

LES CHIFFRES CLÉS

DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

CERTIFIÉE CEREMA (EMC²)

2019-2020

BASSIN DE MOBILITÉ OUEST-ÉTANG-DE-BERRE

AVRIL 2022



SOMMAIRE

Introduction	5
Le déroulé de l'Enquête mobilité	6
Combien ?	8
Comment ?	14
Pourquoi ?	20
Quand ?	22

Périmètres EMC² 2019-2020

Bassin de mobilité
Nord-Ouest

Bassin de mobilité
Aix-en-Provence

Bassin de mobilité
Ouest-Étang-de-Berre

Bassin de mobilité
Sud-Est

Bassin de mobilité
Est-Étang-de-Berre

Bassin de mobilité
Marseille



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

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.

Ce document décline, pour le bassin d'Ouest-Étang de-Berre, les résultats globaux de l'EMC² publiés en septembre 2021.



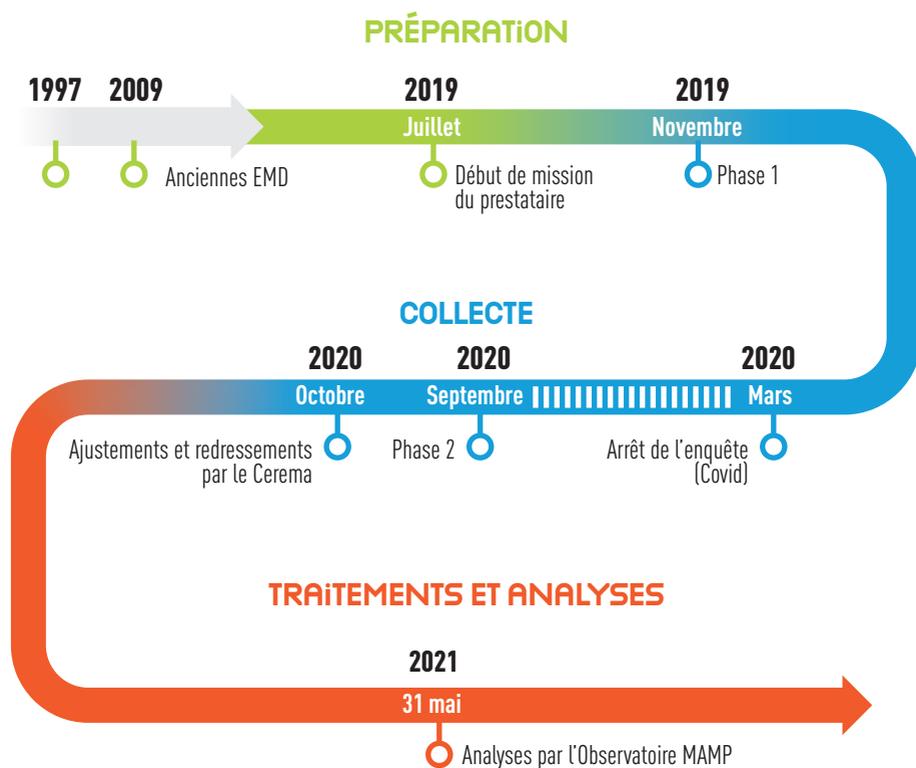
LE DÉROULÉ DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

