

PRE-DIAGNOSTIC PDIE

Plan de Déplacements Inter-Entreprises

ZI ATHELIA

Février 2009

Association ATHELIA ENTREPRENDRE



SOMMAIRE

I.	CONTEXTE ET DISPOSITIF PDIE	3	
	I.1	Contexte de travail	3
	I.2	Définition d'un PDIE	4
	I.3	Les 5 actions PDE obligatoires dans le cadre du PPA 13	4
II.	METHODOLOGIE	7	
	II.1	L'intérêt d'une démarche collective	7
	II.2	Le pré-diagnostic : un outil d'aide à la décision	7
	II.3	Méthode de pré-diagnostic PDIE	8
	II.4	Application de la méthode aux ZA d'ATHELIA	9
III.	DIAGNOSTIC – FICHE DE SYNTHESE DE L'ASSOCIATION	11	
	III.1	Présentation générale	11
IV.	DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ACTIVITÉS	13	
	IV.1	Présentation	13
	IV.2	Contexte de la ZI	16
	IV.3	L'accessibilité générale de la zone	18
	IV.4	Accessibilité propre aux entreprises	28
	IV.5.	Le stationnement	29
	IV.6.	Caractéristiques du personnel sur la zone	30
	IV.7	Modes de déplacements des salariés–domicile/travail	33
	IV.8	Modes de déplacements pour les trajets professionnels	40
	IV.9	Prestations de services sur la ZI	41
	IV.10	Les entreprises de la zone et le développement durable	45
	IV.10	La gestion des risques en entreprise	45
V.	OPPORTUNITE D'UN PDIE SUR LA ZONE D'ATHELIA	46	
	V.1	Synthèse du pré-diagnostic PDIE	46
	V.2	L'opportunité d'un PDI sur la zone d'Athelia	46
	V.3	Les conditions d'applications des actions	48
	V.4	En conclusion	51

I. CONTEXTE ET DISPOSITIF PDIE

Contexte de travail

L'association ATHELIA ENTREPRENDRE a souhaité étudier l'opportunité de mettre en place un Plan de Déplacements Entreprise (PDE inter-entreprises) sur la zone d'activités d'Athelia (I, II, III, IV et prochainement V), afin de mener une réflexion collective et trouver des solutions mutualisées favorisant l'accessibilité et les déplacements des salariés et autres utilisateurs sur la zone d'activités d'Athélia. Dans le cadre de ses travaux, l'association a créé une commission PDIE qui pilotera le projet.

L'association, particulièrement sensible aux questions du développement durable travaille notamment sur une action de gestion collective des déchets et sur la production d'énergies renouvelables. La démarche collective du PDIE s'inscrit en toute logique dans cette dynamique et met la problématique accessibilité et déplacements au cœur des préoccupations de l'association et de ses actions pour l'année 2008-2009.

Par ailleurs, un contexte réglementaire spécifique s'applique aux entreprises des Bouches du Rhône puisque, les établissements de plus de 250 salariés ont obligation, par arrêté préfectoral depuis janvier 2007, de réaliser un PDE d'ici 2010 (mesure 7 du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône - PPA 13). A ce titre, la présence sur Athelia IV d'une entreprise soumise à l'obligation préfectorale (GEMALTO) est un élément moteur qui pourra faciliter la mutualisation des solutions alternatives à la voiture à l'ensemble des entreprises.

Dans ce contexte, l'association ATHELIA ENTREPRENDRE a souhaité s'appuyer sur l'expérience de la CCI Marseille-Povence afin qu'elle conduise une réflexion PDE inter-entreprises.

Pour répondre à cette demande, la CCI Marseille-Povence a réalisé un pré-diagnostic PDIE. Cette étude préalable auprès d'un échantillon d'entreprises, a pour objectifs d'étudier l'opportunité d'une démarche PDE inter-entreprises sur les ZI d'Athélia, d'évaluer les besoins des entreprises et d'initier une dynamique au sein des chefs d'entreprises membres de l'association, celle-ci étant portée par la commission PDIE.

Définition d'un PDIE

Selon la définition de l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), un Plan de Déplacements entreprise (PDE) est démarche d'analyse globale des déplacements générés au sein d'une entreprise par ses salariés, clients, fournisseurs, etc. Les trajets domicile/travail ainsi que les déplacements professionnels sont pris en compte.

Cette réflexion se concrétise par la mise en place de mesures et actions visant à mutualiser les solutions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture à court, moyen et long terme.

Dans le cadre d'une démarche collective sur une zone d'activités, le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) permet de réaliser un état des lieux global en terme de transports et de déplacements à l'échelle d'un périmètre donné.

Après un état des lieux du fonctionnement global de la zone, de l'offre de transports collectifs, des activités, services proposés, une analyse est réalisée sur les déplacements générés par les entreprises prenant en compte l'organisation interne à l'entreprise, l'offre de stationnement, l'accessibilité. Enfin, l'analyse des données salariés permet de définir des grandes tendances de lieu de résidence dans le cadre des trajets domicile / travail. L'objectif de la démarche étant de mutualiser les solutions et en faire bénéficier l'ensemble des entreprises et des salariés de la zone.

Les 5 actions PDE obligatoires dans le cadre du PPA 13

Le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône impose l'élaboration dans un délai de 3 ans à compter du 01/01/2007, d'un Plan de Déplacements Entreprise à toutes les structures privées et publiques, industrielles et sociétés de services de plus de 250 salariés.

Cette démarche peut également être suivie dans un cadre volontariste et de façon collective par une association d'entreprises notamment sur une zone d'activités.

Dans tous les cas, quelle que soit l'approche, afin d'évaluer et qualifier la démarche PDE, l'ADEME a fixé 5 mesures obligatoires qui sont requises pour toute structure souhaitant inscrire ses actions PDE au niveau national.

Les trois premières ont pour objet l'organisation et la mise en place du projet, les deux autres sont des mesures PDE « effectives » à mettre en place (source : Document « Aide à la mise en œuvre des PDE dans les Bouches-du-Rhône »).

→ *Un collaborateur pour animer*

Un coordinateur de mobilité ou chef de projet qui fédère les différents moyens et outils mis en œuvre dans le cadre du PDE. Il fait le lien entre les personnels, la Direction Générale, la Direction des Ressources Humaines, les Autorités Organisatrices de Transport. Son rôle est de coordonner et mobiliser le maximum de personnes autour du projet

→ **Un projet structuré et connu de toute l'entreprise**

Le PDE est avant tout un projet d'entreprise qui conditionne le succès et la pérennité de celui-ci. Ce projet est à la fois complexe, transversal et participatif. Chaque phase du projet doit être inscrite dans une fiche projet qui est le document de référence du projet. Cette fiche projet est la description du fonctionnement du PDE, elle représente l'état d'avancement du projet en temps réel.

De plus, le projet doit être connu de tous au sein de l'entreprise. Pour ce faire, il est important de communiquer sur l'avancement, les mesures, les avantages et les services du PDE. L'information doit être facilement accessible et compréhensible par les salariés.

→ **Des personnels associés : la concertation**

Le Plan de Déplacements Entreprise intègre la notion de dialogue et de concertation. Le but de la concertation, grâce à l'intervention du coordinateur PDE, est d'amener les salariés à participer eux-mêmes à l'élaboration des actions du plan et d'assurer ainsi une meilleure appropriation du projet. La concertation offre aux salariés l'opportunité d'être à la fois les concepteurs du projet PDE et les clients du PDE.

La rédaction d'un procès verbal suite à la réunion de concertation est impérative. Cette pièce administrative garantie « l'esprit PDE » et prouve que le personnel a bien été mobilisé sur la question des déplacements.

→ **Une mesure volontariste en faveur des Transports Publics**

Le PDE est un juste équilibre entre mesures « restrictives » et mesures « incitatives ». La mesure incitative la plus performante en terme de report modal (le transfert de l'utilisation de modes de transports individuels en modes de transports alternatifs) est le financement par l'employeur d'une partie de l'abonnement au réseau de transport public. La prime transport, en référence au décret N° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés, devrait favoriser à ce titre la promotion et l'usage des transports collectifs (TC) puisqu'il prévoit la prise en charge obligatoire par l'employeur de l'abonnement de TC à hauteur de 50% au minimum (le décret prévoit également sous conditions, le remboursement facultatif des frais de carburant à hauteur de 50%).

NB : toute entreprise située à plus d'une heure de transports en commun ou dont l'implantation nécessite plus de 2 changements de modes de transports n'est pas concernée par cette mesure.

→ **Une mesure en faveur des modes de transport alternatifs à la voiture particulière - les « modes doux »**

Au-delà de l'accompagnement financier des abonnements au réseau de transports en commun (TC), il est nécessaire de modifier, et ce de manière durable, le comportement des individus en matière de mobilité.

Pour ce faire, il est essentiel de proposer des solutions concrètes alternatives à l'utilisation solo de la voiture particulière. L'objectif étant de respecter « l'esprit PDE », il est indispensable de proposer au moins 1 mesure complémentaire aux transports publics.

Exemple de mesures :

- en faveur du vélo (installation de douches et vestiaires, flotte de vélo de services...)
- en faveur du co-voiturage (animation d'une centrale de co-voiturage, places de parking réservées aux co-voitureurs...), organisation interne (limitation des déplacements – visioconférence, adaptation des horaires...)

NB : si l'entreprise ne peut mener une action en faveur des transports publics elle proposera au moins 2 mesures complémentaires.

Dans le cas d'une démarche PDE collective (inter-entreprises)

- Le coordinateur du projet sera un permanent de l'association, celle-ci étant légitime pour fédérer ses adhérents autour de projets concrets, animer le réseau et communiquer sur les actions. Un correspondant au sein de chaque entreprise sera toutefois nommé pour assurer le lien en interne avec les salariés.
- Les actions obligatoires peuvent être mutualisées entre les différentes entreprises concernées sur le territoire.
- Un ensemble de solutions pourra être proposé par l'association. Mais l'entreprise pourra favoriser telles ou telles mesures selon ses contraintes et les besoins des salariés.

II. METHODOLOGIE

II.1 L'intérêt d'une démarche collective

Un PDE inter-entreprises est une réflexion globale des déplacements des salariés de l'ensemble des entreprises d'une zone d'activités économiques. Les mesures mises en place sont mutualisées entre les différents usagers.

La démarche collective part du constat que toutes les entreprises basées sur une zone d'activités (quelle que soit la taille ou le secteur d'activités), partagent majoritairement les mêmes contraintes d'accessibilité et de déplacements pour leurs salariés. Pourtant, toutes n'ont pas les mêmes moyens humains et financiers pour répondre aux sollicitations.

C'est pourquoi, pour les Petites et Moyennes Entreprises / Industries (PME/PMI), la mutualisation des problématiques – associées à celles des grandes entreprises de plus de 250 salariés soumises à l'obligation réglementaire - permet de multiplier et partager les solutions proposées aux attentes des salariés parfois isolées au sein d'une seule entreprise.

Pour les collectivités et AOT (Autorités Organisatrices de Transport) compétentes sur le territoire, un PDE inter-entreprises permet d'avoir une approche globale des besoins des utilisateurs du territoire et de construire un partenariat avec les entreprises pour optimiser les services à l'échelle de la zone.

II.2 Le pré-diagnostic : un outil d'aide à la décision

La démarche PDE est soutenue par l'ADEME et la Région PACA par le biais d'un accord cadre Etat/Région/Ademe au travers notamment d'un Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie (FREE). La CCI Marseille Provence a été missionnée par ces partenaires pour promouvoir et développer les PDE dans les Bouches-du-Rhône. Aussi, afin de mener à bien ses missions, une convention a été passée avec la CCIMP. Elle mettra en œuvre le plan d'actions de référence qui inclus :

- Des actions de sensibilisation : réunions d'information collective et individuelles auprès des entreprises
- Des actions de communication : la réalisation d'un outil technique « le Vademecum des PDE dans les Bouches-du-Rhône »
- Des actions d'accompagnement individuelles (pour les entreprises soumises à l'obligation réglementaire du PPA 13) et collectives pour les entreprises fédérées autour d'une association de zone d'activités. Il s'agira de réaliser des pré-diagnostic PDE ou assister à la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'une étude PDE et pour la mise en place d'actions concrètes

Abordée comme étant un outil d'aide à la décision, l'étude de pré-diagnostic poursuit plusieurs objectifs :

- Identifier les enjeux et avantages d'une démarche collective
- Mesurer l'intérêt et la mobilisation des entreprises
- Associer les AOT et autres partenaires dès le début de la réflexion
- Identifier les pistes d'actions à développer lors d'un PDIE
- Elaborer les éléments du cahier des charges

II.3 Méthode de pré-diagnostic PDIE

Dans le cadre d'une étude sur une zone d'activités, l'approche collective permet de regrouper l'ensemble des salariés de l'échantillon d'entreprises et de mettre en exergue les grandes masses de lieux de résidence.

Dans la mesure où les trajets professionnels génèrent de nombreux déplacements et sont des facteurs de pollution, de risque routier et de frais, ils sont également étudiés dans le pré-diagnostic.

En revanche, bien que la problématique des déplacements des autres utilisateurs de la zone (clients, fournisseurs...) soit à ce stade également abordée, elle ne fait pas l'objet d'une étude approfondie ni de préconisations.

