



Note de synthèse des actes de

La Journée Mobilité « Passons au Vert »



Avec la Centrale de mobilité et ses partenaires



Maison de l'Emploi de Marseille
18 septembre 2014, Valentine Vallée Verte



TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

PARTIE 1 - LA MOBILITÉ AU CŒUR DES PROBLÉMATIQUES DE NOTRE TERRITOIRE

A / Les freins à la mobilité et leurs enjeux économiques

1. Freins psycho-sociaux
2. Freins économiques
3. Freins techniques et structurels

B/ Solutions et perspectives : de la mobilité à la mobilité durable

1. Les limites du « tout voiture »
2. Le cadre réglementaire, les PDE et leur rôle
3. La mobilité durable : une alternative économiquement adaptée à l'ensemble des problématiques posées

PARTIE 2 - LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE

A/ Les grands chantiers d'aménagement local et les actions publiques en faveur de la mobilité durable

1. Les Infrastructures routières et les projets d'inter modalité
2. Les actions en faveur de la mobilité durable

B/ Les innovations privées dans les zones d'activité stratégiques

1. Cap Au Nord Entreprendre et le projet *Nord We Go*
2. Une dynamique généralisée à l'ensemble des zones d'activité du territoire

CONCLUSION

RESTITUTION TRAVAUX ATELIERS



Préambule

Pour la quatrième année consécutive, la Maison de l'Emploi de Marseille a organisé la Journée mobilité. Un temps de rencontres et d'échanges entre professionnels autour des questions et solutions de mobilité.

Cette journée prend place dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité.

Surtout, cette journée s'inscrit dans une stratégie d'ensemble portée par la Maison de l'Emploi dont le « diagnostic emploi » a fait apparaître la prégnance de la mobilité dans les difficultés de recrutement et d'accès à l'emploi.

Accompagnement de la création de la Centrale de mobilité, constitution et animation d'un groupe d'entreprises dédié, élaboration du Kit mobilité, animation de petits déjeuners, la Journée mobilité... Ces actions s'articulent dans une stratégie globale au service des entreprises, des intermédiaires de l'emploi et aussi des décideurs publics du territoire. Elle s'ouvre aussi au grand public avec l'organisation des Journées mobilité sur les territoires de vie, avec Cap Au Nord Entreprendre et Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée, en 2014.

La perspective de la Métropole Aix Marseille Provence confirme l'importance des questions de mobilité et valide l'engagement de la Maison de l'Emploi sur cette thématique de développement.

Pour la Maison de l'Emploi de Marseille et la Centrale de mobilité, c'est Anne-Laure Nardone, Chargée de mission mobilité, qui assure le pilotage opérationnel du plan d'action en faveur de la mobilité.

Contact : alnardone@mdemarseille.fr

Dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité 2014, la Maison de l'Emploi de Marseille et ses partenaires¹ ont organisé, le 18 septembre, *La journée de mobilité : passons au vert !* Cette rencontre professionnelle – qui a fait suite à deux journées grand public organisées avec les Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée et Cap Au Nord Entreprendre – a offert une opportunité aux acteurs locaux institutionnels et privés de donner plus de visibilité à leurs actions, d'échanger et de chercher ensemble des réponses concrètes à cette problématique de mobilité devenue majeure.

A maints égards, l'accès à la mobilité est aujourd'hui un élément central du développement économique. Sur notre territoire en particulier, les obstacles aux déplacements, qu'ils soient urbains ou inter-urbains, impactent lourdement sur l'emploi et sur l'activité économique dans son ensemble. En repoussant plus loin les frontières de notre espace territorial au cadre métropolitain, la loi MAPAM² offre aux réflexions en cours une dimension géographique plus pertinente, mieux adaptée à notre espace économique.

Les freins à la mobilité sont nombreux et lourds de conséquences. Les modes de déplacements traditionnels ont, pour une part, atteint leur limite. Il est devenu impératif aux yeux de chacun d'imaginer de nouvelles solutions en réponse aux besoins urgents de la population, des demandeurs d'emplois, des salariés et des entreprises.