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

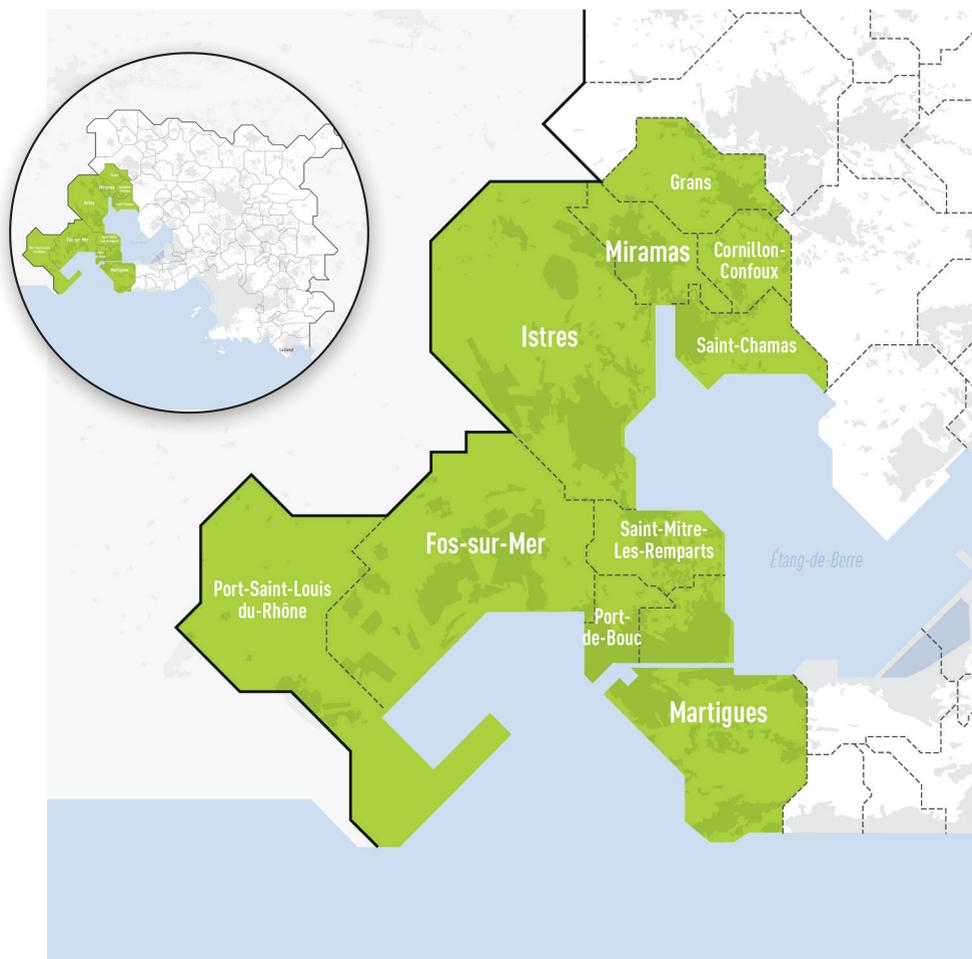
50%
de personnes
interrogées en face
à face
50% de personnes interrogées
par téléphone avant l'arrêt dû
à la crise sanitaire

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 ?

UNE BAISSÉ DES DÉPLACEMENTS DU BASSIN DE MOBILITÉ OUEST-ÉTANG-DE-BERRE



NOMBRE
D'ENQUÊTES



2 517

NOMBRE
DE COMMUNES



7

NOMBRE
D'HABITANTS



179 000

NOMBRE D'ACTIFS
RÉSIDENTS



67 500

NOMBRE D'ACTIFS
TRAVAILLANT



56 774

NOMBRE DE SCOLAIRES /
ÉTUDIANTS



36 524

NOMBRE
DE DÉPLACEMENTS / JOUR



577 000

775 000 en 2009

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS
/ JOUR / PERSONNE



3,4

4,3 en 2009

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

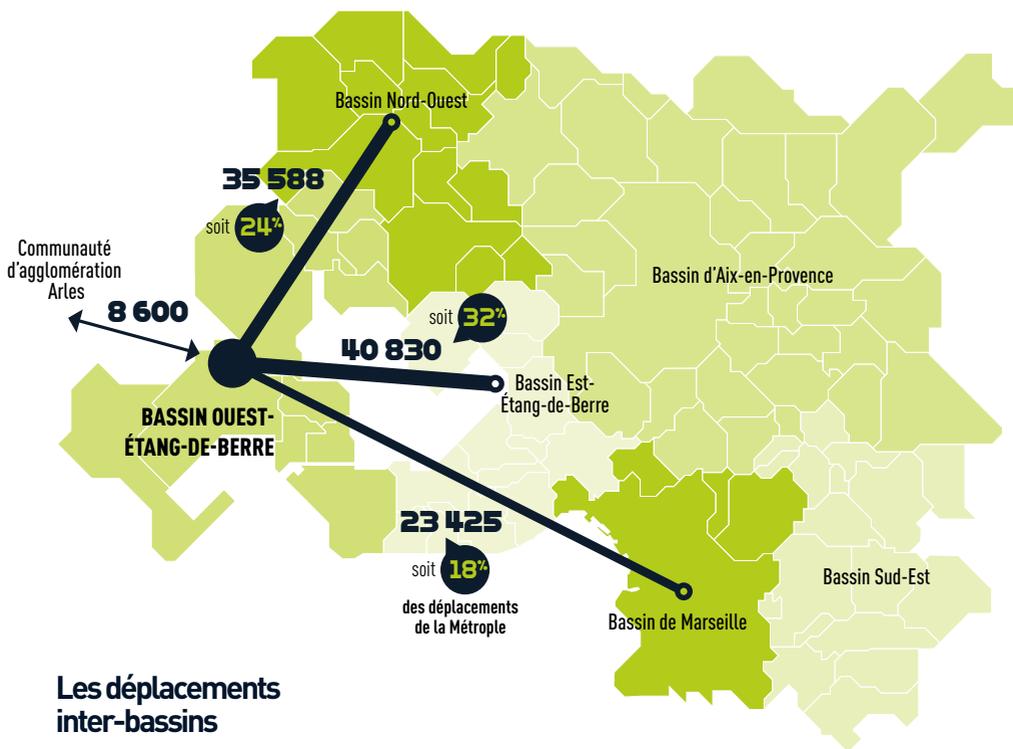
Un déplacement

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.

