

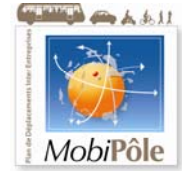


# Plan d'actions

## Juillet 2010

EN MISE EN OEUVRE

# GLOSSAIRE



**2 R : Deux Roues motorisées**

**Agglomôle Provence : Communauté d'agglomération Salon Berre Durance**

**AO : Autorité Organisatrice**

**AOT : Autorité Organisatrice de Transports**

**AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains**

**BDR : Bouches Du Rhône**

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

**CAR13 : réseau des lignes de car départementales**

**CG/CG13 : Conseil Général**

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

**CT : Court Terme**

**Dom-Travail : Déplacement domicile travail**

**EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale**

**HPM : Heure de Pointe du Matin**

**HPS : Heure de Pointe du Soir**

**LT : Long Terme**

**MAP : Marche A Pied**

**MIDI : Déplacement pendant la pause méridienne**

**Modes doux : vélo et marche à pied**

**MPM : communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

**MT : Moyen Terme**

**PAAP : Pôle d'activités d'Aix en Provence**

**PDE : Plan de Déplacement Entreprise**

**PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprises**

**PMR : Personne à Mobilité Réduite**

**P+R : Parc Relais**

**PRO : Déplacement Professionnel**

**PTU : Périmètre de Transport Urbain**

**RH : Ressources Humaines**

**RTM : Régie des Transports Marseillais**

**SAI : Système d'Aide à l'Information**

**TC : Transport en Commun**

**TCSP : Transport en Commun en Site Propre**

**TCU : Transport en Commun Urbain**

**TER : Train Express Régional**

**VP/VL : Voiture Particulière**

# UNE DÉMARCHE CONCERTÉE : Les grandes dates

→ Près de 250 participants

Deux concertations collectives: 1<sup>er</sup> février et 2 avril 2010

Plusieurs réunions en interne dans les entreprises :



4 mai



20 avril



6 avril



23 mars



2 mars

# PLAN D' ACTIONS












Le projet de plan d'actions de MobiPôle s'organise en 8 domaines thématiques et se décline suivant 52 fiches actions :




<b>I. Animation/communication</b>	4 actions à vocation transversales dont notamment le suivi et le portage du projet.
<b>II. Transports collectifs</b>	15 actions touchant à l'amélioration de l'offre de transport dans et hors la CPA : tarif, lignes, confort, horaires...
<b>III. Aménagements et partage de l'espace</b>	8 actions qui concernent le partage de la voirie entre tous les modes: trottoirs, pistes cyclables, vitesse...
<b>IV. Services en faveur du vélo et de la marche</b>	8 actions pour inciter et sécuriser le changement d'habitude. Les mesures en faveur du vélo sont dépendantes de la réalisation d'équipements et voies sécurisées vers et au sein du Pôle.
<b>V. Inciter au Covoiturage</b>	7 actions pour renforcer la pratique
<b>VI. Développer l'Autopartage</b>	1 mesure pour innover
<b>VII. Proposer des services à la personne</b>	4 propositions pour faciliter et améliorer le quotidien des salariés
<b>VIII. Organisation du travail et limitation des besoins de mobilité</b>	5 actions pour limiter le nombre et l'amplitude des déplacements professionnels

Chaque fiche action identifie les éléments suivants :

- l'échéance
- le type de déplacement concernés (domicile-travail, professionnel ou du midi)
- la catégorie de la fiche action (collective, intra entreprise, semi collective)
- le descriptif de l'action,
- l'objectif,
- le pilote-porteur de l'action
- les impacts
- les cibles concernées
- .....

Les impacts sur l'environnement , la santé et l'objectif sont classés en trois niveaux :

	Santé	Environnement	Objectif
<b>Impact faible</b>			
<b>Impact moyen</b>			
<b>Impact fort</b>			

ANI/COM		Fiche n°		Intitulé de l'action			
Statut	Collective -Intra entreprise Semi-collective	Type de Dep	Dom- Domicile Pro: Professionnel Midi	Échéance	CT : Court Terme MT :Moyen Terme LT :Long Terme	Délai MEO	Date
Problématique, Objectifs, Enjeux			Descriptif				
Cibles et effectifs concernés							
Coût financier	Investissement	Montant en € ou structure concernée/an	Fonctionnement (par an)	2010 €	2011 €	2012 €	2013-... €
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action		Personne ou structure responsable de la mise en œuvre de l'action					
Commentaires	Commentaires complémentaires		Indicateur(s)	Indicateurs a recenser permettant de suivre les impacts de la mesure			

**GRILLE DE LECTURE DES  
FICHES ACTIONS**

## I. Animation / Communication



1. Organisation du portage dans la durée
2. Planification de la communication et des évènementiels
3. Création d'un guide de la mobilité pour les établissements
4. Créer / alimenter un site web dédié

**Animer, communiquer, assurer la dynamique de mise en œuvre, faire savoir.. Est crucial dans la réussite de MobiPôle.**

**Elles vont surtout permettre de faire connaître les solutions alternatives et les impacts sur les pratiques quotidiennes. Elles coïncident avec le démarrage du PDIE, dès l'engagement du projet.**

**L'amélioration de l'offre TC est au service de la construction d'une alternative performante à l'automobile.**

**C'est une voie majeure du PDIE.**

**Il s'agit ici de rendre possible la modification des habitudes et de d'élargir la desserte sur le territoire départemental dès septembre 2010. Elles sont le socle d'un objectif de report modal ambitieux.**

## II. Transports en commun



1. Amélioration de l'information voyageurs aux arrêts
2. Amélioration du confort d'attente
3. Harmonisation des supports de billetterie
4. Amélioration des liaisons entre le PAAP et Marseille
5. création d'une bonne couverture en interne du pôle (navettes)
6. Amélioration des liaisons vers Aix : BHNS sur la RD9
7. Amélioration des liaisons avec la gare TGV
8. Amélioration des dessertes vers les autres communes
9. Création de parcs relais
10. Ouverture d'une desserte train à Plan d'Aillane
11. Création de couloirs bus sur le pôle
12. Amélioration de la fiabilité des correspondances entre les différents réseaux ... auprès du SMTC 13
13. Limitation de l'impact des horaires en vacances scolaires
14. Elargissement de l'amplitude des services pour les salariés à horaires atypiques
15. Mieux communiquer sur la prime transport

### III. Aménagement



1. Améliorer la qualité des cheminements piétons
2. Organiser des équipes de sentinelles
3. Créer une signalétique spécifique à chaque secteur pour faciliter le repérage des visiteurs
4. Mettre en place des systèmes de réduction des vitesses sans pénaliser la circulation des poids lourds
5. Libérer les trottoirs sur le Pôle
6. Compléter le maillage des itinéraires cyclables (Int/extérieur du Pôle)
7. Revoir le plan de circulation aux entrées et sorties du Pôle
8. Aménager des stations multimodales ou sites multi services (SMS)

**8 mesures pour partager et organiser autrement l'espace public.**  
**L'ambition est de proposer un espace de toutes les mobilités et de limiter la pression automobile.**

### IV. Vélo, Modes doux



1. Aider financièrement à l'achat de VAE ou de vélos
2. Garantir la sécurité des cyclistes par l'achat d'équipements
3. Créer des douches et vestiaires pour les cyclistes
4. Création de stations de maintenance et de réparation des vélos
5. Développer un stationnement vélos sécurisé
6. Développer des animations sur la sécurité, création de guide vélo
7. Proposer une flotte de vélos de service pour les déplacements internes
8. Valoriser les espaces verts de détente sur le Pôle d'activité

**8 mesures pour inciter et sécuriser l'accès sur et vers le pôle.**  
**L'innovation à travers l'assistance électrique des vélos est à promouvoir avec un engagement volontariste des entreprises.**



## V. Inciter au Covoiturage

1. Organiser des rencontres entre salariés pour former des équipages
2. Intégrer le site ACA pour faciliter la mise en relation des covoitureurs
3. Créer un guide et diffuser des conseils pour la pratique du covoiturage
4. Offrir de places de stationnement préférentielles au covoitureurs
5. Créer une charte d'engagements entre covoitureurs et entre salariés et employeurs
6. Organiser un retour garanti en cas de défaillance du partenaire
7. Faciliter la création d'équipages grâce à une organisation interne

COVOITURAGE



**Au regard de la dispersion des salariés sur un large territoire dans et hors le périmètre communautaire, il s'agit de proposer des réponses adaptées et complémentaires aux solutions de transport public.**

**Il s'agit de promouvoir le développement «encadré» de ce mode de déplacement solidaire.**

**Au regard des besoins des entreprises, de la rareté de l'espace et des coûts de mobilité, MobiPôle doit être le levier à une opération pilote à travers l'autopartage**

**Il s'agit de favoriser le développement d'un système économe, solidaire et intermodal au service des entreprises et des populations de la Duranne.**

## VI. Développer l'Autopartage

1. Expérimentation sur Plan d'Aillane de l'autopartage en collaboration CPA/Entreprises



**autolib'**

## VII. Services à la personne

1. Mieux identifier ou créer des points relais pour la vente de titres de transport sur le Pôle
2. Diversifier et densifier l'offre de restauration
3. Créer une crèche inter entreprises
4. Créer un guichet unique administratif



**L'objectif est ici d'améliorer le cadre de vie en renseignant et en proposant des services de qualité aux salariés et visiteurs du Pôle d'Activités.**

## VIII. Organisation du travail et limitation des besoins de mobilité



1. Développer le télétravail pour certains métiers
2. Créer de services de Visio et téléconférence mutualisés
3. Mettre en place la semaine des 4 jours
4. Développer les services de livraison des repas, des courses
5. Aider au rapprochement du domicile par rapport au lieu de travail


**L'objectif est ici d'imaginer et plus encore proposer des solutions innovantes pour réduire les déplacements et améliorer l'environnement**

**Des mesures donc directement orientés sur le cadre de vie professionnel.**

**Des mesures forcément dépendantes de l'initiatives des entreprises.**

# Animation Communication




ANI/COM	Fiche n°	1.1	Organisation du portage dans la durée				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Un Plan de Déplacements InterEntreprises ne peut être pérenne sans l'implication de personnes aux différents niveaux décisionnels.</p> <p>MobiPôle doit rester un sous groupe au sein de l'Association des Entreprises du Pôle d'Activités, à savoir, une commission de travail dont l'objectif est de croître dans le temps et d'aller vers les autres entreprises du Pôle.</p> <p><b>Disposer d'un pilote général du PDIE qui coordonne l'ensemble des actions.</b></p> <p><b>Constituer des groupes de référents - interface avec les collectivités (groupes thématiques)</b></p> <p><b>Avoir des relais dans chaque entreprise</b></p> <p><b>Assurer le relais dans chaque entreprise en cas de départ de référent</b></p> <p>Pérennisation de MobiPôle</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Il est essentiel de pérenniser la démarche.</p> <p>Pour y parvenir il faudra organiser le PDIE dans la durée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Désigner un pilote général de la démarche</li> <li>• Créer des groupes thématiques, en fonction des référents MobiPôle de chaque entreprise</li> <li>• Communiquer régulièrement les informations auprès des salariés lors d'avancées significatives</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les référents MobiPôle + le pilote général						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	/	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
					0.25ETP	0.25ETP	0.25ETP
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Tous les référents + le pilote général						
<b>Commentaires</b>	Une personne à temps partiel pour porter et faire vivre le projet		<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de réunions thématiques par trimestre</p> <p>Nombre de réunions plénières par trimestre</p>			

**Pour le pilote général :**

- Animer et coordonner MobiPôle (ex : organiser les réunions plénières)
- Suivre l'ensemble des groupes thématiques
- Diffuser les résultats des travaux et avancées réalisés
- Assurer la promotion des mesures du PDIE auprès de toutes les entreprises partenaires

**Pour les référents :**

- Participer à un ou des groupe(s) thématique(s) :
  1. Transports en commun
  2. Aménagement/modes doux
  3. Covoiturage/autopartage
- Travailler avec les collectivités à l'instruction technique des actions concernant leur thématique
- Participer aux sessions collectives pour échanger régulièrement leurs savoirs (par mail, téléphone ou lors de réunions plénières)
- Communiquer et relayer les avancées du PDIE auprès de leur entreprise
- Trouver des relais en interne qui diffusent les avancées du PDIE et continuent de mobiliser les salariés sur la thématique


ANI/COM	Fiche n°	1.2	Planification de la communication et des évènements				
Statut	Collective/ intra	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Il est nécessaire de prévoir des évènements afin de mobiliser les salariés autour de MobiPôle. Ils nécessitent une programmation tout au long de l'année.</p> <p><b>Mobiliser les salariés autour du PDIE et de ses avancées</b></p> <p><b>Sensibiliser les salariés sur les problématiques de déplacement</b></p> <p><b>Grâce à la communication et aux animations.</b></p> <p>Mise en évidence des actions et pérennisation de MobiPôle.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>L'information des salariés est primordiale dans la démarche. Il est essentiel de communiquer et de diffuser toute information qui peut leur être utile. C'est souvent par méconnaissance que les salariés ne changent pas leurs pratiques de déplacements en faveur de modes plus respectueux de l'environnement.</p> <p>La communication passe par la diffusion de supports adaptés mais également par l'organisation d'animations sur le pôle.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Les référents + l'Association des Entreprises						
<b>Commentaires</b>	Dans le cadre de l'activité du porteur du projet		<b>Indicateur(s)</b>	Nombre d'évènements / d'animations par trimestre Nombre de participants aux évènements (vélo, TC...)			

