

INSEE  
ÉTUDES

PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

## Marseille Provence Métropole

Une complémentarité entre bus, métros  
et tramways à renforcer

**Le réseau des transports en commun géré par la Régie des Transports de Marseille (RTM) est proche de la population du bassin centre de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM). La moitié des habitants est ainsi à moins d'une demi-heure en transport en commun de la Canebière. Cette large couverture territoriale masque cependant des disparités de temps d'accès. La population la mieux desservie est en général celle qui réside près des transports en commun en site propre (TCSP), c'est-à-dire des métros et des tramways. Les zones périphériques, plus éloignées, sont moins accessibles. La mobilité des habitants de MPM a augmenté depuis 1997 et les transports collectifs sont de plus en plus utilisés notamment par les jeunes, les chômeurs et les actifs. Les collèges, les lycées, les sites universitaires du centre de Marseille et les antennes de Pôle emploi sont rapidement accessibles en transport en commun. Par ailleurs, le réseau des TCSP, en cours de développement, permet une meilleure connexion aux emplois. Améliorer la complémentarité des réseaux des TCSP et des bus est un enjeu à poursuivre pour MPM dans le cadre d'une politique plus large d'aménagement du territoire.**

Un réseau de transports en  
commun proche des habitants

Le réseau des transports en commun, géré par la Régie des Transports de Marseille (RTM), dessert les quatre communes qui constituent le bassin centre de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) : Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons. En 2011, ce réseau propose près de 110 itinéraires de transport en commun. Il est composé de plus de 2 500 arrêts, répartis entre deux lignes de métro, deux lignes de tramway et environ 80 lignes de bus. La quasi-totalité des 890 000 habitants du bassin centre vivent à proximité de ce réseau. Seuls 2 % d'entre eux résident en effet à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun. De plus, six habitants sur dix ont accès à au moins cinq lignes différentes en moins de 10 minutes à pied.

Une personne sur deux à moins  
de 30 minutes de la Canebière

Cette large couverture territoriale masque de fortes disparités de temps d'accès. La moitié de la population du bassin centre est en effet à moins d'une demi-heure en transport en commun du centre-ville de Marseille, défini ici par l'arrêt Canebière-Bourse.

transports

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

- Régions
- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Les publications

**MPM** MARSEILLE  
PROVENCE  
METROPOLE  
COMMUNAUTE URBAINE

**INSEE**  
PROVENCE-ALPES  
CÔTE D'AZUR

À l'inverse, plus d'une personne sur cinq (187 000 habitants) met plus de 40 minutes pour s'y rendre (cf. encadré « Méthodologie Insee »). Les zones les moins accessibles sont situées en périphérie du bassin (16<sup>e</sup> arrondissement, nord de Septèmes-les-Vallons, 13<sup>e</sup> arrondissement, ensemble de la commune de Plan-de-Cuques, est du 12<sup>e</sup> arrondissement, 11<sup>e</sup> arrondissement et sud des 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements). Le quartier de Saint-Antoine constitue une exception. Il est relié au centre de Marseille par une ligne de bus empruntant l'autoroute A7.

Les zones les mieux desservies (à moins de 30 minutes) sont généralement celles qui sont les plus proches des transports en commun en site propre (TCSP), c'est-à-dire le métro et le tramway. Les tramways ont en effet une fréquence plus élevée que les bus ; quant aux métros, ils constituent le moyen le plus rapide pour se

déplacer sur le territoire, avec une vitesse et une fréquence soutenues.

En 2011, 36 % des habitants accèdent en moins de 10 minutes au réseau des TCSP, en bus ou à pied. En revanche, 14 % (120 000 personnes) met plus d'une demi-heure pour le rejoindre. Ces dernières habitent l'Estaque, le nord de Septèmes-les-Vallons, Saint-Joseph, Allauch, Montredon-Les Goudes, les Camoins et le nord de Sormiou.

Renforcer le réseau de transport en commun en site propre et améliorer sa complémentarité avec celui des bus sont des enjeux forts à poursuivre pour le territoire de MPM.

