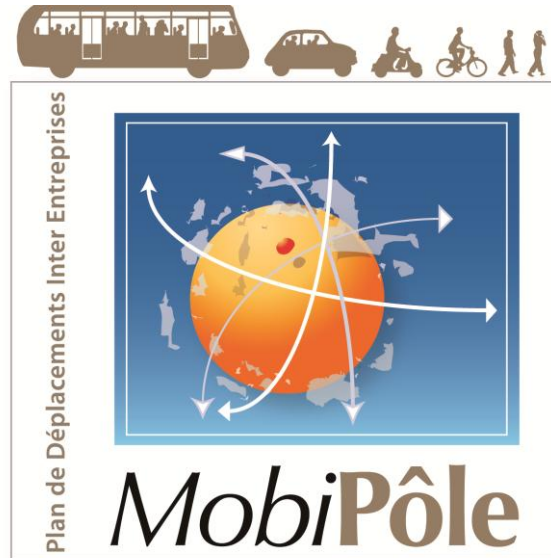


# PDIE

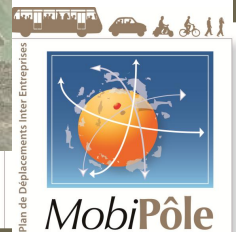
## Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence



## RESTITUTION DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES SALARIÉS DU POLE D'ACTIVITES

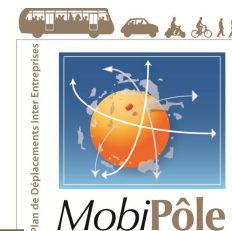
# ► Plan du Pôle d'activité d'Aix en Provence : les entreprises

1 projet initié avec 13 entreprises, regroupant près de 3 368 salariés :



# ► Plan du Pôle d'activité d'Aix en Provence : les partenaires institutionnels

Accord-cadre Etat-Région-ADEME 2007-2013



# ► Glossaire

2 R : deux roues motorisées.

Agglopolé Provence : Communauté d'agglomération Salon Berre Durance.

Aix en bus : lignes urbaines d'Aix en Provence.

AO : Autorité Organisatrice.

AOT : Autorité Organisatrice de Transports.

AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains.

BDR : Bouches Du Rhône.

CAPAE : Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

CAOEB : Communauté d'Agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre.

CAR13 : réseau des lignes de car départementales.

CG : Conseil Général.

COV : covoiturage.

CPA : Communauté d'agglomération du Pays d'Aix.

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

HPM : Heure de Pointe du Matin.

HPS : Heure de Pointe du Soir.

MAP : Marche A Pied.

Modes doux : vélo et marche à pied.

MPM : communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

PAAP : Pôle d'Activité d'Aix-en-Provence.

PDE : Plan de Déplacement Entreprise.

PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprises.

PDU : Plan de Déplacements Urbains.

PMR : Personne à Mobilité Réduite.

P+R : Parc Relais.

PTU : Périmètre de Transport Urbain.

RH : Ressources Humaines.

RTM : Régie des Transports Marseillais.

SAN : Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Berre.

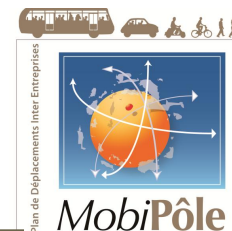
TC : Transport en commun.

TCSP : Transport en Commun en Site Propre.

TCU : Transport en Commun Urbain.

TER : Train Express Régional.

VP : Voiture Particulière.



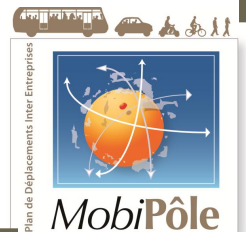
## ► L'enquête auprès des salariés du PAAP

L'enquête par questionnaire réalisée auprès de l'ensemble des actifs du PAAP de septembre à octobre 2009 a permis d'identifier entre autres :

- Les habitudes et les profils,
- Les pratiques de déplacements,
- Les besoins et contraintes des individus,
- Les perceptions de la voiture particulière, des transports en commun, des modes doux,
- Les attentes liées au PDIE

Ce questionnaire a été diffusé par Internet mais également par papier .

**→ Une enquête avec un taux de participation et un volume de réponses satisfaisant qui témoigne des attentes des salariés du pôle**



# ► Sommaire

Partie 1: résultats de l'enquête

Page 7

Partie 2 : les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Page 40

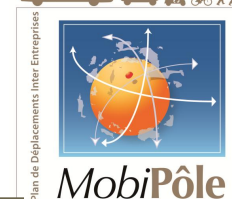
# Partie1 : résultats de l'enquête

## ► Bilan de la participation à l'enquête

L'enquête a été clôturée le 30 octobre 2009 :

- **3 214 questionnaires** pour 26 000 actifs soit **un taux de retour de 12.4%**
- 2 108 questionnaires recueillis dans les entreprises signataires pour un effectif RH de 3 368 salariés soit **un taux de retour de 63%**
- Près de **15% des entreprises du pôle** (250 autres entreprises) ont participé à l'enquête

| Entreprise                  | Nombre de questionnaires | Effectif RH (octobre 2009) | Taux de réponse |
|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------|
| AREVA                       | 464                      | 586                        | 79%             |
| ARPE                        | 31                       | 48                         | 65%             |
| CAISSE D'EPARGNE            | 104                      | 166                        | 63%             |
| CAP PROVENCE                | 12                       | 73                         | 16%             |
| CETE                        | 196                      | 457                        | 43%             |
| EASYDIS                     | 272                      | 318                        | 86%             |
| ENTE                        | 40                       | 61                         | 66%             |
| GCE                         | 174                      | 269                        | 65%             |
| GROUPAMA                    | 199                      | 303                        | 66%             |
| MONEXT                      | 197                      | 348                        | 57%             |
| ORTEC                       | 223                      | 327                        | 68%             |
| SPIE                        | 55                       | 121                        | 45%             |
| SPIR                        | 141                      | 291                        | 48%             |
| Autres entreprises          | 1 106                    | 22 632                     | 5%              |
| <b>Total questionnaires</b> | <b>3 214</b>             | <b>26 000</b>              | <b>12%</b>      |



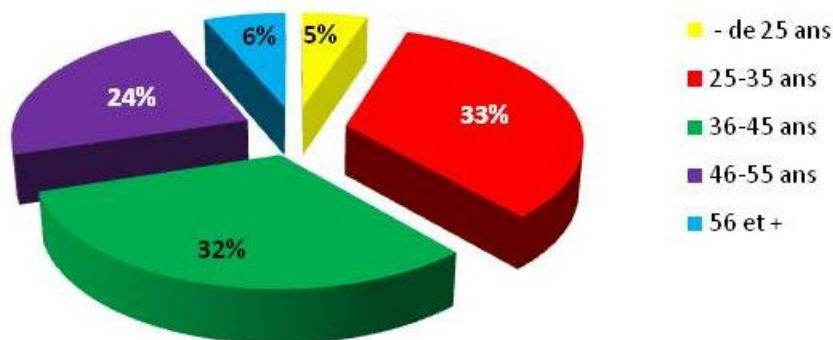


## ► Les profils des personnes enquêtées vis-à-vis des données RH

- En majorité des salariés masculins : **59% selon l'enquête**, 61% pour les données RH
- **39 % ont moins de 36 ans**, 31% pour les données RH
- **89 % ont entre 25 et 55 ans**, 85% pour les données RH
- **1 %** sont des **Personnes à Mobilité Réduite**

→ toute une série de « critères » pouvant impliquer des contraintes de déplacement

Répartition par classe d'âge



Source : enquête salariés

Répartition par genre



Source : enquête salariés

→ Globalement, des profils en cohérence avec les fichiers RH

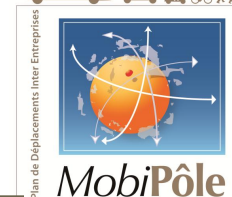
## ► Localisation des salariés vis-à-vis des données RH

- Les salariés habitent pour 87% d'entre eux dans les Bouches du Rhône : **89% selon l'enquête**
- Le Vaucluse, le Var et les Alpes de Haute Provence ne concentrent que 10% des salariés, dont 3% sur Pertuis, **10% selon l'enquête dont 2% pour Pertuis**

| DEPARTEMENT           | RH   | Enquête |
|-----------------------|------|---------|
| BOUCHES DU RHÔNE      | 87%  | 89%     |
| VAR                   | 4%   | 4%      |
| VAUCLUSE              | 6%   | 5%      |
| ALPES DE HTE PROVENCE | 1%   | 1%      |
| AUTRES                | 2%   | 1%      |
| TOTAL                 | 100% | 100%    |

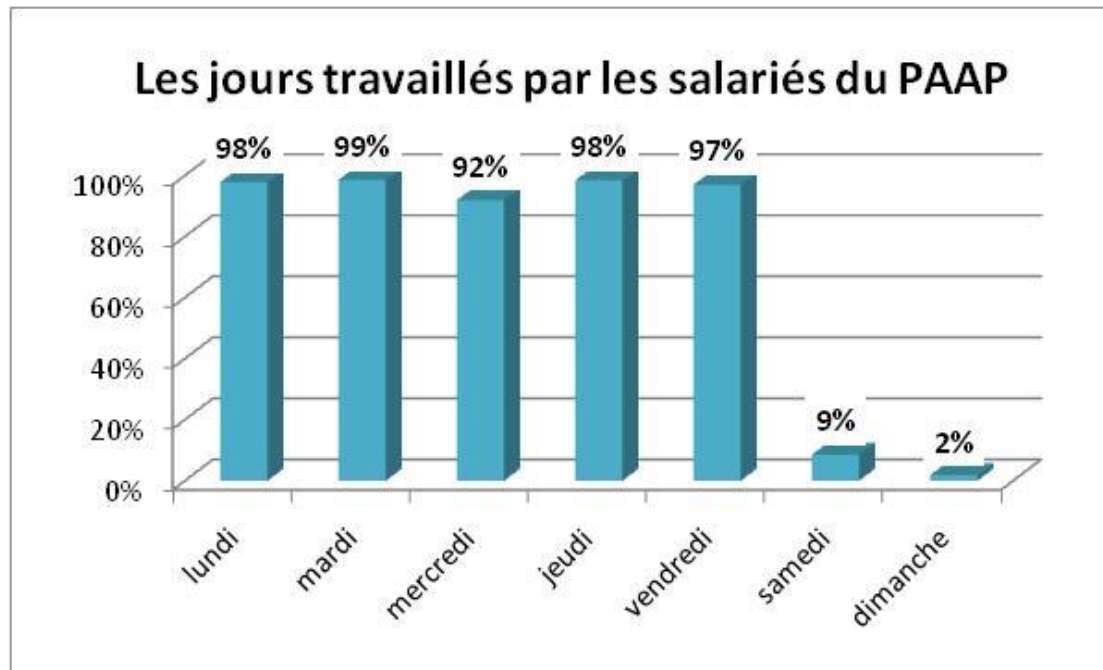
| COMMUNES                 | RH         | Enquête    |
|--------------------------|------------|------------|
| AIX-EN-PROVENCE          | 26%        | 27%        |
| MARSEILLE                | 14%        | 15%        |
| VITROLLES                | 3%         | 3%         |
| GARDANNE                 | 3%         | 3%         |
| BOUC-BEL-AIR             | 3%         | 2%         |
| PERTUIS                  | 3%         | 2%         |
| LES PENNES-M.            | 2%         | 2%         |
| VENELLES                 | 2%         | 1%         |
| CABRIES                  | 2%         | 1%         |
| VELAUX                   | 1%         | 1%         |
| MARIGNANE                | 1%         | 2%         |
| EGUILLES                 | 1%         | 2%         |
| LAMBESC                  | 1%         | 2%         |
| <b>TOTAL ECHANTILLON</b> | <b>62%</b> | <b>63%</b> |
| TOTAL                    | 100%       | 100%       |

- Les salariés sont dispersés dans près de 200 communes sur quatre départements majoritaires, dans les données RH comme dans l'enquête
- 62 % des salariés se concentrent dans 13 communes, **63% selon l'enquête**
- Aix en Provence est la commune principale de résidence, avec 26% des salariés, suivi de Marseille, qui rassemble 14 % des salariés, **respectivement 27 % et 15% selon l'enquête**



## ► Le profil des salariés enquêtés : type d'emploi et jours travaillés

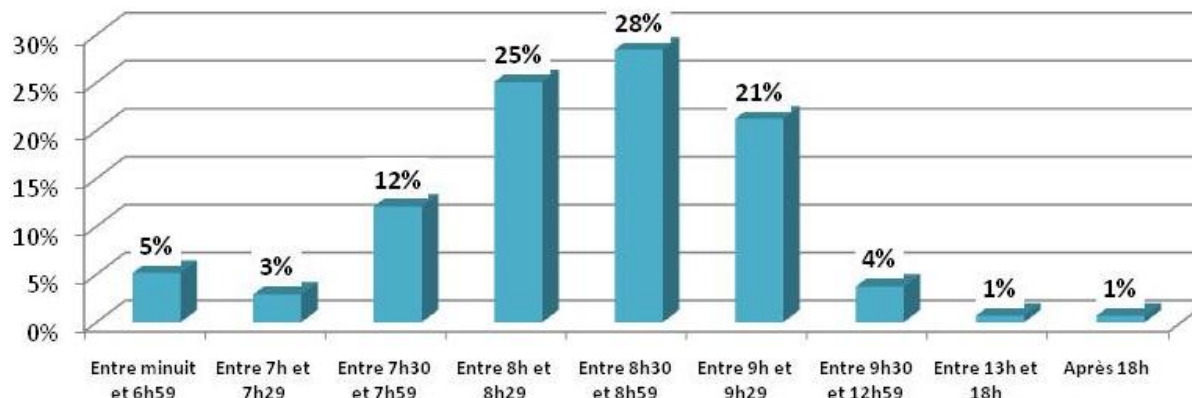
- 90 % des emplois sont à temps plein, et 61% des salariés déclarent avoir des horaires de travail souples
- Les salariés travaillent en grande majorité sur la totalité des jours ouvrés
- Seul le mercredi connaît une légère baisse du taux de présence (92% contre 98% le reste de la semaine). Ce facteur peut s'expliquer par les contraintes scolaires