COMBIEN ?

LES ÉCHANGES EN 2019

LES PRINCIPAUX FLUX DE DÉPLACEMENTS



Les déplacements inter-bassins

soit **32%** doit se lire : «soit 32 % des échanges totaux s'effectuent avec le bassin Est-Étang-de-Berre».

Les déplacements inférieurs à 5000 ne sont pas représentés.

 **FLUX
RENTRANTS**
62 634

 **FLUX
SORTANTS**
61 931

- 86% des flux entrants et sortants du bassin de mobilité Ouest-Étang-de-Berre sont internes à la métropole.
- Le bassin Est-Étang-Berre est le bassin avec lequel il y a le plus d'échanges, soit 32% des échanges totaux du bassin Ouest-Étang-de-Berre.
- 79% des déplacements sont internes au bassin, le territoire vécu quotidiennement par les habitants du bassin se localise majoritairement dans les bassins de mobilité .

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

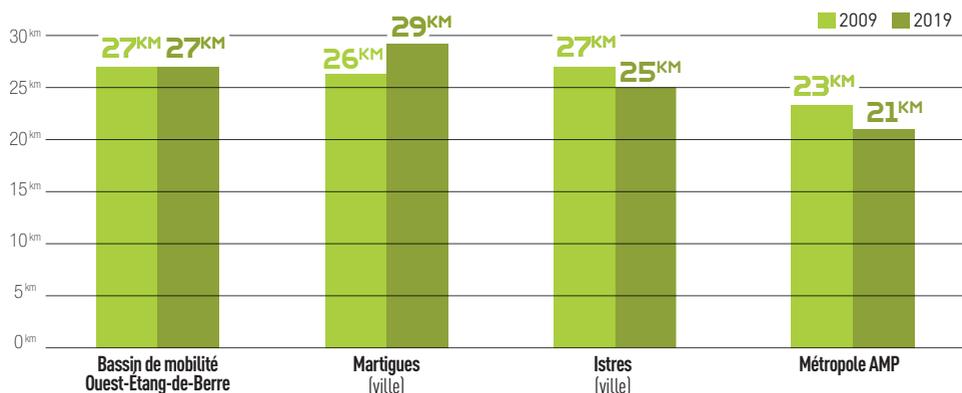
Qu'est-ce qu'un bassin de mobilité ?

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 ;
- **les bassin Sud-Est** : composé d'Aubagne, La Ciotat et 16 communes.

COMBIEN ?

MOINS DE DÉPLACEMENTS, MAIS DES DISTANCES MOYENNES PAR DÉPLACEMENTS QUI AUGMENTENT



BASSIN OUEST-ÉTANG-DE-BERRE



ENSEMBLE DES ENQUÊTES AMP



/// 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.

EN 2019, LE TEMPS CONSACRÉ CHAQUE JOUR À SE DÉPLACER POUR UN HABITANT DU BASSIN D'OUEST-ÉTANG-DE-BERRE EST DE 1H06, IL ÉTAIT DE 1H14 EN 2009



➤ Si le budget distance reste stable, la distance moyenne par déplacement a augmenté de 2 km en 10 ans. C'est donc la baisse du nombre de déplacements et non la baisse des distances qui permet cette stabilisation.

➤ La vitesse moyenne d'un déplacement est supérieure à celle du périmètre de l'enquête de presque 10km/h. Ce qui témoigne d'une plus forte utilisation de la voiture, qui permet de compenser de plus grandes distances à parcourir.

