



LES CHIFFRES CLÉS

DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

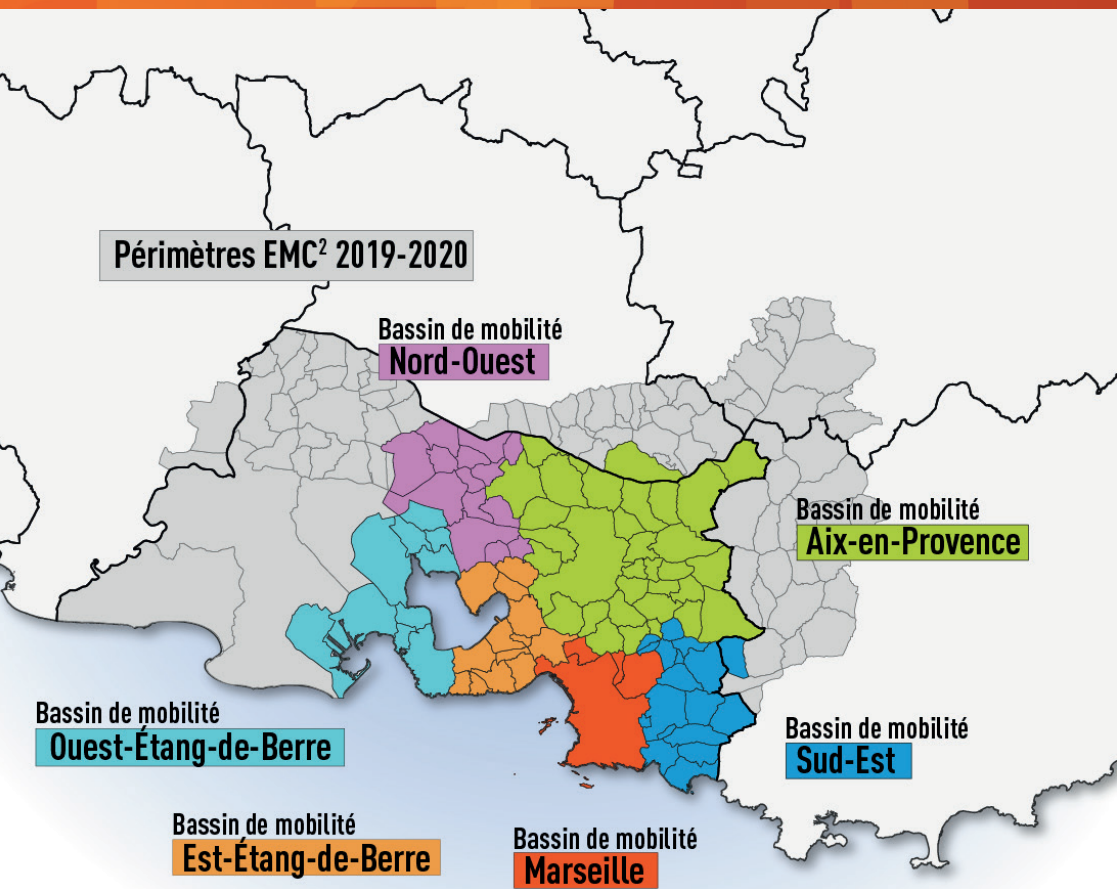
CERTIFIÉE CEREMA (EMC²)

2019-2020

AVRIL 2022

SOMMAIRE

Introduction	5
Le déroulé de l'Enquête mobilité	6
Combien ?	8
Comment ?	18
Pourquoi ?	30
Quand ?	32
Zoom par bassin de mobilité	34
Covid-19	40



INTRODUCTION

Les Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²) permettent d'obtenir une photographie des déplacements réalisés par les habitants. Il est possible ainsi de savoir combien de déplacements sont réalisés chaque jour, par qui, de quelle origine vers quelle destination, pour quel motif, par quel mode et à quel moment de la journée.

La connaissance des pratiques de mobilité représente un enjeu territorial majeur pour la Métropole Aix-Marseille-Provence. L'enquête Mobilité certifiée Cerema permet d'alimenter la construction de politiques de déplacements et d'aménagement et de les évaluer. C'est pour cette raison que la Métropole a entrepris, avec l'aide de l'État et du département des Bouches-du-Rhône, le lancement de cette enquête, qui fait suite à celles de 2009, 1997 et 1988 et dont il est parfaitement possible de comparer les résultats, puisque les méthodes et structures d'enquêtes sont identiques.



Retrouvez la note méthodologique de l'EMC² en scannant le flashcode



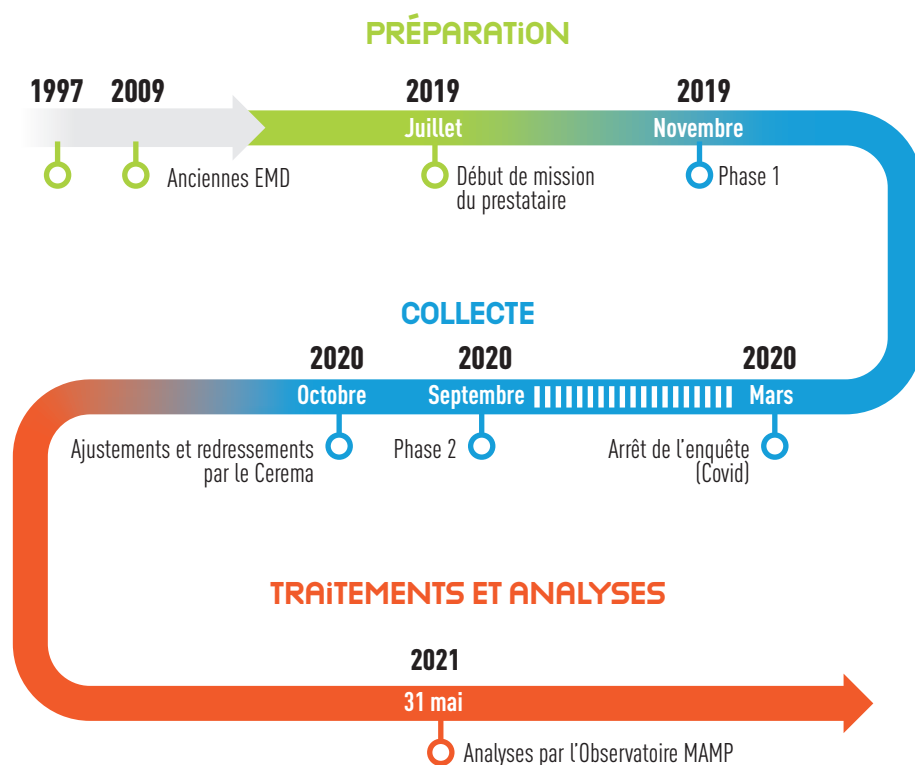
LE DÉROULÉ DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

LA PÉRIODE D'ENQUÊTE

➤ Initialement : du 5 novembre 2019 au 25 avril 2020, soit sur une durée de 16 semaines (plus 2 semaines d'aléas éventuels).

EFFET DE LA CRISE SANITAIRE COVID-19

➤ Arrêt de l'enquête le 16 mars 2020 (soit après 16 semaines sur les 18 prévues) reprise de l'enquête du 3 septembre au 16 octobre 2020.



LE PÉRIMÈTRE

180
communes

2,2 M
d'habitants dans
le périmètre

119
communes dans
les Bouches-du-Rhône

23
communes du Vaucluse
font partie du périmètre

22
communes du Var

14
communes des Alpes-
de-Haute-Provence

2
communes du Gard font
partie du périmètre

LE DÉROULÉ DE L'ENQUÊTE

25 530
personnes interrogées
dans le périmètre EMC²
de 5 ans et plus, tirées au sort

50%
de personnes
interrogées en face
à face

**50% de personnes interrogées
par téléphone avant l'arrêt dû
à la crise sanitaire**

19 966
des personnes
interrogées

**avant l'arrêt dû à la crise
sanitaire**

5 564
des personnes
interrogées

**après l'arrêt dû à la crise
sanitaire**

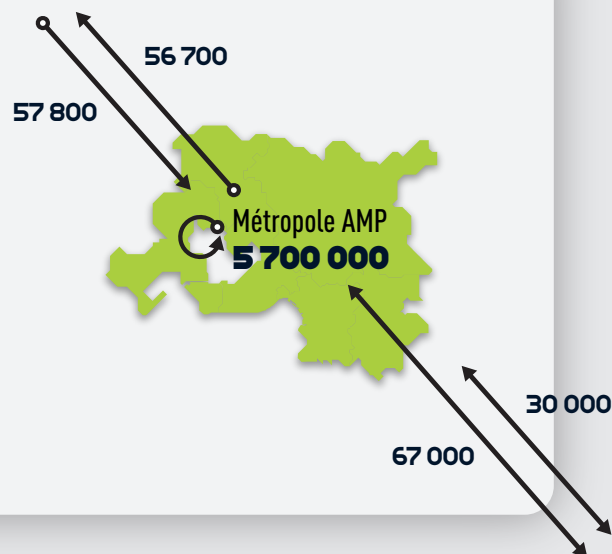
COMBIEN ?

LES HABITANTS SE DÉPLACENT MOINS

LES ÉCHANGES EN 2019

Extérieur au périmètre de l'enquête EMC²

Périmètre de l'enquête EMC²



/// AIDE À LA LECTURE

Un déplacement

Il est comptabilisé à chaque fois qu'un individu indique une nouvelle raison de se déplacer sur l'espace public quel que soit son mode de déplacement.

- Le volume de déplacements internes à la Métropole mais aussi les échanges avec les autres territoires ont diminué depuis 2009.
- Les raisons de cette évolution sociétale (évolution démographique, économie et comportement...) restent à étudier, toutes ne seront pas visibles par les résultats de l'EMC².

3,4
dépl. / jour / pers.
3,9 en 2009

6,3 MILLIONS
dépl. / jour
6 700 000 en 2009

39,2 MILLIONS
km parcourus / jour
41 millions en 2009

+de 200 000
déplacements avec
l'extérieur de la Métropole
Toulon, Var, Pays d'Arles...

