

# La ville marchable, levier d'une intensification réussie

ÉTUDE DES CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ DANS  
LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



# SOMMAIRE

LA VILLE MARCHABLE AU SERVICE DE L'INTENSIFICATION URBAINE .....	3
LES ENJEUX DE L'INTENSIFICATION URBAINE ET DE LA VILLE MARCHABLE .....	4
LA VILLE MARCHABLE A L'INTERNATIONAL : UNE VISION PARTAGÉE, DES MODÈLES VARIÉS .....	5
MÉTHODOLOGIE : COMMENT IDENTIFIER LES ESPACES RÉPONDANT AUX CRITÈRES DE LA VILLE MARCHABLE ? .....	6
UNE MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE STRUCTURÉE PAR 237 CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ .....	8
FOCUS SUR LES CENTRALITÉS DE LA VILLE MARCHABLE : ATTRACTIVES, MAIS PAS EXEMPTES D'INÉGALITÉS.....	10
FOCUS SUR LES COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ : PILIER DE LA VILLE MARCHABLE.....	12
FOCUS SUR LA CONSTRUCTION NEUVE : DENSIFICATION CIBLÉE OU DISPERSION SUR LE TERRITOIRE ?.....	13
LES LIMITES DE LA VILLE MARCHABLE : LES TERRITOIRES QUI NE SONT PAS CENTRALITÉ.....	14
LES POTENTIALITÉS DE LA VILLE MARCHABLE : VERS L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ ?.....	15
CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ : L'AVENIR D'UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE ET ACCESSIBLE .....	17
LA TRADUCTION DE LA VILLE MARCHABLE DANS LES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT .....	18
L'ESSENTIEL DE LA VILLE MARCHABLE.....	20

# LA VILLE MARCHABLE AU SERVICE DE L'INTENSIFICATION URBAINE

## Avant propos :

La ville marchable serait-elle une solution face aux grands défis de la Métropole Aix-Marseille-Provence ? Comme de nombreux territoires français, Aix-Marseille-Provence est marquée par une longue histoire urbaine basée sur un modèle extensif, consommateur d'espace, générateur de mobilités carbonées, qu'elle cherche maintenant à transformer. Structurée par ses vastes espaces naturels, son littoral et ses cours d'eau, elle se caractérise par une organisation spatiale multipolaire, une faible densité et une importante périurbanisation.

Au-delà du volume de déplacements et des émissions carbone associées, mis en évidence par le Plan Climat Air Energie et le Plan de Mobilité Métropolitain, cette configuration empêche la concentration et la mixité d'activités indispensables à la ville dite « marchable » ; cette ville qui permettrait à la population d'accéder à pied en moins d'un quart d'heure aller-retour à tous les commerces et services du quotidien.

Cet enjeu qui consiste à concentrer les fonctions urbaines (habiter, travailler, consommer, se soigner, se divertir, s'éduquer) pour rendre la ville « marchable » ne répond pas uniquement à l'impérieux besoin de sortir du tout-voiture. Il s'inscrit dans un changement de modèle urbain marqué par une urgence climatique et la nécessité de s'adapter aux évolutions sociétales telles que le vieillissement de la population, l'augmentation du coût de l'énergie, l'essor des mobilités alternatives (marche, vélo...) et une baisse massive du taux motorisation des moins de 25 ans. Cette étude vient donc éclairer l'enjeu de la ville du quart heure, dans sa version marchable.

## Explication de la démarche et des objectifs de l'étude

La Métropole a sollicité l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance (AUPA) pour développer une démarche innovante consistant à établir une cartographie des centralités et des habitants y ayant accès en moins de 15 minutes à pied aller-retour. La notion de « centralité marchable » fait ici référence aux secteurs qui offrent tout un panel d'équipements et services nécessaires au quotidien des métropolitains.

Quels sont les territoires qui bénéficient de nombreux équipements et services de proximité qui pourraient se densifier ? A contrario, quels territoires déjà denses n'en bénéficient pas et devraient être accompagnés pour faire émerger des centralités marchables ? Quelles populations sont concernées dans ces différentes situations ?

En identifiant des secteurs prioritaires, cette étude constitue un outil d'aide à la décision pour adapter le territoire aux transitions démographiques et écologiques, mais aussi pour engager une politique d'intensification urbaine reposant sur un maillage adapté des centralités de proximité.

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la « communauté apprenante » qu'anime la Métropole pour promouvoir l'innovation et le partage de bonnes pratiques sur le sujet de l'intensification urbaine. Le passage d'un modèle de développement extensif vers un modèle plus « compact et marchable » nécessitera d'une évolution de la fabrique de l'urbain dans sa dimension transversale pour combiner de façon harmonieuse les différentes fonctions urbaines (habiter, travailler, consommer, se soigner, se divertir, s'éduquer) dans un même espace.

## La ville marchable, une réponse aux enjeux démographiques et écologiques

La baisse de la natalité et l'allongement de la durée de vie induisent un vieillissement de la population avec, dans les années à venir, un nombre croissant de personnes âgées, de moins en moins mobiles et qui dépendront davantage de l'offre de proximité pour conserver leur autonomie. Selon l'INSEE, 30% des habitants de la région auront plus de 65 ans à horizon 2050, avec un doublement des 85 ans ou plus et un maintien plus fréquent des personnes âgées à domicile. Par ailleurs, la part des ménages d'une seule personne a augmenté de 4,3 points en seulement 10 ans en France (INSEE dossier complet France). Ces « petits » ménages n'ont plus besoin de grands logements en périphérie mais préfèrent vivre dans une « ville marchable » qui leur donne accès à un cadre de vie pratique et animé au plus près de leur lieu de résidence ou de travail. En effet, une enquête citoyenne auprès de 6400 personnes (AMP 2023) montre que 62% des personnes âgées (65 ans et plus) et 50% des jeunes (18 à 25 ans) préfèrent « habiter dans des quartiers plus denses et avoir tout à portée de main, plutôt que d'avoir plus d'espace et devoir prendre leur voiture ».

Les crises énergétiques successives réinterrogent également le modèle pavillonnaire fondé sur le rallongement des distances parcourues quotidiennement grâce à la voiture. Alors que le transport représente déjà 21% du budget des ménages les plus pauvres (INSEE, 2021), cette part continuera d'augmenter avec la hausse structurelle du coût de l'énergie. Le rapprochement des lieux d'habitation et des lieux d'activité apparaît désormais comme une nécessité pour préserver le pouvoir d'achat des ménages les plus mobiles et prévenir de nouvelles crises sociales (ex. Gilets jaunes).

# LES ENJEUX DE L'INTENSIFICATION URBAINE ET DE LA VILLE MARCHABLE

## Faire rimer proximité, bas carbone et densité de qualité : seule la ville dense et mixte est marchable

Cette étude va permettre d'aider la Métropole dans sa politique de développement des commodités du quotidien, en répondant à trois objectifs prioritaires :

1

### RÉAFFIRMER LE RÔLE DES CENTRALITÉS DE VIE POUR GARANTIR LA PROXIMITÉ ET LE LIEN SOCIAL

La périurbanisation et le développement du tout voiture ont conduit au déclin de certains centres-villes par des phénomènes de dégradation de l'habitat ou des difficultés à maintenir le tissu commercial. Aujourd'hui, ce sont les espaces périphériques, bien connectés aux infrastructures routières et offrant de vastes parkings, qui concentrent la moitié de la population et des emplois métropolitains.

L'épidémie de COVID-19 a toutefois montré les limites de cette urbanisation, consommatrice de foncier, souvent localisée à distance des zones résidentielles, manquant de charme architectural et de convivialité (la fameuse « France moche »).

Concevoir la « ville marchable », c'est conforter les centralités existantes et cibler l'effort d'accueil des habitants, emplois et commodités sur les principaux centres des villes et villages de la Métropole. Cela permettra de recréer des proximités et du lien social, mais aussi de diminuer l'empreinte écologique.

3

### PRODUIRE UNE VILLE DENSE DE QUALITÉ

Pour être désirable, la densité ne doit pas seulement offrir des commodités, elle doit s'accompagner d'une qualité urbaine (lumière, lutte contre l'îlot de chaleur, animation et vie de quartier), de circulations apaisées, de maîtrise des nuisances (bruit, déchets ...) et de nature en ville.

Cependant, il arrive parfois que des secteurs denses en logements et / ou en emplois soient dépourvus de ces commodités. Si nous voulons que nos concitoyens adhèrent à la densification de leur quartier et en acceptent les inconvénients corollaires (travaux et hausse des prix notamment), il faut que celle-ci soit synonyme d'autres bénéfices tels que la convivialité et la praticité.

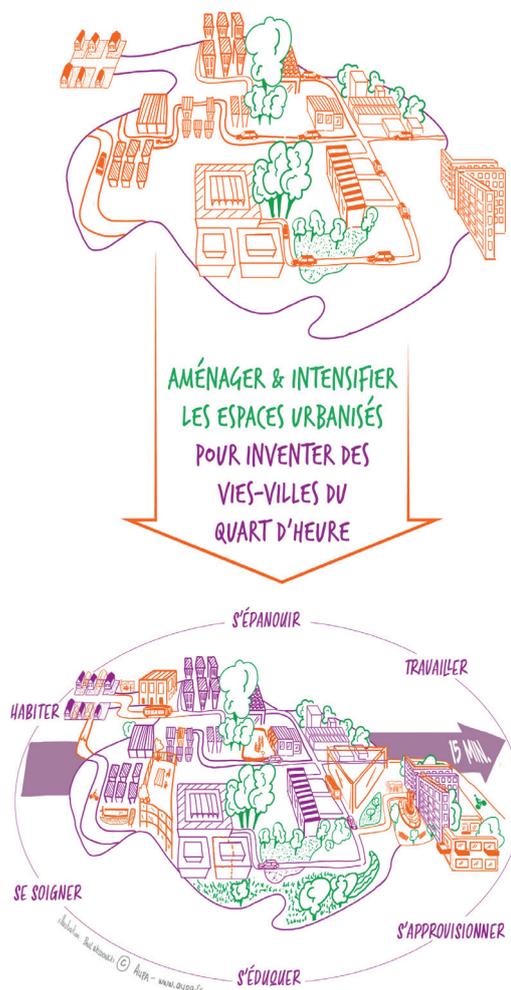
Cette étude apporte ainsi un regard nouveau sur le lien entre densité et commodités accessibles à pied. Plus généralement, elle identifie les secteurs prioritaires d'intensification pour qu'un maximum d'habitants de la Métropole puisse bénéficier de l'expression peut-être la plus aboutie et désirable de la ville dense et mixte : la ville marchable.

