

Une mobilité qui se matérialise en charge de réseaux et impacte les conditions d'accessibilité au littoral

L'offre de transport à longue et moyenne distance a fortement progressé depuis 1986 avec notamment la poursuite du maillage autoroutier et de liaison rapide à destination de la façade littorale méditerranéenne.

Depuis 1986 les territoires de PACA deviennent des espaces de plus en plus marqués par une métropolisation. Celle-ci se traduit par des phénomènes d'éclatement de l'habitat, par le développement de la péri urbanisation dans les agglomérations et ainsi par l'explosion de la mobilité et de la motorisation. La métropolisation s'est traduite par une focalisation de la croissance démographique sur les dernières décennies notamment dans les territoires littoraux et autour des agglomérations.

Les nouvelles conditions d'accessibilité, conjuguées à de nouvelles répartitions des fonctions urbaines dessinent de nouveaux espaces de mobilité. L'émergence de nouvelles temporalités (liées aux évolutions des modes de vies, à la diversification des motifs de déplacements,...) a aussi joué un rôle dans l'évolution des conditions d'accessibilité territoriale.

Des niveaux de service autoroutiers offerts à l'usager qui se dégradent depuis 25 ans

Des seuils de gêne permettent d'apprécier les conditions de conduite pour l'usager. Ils sont un des éléments utilisés pour mesurer le degré de congestion sur autoroute. Ces seuils sont caractérisés à partir d'un temps de gêne défini par des contraintes que subissent les usagers sur une partie de leur trajet. La méthodologie de calcul de ces seuils de gênes a été élaborée au cours du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien en 2006.

De plus, ces seuils ont été établis en fonction des capacités des sections autoroutières liées au nombre de voie et aux caractéristiques des trafics empruntant ces sections (part du trafic PL, types interurbains, périurbains ou urbains des flux).

Au sein des départements littoraux de PACA :

Un trafic urbain / péri-urbain est caractérisé par un étalement du trafic VL sur une grande plage horaire de la journée et un faible % PL. Le type urbain ou péri-urbain définit un flux local ou d'échanges locaux.

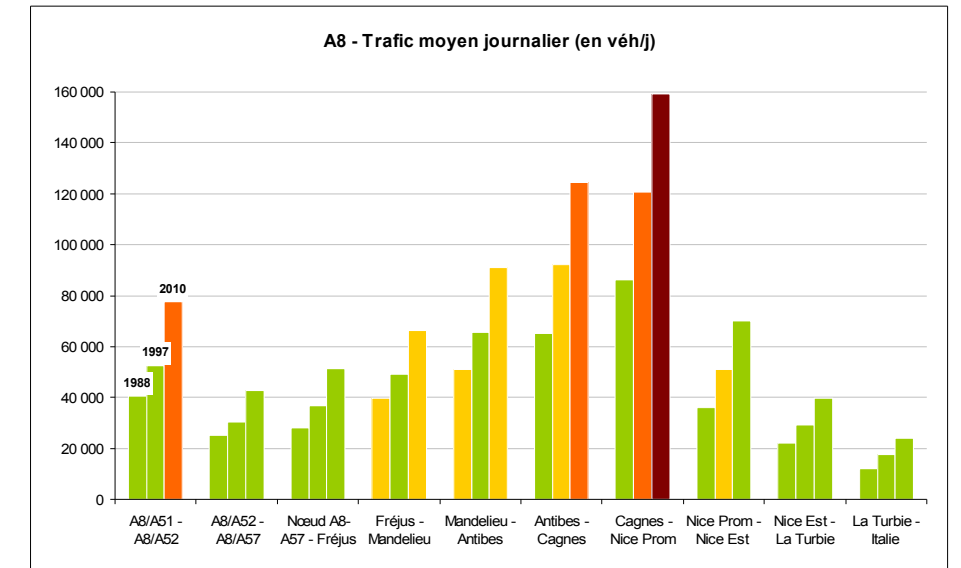
Un trafic interurbain est caractérisé par un %PL supérieur à 10 % et par un étalement du trafic VL moins marqué sur l'ensemble des heures de la journée : l'acceptation de la gêne par l'usager est moins importante. Le type interurbain définit un flux de transit ou de grand échange.

Selon le type de flux qu'accueille la section, son seuil de gêne diffère. L'habillage des graphiques correspond à la légende suivante :



L'A8 : une croissance annuelle moyenne de 4 % depuis 1988 mais stabilisée sur la dernière décennie

L'A8 structure d'Est en Ouest les départements littoraux de PACA.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – ESCOTA

Les niveaux de services dépendent principalement des caractéristiques géométriques de la section et des types de trafics qui l'empruntent.

La section à 2x3 voies à la sortie Est d'Aix-en-Provence (entre les échangeurs A8/A51 et A8/A52) écoule des flux de type urbain prédominants sur les flux de type interurbain (transit ou grand échange) : les trafics VL s'étalement sur une grande plage horaire de la journée, et le % PL reste faible.

Les sections entre l'échangeur A8/A52 et la BPV d'Antibes ont été élargies de 2x2v à 2x3v entre 1986 et 2011. Ces sections écoulent essentiellement des flux de type interurbain.

Entre Antibes et Nice Est, les sections écoulent en grande majorité des flux périurbains et urbains avec un fort étalement des trafics sur l'ensemble des heures de la journée. Les sections sont à 2x3 voies entre Antibes et Cagnes et 2x4 voies entre Cagnes et Nice Promenade. Depuis Nice Promenade jusqu'à Nice Est, les sections ont été élargies entre 1986 et 2011 de 2x2 v oies à 2x3 voies.

Enfin, entre l'Est de Nice et la frontière italienne, les sections sont à 2x2 voies depuis leur mise en service antérieure à 1986 et écoulent un trafic essentiellement interurbain.

La croissance annuelle moyenne des trafics sur la période 1986-2012 oscille entre 3 % et 4 % pour l'ensemble des sections de l'autoroute A8.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les sections les plus chargées se situent entre Antibes et Nice avec des trafics atteignant 60 000/80 000 véh/j en 1988 à 120 000/160 000 véh/j en 2010. Les conditions de circulations sur ces sections se sont fortement voire très fortement dégradées entre 1986 et 2011 : les capacités des voies approchent de leur limite.

L'utilisation de ces sections autoroutières par des flux locaux importants qui s'ajoutent aux flux de transit et d'échange contribue à la très forte dégradation de leurs niveaux de service.

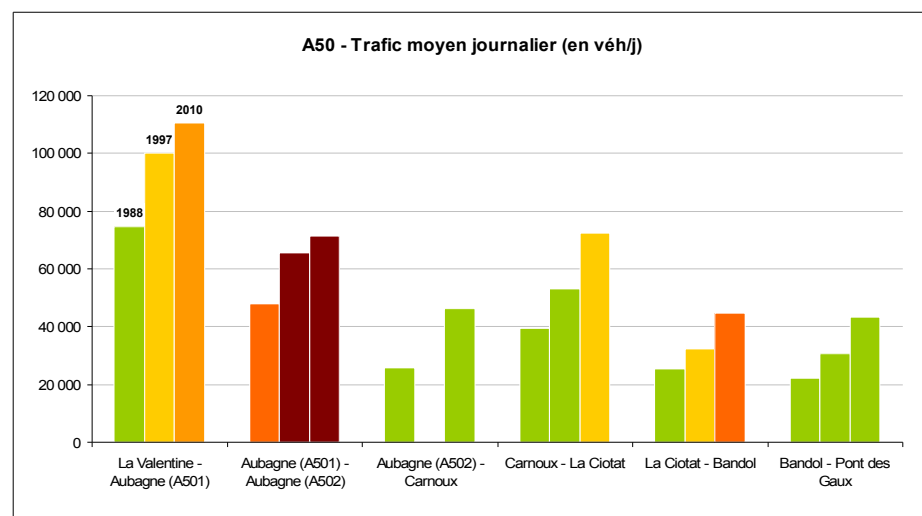
Entre Fréjus et Mandelieu, les conditions de circulation qui commençaient à se dégrader en 1986 ont été améliorées dans les années 1990 par l'élargissement de l'infrastructure (passage de 2x2v à 2x3v) comme le montre le niveau de service fluide en 1997. En 2010, elles apparaissent à nouveau dégradées en raison de la croissance des trafics constatés entre 1997 et 2010.

Entre le nœud A8/A52 et Fréjus et à depuis l'Est de Nice jusqu'à la frontière italienne, les conditions de circulations ont toujours été fluides avec des trafics moyens journaliers compris entre 25 000 et 50 000 véh/j en 2010.

Enfin les conditions de circulation sur les sections à la sortie Est et au droit d'Aix-en-Provence apparaissent fortement dégradées en 2010 avec des trafics moyens proches de 80 000 véh/j à la sortie Est de la ville et pouvant dépasser 110 000 véh/j au droit d'Aix-en-Provence.

L'A50 : une dégradation des conditions de circulation plus marquée sur les sections péri-urbaines

L'A50 dessert le littoral entre Marseille et Toulon.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – ESCOTA

Les sections urbaines à 2x3 voies entre Marseille et Aubagne écoulent les plus fortes charges de trafics de l'A50, supérieures à 110 000 véh/j en 2010.

Le type de ces trafics est urbain : il est caractérisé par un faible %PL et un étalement du trafic VL sur une importante plage horaire de la journée. Les usagers de ces sections ont une acceptation plus grande de la gêne. En 1988, les

conditions paraissent fluides avec près de 80 000 véh/j ; elles se dégradent fortement en 2010 (+ de 110 000 véh/j).

La section à 2x2 voies au droit d'Aubagne supporte un trafic aux caractéristiques également péri-urbaines dépassant 70 000 véh/j. Le niveau de service de ces sections déjà fortement dégradé en 1988 devient très fortement dégradé en 2010.

La croissance moyenne annuelle de ces sections urbaines et périurbaines est de l'ordre de 2 % entre 1988 et 2010.

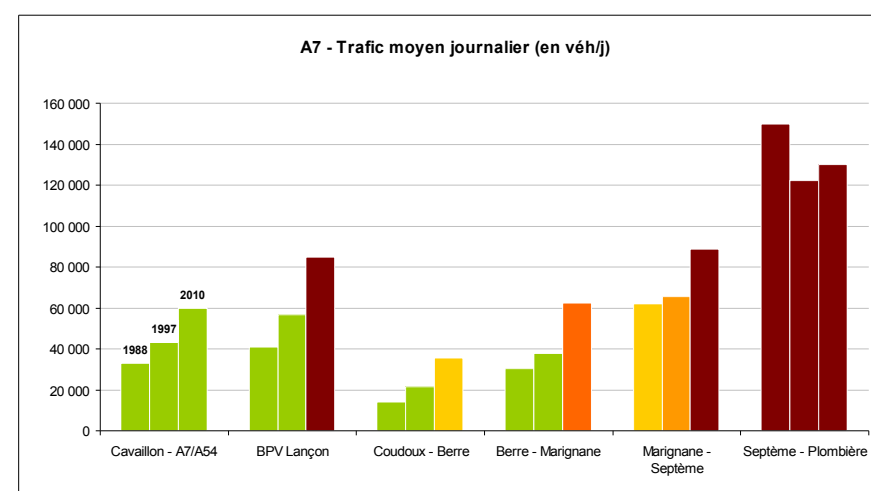
Entre Aubagne et La Ciotat puis entre Bandol et l'arrivée sur l'ouest de Toulon (Pont des Gaux), les sections sont à 2x3 voies et accueillent des flux aux caractéristiques interurbaines. Les conditions de circulations ne se sont quasiment pas dégradées sur la période 1988-2010 : seule la section entre Carnoux et La Ciotat, sur laquelle le trafic atteint 70 000 véh/j en 2010, a vu son niveau de service diminué en 2010.

Enfin, entre La Ciotat et Bandol, la section encore à 2x2v en 2010 (elle est en train d'être élargie à 2x3v) écoule des flux interurbains avec un %PL inférieur à 10 % et apparaît de plus en plus dégradée depuis 1997.

La croissance annuelle depuis Aubagne jusqu'à l'ouest de Toulon (Pont des Gaux) est voisine de 4 % depuis 1988.

L'A7 : entre sections péri-urbaines dégradées depuis 25 ans et croissance soutenue depuis Marignane jusqu'au nord du département

L'A7 connecte la frange littorale depuis Marseille à Rhône-Alpes par la vallée du Rhône.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – ASF

Le tronçon Marseille – Marignane est à 2x3v jusqu'à Septèmes puis à 2x2v. Il écoule des trafics de type urbain et péri-urbain (domicile-travail, activités liées à l'aéroport Marseille-Provence) qui s'étalent sur une grande plage horaire de la journée et une %PL inférieur à 10 %.

Au cours de ces 25 dernières années, les trafics oscillent autour de 150 000 véh/j sur la section urbaine Plombière – Septèmes et entre 60 000 et 90 000 véh/j sur la section à 2x2 voies Septèmes – Marignane. La croissance annuelle moyenne est nulle pour la 1^{ère} section et proche de 2 % pour la 2^{ème}.

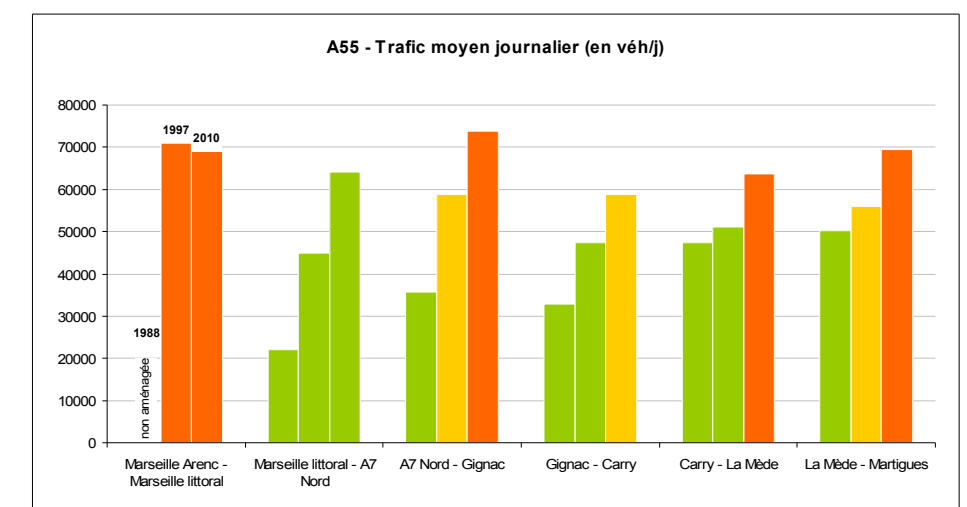
Les conditions de circulation sont restées très fortement dégradées sur la section Marseille Plombière – Septèmes entre 1988 et 2010 et se sont très fortement dégradés entre Septèmes et Marignane depuis 1988.

Entre Marignane et Coudoux, les sections à 2x2 voies proposaient des conditions de circulation fluides en 1988 et 1997 qui commencent à se dégrader en 2010 : entre Berre-l'Etang et Marignane le trafic a progressé de 5 % par an depuis 1988 pour dépasser 60 000 véh/j en 2010.

Au-delà de Coudoux, les sections interurbaines à 2x3 voies jusqu'à la frontière Bouches-du-Rhône / Vaucluse (échangeur de Cavaillon) proposaient des conditions de circulations fluides en 1988. Plus de 20 ans plus tard, ces conditions se sont dégradées uniquement au niveau de la section Coudoux – Salon. La croissance des trafics qui empruntent ces sections sont proches de 4 / 5 % par an entre 1988 et 2011.

L'A55 : une dégradation régulière des conditions de circulation

L'A55 relie Marseille à Martigues en longeant le littoral par la côte "bleue". La RN568 assure la continuité de cette infrastructure au-delà de Martigues en direction d'Arles et de l'A54 vers l'Ouest.



Source : CETE méditerranée – MEDTL

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

La section urbaine à 2x2 voies Marseille Arenc - Marseille Littoral a été mise en service après 1988. Elle écoule un trafic proche de 70 000 véh/j en 1997 qui reste stable en 2010. Ses conditions de circulation sont dégradées depuis 1997.

Sur la section à 2x3 voies entre Marseille Littoral et l'échangeur A7/A55, le trafic a connu une forte croissance depuis 1988 en raison notamment du bouclage de l'autoroute avec le centre-ville de Marseille : + 9 % par an sur cette période. Les conditions de circulations offertes à ces flux sont tout de même restées fluides depuis 1988.

Les sections depuis l'échangeur A7 Nord jusqu'à Martigues sont à 2x2 voies. Elles écoulent des trafics VL de type péri-urbain (en lien avec l'activité de la ZIP de Fos qui fonctionne 24h sur 24h) qui prédominent largement sur les flux de transit et de grand échange et qui s'étalent sur une grande plage horaire de la journée avec une part PL d'environ 10 %. La croissance des trafics qui les empruntent depuis 1988 (4 % par an entre Gignac et Carry et 2 % par an entre Carry et Martigues) a contribué à dégrader régulièrement leurs conditions de circulation.

Une évolution hétérogène des trafics routiers aux points d'entrée des départements littoraux PACA

L'accès principal aux départements littoraux de PACA a toujours été l'entrée par la vallée du Rhône : avec près de 60 000 véh/j en 1988 et plus de 90 000 véhicules/jour en 2011, la croissance s'approche de 30 % sur 23 ans.

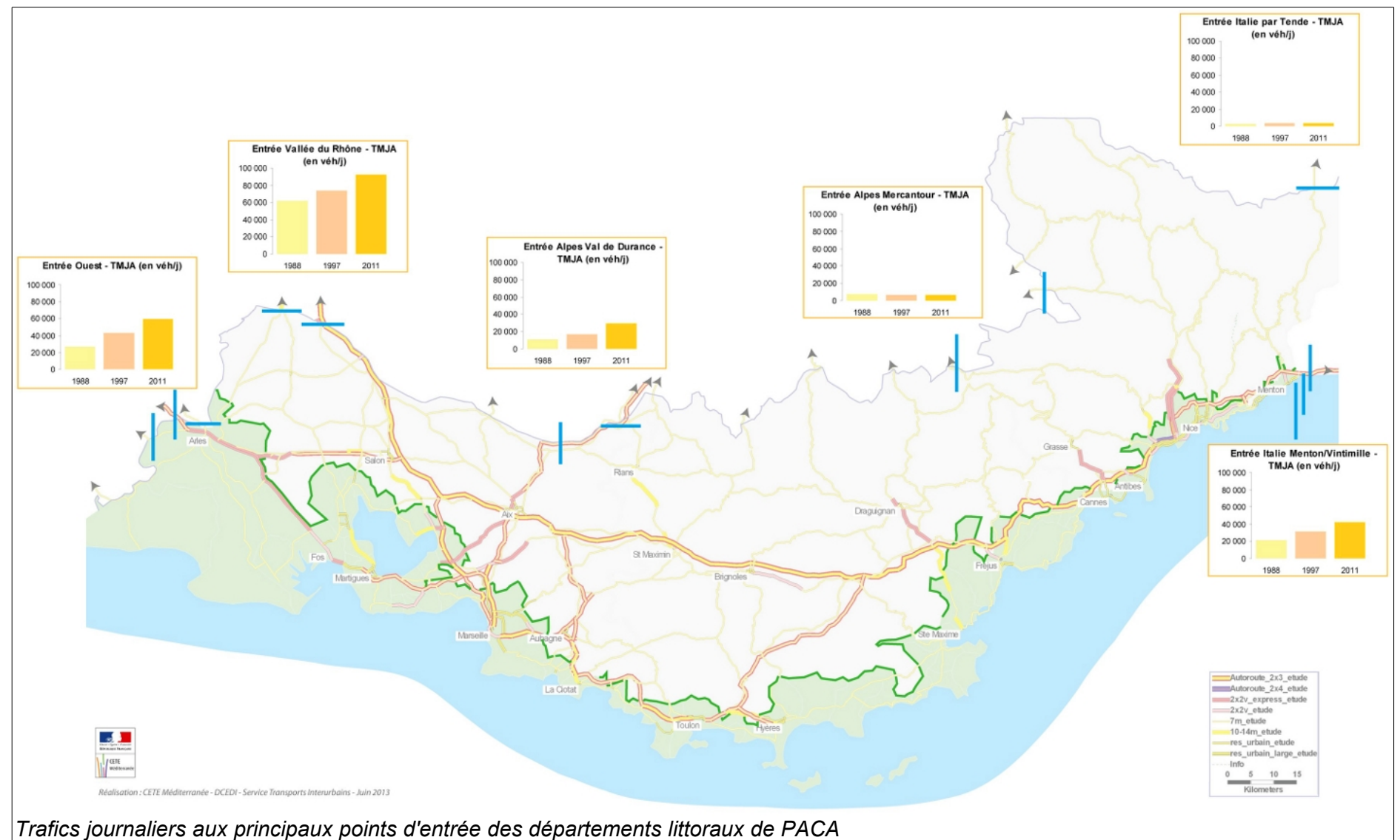
La deuxième porte d'entrée en termes de volume est située sur le territoire arlésien, porte de la Camargue et de La Crau : plus de 25 000 véhicules/j en 1988 contre 60 000 véhicules/j en 2011 soit une progression de 120 %. cette forte croissance est essentiellement due à la mise en service d'une infrastructure autoroutière à 2x2 voies (A54) après 1988 entre Arles et Nîmes (voir fiche V.1).

Vient ensuite la porte d'entrée par Menton-Vintimille avec plus de 40 000 véhicules/j en 2011. En 1988, les charges de trafics étaient de l'ordre de 22 000 véh/j.

À l'époque, elles étaient voisines de celles constatées à l'entrée Ouest (Porte de la Camargue et de la Crau). Toutefois, bien qu'ayant doublé au cours des 23 dernières années, elles sont devenues largement inférieures à celles relevées au niveau de l'entrée Ouest en 2011.

L'entrée par le Val de Durance depuis les Alpes de haute Provence accueillait 30 000 véh/j en 2011. Ce trafic a plus que doublé depuis 1988.

Enfin, les trafics via le Mercantour (Nord des Alpes-Maritimes) et par le tunnel de tende restent négligeables et n'ont pas progressé depuis 1988. Le caractère montagneux et sinueux de ces portes d'entrée les rendent secondaires en termes de charges de trafics par rapport aux autres.



Trafics journaliers aux principaux points d'entrée des départements littoraux de PACA

Un impact saisonnier fort sur le trafic littoral

Le réseau routier du littoral PACA écoule des volumes de trafic très hétérogènes selon la période de l'année.

Des analyses horaires sur des sections de la bande littorale mettent en évidence un étalement des trafics plus prononcé :

- en période estivale que sur l'ensemble de l'année
- sur les 15 dernières années.