VITESSE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT TOUS MODES

**BASSIN DE MOBILITÉ
OUEST-ÉTANG-DE-BERRE
25 KM/H**

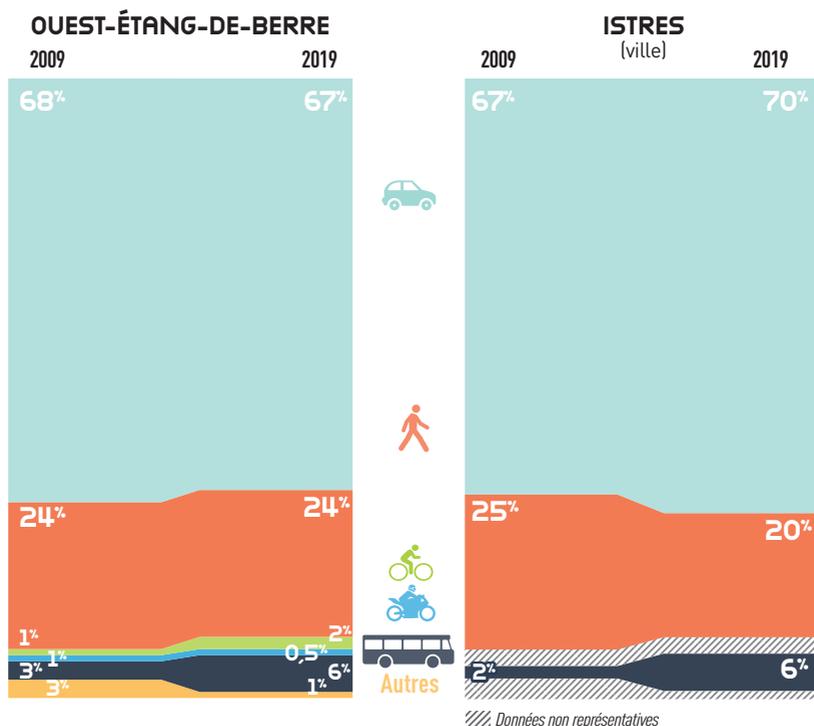
**PÉRIMÈTRE EMC²
17,7 KM/H**

**MARTIGUES
25 KM/H**

**ISTRES
22 KM/H**

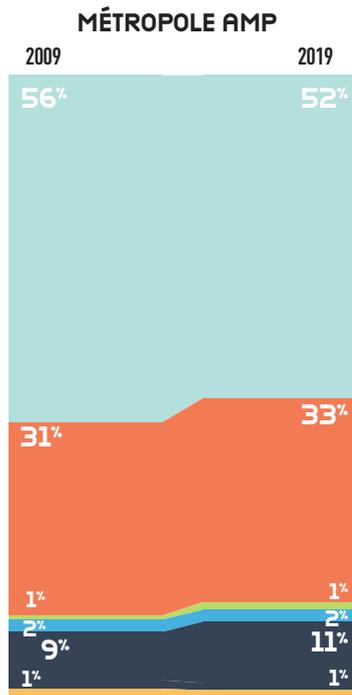
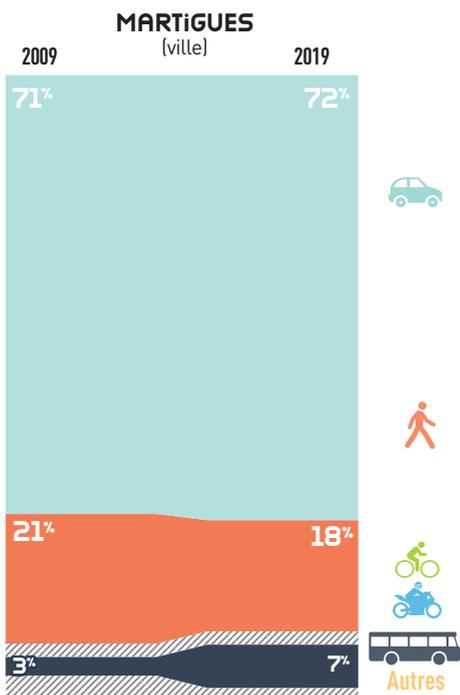
COMMENT ?

UNE FAIBLE BAISSSE DE LA VOITURE ET UNE DIMINUTION DE LA MARCHÉ



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

- Une très faible baisse de la voiture à l'échelle du bassin et une augmentation à Istres et Martigues.
- Une augmentation des TC, mais une diminution de la part modale marche
- Presque un doublement de la part modale vélo qui reste cependant très faible



/// Données non représentatives

/// 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.

