



Annexe au cahier d'acteur



Synthèse des « ateliers entreprises » organisés en CCI

www.cci.fr -  @ccifrance @CCI_DD @CCITerritoires

PROPOSITIONS ISSUES D'ATELIERS ENTREPRISES ORGANISES PAR 5 CCI

Dans le prolongement des ateliers territoriaux organisés par les préfets, 5 CCI ont organisé des « Ateliers entreprises » sur leur territoire :

1. La CCI Auvergne-Rhône-Alpes le 8 novembre 2017 à Lyon
2. La CCI Deux-Sèvres le 9 novembre 2017 à Niort
3. La CCI Nice Côte d'Azur le 14 novembre 2017 à Nice
4. La CCI Rouen Métropole le 14 novembre 2017 à Rouen
5. La CCI Pays d'Arles le 15 novembre 2017 à Arles

Les propositions formulées lors de ces ateliers ont été transmises au cabinet de Madame la Ministre chargée des transports.

Vous trouverez ci-dessous la synthèse détaillée de ces propositions et des échanges issus de ces ateliers.

Assises Nationales de la Mobilité

Retours sur l'atelier territorial de consultation « entreprises » organisé le 8 novembre 2017 à Lyon par la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

Le Gouvernement a lancé en septembre une grande concertation dénommée « Assises Nationales de la Mobilité » pour identifier les attentes prioritaires du pays en matière de transport et préparer la loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au Parlement début 2018.

Cette concertation repose en particulier sur l'organisation par l'Etat d'**ateliers territoriaux** associant les différents acteurs de la société : élus, experts, citoyens, entreprises... En région Auvergne-Rhône-Alpes, trois ateliers ont ainsi été organisés à Aurillac, Annecy et Lyon.

La question des déplacements des personnes et des biens est un enjeu fondamental pour les entreprises. C'est pourquoi la CCI de région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ensemble des CCI de la région ont pris l'initiative d'organiser elles-mêmes un atelier de débat consacré aux besoins spécifiques des entreprises en matière de mobilité.

Cet atelier s'est déroulé le 8 novembre 2017 dans les locaux de la Chambre régionale à Lyon. Il a associé une trentaine de chefs d'entreprise globalement représentatifs de l'ensemble du tissu économique régional, tant par la diversité de leurs origines géographiques que par la diversité de leurs secteurs d'activités.

Dans les jours qui ont suivi l'atelier, les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes ont également reçu les témoignages de divers chefs d'entreprise qui n'avaient pu être présents le 8 novembre mais qui tenaient à s'exprimer sur ce sujet des transports.

Le présent document est un recueil des principales observations, attentes et propositions mises en avant lors de cet atelier « entreprises » du 8 novembre. En les portant largement à connaissance, les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes souhaitent ainsi contribuer utilement aux Assises de la Mobilité et faire écho aux nombreux besoins que les entreprises expriment et qu'elles jugent aujourd'hui insuffisamment connus et pris en compte.

La qualité des services de transport, un facteur de compétitivité essentiel pour l'ensemble des entreprises

Avant de s'exprimer sur les 6 thèmes de débat prévus par les Assises de la Mobilité, les chefs d'entreprise ont souhaité témoigner de manière générale sur l'importance globale des services de transport dans la stratégie et le fonctionnement quotidien de leurs sociétés. Ont notamment été soulignés les points suivants :

- **Les enjeux de transport ne se concentrent pas sur une seule catégorie d'entreprises ou un seul type de mobilité ; ils concernent l'ensemble de l'économie et l'ensemble des déplacements, des échanges internationaux aux déplacements de très courte distance.**
Les industriels mettent notamment en avant les enjeux de transport de fret. Les commerçants soulignent l'importance de l'accessibilité aux centres villes. Les entreprises exportatrices témoignent de leur sensibilité à la qualité et au prix des transports internationaux. Les chefs d'entreprise du tourisme observent combien le développement de leur secteur est lié aux conditions de déplacement proposées à leur clientèle, tant pour la venue en région que pour les déplacements internes, y compris parfois pour les derniers kilomètres (accès aux stations de ski par exemple). Toutes les entreprises relèvent les enjeux relatifs à la mobilité de leur personnel ou de leurs cadres. Les sociétés engagées dans la structuration de clusters ou de filières soulignent l'importance de la mobilité. Les chefs d'entreprise les plus concernés par le développement des fonctions supérieures tertiaires – formation, événementiel et autres – relèvent l'impact déterminant des services de transport sur le rayonnement de la région... etc.
- **Les tendances lourdes d'évolution de l'économie - développement des échanges internationaux, avènement du commerce électronique et des ventes omni-canal, exigences de la clientèle en termes de rapidité et de diversité des produits - ne font que renforcer l'importance du transport et la sensibilité des entreprises à la qualité des services offerts.**
- **Les entreprises sont particulièrement sensibles à la fiabilité des services de transport. Les retards, les perturbations et a fortiori les blocages des services ou des infrastructures pèsent lourdement sur l'organisation des entreprises et leur rentabilité.**
- **Pour de nombreux produits, les coûts de transport et de logistique constituent une part importante du prix de revient.** Le coût et la qualité des services de transport sont donc un élément essentiel de la compétitivité des entreprises, notamment celles de l'industrie et de la distribution.
- **Les professionnels relèvent qu'avec les ressources humaines et la formation, la qualité de l'accessibilité d'un territoire est le premier facteur de localisation des entreprises** (ou de maintien ou de développement des entreprises déjà installées), qu'il s'agisse de l'accessibilité physique par les différents modes de transport ou de l'accessibilité numérique. **La qualité de la connectivité numérique est en effet aujourd'hui essentielle à la compétitivité des entreprises.**

- **Beaucoup de chefs d'entreprise disent avoir des difficultés à recruter du personnel. Ils constatent que dans de nombreux cas ces difficultés s'expliquent ou sont exacerbées par l'insuffisante qualité de la desserte qui décourage de potentiels salariés.** Phénomène lié, les entreprises souffrent de taux de turn-over et d'absentéisme importants.
Ce problème de recrutement semble s'accroître. Il est particulièrement aigu pour les territoires non desservis par les transports collectifs et pour les entreprises devant faire appel à un recrutement saisonnier.
L'importance du phénomène dont témoignent les chefs d'entreprise fait écho aux données de cadrage statistique mises en avant au niveau national : deux personnes sur trois ayant un emploi quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler ; la moitié de ces « navetteurs » résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail et cette distance tend à s'allonger.
- De manière générale, les responsables d'entreprise regrettent le **déséquilibre entre l'attention portée par les citoyens et les Pouvoirs Publics au transport de voyageurs et celle accordée au transport de fret.** Le transport de marchandises est également fondamental pour le bon fonctionnement de la société et de l'économie ; et il mérite le déploiement de politiques publiques ambitieuses, tant pour les échanges de longue distance que pour les échanges de proximité, y compris pour la logistique du « dernier kilomètre » en milieu urbain. La méconnaissance des enjeux liés à la circulation des marchandises conduit même parfois dans des cas extrêmes à des positions irrationnelles, comme la volonté exprimée par certaines communes d'interdire la circulation des poids lourds sur des axes desservant pourtant des sites industriels ou de distribution
- Les chefs d'entreprise relèvent que **la fonction transport et logistique est en tant que telle une composante majeure de l'économie.** 13 % des recrutements en région sont faits par le secteur.
- Les responsables économiques régionaux soulignent que **les enjeux de mobilité** sont forts en tout point du territoire national, mais qu'ils **prennent un relief tout particulier en Auvergne-Rhône-Alpes**, compte tenu des caractéristiques de la région : position géographique au cœur de grands flux d'échanges européens, région frontalière, importance des secteurs économiques de l'industrie, du tourisme et de la logistique, nécessité de cimenter la nouvelle région par l'amélioration des échanges Est-Ouest, reliefs de haute et moyenne montagnes sur une large partie du territoire, présence de nombreux bassins de vie souffrant d'enclavement, affirmation de plusieurs métropoles concentrant des fonctions de services internationales, fortes coopérations interentreprises et interuniversitaires se développant dans une logique de réseau entre différents pôles urbains et territoires de la région... etc.

Ils ont dit...

« Je souhaite que les projets devant conduire à une meilleure mobilité sur l'ensemble de l'agglomération grenobloise puissent être menés à bien.

L'impact est d'une importance capitale. Les ralentissements et les retards de livraison sont source de désorganisations perpétuelles pour le magasin.

Les équipes sont prévues par des plannings qui doivent être, pour des raisons réglementaires, affichés au moins 15 jours avant la prise de poste. Cette information est obligatoire et fait l'objet de vérification par l'inspection du travail. Les retards de livraison sont de plus en plus fréquents, ce qui nous oblige à bouleverser notre mode de travail. Les réceptions tardives désorganisent l'ensemble des plannings prévus et nous obligent à une mise en rayon durant les heures d'ouverture. Ces situations créent un climat social difficile compte tenu de la difficulté de gestion du temps de travail des collaborateurs.

