



Marseille Provence Métropole

Une complémentarité entre bus, métros et tramways à renforcer

SOMMAIRE

1. L'offre des transports en commun sur Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons et Plan-de-Cuques.....	3
1.1 - Le réseau de la Régie des Transports de Marseille en 2011	
1.2 - Couverture du réseau	
1.3 - Localisation de la population, des abonnés et des ménages avec ou sans voiture	
2. Déplacements pour l'éducation, l'enseignement.....	18
2.1 - Les collégiens	
2.2 - Les lycéens	
2.3 - Les étudiants	
3. Déplacements pour le travail.....	32
3.1 - Les chômeurs	
3.2 - Les actifs occupés	
4. Zoom sur trois pôles d'activité.....	45
4.1 - La Valentine	
4.2 - Saint-Henri	
4.3 - Arnavant	
4.4 - Synthèse Accessibilité	
5. Déplacements pour la santé.....	56
5.1 - Localisation des retraités	
5.2 - Accessibilité via les transports en commun aux établissements de santé disposant d'un service d'urgences	
ANNEXE : Méthodologie.....	59
Carte des quartiers de Marseille.....	62

Ce dossier a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre l'Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur et la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM).

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains sur son territoire, la communauté urbaine de MPM a souhaité disposer de données objectives et partagées, au moment de la révision de son plan de déplacements urbains (PDU).

L'objectif est de mieux localiser certains usagers potentiels des transports en commun (TC) et d'analyser leur accessibilité à divers équipements et lieux régulièrement fréquentés, via le réseau des transports en commun.

L'analyse porte sur les quatre communes qui constituent le bassin centre de la communauté urbaine : Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons.

Elle repose sur une cartographie de la ville à une échelle très fine (maillage de 300 mètres) qui permet d'identifier les lieux de résidence de différentes populations, mais également de repérer les quartiers accessibles via les transports en commun.

Pour ce faire, l'Insee a développé un nouveau distancier qui modélise les temps de parcours pour se rendre d'un lieu à un autre, en utilisant uniquement le réseau des transports en commun.

Les résultats de l'étude sont présentés dans ce dossier.

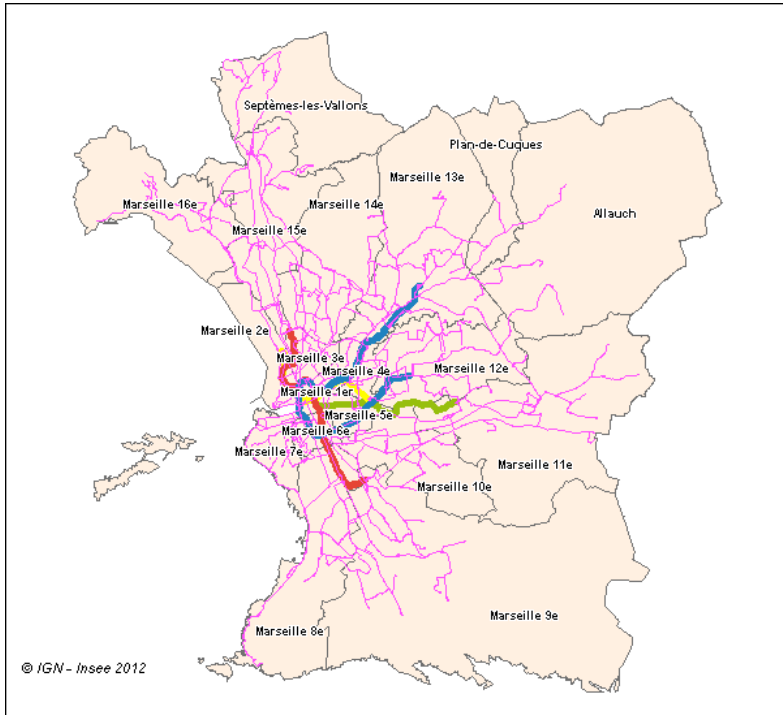
Les messages essentiels sont présentés dans la Synthèse n° 42 et développés dans l'Analyse n° 23 "Marseille Provence Métropole : une complémentarité entre bus, métros et tramways à renforcer".

I - L'Offre des transports en commun sur Marseille, Allauch, Septèmes-les-Vallons et Plan-de-Cuques

I.1 - Le réseau de la Régie des Transports de Marseille (RTM) en 2011

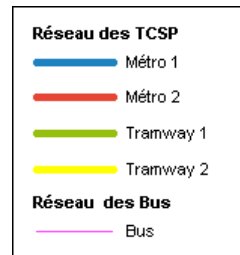
➤ 110 lignes de transports en commun desservant plus de 2 500 arrêts

Les réseaux des transports en commun de la RTM en 2011



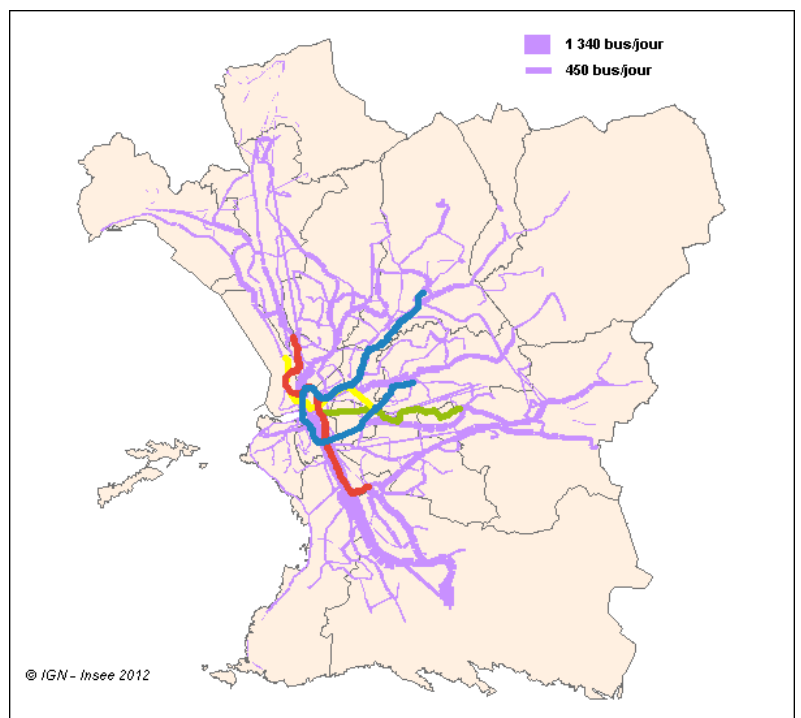
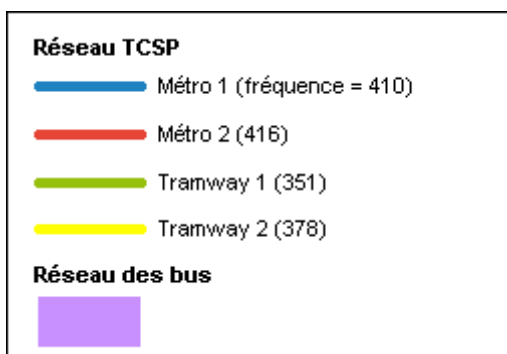
Réseau	Nombre d'itinéraires	Nombre d'arrêts différents desservis
Métron	2	60
M1	1	36
M2	1	24
Tramway	2	56
T1	1	28
T2	1	28
Bus	106	2 395
Réseau des TC	110	2 511
Réseau des TCSP	4	116

Source : RTM/MPM 2011 (Réseau de jour)



Source : RTM/MPM 2011 (Réseaux de semaine et de jour y.c. lignes « scolaires »)

➤ Serpent d'offre : Nombre de passages par jour en semaine (fréquence)

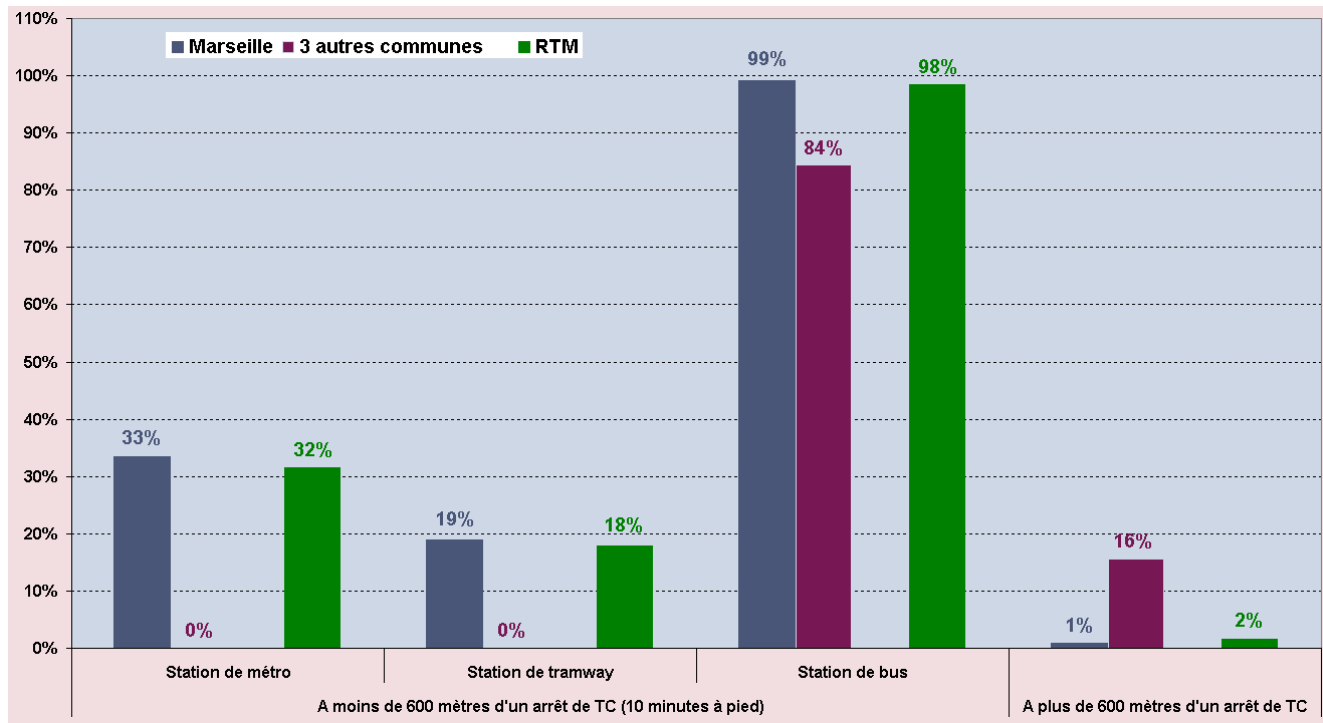


Source : RTM/MPM 2011 (Réseaux de semaine et de jour y.c. lignes « scolaires »)

I.2 - Couverture du réseau

1 - Desserte de proximité du réseau des TC

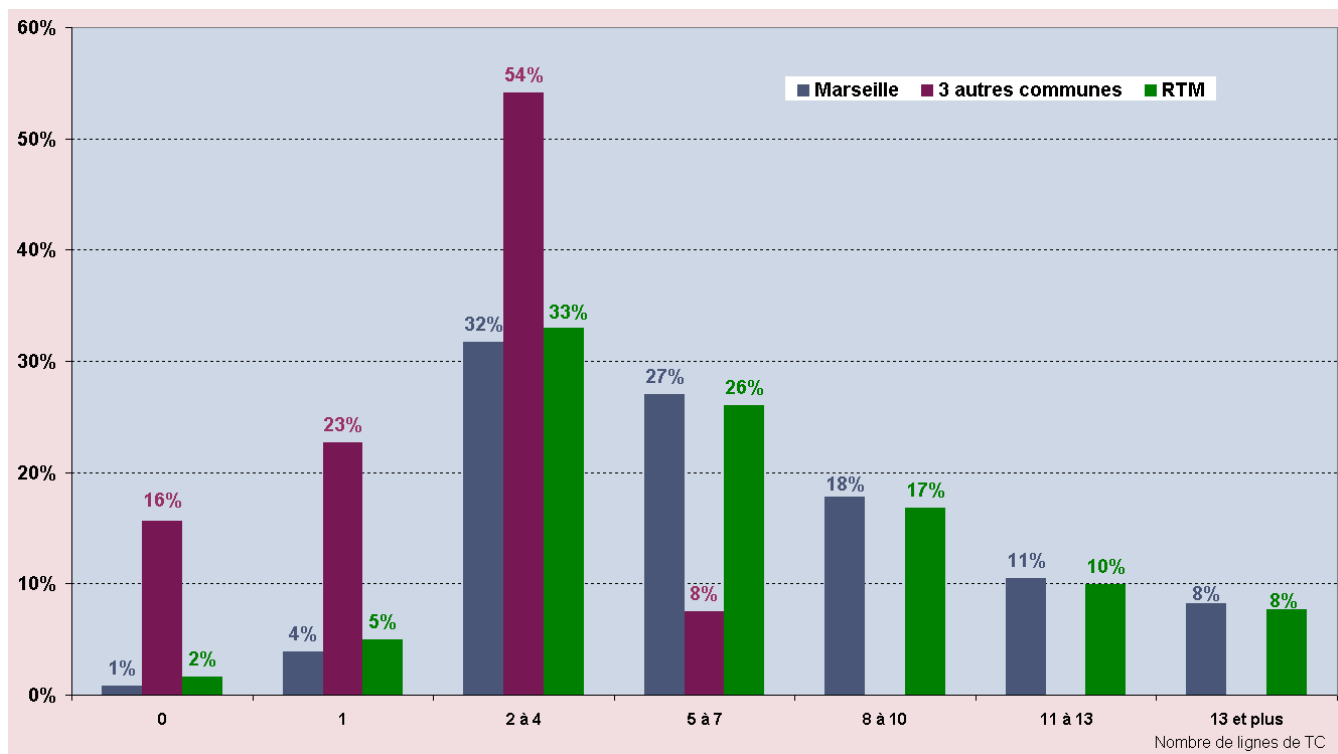
➤ Répartition de la population (%) selon sa distance à l'arrêt de TC le plus proche



Note de lecture : 33 % de la population de la commune de Marseille résident à moins de 600 mètres d'un arrêt de métro.

Source : Insee – RFL 2008

➤ Répartition de la population (%) suivant le nombre de lignes disponibles à moins de 600 mètres (10 minutes à pied)



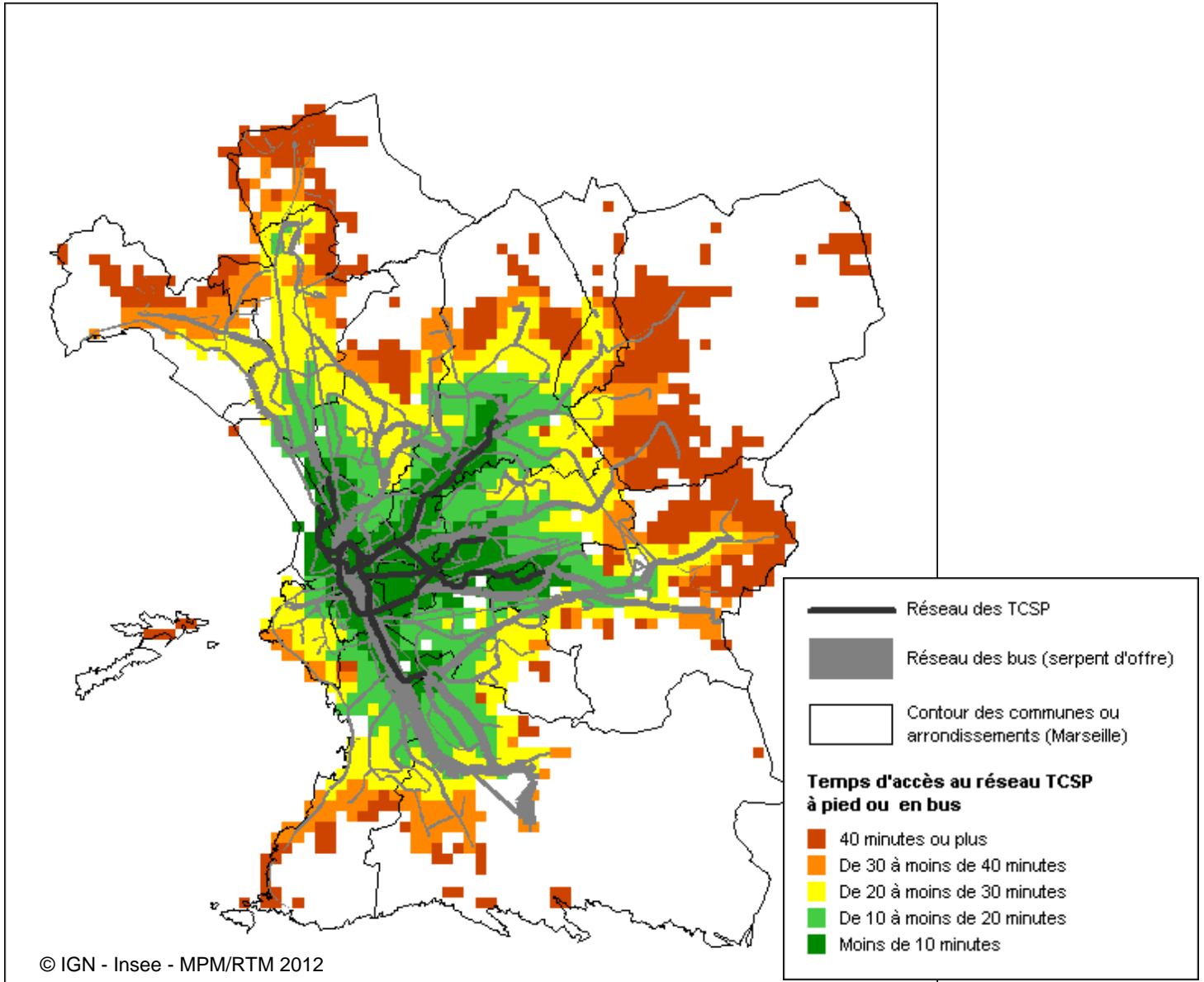
Note de lecture : 1 % de la population de la commune de Marseille ne dispose d'aucun arrêt de transport en commun à moins de 600 mètres de son domicile. 4 % disposent d'une ligne et 32 % entre 2 et 4 lignes différentes réparties sur 1 ou plusieurs arrêts.

Source : Insee – RFL 2008

2 - Accessibilité au réseau des TCSP

➤ Accessibilité (à pied ou en bus) au réseau des TCSP

Temps minimum pour rejoindre l'arrêt de métro ou de tramway le plus proche de son domicile



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

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

➤ Répartition de la population selon son accessibilité au réseau des TCSP (à pied ou en bus)

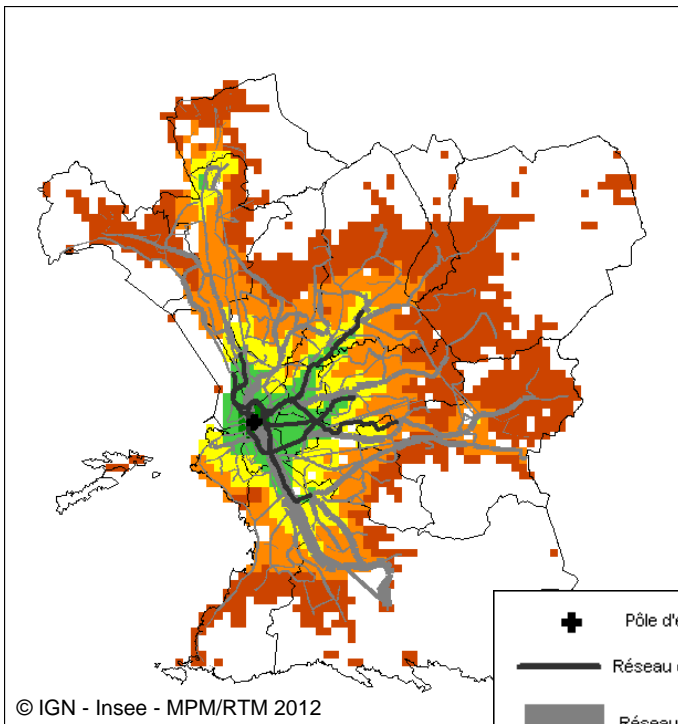
Accessibilité au réseau des TCSP

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	320 400	35,9%
Entre 10 et 20 minutes	232 000	26,0%
Entre 20 et 30 minutes	219 400	24,6%
Entre 30 et 40 minutes	75 800	8,5%
Plus de 40 minutes	44 600	5,0%
Territoire MPM	892 200	100,0%

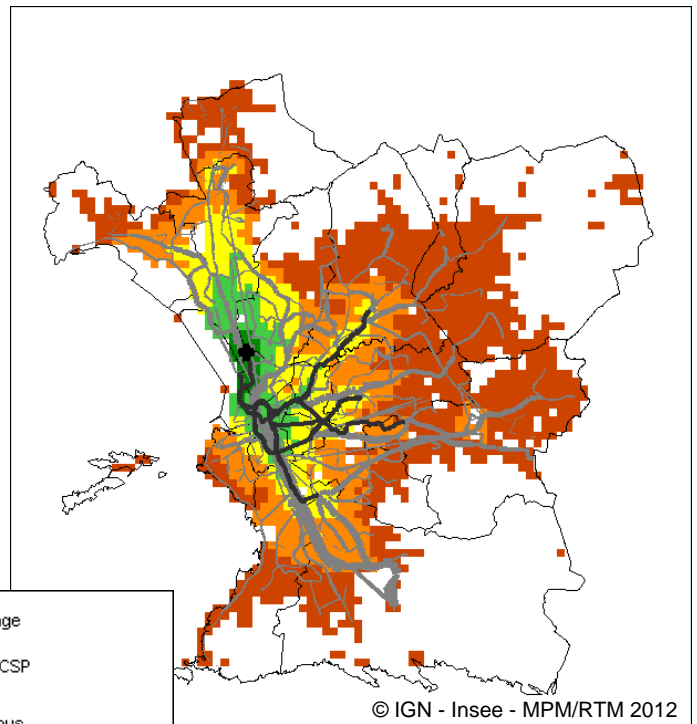
Source : Insee, estimation composite de population RP 2007

3 - Accessibilité à certains pôles d'échange

Canebière (Bourse)



Bougainville

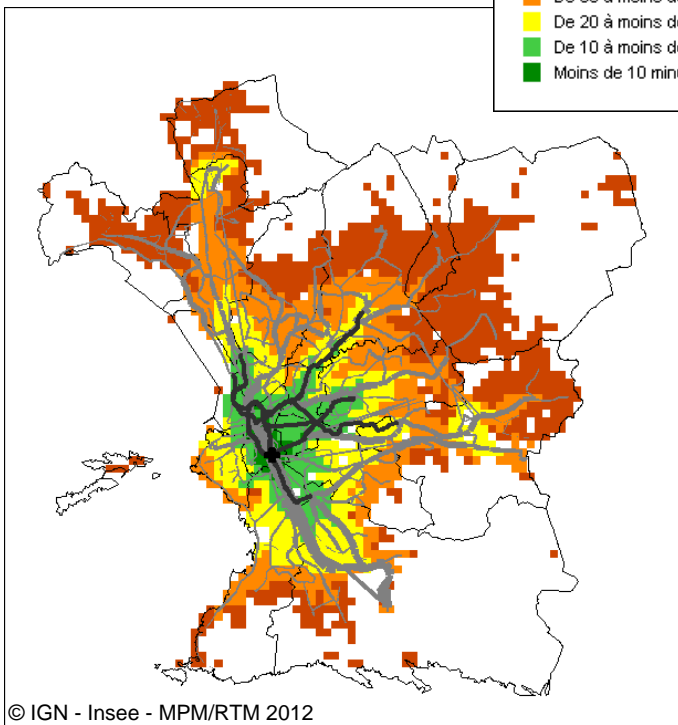


+ Pôle d'échange
 — Réseau des TCSP
 ■ Réseau des bus
 □ Contour des communes ou arrondissements (Marseille)

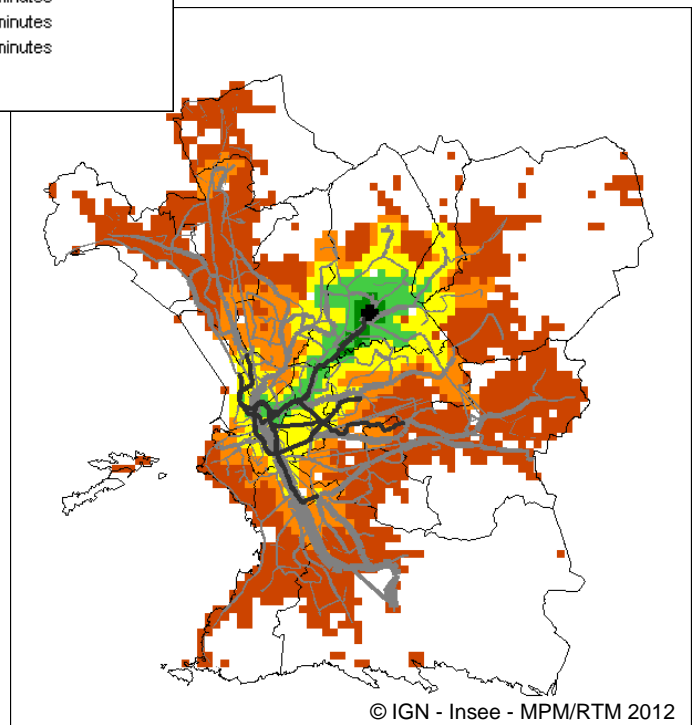
Temps d'accès via le réseau des TC

- 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

Castellane

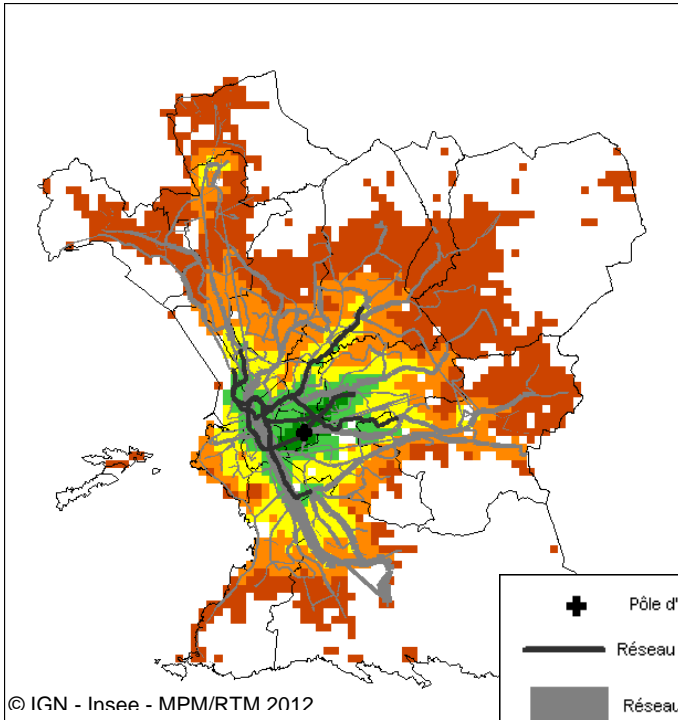


La Rose

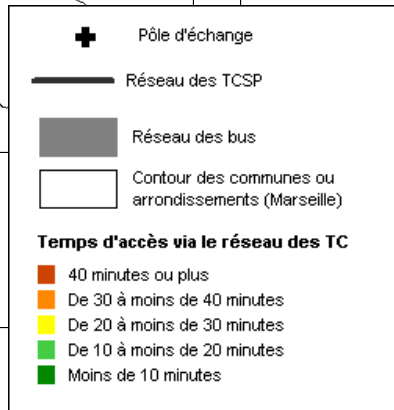
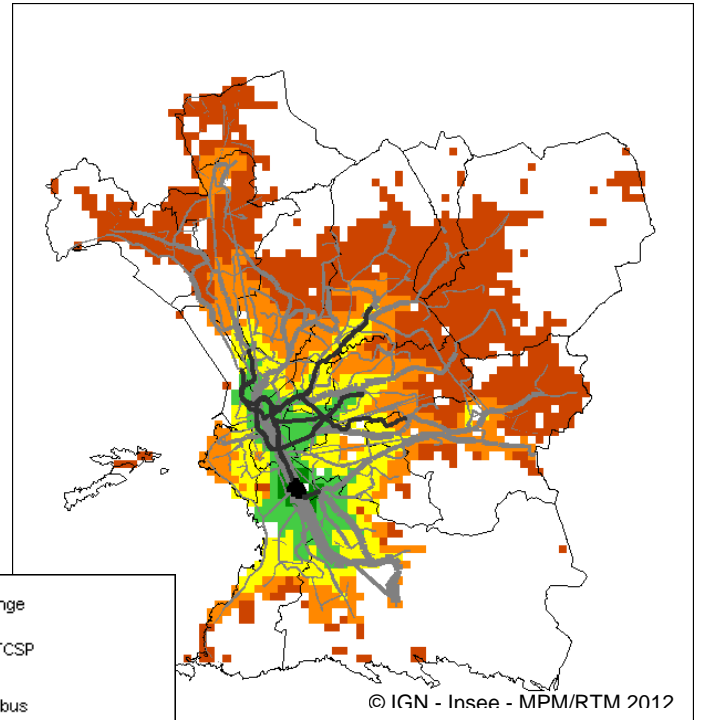


Source : Insee, estimation composite RP 2007

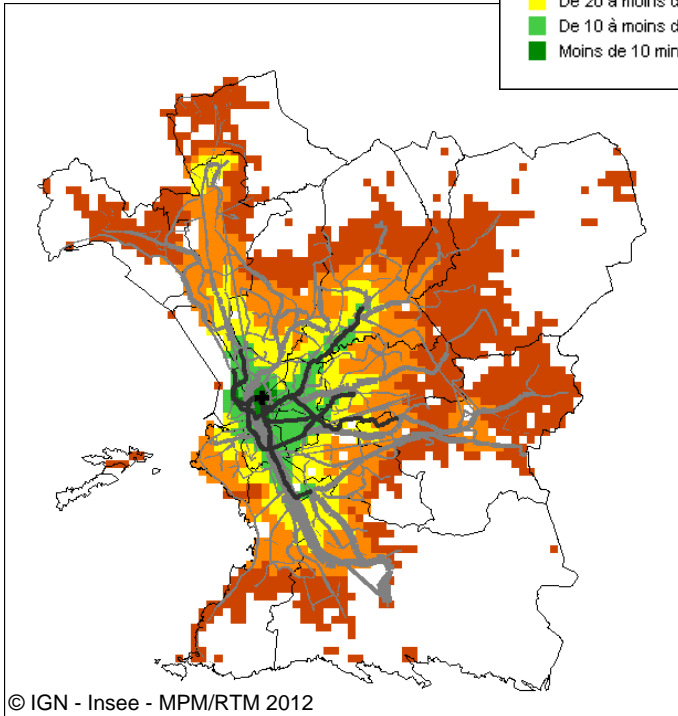
La Timone



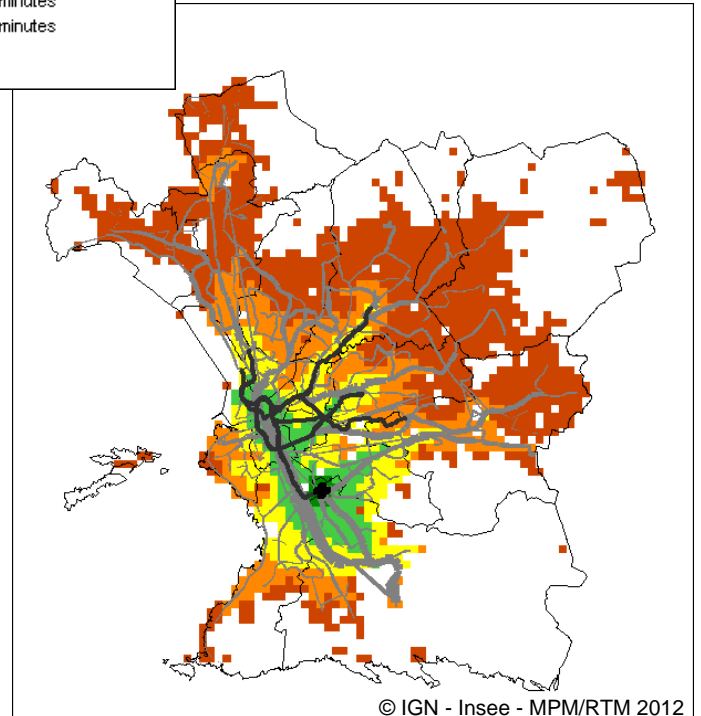
Rond-point du Prado



Saint-Charles



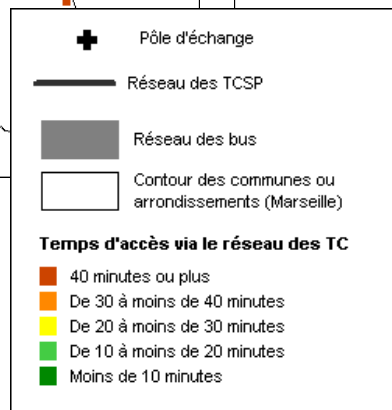
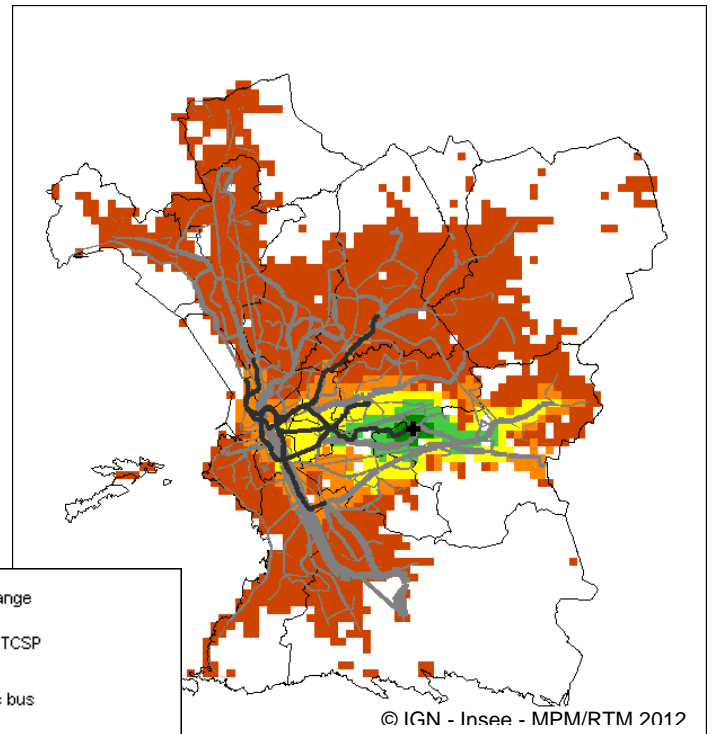
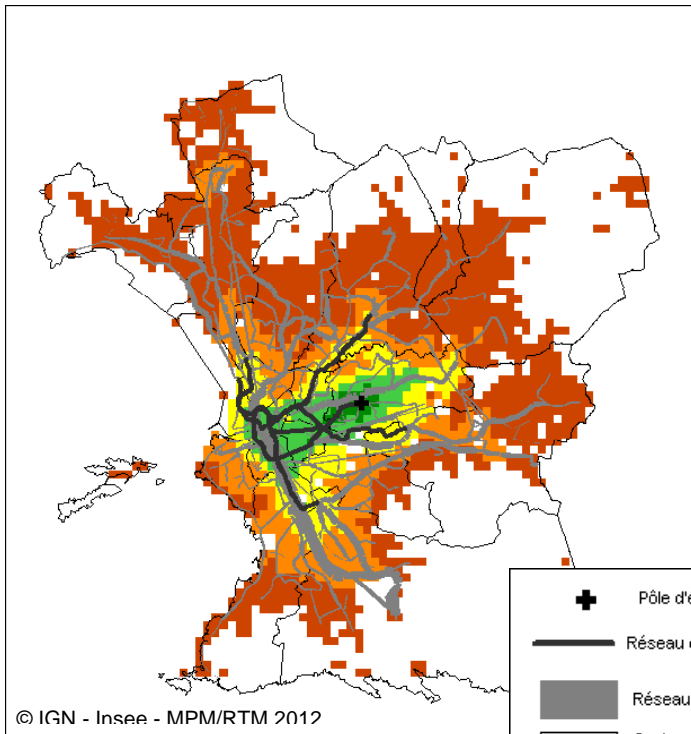
Sainte-Marguerite / Dromel



