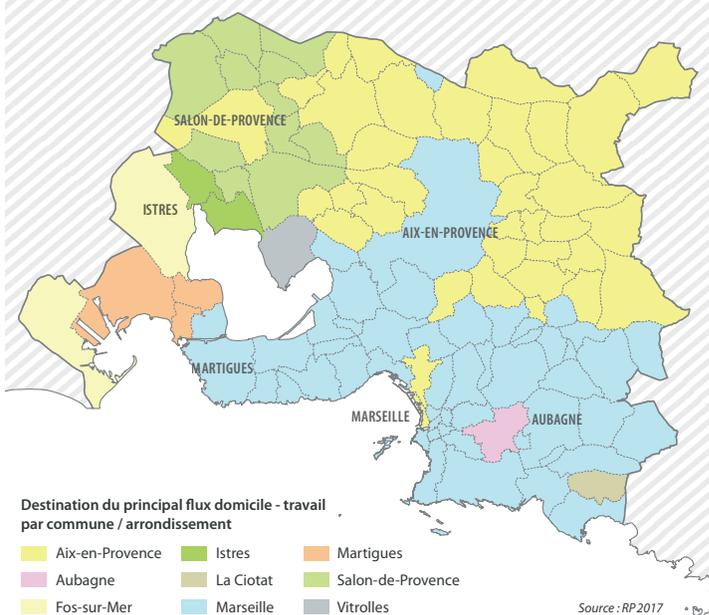
## LIEUX DE VIE, LIEUX DE TRAVAIL : TOUJOURS PLUS ÉLOIGNÉS ?

Les territoires se sont spécialisés : les territoires résidentiels sont toujours plus résidentiels, les territoires économiques concentrent sans cesse plus d'emplois. L'indice de concentration de l'emploi (nombre d'emplois par rapport au nombre d'actifs occupés) progresse continuellement depuis plus de 50 ans. Ce « zoning » habitat-emploi à grande échelle est à l'origine de vastes déplacements domicile-travail. Plus de la moitié des communes métropolitaines, dites périurbaines, envoient au moins les  $\frac{3}{4}$  de leurs actifs vers un pôle d'emploi d'une autre commune. Marseille, Aix et les villes moyennes polarisent largement leurs « bassins de vie » lorsqu'il s'agit d'emplois.

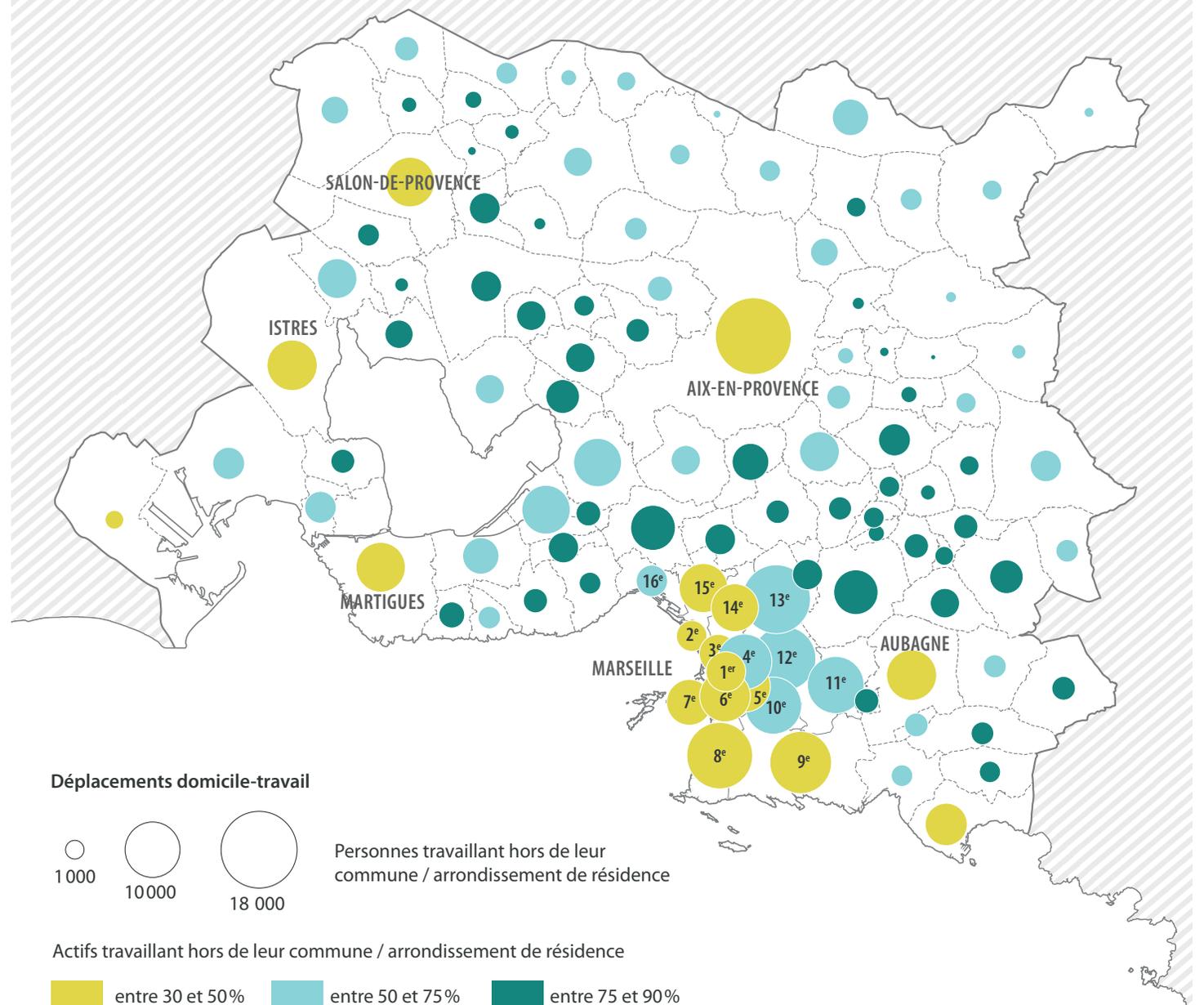
### ÉLOIGNEMENT DOMICILE-TRAVAIL + ORGANISATION TERRITORIALE MULTIPOLAIRE = LA VOITURE, MODE DE TRANSPORT DOMINANT

La périurbanisation économique (l'emploi quittant les centres pour des zones d'activités périphériques) a également eu comme effet la multiplication de petites zones, non desservies (ou mal desservies) par les transports en commun. L'organisation multipolaire du territoire rend aujourd'hui leur desserte difficile; la voiture individuelle est la seule à pouvoir les relier, occasionnant d'importantes congestions. Deuxième métropole la plus embouteillée de France, les temps de déplacement domicile-travail sont aussi les plus longs, après la région parisienne.