ENQUÊTE NATIONALE

3 dépl. / jour / pers. en 2019

ENQUÊTE MÉTROPOLÉ DE BORDEAUX

4,2 dépl. / jour / pers. en 2017
3,8 en 2009

ENQUÊTE MÉTROPOLÉ LILLE

3,99 dépl. / jour / pers. en 2016
4,05 en 2006

ENQUÊTE GRAND BESANÇON

3,8 dépl. / jour / pers. en 2018
4,5 en 2005

ENQUÊTE ÎLE DE FRANCE

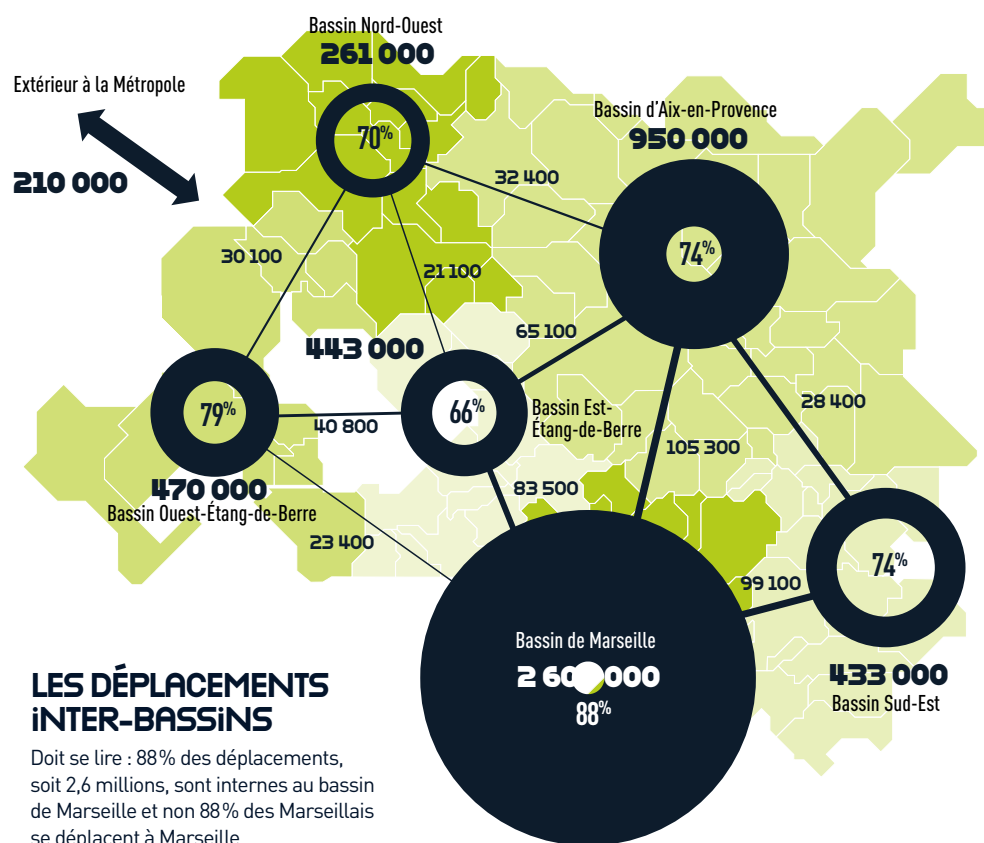
3,8 dépl. / jour / pers. en 2019

ENQUÊTE MÉTROPOLÉ DE LYON

3,55 dépl. / jour / pers. en 2015
3,75 en 2006

COMBIEN ?

DES DÉPLACEMENTS PRINCIPALEMENT EFFECTUÉS AU SEIN DES BASSINS DE MOBILITÉ



Les déplacements inférieurs à 5 000 ne sont pas représentés.

- 75 % des déplacements des habitants de la Métropole AMP ont une origine et une destination interne aux bassins de mobilités.
- Seuls 3 % des déplacements ont pour destination l'extérieur de la Métropole.
- Le territoire vécu quotidiennement par les habitants de la métropole se localise donc majoritairement à l'intérieur des bassins de mobilités.

/// AIDE À LA LECTURE //////////////////////////////////////

Qu'est-ce qu'un bassin de mobilité ?

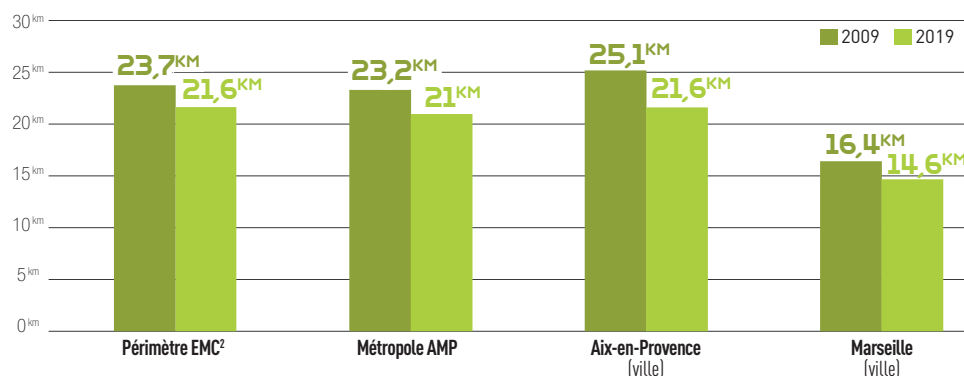
En raison de la nature multipolaire et de la taille importante de la Métropole, le Plan de la mobilité a défini des bassins de mobilité sur lesquels s'organisent les mobilités quotidiennes :

- le **bassin de Marseille** : composé de Marseille et de 3 communes limitrophes Septèmes les Vallons, Plan-de-Cuques et Allauch ;
- le **bassin d'Aix-en-Provence** : composé d'Aix-en-Provence et 32 communes ;
- le **bassin Nord-Ouest** : composé de Salon-de-Provence et de 13 communes ;
- le **bassin Ouest Étang de Berre** : composé de Miramas, Istres, Martigues et 7 communes ;
- le **bassin Est Étang de Berre** : composé de Marignane, Vitrolles et 11 communes ;
- le **bassin Sud-Est** : composé d'Aubagne, La Ciotat et 16 communes.

COMBIEN ?

DEPUIS 2009, DES DÉPLACEMENTS PLUS COURTS EN TEMPS ET EN DISTANCE

DES DÉPLACEMENTS INFÉRIEURS DE 2 KM PAR RAPPORT À 2009.



- La distance moyenne parcourue par jour par les habitants est influencée par les lieux de résidence.
- C'est à Marseille que la distance moyenne est la plus courte.

/// AIDE À LA LECTURE ///

Les déplacements en lien avec l'extérieur du périmètre d'enquête 2009 ne sont pas comptabilisés afin d'assurer une comparabilité des données. Il s'agit de moyennes tous modes et tous motifs.

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE LILLE

20^{KM}
par déplacement/jour en 2016
16 km en 2006

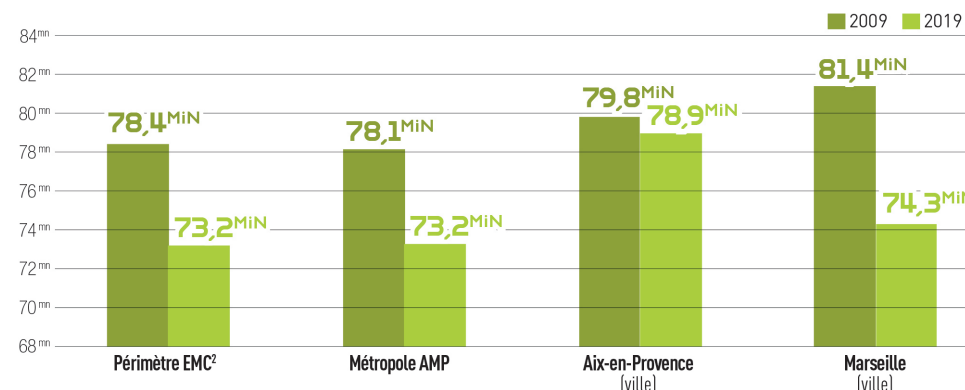
ENQUÊTE ÎLE-DE-FRANCE

18^{KM}
par déplacement/jour en 2019
moyenne stable par rapport à 2010

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE BORDEAUX

16^{KM}
par déplacement/jour en 2017
16 km en 2009

EN 2019, LE TEMPS CONSACRÉ CHAQUE JOUR À SE DÉPLACER POUR UN HABITANT DE LA MÉTROPOLE EST DE 1H13, IL ÉTAIT DE 1H18 EN 2009.



- Une baisse du temps de déplacement est observée sur tout le territoire. La plus importante est celle de Marseille, les habitants ont gagné 7 min de temps de déplacement.

ENQUÊTE ÎLE-DE-FRANCE

1^{H12} pour se déplacer en 2018

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE LILLE

1^{H12} pour se déplacer en 2016

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE BORDEAUX

1^{H09} pour se déplacer en 2017
1h en 2009

VITESSE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT TOUS MODES

MARSEILLE

11,8^{KM/H}

AIX-EN-PROVENCE

16^{KM/H}

PÉRIMÈTRE EMC²

17,7^{KM/H}

COMBIEN ?

UNE BAISSÉ DE LA MOBILITÉ LIÉE EN PARTIE À LA BAISSÉ DES HYPERMOBILES ET À L'AUGMENTATION DES IMMOBILES

QUI SONT-ILS ?

Les actifs temps pleins, les chômeurs et les retraités sont les CSP (Catégories Socio-Professionnelles) les plus représentées dans les hypermobiles et ce sont principalement des habitants des villes moyennes (Salon, Vitrolles, Martigues...). Les immobiles sont principalement marseillais. Les chômeurs, les personnes au foyer et les étudiants sont surreprésentés.

- La part des personnes n'effectuant aucun déplacement a augmenté de 2% et celle des hypermobiles passe de 9 à 5 %.
- La variation de ces deux extrêmes est un des facteurs de la baisse de la mobilité observée.

5%
d'hypermobiles en 2019
9% en 2009

12%
d'immobiles en 2019
10% en 2009

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE STRASBOURG

6% d'hypermobiles en 2019
5% en 2009

7% d'immobiles en 2019
9% en 2009

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE LILLE

6% d'hypermobiles en 2016
5,5% en 2006

9,4% d'immobiles en 2016
10% en 2009

LES HYPERMOBILES



Nombre moyen de déplacements
9,4



Temps moyen d'un déplacement
15 MIN

Distance moyenne d'un déplacement



ENSEMBLE DES ENQUÊTÉS



Nombre moyen de déplacements
3,4



Temps moyen d'un déplacement
21 MIN

Distance moyenne d'un déplacement



/// AIDE À LA LECTURE

Un immobile

Une personne qui ne s'est pas déplacée la veille du jour de l'enquête.