Il est clair qu'une meilleure régulation du trafic routier permettrait de lever des difficultés qui ne devraient pas être inscrites à l'agenda du responsable de site. »

*Louis SIMONE, Directeur
S.A.S. SOPLANADE (Intermarché) à Grenoble*

Ils ont dit...

« Mes activités de prestataire de services en études de marché et marketing appliqué me conduisent à me déplacer régulièrement, dans un rayon de 300 à 400 km autour de Clermont-Ferrand, notamment vers le Nord, en direction de Bourges, Orléans et Paris, mais également en région Auvergne-Rhône-Alpes, notamment à Lyon. Passant beaucoup de temps dans les transports, je privilégie autant que possible le train pour pouvoir concilier travail et temps de trajet. Mais force est de constater que le recours à cette solution reste encore bien limité : non fiabilité des horaires, faible confort des rames (secousses), absence de connexion Internet et temps de trajets rédhibitoires notamment entre Clermont et Lyon, m'obligent à prendre ma voiture la plupart du temps avec pour conséquence des frais supplémentaires pour mon entreprise, des coûts pour l'environnement (augmentation des émissions de GES, ...), sans parler de la fatigue et des risques d'accident. »

*Bernard DERNE, Gérant
Projective Groupe, Clermont-Ferrand*

Ils ont dit...

« Groupe norvégien basé à Oslo, UMS est un des leaders mondiaux dans les Systèmes d'Alerte à la Population. Pour créer notre filiale française en 2017, nous avons choisi de nous installer dans l'Ain. Nous avons besoin d'être au sein d'un environnement favorable à notre développement. La Plaine de l'Ain est un atout stratégique et géographique qui répond parfaitement aux besoins de proximité vers les zones à fort potentiel de croissance pour notre société. De plus, la proximité immédiate de l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry est un atout supplémentaire important dans le cadre nos déplacements. »

*Alain Buffet, Sales Manager
Unified Messaging Systems France SAS, Saint-Vulbas (01)*

Thème n°1 des Assises :

Des mobilités plus propres : réduire l'empreinte environnementale

Pour le transport, comme pour l'ensemble des fonctions nécessaires à la bonne marche de l'économie, **les chefs d'entreprise partagent l'objectif global d'aller vers des modes de fonctionnement « plus propres »**, souvent par conviction personnelle et, dans tous les cas, pour répondre aux demandes de leurs clients, de leurs salariés et de leurs divers partenaires. **Ils développent des actions en ce sens, tout en soulignant les difficultés qui peuvent exister dans certains domaines pour concilier exigences environnementales et exigences de compétitivité.**

Lors des débats, les points suivants ont notamment été mis en avant :

- **La mobilité « la plus propre » est bien entendu celle que l'on ne génère pas. S'il est illusoire de limiter de manière drastique la mobilité, certains déplacements pourraient être évités**, par exemple en organisant **le télé travail** dans des conditions économiques, techniques et sociales acceptables pour les entreprises et leurs salariés ainsi que pour les indépendants ou en favorisant **la création d'espaces de coworking (Fab labs et autres) dans des villes, petites ou moyennes**, afin d'éviter à certains professionnels de venir travailler quotidiennement dans les grandes agglomérations pour y trouver les services dont ils ont besoin. Autre exemple, le **développement des services marchands et non marchands sur les zones d'activités** pourrait limiter les migrations des salariés à la pause méridienne.

- Afin de répondre aux objectifs de réduction d'émissions de polluants, il est nécessaire d'**accompagner les usagers au changement de leurs pratiques de mobilité**. Cela doit passer par des **aménagement de l'espace, des dispositifs d'information et de sensibilisation et le développement de l'offre en transports en commun**. Le **covoiturage** en particulier doit être encouragé, notamment en étudiant une réduction sur les frais de péage ou en faisant émerger et en animant des communautés d'usagers de covoiturage. Pour ce faire, et au-delà du seul covoiturage, **les plans de mobilité entreprises (PDE et PDIE)** sont un outil pertinent. Ils permettent de provoquer des changements dans les habitudes de déplacement des salariés, en partant très concrètement de leurs usages. Il est essentiel d'agir en concertation avec les entreprises, les associations et clubs les représentant pour trouver les solutions adaptées aux spécificités des activités et des territoires. Les CCI sont engagées dans le soutien à divers PDE/PDIE. Elles observent néanmoins que la mise en place de tels plans n'est pas adaptée à toutes les situations et demande une forte mobilisation dans la durée, les changements d'habitude n'étant pas toujours pérennes.

- Les chefs d'entreprise soulignent **l'intérêt des démarches permettant de diminuer la consommation de gazole des poids lourds ou des bus ou d'optimiser les chargements ou les tournées de livraison des camions**. Ces démarches – comme le label ou la charte CO2 dans laquelle sont investis les professionnels du transport et les CCI – doivent être encouragées et soutenues. **Le renouvellement des flottes des entreprises vers des véhicules moins polluants doit aussi être encouragé**.
 Lors de l'atelier, des professionnels ont manifesté leur regret que les Pouvoirs Publics, à travers leurs **marchés publics**, ne donnent pas un avantage aux entreprises qui s'engagent dans ces actions.

- **Les chefs d'entreprise sont favorables au déploiement du carburant gaz (GNV) et à l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité alternatives aux énergies fossiles**. Il convient de donner l'opportunité à des entreprises innovantes d'expérimenter, à l'échelle d'un parc d'activité ou d'un centre-ville, de nouvelles solutions pour se déplacer (véhicules à hydrogène, véhicules autonomes...).

- **L'intérêt écologique du transport par câble a été souligné**. En milieu urbain, il permet de s'affranchir du relief et de la circulation routière tout en libérant de l'emprise au sol. En milieu montagnard, il permet de connecter les stations de sports d'hiver aux gares et villes situées dans les vallées, au bénéfice des touristes et des salariés mais aussi des livraisons.

- Les chefs d'entreprise, notamment ceux situés dans les grandes métropoles et les vallées alpines, ont attiré l'attention sur la **nécessité de mieux prévenir et mieux gérer les épisodes de pics de pollution de l'air**, en évitant au maximum de pénaliser les échanges économiques. Cela passe notamment par un encouragement particulier au développement de mobilités « plus propres » dans les sites sensibles. Pour les limitations de circulation des camions en fonction de leur motorisation, les professionnels soulignent la nécessité de disposer d'une information rapide et demandent, pour pouvoir s'adapter, à ce que **les mêmes référentiels soient appliqués sur tout le territoire**.

- Les chefs d'entreprise observent que **la réalisation de nouvelles infrastructures ou de nouveaux équipements de transport répond dans bien des cas à des enjeux environnementaux, ne serait-ce qu'en limitant la congestion ou en permettant d'organiser des chaînes multimodales**. Ils ont notamment fait remarquer :

- **Pour les centres logistiques urbains** : la préservation des sites logistiques existants et l'inscription aux PLU d'espaces pour des installations nouvelles en centre-ville est une mesure essentielle pour conserver une activité logistique au plus près du tissu urbain dense et éviter ainsi d'allonger les tournées. Cette planification du territoire préservant une mixité fonctionnelle conduira à améliorer la performance des entreprises du transport et de la logistique et à préserver la qualité de l'air. Des réflexions sont également à mener entre Collectivités et acteurs privés, notamment les exploitants de parcs automobiles, sur la mise en place de solutions mutualisant stationnement et livraisons (espace de stockage, retrait de colis...).
- **Pour les infrastructures nouvelles, notamment routières** : les questions environnementales concernent moins l'équipement lui-même que les véhicules l'empruntant demain. Ceux-ci doivent évoluer vers d'autres formes : électrique, hydrogène, autonome... Des infrastructures pour les accueillir font donc sens. L'A45 par exemple intégrera des technologies permettant aux voitures autonomes de fonctionner et des enrobées captant les molécules d'azote. Ce qui renvoie au thème numéro 2 de l'innovation dans les transports.

Ils ont dit...

