

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

ANALYSE À PARTIR DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ CERTIFIÉE CEREMA 2019 (EMC2)

Décembre 2022





Introduction

Les centres-villes jouent un rôle crucial dans la vie quotidienne des habitants, qu'ils soient résidents ou visiteurs. Ils concentrent une part importante de logements, commerces, activités, équipements et services qui engendrent de fait de nombreux déplacements tout au long de la journée.

L'objectif de cette publication est de dresser un portrait des centres-villes de Marseille et d'Aix-en-Provence, à travers une analyse des déplacements des résidents de la Métropole.

En résumé

Malgré des typologies différentes, la mobilité des habitants des centres-villes de Marseille et Aix-en-Provence est assez similaire sur de nombreux aspects: nombre moyen de déplacements par jour, déplacements sur de courtes distances principalement pour les déplacements internes aux centres-villes, qui témoignent d'une vraie vie de proximité (achats/loisirs/études au sein du centre-ville).

La densité urbaine, propre aux centres-villes a également permis le développement d'une offre performante et alternative à la voiture, surtout à Marseille. La marche et l'usage des transports collectifs y sont donc plus développés qu'ailleurs dans la Métropole, même si pour accéder à Aix-en-Provence les déplacements en voiture restent encore importants, y compris pour des trajets de courtes distances.

Enfin, les deux centres-villes interagissent principalement avec le reste de leur bassin de proximité ou de la commune, et affirment également leur rôle de polarité forte au-delà du motif travail, avec une part importante de déplacements liés aux loisirs qui ressortent quasi systématiquement comme le 1^{er} motif de déplacements.

1. Des périmètres mêlant cœur historique et nouvelles fonctionnalités . 5

Marseille centre-ville : périmètres d'étude **6**

Aix-en-Provence centre-ville : périmètres d'étude **7**

Quelques données de comparaison (insee) **8**

Des ménages peu motorisés **9**

2. Une baisse générale de la mobilité . 10

Marseille centre-ville **11**

Aix-en-Provence centre-ville **11**

3. Zoom sur les déplacements dans le centre-ville de Marseille . 13

Les déplacements réalisés en lien avec le centre-ville **14**

Déplacements des résidents et leurs parts dans l'ensemble des déplacements **14**

Une majorité de déplacements à pied **15**

Le travail et les loisirs, premiers motifs de déplacements pour les entrants **16**

Les transports collectifs comme 1^{er} mode de déplacements des entrants **17**

4. Zoom sur les déplacements dans le centre-ville d'Aix-en-Provence . 19

Les déplacements réalisés en lien avec le centre-ville **20**

Déplacements des résidents et leurs parts dans l'ensemble des déplacements **20**

Une majorité de déplacements à pied **21**

Les loisirs et les achats sont les principaux motifs d'attractivité **22**

La voiture est fortement utilisée pour se rendre dans le centre-ville **23**

Som- maire



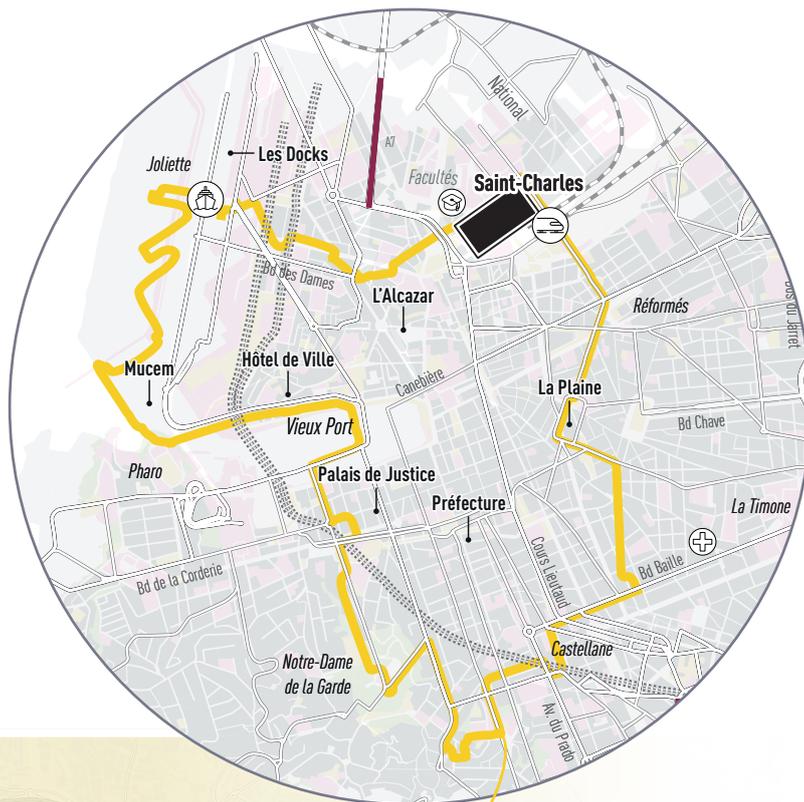
1. Des périmètres mêlant cœur historique et nouvelles fonctionnalités

Les périmètres considérés et analysés dans cette étude s'appuient sur l'armature historique des deux villes, ainsi que sur une réalité de territoires vécus. On retrouve ainsi les grands équipements administratifs (Hôtels de ville, Préfecture de Marseille, Palais de Justice, Cour d'appel d'Aix-en-Provence...), culturels (l'Alcazar et le Mucem à Marseille, le Grand Théâtre et le Centre Chorégraphique Nationale à Aix-en-Provence...) et les importants pôles d'échanges multimodaux que sont la gare Saint-Charles et les gares routière et SNCF d'Aix-en-Provence. Ces deux centres-villes présentent à la fois des similitudes sur les caractéristiques de la mobilité des habitants tout en ayant une typologie différente.