2

### PROMOUVOIR UN MODÈLE ÉCONOME EN RESSOURCES ET RÉDUIRE LE BILAN CARBONE

Sous le double effet de la concentration et de la diversité des fonctions, la ville marchable facilite les déplacements de proximité, diminue les dépenses d'énergie et donc les émissions de gaz à effet de serre (logique de « démobilité »).

L'enjeu est donc de permettre au plus grand nombre d'accéder à une ville (et à ses commerces et services) où la marche est possible. La ville des courtes distances est certainement un idéal de long terme pour beaucoup de villes particulièrement touchées par la périurbanisation, mais une feuille de route claire peut sans doute installer une nouvelle logique de développement pour des quartiers plus denses, vivants et durables.



# LA VILLE MARCHABLE A L'INTERNATIONAL : UNE VISION PARTAGÉE, DES MODÈLES VARIÉS

Dans une société mondialisée et connectée, penser la Métropole des courtes distances c'est réfléchir à un autre modèle de développement basé sur les notions d'hyperproximité, d'accès aux aménités et de développement apaisé. Longtemps délaissée par les aménageurs qui ont privilégié une vision fonctionnelle de l'urbanisme, la question de la proximité revient en force dans les stratégies d'aménagement.

La métropole n'est pas la première à s'intéresser à la ville marchable. A l'international, nombreuses sont les villes qui ont intégré le concept dans leurs documents stratégiques d'aménagement. Des villes comme Melbourne, Rome, Barcelone, Shanghai, Bogota ou encore Paris ont déjà développé des projets autour de ce concept.

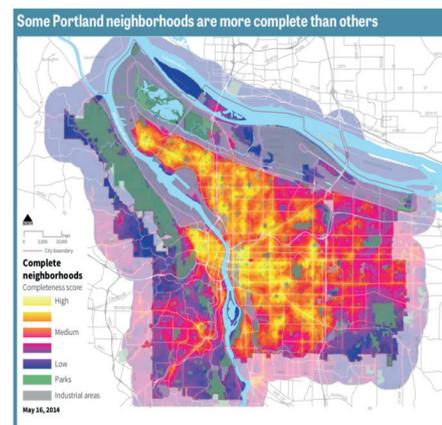
Les approches varient et la ville marchable est adaptée aux enjeux et spécificités de chaque territoire. Il n'y a donc pas de consensus autour d'un modèle unique et répliquable partout.

Théorisée par Carlos Moreno, la ville du quart d'heure propose un modèle urbain fondé sur la proximité fonctionnelle, dans lequel les habitants peuvent accéder à l'ensemble des services essentiels en moins de 15 minutes à pied ou à vélo.

Dans ce prolongement, la notion de ville marchable s'inscrit comme une déclinaison opérationnelle du concept. Elle met l'accent sur l'hyperproximité piétonne, en définissant un espace de vie accessible par un aller-retour à pied de 15 minutes, soit environ 500 mètres autour du lieu de résidence. L'objectif : permettre une vie quotidienne sans recours systématique à un véhicule motorisé, au cœur d'un tissu urbain dense, diversifié et fonctionnel.

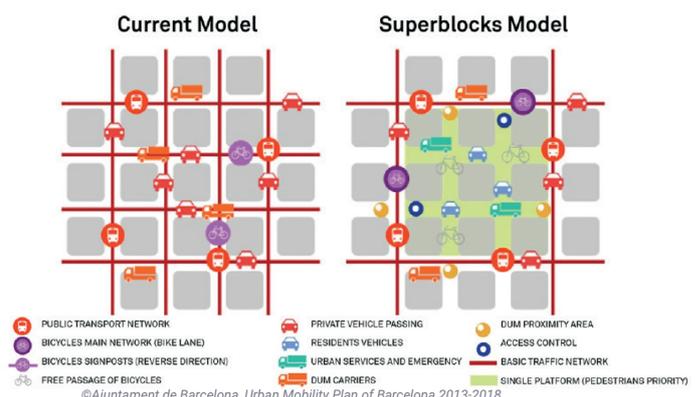
## PORTLAND (ETATS-UNIS), UNE PIONNIÈRE EN MATIÈRE DE PROXIMITÉ

La ville de Portland a été la première grande ville à s'intéresser au développement de la ville des courtes distances en publiant un rapport sur le sujet dès 2011. La méthode développée repose sur un indicateur de « complétude », c'est-à-dire le nombre d'aménités du quotidien (commerces de proximité, offre de santé, loisirs, espaces verts, etc) présentes à l'échelle d'un quartier et accessibles à moins de 20 minutes à pied ou à vélo (1 mille ou 1600 mètres environ). A travers cette approche, la ville a pu engager un travail de rééquilibrage en développant les aménités dans les secteurs les moins bien desservis.



## BARCELONE (ESPAGNE) ET SES SUPERBLOCKS : TRANSFORMER LA VILLE, DE L'AUTOMOBILE À L'HYPER-PROXIMITÉ

La mairie de Barcelone a été pionnière dans le recours à la piétonnisation pour consolider des centralités de proximité. Ce modèle proposant un réseau de petites aires piétonnes de 400 mètres de large environ (appelées «superblocks») est apparu dans les documents d'aménagement dès 2013. Le premier superblock a été livré en 2016 dans le quartier du Poblenou, et aujourd'hui six autres ont été aménagés. Cette stratégie de requalification d'espaces publics emblématiques a transformé Barcelone avant de s'exporter vers d'autres métropoles à travers le monde, telles que Los Angeles, Paris ou Rotterdam.



# MÉTHODOLOGIE : COMMENT IDENTIFIER LES ESPACES RÉPONDANT AUX CRITÈRES DE LA VILLE MARCHABLE ?

## ETAPE 1 : IDENTIFICATION DES FONCTIONS DE LA VILLE MARCHABLE ET AGRÉGATION DES DONNÉES

La première étape de notre méthode consiste à compiler les bases de données recensant toutes les commodités qui permettent de répondre aux besoins quotidiens des habitants, en les classant selon les principales fonctions de la ville : habiter, travailler, se soigner, consommer, se divertir et s'éduquer. Cela inclut les équipements tels que les supermarchés, les écoles, les boulangeries et les pharmacies (cf. annexe pour la liste complète). A l'inverse les commerces de destination comme les magasins de vêtements ou les services tels que les agences immobilières ne sont pas pris en compte car ils ne relèvent pas d'un besoin quotidien.

Aucune pondération spécifique n'est attribuée à ces équipements ; ce qui compte, c'est leur nombre et leur localisation, plutôt que leur taille ou leur capacité d'accueil (la BPE ne permet pas d'avoir ce genre d'information).

Ces éléments ont ensuite été comptabilisés à l'intérieur d'une grille (carreaux de 200 mètres par 200 mètres, *Filosofi 2019*) afin d'identifier les zones de concentration sur le territoire. La grille utilisée couvre l'ensemble de la France, ce qui permet de reproduire la méthode à l'échelle nationale et faciliter les comparaisons entre territoires.

## ETAPE 2 : SÉLECTION DES CARREAUX PAR LA CONCENTRATION DE CES FONCTIONS

Nous avons ensuite intégré la notion de densité en fixant des seuils pour ne sélectionner que les « carreaux » présentant une certaine concentration de commodités de proximité. Autrement dit, à chaque fonction de la ville marchable a été assigné un nombre de commodités, de logements ou d'emplois minimum.

Les seuils ont été fixés selon deux méthodes : pour toutes les fonctions, à l'exception de « se loger », nous avons calculé une valeur médiane, en excluant les nombreuses cellules avec des valeurs de « 0 » et « 1 », qui faussent la moyenne. Pour la fonction « se loger », le seuil est fixé à 60 logements par carreau, soit 15 logements à l'hectare, ce qui correspond au « mitage ». Le mitage est l'éparpillement d'infrastructures, de zones d'habitat, de zones d'activité, dans des espaces initialement ruraux (Géoconfluences 2019). Les zones avec une densité plus faible ne réunissent pas les conditions de demande nécessaires pour permettre un tissu de commodités marchable viable.

- Seuils assignés à chaque fonction de la ville marchable (en nombre d'équipements) -



Consommer  $\geq 5$



Travailler  $\geq 14$



Education  $\geq 1$



Se soigner  $\geq 4$

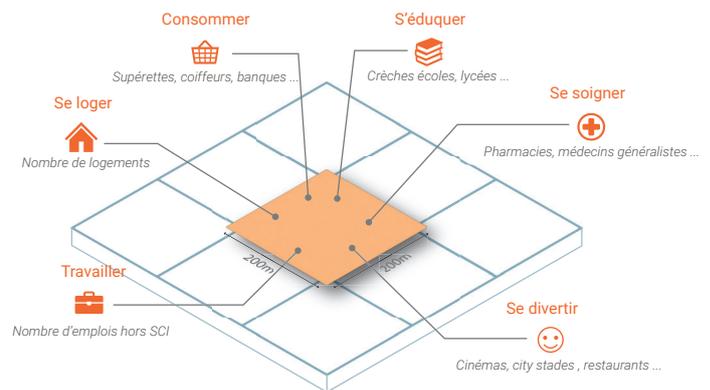


Divertissement  $\geq 5$



Se loger  $\geq 60$

### AGRÉGATION DES 6 FONCTIONS DE LA VILLE MARCHABLE



©AUPA 2025.

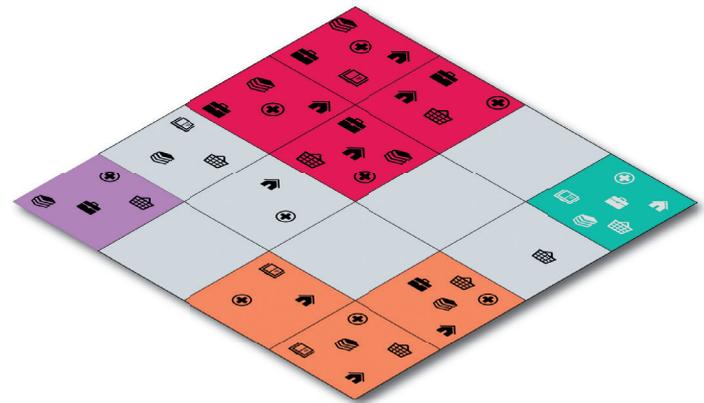
### ETAPE 3 : DÉFINITION DE 4 TYPES DE CENTRALITÉS SELON LEUR DIVERSITÉ DE FONCTIONS

Pour identifier des espaces marchables, seuls les carreaux concentrant plusieurs fonctions et un nombre d'équipements suffisants (seuils atteints pour 3 fonctions ou plus) ont été retenus.

Par exemple, si un carreau atteint les seuils définis pour les fonctions d'habitat, de travail, d'éducation et de santé, il est identifié comme une centralité. Un carreau contenant uniquement des logements et des commerces de proximité ne remplit donc pas les critères de diversité permettant aux habitants de répondre à leurs besoins quotidiens.