« Mon commerce est situé au cœur du quartier historique de Clermont-Ferrand. Si mes clients, habitués et touristes, viennent assez facilement à pieds, au gré d'une promenade, il est beaucoup plus difficile d'accéder au magasin en voiture ce qui pose de vrais problèmes pour récupérer les objets achetés, surtout lorsqu'ils sont imposants (meubles...). Les approvisionnements du magasin en camion sur des voies semi piétonnes, en sens unique, posent également des problèmes de nuisances au voisinage dans un quartier protégé. Arriver à conjuguer besoins des clients et mobilité durable, avec des véhicules propres et adaptés au centre-ville est un enjeu majeur pour les commerces. »

*Marie-Claire DUFOUR, gérante,
Envie d'Intérieur, commerce de décoration d'intérieur et de linge de
maison, Clermont-Ferrand*

Des mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique

Sans cesse en recherche d'innovation pour assurer le développement et souvent même la pérennité de leur activité, les chefs d'entreprise ne peuvent que soutenir l'idée d'accélérer les innovations, numériques et autres, dans le domaine du transport. Ils ont tenu à faire diverses observations et propositions sur ce sujet, et notamment :

- En matière de connectivité et d'innovation, les chefs d'entreprise tiennent tout d'abord à rappeler que **l'ensemble du territoire, sans exception, doit être couvert par le très haut débit**. Les attentes des entreprises en la matière sont très fortes ; toutes, même celles exerçant dans des secteurs traditionnels, ont besoin aujourd'hui d'être très bien connectées, ne serait-ce que pour leur promotion et leurs circuits de vente.
- Les chefs d'entreprise sont favorables au **déploiement d'applications agrégeant l'offre de mobilité de tous les opérateurs de transport collectif** (y compris les opérateurs individuels avec le covoiturage) **sous des formes pratiques grâce à des solutions digitales innovantes**. Tous les territoires, notamment les plus ruraux, n'ont pas les moyens financiers et d'ingénierie pour expérimenter et mettre en place des services innovants et **des politiques nationales et régionales de soutien et d'incitation doivent être probablement définies**.
- **L'innovation doit permettre le développement de nouveaux modes de transport « secondaires »** qui renforceront utilement la palette multimodale de services mis à disposition des usagers et des entreprises. Les professionnels ont ainsi souligné l'intérêt qu'ils portent à des expérimentations puis à un développement possible de la **livraison par drones**, de la **circulation de TGV fret (projet Lyon Carex)** ou de l'adaptation des pistes cyclables pour développer l'usage des **vélos cargo** pour la livraison sur des courtes distances en milieu urbain dense.
- Des chefs d'entreprise, notamment localisés dans des bassins d'emploi excentrés, militent pour le **développement de centres de visioconférence** facilement accessibles aux entreprises.
- Les entreprises observent que **les nouvelles technologies dans les transports, outre les avantages qu'elles présentent en termes de sécurité, d'environnement ou de compétitivité, sont également une opportunité à saisir pour le développement économique de la France et plus particulièrement d'Auvergne-Rhône-Alpes**. La région dispose en effet d'un tissu d'entreprises, de recherche et d'équipements de premier plan en la matière (pôle de compétitivité LUTB Transport & Mobility Systems et Auvergne-Rhône-Alpes Automotive Cluster devenus **CARA**, European Cluster for Mobility Solutions, **Transpolis...**) dont il faut tirer le meilleur parti, notamment en favorisant les expérimentations innovantes sur le territoire régional.

Ils ont dit...

« En début d'année nous avons fait l'acquisition d'un ERP pour gérer sur l'ensemble des trois sites les études de prix, la facturation, le suivi de chantier. Or nous avons rencontré une énorme difficulté du fait que l'un des sites implanté sur une commune de périphérie de l'agglomération (Millery) n'était pas relié au haut débit. Le haut débit est aujourd'hui vital. Il l'est pour nous également pour s'adapter à la dématérialisation des procédures car deux de nos entreprises dépendent à 70 % de marchés publics. Nous avons recherché un fournisseur depuis début 2017. Depuis juillet nous avons trouvé une solution avec un petit fournisseur grâce à l'Espace Numérique Entreprises mais avec un délai de 16 semaines. Les gros fournisseurs n'ont rien fait pour faciliter. »

*Céline PELESZEK,
Dirigeante de trois entreprises du secteur du BTP et de la collecte-valorisation de déchets en région lyonnaise : SOTERLY, BEYLAT TP, REVAGA employant au total 130 personnes*

Thème n°3 des Assises :

Des mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

Ce thème renvoie à des **préoccupations très fortes de l'ensemble des chefs d'entreprise**. Ils ont notamment relevé lors du débat les éléments suivants :

- Comme mentionné précédemment, beaucoup d'entreprises rencontrent des difficultés de recrutement. **Pour garantir l'accessibilité à l'emploi de nombreuses personnes - notamment les citoyens peu qualifiés et les jeunes stagiaires ou en apprentissage - il est nécessaire que celles-ci puissent bénéficier de services de transport adaptés.** Est notamment prioritaire l'amélioration de l'accessibilité des zones d'activités où se concentrent les activités industrielles et logistiques particulièrement en tension en termes de recrutement. Le témoignage de terrain des professionnels rejoint les études nationales qui montrent que beaucoup de chômeurs ne disposent pas d'un moyen de locomotion motorisé personnel et que **les problèmes de mobilité sont un frein important à l'emploi**, notamment pour les plus jeunes. Ainsi une récente enquête du Crédoc (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie) fait ressortir qu'en 2016, un quart des jeunes de moins de 30 ans a renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport.

- **Faire émerger et animer des communautés d'usagers de covoiturage, en utilisant les PDE/PDIE**, comme déjà évoqué, est un moyen de faire émerger des initiatives dans les entreprises et les territoires, en stimulant la mise en réseau des usagers, et de réduire les fractures sociales.
- Les chefs d'entreprise apportent le témoignage des **difficultés rencontrées par de nombreux bassins de vie** en raison de leur enclavement et de leur éloignement des services de transport collectif ou du réseau autoroutier. Ils attirent ainsi l'attention sur **l'importance des voiries routières secondaires ou sur les conditions d'accès - par la route et par les services de transport collectif - aux grandes métropoles ou aux grands équipements de transport, à commencer par les aéroports et notamment celui de Lyon-Saint Exupéry.**
Les responsables d'entreprise estiment que **la politique des transports doit être « territorialisée »** et doit prendre en compte les besoins particuliers des différents territoires qui composent Auvergne-Rhône-Alpes.
- Les participants à l'atelier soulignent ainsi **l'importance stratégique de certains services de transport pour divers territoires qui justifie une intervention spécifique de soutien des Pouvoirs Publics.** Ont principalement été évoqués **la ligne aérienne Aurillac-Paris** qui est une priorité absolue pour le Cantal, **la liaison aérienne Le Puy-Paris** dont l'existence conditionne la présence de plusieurs entreprises sur bassin du Puy et qui présente également un intérêt stratégique pour la Lozère, l'intérêt du maintien d'une desserte TGV dans différentes villes de l'Ain...
- Les responsables économiques attirent l'attention sur la nécessité **de laisser une place au foncier économique sur les zones les mieux desservies** par les transports. Ils soulignent l'importance du réseau routier secondaire pour accéder à de nombreuses zones d'activité. Ils prennent position en faveur de l'ouverture de **nouveaux échangeurs autoroutiers** afin de « rapprocher l'autoroute » de certains territoires et certaines zones économiques.
- Plusieurs personnes localisées dans des territoires de montagne ont souligné **l'importance de l'accessibilité au réseau routier pendant la période hivernale.** La problématique très pénalisante pour certaines zones des **barrières de dégel** a été relevée.

Ils ont dit...

« En 1989, suite à la formation du groupe FREMAUX-DELORME, il a été envisagé, compte-tenu que la direction commerciale de l'ensemble des marques du groupe était sur le territoire roannais, de transférer à Roanne toute la logistique du groupe. Suite à une étude plus précise, il s'est avéré que cela engendrait une perte de temps et un surcoût important par rapport au site initial de FREMAUX basé dans la métropole lilloise. La conséquence a été que l'effectif du groupe basé dans notre région est passé de 200 à 30. Il ne reste plus à l'heure actuelle dans l'agglomération roannaise qu'un tissage éponge. »

*Guy DELORME, Directeur Général et Administrateur de SADEFI
(GROUPE FREMAUX)*

Ils ont dit...

« Notre activité saisonnière nous pousse à des recrutements importants sur la période estivale et nous avons des difficultés voire l'impossibilité de recruter des personnes non motorisées dues au fait que la zone d'activité soit peu accessible par les transports en commun, à des horaires décalés : cela amplifie les difficultés de recrutement rencontrées actuellement dans le secteur agroalimentaire. »

*Christine RENARD, Directrice Développement Durable,
correspondante PDIE
Groupe Martinet, fabrication de plats préparés, à Saint-Quentin
Fallavier (38)*

Ils ont dit...

« Mon commerce est situé au cœur du quartier historique de Clermont-Ferrand. L'accès à mon magasin se fait principalement à pieds, que ce soit pour mes clients ou mes salariées. Celles-ci viennent travailler en bus et sont souvent confrontées aux problèmes d'horaires et au faible nombre de rotations, surtout le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires. Attente à des heures tardives avec les problèmes de sécurité qui s'en suivent, temps de trajet prolongé... difficile dans ces cas de trouver des volontaires pour travailler sur des horaires tardifs ou lors des ouvertures dominicales que nécessite une implantation dans un quartier touristique. »

*Marie-Claire DUFOUR, gérante,
Envie d'Intérieur, commerce de décoration d'intérieur et de linge de
maison, Clermont-Ferrand*

Ils ont dit...

« De nombreux chefs d'entreprise (commerçants, activités de services, petits industriels...) se considèrent comme des exclus de la mobilité de par leur implantation en milieu rural.

En effet, de nombreux opérateurs de transports, extérieurs au territoire ardéchois, n'assurent pas ou plus la desserte de livraison de marchandises, de colis à l'intérieur du territoire départemental, en raison des temps importants d'accessibilité.