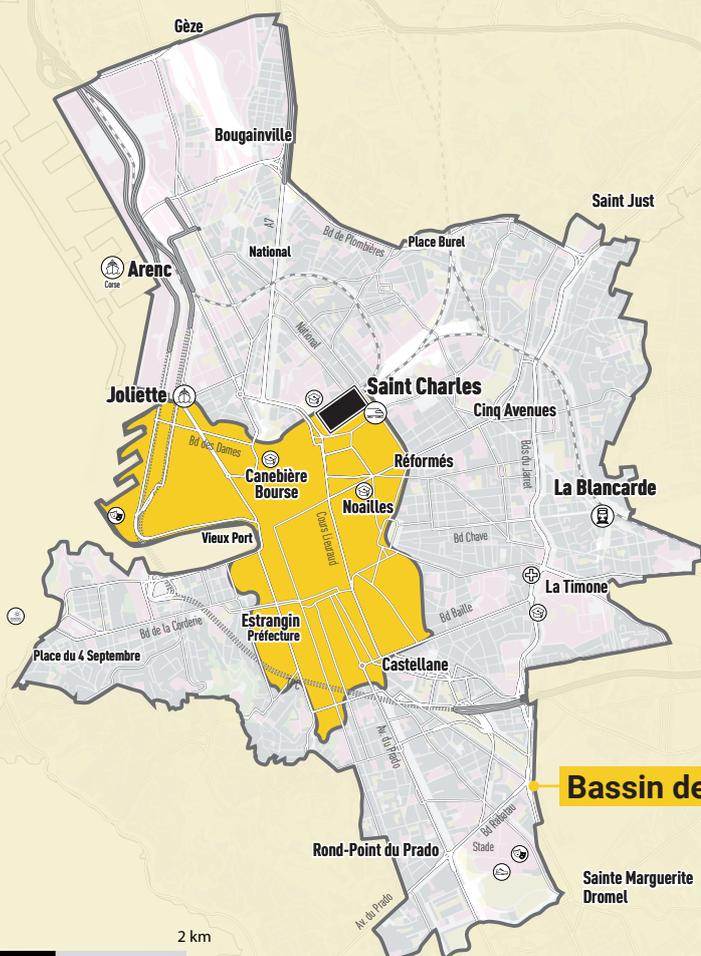
Périmètres centre-ville & bassin de proximité

Marseille

À Marseille, les secteurs autour du Mucem, de l'Hôtel de Ville, Belsunce, Opéra, Saint-Charles... constituent le centre-ville, représentant une superficie de 350 hectares pour près de 80 000 habitants (évolution stable depuis 10 ans tout comme le nombre de résidences principales) et plus de 50 000 emplois. Ce centre-ville s'inscrit au cœur du bassin de proximité « Marseille Centre ».



Centre-ville



Bassin de proximité

Quelques données de comparaison (INSEE)

	<i>Marseille</i> centre-ville	<i>Aix-en-Provence</i> centre-ville
 SUPERFICIE	350 ha	250 ha
 HABITANTS	78 000	26 000
Densité	220 hab/ha	104 hab/ha
- 20 ans 2018	16 500 (21 %)	5 000 (19 %)
+65 ans 2018	13 400 (17 %)	4 500 (17 %)
Ménages 2017	41 000	17 000
Taille des ménages 2017	1,9 <small>HAB/MÉNAGE</small>	1,5 <small>HAB/MÉNAGE</small>
ménages avec enfants	6 400 (16 %)	1 300 (8 %)
Ménages pauvres <small>FILOSOFI 2017</small>	10 300 (25 %)	2 250 (13 %)
 EMPLOIS <small>(FRANCE BUSINESS 2020)</small>	50 300 <small>14 % DE LA COMMUNE</small>	22 500 <small>24 % DE LA COMMUNE</small>
Densité d'emplois	143 <small>EMPLOIS/HA</small>	80 <small>EMPLOIS/HA</small>
Actifs 2017	35 000 (45 %)	12 000 (46 %)
Ratio emplois/actifs	1,4	1,9

Si les proportions des moins de 20 ans et plus de 65 ans et la part des actifs sont assez identiques l'un et l'autre, les centres-villes d'Aix-en-Provence et Marseille présentent des différences typologiques marquées et notamment :

- > la part des ménages avec enfants, deux fois plus importante à Marseille qu'à Aix,
- > le nombre de ménages pauvres, lui aussi deux fois plus important à Marseille qu'à Aix,
- > La densité de l'emploi, plus forte à Marseille, mais où le ratio emplois/actifs est de 1,4 contre presque 2 à Aix-en-Provence.

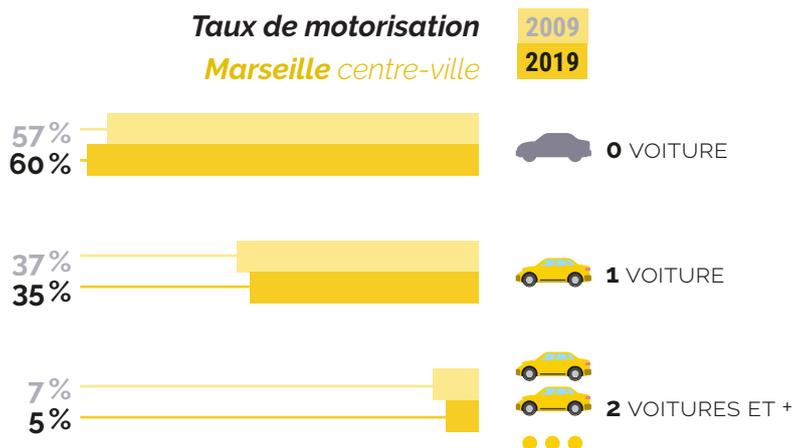
Des ménages peu motorisés

Les taux de motorisation des résidents des centres-villes sont logiquement plus faibles que dans le reste du territoire avec **0,45 voiture par ménage à Marseille** et **0,58 voiture par ménage à Aix-en-Provence**.