C'est la tâche à laquelle s'attèlent les acteurs publics, par voie réglementaire, à travers des politiques d'aménagement et des dispositifs d'accompagnement aux initiatives locales. Mais les investissements concernant les infrastructures lourdes prennent du temps, là où les demandeurs d'emploi et les entreprises ont besoin de réponses rapides. Les acteurs de l'emploi locaux y travaillent de façon concertée et se dotent d'outils d'accompagnement à la mobilité. De même, les

¹ Cap Au Nord Entreprendre, Association des entrepreneurs de l'Huveaune Vallée, Association des commerçants de Plan de Campagne, Valentine Vallée Verte, Grand Littoral, Conseil régional Provence Alpes côte d'Azur, Conseil général des Bouches du Rhône, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, Union européenne.

² Loi MAPAM ou MAPTAM : Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

entreprises s'organisent au sein de leurs groupements et initient des solutions de mobilité innovantes, accessibles et opérationnelles rapidement.

La journée mobilité est un temps qui permet aux sphères publiques et privées de se rencontrer, de chercher des réponses communes, d'exprimer leurs besoins et leurs moyens respectifs en définissant la complémentarité de leurs actions.



Décideurs publics et acteurs privés réunis pour la mobilité.

A / Les freins à la mobilité et leurs enjeux économiques

« Il y a beaucoup trop de cas dans lesquels une difficulté de transport, de déplacement, est un obstacle pour une recherche d'emploi. Beaucoup trop de cas aussi où l'éloignement, les difficultés des transports sont un problème pour les entreprises qui cherchent à pourvoir un ou plusieurs postes»³.

1. Freins psycho-sociaux

Dans notre territoire vaste et fragmenté, la problématique de mobilité est encore souvent synonyme de blocages psychologiques, culturels et sociétaux liés à la perception du périmètre de mobilité individuel ainsi qu'aux modes de déplacements envisagés par la population.

Le périmètre de vie se limite fréquemment au quartier.

Lors du cursus d'inscription à l'agence Pôle Emploi des Caillols, environ 75% des personnes accueillies déclarent chercher du travail autour de chez elles et n'envisagent pas des temps de déplacements supérieurs à vingt minutes. En outre, chez les adultes, la mobilité quotidienne constitue un frein dès lors qu'elle implique une réorganisation globale de vie.

Quant à l'utilisation de modes de transports dits « doux » ou « actifs », comme le vélo ou la trottinette par exemple, elle est encore très souvent mal perçue socialement, notamment dans le cadre professionnel et chez les jeunes, tout particulièrement dans les quartiers sensibles.

2. Freins économiques

La mobilité représente un coût qui constitue le principal frein aux déplacements, comme en témoignent les acteurs de l'emploi présents⁴ lors de cette *journée mobilité*.

S'il est indispensable de se déplacer pour l'éducation, la formation, pour la santé, les loisirs, la culture ou pour la citoyenneté, c'est aussi une nécessité pour l'emploi. Elle est devenue un facteur à part entière du profil de compétences d'un candidat.

Certains dispositifs ont été mis en place par les Collectivités, comme la tarification sociale de la Région ou la libre circulation des transports en commun de la RTM à laquelle contribue la Communauté urbaine MPM et le Conseil Général, et dont bénéficient certains demandeurs d'emploi, notamment les bénéficiaires du RSA.

Mais les jeunes en recherche d'emploi, qui constituent une population nombreuse, paupérisée et souvent sans ressource, n'ont pas accès à ces dispositifs. Or le coût de la mobilité est d'autant plus impactant que le budget est limité.

Par ailleurs, dans une ville comme Marseille où le niveau de salaire est bas, sachant par exemple qu'un salarié rémunéré au Smic⁵ consacre un quart de son salaire à sa mobilité lorsqu'il se déplace en voiture vers son lieu de travail, ce coût est une menace pour son maintien en emploi.

³ Cyril Robin-Champigneul, Chef de la représentation régionale de la Commission Européenne à Marseille.

⁴ Représentants du PLIE MPM Centre, de Pôle Emploi et de la Mission Locale de Marseille.

⁵ Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance qui s'élève à environ 1445 euros bruts/mois en 2014.

3. Freins techniques et structurels

Sur notre territoire où les bassins d'emploi et les zones d'activité sont souvent excentrés, dispersés, il est indispensable de dépasser ces blocages.

D'une part, une grande partie des offres d'emploi non qualifiées, qui répondent à une forte proportion des demandeurs d'emploi du territoire, se situe en périphérie. D'autre part, les zones d'activité se heurtent souvent à des insuffisances en terme de transport collectif qui accentuent les problèmes liés à la mobilité des salariés, des demandeurs d'emploi et des recruteurs.