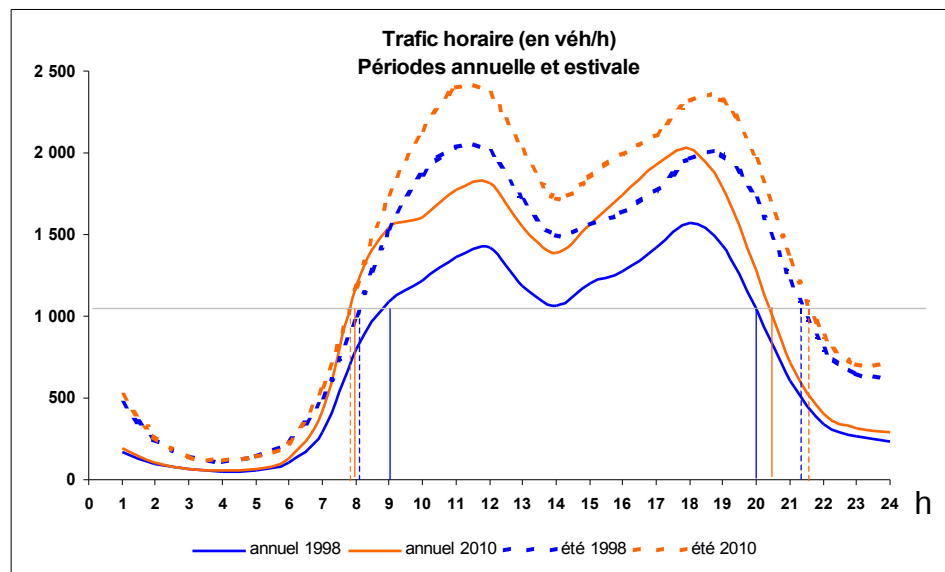
Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Sur une section littorale de la RD25 qui dessert le golfe de Sainte Maxime

- le trafic journalier moyen a progressé sur l'ensemble de l'année de 30 % entre 1998 (18 400 véh/j) et 2010 (24 000 véh/j)
- en période estivale, le trafic moyen journalier a progressé de 15 % entre 1998 (27 500 véh/j) et 2010 (31 800 véh/j)
- la saisonnalité apparaissait plus marquée en 1988 avec un rapport trafic journalier moyen estival / trafic journalier moyen annuel proche de 1,5 contre 1,3 en 2010.

Le graphique ci-dessous met en évidence ces augmentations de trafic annuel et estival.



Il permet également de visualiser :

- un étalement horaire des trafics plus important en 2010 qu'en 1998 :

le trafic horaire dépassait le seuil de 1 100 véh/j sur une plage horaire continue comprise entre 9h et 20h en 1998. En 2010 cette plage horaire se situait entre 8h et 20h30

- un étalement horaire des trafics plus important en périodes estivales qu'en périodes annuelles :

En 1998, le trafic horaire estival dépassait de façon continue le seuil de 1100 véh/h sur une plage horaire comprise entre 8h et 21h15 alors que sur l'ensemble de l'année, cette même plage horaire se situait entre 7h45 et 21h30

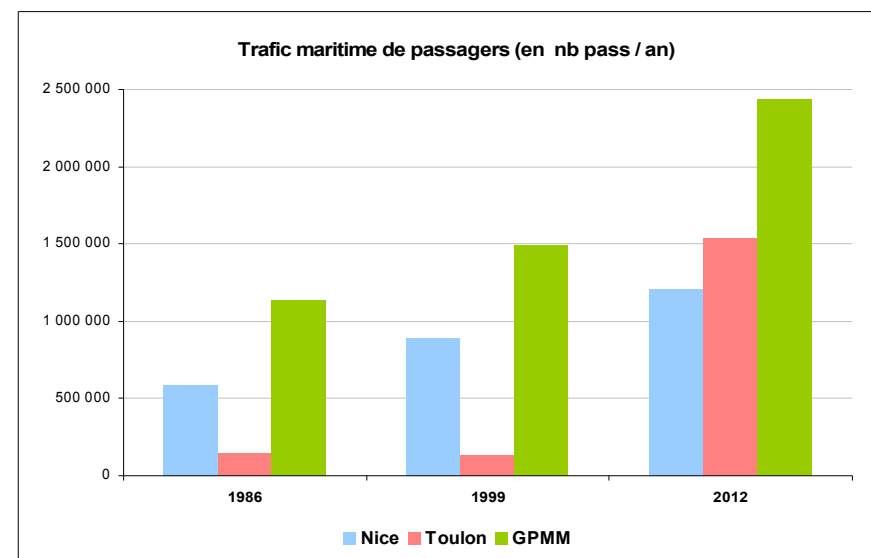
En 2010 cet étalement en période estivale apparaissait qu'en soirée avec des plages horaires continues au-dessus du seuil de 1 100 véh/h comprise entre 7h30 et 22h l'été et 7h30 et 20h30 sur l'année

Une forte croissance du trafic TGV à l'échelle nationale qui contribue à la hausse globale du trafic ferroviaire de voyageurs depuis 1995 :

21,4 Mds de voyageurs en 1995, 52,7 Mds en 2010 soit une croissance moyenne de 10 % par an sur cette période

Un trafic maritime de passagers en augmentation de 7 % par an sur les 25 dernières années, marqué par l'essor du port de Toulon

Le trafic cumulé de passagers traités par les ports de Nice, Toulon et Marseille est passé de 1,9 millions en 1986 à 5,2 millions en 2012.

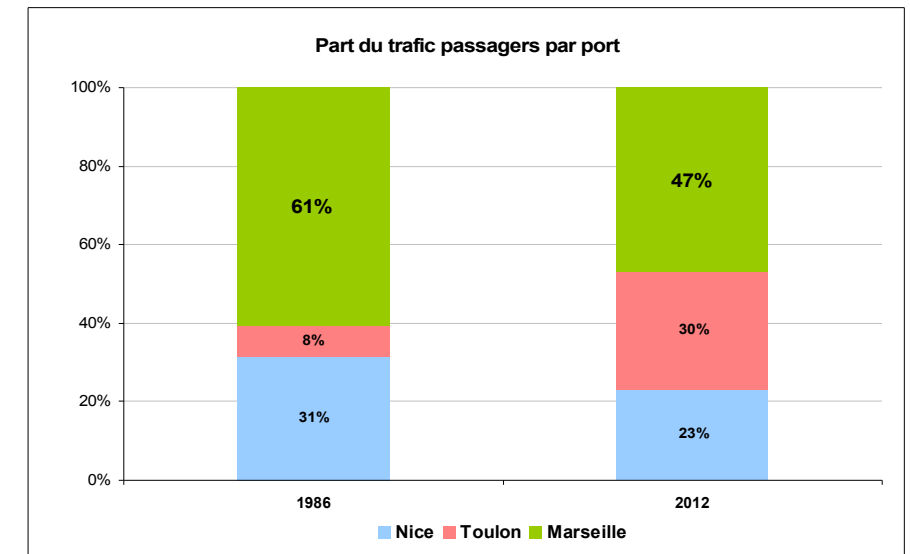


Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM

Sur cette même période, l'activité "Passagers" du port de Toulon a connu une croissance annuelle près de 10 fois supérieure à celle des ports de Nice et Marseille (4 % / an), dépassant ainsi les 1,5 millions de passagers en 2012.

L'activité du port de Toulon s'est révélée très dynamique sur cette dernière décennie (activité supérieure à celle de Nice à la fin des années 2000) mais reste derrière celle de Marseille qui a traité 2,45 millions de passagers en 2012. Ainsi, le "poids" de l'activité passagers du port de Toulon sur l'activité totale au sein de l'arc méditerranéen est passé de 8 % en 1986 à 30 % en 2012.

L'essor constaté de l'activité "Passagers" du port de Toulon s'explique par la mise en service de lignes régulières vers la Corse de plus en plus performante et par le développement de l'activité "Croisiéristes" comme le montrent les analyses qui suivent.

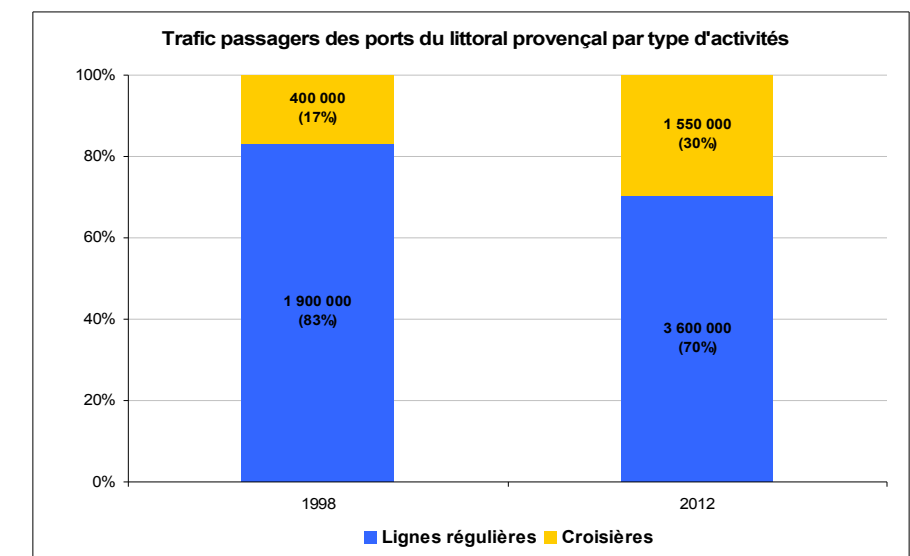


Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM

Une activité Croisière en expansion

Au sein de l'arc méditerranéen provençal, le trafic de croisiéristes a été multiplié par 4 sur les 15 dernières années, soit une croissance annuelle de 20 % quand le trafic "Lignes régulières" augmentait de 6 % par an.

L'illustration ci-dessous met en évidence l'évolution de la part des trafics "Croisières" et "Lignes régulières" sur le trafic total entre 1998 et 2012.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

La part de l'activité "Croisières" est passée de 17 % en 1998 à 30 % en 2012 au détriment de l'activité "Lignes régulières" qui reste toutefois largement majoritaire.

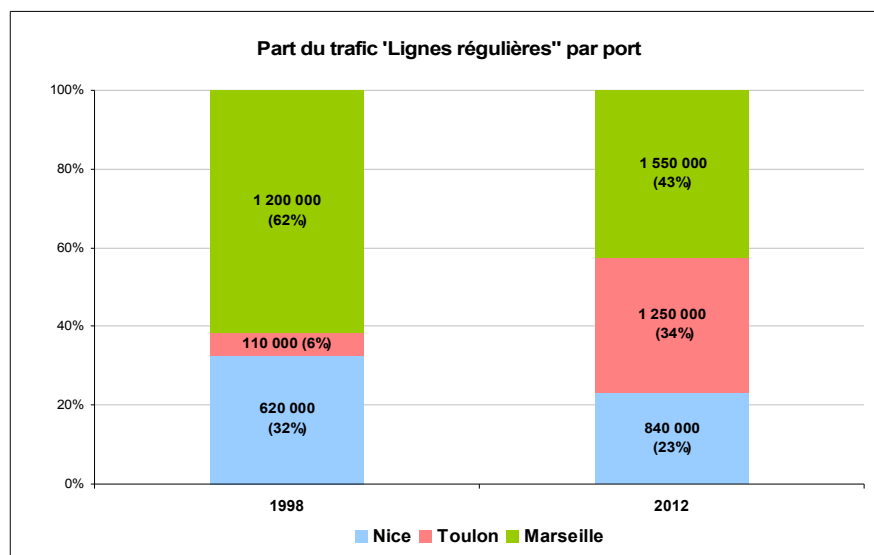
Ainsi, le trafic de croisiéristes qui s'approchait de 400 000 passagers en 1998 a dépassé les 1,5 millions en 2012.

- Le port de Marseille est le principal acteur de cette augmentation : son trafic "croisiéristes" a augmenté d'un facteur 6 pour atteindre près de 900 000 croisiéristes en 2012, soit 60 % du trafic de croisiéristes total.
- Le port de Toulon dont l'activité "Croisière" était négligeable en 1998 (15 000 passagers par an) a connu la plus forte croissance avec un trafic multiplié par 20 pour s'approcher des 300 000 croisiéristes en 2012.
- Enfin, l'activité "Croisière" du port de Nice a été multiplié par 1,6 sur cette période, connaissant la plus faible croissance des 3 ports.

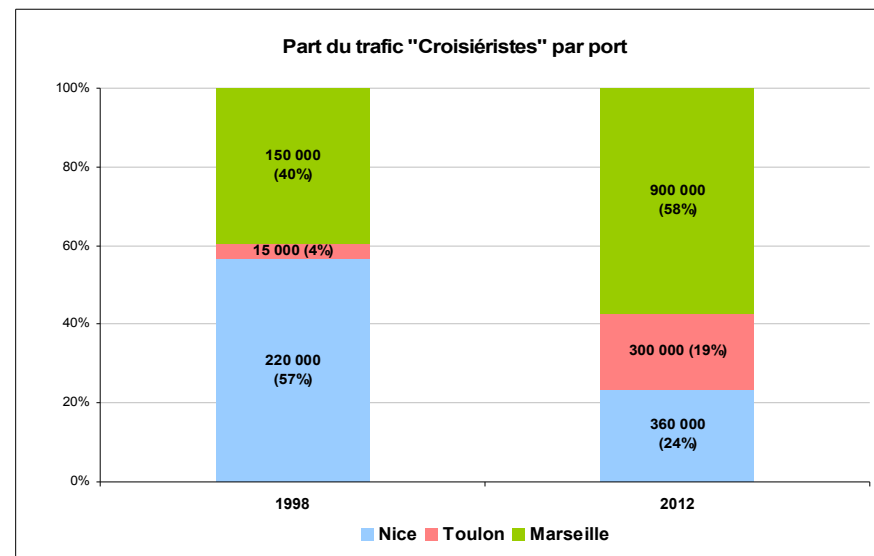
Le trafic "Lignes régulières" est passé de 1,9 millions de passagers en 1998 à 3,6 millions en 2012.

- Le port de Marseille domine encore cette activité avec 1,5 millions de passagers devant Toulon (1,25 millions) et Nice (0,85 millions).
- Toute fois, c'est le port de Toulon qui a connu la plus forte progression depuis 1998 (75 % / an) passant devant le port de Nice et se rapprochant du port de Marseille dont les croissances annuelles respectives ont été de 3 % et 2 %.

Les illustrations ci-dessous mettent en évidence l'importance prise par le port de Toulon au sein des activités "Lignes régulières" et "Croisiéristes" du littoral méditerranéen provençal :



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM



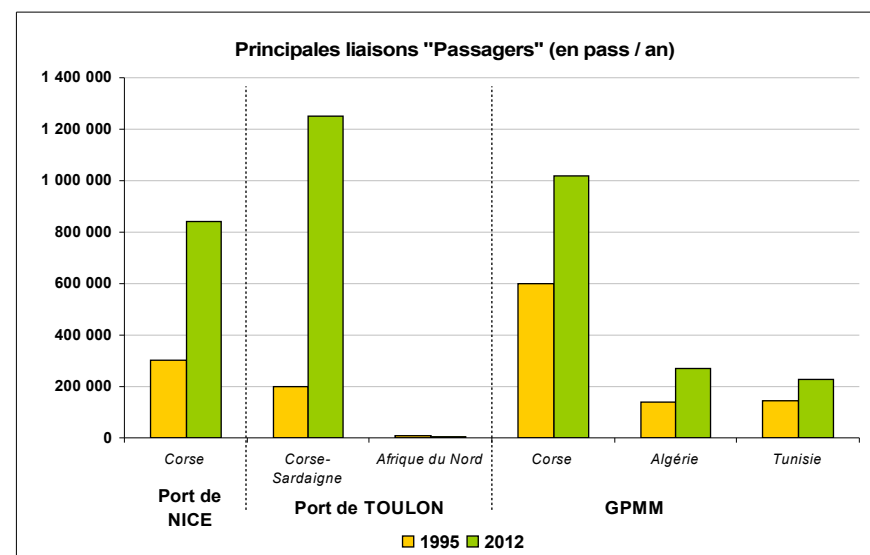
Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM

La Corse : principale liaison maritime depuis le littoral PACA

Depuis le port de Nice, la seule liaison régulière est la desserte vers la Corse.

Le port de Toulon, quant à lui, assure des liaisons régulières vers la Corse, et l'Afrique du Nord.

Enfin les lignes régulières depuis le port de Marseille-Fos desservent la Corse, l'Algérie et la Tunisie.



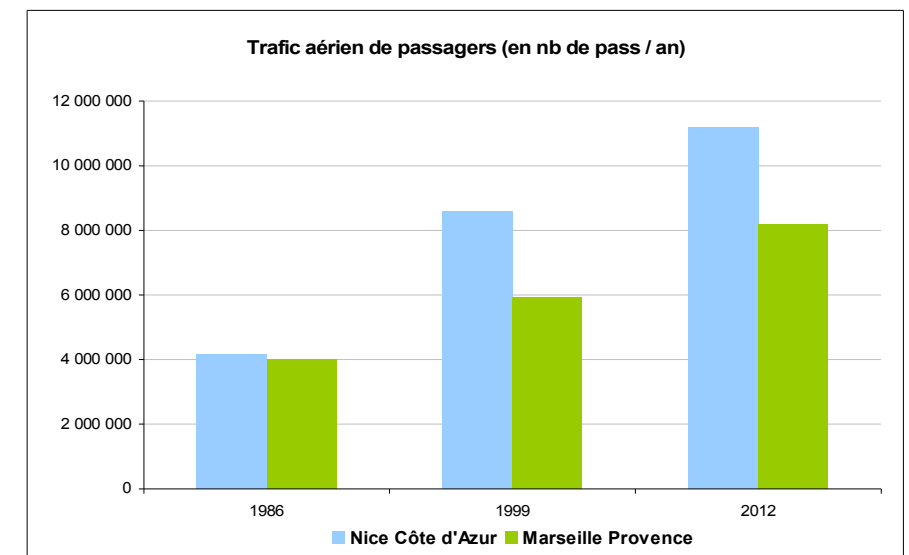
Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGITM

Le trafic cumulé de ces 6 liaisons principales a augmenté de 10 % par an depuis 1995 pour atteindre plus de 3,6 millions de passagers en 2012.

La part du trafic vers la Corse sur le trafic total des lignes régulières depuis le littoral PACA dépassait 85 % en 2011. Il a légèrement augmenté depuis 1995 où il représentait 80 % du trafic regroupant les 6 principales lignes régulières des 3 ports.

Un trafic aérien de passagers multiplié par 2,5 en 25 ans

Le trafic aérien cumulé de passagers des aéroports de Nice et Marseille a atteint 19,3 millions en 2012 alors qu'il était de 8,15 millions en 1986. Sur cette période, le trafic passager de l'aéroport de Nice a connu une croissance plus élevée (7 % par an) que celui de l'aéroport de Marseille.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

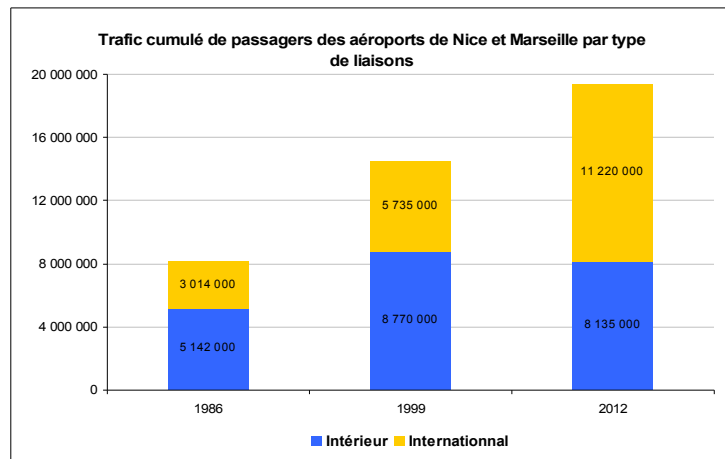
En 1986, les 2 aéroports traitaient chacun 50 % de l'activité passager totale ; en 2012, l'activité de l'aéroport de Nice représentait 60 % de l'activité totale.

Un trafic international devenu majoritaire

En 1986, les liaisons internationales cumulées des 2 aéroports représentaient 37 % du trafic total. 25 ans plus tard, la part de ces liaisons dépassait 55 % au détriment des liaisons intérieures majoritaires en 1986 (63 %) devenues minoritaires en 2012 (45 %).

Volet 1 : État des lieux

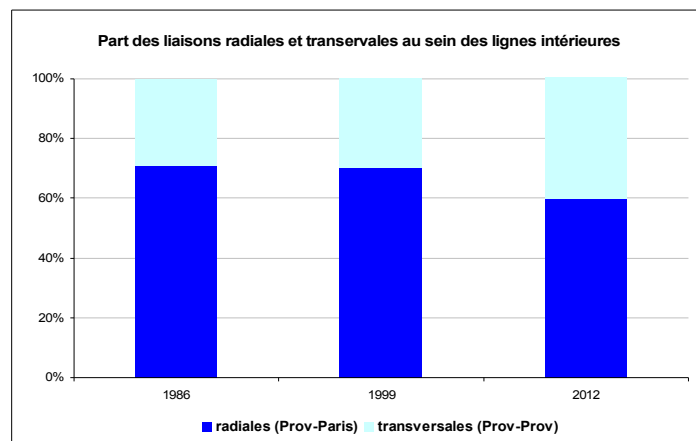
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

À l'échelle de chacun des 2 aéroports, l'évolution de ces liaisons suit le même ordre de grandeur.

Trafic intérieur : des liaisons radiales en repli mais encore prépondérantes

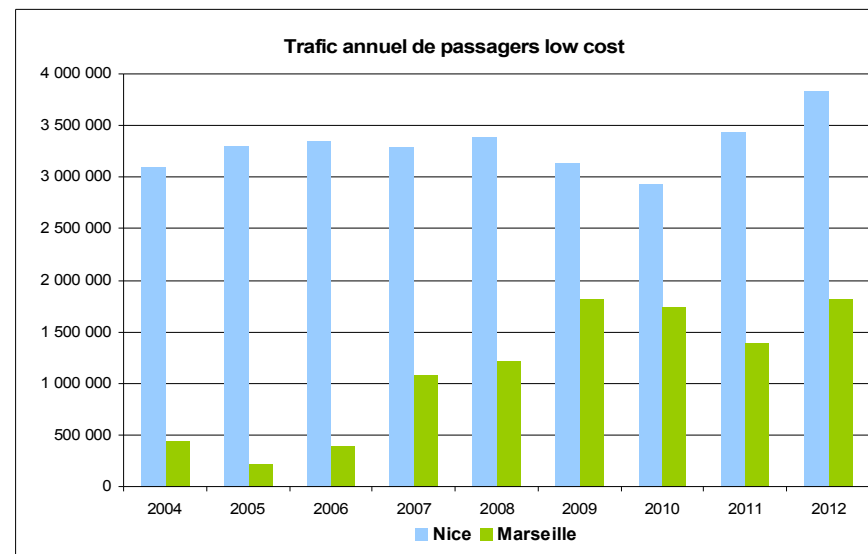


Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

La part des liaisons radiales au sein des vols intérieurs est passée de 70 % à 60 % entre 1986 et 2010. Cette diminution est due à l'évolution de la structure des liaisons intérieures de l'aéroport de Marseille : en effet la part des liaisons radiales au sein de l'aéroport de Nice est restée stable autour de 75 % tandis qu'au sein de l'aéroport de Marseille, elle est passée de 67 % à 44 %, devenant minoritaire au profit des liaisons transversales.

L'essor des vols « low-cost »¹.

Apparu en 2004, le trafic low cost cumulé des aéroports de Nice et Marseille représentait 25 % du trafic total en 2004, soit plus de 3,5 millions de passagers. Il a progressé pour atteindre en 2012 30 % du trafic total avec 5,65 millions de passagers.



Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

Au sein de l'aéroport de Nice, le trafic low-cost a connu une croissance de 25 % entre 2004 et 2012 ; sa part sur le trafic total est toutefois restée stable avec 33 %.

Par contre, la part du trafic low-cost sur le trafic total traité par l'aéroport de Marseille a fortement augmenté au cours de ces 8 années passant de 8 % en 2004 à 22 % en 2012. Le trafic low-cost a été multiplié par 4 sur cette période (en volume). L'effet « low-cost » a contribué à la croissance des liaisons internationales et des liaisons transversales pour les vols intérieurs constatée précédemment.

Les principales liaisons aériennes depuis le littoral PACA

L'analyse des principales liaisons aériennes depuis les aéroports de Nice et Marseille met en évidence le poids pris par les liaisons intérieures transversales, notamment depuis Marseille, et les liaisons internationales.