### Des transports en commun de plus en plus utilisés ...

Entre 1997 et 2009, la mobilité a augmenté de 6 %, pour atteindre 3,7 déplacements par jour et par personne. Les transports en commun ou les modes doux (notamment la marche à pied) sont

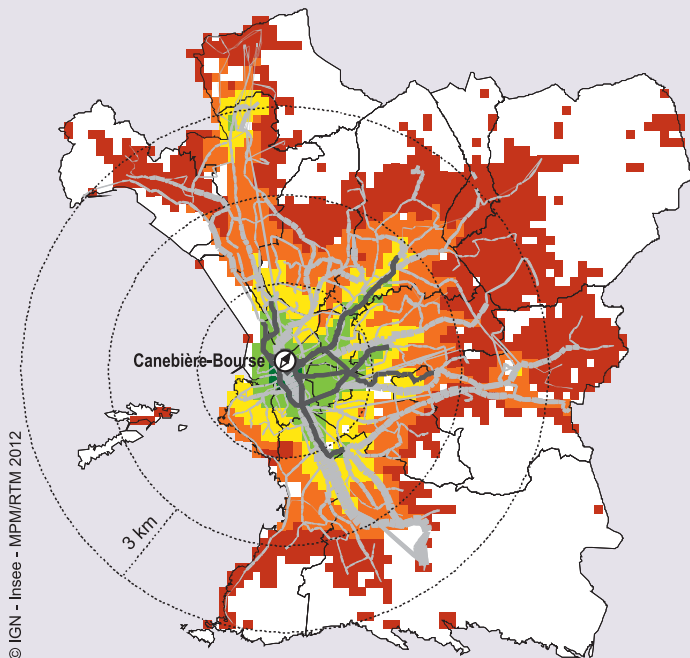
ceux dont l'usage a le plus progressé (respectivement + 26 % et + 14 %). Ainsi, les transports collectifs sont utilisés pour 13 % des déplacements en 2009. Parmi les cinq plus grandes agglomérations avec TCSP (Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux et Toulouse), c'est la plus forte proportion après Lyon.

### ... notamment par les jeunes et les chômeurs

Le recours aux transports en commun diffère selon les catégories de population. Les jeunes, qu'ils soient en âge d'aller au collège, au lycée ou à l'université, sont les utilisateurs les plus assidus (16 % des déplacements des 11-15 ans, 41 % des 16-18 ans et 26 % des étudiants). Ces parts ont même fortement augmenté depuis 1997 pour les étudiants et les 16-18 ans. Les chômeurs sont ceux dont le recours à ce mode de transport a le plus progressé en 12 ans (+ 80 %). Ils effectuent dorénavant 18 % de leurs dépla-

#### Si une personne sur cinq vit à plus de 40 minutes du centre-ville de Marseille ...

Temps d'accès minimum pour accéder de son lieu de résidence à l'arrêt Canebière-Bourse en transports en commun



Temps d'accès via le réseau des transports en commun

- 40 minutes ou plus
- de 30 à moins de 40 minutes
- de 20 à moins de 30 minutes
- de 10 à moins de 20 minutes
- moins de 10 minutes

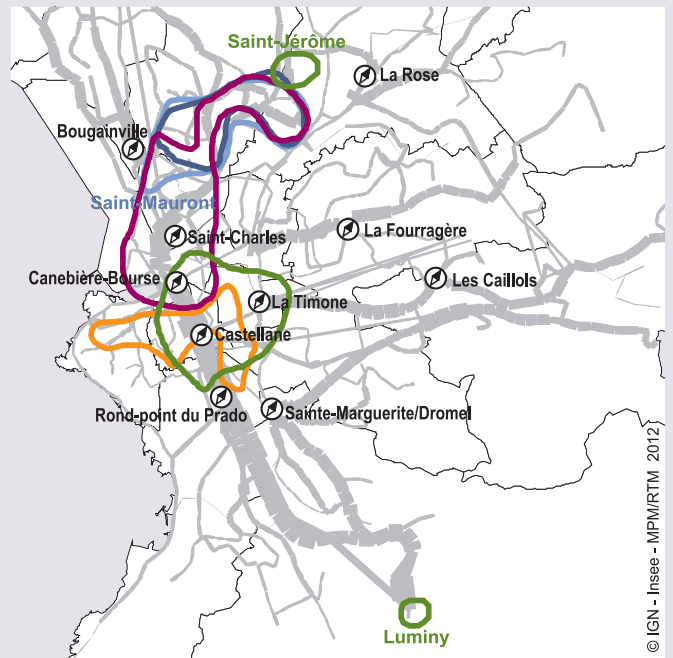
- ⊙ Principaux pôles d'échange
- ▬ Réseau des bus (en serpent d'offre)
- ▬ Réseau des TCSP
- Distance à vol d'oiseau