**Pour les référents :**

- Rédiger un guide d'information destiné aux salariés sur les différents modes de déplacements (pour plus de détails voir la fiche 1.3)
- Créer un plan d'accès à l'entreprise en transports en commun (TC) et mettre à disposition les fiches horaires
- Relayer l'information en interne lorsqu'il y a des modifications de lignes de bus / autocars
- Inciter les salariés à participer aux manifestations intra ou interentreprises organisées sur le pôle
- Diffuser les éléments de communication liés au PDIE auprès des salariés

**Pour l'Association des Entreprises :**

- Créer des supports pour communiquer sur la démarche du PDIE : affiches, flyers, internet,...
- Réaliser un calendrier de tous les évènements du PDIE (déterminer les lieux, les dates, les budgets)
- Rechercher des subventions pour réaliser des évènements liés au PDIE
- Organiser des animations avec les différents acteurs du territoire (exploitants TC, entreprises, associations) : faire essayer gratuitement les TC sur une période déterminée, organiser des stands, faire de l'information individualisée, etc.
- Participer aux évènements nationaux / internationaux de la promotion des déplacements à vélo
- Communiquer sur le site internet et l'existence du forum
- Inciter les autres entreprises à rejoindre le projet

ANI/COM	Fiche n°	1.3	Création d'un guide de la mobilité pour les établissements				
Statut	Intra	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les salariés, les visiteurs méconnaissent très souvent les solutions alternatives pour se rendre sur le site de l'entreprise.</p> <p><b>Fournir aux salariés et visiteurs une information complète et précise en termes de mobilité sur le Pôle et au sein de leur entreprise.</b></p> <p>Développement de l'information autour des déplacements depuis et vers l'entreprise.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Le guide de la mobilité valorise l'usage des alternatives à la voiture et apporte l'information nécessaire pour que les salariés et visiteurs puissent adapter leurs modes de déplacement en fonction de leurs besoins ou de leurs activités.</p> <p>Il vise à synthétiser et à croiser sur un support les principales informations en termes de déplacements (ex: insérer le lien du Pilote).</p> <p>L'idée est également de faire connaître aux salariés l'engagement de son entreprise dans la démarche de MobiPôle.</p> <p>Le coût dépendra de la quantité de guides, de la qualité d'impression, du nombre de pages, etc. - <b>A étudier.</b></p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les salariés et visiteurs de l'entreprise concernée						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	0	<i>Fonctionnement (par an)</i>	<i>2010</i> Impression et MAJ	<i>2011</i> Impression et MAJ	<i>2012</i> Impression et MAJ	<i>2013-...</i> Impression et MAJ
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Le référent de l'entreprise, l'Association des Entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de guides imprimés / téléchargés			




**Pour les référents :**

- Construire une trame commune à toutes les entreprises partenaires, rappelant notamment :
  - les cheminements cyclables et piétons existants,
  - les services disponibles sur le pôle (covoiturage, restauration, etc.),
  - les aspects juridiques liés au covoiturage
  - les conseils pour une bonne pratique des modes doux.
- Rédiger les éléments propres à chaque entreprise en intra :
  - les moyens pour se rendre sur le site quel que soit le mode (plans, horaires, cheminements),
  - les mesures développées en intra pouvant inciter à un changement de comportement.
- Dupliquer le guide sur différents supports : internet, intranet, papier

**Pour l'Association des Entreprises :**

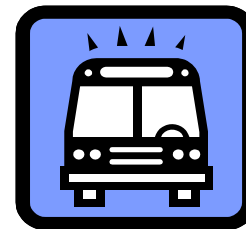
- Superviser la réalisation du guide
- Demander aux Bureaux d'Etudes de rédiger les éléments communs
- Réaliser éventuellement un appel d'offres pour l'impression du guide
- Contrôler la qualité d'impression
- Diffuser le guide en version papier aux entreprises
- Mettre le guide en téléchargement sur le site de MobiPôle

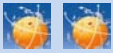


ANI/COM	Fiche n°	1.4	Alimenter un site web dédié				
Statut	Collective	Type de Dep	Dom-Travail / Visiteurs	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Tout projet doit avoir une vitrine attractive présentant la démarche et ses avancées.</p> <p><b>Multiplier les supports de communication pour qu'un maximum de salariés soit informé de la démarche de MobiPôle.</b></p> <p><b>Disposer d'une information actualisée régulièrement</b></p> <p><b>Permettre l'expression des salariés / visiteurs sur leurs déplacements.</b></p> <p>Dynamique du PDIE.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>La mise à jour régulière de l'espace internet dédié à MobiPôle sur le site de l'Association des Entreprises du Pôle d'Activités est primordiale pour la pérennisation de la démarche.</p> <p>Cet espace permet de connaître les avancées de MobiPôle.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Pris en charge par l'Asso	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				Asso des Ent	Asso des Ent	Asso des Ent	Asso des Ent
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	L'Association des Entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de connexions sur le site</p> <p>Nombre d'inscrits et de posts sur le forum</p>			

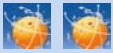


**Pour l'Association des Entreprises :**




- Récolter et communiquer de façon continue toutes les informations concernant les déplacements sur / vers le pôle
- Répartir le niveau d'information selon le partenariat des entreprises (base générale, espace privé, club MobiPôle)
- Mettre à disposition des supports téléchargeables (documents de communication)
- Informer les salariés sur le calendrier de MobiPôle et sur l'organisation des réunions plénières
- Communiquer sur les évènements / animations du PDIE
- Recueillir régulièrement les remarques formulées sur le forum et les transmettre pour instruction aux groupes thématiques
- Créer une carte interactive des lignes de transports en commun
- Communiquer sur les travaux et les avancées du PDIE

# Transports Collectifs



TC	Fiche n°	2.1	Amélioration de l'information voyageurs aux arrêts					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Trop souvent la clientèle TC est victime d'un manque d'information et confort aux arrêts. Il s'agit ici de rendre plus attractive l'offre TC pour les clients et non habitués des réseaux.</p> <p>- Rendre l'information aux points d'arrêt plus lisible afin de faciliter l'utilisation des transports collectifs</p> <p>-Améliorer les conditions d'attente avec l'équipement des arrêts</p> <p>- Rassurer la clientèle par une offre claire</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Au regard de l'audit conduit sur l'ensemble des points d'arrêt du Pôle d'activités et des souhaits d'amélioration issus de la concertation, il est nécessaire d'améliorer l'information délivrée au droit des arrêts en indiquant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le nom de l'arrêt</li> <li>▪ la direction ou le sens de circulation</li> <li>▪ l'ensemble des lignes desservant le point d'arrêt</li> <li>▪ les grilles horaires à jour et harmonisées entre réseaux (format et support)</li> <li>▪ un plan des lignes</li> </ul> <p>Ces informations doivent être affichées en gros caractères pour les personnes à mobilité réduite (règlementaires pour les mal voyant) et couplées à un affichage sonore.</p> <p>Par ailleurs, les points d'arrêt doivent être équipés d'abris bus au droit des principaux arrêts de montée. Une programmation par ordre de fréquentation en vue d'équiper les points d'arrêt est nécessaire.</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les utilisateurs des transports collectifs urbains et interurbains							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	25 000€ pour se doter de 7 abribus supplémentaires	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...	
				/	/	/	/	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	CPA en collaboration avec le CG13							
<b>Commentaires</b>	Exige une maintenance mutualisée entre les gestionnaires de réseaux (AOT) de l'information offeret aux points d'arrêts		<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de points d'arrêt équipés en abri bus				

TC	Fiche n°	2.2	Amélioration du confort d'attente				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2013/2014
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>Trop souvent, le voyageur souffre d'une absence de certitudes sur les retards éventuels des services de transport à l'arrêt.</p> <p><b>Moderniser l'image des TC avec des écrans aux points d'arrêt majeurs renseignant sur les futurs horaires de passages avec un équipement : un SAI ou Système d'Aide à l'Information à étudier et installer</b></p>		Descriptif	<p>La mise en place d'un système d'affichage des horaires de passages des bus en temps réel est préconisé.</p> <p>Il s'agit d'un Système d'Aide à l'information des Voyageurs qui devrait être mis en place à l'horizon 2013/2014.</p> <p>Un investissement coûteux dirigé vers les arrêts majeurs du réseau communautaire et qui constitue une ambition de modernisation de la CPA.</p>			
Cibles et effectifs concernés	Les utilisateurs des transports collectifs urbains et interurbains						
Coût financier	Investissement	25 000€ pour se doter de 7 abribus supplémentaires	Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action	CPA						
Commentaires	Exige une maintenance mutualisée entre les gestionnaires de réseaux (AOT) de l'information offeret aux points d'arrêts		Indicateur(s)	Nombre de points d'arrêt équipés en abri bus			

TC	Fiche n°	2.3	Harmonisation des supports de billetterie					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	MT	Délag MEO	2012
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La multiplication des titres et tarifs de transport est un obstacle à l'utilisation des transports collectifs.</p> <p>La CPA vient d'harmoniser les titres et tarifs de transport entre lignes interurbaines et celles Aix en Bus notamment : le Pass Provence</p> <p>Ce Pass transport permet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ de transparence,</li> <li>+ de souplesse dans la gestion de vos abonnements,</li> <li>+ de liberté dans vos déplacements ;</li> <li>- de déchets !</li> </ul> <p>L'objectif du PDIE est double :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Simplifier l'utilisation des transports collectifs</b></li> <li>- <b>Faciliter l'accès aux réseaux à travers des titres de transport interopérables ou inter réseaux : la carte unique de transport dans et hors la CPA</b></li> </ul>		<b>Descriptif</b>	<p>Le Syndicat Mixte des Transport des Bouches du Rhône œuvre en vue d'une harmonisation des tarifs et des titres de transports entre les différents réseaux et notamment ceux de la CPA, RTM, CAR13, TER....</p> <p><b>Le Pass Provence</b> est une carte à puce rechargeable et interopérable ( CPA, CUM, Région, CG84). Depuis le 17 mai 2010, Il est mis en place sur toutes les lignes de transport de la Communauté du Pays d'Aix : lignes intercommunales, lignes express, Aix en Bus... Il sera également possible de charger des abonnements divers sur ce Pass : piscines, covoiturage,...</p> <p>Dans cette direction, le <b>Conseil Général des Bouches-du-Rhône</b> travaille sur une nouvelle billetterie et système de réservation/paiement. L'évolution se fera en deux temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour 2011 : un seul support (ou titre) pour emprunter les réseaux RTM, CAR13 et celui TER, mais avec encore des guichets distincts (RTM, CG13, SNCF).</li> <li>▪ Pour 2012 : un guichet unique pour acquérir un titre de transport « unique » sur l'ensemble des réseaux ....</li> </ul> <p>A noter que dans le cadre de Marseille Provence 2013, un Pass transport sera créé pour les touristes puis pour les actifs du 13 qui permettra d'emprunter tous les réseaux avec un seul support.</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	CPA et partenaires du Syndicat Mixte des Transports	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	SMTC							
<b>Commentaires</b>	Mission du Syndicat Mixte des Transports du 13		<b>Indicateur(s)</b>	Fréquentation par titre de transport de la clientèle interurbaine tournée sur le pôle d'activités				



### **Carte Pass Provence - Tarifs**

La Communauté du Pays d'Aix a révisé les tarifs de ses transports en commun pour inciter les usagers à les utiliser davantage. Au 1er mars 2010, le ticket de bus est passé à un 1€.

**Tarif unique à 1 €**, quelle que soit la commune sur le Pays d'Aix, soit l'un des tarifs les plus bas de France.

**Abonnement mensuel à 24 euros**, soit la moitié du prix d'un plein de carburant automobile.

### **Validation obligatoire pour tous**

La validation est obligatoire pour tous, abonnés, détenteurs de tickets, détenteurs de gratuités, et cela à chaque entrée dans le bus ou car, même si l'on effectue une correspondance. Cela permet à la Communauté du Pays d'Aix de connaître l'ensemble du trafic par ligne, heure... et donc d'affiner le service. De plus, la validation obligatoire permet de lutter contre la fraude.

### **Validité du titre de transport**

Chaque fois que l'on valide, un message indique ce que contient votre carte (nombre de voyages restants, date de fin de validité de votre abonnement...). Chaque contrôleur disposera d'un appareil lui permettant de lire la carte. Attention, une carte non validée ou mal validée sera sanctionnée d'un procès verbal.

### **Plus de souplesse pour vos déplacements**

Avec le Pass Provence, vous pouvez varier votre type d'abonnement lorsque vous le rechargez (mensuel, annuel, 10 voyages...) : par exemple, vous pouvez passer d'un abonnement mensuel à un nombre de voyages unitaires pour les mois où vous voyagez moins. Vous pouvez également fixer le nombre de voyages que vous souhaitez acheter (de 5 à 100 voyages), au prix unitaire de 70 centimes d'euros).

### **Bien valider pour bien voyager**





A chaque entrée dans le bus ou car, il faudra valider votre Pass Provence. Si un voyant vert s'allume, accompagné d'un bip sonore bref, votre carte est valide. Si un voyant rouge s'allume, accompagné d'un bip sonore plus fort, la carte n'est pas valable. Dans ce cas, un message vous explique le motif de la non validation.





### **Remplacement en cas de perte ou de vol**





Le système de billettique garde en mémoire les données de la carte perdue. Il vous suffit de signaler la perte à un point de vente agréé. L'ancienne carte est alors informatiquement neutralisée. L'agence vous fournira un nouveau Pass Provence chargé à l'identique.
















TC	Fiche n°	2.4	Amélioration des liaisons entre le PAAP et Marseille				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>L'étude de localisation des salariés du pôle a mis en exergue le poids de la ville de Marseille comme lieu de résidence. Si 27 % des salariés sont aixois, 15% sont marseillais. Au total près de <b>3500</b> salariés résident la commune.</p> <p>Le flux constaté sur la ligne 53 CA13 entre Marseille et la Pôle d'activités reste relativement modeste même si en hausse significatif (500 voyages quotidiens).</p> <p>En outre, 30% de ces salariés résident le Nord de la commune. S'ils souhaitent emprunter les TC , ils doivent « rebrousser » vers la gare St Charles.</p> <p>Il convient donc d'<b>inciter au report modal entre Marseille et le Pôle d'Activités par une offre attractive</b>. Cela revient à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Accroître l'attractivité de la ligne</b></li> <li>▪ <b>Elargir sa couverture dans Marseille</b></li> </ul>		<b>Descriptif</b>	<p>La ligne 53 Marseille-Pôle d'activité gérée par le CG13 est actuellement aux 30mn en heure de pointe.</p> <p>Afin d'accroître son utilisation, il est préconisé de passer aux 15mn en heure de pointe du matin et 20 mn le soir. Un travail avec les services du Conseil Général des Bouches du Rhône doit donc être engagé. Cette action peut signifier un renforcement des moyens sur cette ligne. Un nouveau terminus sur Plan d'Aillane est synonyme d'économie de kilomètre en bout de ligne pouvant être réinjecter/redéployer en terme de fréquence.</p> <p>Concernant l'amélioration de la desserte des quartiers Nord, il s'agit d'ouvrir un point de contact sur cette ligne soit à Bougainville soit dans le secteur de l'hôpital Nord (cf. fiche 7)</p> <p>Enfin, il serait judicieux de renommer l'intituler de la ligne , ne plus parler de ZI des Milles mais du Pôle d'activités et prochainement de Plan d'Aillane!</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>			<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Conseil Général des Bouches du Rhône						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Fréquence en heure de pointe et en heure creuse</p> <p>Nombre de services/jour</p> <p>Fréquentation de cette ligne</p>			

TC	Fiche n°	2.5	Création d'une bonne couverture en interne du pôle (navettes)					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	MT	Délai MEO	2012
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Aujourd'hui le Pôle d'Activité est couvert partiellement par les lignes urbaines et interurbaines;</p> <p>Les lignes 15 et 17 Aix en Bus se partagent la couverture du Pôle mais de manière non satisfaisante.</p> <p>Les correspondances entre les lignes restent délicates.</p> <p>La ligne 17 dessert l'intégralité des quartiers de vie du centre de vie au Petit Arbois en cabotant au long cours depuis Aix..</p> <p>- <b>Améliorer la desserte en transports collectifs à l'intérieur du Pôle d'activités.</b></p> <p>-<b>Réduire les temps de trajet en évitant la desserte systématique de l'ensemble du Pôle d'activité sur la même ligne.</b></p>		<b>Descriptif</b>	<p>La réalisation du pôle d'échange Plan d'Aillane (prévu pour 2012) sera l'occasion de restructurer les lignes urbaines d'Aix en Provence et celles interurbaines (CPA et CAR13) autour de ce nouveau nœud intermodal.</p> <p>Il conviendra alors d'affiner la couverture interne du PAAP par l'intermédiaire de navettes desservant de manière spécifique les différents quartiers.</p> <p>Les restructuration des lignes urbaines, internes et vers le Pôle d'Activités, sont à l'étude dans le cadre de la DSP en cours d'élaboration.</p> <p>Cette action va générer des coûts financiers significatifs.</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés et visiteurs du PAAP							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>							
				..€	..€	..€	..€	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	CPA							
<b>Commentaires</b>	Fiche action liée à la réalisation de Plan d'Aillane		<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de lignes desservant le Pôle Fréquentation de ces lignes Nombre de services journaliers et km offerts				