Selon cette méthodologie, l'expert CCI organisera sur la ZI :

1. Une **présentation à l'association** d'entreprises de ZI de la démarche PDE inter-entreprises et son contenu

Une **réunion d'information et de mobilisation** des entreprises de la zone d'activités en collaboration avec l'association et ses partenaires afin de les sensibiliser sur la démarche et les impliquer dans le projet collectif

2. Un **état des lieux de la ZI** dont une visite sur site et recueil d'informations terrain
3. Un ou plusieurs **entretiens avec les AOT et collectivités** compétentes sur le territoire ainsi qu'avec le gestionnaire de la ZI, afin de recueillir les données générales sur les transports collectifs et l'urbanisme (voiries, etc.), les problématiques, les contraintes...
4. Un ou plusieurs **entretiens individuels** avec les dirigeants, afin de rappeler la démarche PDIE, la méthodologie du pré-diagnostic et d'aborder la problématique déplacements/transport dans le fonctionnement de l'entreprise. Des informations qualitatives et quantitatives seront recueillies tant sur des données non techniques (les problématiques du chef d'entreprise sur la ZI, la présentation de l'entreprise, l'historique des activités, le fonctionnement interne) que techniques (les actions réalisées dans l'environnement / transport, la gestion environnementale et les dépenses actuelles,...) que des données internes (nombre de salariés, lieu de résidence, données démographiques...)

Les entreprises sont sélectionnées sur la base du volontariat et de critères de sélection représentatifs du tissu d'entreprises local. L'interlocuteur sollicité est

soit le dirigeant soit le responsable Ressources Humaines, Hygiène Sécurité Environnement ou Développement Durable

5. Une **réunion d'échanges et de concertation** avec les AOT, collectivités et partenaires (CRAM) avant la réunion de rendu définitive afin de restituer les résultats du pré-diagnostic et de présenter les premières pistes d'actions envisageables et le cas échéant écarter les autres
6. Une **réunion de restitution** avec l'association et les entreprises impliquées - réunion pouvant être élargie aux directions - afin de présenter la synthèse des informations recueillies, les principaux problèmes

II.4 Application de la méthode aux zones d'activités d'ATHELIA

Etapas réalisées

- Etape 1 :

Une réunion de présentation a été organisée avec l'association ATHELIA ENTREPRENDRE. Dans le cadre de la commission PDIE de l'association la réunion de sensibilisation du 8 juillet 2008 a réuni 8 entreprises adhérentes à l'association, permettant ainsi de les informer de la volonté d'AE de mener une étude d'opportunité et leur demandant de se mobiliser

- Etape 2 :

Un état des lieux avec repérage terrain a été réalisé au début de l'étude

- Etape 3 :

Des entretiens ont été menés avec les AOT compétentes sur le territoire ou étant en lien économique avec celui-ci :

Marseille Provence Métropole / Ciotabus – Sylvie Ferrarin / Patricia Mallia
Conseil Général 13 – Grégory Vendeville

- Etape 4

Afin d'établir un état des lieux proche de la réalité de la zone industrielle, il a été décidé de réaliser l'étude sur un échantillon de 10 entreprises. Le choix s'est fait sur les critères suivants :

- entreprises volontaires (membres de la commission PDIE)
- taille de l'entreprise : 1 grand compte (soumis à l'obligation réglementaire), 9 PME / PMI
- organisation du temps de travail (horaires fixes ou variables)
- type et secteur d'activité (site de production ou accueillant du public, industrie ou BTP ou services)
- flux (accueil public, transporteurs...)

Les dix entretiens individuels ont été menés avec les entreprises suivantes :

GEMALTO	651 salariés	ZI Athelia IV
François Geronimi	Président de la Commission PDIE	
Lionel Mallet	Directeur du site	
	Responsable qualité	
BALL PACKAGING	172 salariés	ZI Athelia IV
Pascal Lernoud	Responsable RH France	
PRINCIPIA	44 salariés	ZI Athelia I
Eric Zara	Responsable RH	
EUROS	42 salariés	ZI Athelia III
Caroline Nicoleau	Gestionnaire RH	
SOPRO - GROUPE ACTEO	84 salariés	ZI Athelia IV
Sophie Gebelin	Coordonnateur HSE	
SUN VALLEY	32 salariés	ZI Athelia II
Thierry Isnel	Responsable communication	
ROXLOR	70 salariés	ZI Athelia IV
Rosanna Valla	Gérante	
KEOLIS	121 salariés	ZI Athelia VI
Cecile Haon	Responsable exploitation	
SETMA	144 salariés	ZI Athelia III
Bruno Chiaretta	Responsable technique	
BRONZO	140 salariés	ZI Athelia V
Béatrice Belin	DRH	

- Etape 5

Echanges et concertation sur les résultats de l'étude avec l'association et les AOT partenaires (mars 2009)

- Etape 6

Réunion de restitution aux membres de la commission le 2 avril 2009.
Présentation à l'ensemble des entreprises de la zone (courant juin).

III. DIAGNOSTIC – FICHE DE SYNTHÈSE DE L'ASSOCIATION

III.1 Présentation générale

Nom de l'association : **ATHELIA ENTREPRENDRE**

Zone(s) d'activités concernée(s) : **ZI ATHELIA**

Adresse de l'association : ZI ATHELIA – Espace Economique

117 Av. de la Plaine Brunette - 13705 La Ciotat

site web : www.atheliaentreprendre.fr

Date de création : ZI Athélia I en 1987 – Association Athelia Entreprendre en 2002

Modèle juridique : Association Loi 1901

Nombre d'adhérents : 180 entreprises

Président : Mathieu Laudet

Assistante : Sabine Gotti

Coordonnées directes :

Tél : 04 42 53 25 03 E-Mail : atheliaentreprendre@wanadoo.fr

Commune : La Ciotat

Intercommunalité : Marseille Provence Métropole (MPM)

Autorités Organisatrices de Transport compétentes :

MPM : lignes urbaines sur la commune de la Ciotat

CG 13 : lignes inter-urbaines

Missions de l'association et activités :

Créée il y a 6 ans, aujourd'hui l'association Athelia Entreprendre fédère 180 entreprises de la zone et représente 80% des salariés.

L'objectif principal d'Athélia Entreprendre est d'être un acteur économique incontournable de La Ciotat et du bassin de l'Est de Marseille, ainsi qu'un partenaire de référence dans le développement économique, aux côtés de la Ville de La Ciotat, la Communauté Marseille Provence Métropole (MPM), la Mission Locale, la CCI Marseille Provence, et l'UPE 13.

Athélia Entreprendre s'attache à promouvoir et à animer les zones d'activités d'Athélia pour répondre aux besoins des entreprises. Afin de mener à bien ses missions et travailler sur les dossiers spécifiques, l'association a mis en place 10 commissions (dont la commission PDIE) auxquelles participent les entreprises de la zone et les acteurs économiques locaux et régionaux.

Selon les thématiques, les actions se déclinent en action collective, action événementielle ou en action de sensibilisation.

Ces actions peuvent être déployées sur des sujets variés tels que : l'emploi (Forum RH), l'environnement (gestion des déchets / tri sélectif, PDIE), les énergies renouvelables, la sécurité de la zone, les nouvelles technologies, etc.

Les rencontres peuvent se faire sous différentes formes : petits-déjeuners (les mardi d'Athelia), réunions (avec un intervenant externe), formations, apéritifs, rencontres festives et ludiques (soirée blanche, concours de pétanque), autres (JNPO), etc.

Zoom sur la Commission Plan de Déplacements Inter-Entreprises

Mission et Objectifs :

Athélia considère que l'optimisation des déplacements liés aux activités professionnelles est un axe majeur de développement durable. Une démarche PDIE sur les zones d'Athélia présente plusieurs enjeux.

- Le Plan déplacement Inter-Entreprises doit privilégier l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Associer les efforts des entreprises (TPE, PME, grandes entreprises) dans leur démarche de Plan de Déplacements permettra de mutualiser et d'optimiser les solutions, pour le plus grand bénéfice de l'ensemble des utilisateurs des zones d'Athélia (salariés et visiteurs)
- Le PDIE permettra de favoriser l'amélioration de l'offre de transports en commun, imaginer des solutions mutualisées
- Il pourra permettre de travailler en collaboration avec autres zones d'activités
- La démarche est une opportunité de bénéficier des supports ADEME, CCI, Conseil Régional etc.

Composition de la commission :

Président de la commission : François GERONIMI, Directeur du site de la Ciotat Gemalto et Vice Président de l'Association Athélia Entreprendre

- Pascal Lernoud, BALL PACKAGING
- Eric ZARA, PRINCIPIA
- Caroline Nicoleau, EUROS
- Lionel MALLET, GEMALTO
- Sophie Gebelin, SOPRO
- Thierry Isnel, SUN VALLEY
- Rosanna VALLA, ROXLOR
- Guy Castillo, CASTILLO
- Bruno CHIARETTA, SETMA
- Béatrice BELIN, BRONZO
- Samuel GAUCI, CARREFOUR (non interrogé dans le cadre de l'étude, situé hors zone)

IV. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ACTIVITES

IV.1 Présentation

Situation sur le territoire

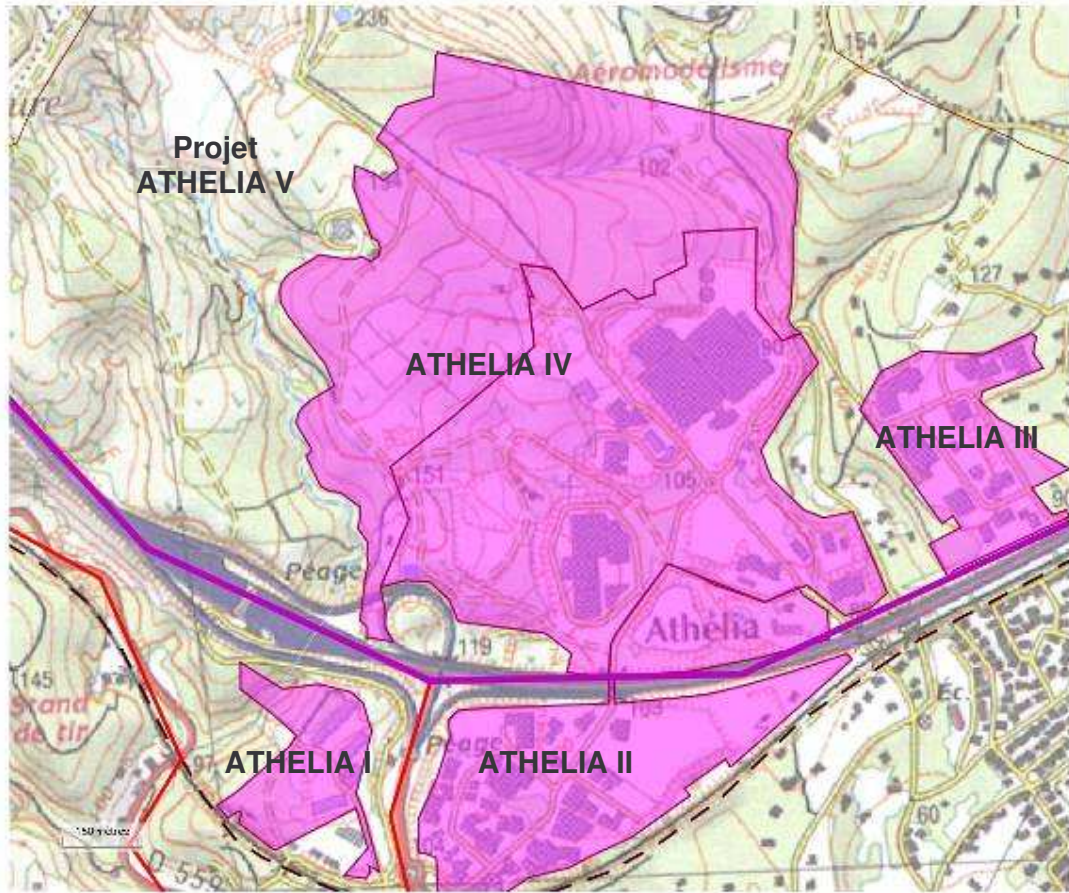


Les zones d'activités d'Athelia

▪ Présentation générale

La zone d'activités Athelia (choisi en référence aux dieux Athéna et Hélios), a été créée initialement en 1987 (décret Madelin) dans le but d'apporter une solution de reconversion aux sites touchés par la fermeture des chantiers navals Normed. Depuis 20 ans elle n'a cessé de s'étendre et aujourd'hui, en 2008, cette zone d'activités se divise en quatre secteurs et représente 80 hectares regroupant 180 entreprises et environ 3 500 emplois. Dans un futur proche, le projet d'Athélia V qui verra le jour s'étendra sur environ 70 hectares et devrait générer au total 6 500 emplois supplémentaires.

➔ A noter : Dans ce document, dans l'appellation «ZI Athelia » il faudra donc entendre les 4 zones confondues.



Carte de la zone d'activités élargie

ATHELIA I (5,7 hectares - 1987) : site occupé par des bâtiments industriels, des activités de production (high tech) et de bureaux (services, ingénierie, recherche et développement). Il constitue la « vitrine technologique » de la ville de La Ciotat.

ATHELIA II (partie ouest : 15,7 hectares - 1988 / partie est : 3 hectares - 1990) : secteur regroupant les activités artisanales et de petites industries sur une cinquantaine de lots viabilisés, qui s'est appuyé sur la zone artisanale de la Commune.

ATHELIA III (9 hectares - 1988) : zone constituée de 20 lots industriels de taille moyenne.