Source : Insee, estimation composite RP 2007

Les Caillols

La Fourragère



© IGN - Insee - MPM/RTM 2012

© IGN - Insee - MPM/RTM 2012

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Bougainville

Accessibilité à l'arrêt Bougainville

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	30 400	3,4%
Entre 10 et 20 minutes	158 900	17,8%
Entre 20 et 30 minutes	242 500	27,2%
Entre 30 et 40 minutes	235 500	26,4%
Plus de 40 minutes	225 000	25,2%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Canebière (Bourse)

Accessibilité à l'arrêt Canebière (Bourse)

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	35 000	3,9%
Entre 10 et 20 minutes	211 200	23,7%
Entre 20 et 30 minutes	205 400	23,0%
Entre 30 et 40 minutes	253 500	28,4%
Plus de 40 minutes	187 100	21,0%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Castellane

Accessibilité à l'arrêt Castellane

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	66 300	7,4%
Entre 10 et 20 minutes	225 100	25,2%
Entre 20 et 30 minutes	226 600	25,4%
Entre 30 et 40 minutes	232 800	26,1%
Plus de 40 minutes	141 400	15,8%
Territoire MPM	892 200	100,0%

La Rose

Accessibilité à l'arrêt La Rose

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	15 400	1,7%
Entre 10 et 20 minutes	107 000	12,0%
Entre 20 et 30 minutes	258 900	29,0%
Entre 30 et 40 minutes	196 600	22,0%
Plus de 40 minutes	314 200	35,2%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

La Timone

Accessibilité à l'arrêt La Timone

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	50 600	5,7%
Entre 10 et 20 minutes	197 000	22,1%
Entre 20 et 30 minutes	206 500	23,1%
Entre 30 et 40 minutes	239 300	26,8%
Plus de 40 minutes	198 900	22,3%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Rond-point du Prado

Accessibilité à l'arrêt Rond-Point du Prado

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	38 700	4,3%
Entre 10 et 20 minutes	202 100	22,7%
Entre 20 et 30 minutes	230 400	25,8%
Entre 30 et 40 minutes	212 700	23,8%
Plus de 40 minutes	208 300	23,3%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Saint-Charles

Accessibilité à l'arrêt Saint-Charles

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	38 500	4,3%
Entre 10 et 20 minutes	214 600	24,1%
Entre 20 et 30 minutes	212 400	23,8%
Entre 30 et 40 minutes	250 300	28,1%
Plus de 40 minutes	176 400	19,8%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Sainte-Marguerite / Dromel

Accessibilité à l'arrêt Sainte-Marguerite/Dromel

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	15 200	1,7%
Entre 10 et 20 minutes	199 500	22,4%
Entre 20 et 30 minutes	228 500	25,6%
Entre 30 et 40 minutes	213 400	23,9%
Plus de 40 minutes	235 500	26,4%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Les Caillols

Accessibilité à l'arrêt Les Caillols

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	15 600	1,7%
Entre 10 et 20 minutes	167 600	18,8%
Entre 20 et 30 minutes	184 200	20,6%
Entre 30 et 40 minutes	227 400	25,5%
Plus de 40 minutes	297 400	33,3%
Territoire MPM	892 200	100,0%

La Fourragère

Accessibilité à l'arrêt La Fourragère

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	11 300	1,3%
Entre 10 et 20 minutes	33 700	3,8%
Entre 20 et 30 minutes	135 300	15,2%
Entre 30 et 40 minutes	189 800	21,3%
Plus de 40 minutes	522 100	58,5%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

I.3 - Localisation de la population, des abonnés et des ménages avec ou sans voiture

1 - Population globale

► Données de cadrage et données issues de l'enquête ménages déplacements (EMD) 1997 et 2009

Population en 2007

	Nbre	%
Marseille	852 400	95,5%
Allauch	18 700	2,1%
Plan-de-Cuques	10 700	1,2%
Septèmes-les-Vallons	10 400	1,2%
Ensemble RTM	892 200	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

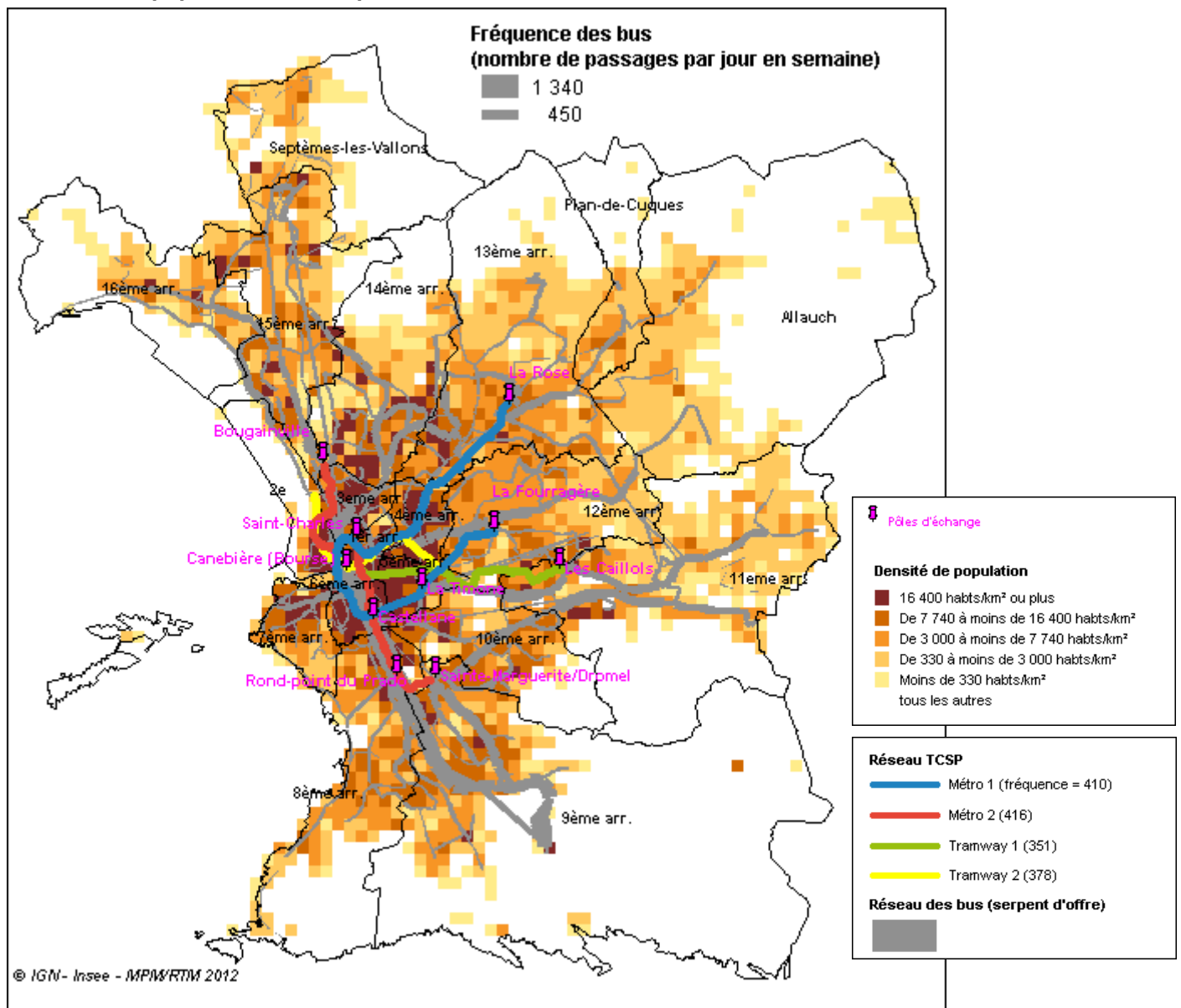
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,45	3,67	6%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	1,70	1,57	-8%
Marche	1,25	1,42	14%
TC urbain	0,39	0,49	26%
Deux-roues motorisés	0,06	0,11	ns
Autres	0,05	0,08	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

► Densité de population et le serpent d'offre



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

2 - Abonnés de la RTM (titulaires d'une carte nominative en 2011)

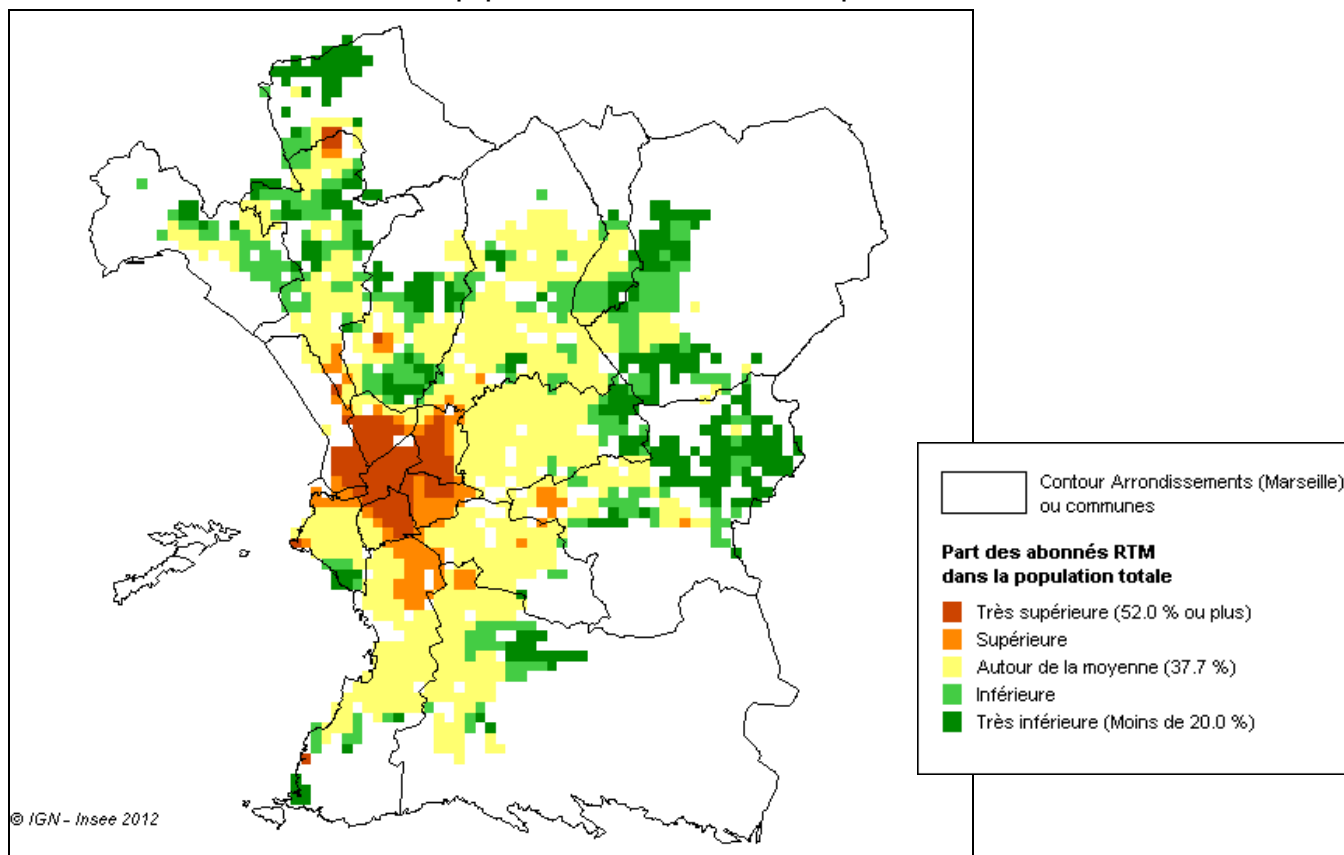
► Données de cadrage

Code commune		Nombre d'abonnés	Part des abonnés	Population 2007	Rapport Abonnés/Population
13201	Marseille 1er	26 100	7%	40 900	63,9%
13202	Marseille 2e	14 200	4%	25 800	55,2%
13203	Marseille 3e	25 600	7%	45 400	56,4%
13204	Marseille 4e	24 600	6%	47 200	52,0%
13205	Marseille 5e	21 800	6%	44 600	49,0%
13206	Marseille 6e	20 800	5%	43 400	47,9%
13207	Marseille 7e	13 700	4%	36 000	38,0%
13208	Marseille 8e	33 700	9%	78 800	42,8%
13209	Marseille 9e	27 400	7%	76 900	35,6%
13210	Marseille 10e	19 400	5%	51 300	37,7%
13211	Marseille 11e	19 000	5%	56 800	33,5%
13212	Marseille 12e	20 000	5%	58 700	34,0%
13213	Marseille 13e	33 400	9%	89 300	37,4%
13214	Marseille 14e	24 200	6%	61 900	39,1%
13215	Marseille 15e	29 900	8%	77 800	38,4%
13216	Marseille 16e	4 500	1%	17 600	25,5%
13055	Marseille	358 300	93%	852 400	42%
13002	Allauch	4 100	1%	18 700	22%
13075	Plan-de-Cuques	2 400	1%	10 700	22%
13106	Septèmes-les-Vallons	1 200	0%	10 400	12%
Ensemble 4 communes		366 000	95%	892 200	41%
Total des abonnés RTM		387 200			

Avertissement :
seuls 92 % des abonnés ont pu être géolocalisés.
Ce taux de géolocalisation a donc été appliqué uniformément pour tous les arrondissements ou communes.

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

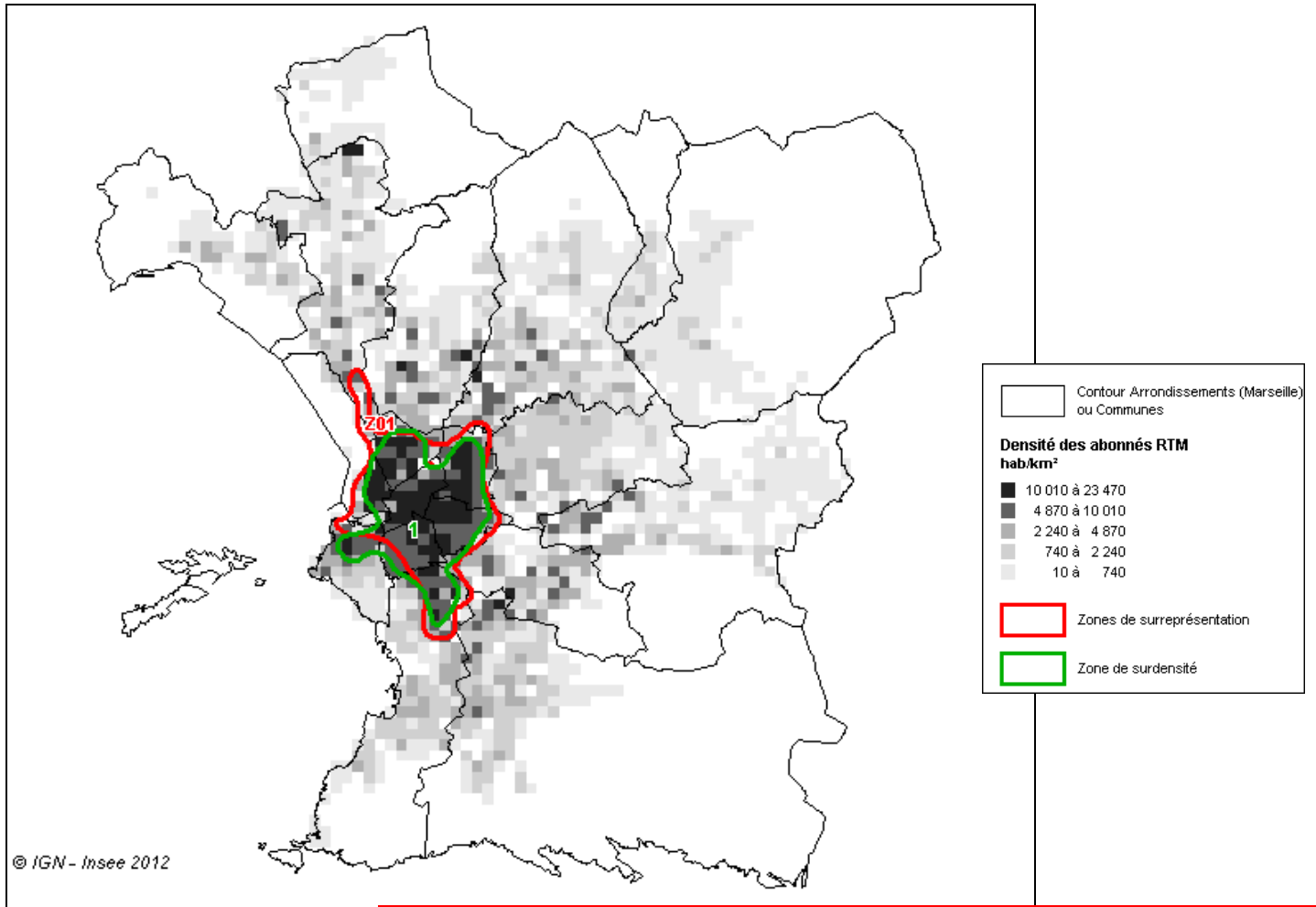
► Part des abonnés de la RTM dans la population totale : zones de surreprésentation



Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes. Les zones orangées sont celles où la part des abonnés de la RTM parmi la population est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

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

► Densité d'abonnés de la RTM et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des abonnés de la RTM est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans la zone en rouge (Z01). La densité d'abonnés de la RTM est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

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

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Part des abonnés RTM	Nombre d'abonnés
Z01	251 300	53,1%	133 500
Reste territoire RTM	640 900	31,7%	203 200
Territoire RTM	892 200	37,7%	336 700
Ensemble des zones de surreprésentation	251 300	53,1%	133 500
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	28%	///	40%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Part des abonnés RTM	Nombre d'abonnés
1	240 200	51,8%	124 400
Reste territoire RTM	652 000	32,6%	212 300
Territoire RTM	892 200	37,7%	336 700
Ensemble des zones de surreprésentation	240 200	51,8%	124 400
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	27%	///	37%

► Zones à enjeux en terme de desserte pour les abonnés de la RTM ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Part des abonnés RTM	Nombre d'abonnés
Z01 et 1	Centre ville	217 981	53,6%	116 900
Reste territoire RTM		674 219	32,6%	219 800
Territoire RTM		892 200	37,7%	336 700
Ensemble des zones de surreprésentation		217 981	53,6%	116 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		24%	///	35%

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

3 - Personnes appartenant à un ménage avec au moins une voiture

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Personnes appartenant dans un ménage avec au moins une voiture en 2007

	Nbre	%
Marseille	621400	94,5%
Allauch	17500	2,7%
Plan-de-Cuques	9600	1,5%
Septèmes-les-Vallons	9200	1,4%
Ensemble RTM	657 700	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

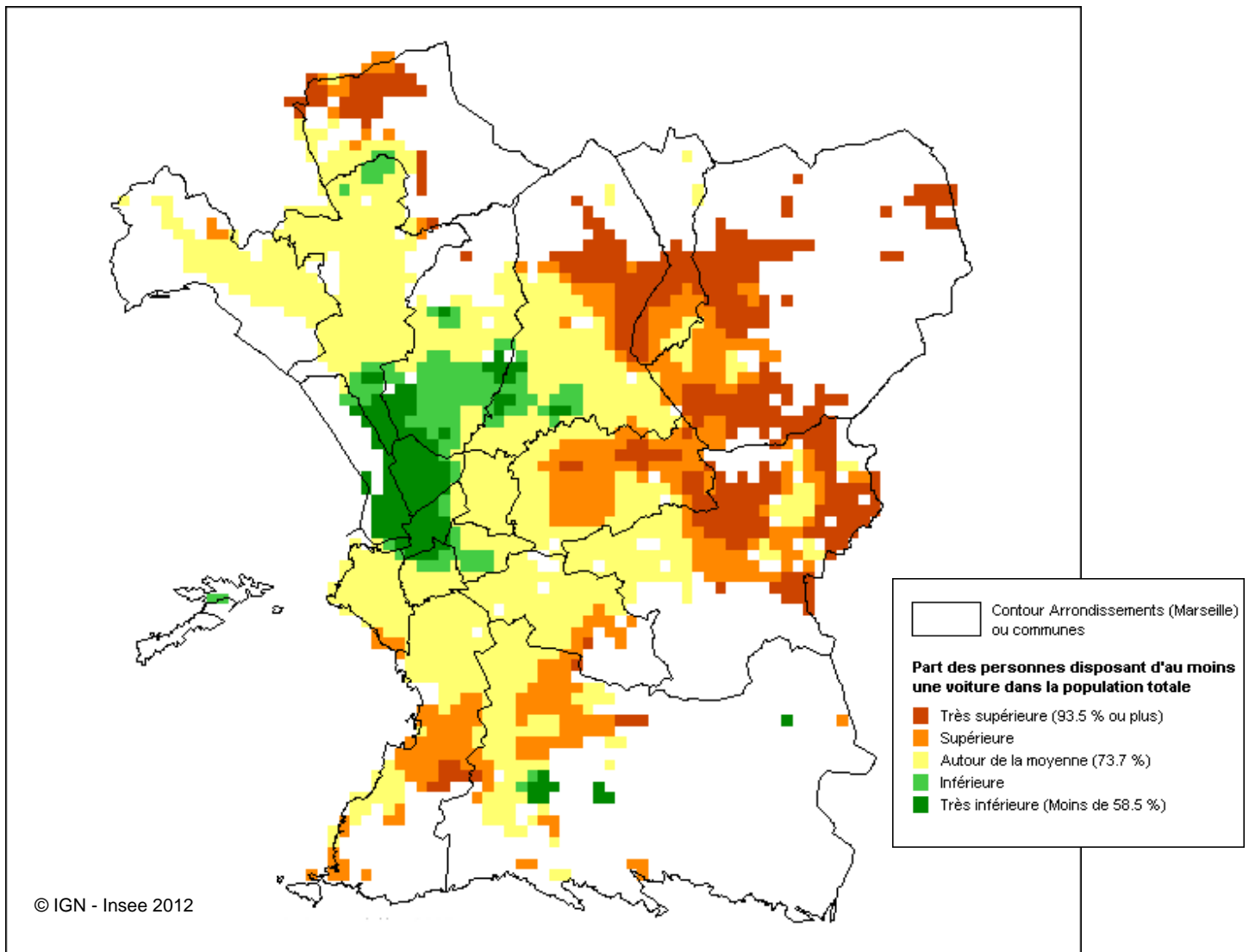
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,63	3,81	5%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	2,10	2,00	-5%
Marche	1,11	1,22	10%
TC urbain	0,29	0,39	34%
Deux-roues motorisés	0,07	0,12	ns
Autres	0,06	0,08	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des personnes appartenant à un ménage avec au moins une voiture dans la population totale : zones de surreprésentation

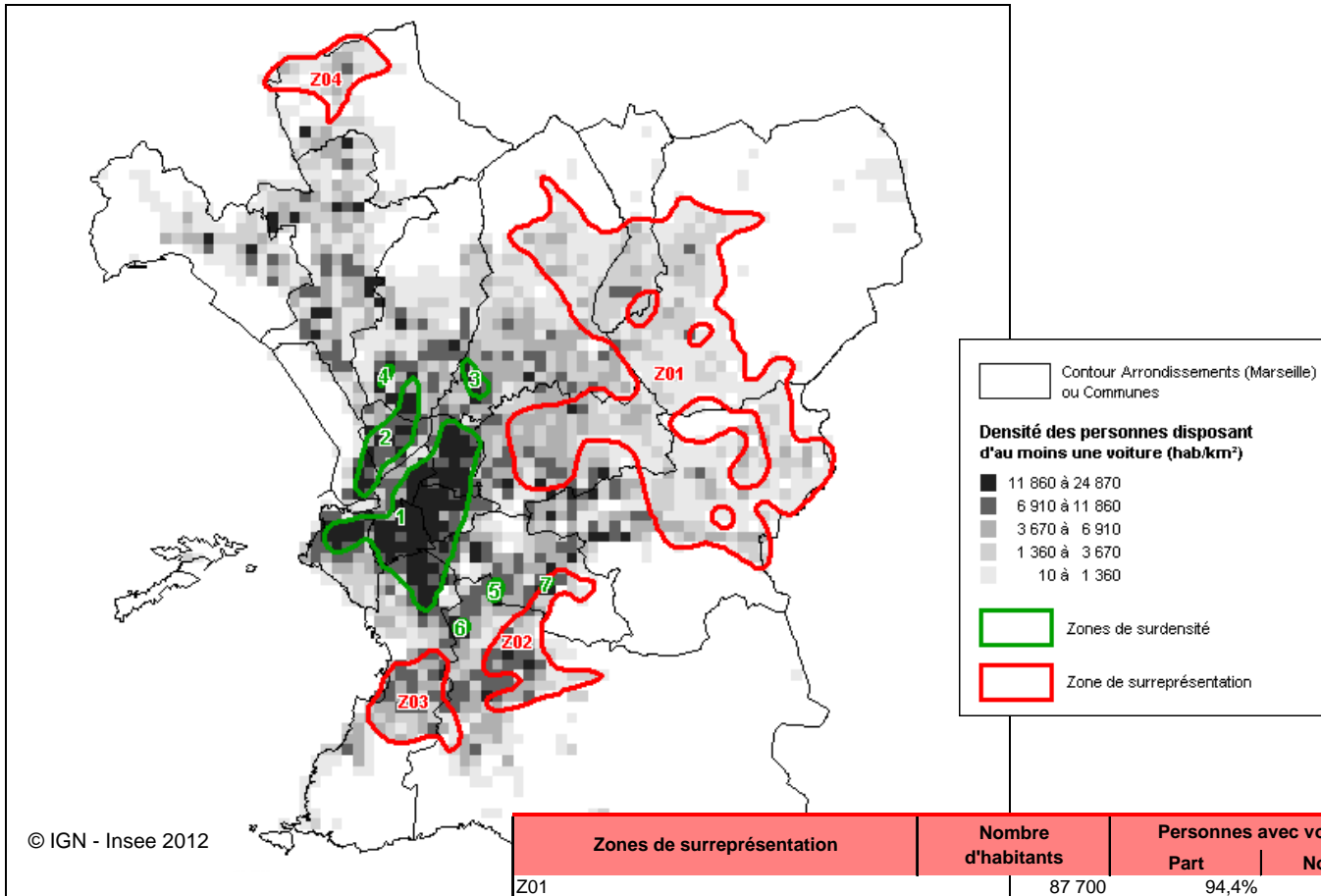


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des ménages avec au moins une voiture parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité de personnes appartenant à un ménage avec au moins une voiture et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des personnes qui appartiennent à un ménage avec au moins une voiture est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité de personnes qui appartiennent à un ménage avec au moins une voiture est nettement supérieure à la moyenne dans les zones en vert (1 par exemple).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Personnes avec voiture	
		Part	Nombre
Z01	87 700	94,4%	83 000
Z02	28 800	92,5%	26 700
Z03	28 100	91,4%	25 800
Z04	6 400	95,0%	6 100
Reste territoire RTM	741 200	69,6%	516 100
Territoire RTM	892 200	73,7%	657 700
Ensemble des zones de surreprésentation	151 000	93,8%	141 600
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	17% ///		22%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Personnes avec voiture	
		Part	Nombre
1	186 100	69,0%	128 300
2	57 000	51,2%	29 200
3	8 900	60,9%	5 400
4	3 700	61,5%	2 300
5	2 400	82,7%	2 000
6	2 300	73,4%	1 700
7	1 300	89,5%	1 200
Reste territoire RTM	630 500	77,3%	487 600
Territoire RTM	892 200	73,7%	657 700
Ensemble des zones de surreprésentation	261 700	65,0%	170 100
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	29%	///	26%

➤ Zones à enjeux en terme de desserte pour les personnes appartenant à un ménage avec au moins une voiture ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Personnes avec voiture	
			Part	Nombre
Z02 et 7	Saint-Tronc	1 300	89,5%	1 200
Reste territoire RTM		890 900	73,7%	656 500
Territoire RTM		892 200	73,7%	657 700
Ensemble des zones de surreprésentation		1 300	92,3%	1 200
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		0%	///	0%

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

4 - Personnes appartenant à un ménage sans voiture

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Personnes appartenant dans un ménage avec au moins une voiture en 2007

	Nbre	%
Marseille	621400	94,5%
Allauch	17500	2,7%
Plan-de-Cuques	9600	1,5%
Septèmes-les-Vallons	9200	1,4%
Ensemble RTM	657 700	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