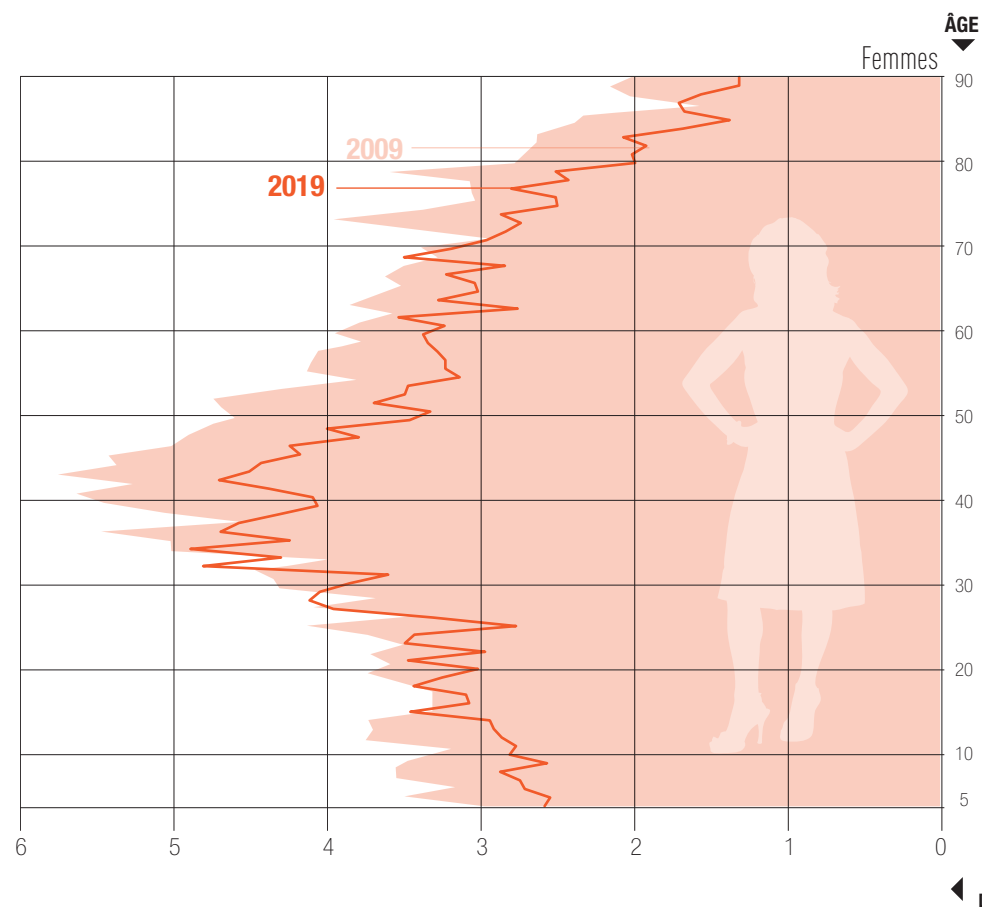
Un hypermobile

Une personne qui s'est déplacée plus de 8 fois la veille du jour de l'enquête.

COMBIEN ?

UNE BAISSÉ DE LA MOBILITÉ QUI CONCERNE TOUTES LES CLASSES D'ÂGE

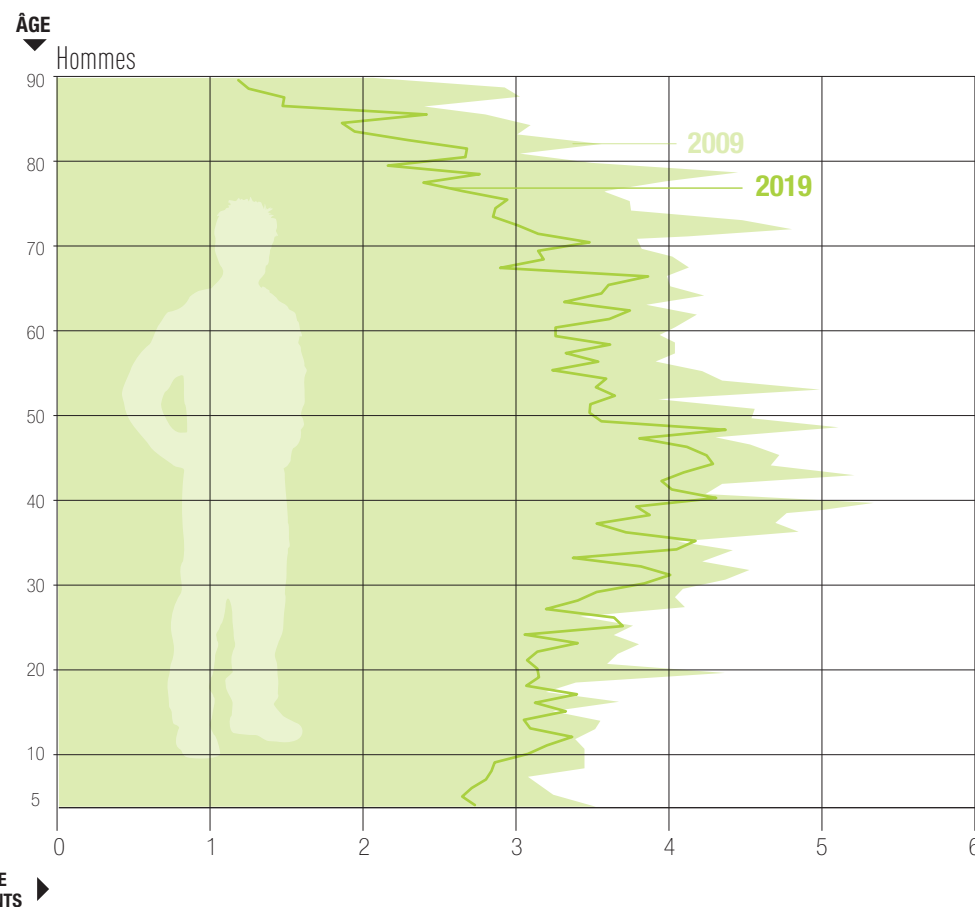
LES DÉPLACEMENTS HOMME / FEMME



LE RATRAPAGE, UNE RÉALITÉ ?

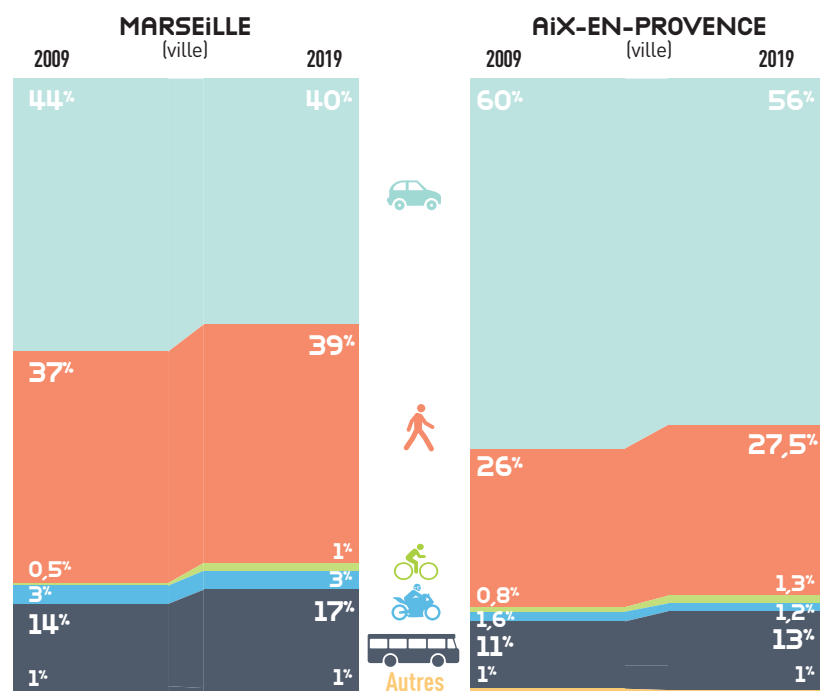
L'évolution de la mobilité chez les femmes ne doit pas masquer les écarts encore importants, en particulier dans les ménages avec au moins un enfant et chez les seniors.

- Elle est particulièrement importante chez les femmes entre 30 et 40 ans et chez les hommes de plus de 80 ans qui perdent 1 déplacement.
- Elle concerne presque toutes les classes d'âge autant chez les hommes et que les femmes.
- Seule la tranche d'âge des femmes de 80 ans augmente ses déplacements.



COMMENT ?

AUGMENTATION DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DIMINUTION DE LA VOITURE



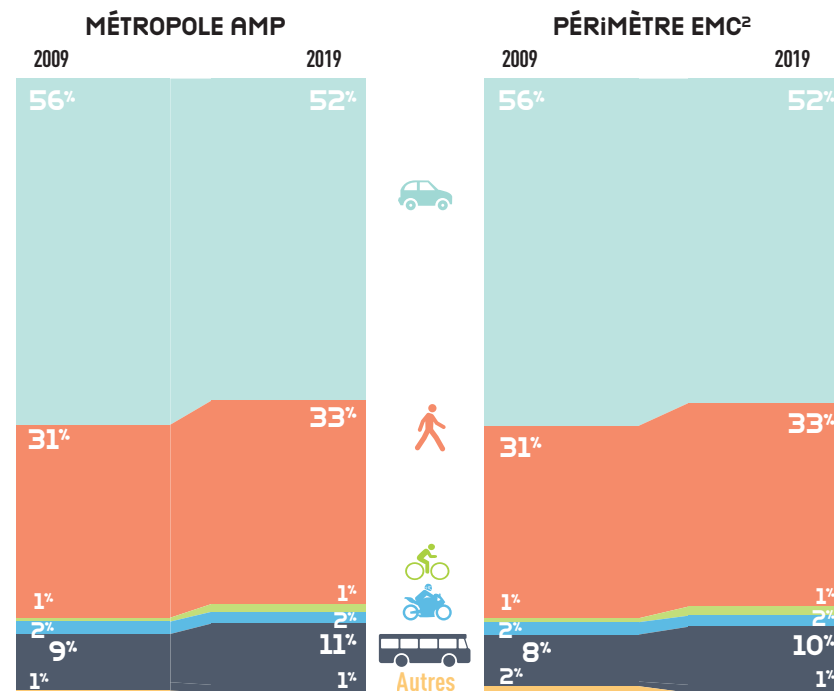
LES PARTS MODALES REPRÉSENTENT LA PROPORTION DES DÉPLACEMENTS QUI SONT RÉALISÉS SELON LEUR MODE PRINCIPAL.

- Une baisse généralisée de la voiture au profit des modes alternatifs.
- Une hausse des transports en commun et particulièrement à Aix-en-Provence, Marseille et dans les villes moyennes.
- Une part modale des vélos toujours marginale mais une forte hausse en pratique.

/// AIDE À LA LECTURE

Les chiffres présentés ne sont pas ceux du lieu de résidence, ils regroupent l'ensemble des déplacements effectués dans les périmètres indiqués.

Exemple : « 39% des déplacements réalisés à Marseille sont faits à pied » et non « 39% des déplacements réalisés par les habitants de Marseille sont faits à pied ».



ENQUÊTE MÉTROPOLÉ DE LILLE EN 2016

57% voiture
30% marche à pied
11% transports en commun
15% vélo
0,3% moto
0,9% autres

COMMENT ?

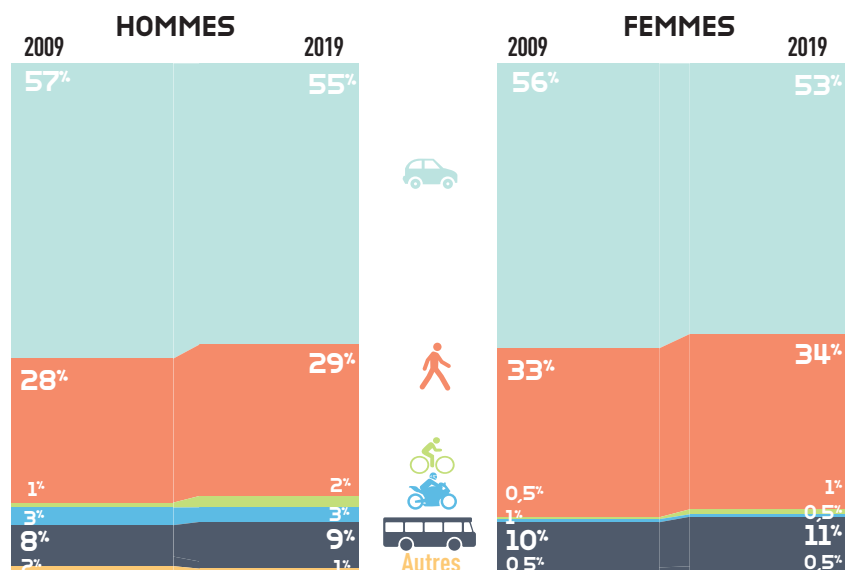
LES FEMMES MOINS UTILISATRICES DE LA VOITURE

LA MOBILITÉ DES HOMMES ET DES FEMMES EST QUASIMENT ÉGALE.