1996		2010	
Paris Orly	2 449 000	Paris Orly	2 105 000
Paris Charles De Gaulles	610 000	Paris Charles De Gaulles	785 000
Lyon	189 000	Lyon	151 000
Ajaccio	127 000	Ajaccio	112 000
Lille	122 500	Bastia	99 000
Bastia	119 000	Lille	97 000
Strasbourg	85 000	Nantes	92 000
Bordeaux	65 000	Strasbourg	81 000
Toulouse	58 000	Bordeaux	78 000
Nantes	36 000	Bâle Mulhouse	78 000

1996		2010	
Paris Orly	2 270 000	Paris Orly	950 000
Paris Charles De Gaulles	407 000	Paris Charles De Gaulles	608 000
Bastia	238 000	Nantes	341 000
Ajaccio	219 000	Lille	271 000
Bordeaux	110 000	Ajaccio	264 000
Lyon	78 000	Bastia	253 000
Figari	63 000	Bordeaux	168 000
Lille	51 000	Brest	104 000
St Denis	49 000	Figari	99 000
Calvi	42 000	Beauvais	89 000

Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

¹ Le vol low-cost est caractérisé par son prix très bas rendu possible par la réduction des coûts de fonctionnement des compagnies (utilisation d'aéroports secondaires, service à bord restreint, personnel réduit...). Ces vols d'une durée moyenne de 1 à 2 heures se développent en Europe mais également à l'intérieur du territoire français.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Le trafic cumulé des 10 premières liaisons intérieures s'est stabilisé à Nice et a diminué légèrement à Marseille (-1 % par an).

Le trafic des liaisons vers les aéroports parisiens est resté stable depuis Nice et a baissé de 3 % par an depuis l'aéroport de Marseille.

Le trafic vers la Corse a connu une évolution opposée depuis ces 2 aéroports : il a augmenté d'1 % par an à partir de Marseille et diminué d'1 % par an à partir de Nice.

Sur cette période, de nouvelles liaisons se sont classées parmi les 10 premières : à Marseille, les trafics à destination de Nantes, Brest et Beauvais correspondent à des trafics empruntant des vols low cost qui n'existaient pas en 1996.

10 1 ^{ères} liaisons internationales depuis l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur (en nb de pass / an)			
1996		2010	
Londres Heathrow	465 000	Londres Heathrow	463 000
Bruxelles	197 000	Genève	318 000
Francfort	151 000	Bruxelles	314 000
Genève	142 000	Londres Gatwick	289 000
Zurich	121 000	Amsterdam	277 000
Amsterdam	115 000	Zurich	277 000
Tunis/Carthage	104 000	Francfort	258 000
Rome Fiumicino	99 000	Copenhague	246 000
Monaco	96 000	Rome Fiumicino	243 000
New york	94 000	Munich	178 000

10 1 ^{ères} liaisons internationales depuis l'aéroport de Marseille-Provence (en nb de pass / an)			
1996		2010	
Tunis/Carthage	161 000	Londres Gatwick	262 000
Alger	158 000	Tunis/Carthage	199 000
Londres Gatwick	151 000	Alger	184 000
Constantine	94 000	Amsterdam	174 000
Bruxelles	66 500	Munich	173 000
Oran	61 000	Madrid	173 000
Casablanca	54 000	Marrakech	170 000
Rome Fiumicino	49 000	Casablanca	162 000
Amsterdam	44 000	Francfort	161 000
Madrid	38 000	Londres Stansted	110 000

Source : CETE méditerranée – MEDTL – DGAC

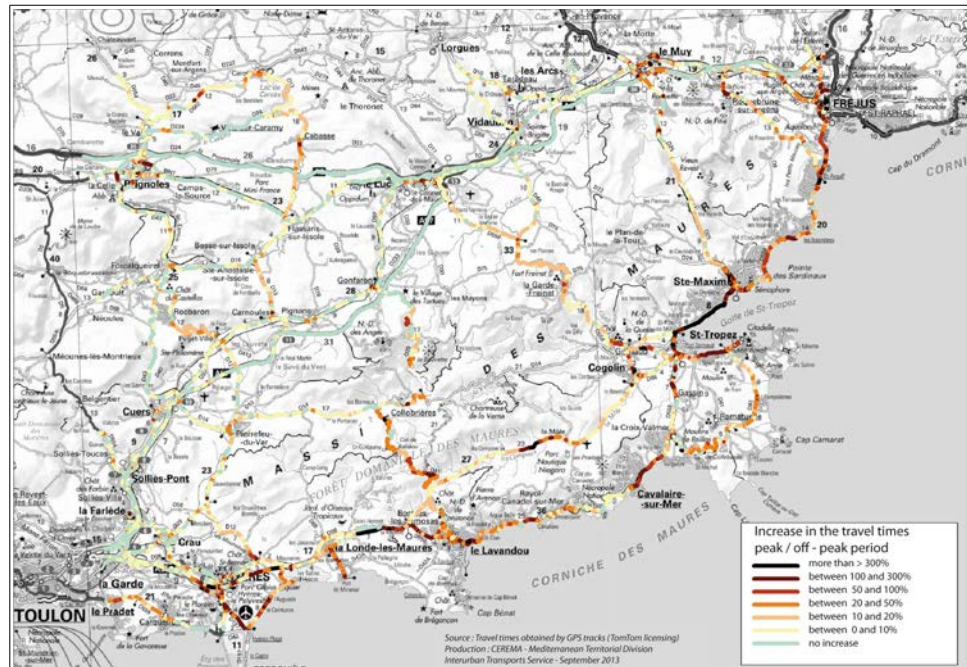
Le trafic cumulé des 10 premières liaisons internationales depuis les aéroports de Nice et de Marseille a progressé avec une croissance moyenne annuelle de 6/7 % entre 1996 et 2010 : ce trafic a doublé depuis l'aéroport de Marseille en 15 ans. L'apparition des vols low cost depuis 2004 a fortement contribué à la forte hausse des trafics internationaux depuis ces aéroports du littoral PACA.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Une accessibilité aux communes littorales dégradée : zoom sur la desserte de Saint-Tropez

Pénalisation des temps de parcours sur le réseau de la région de Saint-Tropez en période estivale



Différence de temps de parcours entre une hyper pointe estivale et une période creuse d'hiver

La carte ci-dessus présente la différence de temps de parcours, par sections routières élémentaire, entre la période de pointe estivale et la période creuse hivernale.

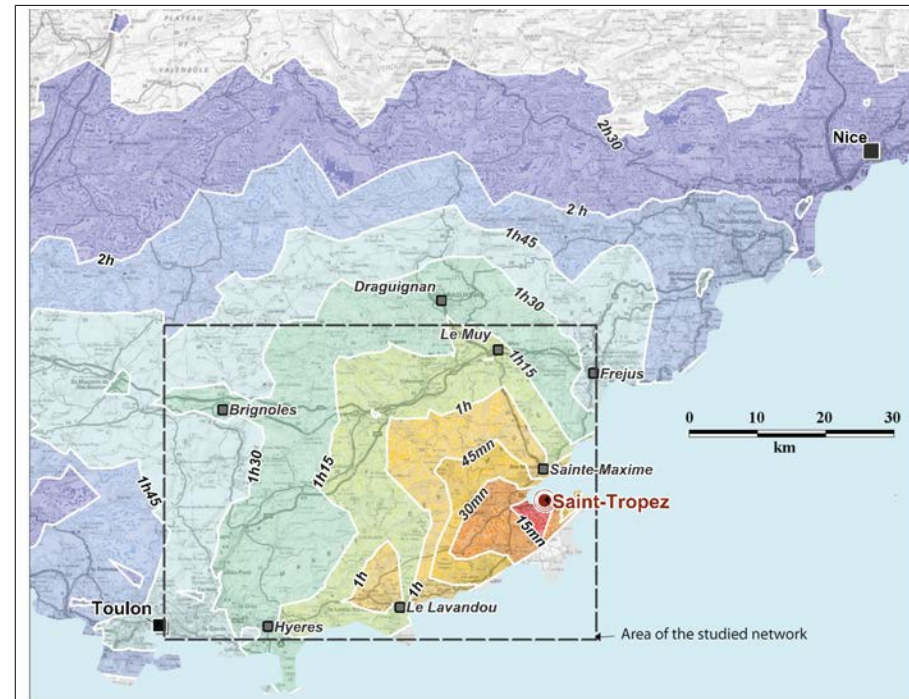
Ces temps de parcours sont issus de traces GPS fournis par la société TomTom licensing.

Les augmentations de temps de parcours les plus importantes ont lieu sur les infrastructures du littoral :

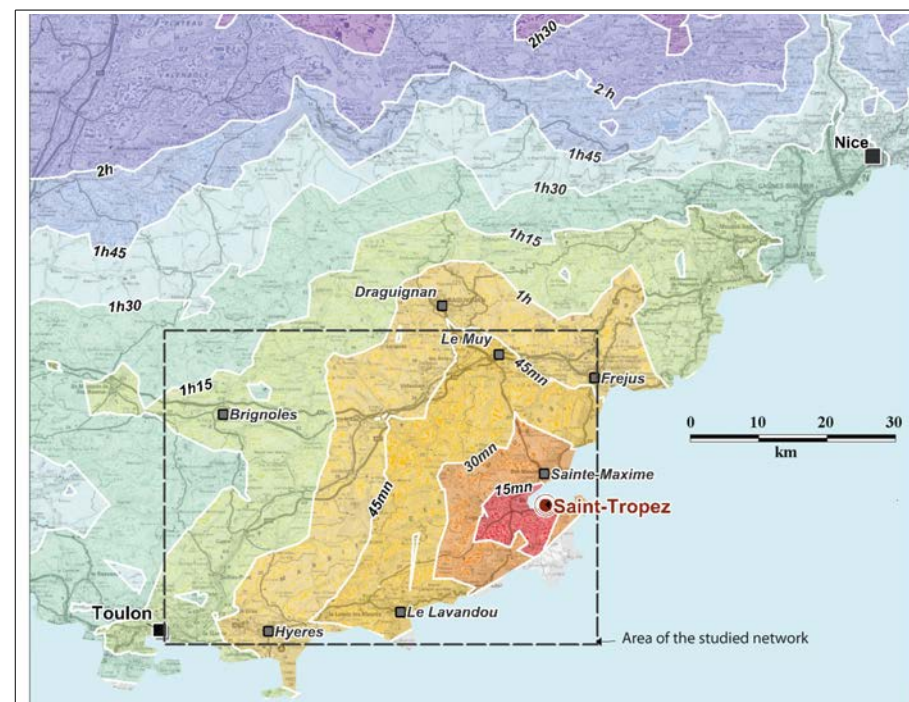
- +21 m (+72%) entre Fréjus et Sainte-Maxime
- +48mn (+210%) entre Sainte Maxime et Saint-Tropez (12km)

Beaucoup plus que sur les accès entre la cote et les échangeurs autoroutiers :

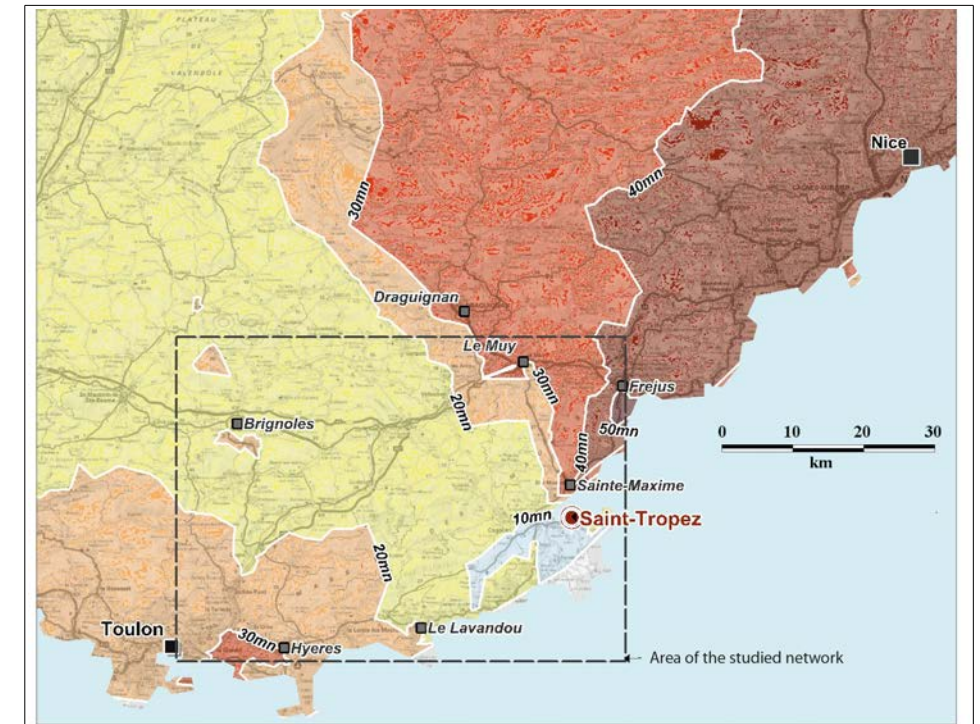
- +4mn (+18%) entre Sainte-Maxime et l'échangeur du Muy (A8)
- +8mn (+22%) entre Grimaud et l'échangeur du Luc (A57).



Temps de parcours vers Saint Tropez en période pointe estivale



Temps de parcours vers Saint Tropez en période creuse hivernale



Augmentation des temps de parcours vers Saint Tropez entre périodes de pointe estivale et creuse hivernale

Avvertissement : l'outil de calcul des temps de parcours par courbes isochrones a tendance à minorer les résultats par rapport à la réalité des flux, en privilégiant, le chemin le plus rapide au détriment de la logique du jalonnement et de l'importance des voies.

Pénalisation de l'accessibilité à Saint Tropez en période estivale

La pénalisation des temps d'accès à Saint Tropez en période estivale est principalement due à la saturation du réseau côtier et en particulier de la RD 559 (Port Grimaud – Sainte-Maxime – Fréjus).

La carte de différence de temps de parcours montre que cette pénalisation concerne les usagers venant de l'est (Sainte-Maxime – Fréjus – Nice) et d'une manière générale tous les usagers se rendant à Saint Tropez en utilisant la sortie n°36 de l'A8 (Le Muy).

A contrario, les usagers venant de l'ouest et qui sortent à la sortie n°13 de l'A57, ne sont pénalisés que de 17 mn en prenant la RD558 par La Garde-Freinet.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

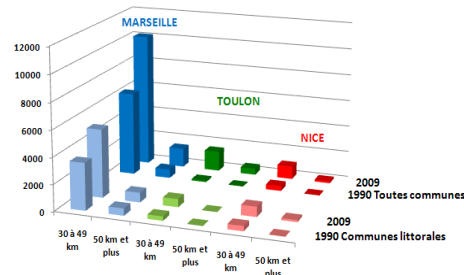
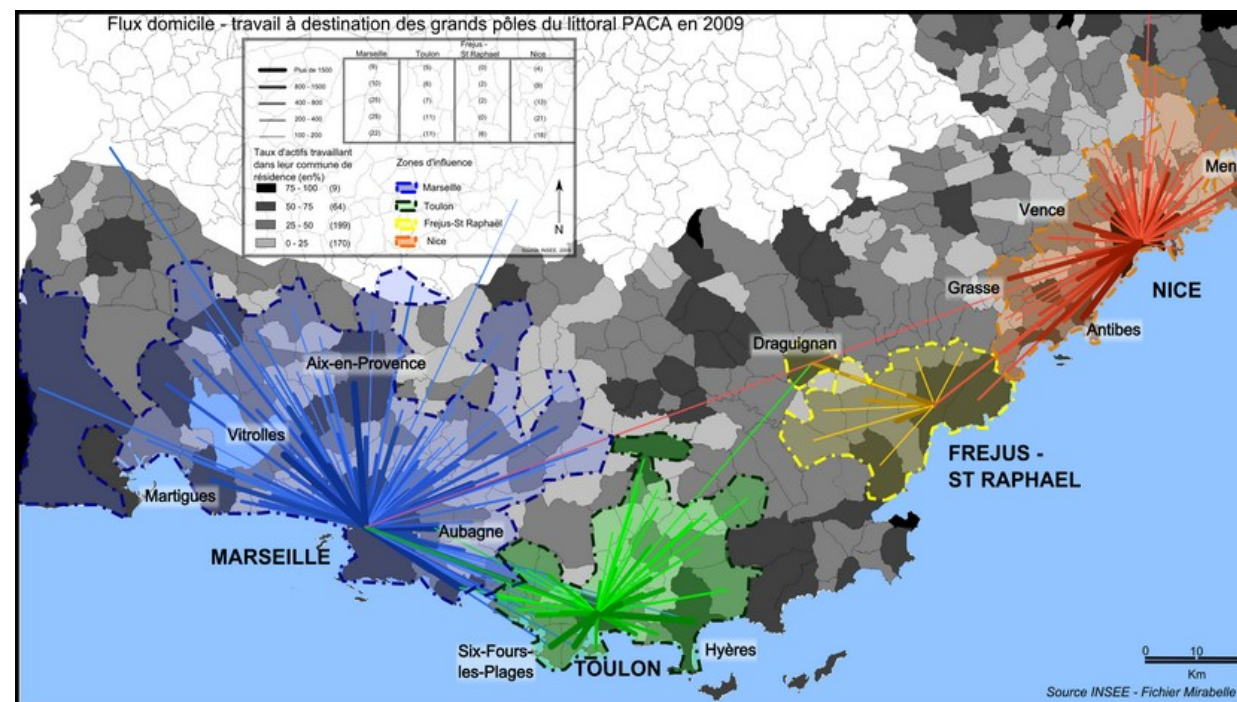
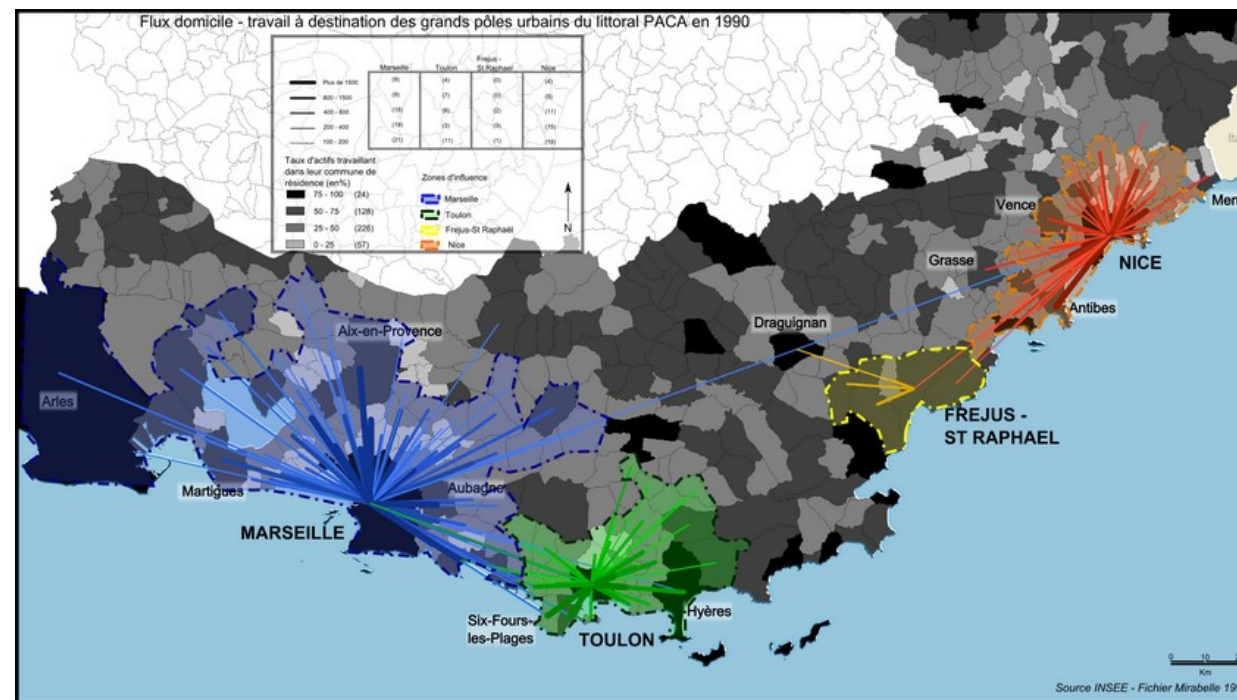
De nouvelles échelles de mobilité, territoire, bassins de déplacements des résidents permanents et touristes en séjour

Deux décennies d'élargissement et de connexion des bassins de déplacements sur le tissu littoral PACA : le motif travail

La mobilité domicile – travail constitue une part structurante de la mobilité totale des résidents d'un territoire. Bien qu'ils ne représentent qu'environ 15 % du total des déplacements quotidiens, les déplacements domicile – travail sont les plus longs en distance et en temps et constituent l'enjeu principal en termes d'utilisation et d'encombrement des réseaux. Au cours des deux décennies précédentes, l'allongement des trajets entre le domicile et le lieu de travail est constaté sur l'ensemble du territoire national et notamment, dans la région PACA.

Les deux cartes ci-contre illustrent l'attractivité croissante des quatre principaux pôles urbains du littoral de la région pour les actifs venant de communes de plus en plus éloignées. On constate ainsi une densification des flux venant de communes situées dans un rayon compris entre 30 et 50 kilomètres autour de la ville centre et l'apparition entre 1990 et 2009 de flux, certes moins intenses, depuis des communes situées à plus de 50 kilomètres.

Au cours de la période 1990 – 2009, le nombre d'actifs avec emploi effectuant de grandes distances (supérieures à 50 km) a plus que doublé vers Marseille, tandis que ce phénomène, jusqu'alors très rare vers Nice et Toulon, est apparu de façon notable. Parallèlement, la part des actifs venant des communes de l'arrière-pays vers ces trois grands pôles a augmenté au détriment de celle des actifs originaires des communes littorales. Globalement pour les trois pôles urbains, 87 % des actifs y travaillant résidaient dans des communes littorales en 1990, contre 85 % en 2009. Si l'on distingue les trois pôles, cette part est passée de 87 % à 86 % pour Marseille, de 86 % à 83 % pour Toulon et de 88 % à 84 % pour Nice.