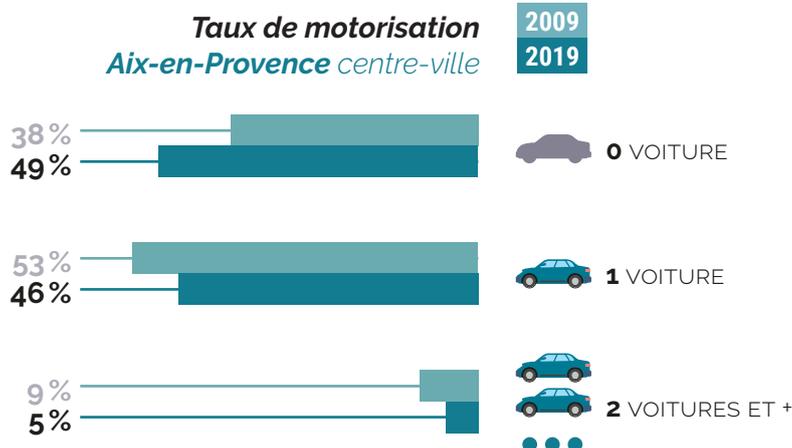
Avec un taux de possession d'au moins un véhicule plus important à Aix-en-Provence (50% contre 40% à Marseille), les résidents utilisent aussi plus souvent la voiture en tant que conducteur (26% plusieurs jours par semaine) que les Marseillais (13%) : ainsi, si **deux voitures sur trois sont utilisées régulièrement par les résidents du centre-ville d'Aix, seule une voiture sur deux l'est pour les résidents du centre-ville de Marseille**.

L'enquête mobilité met également en avant la baisse du nombre de voitures des résidents dans les centres-villes, passant de 19400 à 17700 à Marseille et de 14100 à 9900 à Aix-en-Provence. Cela peut s'expliquer par une hausse de l'offre en transports en commun et une volonté de partager davantage l'espace public avec les autres modes (piétons, vélos...) en diminuant la place de la voiture et aussi, plus particulièrement pour Aix-en-Provence, la baisse de la population et du nombre de résidences principales.

Taux de motorisation Marseille centre-ville



Taux de motorisation Aix-en-Provence centre-ville



Marseille

2009 9,55 ans
2019 10,84 ans

Aix-en-Provence

2009 9,25 ans
2019 8,57 ans

Âge moyen du parc automobile

Cette baisse du nombre de véhicules est également accompagnée d'un léger vieillissement de l'âge moyen du parc automobile pour le centre-ville de Marseille (de 9,5 ans en 2009 à 10,8 ans en 2019), et un léger rajeunissement pour celui d'Aix-en-Provence (de 9,2 ans en 2009 à 8,6 ans en 2019).



Le stationnement dans les centres-villes

La structure urbaine des centres-villes, comprenant une part importante de bâti ancien sans garage, oblige une partie des résidents à utiliser les places en voirie. Pour celui de Marseille, le stationnement des véhicules la nuit se fait en premier lieu (52%) dans les garages et emplacements réservés des habitations, suivis des places en voirie (41%). L'ordre est le même pour le centre-ville d'Aix-en-Provence mais dans des proportions différentes : 65% en garages ou emplacements réservés et 22% en voirie : cela s'explique par une offre plus limitée et reporte le besoin vers les parcs de stationnement en ouvrage.



2. Une baisse générale de la mobilité

Les enquêtes mobilité récentes réalisées partout en France font toutes état d'une baisse de la mobilité des résidents (c'est à dire la baisse du nombre de déplacements par jour). Le territoire d'Aix-Marseille n'échappe pas à cette tendance nationale avec une baisse supérieure à 10%. Dans les centres-villes, les habitants se déplacent plus que ceux du reste du territoire mais sur des distances plus courtes.

Marseille centre-ville

Entre 2009 et 2019, on assiste à une baisse de la mobilité des habitants du centre-ville de Marseille. **Ils réalisent moins de déplacements (-0,5 déplacement/personne/jour) et sur des distances moins longues: -3 km par jour** et le déplacement moyen a baissé de 300 mètres. Le temps passé quotidiennement à se déplacer a baissé de 10 minutes, en revanche, le temps moyen d'un déplacement est resté stable.



Aix-en-Provence centre-ville

On assiste logiquement aux mêmes phénomènes de baisse de mobilité de la part des résidents du centre-ville d'Aix. **Ils réalisent moins de déplacements qu'en 2009 (-0,6 déplacements/personne/jour) et sur des distances moins longues: -4 km par jour** et le déplacement moyen a baissé de 200 mètres. Le temps passé quotidiennement à se déplacer a baissé de 16 minutes mais le temps moyen d'un déplacement est resté stable.



Les distances et temps révèlent des déplacements de proximité typiques des centres-villes où la densité de commerces et services arrive à répondre assez facilement aux besoins quotidiens des habitants. En comparaison, la mobilité des résidents des villes moyennes est moindre (3,37 déplacements/jour) mais la distance moyenne plus importante (7 km) et donc la distance quotidienne également (24 km). Cette différence s'accroît pour les résidents des petites villes, avec une mobilité de 3,41 déplacements/jour et des déplacements moyens de 8 km (28 km au total par jour).

Il est intéressant de noter que quel que soit le lieu de résidence, le temps moyen d'un déplacement se situe entre 20 et 21 minutes et le temps quotidien à se déplacer varie entre 1h07 (résidents des villes moyennes) et 1h16 (résidents du centre-ville de Marseille). Cette relative homogénéité, malgré des distances bien différentes, s'explique par un usage plus important de la voiture pour les résidents des villes moyennes et des petites villes, le réseau de transport public y étant moins efficace que dans les centres des deux grandes villes.