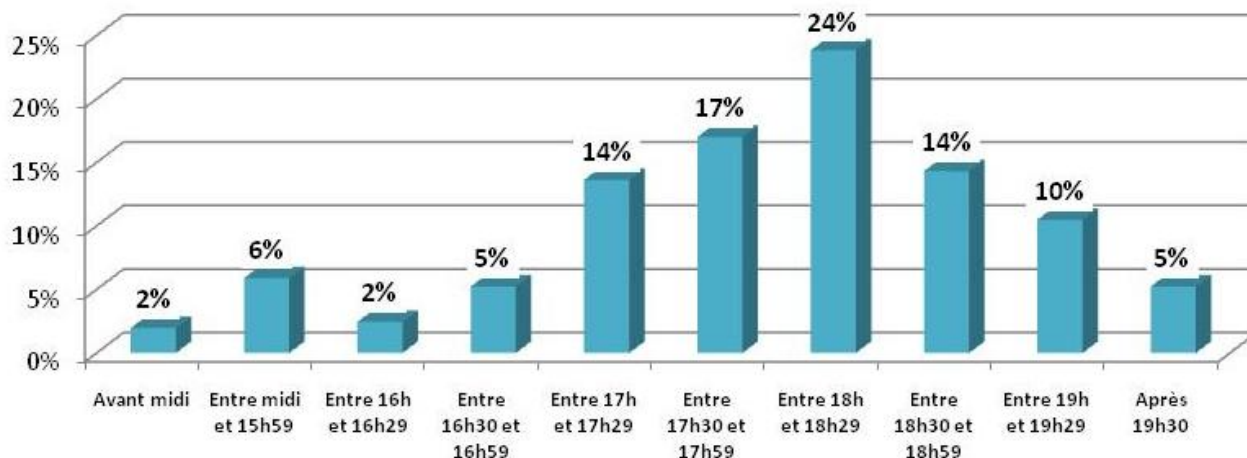
# ► Le profil des salariés : heures d'arrivée et de départ du travail

La période de prise de service le matin est **très étalée**, avec un pic entre 8h30 et 8h59 (28%). Seulement 20% de prise de service avant 8h, soit autant qu'entre 9h et 9h29

## Heure habituelle d'arrivée au travail



## Heure habituelle de départ du travail

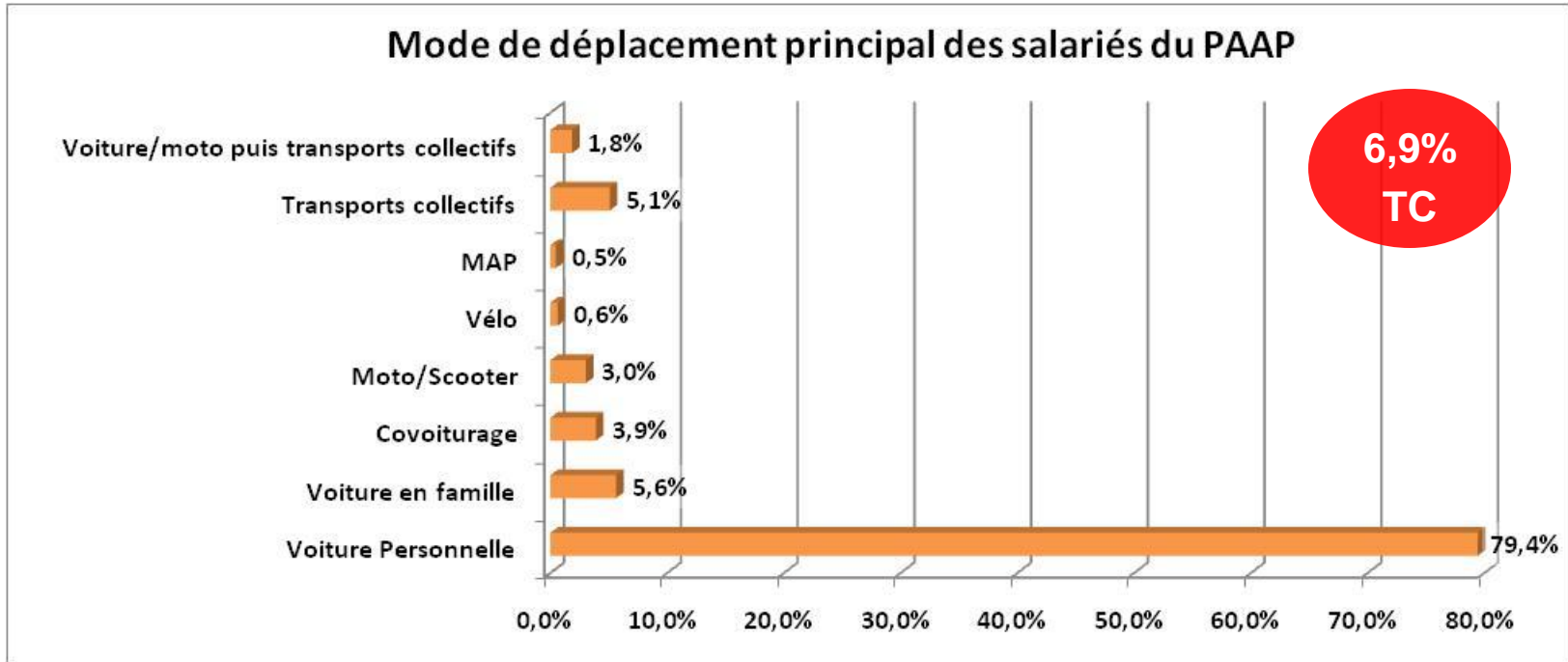


Le soir, les heures de départ sont classiquement étalées avec un pic observé entre 18h et 18h29 (24%)



## Mode de transport principal pour l'ensemble des salariés enquêtés

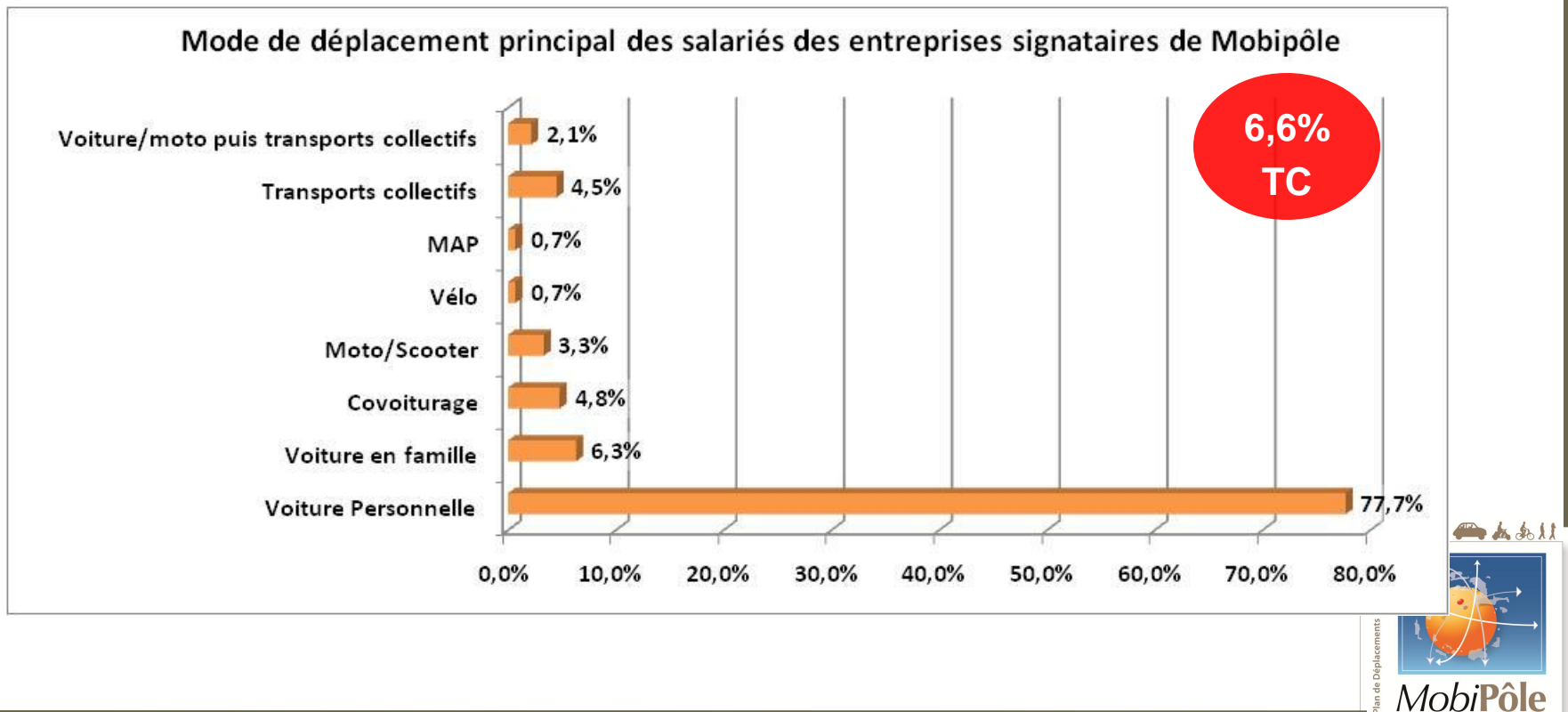
- La Voiture Particulière et en famille est le premier mode de déplacements : 85% des usagers
- Une part de Transports Collectifs avec près de 6,9% de part modale
- Une pratique modeste du covoiturage : 3,9%
- Une pratique des modes doux marginale : 1,1% de Marcheurs et de cyclistes





## Mode de transport principal pour les salariés enquêtés des entreprises signataires

- La Voiture Particulière et en famille reste le 1<sup>er</sup> mode de déplacements : 84%
- La part des utilisateurs de Transports Collectifs passe à 6,6%
- Une pratique du covoiturage plus répandue : 4,8%
- Une pratique des modes doux encore marginale : de 1,1% à 1,4% de Marcheurs et de cyclistes

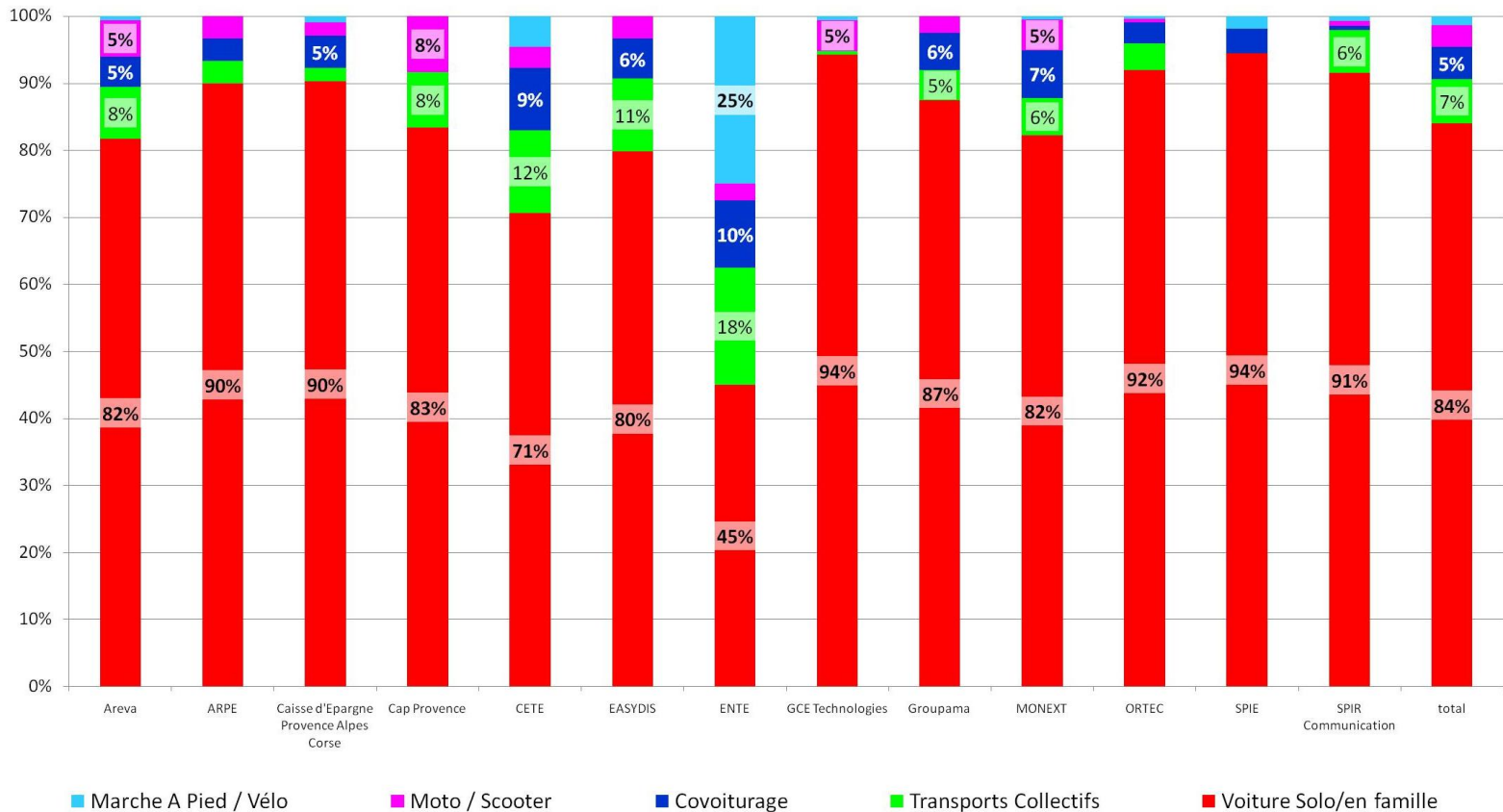




# Mode de transport principal par entreprise signataires : synthèse

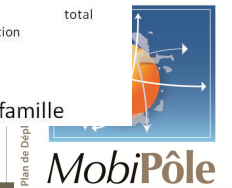
- Une part de la voiture comprise entre 82% et 94% pour les entreprises Mobipôle non sensibilisées
- Ce taux descend pour les deux entreprises ayant leur propre PDE à 45% pour l'ENTE et 71% pour le CETE  
→ une part « objectif » à atteindre