Actifs résidents dans communes littorales 06, 13, 83 et travaillant à	Année	Distance domicile travail	
		30 à 49 km	50 km et plus
Marseille	2009	5162	735
	1990	3560	542
Toulon	2009	609	0
	1990	327	0
Nice	2009	769	150
	1990	375	0

Actifs résidents dans toutes communes 06, 13, 83 et travaillant à	Année	Distance domicile travail	
		30 à 49 km	50 km et plus
Marseille	2009	10130	1434
	1990	6318	661
Toulon	2009	1508	478
	1990	112	0
Nice	2009	989	150
	1990	375	0

Evolution des flux domicile travail de grande distance (en nombre d'actifs avec emploi) vers Marseille, Toulon et Nice entre 1990 et 2009

Les cartes ci-dessus illustrent également la diminution sur la même période de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence, cette diminution se traduisant par un « éclaircissement » de la carte de 2009 par rapport à celle de 1990. Durant cette période, dans les trois départements

littoraux de PACA, la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence est passée de 64 % à 50 %. Cette proportion est descendue de 74 % à 59 % sur l'ensemble des communes littorales et de 46 % à 36 % dans les autres communes.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Des bassins de déplacements à géométrie variable selon les motifs : comparaison motif travail – autres motifs

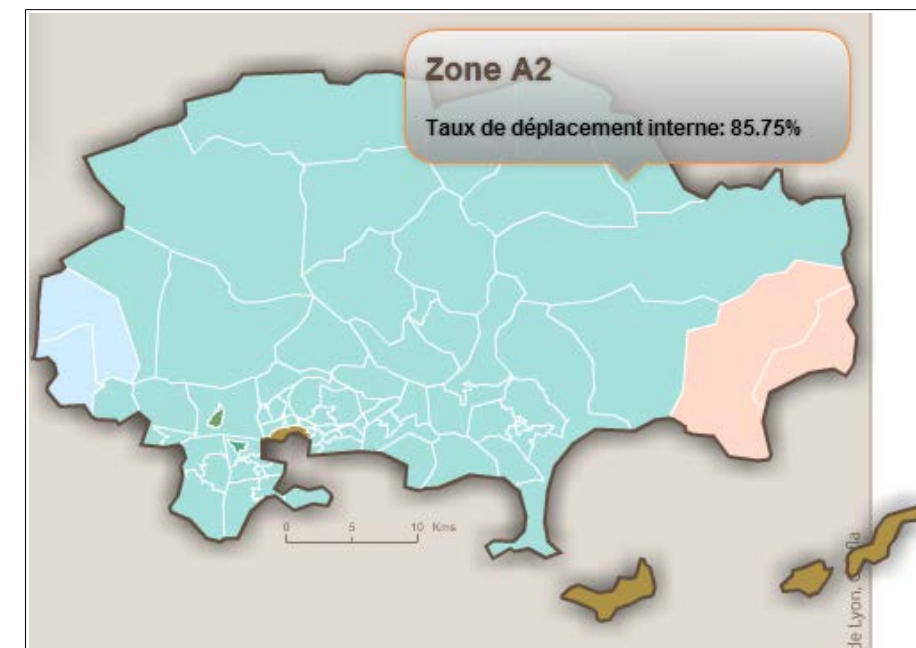
Les données de mobilité recueillies lors de l'Enquête Ménages Déplacements des Bouches-du-Rhône 2008-2009 et lors de l'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes 2008-2009 confirment les données de l'INSEE précédemment analysées. Si l'on agglomère de façon itérative les secteurs qui génèrent le plus de déplacements d'échange au motif travail, on obtient les bassins de déplacements illustrés ci-contre.

Pour les Bouches-du-Rhône, le bassin principal comprend la totalité de l'aire urbaine Aix-Marseille et montre que l'attractivité de cette zone d'emploi s'exerce profondément dans l'arrière-pays.

Ce bassin principal englobe également l'aire urbaine de Salon-de-Provence. En revanche, l'Ouest de l'Étang de Berre comprenant Martigues, Istres et la zone portuaire de Fos-sur-Mer ne sont pas inclus dans le bassin principal en raison de leur autonomie relative en tant que bassin d'emploi important.

Pour les Alpes-Maritimes, le bassin principal des déplacements au motif travail comprend la majeure partie de l'aire urbaine de Nice à l'exception de quelques communes de l'est du département et de l'arrière-pays. Ces données montrent une interdépendance entre les principales communes, Nice, Cannes, Antibes, et les zones d'emploi du département.

Les bassins de déplacements au motif travail issu de l'EMD des Bouches-du-Rhône et de l'EMD des Alpes-Maritimes de 2008-2009 confirment ce que montre l'évolution des aires urbaines de l'INSEE entre 1990 et 2010, à savoir un élargissement des aires urbaines par assimilation de territoires périphériques. Cette assimilation concerne des communes de l'arrière-pays, de plus en plus éloignées du littoral. Les aires urbaines de Nice et d'Aix-Marseille englobent ainsi en 2010 des communes situées à plus de 45 km du pôle urbain littoral.



Bassins de déplacements au motif travail dans le périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire Métropolitaine Toulonnaise 2008-2009

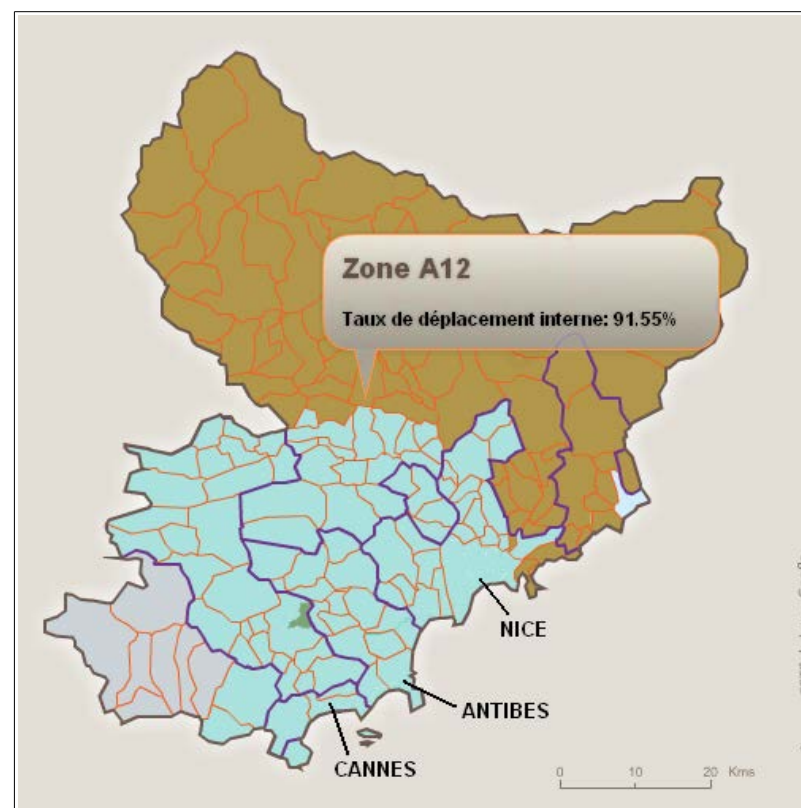
(Source EMD Aire Métropolitaine Toulonnaise 2007-2008)

La méthode itérative d'agglomération des secteurs générant le plus de déplacements d'échange lorsque l'on analyse les motifs autres que travail fait apparaître une multiplicité de bassins de déplacements de taille réduite par rapport à ceux générés par le motif travail, que ce soit sur le territoire de l'enquête des Bouches-du-Rhône ou sur celui des Alpes-Maritimes.

Les deux principaux motifs de déplacement autres que le travail sont le motif achat et le motif accompagnement qui représentent 15 à 20 % des déplacements hors retour au domicile. Le motif accompagnement comprend essentiellement l'accompagnement des enfants vers leur lieu d'étude.

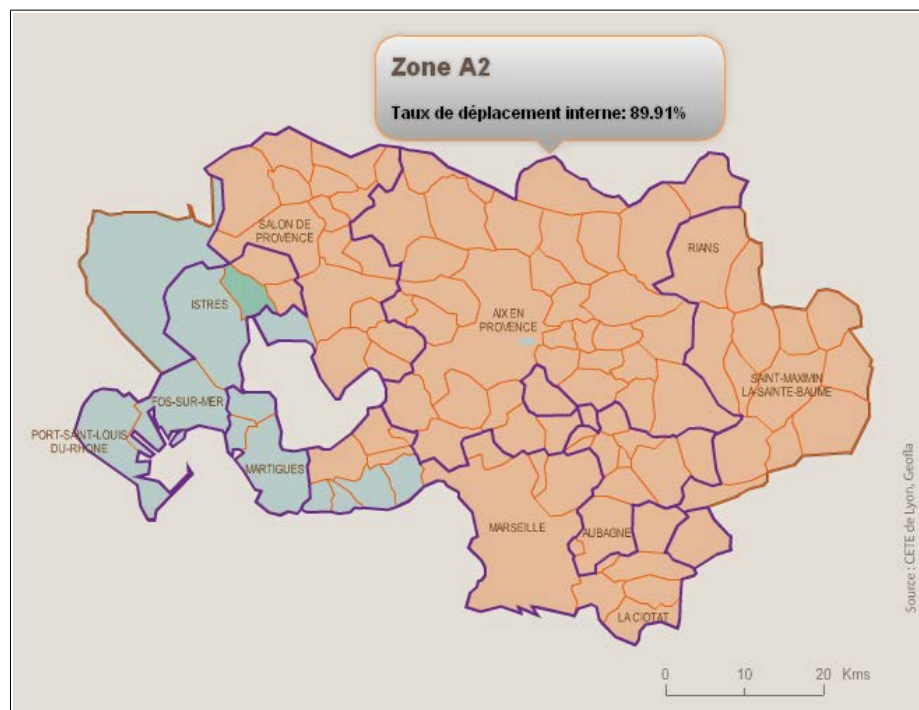
Les EMD ont montré que la marche représentait près de 40 % des déplacements au motif achat, ce chiffre étant plus important à mesure que la taille de l'agglomération augmente et que les commerces et services de proximité sont plus nombreux. La marche étant le mode favori des déplacements courts (environ deux tiers des déplacements de moins d'un kilomètre), elle induit un resserrement des bassins de déplacement lorsque sa part modale est importante.

L'accompagnement, en particulier l'accompagnement des enfants est quant à lui un déplacement essentiellement de proximité même si la voiture particulière est bien plus utilisée que pour les achats.



Bassins de déplacements au motif travail dans le périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes 2008-2009

(Source EMD Alpes-Maritimes 2008-2009)



Bassins de déplacements au motif travail dans le périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements des Bouches – du –Rhône 2008-2009

(Source EMD Bouches-du-Rhône 2008-2009)

Des pratiques de mobilité en pleine évolution

Mobilité locale : les départements constituent un périmètre d'étude pertinent pour la mobilité quotidienne

Les périmètres choisis pour les enquêtes ménages de 2009, c'est-à-dire, à peu de communes près, les limites de chacun des 3 départements, se révèlent a posteriori pertinents pour l'étude des pratiques de mobilité quotidiennes.

Les déplacements d'échanges d'un département littoral vers l'extérieur ne représentent pas plus de 6 % du total des déplacements des résidents et des non-résidents du département, comme le montre la carte des Bouches-du-Rhône ci-contre (somme des flèches orange et mauves sortant du département).

En outre, plus de 90 % des déplacements des résidents sont internes aux périmètres des enquêtes ménages déplacements, et l'on voit bien, en constituant les bassins de déplacements, en particulier pour le motif travail, que ces bassins s'inscrivent à l'échelle du département.

L'étude des relations entre la bande littorale et l'arrière-pays pour les deux départements pour lesquels nous avons suffisamment de données de comparaison temporelle, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes, montre une spécificité propre à chaque département et non une spécificité commune à la bande littorale.

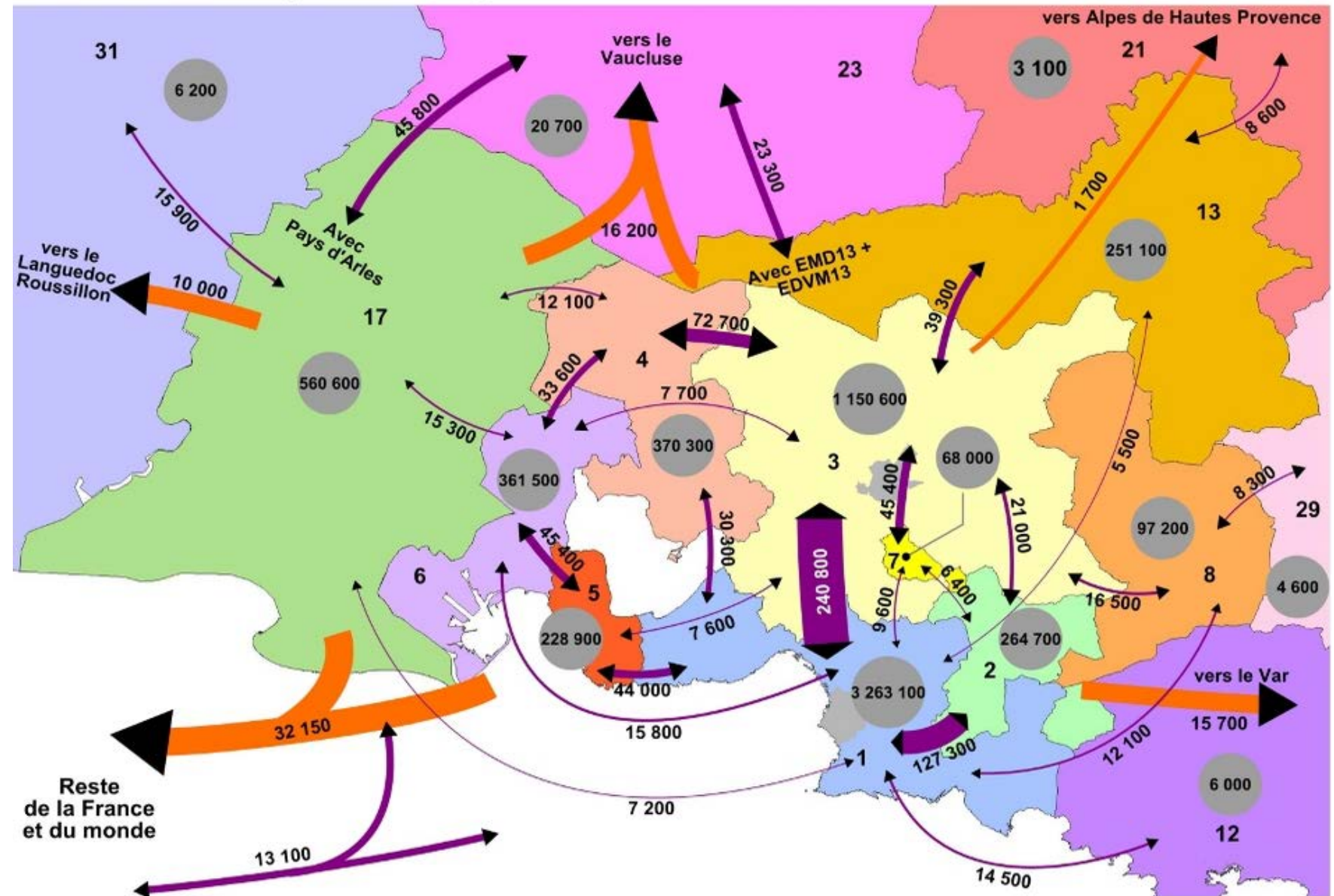
Les Bouches-du-Rhône : un territoire autonome et multipolaire

Sur les 6 942 000 déplacements réalisés chaque jour par les résidents des Bouches-du-Rhône, 93 % des déplacements se font à l'intérieur du territoire de l'enquête globale des déplacements des Bouches-du-Rhône. Seuls 3 % sont des déplacements d'échanges et 4 % se font à l'extérieur, témoignant d'un fonctionnement très autonome du territoire global.

Le territoire métropolitain des Bouches-du-Rhône est multipolaire, contrairement aux deux autres territoires plus centrés autour de Nice et Toulon : les échanges entre les pôles urbains y sont nombreux, notamment entre Marseille et Aix-en-Provence, distantes d'une trentaine de kilomètres environ ou entre Marseille et le Pays d'Aubagne.

La multipolarité des Bouches-du-Rhône se traduit par une moindre autonomie relative des territoires qui la composent : une illustration à travers une carte des AOTU du département montre un taux de déplacements internes des habitants de Marseille Provence Métropole d'environ 90 %, qui descend rapidement à 82 % pour les résidents du Pays d'Aix et à 70 % pour ceux du Pays d'Aubagne. Par ailleurs, le Pays d'Arles est quant à lui davantage tourné vers les départements limitrophes, Gard et Vaucluse, que vers le reste du département.

Nombre de déplacements journaliers dans les Bouches-du-Rhône en 2009



- Flux internes des résidents de l'Enquête Globale Déplacements des Bouches-du-Rhône
- Flux d'échanges des résidents de l'Enquête Globale Déplacements des Bouches-du-Rhône
- Flux sortants des non-résidents

Données synthétiques sur les types de déplacements par département

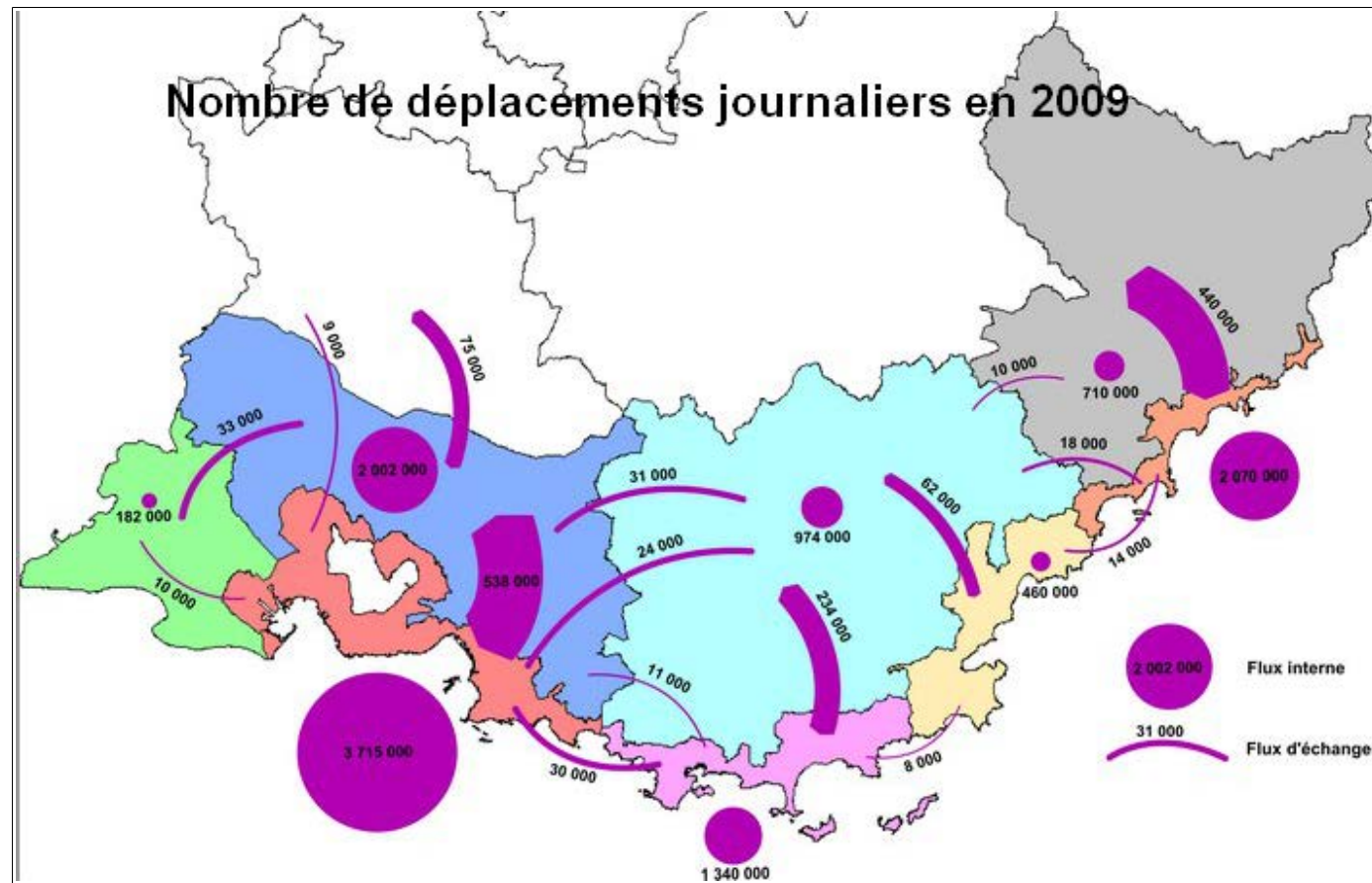
Déplacements des résidents (11 ans et +)	Bouches-du-Rhône		Var		Alpes-Maritimes	
	Internes	Echanges	Internes	Echanges	Internes	Echanges
Internes	6475100	211700	2907000	73800	3210100	118200
Echanges	255500	255500	29100	29100	72000	72000
Externes						
Total	6942300	255500	3009900	29100	3400300	72000
	98%	4%	100%	1%	100%	2%

Déplacements des non résidents (enquête cordon)	Bouches-du-Rhône		Var		Alpes-Maritimes	
	Echanges	transit	Echanges	transit	Echanges	transit
Echanges	141000	29000			81900	14600
transit		170000				96500
Total	141000	170000			81900	14600
	83%	100%			85%	100%

TOTAL	Bouches-du-Rhône		Var		Alpes-Maritimes	
	Internes	Echanges	Internes	Echanges	Internes	Echanges
Internes	6475100	352700	2907000	73800	3210100	200100
Echanges	255500	29000	29100	29100	72000	14600
Externes						
transit		170000				96500
Total	7112300	170000	3009900	29100	3496800	14600
	100%	2%	100%	0,4%	100%	0,4%

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



Un poids des échanges entre la côte et l'arrière pays plus important dans les Alpes-Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône

Les flux d'échange entre la bande côtière et l'arrière-pays des Bouches-du-Rhône représentent environ 9 % des déplacements réalisés par les résidents de ce département. Dans les Alpes-Maritimes, ce chiffre s'élève à près de 14 %. La comparaison de ces deux chiffres montre bien à quel point les Alpes-Maritimes sont tournées vers les zones littorales.

La situation du Var se démarque par un pôle urbain moins peuplé et par sa relative dépendance vis-à-vis des départements voisins.

Le nombre total de déplacements est en croissance depuis 1997-98 dans les Bouches-du-Rhône hors Pays d'Arles, passant de 5,49 à 6,72 millions de déplacements quotidiens (+22 %), principalement sous l'effet de la croissance démographique (+15 % dans les Bouches-du-Rhône), de l'extension des périmètres d'enquête et d'une plus grande mobilité par habitant (+6 %).

Une dépendance au littoral très forte sur le territoire Maralpin

Dans les Alpes-Maritimes, l'attractivité de la bande littorale du Var et des Bouches-du-Rhône s'exerce moins profondément.

Ce phénomène s'explique par la présence de pôles secondaires dans l'arrière pays qui répondent aux besoins de ses habitants ; à titre d'exemple on peut citer Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Draguignan ou Brignoles.

Les villes qui jouxtent la bande littorale sont en revanche très dépendantes de celle-ci. Le taux de dépendance les plus forts s'observent à Aubagne (plus de 80 %).

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Evolution des volumes de déplacements : des tendances inverses entre les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône

Dans les Bouches-du-Rhône, les flux internes à la bande côtière, à l'arrière-pays ainsi que les échanges entre ces deux zones sont en forte croissance. Ceux avec le littoral varois et le Pays d'Arles, déjà faibles, diminuent encore.

À l'inverse, dans les Alpes-Maritimes, l'enquête ménages déplacements de 2009 a montré une baisse significative de la mobilité (environ 13 %) par rapport à 1998. Cette baisse de la mobilité se traduit par une diminution des flux, essentiellement sur la bande côtière et une stagnation dans l'immédiat arrière-pays. Ainsi, dans les Alpes-Maritimes le nombre de déplacements diminue, passant de 3,9 à 3,48 millions de déplacements quotidiens (-11 %).