La filière logistique par exemple, qui est une source majeure d'emplois, se situe pour une large part sur la zone de Miramas et Saint Martin de Crau, d'accès extrêmement problématique pour les Marseillais.

A Marseille aussi, sur la Vallée de l'Huveaune par exemple, l'insuffisance de voies d'accès et de transports en commun impacte les déplacements. Elle représente pourtant un bassin de l'emploi essentiel avec mille cinq cents entreprises, quinze mille emplois et seize mille demandeurs d'emploi. La Zone Nord avec ses soixante quinze mille salariés dont cinquante six mille du secteur privé est un pôle industriel et commercial de premier ordre. Cette zone est également en proie à une problématique de bipolarité sur les secteurs d'Arnavant et de l'Estaque qui souffrent d'accès et de connexions.

Les carences en matière d'infrastructures de transport collectif posent des problématiques communes à ces zones. Les gares SNCF, les stations de métro ou les arrêts de bus, quand ils sont présents, ne desservent pas directement les zones d'activités ou les entreprises elles-mêmes. Comment résoudre le problème du dernier kilomètre que les salariés doivent effectuer des stations jusqu'à leur lieu de travail ?

D'autre part, les horaires des transports collectifs ne sont pas toujours adaptés aux besoins des activités principales du territoire, dont les horaires sont souvent décalés avec de fortes amplitudes. S'agissant de la filière commerce, dont la journée commence parfois à cinq heures du matin, elle exige également des flexibilités horaires importantes. Le secteur de la santé, de l'action sociale et des services à la personne, très largement représenté sur le territoire, induit souvent des interventions multi sites pour lesquelles il faut concevoir une organisation du travail qui intègre les temps de trajet ainsi que des horaires de nuit. Les entreprises de restauration, particulièrement présentes à Plan de Campagne avec soixante seize points, ferment aux alentours de 23 heures. Enfin, les activités industrielles, qui constituent des volumes importants d'emploi, imposent des rythmes décalés en 2x8 ou en 3x8.

Il est donc impératif d'adapter l'offre de transports aux besoins des entreprises et des demandeurs d'emploi, en terme d'horaires mais aussi en terme de maillage cohérent qui permette la connexion des zones sud, nord et est.

B/ Solutions et perspectives : de la mobilité à la mobilité durable

1. Les limites du « tout voiture »

Insuffisance d'infrastructures et horaires inadaptés des transports collectifs expliquent en grande partie le recours à la voiture comme moyen de transport privilégié, avec pour conséquence directe une saturation des réseaux routiers, des temps de déplacement de plus en plus longs et une vitesse moyenne des bus parmi les plus basses de France.

D'après une étude de L'OCDE, entre Marseille et Aix-en-Provence la modalité de déplacement est équivalente à celle des grandes villes américaines comme Los Angeles et Denver, à 75% automobile⁶. Quant à Plan de Campagne, 94% des salariés y accèdent en voiture.

Les transports routiers, voiture, bus et poids lourds sont pour une grande partie responsables du niveau de pollution de l'air, des enjeux climatiques et de la dégradation du cadre de vie.

Le Marseillais moyen de trente ans a déjà perdu sept mois d'espérance de vie selon l'étude AFCOM de 2011 dans laquelle Marseille se situe en bas du classement. Quarante deux mille morts anticipées en France dues à la pollution atmosphérique et vingt à trente milliards de coût pour la nation⁷. La pollution atmosphérique se concrétise donc à travers des chiffres qui imposent aux autorités publiques de prendre des mesures.

Enfin, en France la première cause d'accidents mortels au travail, toutes activités confondues, est l'accident de voiture sur le trajet domicile travail.

Parallèlement et comme évoqué précédemment, par les coûts qu'elle induit, la voiture accentue les freins à la mobilité des salariés et des demandeurs d'emploi.

Autant de raisons qui justifient la mise en place de solutions alternatives à la voiture. Pour notre santé publique, bien sûr, mais aussi pour lever les freins à la mobilité et accompagner le développement économique du territoire.

2. Le cadre réglementaire, les PDE⁸ et leur rôle.

Dans ce contexte, l'État et ses partenaires ont à cœur, sous la pression de l'Union européenne aussi, de mettre en œuvre des réponses appropriées. Mais celles-ci prennent du temps puisqu'elles concernent majoritairement des investissements portant sur les infrastructures lourdes, par exemple le mode ferré.