### Mode de transport principal par entreprise pilote



■ Marche A Pied / Vélo    
 ■ Moto / Scooter    
 ■ Covoiturage    
 ■ Transports Collectifs    
 ■ Voiture Solo/en famille

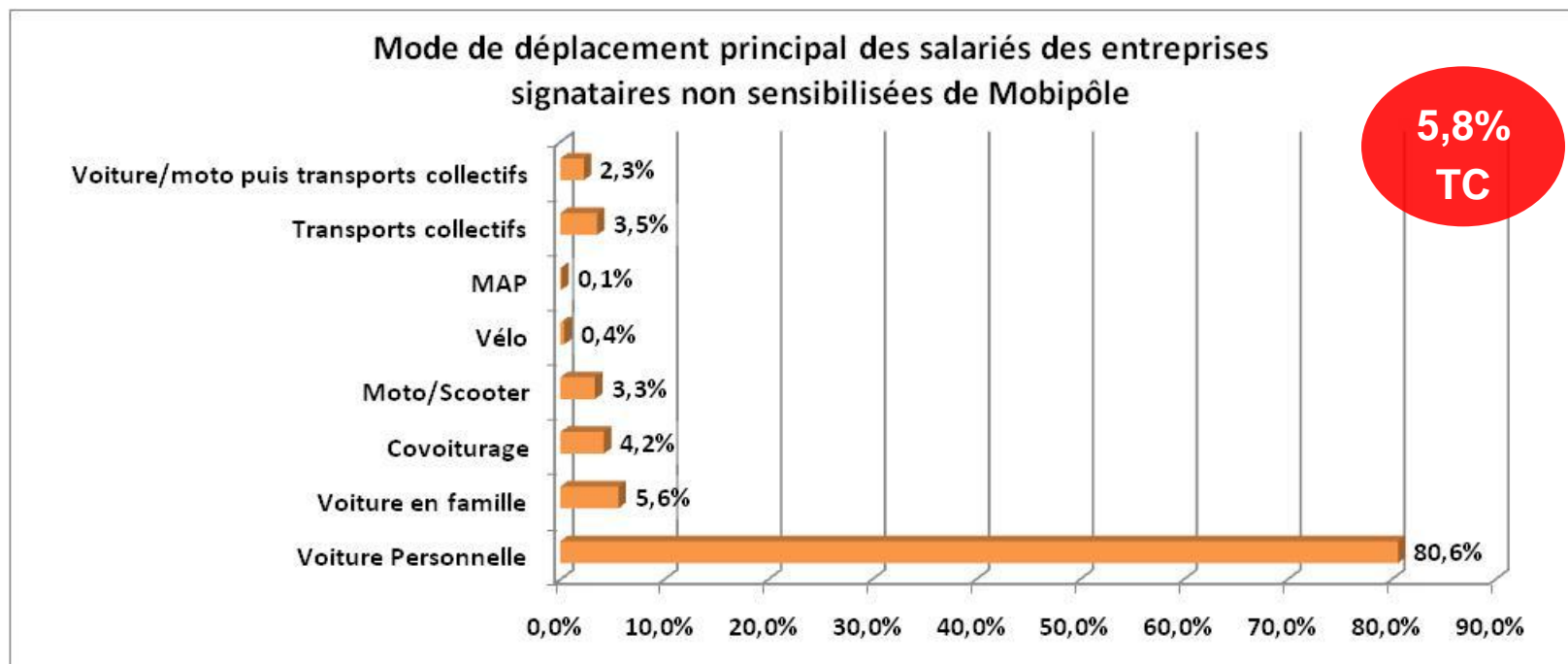
→ Des contextes d'entreprise déjà fortement nuancés si sensibilisés



# Mode de transport principal pour les entreprises signataires non sensibilisées / sans PDE

## Reconstitution de la part modale de référence

- L'enjeu est d'établir une part modale de référence « générique » applicable à l'ensemble des salariés, toutes destinations et qui fixe une situation initiale en  $T_0$
- Une part qui corresponde aux flux constatés sur les lignes CPA, Aix en Bus et Carreize
- Une part qui intègre la *sur-représentation* des salariés utilisateurs des TC qui se sont mobilisés dans le cadre de l'enquête tirant vers le haut la part modale des TC
- On va s'appuyer sur les pratiques actuelles des salariés des entreprises de Mobipôle qui restent à sensibiliser



→ En définitive trouver la « juste part modale »



## ► Part modale des TC et performances par grandes relations

- 50 000 déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les deux sens ( 26 200 actifs x 2 déplacements/jour x 95% de présence sur le PAAP)
- Des parts modales très contrastées

| Vers le PAAP depuis | Flux tous modes | La part modale des TC |
|---------------------|-----------------|-----------------------|
| Aix en Provence     | 12 750          | 9%                    |
| Marseille           | 6 650           | 6,5%                  |
| Autres origines     | 30 350          | 1%                    |
| Ensemble            | 49 750          | 5,8%                  |

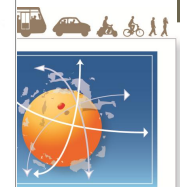
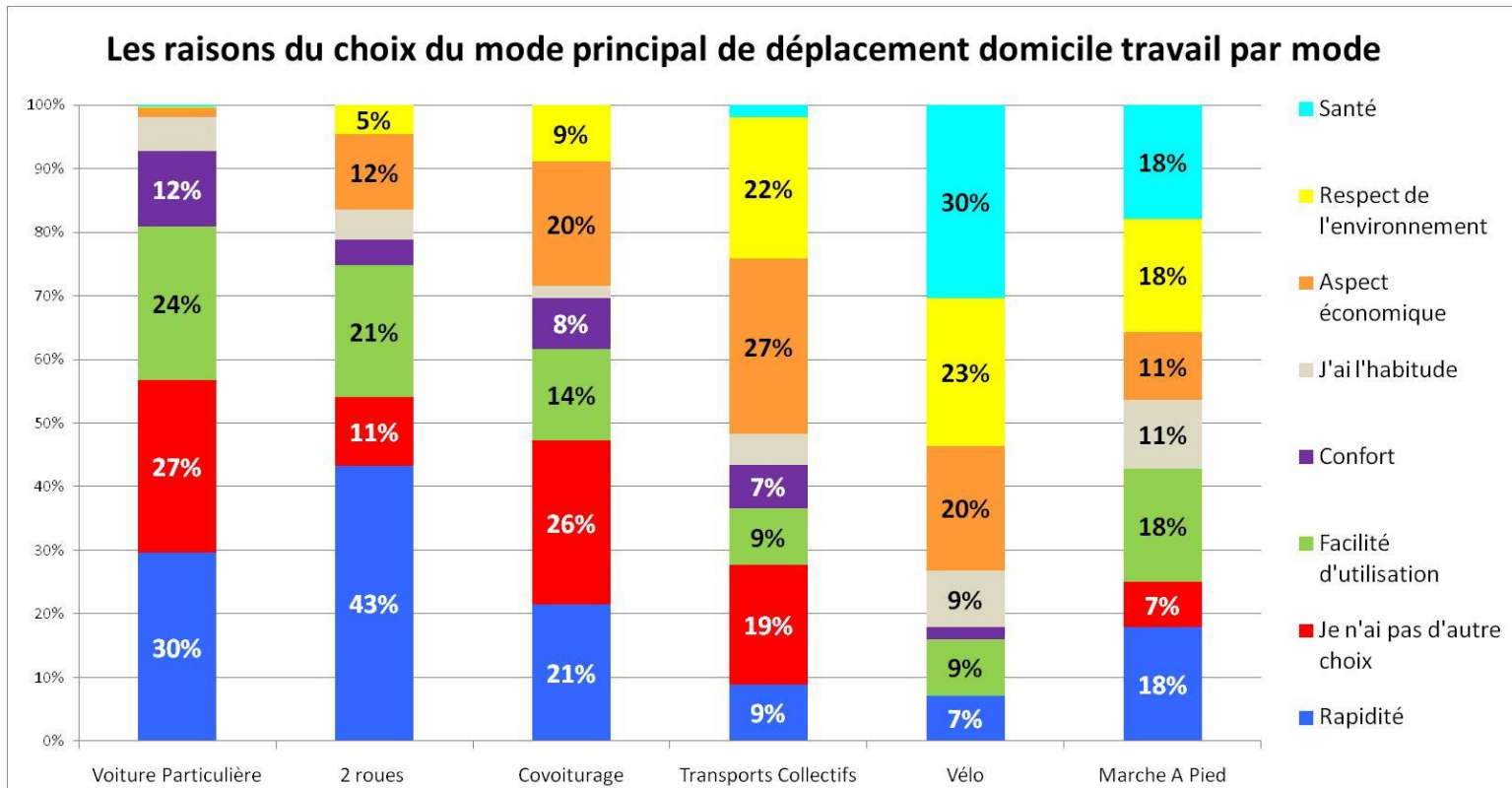
- Des inégalités au niveau du temps de parcours selon le mode principal de transport...
- Une tendance à sous estimer : le temps réel en automobile

| (en Minutes de trajet un sens) | Transport en Commun | Voiture Solo |
|--------------------------------|---------------------|--------------|
| Aix-en-Provence                | 32                  | 18           |
| Marseille                      | 63                  | 42           |



# Les raisons du choix du mode de transport principal

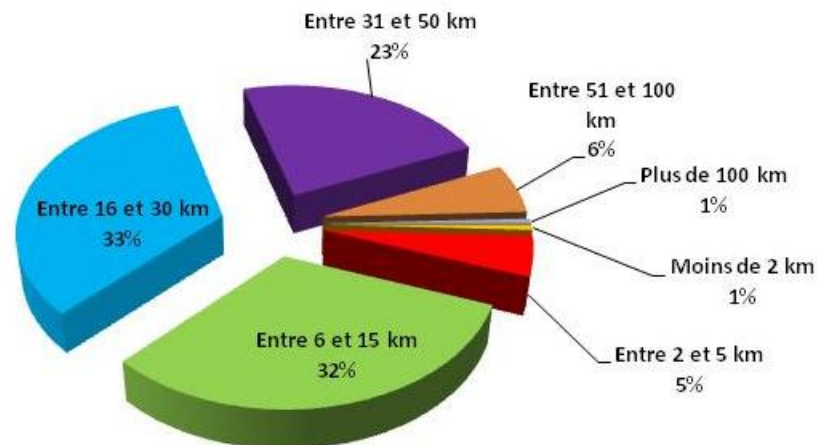
- Plus de la moitié des automobilistes avouent ne pas avoir le choix de leur mode (27%) et évoquent la rapidité,
  - La moitié des cyclistes évoquent l'environnement et la santé !
  - 19% des clients Transport Collectifs n'ont pas d'autre choix
- **L'absence de choix (en Tc ou en VL) reste une captivité**
- L'aspect économique est le 1<sup>er</sup> facteur pour les utilisateurs des TC
  - La rapidité est le 1<sup>er</sup> critère du choix des motos/scooters
  - La facilité d'utilisation est associée à la voiture et aux motos/scooters



## ► Durée moyenne de transport pour se rendre sur le Pôle

- La distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail des salariés est de 26 km, ce qui correspond à la moyenne INSEE
- 65 % des salariés habitent entre 6 et 30 km de leur lieu de travail