Une fois cette étape terminée, les carreaux voisins ou adjacents ont été regroupés considérant qu'ils formaient une seule centralité, reflétant mieux la réalité du terrain. À ce stade, 237 centralités métropolitaines ont été identifiées.

### SCHÉMA DES 4 GRANDS TYPES DE CENTRALITÉ



 Le seuil est respecté  Le seuil n'est pas respecté

©AUPA 2025.

### TYPOLOGIE DES CENTRALITÉS MARCHABLES

#### Centralité de vie

- Seuil « logement » supérieur ou égal à 60
- 3 à 5 fonctions supplémentaires doivent être présentes

#### Centralité économique

- Seuil « logement » inférieur à 60
- Seuil « emplois » supérieur ou égal à 14
- 2 à 4 autres fonctions doivent être présentes

#### Centralité de vie structurante

- Ce sont les centralités de vie qui ont plus de **90 aménités de proximité**. Cette catégorie permet d'isoler les grands centres urbains afin d'affiner les analyses

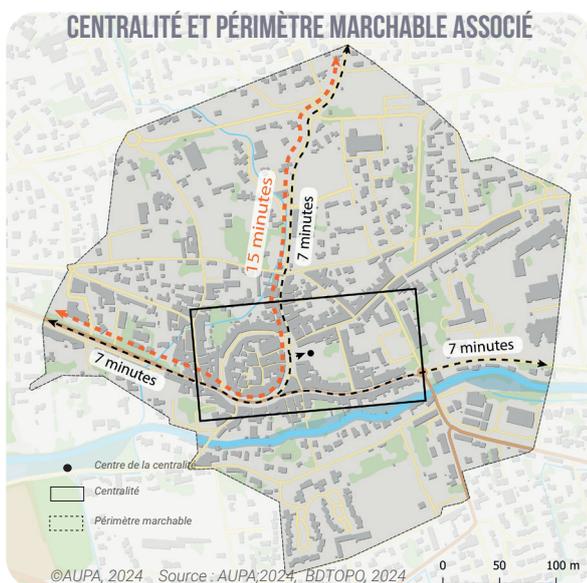
#### Centralité en devenir

- Aucun seuil n'est obligatoirement respecté
- Au moins 1 élément de chaque fonction doit être présent dans la centralité

### ETAPE 4 : INTÉGRATION DE LA NOTION D'ACCESSIBILITÉ : CENTRALITÉS ET PÉRIMÈTRES MARCHABLES

Afin d'intégrer la notion de proximité, nous avons utilisé des isochrones. Ce sont des zones géographiques délimitées en fonction d'un temps de trajet. Ici, nous avons choisi un temps de 7 minutes à pied autour d'un ou plusieurs points centraux. Ainsi, il faut 15 minutes à pied aller-retour pour accéder au cœur de la centralité.

Ces isochrones, que nous avons appelés « périmètres marchables », correspondent aux territoires situés à proximité des centralités. Les habitants qui y résident bénéficient ainsi d'un accès aux commodités à pied et rapidement.



### CHOIX MÉTHODOLOGIQUES

Malgré sa solidité, la méthode utilisée présente plusieurs limites inhérentes à toute approche statistique reposant sur des hypothèses méthodologiques et des données localisées à l'infra-communal :

**Influence du carroyage** : La grille utilisée pour identifier les centralités peut affecter les résultats car sa forme et l'emplacement des carreaux influencent leur émergence.

**Fiabilité des données** : À l'échelle locale, les bases de données peuvent contenir des imprécisions et être datées (agrégation, erreurs de géolocalisation, contraintes liées au secret statistique...).

**Absence d'observation de terrain** : La méthode actuelle ne permet pas une analyse qualitative fine des centralités, faute d'études de terrain impossibles à réaliser sur un territoire aussi vaste.

**Isochrones théoriques** : Les temps de trajet à pied ne tiennent pas compte du relief ni des obstacles urbains (feux, passages piétons, trottoirs), ce qui rend ces estimations approximatives.

# UNE MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE STRUCTURÉE PAR 237 CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ

**15 CENTRALITÉS DE VIE STRUCTURANTES**  
(322 000 HABITANTS)

Cette catégorie regroupe les centralités de vie qui disposent de la plus forte concentration et de la plus grande diversité d'aménités de proximité. Il s'agit notamment des grands centres-villes comme Marseille, Aix-en-Provence ou encore Salon-de-Provence. Ces centralités exercent ainsi un rôle structurant à l'échelle de la Métropole car elles polarisent les dynamiques urbaines et constituent des pôles d'attractivité à la fois pour les habitants de leur propre quartier et pour ceux des communes ou quartiers limitrophes.

**155 CENTRALITÉS DE VIE**  
(398 300 HABITANTS)

Représentant 65% des centralités de proximité, les centralités de vie sont celles qui s'approchent le plus de la ville marchable sur le plan théorique. En effet, elles ont un nombre élevé de logements et répondent au moins à 3 autres fonctions de la ville marchable. Parmi elles, nous retrouvons des centres-villes de moyennes et petites communes comme Rousset, La Destrousse ou encore Trets. A cela s'ajoute des centralités de vie dans les quartiers périphériques comme Encagnane à Aix-en-Provence ou la Pointe Rouge à Marseille.

## Les centralités et leurs périmètres marchables concentrent ...



**1%** de la surface métropolitaine  
(12% des territoires artificialisés)



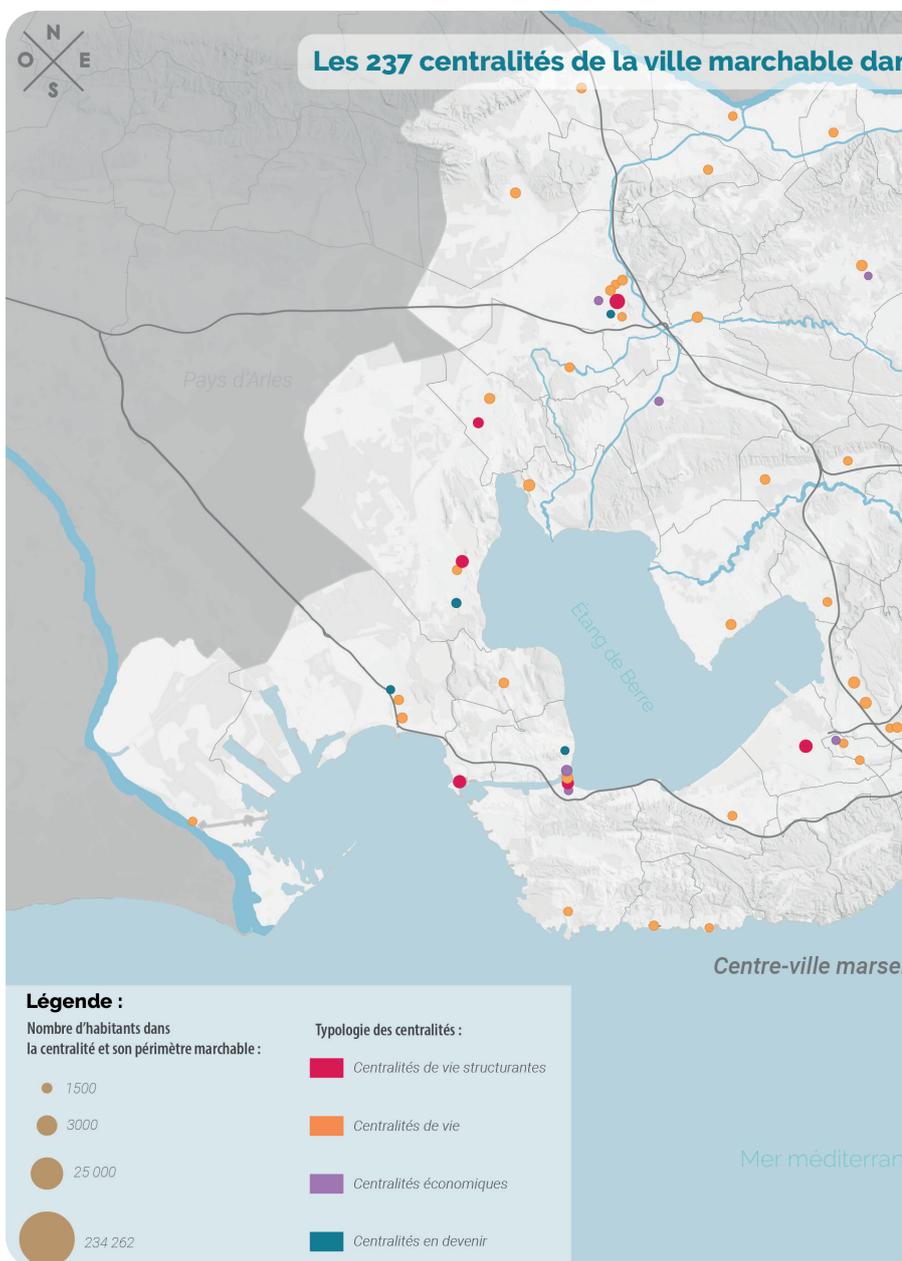
**42%** de la population  
(800 000 habitants)