Il convient donc de trouver des mesures organisationnelles aux effets plus rapides et qui contribuent à la cohérence des investissements d'aménagement du territoire.

Les contentieux européens sur le niveau d'émission de particules, pm2.5 pm2.10 ainsi que sur les sur les NOx⁹ condamnent l'État français à agir, notamment par le biais des Collectivités. Celles-ci sont tenues de mettre en œuvre les mesures prévues par la loi, comme le respect de la réglementation

⁶ Elsa Alexandre, CEREMA.

⁷ Jérôme Cicile, ADEME.

⁸ PDE, plans de déplacement d'entreprises ; PDIE, plans de déplacement inter entreprise pour les zones d'activité.

⁹ PM, Particulate Matter (en anglais) ou particules en suspension. Elles sont invisibles, inodores et constituent une menace pour la santé. Le NO2 (dioxyde d'azote) contribue également à la dégradation de la qualité de l'air.

Voir lien : [Code de l'environnement](#).

sur les PDE et les PDIE¹⁰, dont la maille se resserre puisqu'elle concerne aujourd'hui toutes les entreprises de plus de 250 salariés, contre 500 depuis le Plan de Protection de l'Atmosphère de 2007¹¹.

En permettant aux entreprises de connaître les origines géographiques de leurs salariés, les PDE et PDIE permettent d'identifier clairement les freins à la mobilité des salariés, inter et intra zones, ainsi que les solutions à mettre en œuvre pour y remédier. Certaines de ces solutions sont immédiates et simples d'application pour les entreprises, d'autres nécessitent l'intervention des pouvoirs publics et des AOT¹² s'il s'agit d'aménagements de voirie, d'aménagements de gares ou d'améliorations dans les transports collectifs.

A Plan de Campagne, par exemple, la réalisation d'un PDIE pour les entreprises a permis de mettre à jour une problématique bien plus large, celle du bien-fondé de la création d'un Pôle multimodal autour de sa gare. De même, elle a permis à la Communauté du Pays d'Aix de prendre le relais des PDIE, de créer une mission d'étude pour l'amélioration de la desserte et la mise en place de bus adaptés aux besoins des salariés.

La réalisation du PDIE par les entreprises de l'association des commerçants de Plan de Campagne a également permis de comprendre le refus des salariés à se déplacer à pied au sein de cette zone, en révélant l'absence de marquages piéton au sol, un éclairage insuffisant et un sentiment d'insécurité lié à des voies sales et mal entretenues. Ainsi, depuis deux ans, des actions simples ont pu être mises en œuvre par les acteurs économiques de la zone pour corriger ces insuffisances et encourager les salariés à utiliser les transports en commun et la marche à pied. Les marquages au sol ont pu être effectués, des lampadaires supplémentaires aménagés, et un système d'entretien de la zone a été organisé.

La réglementation en place a également pour objectif d'encourager la mobilité durable qui offre des solutions souvent peu coûteuses, immédiates et à la portée des entreprises.

3. La mobilité durable : une alternative économiquement adaptée à l'ensemble de problématiques posées.

« La mobilité durable est bonne pour l'environnement. Mais c'est aussi celle qui est bonne pour l'économie, et entre le tout voiture et le tout transport en commun il y a certainement un juste équilibre à trouver »¹³.

La mobilité durable apporte un certain nombre de réponses pratiques et accessibles aux problématiques posées.

Parmi les modes de transports durables on relève ceux qualifiés de modes « doux » ou « actifs », qui redonnent leur place au piéton ou au vélo. On note aussi le développement de la voiture « servicielle » à travers les concepts de covoiturage ou d'autopartage ou bien encore les encouragements à l'utilisation d'énergies durables grâce aux véhicules électriques.

La mobilité durable lève le frein économique que constitue l'automobile. Elle nécessite toutefois de dépasser les blocages psychologiques et culturels par le biais de la formation, de l'information et de la sensibilisation du public.

¹⁰ PDE, plans de déplacements d'entreprise ; PDIE, plans de déplacements inter-entreprises pour les zones d'activité.

¹¹ Voir lien document ADEME : « PDE, PDA, PDIE des outils au service de la mobilité durable ».

¹² AOT : autorités organisatrices des transports

¹³ Elsa Alexandre, CEREMA.