	Marseille centre-ville	Aix-en-Provence centre-ville	Villes moyennes*	Petites villes
 NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENT / JOUR	3,6	3,7	3,37	3,41
 TEMPS MOYEN D'UN DÉPLACEMENT	21 MIN	20 MIN	20 MIN	21 MIN
└ AU TOTAL CHAQUE JOUR	1 H 16	1 H 13	1 H 07	1 H 13
 DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT	3 KM	5 KM	7 KM	8 KM
└ AU TOTAL CHAQUE JOUR	11 KM	18 KM	24 KM	28 KM
 DÉPLACEMENTS INTERNES	58%	54%	69%	47%
 DÉPLACEMENTS ÉCHANGES	35%	37%	24%	40%
 DÉPLACEMENTS HORS RÉSIDENCE CENTRE-VILLE OU COMMUNE	7%	9%	7%	13%

* Arles, Aubagne, Gardanne, Istres, La Ciotat, Manosque, Marignane, Martigues, Miramas, Pertuis, Salon-de-Provence et Vitrolles

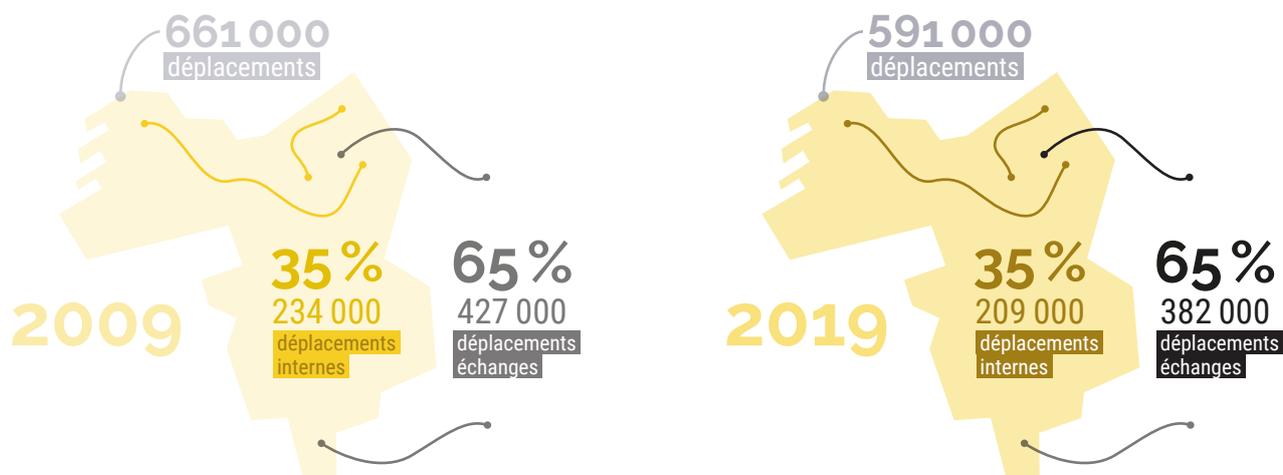


3. Zoom sur les déplacements dans le centre-ville de Marseille

Grâce à la présence de nombreux équipements, commerces et services, le centre-ville de Marseille joue un rôle important d'attractivité pour le reste des habitants de la commune mais également au-delà. Le réseau de transport en commun plus développé qu'ailleurs, ainsi que la volonté de limiter la place de la voiture au profit des modes actifs, ont aussi un fort impact sur les parts modales où la voiture reste peu utilisée au profit de la marche pour les déplacements des résidents et les transports collectifs pour les personnes entrant sur le territoire.

Marseille centre-ville

Les déplacements réalisés *en lien avec le centre-ville*



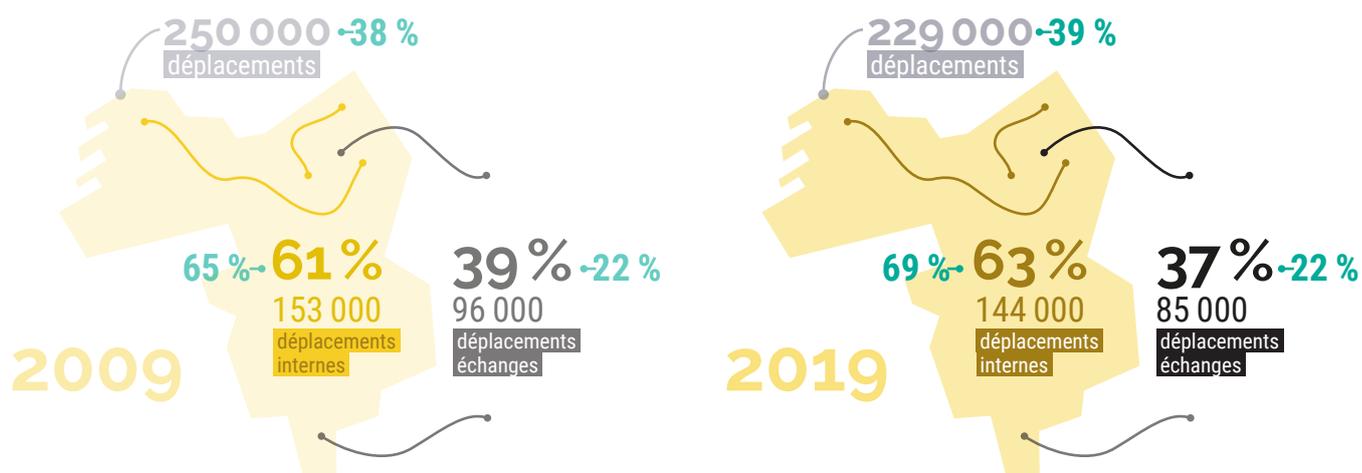
La baisse, constatée dans l'ensemble des communes du périmètre d'enquête, impacte logiquement le nombre de déplacements quotidiens réalisés dans, vers et depuis le centre-ville passant de 661 000 en 2009 à 591 000 en 2019, soit une diminution de 10%.

Elle est principalement portée par celle des déplacements d'échanges (2/3 de la baisse) mais ne modifie pas les

proportions autour de 1/3 internes et 2/3 échanges. Ces derniers se font principalement avec le reste du bassin de proximité (60%) puis le reste de la commune (32%).