**Lecture :** les zones de résidence en rouge foncé sont à 40 minutes ou plus de l'arrêt Canebière-Bourse, à pied ou en transport en commun. À distance (à vol d'oiseau) équivalente, certains quartiers accèdent à cet arrêt plus ou moins rapidement.

Sources : Insee, estimation composite RP 2007 ; MPM/RTM 2011

#### ... les personnes les plus utilisatrices sont surreprésentées au centre de Marseille et entre Saint-Mauront et Saint-Jérôme

Principales zones de résidence des catégories de population



Zones de surreprésentation et de surdensité selon les catégories de population

- Étudiants (15 100 étudiants)
- Chômeurs (17 300 chômeurs)
- 16-18 ans (3 000 personnes)
- 11-15 ans (6 900 personnes)
- Actifs occupés (30 200 actifs occupés)

**Lecture :** les 3 « patatoïdes » verts représentent les zones de résidence où les étudiants sont surreprésentés, en nombre et en proportion, par rapport à la moyenne du bassin-centre de MPM. 15 100 étudiants résident dans ces trois zones.

Sources : Insee, estimation composite RP 2007 ; MPM/RTM 2011

cements en transport en commun. Enfin, les actifs en emploi sont les personnes les plus mobiles : ils effectuent en moyenne 4,4 déplacements par jour en 2009. Ils utilisent majoritairement leur véhicule personnel mais leur recours aux transports en commun progresse également (+ 37 % depuis 1997).

Il apparaît important de localiser précisément les quartiers dans lesquels vivent ces populations particulièrement mobiles et utilisatrices des transports en commun. L'analyse de l'accès aux équipements et lieux les plus fréquentés, via le réseau actuel de la RTM, peut permettre en effet d'adapter ou d'orienter les politiques de transport de demain.

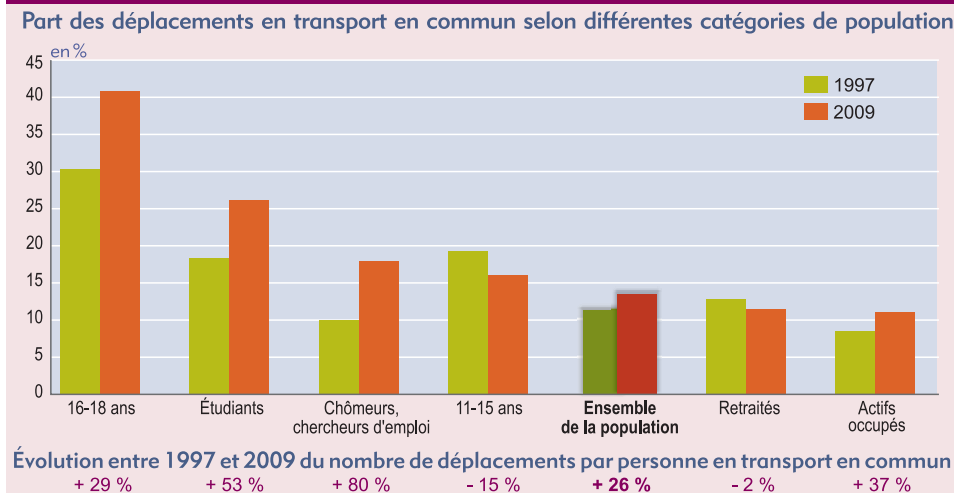
### Une bonne accessibilité en transport en commun aux collèges et lycées