DESTINATION DU PRINCIPAL FLUX DOMICILE-TRAVAIL PAR COMMUNE

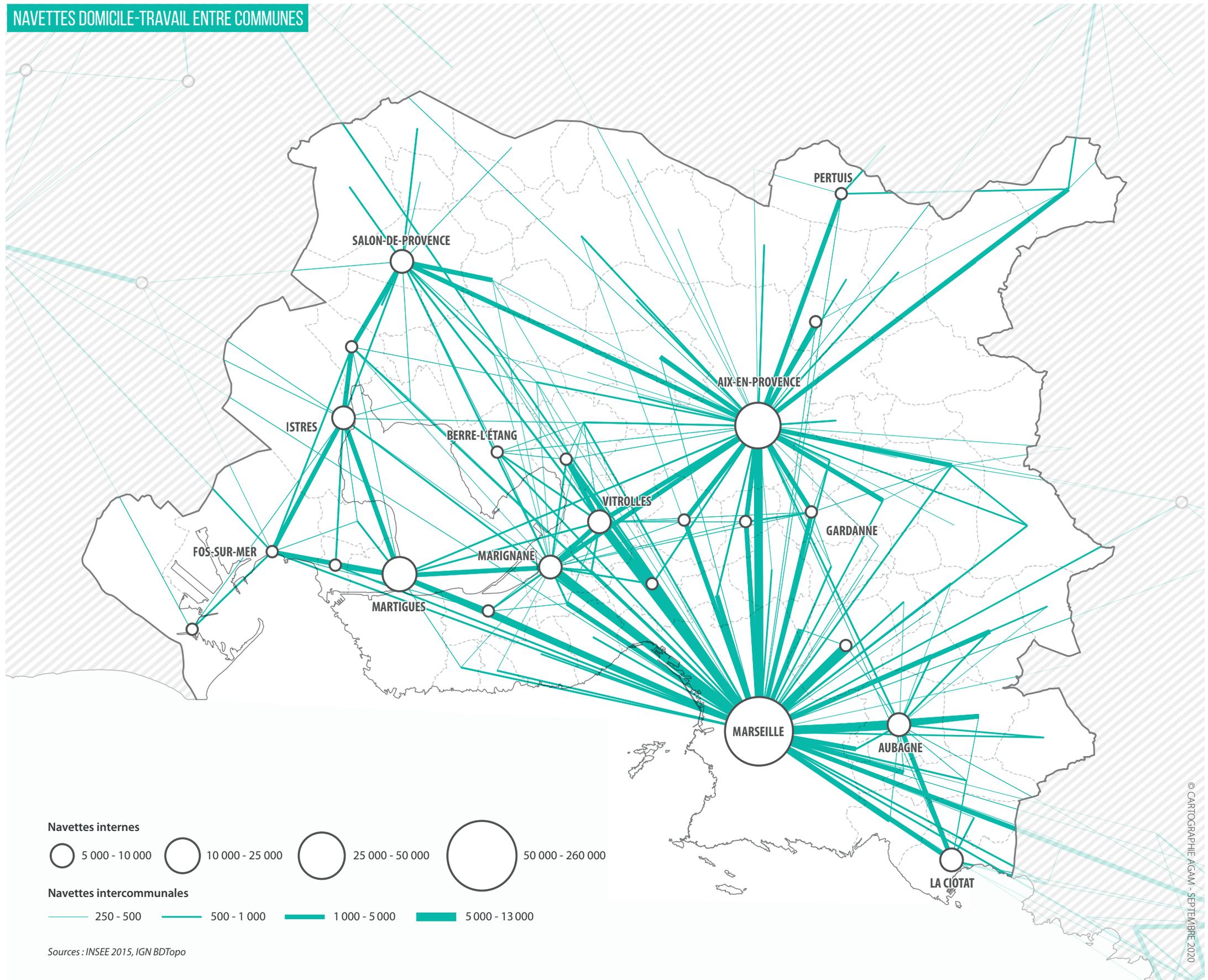


### LES COMMUNES PÉRIURBAINES ENVOIENT LA QUASI-TOTALITÉ DE LEURS ACTIFS VERS LES GRANDS PÔLES D'EMPLOI



Source : RP 2017

# NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL ENTRE COMMUNES



# 14

## OÙ ÉTUDIE-T-ON ? PÔLES D'ENSEIGNEMENT / RECHERCHE ET DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDES

### 94 000 ÉTUDIANTS À AIX ET MARSEILLE, PESANT ASSEZ PEU PARMIS LA POPULATION MÉTROPOLITAINE

Si Aix-Marseille Université (AMU) est la première université de France, la Métropole compte proportionnellement peu d'étudiants par rapport à sa population (5%), malgré la croissance récente du nombre d'étudiants. L'offre d'enseignement supérieur apparaît moins attractive, dans une Métropole globalement moins diplômée que la moyenne. C'est d'ailleurs le profil « étudiant » qui impacte régulièrement l'attractivité d'Aix-Marseille, expliquant certaines années une partie de son solde migratoire négatif: quand les autres métropoles gagnent plus d'étudiants qu'elles n'en perdent vis-à-vis des autres villes, ce n'est pas toujours le cas d'Aix-Marseille suivant les années.

### UNE OFFRE DIVERSIFIÉE DE FORMATION ET UNE RECHERCHE DE POINTE

L'offre de formation est diversifiée, se concentrant essentiellement à Marseille et à Aix-en-Provence. Les activités de recherche se faisant également dans ces villes, ainsi que dans quelques pôles de R&D publics ou privés implantés au sein de pôles tertiaires / scientifiques périphériques. Avec 8 000 personnes se consacrant à la recherche publique (tous établissements et tous statuts confondus), Aix-Marseille a une « force de frappe » en la matière autour d'AMU principalement, mais également du CNRS, l'Inserm, le CEA, l'IRD, l'IRSTEA... En volume, elle se place toutefois derrière Toulouse, Lyon ou Grenoble. Sa recherche est bien classée à l'international dans de nombreuses disciplines.

ÉTUDIANTS : UNE ATTRACTIVITÉ PLUS FAIBLE, UN RECRUTEMENT PLUS LOCAL QU'AILLEURS

### AIX-MARSEILLE

93 933 ÉTUDIANTS ORIGINE DES ÉTUDIANTS



**46%** DES ÉTUDIANTS D'AMP ORIGINAIRES DU MÊME DÉPARTEMENT

CONTRE **37%** À LYON OU **31%** À BORDEAUX

POURQUOI ?

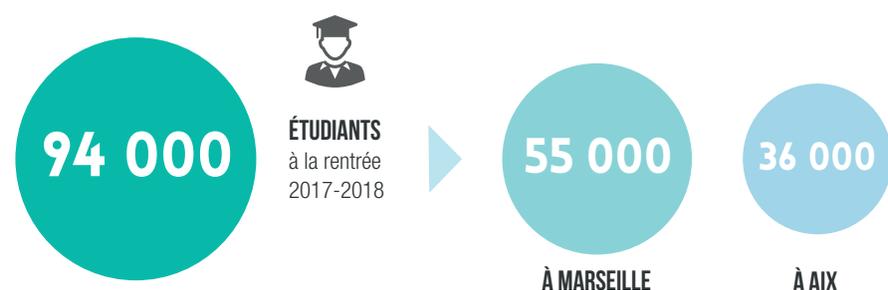


MOINS DE DIPLÔMÉS DU SUPÉRIEUR (BAC+2 ET PLUS) QUE DANS LES AUTRES MÉTROPOLIS



MOINS DE GRANDES ÉCOLES, DAVANTAGE DE FORMATIONS COURTES STS et assimilés, formation paramédicales et sociales...