La baisse des échanges provient essentiellement (76%) d'une diminution du nombre quotidien de personnes extérieures entrants dans le centre-ville, passant de 166 000 en 2009 à 149 000 en 2019.

Déplacements réalisés *en lien avec le centre-ville par les résidents et leurs parts dans l'ensemble des déplacements*



Quant aux résidents, ils représentent un peu moins de 40% des déplacements constatés dans le centre-ville :

- > près de 7 déplacements internes sur 10 (69%)
- > et plus de 2 déplacements sur 10 (22%) pour les déplacements d'échanges, traduisant le rôle important d'attractivité que représente le centre-ville pour le reste du territoire

Une majorité de déplacements à pied

Parts modales de l'**ensemble des déplacements** en lien avec le centre-ville

Parts modales **des déplacements internes** au centre-ville

2009

2019

661 000

591 000

DÉPLACEMENTS PAR JOUR

DÉPLACEMENTS PAR JOUR

2009

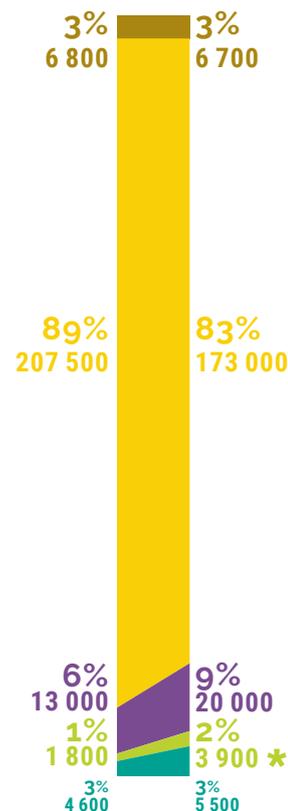
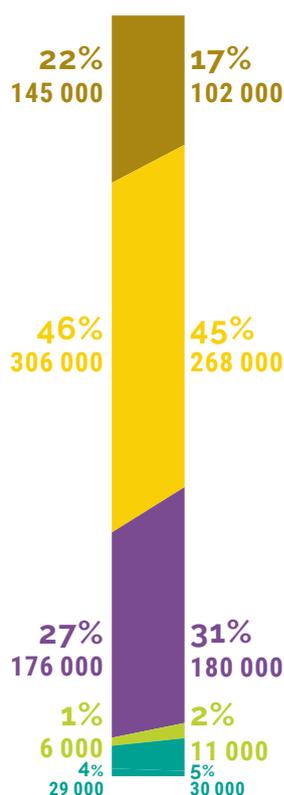
2019

234 000

209 000

DÉPLACEMENTS PAR JOUR

DÉPLACEMENTS PAR JOUR



La marche est le premier mode utilisé (45%) pour l'ensemble des déplacements en lien avec le centre-ville avec près de 270 000 déplacements par jour. Les transports collectifs (31%) constituent le deuxième mode le plus utilisé, grâce notamment à un réseau bien développé autour du métro et du tramway. La fréquentation des transports collectifs est en hausse entre 2009 et 2019, celle-ci se constate également par la forte

augmentation du nombre d'habitants abonnés, passant de 36% à 47%. La voiture est utilisée pour seulement 17% des déplacements et la part modale du vélo n'est que de 2% mais il est important de noter que l'usage a doublé depuis 2009.

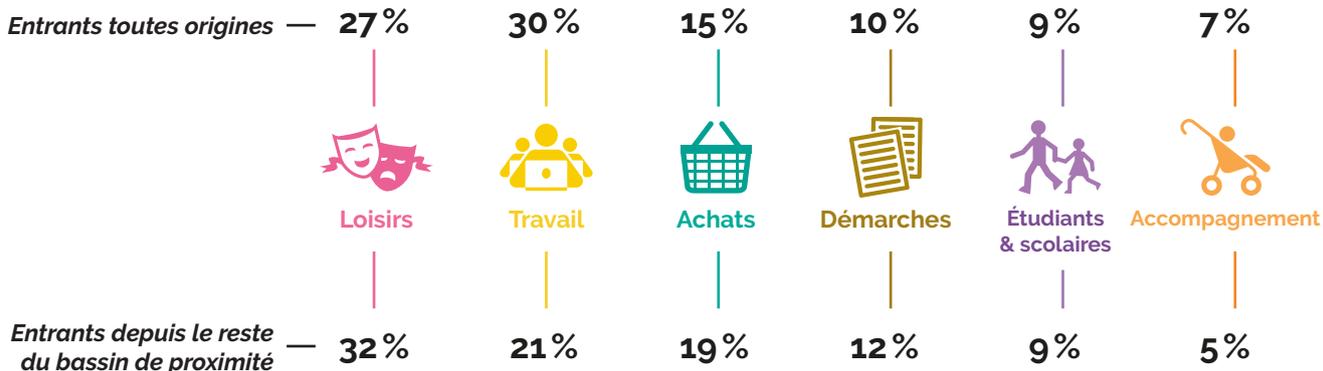
L'ordre de grandeur est le même pour les déplacements internes au centre-ville, avec logiquement une part très importante de la marche (83%). Les transports

collectifs restent en deuxième position mais à seulement 9%, la voiture 3% et le vélo toujours 2%. Tout ceci s'explique par des déplacements effectués sur de courtes distances (900 mètres en moyenne effectués en 13 minutes) ne nécessitant pas l'utilisation d'un mode de transport mécanisé.

* Les données inférieures à 4000 sont à utiliser avec précaution car il existe une marge d'erreur importante.