ATHELIA IV (39 hectares - 1990) : zone d'une grande diversité d'activités économiques (dont l'implantation de quelques grosses unités) qui constitue la seconde « vitrine » de la Commune de La Ciotat grâce à la qualité architecturale des bâtiments édifiés et la préservation de l'environnement naturel.

La ZI est située sur la commune de la Ciotat et dépend de la compétence de Marseille Provence Métropole. Il n'y a pas de syndicat de zone, la commercialisation du foncier sur la zone d'Athelia est faite directement par les propriétaires ou des agences, excepté sur Athelia V ou celle-ci sera assurée par Marseille Provence Métropole.

▪ **Positionnement**

La ZI bénéficie d'une bonne image : diversifiée, attractive, économiquement riche, globalement bien entretenue, accessible... Elle a pour vocation d'accueillir tous types d'activités.

Les entreprises rencontrées au cours de l'étude sont globalement satisfaites de leur implantation.

▪ **Contraintes réglementaires**

Il n'y a pas de contraintes réglementaires sur la ZI, aucune entreprise classée ICPE soumise à déclaration (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (source préfecture).

▪ **Développement durable**

La zone d'activités ne mène pas à ce jour de démarche de management environnemental mais l'association Athelia Entreprendre étudie la faisabilité à moyen terme d'une certification 14001 .

Dans le cadre de la commission « gestion des déchets » de l'association, la problématique du tri sélectif déchets est au cœur d'une action collective visant à organiser la collecte et améliorer la propreté de la zone.

La commission « énergies » mène une réflexion sur la mise en œuvre d'un projet favorisant le photovoltaïque.

La commission « sécurité » étudie les modalités d'amélioration des infrastructures de la zone en terme de sécurité et de prévention du risque routier.

Enfin, Commission RH / formation / emploi travaille sur la mise en lien entre l'offre et la demande d'emploi entre employeurs et demandeurs d'emploi.

▪ **Projets susceptibles d'avoir un impact sur la ZI**

Projet de voirie et d'aménagement :

- Extension de zone en cours avec Athelia V – fin des travaux prévue pour 2011 environ

Projets d'implantation :

- Centre de tri de la Poste prévu en 2009 – 70 personnes environ. Les $\frac{3}{4}$ agents seront des préposés à la distribution du courrier, qui se déplaceront essentiellement en 2 roues pour distribuer le courrier sur la Ciotat.

IV.2 Contexte de la ZI

❑ *Caractéristiques économiques*

Les entreprises installées sont de toutes tailles. On compte une entreprise de plus de 250 salariés, un peu moins de 10 entreprises de plus de 100 salariés et presque une centaine d'entreprises de moins de 5 salariés.

Les secteurs les plus présents sont :

- mécanique générale
- bâtiment et activités connexes
- informatique et électronique
- matériel médical

Ces secteurs représentent deux pôles importants :

- un pôle médical et paramédical
- un pôle électronique / automation

D'autres, sont aussi bien représentés comme ceux des nouvelles technologies et l'ingénierie, ainsi que le Centre de Vie d'Athélia qui a ouvert ses portes en Avril 2004.

Les principales entreprises sont : GEMALTO, BALL PACKAGING, KEOLIS, BRONZO, SETMA, etc.

❑ *Caractéristiques de la zone*

▪ **Infrastructures et équipements**

En terme d'infrastructures et d'équipements, l'état de la ZI Athelia est globalement bon. Certainement lié au fait des extensions régulières, en effet la **voirie** est entretenue et les voies de circulation sont globalement en bon état.

Concernant la satisfaction des entreprises quand à la qualité des équipements et des infrastructures, elle est inégale selon le secteur d'implantation.

En effet, en y regardant de plus près, les entreprises interrogées déplorent à l'unanimité un manque de **signalétique** sur la zone d'activités. De plus, bien que la signalétique générale existante soit homogène et codée (code couleur pour chaque zone d'Athélia), celle-ci manque de mises à jour.

Concernant la **signalétique entreprises**, celles-ci sont souvent mal indiquées et ceux, dès l'entrée de la zone où le panneau d'information est peu lisible et mal positionné (à la sortie du rond point, écrit trop petit). La zone Athelia III en bout de la ZI est particulièrement mal indiquée. Du fait de son étendue importante et des 4 secteurs différents (bientôt 5 avec le projet Athelia V), le repérage au sein de la zone est difficile pour un nouveau visiteur (client ou fournisseur et en particulier les camions).

Il en est de même pour l'**éclairage** qui est parfois insuffisant sur certaines portions de la zone (notamment l'avenue Sorbier et l'avenue Mistral).

En terme de **sécurité** sur la zone, le problème de la vitesse élevée a été souvent relevé au cours des entretiens. Certaines portions de la zone sont particulièrement dangereuses à cause notamment de facteurs associés : des camions qui roulent à des vitesses élevées, des voies trop étroites, un manque de visibilité (particulièrement au niveau du pont Avenue du Serpolet et l'Avenue du Mistral – en provenance de la décharge et de l'entreprise Bronzo).



Manque de visibilité au niveau du pont - Av du Serpolet



Passage limité à cause des camions au niveau du pont



Panneau d'information signalétique – Rd Point Œil Emergence



Panneaux signalétique Athelia IV

IV.3 L'accessibilité générale de la zone

Accès voiries

La zone d'activités bénéficie d'une situation stratégique sur le territoire car elle est rapidement accessible par l'autoroute A50 – sortie La Ciotat - et dispose de deux accès par les routes départementales :

- D 559 venant de la Ciotat ou Cassis
- D3 venant de Ceyreste

La zone étant en périphérie de la ville de la Ciotat et à la sortie de l'autoroute (il n'est pas indispensable de traverser le centre pour accéder à la zone), elle est donc très accessible et ne subit pas d'embouteillages majeurs dus à l'engorgement des routes.

L'aéroport le plus proche est celui de Toulon Hyères situé à une soixantaine de km. Celui de Marseille Provence à Marignane (via Marseille) est situé à 55km.

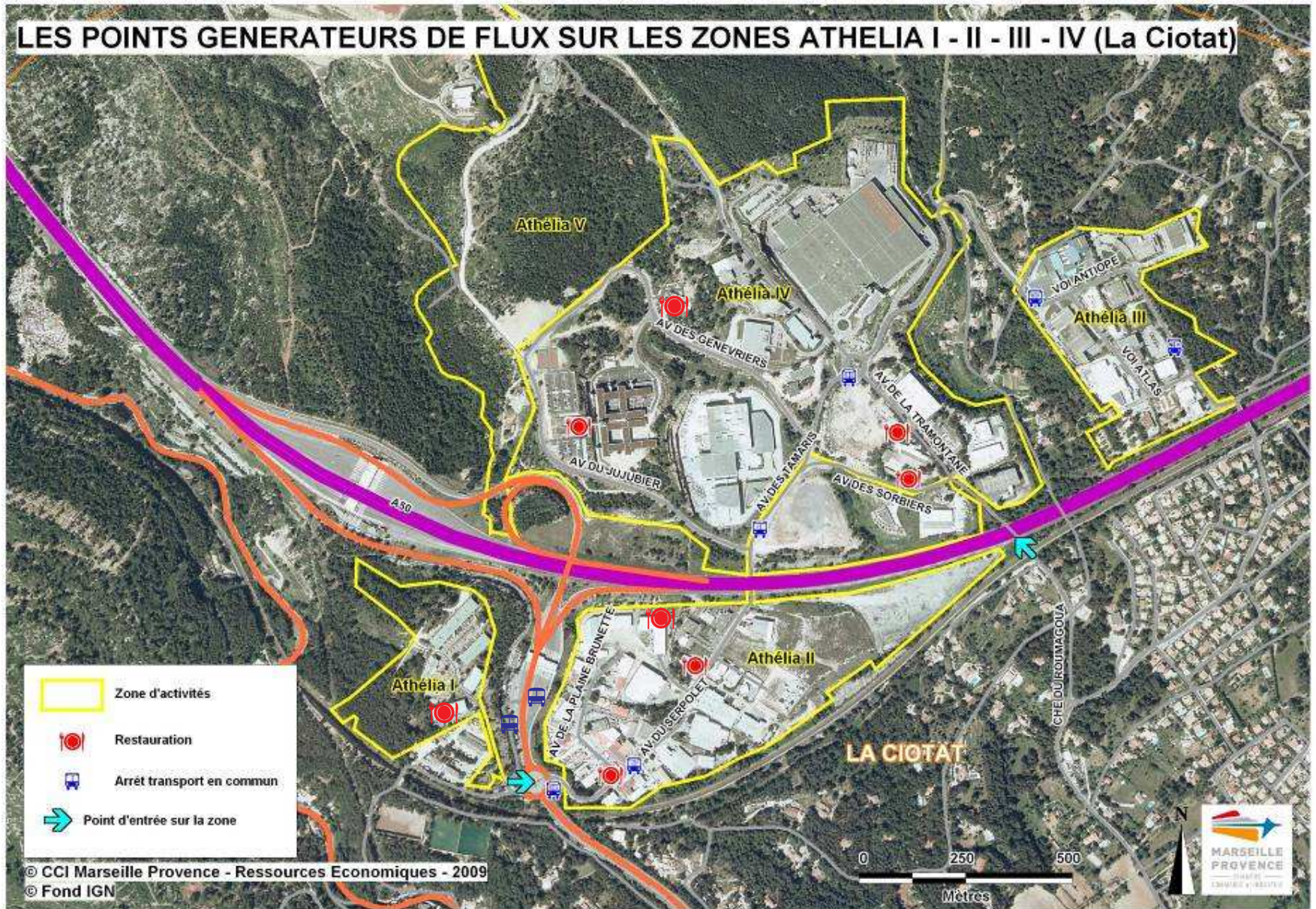
Accès par la A50

La sortie de l'autoroute est extrêmement proche de l'entrée de la zone. Et bien que le péage soit payant (1€10 en venant de Marseille, 1€20 depuis Aubagne, 4€70 depuis Aix en Provence (2 péages) à ce jour), l'autoroute reste la solution la plus directe et la plus rapide pour les usagers quotidiens non ciotadins.

A noter : bien que la circulation soit assez fluide et qu'il n'y ait pas de problèmes d'engorgement à l'entrée/sortie de l'autoroute, les salariés venant par Marseille subissent d'importants ralentissements au niveau d'Aubagne (sortie pour la ZI des Paluds) et au niveau de la Valentine (zone commerciale).

→ [Voir carte : points générateurs de flux \(page suivante\)](#)

LES POINTS GENERATEURS DE FLUX SUR LES ZONES ATHELIA I - II - III - IV (La Ciotat)



Accès en transports collectifs

→ Voir carte : points générateurs de flux (page précédente)

☐ Accès en bus inter-urbain

Sur ce territoire deux Autorités Organisatrices de Transports ont compétence pour organiser les déplacements des usagers, Marseille Provence Métropole et le Conseil Général des Bouches du Rhône, chacune proposant plusieurs lignes de bus qui desservent la ZI d'ATHELIA. Le Conseil Général du Var relie également la ZI par ses cars.

Huit arrêts ont été identifiés sur la ZI (toutes lignes confondues), cependant, aucun n'est matérialisé par un abri couvert. Concernant les arrêts du bus à la demande, ceux ci sont signalés par un marquage au sol, alors que pour les autres lignes, seuls des panneaux permettent de repérer les arrêts. Le marquage au sol n'est cependant pas très visible la plupart du temps (ex. arrêt du rond point des voiles se trouve « au niveau du panneau de signalétique » ou av. du serpolet « au niveau du poste électrique »).

Noms des arrêts

Selon le prestataire, l'arrêt peut avoir différentes appellations mentionnées sur les fiches horaires :

- Athelia I (sortie Autoroute)
- Rond point Œil Emergence
- Av. du Serpolet / Plaine brunette
- Av. des Tamaris / Faubourg Entreprise
- Rond point des voiles
- Voie antiope / Atlas
- Marcel Cannedu
- Charmettes (à la limite de la ZI et de la zone d'habitations)



Arrêt du bus à la demande Ciotabus – Rond point des voiles



Arrêt des bus à la demande Ciotabus et CG 13
Rond point Œil Emergence



Arrêt de Bus à la demande – Av du serpolet

TRANSPORTS GERES PAR MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Ligne CIOTABUS N°50 L'homme rouge / Lycee Lumière

La ligne dessert sur ce trajet la gare SNCF et un secteur de la zone Athelia. 1 seul arrêt est situé sur Athelia : Rd point des voiles (Voie Antiope), au milieu de la zone. Cette ligne est principalement tracée pour desservir les collèges et lycées de la Ciotat.

Aller : Départ de la gare à 7h30 et 8h30 pour arriver sur la zone respectivement à 7h43 et 8h43.

2 bus desservent la zone le matin à 1h d'intervalle pour un trajet de 15mn.

Retour : départ de la zone à 17h18, arrivée gare SNCF à 17h28.

1 seul bus part de la zone le soir

Ligne CIOTABUS : N°51 Gare SNCF / Athelia

Mise en service le 2 février 2009, cette nouvelle ligne qui fonctionne du lundi au vendredi vise à favoriser la desserte de la zone pour les salariés venant en train. Les horaires étant calés sur les horaires des TER, les bus attendent que les trains arrivent (même en cas de retard des trains). Le temps d'attente pour la rupture de charge entre 5 et 15 mn maximum.

