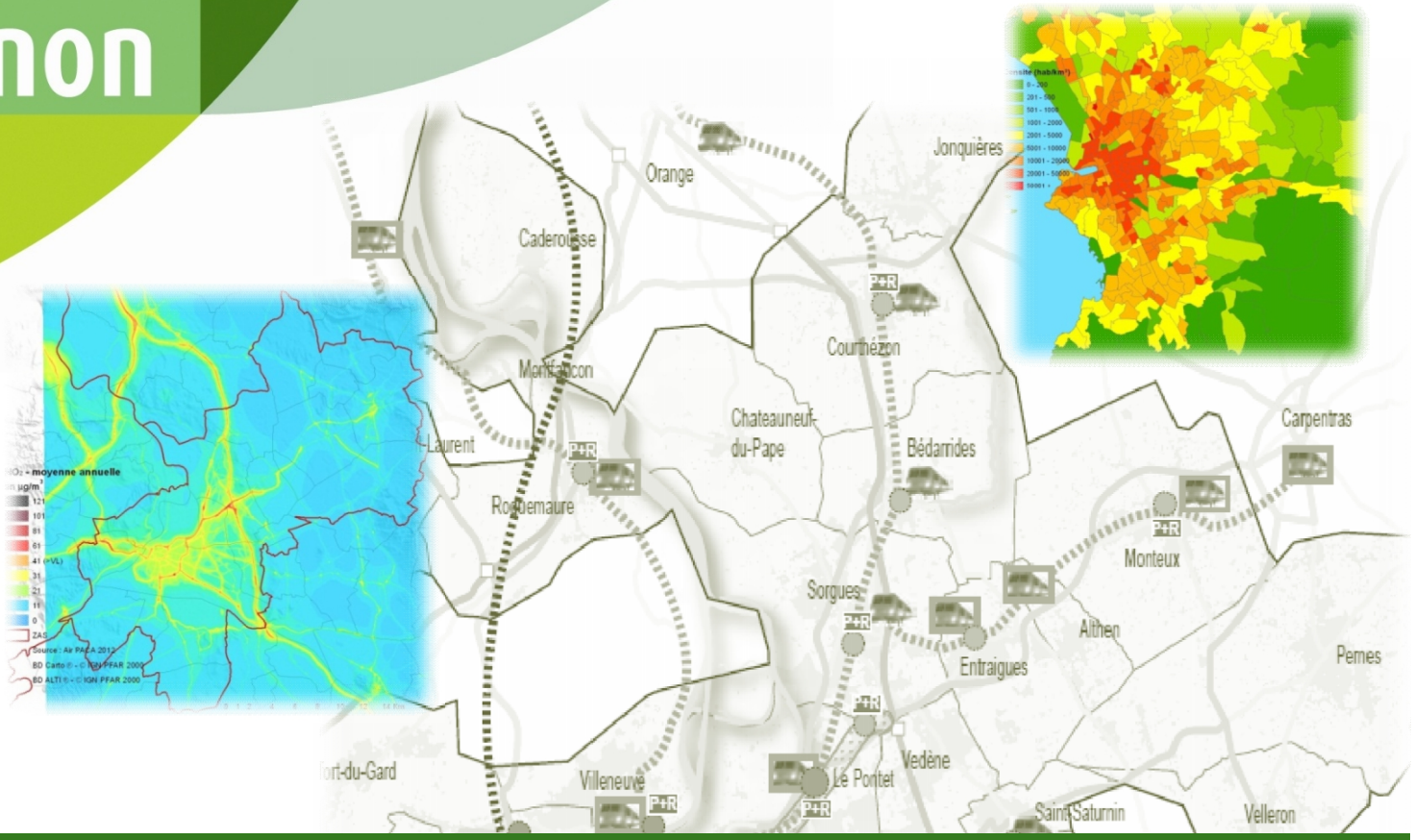
communauté d'agglomération

grand avignon

PLAN REGIONAL SANTE ENVIRONNEMENT
MARSEILLE 22 OCTOBRE 2012



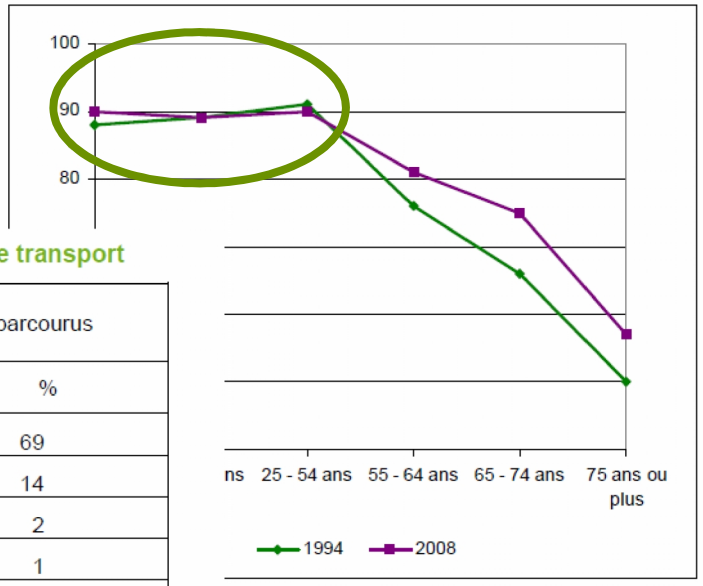
Extension des espaces périurbains et mobilités
Bilan et perspectives

Louis COSTPELANE
Vice-Président délégué au Développement Durable et au PDU de Grand Avignon

APPROCHE DE LA MOBILITÉ

Approche de la mobilité

Graphique 1 : Part des personnes qui se déplacent un jour donné dans la population par tranche d'âge (en %)



…s individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
…lus mobiles ou non le jour ouvrable de référence.
…nales transports 1994, 2008

Tableau 4 : Répartition des déplacements et des kilomètres parcourus par mode de transport