TC	Fiche n°	2.6	Amélioration des liaisons vers Aix-en-Provence : BHNS sur la RD9				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2012
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La RD9, axe structurant de desserte du Pôle d'activités, est saturé aux heures de pointe et de nombreuses remontées de véhicules sont constatés aux portes d'accès : plus de 50 000 véhicules jour sont enregistrés sur certaines sections. La RD9 est également l'itinéraire emprunté par les transports en commun. De fait, les cars/bus sont bloqués dans la circulation au même titre que les voitures.</p> <p>Une réflexion a été engagée par la CPA.</p> <p>La réalisation d'un site propre bus (voie réservée aux TC) entre le Pôle d'Activité au droit de Plan d'Aillane et la gare routière d'Aix en Provence permettrait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-rendre les temps de trajet en TC plus compétitif que la voiture soliste</li> <li>-attirer une clientèle supplémentaire</li> <li>-élargir l'amplitude vers Aix</li> </ul>		<b>Descriptif</b>	<p>MobiPôle doit être un partenaire de l'étude concernant la réalisation d'un couloir bus reliant Plan d'Aillane à Aix en Provence.</p> <p>Cet équipement qui emprunte pour partie le chemin Guigou et la RD9.</p> <p>Une 1<sup>ère</sup> étude de faisabilité dans le sens Pôle d'activités vers Aix en Provence a permis d'identifier un itinéraire qui reste à finaliser et aménager.</p> <p>Une 2<sup>nd</sup>e étude est en cours concernant l'accès au Pôle d'échanges de Plan d'Aillane depuis Aix.</p> <p>L'enjeu est de contribuer et promouvoir les réflexions en cours auprès des salariés et entreprises du PAAP.</p> <p>On soulignera que ces aménagements sont dans leur réalisation soumis à l'approbation technique du Département.</p> <p>Il est programmé sur Aix en Provence diverses lignes en BHNS qui vont améliorer la desserte et la couverture des quartiers Ouest/Sud d'Aix en Provence (pour rappel : 6 700 actifs dont 4 700 dans le centre aggloméré)</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôles d'activités						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	7 millions d'euros		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	CPA						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Kilomètres de TCSP réalisés Temps de trajet des lignes			

TC	Fiche n°	2.7	Amélioration des liaisons avec la gare TGV				
Statut	Collective	Type de Dep	Professionnel	Échéance	MT	Délai MEO	2012
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>Pour de nombreuses entreprises implantées sur le Pôle d'activités, la gare TGV de l'Arbois est un équipement indispensable au quotidien à leur activité.</p> <p>Actuellement, la ligne départementale gare TGV-Aix en Provence dessert le Pôle uniquement sur demande dans le sens Aix → TGV.</p> <p>De fait, les entreprises préfèrent rejoindre la gare en taxi ou en voiture particulière plutôt qu'emprunter la navette. En outre, certains problèmes de fiabilité ont été mis en évidence lors de la concertation.</p> <p><b>Fiabiliser la desserte de la Gare TGV depuis le Pôle</b> <b>Accéder de manière aisée à la gare en transport public</b></p>		<p><b>Descriptif</b></p> <p>Il convient d'étudier avec la CPA et le CG31 la possibilité de rendre systématique le passage de la navette Aix –Aix TGV (ligne 40) via le Pôle d'activité. Des améliorations récentes ont permis de mieux connecter le pôle à la gare et à l'aéroport.</p> <p>Cette possibilité a pour obstacle l'absence d'un pôle TC structuré et les conflits d'accès au Pôle d'Activités en heure de pointe.</p> <p>En outre, il est nécessaire d'identifier un point d'arrêt unique où convergent les lignes TC et d'éviter un rallongement conséquent des temps de trajet.</p> <p><b>Dès 2011, ce « point d'arrêt » qui devra obligatoirement être en correspondance directe avec les lignes urbaines et interurbaines sera localisé sur le Plan d'Aillane.</b></p>				
Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés et visiteurs du Pôle d'activités						
Coût financier	Investissement	Fonctionnement (par an)					
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action	CPA + CG13						
Commentaires			Indicateur(s)	Nombre de services desservant le pôle d'activités d'Aix en Provence			

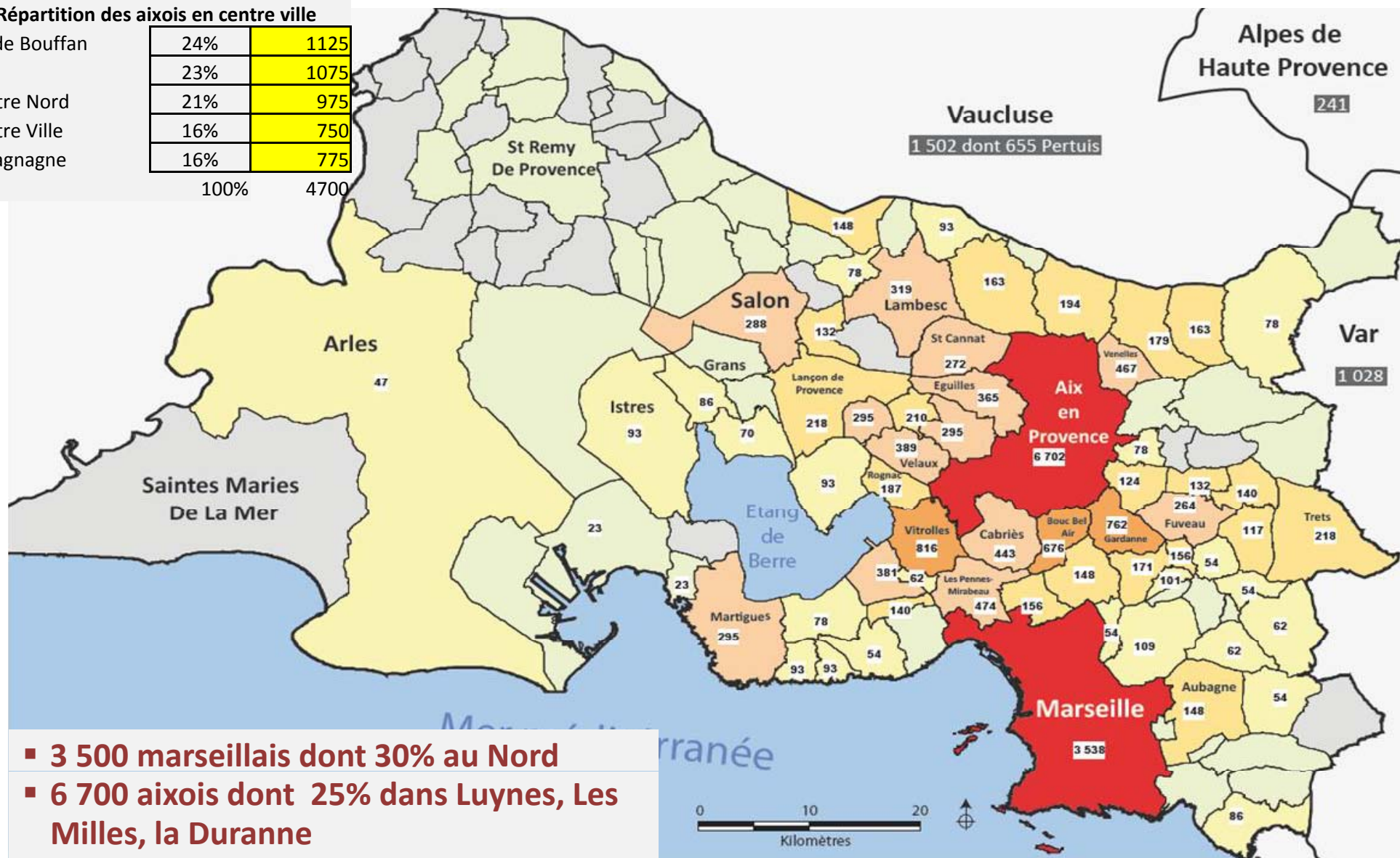
TC	Fiche n°	2.8	Amélioration de la desserte du Pôle d'activités (CPA, CG13, LER)				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	MT	Délai MEO	2012
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>Seule une part des salariés de MobiPôle bénéficient d'une desserte directe depuis leur commune de résidence (environ 50% des actifs).</p> <p>Pour les autres, l'accès se fait en correspondance en particulier via les lignes Aix en bus (L15,16,17). Cette rupture de charge allonge les temps de trajet et rend ce mode moins compétitif que La voiture.</p> <p>De fait, l'usage des TC pour les non aixois et non marseillais reste encore trop marginal.</p> <p>Depuis la fin 2009, de nouvelles lignes ont été mis en place par la CPA. Elles ont permis d'offrir aux habitants de Lambesc, St Cannat, Pertuis, Venelles, Trets, Fuveau et Meyreuil des nouvelles solutions en TC vers le PAAP.</p> <p>Il convient d'aller plus loin et de :</p> <p><b>Améliorer la couverture vers Marseille Nord</b>  <b>Relier en direct les pôles d'habitats majeurs non connectés</b>  <b>Conforter les dessertes vers Aix</b>  <b>Consolider et modifier les lignes existantes</b></p>		Descriptif	<p><b>Des lignes existantes à ajuster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Améliorer la desserte du Nord Ouest de la CPA: 365 actifs sur Eguilles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o La ligne depuis Lambesc et St Cannat va prochainement assurer la couverture d'Eguilles. La desserte de la Pioline est désormais écartée.</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer la desserte du Nord de la CPA: 465 actifs sur Venelles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o La ligne depuis Pertuis ne va plus desservir la Pioline. En revanche, il peut être envisagée de proposer une interface dans la traversée de Venelles.</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer la desserte de Gardanne (762 actifs) et la Vallée de l'Arc</b>  A court terme, 1 aller et retour va être injecté dans la ligne Trets-PAAP !!  En parallèle, pour améliorer la couverture Gardanne 2 pistes sont envisagées : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Soit par le détournement vers la gare de la ligne existante qui depuis Trets suit la RD6. La ligne pourrait être cofinancée alors par le Département et la CPA.</li> <li>o Soit par la mise en place d'une ligne spécifique entre Gardanne et le PAAP sous la compétence du Département</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer la desserte de Bouc Bel Air: près de 700 actifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Proposer le tarif communautaire sur la ligne Marseille-ZI des Milles pour rendre le service attractif</li> <li>o Dévier l'itinéraire d'une ligne communautaire vers le PAAP</li> </ul> </li> </ul>			
Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés et visiteurs du Pôle d'activités		Fiche étude				
Coût financier	Investissement	Fonctionnement (par an)		2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action	CPA, CG13, SMITEEB, Agglopoie Provence doivent s'engager dans un partenariat						
Commentaires	Suivi des expérimentation de lignes		Indicateur(s)	<p>Nombre de services directs desservant le pôle</p> <p>Nombre de communes desservies directement</p> <p>Fréquentation des lignes</p>			

TC	Fiche n°	2.8	Amélioration de la desserte du Pôle d'activités (CPA, CG13, LER)				
Statut	Collective	Type de Dep	Domicile-Travail	Échéance	MT	Délai MEO	2012
Problématique, Objectifs, Enjeux			Descriptif	<p><b>•Améliorer la desserte de Marseille et du Sud de la CPA : 2 000 actifs</b></p> <p>On recense environ 1 000 actifs sur les quartiers Nord de Marseille et environ 250 salariés sur la Gavotte, le village des Pennes et Calas. Septèmes représente un poids d'environ 150 actifs.</p> <p>3 pistes sont envisageable pour améliorer la couverture de ce bassin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Créer une ligne reliant l'Hôpital Nord aux Pennes Mirabeau (un départ depuis la Gavotte est envisageable) vers Plan de Campagne puis Calas et Plan d'Aillane</li> <li>○ Créer une ligne reliant l'Hôpital Nord à Septèmes vers Plan de Campagne puis Calas et Plan d'Aillane</li> <li>○ Proposer la desserte matinale de Septèmes sur la ligne 53 du Conseil Général (Septèmes est déjà desservi par la ligne aux heures creuses)</li> </ul> <p>L'offre a minima serait de 5 services quotidiens. La ligne retenue pourrait être cofinancée par le Département et la CPA.</p> <p><b>•Améliorer la desserte de l'axe Salon-Lançon-la Fare-Velaux-Coudoux et Ventabren : près de 1 700 actifs</b></p> <p>Il s'agit de créer une ligne qui relie Salon au PAAP suivant la RD113 et la RD10. La ligne pourrait être cofinancée alors par le Département et la CPA. Les lignes Car13 de ce bassin versant pourraient être dirigés vers Plan d'Aillane.</p>			
Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés et visiteurs du Pôle d'activités						
Coût financier	Investissement			Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012
				/	/	/	/
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action	CPA et CG13						
Commentaires	Suivi des expérimentation de lignes		Indicateur(s)	Nombre de services directs desservant le pôle Nombre de communes desservies directement Fréquentation des lignes			

## Concentration des lieux d'habitat des 26 000 salariés sur Aix et Marseille

### Répartition des aixois en centre ville

Jas de Bouffan	24%	1125
Sud	23%	1075
Centre Nord	21%	975
Centre Ville	16%	750
Encagnagne	16%	775
	100%	4700



- 3 500 marseillais dont 30% au Nord
- 6 700 aixois dont 25% dans Luynes, Les Milles, la Duranne

# Chalandise des lignes interurbaines préconisées



Lignes existantes à ajuster







Points à desservir





Lignes à créer







**12 500 salariés**  
hors Aix en  
Provence  
desservis dans  
leur commune









TC		Fiche n°	2.9	Création de parcs relais sur le territoire communautaire et au-delà				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	MT	Décal MEO	2012?
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Au regard de la dispersion résidentielle de l'ensemble des actifs, il est impossible d'imaginer la desserte en transports collectifs de l'ensemble des communes : 200 communes diverses.</p> <p>Dans l'impossibilité d'une desserte de porte à porte, il convient d'offrir aux salariés des points de rabattement sur les réseaux TC où ils pourront laisser leur véhicule en toute sécurité.</p> <p><b>-Faciliter l'accès aux réseaux de transport en commun</b></p> <p><b>-Développer l'intermodalité voiture/car/bus</b></p>		<b>Descriptif</b>	<p><b><u>Faciliter l'accès TC vers le Pôle d'Activités depuis les P+R aixois en créant des lignes directes</u></b></p> <p>C'est le cas depuis Aix en Provence où l'on recense 3 parcs relais :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 300 places sur le P+R krypton à renforcer (triplement de l'offre prévu en 2014)</li> <li>- Environ 120 places sur le P+R de la Mounine à Bouc Bel Air à valoriser en matière de desserte TC</li> <li>- 350 places sur le P+R des Hauts de Brunet</li> <li>- et le P+R Malacrida dont la réalisation est prévue en 2011</li> </ul> <p>Et où l'on pourrait tirer de nouvelles lignes .</p> <p><b><u>Une autre mesure consiste à aménager des P+R aux abords du Pôle d'activités :</u></b></p> <p>-À proximité de l'échangeur des trois pigeons (évoqué dans l'étude globale d'accessibilité des Milles Duranne datant de 2008) outre le P+R de Plan d'Aillane.</p> <p><b><u>Enfin des P+R sont à étudier dans les communes génératrices ou au cœur de bassin versant important :</u></b> Gardanne, Fuveau, St Cannat, Vitrolles, La Fare, Marseille Nord....</p> <p>Ces P+R devront servir de point de rabattement sur les lignes interurbaines directes à créer ou renforcer vers le Pôle d'Activités</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>							
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>			<i>Santé</i>			<i>Environnemental</i>	
<b>Pilote de l'action</b>		CPA, CG13 et Région						
<b>Commentaires</b>	Effort à entreprendre par la CPA et ses partenaires (CG13 et autres AOT)		<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de P+R Nombre de places de stationnement Nombre de communes équipées de P+R				