7 arrêts se trouvent sur la zone d'Athelia : Charmettes Marcel Cannedu, Atlas, Rond point des voiles, Faubourg de l'entreprise, Plaine Brunette, Rd point Œil Emergence.

Aller : 4 services desservent la zone le matin pour un temps de parcours de 10mn environ selon le point d'arrêt.

Le premier bus part de la gare SNCF à 6h35 et arrive à Athelia à 6h50 suivi de 3 autres avec une fréquence toutes les 40mn environ, soit : 7h15, 7h45 et 8h25

Retour : 3 bus partent de la zone le soir vers la gare

Les bus passent toutes les 30 mn entre 17h05, 17h35 et 18h05 et arrivent à la gare 10mn plus tard, pour permettre aux salariés qui prennent un train en direction de Marseille ou Toulon, de ne pas quasiment pas interrompre leur trajet.

Ligne CIOTABUS : Bus à la demande (TAD) – Gare routière / Athelia

La ligne part de la gare routière pour desservir la zone d'Athelia. 7 arrêts sont desservis sur la zone : Charmettes, Marcel Cannedu, Atlas, Rond Point des voiles, Faubourg Entreprise, Plaine brunette, Rond Point Œil Emergence.

Le principe de ce mode de transport étant qu'une ligne est définie ainsi que des horaires. Le bus ne passe que si un usager « commande » le bus, celui ci effectue dans ce cas tous le circuit. Depuis sa mise en place en juillet 2006, la régularité des demandes aux horaires notés ci-dessous a fait qu'aujourd'hui, bien qu'il s'agisse de bus à la demande, la ligne est assurée régulièrement.

➔ Pour les salariés résidant à La Ciotat ou venant en car, 3 bus desservent la zone matin et 3 repartent le soir.

Aller (arrivée Athelia) : 7h25, 7h55, 8h25 (départ de la gare à 7h10, 7h40, 8h10)

Retour (départ d'Athelia) : 17h05, 17h35, 18h05

Le schéma directeur d'accessibilité (à destination des personnes à mobilité réduite / PMR) en cours d'élaboration par MPM à l'échelle de la communauté urbaine (terminé courant 2009), prévoit la mise en sécurité des arrêts, l'accessibilité des point d'arrêts des transports collectifs. MPM a attribué ses marchés de renouvellement de mobilier urbain ; a ce titre, les poteaux d'arrêt seront remplacés en milieu d'année. Dans ce cadre, certaines améliorations sur la zone pourraient éventuellement être envisagées.

Les lignes CIOTABUS bénéficie d'une démarche qualité engagée par MPM sur 3 ans à compter de 2007.

TRANSPORTS GERES PAR LE CONSEIL GENERAL DES BOUCHES DU RHONE

Ligne Marseille – La Ciotat gare routière / Bus n°69

La ligne dessert Marseille, Aubagne (pôle d'échanges + ZI Paluds seulement à l'aller), Roquefort La Bédoule, La Ciotat Gare routière.

Aller : 4 services permettent d'arriver le matin sur la Ciotat à 7h55, 8h, 8h20, 8h45, 9h05.

Depuis Marseille le temps de trajet est de 50mn. Les salariés doivent à partir de la gare routière prendre une liaison avec un bus à la demande Ciotabus pour atteindre la ZI. En réalité seul les bus arrivant à 7h55 et 8h permettent de prendre la correspondance qui part à 8h10.

Retour : 3 services partent de la Ciotat allant jusqu'à Marseille (via La Bedoule et Aubagne) à 17h10, 18h ou 18h30 et 2 s'arrêtent au Aubagne/pôle d'échanges-centre ville) en partant 18h10 ou 19h30.

En réalité seulement 3 bus peuvent être pris en tenant compte de la correspondance avec le bus à la demande. Celui ci arrivant à 17h50 ou 18h20 à la gare routière les salariés peuvent prendre le 69 partir de 18h seulement.

Il n'est pas prévu que cette ligne soit restructurée en terme d'arrêts, de fréquences ni d'horaires.

Ligne La Ciotat via gare routière – Aix en Provence / Bus n°72

La ligne dessert les communes de la Ciotat (gare routière), Cassis, Carnoux, Aubagne (pôle d'échanges centre ville), La Destrousse et Aix en Provence (gare routière).

Le temps de trajet est entre La Ciotat / Aix de 1h25.

Aller : 1 seul bus permet de prendre cette ligne le matin. Arrivée sur la gare routière de La Ciotat à 8h50

Retour : 4 bus partent de La Ciotat le soir
16h45, 17h05, 18h, 18h10

Initialement cette ligne s'adressait à un public d'étudiants, mais au vu de la demande des salariés, une restructuration du réseau du CG13 a été étudiée, pour un lancement dès septembre 2009. Dans ce cadre, la ligne 72 pourrait bénéficier

d'un arrêt à l'entrée de la zone Athelia (Rd Point Œil Emergence) et d'un bus permettant d'arriver avant 8h sur la Ciotat (possibilités à étudier).

Ligne La Ciotat via gare routière – Bandol / Bus n°70

Dans le cadre de la restructuration des réseaux du CG13, cette ligne devrait être transférée au CG du Var dès septembre 2009. A ce jour, voici les horaires en vigueur.

La ligne dessert les communes de la Ciotat (arrêt à la gare routière), les Lecques, St Cyr sur Mer et Bandol avec une multitude d'arrêts intermédiaires.

Aller : Arrivée à la gare routière à 7h50 ou 8h00 (à titre d'exemple en partant à 7h de Bandol ou 7h25 des Lecques soit un trajet de 50 et 35 mn)

Retour : départ gare routière 17h10 ou 18h10 (arrivée à Bandol 45mn plus tard)

A noter : Compte tenu que ces lignes ne sont pas à ce jour reliées à la zone d'Athelia, les salariés doivent prendre une correspondance avec le bus à la demande.

TRANSPORTS GERES PAR LE CONSEIL GENERAL DU VAR

Les lignes du Var pour l'instant ne vont que jusqu'à la limite du département et s'arrêtent à Toulon mais à partir de septembre 2009, une ligne ligne devrait être mise en service.

La Ciotat / Bandol – ex ligne 70 du CG13

La fréquence et les horaires devraient rester inchangés.

Accès en train

La gare de la Ciotat se trouve à 5 km de la zone d'Athelia, par conséquent, dans le cas des usagers des trains, un mode de transport multimodal (train associé à un autre mode de transport) est le seul moyen d'accéder à la zone d'Athelia.

Ligne TER Marseille – La Ciotat

Cette ligne dessert Marseille St Charles, Marseille la Blancarde, Marseille la Pomme, Marseille St Marcel, La Penne sur Huveaune, Aubagne, Cassis, la Ciotat.

Aller : 4 trains permettent d'arriver le matin sur la Ciotat, toutes les 30 mn. 6h31, 7h01, 7h31 et 8h01, le temps de trajet étant de 28 mn.

Une correspondance avec la ligne N°51 permet ensuite d'arriver directement sur la zone d'Athelia.

A titre d'exemple un salarié partant de Marseille à 7h03 arrive à la gare de la Ciotat à 7h31, prends le bus N°51 à 7h45 et est déposé sur la zone aux alentours de 8h.

Le temps de trajet est de 1h (ajouter à cela le temps pour arriver à la gare de Marseille et accéder à son entreprise depuis l'arrêt de bus)

Retour : 4 trains permettent de quitter la Ciotat, départ toutes les 20 mn
17h02, 17h23, 17h53, 18h23 et 19h23

La ligne N°51 permet à nouveau de rejoindre la gare de la Ciotat excepté pour les trains de 17h02 et 19h23 qui n'ont pas de correspondance directe.

Ligne TER Hyères - Toulon – La Ciotat

Cette ligne dessert Toulon, La Seyne Six Fours, Ollioules Sanary s/mer, Bandol, St Cyr les Lecques, La Ciotat.

Aller : 8 trains permettent d'arriver sur la zone entre 7h et 8h45 avec une fréquence de 10 à 20 mn : 6h12, 6h24, 6h41, 6h55, 7h11, 7h27, 7h47 et 7h55 au départ de Toulon (certains de ces trains peuvent être pris à Hyères).

le temps de trajet étant de 30mn environ sauf pour le train de 7h47 qui est direct (19mn de trajet). Si en théorie, les possibilités de venir travailler en train depuis le Var sont nombreuses, en réalité, il n'existe que 3 correspondances de la ligne 51 qui mènent les salariés sur la zone (concernant les trains de 6h41, 7h37 et 8h23).

Retour :

Pour les mêmes raisons que précisées ci-dessus, 3 trains permettent de rentrer en train sur le Var en allant à la gare avec le bus N°51 pour les départs suivants : 17h32, 18h02, 18h32 (trains sans correspondance : 17h02, 19h02 et 19h38)

Tarifs

L'abonnement mensuel pour les lignes Ciotabus est de 19€ (ou 1€ le trajet). Le même abonnement est réduit à 10€ si l'utilisateur le couple à un abonnement de bus inter-urbain du CG13.

L'abonnement mensuel pour les lignes du CG13 vers La Ciotat varie selon le point de départ de 21€ depuis la Ciotat, les Lecques ou St Cyr, 25€ depuis Bandol, 33,60€ depuis la Bedoule, 38,70€ depuis Aubagne à 67,80€ depuis Marseille.

L'abonnement mensuel du TER varie selon le lieu de départ. S'il est couplé aux lignes Ciotabus, une réduction de 75% est accordée sur l'abonnement travail TER + 50% sur l'abonnement Ciotabus soit au total : 29€10 depuis St Cyr les Lecques, à 64€80 depuis Toulon ou 74€30 depuis Marseille.

Accès en modes doux

L'accessibilité à vélo

Du fait de sa grande superficie, de sa localisation en hauteur sur un plateau et des nombreux valons qui la caractérisent, il est difficile d'accéder et de circuler sur la zone d'Athelia.

D'autre part, il n'y a aucune zone de piste cyclable sécurisée pour inciter les salariés à venir travailler en vélo.

Pénibilité de l'accès et manque de sécurisation sont les deux freins majeurs.

A noter que seuls les salariés vivant sur La Ciotat ou les villages alentours seraient susceptibles de venir à vélo mais il s'agirait pour les plus sportifs et téméraires d'un vrai « défi » car il est obligatoire de prendre la D559, route à 2 voies, extrêmement dangereuse à cause de la vitesse des véhicules (voitures et camions) et avec un important dénivelé.

❑ L'accessibilité à pied

Compte tenu des extensions régulières depuis plusieurs années, l'état de la zone Athelia est globalement bon avec des trottoirs matérialisés dans quasi toutes les rues et un éclairage sommaire mais présent.

Dans l'ensemble, la circulation à pied est donc possible sur la zone en empruntant les trottoirs. Pourtant, les entretiens en entreprises et le repérage terrain ont fait ressortir un manque de sécurité pour les piétons par manque de signalisation. En effet, la zone n'étant pas totalement balisée pour les piétons, certains passages piétons pourraient être remis en état (nouveau marquage) ou seraient à matérialiser en particulier sur la sortie autoroute (Rond point Œil Emergence), au niveau des arrêts de bus (ex. au niveau des arrêts de bus du péage).

La vitesse des véhicules peut être un risque pour les piétons à certains endroits (rue large et en pente et trottoirs étroits) et certains tronçons de la zone sont particulièrement dangereux et impraticables (pas de trottoir au niveau du passage sous le pont, Av. Sorbier, Athelia IV).

Pour les mêmes raisons que pour l'accès à vélo, il n'y a pas de salariés qui viennent travailler uniquement à pieds (excepté quelques rares habitants du quartier résidentiel des Séveriers). Les piétons sont donc principalement les usagers des transports collectifs qui sont amenés à se rendre en marchant sur leur lieu de travail. Lors de la pause déjeuner, peu de salariés partent déjeuner sur la zone en marchant.



Chaussée piétonne – Voie Antiope



Chaussée piétonne - Av. des Tamaris

IV.4 Accessibilité propre aux entreprises

Les entreprises de la ZI d'ATHELIA ne rencontrent pas de problème particulier pour rentrer dans l'enceinte de leur site.

Celles qui ont une activité logistique avec des livraisons de camions sont organisées pour gérer le flux massif aux heures de pointe (ex. Ball Packaging, Setma, Roxlor ou Sun Valley ont défini des créneaux horaires de livraison, GEMALTO et Ball Packaging disposent de 2 entrées, une pour les salariés et visiteurs, l'autre pour les fournisseurs).

Malgré cette organisation, le stationnement occasionnel de quelques camions en attente de livraison sur la voie publique peuvent gêner l'accès de certaines entreprises.

En terme de sécurité, seules les entreprises dont l'entrée/sortie est située sur l'avenue Mistral jugent l'accès délicat ou dangereux du fait de la forte pente et de la vitesse des véhicules engagés dans l'avenue (notamment les camions Bronzo).

Concernant l'accès à Ball Packaging, la sortie depuis l'entreprise peut être dangereuse à cause du manque de visibilité.

Enfin, la fréquentation et le flux important de camions semi-remorques sur la zone a fait ressortir également un besoin d'aires de **parking** et de retournement pour les transporteurs qui stationnent ou manœuvrent régulièrement sur les voies classiques pouvant ainsi troubler la circulation des usagers de la zone et provoquer des accidents.