Les entreprises doivent se rendre dans le couloir rhodanien pour récupérer leurs marchandises. Ces contraintes pèsent lourdement sur le fonctionnement de leurs activités. Des mesures d'accompagnement sont demandées et souhaitées. »

Témoignage collectif recueilli par la CCI de l'Ardèche auprès d'un ensemble de très petites entreprises du département

Thème n°4 des Assises :

Des mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport

Le développement de pratiques plus intermodales, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, est présenté par les Assises de la Mobilité comme un enjeu clef de la future politique des transports. Les chefs d'entreprise partagent cette vision : **l'ensemble des modes de transport doit être soutenu, la coordination entre eux améliorée et le report modal de la route vers d'autres modes favorisé.**

Ils observent néanmoins que le concept d'intermodalité ne doit pas être dévoyé, ainsi que certains ont tendance à le faire, et servir de prétexte à une politique anti-voitures et anti-camions. Dans beaucoup de cas, et pour beaucoup de territoires, **le mode routier est et restera irremplaçable, tant pour servir les citoyens que les entreprises.** On peut relever ainsi, pour ce qui concerne le fret, que 80 % des marchandises sont livrées à moins de 50 km (c'est-à-dire sur des distances pour lesquelles, sauf exception, les modes massifiés ne sont pas adaptés).

Les principaux autres points qui sont ressortis des débats sont les suivants :

- **Il est indispensable de créer et d'organiser les lieux physiques de l'intermodalité, et ce pour l'ensemble des modes et de leurs interfaces entre eux. Les témoignages des chefs d'entreprise sur ce sujet ont été très nombreux. Beaucoup ont relevé l'importance des parcs-relais pour les déplacements quotidiens de leurs personnels. Ces parcs-relais à l'interface voiture/train,**

voiture/vélo ou voiture/transports en commun urbains ou encore voiture/voiture (aires de covoiturage) ne sont aujourd'hui pas assez nombreux et les parcs existants sont souvent encombrés et mal sécurisés. Il faut concevoir dès aujourd'hui les parkings du futur à différents points stratégiques du territoire : échangeurs autoroutiers, gares, aéroports, « portes d'entrées » des grandes agglomérations et lignes fortes (métro et tramway) des réseaux de transport urbain. Pour les salariés, il convient d'aller autant que possible vers des parcs-relais dont l'usage est gratuit. Dans certains cas, ces parcs-relais doivent être complétés par des **navettes**, éventuellement autonomes, ou autres solutions de desserte des pôles d'échanges multimodaux, à destination des principales zones d'activités économiques.

- Lieux d'intermodalité par excellence, **les aéroports et les gares doivent faire l'objet d'une attention toute particulière**. Les enjeux de développement de la gare de Saint-Exupéry ont notamment été relevés, afin d'aller vers un rééquilibrage du trafic entre les différentes gares lyonnaises.
- **Pour les marchandises, l'existence de lieux d'échanges intermodaux bien situés, fiables et efficaces est également une priorité** : ports, chantiers de transport combiné rail-route et sites d'embarquement de la ou des futures lignes d'autoroute ferroviaire.
- La difficulté globale, notamment en milieu urbain, à construire ou aménager des lieux d'échanges intermodaux doit conduire à **intégrer les questions de mobilité dans la conception de tous les grands projets d'aménagement** et, dans la durée, à **saisir les opportunités foncières et immobilières lorsqu'elles se présentent**, ce qui suppose que les Pouvoirs Publics disposent des outils réglementaires et des marges de manœuvres financières pour le faire.
- Le report d'une partie du trafic routier vers d'autres modes suppose, outre des lieux physiques d'échanges, que les modes massifiés (ferroviaire, transports en commun urbains...) proposent des services performants, fiables et attractifs, notamment pour les trajets domicile-travail et pour les déplacements professionnels.
- **En milieu urbain dense et dans les zones d'activités, les modes doux - vélo et marche à pied - doivent être favorisés** par l'aménagement d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons apaisés, notamment depuis les gares ou les pôles multimodaux, ainsi que par l'installation d'arceaux de stationnement pour les vélos.

Ils ont dit...

« En tant que voyageurs, notre société pourrait avoir une utilisation quotidienne de la gare de Lyon-Saint Exupéry car nos bureaux sont à 5 minutes et l'accès est très commode. Or l'offre TGV est trop limitée.

Nous déposons des collaborateurs au niveau de la gare Rhônexpress de la plateforme multimodale afin qu'il prenne un TGV à la gare Part-Dieu, plutôt que perdre du temps à rejoindre le centre-ville de Lyon. Demain, s'il y avait une offre TGV et TER sur la plateforme multimodale, nous pourrions peut-être rejoindre de cette manière nos agences d'Annecy, Valence et Grenoble mais aujourd'hui il est plus pratique et rapide de prendre sa voiture. De par notre métier, la seule utilisation fret de la plateforme multimodale de Lyon-Saint Exupéry porte sur le fret aérien car le fret ferroviaire n'y existe pas. Dans le domaine de l'intermodalité régionale, les Collectivités sont en retard sur la prise de positions permettant un transfert des flux de la route au tram pour aller vers une baisse des émissions CO2 et polluants en zone urbaine. Sans une réglementation forte et contraignante, la solution d'un tram fret vers le centre-ville sera toujours plus chère que la route qui reste plus économique et qui présente davantage de flexibilité. »

*Salvatore ALAIMO, Président
DIMOTRANS Group, transport international et logistique,
1350 collaborateurs dans le monde, 200 personnes au siège de
Pusignan (69)*

Thème n°5 des Assises :

Des mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques

Les chefs d'entreprise sont particulièrement sensibles à ce thème et ont souhaité relever plusieurs éléments :

- De manière générale, **les enjeux de sécurité sont au cœur de la vie quotidienne des entreprises**, qu'il s'agisse des personnels ou des publics reçus. Il en va bien entendu **en premier lieu de l'intégrité physique des personnes** mais, au-delà de cet impératif, les responsables d'entreprise observent que **la limitation des incidents et la sécurisation des temps de parcours sont aussi fondamentales pour le bon fonctionnement de leurs établissements.**

- Dans cette double optique de sécurité des personnes et de fiabilité des services, les responsables d'entreprise attirent l'attention sur **l'accidentologie beaucoup trop importante dont souffrent certains axes routiers**. Le cas de la RN88 a notamment été cité. Les problèmes de circulation en période hivernale ont de nouveau été mis en avant.
- Sans remettre en cause la nécessité de réaliser **divers aménagements routiers pour améliorer la sécurité sur les routes**, et notamment dans les traversées des villes et villages (chicanes, dos d'âne...), certains participants ont regretté la nature des travaux réalisés qui sont **parfois incompatibles avec les exigences de la circulation des camions et poids lourds**, notamment pour les transports de matières premières agricoles (betteraves, céréales, lait... etc.).
- Pour ce qui concerne le milieu urbain, les chefs d'entreprise, notamment les commerçants, ont attiré l'attention sur la nécessité de **mieux gérer les conflits d'usage entre piétons, cyclistes, utilisateurs de trottinettes à la fois sur les trottoirs et les espaces piétons ou semi-piétons**. Il convient également de **gérer les conflits d'usage entre les véhicules de livraisons et les véhicules légers** pour l'accès aux espaces réglementés (centre piéton) ainsi que pour l'occupation souvent anarchique des emplacements de stationnement de courte durée.

Ils ont dit...

« La mobilité impacte tout le monde, y compris le monde agricole. Nous sommes de plus en plus confrontés à des difficultés de circulation de nos matières premières agricoles, des champs aux unités de collecte et de transformation. La prolifération de chicanes et dos d'âne sur les routes départementales, qui tiennent rarement compte des caractéristiques du matériel roulant agricole, provoque des dégradations sur nos engins mais aussi sur les équipements publics, sans compter les perturbations générées sur l'organisation de notre travail. Autant je comprends la nécessité d'assurer la sécurité des populations par la lutte contre les vitesses excessives et la traversée de villages, autant je regrette le manque de concertation pour adapter les systèmes de ralentissement avec le concours des transporteurs que nous sommes aussi. »

*Mme Catherine PENNEC, Directrice Opérationnelle
Coopérative LIMAGRAIN*

Des mobilités plus soutenables : équilibrer les modèles économiques et adapter la gouvernance

Ce dernier thème de débat des Assises de la Mobilité touche de fait au « comment faire ? », point particulièrement délicat compte tenu à la fois de la raréfaction des ressources publiques et des nombreux acteurs intervenant dans la définition et la mise en œuvre des politiques de transport. Conscients de cet état de fait, les chefs d'entreprise participant à l'atelier ont souhaité relever **qu'une politique efficace de la mobilité nécessitait à la fois des financements et une gouvernance adaptés**. Ils ont plus particulièrement observé que :