TC	Fiche n°	2.10	Ouverture d'une desserte train à Plan d'Aillane					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	MT	Délaï MEO	2014
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La première phase du projet de Pôle d'échanges de Plan d'Aillane devrait être terminée fin 2012.</p> <p>Ce pôle permettra aux salariés de se rendre plus facilement sur la zone d'activités en transports en commun routiers et disposera d'un P+R. La nouvelle DSP repense actuellement le réseau urbain aixois autour de ce nouveau modal.</p> <p>Par ailleurs, le site a été implanté à proximité de la ligne SNCF Aix-Rognac afin d'en faire à terme un véritable pôle multimodal train/car/bus/voiture et 2 roues.</p> <p><b>Mettre en place une intermodalité train/car/bus</b></p> <p><b>Assurer une desserte métropolitaine en TER du pôle d'activités</b></p>		<b>Descriptif</b>	<p>Organiser rapidement une réunion avec les différents acteurs concernés par la réouverture de la ligne ferroviaire Rognac - Aix au trafic voyageurs (RFF, la SNCF, la Région, la CPA, MPM,..) afin de lancer une étude d'opportunité et faisabilité (conformément au contrat de projet Etat Région) et d'identifier ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les contraintes d'exploitation, domanialité,... liées à l'ouverture de cette ligne</li> <li>- le fonctionnement de la future gare en terme de services, fréquence, horaires,...</li> <li>- Les montants à engager et les financements</li> <li>-...</li> </ul> <p><b>MobiPôle doit être le partenaire de cette réflexion qui demain constituera une opération d'aménagement majeure pour la desserte de ce territoire.</b></p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle d'activités							
<b>Coût financier</b>	Investissement	Hors PDIE						
<b>Impacts</b>	Objectif		Santé		Environnemental			
<b>Pilote de l'action</b>		CPA, Région, SNCF, CG						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	-Nombre d'utilisateurs de la gare SNCF -Nombre de servies journaliers proposés				

TC	Fiche n°	2.11	Création de couloirs bus sur le pôle				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	MT	Délai MEO	2015
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Favoriser les TC revient à garantir leur temps de parcours.</p> <p>La fiabilité est donc cruciale.</p> <p>La mise en place de navette de rabattement depuis Plan d'Aillane repose sur des circuits et circulations rapides et aisées.</p> <p>Les voies réservées aux transports collectifs sur le Pôle d'Activités permettront à terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-D'atteindre une meilleure vitesse commerciale</li> <li>-D'offrir aux agents une solution réellement concurrentielle à la voiture</li> <li>-De donner une réelle place aux transports en commun sur le Pôle</li> </ul>		<b>Descriptif</b>	<p>Dans l'étude Globale d'accessibilité aux Milles Duranne, la problématique TC a été abordée (voir plan ci-après).</p> <p>Dans cette étude, il est prévu la réalisation d'un transport en site propre suivant la RD59 (rue Ampère) afin de faciliter la circulation des bus/cars à l'intérieur du Pôle.</p> <p>L'objectif ici est d'étudier la faisabilité d'axes protégés en faveur des TC vers Plan d'Aillane et sur les artères majeurs à conflits du Pôle.</p> <p>MobiPôle doit être le partenaire de ces réflexions et opérations à piloter par la CPA avec la ville d'Aix en Provence et le Département</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle d'activités.						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	A estimer et étudier		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>		CPA + CG13 + Ville d'Aix					
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Kilomètres de TCSP réalisés</li> <li>- Temps de parcours des lignes</li> </ul>			



TC	Fiche n°	2.12	Amélioration de la fiabilité des correspondances entre les différents réseaux : SMTC13					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	MT	Délai MEO	2012
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>L'amélioration de la couverture du Pôle passe par une harmonisation des horaires entre réseaux pour faciliter les correspondances.</p> <p><b>Améliorer les correspondances inter réseaux afin de limiter les désagréments liés aux ruptures de charges souvent dissuasives.</b></p> <p><b>Anticiper la mise en service de Plan d'Aillane et favoriser son bon fonctionnement</b></p>		<b>Descriptif</b>	<p>Les services transport de la CPA et du ceux du département des Bouches du Rhône doivent repenser ensemble leur projet de grille horaire pour la prochaine rentrée 2010 .</p> <p>Il s'agit d'assurer au mieux les correspondances entre les lignes urbaines et les lignes interurbaines;</p> <p>Il est proposé de <b>visualiser par un pictogramme sur les plans de réseaux et les grilles horaires, les services en correspondance</b> afin de guider l'utilisateur.</p> <p>L'ouverture de Plan d'Aillane doit s'accompagner d'un travail en concertation des services de la CPA et du Département pour réussir l'intégration de l'offre de transport en termes d'horaires.</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	CPA, CG13							
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>					

TC	Fiche n°	2.13	Obtenir la limitation des horaires des vacances scolaires sur la pointe				
Statut	Collective	Type de Dep	tous	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>En période de vacances scolaires/été, le nombre de services proposés sur les lignes urbaines/interurbaines est fortement réduit. Chaque AOT supprime certains de ces horaires sans consulter les gestionnaires des autres réseaux ce qui peut induire <b>une rupture dans les correspondances</b>.</p> <p>De plus, les horaires maintenus ne sont pas forcément cohérents avec les horaires de travail des salariés.</p> <p>L'objectif ici n'est pas d'augmenter le nombre de services proposés durant ces périodes mais <b>d'identifier les horaires à maintenir afin de permettre leur utilisation par les agents</b>.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Il est proposé de réunir les AOT et de les faire réfléchir sur le choix des services à maintenir en pointe et qui permettent d'arriver sur le Pôle entre 7h30 et 9h et de repartir entre 17h30 et 19h30.</p> <p>Pour cela ce groupe de travail devra être constitué dès la rentrée 2010.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Les gestionnaires de réseaux						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>				

TC	Fiche n°	2. 14	Travailler sur l'amplitude des services pour les salariés à horaires atypiques				
Statut	Collective	Type de Dep	Domicile-travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les entreprises ayant des horaires atypiques (logistique, commerces, horaires postés,...) commencent généralement leur travail très tôt le matin (avant 6h) ou finissent très tard le soir (après 20h).</p> <p>Pour ces salariés qui demeurent une minorité, aucune solution en transports collectifs n'existe à l'heure actuelle.</p> <p>→ Permettre à ces salariés d'utiliser ce mode de transport pour leur déplacement domicile-travail.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Créer un groupe de travail réunissant les entreprises fonctionnant avec des horaires atypiques et les gestionnaires.</p> <p>Ce groupe identifiera ainsi avec précision les effectifs concernés, les différents horaires de prise et fin de travail et de réfléchir ainsi à une solution adaptée à leur besoin.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Entreprises ayant des horaires atypiques						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Entreprises - AOT						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre d'entreprises concernées Nombre de réunions			

TC	Fiche n°	2.15	Mieux communiquer sur la prime transport																									
Statut	Intra	Type de Dep	Domicile-travail	Échéance	CT	Délagi MEO	2010																					
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>loi fait obligation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 aux employeurs de rembourser 50% des frais d'abonnement transports en commun aux salariés qui en font la demande.</p> <p><b>Faire comprendre aux employeurs et aux salariés l'intérêt de la prime transport.</b></p> <p>Soutenir le report modal de la voiture vers les transports collectifs</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Préparez des documents d'information et de communication sur ce thème avec la participation d'employeurs volontaires.</p> <p>Pour information, dans le tableau ci-dessous sont repris le coût des abonnements annuels pour les communes reliées au Pôle d'activité en transports collectifs et les taux de remboursement à la charge de l'entreprise qui leur correspondent.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Commune de résidence des salariés</th> <th>Coût abonnement annuel</th> <th>50% remboursé</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CPA et Aix</td> <td>230€</td> <td>115€</td> </tr> <tr> <td>Marseille (L53)</td> <td>688€</td> <td><b>344€</b></td> </tr> <tr> <td>Marseille Nord (L53)</td> <td>624€</td> <td><b>312€</b></td> </tr> <tr> <td>Septèmes (L53)</td> <td>374€</td> <td><b>187€</b></td> </tr> <tr> <td>Plan de Campagne (L53)</td> <td>303€</td> <td><b>151€</b></td> </tr> <tr> <td>Luyes (L53)</td> <td>170€</td> <td><b>85€</b></td> </tr> </tbody> </table>				Commune de résidence des salariés	Coût abonnement annuel	50% remboursé	CPA et Aix	230€	115€	Marseille (L53)	688€	<b>344€</b>	Marseille Nord (L53)	624€	<b>312€</b>	Septèmes (L53)	374€	<b>187€</b>	Plan de Campagne (L53)	303€	<b>151€</b>	Luyes (L53)	170€	<b>85€</b>
Commune de résidence des salariés	Coût abonnement annuel	50% remboursé																										
CPA et Aix	230€	115€																										
Marseille (L53)	688€	<b>344€</b>																										
Marseille Nord (L53)	624€	<b>312€</b>																										
Septèmes (L53)	374€	<b>187€</b>																										
Plan de Campagne (L53)	303€	<b>151€</b>																										
Luyes (L53)	170€	<b>85€</b>																										
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés																											
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	0€	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...																					
				/	/	/	/																					
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>																							
<b>Pilote de l'action</b>	Les DRH des entreprises																											
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>																									



**Estimation des montants annuels de la prime transport :**

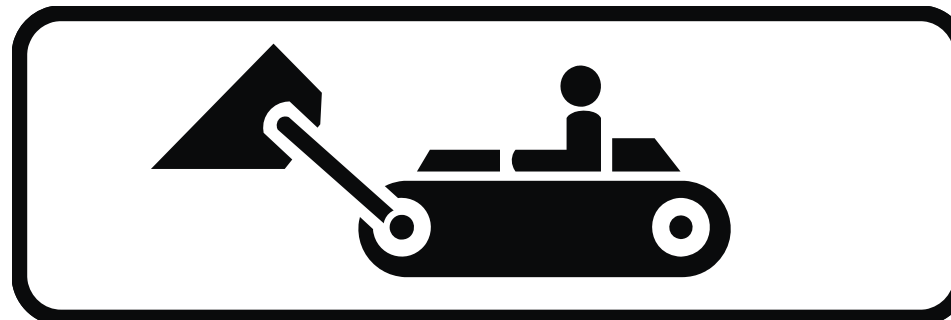
Le montant du remboursement de la prime transport (50% des abonnements annuels) pour chaque entreprise signataire a été estimé selon les principes suivants :


- Abonnement annuel juin 2010 (carte annuel + pour Marseille)
- Distinction du montant de remboursement par commune de résidence
- Des objectifs de fréquentation différents selon la commune d'habitat et l'offre proposée : 15% Aix, Commune de la CPA et Marseille 10%, autres communes des BdR 5%



AREVA	EASYDIS	MONEXT	SPIE	GCE Technologie	ORTEC	Caisse d'épargne	SPIR	GROUPAMA	CAP	CETE	ARPE
7 000 €	6 000 €	5 000 €	1 750 €	4 000 €	4 500 €	2 800 €	4 200 €	4 700 €	1 300 €	6 400 €	600 €


Au total, environ 48 000€/an pour les 12 structures et 380 000€/an pour l'ensemble du Pôle d'activités d'Aix en Provence


# Actions Aménagements







AMENAGT	Fiche n°	3.1	Libérer les trottoirs sur le Pôle					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	CT	Délai MEO	2012
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>La végétation, les bennes à ordures, les détritrus peuvent contraindre les piétons à devoir cheminer sur les voies de circulation.</p> <p><b>Offrir des conditions sécurisées aux usagers pour la pratique de la marche à pied sur le Pôle, notamment pour les déplacements du midi</b></p> <p>Développement de la marche à pied sur le pôle</p>		Descriptif	<p>L'encombrement des trottoirs est un frein à la marche à pied. Procurer aux salariés des conditions agréables pour marcher sur le Pôle passe donc par la libération des cheminements et le retrait des obstacles éventuels. Cela induit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien des espaces verts (élagage),</li> <li>• Entretien des trottoirs,</li> <li>• Retrait des détritrus.</li> </ul> <p>Ces actions doivent être menées de façon régulière de façon à garantir de bonnes conditions de circulation à pied.</p> <p>Une étude de hiérarchisation des cheminements piétons à libérer est à engager</p>				
Cibles et effectifs concernés	Tous les usagers du pôle							
Coût financier	Investissement	/	Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012	2013-...	
Impacts	Objectif		Santé	Environnemental				
Pilote de l'action	CPA, Ville d'Aix-en-Provence							
Commentaires	Missions de la CPA de valorisation des pôles d'activités		Indicateur(s)	Nombre de coupes, d'élagages par an				

AMENAGT	Fiche n°	3.2	Améliorer la qualité des cheminements piétons					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les déplacements piétons n'ont pas été pris en compte dans l'aménagement général du pôle. Il est donc difficile de se déplacer autrement qu'en véhicules motorisés.</p> <p><b>Améliorer les infrastructures piétonnes afin de réduire les déplacements de courtes distances effectués en voiture.</b></p> <p>Développement des déplacements piétons sur le pôle.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Inciter les salariés à pratiquer la marche à pied ou à prendre les transports en commun (TC) en aménageant des cheminements piétons confortables, sécurisés et directs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repenser les liaisons entre les points d'arrêts de bus et les entreprises,</li> <li>• Sécuriser les traversées piétonnes aux différentes sorties des sites (marquage vertical et horizontal),</li> <li>• Améliorer la qualité du revêtement des trottoirs,</li> <li>• Garantir la sécurité des piétons en assurant un bon éclairage de tous les parcours entre les arrêts de transports en commun, les entrées des sites et les lieux de vie,</li> <li>• Empêcher le stationnement sur les trottoirs qui peut gêner la circulation piétonne (implantation de bornes anti-stationnement),</li> <li>• Elaborer et mettre en place une signalétique des itinéraires piétons (direction et temps de parcours).</li> </ul>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du Pôle							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Mairie + CPA	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 Mairie + CPA	2011	2012	2013-...	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	Ville d'Aix-en-Provence et groupe des référents « aménagements/modes doux »							
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de mètres de trottoirs aménagés</p> <p>Nombre d'itinéraires piétons réalisés</p>				

AMENAGT	Fiche n°	3.3	Organiser des équipes de sentinelles				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	CT	Délai MEO	2011
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>L'observation de nouveaux points d'amélioration potentiels, de nouveaux points noirs est nécessaire au processus d'amélioration constante de la qualité des déplacements.</p> <p><b>Déceler, par l'observation constante, les freins à l'utilisation des modes doux et des transports en commun en termes d'aménagement.</b></p> <p>Amélioration continue des déplacements tous modes confondus.</p>		Descriptif	<p>La création d'équipes de sentinelles s'inscrit dans l'identification précise des points noirs qui dissuadent les salariés d'utiliser les modes doux (vélo, marche à pied) et les transports en commun.</p> <p>Dans le cadre de leurs trajets quotidiens, les référents s'organisent en équipes thématiques et relèvent les anomalies qui entravent les déplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Affichage, retards des TC,</li> <li>• Entretien, encombrement des trottoirs,</li> <li>• Analyse des défauts de signalétique,</li> <li>• Proposition de créer des cheminements plus courts et plus faciles (envisager la création de servitudes de passage : contacter les services urbanismes des mairies concernées, prendre contact avec les propriétaires des terrains).</li> </ul>			
Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés et visiteurs du Pôle						
Coût financier	Investissement	/	Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012	2013-...
				Temps de travail	Temps de travail	Temps de travail	Temps de travail
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action		Les référents (+ les services urbanismes en cas de création de servitudes de passage)					
Commentaires	Mission des référents PDE		Indicateur(s)				