- Les écarts dans la pratique des différents modes de déplacement ont diminué en 10 ans.
- Les hommes utilisent plus la voiture, le vélo et la moto que les femmes.
- Les femmes se déplacent davantage à pied et en transports en commun.

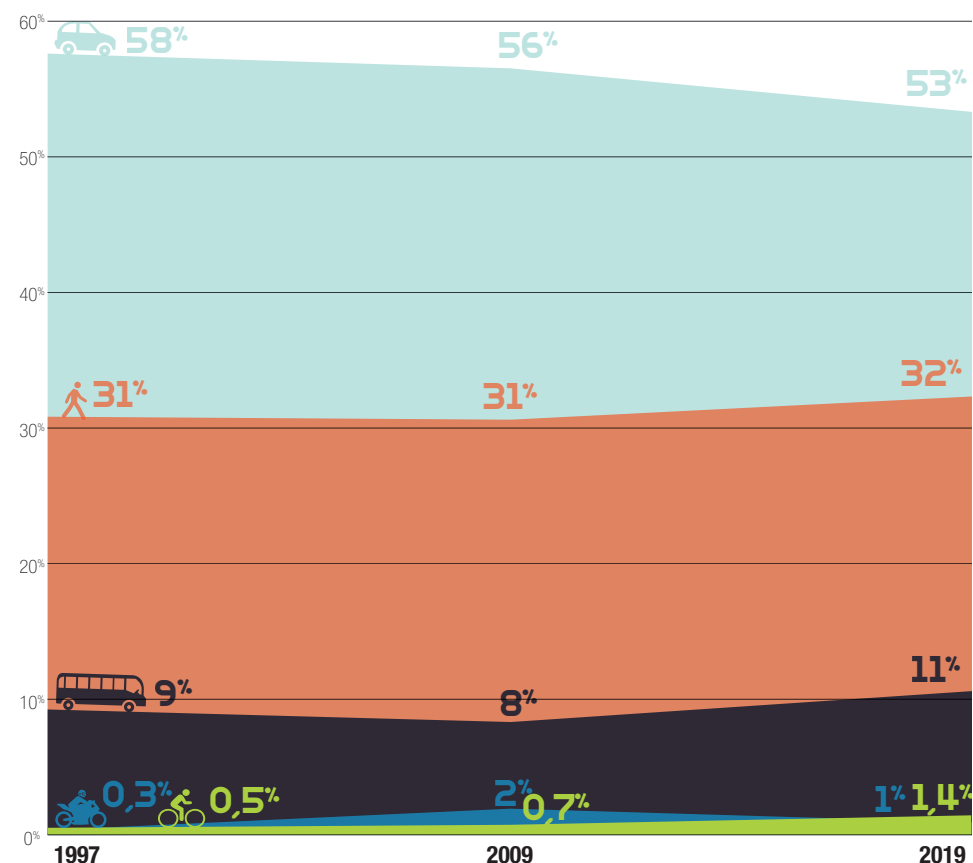
3,40
déplacements pour
les hommes en 2019

3,38
déplacements pour
les femmes en 2019



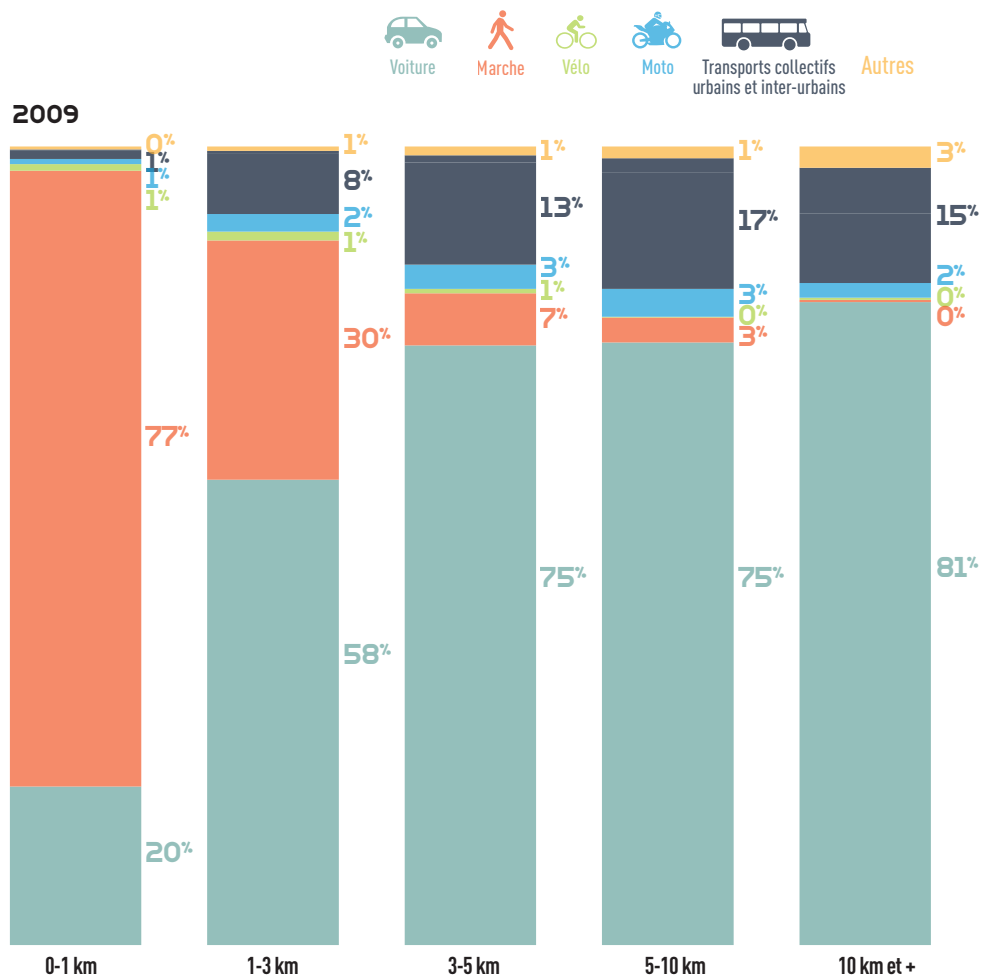
COMMENT A ÉVOLUÉ LA MOBILITÉ EN 20 ANS ?

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES LORS DES TROIS ENQUÊTES MOBILITÉ



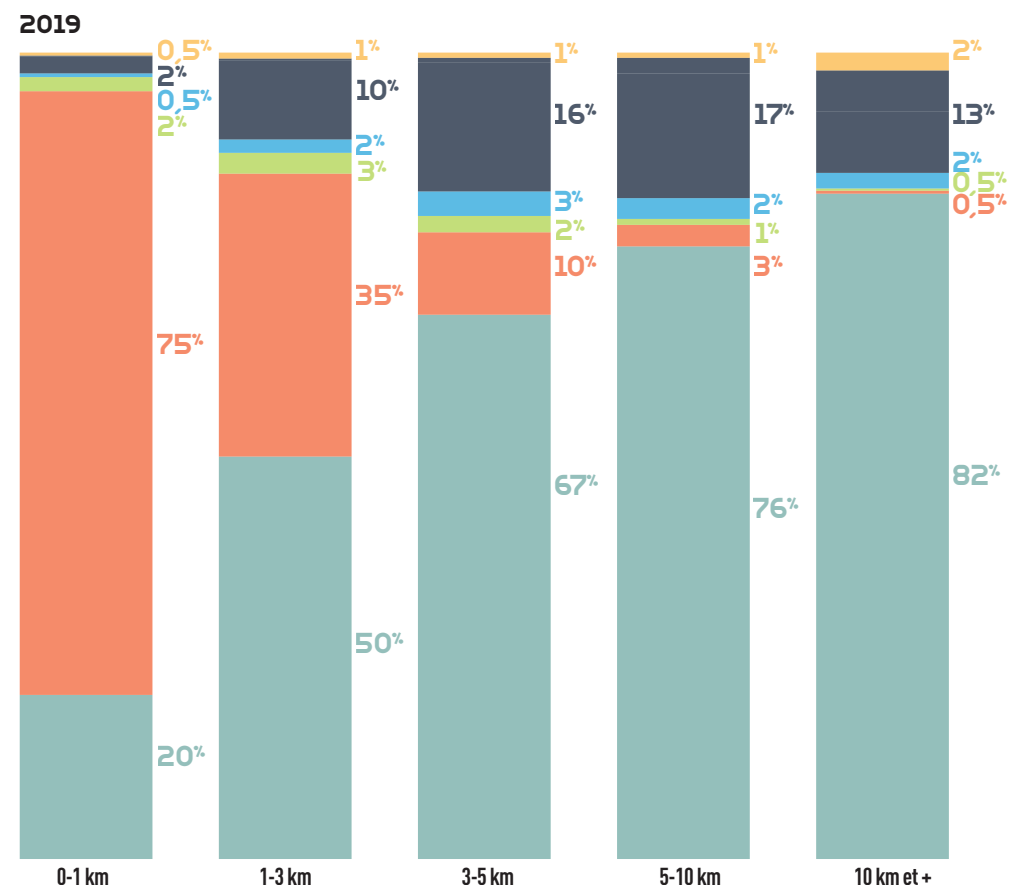
COMMENT ?

DES DÉPLACEMENTS QUI S'EFFECTUENT MAJORITAIREMENT EN VOITURE



UNE BAISSSE DE LA VOITURE EN PART MODALE MAIS DES VOLUMES D'USAGES QUI AUGMENTENT.

La part des déplacements inférieurs à 10 km a augmenté (+2%) alors que ceux de plus de 10 km a diminué (-2%). On observe donc une augmentation des déplacements de courtes distances. Toutefois, ces déplacements de courtes distances ne se font pas forcément avec des modes les plus adaptés à la distance. Depuis 2009, les déplacements de moins d'1 km réalisés en voiture ont augmenté de 10%, alors qu'ils auraient pu être réalisés à vélo ou à pied.



COMMENT ?