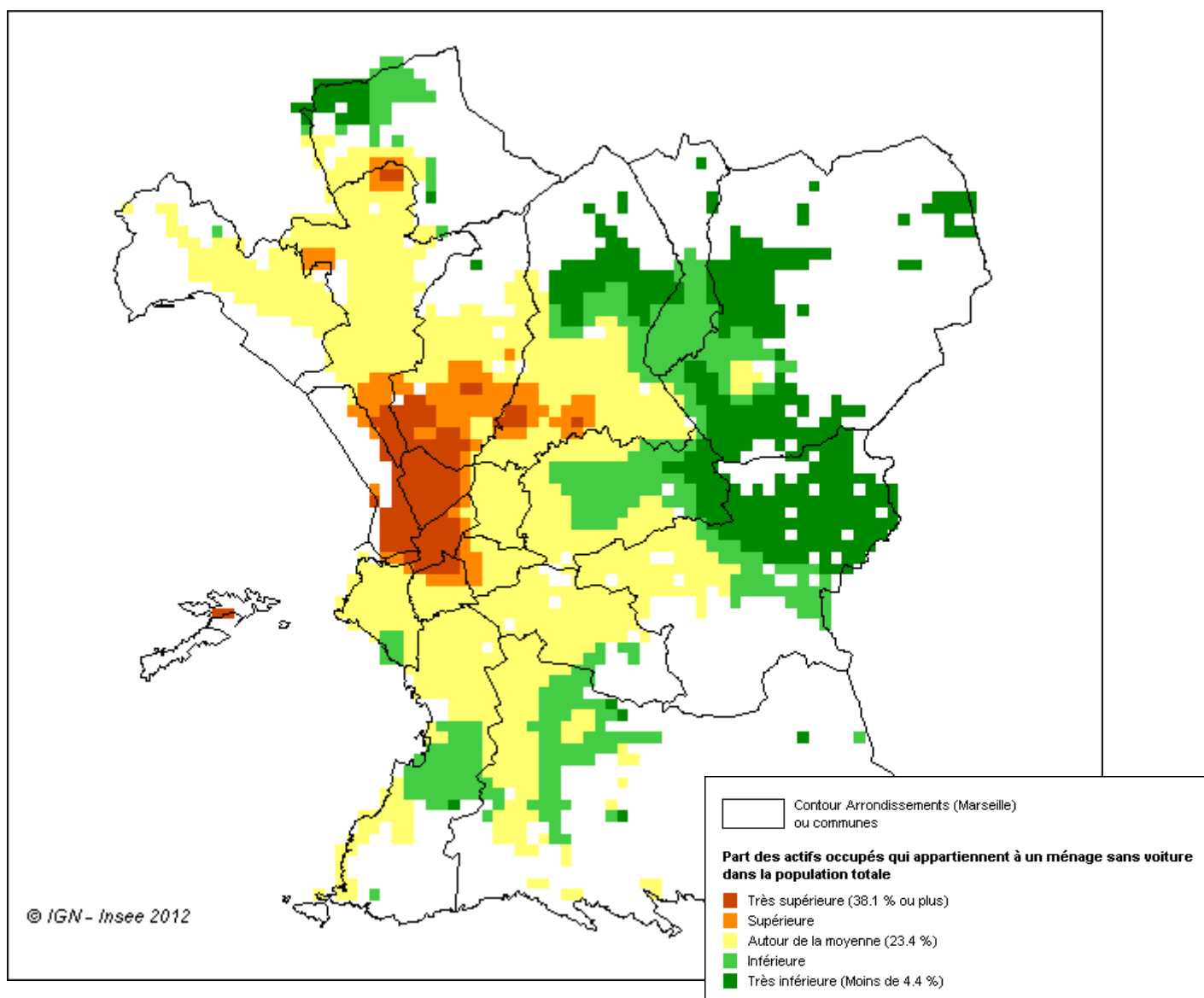
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,63	3,81	5%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	2,10	2,00	-5%
Marche	1,11	1,22	10%
TC urbain	0,29	0,39	34%
Deux-roues motorisés	0,07	0,12	ns
Autres	0,06	0,08	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des personnes appartenant à un ménage sans voiture dans la population totale : zones de surreprésentation

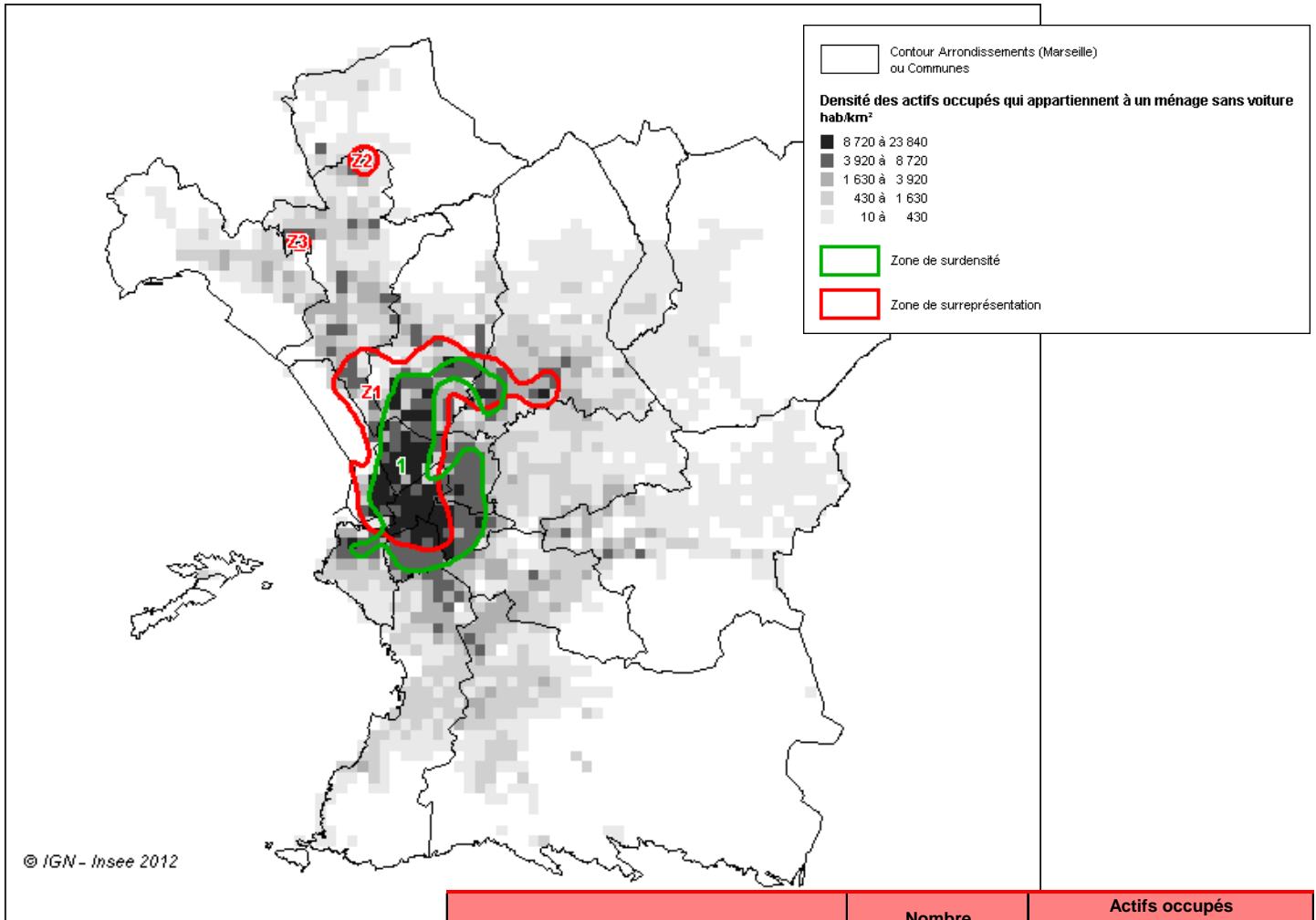


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des ménages sans voiture parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

► Densité de personnes appartenant à un ménage sans voiture et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des personnes qui appartiennent à un ménage sans voiture est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité de personnes qui appartiennent à un ménage sans voiture est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
		Part	Nombre
Z01	226 100	42,1%	95 300
Z02	5 600	41,4%	2 300
Z03	5 400	34,6%	1 900
Reste territoire RTM	655 100	16,7%	109 500
Territoire RTM	892 200	23,4%	209 000
Ensemble des zones de surreprésentation		42,0%	99 500
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		27%	48%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
		Part	Nombre
1	260 900	38,5%	100 500
Reste territoire RTM	631 300	17,2%	108 500
Territoire RTM	892 200	23,4%	209 000
Ensemble des zones de surreprésentation		38,5%	100 500
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		29%	48%

► Zones à enjeux en terme de desserte pour les personnes appartenant à un ménage sans voiture ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
			Part	Nombre
Z02 et 1	De Castellane à St-Charles - Bon-Secours - Nord St-just	174 400	43,5%	75 900
Reste territoire RTM		717 800	18,5%	133 100
Territoire RTM		892 200	23,4%	209 000
Ensemble des zones de surreprésentation		174 400	43,5%	75 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		20%	///	36%

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

II - Déplacements pour l'éducation, l'enseignement

II.1 - Les collégiens

1 - Lieu de résidence des 11-15 ans

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 2009

Personnes de 11-15 ans en 2007

	Nbre	%
Marseille	51 600	95,4%
Allauch	1 300	2,4%
Plan-de-Cuques	600	1,1%
Septemes-les-Vallons	600	1,1%
Ensemble RTM	54 100	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

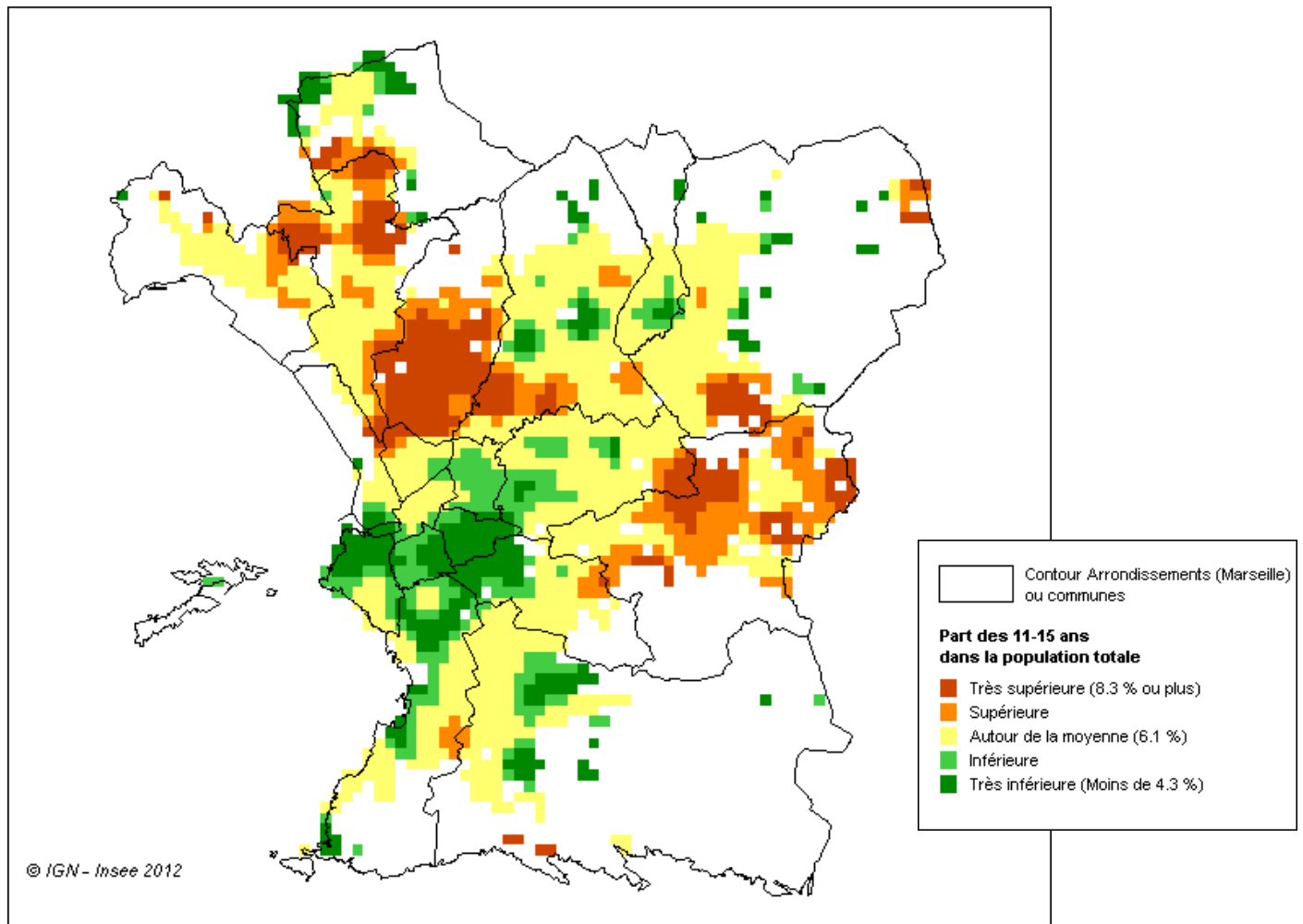
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,30	3,37	2%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	0,90	0,78	-13%
Marche	1,63	1,94	19%
TC urbain	0,64	0,54	-16%
Deux-roues motorisés	ns	ns	ns
Autres	ns	ns	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des personnes âgées de 11 à 15 ans dans la population totale : zones de surreprésentation

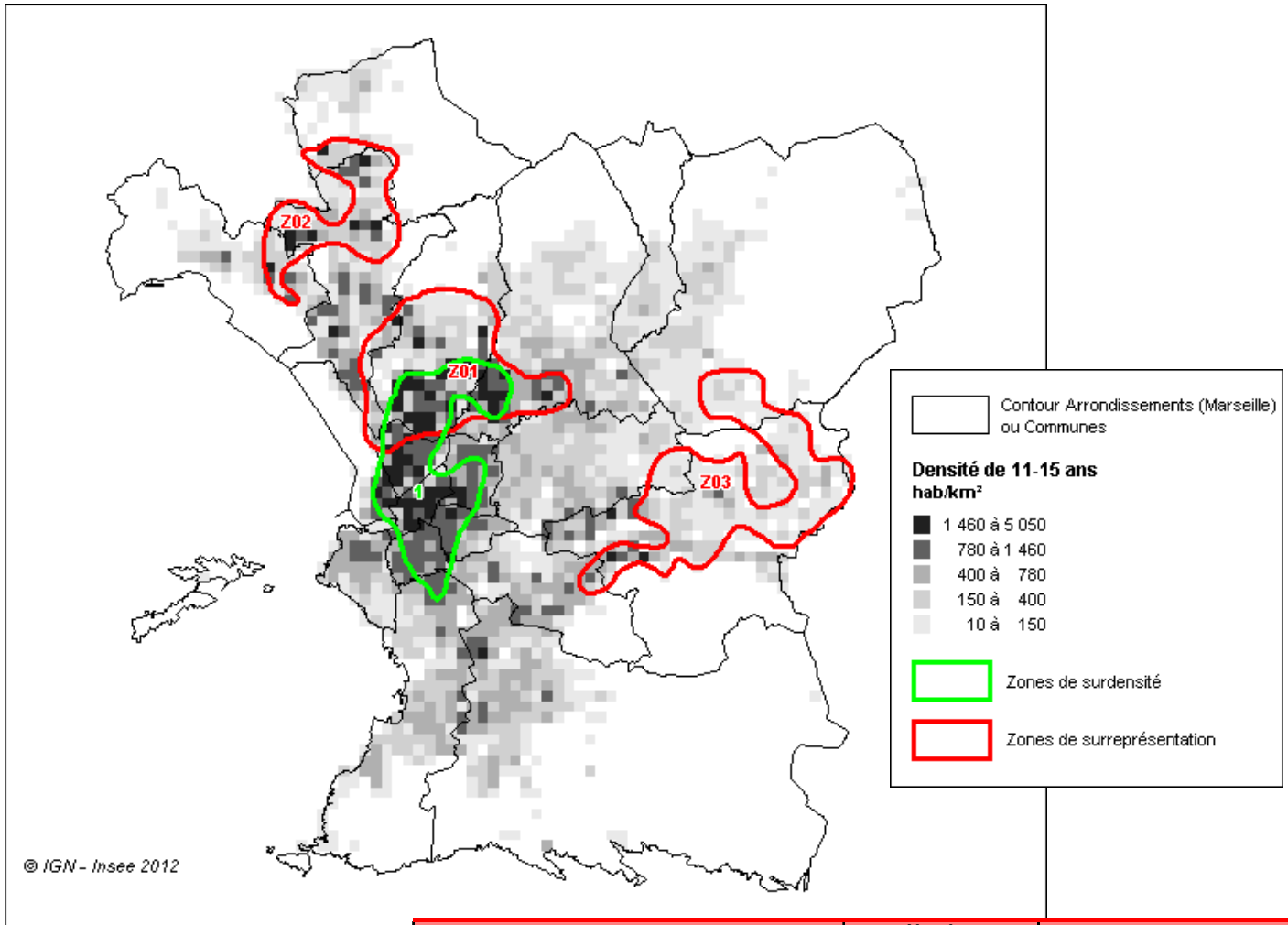


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des 11-15 ans parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité des 11-15 ans et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des 11-15 ans est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des 11-15 ans est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Population des 11-15 ans	
		Part	Nombre
Z01	120 900	9,1%	10 800
Z02	38 700	8,8%	3 400
Z03	35 300	8,4%	3 000
Reste territoire RTM	697 300	5,3%	36 900
Territoire RTM	892 200	6,1%	54 100
Ensemble des zones de surreprésentation	194 900	8,8%	17 200
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	22%	///	32%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Population des 11-15 ans	
		Part	Nombre
1	244 000	6,4%	15 600
Reste territoire RTM	648 200	5,9%	38 500
Territoire RTM	892 200	6,1%	54 100
Ensemble des zones de surreprésentation	244 000	6,4%	15 600
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	27%	///	29%

➤ Zones à enjeux en terme de desserte pour les 11-15 ans ?

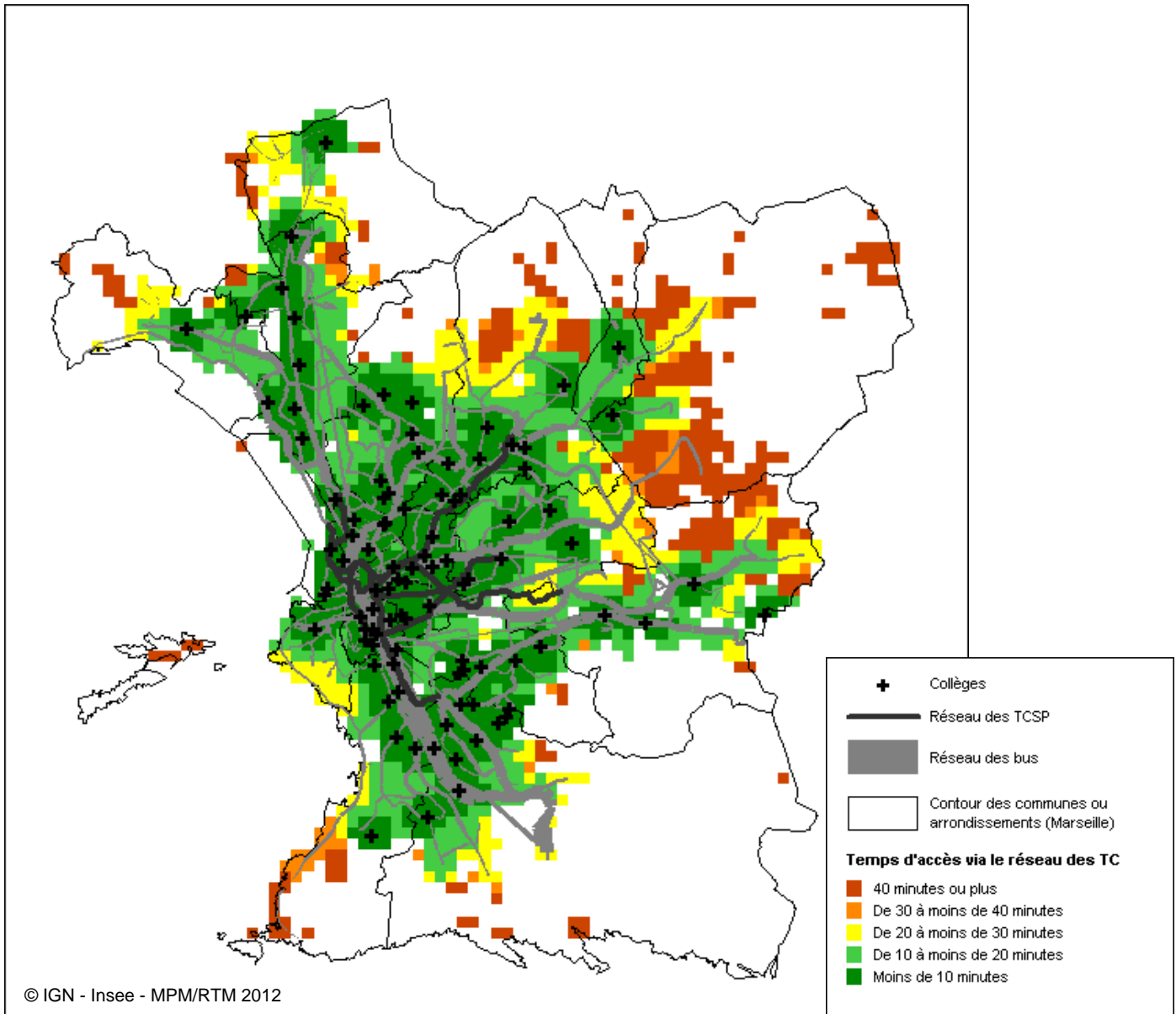
Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Population des 11-15 ans	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Le petit Canet - Bon-Secours - Saint-Barthélémy - Saint-Just	71 800	9,6%	6 900
Reste territoire RTM		820 400	5,8%	47 200
Territoire RTM		892 200	6,1%	54 100
Ensemble des zones de surreprésentation		71 800	9,6%	6 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		8%	///	13%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

2 - Accessibilité via les transports en commun aux collèges

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux collèges

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche en transport en commun



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité au collège le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux collèges

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des 11-15 ans	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	596 300	66,8%	35 200	65,1%
Entre 10 et 20 minutes	212 900	23,9%	13 600	25,1%
Entre 20 et 30 minutes	58 200	6,5%	3 700	6,8%
Entre 30 et 40 minutes	6 800	0,8%	500	0,9%
Plus de 40 minutes	18 000	2,0%	1 200	2,2%
Territoire MPM	892 200	100,0%	54 100	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

II.2 - Les lycéens

1 - Lieu de résidence des 16-18 ans

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Personnes de 16-18 ans en 2007

	Nbre	%
Marseille	33 800	95,8%
Allauch	700	2,0%
Plan-de-Cuques	400	1,1%
Septèmes-les-Vallons	400	1,1%
Ensemble RTM	35 300	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

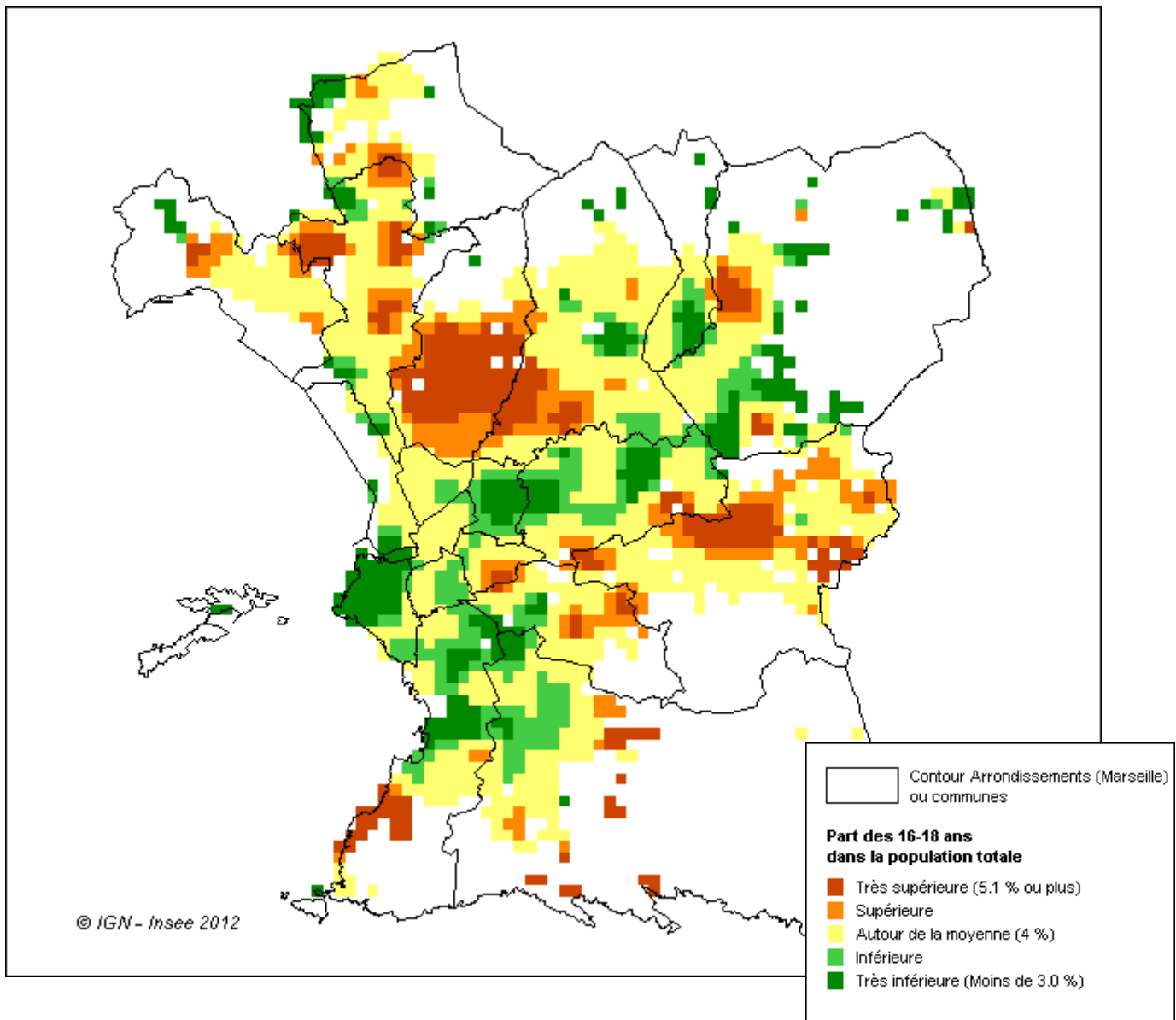
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,36	3,23	-4%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	0,76	0,47	-38%
Marche	1,28	1,19	-7%
TC urbain	1,02	1,32	29%
Deux-roues motorisés	0,27	0,19	-30%
Autres	0,03	0,06	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des personnes âgées de 16 à 18 ans dans la population totale : zones de surreprésentation

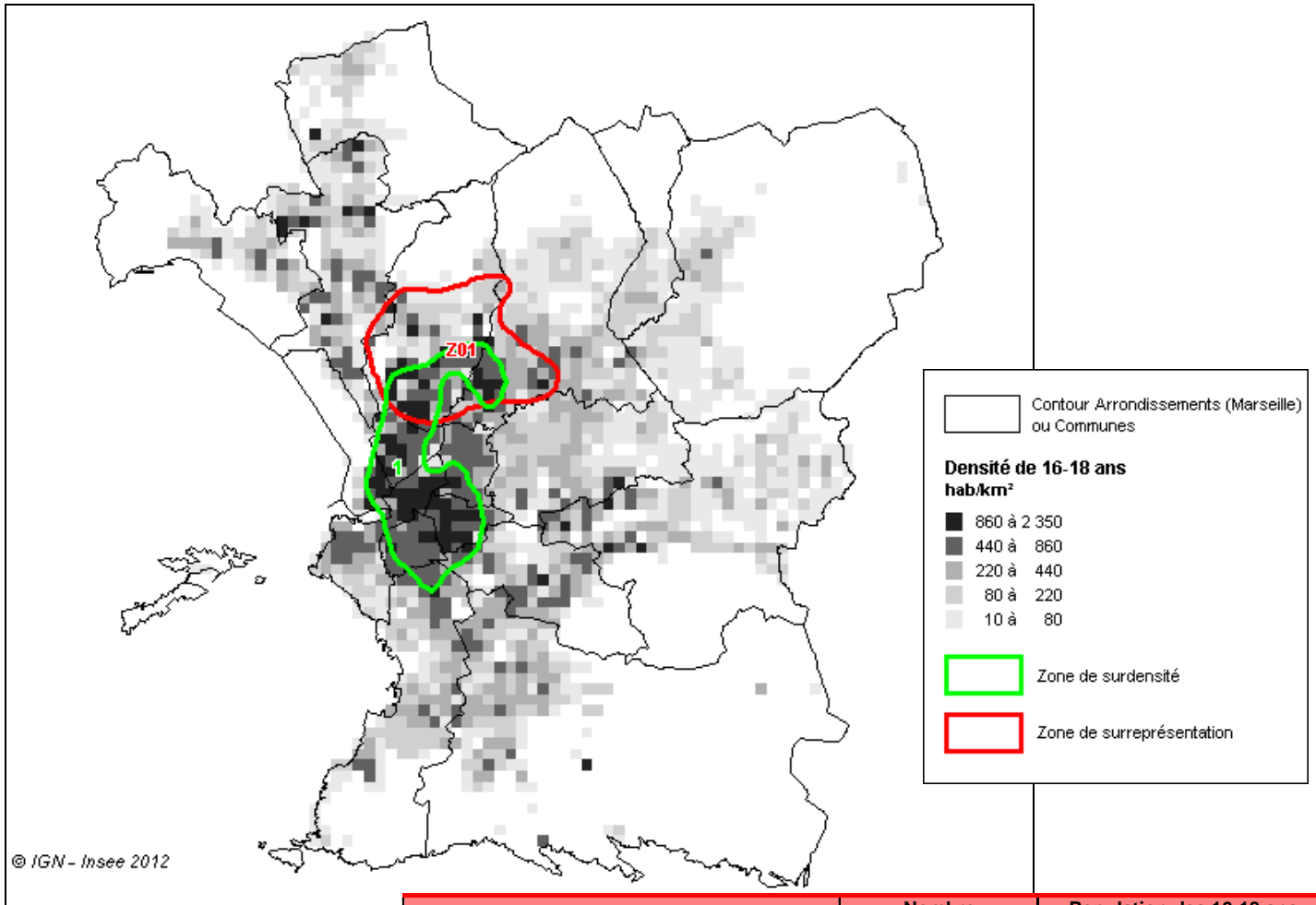


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des 16-18 ans parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité des 16-18 ans et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des 16-18 ans est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des 16-18 ans est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Population des 16-18 ans	
		Part	Nombre
Z01	110 000	5,3%	5 900
Reste territoire RTM	782 200	3,8%	29 400
Territoire RTM	892 200	4,0%	35 300
Ensemble des zones de surreprésentation	110 000	5,3%	5 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	12%	///	17%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Population des 16-18 ans	
		Part	Nombre
1	250 500	4,1%	10 200
Reste territoire RTM	641 700	3,9%	25 100
Territoire RTM	892 200	4,0%	35 300
Ensemble des zones de surdensité	250 500	4,1%	10 200
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	28%	///	29%

➤ Zones à enjeux en terme de desserte pour les 16-18 ans ?