### Distance entre le domicile et le lieu de travail



### Temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail

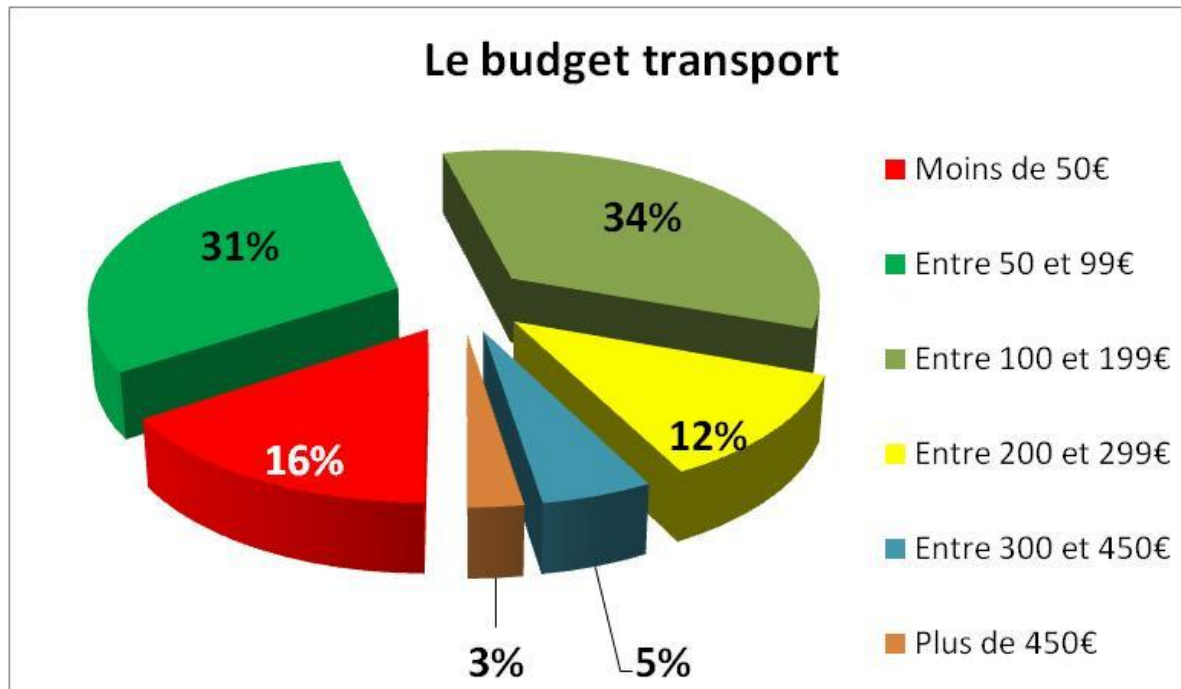


- Le temps moyen de trajet moyen est de 32mn, ce qui correspond exactement à la moyenne INSEE
- 74 % des salariés se situent entre 15 et 45 mn de temps de trajet

*INSEE : la distance moyenne domicile-travail en France est de 25,9 km avec un temps de trajet moyen de 32 mn en heure pleine.*

## ► Le budget du déplacement

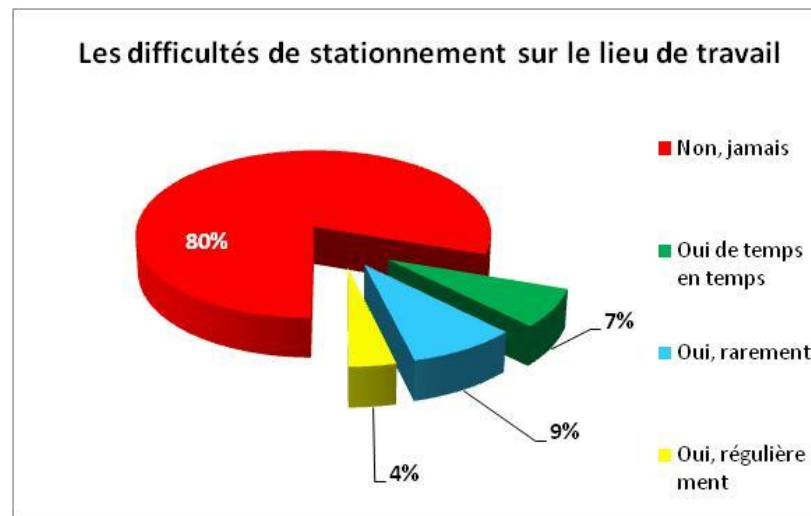
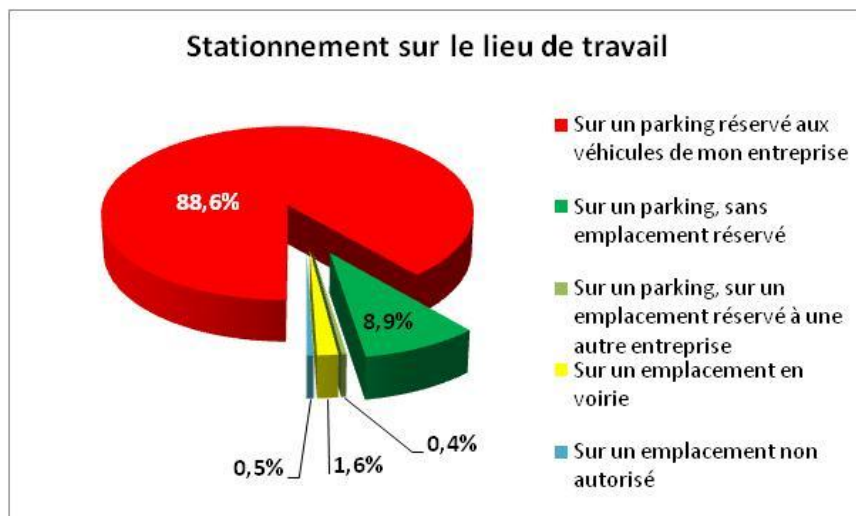
- 54 % des salariés enquêtés déclarent dépenser plus de 100 € / mois
- 1 salarié sur 3 dépenserait entre 100€ et 200€ /mois
- 7% des salariés dépenseraient plus de 300 € / mois !



**→ des budgets déplacements élevés**

## ► Le stationnement sur le lieu de travail

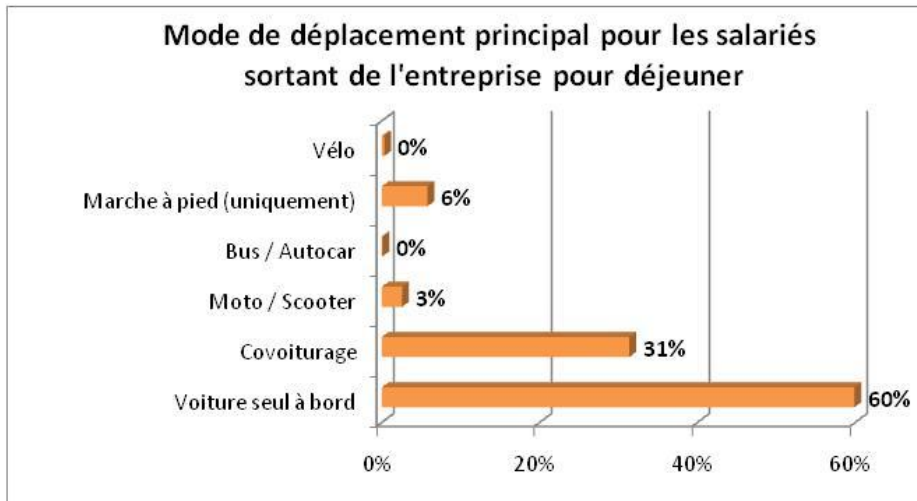
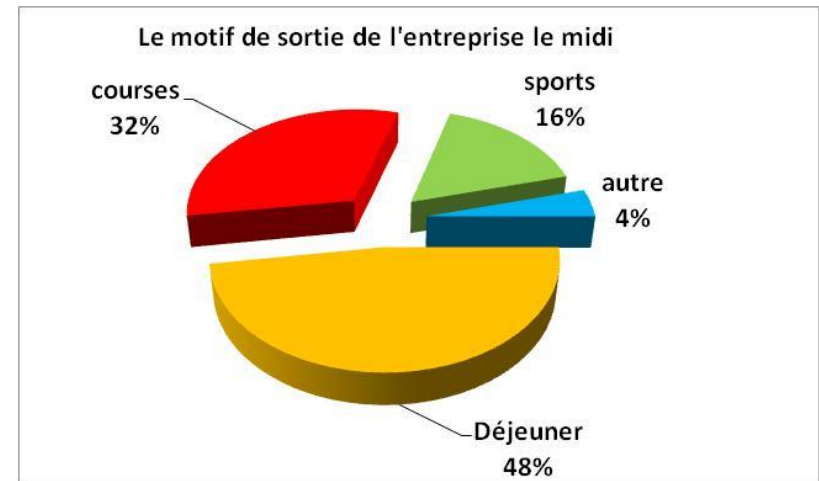
- Le stationnement des salariés sur leur lieu de travail s'effectue essentiellement sur des emplacements réservés
- Le stationnement est toujours gratuit, et seulement 4% des salariés déclarent chercher régulièrement une place de stationnement
- 90% des salariés déclarent mettre moins de 5mn pour trouver une place... quand moins d'1% met plus de 10mn à se garer



**→ des conditions de stationnement très aisées**

## ► Les déplacements personnels le midi

- 62 % des salariés quittent l'entreprise pendant la pause du midi.
- Pour la moitié des salariés, le motif principal est le déjeuner. 18% de ces salariés rentrent chez eux



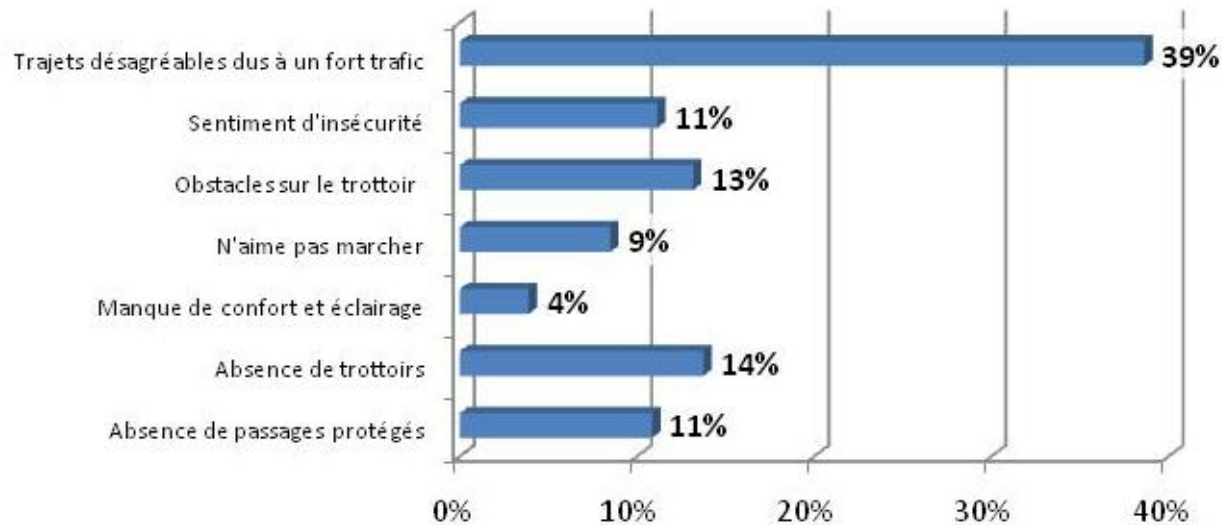
- La part du covoiturage augmente fortement, au détriment des autres modes : les transports collectifs ne sont plus utilisés.
- La part de la Marche A Pied progresse en comparaison avec la relation domicile travail, mais reste négligeable malgré de faibles distances

**→ 2/3 des salariés mobiles à midi qui covoiturent massivement**

## ► L'opinion des salariés sur la marche à pied sur le pôle

- Seuls 28 % des salariés pratiquent la Marche à Pied sur le pôle
- L'obstacle majeur est la mauvaise qualité du trajet (39%): la présence d'un fort trafic
- 11% des salariés invoquent le sentiment d'insécurité
- 9% évoquent le manque d'intérêt porté à la Marche.

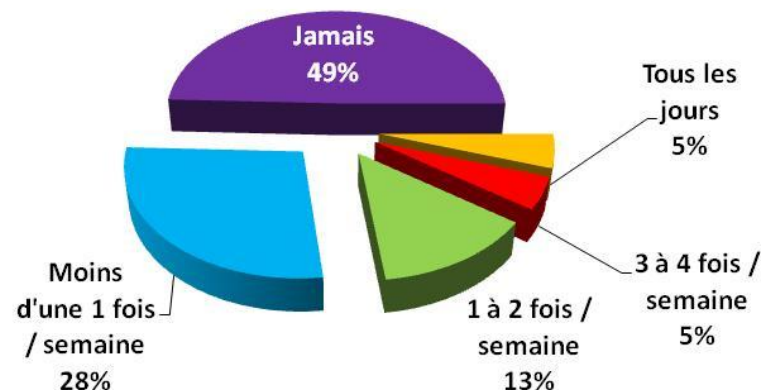
### Les freins à la pratique de la Marche à Pied sur le pôle



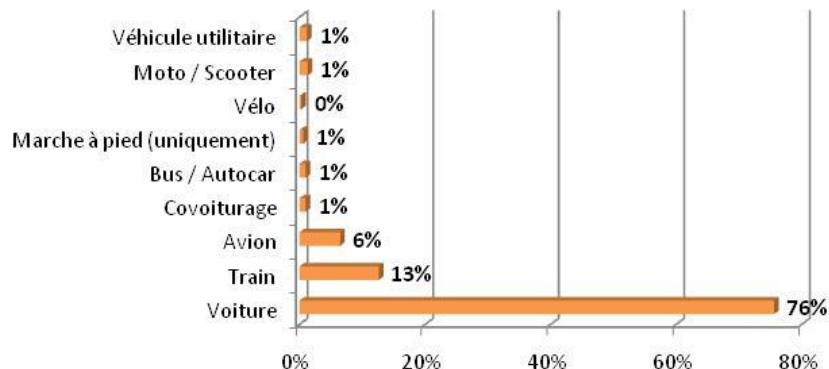
## ► Les déplacements professionnels : fréquence et échelle

- 1 salarié sur 2 ne se déplace jamais dans le cadre de déplacements professionnels
- 1 salarié sur 4 se déplace au moins une fois par semaine