Accès Voie Antiope - Ball Packaging

IV.5. Le stationnement

Globalement les entreprises de la ZI d'ATHELIA ne manquent pas de places de parking privé. En effet, il y a peu de stationnement sauvage à relever sur la voie publique, d'une part, du fait que l'ensemble des entreprises disposent suffisamment de places (sauf pour Setma qui possède pourtant 4 parkings dont 1 non aménagé), d'autre part, du fait qu'il n'y a pas ou peu d'activité commerciale, génératrice de flux important de véhicules. Toutes disposent même d'emplacements réservés aux visiteurs. Exception faite d'Euros et Setma dont les parkings sont saturés, le taux d'occupation moyen des parkings est de 75% (en tenant compte du roulement horaires des salariés dans certaines entreprises). Enfin, sur l'avenue de la plaine brunette ou sont implantées une dizaines d'entreprises, des véhicules sont garés en dehors de l'enceinte des entreprises, sur les trottoirs, ce qui gêne la circulation des piétons.

La plupart des entreprises ont aménagé un parking 2 roues (sauf Bronzo), utilisable par les motos ou les vélos (chez Keolis le parking 2 roues qui dispose de 6 places est saturé, manquent 6 supplémentaires).

Concernant les camions et poids lourds, les entretiens ont permis de révéler que la zone manquait d'aires de parking et de retournement facilitant le stationnement et les demi-tours.

Sur les parkings d'entreprises, selon l'activité, un parking est réservé aux camions (exemple : activité logistique chez Sun Valley, Ball Packaging et Setma). Pourtant, compte tenu de la fréquentation de la zone et du flux important de véhicules, malgré l'organisation interne (voir paragraphe IV.4), il arrive parfois que des camions stationnent sur la voirie en attendant de pouvoir faire leur livraison (notamment pour Ball Packaging). De même que certains camions étrangers doivent stationner durant tout le week-end sur la zone.



Stationnements Av. de la Plaine
Brunette – Athelia II



Parking Setma

En terme de stationnements pour le co-voiturage, seul Gemalto a mis en place un dispositif incitatif : 18 places de parking sont réservées à cet usage pour les salariés co-voitureurs.

Au sein des autres entreprises, bien que le co-voiturage soit pratiqué spontanément par quelques salariés, aucune mesure ni facilités ne sont développées.

IV.6. Caractéristiques du personnel sur la zone

Répartition des salariés sur l'échantillon de la zone

L'échantillon étudié a permis de **comptabiliser 1425 salariés pour 10 entreprises sur une base totale de 3500 salariés sur la zone pour 180 entreprises** (soit 40% de la population salariée totale et 5% des entreprises).

L'étude permet de vérifier que la population salariée sur la zone d'activités est essentiellement masculine.

Toutes les tranches d'âges sont représentées, la tranche entre 26 et 40 ans étant nettement majoritaire (55%).

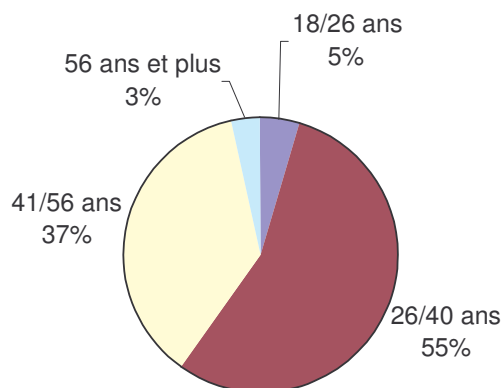


Tableau : Répartition des salariés de la zone d'Athelia par tranches d'âges

Concernant la répartition par statuts des salariés de la zone, on peut constater que la population est constituée essentiellement de cadres et commerciaux (56%) suivi par les ouvriers et employés (42%), ces deux types de fonctions étant occupées en grande majorité par des hommes (68%). Cette répartition inégale s'explique par l'activité essentiellement industrielle des entreprises et des fonctions de production nécessitant exclusivement une main d'œuvre masculine.

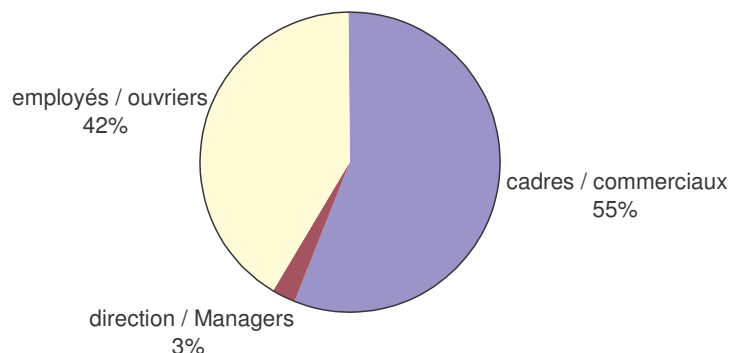


Tableau : Répartition de l'effectif de la zone par statuts / CSP

Horaires de travail

Chaque entreprise fonctionne avec sa propre organisation et ses propres horaires qui dépendent eux-mêmes de l'activité et des différents métiers exercés.

Une analyse des caractéristiques des 10 entreprises rencontrées permet de relever différentes plages horaires :

Horaires fixes

Pour les salariés des services administratifs, direction et cadres, les horaires d'arrivée varient du lundi au vendredi entre 7h30 et 9h. Les horaires de départ varient entre 16h et 19h. La plage horaire de présence la plus fréquente étant 9h - 18h avec une pause déjeuner de 1h ou 1h30 en moyenne. En règle générale, cette catégorie de salariés n'est pas soumise à un horaire fixe et bénéficie d'une flexibilité quant aux heures d'arrivée et de départ.

Horaires variables

D'après les 10 entreprises interviewées 2 poursuivent leur activité de nuit, week-end compris soit 24h/24 et 7jours/7jours (Ball Packaging et Roxlor). Le fonctionnement de deux autres entreprises est à inclure dans ce type d'horaires décalés ; en effet pour Keolis il y a des prises de service toutes les ½ heures environ (calés sur les horaires de cars) et chez Bronzo l'activité est lié aux déplacements des camions.

Les entreprises citées qui gèrent un site de production ou un atelier, fonctionnent avec des horaires décalés de type 2/9 ou 3/8. Selon les entreprises et métiers, les horaires des ouvriers sont variables mais correspondent généralement aux plages suivantes (l'activité de nuit n'étant pas une généralité) :

Pour Ball et Roxlor (même créneaux horaires) : 6h/14h – 14h/22h - 22h/6h
Pour Kéolis : créneaux de 5h à 19h ou 4h30 à 21h30 (prise de service toutes les ½ heures)
Pour Bronzo : une partie des salariés travaillent du lundi au samedi de 5h à 17h

A noter : ces horaires ne concernent pas plus de 10% des salariés au total (selon échantillon).

D'après les entretiens menés en entreprises, 89% des salariés sont sédentaires et seulement 11% sont itinérants (essentiellement les commerciaux).

Le télétravail n'est pas à ce jour un mode de travail courant, puisque Sopro et Euros sont les seules entreprises à le pratiquer. Pour preuve, seulement 3 salariés au total sont concernés dont 2 à mi-temps chez Sopro.

La quasi-totalité des salariés travaille à temps plein (93%). Les entreprises ont recours à l'intérim ponctuellement en période de sur-activité ou en période de congés mais le nombre de salariés en emploi précaire n'a pas été pris en considération pour l'étude, la situation, le lieu de résidence étant trop variables pour être déterminants.

Les éléments à prendre en compte

Cette analyse de l'effectif de la zone met en exergue un certain nombre de points dont il faudra tenir compte lors de la mise en œuvre de solutions concrètes et adaptées dans le cadre du PDIE :

Les « plus » :

- La majorité des salariés sont employés à temps plein et en CDI soit une population « stable » en terme de déplacements
- La CSP ouvriers/employés représente une tranche importante des effectifs salariés : l'argument économique pèse donc dans la balance pour « abandonner » la voiture personnelle au profit de transports collectifs ou du co-voiturage

Les « moins » :

- La population de la zone a en majorité entre 26 et 40 ans, ce qui suppose que ces salariés ont des contraintes familiales importantes (accompagnements enfants, horaires à respecter, courses, activités loisirs, sport...)
- La tranche d'effectifs qui travaille en horaires décalés : le report modal sur du transport collectif sera difficile et contraignant car ces salariés prennent leur poste tôt ou le quittent tard
- Bien qu'une majorité des salariés sédentaires de la zone travaille dans des horaires fixes dits de « bureau », il faut tout de même tenir compte de la mise en place des 35h et des jours RTT (essentiellement pris le vendredi après midi) ainsi que de la flexibilité de certains postes pour une éventuelle utilisation des transports collectifs

IV.7 Modes de déplacements des salariés – domicile/travail

Accessibilité des sites par les salariés

Il est possible d'accéder à la zone d'activités par différents modes de transports :

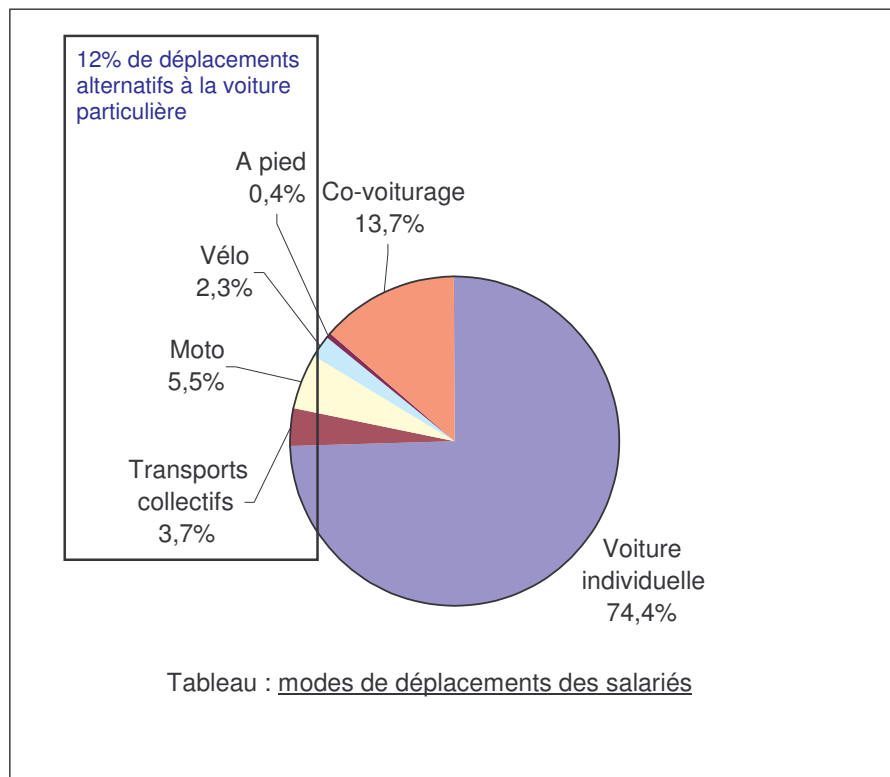
- Route : Voiture et deux roues motorisées, vélo, à pied
- Transports collectifs

L'étude n'ayant pas fait l'objet d'une enquête auprès des salariés sur leurs habitudes de déplacements, le pré-diagnostic se base donc sur l'analyse terrain et sur du déclaratif à partir des évaluations approximatives des personnes rencontrées lors des entretiens.

Cet état des lieux permet néanmoins de confirmer que la majorité des salariés viennent travailler a priori en voiture :

→ **88,1 % des salariés effectuent le trajet domicile / travail en voiture dont 74,4% se déplacent seuls et pratiquent donc « l'autosolisme »**

Autrement dit, seulement 12% des salariés de l'échantillon effectuent le trajet domicile/travail avec un mode de transport alternatif à la voiture particulière. Parmi cette minorité d'utilisateurs, voici la répartition par modes de transports alternatifs :



Les transports en commun

Parmi les 12% des salariés qui utilisent un mode de transport alternatif à la voiture et sur la base de l'échantillon étudié 3,7% d'entre eux se déplacent en transport en commun.

Les 2 roues

Essentiellement la moto (5,5%) préférée au vélo qui suscite peu d'adeptes (2,3%) Les 2 roues sont plus utilisées que les transports collectifs (7,8% contre 3,7%).

Le co-voiturage

C'est une solution adoptée par plus de la moitié des salariés qui ont choisi une solution alternative à la voiture particulière (53,5% d'entre eux).

Lors des entretiens en entreprise, il est ressorti que certains salariés organisaient en interne du co-voiturage ou certaines entreprises favorisaient ce mode de transport (Gemalto via des places réservées). Les voitures sont généralement remplies de deux personnes et de façon très marginale par quatre personnes. Les salariés des entreprises effectuent le trajet entre collègues, ils ne pratiquent pas de co-voiturage inter-entreprises.

A noter : D'après l'enquête, 34% des co-voitureurs font partie de la société Ball Packaging et 58,5% de Gemalto.

A pied

Compte tenu de la proximité de la zone avec le quartier des Charmettes et des Séveriers, l'accès à pied est possible sur la zone. Mais cette pratique reste très marginale et excepté les salariés vivant sur ce secteur, les citadins ne peuvent venir travailler à pied car le centre ville se trouve à environ 4 km de l'entrée de la zone en empruntant un trajet non aménagé pour les piétons et extrêmement dangereux et désagréable de la D559.