- **Le maintien et le développement des services de transport comme la couverture numérique sont des priorités qui doivent se traduire dans les engagements budgétaires des Pouvoirs Publics. La mobilité est en effet un préalable indispensable à toute action en matière d'équilibre du territoire et de développement économique**, sans parler de l'importance pour l'ensemble des citoyens dans leur vie quotidienne d'accéder à des services de transport performants.
- **Il faut œuvrer à rendre compatibles les offres des différents opérateurs de la mobilité**. Dans les petites agglomérations notamment, les migrations pendulaires couvrent très souvent le territoire de plusieurs **AOM (Autorités Organisatrices de Mobilité)** qui n'ont pas toujours des politiques de mobilité homogènes et cohérentes. En l'état, on observe trop souvent l'absence de connexion des réseaux de bus entre eux (absence de correspondances, horaires différents) et une diversité des tarifs et des supports d'abonnements non compatibles entre eux qui ne permettent pas d'avoir une chaîne cohérente et performante de mobilité pour l'utilisateur, de son domicile à son lieu de travail. Il convient donc d'améliorer la concertation et la coordination entre les acteurs du territoire et ceux des territoires voisins. Dans certains cas, il semble légitime de se poser la question de l'élargissement du périmètre des AOM.
- Il faut également aller vers **une coordination et une billettique unique entre les services de la SNCF, les opérateurs de transport urbains, les services de location urbains de vélos et de voitures, voire dans certaines zones avec les taxis...** afin de soutenir des innovations et des expérimentations permettant de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants, des salariés et des entreprises.
- Les chefs d'entreprise soulignent l'importance d'instaurer un véritable **dialogue avec les instances représentatives des entreprises du territoire** pour mettre en place des solutions de transport efficaces et viables économiquement pour l'ensemble des salariés, notamment dans les zones d'activités.
- En matière de ressources financières, les chefs d'entreprise adhèrent à l'idée que le **développement des infrastructures et des systèmes de transport doit bénéficier de plus de ressources dédiées et pérennes**.

- Concernant la mise en place de nouvelles taxations spécifiques sur la mobilité, type péages urbains ou écotaxes, les responsables d'entreprise attirent l'attention sur la nécessité de bien réfléchir aux effets des mesures prises et aux conséquences sur l'activité et la compétitivité des entreprises.

A titre d'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, beaucoup d'entre eux rappellent la mise en place avortée de l'écotaxe. Ce projet non concerté avec les professionnels cumulait en effet nombre de défauts : coût de collecte très important, faible impact sur le report modal alors que c'était le but affiché de ce nouveau prélèvement, influence néfaste sur l'équilibre des territoires puisque certains axes routiers structurants pour des zones enclavées étaient soumis à taxation (RCEA, RN7, RN88...), pénalisation des transporteurs routiers français...

- Les responsables d'entreprise se disent favorables à l'étude de nouvelles modalités de fonctionnement et de financement des services et des infrastructures de transport ; ceci afin de construire de nouveaux modèles économiques basés notamment sur une meilleure répartition de l'effort entre le contribuable et l'utilisateur. A titre d'exemple, ont été évoqués l'intérêt potentiel des Opérateurs Ferroviaires de proximité (OFP) sur certains trafics ou le possible recours à des financements privés – et à la mise en concession – de différents tronçons routiers (une étude d'un cabinet spécialisé avait montré en 2012 la faisabilité d'une telle opération pour financer l'aménagement total de la RN7 à 2x2 voies).

Ils ont dit...

« Si nous avons un exemple à prendre en compte en matière de mobilité, c'est la complexité à pouvoir acheminer du personnel. Toutes les entreprises ne sont pas touchées mais à partir du moment où la problématique apparaît pour une, il est important de pouvoir trouver des solutions. Au sein de l'association ALYSEE que je préside nous avons créé une commission transports concernant l'éloignement des zones d'activités en périphérie de Lyon : c'est le cas par exemple sur le Chapotin à Chaponnay. Ce sont des zones qui se développent et accueillent de plus en plus d'entreprises. Nous avons réussi à obtenir la réouverture des lignes qui avaient été interrompues pendant les vacances scolaires. Il faut comprendre que les entreprises ne s'arrêtent pas de travailler pendant les vacances scolaires. Grâce à l'association d'entreprises, nous avons été entendus par le SYTRAL. »

*Laurent MAUDUY, Président de l'association d'entreprises ALYSEE
(Pays de l'Ozon et Sud-Est lyonnais)*

Une nécessaire ambition en matière d'entretien et de développement des réseaux d'infrastructures

Comme l'a souligné la Ministre des Transports, les Assises de la Mobilité reposent sur différents ateliers de concertation mais aussi sur l'installation d'un **Conseil d'Orientation des Infrastructures**. Ces deux éléments doivent aider le Gouvernement à définir des priorités et à préparer la Loi d'Orientation des Mobilités qu'il présentera l'an prochain.

Pour les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes, la question des infrastructures est essentielle. Les entreprises appellent de leurs vœux la conduite d'une politique publique des transports forte et innovante qui permette de beaucoup mieux utiliser les équipements existants, en s'appuyant en particulier sur les nouvelles technologies et une amélioration des interfaces entre les différents modes de transport. Mais, pour nécessaire qu'elle soit, cette politique ne suffira pas à elle seule à conserver ou développer les services de transport dont les territoires, les citoyens et les entreprises auront besoin dans les prochaines décennies. Des investissements en matière d'infrastructures sont nécessaires pour :

- régénérer et améliorer les équipements existants, c'est le cas en particulier pour les réseaux routiers et ferroviaires qui, depuis de nombreuses années, ne sont pas suffisamment entretenus ; cette priorité affichée par le Gouvernement reçoit le plein soutien des milieux économiques ;
- créer des infrastructures nouvelles dans un certain nombre de cas où les réseaux existants ne peuvent ou ne pourront pas être à terme les supports de services de transport satisfaisants.

Ce besoin d'investissement en nouvelles infrastructures répond à plusieurs nécessités qui ont chacune une importance primordiale :

- **augmenter la capacité des réseaux en certains points actuellement saturés ou en passe de l'être**, notamment sur quelques grands axes de trafic et au droit des grandes agglomérations à commencer par la métropole lyonnaise ;
- **hiérarchiser et séparer sur les grands axes de circulation les flux de transit des flux locaux** générés par l'activité interne du territoire traversé ;
- **garantir aux citoyens une plus grande sécurité** ; ceci concerne certains axes routiers mais également ferroviaires où, faute de contournements, des trains de marchandises dangereuses sont amenés à circuler en milieu urbain dense ;
- **désenclaver certains territoires** handicapés aujourd'hui par un accès trop long ou trop difficile aux réseaux de transport structurants, et par la même aux fonctions tertiaires supérieures concentrées dans les métropoles ;
- **assurer le rayonnement international de la région** ; ceci concerne essentiellement les liaisons aériennes et les liaisons TGV ;
- **permettre à l'ensemble des territoires de bénéficier d'une couverture numérique de qualité**.

Lors de l'Atelier, les participants ont ainsi été amenés à rappeler leur attachement à divers projets jugés indispensables car répondant chacun à une ou plusieurs de ces nécessités. Sans que cette liste soit exhaustive ni ordonnée, ont notamment été évoqués :

- Les lignes TGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand (POCL) et Lyon-Turin (Transalpine).

- Des compléments ou aménagements indispensables au réseau ferroviaire : contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL, dans son intégralité du nord au sud), fluidification du « nœud ferroviaire lyonnais », contournements ferroviaires de Bourg en Bresse et Ambérieu-en-Bugey, aménagement et extension de la gare de la Part-Dieu...
- Les aménagements de grands axes routiers structurants : RCEA (Route Centre-Europe-Atlantique), RN7, RN88, RN122 permettant la jonction entre l'A75 et le sud du Cantal...
- Des autoroutes ou barreaux autoroutiers : A45 Lyon-Saint-Etienne, contournement autoroutier ouest de Lyon (COL), A48 Ambérieu Bourgoin, achèvement de A51 entre Grenoble et Gap...
- Des aménagements routiers urbains ou périurbains type périphérique, par exemple à Grenoble (A480 et échangeur du Rondeau) ou à Lyon (Anneau des Sciences...).

Au-delà de ces différents projets, le débat a fait émerger **une très forte recommandation en termes de maîtrise foncière des terrains potentiellement nécessaires à la réalisation future de grands équipements ou d'infrastructures de transport**. Ont notamment été soulignés les enjeux de la préservation du potentiel d'extension de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ou la maîtrise foncière des terrains attenants aux ports et grands sites logistiques.

Ils ont dit...

« Une amélioration de nos infrastructures et notamment une amélioration du contournement de Grenoble avec une vraie politique de flux, permettrait de faire une économie annuelle pour notre seule entreprise de 60 000 euros, et à nos salariés d'être plus performants plutôt que de passer 20 % de leur temps dans les embouteillages, sans compter le CO2 rejeté ! »

*Eric CORTE, PDG
Les Déménageurs Bretons à Sassenage (38)*



Atelier Entreprises
du 9/11/2017
à
la CCI Deux-Sèvres



Quels sont les atouts principaux du territoire en matière de mobilité ?