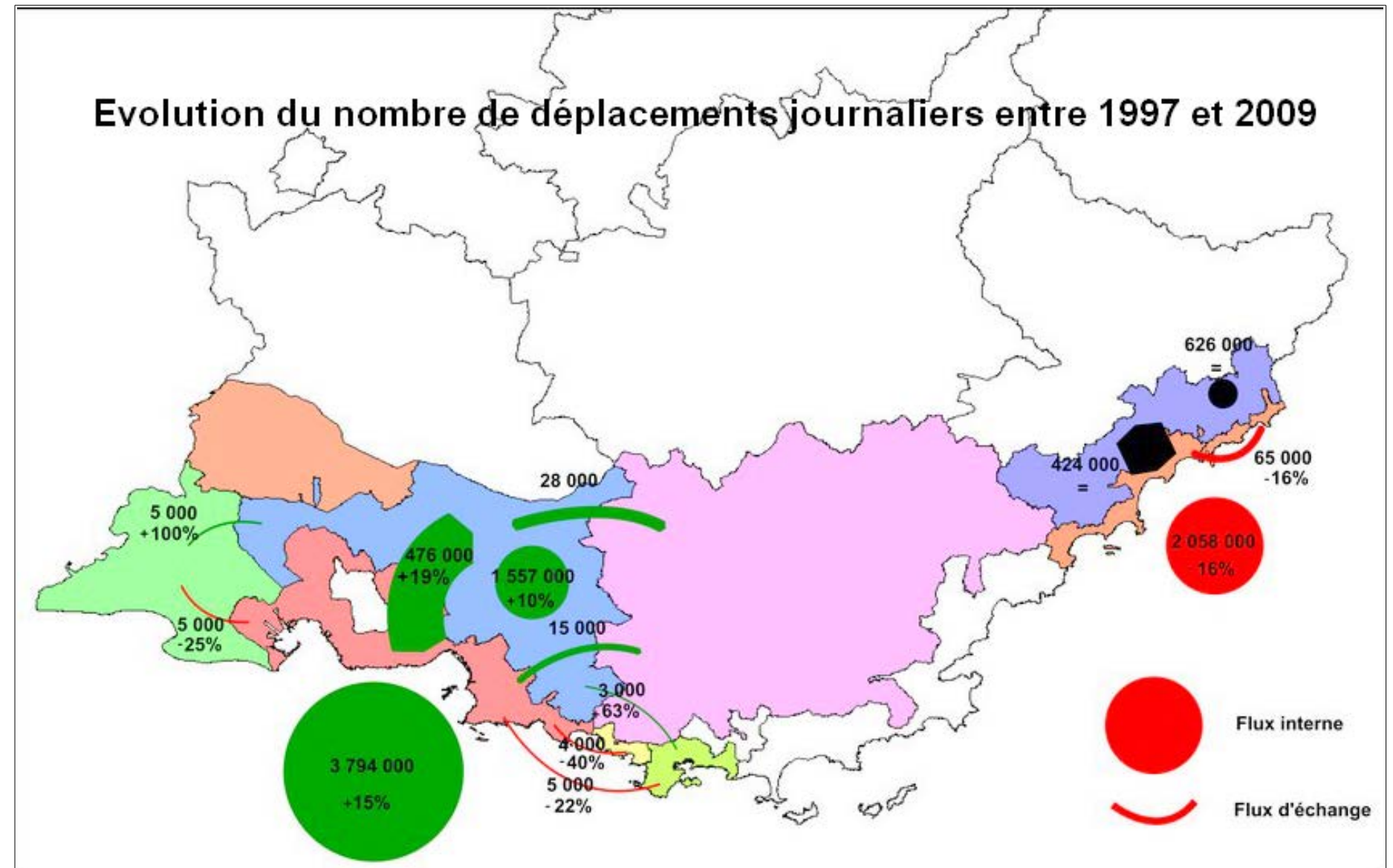
Précisions méthodologiques :

Les enquêtes ménages déplacements sont réalisées selon plusieurs méthodologies, liées à la nature du territoire étudié : grande agglomération ou ville moyenne/milieu périurbain.

Dans le premier cas, les personnes de 5 ans et plus sont interrogées à leur domicile en face à face, dans le second cas, les personnes de 11 ans et plus sont interrogées par téléphone.

8 enquêtes ménages (cf fiche volet 2) ont été exploitées et pour des raisons de comparabilité, les exploitations ont porté sur les personnes âgées de 11 ans et plus. Les recueils statistiques sont réalisés selon un niveau de découpage territorial appelé secteur de tirage et comportant au moins 70 ménages et 160 personnes enquêtées. Un secteur de tirage peut englober plusieurs communes faiblement peuplées et servira de découpage d'exploitation. A contrario, une commune densément peuplée peut englober plusieurs secteurs, dans ce cas, cette commune servira de découpage d'exploitation.

Pour des questions de représentativité statistique des seuils ont été définis au niveau des échantillons enquêtés pour les comparaisons 1997-2009, ce qui a nécessité de créer des découpages d'exploitation englobant entre 2 et 3 secteurs. Cette différence entre les découpages d'exploitation en 2009 et l'évolution 1997-2009 peut expliquer les légers écarts de valeurs sur certaines cartes.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Mobilité locale : des déplacements marqués par le poids des aires urbaines du littoral

La mobilité individuelle est le nombre de déplacements par jour et par personne. Les Enquêtes Ménages Déplacements la mesurent un jour ouvré hors période scolaire.

Littoral PACA : une mobilité de type urbain

La mobilité des espaces littoraux est fortement influencée par la présence des trois grandes agglomérations régionale, Marseille Toulon et Nice. La bande littorale n'offre donc pas d'homogénéité remarquable de ce point de vue.

On observe cependant une mobilité globalement décroissante entre bande littorale et l'arrière pays dans le Var et les Alpes-Maritimes, qui reflète le manque d'accessibilité de l'arrière pays.

La plus faible mobilité dans le Var et les Alpes-Maritimes s'explique également par la plus forte proportion de population retraitée.

Une mobilité locale des touristes plus importante que celle des habitants (enquête hébergement marchand 2010-2011):

D'après une enquête spécifique réalisée en 2010-2011 sur la mobilité des touristes en hébergement marchand (hôtels, camping...) dans les Alpes-Maritimes, ceux-ci effectuent 81 % de leurs déplacements sur la bande communale côtière de Cannes à Menton.

La mobilité moyenne des touristes est très supérieure à celle des résidents, 5,4 déplacements quotidiens contre 3,5 pour les résidents. Cette mobilité des touristes est d'autant plus grande que l'on s'approche du littoral : elle varie de 4,9 déplacements quotidiens dans le moyen et haut dans la commune de Nice-Pays à 5,6.

Malgré une mobilité plus forte que celle des résidents, l'impact des déplacements des touristes sur la saturation des routes est à relativiser compte tenu des parts modales élevées des modes doux et des transports collectifs.

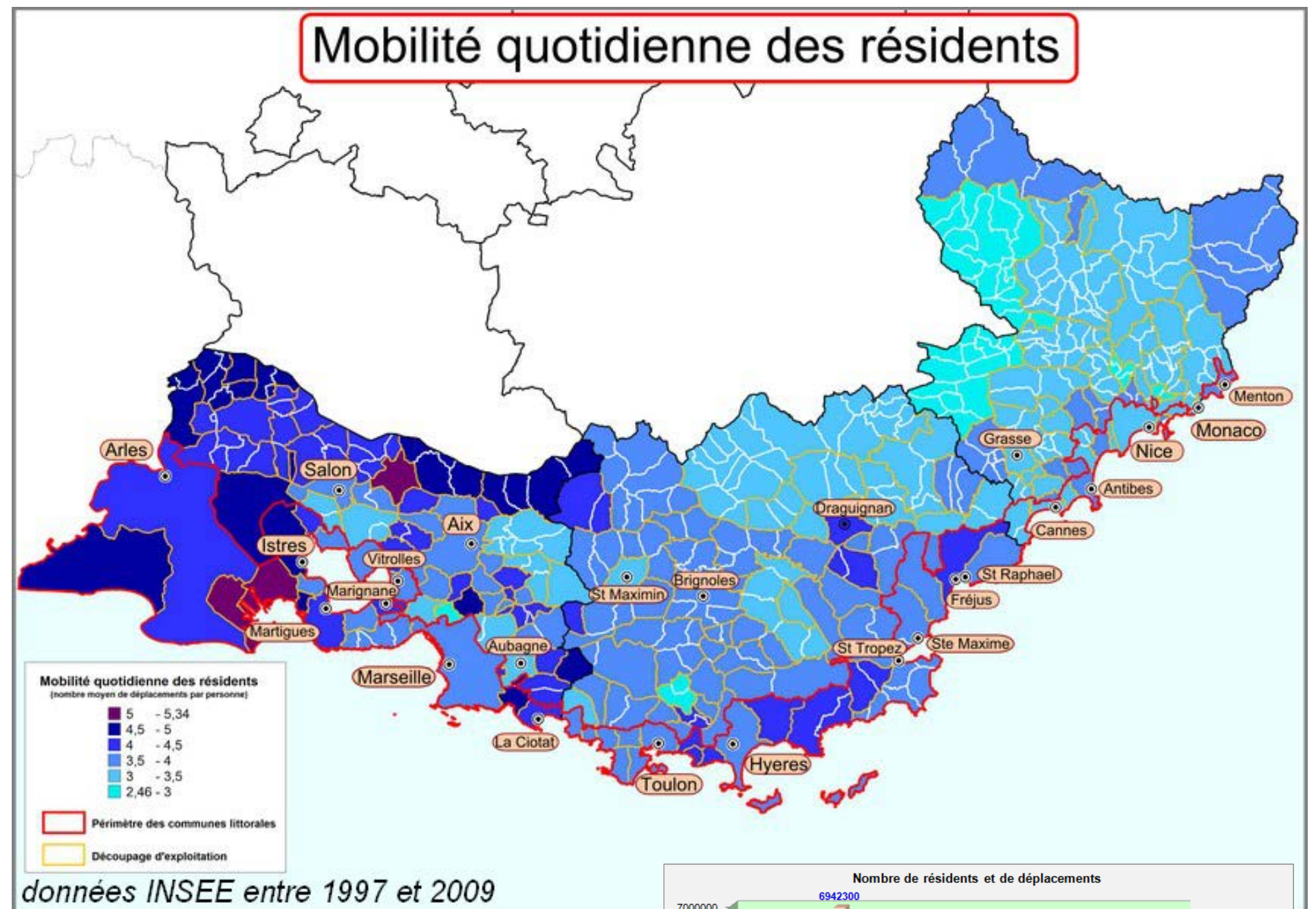
Alors que la voiture est utilisée dans près de 55 % des déplacements des résidents des Alpes-Maritimes, elle ne représente que 20 % de part modale chez les touristes. À l'opposé, les touristes effectuent 64 % de leurs déplacements à pied contre 33 % chez les résidents. Enfin, les touristes utilisent davantage les transports en commun, pour 11 % de leurs déplacements, contre 8 % chez les résidents. Une mobilité qui diminue depuis 1997 dans les Alpes-Maritimes

Alpes-Maritimes : une mobilité qui diminue depuis 1997

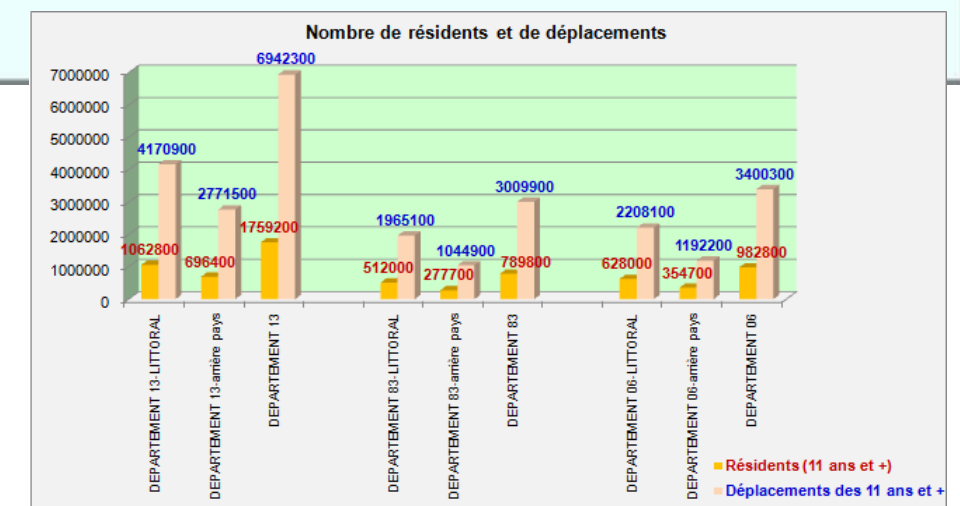
dans les Bouches-du-Rhône et la côte des Alpes-Maritimes, territoires enquêtés en 1997, la mobilité évolue de manière assez différente.

Alors qu'elle connaît une croissance dans l'agglomération Marseillaise, elle est en forte diminution dans les Alpes-Maritimes, liée notamment à la baisse du nombre de personnes hypermobiles.

En moyenne, ces évolutions se rapprochent de la tendance nationale d'inflexion de la mobilité qui passe de 3,69 dans les années 1990 à 3,6 dans les années 2000.

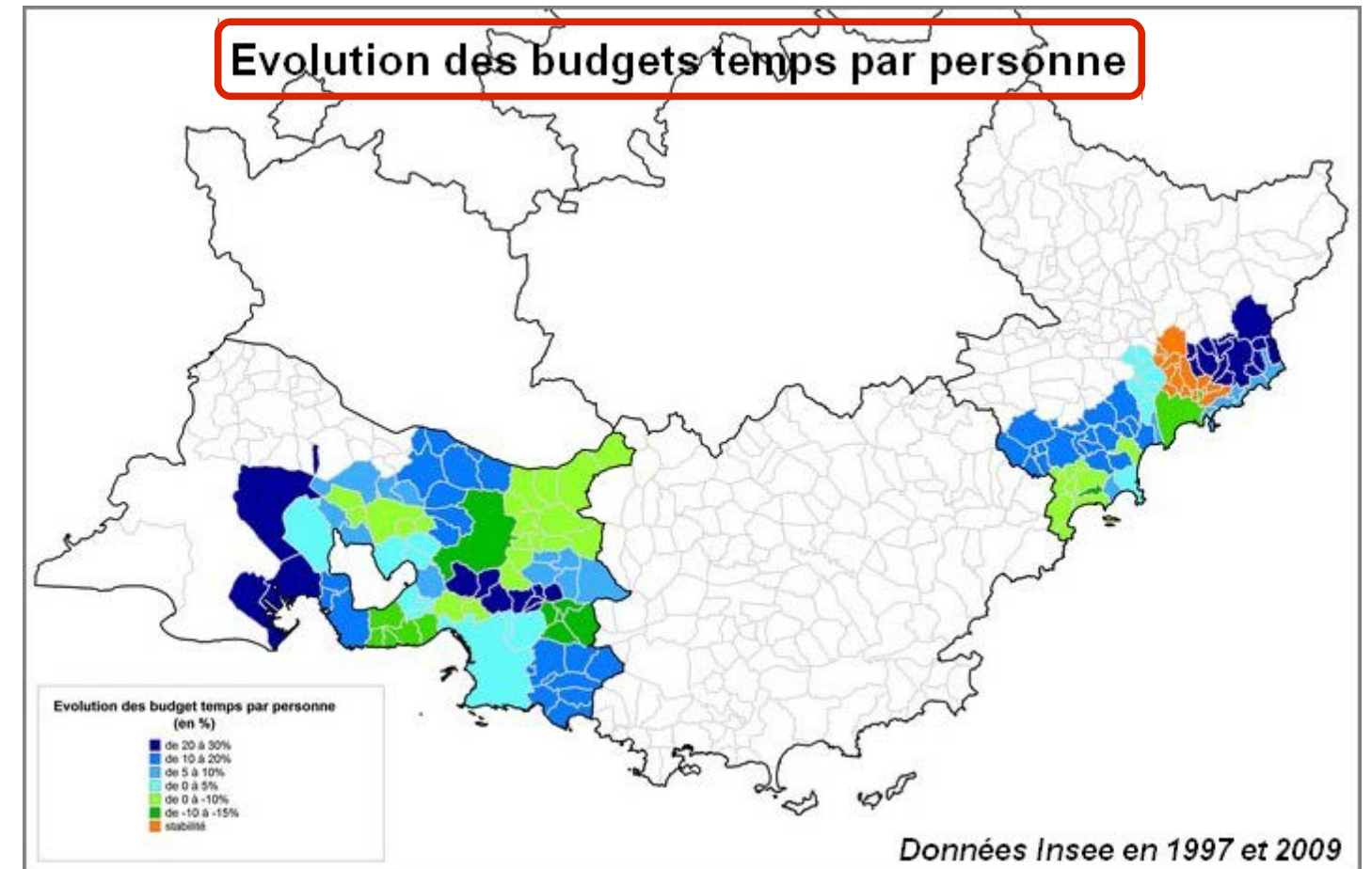
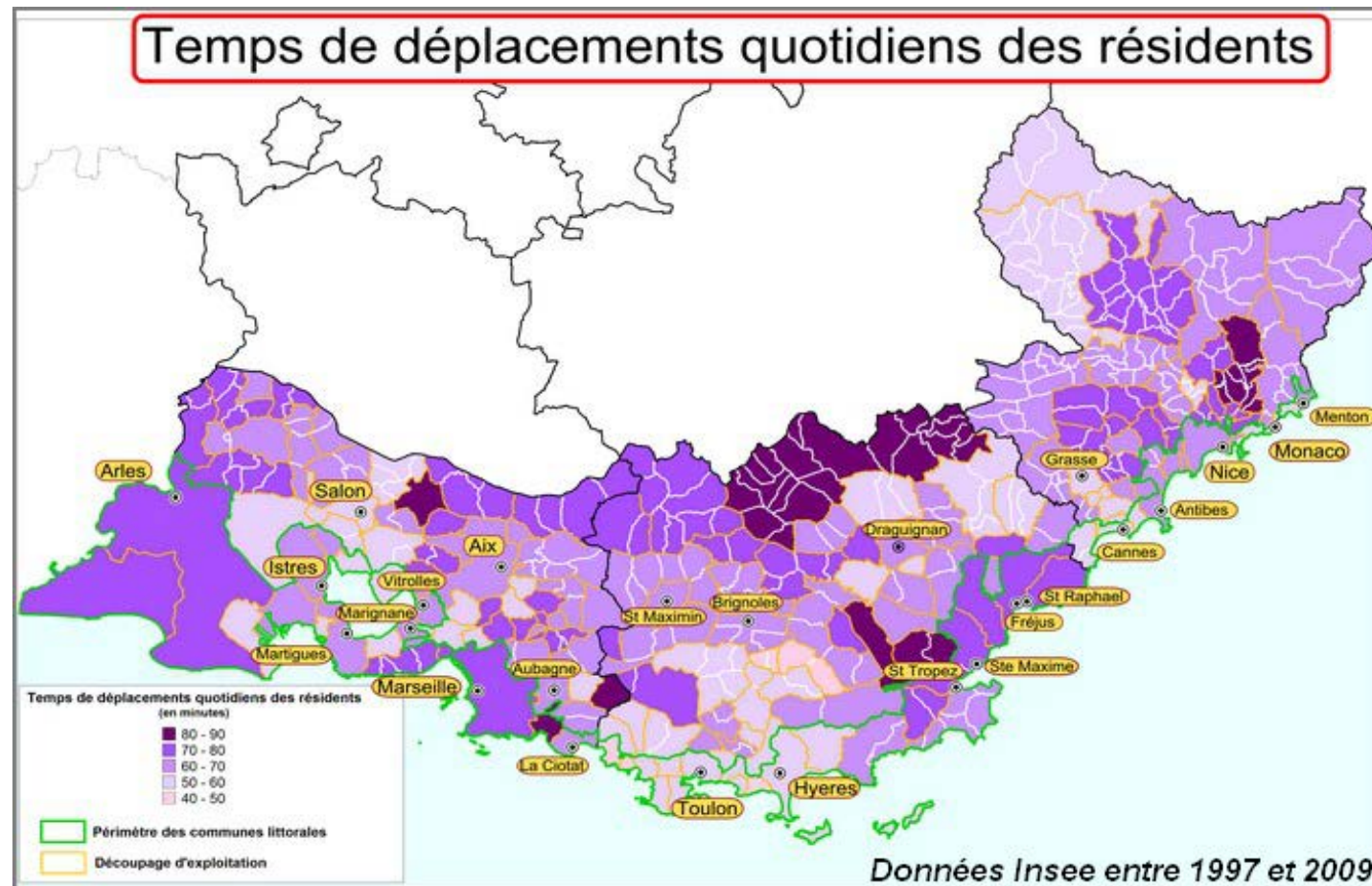


données INSEE entre 1997 et 2009



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



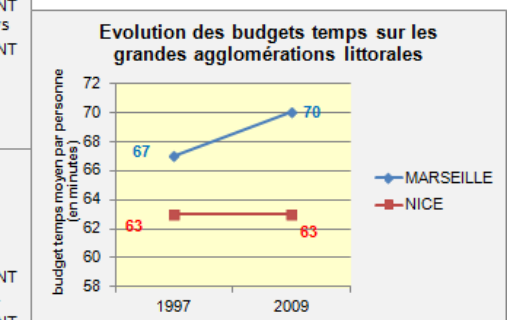
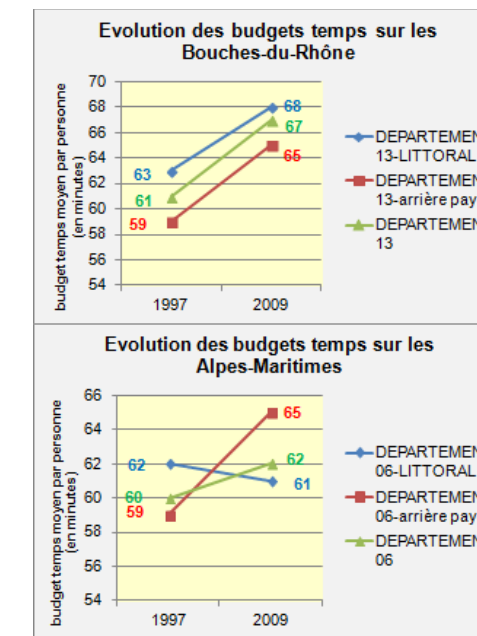
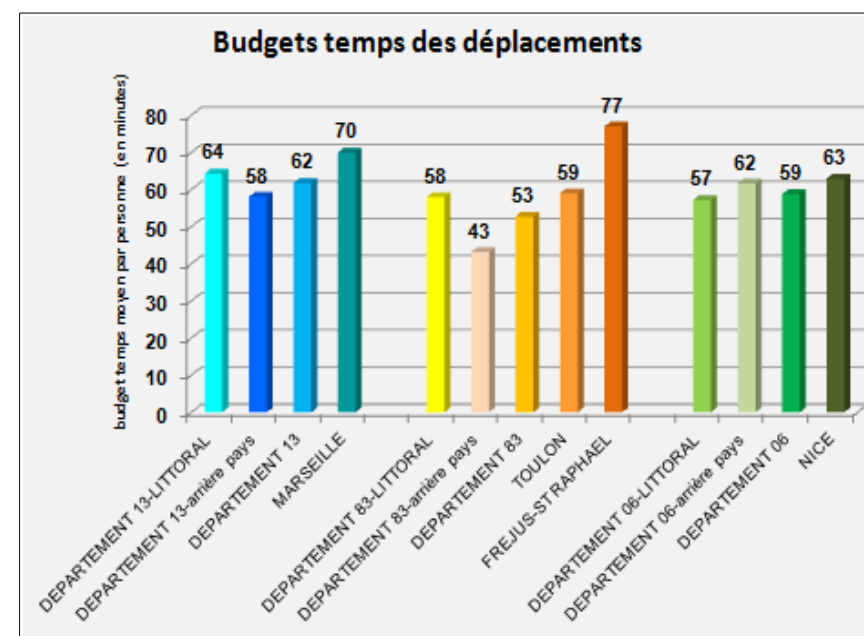
Des temps de parcours plus élevés dans les grandes agglomérations littorales

Le « budget temps », soit le temps quotidien passé à se déplacer, est plus important dans les agglomérations du littoral que la moyenne départementale. Dans les Bouches-du-Rhône et le Var le budget temps des territoires littoraux est supérieur à celui de l'arrière pays, à la différence des Alpes-Maritimes.

À périmètre constant EMD 1997, dans les Bouches-du-Rhône, en moyenne, un habitant de l'aire d'enquête passe 67 minutes par jour à se déplacer soit 6 minutes de plus par rapport à 1997, ce qui s'explique pour partie par la progression de la mobilité (cette valeur est de 62 minutes en 2009 en tenant compte de la totalité du périmètre départemental). Les valeurs maximales se trouvent sur l'hypercentre de Marseille.