UNE MOTORISATION DES MÉNAGES QUI RESTE STABLE

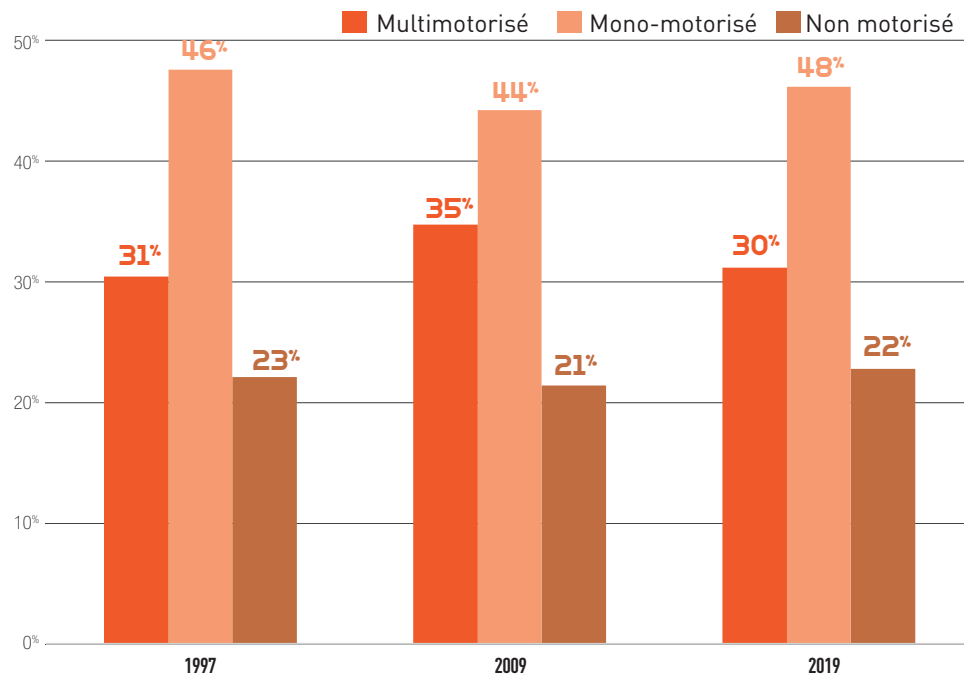
84%
des ménages motorisés
en 2019

83% en 2009

ENQUÊTE FRANCE

-5% de motorisation par ménage
entre 1994 et 2008
En 2015 : 0 véhicule : 19%, 1 véhicule : 45%
2 véhicules et + : 36%

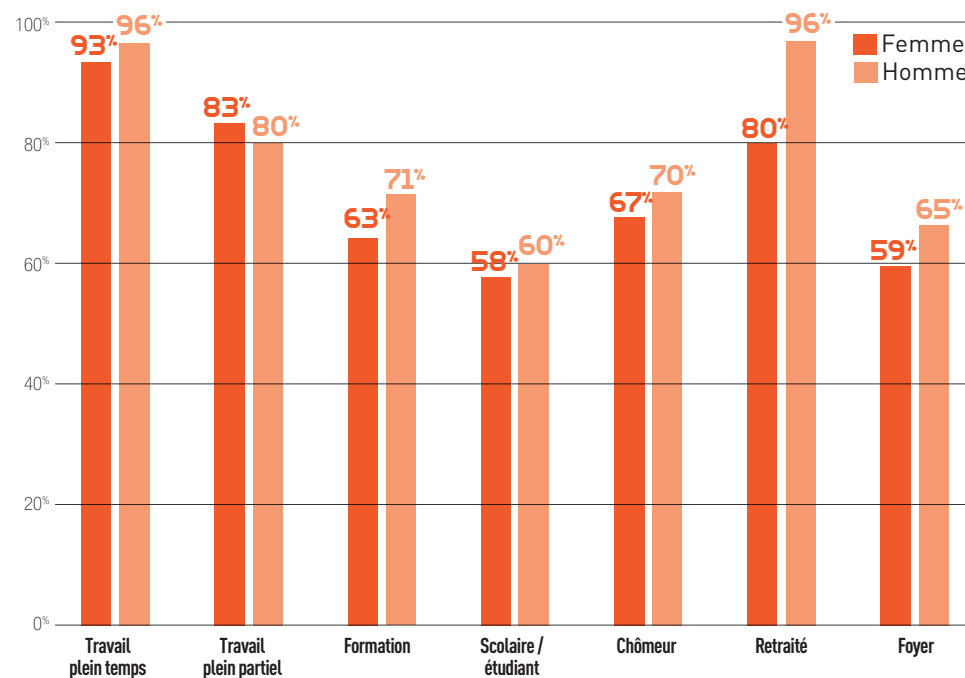
LA MOTORISATION PAR MÉNAGE



77% DES 18 ANS ET PLUS POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE.

- Les écarts de possession du permis de conduire entre les hommes et les femmes sont de moins en moins importants...
- ... mais des différences sont observables selon l'occupation. Les plus importantes sont chez les retraités.
- Le taux de motorisation (nombre moyen de véhicule possédé par ménage) reste stable depuis 1997 cependant cet indicateur ne prend pas en compte la taille des ménages qui elle a diminué en 10 ans.

LA POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE PAR OCCUPATION PRINCIPALE ET PAR GENRE

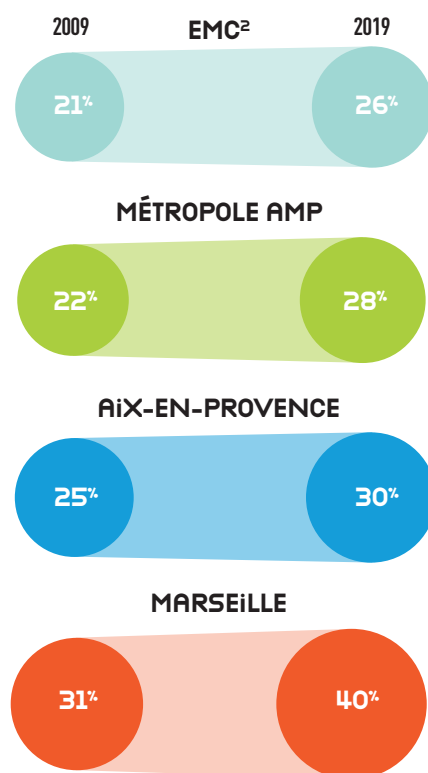


COMMENT ?

DE PLUS EN PLUS D'ABONNÉS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

➤ L'augmentation de l'usage des transports en commun s'accompagne d'une hausse de la possession des abonnements TC particulièrement marquée en milieu urbain.

LA POSSESSION D'ABONNEMENTS AUX TRANSPORTS EN COMMUN



28%
des femmes abonnées
aux Transports
en commun (TC)

23%
des hommes abonnés
aux Transports
en commun (TC)

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE STRASBOURG

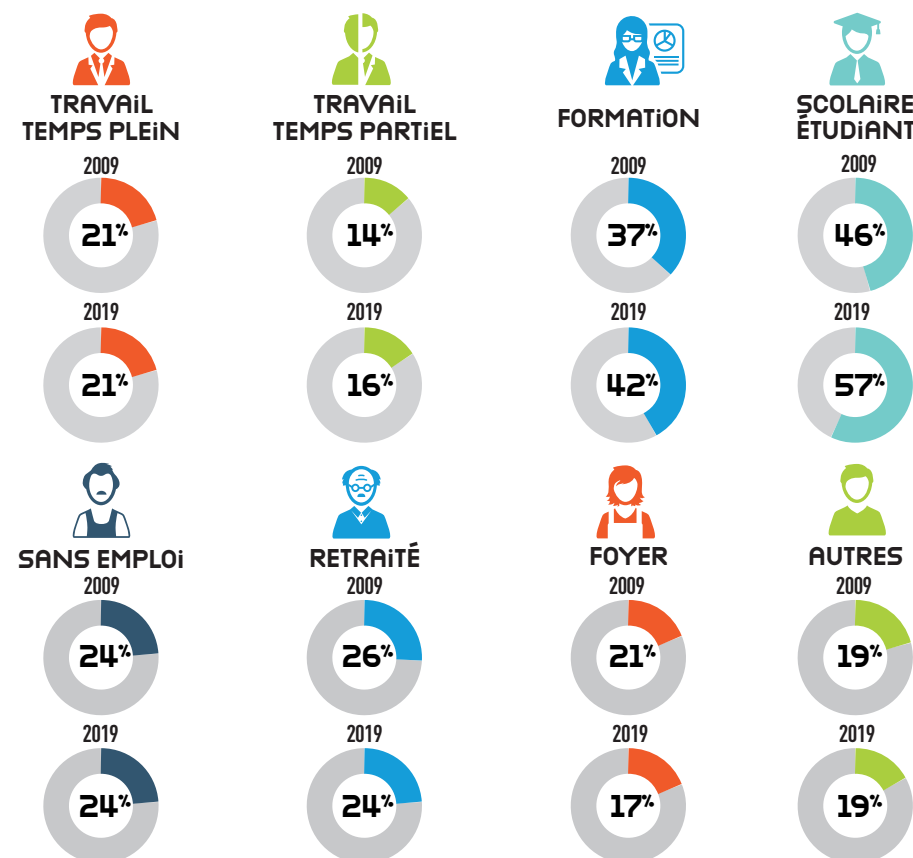
39% d'abonnés aux TC en 2019
25% en 2009

ENQUÊTE BAS-RHIN

25% d'abonnés aux TC en 2019
17% en 2009

➤ En 2019, les étudiants sont les plus abonnés : 57% d'entre eux possèdent un abonnement, soit une augmentation de 10 points.

LA POSSESSION D'UN ABONNEMENT TC PAR OCCUPATION



COMMENT ?

AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS À VÉLO

SUR L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO, LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE) REPRÉSENTE 10% ET LE VÉLO EN LIBRE SERVICE 5%.

- L'utilisation des Engins de Déplacement Personnel (EDP) a été multipliée par 6.
- Très marginaux en 2009, ces modes ont pris de l'ampleur en grande partie dans les grandes villes, mais les petites villes et les villes moyennes sont également concernées par cette augmentation.
- La pratique du vélo a plus que doublé en 10 ans dans les grandes villes, et elle a particulièrement augmenté dans les villes moyennes.
- Il faut également noter que la période de l'enquête (novembre à avril), moins propice au vélo influe sur les résultats, la pratique suit une variation saisonnière.