Contributions déjà apportées :

- Une piste cyclable Moncoutant-La Javrelière utilisée par 3 salariés (Clisson Moncoutant)
- Des aires de covoiturage (CP E-M)
- Desserte ferroviaire La Rochelle - Mauzé – Niort, bon « calage » des horaires avec ceux des horaires de travail des entreprises qui y font référence (CP E-M)

ET VOUS ?

VMP : piste cyclable créée après un décès (sécurisation)

Darva : gratuité transports en commun incitent les gens à utiliser ce mode

Baudoin : 2 autoroutes

Galliance : Infrastructures 4 voies a facilité le recrutement

Voyages Bertrand : RÉSEAU DES DEUX-SÈVRES (RDS) ouvert aux scolaires et aux citoyens, réseau conséquent de 250 cars qui maillent le département, assez méconnu, certains horaires à requalifier, manque sur l'ouverture, lignes au Nord Niort-Fontenay ; axe Niort-Thouars bien desservi (15aine) ; A2B doit prendre la compétence transport mais ne le souhaite pas vraiment. Parthenay-Niort bien mais Bressuire-Mauléon, Bressuire-Cerizay,

Bressuire-Nueil : travail à faire et jusqu'aux ZI. Pourtant compatibilité avec horaires scolaires.
Exemple d'adaptation horaires autocars pour le CAT.

Culture clients : Coulée verte à vélo du Donjon tronçon complet qui mène à l'océan

- ➔ Réseau routier départemental correct mais bémol à l'est sur la N149 entre Poitiers et Nantes
- ➔ Bon réseau de transports en commun

En synthèse, les atouts principaux mentionnés par les participants :

1) Le réseau RÉSEAU DES DEUX-SÈVRES (RDS) structurant pour territoire mais manque de coordination pour adaptation aux horaires de travail avec bémol car méconnu donc pas assez utilisé / exploité

2) Les transports gratuits sur la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN)

3) Un réseau routier globalement satisfaisant

Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans le territoire en matière de mobilité ?

(3 principales à retenir à l'issue du tour de table)

Contributions déjà apportées :

- Il apparaît que les voies de déplacements urbaines sont mal adaptées aux personnes handicapées, trottoirs, intersections... (Darva)
- Les réflexions autour d'aménagements de voirie, ronds-points, sont trop souvent sans effet quand les décisions se partagent entre la commune concernée, la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN) et le Conseil Départemental (Darva)
- Personne ne vient en bus pour travailler car les horaires ne sont pas adaptés à ceux de l'entreprise (CP E-M – Agglo 2B)
- Dangerosité de l'accès piéton malgré des aménagements déjà faits (Gastronome Moncoutant)
- Dangerosité de la circulation en vélo en particulier sur des axes très passants donc difficile d'encourager le vélo (CP E-M)

- Problèmes de sécurisation des axes COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN) pour les cyclistes / pas d'aménagement adéquat par rapport aux sorties d'usines à St Liguaire / aux axes à forte circulation pour Trévins (CP E-M)
- L'accessibilité des entreprises est un enjeu pour l'accueil en particulier des jeunes (Socoplan : 50 jeunes étudiants en été, juin à août), l'insertion, les intérimaires – des personnes qui souvent n'ont pas de moyen de locomotion
- La voie ferrée « coupe » la ZI du Grand Rosé, pas d'accès piéton possible (Loeul Piriou Thouars)
- Un enjeu social d'accès à l'emploi surtout pour des personnels à bas salaires (SMIC) (CP E-M)
- Très mauvaise desserte en bus / Zone St Liguaire, besoin de plus de dessertes bus adaptées, horaires embauches et débauches (très peu d'usagers dans les entreprises du groupe) (CP E-M)

ET VOUS ?

Apave : Pas de parking en périphérie des villes pour accéder en CV, ce qui faciliterait le covoiturage (professionnel, personnel et le WE).

Transports Baudoin : Parkings mal identifiés, mal calibrés (ex : Champdeniers) plus des parkings sauvages.

VMP : accès Deux-Sèvres jusqu'à Bordeaux (centres de décision), structurellement gros désavantage, toutes les entreprises vont être déqualifiées, accès Bordeaux forcément en voiture des Deux-Sèvres c'est 3h30 (qui sont pénibles), journée de bloquée pour un déplacement à Bordeaux.

Ph. Dutruc : trains pour Bordeaux, parfois la seule possibilité le matin est de faire Niort-Paris puis Paris-Bordeaux.

Culture Clients : parcs d'attraction ont eu une réflexion accès PMR autrement comme ce sont des structures à qualité de service, la solution a été des scooters électriques adaptés ; Niort service public bus gratuits, vélo à disposition, COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN) il y a un TAD voiture mais une idée serait de mettre des scooters à disposition.

Apave : en zone rurale, la mobilité dépend lieu de résidence, comment ne pas désenclaver zone rurale du reste, se passer de la voiture aujourd'hui est compliqué

mais particularité territoriale à commerces centralisés et pas sur ttes les communes ; services doivent venir aux personnes ; en zones rurales, les personnes âgées ayant du mal à être mobile.

VMP : majorité des salariés situés à moins de 5 km, travail sur des solutions comme le vélo.

En synthèse, les principales difficultés rencontrées mentionnées par les participants :

1) Intermodalité, problème de parkings avec solutions intermodales / manque de connexion entre les différents modes de transports, pas de parkings

2) Accès tous modes confondus vers la capitale régionale Bordeaux (plus facile d'aller à Nantes qu'à Bordeaux)

3) Utilisation des modes doux compliquée et dangereuse (une même distance à pied parcourue en ville est inconcevable en zone rurale)

Vos principales attentes en matière de mobilité dans le territoire

Contributions déjà apportées :

- Montrer l'exemple et développer dans un premier temps les véhicules propres de l'administration, de la fonction publique et des collectivités territoriales (bus, voiture de service, véhicules d'intervention) (Transports Baudouin)
- Informer les entreprises sur les types de véhicules existant sur le marché (poids loupRéseau des Deux-Sèvres (RDS)) (ACMB Construction)
- Installer un dialogue avec les grandes entreprises pour la mise en place d'actions au cœur même des entreprises (participation de l'état à l'investissement des parcs propres des entreprises), incitation financière (ou autre) des entreprises aux salariés privilégiant l'auto partage ou les véhicules propres (Transports Baudouin)
- Développer l'usage de véhicules propres pour les trajets travail/domicile mais également dans les missions mêmes du salarié au sein de l'entreprise (Transports Baudouin)
- Améliorer l'offre de transport en commun et les dessertes au-delà de la 1^{ère} couronne de Niort – Ex : Développer l'offre au départ (horaires) de Niort vers

les villes comme La Crèche ou plus généralement les villes à fortes croissances le matin et en fin d'après-midi (Deya)

- Bonne fréquence pour certaines lignes de bus sur les grands villages autour de Niort (Transports Baudouin)
- Mettre en place des mini transports en commun (Etalmobil)
- Eviter au citoyen d'attendre 1 heure voir plus pour qu'il ait un bus ou un car pour rentrer chez lui après avoir été en ville à Niort (Transports Baudouin)
- L'investissement des collectivités territoriales pour le développement des locations de type « vélib » « autolib électriques » dans les grandes agglomérations (Transports Baudouin)
- Rendre plus sûre la circulation en vélo dans la ville et entre les villes de première couronne. Moyen de transport amené à croître avec les vélos électriques. (Deya)
- Faire des vraies pistes cyclables cad délimitées par un rebord (Domaine de la Gravette)
- Inciter les camions à utiliser d'avantage le réseau des autoroutes et pas le secondaire (Deya)
- Augmenter la piétonisation en la rendant agréable. En créant de vraies allées pour les vélos et trottinettes.
- Rendre l'accès plus difficile OU interdiction pure et simple de l'automobile dans les villes mais à condition d'offrir une alternative réelle pour l'utilisateur
- Augmenter le maillage des points recharges pour véhicule électrique (Deya)
- Uniformiser l'accès aux bornes électriques (cartes-câbles) sur toute la France (Etalmobil)
- Incitation fiscale, Bonus pour accélérer la transition vers des véhicules propres (Super U)
- Des pistes cyclables avec un minimum de sécurité. Il faut en faire une priorité autour des écoles, des stades pour protéger nos enfants ce qui n'est pas le cas pour le moment (Super U)
- Pour favoriser les déplacements doux, améliorer la sécurité avec des pistes dédiées (Etalmobil)
- Prévoir un endroit pour stocker son vélo pliage dans les transports (Etalmobil)