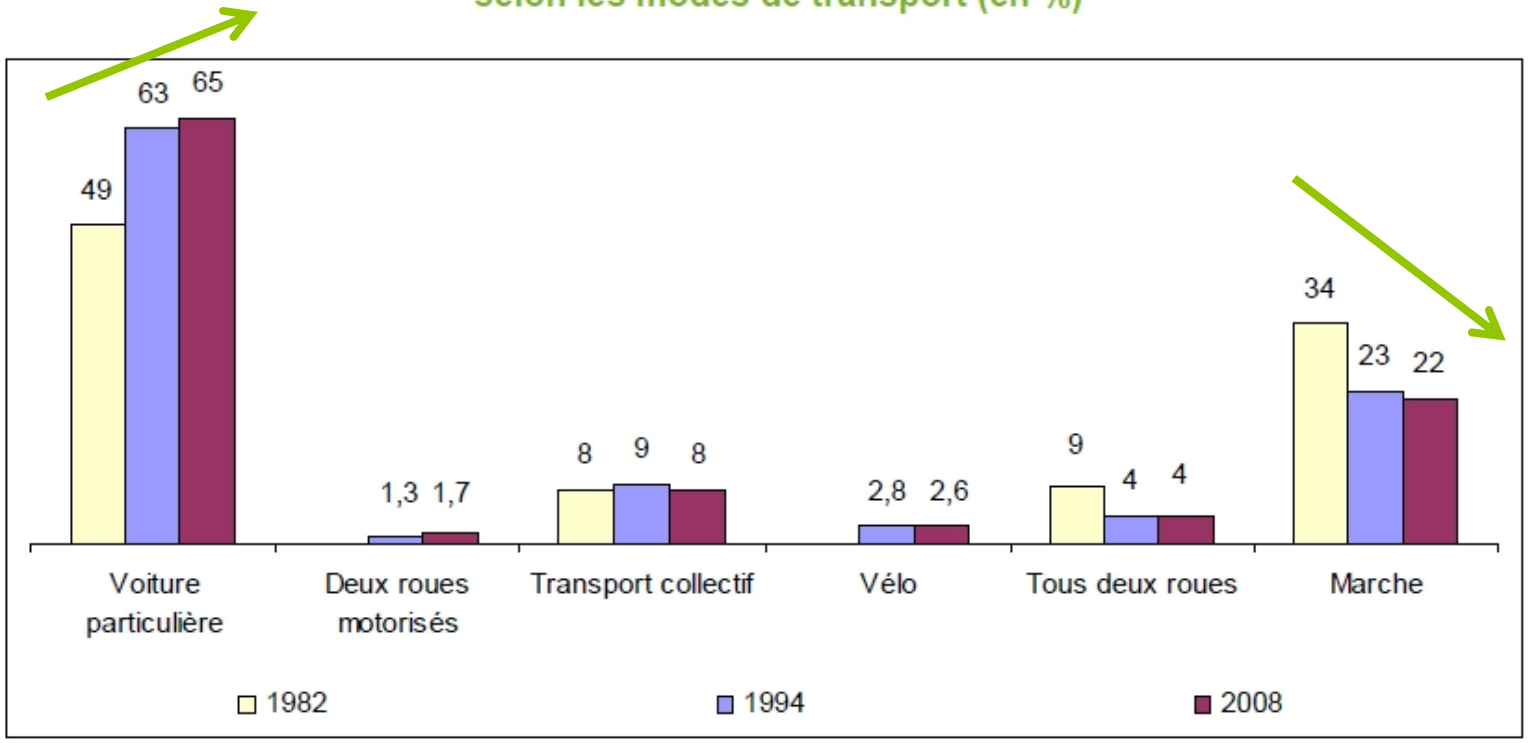
Mode de transport	Déplacements quotidiens		Kilomètres quotidiens parcourus	
	Nombre par personne	%	Nombre par personne	%
Voiture comme conducteur	1,67	53	17,4	69
Voiture comme passager	0,37	12	3,6	14
Deux roues motorisé	0,05	2	0,4	2
Autre mode mécanisé	0,02	1	1,8	1
Transport collectif urbain	0,19	6	0,2	7
Autre transport collectif	0,06	2	0,2	4
Vélo	0,09	3	0,6	1
Marche	0,7	22	0,9	2
Total	**3,15**	**100**	**25,2**	**100**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêts nationale transports 2008

Une société mobile…

Approche de la mobilité

Graphique 7 : Évolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
NB : dans l'enquête de 1982, les vélos et deux roues motorisés n'étaient pas distingués.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Une société automobile…

Approche de la mobilité

Tableau 1 : Évolution de la population et du volume de déplacements locaux (moyenne jour ouvrable de semaine)

	1982	1994	2008	Évolution moyenne (en % et par an) 82-94	94-08
Population (6 ans ou plus en millions)	49,0	53,1	56,2	+ 0,6	+ 0,4
Déplacements (millions) jour de semaine, mobilité locale	163,6	167,7	176,7	+ 0,2	+ 0,4
Déplacements quotidiens par personne (*)	3,34	3,16	3,15	- 0,4	0,0
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,8	54,7	56,3	0,0	+ 0,2
Distances quotidiennes parcourues par personne (en km)	17,4	23,1	25,2	+ 2,3	+ 0,6
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	16,4	17,3	17,9	+ 0,4	+ 0,2

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
* calculé sur l'ensemble des individus mobiles ou non le jour ouvrable de référence.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

Toujours plus loin pour des déplacements toujours plus longs…

Approche de la mobilité

Tableau 2 : Nombre et longueur moyenne des déplacements locaux selon le motif (en km)

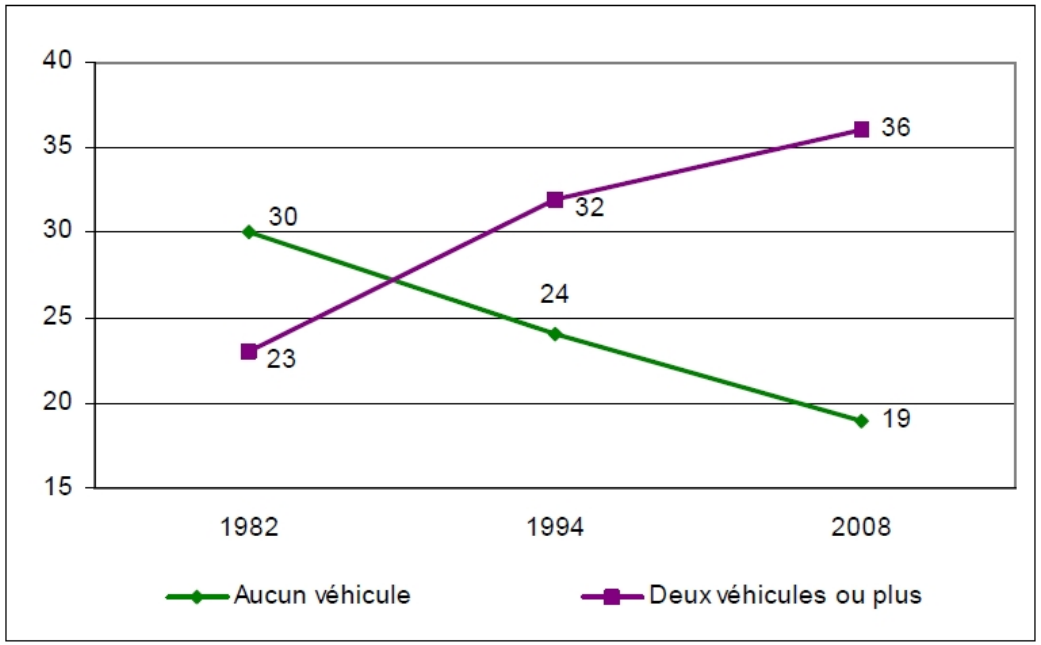
	Nombre de déplacements quotidiens			Longueur moyenne (km) des déplacements et évolution (% par an)				
	1982	1994	2008	1982	1994	2008	1994/1982	2008/1994
Domicile↔travail	0,69	0,53	0,56	7,0	9,4	11,1	+ 2,4 %	+ 1,3 %
Domicile↔études	0,40	0,37	0,31	2,9	4,7	5,6	+ 3,9 %	+ 1,4 %
Domicile↔autres	1,58	1,69	1,68	4,9	7,0	7,3	+ 2,9 %	+ 0,3 %
Secondaires	0,67	0,57	0,59	5,4	7,6	8,2	+ 2,8 %	+ 0,6 %
Ensemble	3,34	3,16	3,15	5,2	7,3	8,0	+ 2,8 %	+ 0,7 %

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SoeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

par nécessité !