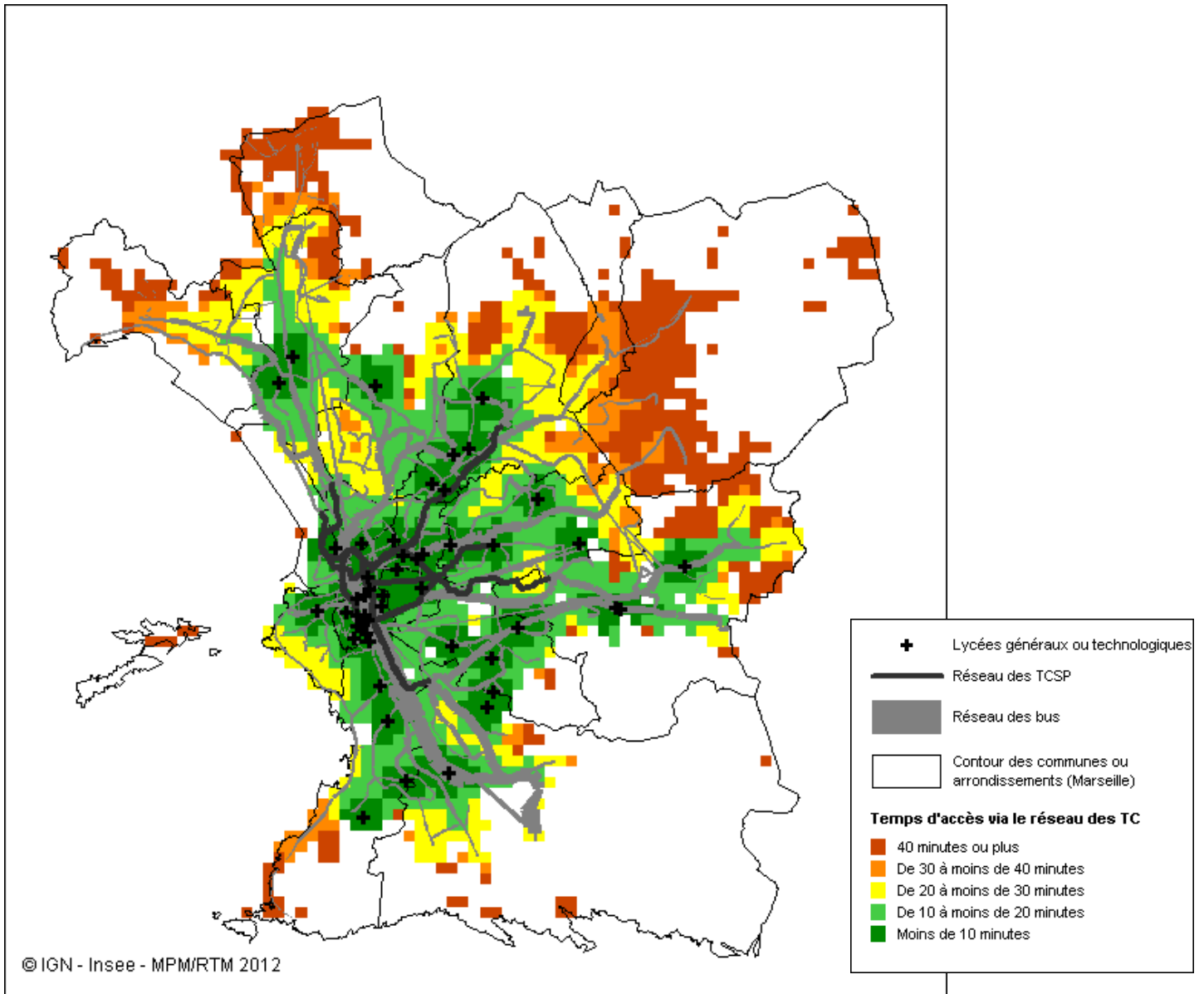
Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Population des 16-18 ans	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Le petit Canet - Bon Secours - Saint-Barthélémy - Saint-Just	55 300	5,4%	3 000
Reste territoire RTM		836 900	3,9%	32 300
Territoire RTM		892 200	4,0%	35 300
Ensemble des zones de surreprésentation		55 300	5,4%	3 000
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		6%	///	8%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

2 - Accessibilité via les transports en commun aux lycées (généraux ou technologiques et professionnels)

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux lycées généraux ou technologiques

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité au lycée général le plus proche (via le réseau des TC)

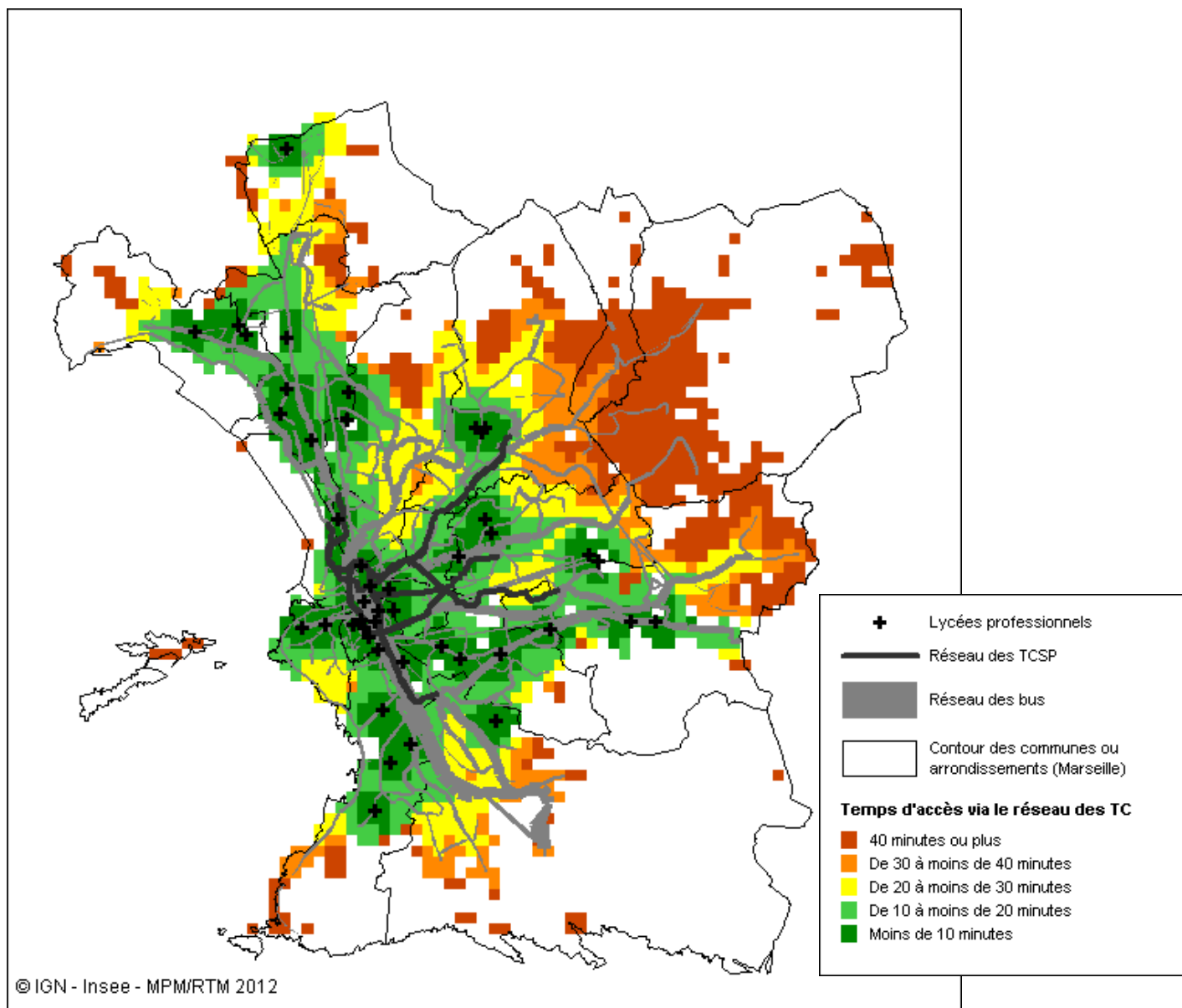
Accessibilité aux lycées généraux et technologiques

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des 16-18 ans	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	359 200	40,3%	13 200	37,4%
Entre 10 et 20 minutes	313 100	35,1%	12 600	35,7%
Entre 20 et 30 minutes	151 000	16,9%	6 500	18,4%
Entre 30 et 40 minutes	29 600	3,3%	1 200	3,4%
Plus de 40 minutes	39 400	4,4%	1 700	4,8%
Territoire MPM	892 200	100,0%	35 300	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux lycées professionnels

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité au lycée professionnel le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux lycées professionnels

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des 16-18 ans	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	337 400	37,8%	12 300	34,8%
Entre 10 et 20 minutes	290 000	32,5%	11 600	32,9%
Entre 20 et 30 minutes	172 900	19,4%	7 600	21,5%
Entre 30 et 40 minutes	46 400	5,2%	1 900	5,4%
Plus de 40 minutes	45 500	5,1%	1 900	5,4%
Territoire MPM	892 200	100,0%	35 300	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

II.3 - Les étudiants

1 - Lieu de résidence des étudiants

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 2009

Étudiants en 2007

	Nbre	%
Marseille	44 300	96,7%
Allauch	800	1,7%
Plan-de-Cuques	400	0,9%
Septèmes-les-Vallons	300	0,7%
Ensemble RTM	45 800	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

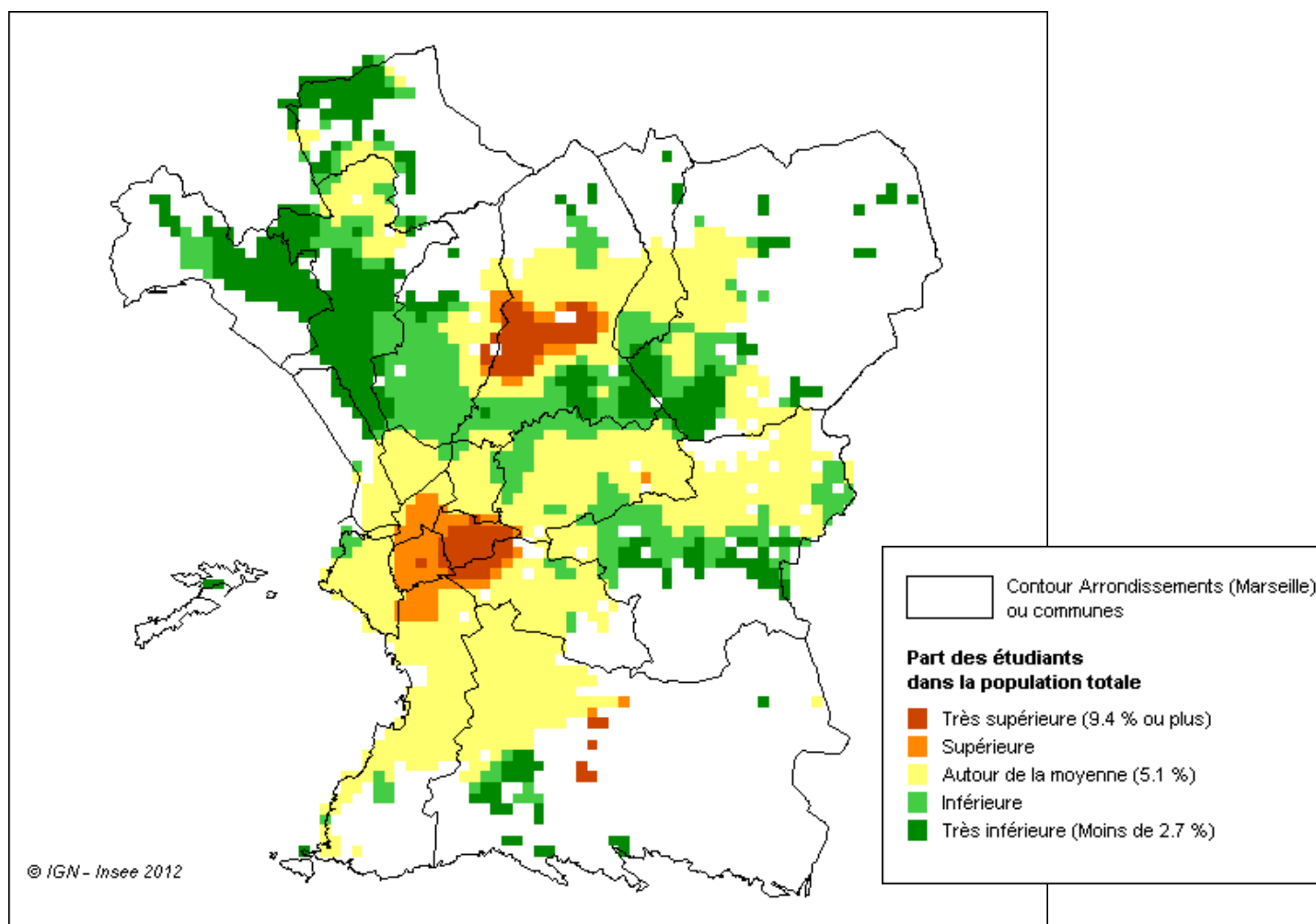
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,34	3,58	7%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	1,38	1,28	-7%
Marche	1,19	1,15	-3%
TC urbain	0,61	0,93	52%
Deux-roues motorisés	0,09	0,09	ns
Autres	0,07	0,13	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des étudiants dans la population totale : zones de surreprésentation

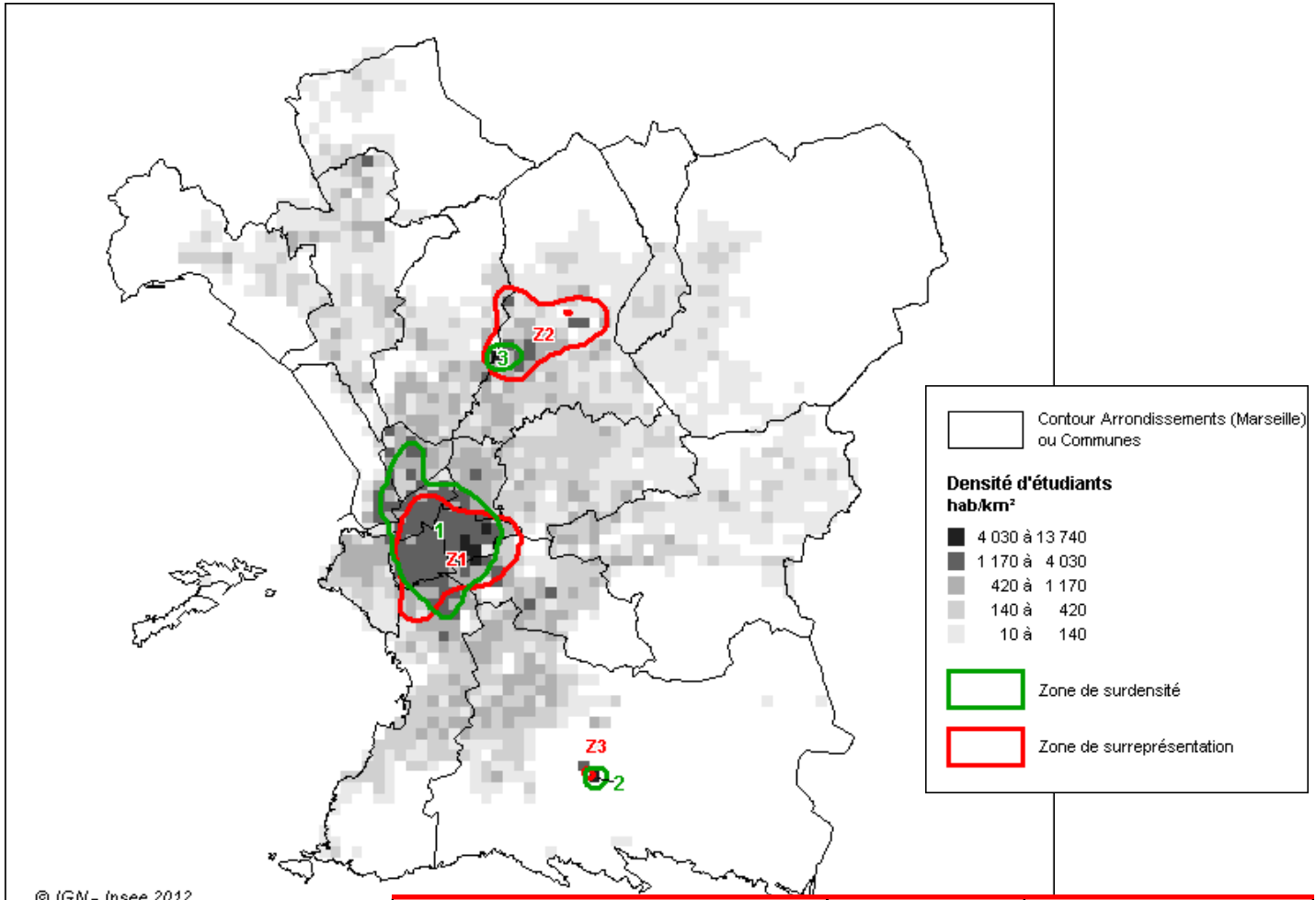


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des étudiants parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

► Densité des étudiants et les zones de surreprésentation et de surdensité



© IGN - Insee 2012

Note de lecture : la part des étudiants est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des étudiants est nettement supérieure à la moyenne dans les zones en vert (1 par exemple).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Population des étudiants	
		Part	Nombre
Z01	135 500	10,2%	13 800
Z02	20 300	14,4%	2 900
Z03	1 700	71,5%	1 200
Reste territoire RTM	734 600	3,8%	27 800
Territoire RTM	892 200	5,1%	45 800
Ensemble des zones de surreprésentation	157 500	11,4%	17 900
Part de la population d'intérêt représentée par	18%	///	39%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Population des étudiants	
		Part	Nombre
1	191 300	8,8%	16 800
2	1 700	71,5%	1 200
3	3 500	27,1%	900
Reste territoire RTM	695 700	3,9%	26 900
Territoire RTM	892 200	5,1%	45 800
Ensemble des zones de surreprésentation	196 500	9,6%	18 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	22%	///	41%

► Zones à enjeux en terme de desserte pour les étudiants ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Population des étudiants	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Centre Ville	124 800	10,4%	13 000
Z02 et 3	Saint-Jérôme	3 500	27,1%	900
Z03 et 2	Luminy	1 700	71,5%	1 200
Reste territoire RTM		762 200	4,0%	30 700
Territoire RTM		892 200	5,1%	45 800
Ensemble des zones de surreprésentation		130 000	11,6%	15 100
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		15%	///	33%

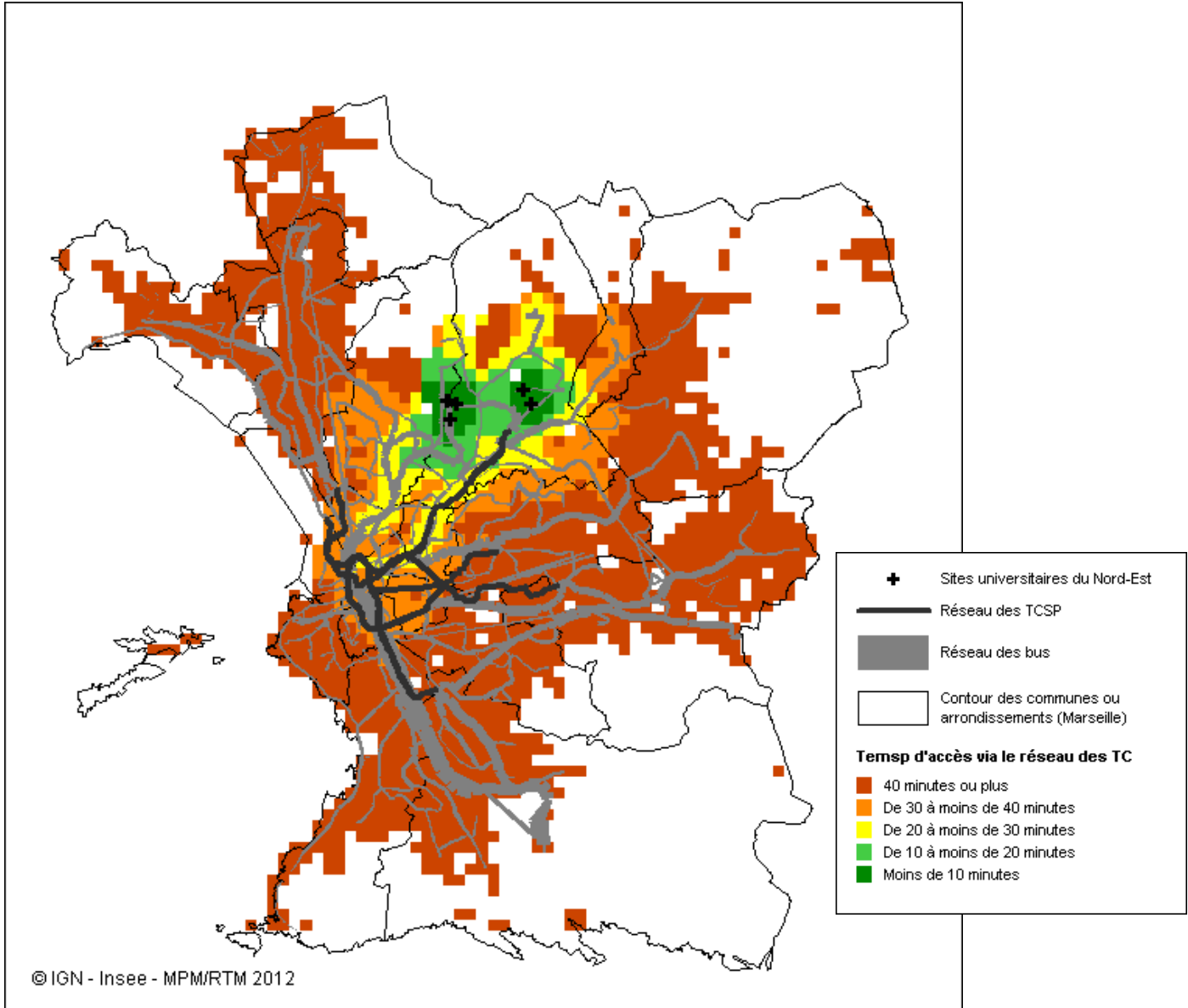
Source : Insee, estimation composite RP 2007

2 - Accessibilité via les transports en commun à trois sites universitaires

1 Sites du nord-est (Saint-Jérôme et Château-Gombert)

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux sites universitaires du nord-est

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité au site universitaire du nord-est le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux sites universitaires du nord-est (Saint Jérôme et Château-Gombert)

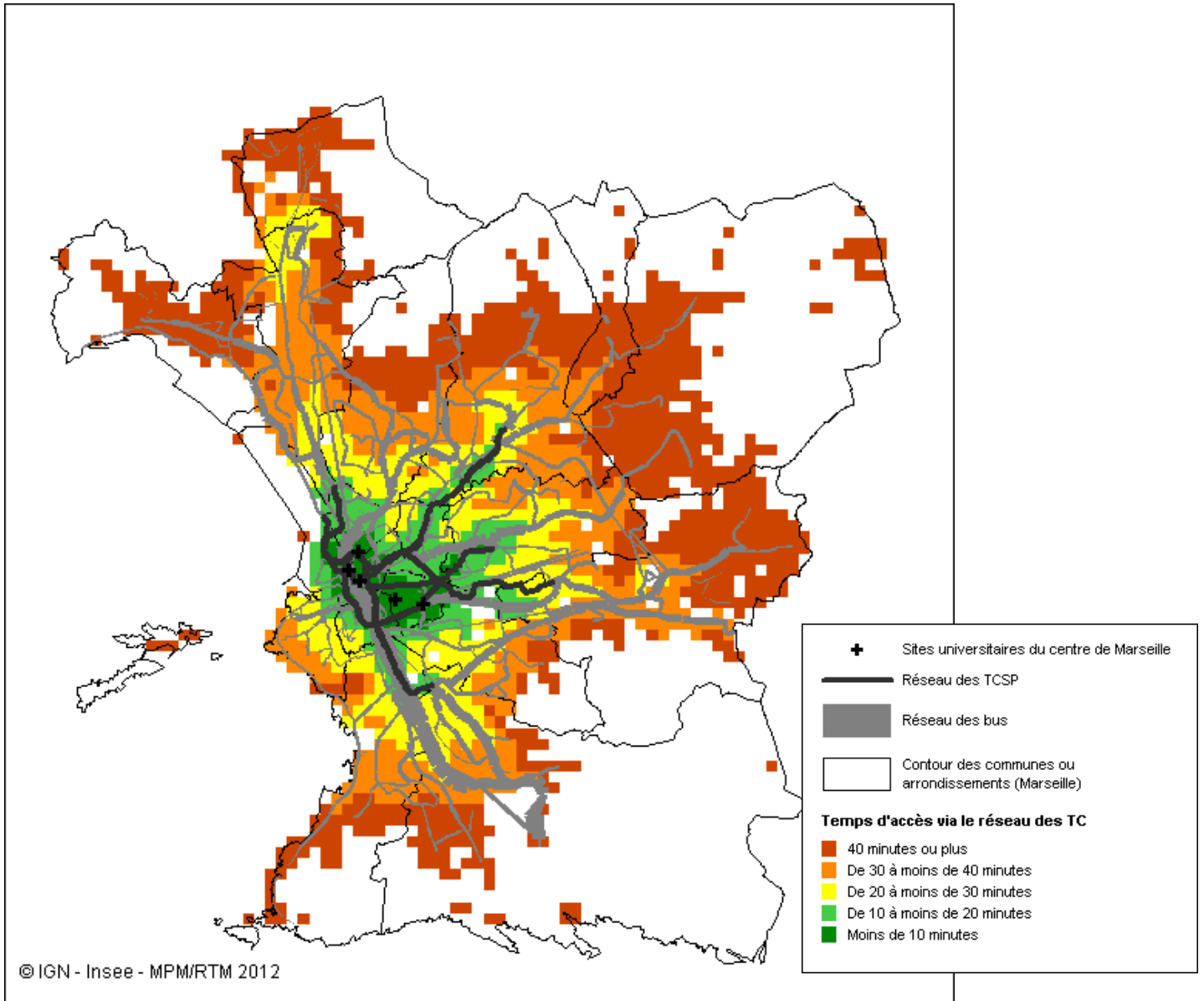
Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des étudiants	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	13 800	1,5%	2 000	4,4%
Entre 10 et 20 minutes	44 400	5,0%	2 300	5,0%
Entre 20 et 30 minutes	104 000	11,7%	4 300	9,4%
Entre 30 et 40 minutes	237 600	26,6%	15 600	34,1%
Plus de 40 minutes	492 400	55,2%	21 700	47,4%
Territoire MPM	892 200	100,0%	45 800	100,0%

Sources : Insee, estimation composite RP 2007

2 Sites du centre de Marseille (Canebière, Saint-Charles, Timone, Conception)

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux sites universitaires du centre de Marseille

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité aux sites universitaires du centre de Marseille le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux sites universitaires du centre-ville (Canebière, Saint-Charles, Timone, Conception)

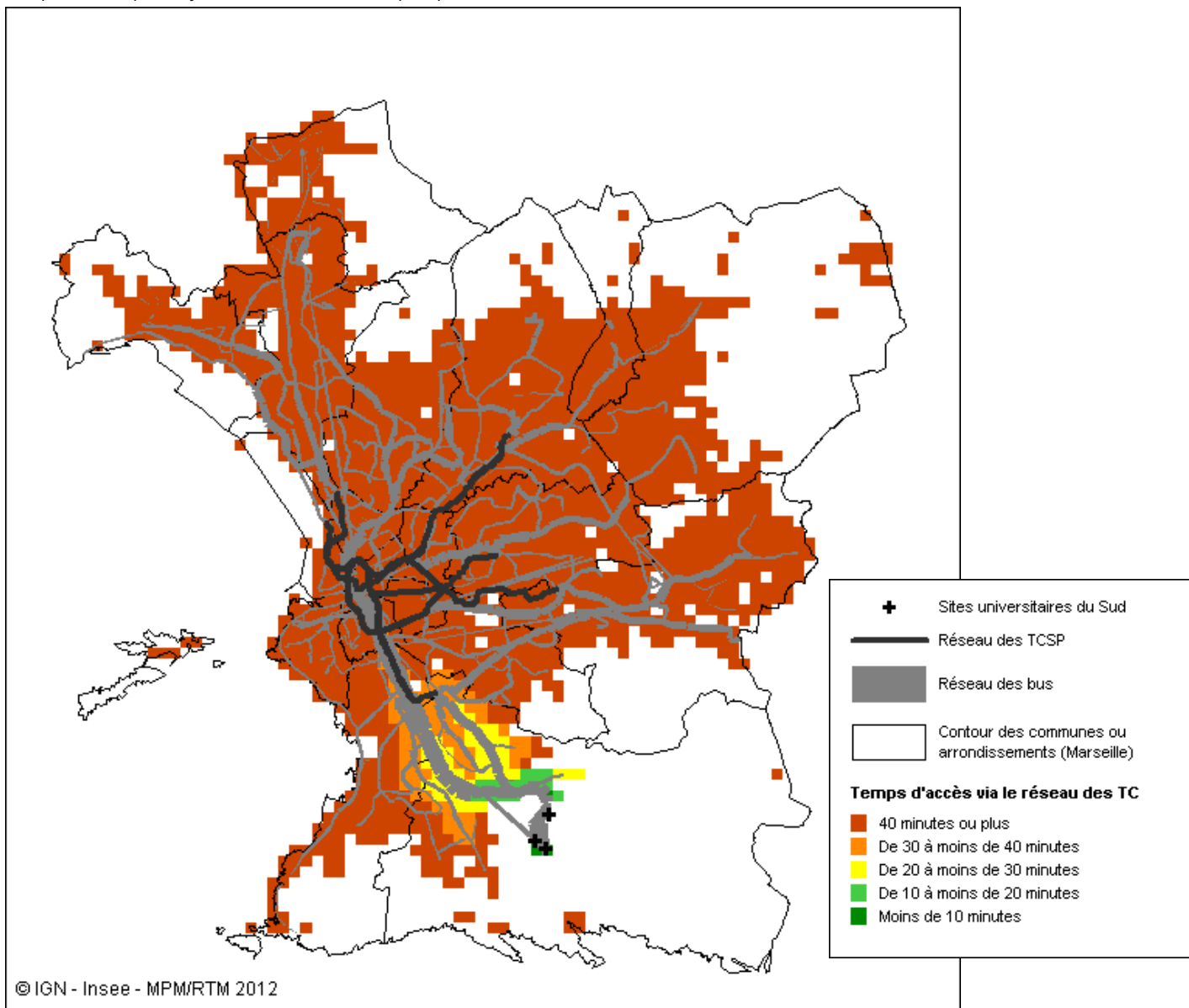
Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des étudiants	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	117 500	13,2%	11 200	24,5%
Entre 10 et 20 minutes	175 800	19,7%	9 600	21,0%
Entre 20 et 30 minutes	221 900	24,9%	9 000	19,7%
Entre 30 et 40 minutes	233 800	26,2%	9 900	21,6%
Plus de 40 minutes	143 100	16,0%	6 200	13,5%
Territoire MPM	892 200	100,0%	45 800	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

3 Sites du sud (Luminy)

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux sites universitaires du sud

Temps d'accès pour rejoindre l'établissement le plus proche



© IGN - Insee - MPM/RTM 2012

Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité aux sites universitaires du sud le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux sites universitaires du sud (Luminy)

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Population des étudiants	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	2 000	0,2%	1 300	2,8%
Entre 10 et 20 minutes	5 400	0,6%	200	0,4%
Entre 20 et 30 minutes	28 700	3,2%	1 400	3,1%
Entre 30 et 40 minutes	60 800	6,8%	3 100	6,8%
Plus de 40 minutes	795 300	89,1%	39 700	86,7%
Territoire MPM	892 200	100,0%	45 800	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

III - Déplacements pour le travail

III.1 - Les chômeurs (au sens du recensement de la population)

1 - Lieu de résidence des chômeurs

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Chômeurs en 2007

	Nbre	%
Marseille	63 700	97,4%
Allauch	700	1,1%
Plan-de-Cuques	400	0,6%
Septèmes-les-Vallons	600	0,9%
Ensemble RTM	65 400	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

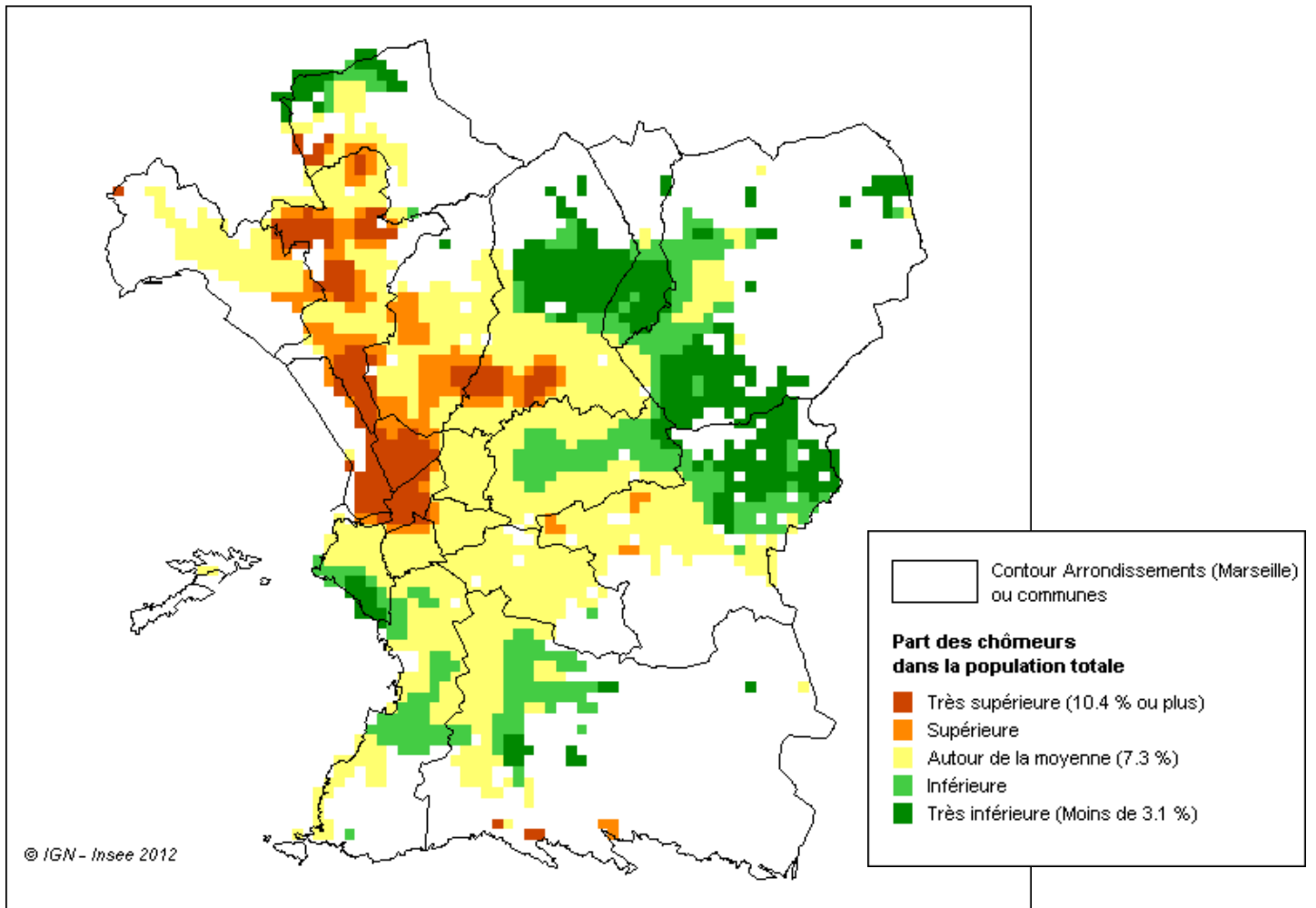
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	3,66	3,70	1%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	1,56	1,16	-26%
Marche	1,63	1,74	7%
TC urbain	0,37	0,66	78%
Deux-roues motorisés	0,08	0,11	ns
Autres	0,02	0,03	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des chômeurs dans la population totale : zones de surreprésentation