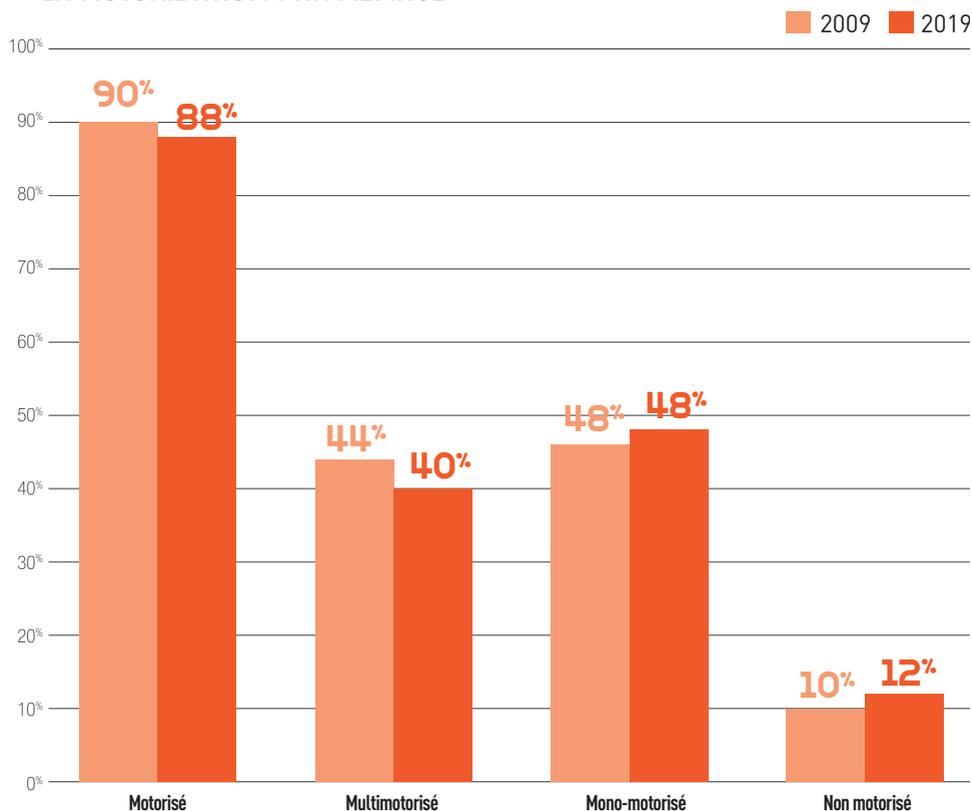
Exemple : « 20% des déplacements réalisés à Istres sont faits à pied » et non « 20% des déplacements réalisés par les habitants d'Istres sont faits à pied ».

COMMENT ?

UNE BAISSÉ DE LA MOTORISATION

Le fort niveau d'équipement en voiture des ménages explique son usage important. Les longues distances à parcourir entre le domicile et le lieu de travail contraignent les habitants à posséder une voiture. Cependant, une légère baisse de la motorisation est observée. De plus, les ménages possèdent moins de voitures, ils sont plus majoritairement monomotorisés que multimotorisés.

LA MOTORISATION PAR MÉNAGE

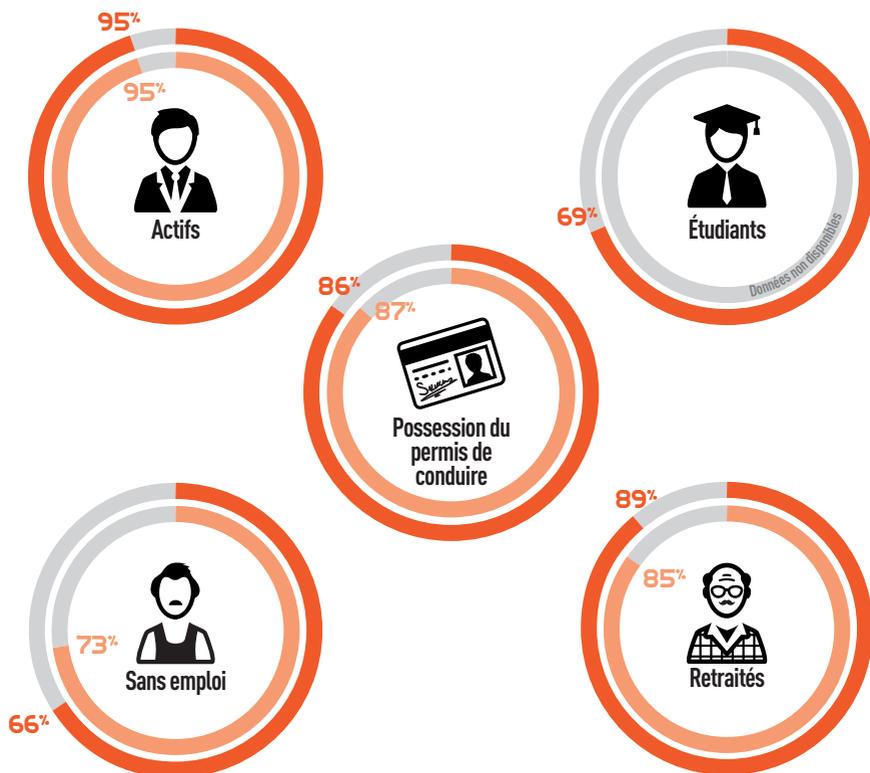


UNE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE IMPORTANTE.