Approche de la mobilité

Graphique 6 : Équipement automobile des ménages de 1982 à 2008 (en %)

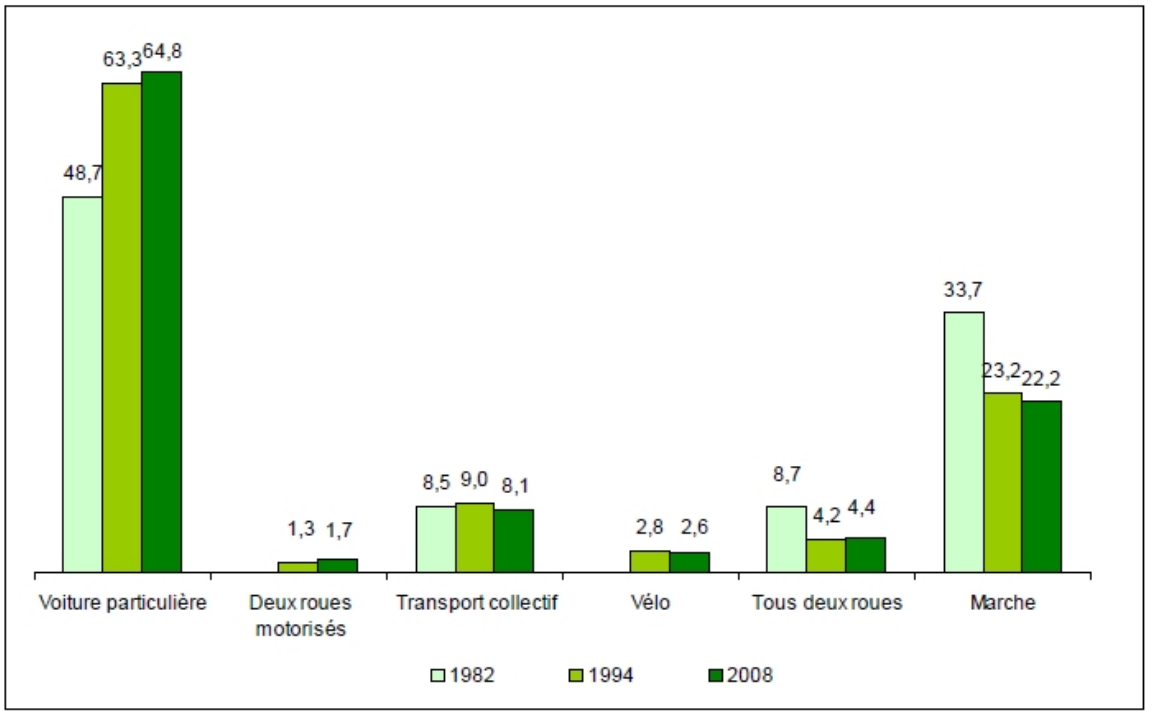


Champ : voitures particulières (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) roulants.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1982, 1994, 2008

La voiture tend ainsi à devenir un équipement presque individuel, à l'instar du téléphone.

Approche de la mobilité

Graphique 7 : Évolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)

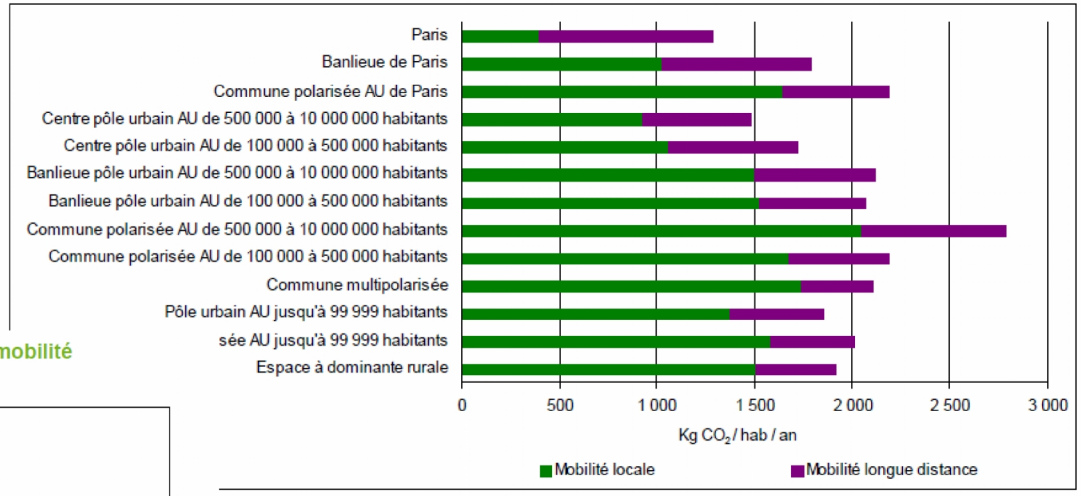


Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Note : dans l'enquête de 1982, les vélos et deux roues motorisés n'étaient pas distingués.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

La voiture, mode de transport dominant des déplacements locaux…

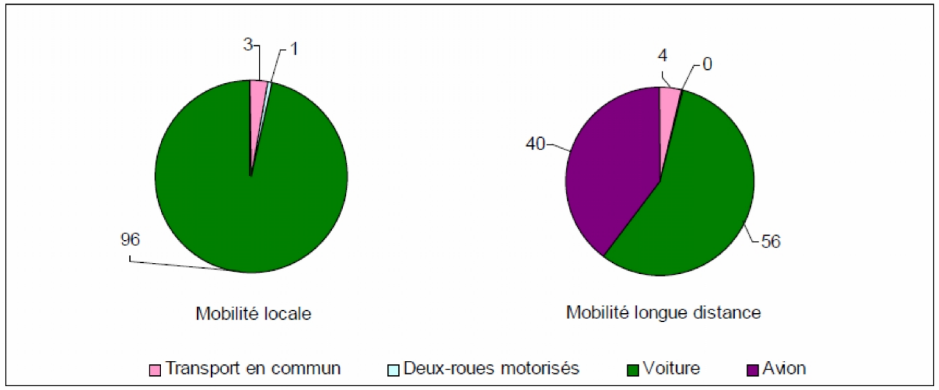
Approche de la mobilité

Graphique 14 : Émissions annuelles de CO_2 liées aux déplacements selon le lieu de résidence des ménages, par habitant



le 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
rets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Graphique 13 : Répartition des émissions de CO_2 selon le type de mobilité et le mode de transport *(en %)*