### RÉPARTITION DES ÉTUDIANTS



### ILS REPRÉSENTENT

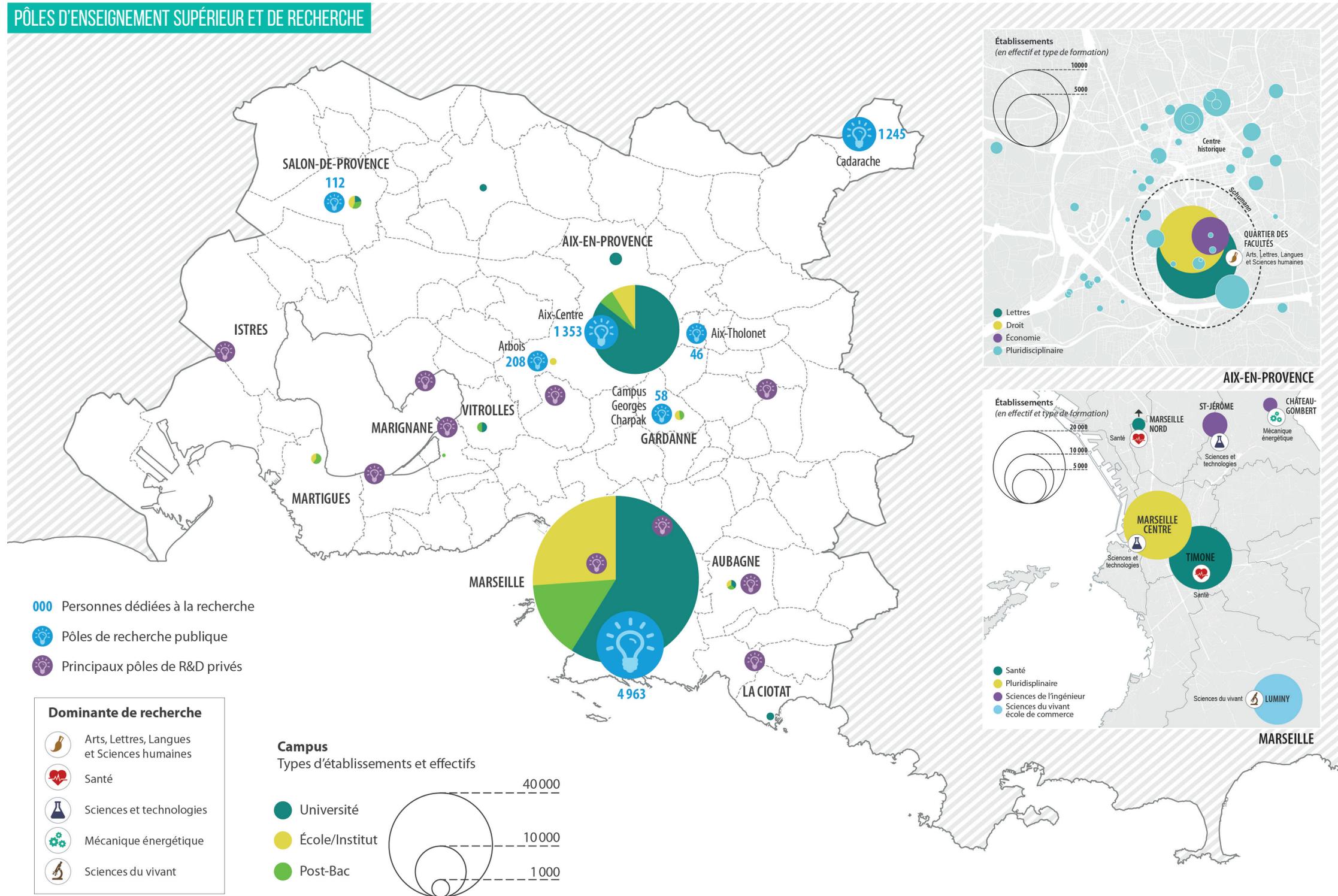
**5%** DE LA POPULATION MÉTROPOLITAINE (contre 20% à Montpellier, 15% à Rennes et Toulouse, 12% à Lyon, 8% à Paris)

### OFFRE DE FORMATION : PART DES ÉTUDIANTS PAR GRANDE FILIÈRE



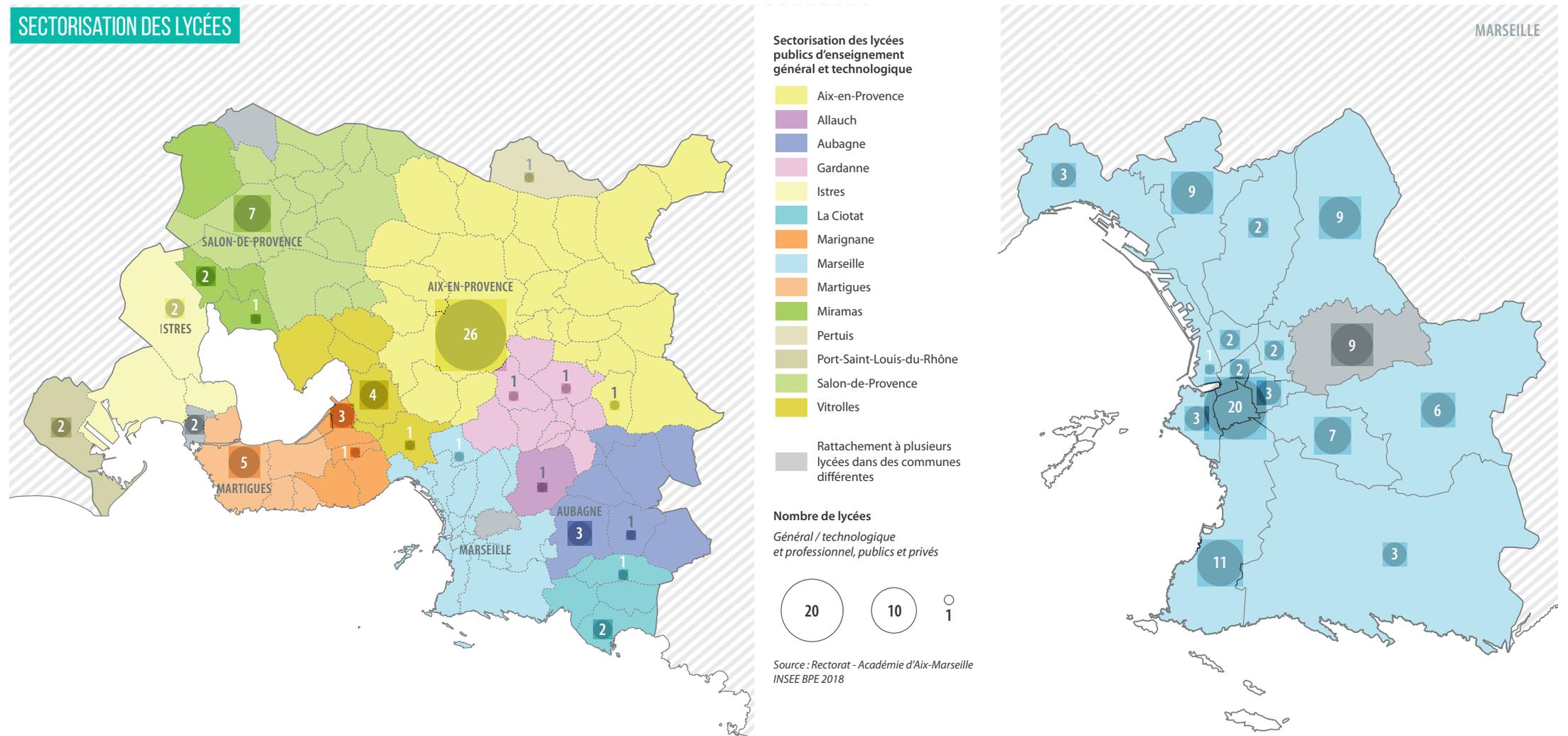
Source : Diagnostic Schéma ESR AMP, données 2017