**53%** des logements



**48%** des emplois

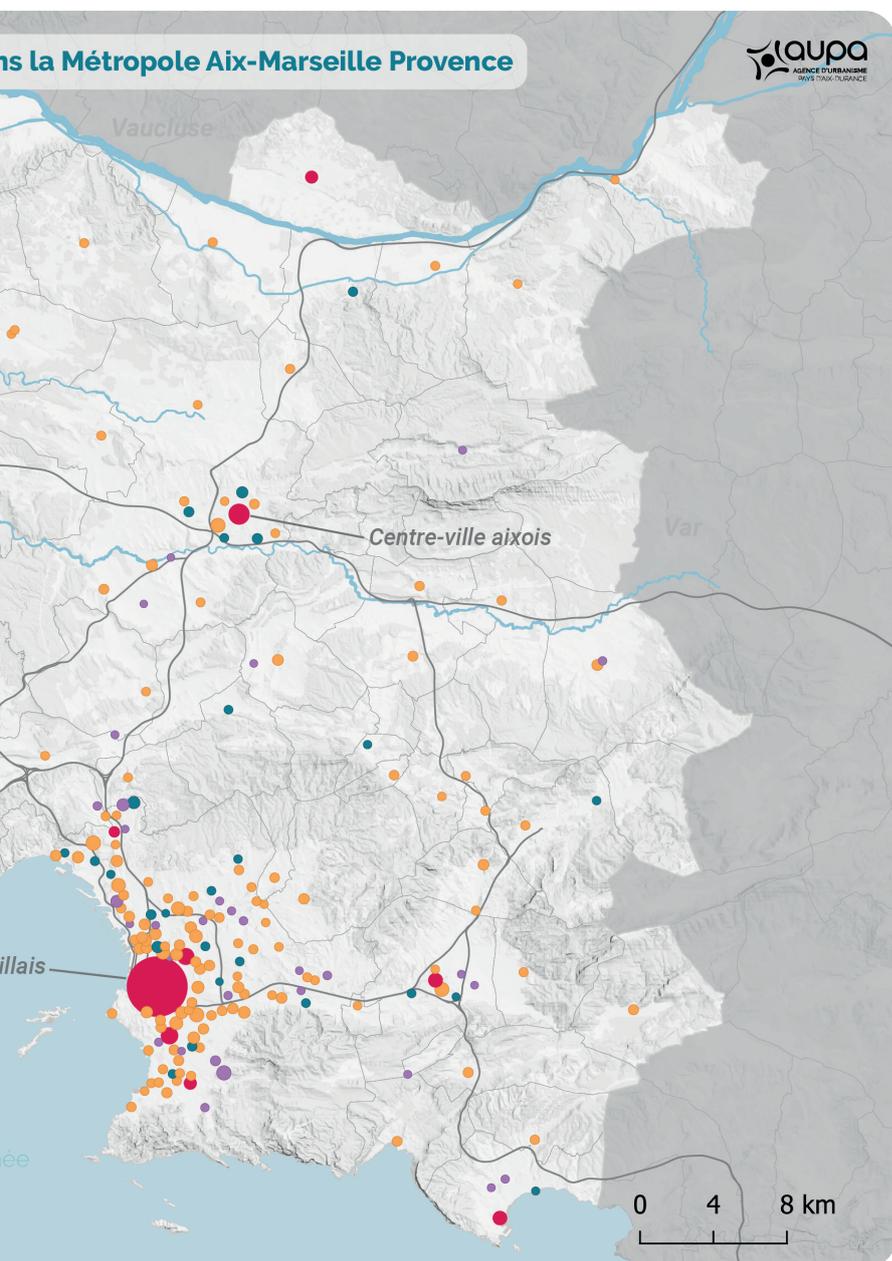


### 37 CENTRALITÉS ÉCONOMIQUES (72 600 HABITANTS)

Ces centralités sont multifonctionnelles (au moins 3 fonctions de la ville du quart d'heure) mais le nombre d'habitants n'est pas suffisant. Dans une logique d'intensification urbaine, ces centralités peuvent devenir des espaces à enjeux. Nous retrouvons parmi ces centralités les grandes zones économiques de la Métropole. Ainsi, la zone des Milles ou de Plan de Campagne apparaissent comme centralité. A cela, s'ajoutent de petits centres-villes caractérisés par un faible nombre de logements comme ceux de Lançon-Provence ou Vauvenargues.

### 30 CENTRALITÉS EN DEVENIR (68 700 HABITANTS)

Ces centralités ne répondent pas aux seuils définis par l'étude mais intègrent au moins un élément de chaque fonction de la ville marchable. Généralement situées autour de pôles plus importants, elles apparaissent comme des centralités relais. Elles constituent un potentiel urbain en gestation, susceptibles d'évoluer vers des centralités plus affirmées si elles sont renforcées par des politiques publiques adaptées.



Par rapport au reste de la Métropole, les centralités et leurs périmètres marchables offrent ...



**2,3** fois plus de commerces et services de proximité



**2,3** fois plus d'établissements de santé de proximité



**1,8** fois plus d'équipements d'éducation



**2,5** fois plus d'offre de loisirs

# FOCUS SUR LES CENTRALITÉS DE LA VILLE MARCHABLE : ATTRACTIVES, MAIS PAS EXEMPTES D'INÉGALITÉS

## CONTRAIREMENT AUX PRÉJUGÉS, LES CENTRALITÉS NE SONT PAS UNIQUEMENT RÉSERVÉES AUX RICHES

Dans la littérature scientifique sur la ville du quart d'heure, nombreux sont ceux qui considèrent ce concept comme étant réservé à une catégorie de population aisée, ayant les moyens de se loger dans ces centralités offrant un cadre de vie privilégié.

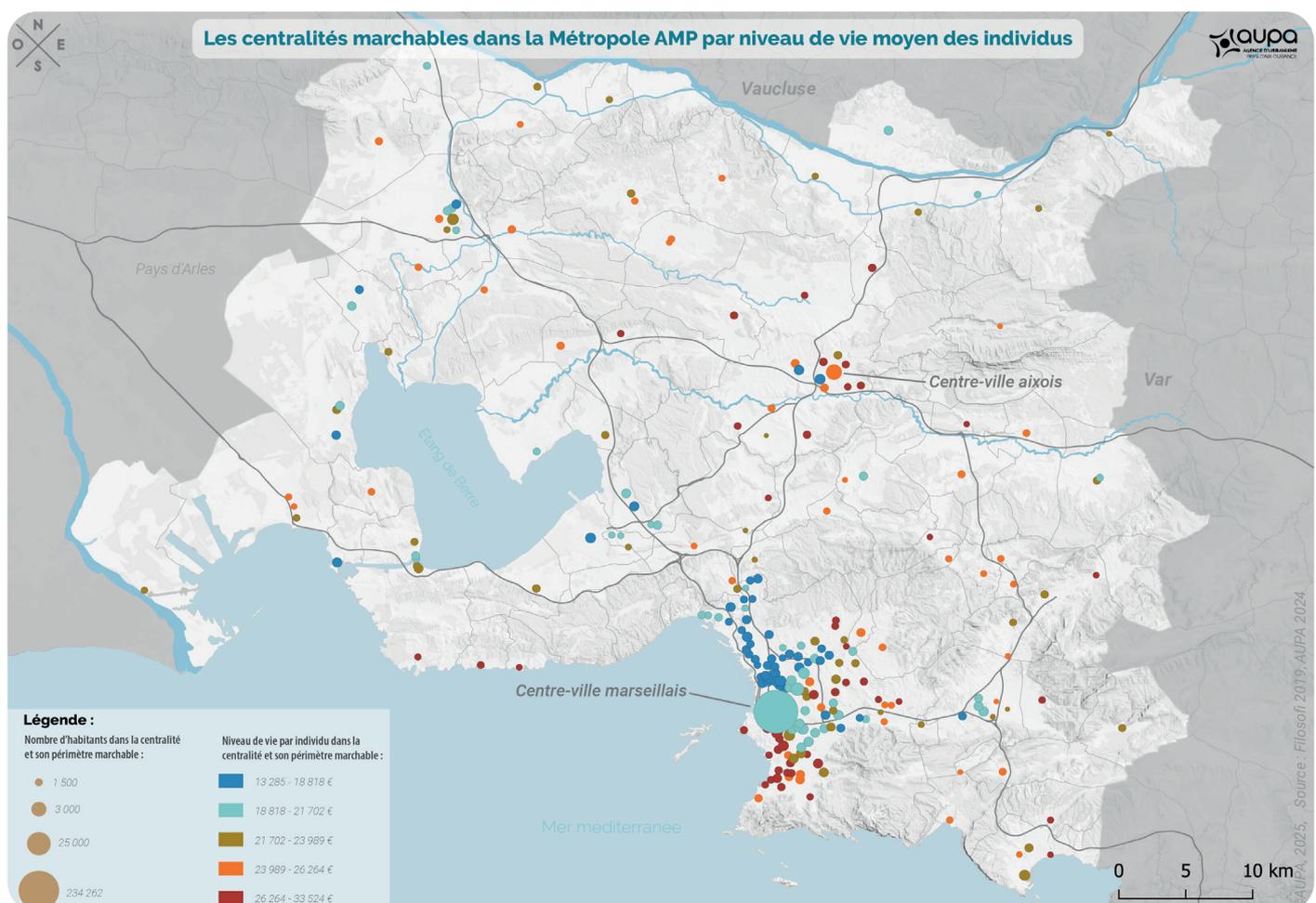
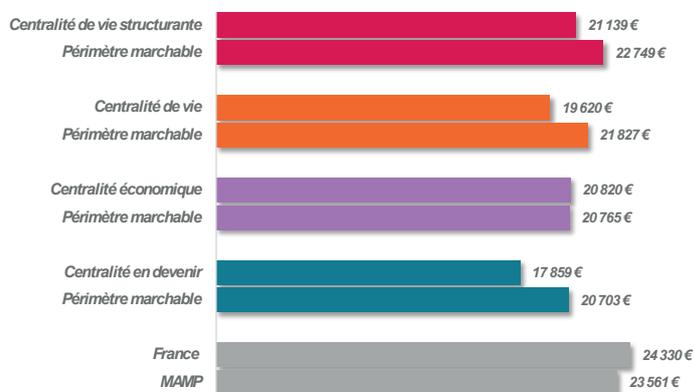
Néanmoins, l'étude menée sur la Métropole Aix-Marseille-Provence montre que ces critiques ne sont pas fondées. En effet, les centralités de proximité accueillent une grande diversité de population, y compris des ménages « modestes ». En effet, 40 % des centralités affichent un niveau de vie moyen inférieur à la moyenne française (24 330 € en 2019 selon l'Insee). À l'inverse, certaines centralités se caractérisent par un niveau de vie moyen presque deux fois supérieur à cette moyenne nationale.

Cela pose donc une question essentielle : les centralités les plus modestes offrent-elles le même cadre de vie que les plus aisées ? Les logiques d'intensification urbaine peuvent ainsi constituer un levier pour favoriser la mixité, renforcer certaines centralités et améliorer leur cadre de vie.

### NIVEAU DE VIE MOYEN PAR TYPE DE CENTRALITÉS ET LEURS PÉRIMÈTRES MARCHABLES

#### Note de lecture :

Le niveau de vie est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (UC). Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage (Définition INSEE). Dans les centralités de vie, un habitant a un niveau de vie moyen de 19 620€ par an.



## LES PLUS DE 65 ANS : 148 000 INDIVIDUS



41% des plus de 65 ans habitent dans une centralité ou dans un périmètre marchable. Mais seules 10 % vivent dans des centralités qui disposent d'un nombre suffisant d'établissements de santé. De plus, les établissements de santé de proximité restent concentrés dans quelques centralités : 72 % en sont insuffisamment pourvues. Dans un contexte de vieillissement de la population, garantir l'accès à la santé est un enjeu majeur.

## LES PERSONNES SEULES : 160 400 INDIVIDUS



Dans les centralités, près d'un ménage sur 2 est constitué d'un seul individu alors que dans le reste de la métropole, le ratio est d'1 ménage sur 3. Se pose donc la question de la diversification du parc de logements (enjeu des familles) et d'une éventuelle sous-occupation des logements existants.