Fréquences des déplacements professionnels



Mode de transport pour les déplacements professionnels



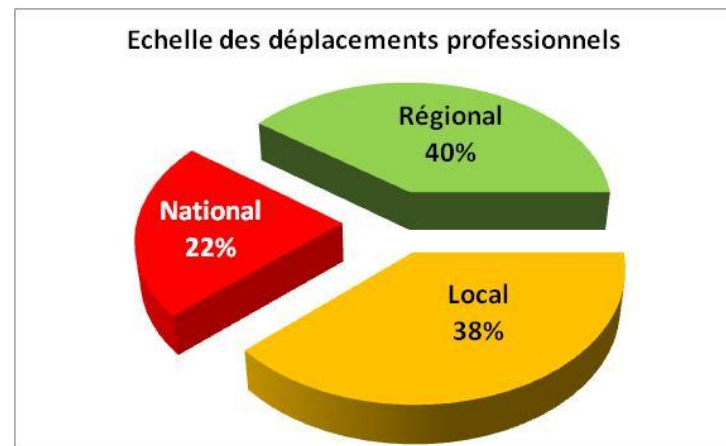
- La voiture reste le mode de transport le plus prisé, **que la voiture soit personnelle (54%) d'entreprise (43%) ou louée (3%)**.
- Le train et l'avion comptent pour 19% du mode de transport principal
- La part des TC routiers est anecdotique : 2%

**→ 1/2 des salariés ne se déplacent pas professionnellement**



## ► Les déplacements professionnels : échelle et mode de déplacement

- 78 % des salariés se déplaçant pour des raisons professionnelles ne dépassent pas les niveaux local et régional
- Le choix du mode de déplacement diffère fortement selon l'échelle de déplacement



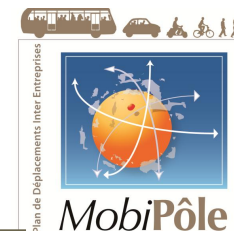
### Mode de déplacement professionnel principal selon l'échelle

| Mode de déplacement        | Local | Régional | National |
|----------------------------|-------|----------|----------|
| Train                      | 1%    | 3%       | 52%      |
| Avion                      | 1%    | 1%       | 26%      |
| Bus / Autocar              | 2%    | 0%       | 0%       |
| Marche à pied (uniquement) | 1%    | 0%       | 0%       |
| Vélo                       | 0%    | 0%       | 0%       |
| Voiture de location        | 0%    | 4%       | 2%       |
| Voiture d'entreprise       | 28%   | 47%      | 14%      |
| Voiture personnelle        | 60%   | 43%      | 5%       |
| Covoiturage                | 2%    | 1%       | 0%       |
| Moto / Scooter             | 2%    | 1%       | 0%       |
| Véhicule utilitaire        | 2%    | 1%       | 0%       |
| Total général              | 100%  | 100%     | 100%     |

▪ Le train et l'avion sont à 78% utilisés dans le cadre de déplacements professionnels à l'échelle nationale.

▪ La voiture, premier mode aux niveaux local et régional (respectivement 88% et 94%), passe troisième mode à l'échelle nationale (21%)

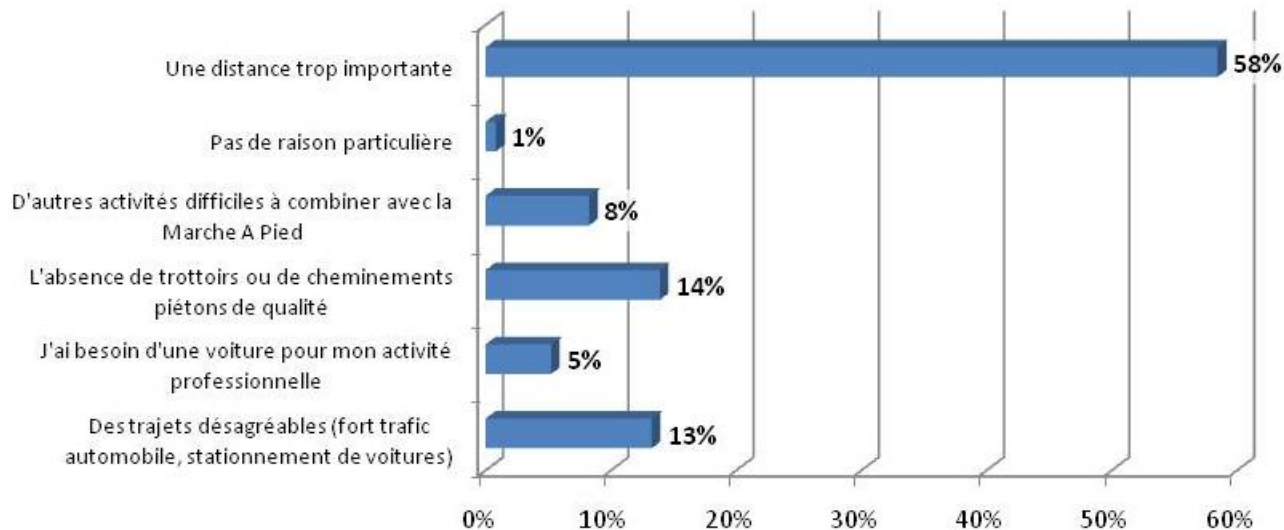
▪ Les modes doux, les bus/autocar et le covoiturage restent des modes marginaux quels que soit l'échelle.



## ► L'opinion des salariés sur les modes de transport domicile-travail La Marche à pied vers le pôle

- **95 % des salariés jugent ce mode de transport inadapté** à la relation domicile travail
- Le premier frein à la Marche A Pied est la distance trop importante (58 %), en cohérence avec la dispersion des salariés sur le territoire.
- Toutefois, l'aspect qualitatif rassemble 27% des avis : absence de trottoirs ou de cheminements piétons de qualité, trajets désagréables dus à un fort trafic automobile ou au stationnement de voitures sur les trottoirs

### Les freins à la pratique de la Marche à Pied dans la relation domicile-travail

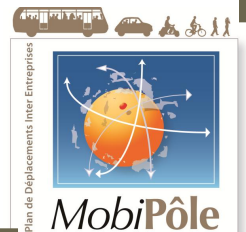
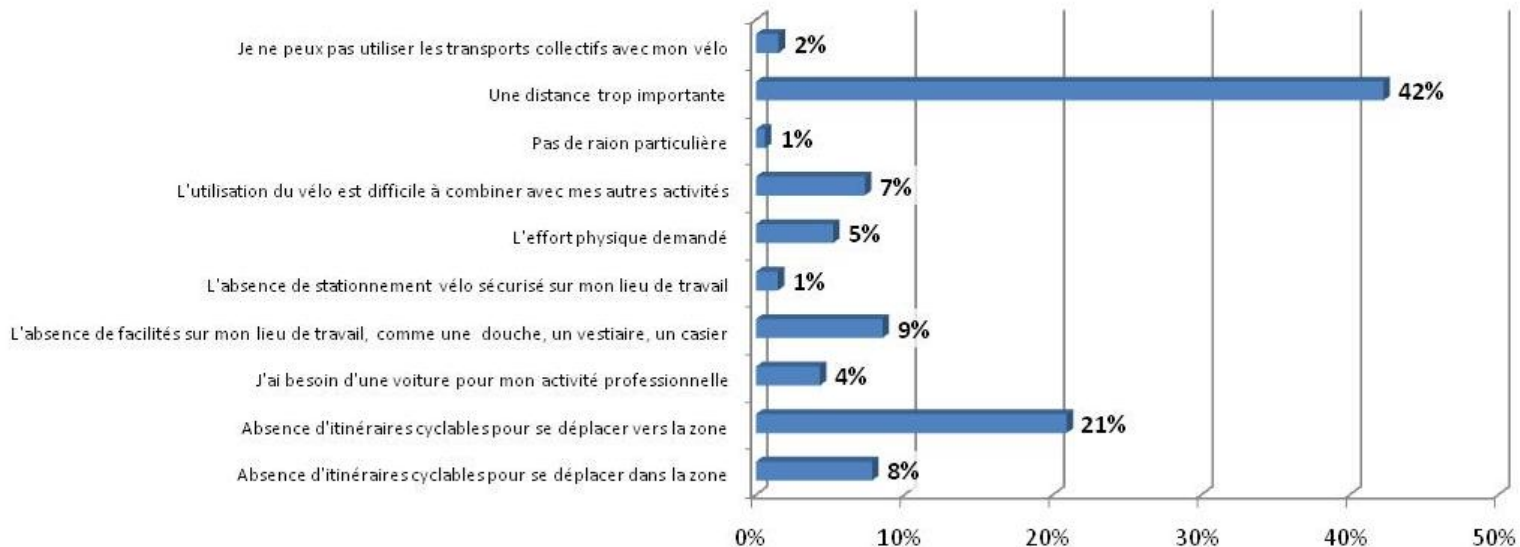


# ► L'opinion des salariés sur les modes de transport domicile-travail

## Le vélo vers le pôle

- **91% des salariés le trouvent inadapté** dans le cadre du déplacement domicile travail
- Le premier frein au vélo est le même que pour la Marche A Pied : une distance trop importante (42%)
- L'absence d'itinéraires cyclables pour se déplacer dans/vers la zone est le deuxième frein affiché par les salariés, avec 29% d'avis.
- L'absence d'équipements au sein des entreprises (stationnement et commodités) comptent pour 10% des avis
- 1/3 des salariés seraient prêts à utiliser un Vélo à Assistance Electrique (VAE)

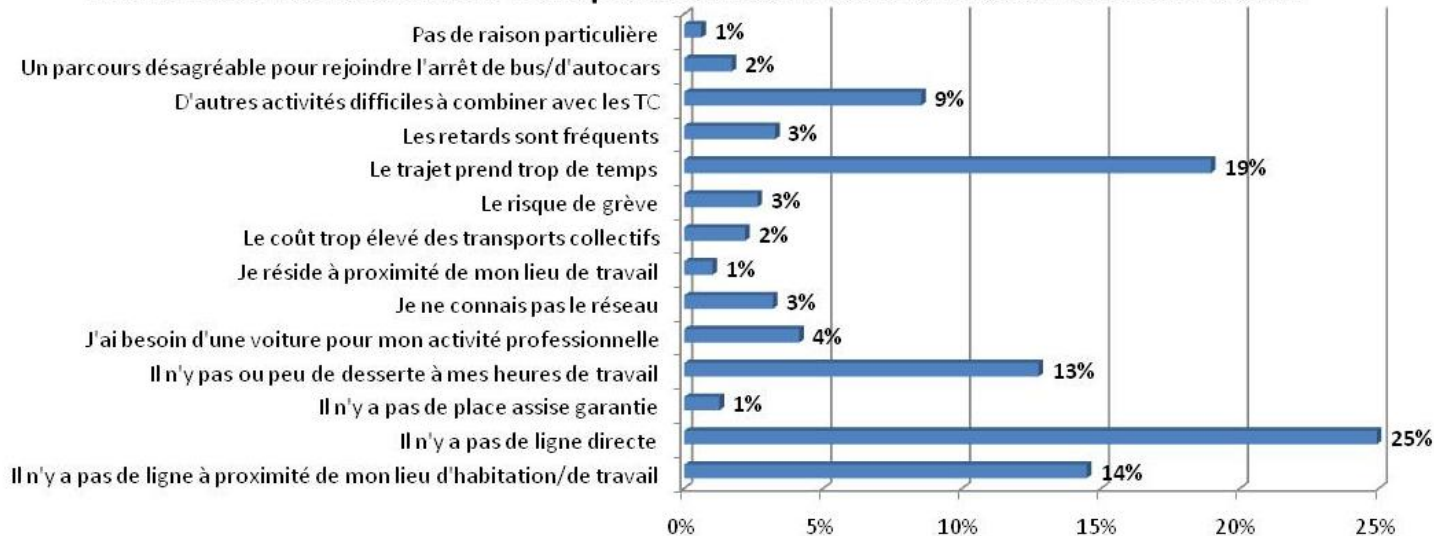
### Les freins à la pratique du vélo dans la relation domicile-travail