Sur le territoire du bassin centre de MPM, 54 100 jeunes sont âgés de 11 à 15 ans et 35 300 de 16 à 18 ans en 2007 (respectivement 6,1 % et 4,0 % de la population). Ils sont à la fois très nombreux et fortement représentés dans les quartiers du Canet, Saint-Barthélémy et Saint-Just. Pour se rendre au collège le plus proche, 97 % des 11-15 ans mettent moins de 30 minutes en transport en commun ou à pied. Cette bonne accessibilité s'explique également par la répartition de la centaine de collèges publics et privés sur le territoire. De même, la cinquantaine de lycées généraux ou technologiques sont bien desservis : 92 % des 16-18 ans sont à moins d'une demi-heure d'un de ces établissements scolaires. Seules exceptions : le sud d'Allauch et les quartiers des Accates et de la Treille dans le 11<sup>e</sup> arrondissement. L'implantation d'ici 2015 d'un lycée dans le quartier d'Enco-de-Botte à Allauch devrait y améliorer l'accessibilité.

### Les sites universitaires du centre de Marseille accessibles aux étudiants

En 2007, 45 800 étudiants résident sur le territoire desservi par le réseau de la RTM, soit 5,1 % de la population. Ils habitent

## Des transports en commun de plus en plus utilisés



**Lecture** : en 2009, 41 % des déplacements des jeunes de 16-18 ans du bassin centre de MPM se font en transport en commun. Cette proportion était de 30 % en 1997. Entre 1997 et 2009, leur nombre moyen de déplacements par jour en transport en commun a augmenté de 29 %.

Champ : déplacements sur le bassin centre de MPM des personnes âgées de 5 ans et plus.

Sources : Certu ; Agam, enquête ménages déplacements (EMD) 2009

principalement près des sites universitaires du centre de Marseille (Timone, Sainte-Charles, Canebière...), de la faculté de Saint-Jérôme et du technopôle de Château-Gombert au nord-est de Marseille, ainsi que du campus de Luminy au sud. Un tiers d'entre eux vit ainsi à proximité de ces trois pôles universitaires. Les étudiants représentent 12 % de la population qui réside dans ces quartiers. Les sites universitaires du centre de Marseille sont, sans surprise, les mieux desservis par les transports en commun : deux étudiants sur trois mettent moins de 30 minutes de leur domicile à ces lieux d'étude. Par ailleurs, pour accéder aux facultés du nord-est de Marseille, un étudiant sur cinq a un temps de trajet en transport en commun inférieur à 30 minutes. En revanche, le site de Luminy, très excentré, n'est pas très accessible en transports en commun. Hormis les 1 300 qui résident sur place, les étudiants mettent quasiment tous plus d'une demi-heure pour accéder à ce pôle universitaire.

Favoriser l'intégration urbaine des différents sites de l'université d'Aix-Marseille et faciliter les déplacements des étudiants sont ainsi des axes retenus par la communauté urbaine dans le cadre du « Plan Campus ».

### Un accès facilité pour les chômeurs

L'accès à son lieu de travail, mais également la recherche d'un emploi, sont d'autres raisons de se déplacer dans la ville. Le nombre de déplacements des actifs, en emploi ou au chômage, est donc également élevé. Dans le bassin centre de MPM, 65 400 personnes se déclarent au chômage en 2007, soit 7,3 % de la population. Particulièrement utilisatrice des transports en commun, cette population est surreprésentée dans une zone allant du centre de Marseille (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements) au quartier de Malpassé, en passant par Bon Secours et

### Méthodologie Insee : analyse carroyée et distancier via un réseau de transports en commun

L'Insee a développé une méthode permettant de cartographier les caractéristiques de la population selon une technique de carroyage. Dans cette étude, le territoire est découpé selon un quadrillage composé de carreaux de 300 mètres de côté. Cette technique permet de s'affranchir de tout découpage administratif, d'offrir un maillage de restitution homogène et une finesse géographique particulièrement adaptée à l'analyse de la ville.

Ce mode de représentation peut être utilisé pour repérer les zones d'un territoire particulièrement éloignées d'un équipement (ou des emplois). Pour cela, l'Insee utilise un distancier qui permet d'évaluer le temps minimum pour accéder à un équipement (ou à un emploi) depuis le lieu de résidence en utilisant uniquement le réseau des transports en commun. Cette distance tient compte du temps à pied pour accéder au réseau des transports, des temps d'attente théoriques des différents types de transport (y compris lors des éventuelles correspondances), des vitesses commerciales des différentes lignes et enfin du temps à pied pour rejoindre l'équipement une fois sorti du réseau. Lors de cette modélisation, on a considéré qu'au-delà de 15 minutes à pied (900 mètres), l'utilisation des transports en commun était inévitable pour rejoindre l'équipement considéré.