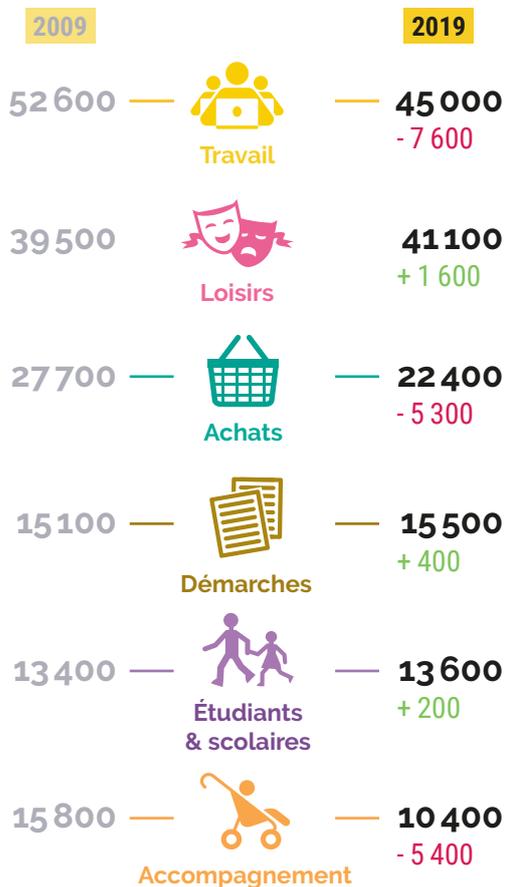
Le travail et les loisirs, premiers motifs de déplacements pour les entrants

Part dans les motifs de déplacement



Le travail représente le 1^{er} motif de déplacements vers le centre-ville de Marseille pour l'ensemble des entrants du périmètre d'enquête devant les loisirs et les achats. Cependant, pour les habitants du reste du bassin de proximité, l'ordre est inversé avec d'abord les loisirs (32%) puis le travail (21%). Il joue donc un rôle important hors travail pour ces populations, seulement 12% des habitants du reste du bassin de proximité travaillant dans le centre-ville.

Évolution du nombre des déplacements



Vers le centre-ville de Marseille

La baisse de 17 000 déplacements entrants entre 2009 et 2019 est principalement due au motif travail (-7 600 déplacements), suivi de l'accompagnement et des achats. Cela peut s'expliquer par un changement typologique avec un vieillissement général de la population (moins de jeunes et plus de personnes âgées qui se déplacent moins), le changement des modes de vie avec le développement du télétravail, le retour à midi pour le déjeuner qui se fait de moins en moins et le recours aux ventes en ligne.

Les transports collectifs comme 1^{er} mode de déplacements des entrants

Entrants Toutes origines



VOITURE

26 %

39 700



MARCHE

24 %

35 800



TRANSPORTS
COLLECTIFS

42 %

63 400

Le réseau développé à destination de Marseille et les difficultés de circulation ou pour trouver aisément des stationnements, permet aux transports en commun d'être le premier mode utilisé (à 42%) pour se rendre au centre-ville de Marseille depuis le reste du territoire d'enquête.

Pour les déplacements depuis le reste du bassin de proximité, la marche est presque au même niveau que les transports collectifs. Là également, l'offre existante (métro et tramway notamment) et les difficultés de déplacements favorisent leur usage.

Entrants Depuis le reste du bassin de proximité



VOITURE

9 %

5 700



MARCHE

41 %

26 300



TRANSPORTS
COLLECTIFS

42 %

27 000





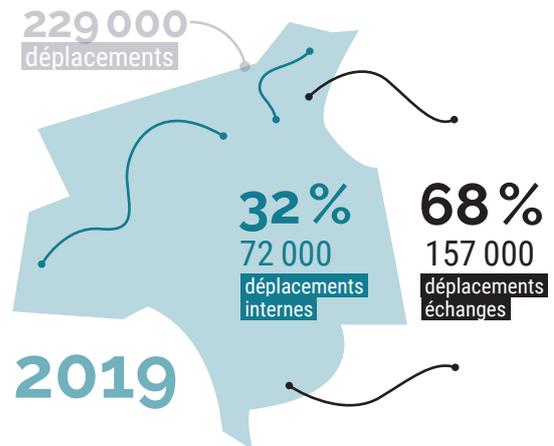
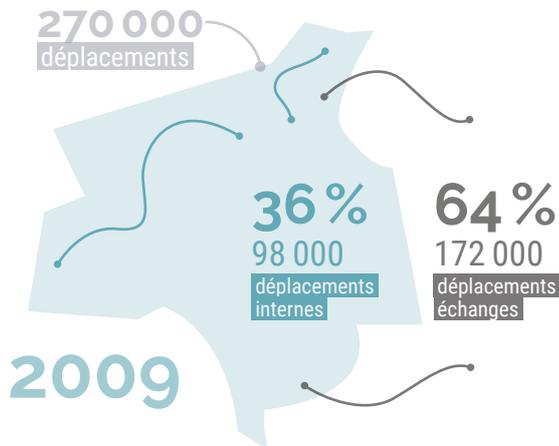


4. Zoom sur les déplacements dans le centre-ville d'Aix-en-Provence

Tout comme le centre-ville de Marseille, celui d'Aix-en-Provence joue pleinement son rôle de centralité et d'attractivité sur un périmètre large. Le premier motif de déplacement concerne les loisirs. La marche y est aussi le 1er mode déplacement notamment pour les déplacements internes.