Les différents acteurs locaux de l'emploi s'y attèlent en accompagnant les demandeurs d'emploi, en orientant et en conseillant « leurs publics » vers des modes de déplacements adaptés à leur profil et à leur situation économique, grâce à des outils de plus en plus performants mis à leur disposition. A cet égard la Maison de l'Emploi de Marseille, avec ses partenaires, a permis la mise en place de la Centrale de Mobilité. Cet outil propose un diagnostic de mobilité puis une palette de solutions de déplacements qui tient compte de la complexité et de la diversité des situations de chacun. La création de la Centrale de Mobilité permet progressivement de sortir du « bricolage » évoqué par les acteurs de l'emploi au profit d'approches durables.

La Maison de l'emploi de Marseille met aussi à la disposition des entreprises, suite à leur demande, un « kit mobilité » qui les aide dans la réalisation de leur PDIE et dans la mise en place de solutions alternatives aux modes de déplacement proposés à leurs salariés.

De leur côté, les entreprises ont identifié la mobilité durable comme porteuse de solutions accessibles et d'exécution rapide pour lever les obstacles à la mobilité de leurs salariés et faciliter le recrutement.

En mutualisant leurs ressources et leurs expériences, elles se donnent les moyens d'agir, de mettre en place des solutions concrètes mais aussi d'interpeler les pouvoirs publics et les AOT si nécessaire.

Il semble aujourd'hui admis par tous les acteurs que les zones d'emploi, les zones d'activités, les zones commerciales, les lieux de vie doivent être adaptés à tous les modes de déplacement, pour être mieux accessibles.

Si le vélo et la marche à pied ont une pertinence totale dans les centres villes et sur la courte distance en ville, la voiture garde tout son sens et toute sa place. Dès lors que son taux d'occupation est supérieur à deux, les émissions de carbone et de polluants locaux sont divisées d'autant, les coûts sont partagés, la circulation et le taux de rotation s'en trouvent améliorés.

Ainsi, la mobilité durable combine un cadre de solutions rapides, peu onéreuses et accessibles aux entreprises et la mise en place d'infrastructures lourdes, adaptées aux besoins et enjeux environnementaux, mais qui elles prennent plus de temps.



PARTIE 2 - LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE

« Pour l'entreprise, le temps des réponses n'est pas le même que celui des Collectivités »¹⁴.

Les initiatives privées aussi nombreuses, innovantes et structurées soient elles, restent tributaires de la volonté et de l'orientation des politiques locales de mobilité, des dispositifs d'accompagnement ainsi que des politiques d'aménagement du territoire.

L'ensemble des Collectivités affiche une véritable volonté d'accompagner les acteurs économiques dans les problématiques de mobilité qu'elles rencontrent.

D'une part, les Collectivités encouragent la mobilité durable grâce à des aides techniques et financières aux entreprises et à l'emploi, et tentent de lever les freins liés au coût des transports à travers des politiques tarifaires adaptées aux ressources des usagers. D'autre part, la multiplication des projets d'aménagements témoigne d'une volonté d'améliorer le trafic routier, de réduire les engorgements, de mettre en place un maillage entre les zones et d'en faciliter l'accès, mais aussi d'adapter l'offre de transports collectifs aux besoins de la population.

Les regroupements d'entreprises dans les zones d'activités stratégiques permettent d'accélérer et de dynamiser ce processus par des actions de terrain concrètes qui permettent de gagner du temps sur les projets d'aménagements institutionnels de long terme.

Il devient évident que les actions des uns et des autres, qui sont bien réelles, ne peuvent s'inscrire que dans une complémentarité entre la sphère publique et privée. Cette complémentarité semble être la garantie d'efficacité des actions menées sur l'ensemble du territoire mais aussi de cohérence des grands projets d'aménagement.

A/ Les grands chantiers d'aménagement local et les actions publiques en faveur de la mobilité durable.

« Le transport, la mobilité, le déplacement, sont les enjeux stratégiques de l'avenir de Marseille, de la Communauté urbaine, voire de l'agglomération, pour les dix ou quinze années à venir (...). Mais aujourd'hui Marseille ne peut plus se réfléchir seule, elle doit se transférer dans le cadre de la Métropole»¹⁵.

1. Les Infrastructures routières et les projets d'inter-modalité.

Le volume de déplacements pendulaires¹⁶, particulièrement important entre Marseille et les villes périphériques, donne toute sa pertinence à l'élargissement du territoire métropolitain prévu par la loi de décentralisation et par le contrat de plan État-Région.

Les grands chantiers d'amélioration du réseau routier se multiplient et s'accroissent sur l'ensemble du territoire.