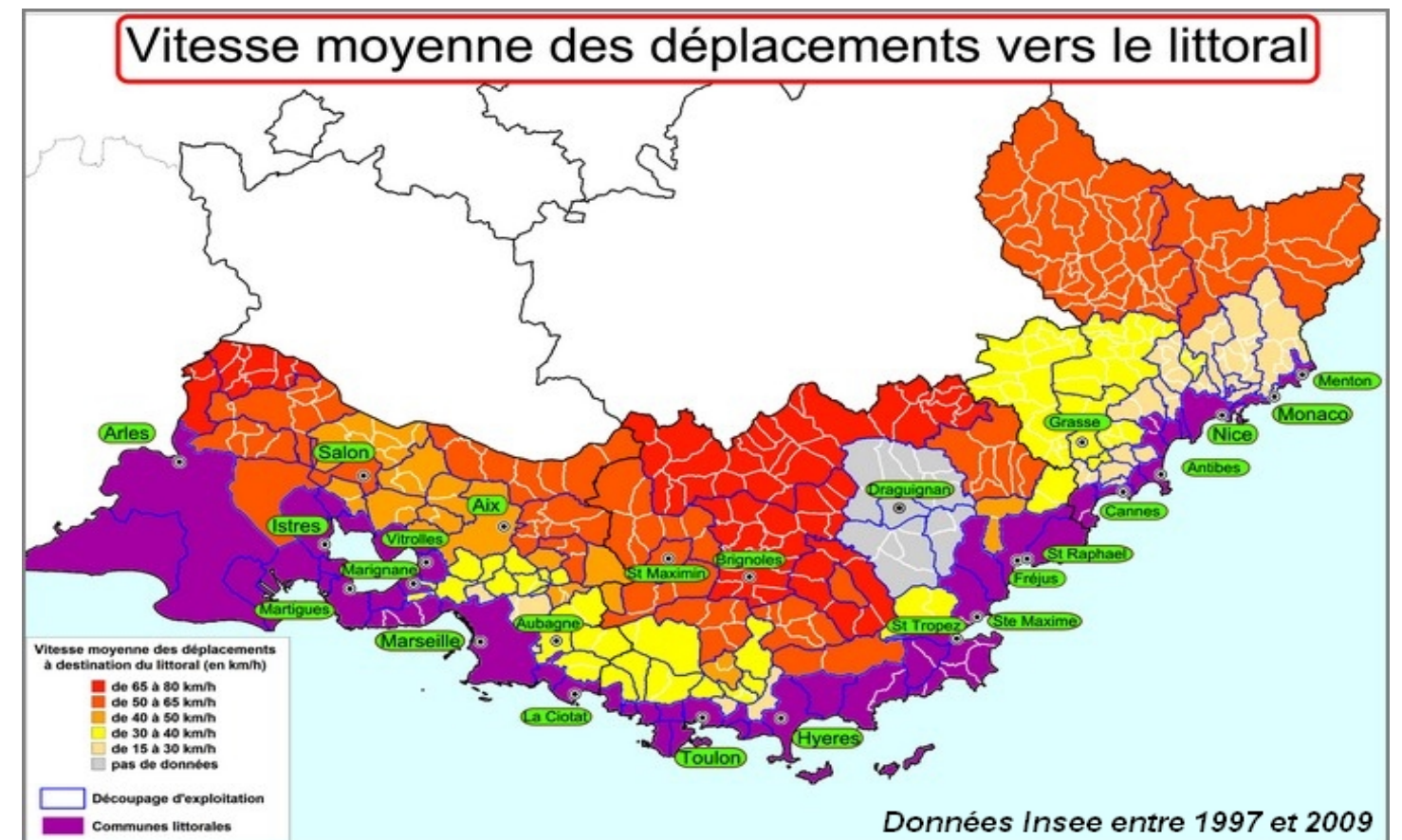
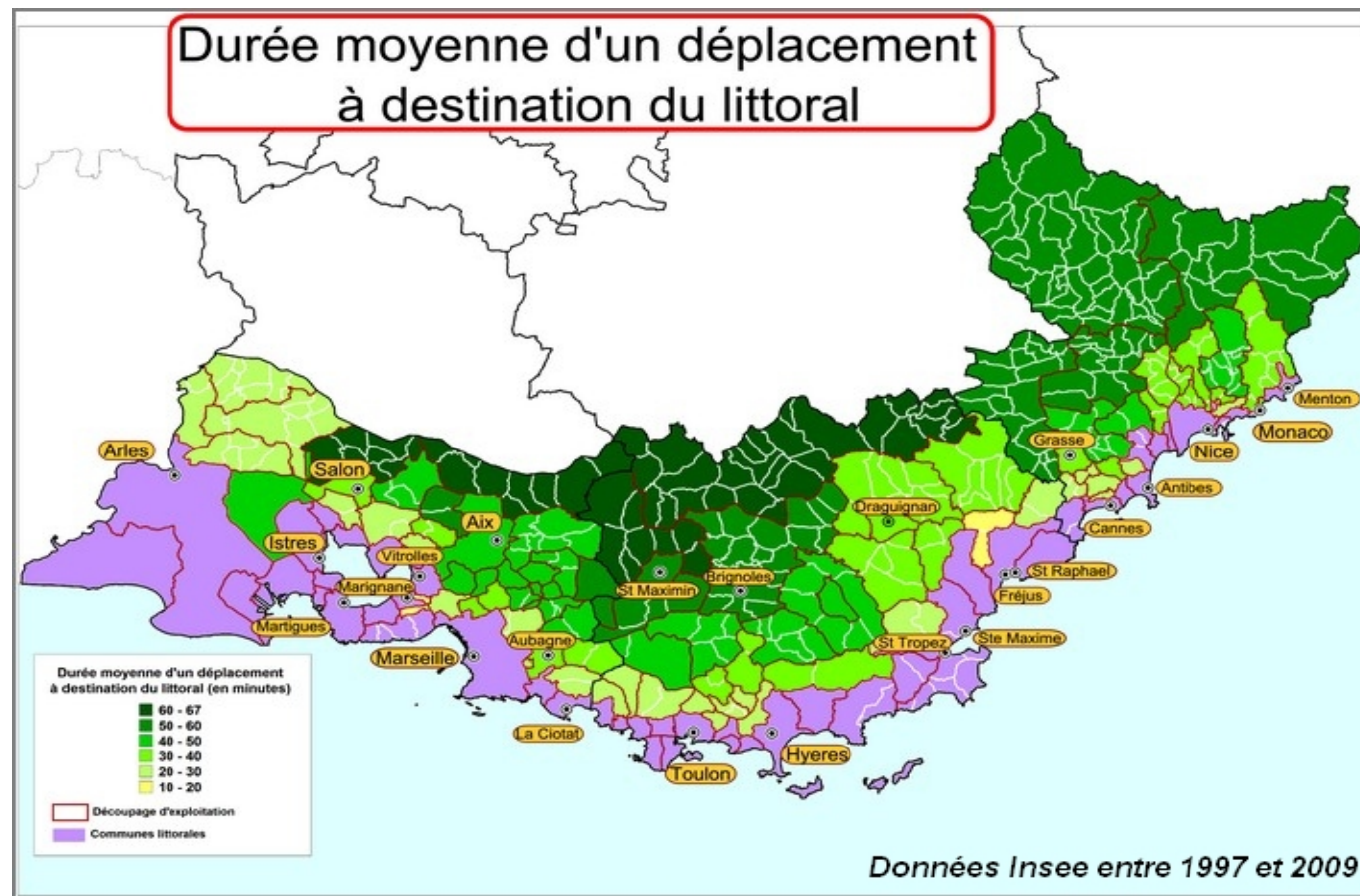
Les durées de déplacement les moins longues concernent l'ouest du territoire.

Dans les Alpes-Maritimes, le « budget-temps », soit le temps quotidien passé à se déplacer est resté proche d'1 heure.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

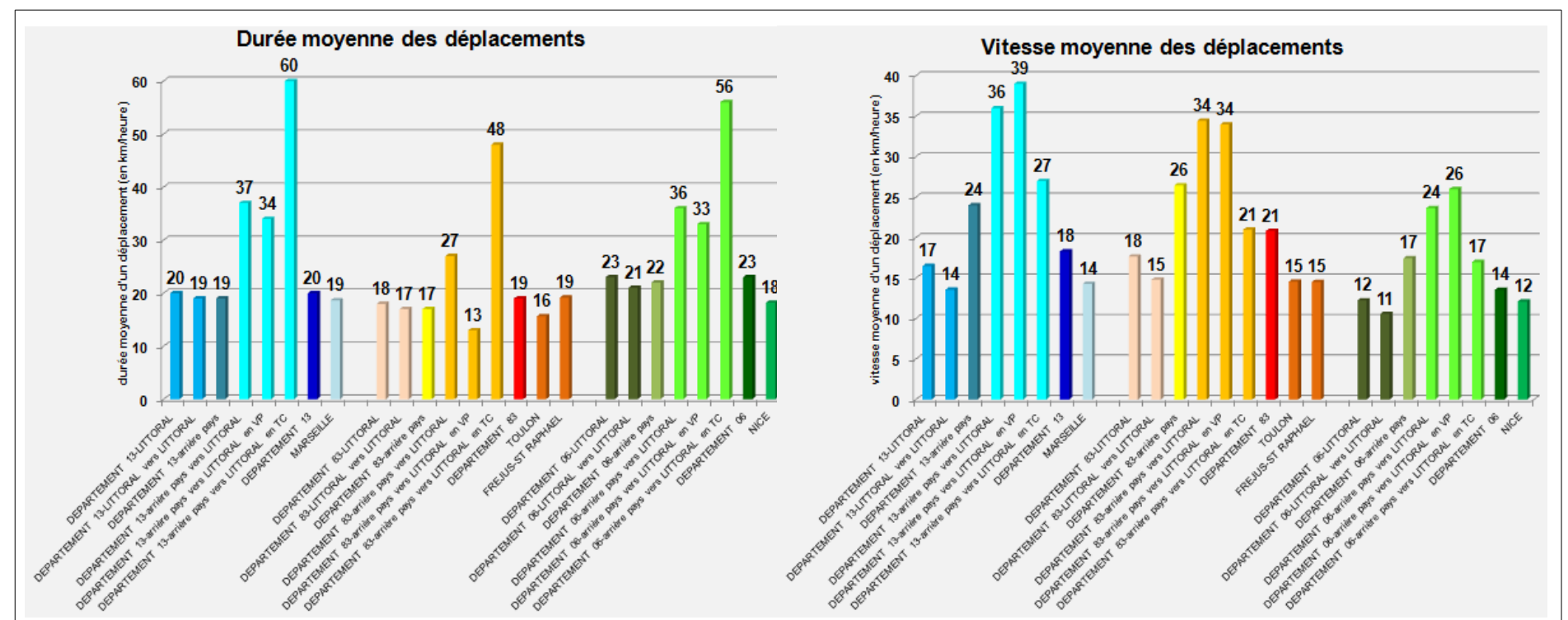


Un temps d'accès au littoral dépendant de la congestion, des infrastructures et du relief

Le temps d'accès à l'espace littoral ne varie pas linéairement en fonction de la distance, comme l'indique la carte ci-dessus.

Alors que dans les Bouches-du-Rhône c'est la congestion qui augmente les temps de trajet, dans les Alpes-Maritimes ou le Var c'est le relief et la pénurie d'infrastructures.

On remarque notamment des temps d'accès au littoral plus importants pour les pôles secondaires du centre Var (Brignoles, Saint-Maximin-La Sainte-Baume), dus aux contraintes orographiques.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les durées moyennes d'un déplacement ont tendance à augmenter dans les Bouches-du-Rhône (+1 min) et les Alpes-Maritimes (+3 minutes) par rapport à 1997, c'est également le cas à Marseille et Nice.

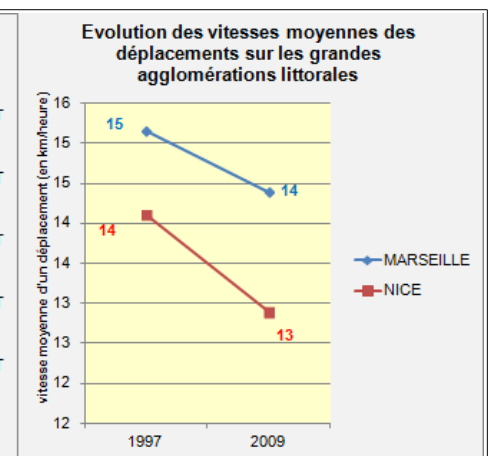
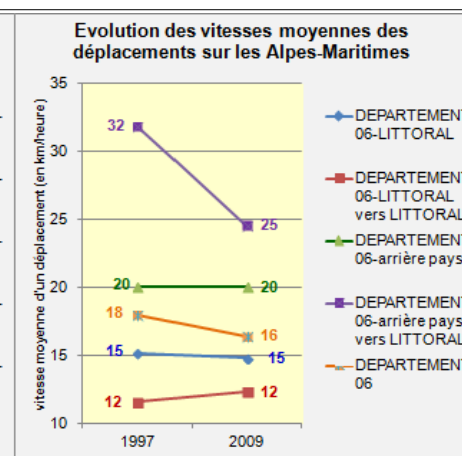
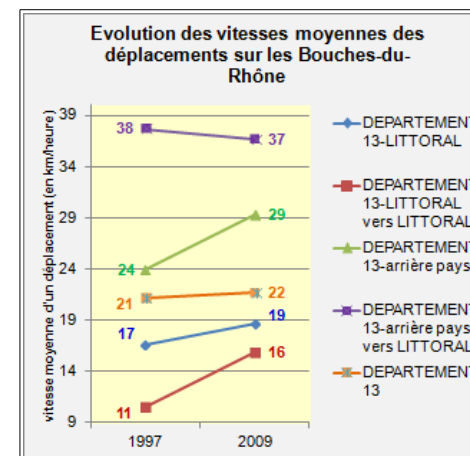
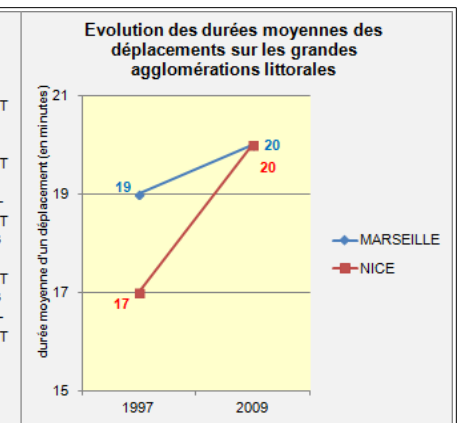
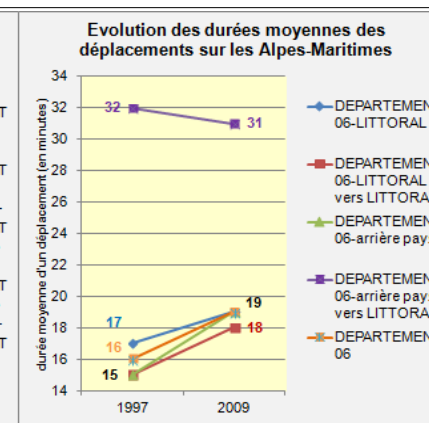
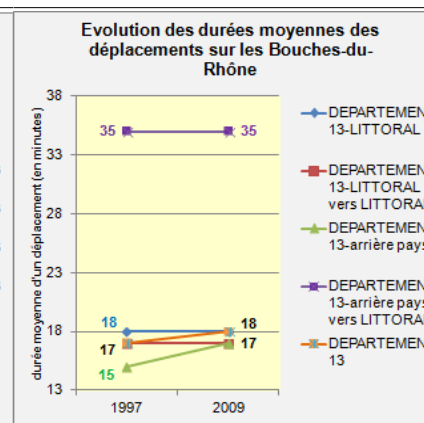
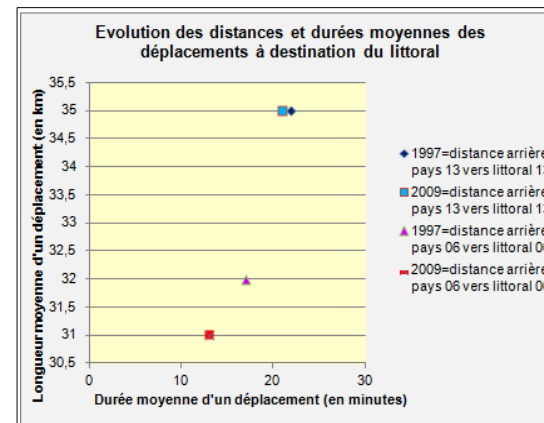
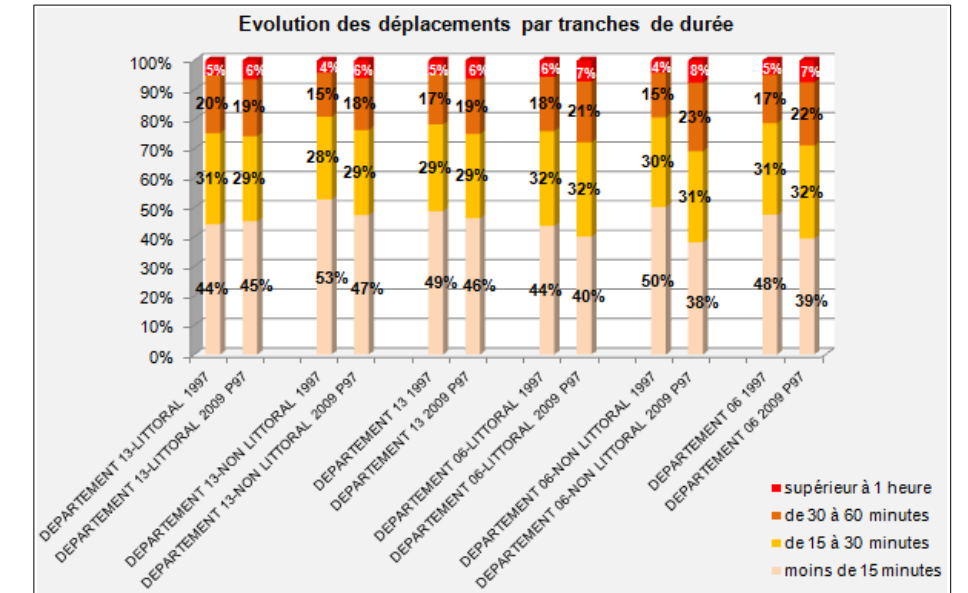
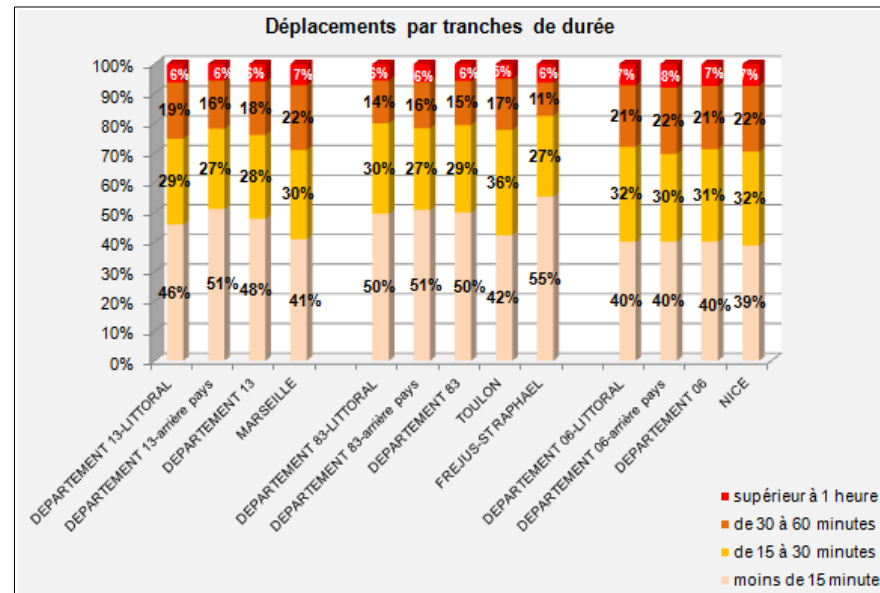
Concernant les durées moyennes des déplacements de l'arrière pays vers le littoral, on observe une stabilité dans les Bouches-du-Rhône et une diminution dans les Alpes-Maritimes, ce qui signifie que la croissance des durées des déplacements constatée sur l'arrière pays concerne les déplacements réalisés à l'intérieur de l'arrière pays.

Près d'un déplacement sur deux dure moins d'un quart d'heure témoignant d'un fonctionnement de proximité important.

Mais le poids de ces déplacements de moins de 15 minutes a diminué entre 1997 et 2009 dans les Bouches-du-Rhône (-3 points) et les Alpes-Maritimes (-9 points) traduisant une dégradation du temps de parcours des déplacements de courte durée. C'est sur les territoires non littoraux que s'observent les baisses les plus importantes.

L'analyse des évolutions entre 1997 et 2009 fait apparaître une diminution des vitesses moyennes pour les déplacements depuis l'arrière pays vers le littoral : diminution légère dans les Bouches-du-Rhône (-1 km/h) mais plus forte encore dans les Alpes-Maritimes (-7 points).

Cette dégradation traduit une difficulté plus grande pour accéder au littoral pour les raisons précitées.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Une part des déplacements en véhicules particuliers plus marquée dans l'arrière pays

Le recul de la voiture dans les grands pôles urbains littoraux n'atténue pas la dépendance automobile dans les territoires des villes moyennes et des zones périurbaines et rurales.

De manière générale, plus l'on s'éloigne des centres- villes et des zones urbanisées plus l'usage de la voiture augmente. Ainsi, les grandes villes comme Marseille, Aix-en-Provence, Toulon et Nice affichent une mobilité en véhicule particulier inférieure à la moyenne.

La périurbanisation, la densité du réseau routier, une offre de transports collectifs moins importante que dans les grands pôles urbains, favorisent le développement et l'usage de la voiture.

À ces facteurs, il faut ajouter une différence de structure de la population entre les zones urbaines où l'on compte une plus forte proportion de personnes âgées et d'étudiants, populations moins motorisées que la moyenne, et les zones périurbaines où l'on retrouve des ménages de plus grande taille, plus sujets au motif «accompagnement» et plus dépendants de la voiture particulière

La part relative de l'automobile diminue au profit de la marche et/ou des transports collectifs mais reste le mode de déplacement dominant.