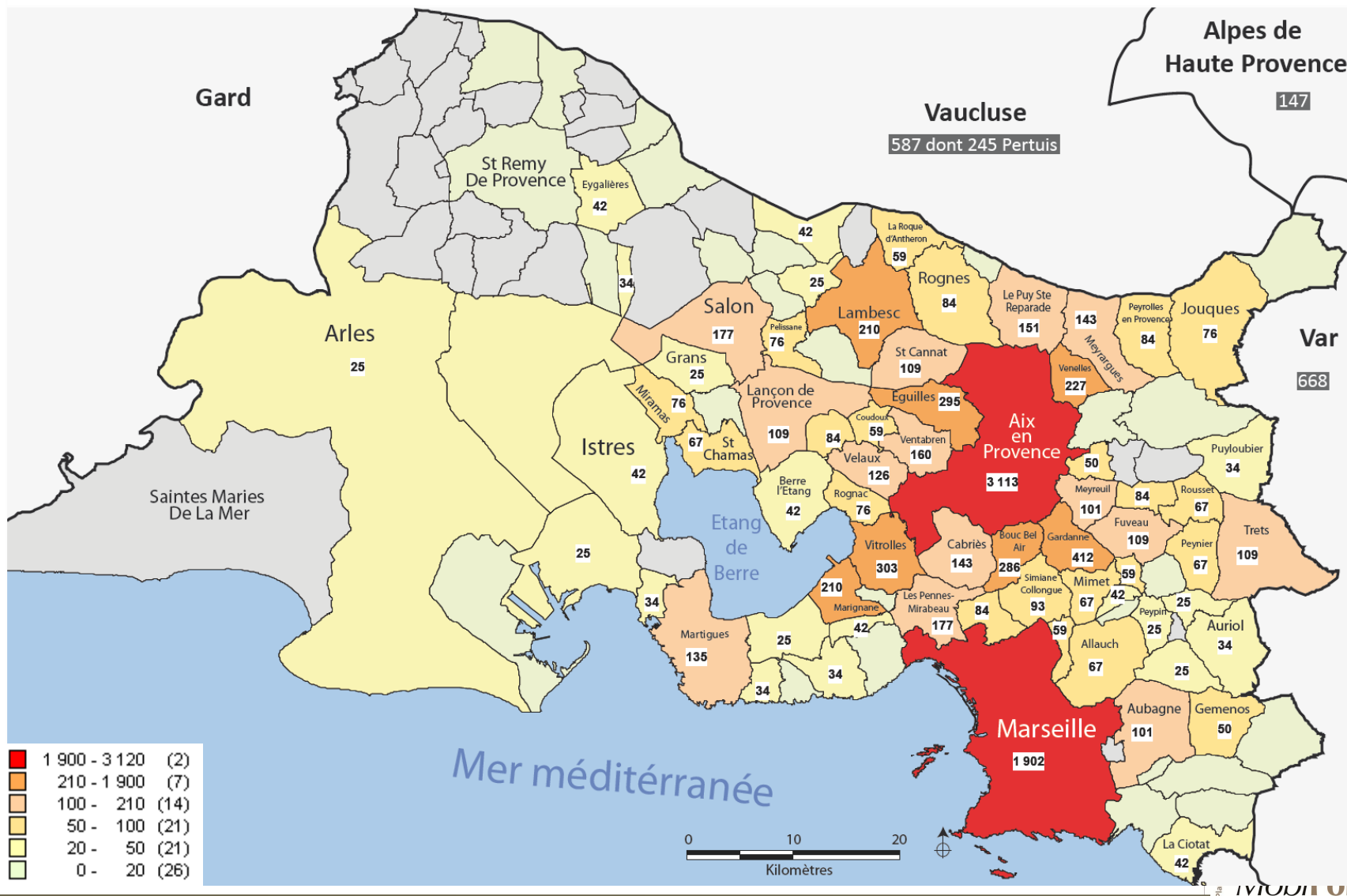
## L'opinion des salariés sur les modes de transport domicile-travail Les transports collectifs vers le pôle

- 36% des salariés jugent les TC inadaptés dans le cadre d'un déplacement domicile travail.
- 55 % des utilisateurs de Voiture solo/en famille et des motos/scooters seraient potentiellement prêts à les utiliser
- Le plus gros frein à l'utilisation des TC reste l'absence de ligne directe (25%) suivi de la longueur du trajet (19%)
- 14 % des salariés n'ont pas de ligne à proximité de leur lieu d'habitation/de travail

### Les freins à l'utilisation des Transports Collectifs dans la relation domicile travail



# Communes de résidence des salariés venant en voiture solo/en famille ou en moto / scooter se disant prêts à utiliser les TC

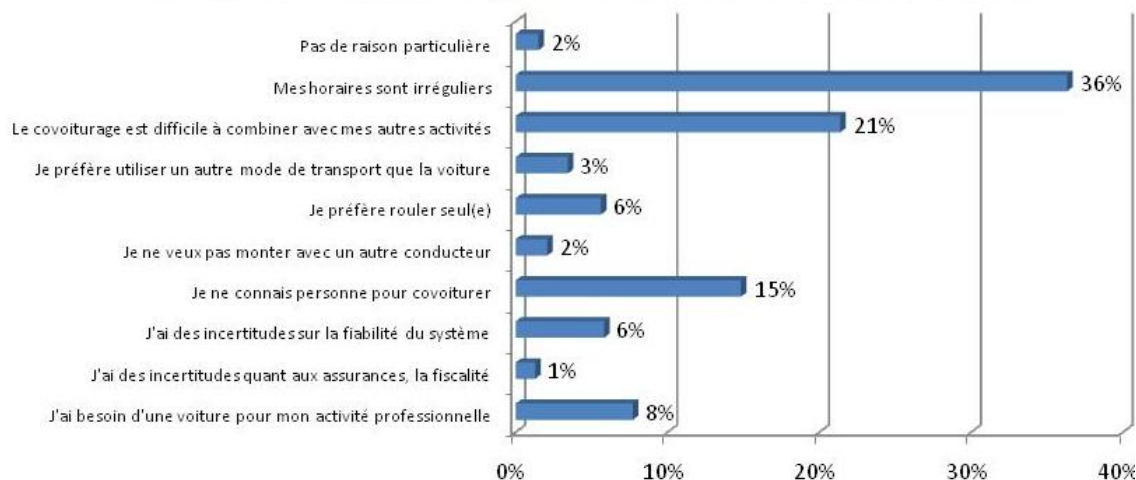


# ► L'opinion des salariés sur les moyens de transport domicile-travail

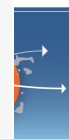
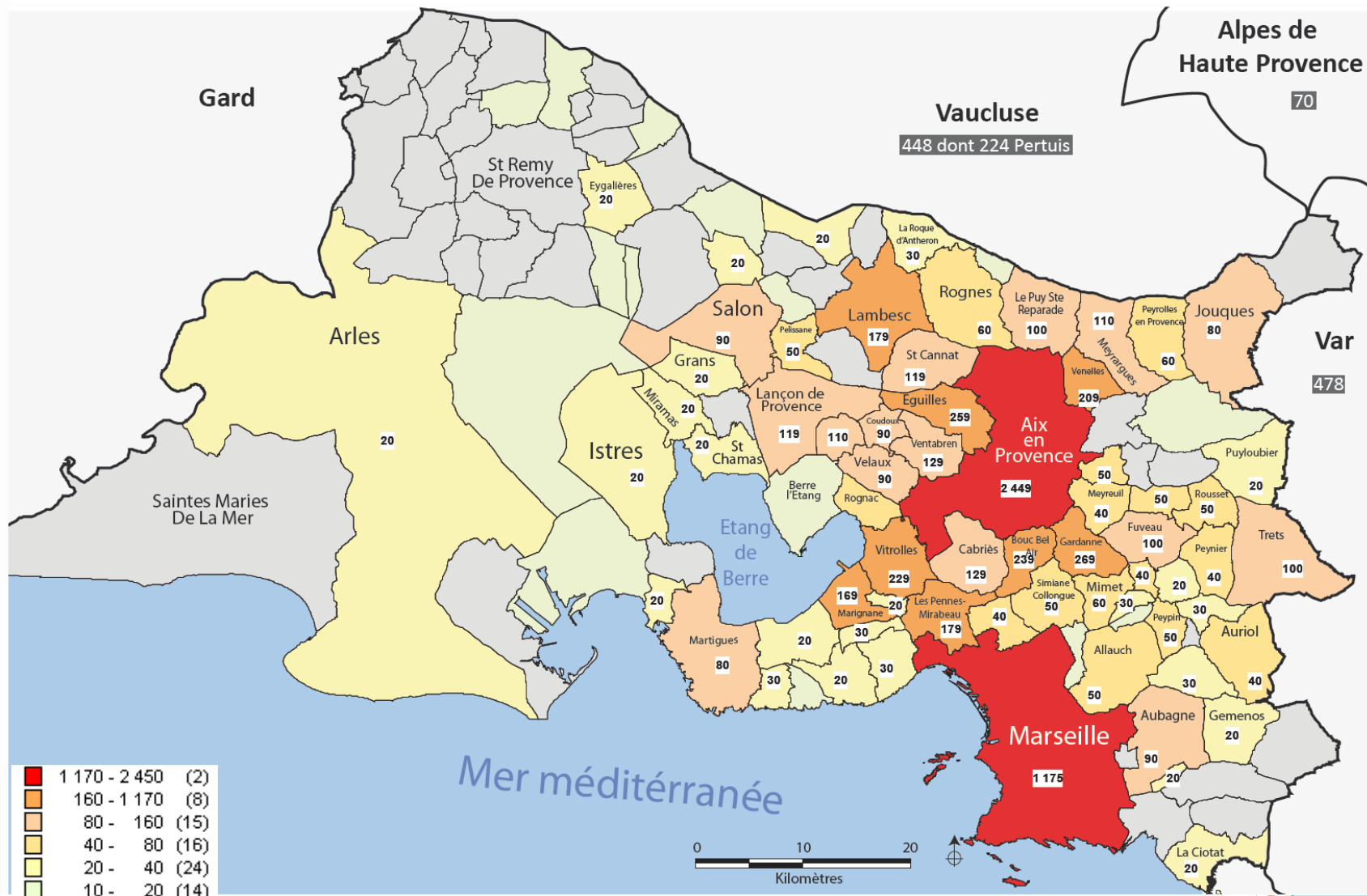
## Le covoiturage vers le pôle

- **57% des salariés pensent que le covoiturage est adapté** dans le cadre d'un déplacement domicile travail.
- **35% des utilisateurs de Voiture solo/en famille et des motos/Scooter seraient potentiellement prêts à l'utiliser**
- 44% ont connaissance d'un dispositif de covoiturage : « spontané » entre des collègues de travail -68% puis celui de l'ACA covoiturage -23% (... autres-9%)
- La 1<sup>ère</sup> contrainte avancée comme frein à l'usage est l'irrégularité des horaires (36%)
- La 2<sup>nde</sup> contrainte évoquée est l'obligation de disposer d'une voiture pour d'autres usages : autres activités (dépose des enfants notamment) ou déplacements professionnels (21%)
- Le 3<sup>ème</sup> frein est le manque de partenaires : 15%
- Les incertitudes sur la fiabilité du système/sur les assurances et la fiscalité : 7%

Les freins au covoiturage dans la relation domicile travail

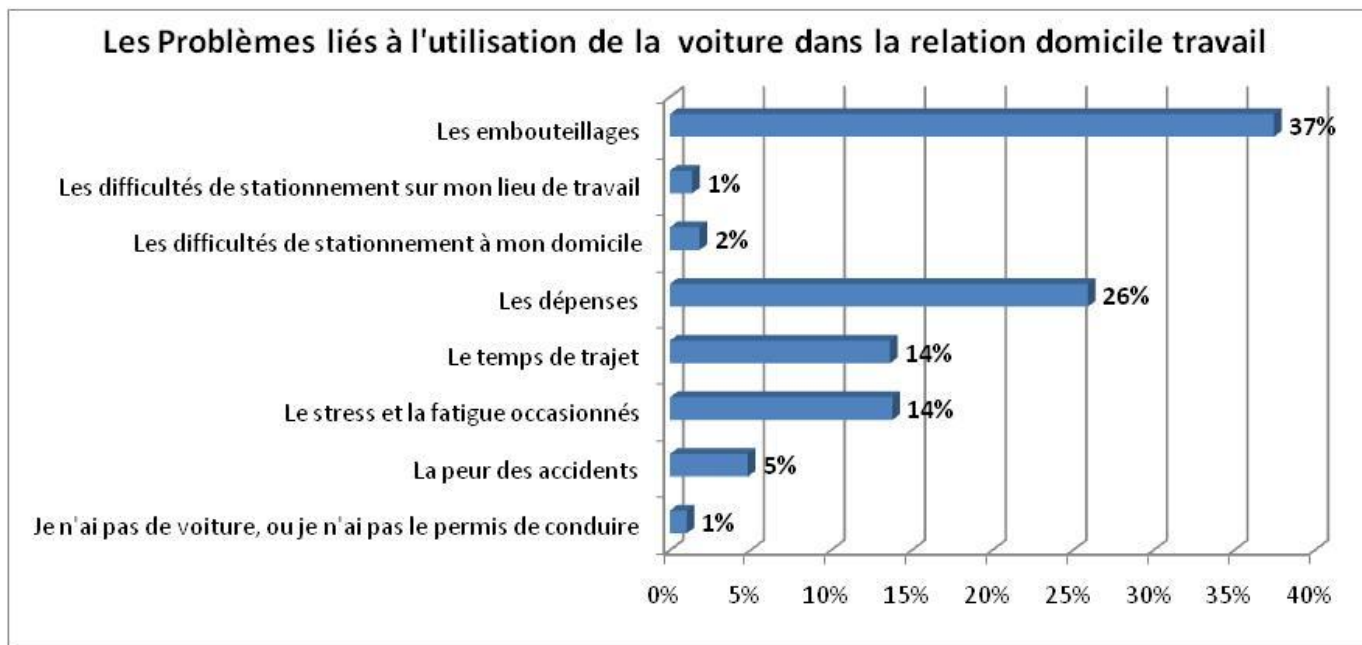


# Communes de résidence des salariés venant en voiture solo/en famille ou en moto / scooter se disant prêts à pratiquer le covoiturage



## ► L'opinion des salariés sur les moyens de transport domicile-travail La voiture vers le pôle

- 88% des salariés pensent que la voiture est adaptée dans le cadre d'un déplacement domicile travail.
- **94 % des automobilistes sont satisfaits de leur mode de déplacement**
- Le problème majeur à l'utilisation est lié aux embouteillages et au temps de trajet (51%)
- De plus, le coût important de ce mode de déplacement pose problème pour un salarié sur 4.
- Le stress et la fatigue occasionnés sont une part non négligeable des avis donnés.