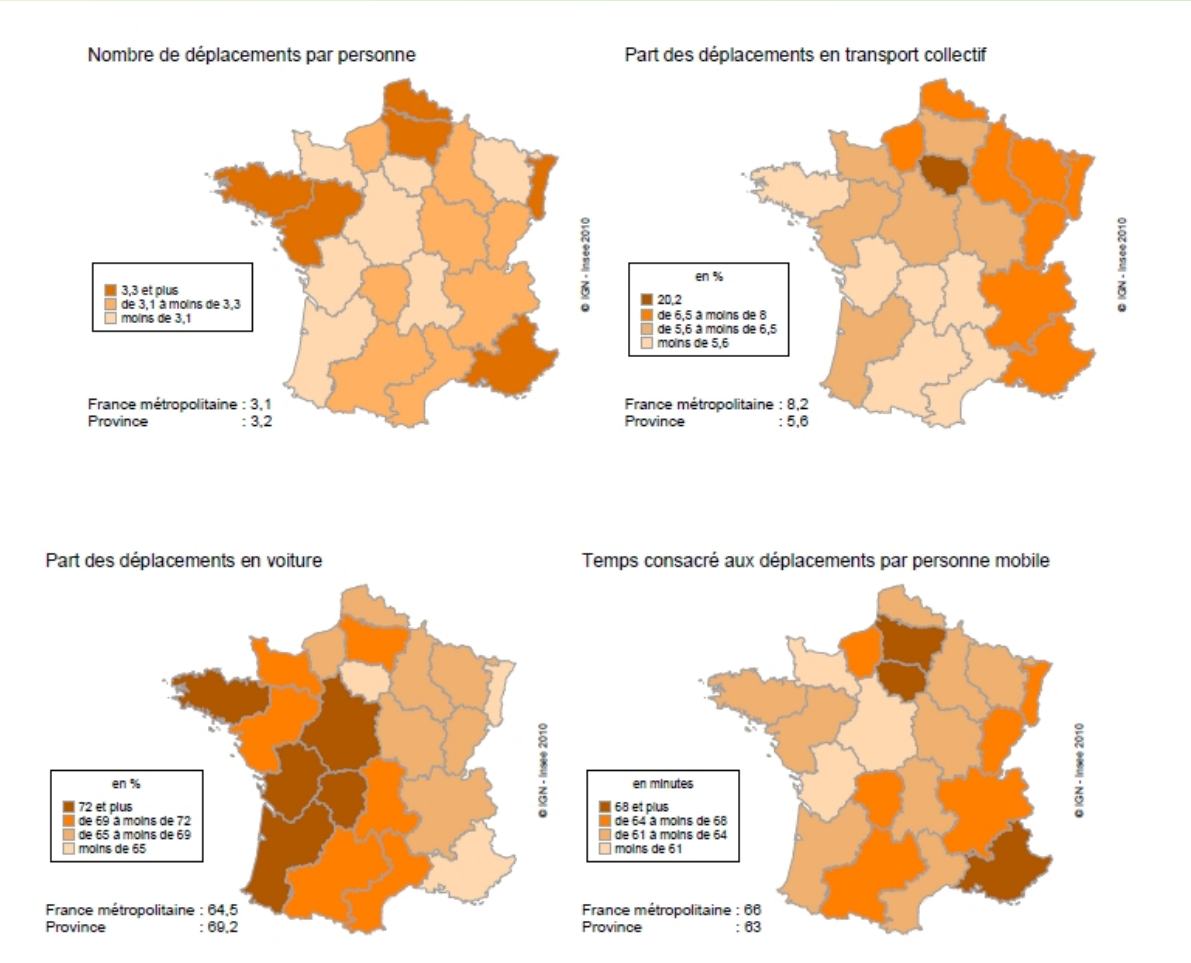


Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008, traitement LET-Certu

La mobilité pèse davantage sur l'environnement

Les émissions de CO2 augmentent plus vite à longue distance