## UNE DIVERSITÉ DE CENTRALITÉS QUI NE RÉPONDENT PAS TOUTES AUX MÊMES CRITÈRES DE LA VILLE MARCHABLE

Si le territoire métropolitain compte 237 centralités, toutes n'offrent pas le même niveau de fonctions essentielles à la ville marchable.

Les centralités les plus « complètes » (cinq fonctions ou plus) sont majoritairement des centralités de vie (structurantes ou non), soit les deux types répondant le plus aux critères théoriques de la ville marchable.

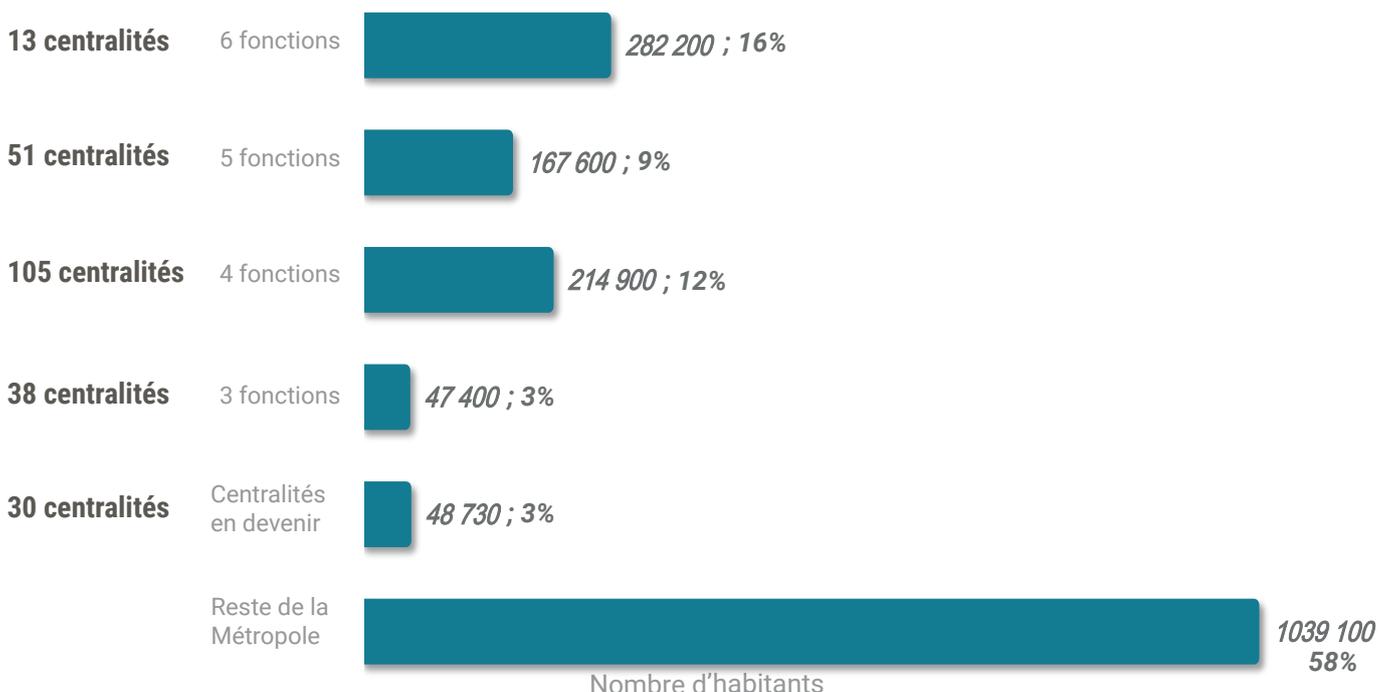
À l'inverse, les centralités les moins développées (trois fonctions) sont souvent de petites centralités périphériques, économiques ou en devenir, situées à la marge de centres plus importants ou dans des communes peu peuplées.

En moyenne, les centralités métropolitaines offrent au moins 4 fonctions de la ville marchable à leurs habitants.

# 25%

de la population vit dans une centralité offrant au moins 5 fonctions de la ville marchable (449 800 habitants)

## NOMBRE D'HABITANTS SELON LE NOMBRE DE FONCTIONS PRÉSENTES DANS LES CENTRALITÉS ET PÉRIMÈTRES MARCHABLES



### Note de lecture :

Seules 13 centralités (sur les 237) remplissent l'ensemble des 6 fonctions de la ville marchable. Elles offrent à 282 200 personnes (16% de la population métropolitaine) tous les avantages de la proximité. A contrario, 58% de la population ne vit pas dans un périmètre correspondant à la ville marchable. Attention : l'absence d'une fonction ne signifie pas l'absence totale de commodités, mais un nombre d'équipements inférieur aux seuils retenus dans cette étude.

# FOCUS SUR LES COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ : PILERS DE LA VILLE MARCHABLE

Les commerces et services de proximité sont au cœur de notre définition de la ville marchable. Leur localisation influence directement les déplacements des habitants pour répondre à leurs besoins quotidiens. Une bonne répartition de cette offre est donc essentielle pour limiter la dépendance à la voiture et favoriser les modes actifs comme la marche ou le vélo.

Cependant, toutes les centralités ne disposent pas du même niveau d'équipement, et certaines présentent des déficits qui limitent leur capacité à fonctionner comme de véritables pôles de vie. Pour 76 centralités métropolitaines, l'offre en commerces et services de proximité est insuffisante pour atteindre le seuil fixé dans notre méthodologie.

De plus, il existe de forts écarts entre les centralités : les 10 % les moins bien dotées en commerces et services de proximité disposent d'une offre 100 fois inférieure à celle des 10 % les mieux équipées. En effet, les centralités présentent des caractéristiques variées, allant de centres-villes à rayonnement métropolitain à de petites centralités de quartier. Ces dernières répondent davantage à des besoins locaux, avec une offre adaptée à leur échelle, ce qui explique cet écart.

NOMBRE MOYEN DE COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ POUR 1000 HABITANTS

Centralités de proximité

16

Périmètres marchables  
(hors centralité)

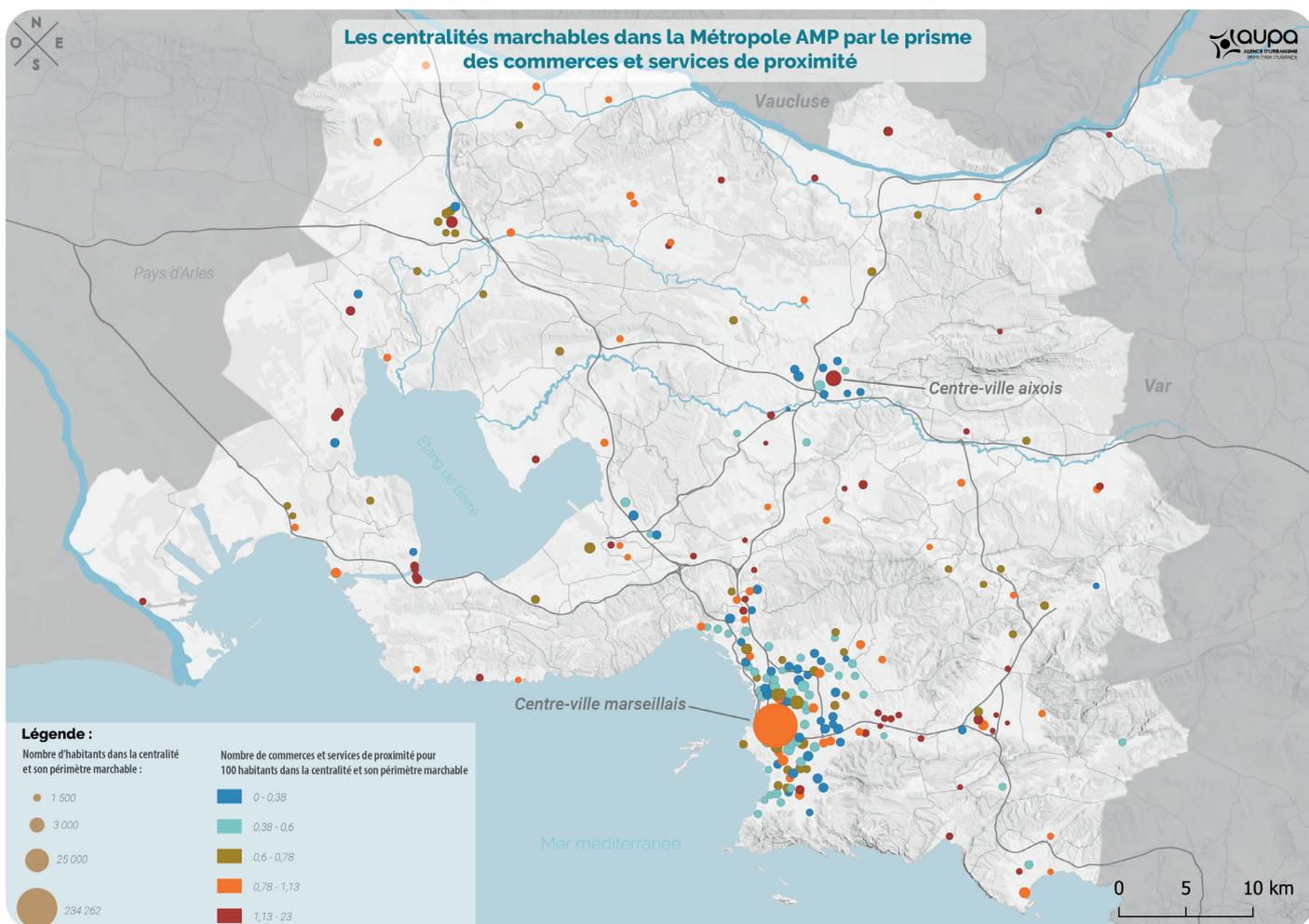
5

Reste de la métropole

4

x4

©AUPA 2025, Source : BPE 2021



# FOCUS SUR LA CONSTRUCTION NEUVE : DENSIFICATION CIBLÉE OU DISPERSION SUR LE TERRITOIRE ?

Entre 2017 et 2023, la production de logements dans la métropole Aix-Marseille-Provence s'est principalement orientée vers le logement collectif, témoignant d'une tendance à la densification. Toutefois, l'analyse des dynamiques d'autorisation montre que cette densification reste partiellement déconnectée des centralités : ces dernières n'ont accueilli que 7 % des logements autorisés, tandis que leurs périmètres marchables en concentrent 11%.

Par ailleurs, 40 % des centralités n'ont enregistré aucune autorisation de logement sur cette période, limitant ainsi leur potentiel de consolidation en tant que pôles structurants. L'intensification urbaine passe pourtant par un renforcement de ces centralités, où une densité relativement élevée permettrait la masse critique nécessaire pour développer un tissu complet de commodités du quotidien.

Toutefois, il est important de noter que les centralités marchables présentent des caractéristiques pouvant rendre l'intensification complexe à mettre en place.