# PÔLES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE

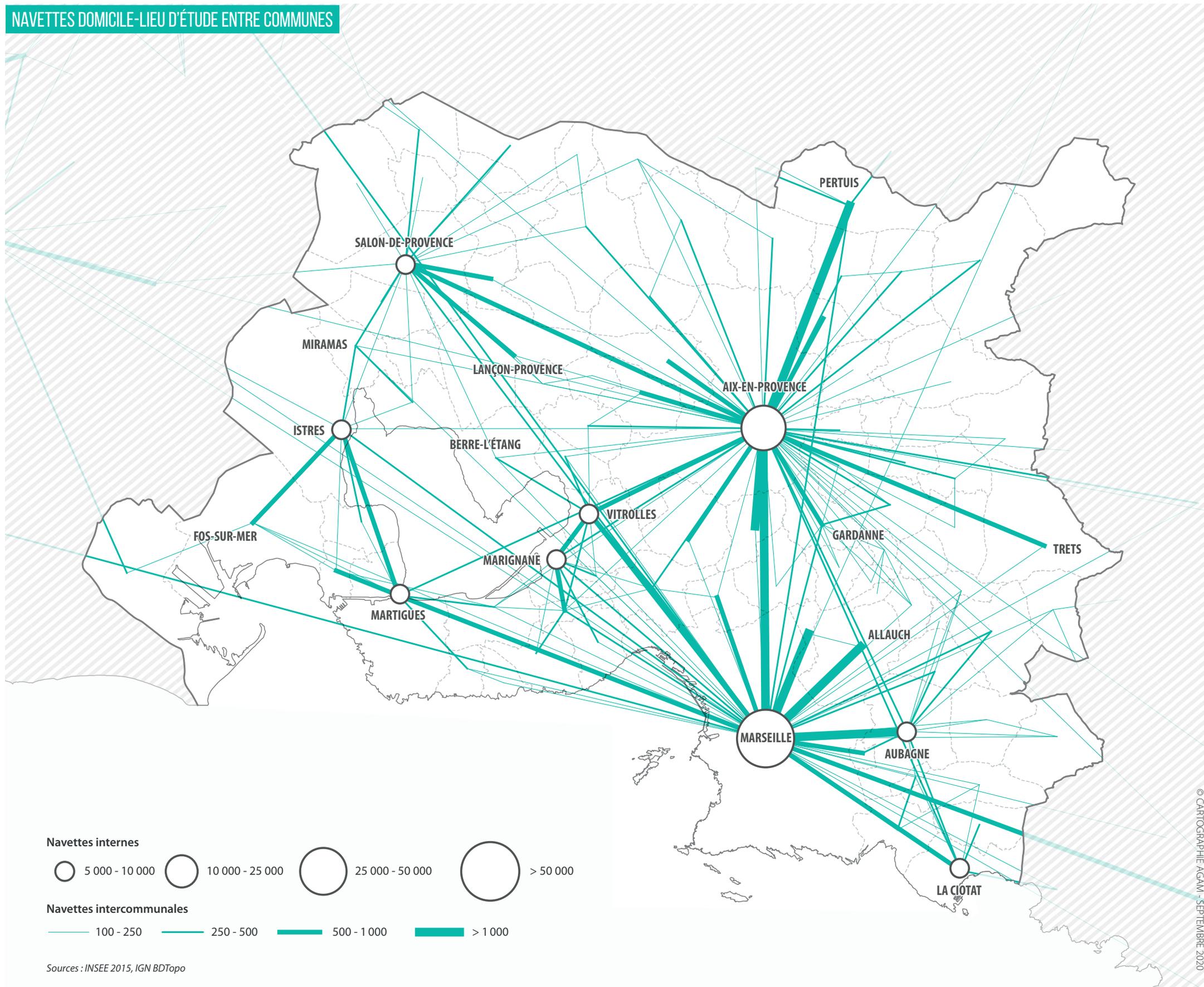


### COLLÈGES, LYCÉES ET ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR : DE NOMBREUX DÉPLACEMENTS POUR LES ÉTUDES

La géographie des collèges et des lycées métropolitains explique les principaux flux de scolaires et d'étudiants observés. Ils consacrent l'influence des principaux pôles urbains sur leur bassin de vie. Dans les territoires périurbains, la sectorisation des lycées fait apparaître de vastes zones polarisées par Aix ou Salon-de-Provence, à l'origine de longues mobilités quotidiennes pour les études. Dans l'enseignement supérieur, les flux entre Aix et Marseille sont les plus importants (environ 8 000 par jour).