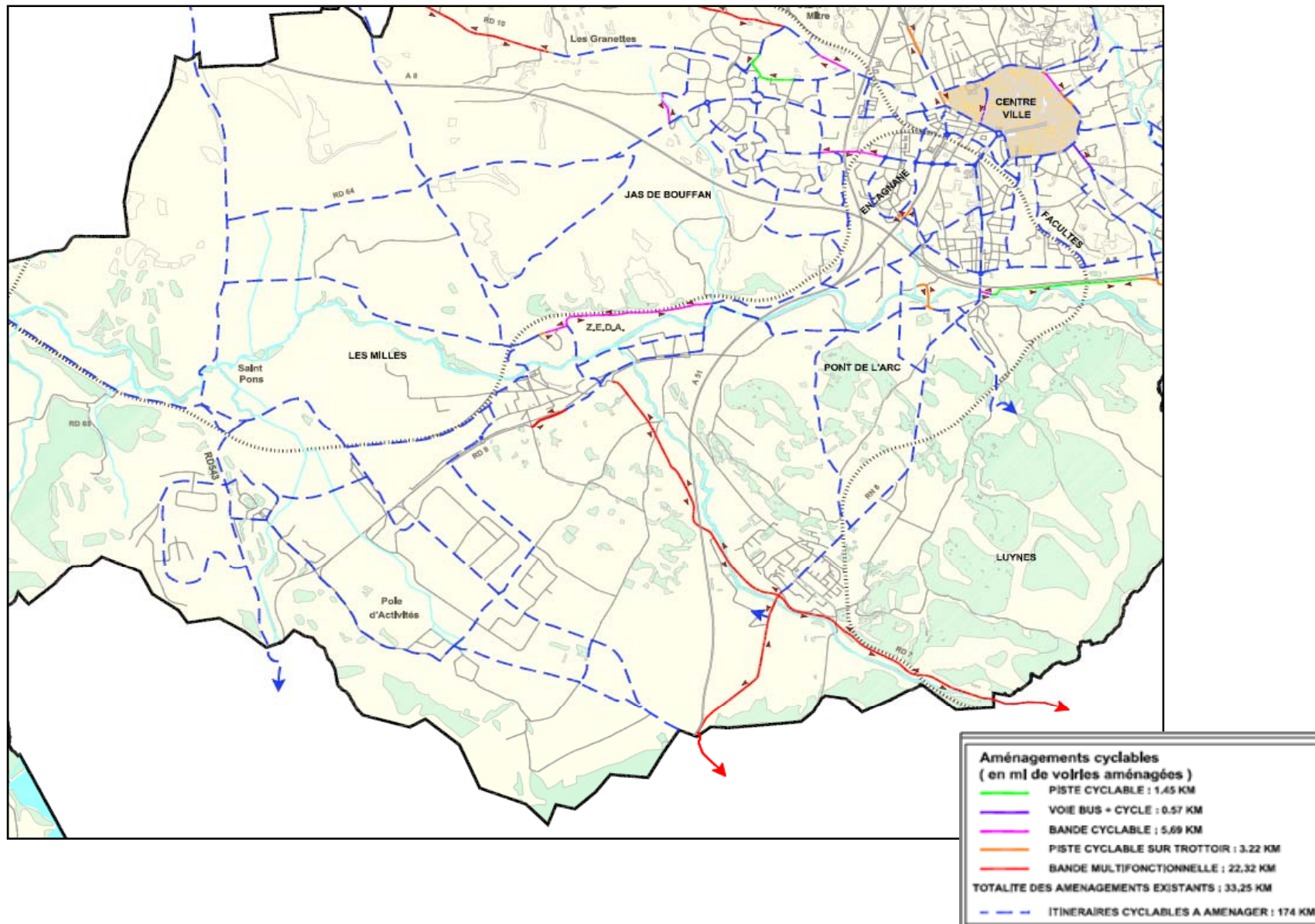
AMENAGT	Fiche n°	3.4	Créer une signalétique spécifique à chaque secteur pour faciliter le repérage des visiteurs				
Statut	Collective	Type de Dep	Pro/visiteurs	Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Le changement de zone n'est pas perçu par les usagers du pôle. Ainsi, on peut passer du centre historique à La Robole sans indication.</p> <p><b>Permettre aux salariés et aux visiteurs de se repérer plus facilement sur le Pôle à l'aide de repères visuels.</b></p> <p>Meilleure circulation sur le pôle (moins de recherche inutile)</p>		<b>Descriptif</b>	<p>L'étendue du Pôle ne facilite pas le repérage, notamment pour les nouveaux salariés, les stagiaires ou les visiteurs.</p> <p>Afin de faciliter les conditions de mobilité sur le Pôle, il convient d'identifier visuellement, à l'aide de couleurs par exemple, les différentes zones :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Duranne,</li> <li>• Pichaury,</li> <li>• La Robole,</li> <li>• Le centre historique.</li> </ul> <p>À l'entrée et à la sortie de chacune de ces zones ainsi qu'au niveau de chaque ronds-points, aménager une signalétique spécifique.</p> <p><b>Le coût de la signalétique dépendra du modèle choisi.</b></p> <p>Ex : Pour un totem de 3 mètres/1 mètre, il faut compter environ 3 000€ soit 24 000€ pour 8 panneaux.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés et visiteurs						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Mairie et CPA	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>	<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>		Association des entreprises et Ville d'Aix-en-Provence, CPA					
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>				

AMENAGT	Fiche n°	3.5	Mettre en place des systèmes de réduction des vitesses sans pénaliser la circulation PL				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les vitesses de circulation élevées des VL et PL contraignent l'utilisation des autres modes de déplacements.</p> <p><b>Instaurer plus de sécurité sur le Pôle notamment pour les marcheurs et les cyclistes, tout en veillant à ne pas sanctionner négativement les entreprises de logistique dans leur activité.</b></p> <p>Meilleure cohabitation des usagers du pôle.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>La réduction de la vitesse de circulation au sein du Pôle est une des conditions pour garantir une pratique agréable des modes doux.</p> <p>Parallèlement, il est indispensable de prendre en considération l'activité économique du Pôle.</p> <p>Un certain nombre d'aménagements sont préconisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place des coussins berlinois adaptés aux poids lourds,</li> <li>○ Installer des panneaux indiquant la vitesse de circulation,</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les usagers du pôle						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	<b>Faisabilité à étudier</b>	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Mairie d'Aix-en-Provence, Association des entreprises, services de Police						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de contraventions par mois</p> <p>Nombre de points perdus par mois</p>			

AMENAGT	Fiche n°	3.6	Compléter le maillage des itinéraires cyclables (Int/extérieur du Pôle)				
Statut	Collective	Type de Dep	Domicile-travail/intra	Échéance	LT	Délaï MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les aménagements cyclables n'offrent pas aux cyclistes des itinéraires sécurisés et continus.</p> <p><b>Proposer aux salariés une alternative crédible et sécurisée en matière de vélo pour les trajets domicile-travail mais également pour les déplacements sur le Pôle.</b></p> <p>Développement de la pratique cyclable</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Développer les pistes et itinéraires cyclables protégés des voitures et des poids lourds.</p> <p>Les aménagements doivent se concentrer sur le Pôle mais également vers les communes proches du Pôle : le village des Milles, la Duranne, Luynes, Aix-en-Provence.</p> <p>La CPA a élaboré un schéma cyclable communautaire qui se traduit par la réalisation d'itinéraires protégés au sein et vers le PAAP.</p> <p>Il s'agit de mettre en œuvre et programmer ce schéma et également de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier de manière exhaustive les itinéraires cyclables et questionner les entreprises sur leurs besoins,</li> <li>• Collecter les remarques des utilisateurs du vélo grâce au forum MobiPôle et impliquer les communes concernées,</li> <li>• Prioriser, accroître et/ou aménager et sécuriser le réseau cyclable,</li> <li>• Systématiser leur aménagement dans les réflexions de nouvelles voiries,</li> <li>• Améliorer la qualité du revêtement de chaussée,</li> <li>• Créer une signalétique adaptée (direction et temps de parcours),</li> <li>• Lutter contre le sentiment d'insécurité en veillant au bon éclairage des voies sur tous les parcours,</li> <li>• Garantir un entretien régulier du réseau cyclable (balayage, réparation)</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les usagers						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	<b>Faisabilité technique et financière à étudier</b>	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Les référents (groupe « modes doux »), CPA (service transport), Mairie d'Aix-en-Provence, communes concernées et Conseil Général des Bouches-du-Rhône						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de kilomètres de voies cyclables aménagées			






# Schéma cyclable de la CPA sur la commune d'Aix en Provence – Juin 2009

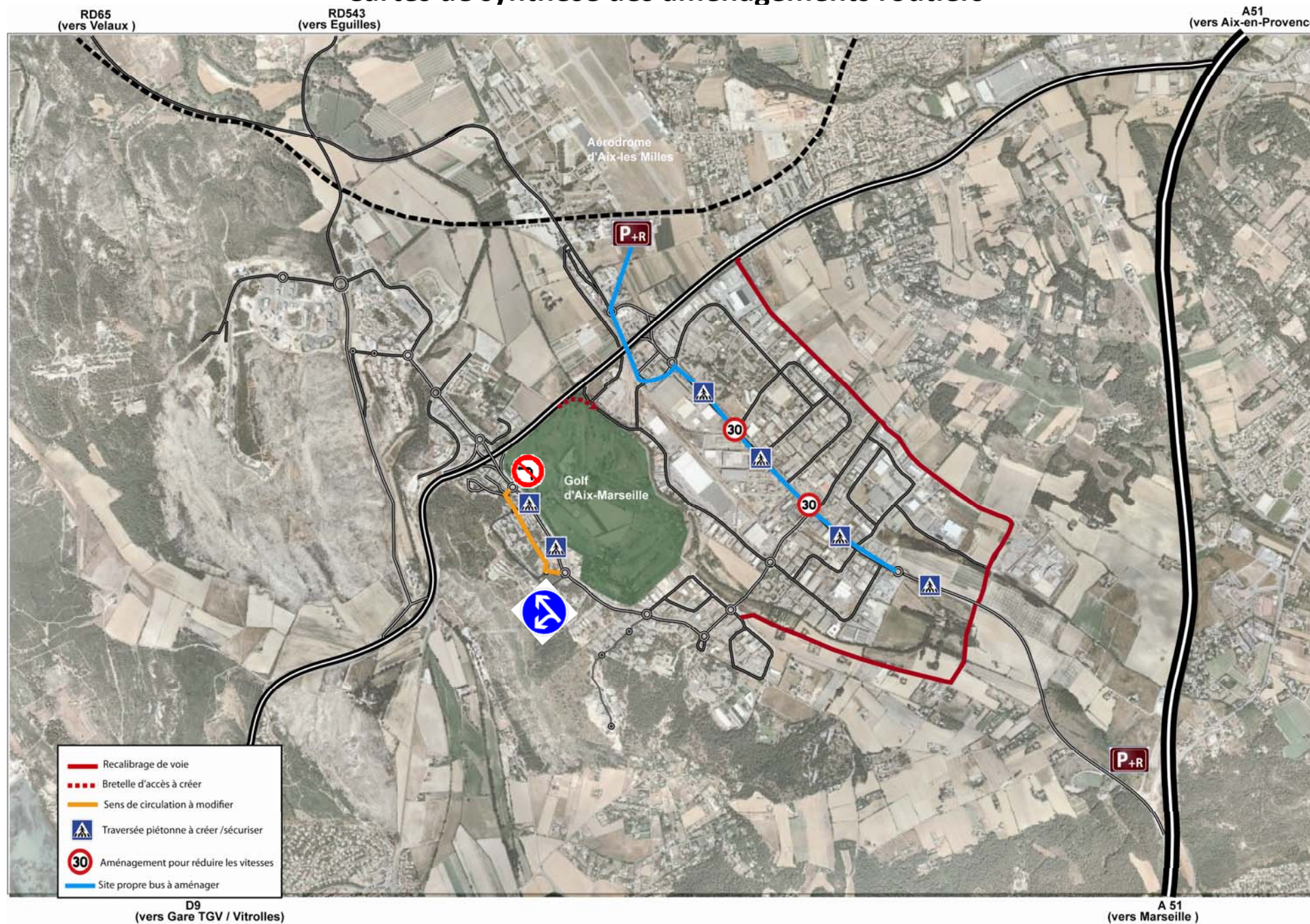





## Propositions d'itinéraires cyclables sur le Pôle d'Activités d'Aix en Provence CPA Juin 2009



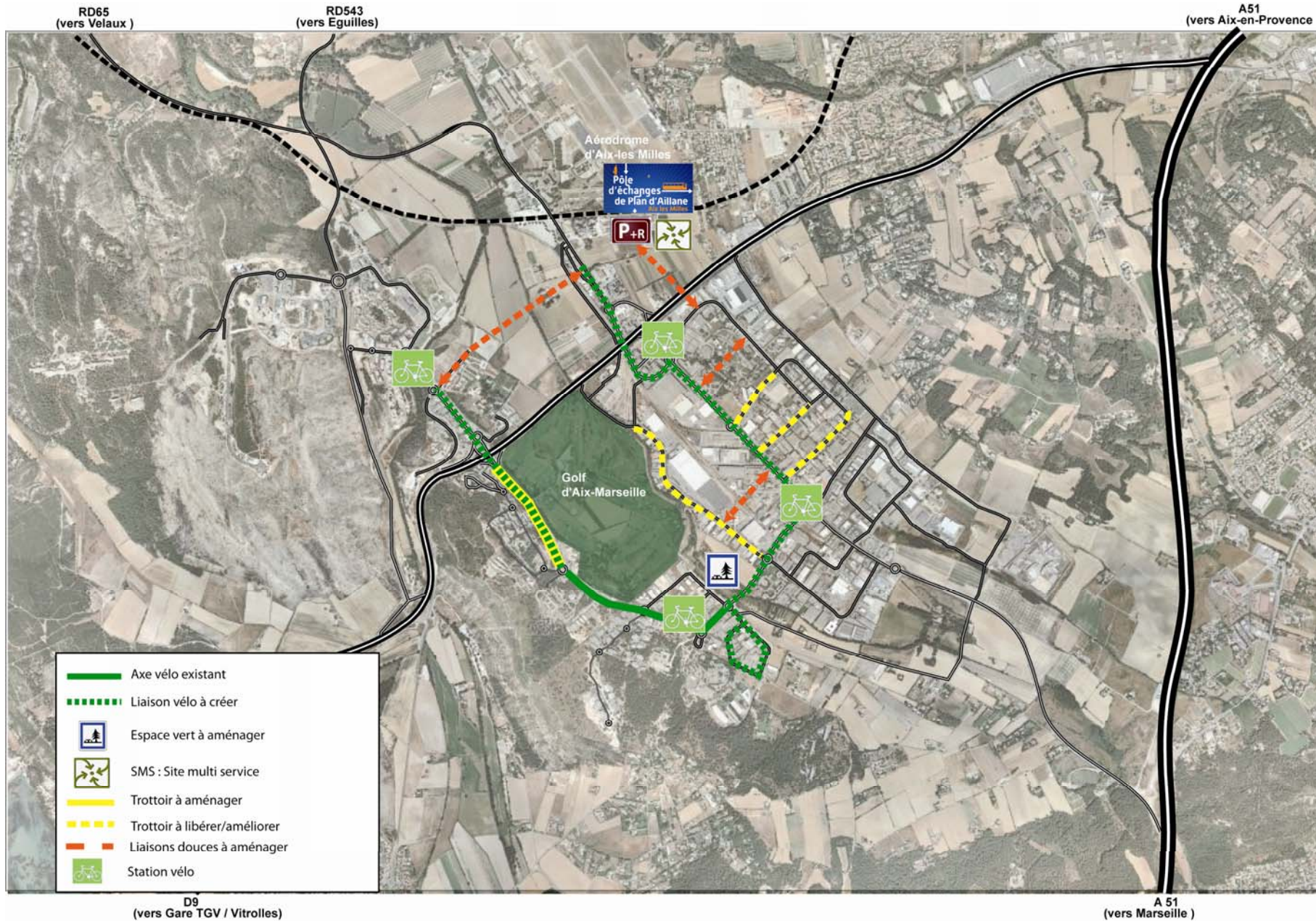
AMENAGT	Fiche n°	3.7	Revoir le plan de circulation aux entrées et sorties du Pôle				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	LT	Délai MEO	2012
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>Les dysfonctionnements circulatoires aux heures de pointe sont de plus en plus importants aux portes d'accès du Pôle d'activités d'Aix en Provence.</p> <p><b>Mobipole va permettre de développer et mettre en place des solutions alternatives à la voiture afin d'améliorer les conditions de vie sur le Pôle et en donnant la priorité aux transports en commun.</b></p> <p>En parallèle de ces actions, quelques aménagements sur les voiries sont à étudier (voies réservées bus, sécurisation de carrefours, création de nouvelles bretelles,...) pour les salariés ne pouvant pas rejoindre leur lieu de travail par un autre moyen que la voiture soliste et les livraisons/clients.</p>		Descriptif	<p>Dans la continuité de l'étude Globale d'accessibilité des Milles Duranne et dans le souci de proposer des accès sécurisés au PAAP, il est préconisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ la sécurisation du système d'échange dans le secteur des trois pigeons sur l'A51</li> <li>○ la modification des accès au Parc Club du Golf. Il est proposé <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit une mise en sens unique sortant de la porte d'entrée Nord du Parc Club (proximité de la RD9)</li> <li>- soit d'interdire les mouvements de tourne à gauche au droit du giratoire d'accès à l'entrée Nord du Parc Club.</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces mesures doivent permettre de limiter les conflits sur la RD9.</p>			
Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés du Pôle						
Coût financier	Investissement	Faisabilité technique et financière à étudier	Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012	2013-...
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action	CG13, ville Aix en Provence, CPA, Région						
Commentaires			Indicateur(s)				