Un tournant dans l'évolution des parts modales a été mesuré depuis le début des années 2000 :

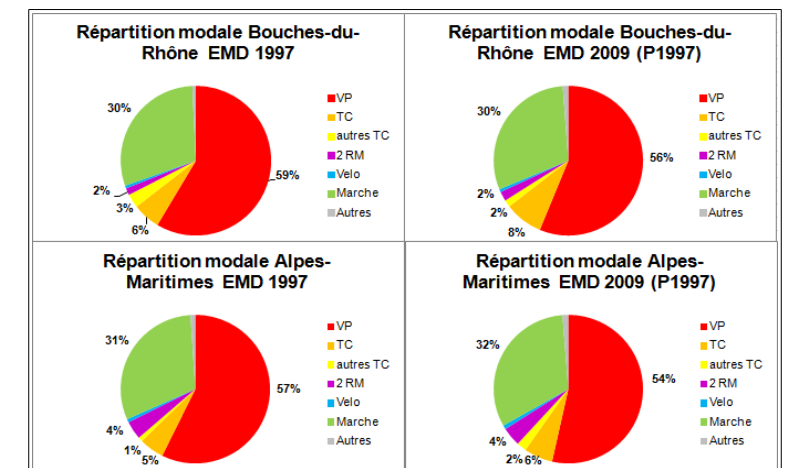
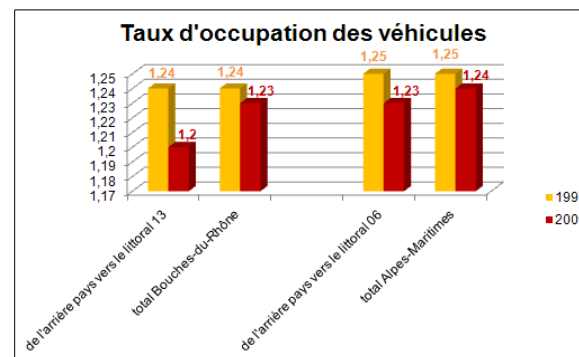
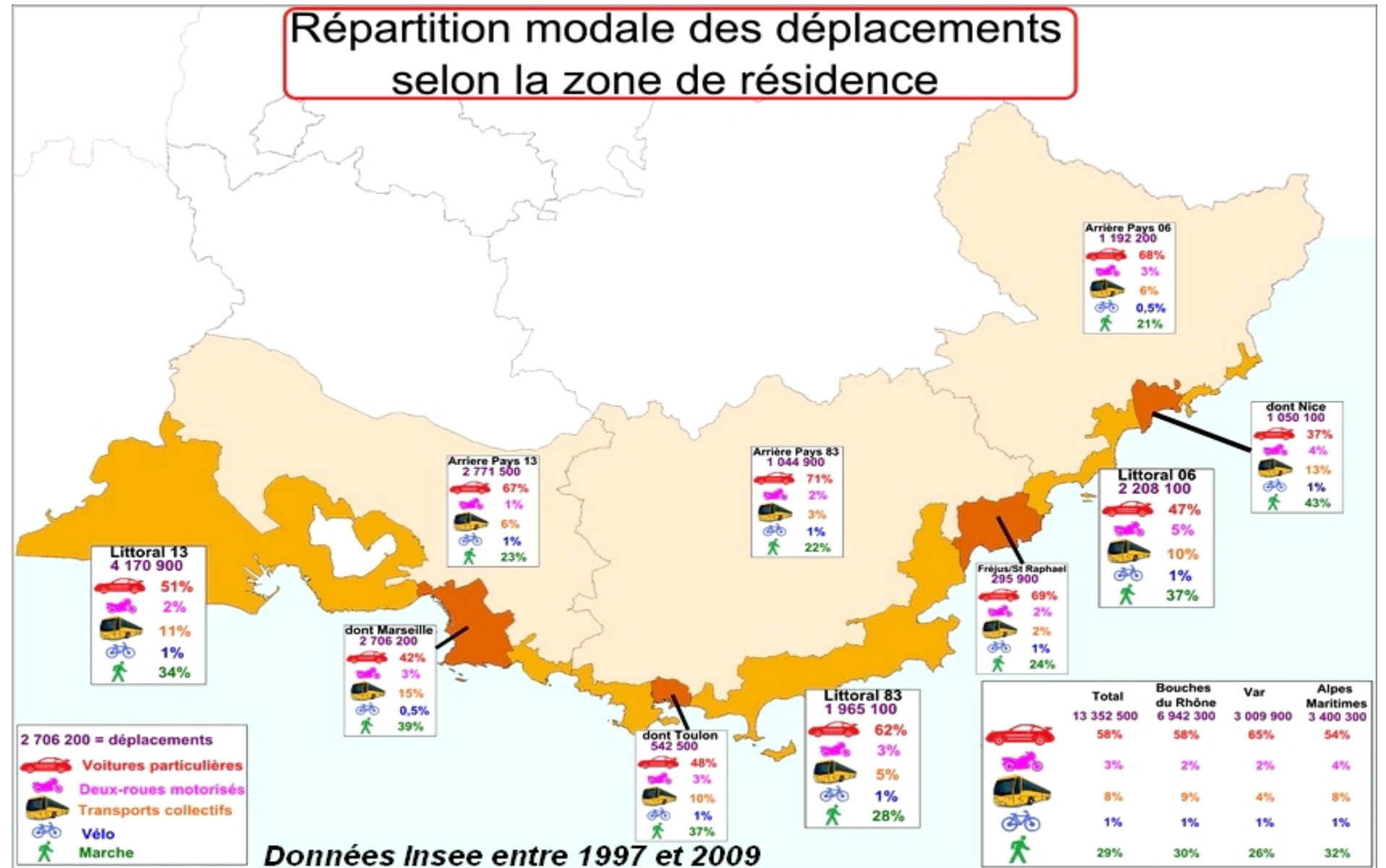
Forte baisse de la part de marché de la voiture particulière dans les Bouches-du-Rhône (59 à 56 %), dans les Alpes-Maritimes (57 à 54 %) et dans le pôle urbain de Toulon (60 à 55 %).

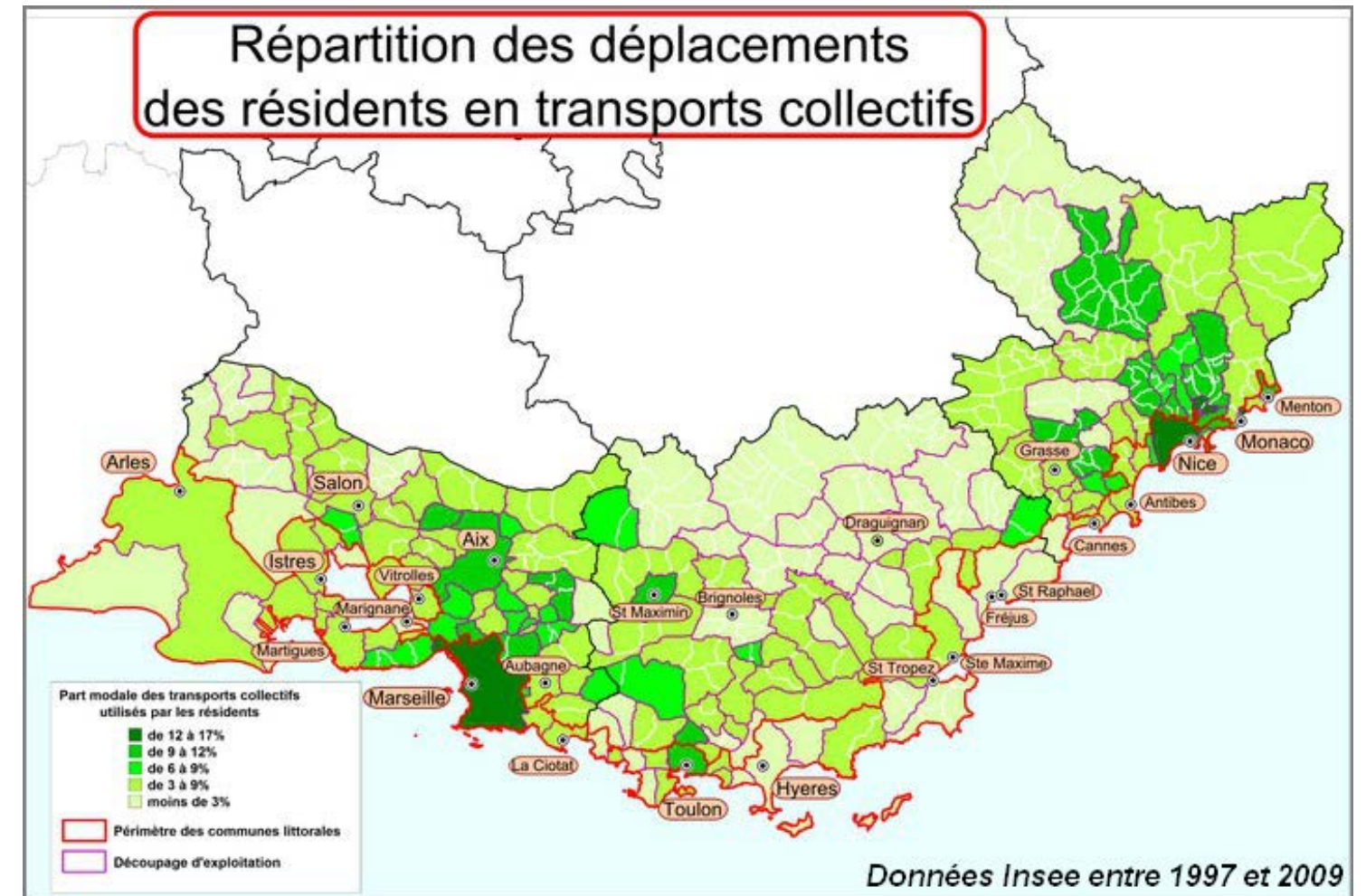
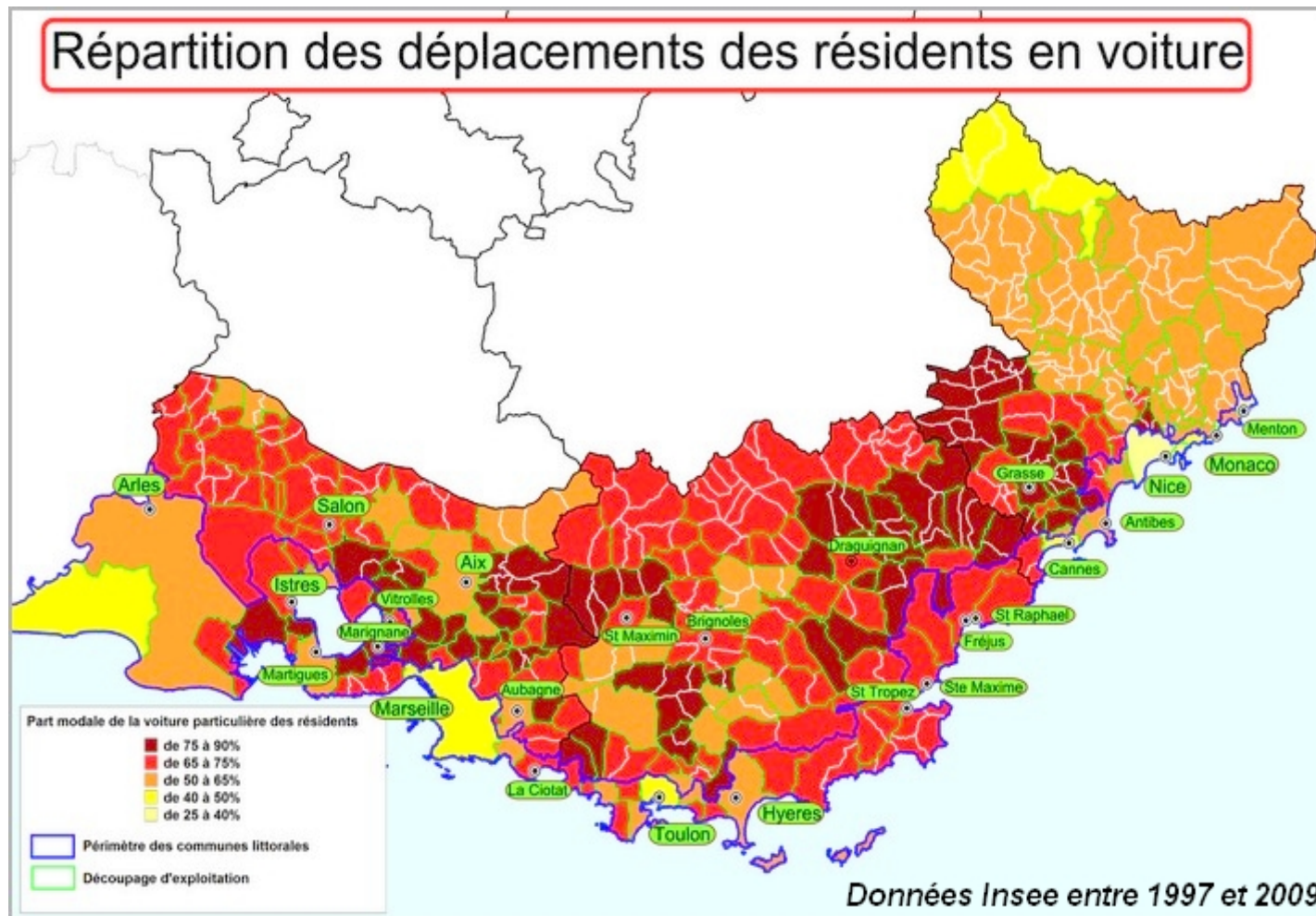
Dans les Alpes-Maritimes, cette baisse se fait au profit des transports collectifs (6,1 à 8,1 %) et de la marche (31 à 33 %), tandis que à Toulon, si l'usage de la marche s'accroît également (29 à 32 %), la part de marché des transports collectifs reste stable (7,5 %)

Dans les Bouches-du-Rhône, la diminution de la part de marché de la voiture s'explique à la fois par la stabilité de la marche et la croissance des transports collectifs expliquent cette évolution (9 à 10 %).

Bien que la mobilité en voiture diminue, elle demeure le principal mode utilisé, en particulier par les actifs les plus diplômés, qui sont aussi les plus mobiles. En effet, elle assure aujourd'hui la majorité des déplacements, car elle permet un accès rapide aux différents lieux de la métropole. Elle reste en phase avec l'individuation des modes de vie : plus d'autonomie et d'indépendance dans les pratiques de mobilité.

Ces évolutions s'inscrivent dans un contexte national marqué par un recul de l'usage de la voiture et une stabilisation du nombre de déplacements par personne.





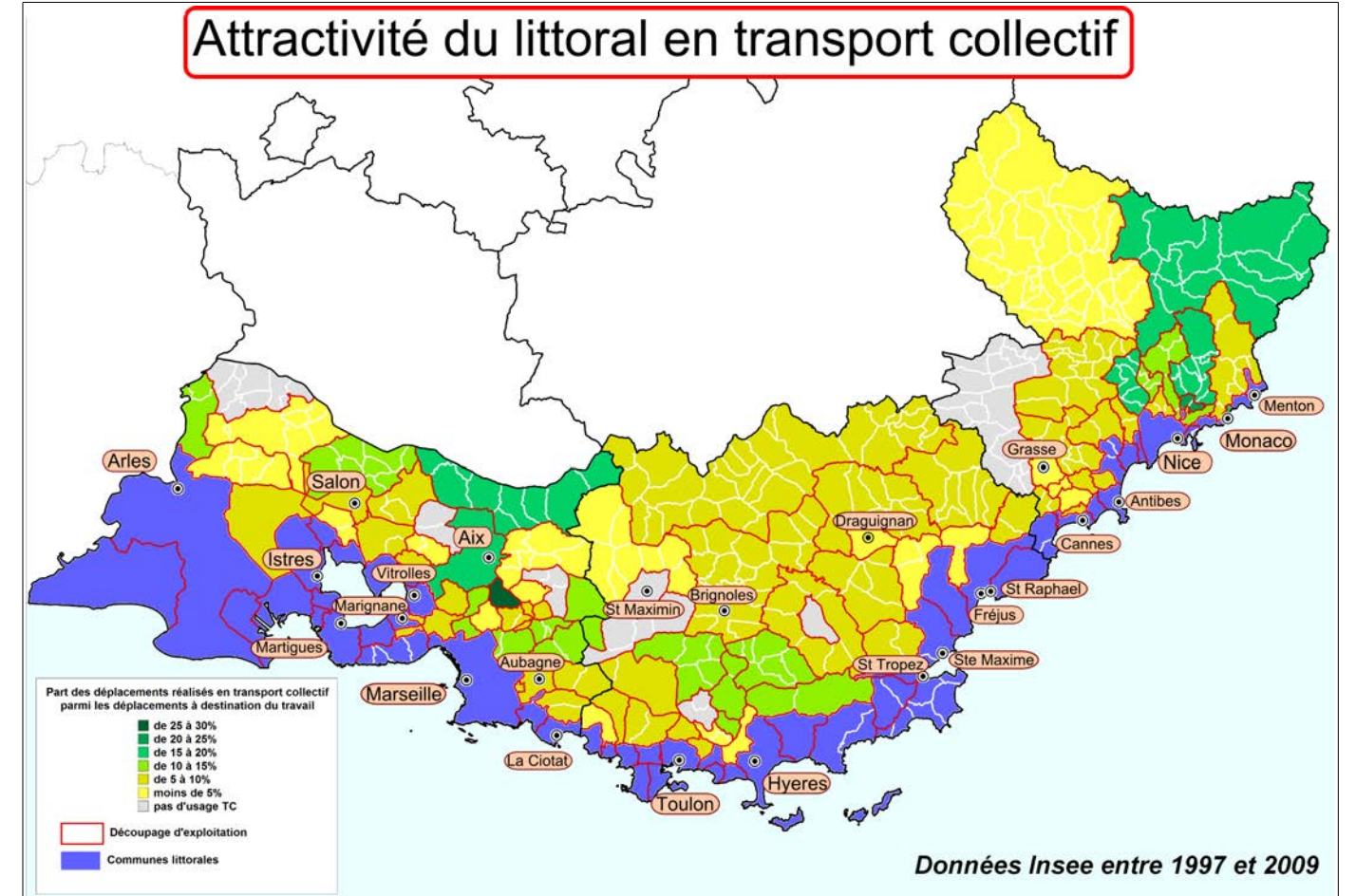
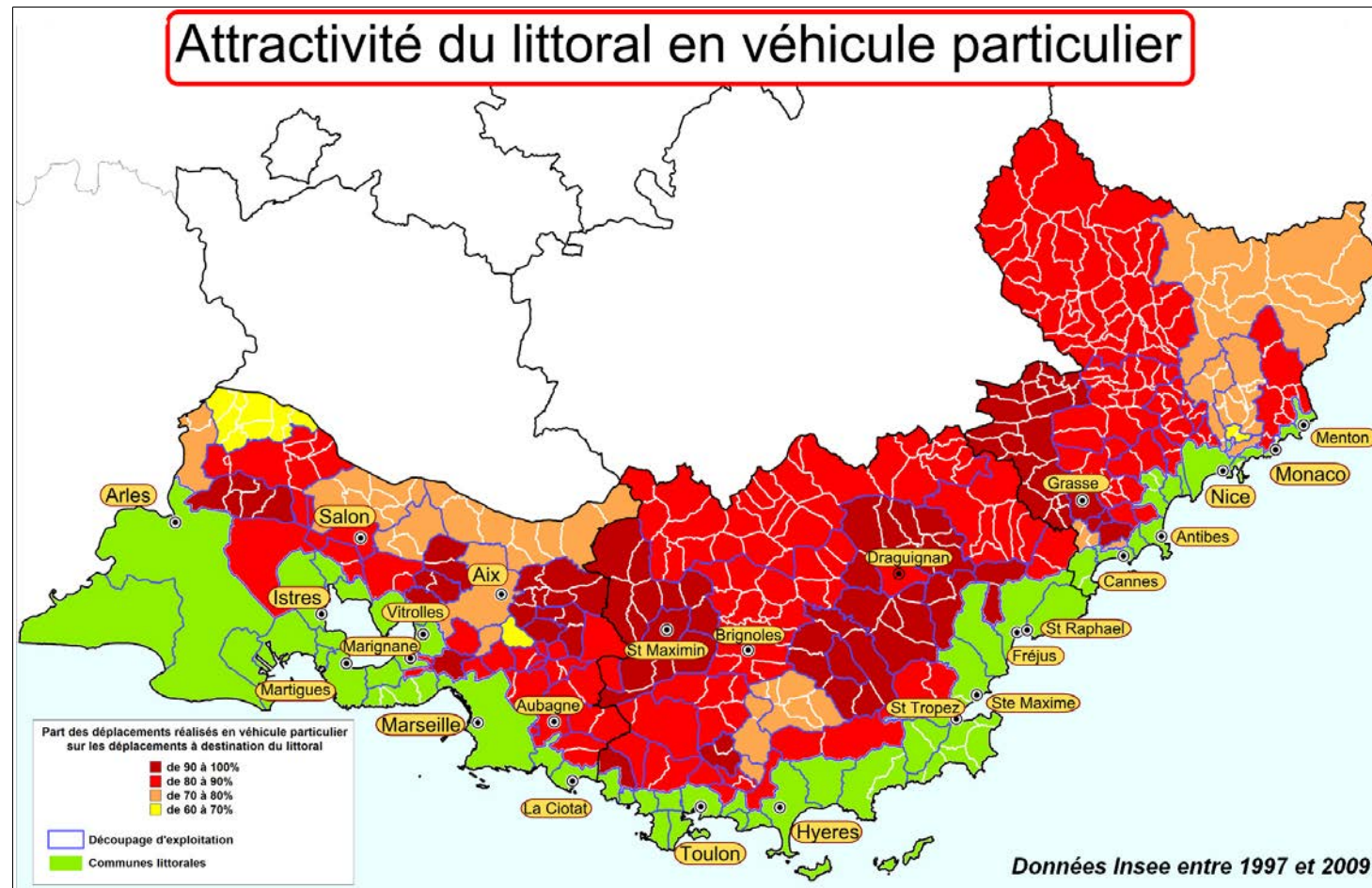
Une utilisation des transports en commun conditionnée par l'offre lourde

L'usage des transports collectifs a progressé globalement par rapport à 1998. Dans les Alpes-Maritimes, c'est même le seul mode à enregistrer une croissance (6 à 8 %) dans un contexte de baisse générale de la mobilité. La mobilité en transports collectifs est la plus élevée à Nice où l'on observe un effet significatif du tramway, avec une hausse de la mobilité en transports urbains des habitants desservis par le tramway de 23 % pour les Niçois et 16 % pour les habitants de l'agglomération de Nice Côte d'Azur. Les Bouches-du-Rhône ont connu un recul des transports en commun non urbains, dont la part de marché passe de 3 % à 2 % et une nette augmentation de l'utilisation des transports urbains avec une augmentation de leur part de marché (8 % des déplacements en 2009 contre 6 % en 1997).

Les motifs scolaires restent le principal motif d'utilisation des transports collectifs. La clientèle est principalement constituée par les femmes (61 %), les actifs ayant un emploi (32 %), les scolaires (28 %), les retraités dans les Bouches-du-Rhône. Cette augmentation de la mobilité en transports collectifs concerne surtout les territoires bénéficiant d'un réseau développé de TC, en particulier les centres d'agglomérations, où l'offre en transports collectifs est plus adaptée aux centres qu'à la desserte périurbaine ainsi que pour les déplacements en rocade. Par exemple, plus de 80 % des 505 000 déplacements réalisés chaque jour en transports collectifs urbains dans les Bouches-du-Rhône, le sont par les habitants de MPM.

Une utilisation plus importante du deux roues dans les territoires côtiers (exemple de l'accès à Monaco)

Léger développement des deux roues motorisés dans les Bouches-du-Rhône, ils représentent près de 2 % des déplacements réalisés, soit 30 % de plus qu'en 1997, et révèlent une utilisation particulièrement élevée par rapport à la moyenne nationale. La spécificité des Alpes-Maritimes repose sur une mobilité en deux roues motorisés plus élevée que dans les autres agglomérations françaises. Bien que sa part modale soit stable entre 1998 et 2009 (4 %) on observe deux mouvements inverses avec une hausse chez les actifs et une baisse chez les jeunes de moins de 18 ans.



L'analyse de l'accès à la bande littorale depuis la partie rétro-littorale selon les modes « voitures particulières » et « transports collectifs » confirme l'interaction entre le choix modal, l'existence d'infrastructures routières et ferroviaires et une offre en transports collectifs.

La part d'usage de l'automobile sera d'autant amoindrie qu'elle sera concurrencée par une offre en transports collectifs considérée comme alternative aux phénomènes de congestion, car concurrentielle en temps de parcours grâce aux infrastructures.

En effet, chacun des départements permet d'en faire le constat :

► Les Bouches-du-Rhône : des territoires comme Gardanne, Aix-en-Provence, le nord de la CPA et d'Agglopoie Provence se distinguent par un usage plus élevé des transports collectifs pour accéder au littoral (supérieur à 15 % par rapport à l'ensemble des modes), accès facilité par les autoroutes ou les voies ferrées (comme pour Gardanne).