- Prévoir plateforme de rangements dans les autobus pour ranger vélos, trottinettes, ... (Domaine de la Gravette)
- Location de vélos (Super U)
- La possibilité pour le citoyen de faire passer son vélo dans le train (gratuitement ?) (Transports Baudouin)
- Développer le co-voiturage et les transports en commun (Super U)
- Développer une plateforme type Blablacar en mode local (Super U)
- Créer en mairie un site d'auto partage propre aux habitants de la commune pour les déplacements locaux. (Transports Baudouin)
- Développer des aires de covoiturage (Etalmobil)
- Développer les Aires de co-voiturage (Super U)
- Lieux de stationnement pour le co-voiturage (Darva)
- Développer les infrastructures d'accueil des véhicules des utilisateurs du co-voiturage. La création de parkings plus grands qui soient clairement identifiés « auto partage » aux aboRéseau des Deux-Sèvres (RDS) des grands axes routiers (nationales et autoroutes), à la périphérie des grandes agglomérations. Mise en place de zone d'auto partage dans les grandes zones de travail ou les très grandes entreprises (mutuelles, plateforme logistique, industriels) (Transports Baudouin)
- Créer des parkings gratuits en périphérie des ville avec un accès aux transport propre (ACMB Construction)
- Utiliser les friches industrielles aux aboRéseau des Deux-Sèvres (RDS) des villes pour les zones d'auto partage, de navettes, de gares routières (Transports Baudouin)
- Développer les parkings relais en entrées de ville + développer des aires de co-voiturage / des places de parking attractives pour les co-voitureurs (dans l'entreprises mais aussi en dehors ?) (CP E-M)
- La création en zone périurbaines (au 4 coins de l'agglomération) de gares de bus/Navettes électriques vers les centre villes. L'accès au parking de la zone est payant mais les navettes vers les centres villes gratuites (Transports Baudouin)

- Mise en place de moyens spécifiques sur les grandes zones industrielles ou commerçantes (parc à vélo collectif protégé des intempéries et sécurisé) (Transports Baudouin)
- Développer l'accès au vélo électrique aux abords du Réseau des Deux-Sèvres (RDS) des grandes villes et pourquoi pas dans les villages importants en agglomération (Chauray, Aiffres, Vouillé, Bessines). La mode est au vélo électrique et beaucoup de gens s'y mettent (Transports Baudouin)
- Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique (Super U)
- Mettre en place des applications sur les téléphones portables (Etalmobil)
- Travail à domicile, déploiement de la fibre, achat en ligne, déploiement de casier de dépôt dans des quartiers ou villes dépourvues de commerces, consultation médicale à distance (Super U)
- Le développement RAPIDE comme promis depuis longtemps de la fibre optique dans toutes les zones industrielles, artisanales, commerçantes qu'elles soient en zones urbaines, périurbaines ou rurales (Transports Baudouin)
- L'accès rendu possible aux écoles, collèges, et lycées. Préparer les générations futures au numérique (Transports Baudouin)
- Changement de nos habitudes en privilégiant les conférences téléphoniques, les vidéos conférences. En finir avec les déplacements, source de perte de temps, de productivité, d'énergie et d'efficacité (Transports Baudouin)
- Prévention contre 3 dangers : Vitesse, alcool, téléphone au volant – Développement des voitures autonomes (Super U)
- Développer la pédagogie et l'éducation pour réduire accidents et risques (Etalmobil)
- Développement de la vidéo embarquée dans les transports en commun et en le faisant savoir, pour améliorer la sûreté des transports. Vidéos de surveillance sur les aires de regroupement (parking, arrêt de bus, gares, place) (Transports Baudouin)
- Des effectifs de sûreté détachés sur les principales lignes à risque ou les plus fréquentées. Un conducteur de bus ou de train ne devrait pas être seul (Transports Baudouin)

- Responsabilisation des usagers et la nécessité d'intervention de ces derniers en cas de problème. Non assistance à personne en danger. Rappel de la loi. (Transports Baudouin)
- Obliger les conducteurs de voiturettes à avoir le même niveau que les autres pour le code de la route (Domaine de la Gravette)
- En milieu rural sécuriser les route (éclairage, signalétique) (ACMB Construction)
- DARVA est sensible à la réduction de l'empreinte environnementale des déplacements et cherche à y répondre par diverses mesures, en privilégiant le transport ferroviaire, la visio-conférence, le co-voiturage, ou en incitant l'utilisation de véhicules électriques par la mise à disposition de bornes de recharge sur le lieu de travail.
- Le développement RAPIDE comme promis depuis longtemps de la fibre optique dans toutes les zones industrielles, artisanales, commerçantes qu'elles soient en zones urbaines, périurbaines ou rurales (Transports Baudouin)
- L'accès rendu possible aux écoles, collèges, et lycées. Préparer les générations futures au numérique (Transports Baudouin)
- Dans le cadre de son partenariat avec le COPART et la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN), DARVA est intéressée par le retour d'expérience en cours sur l'outil de court-voiturage OuiHop testé par MAIF et le PUN.
- L'utilisation des transports en commun et l'offre de véhicules propres ou doux n'ont de chances de se développer qu'à travers des offres de gratuité ou d'incitations très fortes (Darva)
- Augmenter sensiblement les coûts de stationnement en centre-ville mais à la condition d'offrir une vraie alternative au citoyen (Transports Baudouin)
- Parkings souterrains ou aériens dans les centres villes (Transports Baudouin)
- Mettre en place des mini bus dans les villages afin que les personnes âgées puissent aller faire leurs courses elles-mêmes (Etalmobil)
- Donner des aides aux personnes les plus fragiles pour passer le permis de conduire (Etalmobil)
- Communication au sein des villages sur la nécessité de solidarité et de partage des véhicules. Inciter les citoyens à proposer leur service dans les trajets quotidiens (Transports Baudouin)

- Favoriser la création d'associations d'entraide aux personnes âgées ou isolées par une fiscalité plus avantageuse des personnes donnant de leur temps au monde associatif (Transports Baudouin)
- Création en mairie d'une équipe garantissant le lien social des personnes seules (Transports Baudouin)
- Sensibiliser les enfants (et les parents), leur faire comprendre la nécessité de la mobilité géographique pour l'emploi (Transports Baudouin)
- Que l'Etat prenne une part plus importante dans le coût des transports (Etalmobil)
- Création d'une taxation de l'utilisateur automobiliste en ville et agglomération alors qu'il dispose de moyen de transport alternatif (vélo, bus, navettes, auto partage) (Transports Baudouin)
- Maintien dans les zones rurales ou excentrée des services minimums de l'état (école, poste, banque, services technique) (Transports Baudouin)
- Point d'accès internet en mairie pour ceux qui ne peuvent en disposer ou qui n'ont pas de réseau (Transports Baudouin)
- Garantir à minima une bonne qualité du réseau numérique sur tout le territoire y compris dans les bourgs ruraux (Transports Baudouin)
- Avoir une communication claire et lisible des moyens en place (Transports Baudouin)
- Faire plus attention aux entreprises locales lors de la création ou la modification de certains itinéraires poids lourds Réseau des Deux-Sèvres (RDS) (la mise en place de certaines interdictions poids lourds Réseau des Deux-Sèvres (RDS) rallonge les temps et distances de trajets donc plus de pollution plus d'exposition aux risques routiers plus de coûts pour nos entreprises) (ACMB Construction)

ET VOUS ?

Ph. Dutruc : il faut arrêter de parler de la fibre car demain des solutions comme la 4G internet proposée par Bouygues puis 5G

Voyages Bertrand : beaucoup d'acteurs mais peu de cohérence et de communication entre les systèmes d'information et les différents opérateurs, site mobilité79 existant (mais visite surtout en cas d'intempéries). Travail sur tarification unique, mais après les changements de prise de compétences et la cata

Info en tps réel

Blablacar local marche peu

Culture Clients : Améliorer usage batteries électriques (temps de charge et autonomie à améliorer), il existe des nouvelles technologies à base de carbone ou graphen 100% recyclables qui permettent 160-180km en vélo d'autonomie.

Ph. Dutruc : en moyenne 34km par jour. JerriCommunauté d'agglomération du Niortais (CAN)e électrique : 10-15% batterie en 15 min bientôt 10aine de bornes dans le département.

Heuliez Bus : il existe des batteries de puissance d'une durée de vie de 15 ans, qui chargent en 3 minutes. Ce n'est pas pour aujourd'hui.

Apave : enjeu = mobilité fluide et agréable. Pour les usages particuliers comme la profession de commercial dans un territoire rural. Comment faire pour améliorer la mobilité dans le territoire pour les personnes qui travaillent de façon sédentaire ? Des méthodes alternatives qui évitent les problèmes de mobilité comme la visio-conférence sont aussi d'actualité.

Culture client : questionnement constructeur pour apporter un vélo dans la voiture ou les transports

Heuliez Bus : 1 seule ville en France, Salon de Provence a équipé des bus de portes-vélos à l'arrière des bus mais problème réglementaire.

Il faudrait généraliser

Darva : manque d'information.

Voyages Bertrand : a évoqué les soutes.

Transports Baudoin : comment amener l'info à ceux qui n'en ont pas l'usage ? Le non-usager ne va pas chercher l'information car il n'en connaît pas l'existence.

Manutent Collectivités : site mobilité79, site compliqué et non lié aux autres départements.

Ph. Dutruc : accès à l'info unique.

Séparation des parcours.

Eco réseau : proposition de mise à dispo de solutions électriques à St Liguire mais trop dangereux.

Voyages Bertrand : exemple à Vouillé (86) d'un parc de solutions pour favoriser les déplacements multimodaux.