NAVETTES DOMICILE-LIEU D'ÉTUDE ENTRE COMMUNES



Navettes internes



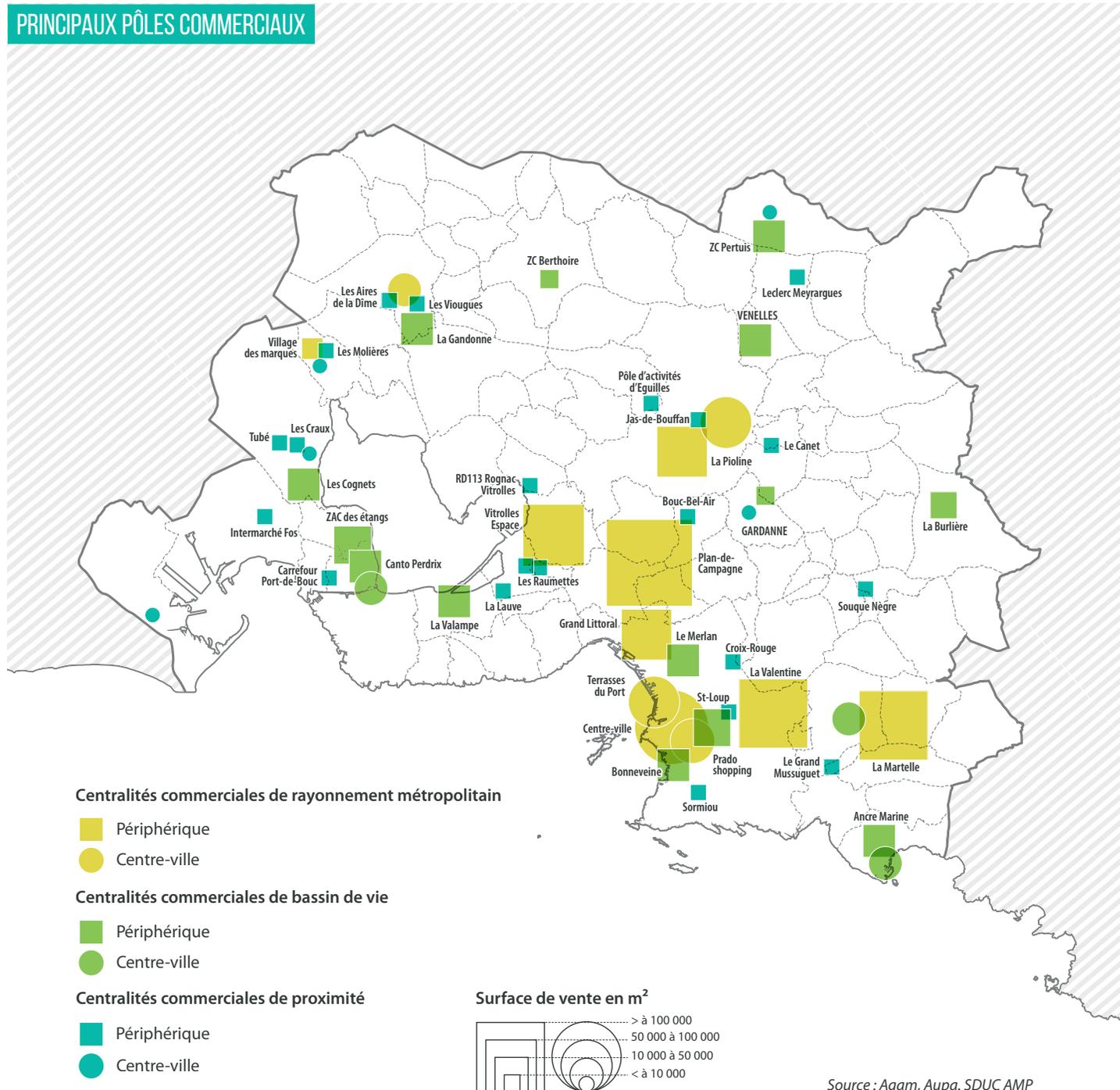
Navettes intercommunales



Sources : INSEE 2015, IGN BDTopo

## OÙ FAIT-ON SES ACHATS ? PÔLES COMMERCIAUX ET PRATIQUES D'ACHAT

### PRINCIPAUX PÔLES COMMERCIAUX



### UNE MÉTROPOLE (TRÈS) BIEN DOTÉE EN SURFACES COMMERCIALES

Avec 59 000 établissements commerciaux, de restauration et de services, la Métropole est particulièrement dotée – par rapport à Lyon ou Lille – en commerces alimentaires, services commerciaux et cafés/hôtels/restaurants. Ces secteurs ont porté la croissance du tissu commercial métropolitain, celle-ci se faisant encore essentiellement en périphérie des villes. Quelques projets d'envergure réalisés en centre-ville (Marseille, Salon-de-Provence) amorcent un rééquilibrage : ils font désormais partie des principaux pôles marchands. Si les nouveaux projets autorisés ont globalement tendance à diminuer (les autorisations étant données par les commissions départementales d'aménagement commercial – CDAC), les territoires à l'ouest de l'Étang de Berre sont ceux qui ont le plus de projet d'accroissement de plus leur surface commerciale.

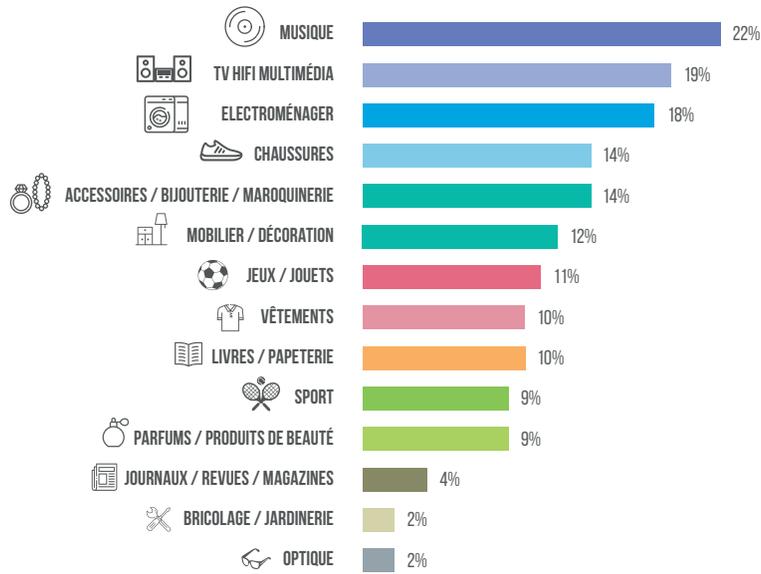
### LA CONSOMMATION SE FAIT SOUVENT À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE

Les habitants consomment généralement près de chez eux, ou près de leur lieu de travail. Cela explique pourquoi plus de 90% des achats (alimentaires et non-alimentaires) se font au sein du Conseil de Territoire au sein duquel les habitants vivent. Néanmoins, les territoires de l'ouest-Étang de Berre (Istres-Ouest Provence et Pays de Martigues) et le Pays Salonais affichent une plus grande dépendance commerciale, avec de fortes mobilités liées aux achats entre ces bassins de vie et avec l'extérieur. Depuis dix ans, la consommation est en effet devenue le premier motif de déplacement, avant le travail.

### LES PRATIQUES DE CONSOMMATION ÉVOLUENT : DAVANTAGE EN LIGNE, PLUS LOCALES, AU SEIN DE COMMERCE PLUS PETITS...

Avec 10% d'achats effectués en ligne (toutes catégories confondues), Aix-Marseille-Provence se situe dans la moyenne nationale ; ses habitants consomment en revanche davantage dans les « petites surfaces » (moins de 300 m<sup>2</sup>) que la moyenne. Ces dernières années, on note la hausse de la fréquence d'achat de produits alimentaires locaux (essentiellement dans les marchés et dans les petits commerces) et la hausse des pratiques de revente / achat d'occasion.