¹⁴ Jérôme Cicile, ADEME.

¹⁵ Robert Assante, Vice Président de la Communauté urbaine MPM, délégué aux transports, à la mobilité durable, au stationnement et aux parkings.

¹⁶ Déplacements pendulaires : appelés aussi migration ou mobilité pendulaire. Déplacements quotidiens de la population des grands centres urbains entre les lieux de domicile et les lieux de travail ou de scolarité.

La L2, dont la mise en service est prévue au plus tard en 2017 et dont la première phase sera bientôt inaugurée, permettra de relier la Pointe Rouge à Saint Loup et de faciliter les passages entre les autoroutes du nord et de l'est ; la D4d quant à elle devrait permettre de relier directement Allauch à Saint Menet, à l'entrée de l'autoroute, avec un réaménagement des sorties d'autoroute en cours de réflexion.

La dimension stratégique de la gare enterrée de Saint Charles, pour laquelle deux milliards et demi d'euros sont prévus d'être investis, constitue un enjeu majeur. Devenue traversante, la gare Saint Charles offrira des possibilités considérables d'amélioration des transports inter urbains et d'accroissement des rotations.

Dans un horizon plus proche, l'inauguration de la halte ferroviaire de la Barrasse, avec, à plus long terme, le projet d'un pôle multimodal, annonce le désenclavement de la Vallée de l'Huveaune pour laquelle un schéma directeur a été décidé par la Communauté urbaine et la Région et un comité de pilotage devrait bientôt se mettre en place.



Robert Assante, Vice-Président
Marseille Provence Métropole

S'agissant des transports collectifs, les améliorations en cours devraient contribuer à augmenter les taux de rotation et amorcer le maillage entre les différents secteurs de Marseille et de sa métropole.

A cet effet, un des dossiers prioritaires de MPM est le prolongement du tramway d'Aubagne jusqu'à la Penne-sur-Huveaune et de la Penne-sur-Huveaune jusqu'à Marseille, avec une rupture de charge prévue sur le futur pôle multimodal de la Barasse.

La Communauté urbaine prévoit également la mise en place de bus en site propre pour réduire sensiblement le trafic parasite de surface à l'intérieur des zones, ce que permettra également le projet de Linéa, la ligne qui rejoindra Château Gombert aux quartiers nord. De même une station de métro dans la vallée de l'Huveaune devrait permettre de désengorger la zone.

2. Les actions en faveur de la mobilité durable.

Si une politique de stationnement constitue l'un des leviers pour redonner sa place au piéton et au vélo à proximité des centres villes, la mobilité durable dans toutes ses dimensions occupe désormais une place importante dans le travail des Collectivités.

A ce titre, la limitation de vitesse à 90 Km/h sur les accès autoroutiers de Marseille mise en place il y a deux ans a sensiblement contribué à réduire les émissions toxiques.

Mais il existe surtout des dispositifs financiers et techniques pour participer à l'élaboration de PDIE et de systèmes de prises en charge comme le covoiturage.

MPM déploie actuellement un programme de recharges gratuites pour les véhicules électriques à l'instar de celui qui a été mis en place avec Kedge¹⁷, et propose la réalisation de stations de recharge intégralement financées aux zones qui en font la demande.

¹⁷ Kedge Business School sur le campus de Luminy encourage activement la mobilité durable de ses étudiants (covoiturage, transports en commun, véhicules électriques, vélo).

Aujourd'hui tout aménagement de voirie est conçu pour améliorer le trafic des véhicules (voitures, poids lourds et transports en commun), mais prévoit aussi systématiquement l'accès aux modes actifs et durables, par la réalisation de voies cyclables ou de stations de recharge électriques.

Enfin, il faut mentionner les initiatives comme la plateforme interactive pacamobilite.fr mise en place par la Région qui met à disposition du grand public des informations pratiques sur les différents modes de déplacements durables disponibles en PACA.

Mais « l'ensemble des collectivités publiques a généralement beaucoup de mal à se déployer sur un territoire aussi vaste et à répondre à l'ensemble des problématiques. Même si elles les ont identifiées comme étant fondamentales »¹⁸. La Communauté urbaine par exemple, en cette période de début de mandat et de positionnement politique, sollicite les projets d'éco mobilité concrets et aboutis qu'elle serait à même d'accompagner grâce aux moyens techniques et financiers dont elle dispose.