Saint-Barthélémy. Ainsi, 17 300 chômeurs (au sens du recensement de la population) résident dans cette large zone et représentent 12 % de ses habitants. Près de 95 % des chômeurs du bassin centre de MPM sont à moins de 30 minutes en transport en commun de la vingtaine d'antennes de Pôle emploi présentes sur ce territoire. La forte proximité entre le lieu de résidence des personnes se déclarant au chômage et le réseau des transports en commun explique en partie leur recours de plus en plus important à ce mode de déplacement. De même, la politique tarifaire envers les populations les plus fragiles (notamment gratuitement pour les bénéficiaires du RSA et les chômeurs indemnisés non imposables) y contribue certainement.

## Le réseau des TCSP permet une meilleure connexion aux emplois

En 2007, 314 700 actifs en emploi (soit 35 % de la population) résident dans le bassin centre. Près de neuf sur dix y travaillent. Cette population utilise le bus, le métro ou le tramway pour seulement 11 % de ses trajets. Elle est cependant celle qui génère le plus de déplacements en transport en commun.

Le secteur qui s'étend des quartiers du Rouet à Saint-Lambert, en passant par le 6<sup>e</sup> arrondissement et Saint-Victor, concentre 30 200 actifs en emploi (soit 44 % de la population résidente). D'autres quartiers moins denses du sud de Marseille, comme la Pointe Rouge, Bonneveine ou Le Cabot, présentent également une surreprésentation d'actifs occupés.

Les quartiers situés à proximité du réseau des TCSP sont les mieux desservis : les habitants peuvent accéder en moins de

40 minutes à plus de la moitié des emplois salariés proposés sur le bassin. Seuls les territoires traversés par les dernières stations des lignes 1 du métro (en direction de La Rose) et du tramway (en direction des Caillols) font figure d'exception. À l'inverse, parmi les zones éloignées des TCSP, le quartier de Saint-Antoine, mais aussi celui de La Valentine, affichent une bonne connexion aux emplois. Ce dernier est en effet relié au centre de Marseille par une ligne de bus directe qui emprunte une autoroute.

Ces constats dépendent aussi des lieux qui concentrent les emplois. Les enjeux en matière de transport en commun doivent donc s'insérer dans une politique plus large d'aménagement du territoire.

## Un réseau en cours de développement

La présence et l'utilisation des transports en commun sont aujourd'hui au cœur des préoccupations de mobilité durable. Comparé à Lyon, Lille, Toulouse et Bordeaux (les quatre agglomérations françaises de population équivalente possédant également un TCSP), le réseau de la RTM est moins long. Il s'étend en 2009 sur 684 km contre 1 050 km en moyenne pour les quatre autres réseaux selon les données de l'Union des Transports Publics ; soit un nombre de kilomètres offerts par habitant inférieur de 25 %. De plus, le réseau des TCSP est deux fois moins développé que celui qui dessert les agglomérations lilloise et lyonnaise. Ces infrastructures marseillaises sont cependant en cours de développement. Depuis 2008, 3 km de lignes supplémentaires ont été construits. En 2012, sont lancés d'une part les travaux de prolongement de la ligne de métro M2 vers le nord (Capitaine Gèze) et d'autre part l'extension du réseau de tramway vers le sud (Canebière-Castellane).

### Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours de révision

La communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) sur son territoire a en charge l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU). Il détermine les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement sur le territoire communautaire. L'objectif du PDU est de rechercher une organisation optimale de tous les modes de déplacements (du piéton à l'utilisateur du TER), prenant en compte leur impact sur l'environnement et les contraintes budgétaires, institutionnelles et techniques de la collectivité. Ce document de programmation est établi sur une période de 10 ans et fait l'objet d'une évaluation à 5 ans. Il est actuellement en cours de révision afin d'ajuster la politique de déplacements aux grandes orientations déterminées dans le Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) de MPM.