### VENTE EN LIGNE PAR CATÉGORIE DE PRODUITS

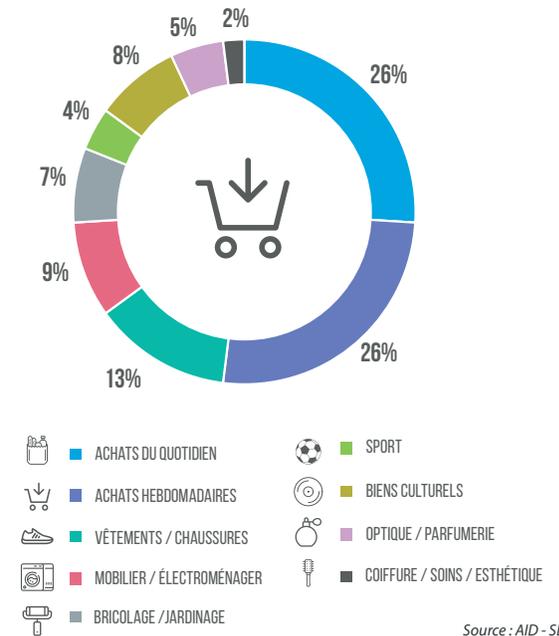


Lecture : dans la Métropole 22% des disques sont achetés sur internet

### ÉVOLUTION DES PRATIQUES D'ACHAT

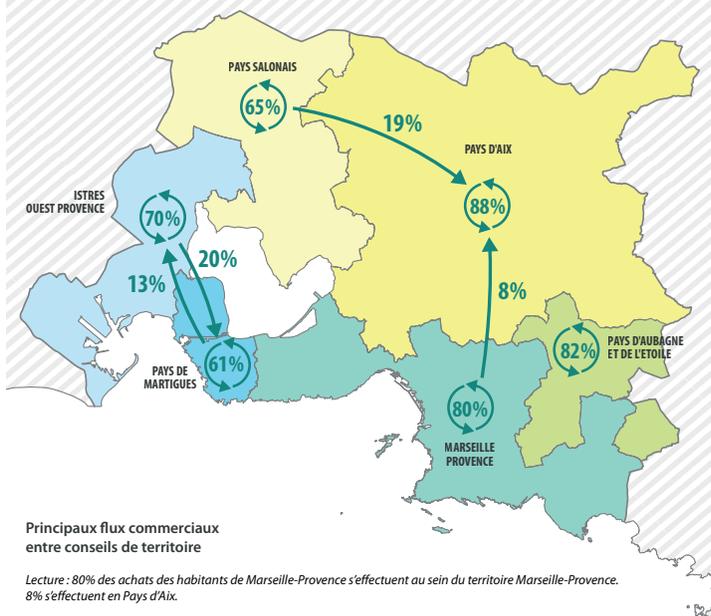


### DÉPENSES ANNUELLES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES PAR FAMILLE DE PRODUITS

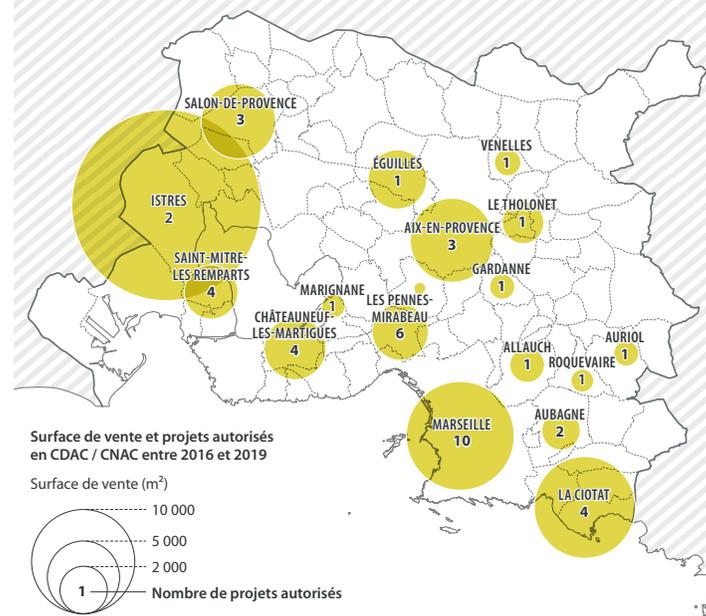


Source : AID - SDUC AMP

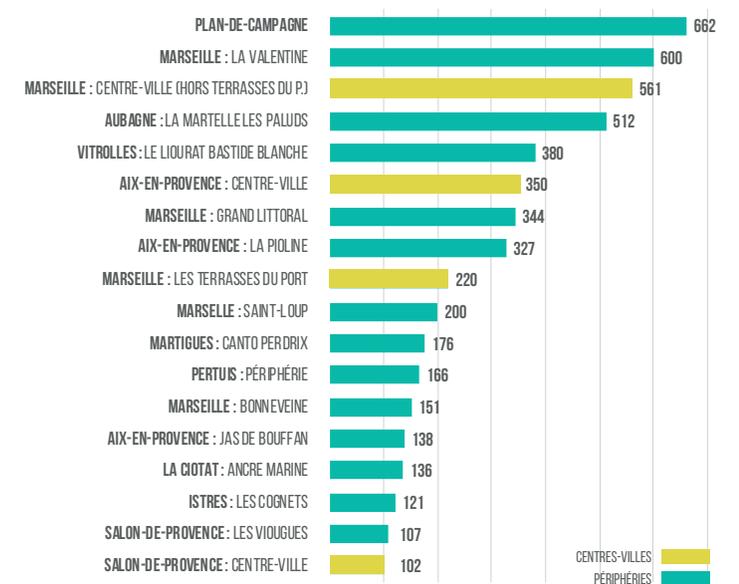
### GÉOGRAPHIE DES ACTES D'ACHATS



### PROJETS COMMERCIAUX AUTORISÉS



### CHIFFRE D'AFFAIRES DES PRINCIPAUX PÔLES MARCHANDS (EN M€)



Source : AID - SDUC AMP

# A-T-ON FACILEMENT ACCÈS AUX SERVICES DE BASE ? ADMINISTRATIONS, COMMERCES ET ACCÈS AU RÉSEAU NUMÉRIQUE

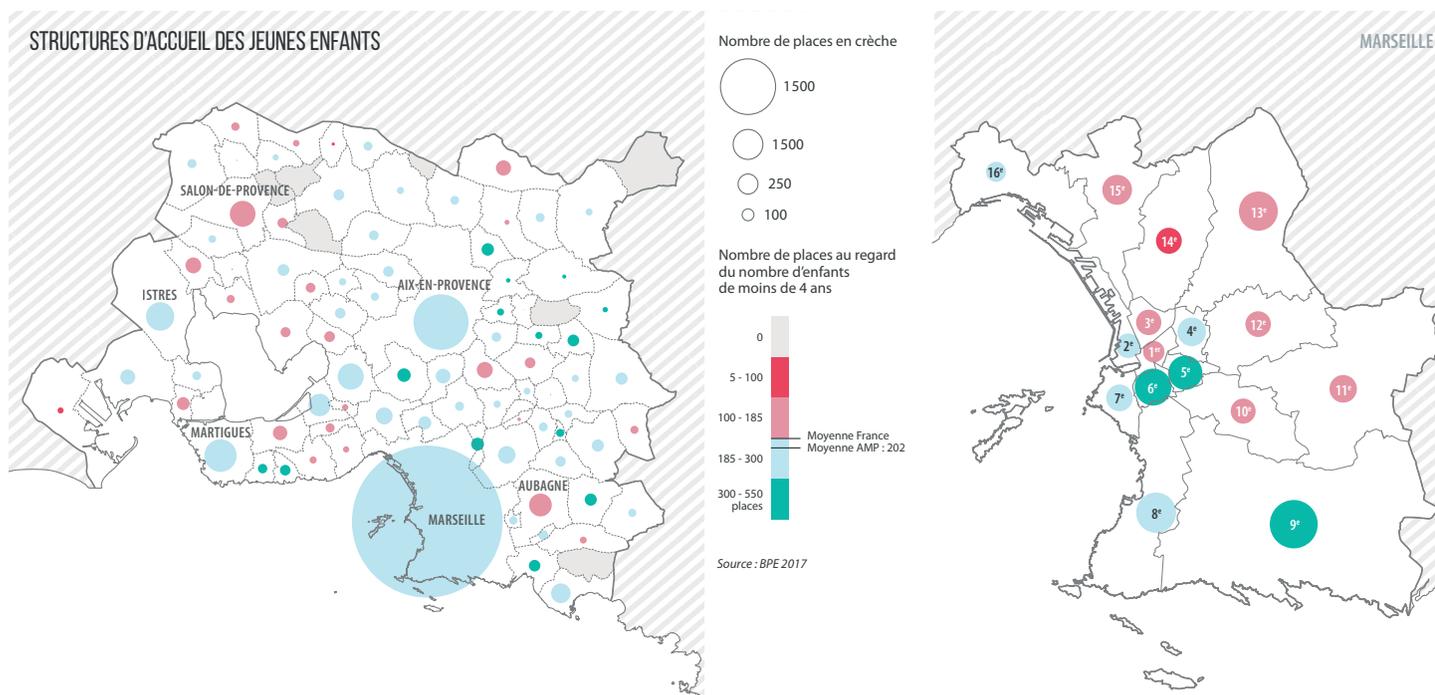
## SERVICES PUBLICS : LES ADMINISTRATIONS SE REGROUPENT PROGRESSIVEMENT

Suivant la tendance nationale, les administrations (police/gendarmerie, centre des impôts, agences Pôle emploi, bureaux de poste) ont tendance à se regrouper dans quelques communes, les plus peuplées. Une quinzaine de communes de la Métropole se détachent, formant des « pôles de services publics » couvrant l'ensemble des bassins de vie.