- Une forte possession du permis de conduire chez les actifs qui reste stable en 10 ans.
- De moins en moins de chômeurs possèdent le permis.
- Une augmentation du permis de conduire chez les retraités qui possédaient déjà plus le permis de conduire en 2009 que dans les autres bassins.

LA POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

■ 2009 ■ 2019



COMMENT ?

UNE FORTE AUGMENTATION DES ABONNÉS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

LA POSSESSION D'ABONNEMENTS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

2009 BASSIN OUEST-
ÉTANG-DE-BERRE 2019



2009 BASSIN EST-
ÉTANG-DE-BERRE 2019



BASSIN NORD-OUEST



BASSIN
AIX-EN-PROVENCE



MÉTROPOLE AMP



EMC²



AIX-EN-PROVENCE
(ville)



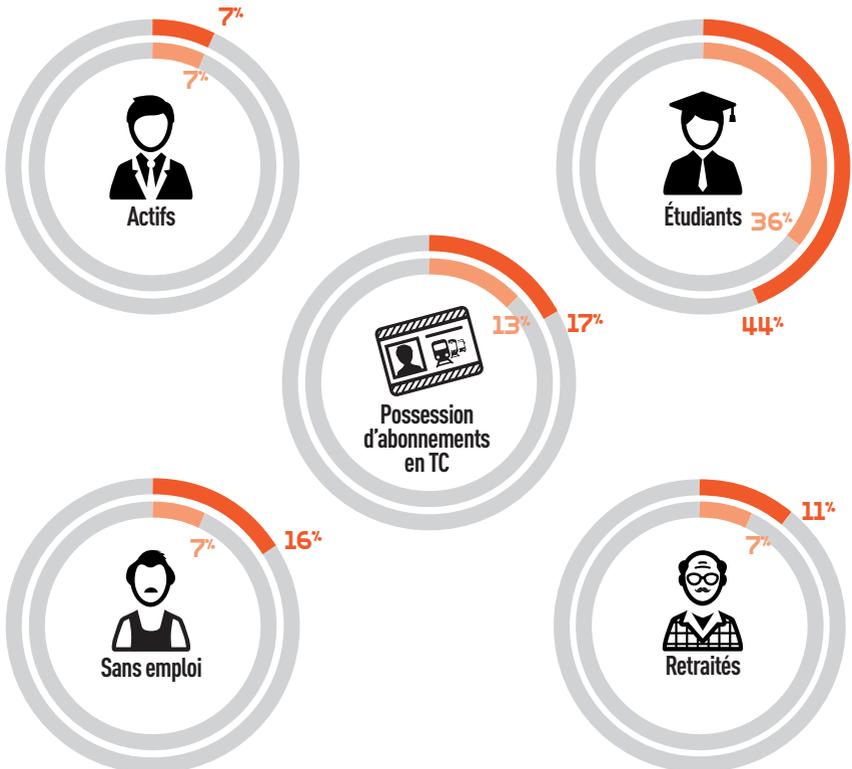
MARSEILLE
(ville)



LA POSSESSION D'UN ABONNEMENT TC PAR OCCUPATION

Une progression du taux d'abonnement en transport en commun pour toutes les occupations principales sauf chez les actifs.