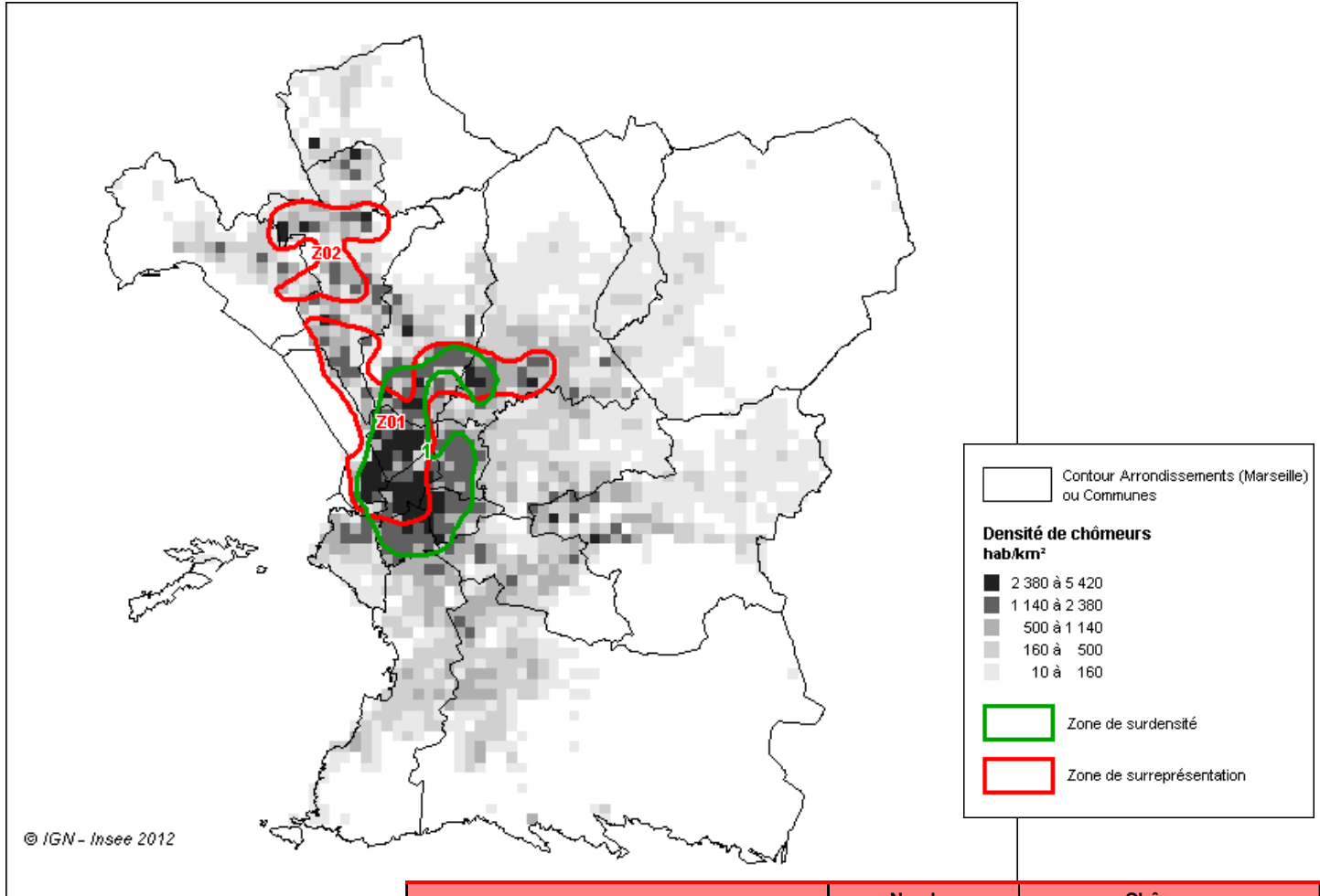


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des chômeurs parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité de chômeurs et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des chômeurs est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des chômeurs est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Chômeurs	
		Part	Nombre
Z01	199 100	11,3%	22 400
Z02	33 200	11,0%	3 700
Reste territoire RTM	659 900	6,0%	39 300
Territoire RTM	892 200	7,3%	65 400
Ensemble des zones de surreprésentation	232 300	11,2%	26 100
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	26%	///	40%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Chômeurs	
		Part	Nombre
1	260 400	9,8%	25 600
Reste territoire RTM	631 800	6,3%	39 800
Territoire RTM	892 200	7,3%	65 400
Ensemble des zones de surdensité	260 400	9,8%	25 600
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	29%	///	39%

➤ Zones à enjeux en terme de desserte pour les chômeurs ?

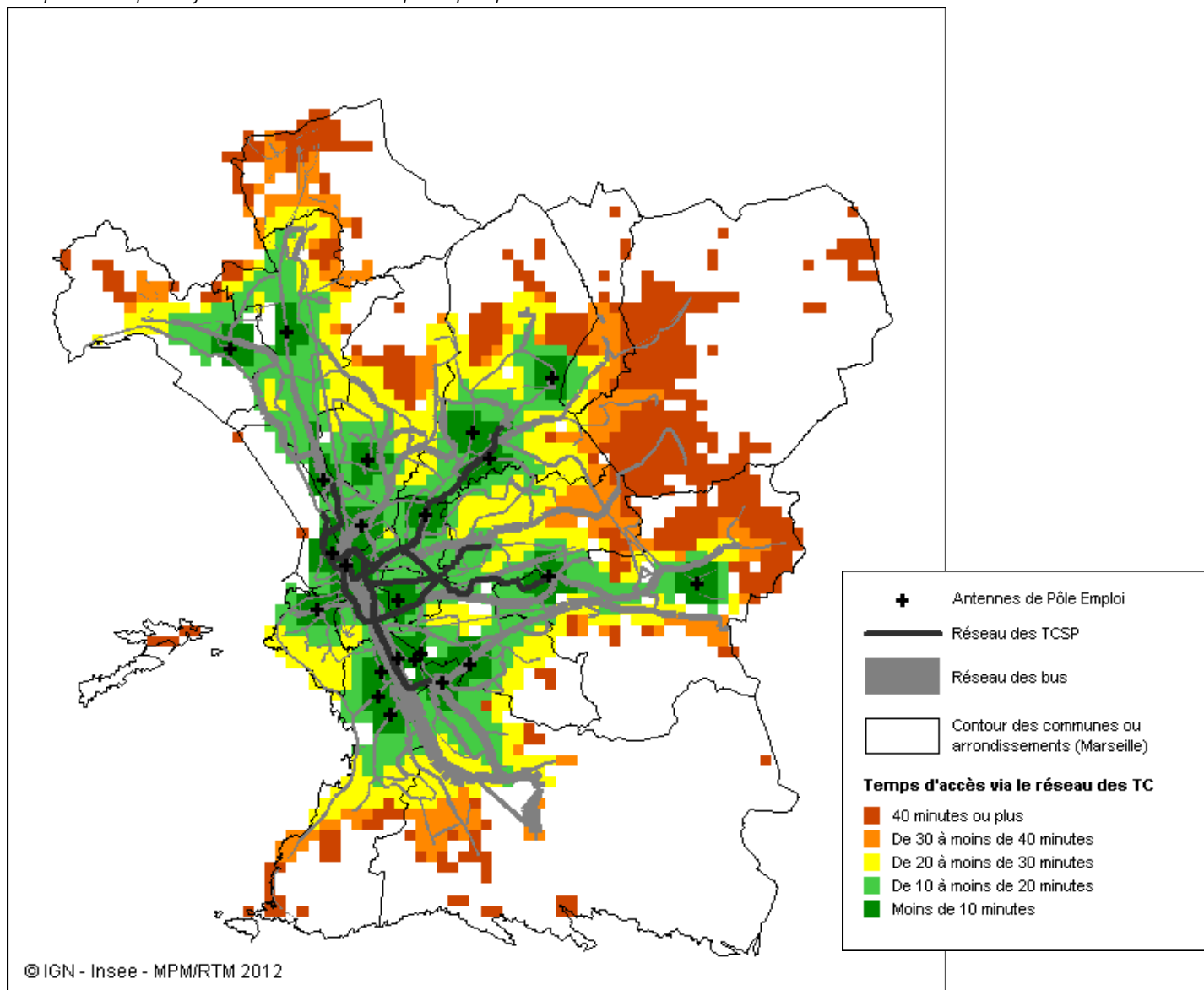
Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Chômeurs	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Centre-ville - Bon Secours - est de St-Barthélemy	150 800	11,5%	17 300
Reste territoire RTM		741 400	6,5%	48 100
Territoire RTM		892 200	7,3%	65 400
Ensemble des zones de surreprésentation		150 800	11,5%	17 300
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		17%	///	26%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

2 - Accessibilité via les transports en commun aux antennes de Pôle emploi

➤ Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux antennes de Pôle emploi

Temps d'accès pour rejoindre l'antenne Pôle emploi la plus proche



Note : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

➤ Répartition de la population selon son accessibilité à une antenne de Pôle emploi la plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux antennes de Pôle emploi

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Chômeurs	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	263 500	29,5%	23 100	35,3%
Entre 10 et 20 minutes	341 400	38,3%	25 200	38,6%
Entre 20 et 30 minutes	195 900	22,0%	13 100	20,0%
Entre 30 et 40 minutes	47 400	5,3%	2 300	3,6%
Plus de 40 minutes	44 000	4,9%	1 700	2,6%
Territoire MPM	892 200	100,0%	65 400	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

III.2 - Les actifs occupés

1 - Lieu de résidence

1 Actifs occupés

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Actifs occupés en 2007

	Nbre	%
Marseille	298 800	94,9%
Allauch	7 900	2,5%
Plan-de-Cuques	4 200	1,3%
Septèmes-les-Vallons	3 800	1,2%
Ensemble RTM	314 700	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

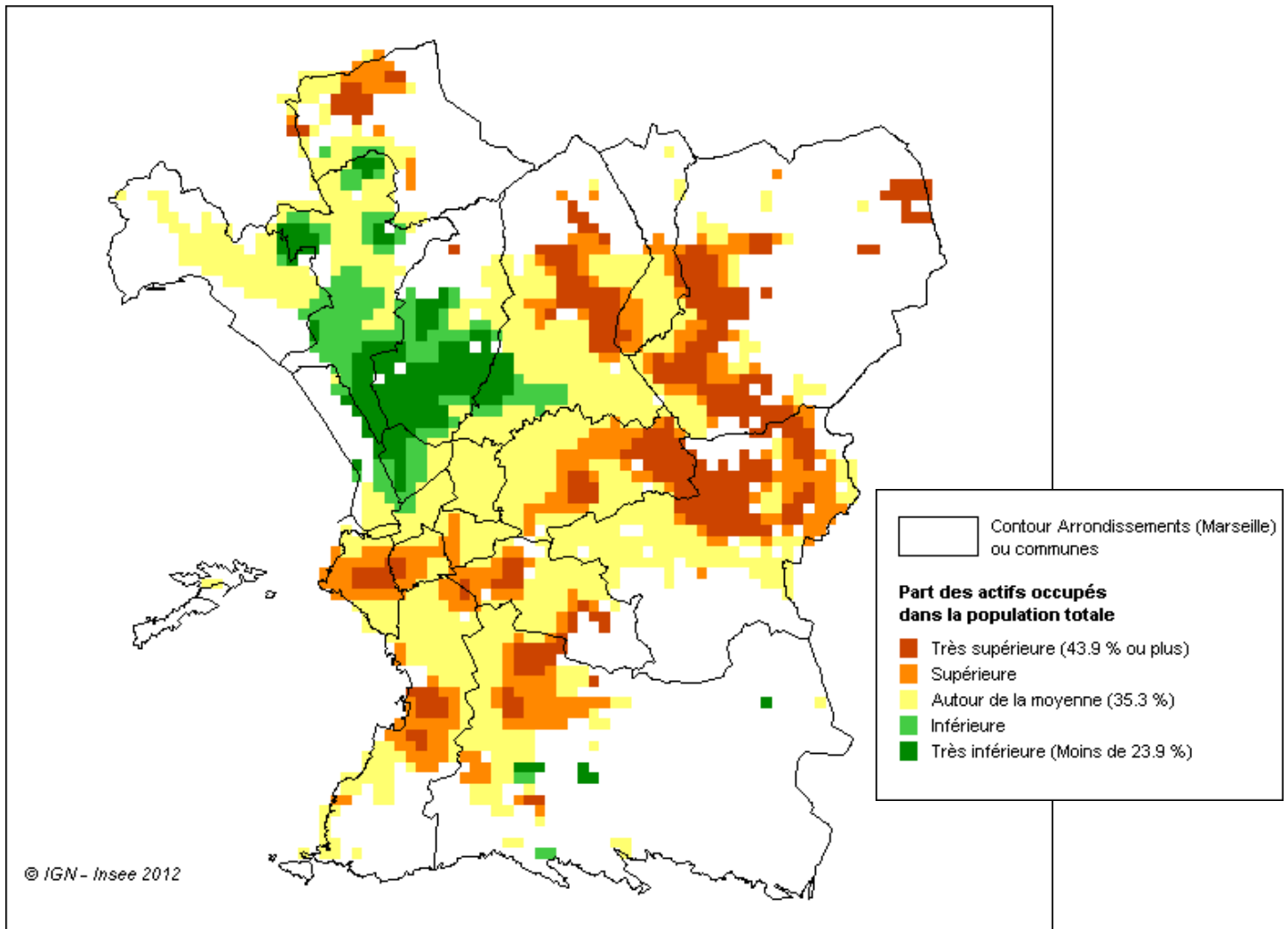
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	4,10	4,35	6%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	2,61	2,34	-10%
Marche	0,97	1,21	25%
TC urbain	0,35	0,48	37%
Deux-roues motorisés	0,09	0,19	111%
Autres	0,08	0,13	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des actifs occupés dans la population totale : zones de surreprésentation

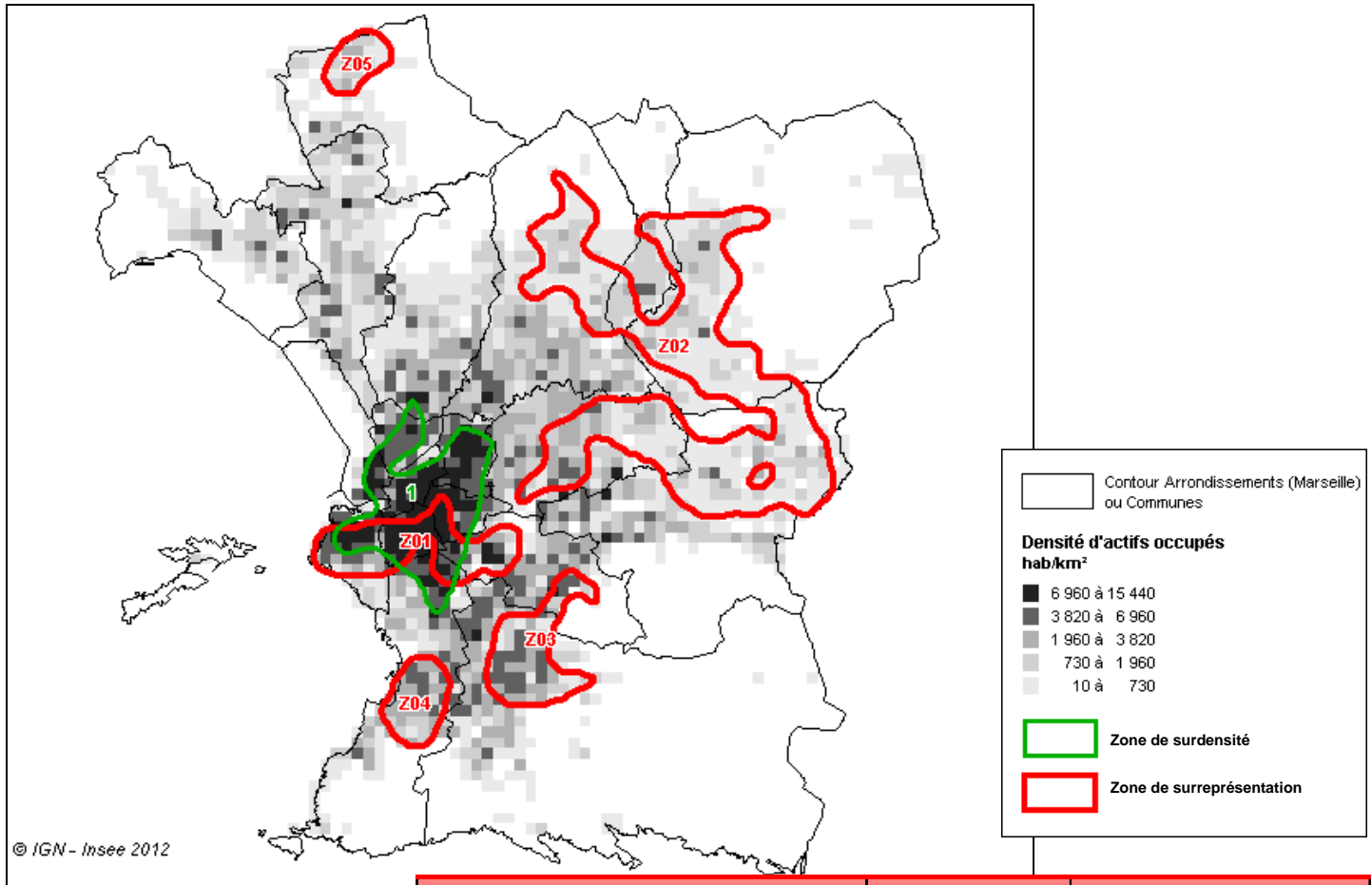


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des actifs occupés parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité d'actifs occupés et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des actifs occupés est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des actifs occupés est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Actifs occupés	
		Part	Nombre
Z01	91 800	43,8%	40 200
Z02	67 600	45,5%	30 700
Z03	35 300	44,2%	15 600
Z04	20 400	43,6%	8 900
Z05	5 100	44,4%	2 300
Reste territoire RTM	672 000	32,3%	217 000
Territoire RTM	892 200	35,3%	314 700
Ensemble des zones de surreprésentation	220 200	44,4%	97 700
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	25%	///	31%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Actifs occupés	
		Part	Nombre
1	240 100	37,2%	89 300
Reste territoire RTM	652 100	34,6%	225 400
Territoire RTM	892 200	35,3%	314 700
Ensemble des zones de surdensité	240 100	37,2%	89 300
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	27%	///	28%

➤ Zones à enjeux en terme de desserte pour les actifs occupés ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Actifs occupés	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Rouet - Menpenti - Baille - St Lambert	69 400	43,6%	30 200
Reste territoire RTM		822 800	34,6%	284 500
Territoire RTM		892 200	35,3%	314 700
Ensemble des zones de		69 400	43,6%	30 200
Part de la population d'intérêt		8%	///	10%

Sources : Insee, estimation composite RP 2007

2 Actifs occupés à temps partiel

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Actifs occupés en 2007

	Nbre	%
Marseille	298 800	94,9%
Allauch	7 900	2,5%
Plan-de-Cuques	4 200	1,3%
Septèmes-les-Vallons	3 800	1,2%
Ensemble RTM	314 700	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

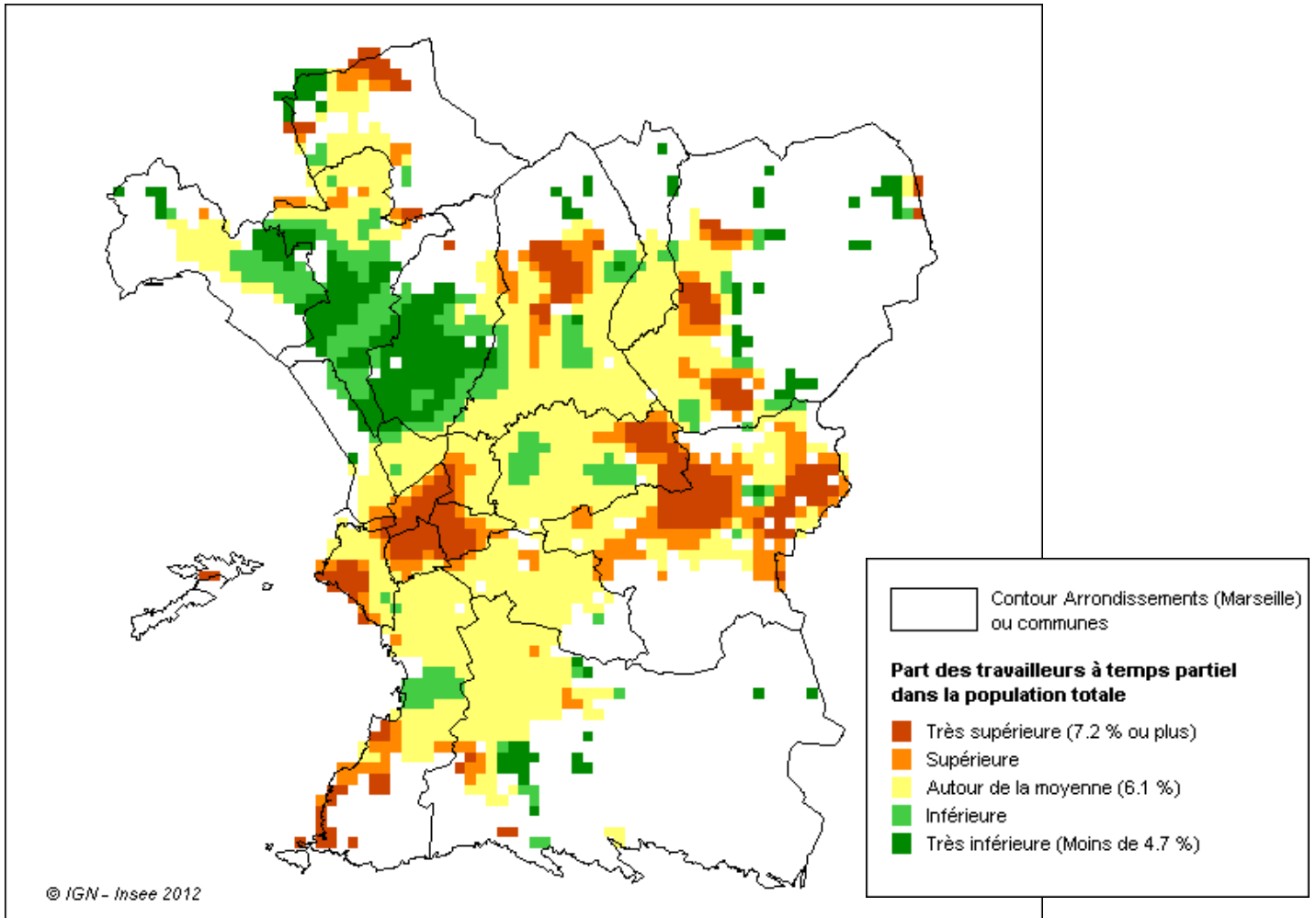
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	4,10	4,35	6%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	2,61	2,34	-10%
Marche	0,97	1,21	25%
TC urbain	0,35	0,48	37%
Deux-roues motorisés	0,09	0,19	111%
Autres	0,08	0,13	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des actifs occupés à temps partiel dans la population totale : zones de surreprésentation

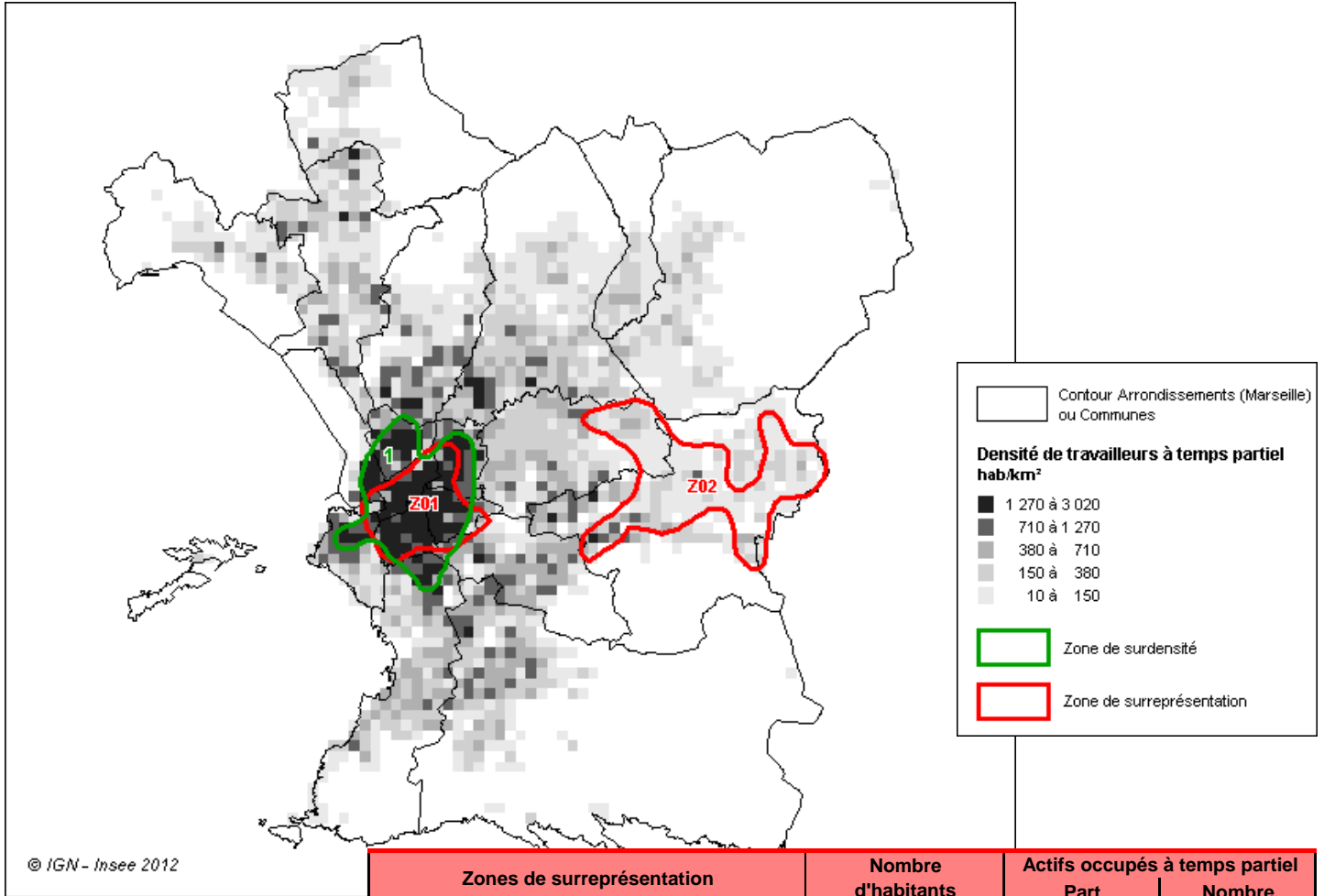


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des actifs occupés à temps partiel parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

► Densité d'actifs occupés à temps partiel et les zones de surreprésentation et de surdensité



© IGN - Insee 2012

Note de lecture : la part des actifs occupés à temps partiel est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des actifs occupés à temps partiel est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Actifs occupés à temps partiel	
		Part	Nombre
Z01	140 800	7,6%	10 800
Z02	36 400	7,3%	2 600
Reste territoire RTM	715 000	5,7%	40 900
Territoire RTM	892 200	6,1%	54 300
Ensemble des zones de surreprésentation	177 200	7,6%	13 400
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	20%	///	25%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Actifs occupés à temps partiel	
		Part	Nombre
1	233 000	7,0%	16 300
Reste territoire RTM	659 200	5,8%	38 000
Territoire RTM	892 200	6,1%	54 300
Ensemble des zones de surdensité	233 000	7,0%	16 300
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	26%	///	30%

Zones à enjeux en terme de desserte pour les actifs occupés à temps partiel ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Actifs occupés à temps partiel	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Centre-ville	132 100	7,7%	10 100
Reste territoire RTM		760 100	5,8%	44 200
Territoire RTM		892 200	6,1%	54 300
Ensemble des zones de surreprésentation		132 100	7,6%	10 100
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		15%	///	19%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

③ Actifs occupés déclarant utiliser la voiture pour aller travailler

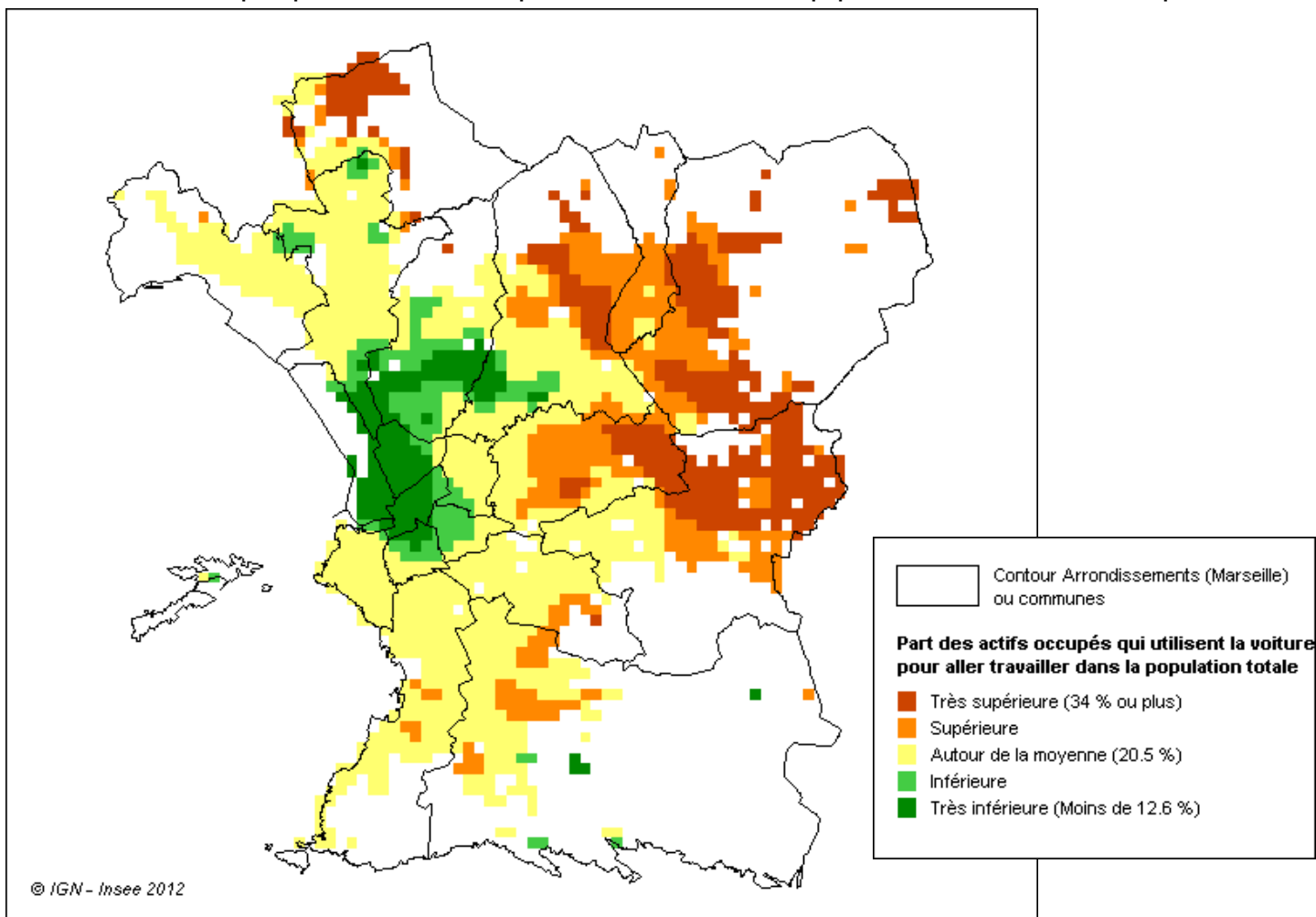
➤ Données de cadrage

Actifs occupés utilisant la voiture pour aller travailler en 2007

	Nbre	%
Marseille	170 000	93,0%
Allauch	6 300	3,4%
Plan-de-Cuques	3 100	1,7%
Septèmes-les-Vallons	3 300	1,8%
Ensemble RTM	182 700	100,0%