Cette extension préfigurant la réalisation d'un axe TCSP Nord-Sud. Par ailleurs, la création de trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), c'est-à-dire des bus avec notamment une fréquence, une vitesse, une régularité, un confort et une accessibilité plus élevés, a récemment été actée par la communauté urbaine. Deux d'entre elles desserviront les pôles universitaires de Château-Gombert et de Luminy, la troisième le quartier de Saint-Antoine en passant par Bougainville.

**Damien Dotta**  
**Jacques Pougard**

### Définitions

**Étudiant** : personne de 16 à 29 ans se déclarant lors du recensement de la population inscrit dans un établissement d'enseignement et ayant au moins le baccalauréat.

**Bassin centre de MPM** : communes de Marseille, Allauch, Septèmes-les-vallons, Plan-de-Cuques.

**Centre-ville de Marseille** : arrêt Canebière-Bourse.

**TCSP** : Transports en Commun en Site Propre c'est-à-dire les métros, les tramways ou les BHNS.

**BHNS** : les Bus à Haut Niveau de Service assurent un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité, etc.). Ils s'approchent des performances des tramways.

### POUR EN SAVOIR PLUS

Comment se déplacent les habitants de la Métropole ?

Note, Agam, septembre 2011

Panorama 2008 des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants

Certu, février 2011

Les chiffres clés du transport public urbain 2009  
Union des Transports Publics et ferroviaires,  
Édition 2010, décembre 2010

Retrouvez l'intégralité de l'étude sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

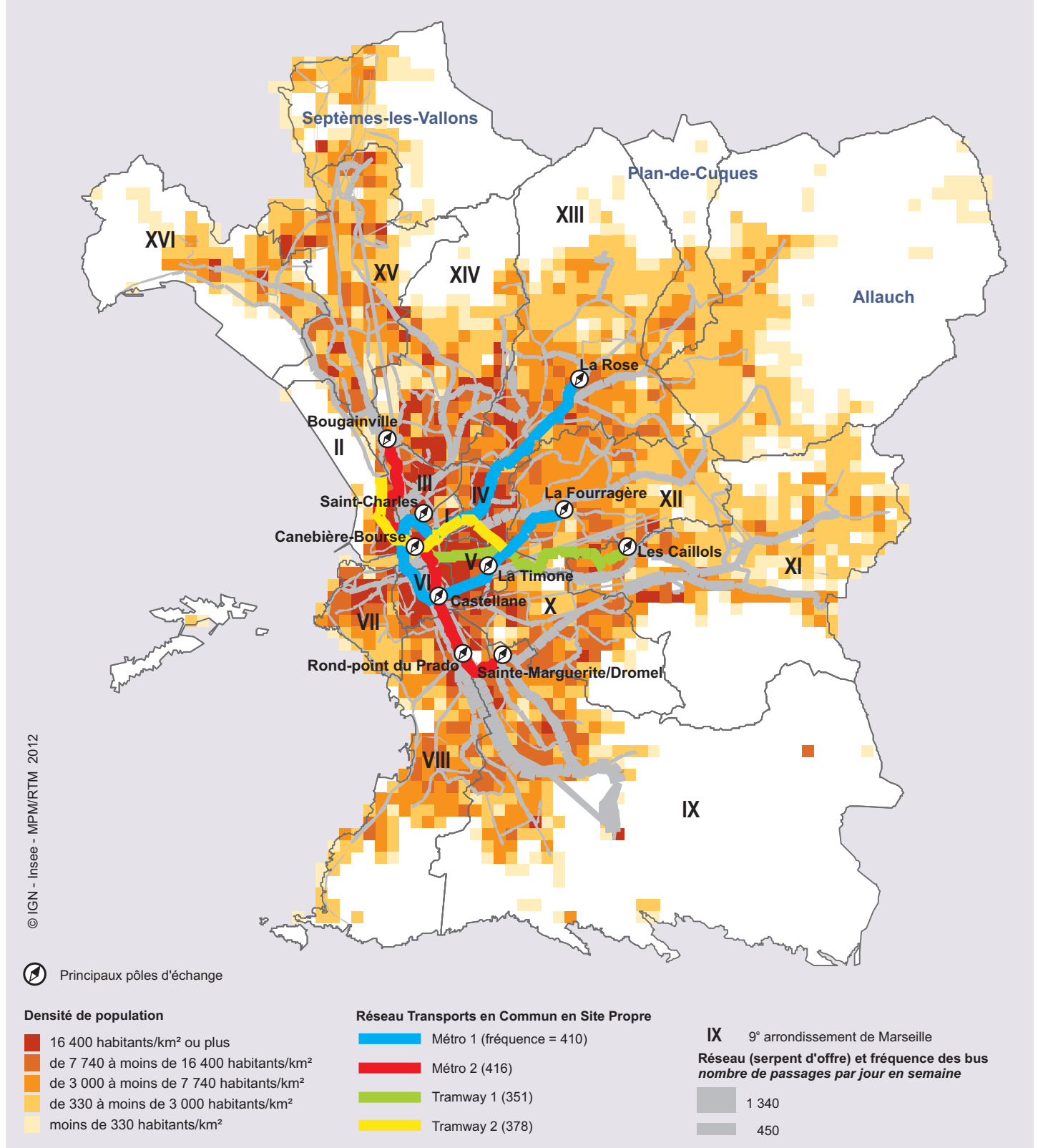
Institut National de la Statistique  
et des Études Économiques  
Provence-Alpes-Côte d'Azur  
17 rue Menpentit  
13387 Marseille Cedex 10  
Tél : 04 91 17 57 57 Fax : 04 91 17 59 60