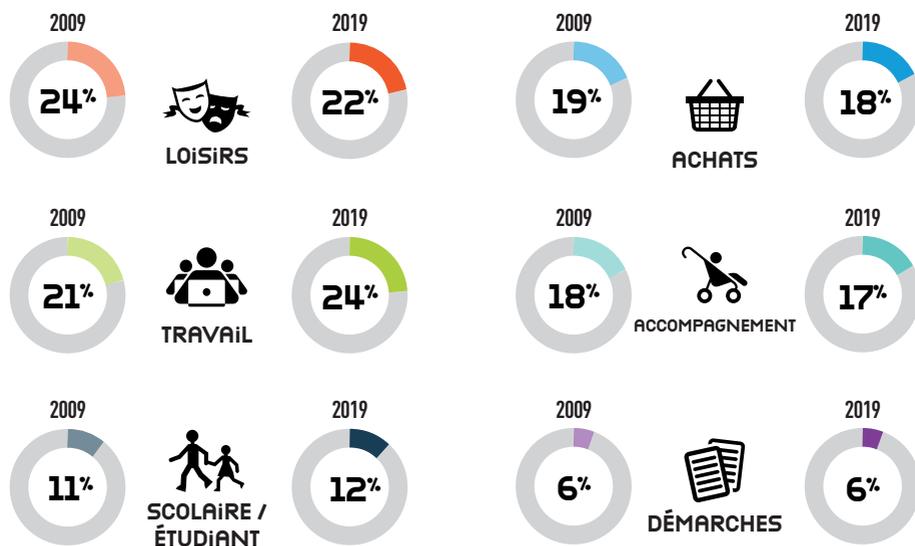
■ 2009 ■ 2019



POURQUOI ?

UNE HAUSSE DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL, MAIS UNE BAISSSE DES MOTIFS LOISIRS ET ACHATS

LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT



/// 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.

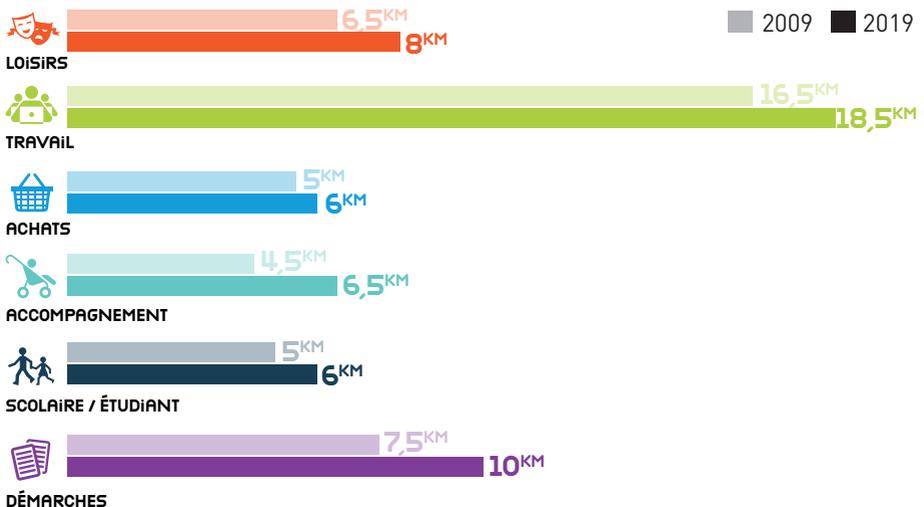
Exemple : lieu de travail-domicile, le motif est travail.

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

Exemple : domicile-travail.

LES DISTANCES MOYENNES PARCOURUES PAR DÉPLACEMENT ET MOTIF

Contrairement aux autres bassins, peu importe le motif, les distances parcourues ont augmenté. De plus, les motifs de "courtes distances" qui sont dans les autres bassins de mobilité le loisir, l'achat et accompagnement ont ici des distances supérieures à 5 km et ne s'inscrivent pas dans la proximité, ce qui contraint l'usage des modes alternatifs à la voiture.