Ces territoires sont déjà largement artificialisés et se distinguent par des densités plus élevées que dans le reste de la métropole. En effet, dans les centralités, la densité moyenne est de 94 habitants par hectare. À l'inverse, dans les zones habitées qui ne répondent pas aux critères de la ville marchable (cf. carte page 10), la densité est de 10 habitants par hectare, soit environ 9 fois moins.

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés pour optimiser l'intensification des centralités. L'un d'eux consiste à lutter contre la vacance des locaux en remettant sur le marché des espaces inutilisés.

De plus, la multiplication des résidences secondaires, notamment dans les centres-villes, s'est accentuée ces dernières années avec l'essor de plateformes comme Airbnb. Un meilleur encadrement de ces locations pourrait favoriser l'installation de résidents à l'année et ainsi renforcer la dynamique locale.

## Les logements autorisés entre 2017 et 2023 :

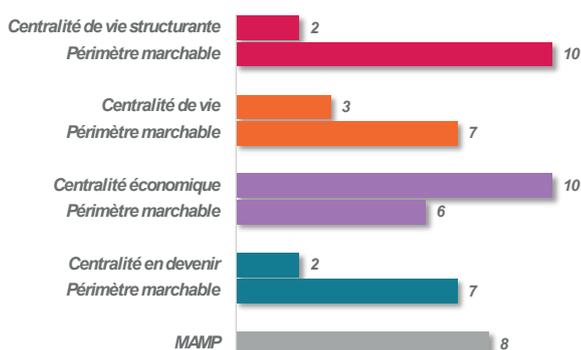
Secteurs	Logements autorisés	dont logements individuels	dont logements collectifs
Part dans les centralités	7%	3%	9%
<i>Nombre</i>	5 925	525	5 400
Part dans les périmètres marchables ( <i>hors centralité</i> )	11%	2%	14%
<i>Nombre</i>	8 556	335	8 221
Part hors ville marchable	82%	95%	77%
<i>Nombre</i>	65 209	19 970	45 239

## Les centralités économiques, un vivier inexploité ?

Aujourd'hui, dans une optique d'intensification et de renouvellement des réflexions sur l'urbanisme, la question des zones commerciales se pose. Ces espaces, souvent identifiés uniquement au regard de leur fonction économique, peuvent rassembler une densité et une diversité suffisantes de commodités du quotidien pour répondre aux critères de la ville marchable. Sous cet angle, seuls leurs manquent des habitants pour devenir des centralités complètes.

Sur la période 2017-2023, il est intéressant de noter que c'est dans ces centralités que la part de logements autorisés a été la plus élevée. Cependant, pour réussir la densification de ces espaces, il est essentiel de prendre en compte les enjeux liés au cadre de vie. Une réflexion approfondie sur des thématiques telles que l'aménagement de l'espace public ou la végétalisation, souvent peu présents dans ce type de centralité, est nécessaire.

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS POUR 100 LOGEMENTS EXISTANTS SUR LA PÉRIODE 2017-2023



©Aupa, 2024. Source : Sitadel 2017 - 2023



# LES LIMITES DE LA VILLE MARCHABLE : LES TERRITOIRES QUI NE SONT PAS CENTRALITÉ

En identifiant les centralités de la Métropole, l'étude révèle aussi en creux des territoires qui ne répondent pas aux critères de la ville marchable. L'absence de centralités peut alors s'expliquer de différentes manières :

- Soit une concentration insuffisante des commodités qui ne permet pas d'atteindre les seuils de densité fixés dans la méthode, malgré l'existence d'une offre variée à une échelle plus large,
- Soit un manque de diversité de l'offre ne permettant pas au territoire d'émerger comme centralité marchable.

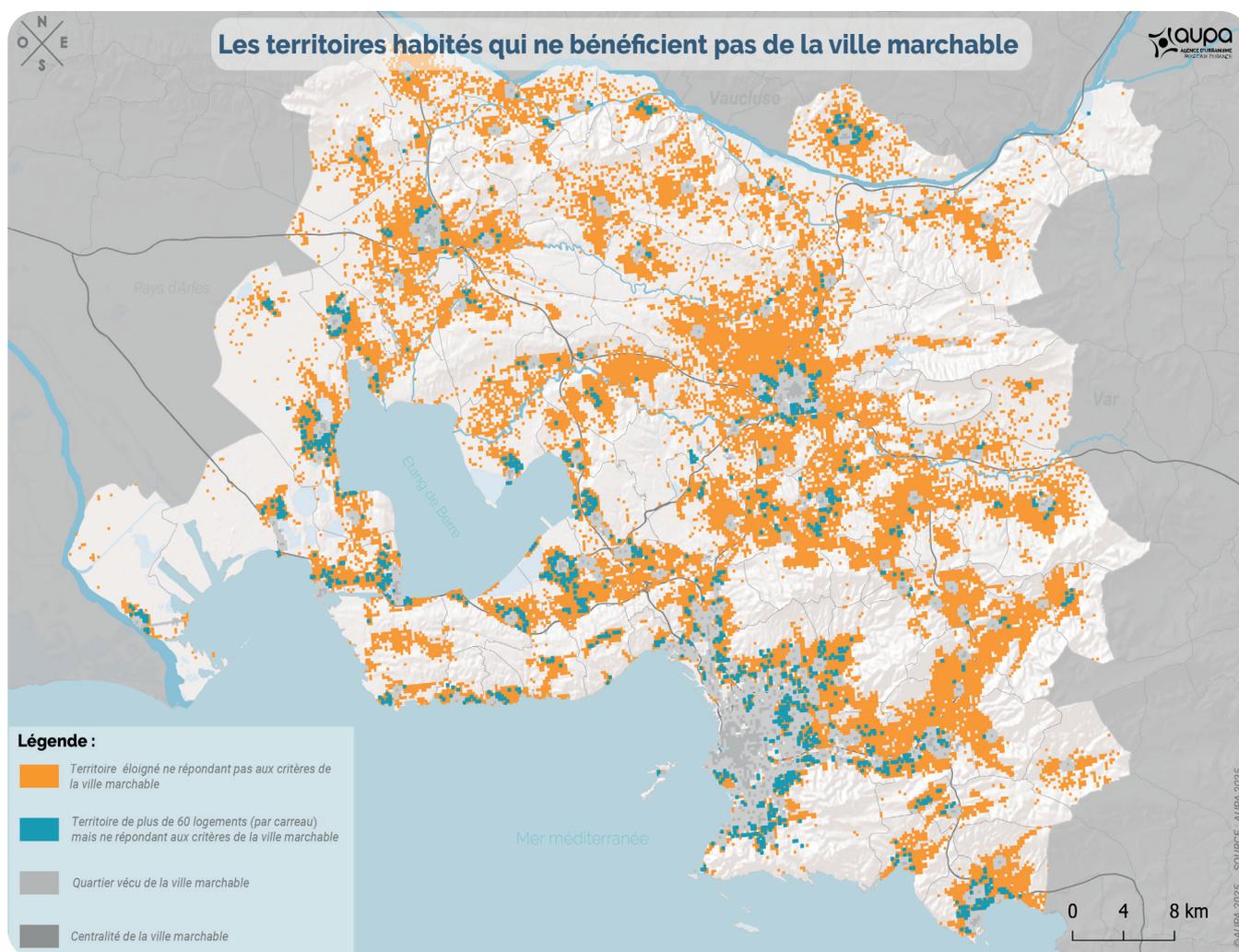
Généralement, les fonctions sont tout de même présentes dans ces territoires, mais en nombre insuffisant pour considérer que les habitants y trouveront de quoi répondre à leurs besoins au quotidien et à pied. Les équipements sont implantés de manière diffuse dans l'ensemble de la commune.

Ainsi, sur les 92 communes métropolitaines, 24 ne possèdent aucune centralité. Parmi elles, 16 se classent parmi les plus petites communes de la Métropole en nombre d'habitants, avec moins de 2 500 habitants. Ces communes sont proches d'une commune plus structurante qui polarisent les équipements et services.

17 d'entre elles sont des « communes rurales à habitat dispersé » ou « des bourgs ruraux », qui correspondent aux niveaux les plus faibles de la grille communale de densité de l'INSEE. Les autres communes sont de densité intermédiaire et appartiennent à la « ceinture urbaine ». Seule Gignac-la-Nerthe, définie comme un centre urbain intermédiaire, n'a aucune centralité.

Ainsi, 58% de la population habite en dehors des centralités et leurs périmètres marchables, dont 11% dans des quartiers résidentiels denses pouvant théoriquement faire vivre une offre de proximité à l'échelle du quartier.

In fine, la morphologie urbaine influe sur la présence de centralités. En effet, les communes qui en sont dépourvues se caractérisent par un habitat pavillonnaire peu dense et ont une offre du quotidien dispersée en divers endroits plutôt que concentrées en un seul lieu. Le recours à la voiture y est donc systématique. Elles se situent majoritairement dans l'arrière-pays métropolitain, bien que certaines communes littorales comme Ensues-la-Redonne et Le Rove soient dans cette situation.