Directeur de la publication : **Renan Duthion**  
Chef du service Études et Diffusion : **Olivier Biau**  
Rédacteur en chef : **Claire Joutard**

© Insee - MPM 2012  
Dépôt légal : novembre 2012  
N° ISSN : 2114-8260  
Réf : ANA122332

Une population proche du réseau des transports en commun

Densité de population en 2007 et offre de transports en commun en 2011 sur le bassin centre de MPM

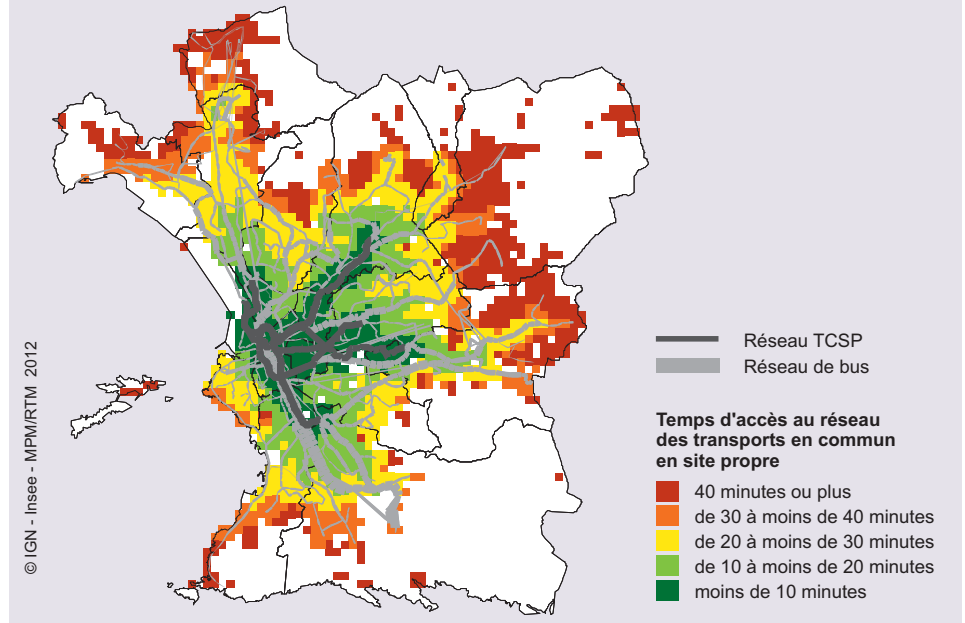


**Lecture :** le serpent d'offre représente le réseau des transports en commun en fonction de la fréquence (nombre de passages par jour en semaine dans un sens ou dans l'autre) des différents bus sur chaque tronçon de voie. Plus le trait est large, plus le nombre de bus desservant quotidiennement ce tronçon est élevé.