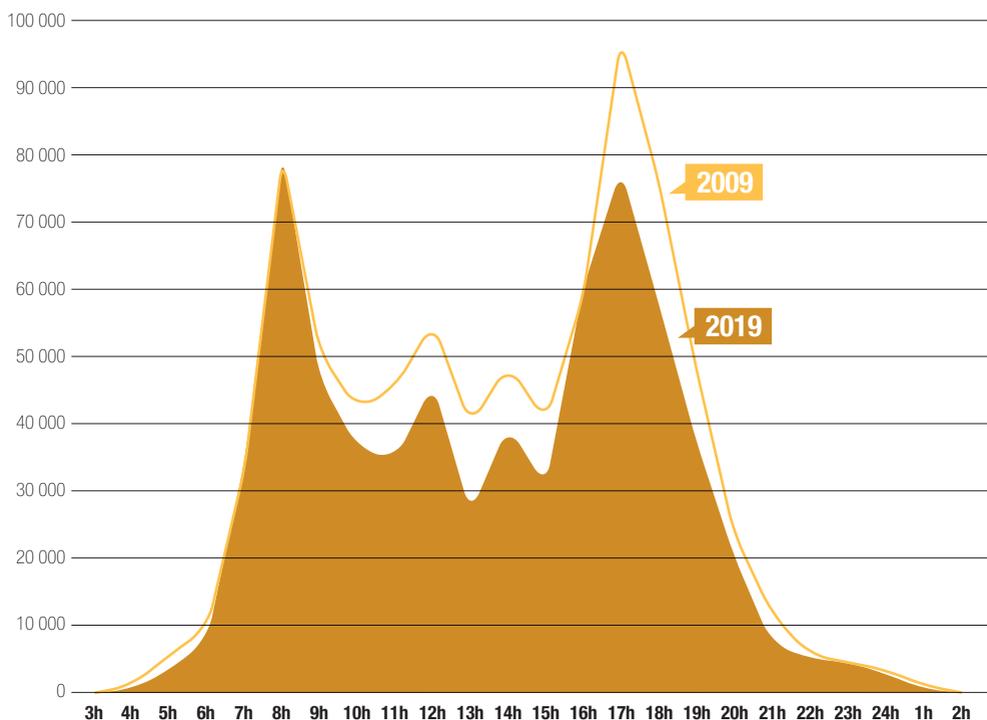


QUAND ?

MOINS DE DÉPLACEMENTS MAIS DES LOGIQUES SIMILAIRES DE DÉPLACEMENT

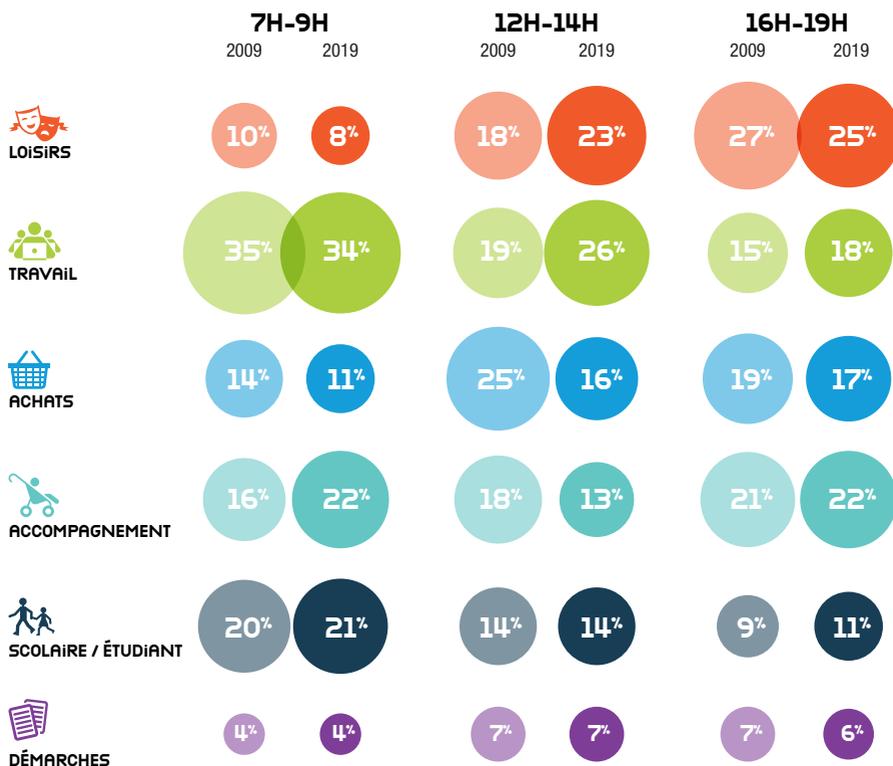
LA RÉPARTITION JOURNALIÈRE DES DÉPLACEMENTS FAIT CLASSIQUEMENT APPARAÎTRE 3 PICS :

- la période de pointe du matin, de midi et du soir ;
- le volume déplacements a cependant chuté en 10 ans et alors que l'heure de pointe du soir était supérieure à celle du matin en 2009, elle est désormais plus faible.



UNE DIMINUTION DE PRESQUE 10 POINTS DU MOTIF ACHAT PENDANT LA PAUSE DÉJEUNER

- Une heure de pointe du matin dominée par le motif travail et scolaire.
- Une diminution moins importante du motif accompagnement et scolaire que dans les autres bassins de mobilité pendant la pause déjeuner.
- Des motifs plus diversifiés en heure de pointe le soir.





Direction Études et stratégie
Direction des Infrastructures et Équipements de Mobilité
Direction de Proximité centre-nord-ouest - Économie des Transports
Direction Proximité Sud, Offre, Régies, Systèmes d'Information
Direction Agendas Programmation et Mobilité Durable

www.ampmetropole.fr

EN PARTENARIAT AVEC