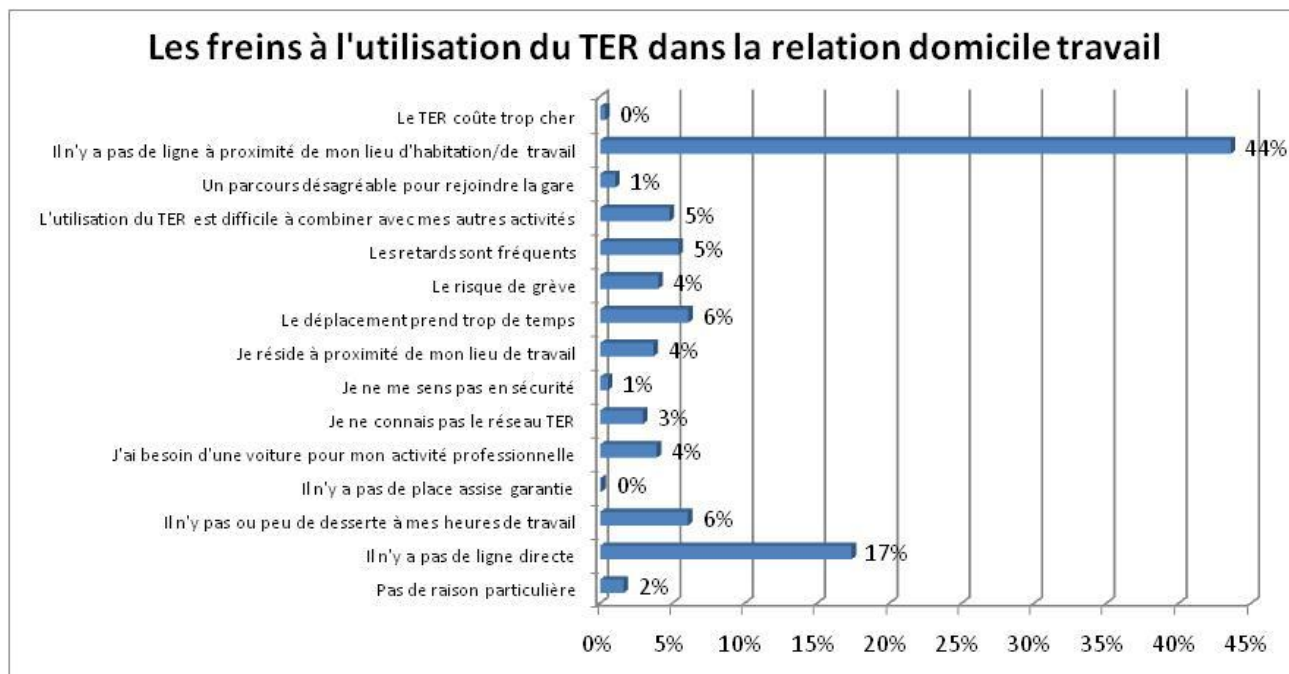




# ► L'opinion des salariés sur les moyens de transport domicile-travail

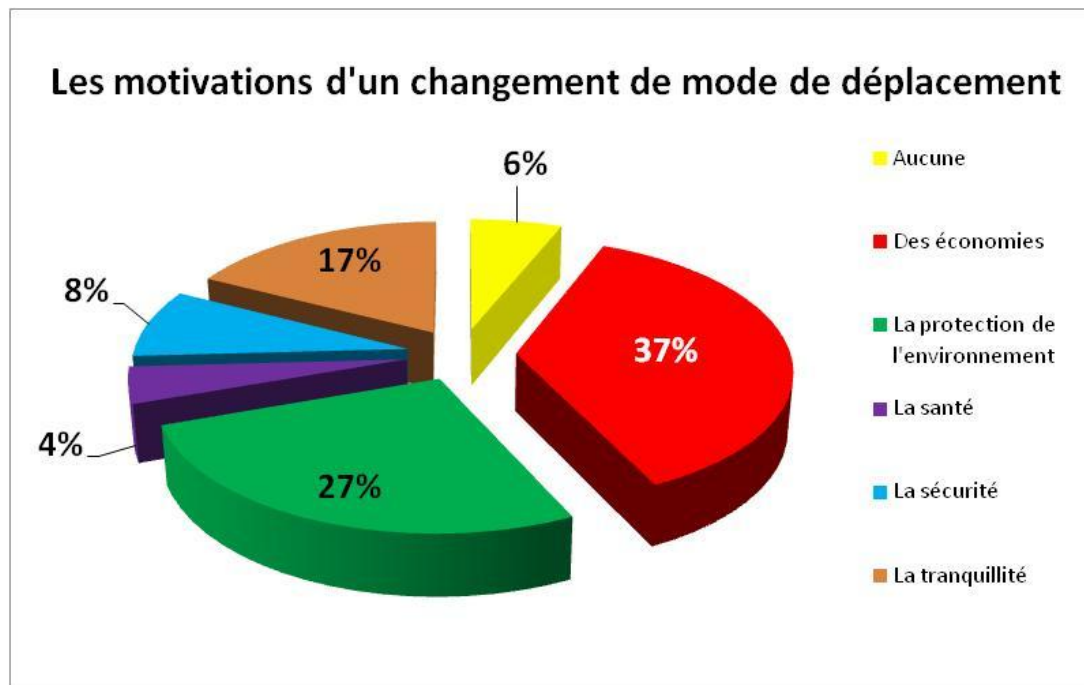
## Le TER vers le pôle

- 85% des salariés pensent que le TER n'est pas adapté dans le cadre d'un déplacement domicile travail.
- L'absence de ligne à proximité du lieu de travail/d'habitation est un frein pour 44% des salariés
- L'absence de ligne directe est le deuxième problème évoqué, avec 17% des avis.
- L'amplitude, la difficulté de combiner le TER avec d'autres activités, les retards, le risque de grève, le temps de trajet, la nécessité d'une voiture pour l'activité professionnelle comptent chacun entre 4 et 6% des avis donnés



## ► Le changement de mode de déplacement : les motivations des utilisateurs de Voiture Solo/en famille

- La principale motivation pour changer de mode de déplacement est économique pour plus d'un salarié sur 3 (38%)
- La protection de l'environnement et la santé comptent pour 31% des avis
- La tranquillité est un facteur pour près d'un salarié sur 5



# Bilan environnemental des déplacements des salariés des entreprises signataires

- Effectif : 3368 salariés (données RH)
- Distance moyenne par mode (en Km)
- Répartition modale

| VL | Motos / scooter | Covoiturage | TC |
|----|-----------------|-------------|----|
| 26 | 23              | 40          | 29 |

| Motos / scooter | Répartition |
|-----------------|-------------|
| Voiture         | 86%         |
| Covoiturage     | 4%          |
| Motos / scooter | 3%          |
| TC              | 6%          |
| Modes doux      | 1%          |

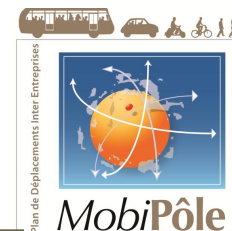
- Calculatrice ADEME

| Mode de déplacement | coût par mode | Effet de serre : kg/CO2 | Energie : l'équivalent pétrole |
|---------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|
| Voiture             | 15 226 324 €  | 6 863 615               | 2 230 252                      |
| Covoiturage         | 669 289 €     | 301 665                 | 98 033                         |
| Motos / scooter     | 418 340 €     | 120 453                 | 39 674                         |
| TC                  | 68 909 €      | 293 825                 | 93 988                         |
| Modes doux          | - €           | 0                       | 0                              |
| Total               | 16 382 863 €  | 7 579 558               | 2 461 947                      |

→ 147 114 km parcourus par jour en voiture dans le cadre de la relation domicile travail

→ 16.4 M€ et 7 600 tonnes de CO2 par an sur l'ensemble des salariés!

→ 405 euros par mois et par salarié de budget transport !



## ► Bilan environnemental des déplacements des salariés des entreprises partenaires

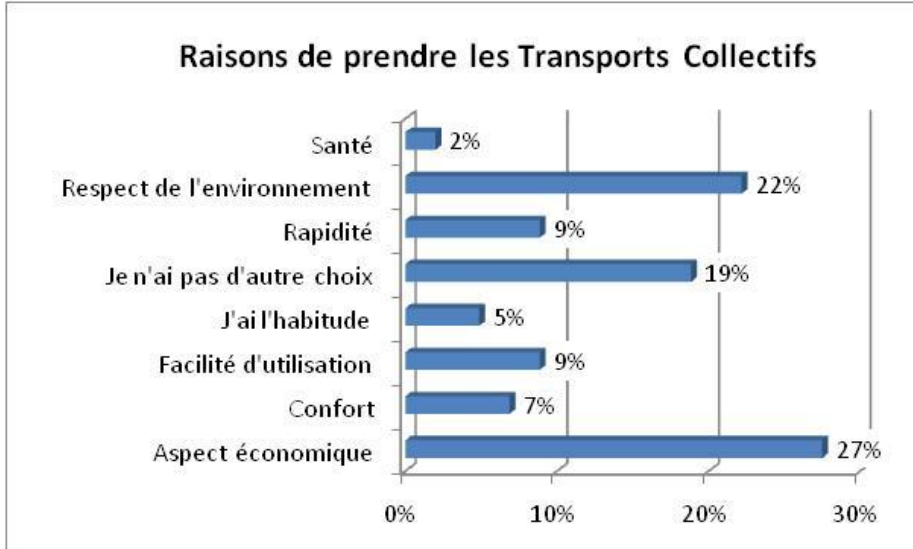
- 16.4 M€ et 7 600 tonnes de CO2 par an sur l'ensemble des salariés !
- 405 euros par mois et par salarié de budget transport !

**Les salariés parcourent quotidiennement 147 114 km en voiture solo pour venir travailler, soit : 3,3 fois le tour de la terre par jour (44 250 Km)**





# Motifs d'usage pour les utilisateurs actuels des Transport Collectif et « pistes de travail »

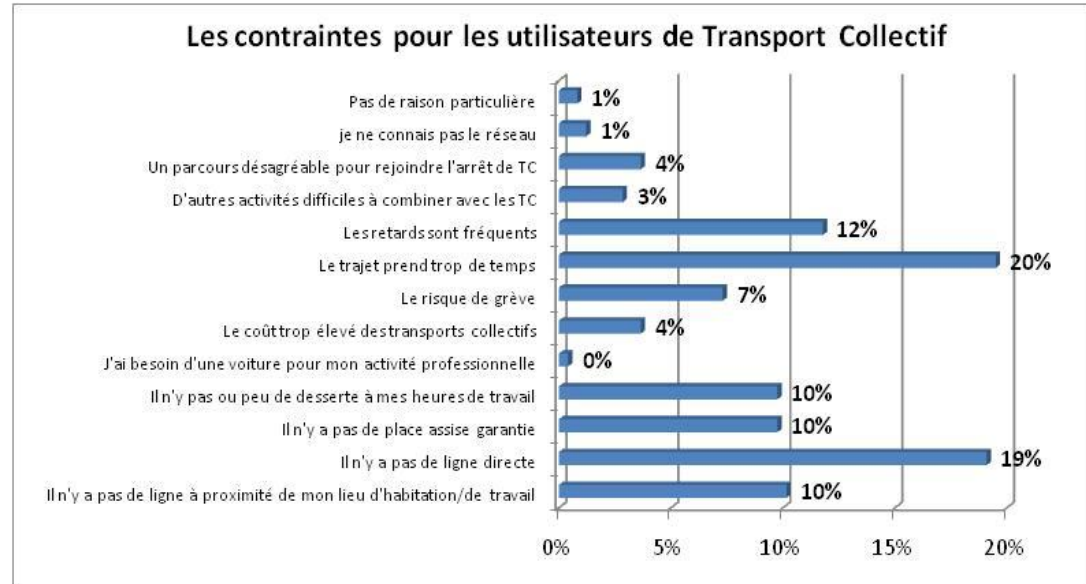


▪ **90% des utilisateurs de transport en commun se déclarent satisfaits ou moyennement satisfaits du service**

▪ **L'aspect économique, le respect de l'environnement et l'absence de choix sont les 3 raisons principales citées par les clients**

▪ Les contraintes majeures pour les clients actuels des TC sont **l'absence de ligne directe et un temps de trajet trop long**