En revanche, les usagers des transports collectifs sont amenés à se rendre en marchant sur leur lieu de travail. Peu nombreux sont ceux qui partent déjeuner en marchant préférant déjeuner sur place ou prendre la voiture pour se rendre dans un des restaurants de la zone ou en centre ville (cf. chapitre pause déjeuner).



Trottoirs - Av. de la plaine

Lieux de résidence

D'après un recensement des lieux de résidence par salariés, nous avons pu réaliser grâce à des outils de géolocalisation des cartes qui permettent de visualiser sur trois niveaux d'où viennent les salariés de la zone (voir pages suivantes) :

- Carte des communes de résidence des salariés à l'échelle des départements
- Carte des communes de résidence des salariés par répartition d'entreprise

{Le recensement des lieux d'habitation de la totalité des effectifs des 10 entreprises interrogées fournit une base de 1 425 salariés.}

Les cartes nous permettent de visualiser que la grande majorité des salariés vivent en moyenne dans un rayon de 30 km environ d'Athelia.

Au niveau de la répartition du lieu de résidence par départements, deux régions se distinguent :

- Les Bouches-du-Rhône qui rassemblent l'essentiel de la population salariée de la zone (79,3%)
- suivis loin derrière du Var (19,9%)

La présence de salariés dans le département du Var se justifie par la situation de la zone d'activités qui se trouve à la limite de ce département. Bien que mineure par rapport à la fréquentation des Bouches du Rhône, cette particularité est en effet à souligner car les actions orientées vers les transports collectifs devront impliquer également les AOT du Var (dont le CG83).

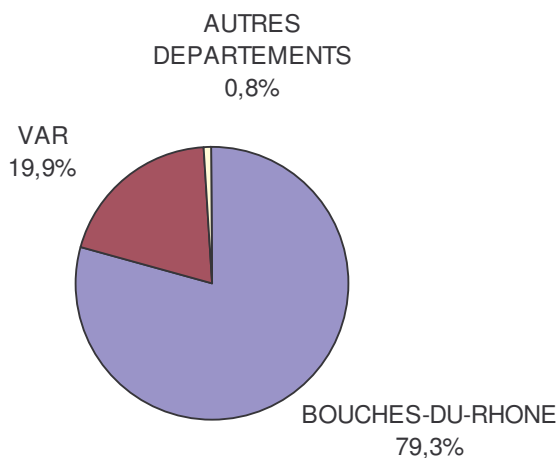


Tableau : Répartition des lieux de résidence des salariés par département

Au niveau de la répartition du lieu de résidence par communes sur les Bouches-du-Rhône, 4 communes dépassent le nombre de 100 salariés résident sur la zone et se démarquent ainsi très nettement des autres (Marseille, La Ciotat, Aubagne et Ceyreste).

Le « top 10 » des communes de résidence peut se présenter comme suit :

- **Marseille (331 salariés soit 23,2%)**
- **La Ciotat (20% des salariés)**
- Aubagne (8% des salariés)
- Ceyreste (6,7% des salariés)
- Saint Cyr s/mer (3,8% des salariés)
- Aix-en-Provence (2,8% des salariés)
- Le Beausset (2,8% des salariés)
- Toulon (2,5% des salariés)
- La Seyne s/mer (1,8% des salariés)
- Auriol (1,8% des salariés)

Il est intéressant de remarquer que 4 intercommunalités se démarquent sur l'ensemble de l'échantillon et se retrouvent parmi le top 10 des communes habitées en majorité :

- CU Marseille Provence Métropole : avec 3 communes du top 10 concernées et au total plus de 56% de l'ensemble des salariés étudiés
- La Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile : avec 3 communes du top 10 et au total près de 16% des salariés de l'échantillon
- Communauté de communes du Sud Sainte Baume : avec 2 communes du top 10 et au total 8% des salariés
- Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée : avec 2 communes du top 10 et au total près de 7% des salariés

Dans le cadre des démarches vers les AOT, pour développer les transports collectifs, il faudra donc tenir compte de ces éléments de poids qui sont déterminants pour adapter l'offre de transport ou développer des lignes.

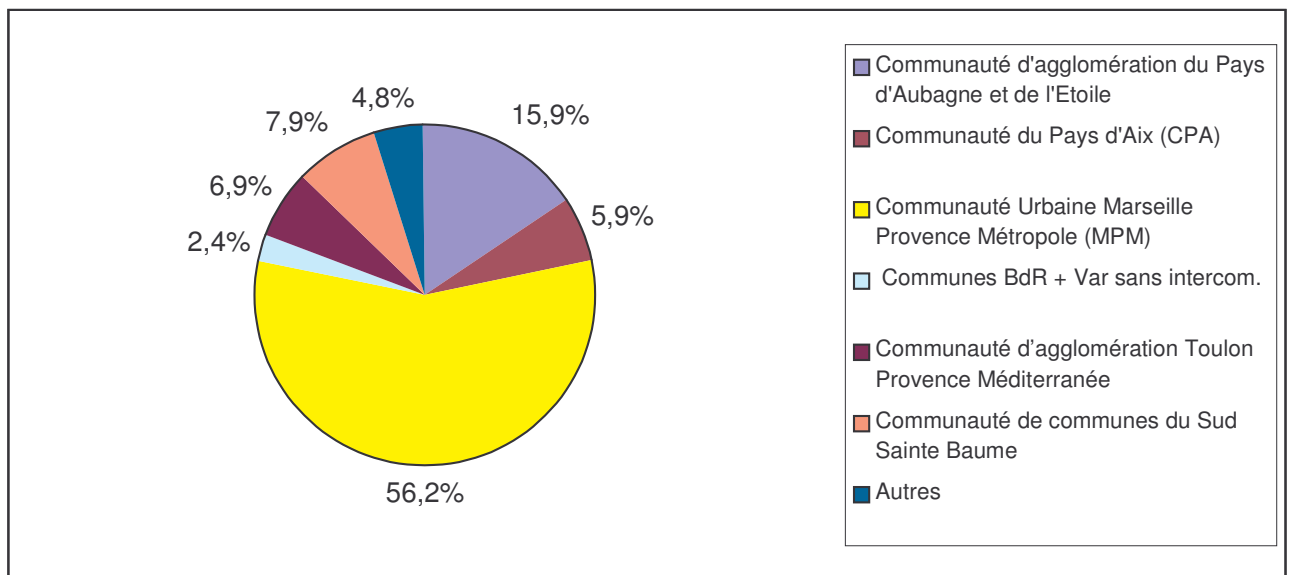
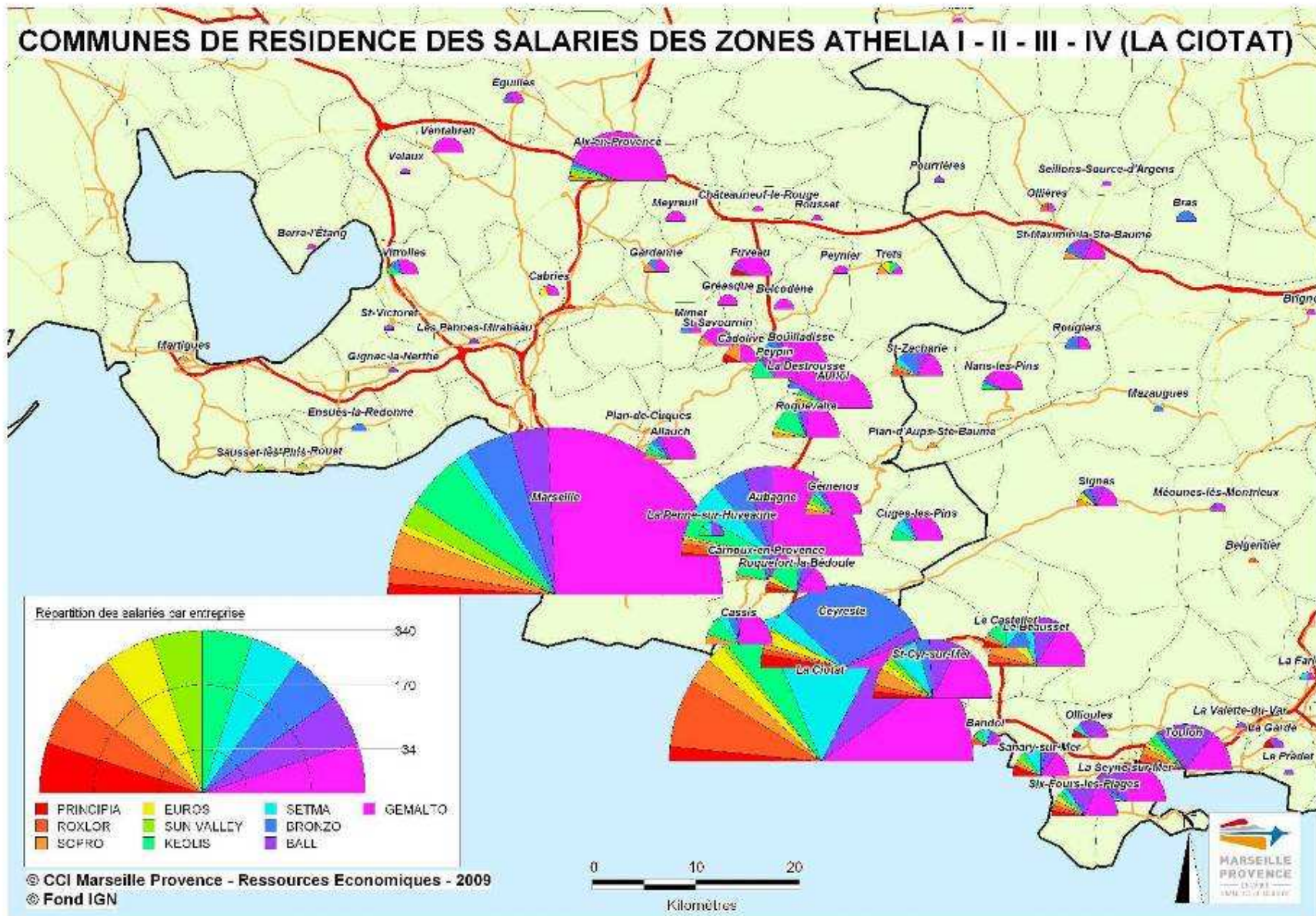


Tableau : Répartition des lieux de résidence par intercommunalité

COMMUNES DE RESIDENCE DES SALARIES DES ZONES ATHELIA I - II - III - IV (LA CIOTAT)



IV.8 Modes de déplacements pour les trajets professionnels

Les déplacements professionnels sont réalisés pour plusieurs motifs :

- Rendez-vous commercial : visites de clientèle, fournisseurs...
- Livraisons
- Formation
- Réunion interne avec les collaborateurs, direction
- Interventions techniques, dépannage

Les déplacements professionnels sont peu à peu organisés ou réglementés mais la motivation principale est l'économie des frais et le gain de temps avant d'être une préoccupation économique. En règle générale la majorité des entreprises interviewées ont instauré une politique de déplacements avec un protocole selon les distances :

- Pour les courtes distances (à l'échelle du département), la voiture reste le mode de transport privilégié.
La voiture personnelle peut être utilisée mais la plupart du temps les entreprises mettent à disposition des véhicules. En effet, toutes les entreprises interrogées possèdent leurs propres véhicules de fonction (au minimum 3). Les flottes de véhicules génèrent des frais importants au sein des entreprises et sont réservées généralement aux activités commerciales et aux commerciaux.
Des véhicules de service sont également à la disposition des salariés. D'après l'enquête, les entreprises en possèdent entre 1 et 6.
- Pour les moyennes distances (à l'échelle régionale) le TGV est favorisé. La rapidité, la commodité et le coût étant les motivations déterminantes à ce choix, suivent ensuite des préoccupations de sécurité et de protection de l'environnement. L'existence de la gare TGV St Charles à 30 minutes en voiture du site d'Athelia (30km) (ou 28 mn en train depuis la gare de la Ciotat) est d'autre part un facteur incitatif.
- Pour les longues distances (à l'échelle nationale et internationale), l'avion, reste le moyen le plus utilisé (aéroport Marseille Provence à 55 km).
- Dans le cadre de déplacements professionnels récurrents, voir quotidiens, 3 entreprises interrogées possèdent une navette pour effectuer des livraisons à leurs clients, ou aller sur un autre site de la zone : Setma (2 navettes) et Roxlor ou encore sur une autre zone d'activités : Gemalto (plateforme de livraison sur Gemenos).

Concernant les motifs de déplacements listés ci-dessus (autres que pour motifs commerciaux), les entreprises cherchent de plus en plus à limiter les déplacements. La visio-conférence semble rentrer peu à peu dans les mœurs mais est réservée à une certaine catégorie d'activités ou de professions ; les activités techniques restent pour le moment sur des interventions physiques. La direction des entreprises incite à l'utilisation de ce système essentiellement pour les formations et des réunions. Cinq d'entre elles sont équipées de ce système coûteux mais rapidement rentable, vu l'économie réalisée en frais de déplacements et en temps mobilisé (Euros, Ball Packaging, Gemalto, Principia, Setma, Roxlor). Pour Sun Valley certaines réunions vers l'étranger se font via de la conférence téléphonique par internet (skype).

Le co-voiturage est également une solution qui est poussée au sein des entreprises dans le cas de déplacements collectifs à une même réunion.

Concernant les entreprises ayant une activité logistique ou de transport et pour qui les enjeux économiques et environnementaux sont importants, la politique déplacements se concrétise par une logique de maîtrise des coûts d'énergies et de prévention du risque routier en organisant des formations à l'éco-conduite (Ball Packaging, Keolis) ou à la conduite préventive (Gemalto).