Sources : Insee, estimation composite RP 2007 ; MPM/RTM 2011

14 % de la population à plus de 30 minutes en bus ou à pied de l'arrêt de transport en commun en site propre le plus proche

Temps d'accès minimum de son lieu de résidence à l'arrêt de métro ou de tramway le plus proche en bus ou à pied



Carreaux de 300 mètres de côté - Distance à pied maximale pour rejoindre l'arrêt : 900 mètres (moins de 15 minutes)  
Sources : Insee, estimation composite RP 2007 ; MPM/RTM 2011

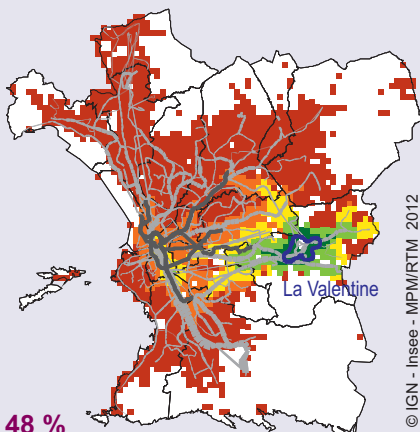
Zoom sur trois pôles d'activité : La Valentine, Saint-Henri et Arnavant

L'analyse plus précise des lieux de résidence des salariés travaillant dans trois pôles d'activité (La Valentine, Saint-Henri et Arnavant) révèle des lieux de résidence assez diffus sur l'ensemble du bassin centre de MPM (cf. Dossier n° 8). Quelques « poches » de résidence peuvent néanmoins être mises en évidence. Celles-ci sont, en général, à proximité d'une desserte directe au pôle d'activité considéré par le réseau des transports en commun. Mais pour chacune d'entre elles, peu de salariés y résident (moins de 20 %). Le pôle d'activité de Saint-Henri semble être le moins bien accessible via les transports en commun. Près des trois quarts des actifs occupés y travaillant habitent à plus de 40 minutes en transport en commun ou à pied.

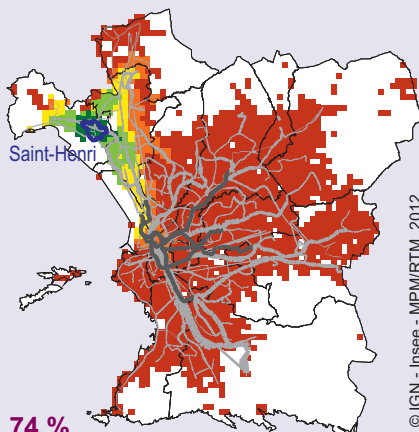
Une bonne accessibilité surtout entre le centre de Marseille et le pôle d'activité considéré

Temps d'accès minimum à 3 pôles d'activité via le réseau des transports en commun

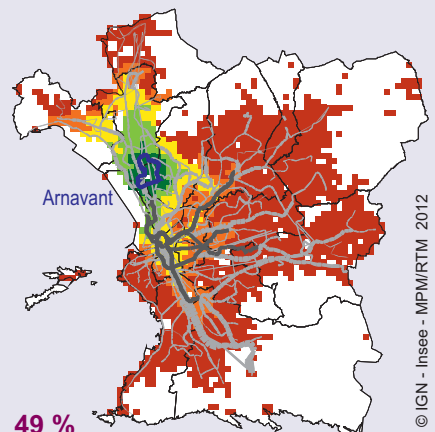
La Valentine (4 100 emplois)



Saint-Henri (5 400 emplois)



Arnavant (7 900 emplois)



— Réseau TCSP  
— Réseau de bus  
— Pôle d'activité

Accessibilité au pôle d'activité (en minutes)

- 40 minutes ou plus
- de 30 à moins de 40 minutes
- de 20 à moins de 30 minutes
- de 10 à moins de 20 minutes
- moins de 10 minutes

Part des salariés travaillant dans le pôle d'activité considéré qui résident à plus de 40 minutes en transport en commun de ce pôle.

Sources : Insee, Clap 2007, DADS 2005 ; MPM/RTM 2011