74%
des déplacements
à vélo

se font sur des courtes distances
(<3 km)

98%
des déplacements
en EDP

se font sur des courtes distances
(<3 km)

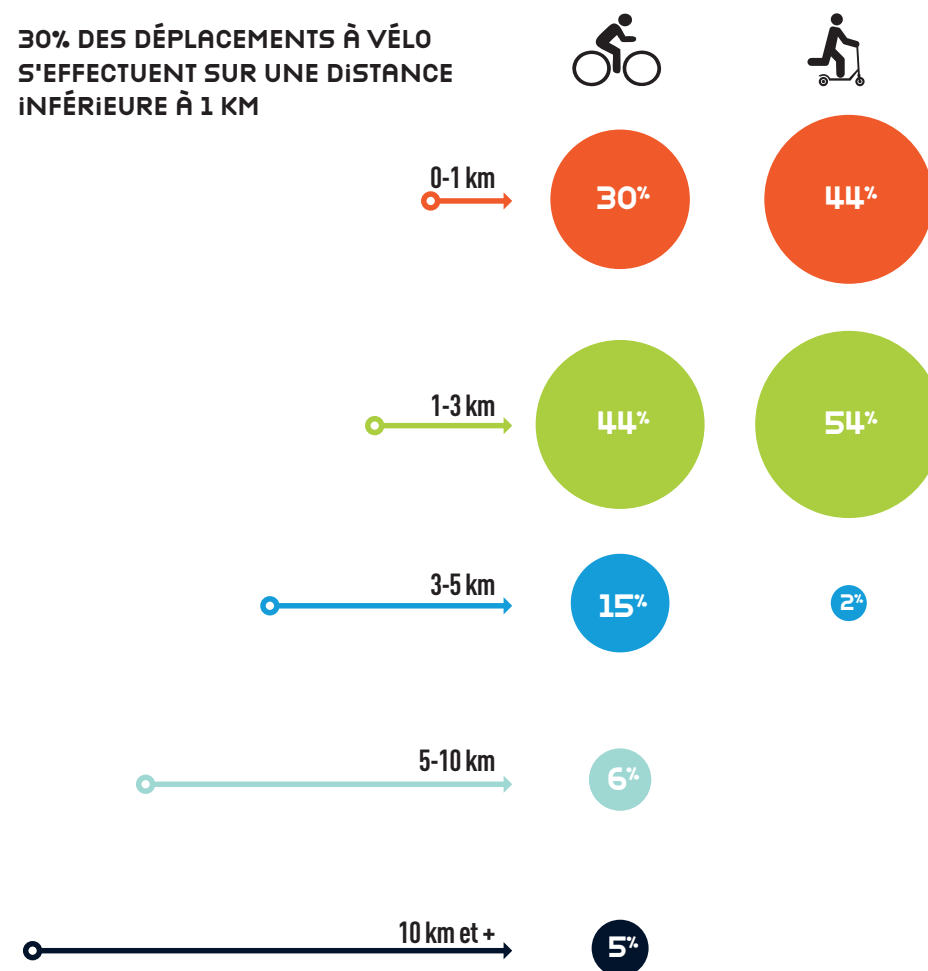
3 FOIS +
de déplacements à vélo

se font sur des longues distances
(>5 km)

LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS
À VÉLO



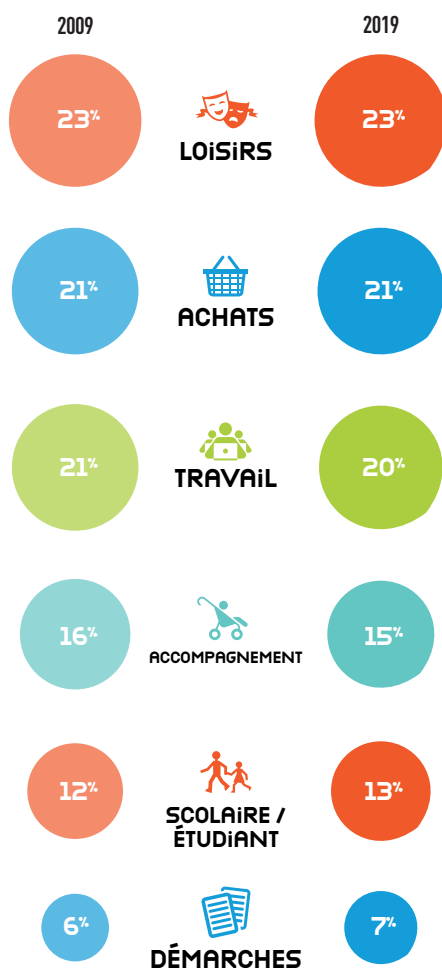
30% DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
S'EFFECTUENT SUR UNE DISTANCE
INFÉRIEURE À 1 KM



POURQUOI ?

UN TIERS DES DÉPLACEMENTS SONT LIÉS À DES MOTIFS CONTRAINTS

LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT



82%
des motifs
accompagnements
sont liés aux enfants

24%
des déplacements sont
secondaires en 2019
22% en 2009

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE RENNES

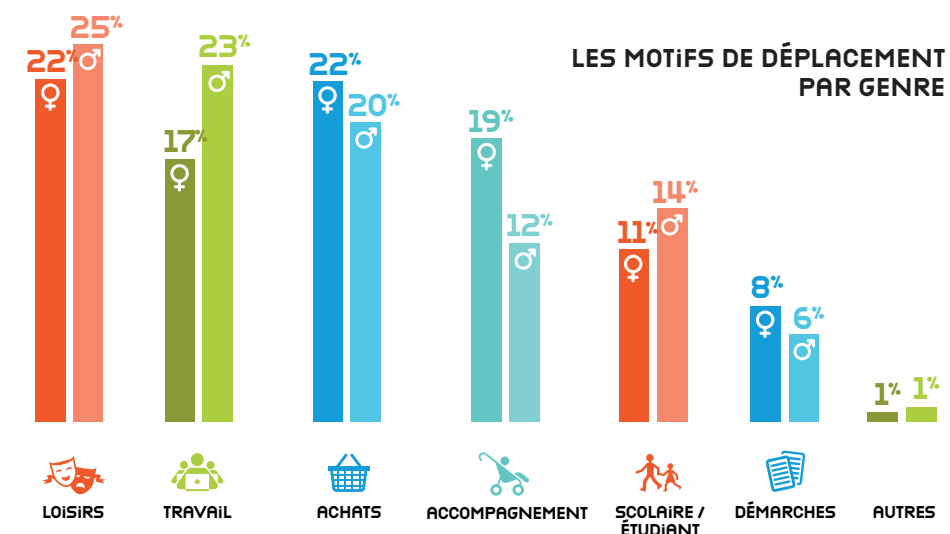
24% visites / loisirs en 2018
21% travail
21% affaires personnelles
20% achats
12% scolaire

ENQUÊTE MÉTROPOLE DE STRASBOURG

24% visites / loisirs en 2019
21% travail
21% achats
14% scolaire
13% accompagnement

LES FEMMES PLUS ACCOMPAGNANTES QUE LES HOMMES

Bien que peu d'écart soit constaté dans les motifs de déplacements entre les hommes et les femmes, les écarts se creusent selon les occupations principales : lorsqu'une femme est à temps partiel ou au chômage, les déplacements liés à l'accompagnement augmentent, chez les hommes, ce sont les déplacements liés aux loisirs qui prennent le plus de points.



/// AIDE À LA LECTURE

Motif : le motif est toujours celui de la destination sauf quand il s'agit d'un retour au domicile, alors il est classé en fonction du motif origine.

Exemple : lieu de travail-domicile, le motif est travail.

Déplacements contraints : les déplacements avec le motif scolaire et travail.

Exemple : domicile-travail.

Déplacements secondaires : les déplacements qui ne sont pas liés au domicile, avec le motif autre que scolaire et travail.

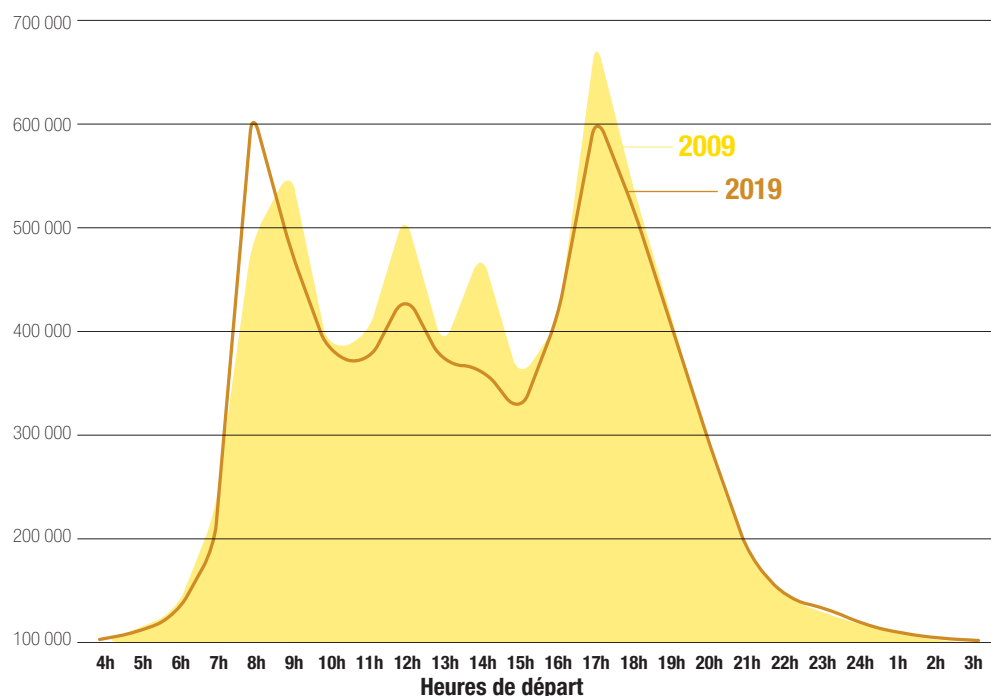
Exemple : travail-loisirs ou accompagnement-achats.

QUAND ?

MOINS DE DÉPLACEMENTS EN 2019 ENTRE 12H ET 14H

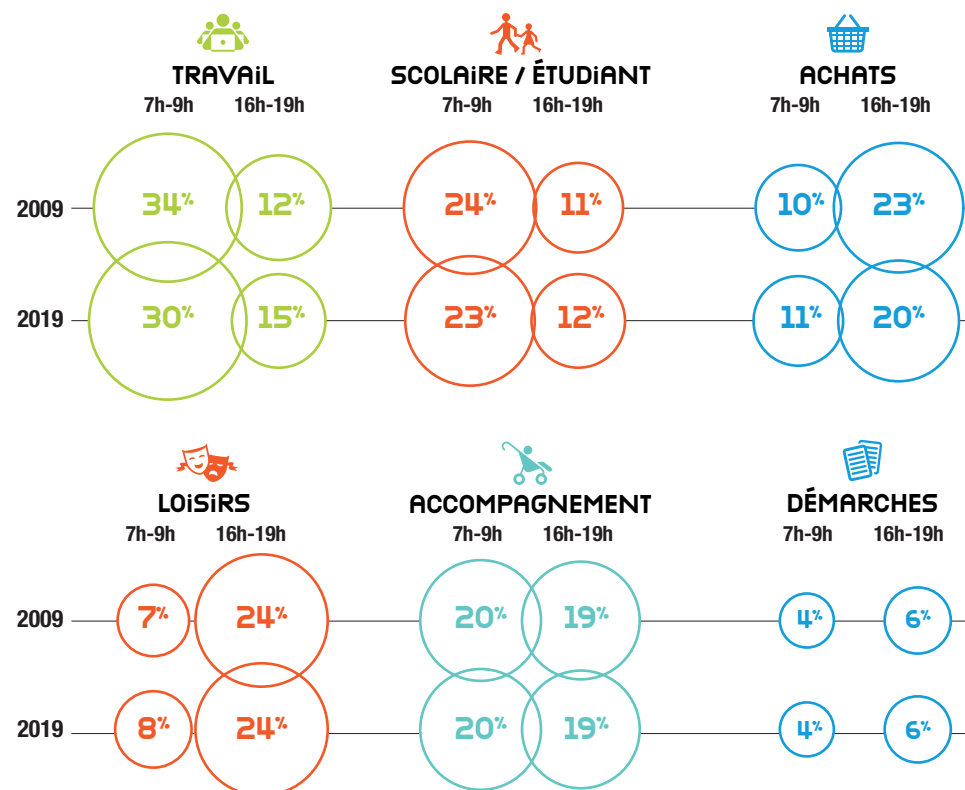
LES ÉVOLUTIONS MAJEURES :

- quel que soit le territoire l'heure de pointe se situe entre 7h-9h le matin et 16h-19h le soir ;
- diminution de la pointe du soir et renforcement de celle du matin ;
- l'heure de pointe du matin est moins étalée et plus matinale ;
- Pause-déjeuner : moins de retours à domicile (~ 30 %) et d'accompagnement (~ 85 %).