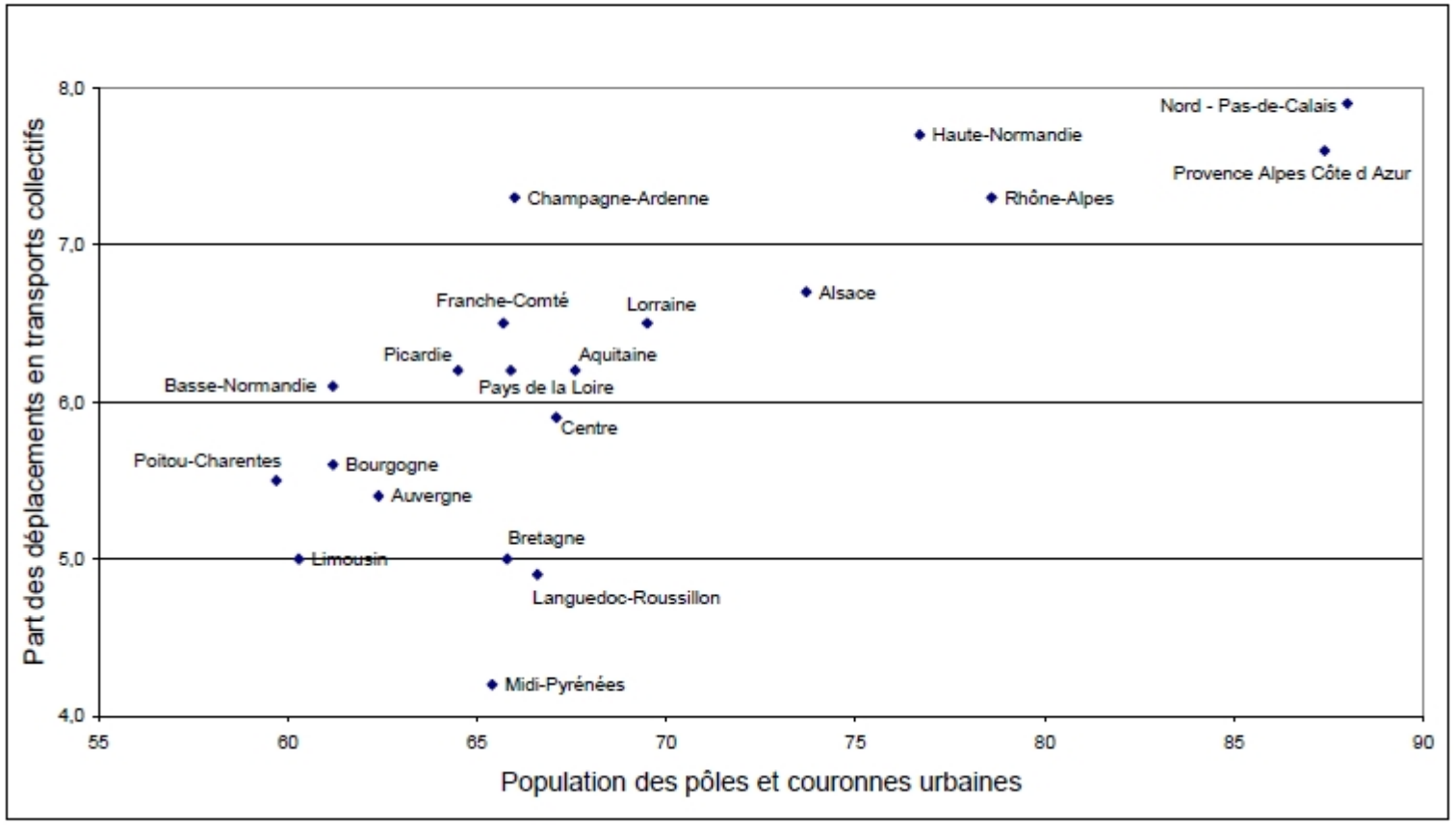
Approche de la mobilité



Région PACA : pas si mauvaise élève…

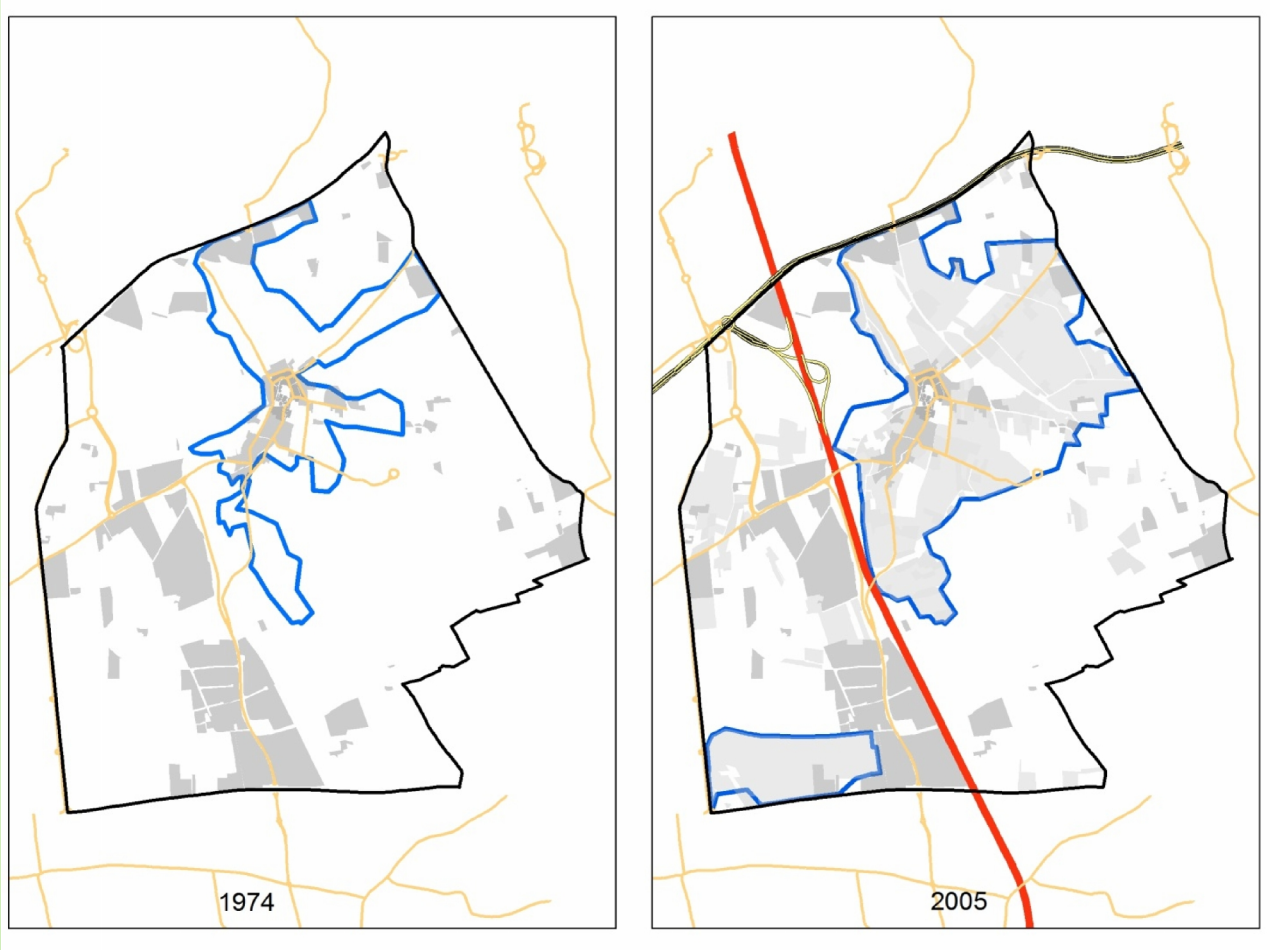
Approche de la mobilité

Graphique 2 : Le recours aux transports en commun augmente avec l'urbanisation (en %)