Conjointement à ces actions menées par la sphère publique, les entreprises, pour qui le temps presse, mettent en place des initiatives pour résoudre à court terme leurs problématiques de mobilité et accélérer le mouvement vers une éco mobilité plus généralisée.

A l'image des Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée, de Cap Au Nord Entreprendre et de l'Association des Commerçants de Plan de Campagne, les entreprises se regroupent par zone d'activité stratégique pour solutionner les obstacles aux déplacements de leurs salariés, tenter d'enrayer l'hémorragie d'emplois et les délocalisations des entreprises de leur zone d'activité.

L'un des projets emblématiques porté par les entreprises est *Nord We Go*, initié par Cap Au Nord Entreprendre. Il est une réponse précise à la question du « dernier kilomètre » et offrira à terme un palette large et diversifiée de services aux entreprises et à leurs collaborateurs. Il constitue un exemple d'éco mobilité des plus aboutis, mis en œuvre sur notre territoire. Les Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée et l'Association des Commerçants de Plan de Campagne sont elles aussi porteuses de projets qui ont pour objectif commun d'améliorer l'accès et la mobilité vers et au sein de leurs zones d'activités en attendant la réalisation d'infrastructures adaptées.

B/ Les innovations privées dans les zones d'activités stratégiques.

« *Nord We Go* tente d'apporter une réponse globale à très court terme sur cette problématique essentielle de mobilité »¹⁹.

1. Cap Au Nord Entreprendre et le projet *Nord We Go*.

Nord We Go a été conçu à l'initiative de l'association d'entreprises du nord de Marseille, Cap Au Nord Entreprendre. Il est issu directement de l'élaboration du PDIE piloté par Cap Au Nord Entreprendre. Le projet, qui a terme est censé s'autofinancer, a fait appel à des fonds d'amorçage relativement faibles et pour l'essentiel financés par des cotisations d'entreprises.

Il s'agit de la volonté d'approcher la problématique de la mobilité sous plusieurs angles.

En réponse au problème du dernier kilomètre, un système de navettes est mis en place avec les opérateurs locaux du transport afin d'amener les salariés de la station Bougainville, puis de Capitaine Gèze, directement jusqu'à leur lieu de travail.

¹⁸ Stéphane Marcie, Directeur du service environnement à la Communauté urbaine.

¹⁹ Samir Tiguilt, Cap Au Nord Entreprendre.

Par ailleurs, parce que sur ce territoire nord les familles monoparentales sont sur représentées, *Nord We Go* a négocié avec les crèches alentours des tarifs préférentiels. Les salariés issus de ce territoire bénéficient jusqu'à 70 % de réduction sur ces crèches, réparties sur l'ensemble de la zone nord. *Nord We Go* tente également de préparer l'avenir et travaille en partenariat avec la Communauté urbaine à l'installation de bornes électriques pour positionner des véhicules en autopartage sur le nord de Marseille.

Le projet sera déployé dans sa phase expérimentale en janvier 2015 et évoluera encore une année avant le lancement de sa version finale.

Nord We Go c'est avant tout une tentative de maintenir un réel dynamisme sur un territoire qui représente un bassin d'activité et d'emploi majeur et que les entreprises sont tentées de quitter essentiellement en raison des problématiques de mobilité.

2. Une dynamique généralisée à l'ensemble des zones d'activités du territoire.

A l'instar de Cap Au Nord Entreprendre, les Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée tentent aussi de trouver des réponses efficaces et accessibles aux problèmes de mobilité.

La mise à disposition de voitures électriques Twizy²⁰ et de bornes de recharge à destination des salariés, la mise en place de dispositifs de covoiturage ou la réalisation d'une plaquette d'information pratique sur les modes de transport de la zone, adressée à l'ensemble des salariés du territoire, ne sont que des exemples parmi l'ensemble des actions menées pour répondre aux problématiques de mobilité de leur secteur.

PDIE, géolocalisation des salariés, utilisation du « kit mobilité »²¹, problématique du dernier kilomètre et des freins liés à la mobilité, opérations de sensibilisation du grand public et des acteurs professionnels... Les zones d'activités et les zones commerciales s'emploient à mettre en œuvre toutes les mesures qui leur sont accessibles pour trouver des solutions urgentes à la mobilité.



Laurence Fontaine, Directrice Maison de l'Emploi de Marseille, Gérard Rathery, Cap Au Nord Entreprendre, Thomas Chavanne, Commerçants Plan de Campagne, Claude Robert, Président Entrepreneurs Huveaune Vallée.