Aix-en-Provence centre-ville

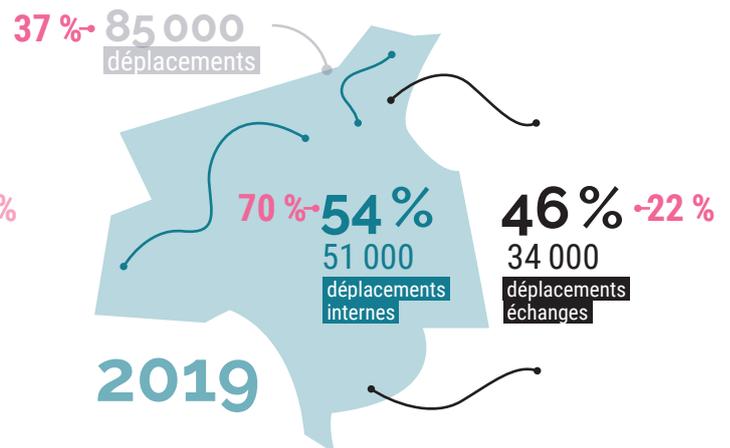
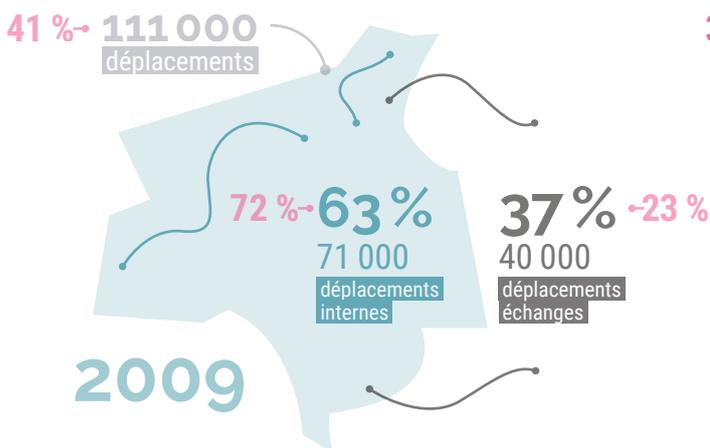
Les déplacements réalisés *en lien avec le centre-ville*



À Aix-en-Provence, la baisse est de -14% avec 270 000 déplacements en 2009 contre 229 000 en 2019. Elle est principalement portée par les déplacements internes avec 26 000 déplacements en moins sur les 41 000 totaux. Les échanges se font principalement avec le reste du bassin de proximité (56%) puis le reste de la commune (19%).

La baisse est également caractérisée par une diminution importante des déplacements des résidents, passant de 111 000 en 2009 à 85 000 en 2019 (ceci pouvant s'expliquer par la diminution de la population).

Déplacements réalisés *en lien avec le centre-ville par les résidents et leurs parts dans l'ensemble des déplacements*



Les résidents représentent moins de 40% des déplacements constatés dans le centre-ville :

- > 7 déplacements internes sur 10 (70%)
- > et plus de 2 déplacements sur 10 (22%) pour les déplacements d'échanges, traduisant là également le rôle important d'attractivité que représente le centre-ville pour le reste de son bassin de vie

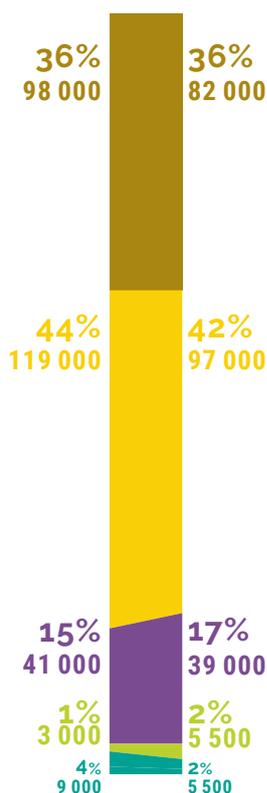
Une majorité de déplacements à pied

Parts modales de l'**ensemble des déplacements** en lien avec le centre-ville

2009 2019

270 000 229 000

DÉPLACEMENTS PAR JOUR DÉPLACEMENTS PAR JOUR

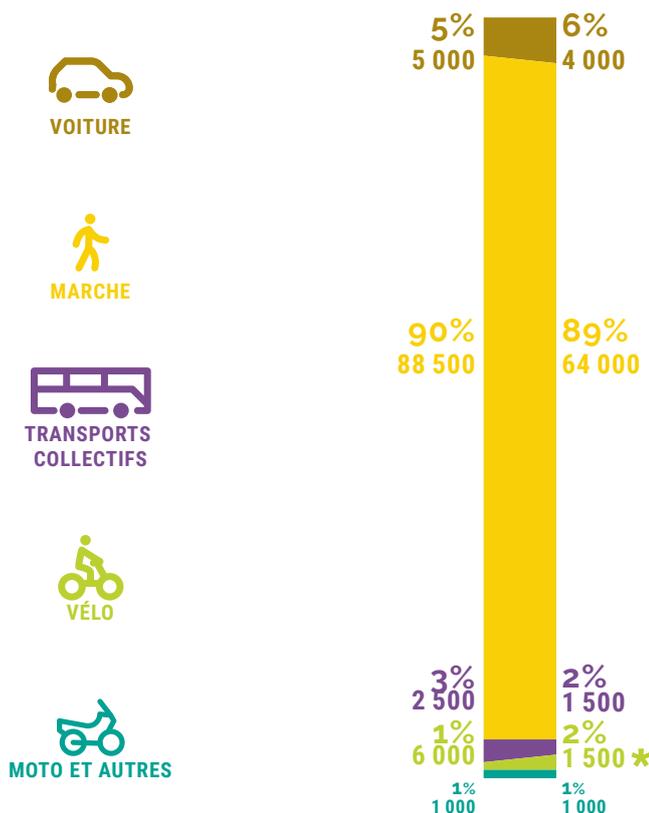


Parts modales **des déplacements internes** au centre-ville

2009 2019

98 000 72 000

DÉPLACEMENTS PAR JOUR DÉPLACEMENTS PAR JOUR



Ici aussi, la marche est le premier mode utilisé (42%) pour l'ensemble des déplacements en lien avec le centre-ville avec près de 100 000 déplacements par jour. Cependant, la voiture en deuxième position avec plus d'un tiers des déplacements (36%) devance les transports collectifs (17%) du fait d'un réseau de transport collectif urbain et interurbain moins développé, notamment vers les

villes et villages alentours. Il faut tout de même noter la forte augmentation du nombre d'habitants abonnés en 10 ans, passant de 23% à 33%. La part modale du vélo n'est que de 2% mais il est important de noter que l'usage a presque doublé depuis 2009.