Enfin, un autre moyen efficace de limiter les accidents et l'impact environnemental causés par les déplacements, reste la politique d'embauche locale qui privilégie les salariés qui résident à proximité du site. A ce titre, en intégrant un volet social, cette mesure s'inscrit complètement dans la politique de développement durable. Mesure appliquée particulièrement au sein des entreprises qui recrutent des postes à bas salaires (Bronzo, Roxlor, Setma).

Quelques initiatives à noter !

A Gemalto, les déplacements professionnels sont nombreux. Il y a 2 types de déplacements : longue distance (avion/train) ou entre Aubagne et la Ciotat sur le site de production (faits en voiture). Pour ces derniers, interdiction d'utiliser les 2 roues.

De plus, l'entreprise affiche les rejets de gaz carbonique (évaluation d'environ 955 tonnes CO² rejetés en 2008) : calculé à partir des trois pôles principaux de localisation des salariés

Enfin, pour favoriser le Co-voiturage, l'entreprise a organisé des sessions d'échanges entre salariés depuis fin 2008 (pour recenser les attentes et les besoins) dans le but de créer un site web de co-voiturage géré par le service informatique interne. Le principe d'un « joker taxi » vient d'être mis en place, prévoyant ainsi la prise en charge par l'entreprise des frais de taxi pour le salarié dans le cas d'un désistement exceptionnel du co-voitureur.

Un autre site web, le Carpool Matcher, permet de lister les déplacements prévus entre les sites de Meudon et Gémenos / la Ciotat pour partager un taxi ou une voiture de location depuis l'aéroport (Pour Marseille et Orly uniquement).

Autre exemple, Principia met à disposition des visiteurs locaux qui viendraient en transport collectif, un véhicule de service pour faciliter leur autonomie sur place.

Dans le cadre de la démarche ISO 14001, Ball Packaging a remis en 2008 des gilets fluorescents à tous les salariés.

IV.9 Prestations de services sur la ZI

IV.9.1. Pause-déjeuner

En terme de services pour la pause déjeuner, l'offre interne à l'entreprise est inégale selon celles-ci. Toutes proposent au minimum une salle de repos/restauration avec au minimum une cuisine aménagée. Pourtant, si seules 2 entreprises disposent d'un restaurant d'entreprise (Ball Packaging et Gemalto) près de 20% de l'effectif total des salariés de la zone en sont tout de même bénéficiaires.

Les autres, moins privilégiés, s'organisent généralement pour déjeuner sur place en utilisant les salles de repos (le temps de pause étant pour certains réduit).

A noter d'autre part, que l'accès au restaurant de Gemalto est ouvert aux salariés de la zone après signature d'une convention entre les deux entreprises à condition qu'elle soient à une distance raisonnable pour y accéder à pied.

Il est également possible de déjeuner dans les différents restaurants de la zone qui proposent des prestations variées. Certains salariés d'ailleurs, se regroupent pour partir à plusieurs à bord d'une seule voiture (co-voiturage). Huit restaurants permettent donc aux salariés de déjeuner sur la zone à proximité de leur lieu de travail :

- Restaurant Courtepaille
- Restaurant l'Athelia
- Restaurant Lola Rosa
- Restaurant le Murano (Athelia I)
- Snack Papagayo
- Snack chez Nanou
- Restaurant la phocéenne
- Restaurant du Squach

Le système de livraison de repas sur place est fréquent dans les entreprises composées essentiellement de cadres ou d'une population assez jeune (particulièrement Sun Valley), livraison possible par les snacks de la zone essentiellement.

Enfin, d'autres salariés préfèrent profiter de la proximité des plages ou du centre ville pour déjeuner (restaurant ou pique-nique), les déplacements sont généralement collectifs au sein de l'entreprise.

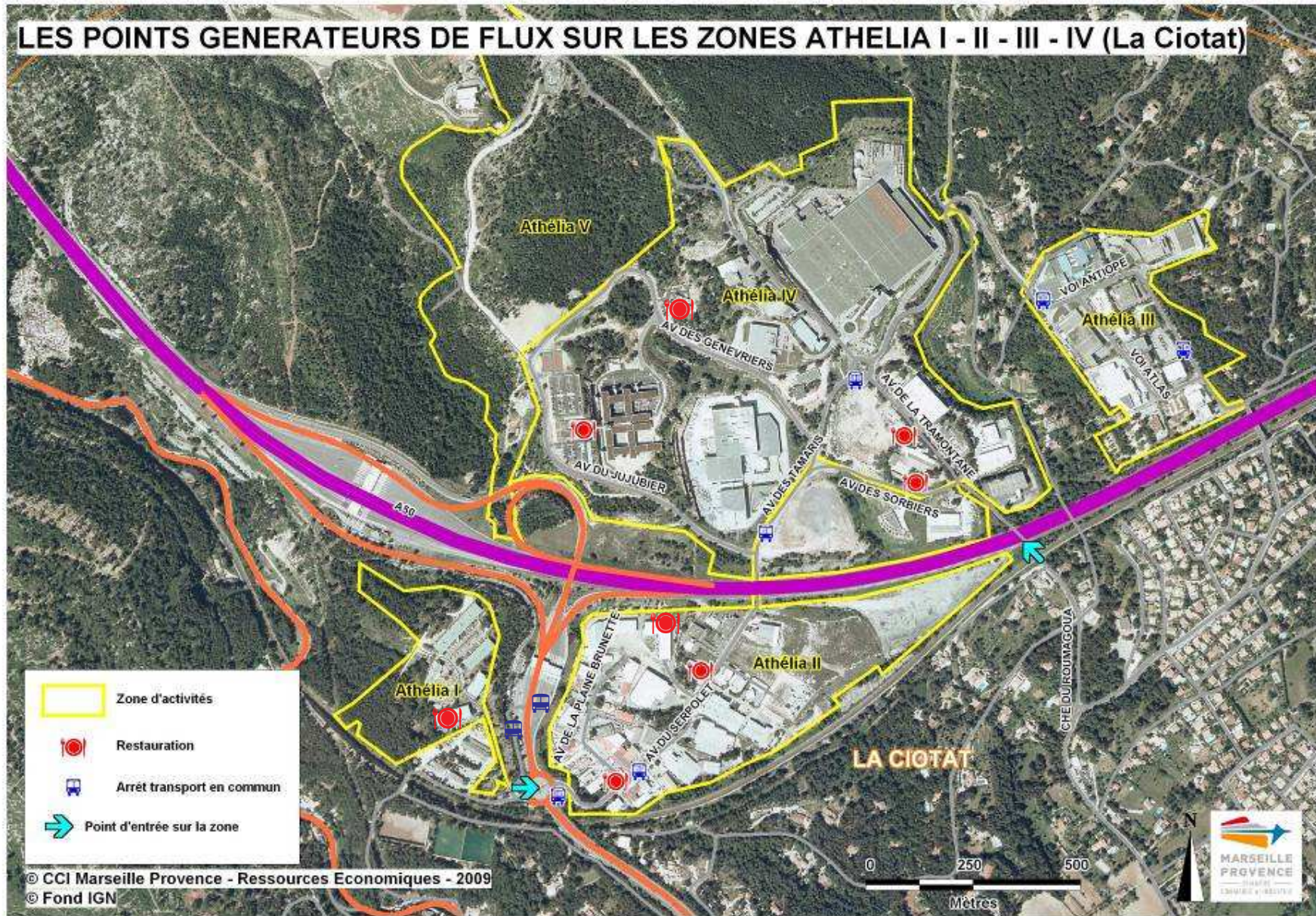
A noter, qu'aucune aire de repos ou de pique-nique n'est aménagée sur la zone.

Il apparaît que, bien que l'offre soit variée (tous types de restaurant : haut de gamme, bon marché, snack), d'après les entreprises rencontrées, elle demeure parfois insuffisante et les restaurants sont régulièrement saturés à l'heure du déjeuner.

En terme de stationnement, les parkings des restaurants (notamment le Murano et Nanou) sont saturés entre 12h et 14h ce qui entraîne par ailleurs des encombrement systématiques de la voie publique par les véhicules.

→ [Voir carte : points générateurs de flux \(page suivante\)](#)

LES POINTS GENERATEURS DE FLUX SUR LES ZONES ATHELIA I - II - III - IV (La Ciotat)



IV.9.2 Services à l'entreprise et à la personne

Il n'existe pas de « centre de vie » tel qu'il peut y en avoir sur d'autres ZA et conçu pour faciliter le quotidien des usagers de la zone car certains services manquent (ex. services publics, services domestiques de type pressing, entretien véhicules, banques et une poste, une agence immobilière, une presse et un centre de coiffure/esthétique et autres petits commerces de proximité ...).

Pourtant la zone Athelia reste une zone plutôt « bien équipée » en terme de services, à titre d'exemple se trouvent sur la zone un hôtel (Ibis), plusieurs restaurants.

Concernant les services aux salariés, la zone d'activités dispose en terme de sports et loisirs d'une salle d'escalade et d'un club de Squatch. Il existe également une crèche mais celle ci est municipale et répond donc en priorité aux besoins des citadins et pas des salariés de la zone (liste d'attente de près de 100 enfants).

En règle générale, les entreprises ne jugent pas nécessaire et surtout pas rentable de proposer de services aux salariés vu le faible effectif. En revanche, toutes sont preneuses d'un package de services et avantages mutualisés sur la ZI (type CE...).

Dans le cas où l'entreprise souhaite favoriser l'utilisation des vélos, la mise à disposition de vestiaires et douches est indispensable et un aménagement spécifique est à prévoir pour les salariés des « bureaux » dans le cas de bâtiments séparés. Compte tenu de leurs activités, l'ensemble des entreprises interviewées disposent au minimum d'un vestiaire + douche car pour des raisons réglementaires et au vu des métiers salissants et éprouvants, cet espace est dédié aux équipes de production et ateliers (mais utilisable également par les salariés des « bureaux ») et si le bâtiment est séparé, il lui est rattaché.

A noter, la proximité très appréciée en voiture du centre ville et notamment d'une zone commerciale dont un centre commercial, une grande surface (Carrefour) et des grands magasins spécialisés permet cependant aux salariés de la zone de bénéficier d'un certain nombre de services près de leur lieu de travail.

IV.10 Les entreprises de la zone et le développement durable

Une prise de conscience générale des problématiques de développement a été relevée dans l'ensemble des entreprises rencontrées, l'approche par la problématique transports et déplacements a donc été bien perçue, les correspondants étant déjà sensibilisés.

Les aspects économiques, environnementaux et sociaux sont pris en compte à différents niveaux d'implication selon les structures.

En effet, certaines des entreprises sont dans une démarche Hygiène Sécurité Environnement (HSE) ou Haute Qualité Environnementale (HQE) (Ball Packaging) avec pour certaines une certification ISO 14001 (Gemalto, Setma) ou ISO 9000 (Setma). Si les actions de recyclage des déchets spécifique (produits chimiques, emballages, chiffons...) ne sont pas systématiques pour celles qui ne sont pas dans une démarche labellisée, le tri des DIB (Déchets Industriels Banals) est tout de même en place (Sun Valley).

La formation à l'éco-conduite est également une mesure à remarquer chez Ball, Gemalto, Keolis. Il s'agit en effet de former les chauffeurs et/ou les commerciaux à la prévention du risque routier et à une conduite plus économique pour limiter et contrôler la consommation de carburant et par voie de conséquence réduire l'impact écologique).

IV.10 La gestion des risques en entreprise

Malgré le flux important de déplacements générés par les entreprises, peu d'accidents de la route sont à dénombrer au sein des entreprises sur la zone d'activités au cours des trois dernières années. S'ils se produisent surtout sur les trajets domicile / travail, ils sont rarement corporels (surtout matériels) et entraînent rarement des arrêts de travail.

D'autre part, les entreprises ne déplorent pas le même taux d'accidentologie, selon leur activité et les démarches de sensibilisation au risque qui peuvent être menées en interne. Ces dernières s'avèrent globalement efficaces dans le cadre de la réduction des accidents du travail et des accidents de la route (trajets perso ou pro)

Parmi les entreprises interrogées, deux d'entre elles sont particulièrement sensibles à la problématique risque routier et mènent une démarche qualité / de prévention en partenariat avec la Cram Sud Est :

- Ball Packaging large action de prévention du risque trajet et du risque professionnel plus largement (prime d'intéressement versée si pas d'accidents)
- Gemalto : formations à la prévention du risque routier et professionnel
- Setma : démarche qualité

Compte tenu des statistiques nationales et dans le cadre d'une démarche globale sur les déplacements, les actions de prévention du risque professionnel, en particulier du risque routier (dans le cadre des trajets domicile/travail ou professionnels) sont à maintenir voire à développer.