²⁰ Twizy : petit modèle électrique – deux places – de chez Renault.

²¹ « Le kit mobilité » est un outil qui présente l'ensemble des moyens et services à disposition des entreprises pour améliorer la mobilité de leurs salariés, de leurs fournisseurs et clients comme des futurs collaborateurs. Le Kit est complémentaire de la Centrale de Mobilité de Marseille. Il a été créé par la MDEM avec la participation d'un groupe d'entreprises.

Conclusion

A l'évidence, seule la conjonction des volontés et des actions, la concertation entre la sphère publique et les acteurs du terrain permettra de résoudre de façon pérenne les freins à la mobilité qui handicapent le développement de notre territoire. Un mouvement qui semble désormais bien amorcé et que tous les acteurs locaux ont visiblement à cœur d'entretenir. *La journée mobilité* de la Maison de l'Emploi de Marseille est un carrefour pour tous les acteurs.



Gérard Rathery, Cap Au Nord Entreprendre et Dominique Tian, député des Bouches du Rhône et Premier adjoint au Maire de Marseille.



Jean-Yves Petit, Vice Président Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur, Délégué aux transports et à l'éco mobilité, Elsa Alexandre, CEREMA, Jérôme Cicile, ADEME.



Laurence Fontaine, directrice Maison de l'Emploi de Marseille, Jean-Michel Pument, Chargé de mission mobilité Mission Locale de Marseille, Marie-Christine Vuillat, Responsable d'équipe Agence Les Caillols Pôle emploi, Danielle Rossi, Chargée de projets Direction territoriale Pôle emploi, Jean-Christophe Barusseau, Directeur PLIE MPM Centre.

RESTITUTION TRAVAUX ATELIER

Trois ateliers de travail étaient prévus l'après-midi, reprenant les thèmes des tables rondes de la séance plénière et destinés à les approfondir.

Afin de permettre à l'ensemble des participants de contribuer aux trois thématiques, mais aussi pour favoriser un dialogue le plus large possible, il a été convenu de ne constituer qu'un seul groupe de travail.

Il a réuni, pour l'essentiel, des techniciens de l'emploi et de la mobilité, des entreprises et des praticiens de la mobilité.

En dépit des prévisions, un incident technique a empêché l'enregistrement des échanges. Il n'est donc possible de proposer ni une retranscription exhaustive, ni une synthèse complète mais un rappel d'éléments évoqués et partagés.

Les échanges se sont structurés autour du questionnaire proposé par la Maison de l'Emploi de Marseille lors des deux journées mobilité grand public montées avec Cap Au Nord Entreprendre et Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée.

- Il a longuement été question de l'autopartage, système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus informel, met à la disposition de « clients » ou membres du service un ou plusieurs véhicules.

Il a été notamment évoqué le développement de pratiques qui utilisent l'autopartage pour les déplacements professionnels et une utilisation personnelle en soirée et week end.

Jusqu'à présent limité aux centres urbains, tous les acteurs présents constatent une montée en puissance de l'autopartage entre particuliers en zones périurbaines voire rurales.

- Le développement du covoiturage doit beaucoup à l'Internet. Mais il repose aussi sur des initiatives locales portées par des Collectivités ou des associations et des entreprises qui installent des points de regroupement, des abris d'attente aménagés, par exemple les initiatives suisses ou du Résopouce dans le Tarn et Garonne ont été présentées.

- Afin de favoriser les déplacements en transports en commun, il a été rappelé par le représentant de la Région que les employeurs pouvaient rembourser plus de 50% d'un abonnement de transport.

- Sur la question des pollutions, sans contester le fait que l'utilisateur de vélo est moins soumis aux pollutions que l'automobiliste, le représentant de l'ADEME précise que les pollutions auxquelles est soumis l'automobiliste sont variables ; de même, les piétons, notamment enfants, sont eux aussi confrontés à des pollutions parfois très importantes.

- Elsa Alexandre, du CEREMA, apporte des précisions et des exemples sur le management de la mobilité.

Cette démarche novatrice « promeut des comportements de mobilité plus durables et mieux adaptés à chaque déplacement que le recours systématique à la voiture personnelle utilisée de manière individuelle (« autosolisme »). Cf. fiche CEREMA jointe.

Annexe

Le management de la mobilité, CEREMA, Collection Références, Septembre 2014