Source : Insee, RP 2007

➤ Part des actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler dans la population totale : zones de surreprésentation

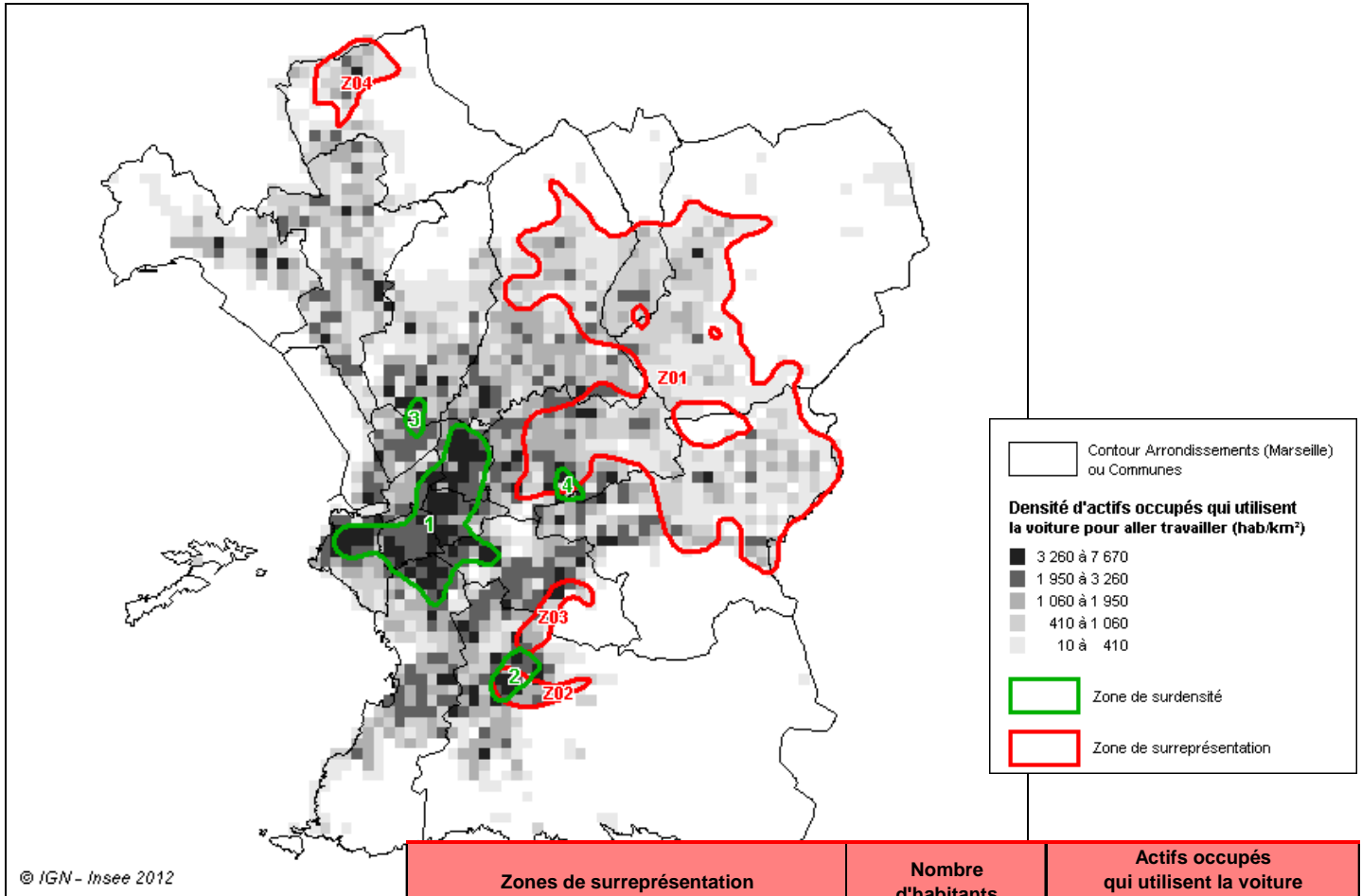


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

➤ Densité des actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler et les zones de surreprésentation et de surdensité



© IGN - Insee 2012

Note de lecture : la part des actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler est nettement supérieure à la moyenne dans les zones en vert (1 par exemple).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
		Part	Nombre
Z01	96 700	34,1%	33 000
Z02	10 900	31,7%	3 500
Z03	10 200	33,3%	3 400
Z04	5 400	28,3%	2 400
Reste territoire RTM	769 000	18,3%	140 700
Territoire RTM	892 200	20,5%	182 700
Ensemble des zones de surreprésentation	123 200	34,1%	42 000
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	14%	///	23%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
		Part	Nombre
1	176 700	16,8%	29 800
2	10 200	30,4%	3 100
3	10 600	12,5%	1 300
4	3 600	32,0%	1 200
Reste territoire RTM	691 100	21,3%	147 300
Territoire RTM	892 200	20,5%	182 700
Ensemble des zones de surdensité	201 100	17,6%	35 400
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	23%	///	19%

Zones à enjeu en terme de desserte pour les actifs occupés qui utilisent la voiture pour aller travailler ?

Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Actifs occupés qui utilisent la voiture	
			Part	Nombre
Z02 et 2	Mazargues - Valmante	4 600	32,4%	1 500
Reste territoire RTM		887 600	20,4%	181 200
Territoire RTM		892 200	20,5%	182 700
Ensemble des zones de surreprésentation		4 600	32,4%	1 500
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		1%	///	1%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

4 Actifs occupés salariés au lieu de résidence

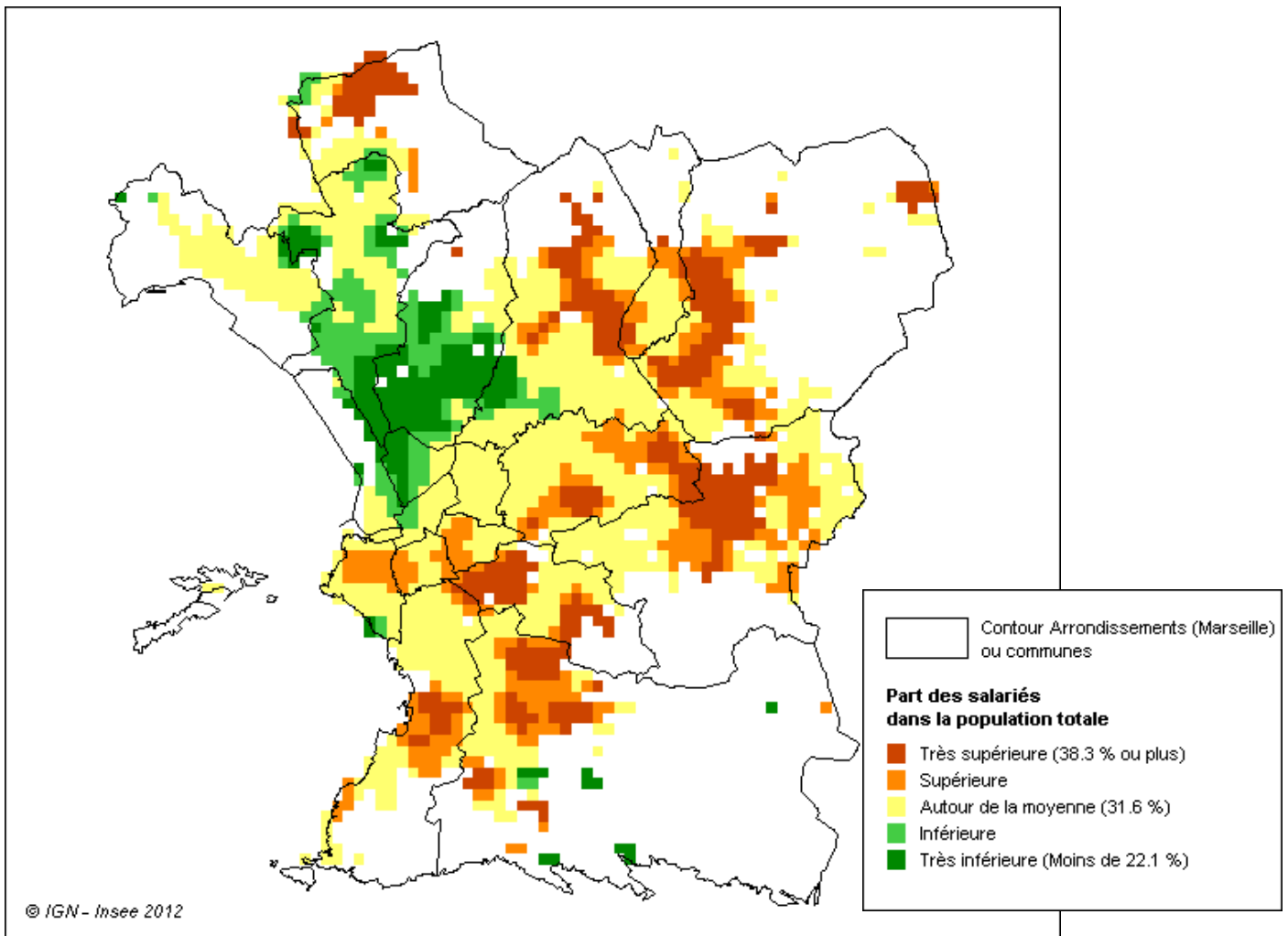
➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 2009

Actifs occupés salariés en 2007 au lieu de résidence

	Nbre	%
Marseille	268 400	95,1%
Allauch	6 800	2,4%
Plan-de-Cuques	3 600	1,3%
Septèmes-les-Vallons	3 500	1,2%
Ensemble RTM	282 300	100,0%

Sources : Insee, RP 2007 ; Agam ; CETE, EMD 2009

➤ Part des salariés au lieu de résidence dans la population totale : zones de surreprésentation

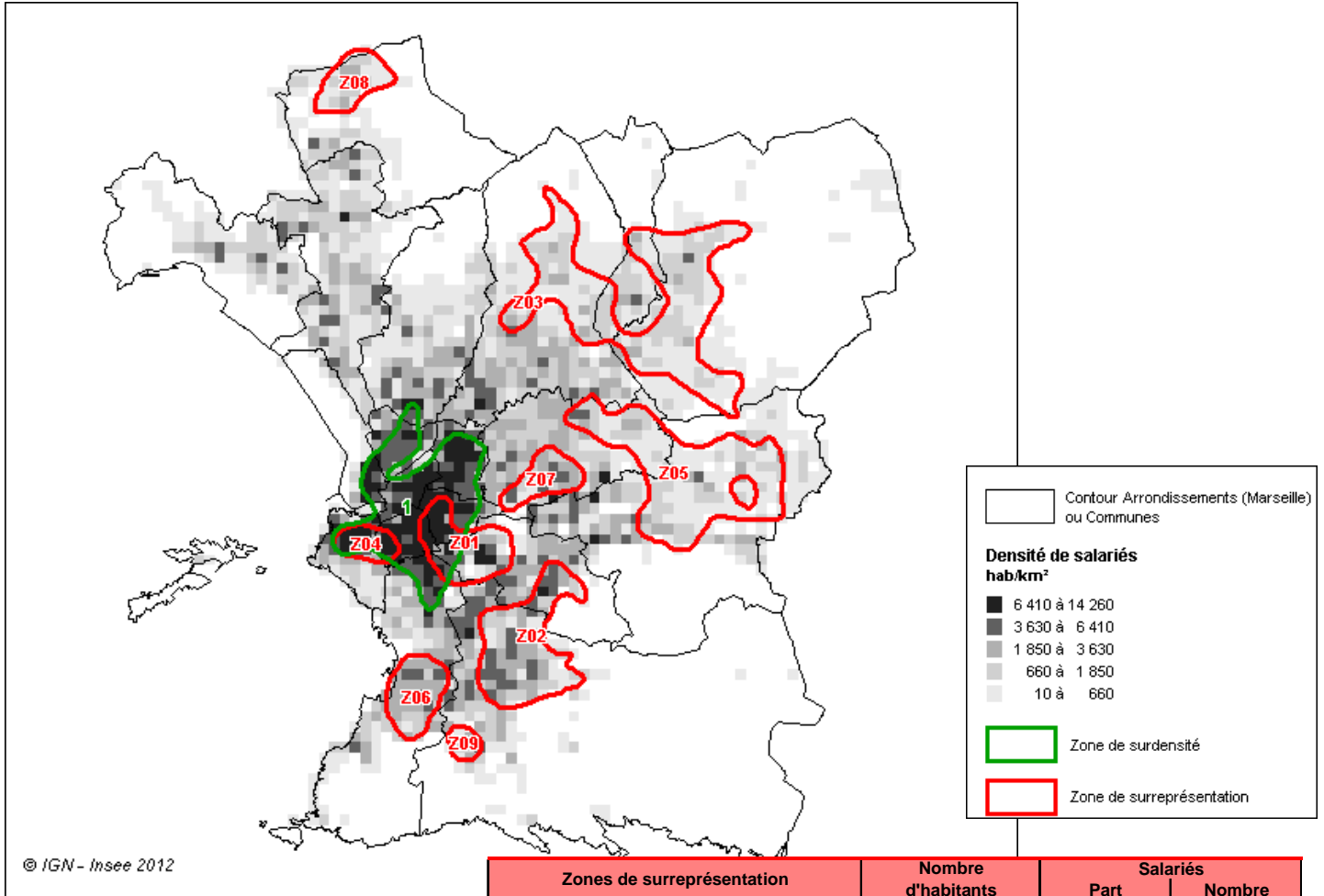


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des actifs occupés salariés parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

► Densité de salariés au lieu de résidence et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des actifs occupés salariés est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des actifs occupés salariés est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Salariés	
		Part	Nombre
Z01	58 100	39,6%	23 000
Z02	43 300	39,2%	17 000
Z03	30 500	39,8%	12 100
Z04	28 500	38,1%	10 900
Z05	25 800	39,6%	10 200
Z06	20 400	38,3%	7 800
Z07	12 900	40,0%	5 100
Z08	5 200	41,0%	2 100
Z09	3 500	40,8%	1 400
Reste territoire RTM	664 000	29,0%	192 700
Territoire RTM	892 200	31,6%	282 300
Ensemble des zones de surreprésentation	228 200	39,3%	89 600
<i>Part de la population d'intérêt représentée par les zones</i>	<i>26%</i>	<i>///</i>	<i>32%</i>

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Salariés	
		Part	Nombre
1	244 800	32,7%	80 100
Reste territoire RTM	647 400	31,2%	202 200
Territoire RTM	892 200	31,6%	282 300
Ensemble des zones de surreprésentation	244 800	32,7%	80 100
<i>Part de la population d'intérêt représentée par les zones</i>	<i>27%</i>	<i>///</i>	<i>28%</i>

► Zones à enjeux en terme de desserte pour les salariés (au lieu de résidence) ?

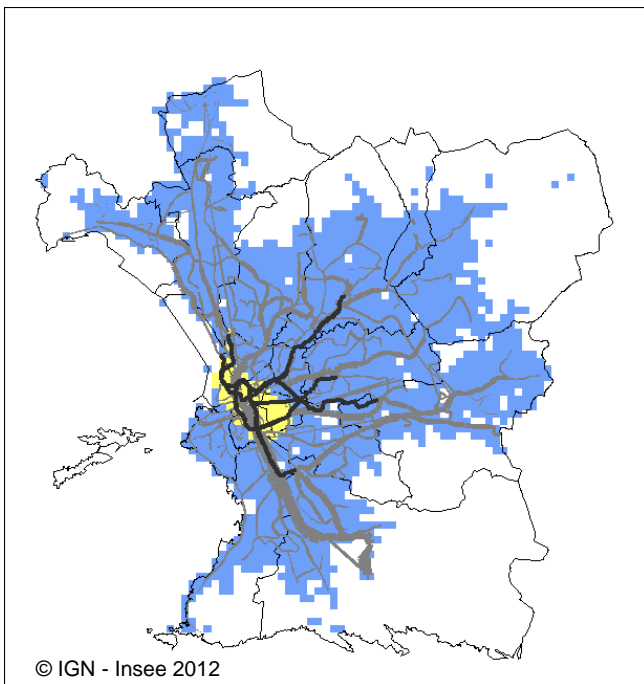
Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Salariés	
			Part	Nombre
Z01 et 1	Menpenti - Rouet - Baille	39 200	38,8%	15 200
Z04 et 1	St Lambert - Vauban	21 900	38,3%	8 400
Reste territoire RTM		831 100	31,1%	258 700
Territoire RTM		892 200	31,6%	282 300
Ensemble des zones de surreprésentation		61 100	38,6%	23 600
<i>Part de la population d'intérêt représentée par les zones</i>		<i>7%</i>	<i>///</i>	<i>8%</i>

Source : Insee, estimation composite RP 2007

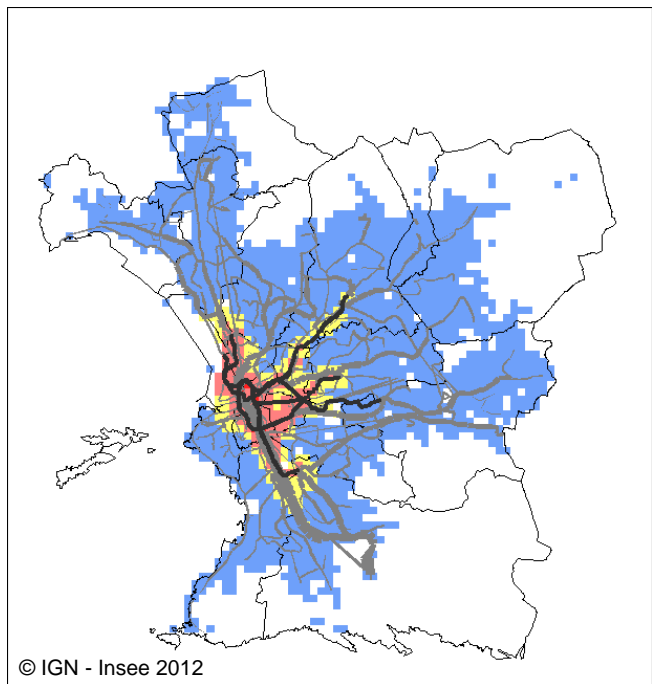
2 - Accessibilité des salariés à leur emploi via les transports en commun

➤ Part des emplois salariés 2009 accessibles via les transports en commun ...

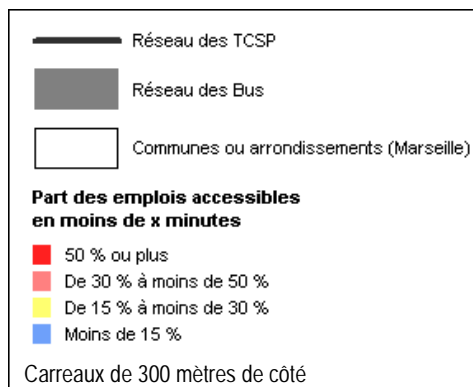
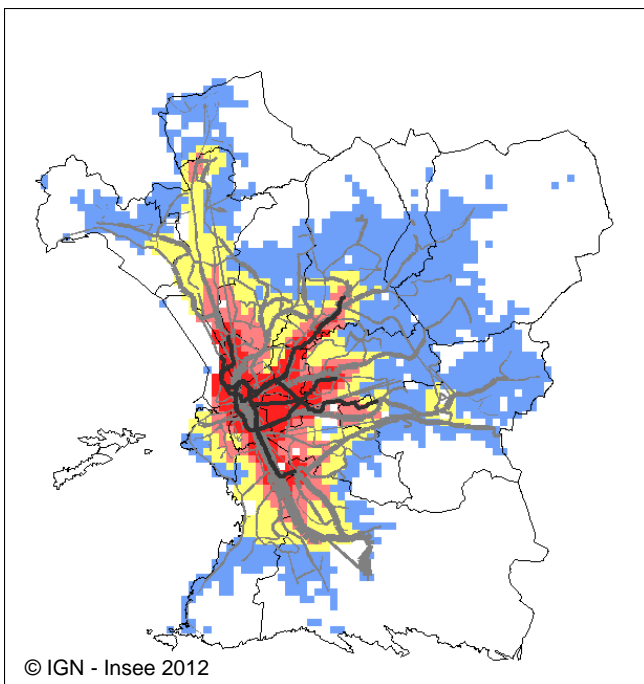
... en moins de 20 minutes



... en moins de 30 minutes



... en moins de 40 minutes



Note de lecture : les zones en rouge représentent les endroits du territoire où 50 % ou plus des 330 000 emplois salariés du bassin centre sont accessibles en moins de 40 minutes. En jaune, les endroits où entre 15 et moins de 30 % le sont.

Source : Insee, Clap géolocalisé 2009

IV - Zoom sur trois pôles d'activité

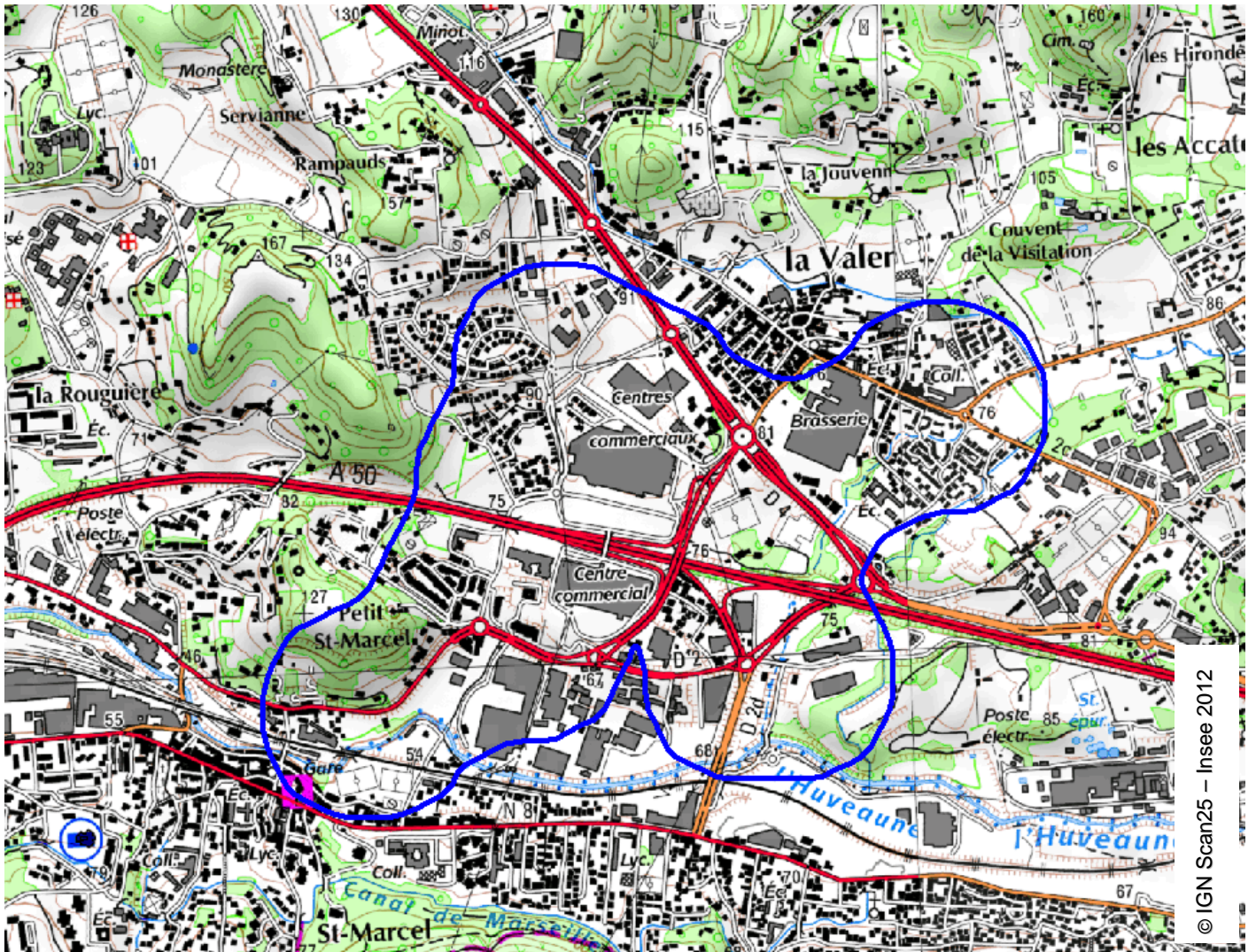
IV.1 - La Valentine

1 - Description du pôle d'activité

Total emplois La Valentine 4 100

Source : Insee, Clap 2009

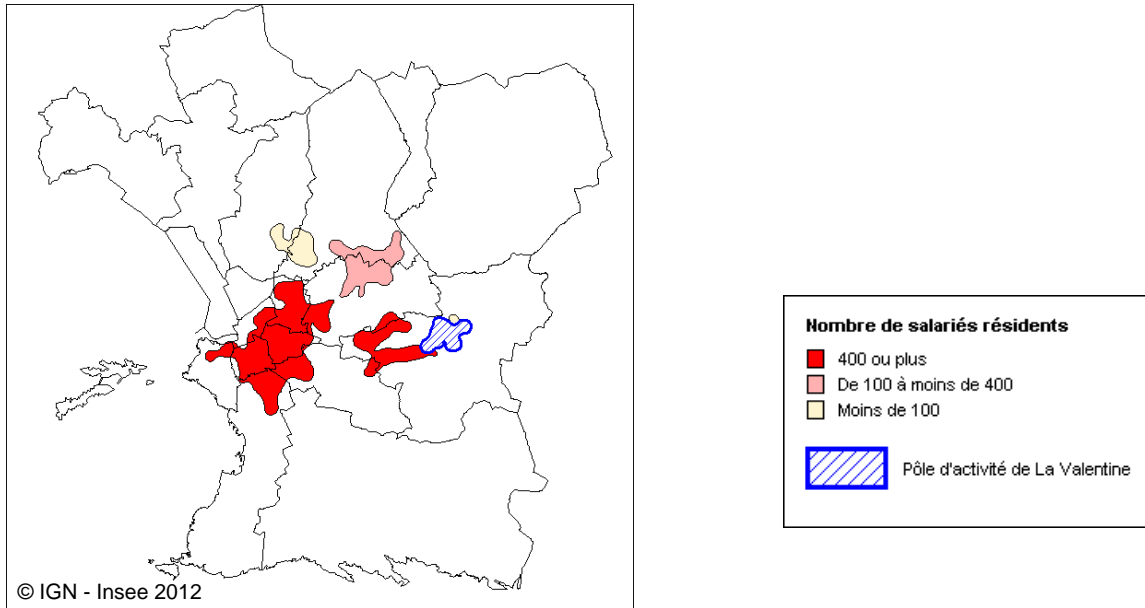
► Une vue topographique



Source : Insee, Clap 2007

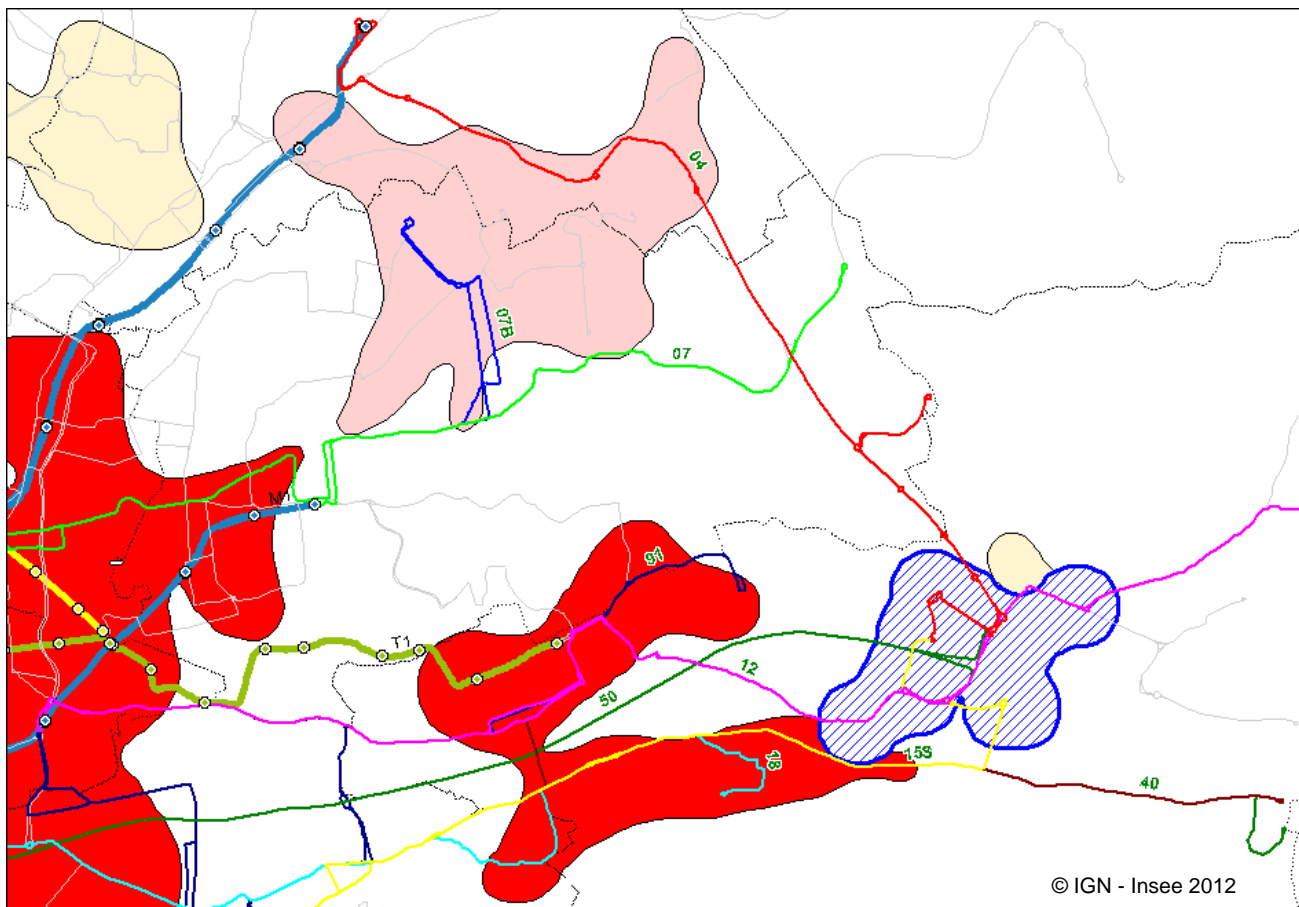
2 - Les « poches » de résidence des salariés et le réseau des TC

► Localisation des « poches » de résidence de La Valentine



Source : Insee, DADS 2005 - CLAP 2007

► Superposition des « poches » de résidence de La Valentine et du réseau des transports en commun

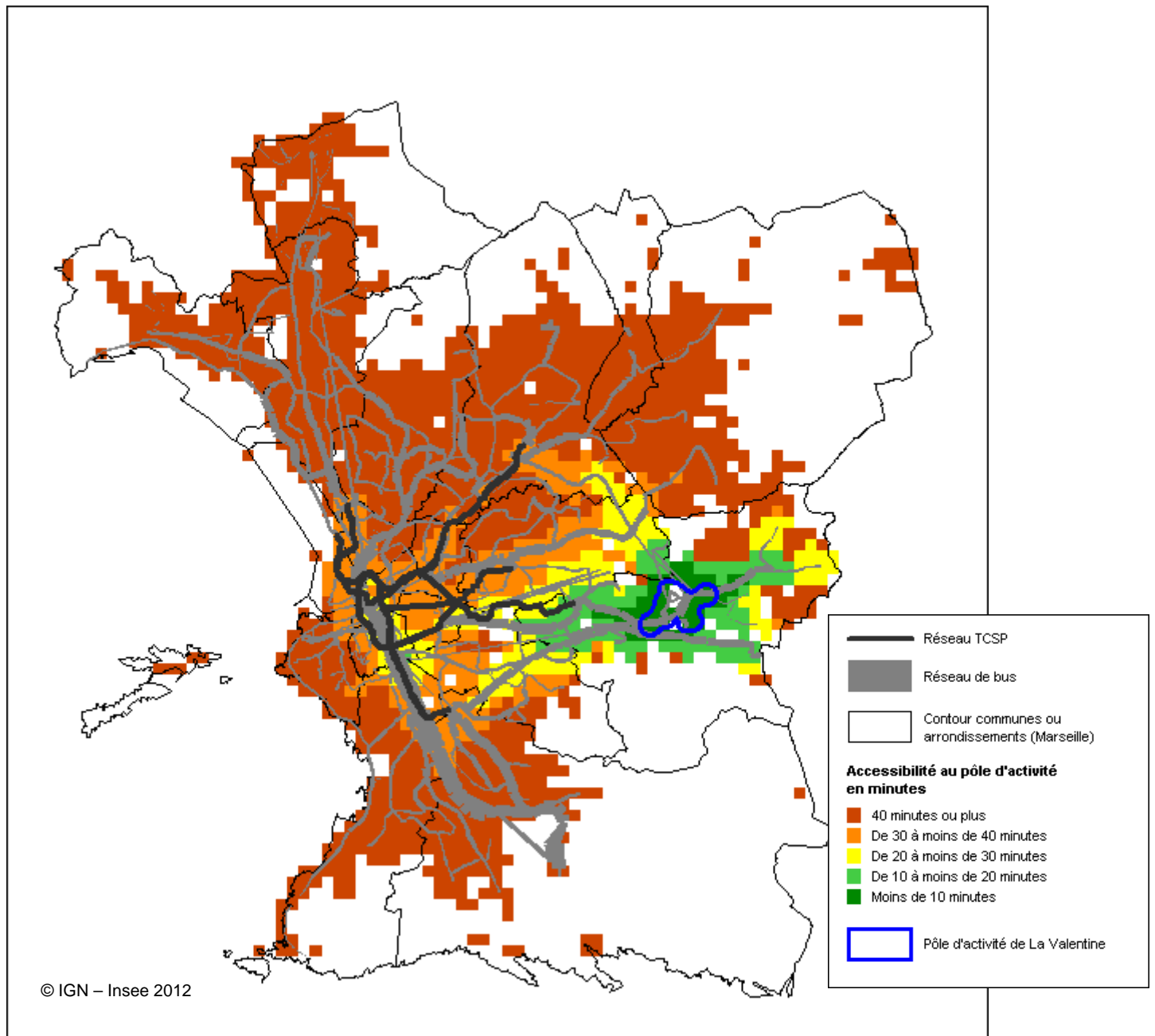


Note : le réseau des transports en commun est représenté par les lignes en couleurs.