# Cartes de synthèse des aménagements routiers



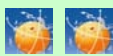


AMENAGT	Fiche n°	3.8	Aménager des stations de mobilité					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>L'éclatement ou l'inexistence des services sur le pôle génère de nombreux déplacements.</p> <p><b>Offrir aux salariés du Pôle la possibilité de bénéficier de services de mobilité regroupés dans des points stratégiques.</b></p> <p>Développement et performance des alternatives proposées</p>		<b>Descriptif</b>	<p>La création des stations multimodales ou «stations de mobilité» vise à proposer plusieurs alternatives regroupées en un même lieu.</p> <p>Il convient de localiser ces stations à plusieurs endroits du Pôle.</p> <p>Plan d'Aillane constitue le site « phare » d'implantation.</p> <p>Il convient en parallèle d'élire des sites «complémentaires», déterminés notamment en fonction des besoins des entreprises.</p> <p>Sur chacune des stations de mobilité, il faut prévoir des aménagements pour l'accueil des :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bus ou cars,</li> <li>• vélos/VAE,</li> <li>• autopartage,</li> <li>• piétons,</li> <li>• covoiturage,</li> <li>• des services aux salariés: DAB, point de vente de tickets de transport.</li> </ul>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	<b>Faisabilité technique et financière à étudier</b>	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	CPA, Ville d'Aix-en-Provence							
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de vélos empruntés</p> <p>Nombre de véhicules empruntés en autopartage</p> <p>Nombre de billets ou tickets retirés</p>				

# Cartes de synthèse des aménagements en faveur des modes doux



# Modes doux



MODE DX	Fiche n°	4.1	Aider financièrement à l'achat de VAE ou de vélos				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Le prix d'acquisition d'un vélo et notamment d'un VAE peut être dissuasif pour les salariés.</p> <p><b>Favoriser l'équipement des salariés en VAE ou à vélo afin de les inciter à utiliser le vélo comme mode de déplacement à part entière.</b></p> <p>Développement de la pratique cyclable pour les déplacements domicile-travail</p>		<b>Descriptif</b>	<p>L'achat, à un prix abordable, d'un vélo à assistance électrique peut être est une des solutions pour favoriser les déplacements à vélo.</p> <p>De même, l'achat de kit de sécurité pourrait être pris en charge par les entreprises afin de promouvoir la pratique du vélo de manière ostensible (fiche suivante).</p> <p>Le montant de l'aide financière accordée pour l'achat de VAE par les salariés est à déterminer par les entreprises. Ces achats de VAE pourraient être effectués par l'intermédiaire d'une éventuelle centrale d'achat.</p> <p>Chaque entreprise détermine et affecte une enveloppe budgétaire pour les équipements vélo de ses salariés : VAE et équipements de sécurité (fiche suivante).</p> <p><b>Le budget affecté dépendra de la volonté de l'entreprise et du nombre de salariés intéressés par la mesure.</b></p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés désirant acquérir un VAE ou un vélo						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	A déterminer	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise, Direction de l'entreprise						
<b>Commentaires</b>	A noter que l'ADEME ne finance plus l'achat de vélo de manière individuelle. Elle préfère privilégier les flottes collectives.		<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de demandes d'aide financière</p> <p>Nombre de personnes se déplaçant à VAE (relevé sur les parkings vélos à prévoir)</p>			






**Pour le référent de l'entreprise :**

- Analyser l'utilisation réelle des vélos pour les trajets domicile/travail
- Analyser l'intérêt de la mise en place de l'aide financière et évaluer le nombre de salariés intéressés
- Se renseigner sur la possibilité de profiter de la mise en place d'un centrale d'achat
- Déterminer le budget nécessaire
- Dégager le budget nécessaire
- Mettre en place la mesure ainsi qu'un système de contrôle / de gestion de la mesure
- Vérifier auprès des salariés, par la fourniture de facture, de l'achat effectif des vélos
- Procéder aux remboursements
- Informer, promouvoir et évaluer continuellement

**Pour la Direction de l'entreprise :**

- Déterminer l'opportunité de la mesure
- Valider la proposition de budget
- Contrôler la mise en place de la mesure


MODE DX	Fiche n°	4.2	Garantir la sécurité des cyclistes par l'achat d'équipements				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La sécurité des déplacements effectués à vélo n'est pas garantie notamment du fait de la faiblesse des aménagements sur la zone.</p> <p>Il convient d'offrir aux personnes qui désirent circuler à vélo un maximum de sécurité. Cette dernière passe par un équipement adapté.</p> <p><b>Offrir des équipements de sécurité aux salariés volontaires afin de les inciter / rassurer sur la pratique du vélo.</b></p> <p>Développement de la pratique du vélo par l'achat d'équipement de sécurité</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Offrir, dans un premier temps, à chaque salarié qui le désire un « pack vélo » comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gilet,</li> <li>• réglette rétro réfléchissante avec inscription,</li> <li>• pinces à pantalon,</li> <li>• panier avant clipsable,</li> <li>• écarteur de danger,</li> <li>• sac de rangement du pack sécurité.</li> </ul> <p>Puis dans un second temps, offrir ce même « pack vélo » à tous les salariés afin de les inciter, au moins quelques fois par mois, à utiliser leur vélo pour venir au travail.</p> <p>Le coût est inclus dans le budget de la fiche précédente.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Salariés motivés pour se déplacer à vélo.						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Variable en fonction des équipements achetés	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise, Direction de l'entreprise						
<b>Commentaires</b>	Pensez à acheter des équipements en groupe afin de bénéficier de meilleurs tarifs.		<b>Indicateur(s)</b>	Volume d'équipement acheté Montant financier des équipement offerts			

**Pour le référent de l'entreprise :**

- Analyser l'utilisation réelle des vélos pour les trajets domicile/travail
- Faire une évaluation du nombre de salariés intéressés
- Déterminer le type de matériels choisis / faire participer les salariés au choix des accessoires
- Calculer le budget nécessaire
- Dégager le budget nécessaire
- Mettre en place des mesures sélectionnées et un système de contrôle
- Informer, promouvoir et évaluer continuellement


**Pour la Direction de l'entreprise :**

- Déterminer l'opportunité de la mesure
- Valider la proposition de budget
- Contrôler la mise en place de la mesure

MODE DX	Fiche n°	4.3	Créer des douches et vestiaires pour les cyclistes				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom – travail/midi	Échéance	MT	Délai MEO	2011/12
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les déplacements à vélo nécessitent un effort physique qui peut engendrer une sudation puis un inconfort au poste de travail.</p> <p><b>Encourager les salariés venants à vélo en leur offrant les meilleures conditions d'accueil possibles.</b></p> <p>Développement de la pratique du vélo sur le pôle</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Création / amélioration de douches et vestiaires afin d'offrir aux salariés venant en vélo, les meilleures conditions d'accueil possible.</p> <p>En offrant une qualité de service importante, les salariés n'arriveront pas en sueur le matin, le cas échéant et pourront s'équiper le soir.</p> <p><b>Le budget alloué à l'aménagement des douches et des vestiaires dépendra des besoins de chaque entreprise.</b></p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Salariés se déplaçant à vélo						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Variable selon l'équipement de l'entreprise	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de douches prises</p> <p>Volume d'eau consommé</p>			

**Pour le référent de l'entreprise :**

- Analyser la situation actuelle dans l'entreprise
- Analyser les questions et les suggestions des salariés
- Déterminer les besoins
- Réaliser éventuellement un appel d'offres
- Contrôler la réalisation des travaux
- Informer et évaluer l'utilisation des douches et vestiaires


MODE DX	Fiche n°	4.4	Création de stations de maintenance et de réparation des vélos				
Statut	Semi-collective	Type de Dep	Dom-travail/pro	Échéance	MT	Délai MEO	2011/12
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Un des freins à l'utilisation du vélo est le manque de connaissance et de matériel pour entretenir correctement son vélo dans le cadre d'une utilisation régulière (domicile-travail)</p> <p><b>Inciter les salariés à utiliser ce mode de transport non polluant pour leurs déplacements domicile-travail et/ou professionnels en mettant en avant la fiabilité du service.</b></p> <p><b>Maintenir l'état de la flotte de vélo.</b></p> <p>Suppression des freins à l'utilisation du vélo liés à la fiabilité des vélos</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Un service de maintenance de vélos doit être organisé.</p> <p>Il doit garantir la fiabilité du vélo comme mode de déplacement ou du service de mise à disposition des vélos de service.</p> <p>Déterminer un lieu pour accueillir la station de maintenance avec une mise à disposition d'outils et des premières pièces de rechange.</p> <p>Ce service pourra être complété par :</p> <p>Une association d'insertion ou tout autre forme d'organisation de maintenance. Elle proposera, 1 fois par an, des réparations et révisions sur site.</p> <p>Une convention pourra être passée entre chaque entreprise et l'association. Concernant les flottes de vélos de service, en cas de panne, elles seront gérées comme les voitures de service.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les salariés se déplaçant à vélo						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	<b>Etudier la faisabilité technique et financière</b>	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>		Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise, Association des Entreprises					
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de réparations effectuées (journal de bord à tenir)			

**Pour le référent de l'entreprise :**Pour le service intra

- Analyser la situation actuelle (présence ou non d'un local, de matériel de réparation...)
- Analyser les questions et les suggestions des salariés
- Déterminer un lieu d'implantation de la station de maintenance
- Aménager éventuellement les locaux afin de recevoir matériel de maintenance et vélos
- Informer, stimuler, et évaluer l'usage et l'utilisation de la station de maintenance

**Pour l'Association des Entreprises :**Pour le service semi-collectif

- Analyser la situation actuelle (présence ou non d'une offre équivalente sur le pôle ou dans ses abords)
- Détermination des besoins sur le pôle
- Rédiger éventuellement un appel d'offres
- Sélectionner la structure / l'association
- Mettre en place le service de maintenance
- Contrôler le bon déroulement de l'opération
- Informer, stimuler et évaluer l'opération afin de déterminer les points à améliorer

MODE DX	Fiche n°	4.5	Développer un stationnement vélos sécurisé				
Statut	Semi-collective	Type de Dep	Dom-travail/midi	Échéance	MT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Le vol est la première crainte exprimée par les utilisateurs réguliers de vélos. La grande majorité des vols peut être évitée dès lors que les vélos bénéficient de bons système de stationnement (arceau + cadenas suffisant).</p> <p><b>Offrir une garantie maximale de sécurité des vélos contre le vol.</b></p> <p>Suppression de la crainte du vol afin de développer la pratique du vélo</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Le développement d'un stationnement vélo sécurisé se déroule en 3 phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des besoins en termes de stationnement,</li> <li>• Identification du lieu propice à l'implantation du stationnement vélos sécurisé (lieu visible, lieu de passage, lieu surveillé...),</li> <li>• Réalisation des travaux.</li> </ul> <p><u>Pour les stationnements sécurisés en intra</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir si possibilité de mutualisation entre entreprises voisines</li> </ul> <p><u>Pour les stationnements sécurisés collectifs/publics</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir avec la CPA pour l'implantation des bornes de stationnement.</li> </ul> <p><b>Exemple de tarifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arceaux : 70€ par vélo</li> <li>• Aménagement couvert avec arceaux : 500€ par vélo</li> <li>• Aménagement consigne individuelle ou carrousel : 1000€ à 1500€ par vélo</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés se déplaçant à vélo						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Variable selon les types d'équipements choisis	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise, Association des Entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de vélos stationnés</p> <p>Suite à enquête PDIE un an après, mesurer l'évolution des déplacements effectués à vélo</p>			






**Pour le référent de l'entreprise :**Pour le service intra

- Analyser la situation actuelle (présence ou non d'un système de stationnement sécurisé pour les vélos)
- Déterminer les besoins
- Analyser les questions et les suggestions des salariés
- Déterminer un lieu d'implantation du parc de stationnement vélos sécurisé
- Réaliser éventuellement un appel d'offres
- Faire réaliser les travaux
- Contrôler la réalisation des travaux
- Informer, stimuler, et évaluer l'utilisation du parc de stationnement sécurisé

**Pour l'Association des Entreprises :**Pour le service semi-collectif

- Analyser la situation actuelle (présence ou non d'arceaux dans les lieux publics)
- Détermination des besoins sur le pôle
- Rédiger un appel d'offres
- Sélectionner du prestataire
- Contrôler la réalisation des travaux
- Informer, stimuler et évaluer l'utilisation des parcs de stationnement sécurisés

MODE DX	Fiche n°	4.6	Développer des animations sur la sécurité, création de guide vélo					
Statut	Collective	Type de Dep	Tous		Échéance	CT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Le manque d'information et les préjugés en termes d'accidentologie nuisent au développement de la pratique du vélo en tant que mode de déplacement à part entière.</p> <p><b>Sensibiliser les salariés à la pratique du vélo et les rassurer sur les aspects de sécurité.</b></p> <p>Développement de la pratique du vélo sur et vers le pôle en supprimant les freins liés à la sécurité et la méconnaissance des règles de circulation</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Promotion du vélo dans le cadre de journées spéciales, lors des opérations nationales ou européennes de sensibilisation aux modes doux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Semaine européenne de la mobilité,</li> <li>• Journée du vélo...</li> </ul> <p>Soutien éventuel d'associations pour participer à l'animation de ces journées spéciales vélo.</p> <p>Création d'un guide vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rappel des consignes de sécurité,</li> <li>• Conseil pour le confort,</li> <li>• Conseil en cas d'accident,</li> <li>• Cartographie avec aménagements cyclables, lieux de vie.</li> </ul>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés		<p>Ou bien <u>valorisation du guide vélo réalisé par la CPA.</u></p>					
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Impression du guide	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 Temps alloué à l'orga	2011 Temps alloué à l'orga	2012 Temps alloué à l'orga	2013-... Temps alloué à l'orga	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	Référent MobiPôle dans l'entreprise + pilote général du PDIE							
<b>Commentaires</b>	Informations du guide à personnaliser sur certaines pages (localisation de l'entreprise)		<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de participants aux animations, manifestations.				