► Le Var : seul le territoire situé au nord est de Toulon se caractérise par un usage des transports collectifs compris entre 10 et 15 % des déplacements à destination du littoral. Le reste du Var est fortement dépendant de la voiture pour cet accès, en grande partie en raison d'une carence en offre performante de transports collectifs.

► Les Alpes-Maritimes : les territoires situés au nord est de Nice (Vallée de la Roya, ainsi qu'une partie de la Métropole Niçoise) présentent un usage des transports collectifs supérieur à 15 %, du fait notamment d'une offre interurbaine fournie (cars et voie ferrée vers Tende). En revanche, l'existence d'une offre lourde en transports collectifs ne suffit pas toujours à diminuer sensiblement la part modale de la voiture comme l'illustre le cas de Cannes-Grasse, où en dépit de la réouverture de l'axe ferroviaire et de son succès, croissant en termes de fréquentation, l'usage de la voiture reste prédominant (supérieur à 90 %).

Volet 1 : État des lieux

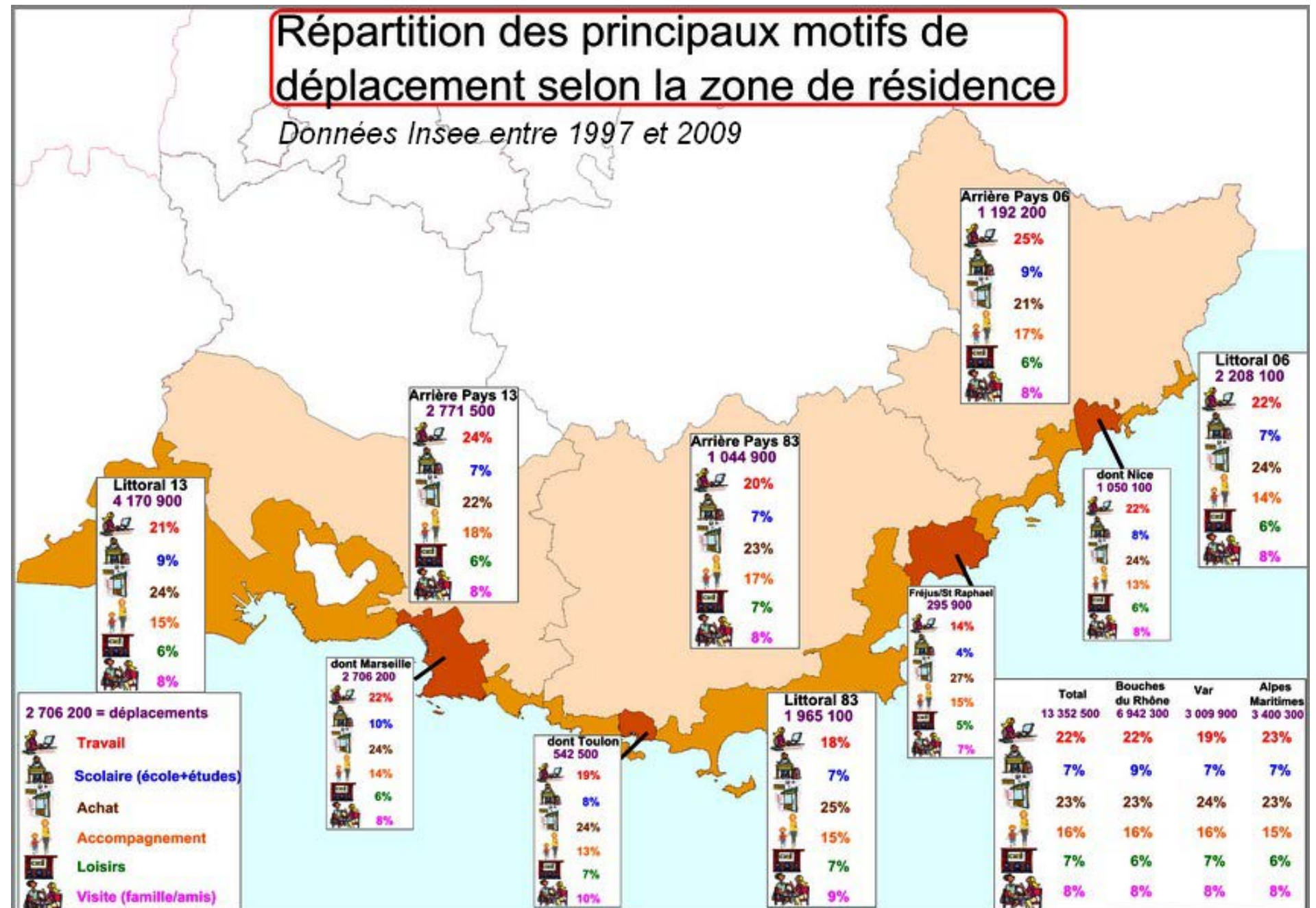
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Une stabilité dans les motifs de déplacements

En 2009, les résidents des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes se déplacent globalement pour les mêmes raisons qu'en 1997.

Les motifs contraints (travail, scolaires, accompagnement) concentrent près de la moitié des motifs des déplacements. (47 % dans les Bouches-du-Rhône, 41 % dans le Var et 45 % dans les Alpes-Maritimes).

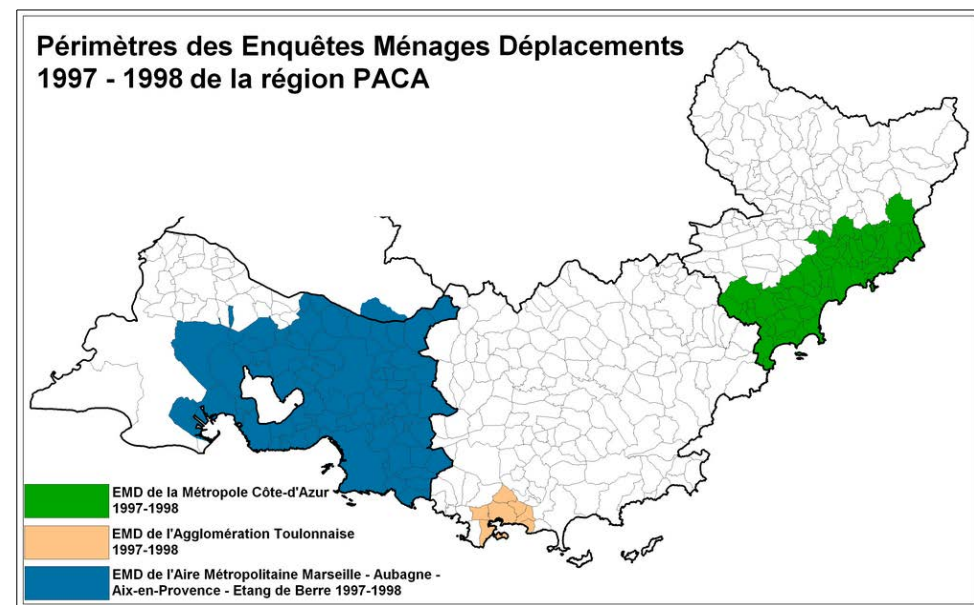
Le motif travail représente moins du quart des déplacements, et constitue avec les achats l'un des principaux motifs de déplacement. Le travail est le motif dont les déplacements sont les plus longs, en longueur et en durée..



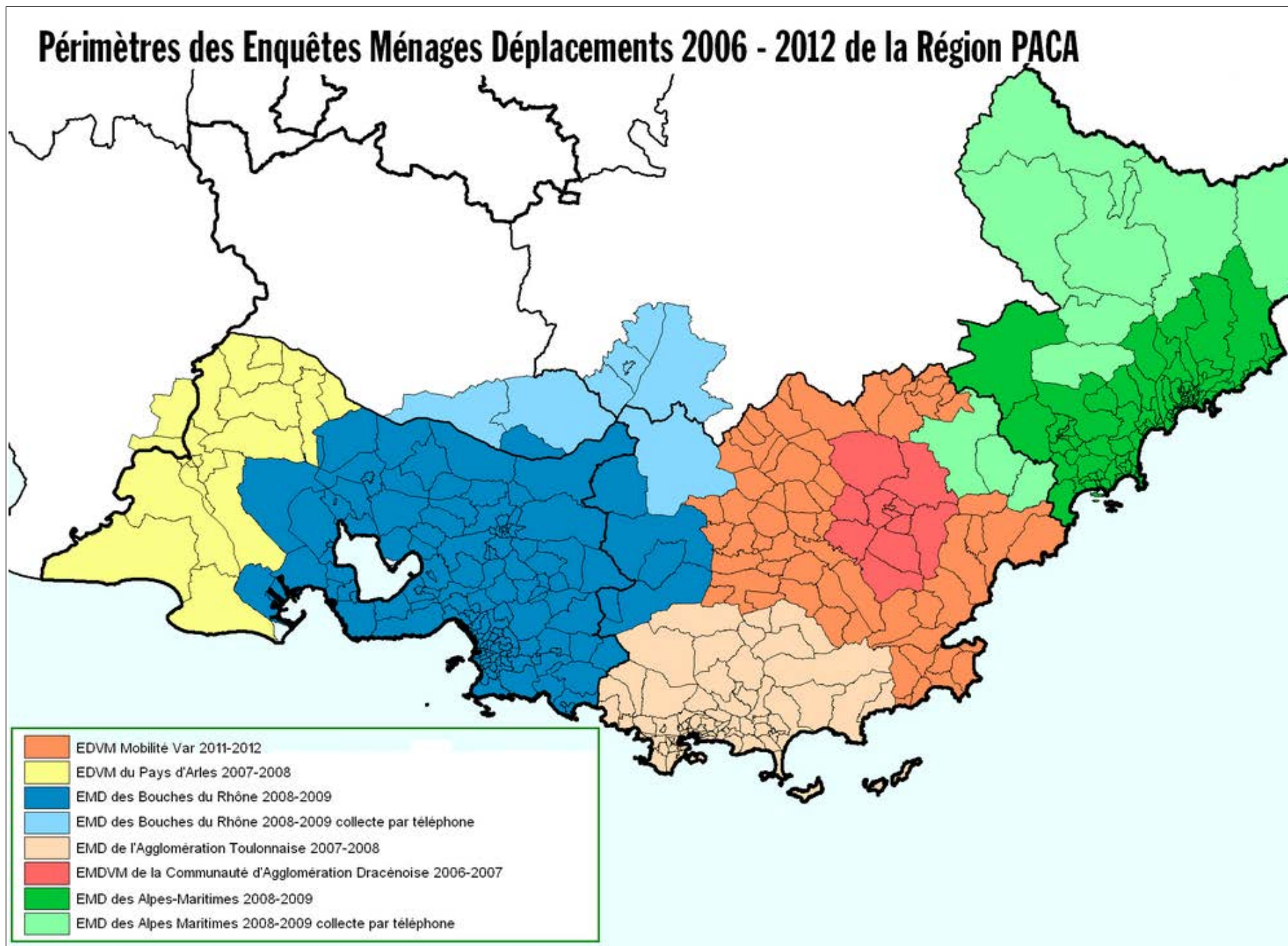
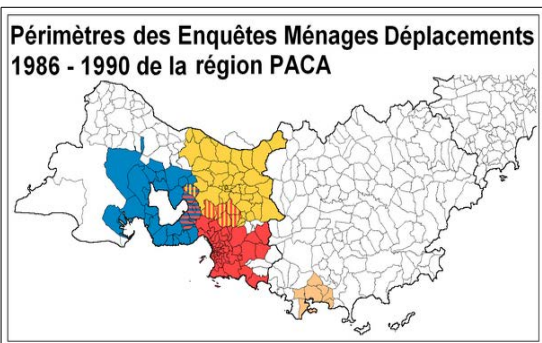
La connaissance : un important programme d'enquêtes ménages déplacements sur l'ensemble du front littoral

Le besoin d'une connaissance de plus en plus fine de la mobilité des résidents des départements littoraux de la région PACA a conduit à l'extension continue des périmètres des Enquêtes Ménages Déplacements au cours des trois vagues d'enquêtes menées sur la période 1986-2012. Cette extension a amené l'implication en tant que maître d'ouvrage ou partenaire de collectivités couvrant ces territoires étendus : les communautés d'agglomération, puis les départements et la région.

Les Enquêtes Ménages Déplacements "standard Certu" sur les départements littoraux de PACA					
	Période de collecte	Communes enquêtées	Population couverte	Personnes interrogées	Déplacements recensés
EDVM Draguignan	2006-2007	16	93 000	1 821	6 767
EDVM Pays d'Arles	2007-2008	31	179 000	3 119	13 358
EMD Toulon	2007-2008	44	575 000	10 833	39 907
EMD Bouches-du-Rhône	2008-2009	106	1 855 000	21 464	82 135
EMD Alpes-Maritimes	2008-2009	172	1 100 000	17 166	58 239
Enquête Mobilité Var	2011-2012	62	234 000	4 381	15 723
Total des trois départements littoraux		431	4 036 000	58 784	216 129



Le périmètre des enquêtes ménages déplacements « standard Certu », d'abord restreint à la région urbaine Aix – Marseille – Étang de Berre, s'est ensuite étendu aux agglomérations principales du littoral PACA avant d'englober la totalité des trois départements littoraux de la région lors du programme réalisé entre 2006 et 2012.



Les Enquêtes Ménages Déplacements « standard Certu »

Les EMD produisent une photographie des déplacements réalisés par les résidents des territoires enquêtés un jour moyen de semaine, quel que soit le mode de transport, y compris la marche. Elles sont un outil d'évaluation et de planification des politiques locales de transport.

Le respect du standard Certu assure la comparabilité géographique avec des enquêtes réalisées dans d'autres agglomérations du territoire national ainsi que la comparabilité temporelle avec des enquêtes antérieures réalisées dans le même périmètre.

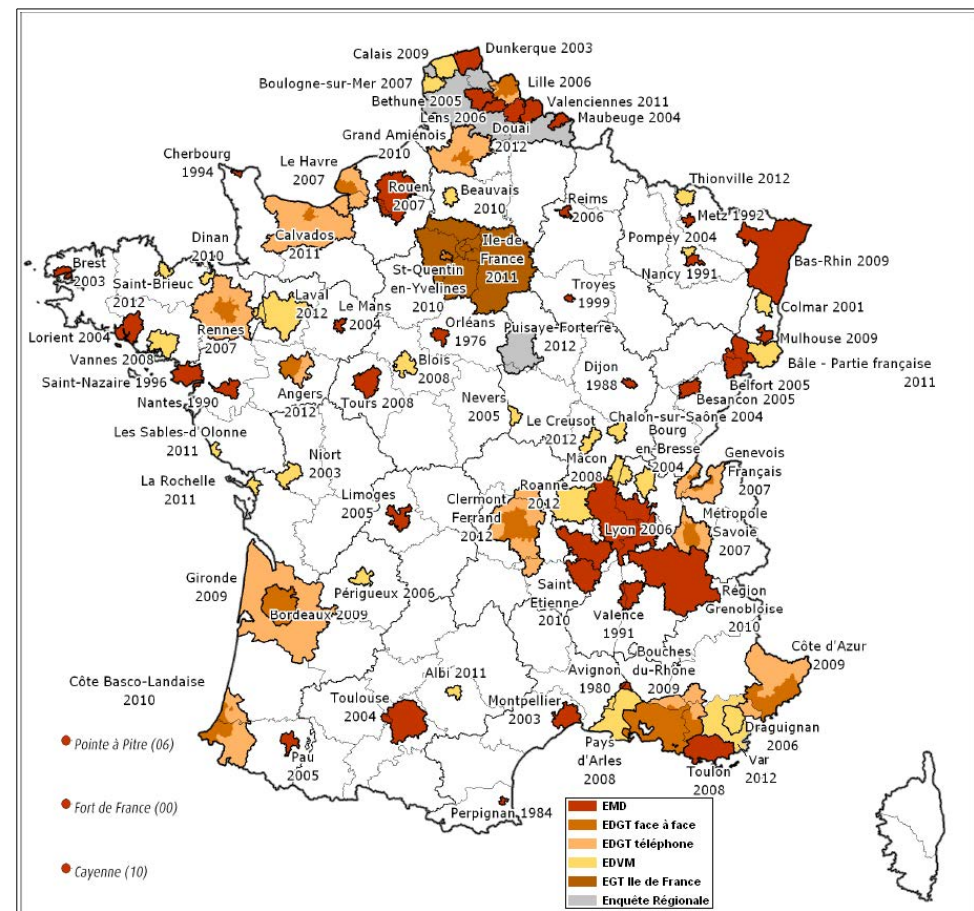
Le programme d'enquêtes 2006-2012 de la région PACA permet d'analyser la mobilité à l'intérieur des agglomérations littorales et son évolution depuis la précédente vague d'enquêtes réalisées en 1997-1998. Par l'étendue de sa couverture, il permet, pour la première fois, l'étude des relations entre ces agglomérations et leur arrière-pays, ceci dans un contexte national d'éloignement des centres-villes et d'allongement des distances quotidiennes des déplacements, en particulier celles entre le domicile et le lieu de travail.

La connaissance : un important programme d'enquêtes ménages déplacements sur l'ensemble du front littoral

Le Littoral PACA en pointe dans la connaissance de la mobilité

À l'issue de la vague d'enquêtes menées entre 2006 et 2012, l'intégralité des trois départements littoraux de la région PACA est couverte par les différents dispositifs d'enquêtes ménages déplacements du « standard Certu ». Cela place la région parmi les plus en pointe dans l'étude des déplacements avec l'Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes.

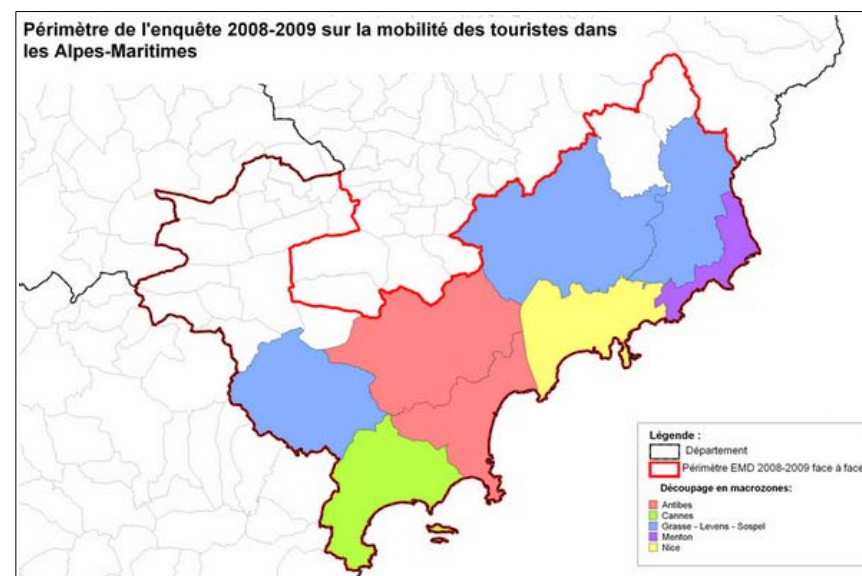
Cette vague d'enquêtes 2006-2012 constitue le point de référence d'un vaste programme de connaissance de la mobilité à l'échelle régionale dont l'actualisation de la base de données se fait sur un rythme décennal.



Couverture du territoire national par les dispositifs d'enquêtes déplacements « standard Certu »

La connaissance : l'émergence de dispositifs expérimentaux de connaissance de la mobilité locale des touristes non-résidents

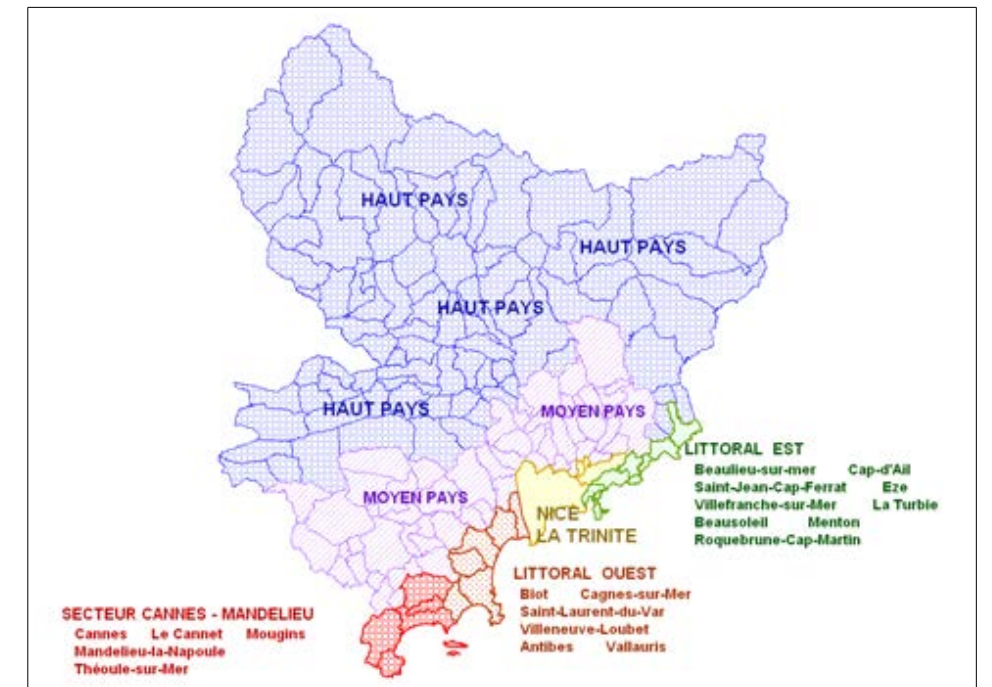
Les Enquêtes Ménages Déplacements « standard Certu » offrent une description de la mobilité des résidents permanents de l'aire d'enquête. Les enquêtes cordons routières ou ferroviaires mesurent les déplacements des non-résidents en échange avec ou transitant par la zone d'enquête. En revanche, ces deux types d'enquête ne permettent pas de décrire la mobilité et les pratiques de déplacements des non-résidents de l'aire d'enquête y séjournant une nuit ou plus, en particulier des touristes originaires de l'extérieur du périmètre.



Périmètre de l'enquête 2008-2009 sur la mobilité des touristes en hébergement non marchand dans les Alpes-Maritimes

Le département des Alpes-Maritimes, pour lequel le tourisme est depuis longtemps un moteur du développement démographique et économique, a ainsi été choisi pour expérimenter sur la partie de son territoire représentée ci-dessous une enquête spécifique sur la mobilité des touristes logés en hébergement non-marchand. Celle-ci a été menée en parallèle avec l'Enquête Ménages Déplacements 2008-2009 en respectant au plus près la méthodologie « standard Certu », ceci à des fins de comparabilité entre les deux enquêtes. Une autre enquête expérimentale destinée à compléter ce dispositif a été menée en 2010-2011 dont le but était de mesurer la mobilité des touristes logés en hébergement marchand.

L'enquête pilotée par le département, en partenariat avec la région et les communautés d'agglomération concernées a permis de mesurer l'impact d'une partie de la population touristique sur la mobilité mesurée sur le territoire un jour moyen de semaine et a montré les différences de pratiques de déplacements entre cette population touristique et celle des résidents permanents



Périmètre de l'enquête 2010-2011 sur la mobilité des touristes en hébergement marchand dans les Alpes-Maritimes

En savoir plus

- Éléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports – vallée du Rhône et arc languedocien, septembre 2004
- Rapport : analyse des états de trafics de la congestion et du niveau de service / Préparation du débat dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien A7 et A9, rapport technique, SETRA, 2004

Sources :

- EDVM Draguignan
- EDVM Pays d'Arles
- EMD Toulon
- EMD Bouches-du-Rhône
- EMD Alpes-Maritimes
- Enquête mobilité Var