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

3 - Accessibilité au pôle d'activité

➤ Distance temps minimale d'accès au pôle de La Valentine via le réseau des transports en commun



Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Accessibilité au pôle d'activité de la Valentine

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Actifs occupés	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	11 100	1,2%	4 800	1,5%
Entre 10 et 20 minutes	36 600	4,1%	13 400	4,3%
Entre 20 et 30 minutes	118 100	13,2%	45 700	14,5%
Entre 30 et 40 minutes	251 000	28,1%	91 600	29,1%
Plus de 40 minutes	475 400	53,3%	159 100	50,6%
Territoire MPM	892 200	100,0%	314 700	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

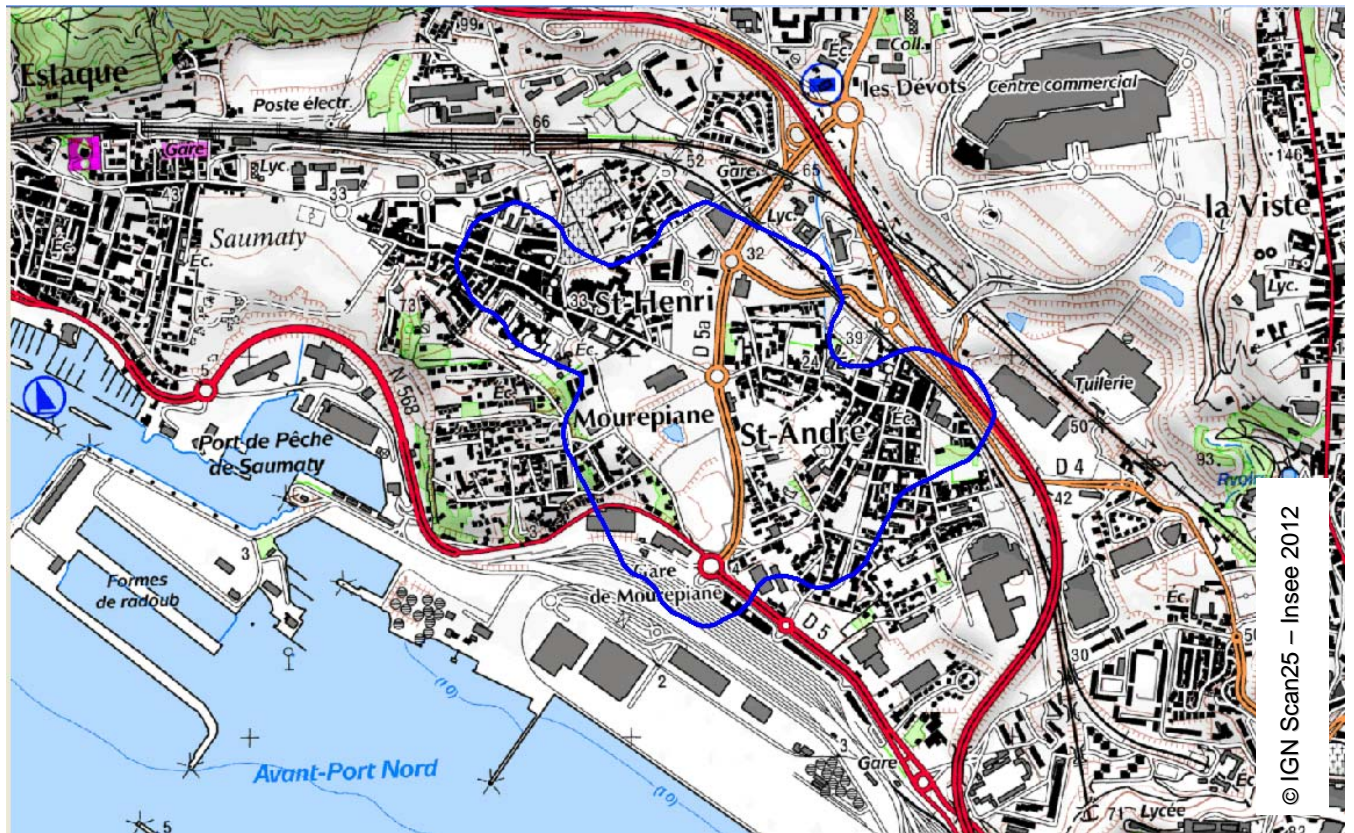
IV.2 - Saint-Henri

1 - Description du pôle activité

Total emplois St-Henri 5 400

Source : Insee, Clap 2009

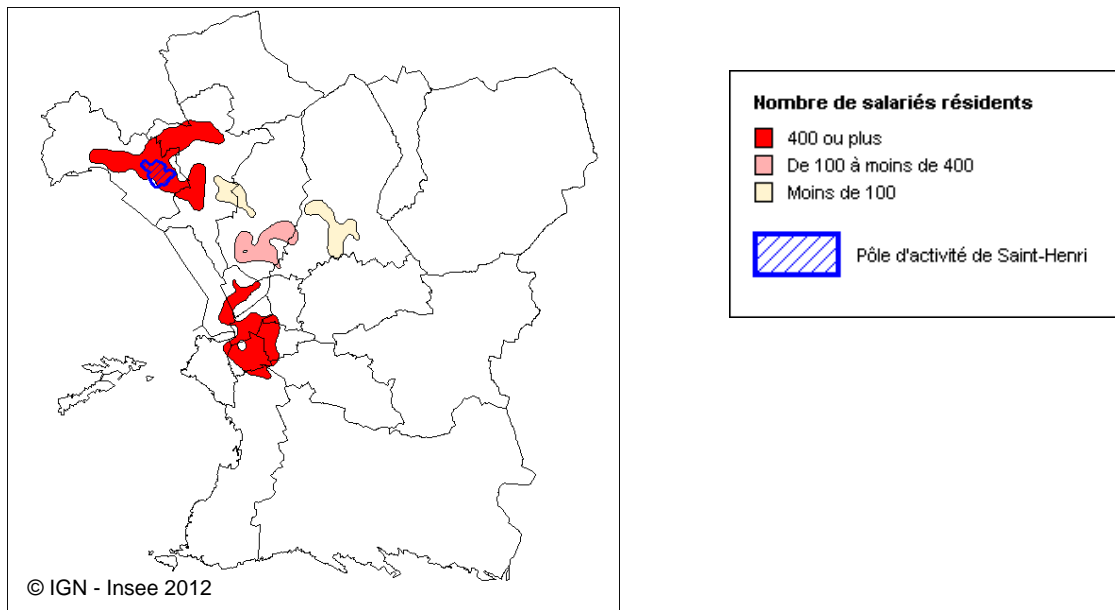
► Une vue topographique



Source : Insee, Clap 2007

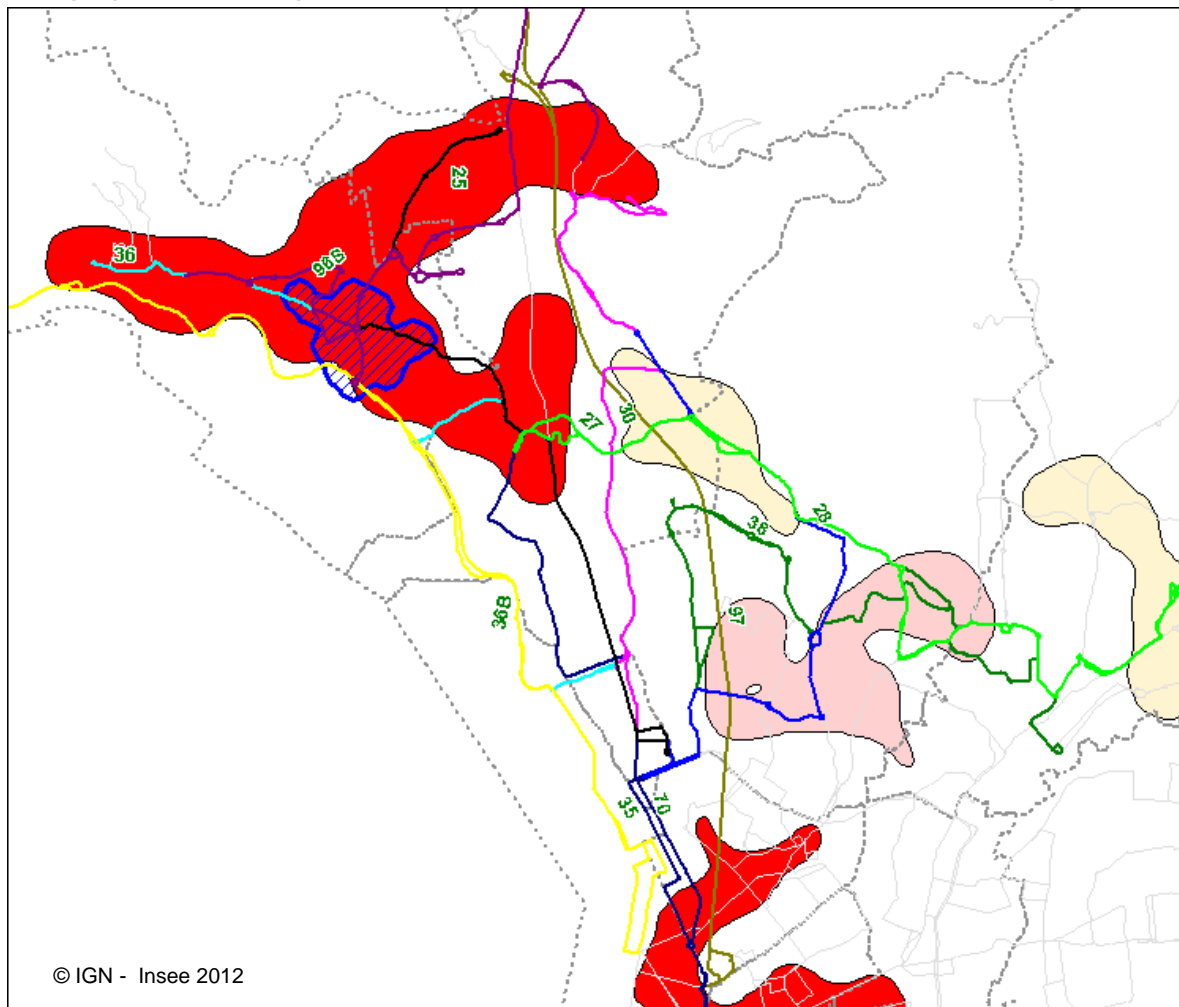
2 - Les « poches » de résidence des salariés et le réseau des TC

➤ Localisation des « poches » de résidence de Saint-Henri



Source : Insee, DADS 2005 - Clap 2007

➤ Superposition des « poches » de résidence de Saint-Henri et du réseau des transports en commun

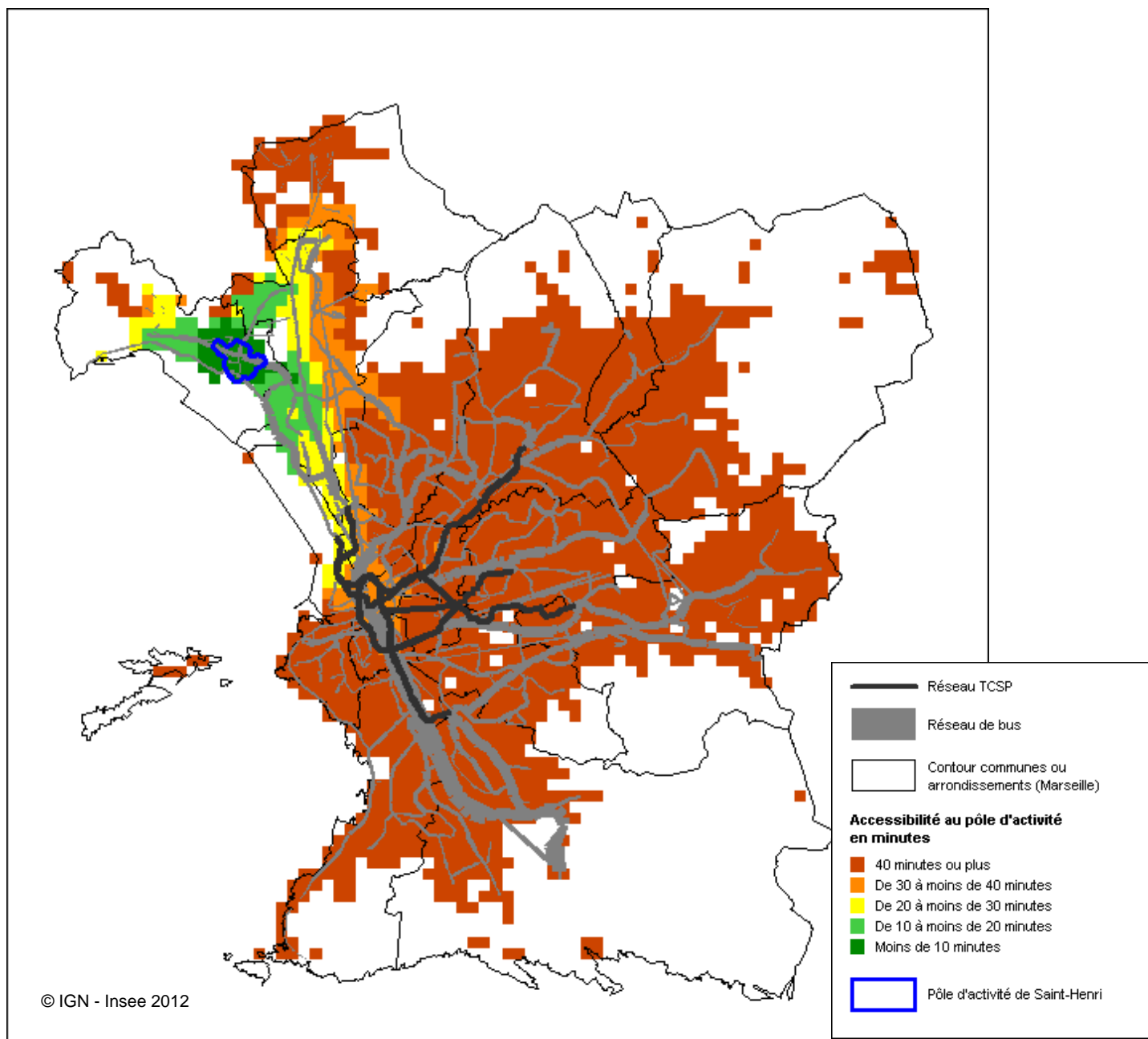


Note : le réseau des transports en commun est représenté par les lignes en couleurs.

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

3 - Accessibilité au pôle d'activité

► Distance temps minimale d'accès au pôle de Saint-Henri via le réseau des transports en commun



Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Accessibilité au pôle d'activité de St-Henri

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Actifs occupés	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	10 300	1,2%	3 100	1,0%
Entre 10 et 20 minutes	33 100	3,7%	8 700	2,8%
Entre 20 et 30 minutes	40 300	4,5%	10 400	3,3%
Entre 30 et 40 minutes	119 200	13,4%	34 400	10,9%
Plus de 40 minutes	689 200	77,2%	258 000	82,0%
Territoire MPM	892 200	100,0%	314 700	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

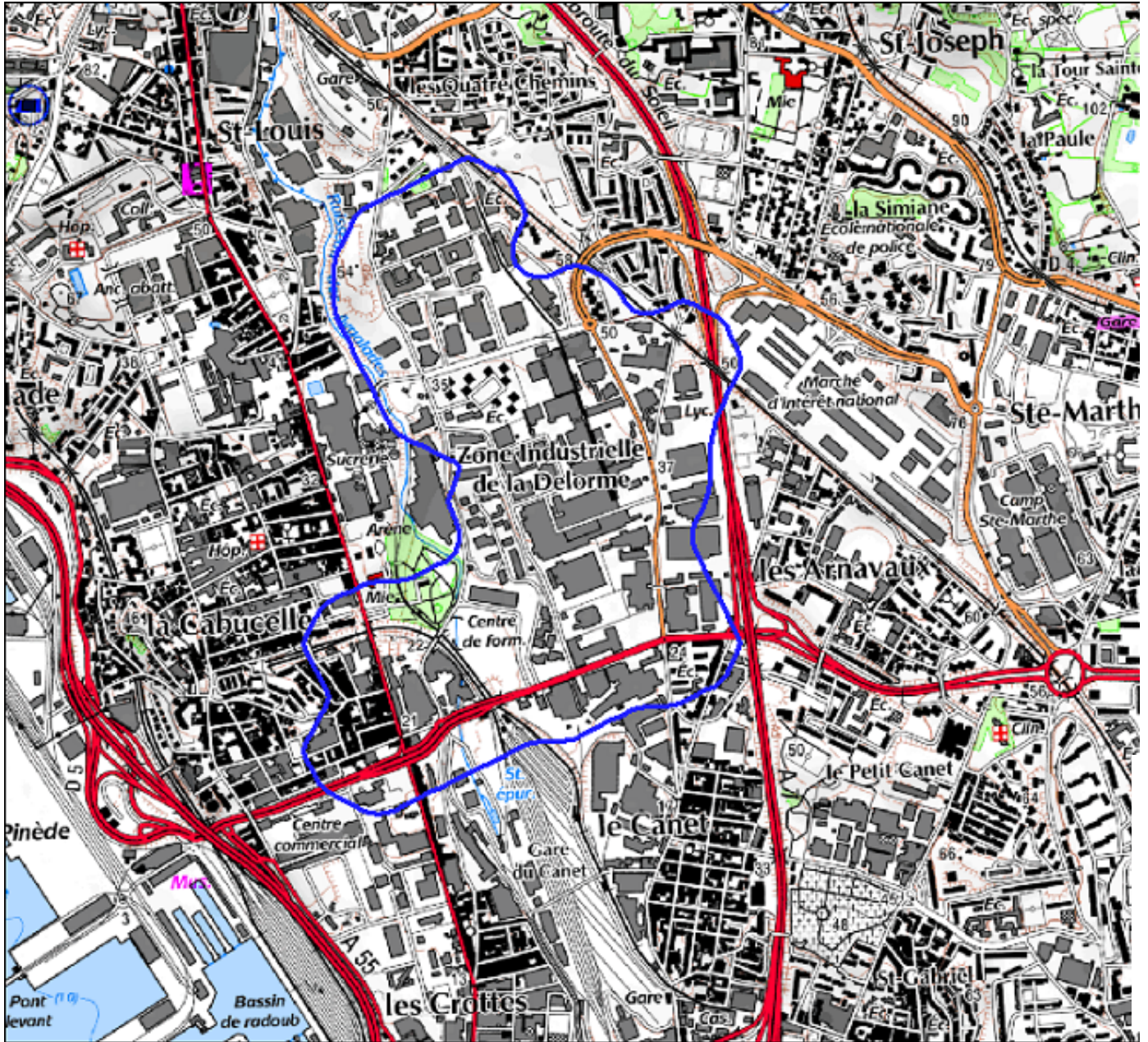
IV.3 - Arnavant

1 - Description du pôle d'activité

Total emplois Arnavant 7 900

Source : Insee, Clap 2009

Une vue topographique

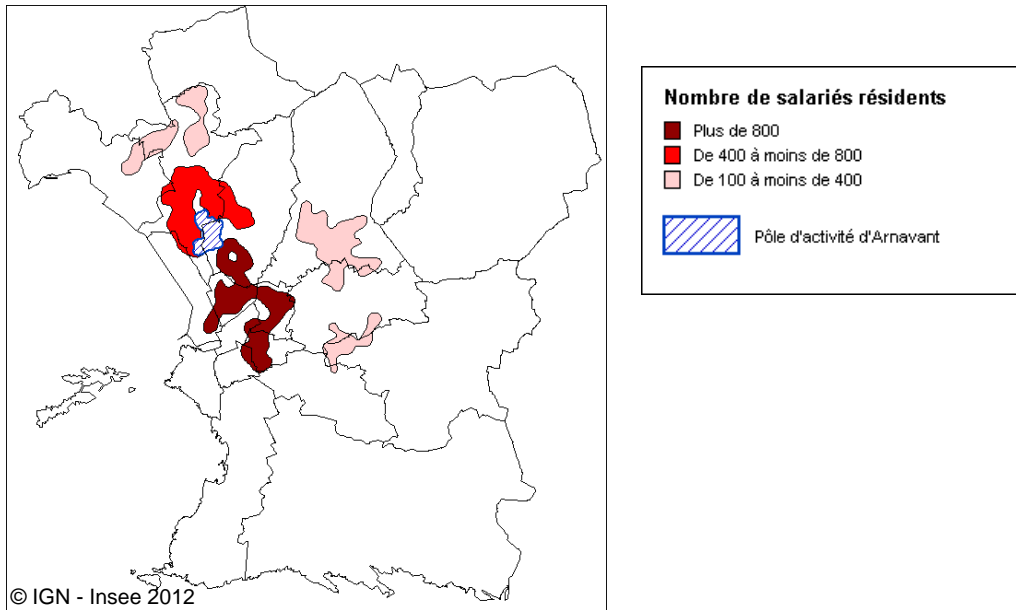


Source : Insee, Clap 2007

© IGN Scan25 – Insee 2012

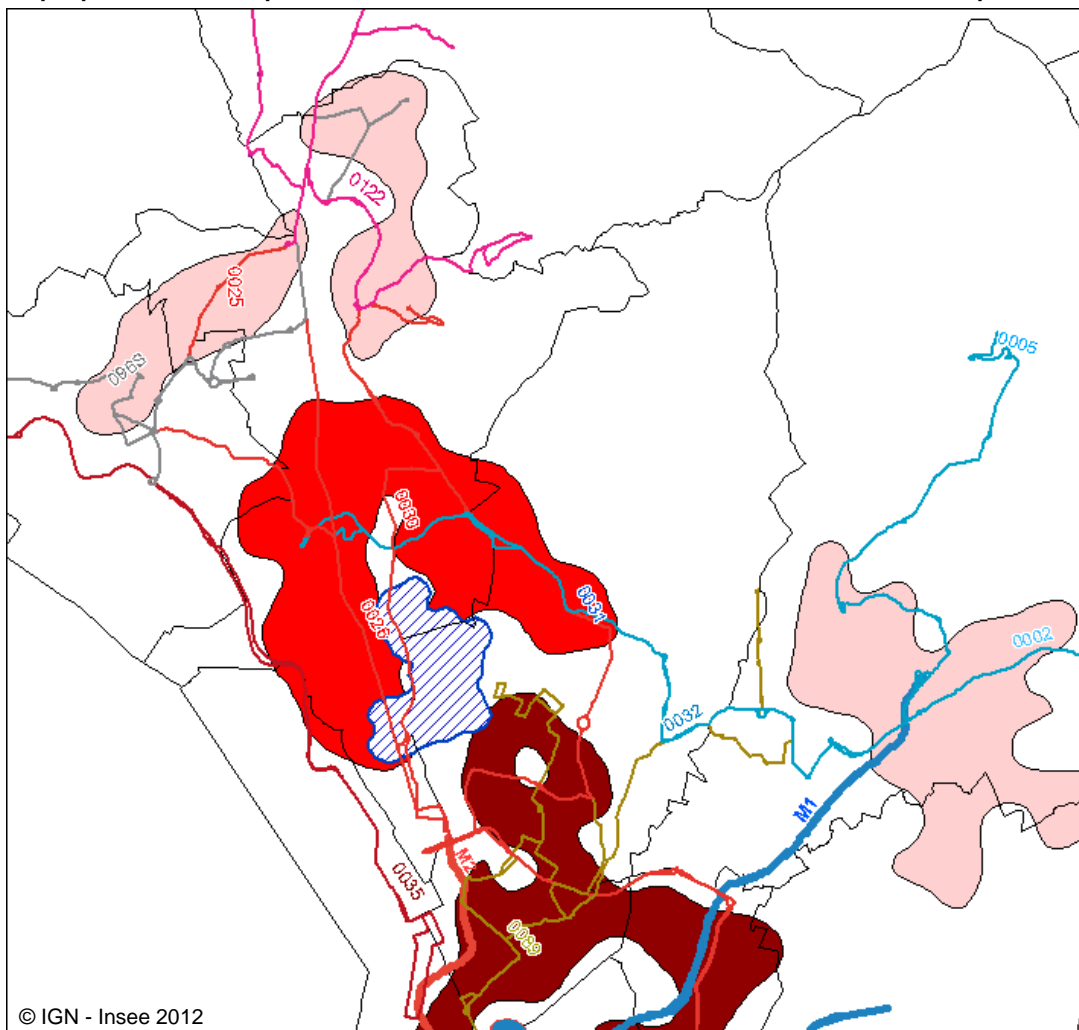
2 - Les « poches » de résidence des salariés et le réseau des TC

Localisation des « poches » de résidence d'Arnavant



Source : Insee, DADS 2005 - Clap 2007

Superposition des « poches » de résidence d'Arnavant et du réseau des transports en commun

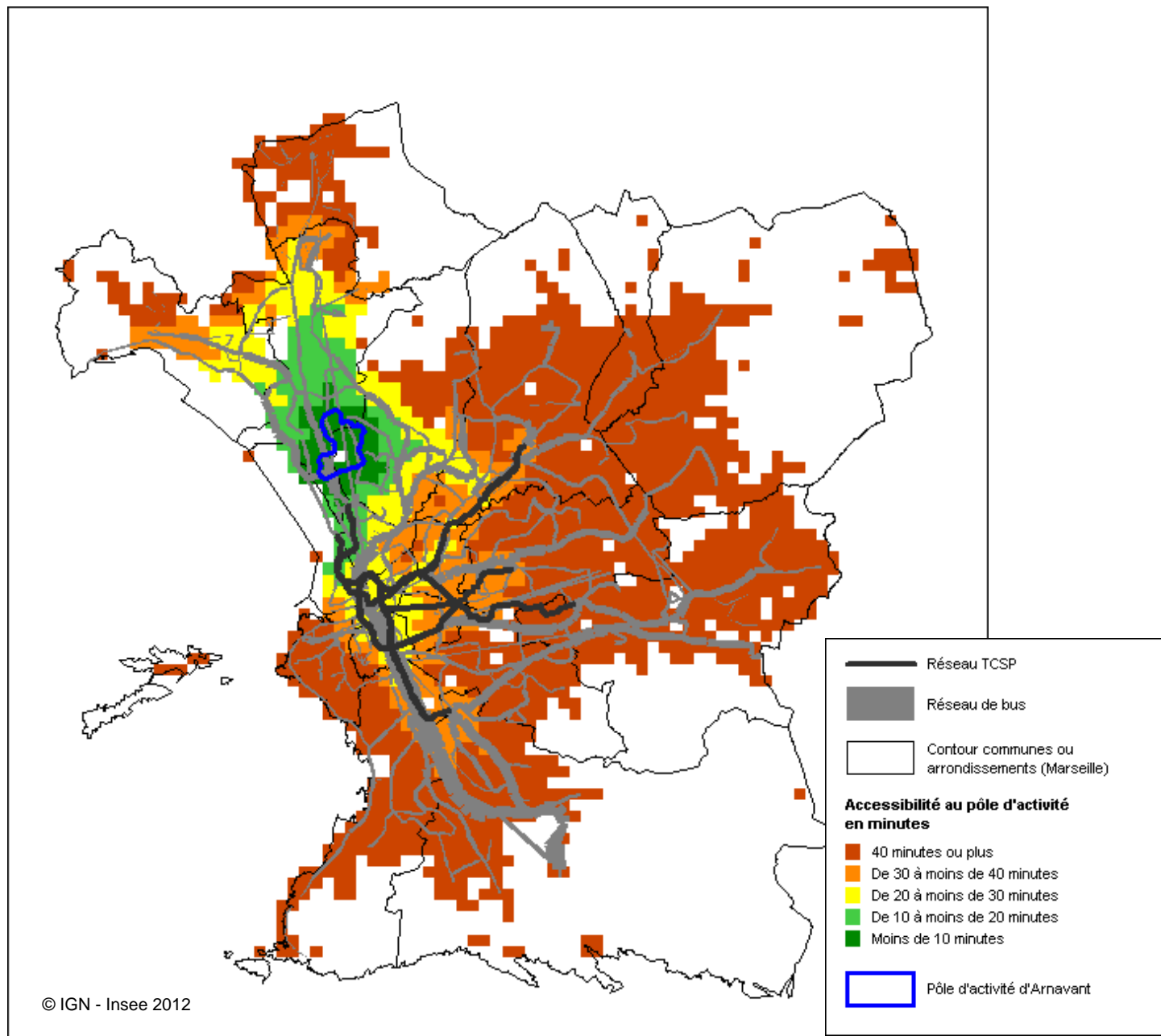


Note : le réseau des transports en commun est représenté par les lignes en couleurs.