mais à contraster

Approche de la mobilité



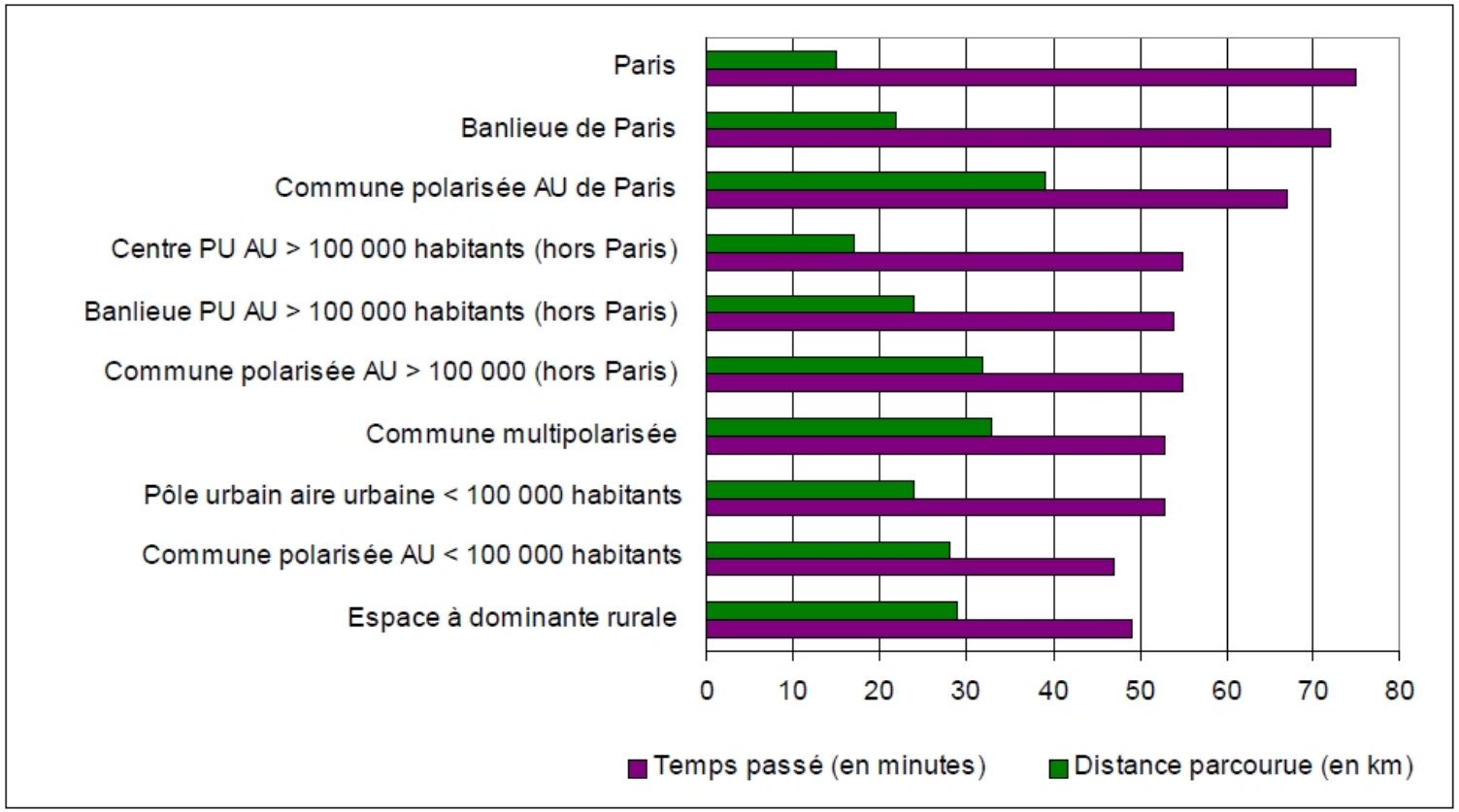
Le phénomène de la périurbanisation en image

L'exemple de Vedène

LA PÉRIURBANISATION :
UN MODELE DOMINANT

Périurbanisation
Un modèle dominant

Graphique 5 : Durées et distances quotidiennes des déplacements locaux en 2008



Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Une situation contrastée

Périurbanisation
Un modèle dominant

Le zonage en aires urbaines : aire d'influence des villes

- Le **PÔLE** c'est l'unité urbaine centrale : ville-centre plus sa banlieue (morphologie)
  - ⇒ 3 tailles de pôles selon le nombre d'emplois offerts :
    - » Grands pôles urbains : plus de 10 000 emplois
    - » Moyens pôles : 5 000 à 10 000 emplois
    - » Petits pôles : 1 500 à 5 000 emplois
- La **COURONNE** : communes ou unités urbaines
  - ⇒ Minimum 40 % des actifs résidant travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

LE PÔLE ET SA COURONNE CONSTITUENT L'AIRE URBAINE

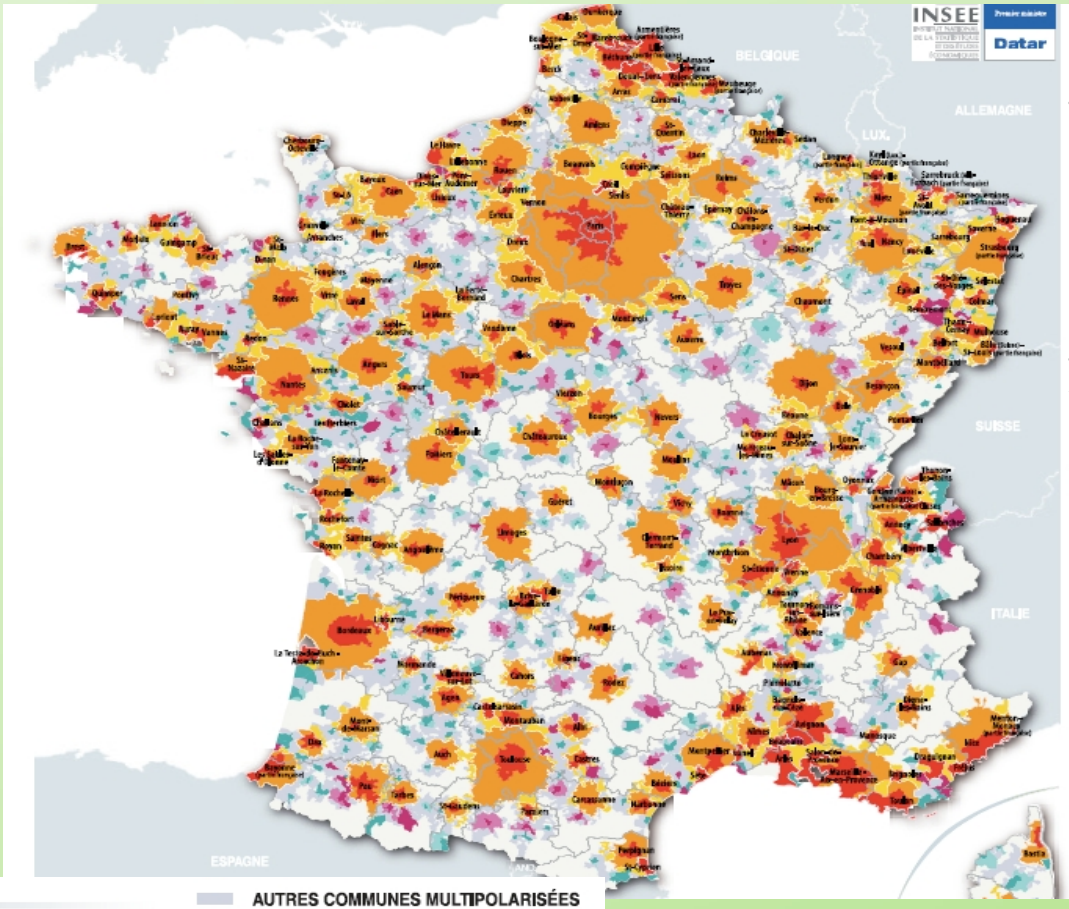
- Les communes multipolarisées
  - ⇒ Minimum 40 % des actifs qui y résident travaillent dans plusieurs aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles
- Les communes isolées sont hors influence des pôles
  - ⇒ Sous le seuil des 40% des actifs

Périurbanisation
Un modèle dominant

792 aires urbaines
80% des communes
85 % de la population

La périurbanisation se poursuit

Les aires urbaines s'étendent et se densifient



Zonage en Aires Urbaines

ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

GRANDES AIRES URBAINES

- Grands pôles - *3 257 communes*
- Couronnes des grands pôles - *12 305 communes*
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines - *3 980 communes*
- Nom des grandes aires urbaines

ESPACE DES AUTRES AIRES

AIRES MOYENNES

- Pôles moyens - *447 communes*
- Couronnes des pôles moyens - *803 communes*

PETITES AIRES

- Petits pôles - *873 communes*
- Couronnes des petits pôles - *587 communes*

- AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES
- COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES

Source : Insee, zonage en aires urbaines 2010.