*Un accident sur deux a lieu sur un trajet domicile/travail
64 % des accidents mortels au travail, mission ou trajet, ont pour origine les accidents de circulation (source Ademe).*

V. OPPORTUNITE D'UN PDIE SUR LA ZONE D'ATHELIA

V.1 Synthèse du pré-diagnostic PDIE

Au terme du pré-diagnostic PDIE réalisé, nous pouvons tirer quelques grands enseignements de cette l'analyse globale :

- Le pré-diagnostic a fait ressortir quelques défaillances et/ou déficits en terme d'infrastructure, d'équipements et de services
- Les entreprises ont conscience de la problématique déplacements mais n'ont pas les moyens d'adopter à leur échelle des mesures alternatives (surtout pour les TPE et PME)
- La géolocalisation des salariés a permis de définir des grandes masses de lieux de résidence pouvant aboutir à des solutions adaptées à chacune d'entres elles
- L'obligation pour une entreprise de la ZI (GEMALTO) de réaliser dans le cadre du PPA 13 son propre PDE d'ici 2010 permettra de fédérer l'ensemble des entreprises de la ZI, présenter des attentes communes et quantifiés et in fine de mutualiser des solutions rentables
- Malgré la bonne accessibilité générale de la ZI, en venant des secteurs Ouest de la Ciotat (Marseille et Aubagne), les nœuds d'engorgement générés par les zones voisines de la Valentine et de Gémenos/les Paluds aux heures de pointes rendent l'accès au site plus difficile et plus dangereux.

V.2 L'opportunité d'un PDE inter-entreprises sur la zone d'Athelia

D'après l'état des lieux de la ZI d'Athelia réalisé dans le cadre du pré-diagnostic et selon les mesures obligatoires définies par l'ADEME qu'il faudra mettre en œuvre, nous pouvons avancer 5 critères positifs en faveur de la mise en place d'un PDIE qui sont les clés du succès de ce projet, à savoir :

- Un besoin fort et qualifié
- Des partenaires et acteurs impliqués à plusieurs niveaux
- Une forte mobilisation chefs d'entreprises
- Des pistes d'actions réalistes à court et moyen terme
- Les facteurs de réussite de la démarche

V.2.1 Un besoin fort et qualifié

A partir des entretiens (dirigeants et AOT), de l'analyse terrain et de l'étude RH, le pré-diagnostic a permis de relever un ensemble de préoccupations, d'attentes, de besoins partagés.

**Une démarche PDE inter-entreprises sur la zone d'activités d'Athelia
est justifiée et réalisable**

V.2.2 Des partenaires et acteurs impliqués à plusieurs niveaux

De la part de l'association ATHELIA

- Une préoccupation forte pour une meilleure gestion environnementale de la zone et l'expérience d'autres actions collectives mises en oeuvre auparavant
- Une demande précise sur l'analyse de l'état des lieux en terme de transports et déplacements sur la zone (pré-diagnostic)
- La mise en place d'une commission PDIE dédiée à cette action
- La mise à disposition de moyens humains pour la coordination du projet

De la part des partenaires institutionnels

- MPM est à l'écoute des besoins des ressortissants et usagers de la zone
- Les AOT du département sont engagées dans une réflexion globale des déplacements au sein d'un groupe de travail (PDE 13)
- Les AOT sont plus réceptives aux demandes organisées et mutualisées des entreprises et ont une politique volontariste de développement de l'intermodalité des réseaux

V.2.3 Une mobilisation forte des chefs d'entreprises

- Une sensibilité sur le développement durable de plus en plus croissante et prise en compte au sein des entreprises
- L'adhésion d'une dizaine de dirigeants à une commission PDIE au sein de l'association

V.2.4 Les facteurs de réussite de la démarche

- Certaines actions et mesures alternatives ont déjà été mises en place dans quelques entreprises suite à des démarches individuelles : il reste à les mutualiser et à communiquer
- Les médias communiquent et sensibilisent de plus en plus le grand public sur la problématique environnementale et les enjeux en terme de transports
- La mise en place de la prime transport depuis janvier 2009, prévoyant la prise en charge par l'entreprise de 50% minimum des abonnements en transports collectifs des salariés devraient augmenter le nombre d'usagers
- 1 entreprise « locomotive » sur le projet dû à son obligation réglementaire : GEMALTO
- 1 entreprise dynamique et innovante dans son approche du développement durable BALL PACKAGING
- L'obligation réglementaire du PPA 13 et des aides de l'ADEME et du Conseil Régional sont des opportunités pour passer à l'action (Aides en faveur de démarches collectives)
- Le coût d'investissement et d'entretien des parkings pour les entreprises est important : intérêt de changer l'affectation de ces espaces au bénéfice de la production ou de services à destination de leurs employés
- Le risque routier et les conséquences sur l'organisation du travail préoccupent les entreprises
- Le coût du carburant et le flux des véhicules sur les routes ne cessent d'augmenter ce qui oblige les entreprises à avoir une politique transport et les automobilistes à réfléchir sur des modes de transport plus économiques et plus rapides

Pourtant... quelques risques d'échec

- La bonne accessibilité routière de la zone peut être un handicap pour limiter l'usage de la voiture
- Un nombre d'entreprises important sur la zone qui peut se transformer en inertie collective (d'où l'intérêt d'un coordinateur au sein de l'association)
- Risque de ne pas avoir de référent assez motivé et mobilisé dans l'entreprise
- Les entreprises suffisamment dotées de parking ne sont pas confrontées ni sensibilisées aux problèmes de stationnement sur leur site
- L'activité industrielle et les métiers des salariés impliquent des horaires variables et difficilement conciliables avec des horaires de Transports Collectifs ou de co-voitureurs
- La quasi-totalité des salariés possède un véhicule personnel et utilise un mode de transport individuel
- Certains salariés peuvent être totalement opposés à des démarches alternatives à la voiture particulière
- La dispersion des zones d'habitation des salariés ne permet pas de répondre systématiquement à l'ensemble de la population active par des solutions alternatives à la voiture individuelle (près de 58% des salariés sont concentrés sur 4 principales villes : Marseille, La Ciotat, Aubagne, Ceyreste / 42% sont sur des communes plus dispersées)
- Bien que des efforts soient faits, la sensibilisation sur la problématique environnementale n'est pas assez efficace et les solutions alternatives à la voiture ne sont pas assez claires aux yeux du grand public

V.3 Les conditions d'applications des actions

V.3.1 Exemples de mesures appliquées ailleurs

Les mesures mises en place seront à promouvoir et à développer parallèlement par l'association et l'entreprise en interne. Une collaboration et un partenariat étroit entre les différentes entités sont en effet indispensables pour assurer la réussite du projet et l'adoption par les salariés des solutions proposées.

Les salariés étant soucieux de leur confort et les contraintes personnelles importantes (bien que parfois psychologiques), le report modal, autrement dit, le changement de mode de transport, ne se fera qu'en levant un certain nombre de freins et avec un changement de mentalités. Les usagers doivent y trouver des contreparties et gagner en confort de travail... les services aux salariés doivent donc être développés.

Voici quelques exemples de mesures concrètes déjà appliquées dans certains PDIE dont l'association pourra s'inspirer selon ses problématiques :

Transport en commun :

- Promouvoir les transports collectifs et communiquer au sein de l'entreprise : l'offre doit être mieux connue de tous (affichage en interne, flyers mis à disposition, diffusion de l'offre de transport sur des documents à insérer dans les fiches de salaire...)
- Inciter qualitativement les salariés à utiliser les TC en aménageant les arrêts (abris fermés, éclairés)
- Développer une meilleure desserte de TC (fréquence, horaires)

Co-voiturage :

- Promouvoir le co-voiturage intra et inter-entreprises en créant un lien internet vers une plateforme de co-voiturage (sur l'intranet de l'entreprise ou le site de l'association)
- Créer des bornes de co-voiturage sur la zone d'activités
- Sensibiliser les salariés aux avantages du co-voiturage en créant des animations pour favoriser les rencontres entre co-voitureurs
- Faire une animation sur la zone pour les salariés (sensibilisation)

Services aux salariés

- Proposer une navette de zone faisant un ramassage collectif pour aller déjeuner dans les différents restaurants
- Mettre en place un service de Bus A la Demande
- Mettre en place une flotte de vélos sur la zone pour les déplacements du déjeuner
- Développer un centre de vie pour installer davantage de services à la personne (crèche, permanences de services publics, loisirs...) et en organiser l'accès
- Inciter les prestataires de service à proposer de la livraison, du transport de personne ou du service « à la porte de l'entreprise »
- Etc.

Animation

L'association de zone est généralement en charge de cette mission, indispensable à la réussite du PDE inter-entreprises. L'animation du PDIE passe obligatoirement par des actions de communication pouvant se décliner sous différentes formes :

- Organiser des réunions d'échanges, de sensibilisation, d'information (sur les modes de transport alternatif, le risque routier...)
- Animer des stands d'information aux heures de pointe (matin, soir, pause repas)
- Mettre en place des jeux, challenge inter-entreprises... pour mobiliser et faire se rencontrer les salariés
- Etc.

V.3.2 Des pistes d'actions réalistes à court et moyen terme

Dans la mesure où l'association réalise déjà une étude des déplacements des salariés de la zone, ce pré-diagnostic peut fournir quelques exemples d'actions mises en œuvre dans d'autres cas et qu'il conviendra d'étudier en terme de faisabilité. Ces actions sont à déployer ou à relayer par les différentes parties prenantes, qu'il s'agisse de l'association, des AOT ou des entreprises. Pour en approuver son efficacité, chaque action nécessitera l'implication d'au moins une des parties ou des trois à la fois.

Ces actions peuvent se décliner sur 3 axes :

- Communication sur la démarche et services proposés
- Valorisation et capitalisation des initiatives et services existants
- Création de nouveaux services

A l'initiative des entreprises

- Relayer les actions de communication en interne (nouveaux services, nouveaux tarifs, nouveaux horaires...)
- Mettre en place des mesures incitatives (nouvelle prime transport, adaptation et souplesse des horaires de travail...)
- Matérialiser des places de parking privilégiant les co-voitureurs (places réservées...)
- Aménager des équipements favorisant l'utilisation du vélo (douches, vestiaires)
- Installer un lien internet de co-voiturage ou faire affichage en interne
- Créer un réflexe transport collectif chez les nouveaux salariés qui n'ont pas encore d'habitudes (informations spécifiques pour les nouveaux arrivants...)
- Mutualiser certaines initiatives lancées en interne par des entreprises (système intranet de co-voiturage, partage des navettes intra-zone, affichage du bilan carbone, accès du restaurant à l'ensemble des salariés de la zone, ...)
- Appliquer la prime transport, communiquer et promouvoir ses avantages

A l'initiative de l'association

- Animer le réseau d'entreprises sur la thématique transports et déplacements
- Faire remonter les besoins des utilisateurs, étudier les habitudes de déplacements des salariés via une enquête
- Fournir aux entreprises des outils de communication sur les déplacements, l'offre, les services, les avantages, les tarifs...(à destination des salariés)
- Communiquer sur l'offre de service de transports en commun existante (notamment les cars Ciotabus et CG13)
- Recenser les actions des entreprises en faveur de la prime transport
- Initier des partenariats avec des structures associatives ou privées pour faciliter l'accès à la zone, les déplacements intra-zone et les services
- Proposer aux entreprises d'Athélia une charte d'engagements PDIE pour les fédérer autour de la démarche

A l'initiative des Autorités Organisatrices de Transport

- Rendre plus lisible l'offre par des outils de communication spécifiques à destination des salariés, en collaboration avec l'association
- Améliorer les équipements (arrêts de car à matérialiser ou à équiper / abris couverts...)
- En fonction des besoins évalués, adapter ou développer l'offre de transports en commun à court et moyen terme en lien avec l'association

A l'initiative des collectivités

- Favoriser l'utilisation des transports collectifs en améliorant ou en aménageant les équipements (trottoirs, éclairages, voiries)

V.3 Des aides financières incitatives

V.3.1 Les aides financières pour l'association et/ou l'entreprise

Dans le cadre du FREE (Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie), l'ADEME, la Région PACA et l'Etat participe par ailleurs activement au financement des démarches en soutenant directement les maîtres d'ouvrage. Il s'agit en effet de promouvoir des actions concrètes en faveur des transports collectifs et modes doux au travers d'études et d'actions exemplaires.

Selon le type d'action, l'aide peut varier selon la grille suivante :

- 60% du coût global des études (limité à 38 000€ HT)
- 80% pour l'information et la sensibilisation
- 80% pour la communication d'actions terrain
- 40% pour les coûts d'équipements (limité à 76 000€ HT pour un PDIE)
- 50% pour les frais de personnel liés à la première année de mise en place

Dans le cadre du Plan Régional pour l'Emploi (PRE), l'association de ZA peut bénéficier d'une autre subvention de la Région PACA pour le recrutement d'un chargé de projet (« Economiseur de flux ») et pour la mise en place d'actions spécifiques (voir dossier PRE Région).

V.3.2 Pour l'entreprise

CRAM

- Ristourne sur la majoration forfaitaire " accident trajet " (selon les cas).
- Participation aux investissements réduisant les risques routiers (selon les cas).

URSSAF

- Dans le cadre de la prime transport, le Décret N°2008-1501 relatif au remboursement des frais de transport des salariés prévoit l'exonération des charges sociales des entreprises prenant en charge au moins 50% des abonnements de transport collectif.

V.4 En conclusion

La zone d'activités de d'Athelia élargie bénéficie d'un contexte opportun à la mise en place d'un PDE inter-entreprises.

Au vue du pré-diagnostic et des pistes d'actions présentées, la réalisation d'une étude plus approfondie sera éventuellement nécessaire notamment pour mieux appréhender les habitudes de déplacement des salariés.

La commission PDIE de l'association Athelia Entreprendre doit poursuivre ses travaux et des actions pourront être développées dans un deuxième temps en collaboration avec les entreprises et les Autorités Organisatrices de Transports.