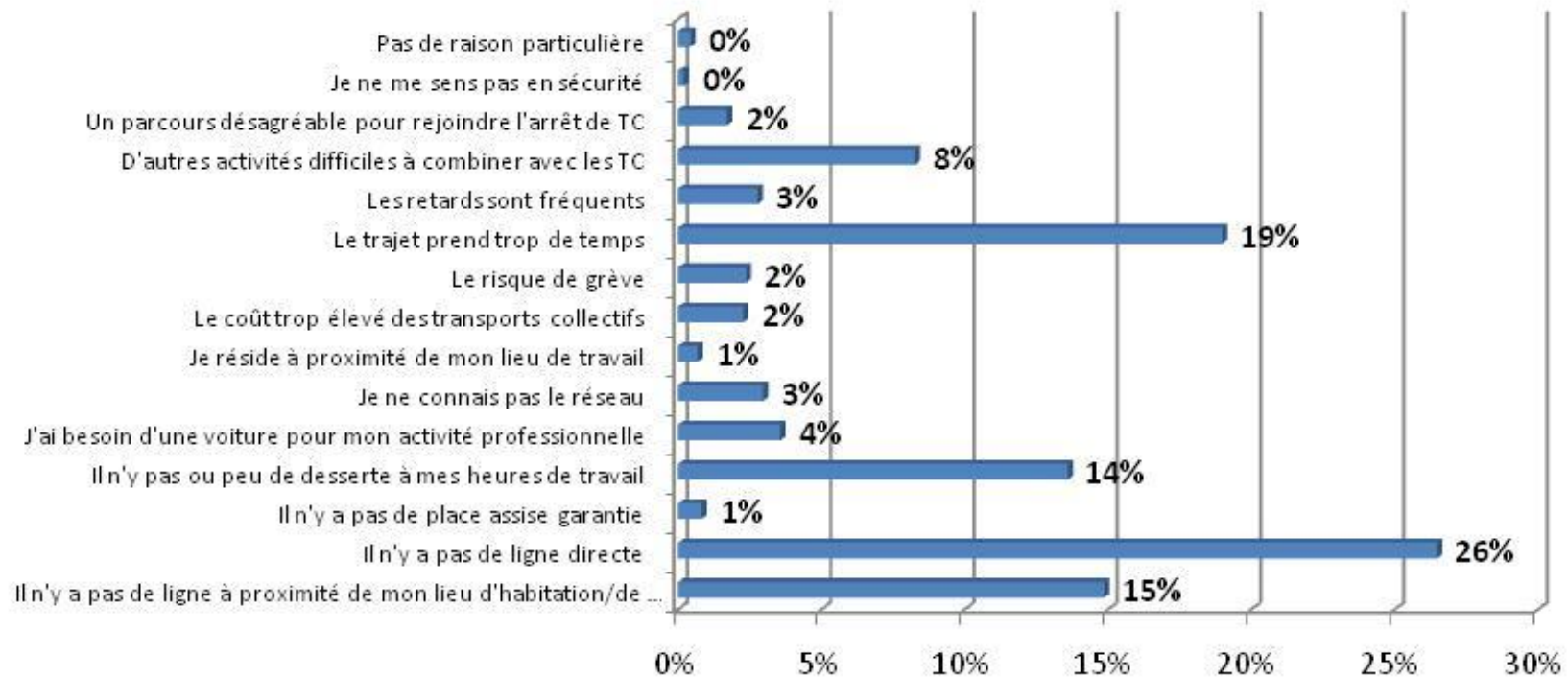
▪ Les contraintes secondaires: les retards, l'amplitude, l'absence d'une place assise, et l'absence de ligne à proximité



## Créer le besoin en Transport Collectif : les obstacles à gommer auprès des non utilisateurs

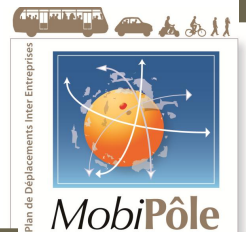
- **56% de salariés** qui ont répondu à l'enquête et dont le mode principal est la voiture (solo/famille) ou la moto, se déclarent prêts à utiliser les Transports Collectifs, **si certains obstacles cités étaient levés** → **durée, itinéraire, horaires ... performances, couverture et adaptation du service à améliorer**
- Pour rappel, 37 % pensent qu'actuellement l'offre TC n'est pas adaptée

Obstacles cités par les salariés en VP/2 roues se déclarant prêts à utiliser les transports Collectifs



# ► On retiendra

- 3214 salariés enquêtés dont 2108 dans les entreprises signataires
- 12% de taux de sondage sur l'ensemble du PAAP, 63% sur les entreprises signataires
- 27 % des salariés sont aixois, 15% sont marseillais
- Un fort étalement des horaires de prise et fin de service
- 26 Km de distance en moyenne et 65% des salariés habitant entre 6 et 30 km de leur travail
- 32 mn de temps de trajet en moyenne et 74% des salariés mettent entre 15 et 45mn de temps de trajet
- le budget transport représente plus de 100 € / mois pour 54% des salariés, plus de 300 euros par mois pour 7% des salariés : 1 salarié sur 3 dépense entre 100 € et 200 € / mois
- le budget « réel » moyen des salariés des entreprises signataires (calculatrice ADEME) est de 405 €/mois!
- La voiture solo/en famille est le mode de déplacement domicile travail principal : 86%
- Les TC assurent 6% des déplacements et 4% des actifs covoiturent
- Une part marginale en modes doux (moins de 1%) et 3% en motos
- 86 % des salariés ont une place de stationnement réservée, et seulement 1% met plus de 10mn à trouver une place
- 62% des salariés quittent l'entreprise pour la pause midi (50% : pour déjeuner) et seulement 5% utilisent la Marche A Pied
- un salarié sur 4 se déplace au moins une fois par semaine, en majorité en voiture (76%) et pour la moitié d'entre eux avec une voiture personnelle
- Une part importante de salariés seraient susceptibles de passer aux TC (55%) ou au covoiturage (35%): les poches aixoises et marseillaises
- 147 114 km parcourus par jour en voiture dans le cadre de la relation domicile travail
- Annuellement, le coût des déplacements est estimé à 16 M€ et 7 600 tonnes de CO2 sont émises pour l'ensemble des 26 000 salariés!



# **Partie 2 : les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**



## Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Concernant la mobilité des PMR, 3 dimensions d'approche de cette problématique :

1. Tout d'abord, les conditions d'accès physiques aux services de TC et les cheminements piétons ont été appréhendés
2. Ensuite, celles d'accès aux bâtiments privés et les exigences concernant les ERP à mener dans le cadre des débats internes aux entreprises
3. Enfin, la sensibilisation dans le cadre de la concertation des référents au monde du handicap dans les entreprises

*L'accessibilité concerne non seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi plus largement celles à mobilité réduite et celles handicapées. Au-delà, elle développe la qualité des déplacements au profit de l'ensemble de la population.*



*La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite au sens large dans le développement de la « **chaîne de déplacement** » est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous.*

*Malgré les aménagements réalisés pour les personnes handicapées sur le pôle, les services de transports collectifs ne sont pas, de même que la voirie, aujourd'hui, tous accessibles.*

## Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

### Aujourd'hui des « chapeaux réglementaires » : *Le cadre légal et réglementaire*

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées vient compléter la législation existante définit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité aux collectivités et autorités organisatrices de transport:

- **Le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports** doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008)
  - La CPA (Aix en Bus et lignes communautaires) va réaliser son SDAT en 2010
  - Le Conseil Général 13 (lignes CAR13), a engagé une étude de sécurisation et de mise en accès/sécurisation des Points d'Arrêts : le secteur des Milles/Arbois a été audité
- **Les services de transports collectifs**, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite en 2015)
- **La mise en accessibilité du matériel roulant** acquis lors d'un renouvellement ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- **L'élaboration par les communes des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics**, dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret du 21 décembre 2006... Non déclenché à notre connaissance par la ville d'Aix autorité compétente

## ► Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : constat sur l'équipement actuel

- Près des 2/3 du linéaire piéton non praticables pour les PMR : absence de trottoirs ou encombrements
- Sur les 28 points d'arrêts du pôle seulement une part est accessible
- Concernant le parc véhicule de la RDT13 :
  - ✓ Les véhicules de la ligne 53 sont, pour certains équipés d'un élévateur et d'un emplacement UFR (9 sur 15) mais ne sont pas pour l'instant mis en accessibilité (l'emplacement UFR étant occupé par deux rangées de sièges).
  - ✓ Faible ou absence de demande pour l'instant
  - ✓ taux de charge élevé, justifiant pour l'instant que les véhicules soient en capacité maxi (emplacement UFR non disponible)
- Concernant le parc véhicule Aix en bus :
  - ✓ les lignes 15/16/17, les véhicules sont accessibles aux PMR
  - ✓ La Ligne 18 reste non accessible car il s'agit de deux minibus non équipés

## Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

→ Les enjeux à débattre dans le projet de PDIE

- La mise en accessibilité des points d'arrêts du pôle
- La circulation d'une flotte TC accessible
- La réalisation de cheminements et donc de trottoirs praticables et accessibles vers les arrêts TC et vers les lieux recevant du public

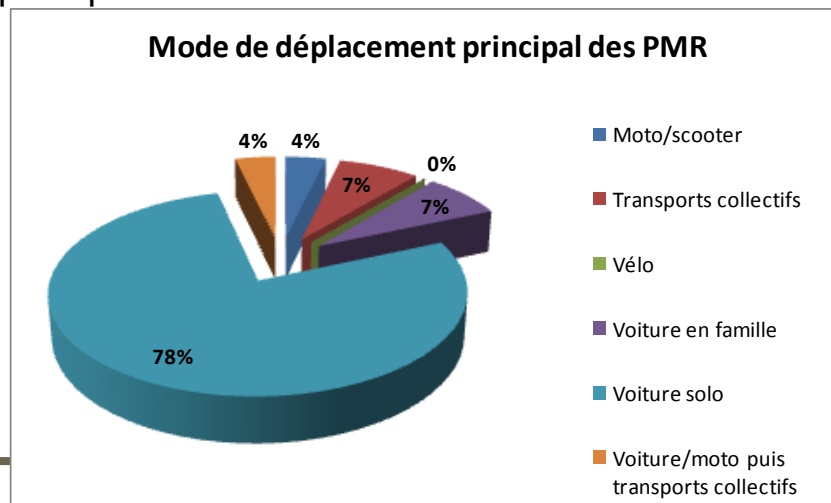
## ► Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

**28 personnes** ayant répondu au questionnaire déclarent être à mobilité réduite soit 1% du panel

→ Ils résident essentiellement à Aix en Provence (42%) et Marseille (23%)

| Communes de résidence  |            |
|------------------------|------------|
| <b>Aix-en-Provence</b> | <b>42%</b> |
| Les Pennes-Mirabeau    | 4%         |
| <b>Marseille</b>       | <b>23%</b> |
| Marignane              | 4%         |
| Mimet                  | 4%         |
| Rognac                 | 8%         |
| Simiane-Collongue      | 4%         |
| Venelles               | 4%         |
| Vitrolles              | 8%         |

→ La voiture solo est leur principal mode d'accès au PAAP



## ► Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

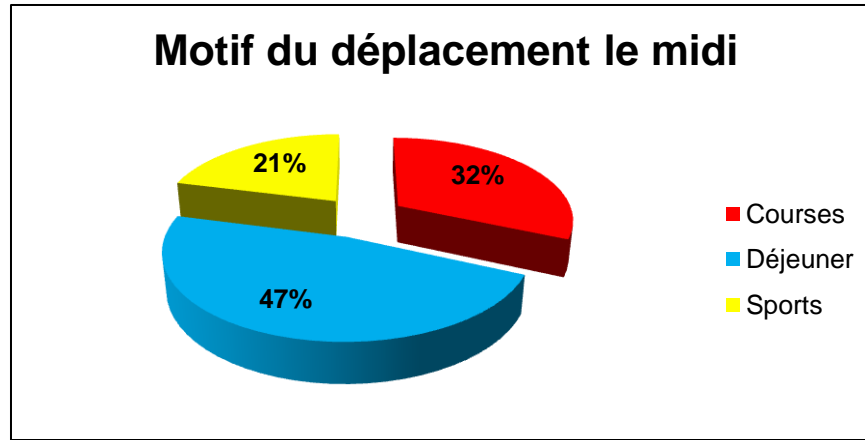
→ Les raisons de l'utilisation des transports collectifs sont : l'absence d'autre choix modal, l'aspect économique

→ Les obstacles aux TC sont quasiment identiques pour les utilisateurs des TC et les non utilisateurs : l'absence de ligne directe et la longueur du trajet

| Obstacles aux TC   | Utilisateur | Non utilisateur |
|--|-------------|-----------------|
| Il n'y a pas de ligne directe  | 3           | 12              |
| Il n'y a pas de place assise garantie  | 1           | 1               |
| Il n'y pas ou peu de desserte à mes heures de travail  | 0           | 3               |
| Je ne connais pas le réseau  | 1           | 5               |
| Le coût trop élevé des transports collectifs   | 1           | 2               |
| Le trajet prend trop de temps  | 3           | 7               |
| L'utilisation des transports collectifs est difficile à combiner avec mes autres activités comme la dépose des enfants | 0           | 3               |
| Pas de raison particulière   | 0           | 1               |
| Les retards sont fréquents   | 1           | 1               |
| J'ai besoin d'une voiture pour mon activité professionnelle  | 0           | 1               |
| Je ne me sens pas en sécurité  | 0           | 1               |

## ► Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

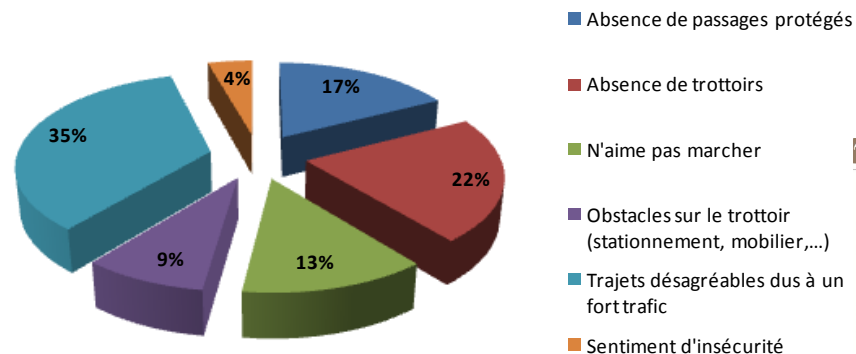
→ 1 salarié sur 2 se déplacent le midi essentiellement pour aller déjeuner ou faire des courses



→ 56% des interrogés ne réalisent pas de déplacement professionnel

→ 81% des PMR enquêtées ne pratiquent pas la marche à pied sur le PAAP en raison de trajets désagréables et d'absence de trottoirs

### Les freins à l'utilisation de la marche à pied sur le PAAP



## ► Les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

→ La possibilité de réaliser des économies et la protection de l'environnement sont les deux principaux leviers aux changements d'habitude.