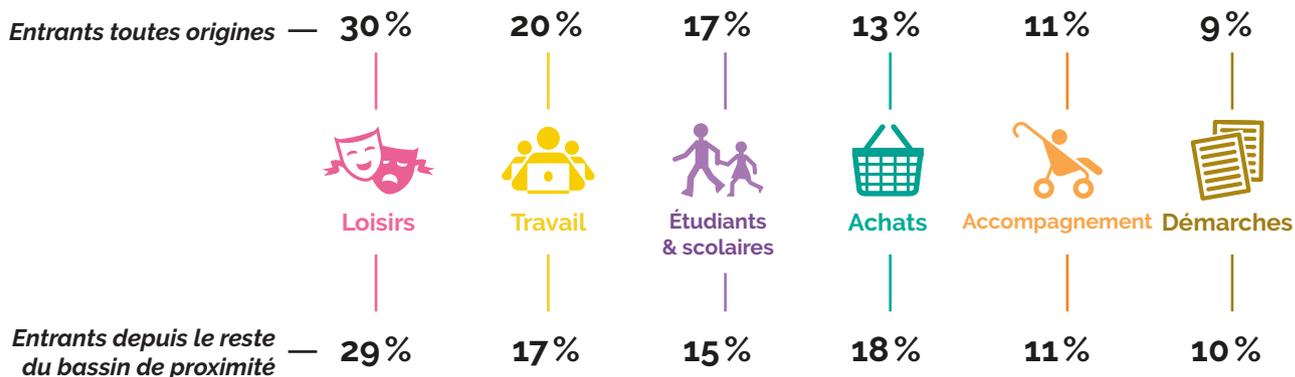
L'ordre de grandeur est le même pour les déplacements internes au centre-ville,

avec logiquement une part très importante de la marche (89%) étant donné le périmètre d'étude et les distances moyennes parcourues (800 mètres effectués en 12 minutes). La voiture est encore utilisée chaque jour pour 4 000 déplacements (6% de part modale) devant les transports collectifs et le vélo qui comptabilisent chacun 1 500 déplacements quotidiens.

* Les données inférieures à 4000 sont à utiliser avec précaution car il existe une marge d'erreur importante.

Les loisirs et les achats sont les principaux motifs d'attractivité

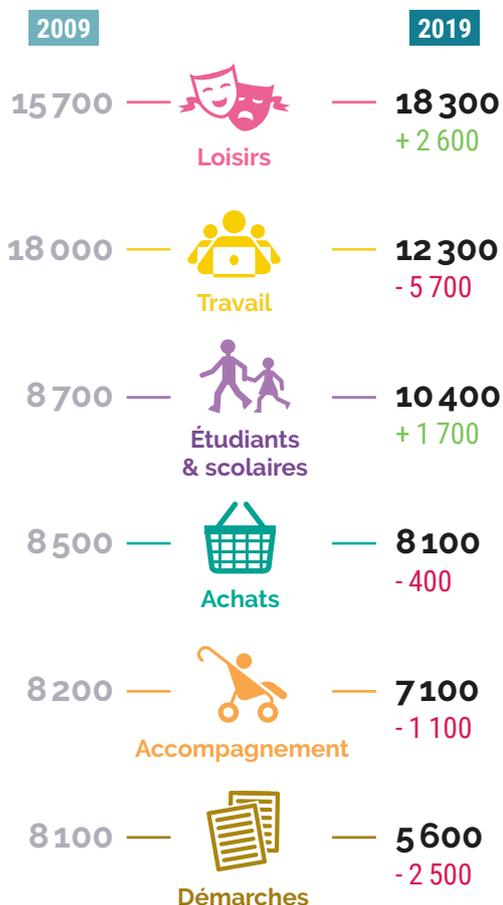
Part dans les motifs de déplacement



Les loisirs représentent le 1^{er} motif de déplacements vers le centre-ville d'Aix-en-Provence pour l'ensemble des entrants du périmètre d'enquête, devant le travail et les déplacements liés à l'enseignement. Cela peut s'expliquer par une armature commerciale développée (restaurants, bars, activités diverses...).

Pour les déplacements depuis le reste du bassin de proximité, on retrouve aussi les loisirs (29%) mais suivis des achats (18%), le travail n'arrivant qu'en troisième position (17%). Là également, les activités hors travail sont importantes, seulement 15% des habitants du reste du bassin de proximité travaillant dans le centre-ville.

Évolution du nombre des déplacements



Vers le centre-ville d'Aix-en-Provence

La baisse de 5 500 déplacements entrants entre 2009 et 2019 est principalement due au motif travail (-5 700 déplacements), suivi des démarches. Elle est compensée par une hausse des déplacements de loisirs (+ 2 600). De la même manière que pour le centre-ville de Marseille, les changements typologiques (vieillesse de la population) et des modes de vie (télétravail, achats en ligne, etc.), ainsi que la diminution de la population peuvent expliquer cette baisse du nombre de déplacements.

La voiture est fortement utilisée pour se rendre dans le centre-ville

Entrants Toutes origines



VOITURE

51 %

31 400



MARCHE

20 %

12 600



TRANSPORTS
COLLECTIFS

25 %

15 400

Les transports en commun (25%) se trouvent en deuxième position après la voiture (51%). Cela s'explique par un réseau moins performant et une armature territoriale plus périurbaine qu'aux alentours de Marseille, ainsi qu'une offre importante de stationnements dans les parkings publics en ouvrage.

Pour les déplacements depuis le reste du bassin de proximité, la marche devient le premier mode de déplacement. La voiture reste le deuxième mode le plus utilisé (33%) presque au même niveau que la marche (36%).

Entrants Depuis le reste du bassin de proximité



VOITURE

33 %

8 800



MARCHE

36 %

9 700



TRANSPORTS
COLLECTIFS

23 %

6 200



apa

**AGENCE D'URBANISME
PAYS D'AIX - DURANCE**

www.apa.fr - 04 42 23 12 17 - apa@apa.fr

RÉFÉRENTS APA: PATRICK GARIBBO | CAMILLE QUÉMÉNEUR | PAULINE LIBOUTET

© CONCEPTION ET RÉALISATION - APA - DÉCEMBRE 2022