S'agissant de la petite enfance, la Métropole offre 17 500 places en crèche, soit un ratio de 202 places pour 1 000 enfants de moins de 4 ans (une offre supérieure à la moyenne française). Cette offre n'est cependant pas également répartie.

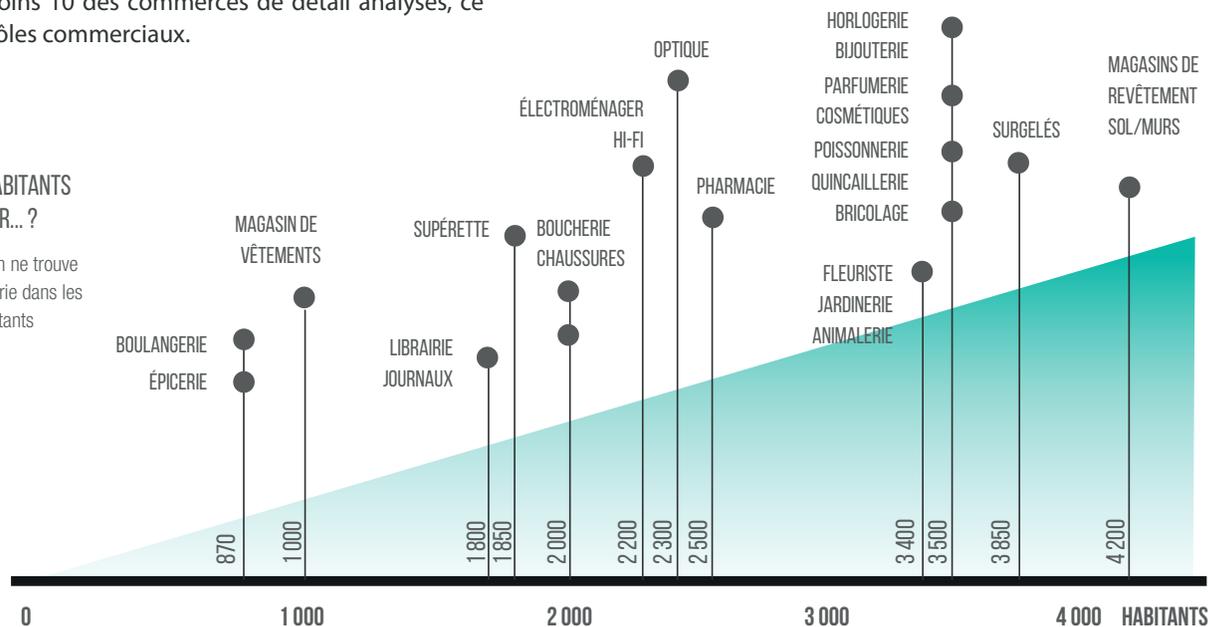
## COMMERCES : TOUTES LES VILLES DE PLUS DE 2 000 HABITANTS AFFICHENT UN BON NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS « DU QUOTIDIEN »

Qu'elles soient urbaines ou périurbaines, les communes de la Métropole disposent d'un bon tissu commercial. Seules 11 communes possèdent moins de 5 commerces de la liste ci-contre, 3 d'entre elles n'en ayant aucun (ce sont des villages de moins de 1 250 habitants). Dès lors qu'elles comptent au moins 2 000 habitants, toutes les communes métropolitaines possèdent un panier de commerce de première nécessité satisfaisant. À partir de 6 000 habitants, toutes les communes ont au moins 10 des commerces de détail analysés, ce qui en fait de petits pôles commerciaux.