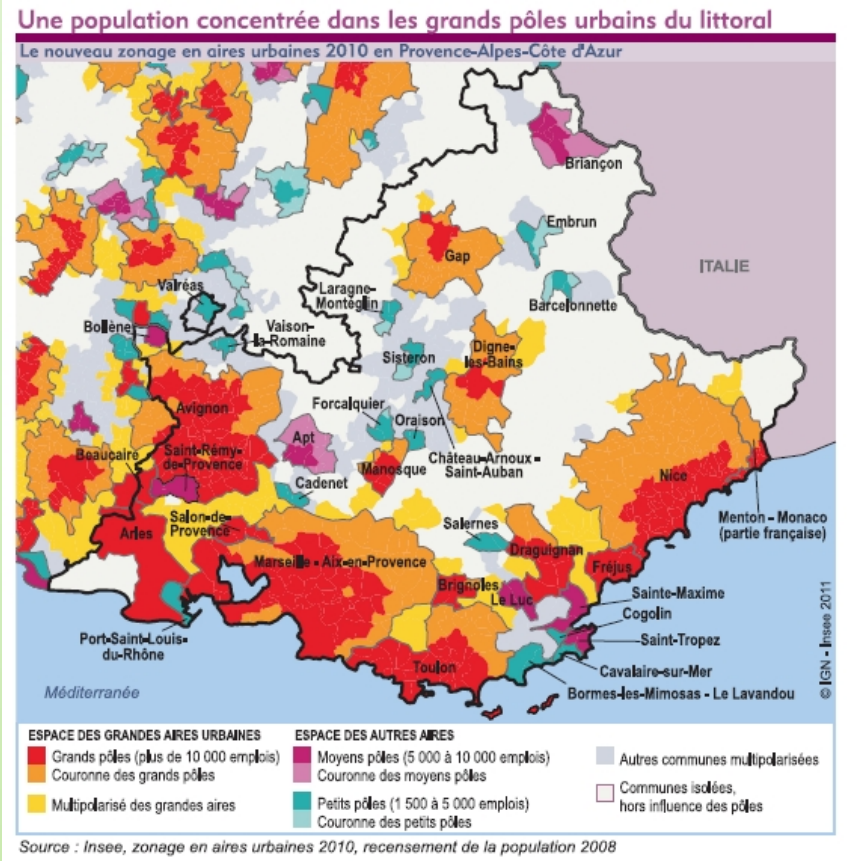
2011

Périurbanisation
Un modèle dominant

	Nombre de communes	Population 2008		Densité
		Millions	%	
Espace des grandes aires urbaines	**19 542**	**52,8**	**82,6**	**204**
Grandes aires urbaines (241)	15 562	49,5	77,4	239
dont Grands pôles urbains	*3 257*	*37,9*	*59,2*	*819*
dont Couronne	***12 305***	***11,7***	***18,3***	***72***
Communes multipolarisées	**3 980**	**3,3**	**5,2**	**64**
Espace des autres aires	**2 710**	**4,8**	**7,5**	**66**
Moyennes aires (131)	1 250	2,3	3,6	81
Petites aires (420)	1 460	2,5	4	57
Dont Total Pôles	*1 320*	*4,2*	*6,7*	*75*
Dont Total Couronnes	***1 390***	***0,56***	***0,8***	***28***
Autres Communes multipolarisées	**7 035**	**3,4**	**5,2**	**32**
Communes isolées hors influence des pôles	**7 412**	**3**	**4,7**	**15**
TOTAL France	**36 699**	**63 962**	**100**	**101**

Périurbanisation
Un modèle dominant

- **La région PACA est essentiellement sous influence urbaine**
- **13 grandes aires urbaines**
- **88 % de la population.**



Source : Insee, zonage en aires urbaines 2010, recensement de la population 2008

Leur croissance démographique depuis 1999 s'explique autant par une densification de leur population que par une extension de leur périmètre

Périurbanisation
Un modèle dominant

Les grandes aires urbaines étendent leur influence

Les différents espaces du zonage en aires urbaines en Provence-Alpes-Côte d'Azur — en %

	Population 2008	Surface	Évolution entre 1999* et 2008	
			Population	Surface
Espace des grandes aires urbaines	**91,1**	**48,3**	**13,4**	**35,0**
Grandes aires urbaines	88,0	39,8	14,8	33,4
Grands pôles (plus de 10 000 emplois)	*81,0*	*21,3*	*13,8*	*28,4*
Couronne des grands pôles	*7,0*	*18,5*	*27,5*	*39,7*
Multipolarisé des grandes aires	3,1	8,5	- 15,3	42,7
Espace des autres aires	**4,6**	**7,1**	**- 17,3**	**- 24,7**
Moyennes aires	2,2	3,7	- 14,6	- 25,8
Moyens pôles (de 5 000 à 10 000 emplois)	*2,1*	*2,3*	*- 11,5*	*- 0,7*
Couronne des moyens pôles	*0,1*	*1,4*	*- 42,1*	*- 48,1*
Petites aires	2,4	3,4	- 19,6	- 23,5
Petits pôles (de 1 500 à 5 000 emplois)	*2,3*	*2,8*	*- 19,1*	*- 25,0*
Couronne des petits pôles	*0,1*	*0,6*	*- 39,7*	*- 14,8*
Autres communes multipolarisées	1,6	9,6	- 40,3	- 11,8
Communes isolées hors influence des pôles	2,7	35,0	- 27,8	- 20,3
Ensemble	**100,0**	**100,0**	**8,4**	**0,0**