# LES POTENTIALITÉS DE LA VILLE MARCHABLE : VERS L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ ?

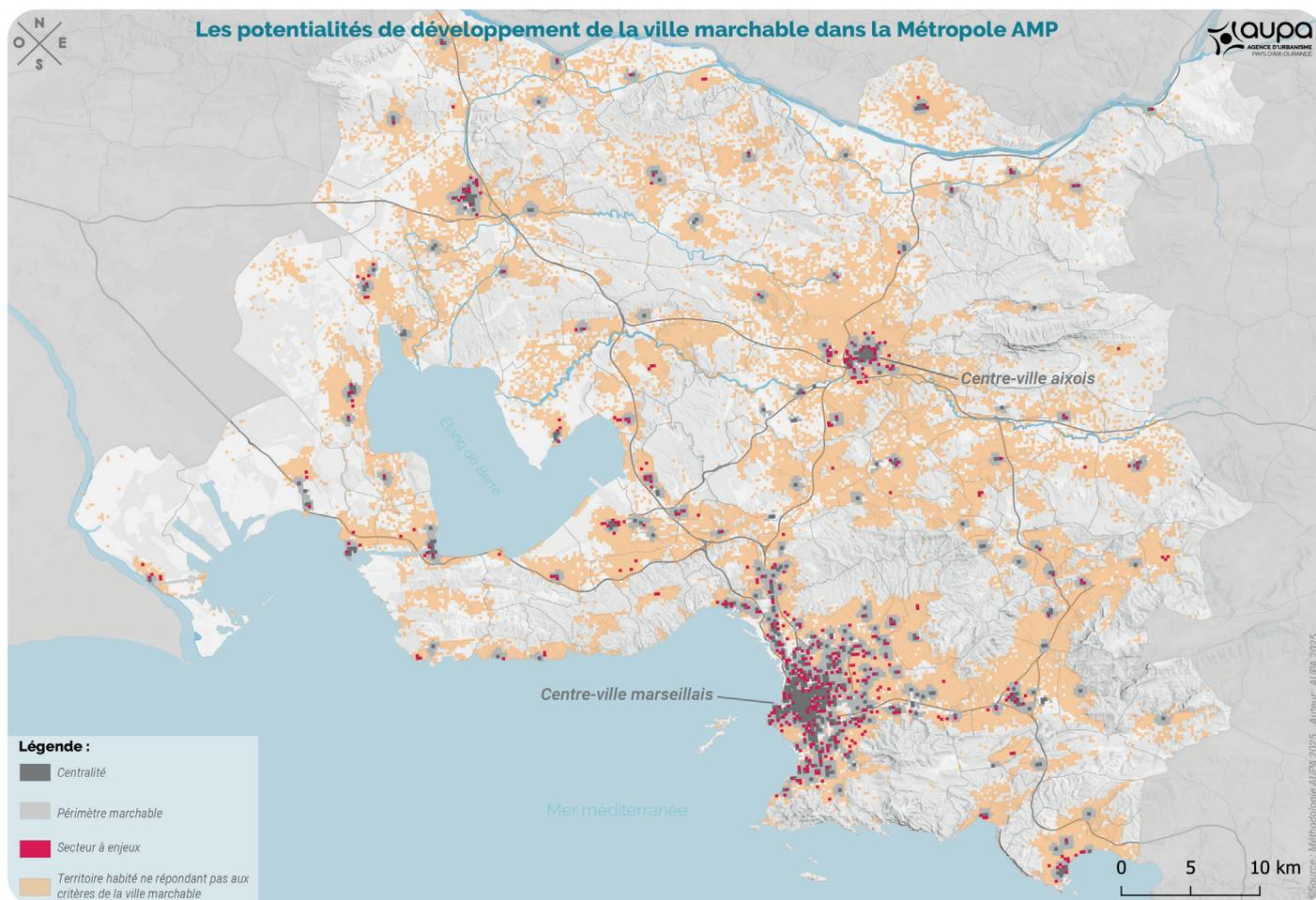
Dans une logique d'intensification en lien avec la ville marchable, la Métropole peut adopter deux stratégies complémentaires :

- La première consiste à renforcer les centralités existantes par l'ajout des fonctions du quotidien, afin de consolider leur rôle structurant dans l'organisation du territoire.
- La seconde favorise l'émergence de nouvelles centralités. Il s'agit notamment de s'appuyer sur l'identification de secteurs déjà denses en logements et répondant à au moins deux autres fonctions essentielles de la ville quotidienne pour en faire des centralités marchables.

Ces territoires, que nous qualifions dans cette étude de « secteurs à enjeux », présentent un fort potentiel de transformation en centralités de vie. En renforçant l'ensemble de ces secteurs, le nombre de centralités sur le territoire métropolitain passerait de 237 à 341, permettant ainsi de couvrir environ 53 % de la population. Loin d'être opposées, ces deux stratégies sont au contraire appelées à se conjuguer pour soutenir un développement urbain cohérent, plus sobre et plus accessible à l'échelle métropolitaine.

## CHIFFRES-CLÉS : ET SI LES SECTEURS À ENJEUX DEVENAIENT DES CENTRALITÉS ?

	Part dans les 237 centralités	Part en intégrant les secteurs à enjeux
Surface	<b>1%</b> (12 % des terres artificialisées)	<b>5%</b> (17 % des terres artificialisées)
Population	<b>42%</b> (800 000 habitants)	<b>53%</b> (980 000 habitants)
Emplois	<b>48%</b> (355 000 emplois)	<b>56%</b> (410 000 emplois)
Commodités de proximité	<b>58%</b> (18 100 aménités)	<b>67%</b> (20 550 aménités)



### Note de lecture :

Les secteurs à enjeux correspondent initialement aux carreaux (Filosofi, maille de 200 mètres) qui respectent le seuil de 60 logements ainsi que deux autres fonctions de la ville marchable. Ainsi, avec l'ajout d'une fonction supplémentaire, ces secteurs pourraient devenir de véritables centralités de vie.

## CHIFFRES-CLÉS :

**58 %**

de la population métropolitaine n'est pas dans un périmètre de la ville marchable

- 1,1 M d'habitants -

**82 %**

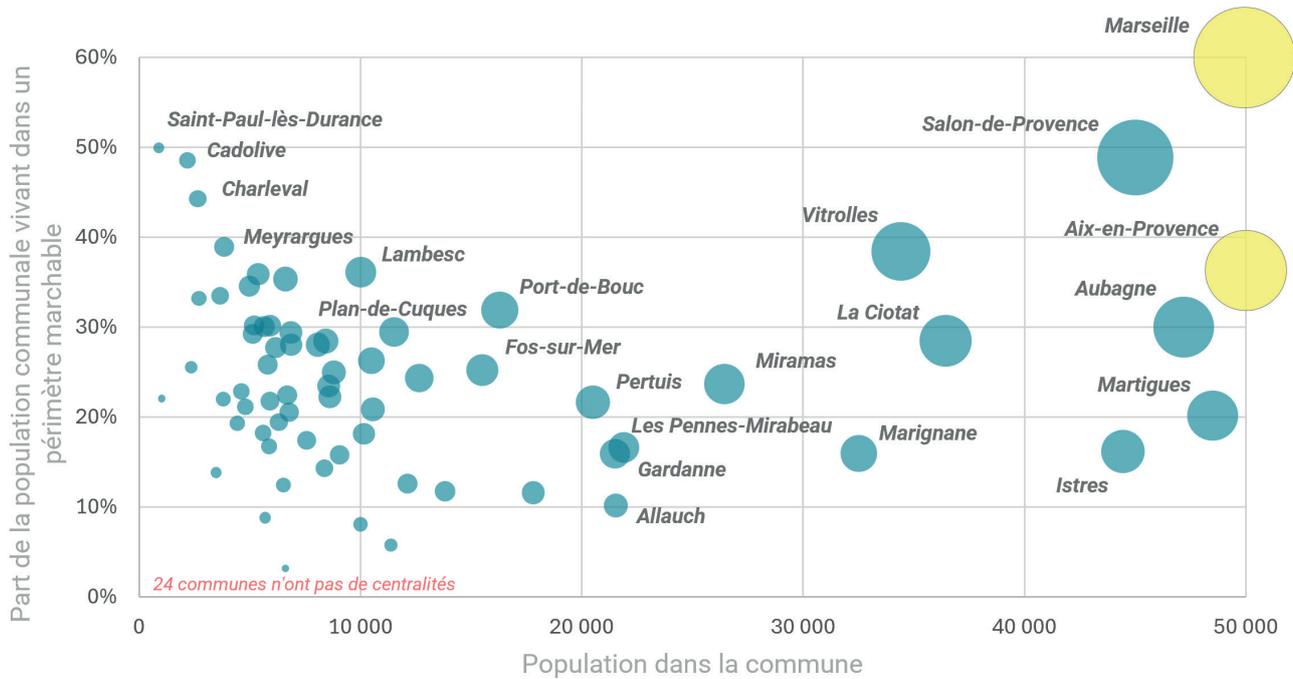
du territoire habité ne fait pas partie de la ville marchable

- 873 km<sup>2</sup> -

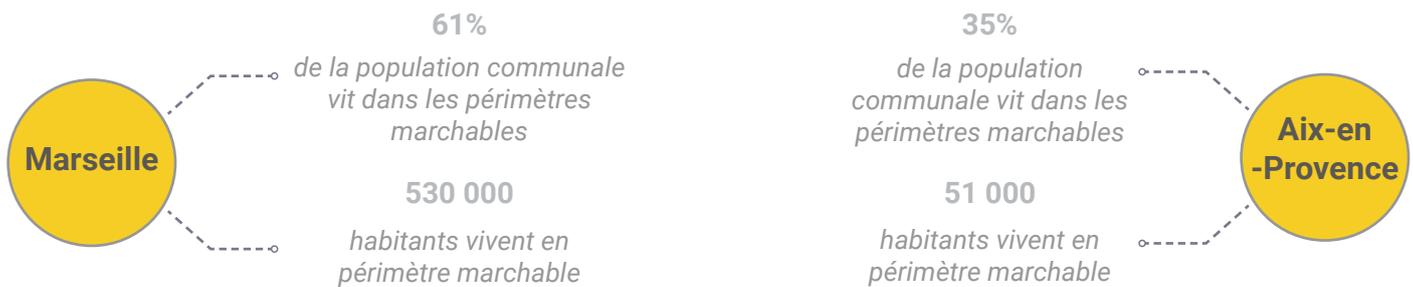
**24**

communes sans centralité :  
- Dispersion des commodités -  
- Tissu urbain peu dense -  
- Peu d'habitants -

### LA VILLE MARCHABLE NE DÉPEND PAS DE LA DE TAILLE DES COMMUNES



©Aupa, 2024. Source : Filosofi, 2019.



## Rééquilibrer le territoire : enjeux et opportunités des espaces sans centralité

Dans la Métropole Aix-Marseille-Provence, les territoires qui ne sont pas des centralités ou périmètres marchables se caractérisent à la fois par une faible offre de proximité (en nombre et en diversité) et une dépendance à la voiture. Leur éloignement des pôles d'emplois et des commerces renforce les migrations pendulaires et les inégalités d'accessibilité. Cependant, ces territoires offrent aussi des opportunités pour une intensification ciblée, en développant de nouvelles centralités ou en renforçant les connexions avec les pôles existants. L'enjeu est donc de rééquilibrer le territoire, en favorisant une ville plus marchable et accessible à tous.

La ville marchable n'est pas une solution universelle pour l'ensemble du territoire métropolitain. Certains espaces, en raison de leurs caractéristiques géographiques, démographiques ou sociales, ne pourraient pas devenir des centralités. Il est donc essentiel de repenser leur aménagement afin d'éviter leur marginalisation. Cela passe par le développement d'un réseau de transports en commun performant, l'aménagement de voies pour les mobilités douces et la promotion d'une mixité fonctionnelle dans les projets de réhabilitation. Ces leviers permettent d'améliorer la qualité de vie et l'accessibilité de ces territoires, tout en les intégrant mieux à la dynamique métropolitaine.

# CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ : L'AVENIR D'UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE ET ACCESSIBLE

1

## UNE MÉTROPOLE BIEN DOTÉE EN COMMODITÉS DE PROXIMITÉ

L'étude menée sur la métropole Aix-Marseille-Provence met en lumière le rôle structurant de ses 237 centralités. Véritables points d'ancrage du territoire, elles concentrent emplois, habitants et commodités de proximité, jouant un rôle clé dans l'organisation urbaine. L'analyse révèle des enjeux et caractéristiques spécifiques à chaque type de centralité. Mais, toutes s'imposent comme des leviers stratégiques pour une intensification urbaine maîtrisée. En offrant une diversité de services et commerces accessibles, ces pôles contribuent à réduire la dépendance à la voiture et à encourager les mobilités actives dans un territoire vieillissant. Un défi de taille dans un territoire encore largement dominé par l'automobile.

2

## UNE MÉTHODOLOGIE QUI PERMET DE CARACTÉRISER LES FORCES ET FAIBLESSES DES CENTRALITÉS

Comment fonctionnent les centralités de la métropole Aix-Marseille-Provence ? Pour répondre à cette question, une approche multicritères a été déployée, croisant des données sociales, environnementales, résidentielles et économiques. Une analyse fine qui permet de mieux cerner leurs rôles et dynamiques. Ces résultats offrent aux acteurs de l'aménagement un outil précieux : une cartographie détaillée des centralités, de leurs périmètres marchables et de leurs spécificités. L'étude met en évidence des territoires à la fois diversifiés et fragmentés, reflets des contrastes métropolitains. Au-delà du diagnostic, ces centralités sont des leviers pour l'intensification urbaine. Avec les bons outils, elles peuvent contribuer aux objectifs du ZAN et à la lutte contre l'étalement urbain.

3

## DES TERRITOIRES QUI NÉCESSITENT D'ÊTRE RENFORCÉS

Toutes les centralités ne se valent pas. Certaines manquent de commodités essentielles, empêchant les habitants de profiter pleinement des avantages d'une ville marchable. Compléter ces centralités en y intégrant les fonctions manquantes renforcerait leur rôle structurant tout en améliorant le cadre de vie. L'étude met notamment en lumière un déficit en matière d'équipements de santé de proximité. Pas moins de 70 % des centralités souffrent d'un manque dans ce domaine. Or, avec le vieillissement de la population, cette fonction deviendra cruciale pour répondre aux besoins des habitants et garantir un accès équitable aux soins. L'enjeu est donc double : consolider les centralités existantes et anticiper les besoins futurs.

4

## ENJEUX ET OPPORTUNITÉS DES ESPACES SANS CENTRALITÉ

L'étude révèle également qu'une large partie du territoire métropolitain reste à l'écart du concept de ville marchable. Ces zones, qui regroupent près de 58 % de la population, ne manquent pas de commodités de proximité, mais leur répartition éparpillée empêche l'émergence de véritables centralités adaptées aux piétons. Dès lors, une question se pose : faut-il créer de nouvelles centralités pour compléter le maillage métropolitain et améliorer l'accessibilité aux services ? Si l'enjeu est réel, il apparaît aussi que certains territoires ne pourront jamais répondre aux critères de la ville marchable. Plutôt que de les délaissier, une réflexion s'impose pour garantir leur inclusion dans la dynamique urbaine. Comment repenser l'aménagement de ces espaces sans les isoler davantage ? Un défi pour l'avenir de la métropole.

### LES SUITES :

L'étude menée en 2024 marque une première phase qui s'est achevée par l'identification des centralités sur le territoire métropolitain et une analyse de ces centralités selon différentes thématiques. Néanmoins elle sera poursuivie en 2025 / 2026 et alimentée par de nouveaux éléments :

- Une analyse des centralités selon une nouvelle thématique «santé environnementale». L'étude se concentrera sur des aspects comme la qualité de l'air, l'accès aux parcs et jardins et les îlots de chaleur urbains pour évaluer l'impact environnemental sur la qualité de vie dans les centralités.

- Une analyse des évolutions démographiques et des équipements dans les centralités, surtout en réponse à la perte de population des centres-villes, visera à déterminer les leviers nécessaires pour stimuler leur revitalisation.

# LA TRADUCTION DE LA VILLE MARCHABLE DANS LES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT

## De la ville façonnée par la voiture à la ville du piéton

L'enjeu majeur en matière d'urbanisme et d'aménagement consiste à passer d'un modèle éclaté, diffus et périurbain façonné par la voiture à un modèle plus concentré et hiérarchisé dans lequel le piéton retrouve toute sa place. Cela pose la question de l'espace public et des connexions douces à développer entre les centralités.

**Outils disponibles :** PLM, Plan Piéton, Dispositif de Rue aux enfants, Guide de l'espace public, Guide de l'aménagement durable, etc.

A l'heure de l'élaboration du SCOT, la notion d'armature est fondamentale. A l'échelle métropolitaine, si la quasi-totalité des communes est bien dotée en commodités, leur répartition spatiale peut interroger. Dans cette optique, « l'hyper-proximité » se met au service de la qualité de vie en repensant l'armature territoriale métropolitaine. Il s'agit donc de mettre en avant la question du polycentrisme et de rompre avec un urbanisme fonctionnel.

## Des enjeux d'armature territoriale

**Outils disponibles :** SCOT, SRADET, PLUi.

## Repenser le potentiel d'intensification au regard du niveau d'équipements des quartiers

La ville du quart d'heure permet de réévaluer la stratégie de densification en favorisant la production de logements à proximité des secteurs les mieux pourvus en équipements et services. Dans un autre registre, un des enjeux majeurs consiste à diversifier les centralités secondaires en renforçant leur offre du quotidien (concentration des commodités plutôt que diffusion). A moyen terme, se posera aussi la question des centralités économiques qui offrent des aménités mais qui n'ont aujourd'hui pas ou peu de logements.

**Outils disponibles :** PLUi, DPC, PLH, OPAH, ORI.

# ANNEXE

TABLEAU DES ÉQUIPEMENTS SÉLECTIONNÉS POUR CHAQUE FONCTION DE LA VILLE MARCHABLE

Fonction de la ville du quart d'heure	Sous-catégories	Sources	Type d'équipement
Se divertir	Bar /restauration	BPE 2021	A504 Restaurant
		Capfinancial 2021	Débit de boissons
	Équipements sportifs	DATAES 2024	Aire de sports de glace ludique
			Aire de sports de glace sportive
			Bassin ludique de natation
			Bassin mixte de natation
			Terrain de boules
			Terrain de pétanque
			Bowling
			Piste de kart
			Parcours fixe de course d'orientation
			Site de blocs d'escalade
			Aire de fitness / street workout
			Bassin d'exercices aquatiques
			Multisports / City-Stade
			Parcours sportif / santé
			Salle polyvalente / de fête / non spécialisée
			Piste de padel
			Salle de billard
			Salle ou terrain de squash
			Terrain de soccer
			Baignade aménagée
	Espace de vélo freestyle		
	Skatepark		
	Salle de blocs artificielle d'escalade		
	Terrain de beach-soccer		
	Terrain de handball		
	Terrain de volleyball		
	Culture	BPE 2021	F303 Cinéma
			F307 Bibliothèque
			F311 livre et presse
			F312 Exposition
			F315 Arts du spectacle
Se loger		Fichier foncier 2021	Nombre de logements / hectare
Travailler		France business 2020	Nombre d'emplois hors SQ
Consommer	Services	BPE 2021	A128 France services
			A129 Mairie
			A203 Banque / DAB
			A206-7-8 Poste
			A501 Coiffure
			A506 Laverie
			A507 Institut de beauté
	Commerces alimentaires		B101 Hypermarché
			B102 Supermarché
			B201 Superette
			B202 Epicerie
			B203 Boulangerie
			B205 Produits surgelés
	Commerces non-alimentaires		B103 Grande surface de bricolage
			B301 Librairies / Journaux
			B308 Quincaillerie
			B312 Fleuriste / Jardinerie
		Capfinancial 2021	Tabac
Se soigner		BPE 2021	D108 Centre de santé
			D113 Maison de santé
			D201 Médecin généraliste
			D307 Pharmacie
			A502 Vétérinaire
S'éduquer		BPE 2021	C101-2 Maternelle
			C104-5 Ecole élémentaire
			C201 Collège
			C301-2-3-4-5 Lycée
			D602 Crèche

# L'ESSENTIEL DE LA VILLE MARCHABLE

La Métropole Aix-Marseille-Provence et l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix - Durance (Aupa) ont mis en place une méthode innovante pour analyser la « ville marchable » qui consiste à faire émerger des centralités de proximité et à les caractériser. Pour cela, nous avons défini des périmètres « marchables » dans lesquels les habitants sont censés avoir accès, en 15 minutes à pied aller-retour, à leurs besoins du quotidien (se loger, travailler, consommer, s'éduquer, se soigner, se divertir). Cette étude met également en lumière les disparités ainsi que les secteurs à fort potentiel pour le développement de nouvelles centralités marchables.

## CE QU'IL FAUT RETENIR :

- La métropole Aix-Marseille-Provence dispose d'un réseau de **237 centralités marchables** permettant à 42% des habitants et 48% des travailleurs d'accéder en moins de 15 minutes à pied aller-retour à une offre de proximité (ou du quotidien) relativement complète.
- La ville marchable, bien que très présente à Aix et Marseille, **n'est pas réservée aux « grandes » villes** et dépend moins de la taille de la commune que de sa structuration spatiale : clairement, seule la ville dense et mixte est marchable.
- Il existe des **disparités très importantes entre les centralités marchables** selon la nature / variété des commodités (centralité structurante, de vie, économique, en devenir) mais aussi selon le volume d'offre proposé.
- **25% des habitants de la métropole habitent dans une centralité « complète » ou « quasi-complète »** (64 centralités avec 5 ou 6 fonctions) et 12% habitent à proximité de centralités « incomplètes » (140 centralités accueillent 3 ou 4 fonctions).
- Alors que deux tiers des centralités proposent une offre suffisante de commerces de proximité, d'établissements éducatifs et de loisirs, **77% présentent un déficit d'offre de santé**. A l'heure du vieillissement de la population, cela pose un enjeu d'accès aux soins pour environ 300 000 habitants.
- 37 centralités parmi les 237 sont des **centralités essentiellement économiques**.
- 47% de la population et 44% des emplois métropolitains sont localisés dans des quartiers présentant une **densité trop faible** (<15 log/ha) pour y développer la ville marchable. Ces zones représentent 83% des surfaces urbanisées de la métropole.
- La dynamique résidentielle récente ne renforce pas la ville marchable, puisque **seuls 18% des logements construits entre 2017 et 2023 sont localisés dans des centralités existantes**.

Cette étude identifie les quartiers « marchables » qui pourraient être renforcés. Elle cible aussi des secteurs susceptibles de devenir de nouvelles centralités marchables par une politique d'intensification (plus de logements, plus de commodités) pour permettre à la population d'accéder à l'emploi et à tous les commerces et services du quotidien tout en limitant le recours à la voiture.