DES MOTIFS PLUS DIVERSIFIÉS EN HEURE DE POINTE DU SOIR PAR RAPPORT AU MATIN

L'heure de pointe du matin est principalement liée au travail et au scolaire. L'heure de pointe du soir est beaucoup plus diversifiée : le travail et le scolaire ne sont plus dominants.

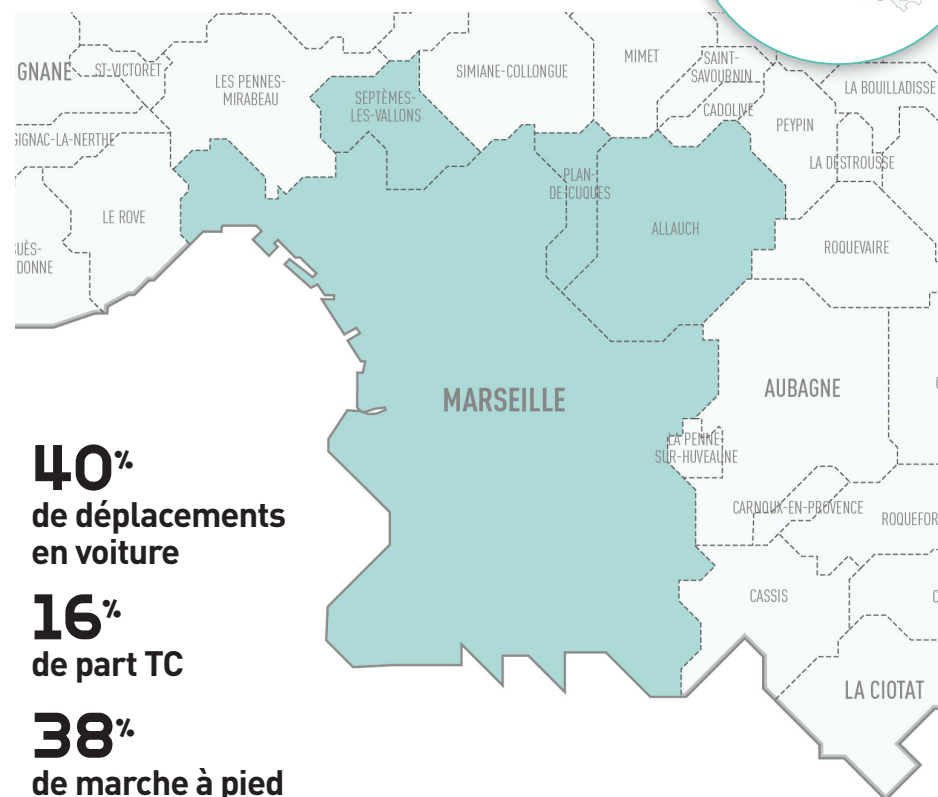


ZOOM PAR BASSIN

DE MOBILITÉ

BASSIN DE MOBILITÉ MARSEILLE

MARSEILLE LE BASSIN DE MOBILITÉ QUI UTILISE
LE MOINS LA VOITURE ET QUI MARCHE LE PLUS



40%
de déplacements
en voiture

16%
de part TC

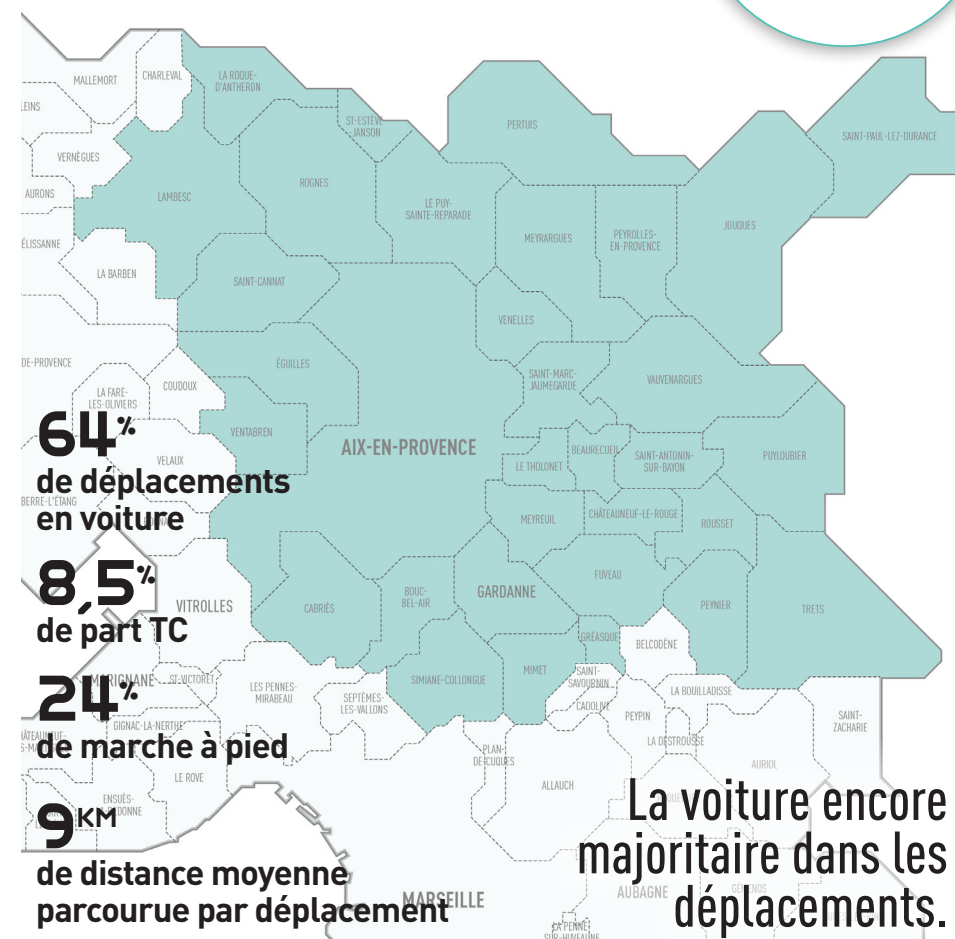
38%
de marche à pied

7KM
de distance moyenne
parcourue par déplacement

Un Territoire
qui attire.

BASSIN DE MOBILITÉ AIX-EN-PROVENCE

AIX-EN-PROVENCE EST LE BASSIN DE MOBILITÉ
QUI ÉCHANGE LE PLUS AVEC L'EXTÉRIEUR
DE LA MÉTROPOLE



64%
de déplacements
en voiture

8,5%
de part TC

24%
de marche à pied

9KM
de distance moyenne
parcourue par déplacement

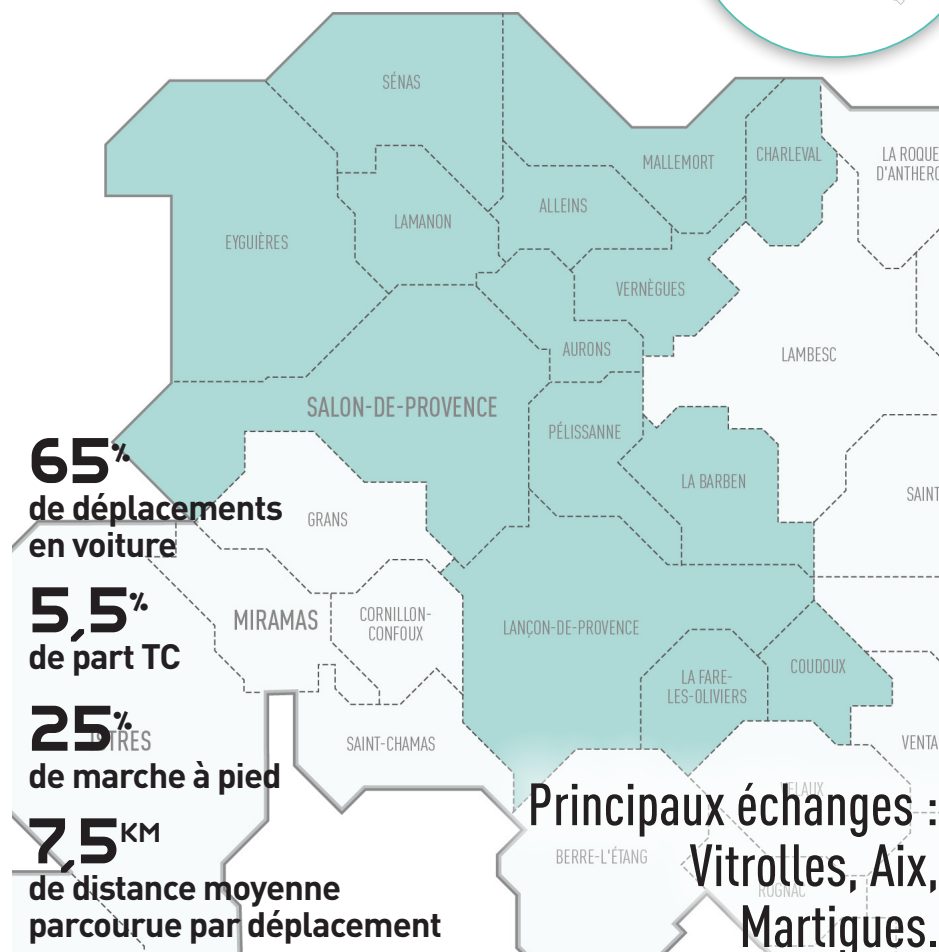
La voiture encore
majoritaire dans les
déplacements.