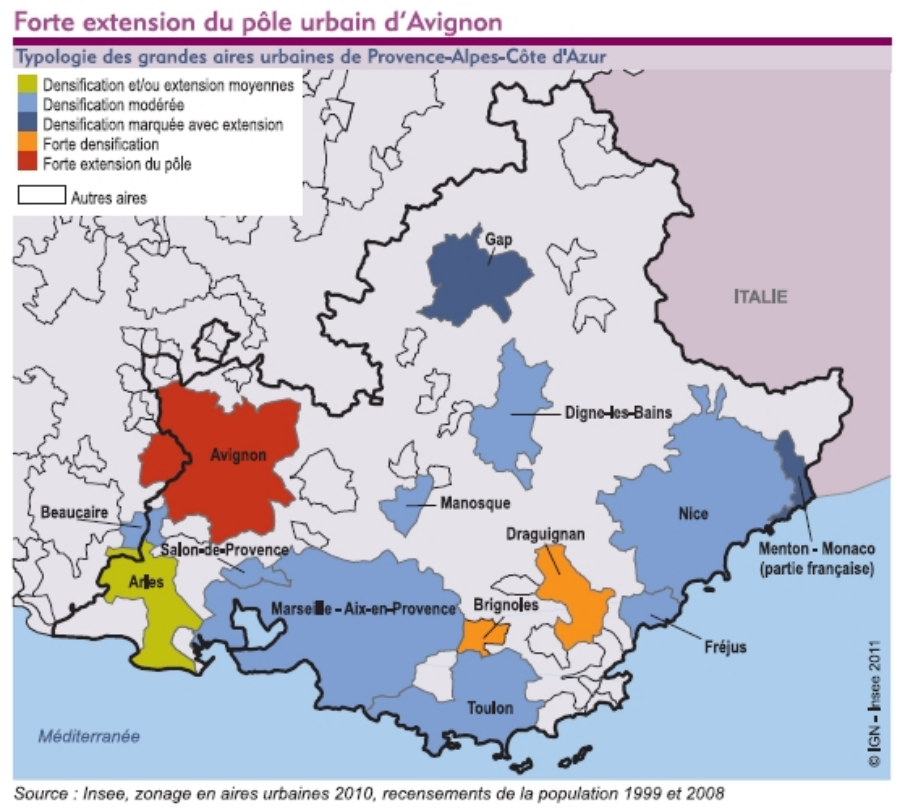
* Zonage en aires urbaines recalculé pour 1999

Source : Insee, zonage en aires urbaines 2010, recensements de la population 1999 et 2008

Des aires de plus en plus larges

Périurbanisation
Un modèle dominant

- **4ième grande aire urbaine de PACA : 507 000 habitants**
- **16ième grande aire urbaine de France**
- **Forte extension de son pôle urbain**
  - ⇒ +76% entre 1999 et 2008
  - ⇒ 150 000 habitants
- **Par extension**
  - ⇒ Jonction avec 3 aires voisines
  - ⇒ Etalement du pôle urbain
  - ⇒ + Communes isolées
  - ⇒ + Communes multipolarisées
- **Par densification du pôle (+16%)**
- **Par extension de la couronne (11%)**
- **Par densification de sa couronne (3%)**



Périurbanisation
Un modèle dominant

- **Le périurbain, figure dominante de l'urbanisation contemporaine, expression de la croissance urbaine.**

- **Un espace « fluide » et ouvert, de conquête et d'installation**
  - ⇒ Le principe de disjonction comme élément moteur de son organisation

- **Un modèle extensif qui s'étend, s'étale et ne cesse d'interroger sans que réponse soit fournie à son extension et à son fonctionnement.**
  - ⇒ Un monde d'enjeux contradictoires
  - ⇒ Banalisation d'un modèle fondé sur des contradictions vives

- **Un phénomène hybride, quasi insaisissable**
  - ⇒ Qui brouille les catégories de « rural » et « d'urbain »
  - ⇒ Un espace qui manque de projet partagé

Périurbanisation
Un modèle dominant

héritage d'un ***ancien monde agricole***

relégation résidentielle choisie

convivialité villageoise

mobilités pendulaires

mais aussi subie

nouvelles fragmentations sociales

+ de 80% des actifs changent de commune pour aller travailler

Un monde de mobilités exacerbées

La voiture en serait-elle le lien social ?

Périurbanisation
Un modèle dominant

- **Un résultat majeur en termes de déplacements et de mobilité :**
  - ⇒ Se déplacer au loin et tous azimuts est indispensable
  - ⇒ La satisfaction des besoins des individus s'effectue pour beaucoup hors du cadre résidentiel

« Les habitants du périurbain travaillent ailleurs, font leurs courses ailleurs et n'ont souvent pas de projet commun »

(Éric Charmes, La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine)

Périurbanisation
Un modèle dominant

- **« La voiture carbure à l'étalement urbain » Denis DOUILLARD (Dreal Nantes)**

  ⇒ Indispensable et meilleure réponse à la diffusion de l'urbanisation

- **De la croissance en « doigts de gant » à l'étalement généralisé**

  ⇒ deuxième voiture. 50% des périurbains possèdent 2 voitures

Amélioration des réseaux de transport

Motorisation croissante des individus

Des facteurs aggravant l'extension de l'habitat en périphérie

Les faibles densités renforcent la tendance à la motorisation individuelle

Le « zapping territorial » le mode d'expression de la vie quotidienne

ET DEMAIN ?

ET DEMAIN ?

- **Comment gérer le passage du besoin de mobilité à l'organisation des transports et déplacements dans un contexte de faibles densités et d'étalement résidentiel ?**

- **La discordance entre les bassins de vie, de déplacements**
  - ⇒ Question de la gouvernance
  - ⇒ Question des compétences des territoires

Le périurbain est-il condamné ?

ET DEMAIN ?

« La réhabilitation de la question périurbaine et sa réintégration dans la question métropolitaine est la condition pour dépasser l'impasse conceptuelle et politique dans laquelle on piétine aujourd'hui. La périurbanisation ne va pas disparaître, il faut donc la réinventer. Et, en passant, changer son nom »

(Martin Vanier, *La périurbanisation comme projet*, 2011)

ET DEMAIN ?

- **Adapter la ville et vivre des mobilités différentielles, les organiser.**
  - ⇒ Multimobilité : la prise en compte dans les projets de l'ensemble des facettes de la mobilité
  - ⇒ Transmodalité : le partage et la mutualisation des équipements
  - ⇒ Intermodalité : la question de la connexion entre les modes

- **Faire la ville qui va avec (innovations, créativité)**
  - ⇒ Articulation de l'urbanisme avec les déplacements
  - ⇒ Penser intelligemment ce rapport, en faire le principe moteur de la ville de demain
  - ⇒ Structurer et re-structurer le développement urbain autour d'axes lourds de transport public
    - » Tramway (exemple du PADUT) : densification, partage modal spatial, requalification et espaces verts, une coulée verte, partagée et connectée
    - » Réseau ferré : Contrat d'axe, quartiers gare, services en gare, …
  - ⇒ Associer les modes alternatifs à une conception renouvelée des espaces publics

communauté d'agglomération grand avignon

MERCI DE VOTRE ATTENTION