**Pour le pilote général**Développement des animations sur la sécurité

- Animer et coordonner les actions des entreprises sur les journées d'animations
- Discuter avec les personnes clés pour pouvoir le matérialiser (associations cyclables, prestataires de services vélo, CRAM...)
- Distribuer l'information (diffusion de supports de communication)
- Organiser les activités (déterminer les lieux, les acteurs,...), demander le soutien éventuel d'associations pour participer à l'animation de ces journées spéciales
- Evaluer les actions d'animations et déterminer les points d'améliorations

Création du guide vélo




- Déterminer le contenu du guide en comité technique
- Désigner le rédacteur du guide (faire éventuellement un appel d'offre pour la rédaction / illustration du guide)
- Contrôler la rédaction du guide
- Choisir éventuellement un prestataire pour l'impression des guides
- Contrôler le rendu d'impression des guides
- Distribuer le guide aux référents pour une diffusion dans les entreprises

**Pour le référent de l'entreprise :**Développement des animations sur la sécurité

- Communiquer autour des opérations nationales ou européennes de sensibilisation aux modes doux (Semaine européenne de la mobilité, Journée du vélo...) par l'apposition d'affiches (transmises par le pilote général)
- Inciter les salariés à participer aux évènements interentreprises

Création du guide vélo

- Participer à la détermination du contenu du guide
- Distribuer / mettre à disposition le guide auprès des salariés





MODE DX	Fiche n°	4.7	Proposer une flotte de vélos de service pour les déplacements internes					
Statut	Intra /semi-collective	Type de Dep	Pro / Midi		Échéance	MT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>60% des déplacements effectués le midi le sont en voiture particulière.</p> <p>76% des déplacements professionnels effectués à l'échelle locale le sont en voiture seul à bord.</p> <p><b>Réduire le nombre de déplacements effectués en voiture le midi en privilégiant les déplacements en modes doux notamment grâce à la mise à disposition de vélo de services pour les salariés.</b></p> <p>Développement des déplacements à vélo le midi et pour les déplacements professionnels de courtes distances (interne au pôle)</p>		<b>Descriptif</b>	<p>La création d'une flotte de vélos de service permet une limitation des déplacements à l'intérieur du pôle en voiture.</p> <p>Ces vélos servent non seulement aux déplacements professionnels de courtes distances mais également aux déplacements effectués entre 12h et 14 heures.</p> <p>Le choix des vélos, à assistance électrique ou non, reste à être déterminé par les entreprises. Ces vélos peuvent être achetés par une éventuelle centrale d'achat MobiPôle.</p> <p>Existence de systèmes clé en main de gestion de flotte de vélos (prise de clé automatique, système de réservation...)</p> <p><b>Le coût dépendra du nombre d'entreprises intéressées ainsi que du type de vélo.</b></p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés se déplaçant à midi ou effectuant des déplacements professionnels de courtes distances							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Dépend des modèles et du nombre de vélos	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 Entretien / révision	2011 Entretien / révision	2012 Entretien / révision	2013-...	Entretien / révision
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>		Référent MobiPôle dans l'entreprise, Association des Entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de vélos acquis</p> <p>Nombre d'utilisation des vélos</p>				

**Pour l'Association des Entreprises :**

- Evaluer le nombre et la typologie des déplacements (personnel, professionnels) effectués à vélo ainsi que leurs caractéristiques (distance, durée,...)
- Déterminer les lieux générateurs de trafic afin de cibler les lieux d'implantation de flotte de Vélos en Libre Service (VLS)
- Déterminer le besoin en cas de réalisation d'aménagements cyclables sur le pôle
- Proposer un questionnaire en ligne sur le site de MobiPôle pour connaître les attentes et besoins quant à la mise en place d'une flotte de VLS
- Rédiger un cahier des charges pour lancer un appel d'offre - Prévoir la maintenance des vélos
- Elaborer un manuel pour l'utilisation des vélos de la flotte de VLS
- Contrôler la conformité du matériels cyclables / cahier des charges
- Mettre en place l'action
- Donner des informations, veiller au suivi et évaluer l'utilisation des vélos




**Pour le référent de l'entreprise :**

- Analyser/évaluer le nombre et la typologie des déplacements (personnel, professionnels) effectués à vélo ainsi que leurs caractéristiques (distance, durée,...)
- Discuter avec les salariés pour connaître leur position par rapport au vélo et à la mise en place d'une flotte de vélos de services
- Faire une étude de marché sur les différentes offres des vendeurs de vélos locaux afin de déterminer la pertinence de :
  - l'achat, la location, la location longue durée
  - les prix , les types de vélos...
- Mener éventuellement des négociations avec les revendeurs/loueurs
- Acheter des accessoires (vestes de pluie/sacs pour vélos/cadenas)
- Organiser la maintenance des vélos
- Développer un système de réservation simple
- Elaborer un manuel pour l'utilisation des vélos de la flotte
- Mettre en place l'action
- Donner des informations, veiller au suivi et évaluer l'utilisation des vélos




MODE DX	Fiche n°	4.8	Valoriser les espaces verts de détente sur le Pôle d'activité				
Statut	Collective	Type de Dep	Tous	Échéance	MT	Délag MEO	??
Problématique, Objectifs, Enjeux	<p>Le territoire est un espace pensé pour la voiture et l'activités économique.</p> <p>Sur la Duranne, on trouve un espace vert de loisir qui permet aux salariés de déjeuner et de faire de l'exercice en plein air le midi. Il convient de mettre en valeur cet espace actuellement peu connu des salariés.</p> <p>Les objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Eviter les déplacement en voiture le midi.</li> <li>•Améliorer le cadre de vie sur le Pôle d'activités</li> </ul>		Descriptif	<p>Communiquer sur l'espace de détente existant à la Duranne.</p> <p>Cela passe par une meilleur information et jalonnement. Il convient d'indiquer sur les plans le site actuel du parcours de santé sur la Duranne.</p> <p>De manière complémentaire, sur la rue Auguste Comte à proximité du Golf, il pourrait être aménagé un autre espace de détente (banc, tables, arbres) afin de limiter les déplacements des salariés le midi et améliorer le cadre de vie.</p>			
	Cibles et effectifs concernés	Tous les salariés du Pôle					
Coût financier	Investissement	Faisabilité technique et financière à étudier	Fonctionnement (par an)	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
Impacts	Objectif		Santé		Environnemental		
Pilote de l'action		CPA, CG13, ville d'Aix en Provence					
Commentaires			Indicateur(s)				

# Inciter au Covoiturage









COVOIT	Fiche n°	5.1	Organiser des rencontres entre salariés pour former des équipages				
Statut	Semi collective	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	CT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Dans l'enquête déplacements, le troisième frein identifié face au covoiturage était le manque de partenaire. Ce frein a d'ailleurs été confirmé à travers les réunions de concertation.</p> <p><b>Créer un évènement afin que les salariés intéressés par le covoiturage puissent se rencontrer. Cette rencontre doit permettre d'instaurer un climat de confiance afin de favoriser la création d'équipage de covoitureurs.</b></p> <p>Développement de la pratique du covoiturage grâce à l'instauration d'un climat de confiance</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Un événement interentreprises permettant aux salariés de se connaître avant de covoiturer, pour donner de la visibilité et du dynamisme au covoiturage des entreprises du Pôle.</p> <p>Cet évènement peut prendre la forme d'un repas organisé où les salariés rejoignent des stands, dédiés à leur commune de résidence.</p> <p>Organisation d'événements similaires deux à trois fois par an, afin de drainer davantage de covoitureurs potentiels et de conforter les équipages existants.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés intéressés par le covoiturage						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	0	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 Coût repas	2011 Coût repas	2012 Coût repas	2013-... Coût repas
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de personnes participant à l'évènement</p> <p>Nombre de nouveaux covoitureurs suite à l'évènement</p>			

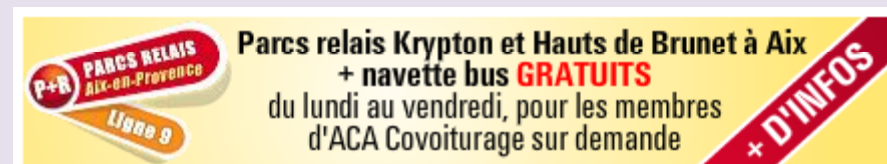



COVOIT	Fiche n°	5.2	Intégrer le site ACA pour faciliter la mise en relation des covoitureurs				
Statut	Semi-collective	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Le covoiturage offre dans certains cas une meilleure proximité du lieu d'habitat que les transports collectifs et peut éviter des ruptures de charge.</p> <p>Le manque de partenaire est le troisième frein identifié à travers l'enquête.</p> <p><b>Offrir un mode de déplacement convivial et économe, complémentaire avec les transports collectifs.</b></p> <p>Développement de la pratique du covoiturage</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Création d'un espace partenaire sur le site d'ACA covoiturage, avec une identification « MobiPôle », afin de bénéficier des trajets de covoiturage déjà enregistrés et de disposer de la possibilité de covoiturer uniquement avec les salariés de leur entreprise.</p> <p>La création d'un espace partenaire permet également la mise en forme du site aux couleurs de l'entreprise.</p> <p>Grille des tarifs d'adhésion de l'ACA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 000€ pour une agglomération.</li> <li>• 3 000€ pour une ASL ou pour une entreprise de plus de 250 salariés,</li> <li>• 1 500€ pour une entreprise de moins de 250 salariés.</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les salariés intéressés par le covoiturage						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	XXXX € pour l'Asso XXXX€ pour les entreprises	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 XXX€ par ent	2011 XXX€ par ent	2012 XXX€ par ent	2013-... XXX€ par ent
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre d'inscription sur le site Evolution du nombre de trajet			







COVOIT	Fiche n°	5.3	Créer un guide et diffuser des conseils pour la pratique du covoiturage				
Statut	Collective	Type de Dep	Dom-travail	Échéance	CT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La pratique du covoiturage, au-delà des aspects de confiance relationnelle, est freinée par la non-connaissance du système et des règles à respecter pour covoiturer en toute tranquillité.</p> <p><b>Donner aux salariés désirant covoiturer tous les conseils et informations pratiques pour covoiturer.</b></p> <p>Développement de la confiance et de l'information autour du covoiturage</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Création d'un guide en version numérique et papier.</p> <p>Ce guide fournit toutes les informations nécessaires pour une bonne pratique du covoiturage.</p> <p>Il répond à toutes les questions que peuvent se poser les salariés sur cette pratique.</p> <p>Proposition de structuration du guide :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pourquoi covoiturer ?</li> <li>2. Que doit-on savoir sur les responsabilités liées au covoiturage ?</li> <li>3. Quels sont les itinéraires protégés ?</li> <li>4. Exemple de Charte de l'utilisateur</li> <li>5. Questions les plus fréquentes</li> </ol>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés intéressés par le covoiturage ainsi que ceux qui covoiturent déjà.						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Coût de l'impression éventuel	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				0	0	0	0
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Référent MobiPôle dans l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de guides téléchargés</p> <p>Nombre de guides papiers imprimés</p>			

COVOIT	Fiche n°	5.4	Offrir de places de stationnement préférentielles au covoitureurs				
Statut	intra	Type de Dep	Dom-travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010-11
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Au-delà du gain économique obtenu grâce à la pratique du covoiturage, il faut développer un autre type d'incitation par l'entreprise.</p> <p>Elle peut prendre la forme de places réservées aux covoitureurs près des lieux d'entrée des entreprises.</p> <p><b>Inciter les salariés à covoiturer en leur offrant les meilleures places de parkings.</b></p> <p>Développement de l'intérêt du covoiturage par une incitation en termes de places de stationnement préférentielle</p>		<b>Descriptif</b>	<p>L'offre de places préférentielles aux covoitureurs doit être clairement affichée sur les parkings :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces places sont situées près des entrées principales du/des bâtiment(s),</li> <li>• Ces places doivent être clairement identifiables par un marquage vertical (poteau / signalétique) et par un marquage horizontal (peinture au sol).</li> </ul> <p>Des initiatives pour faciliter le covoiturage sur le Pays d'Aix à encourager vers le PAAP;</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les covoitureurs, les automobilistes						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Coût du marquage vertical et horizontal	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Référent MobiPôle dans l'entreprise + responsable des bâtiments						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de places covoiturage créées</p> <p>Nombre de places occupées par des véhicules de covoitureurs</p>			



COVOIT	Fiche n°	5.5	Créer une charte d'engagements entre covoitureurs et entre salariés et employeurs				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	MT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Un des freins à la pratique du covoiturage est la peur de la défaillance ou du manque de sérieux du / des partenaires de covoiturage.</p> <p><b>Engager les acteurs et les partenaires du covoiturage au respect des obligations en tant que membre d'un équipage.</b></p> <p>La fiabilité des covoitureurs</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Création d'une double charte qui engage les acteurs et les incitateurs du covoiturage.</p> <p><b>Charte d'engagement entre covoitureurs</b>  Cette charte a pour but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir l'engagement réciproque des membres des équipages de covoiturage.</li> </ul> <p><b>Charte d'engagement entre salariés et employeurs</b>  Cette charte a pour but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir que l'entreprise met tous les moyens nécessaires à faciliter la pratique du covoiturage,</li> <li>Garantir que le salarié s'engage dans une pratique régulière (à différente fréquence) du covoiturage.</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les covoitureurs						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de chartes signées entre covoitureurs</p> <p>Nombre de chartes signées entre salariés et l'entreprise</p>			

COVOIT	Fiche n°	5.6	Organiser un retour garanti en cas de défaillance du partenaire				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-travail	Échéance	CT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Un des arguments avancé pour la non pratique du covoiturage est le manque de garantie en cas de défaillance du covoitureur.</p> <p>Que faire lorsque le chauffeur part avant l'heure prévue ?</p> <p><b>Supprimer la crainte de la non possibilité des salariés de rentrer chez eux en offrant une garantie de retour.</b></p> <p>Développement de la pratique du covoiturage</p>		<b>Descriptif</b>	<p>La prise en charge du retour des covoitureurs peut prendre plusieurs formes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en charge par l'entreprise du coût du taxi à hauteur de XX€, 1 fois par an.</li> <li>• Mise à disposition d'un véhicule de service pour les salariés dont le covoitureur chauffeur est défaillant (modalités à définir en intra, notamment avec les services juridiques)</li> <li>• Prise en charge d'un véhicule en autopartage à la charge de l'entreprise.</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les covoitureurs						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	/	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 XXX€	2011 XXX€	2012 XXX€	2013-... XXX€
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	La direction de l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de remboursements de taxi</p> <p>Nombre de véhicules de service mis à disposition des covoitureurs</p> <p>Nombre de véhicules empruntés en autopartage</p>			

COVOIT	Fiche n°	5.7	Faciliter la création d'équipages grâce à une organisation interne				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	CT	Délai MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>De nombreux salariés ont exprimé lors de la concertation le travail qui pourrait être fait en interne pour la constitution d'équipages grâce à une organisation du travail basée, en partie, sur la pratique du covoiturage.</p> <p><b>Faciliter la création d'équipages par une organisation des équipages basée sur la volonté de développer le covoiturage.</b></p> <p>Développement du covoiturage</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Réflexion au niveau de l'organisation du travail et de la constitution des équipes.</p> <p>Recensement des personnes qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• habitent dans les mêmes communes ou dans le même corridor de déplacements,</li> <li>• ont les mêmes types de métiers ou les mêmes horaires postés.</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés ayant des horaires postés						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	/	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>	 	
<b>Pilote de l'action</b>	Référent MobiPôle de l'entreprise + personne en charge des plannings						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>				

# Développer l'Autopartage



# Autopartage

L'**autopartage** (ou **carsharing**) est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association ou même un individu met à la disposition des membres du service d'autopartage une flotte de véhicules. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'utilisateur d'autopartage dispose d'une voiture uniquement pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est la clé du succès d'un tel système

L'autopartage, en résumé c'est :

- **des voitures en multipropriété**, utilisées successivement par plusieurs personnes.
- **une voiture près de chez soi**, grâce à un réseau de stations au cœur des quartiers d'habitation ou d'activité.
- **un accès en libre-service**, 24h/24 et 7j/7, avec une carte d'abonnement.
- **des locations de courte durée**, 1h ou plus, facturées à l'heure et au kilomètre.