ZOOM PAR BASSIN

DE MOBILITÉ

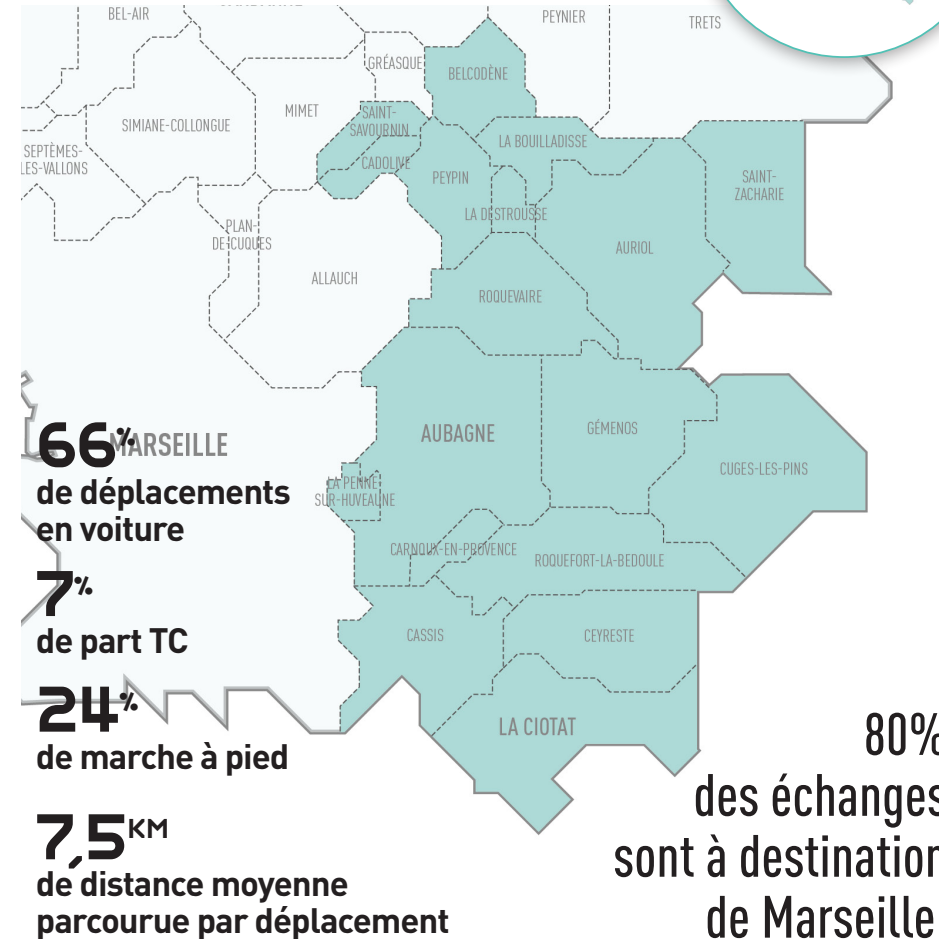
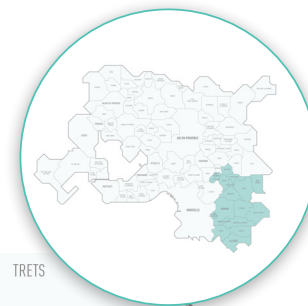
BASSIN DE MOBILITÉ NORD-OUEST

UNE BAISSÉ DE 8 POINTS DE LA VOITURE
AU PROFIT DE LA MARCHÉ À PIED ET DES TC.



BASSIN DE MOBILITÉ SUD-EST

UNE PART MODALE TC QUI A AUGMENTÉ
EN 10 ANS.

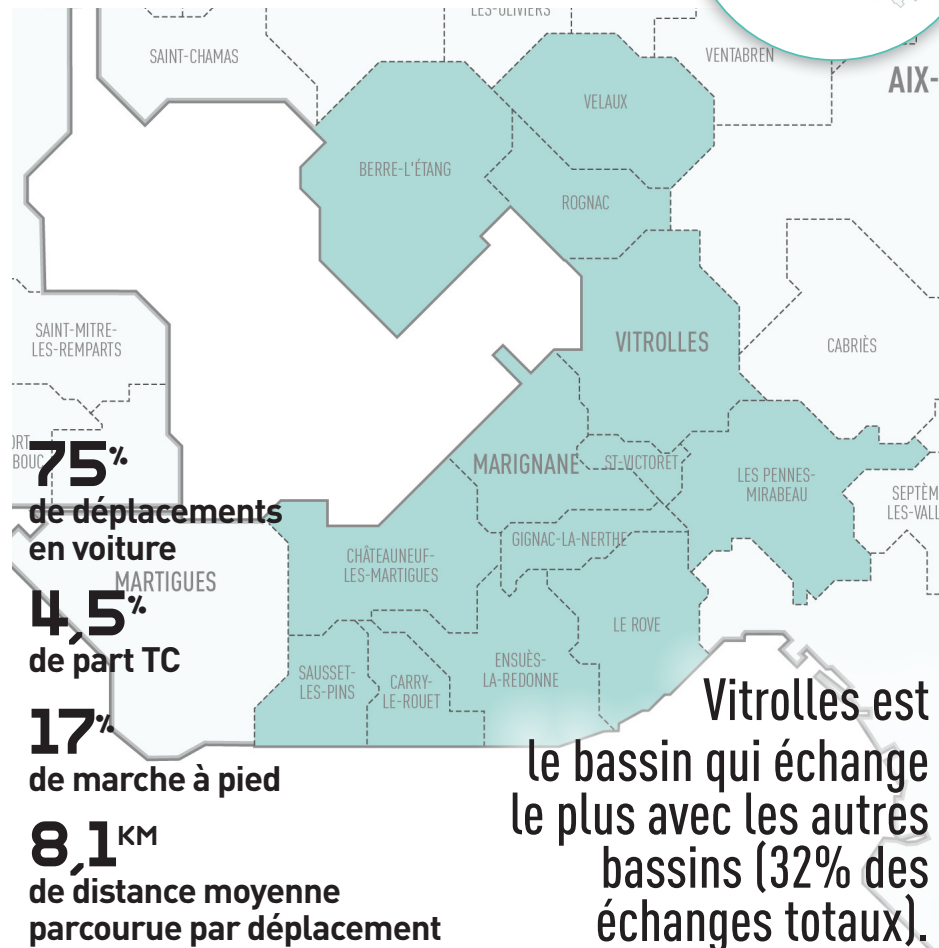
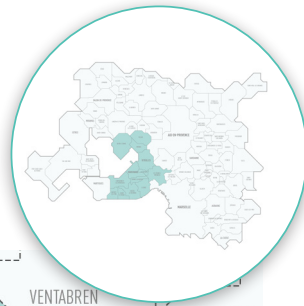


ZOOM PAR BASSIN

DE MOBILITÉ

BASSIN DE MOBILITÉ EST-ÉTANG-DE-BERRE

MALGRÉ UNE FORTE BAISSE, LA VOITURE RESTE MAJORITAIRE DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ EST-ÉTANG-DE-BERRE.



BASSIN DE MOBILITÉ OUEST-ÉTANG-DE-BERRE

OUEST-ÉTANG-DE-BERRE EST LE BASSIN OÙ LES PARTS MODALES ONT LE MOINS VARIÉ.



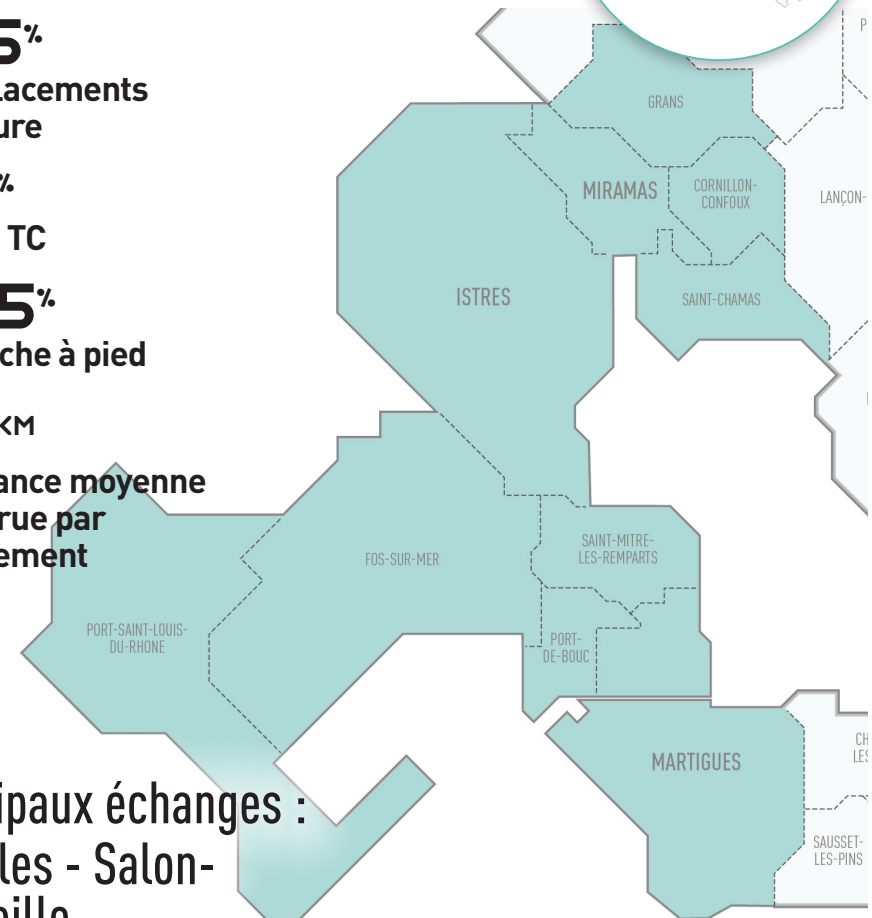
67,5%
de déplacements
en voiture

5,5%
de part TC

23,5%
de marche à pied

8,3 KM
de distance moyenne
parcourue par
déplacement

Principaux échanges :
Vitrolles - Salon-
Marseille



UNE TRÈS LÉGÈRE BAISSSE DES DÉPLACEMENTS APRÈS LE PREMIER CONFINEMENT

EMC²

3,3

déplacements pendant
la période Covid

3,4 avant la crise sanitaire

MARSEILLE

3,2

déplacements pendant
la période Covid

3,4 avant la crise sanitaire

MÉTROPOLE AMP

3,3

déplacements pendant
la période Covid

3,4 avant la crise sanitaire

AIX-EN-PROVENCE

3,6

déplacements pendant
la période Covid

3,6 avant la crise sanitaire

VERS UN RETOUR À LA NORMAL DANS LES MODES DE DÉPLACEMENTS ?

+1%

de part modale vélo
après le premier confinement

-1%

de part TC
après le premier confinement

95 413

actifs télétravaillant au
moins 1 fois/semaine

40 355 avant la crise sanitaire

12%

des actifs télétravaillant
au moins 1 fois/semaine

5% avant la crise sanitaire

LE JEUDI ET LE VENDREDI REPRÉSENTENT 50% DE JOURS TÉLÉTRAVAILLÉS

LUNDI

MARDI

MERCREDI

JEUDI

VENDREDI

14%

17%

15%

26%

27%

/// AIDE À LA LECTURE ///

L'échantillon Covid représente 1/5^e des déplacements enquêtés, loin de venir fausser l'enquête, il permet de mieux appréhender les impacts de la crise sanitaire sur la mobilité.

Une certaine stabilité dans le nombre et les moyens de déplacements est à noter.



www.ampmetropole.fr

EN PARTENARIAT AVEC