### COMMERCES COMBIEN D'HABITANTS POUR TROUVER... ?

Lecture : dans la Métropole, on ne trouve pas de boulangerie ou d'épicerie dans les villages de moins de 870 habitants

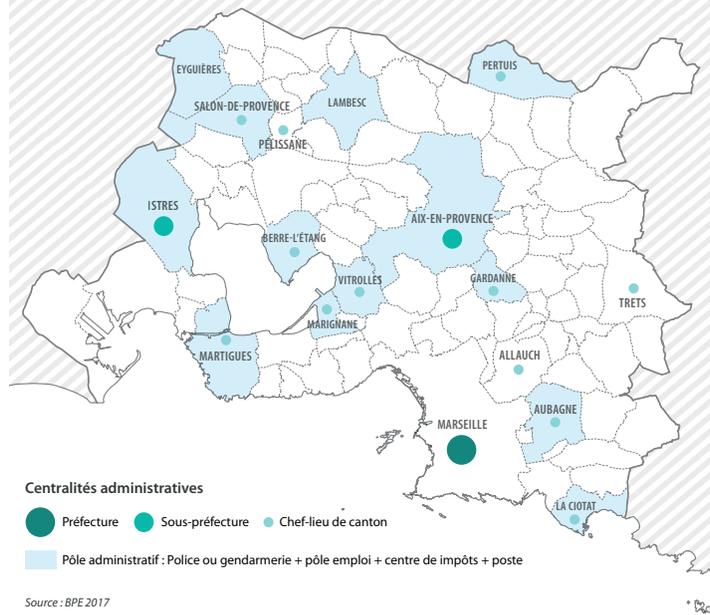


### 20 COMMERCES DE DÉTAIL ANALYSÉS (CARTE CI-CONTRE)

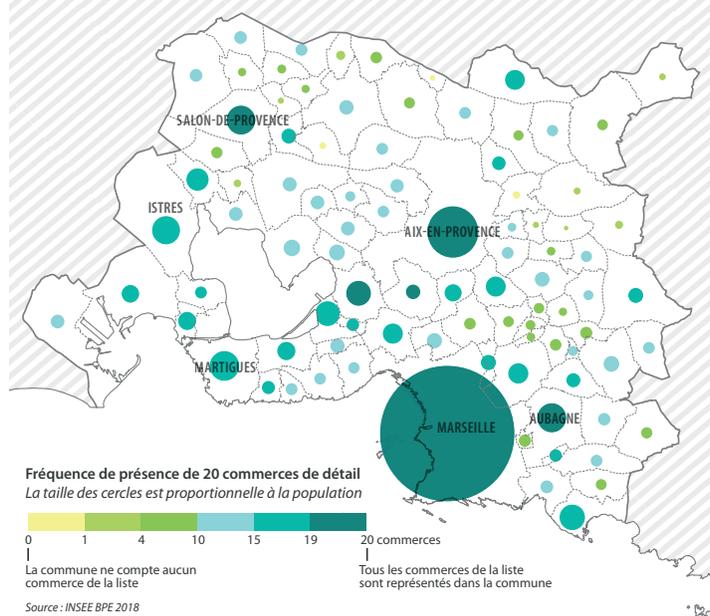
Épicerie	Magasin d'électroménager / Hi-fi
Boulangerie	Magasin d'optique (opticien)
Magasin de vêtements	Pharmacie
Librairie / papeterie / presse	Fleuriste / jardinerie / animalerie
Supérette	Poissonnerie
Magasin d'équipement de la maison	Quincaillerie / bricolage
Magasin de meubles	Parfumerie / cosmétique
Magasin de sport / loisirs	Bijouterie / horlogerie
Boucherie-charcuterie	Magasin de produits surgelés
Magasin de chaussures	Magasin de revêtements murs et sols

Source : BPE 2018

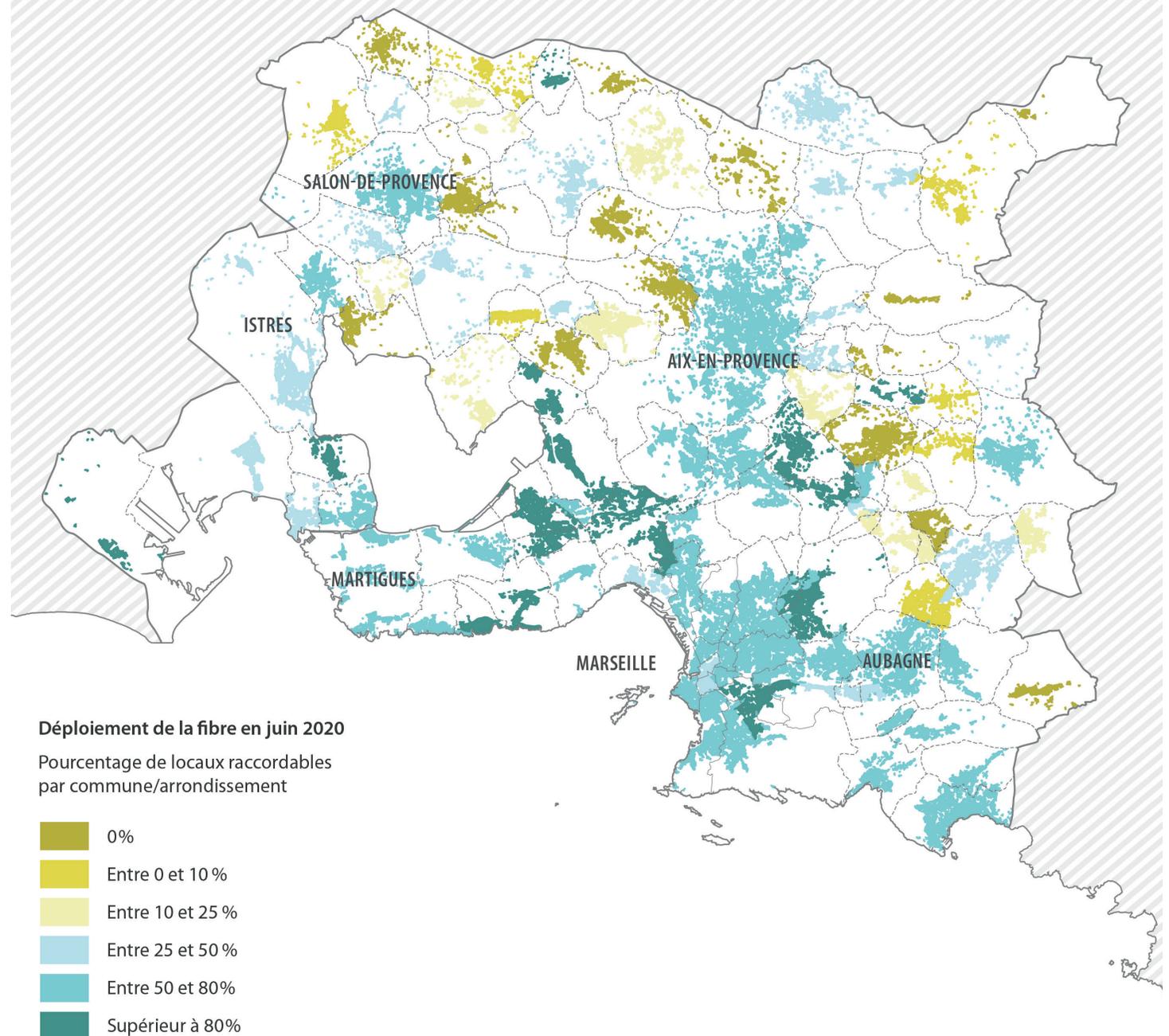
### PÔLES ADMINISTRATIFS



### OFFRE DE COMMERCES DE DÉTAIL



### ACCÈS AU NUMÉRIQUE : DÉPLOIEMENT DE LA FIBRE PAR COMMUNE



Attention : cette donnée ne renseigne pas le nombre de foyers réellement équipés de la fibre, mais de l'arrivée de la fibre dans les communes (moment à partir duquel les particuliers peuvent s'équiper s'ils le souhaitent)

Source : Arcep