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

3 - Accessibilité au pôle d'activité

Distance temps minimale d'accès au pôle d'Arnavant via le réseau des transports en commun



Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Accessibilité au pôle d'activité d'Arnavant

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants	Actifs occupés	
			Nombre	Part
Moins de 10 minutes	26 800	3,0%	6 000	1,9%
Entre 10 et 20 minutes	74 700	8,4%	18 500	5,9%
Entre 20 et 30 minutes	206 900	23,2%	65 100	20,7%
Entre 30 et 40 minutes	201 100	22,5%	71 600	22,8%
Plus de 40 minutes	382 700	42,9%	153 500	48,8%
Territoire MPM	892 200	100,0%	314 700	100,0%

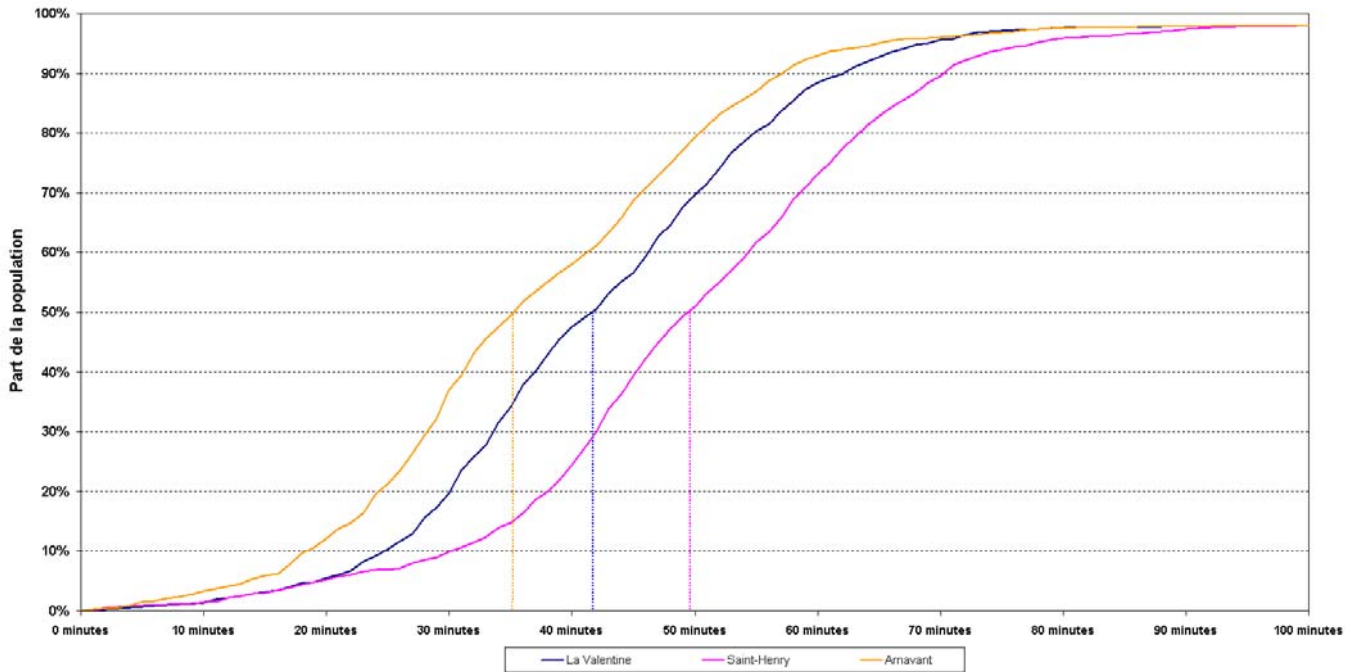
Source : Insee, estimation composite RP 2007

IV.4 - Synthèse

	ZI Valentine	ZI St-Henri	ZI Arnavant
Nombre d'emplois salariés	4 100	5 400	7 900
Provenance (%)			
RTM	83%	77%	79%
Marseille	78%	74%	75%
Allauch	3%	1%	1%
Plan-de-Cuques	2%	1%	1%
Septèmes-les-Vallons	0%	1%	1%
<i>Dont poches de résidence (hors centre-ville)</i>	19%	14%	14%
Autres communes Bouches-du-Rhône	13%	18%	16%
Hors département	4%	5%	5%
Accessibilité des salariés travaillant dans le pôle			
Moins de 10 minutes	5%	4%	5%
De 10 à 20 minutes	12%	7%	11%
De 20 à 30 minutes	14%	5%	19%
De 30 à 40 minutes	21%	10%	17%
40 minutes et plus	48%	74%	49%
Accessibilité des actifs occupés			
Moins de 10 minutes	2%	1%	2%
De 10 à 20 minutes	4%	3%	6%
De 20 à 30 minutes	15%	3%	21%
De 30 à 40 minutes	29%	11%	23%
40 minutes et plus	51%	82%	49%
Accessibilité de la population			
Moins de 10 minutes	1%	1%	3%
De 10 à 20 minutes	4%	4%	8%
De 20 à 30 minutes	13%	5%	23%
De 30 à 40 minutes	28%	13%	23%
40 minutes et plus	53%	77%	43%

Source : Insee, Clap 2009 et DADS 2005

Répartition de la population selon son éloignement (via les transports en commun) aux 3 pôles d'activités



Source : Insee, estimation composite - RP 2007

V - Déplacements pour la santé

V.1 - Localisation des retraités

➤ Données de cadrage et données issues de l'EMD 1997 et 2009

Retraités en 2007

	Nbre	%
Marseille	169 600	94,6%
Allauch	4 300	2,4%
Plan-de-Cuques	3 000	1,7%
Septèmes-les-Vallons	2 300	1,3%
Ensemble RTM	179 200	100,0%

Source : Insee, RP 2007

Principaux indicateurs de mobilité

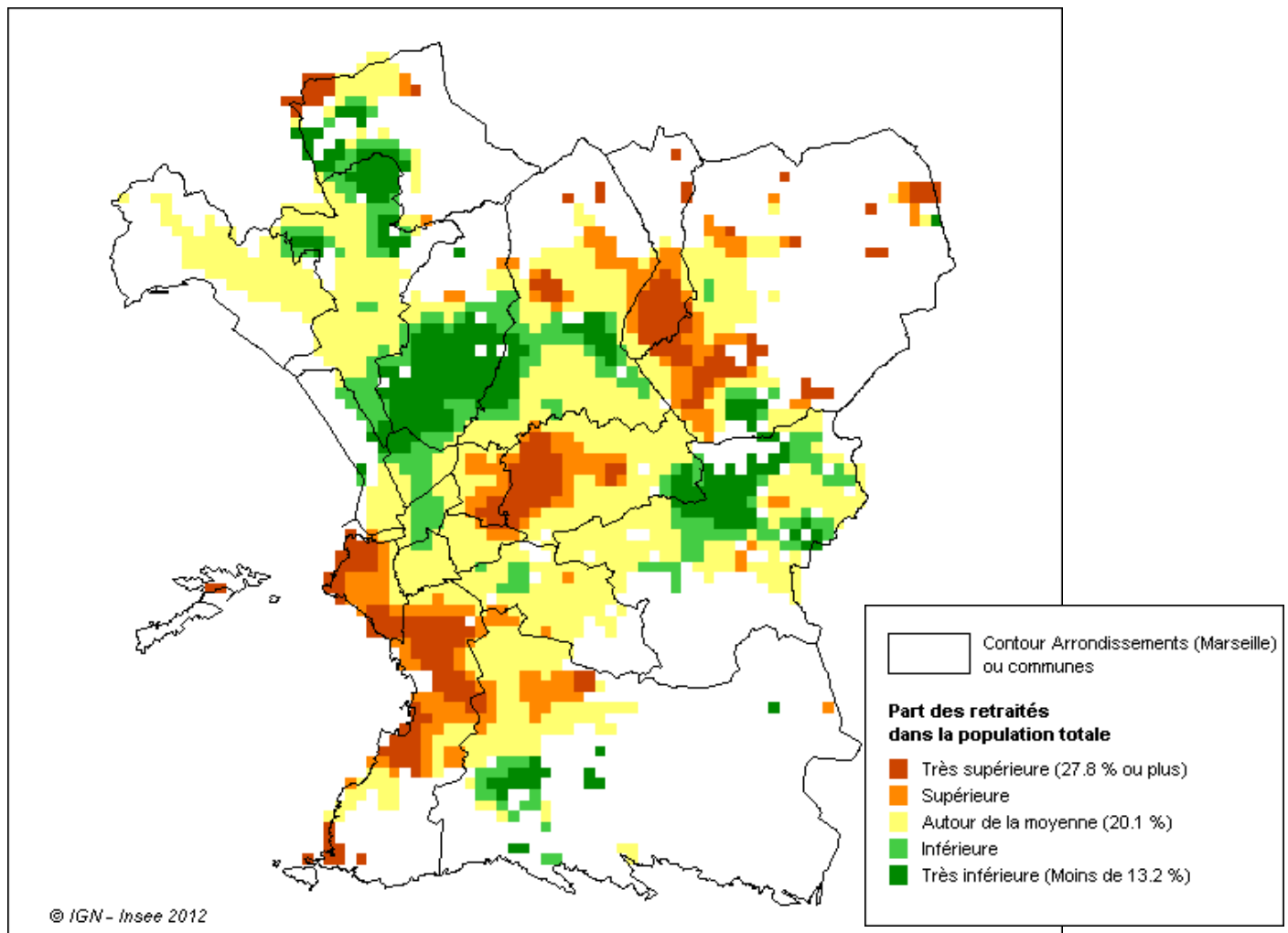
	1997	2009	Évolution
Mobilité (Déplacement/pers.)	2,84	3,13	10%
Mobilité et répartition par mode			
Véhicule personnel	1,09	1,22	12%
Marche	1,34	1,50	12%
TC urbain	0,37	0,36	-3%
Deux-roues motorisés	ns	ns	ns
Autres	ns	ns	ns

n.s. : non significative

Champ : personnes de 5 ans et plus

Sources : Agam - CETE, EMD 97 et 09

➤ Part des retraités dans la population totale : zones de surreprésentation

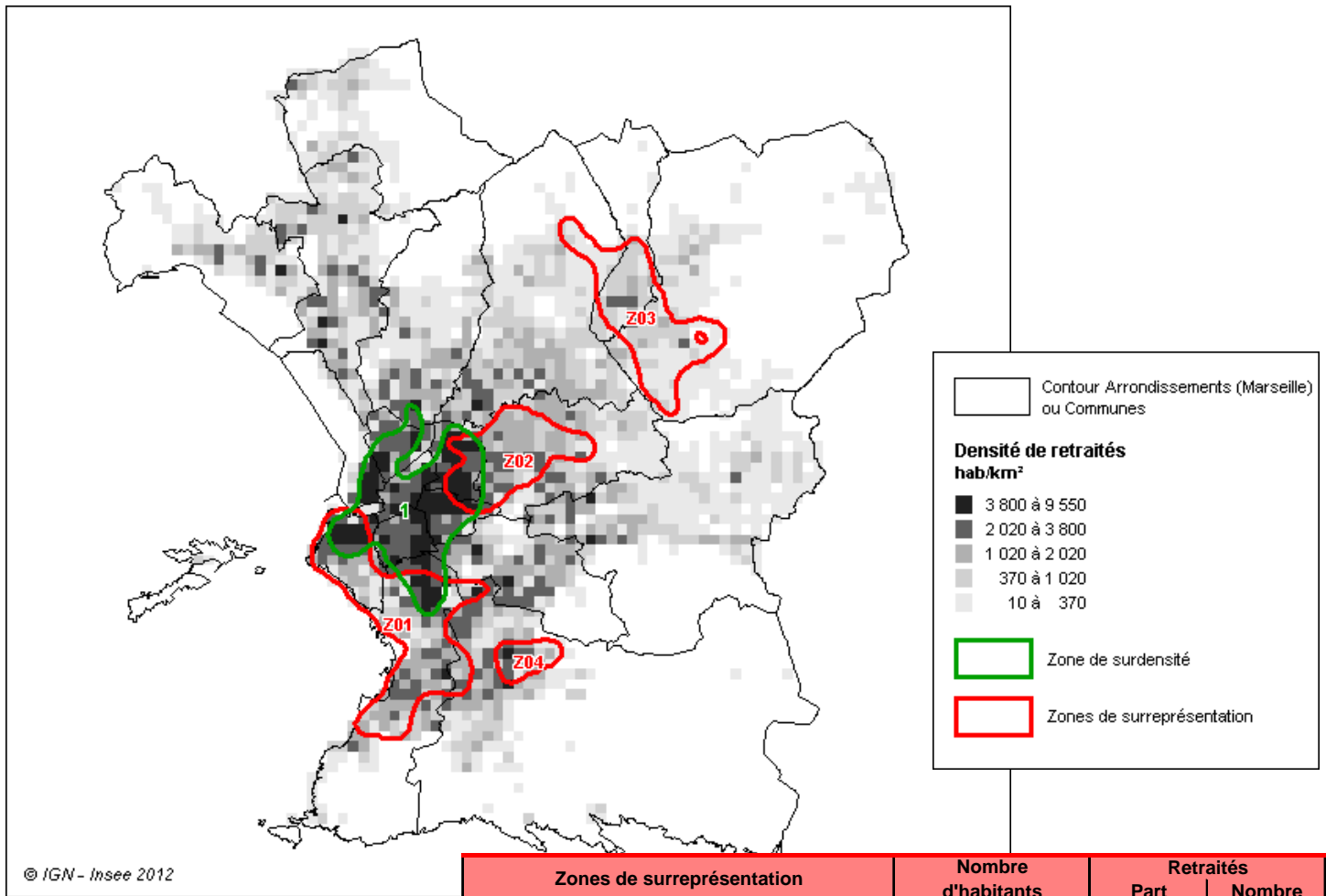


Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

Les zones orangées sont celles où la part des retraités parmi la population des ménages est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM.

Source : Insee, estimation composite RP 2007

► Densité de retraités et les zones de surreprésentation et de surdensité



Note de lecture : la part des retraités est nettement supérieure à celle observée en moyenne sur les quatre communes desservies par la RTM dans les zones en rouge (Z01 par exemple). La densité des retraités est nettement supérieure à la moyenne dans la zone en vert (1).

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Zones de surreprésentation	Nombre d'habitants	Retraités	
		Part	Nombre
Z01	90 000	28,9%	26 000
Z02	65 100	28,9%	18 800
Z03	16 900	29,5%	5 000
Z04	11 900	28,1%	3 300
Reste territoire RTM	708 300	17,8%	126 100
Territoire RTM	892 200	20,1%	179 200
Ensemble des zones de surreprésentation	183 900	28,9%	53 100
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	21%	///	30%

Zones de surdensité	Nombre d'habitants	Retraités	
		Part	Nombre
1	259 800	21,5%	55 900
Reste territoire RTM	632 400	19,5%	123 300
Territoire RTM	892 200	20,1%	179 200
Ensemble des zones de surdensité	259 800	21,5%	55 900
Part de la population d'intérêt représentée par les zones	29%	///	31%

► Zones à enjeux en terme de desserte pour les retraités ?

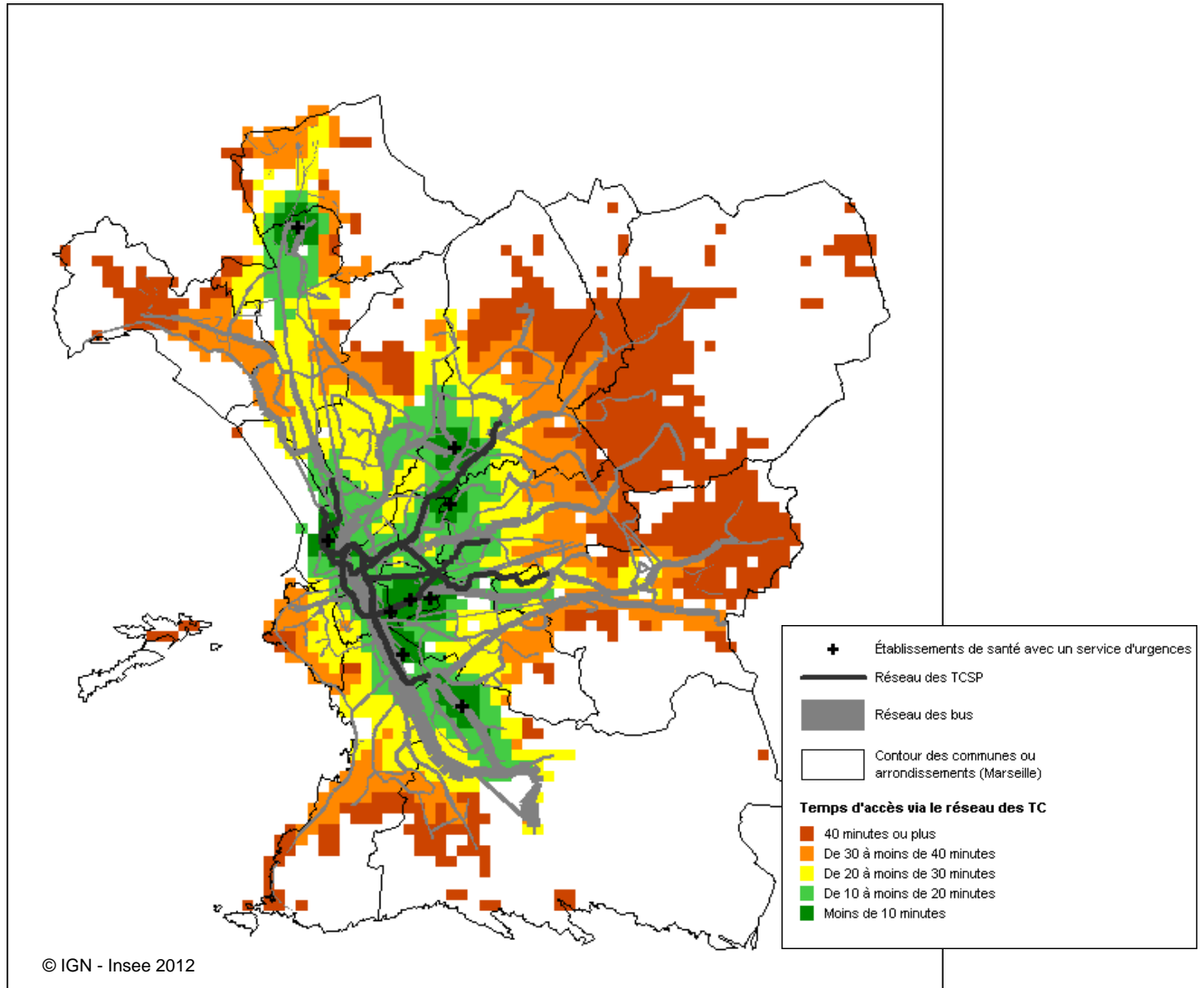
Intersection entre les zones	Quartiers	Nombre d'habitants	Retraités	
			Part	Nombre
Z01 et 1	St Lambert - Rond point du Prado - St Giniez	36 200	29,6%	10 700
Z02 et 1	La Blancarde - Les Chartreux	30 300	28,6%	8 700
Reste territoire RTM		825 700	19,4%	159 800
Territoire RTM		892 200	20,1%	179 200
Ensemble des zones de surreprésentation		66 500	29,2%	19 400
Part de la population d'intérêt représentée par les zones		7%	///	11%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

V.2 - Accessibilité via les transports en commun aux établissements de santé disposant d'un service d'urgences

► Accessibilité (via le réseau des transports en commun) aux établissements de santé disposant d'un service d'urgences

Distance temps pour rejoindre l'établissement le plus proche



Note de lecture : sur cette carte, le temps maximum à pied pour rejoindre directement le réseau des TCSP est fixé à 15 minutes.

Sources : Insee, estimation composite RP 2007 / BPE 2010

► Répartition de la population selon son accessibilité à l'établissement de santé le plus proche (via le réseau des TC)

Accessibilité aux établissements de santé

Temps	Nombre d'habitants	Part d'habitants
Moins de 10 minutes	125 500	14,1%
Entre 10 et 20 minutes	293 095	32,9%
Entre 20 et 30 minutes	227 502	25,5%
Entre 30 et 40 minutes	165 565	18,6%
Plus de 40 minutes	80 537	9,0%
Territoire MPM	892 200	100,0%

Source : Insee, estimation composite RP 2007

Annexe : Méthodologie

1 - Carroyage

L'Insee a développé une méthode permettant de cartographier les caractéristiques de la population selon une technique de carroyage. Dans ce dossier, la zone d'étude est ainsi découpée selon un quadrillage composé de carreaux de 100 mètres ou de 300 mètres de côté. Cette technique présente de nombreux avantages : elle s'affranchit de tout découpage administratif et offre une finesse géographique particulièrement adaptée à l'analyse de la ville.

2 - Comment lire les cartes ?

Cette partie a pour but de servir d'aide à la lecture des différents types de cartes présentes dans ce dossier.

Pour chaque population étudiée, trois types de cartes se succèdent :

a) Cartes de surreprésentation

Sur ces cartes, chaque carreau de 300 m de côté indique l'intensité de la caractéristique étudiée. Afin de respecter le secret statistique, on cartographie des écarts par rapport à la situation moyenne des 4 communes de notre territoire d'étude. Ainsi, en fonction de l'écart à la moyenne, cette caractéristique est soit très surreprésentée (en rouge et orange), soit très sous-représentée (en vert foncé et vert clair) sur le carreau. On peut alors dégager des zones, par agrégation de carreaux, dans lesquelles cette caractéristique est sensiblement plus/moins fréquente qu'ailleurs.

Ex : surreprésentation de personnes au chômage, d'étudiants, etc.

Remarque : dans les zones blanches, l'analyse n'est pas significative en raison de la faiblesse de la densité de population.

b) Cartes avec les zones de surreprésentation et de surdensité

Sur ces cartes, chaque carreau de 300 m de côté représente la classe de densité de la population étudiée. Un dégradé de noir traduit l'intensité de la densité sur chacun des carreaux.

Remarque : ici encore, dans les zones blanches, l'analyse n'est pas significative en raison de la faiblesse de la densité de population.

Se superposent à ces classes deux types de zones :

- **Les zones de surreprésentation entourées d'un trait rouge** : ces zones se caractérisent par **une proportion de personnes** de la catégorie étudiée **qui est supérieure à la moyenne** du périmètre des 4 communes. Ne sont représentées sur les cartes que les zones qui contiennent au moins 1000 personnes de la catégorie de population étudiée.
- **Les zones de surdensité entourées d'un trait vert** : ces zones se caractérisent par **un nombre de personnes** de la catégorie étudiée **qui est supérieure à la moyenne** du périmètre des 4 communes. Ne sont représentées sur les cartes que les zones qui contiennent au moins 1000 personnes de la catégorie de population étudiée.

Ainsi ces cartes présentent un double niveau de lecture :

- Grâce à la densité, on visualise les zones où la population étudiée est la plus concentrée ;
- pour chacune des zones de surreprésentation/surdensité, le lecteur dispose, en vis-à-vis, d'un tableau de statistiques qui illustre chacune de ces zones.

Au final, on dégage des zones à enjeux, constituées par l'intersection entre les zones de surreprésentation et les zones de surdensité, dans lesquelles on retrouve à la fois une forte proportion de personnes et un grand nombre de personnes de notre groupe d'intérêt (sous réserve qu'elles contiennent au moins 1 000 individus de la catégorie de population étudiée).

c) Cartes d'accessibilité

➤ Méthodologie du distancier

L'Insee a développé un distancier qui permet d'évaluer la distance temps minimale pour accéder à un équipement (ou à un emploi) de son lieu de résidence en utilisant uniquement le réseau des transports en commun.

Cette distance, correspondant à un temps de parcours à pied ou en transports en commun, est celle qui minimise la somme de ces quatre composantes :

1. Le temps pour parcourir la distance entre le lieu de résidence et l'arrêt de transports en commun (à une vitesse de marche à pied de 3,6 km/h).
2. Le temps d'attente du transport en commun qui est fonction de la fréquence de passage de chaque ligne.
3. Le temps de parcours en transports en commun :
Celui-ci peut inclure éventuellement des changements de ligne. Dans ce cas, le temps de parcours tiendra compte du temps de correspondance entre chaque ligne. De plus, si un tronçon du réseau est desservi par plusieurs lignes, le temps d'attente d'un transport en commun sur ce tronçon sera plus faible.
Pour un métro ou un tramway, le temps d'attente à un arrêt est égal à la fréquence de passage du transport en commun divisé par deux. Pour les bus, ce temps d'attente correspond à la fréquence du bus.
4. Le temps pour parcourir la distance entre l'adresse exacte de l'arrêt de transports en commun et l'équipement/lieu d'intérêt.

Remarques :

- Les distances à pied considérées par le modèle sont des distances à vol d'oiseau majorée de 10 % pour tenir compte du maillage du territoire ;
- au-delà de 15 minutes à pied (soit 900 mètres) pour rejoindre l'équipement d'intérêt, ce distancier modélise inévitablement un trajet en transports en commun.

➤ Comment lire les cartes ?

Sur les cartes, la couleur de chaque carreau de 300 m de côté et suffisamment peuplé reflète le temps moyen (mis avec un trajet utilisant les transports en commun de la RTM) pour atteindre l'équipement d'intérêt le plus proche.

Ainsi :

- Si le temps pour accéder à l'équipement le plus proche est inférieur à 20 minutes, la couleur du carreau sera vert clair ou vert foncé ;
- si le temps pour accéder à l'équipement le plus proche est supérieur à 30 minutes, la couleur du carreau sera orange ou rouge.

Ces cartes permettent d'apprécier la qualité de la desserte de chaque zone pour se rendre à un équipement structurant du territoire.

Le lecteur pourra se référer au tableau de statistiques qui accompagne chaque carte d'accessibilité afin d'obtenir quelques éléments chiffrés sur les différentes classes de temps de trajet en transports en commun.

3 - La détermination des pôles d'activité et des « poches de résidence » des salariés

Dans ce dossier, 3 pôles d'activité ont été retenus : la Valentine, Saint-Henri et Arnavant.

La détermination des pôles d'activité nécessite en amont une importante étape de géolocalisation des établissements. Ce travail de géolocalisation consiste pour chaque établissement à lui affecter des coordonnées géographiques de type longitude et latitude à partir de l'adresse littéraire disponible dans les fichiers administratifs. Notre territoire d'étude est composé de quatre communes de plus de 10 000 habitants, la géolocalisation des établissements ne pose pas de difficultés spécifiques.

Cependant, ces pôles d'activité sont déterminés à partir du fichier « Connaissance Locale de l'Appareil Productif » (CLAP) de l'Insee. Or, le dispositif CLAP est alimenté par différentes sources et notamment par des fichiers administratifs tels les Déclarations administratives de données sociales (DADS). **Il n'est pas toujours possible de localiser finement les effectifs des différents établissements.** En effet les déclarations administratives, sur lesquelles sont basées les données CLAP, peuvent être regroupées sur un seul établissement et les dégroupements ne sont pas toujours réalisables.

a) Méthodologie des pôles d'activité

Les pôles d'activité ont été constitués à l'aide d'un algorithme d'agrégation des effectifs salariés autour des carreaux à plus forte densité d'emplois. Cet algorithme s'exécute en deux temps afin de mettre en évidence, dans un premier temps, des zones de regroupement très denses de l'emploi (de type centre-ville) et, dans un second temps, des zones d'emploi secondaires plus diffus telles que les zones industrielles ou des établissements isolés mais importants pour l'économie locale :

- La première procédure consiste à déterminer les contours des pôles d'activité selon les 3 étapes suivantes :
 - Étape 1 : Sélection des 10 % de carreaux comptabilisant le plus grand nombre d'emplois salariés.
 - Étape 2 : Agrégation autour de ces carreaux-centres des carreaux voisins situés à moins de 300 mètres et contenant au moins un emploi salarié.
 - Étape 3 : Les pôles retenus correspondent alors aux agrégats ainsi formés comptabilisant au moins 10 carreaux.

Les carreaux inclus dans les contours des pôles ainsi définis sont alors mis de côté et une seconde procédure d'agrégation est exécutée sur les carreaux restants afin de déterminer des contours de pôles d'emplois secondaires (hors centre-ville).

- Pour la seconde procédure, le principe d'agrégation est le même en assouplissant toutefois les critères de sélection intervenant à chacune des trois étapes :
 - Étape 1 : Sélection des 25 % de carreaux comptabilisant le plus grand nombre d'emplois salariés (soit un nombre plus important de carreaux retenus que pendant la première procédure).
 - Étape 2 : Agrégation autour de ces carreaux-centres des carreaux voisins situés à moins de 500 mètres et contenant au moins un emploi salarié. La distance d'agrégation étant plus importante, les zones obtenues sont donc potentiellement plus larges.
 - Étape 3 : Les pôles retenus correspondent alors aux agrégats formés quel que soit le nombre de carreaux agrégés dès lors qu'ils comptabilisent plus de 800 emplois salariés.

Au final, les pôles d'activité définis avec la première procédure ne regroupent pas nécessairement plus d'emplois que les pôles définis avec la seconde procédure. Les premiers se caractérisent par un plus grand nombre d'emploi sur le carreau-centre et une plus grande concentration des emplois salariés. Les seconds peuvent être plus étendus et regrouper plus d'emploi salariés au total, mais l'emploi y sera moins concentré et le nombre d'emploi salariés sur le carreau-centre sera moins élevé.

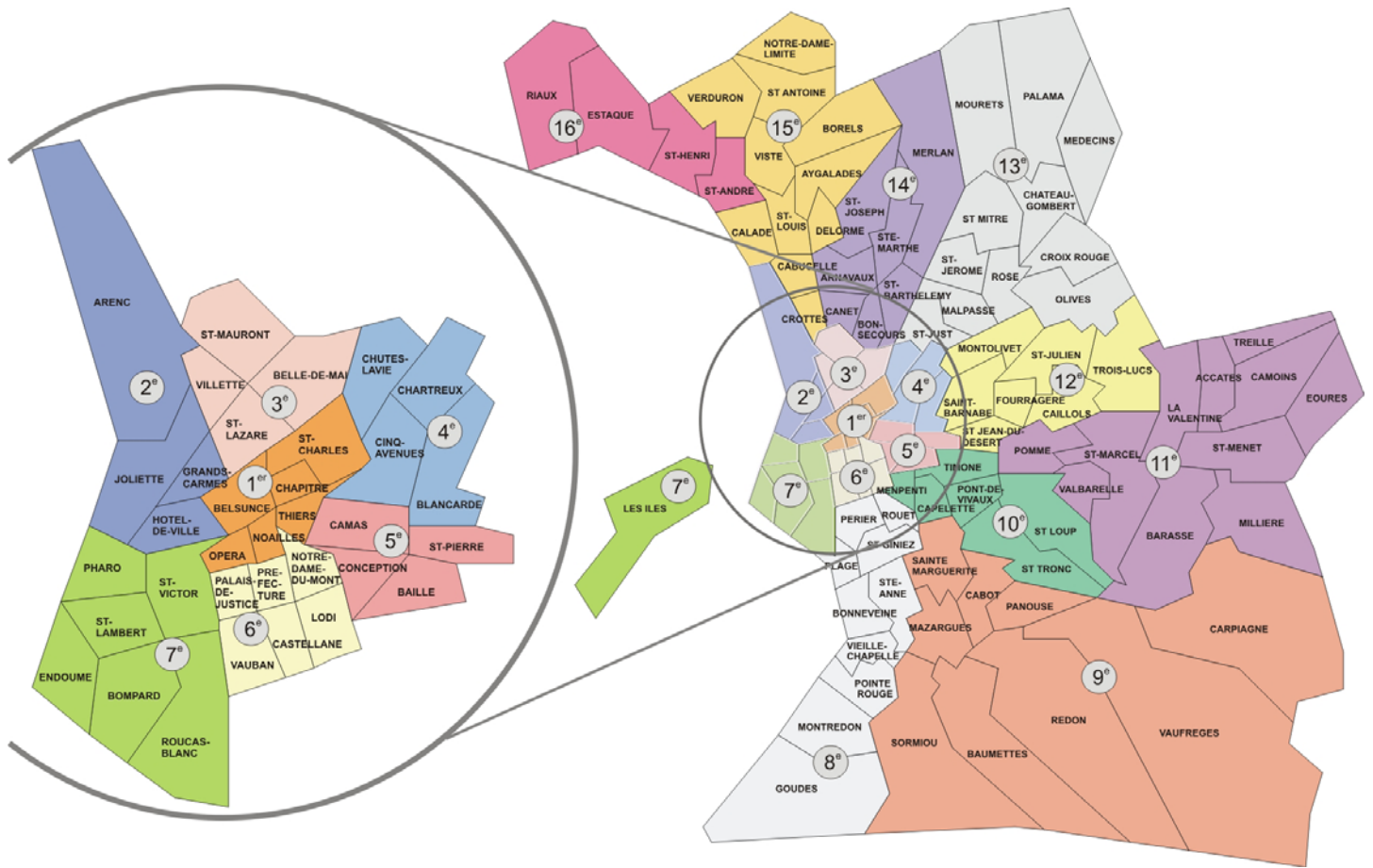
b) Méthodologie des « poches de résidence » des salariés

Les poches de résidence d'un pôle d'activité sont les lieux de résidence où sont surreprésentés les salariés du pôle d'activité.

Pour déterminer ces poches de résidence :

- On localise les lieux de résidences des emplois du pôle d'activité par carreau et on définit ainsi les premiers contours sur la base de plusieurs carreaux sont contiguës.
- À partir de ces premiers contours, on détermine les zones de forte densité de résidence des travailleurs des pôles d'activité telles que 50% des travailleurs soient localisés sur le territoire. On obtient ainsi un premier jeu de « poches de résidence ».
- Enfin, pour en limiter le nombre, on ne garde que les « poches de résidence » dont les flux domicile-travail vers le pôle d'activité correspondant sont les plus importants (les 60 % les plus importants sont conservés).

Annexe : Carte des quartiers de Marseille



Liste des quartiers par arrondissement

1 ^{er} arrondissement	6 ^e arrondissement	9 ^e arrondissement	12 ^e arrondissement	15 ^e arrondissement
Belsunce Chapitre Nouaille Opéra Saint-Charles Thiers	Castellane Lodi Notre-Dame-du-Mont Palais-de-Justice Préfecture Vauban	Baumettes Le Cabot Carpagne Mazargues La Panouse Redon Sainte-Marguerite Sormiou Vaufrègues	Les Caillois La Fourragère Montolivet Saint-Barnabé Saint-Jean-du-Désert Saint-Julien Les Trois-Lucs	Les Ayagalades Borels La Cabucelle La Calade Les Crottes La Delorme Notre-Dame-Limite Saint-Antoine Saint-Louis Verduron La viste
2^e arrondissement	7^e arrondissement	10^e arrondissement	13^e arrondissement	16^e arrondissement
Arenc Grands-Carmes Hôtel-de-Ville Joliette	Bompard Endoume Les Iles Pharo Roucas-Blanc Saint-Lambert Saint-Victor	Capelette Mententi Pont-de-Vivoux Saint-Loup Saint-Tronc La Timone	Château-Gombert Croix-Rouge Malpassé Les Médecins Mourets Les Olives Palama La Rose Saint-Jérôme Saint-Just Saint-Mitre	L'Estaque Les Riaux Saint-Audré Saint-Henri
3^e arrondissement	8^e arrondissement	11^e arrondissement	14^e arrondissement	
Belle-de-Mai Saint-Lazare Saint-Mauron Villette	Bonneveine Les Goudes Montredon Perier La Plage Pointe-Rouge Rouet Saint-Giniez Sainte-Anne Vieille-Chapelle	Les Accates La Barasse Les Camoins Eoures La Millièrre La Pomme Saint-Marcel Saint-Menet La Treille La Valbarelle La Valentine	Les Arnavaux Bon-Secours Le Canet Le Merlan Saint-Barthélemy Saint-Joseph Sainte-Marthe	
4^e arrondissement				
Blancarde Chartreux Chutes-Lavie Cinq-Avenue				
5^e arrondissement				
Baille Camas Conception Saint-Pierre				