**L'autopartage est un service simple, pratique et économique** qui complète les modes alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélo, transports collectifs, taxi, location classique, etc.)

**Il y a près de 250 000 utilisateurs de l'autopartage en Europe.** En France, il n'y a que 3'000 "autopartageurs".

## Une mobilité plus souple

La souplesse d'utilisation des voitures partagées est très proche de celle d'une voiture particulière :

- **par Internet ou par téléphone, 24h/24 et 7j/7, la réservation d'un véhicule est à effet immédiat, pour la durée souhaitée (1 heure ou plus).**
- **les voitures partagées se trouvent dans des stations à proximité du domicile ou du travail de l'adhérent,**
- **le choix entre différents véhicules permet d'utiliser la voiture adaptée à chaque déplacement**

## Une mobilité plus économique

**Dans un système d'autopartage, on ne paye que ce qu'on utilise.** Pour les utilisateurs de l'autopartage, le coût fixe est peu important et se résume à l'adhésion et l'abonnement mensuel. L'adhérent règle ses utilisations "au juste prix" en fonction de nombre d'heures et de kilomètres parcourus.




## Une mobilité plus écologique

L'autopartage permet de **réduire le nombre de voitures** et d'**optimiser leur utilisation** : alors qu'une voiture particulière ne roule en moyenne que 1 heure par jour, elle entraîne de nombreux coûts pour la collectivité, tant en terme de consommation d'espace, de pollution, que d'investissement.

**Les utilisateurs de l'autopartage réduisent leur usage de la voiture au profit de modes moins polluants.**





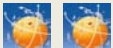





AUTOPART								Fiche n°		6.1		Expérimentation sur Plan d'Aillane de l'autopartage en collaboration CPA/Entreprises							
Statut		Semi collective		Type de Dep		Pro /Interne		Échéance		LT		Délai MEO		2013					
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>		<p>Les véhicules de société coûtent cher aux entreprises et restent parfois sous-utilisés voire inutilisés.</p> <p>La solution d'autopartage peut être une très bonne alternative pour disposer rapidement de véhicules à moindre coût.</p> <p><b>Limiter la multiplication des véhicules de société ou de voitures personnelles sur le pôle.</b></p> <p>Meilleure gestion du trafic</p>				<b>Descriptif</b>		<p>Création d'un pool de véhicules en autopartage, commun à tout le pôle, afin de limiter l'usage de la voiture personnelle pour effectuer des déplacements professionnels ou internes au pôle.</p> <p>Le Pôle d'échanges Plan d'Aillane est le site sur lequel une expérimentation d'autopartage en partenariat avec la CPA et les entreprises peut être menée. Ce dispositif peut être ouvert aux habitants de la Duranne et d'Aix en Provence et servir de plan B en cas de défaillance du covoitureur.</p> <p>Des stations peuvent également être aménagées sur les P+R aixois afin de compléter ce dispositif.</p> <p>Détermination :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ du nombre de véhicules,</li> <li>▪ du type de véhicule (électrique ou non),</li> <li>▪ des lieux d'implantation.</li> </ul>											
<b>Cibles et effectifs concernés</b>		Tous les usagers																	
<b>Coût financier</b>		<i>Investissement</i>				<i>Fonctionnement (par an)</i>		2010		2011		2012		2013-...					
								Abonnement		Abonnement		Abonnement		Abonnement					
<b>Impacts</b>		<i>Objectif</i>				<i>Santé</i>				<i>Environnemental</i>									
<b>Pilote de l'action</b>				Direction de l'entreprise + Association des Entreprises															
<b>Commentaires</b>						<b>Indicateur(s)</b>		<p>Nombre de location de véhicules en autopartage</p> <p>Montant total du coût de l'utilisation de l'autopartage</p>											




# Proposer des services à la personne



SERV. PERS	Fiche n°	7.1	Mieux identifier ou créer des points relais pour la vente de titres de transport sur le Pôle				
Statut	Collectif	Type de Dep	Tous	Échéance	MT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Méconnaissance des lieux d'achat des titres de transport.</p> <p><b>Permettre aux salariés et aux visiteurs d'acheter facilement leurs titres de transport sur le Pôle.</b></p> <p>Développement de l'usage des transports en commun</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Faciliter l'achat de titres de transport est capital pour permettre l'utilisation des transports en commun. Pour cela il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux identifier les points relais existants (meilleure visibilité),</li> <li>• Réaliser une étude de besoins afin d'identifier les lieux stratégiques d'implantation des points relais ,</li> <li>• Mettre en place des bornes d'achat automatiques au sein des SMS/lieux stratégiques.</li> </ul>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés et visiteurs						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Association des entreprises, AOT						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de titres de transport retirés			

SERV. PERS	Fiche n°	7.2	Diversifier et densifier l'offre de restauration					
Statut	Collective	Type de Dep	Interne au pôle		Échéance	CT/MT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>2/3 salariés se déplacent entre 12h et 14h, dont plus de la moitié pour déjeuner.</p> <p>Les services de restauration à proximité des entreprises ne garantissent pas une grande variété des repas. Dès lors, les salariés sont parfois amenés à quitter la zone, en empruntant leur voiture personnelle.</p> <p><b>Réduire les déplacements réalisés en voiture entre 12h et 14h en proposant une offre de service de restauration diversifiée.</b></p> <p>Limitation du trafic aux heures de midi</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Proposer aux salariés une carte des services de restauration afin de limiter les déplacements effectués en voiture par méconnaissance des lieux répondant à leurs besoins.</p> <p>Proposer aux salariés un large choix de service de restauration, bien répartis géographiquement sur le Pôle afin de limiter les déplacements du midi effectués en voiture.</p> <p><b>À court terme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablir un recensement des lieux de restauration existants,</li> <li>• Communiquer en intra sur les lieux et services existants,</li> <li>• Rappeler les coordonnées des entreprises de livraison de repas,</li> <li>• Mener une enquête auprès des entreprises pour connaître les besoins en termes de localisation et de type de restauration.</li> </ul> <p><b>À moyen terme :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer les services manquants précédemment identifiés.</li> </ul>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les usagers							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...	
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	CCIMP							
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Suite à enquête PDIE un an après, mesurer l'évolution des déplacements effectués en voiture le midi pour motif de déjeuner				




SERV. PERS	Fiche n°	7.3	Créer une crèche inter entreprises				
Statut	Collective	Type de Dep	Dom-travail	Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Cette demande est issue des réunions de concertation des entreprises partenaires. De nombreux salariés ont exposé l'idée de bénéficier de places supplémentaires en crèche.</p> <p><b>Créer une crèche sur le Pôle pour répondre au manque de places disponibles.</b></p> <p>Développement de services sur le Pôle</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Offrir aux salariés la possibilité de disposer d'une place en crèche sur le pôle afin de simplifier leur chaîne de déplacement.</p> <p>Mutualiser le service avec toutes les entreprises du Pôle.</p> <p><b>Une crèche est en cours de réalisation par l'association du Pôle d'activités, il convient donc d'informer sur les places disponibles.</b></p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés ayant des enfants en bas âge						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Ville d'Aix-en-Provence, Association						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre d'enfants en crèche			

SERV. PERS	Fiche n°	7.4	Créer un guichet unique administratif				
Statut	Collective	Type de Dep	Personnel	Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>De nombreuses démarches administratives nécessitent de multiples déplacements (mairie, préfecture...).</p> <p><b>Limiter les déplacements effectués pour des démarches administratives,</b></p> <p><b>Apporter un confort aux salariés en termes de services sur le pôle.</b></p> <p>Limitation des déplacements pour des démarches administratives.</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Les salariés du Pôle d'Activités sont contraints de sortir de la zone pour effectuer leurs démarches administratives.</p> <p>Ces déplacements, parfois de longues distances, peuvent être résorbés par la création d'un guichet administratif unique.</p> <p>Ce guichet permet à n'importe quel salarié résidant dans les Bouches-du-Rhône d'effectuer ses démarches administratives sans devoir se rendre dans sa commune de résidence ou à la préfecture.</p> <p>Les modalités de création ainsi que de détermination des services sont à définir avec la mairie d'Aix-en-Provence.</p> <p>Il faudra veiller à ce que ce guichet soit implanté sur un point stratégique du Pôle et qu'il soit suffisamment bien desservi par les transports en commun afin d'éviter le recours à la voiture.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés du pôle résidant dans le département des Bouches-du-Rhône						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Aucun coût pour les entreprises	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>	 	
<b>Pilote de l'action</b>	Association des entreprises						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de démarches enregistrées au guichet.			



# Organisation du travail




## Limitation des besoins de mobilité








ORGA TRV	Fiche n°	8.1	Développer le télétravail pour certains métiers				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	MT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Plutôt que le changement de mode de déplacement, la meilleure solution reste la suppression dudit déplacement. Ainsi, certains métiers, certaines tâches peuvent être effectués par les salariés, directement depuis chez eux.</p> <p><b>Limiter les déplacements domicile-travail, tout en veillant à ne pas isoler les télétravailleurs.</b></p> <p>Réduction du trafic routier par la suppression du déplacement</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Le télétravail s'entend ici par toute forme de travail marchand accompli au domicile du salarié.</p> <p>Le principal moteur de développement du télétravail est la recherche de l'optimisation des différents temps de vie et de la productivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réduction des coûts de déplacement (notamment des temps de déplacement),</li> <li>• réduction des coûts immobiliers,</li> <li>• meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie familiale.</li> </ul> <p>Prévoir une négociation avec les partenaires sociaux. Prévoir un budget pour la mise en place du télétravail</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipement informatique,</li> <li>• Solution logicielle,</li> <li>• Prise en charge de l'abonnement téléphonique / Internet.</li> </ul> <p>Prévoir système de contrôle des tâches à accomplir par les salariés.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les salariés dont les métiers sont compatibles avec la pratique du télétravail						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Equipement informatique, logiciels	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Direction générale de l'entreprise et Direction des ressources humaines						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de télétravailleurs Nombre de jours de télétravail			



ORGA TRV	Fiche n°	8.2	Créer et mutualiser les services de Visio et téléconférence					
Statut	Semi collective	Type de Dep	Pro		Échéance	CT	Délaï MEO	2010
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Certains déplacements professionnels pourraient être évités.</p> <p><b>Limiter voire supprimer certains déplacements professionnels grâce à l'utilisation de la télé/visioconférence.</b></p> <p>Meilleure performance / productivité des salariés liée à la suppression du temps de trajet</p>		<b>Descriptif</b>	<p>De nombreux déplacements sont générés par l'organisation de réunions. Or, certaines pourraient être réalisées à distance par l'intermédiaire du téléphone ou d'un système permettant de voir ses interlocuteurs en direct, voire également d'échanger des documents.</p> <p>Evaluer le nombre moyen de participants aux réunions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Téléconférence : pas de limite de participants</li> <li>• Visioconférence : indiquer le nombre de sièges à réserver pour la visioconférence.</li> </ul> <p>Pour les entreprises qui disposent déjà des moyens techniques de visioconférences et qui souhaitent les partager, possibilité de passer une convention avec les entreprises qui n'en disposent pas.</p> <p>Une société spécialisée dans la visioconférence existe déjà sur le Pôle d'Activités et propose des espaces pour les réunions. L'idée serait de proposer des tarifs avantageux pour les entreprises MobiPôle.</p>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés effectuant des déplacements professionnels.							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	<b>A étudier</b>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>			<i>Santé</i>	<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>		Direction de l'entreprise, Service des Moyens Généraux						
<b>Commentaires</b>	Faire un état des pratiques existantes dans l'entreprise, Prévoir des rencontres avant visioconférences.		<b>Indicateur(s)</b>	<p>Nombre de téléconférences organisées</p> <p>Nombre de sièges de visioconférences réservés</p>				

ORGA TRV	Fiche n°	8.3	Mettre en place la semaine des 4 jours				
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail	Échéance	LT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>Les salariés qui travaillent 4,5 jours par semaine effectuent le même nombre de déplacements que ceux qui travaillent 5 jours par semaine.</p> <p>Mieux que le changement de mode : la limitation du nombre de déplacements.</p> <p><b>Supprimer un déplacement domicile-travail par semaine par salarié.</b></p> <p>Diminution du trafic routier sur le pôle</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Mise en place de la semaine de 4 jours pour les salariés qui en ont la possibilité.</p> <p>Travail à effectuer au niveau de la Direction des ressources humaines afin de savoir si la mise en place de la semaine de 4 jours est réalisable et pour quel type de poste / métier.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Les salariés dont les métiers sont adaptés à une organisation de la semaine de travail sur 4 jours.						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Direction générale et Direction des ressources humaines de l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de personnes ayant changé de rythme de travail			

ORGA TRV	Fiche n°	8.4	Développer les services de livraison des repas, des courses				
Statut	Intra	Type de Dep	Midi	Échéance	MT	Délai MEO	2011
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>2 salariés sur 3 se déplacent le midi sur le pôle</p> <p>48% des déplacements effectués le midi le sont pour des motifs de déjeuner et 32% pour les courses.</p> <p>60% des déplacements effectués le midi le sont en voiture particulière.</p> <p><b>Limiter les déplacements liés aux repas ou aux courses.</b></p> <p>La fluidité du trafic aux heures du midi et la qualité de vie au travail</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Mise en place de services de livraison de repas et de courses sur le lieu de travail.</p> <p>Intérêts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eviter la perte de temps lié au déplacement,</li> <li>• Permettre aux salariés de diversifier leur repas du midi,</li> <li>• Obtenir des prix en fonction des quantités achetées.</li> </ul> <p>La livraison de courses peut supposer la mise en place d'un service de réfrigérateur afin de garantir la chaîne du froid.</p>			
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés						
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	Coût éventuel de réfrigérateurs	<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010	2011	2012	2013-...
				/	/	/	/
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>		<i>Santé</i>		<i>Environnemental</i>		
<b>Pilote de l'action</b>	Réfèrent MobiPôle dans l'entreprise + Direction de l'entreprise						
<b>Commentaires</b>			<b>Indicateur(s)</b>				

ORGA TRV	Fiche n°	8.5	Aider au rapprochement du domicile par rapport au lieu de travail					
Statut	Intra	Type de Dep	Dom-Travail		Échéance	MT	Délai MEO	
<b>Problématique, Objectifs, Enjeux</b>	<p>La distance moyenne entre le lieu de résidence et de travail n'a cessé d'augmenter ces dernières décennies.</p> <p>Cet éloignement conduit les salariés à parcourir des distances de plus en plus importantes et à augmenter leur budget transport.</p> <p><b>Limiter la distance entre lieu de résidence et de travail afin de limiter les externalités négatives (coûts financiers, impacts environnementaux, congestion, stress...)</b></p> <p>L'accessibilité du lieu de travail</p>		<b>Descriptif</b>	<p>Afin de favoriser le rapprochement des lieux d'habitat et de travail, il est nécessaire d'aider les salariés dans leurs démarches de déménagement.</p> <p>Cette aide peut prendre plusieurs formes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paiement des frais de déménagement,</li> <li>• Prime de déménagement,</li> <li>• Aide aux démarches administratives,</li> <li>• ...</li> </ul>				
<b>Cibles et effectifs concernés</b>	Tous les salariés							
<b>Coût financier</b>	<i>Investissement</i>	/		<i>Fonctionnement (par an)</i>	2010 variable	2011 variable	2012 variable	2013-... variable
<b>Impacts</b>	<i>Objectif</i>			<i>Santé</i>	<i>Environnemental</i>			
<b>Pilote de l'action</b>	Direction de l'entreprise							
<b>Commentaires</b>				<b>Indicateur(s)</b>	Nombre de déménagement-rapprochement par an			