Darva : Loi de transition énergétique 2015 oblige PDE en aggro, question sur le contenu attendu ? Pas encore de décrets.

Gallience : adapter horaires et arrêts aux horaires des entreprises, aux étudiants, etc.

Comités d'usagers pour le train par exemple.

Voyages Bertrand : lorsqu'il y a interdiction de la voiture, le réseau de bus doit être structuré à haut niveau de service (Niort taux très élevé de l'usage de la voiture), plan de circulation, urbanisme à revoir...

Darva : « autostoppeur dématérialisé et gratuit » intégrant tous les modes déjà mis en place à Communauté d'agglomération du Niortais (CAN)nes.

En synthèse, les principales attentes que vous avez exprimées :

- **L'information sur les modes de déplacements existants sur le territoire**
- **L'information en temps réel après avoir choisi son mode de transport**
- **Diffusion de l'information vers tous**
- **Sécurisation des parcours pour tous mais notamment pour les vélos**
- **Faciliter le multimodal (vélos dans le bus ou le train, parcs à vélos à la gare, parkings relais équipés, etc.)**
- **Concertation entre les différents utilisateurs et services de transports pour optimiser les horaires**

Quels ont été les 3 grands thèmes de discussion de cet atelier ?

1) Besoin d'avoir une information pertinente sur l'existant qui soit largement diffusée

2) L'enjeu pour la ruralité, la difficulté de liaison avec Bordeaux qui apparaît contraignant (« le boulet »), il en va de la vitalité des entreprises et des territoires

3) L'intermodalité facilitée et développée et ses facilités d'accès et d'usages

Quelles sont les 3 principales contributions à retenir de cet atelier ?

1) Le RÉSEAU DES DEUX-SÈVRES (RDS)

2) Les transports gratuits de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS (CAN)

3) Un outil digital en temps réel intégrateur (cf. expérimentation Communauté d'agglomération du Niortais (CAN)nes)

Atelier « Assises Nationales de la Mobilité » des entreprises des Alpes-Maritimes

Atelier territorial organisé le 14 novembre 2017 par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, sur sollicitation du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, via CCI France.

- **Nom de l'animateur** : Jean-Philippe PEGLION, Président de la Commission Transports et Mobilité de la CCI Nice Côte d'Azur, Directeur Général des sociétés d'autocars de lignes régulières et de tourisme Santa Azur et Les Phocéens.
- **Nombre de personnes participantes** : 37 (cf. feuille d'émargement ci-jointe)

Ces personnes représentent des entreprises :

- de la plupart des bassins de vie (y compris moyen/ haut pays)
 - diversifiées en termes de secteurs d'activité (industrie, services-TIC, tourisme...) et de types d'entreprises (de la start-up à la grande entreprise).
- **Les 6 thèmes des Assises de la mobilité ont été abordés à savoir :**
 - Des mobilités plus propres
 - Des mobilités plus connectées
 - Des mobilités plus solidaires
 - Des mobilités plus intermodales
 - Des mobilités plus sûres
 - Des mobilités plus responsables
 - **Atouts principaux du territoire en matière de mobilité mentionnés par les participants :**
 - 1) **Forte concentration de la population sur la bande littorale qui permettrait une desserte en transports en commun de haute capacité** (ex : fort potentiel de développement de l'usage du train par les actifs dont une part importante habite aux environs d'une gare)
 - 2) **Une façade maritime** pouvant permettre le développement de **transports maritimes** non soumis à la congestion et ne nécessitant pas de foncier et d'infrastructures en dehors des ports (potentiel maritime actuellement non exploité pour des liaisons entre les villes de la Côte d'Azur)
 - 3) **Une météo favorable aux modes actifs** (marche à pied, vélos)

- **Principales difficultés rencontrées dans le territoire en matière de mobilité mentionnées par les participants :**

Il est ressorti un constat partagé des problèmes de déplacements et un fort mécontentement des entreprises face à :

- ces dysfonctionnements qui perdurent et même s'accroissent
- des projets structurants qui n'avancent pas.

Principales difficultés citées :

- 1) **Un réseau routier saturé avec des embouteillages quotidiens conduisant à une grande incertitude sur les temps de déplacements** (nécessité de prendre une marge très importante dans ses déplacements)
- 2) **Un service ferroviaire très défaillant (retards et annulations de trains) et des fréquences insuffisantes aux heures de pointe**
- 3) **Une desserte insuffisante des transports en commun vers les pôles d'emplois, notamment vers les zones d'activités situées en secteur péri-urbain**

- **Evaluation de l'ambiance de l'atelier : très bonne**

Ambiance studieuse avec volonté partagée de dégager des propositions constructives

- **Evaluation du niveau de participation : très bon**

Quasiment tous les participants sont intervenus

- **Evaluation de la satisfaction des participants à l'organisation des Assises : très satisfaits**

Grande satisfaction concernant :

- Le nombre important de participants montrant l'intérêt des entreprises pour la thématique et leurs fortes inquiétudes et attentes en matière de transports et mobilité,
- La qualité des échanges et des propositions qui sont ressorties de cet atelier.

- **Les 3 grands thèmes de discussion :**

Non pertinent : les 6 thèmes des assises ont tous été abordés (cf. détail ci-après)

Les principales attentes des participants :

Les entreprises des Alpes-Maritimes attendent :

- Que les **besoins de la Côte d'Azur en matière d'investissement en transport soient pris en compte** au niveau national compte tenu de la thrombose actuelle et du retard en infrastructures.
- **Un réseau de transport (route + fer + mer) performant et maillé** permettant un bon fonctionnement de leur entreprise.
- **D'avoir le service attendu en contrepartie du versement transport** qui représente de 50% à 85% du budget des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des Alpes-Maritimes (hors Communauté d'Agglomération de la Riviera Française qui ne prélève pas cette taxe).

Les 3 principales contributions à retenir :

Il s'agit de 3 demandes fortes auprès de l'Etat au niveau national ou local :

- **Que les CCI et les clubs d'entreprises concernés soient partie prenante des décisions des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** en matière d'organisation des transports en tant que principal contributeur à leur financement, via le versement transport (demande de légiférer en ce sens).
- **Mettre en service au plus tôt la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur** et notamment la section azuréenne, pour disposer d'un véritable RER Côte d'Azur, et desservir la technopole de Sophia Antipolis.
- Regrouper l'ensemble des AOM en une seule sur un même bassin de vie et donc **créer une seule AOM Côte d'Azur**.

Ci-après sont présentées les nombreuses demandes et propositions qui ont été formulées. Elles sont classées par thème, même si elles recoupent généralement plusieurs thématiques des Assises.

Nous considérons comme important que ces propositions constructives et pertinentes puissent toutes figurer dans les contributions aux Assises Nationales de la Mobilité.

Thème 1 : des mobilités plus propres

Demandes et propositions formulées :

1) Améliorer la desserte ferroviaire

- **Mettre en place une desserte ferroviaire plus fiable et cadencée**, y compris dans les gares secondaires du réseau
 - ⇒ **Pour le court terme :**
 - **Rendre accessible les trains inter-cités, Thello et TGV aux abonnés TER**, aux heures où l'offre TER est insuffisante.
 - **Etudier la possibilité d'une domestication, même partielle, des TGV** (à savoir un ralentissement à la même vitesse que les TER pour gagner en capacité) sur la ligne littorale dans les Alpes-Maritimes. Compte tenu de notre situation en bout de réseau, une telle solution paraît pertinente. L'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) l'avait d'ailleurs préconisée sur la base des travaux du bureau d'études CITEC.
 - ⇒ **Pour le long terme : mettre en œuvre dans les délais définis** (à savoir d'ici 2030 pour la première phase) la **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**, seul projet d'envergure permettant de désengorger les déplacements Est/Ouest (entre Nice et Cannes).

2) Améliorer la desserte multimodale des pôles d'emplois/zones d'activités économiques (ZAE)

Dans le prolongement des avancées obtenues dans le cadre d'un Groupe de Travail Conseil Départemental/ CCI/ AOM/ représentants de zones d'activités, qui a conduit à des améliorations significatives en matière d'accessibilité des ZAE par les transports en commun, **il est demandé aux collectivités et AOM de se montrer ouvertes aux expérimentations**. Dans ce cadre, les propositions suivantes ont été formulées :

- **Expérimenter et développer des lignes express de desserte des ZAE et pouvoir bénéficier du soutien de l'Etat pour les créations de voies dédiées aux cars sur autoroute**, voire au covoiturage.
Dans le même ordre d'idée, pour disposer de temps de parcours performants vers les zones d'emplois, il est jugé préférable d'avoir des services de bus spécifiques aux scolaires, pour éviter les détours par les écoles.
- **Faire bénéficier les ZAE des solutions et expérimentations de mobilités innovantes. Exemples :**
 - ⇒ Information en temps réel à tous les arrêts de bus,
 - ⇒ Navettes autonomes pour compléter la desserte en transport en commun classique.

Ainsi, l'expérimentation de navette autonome CityMobil2 sur la technopole de Sophia Antipolis par la Communauté d'Agglomération Nice Sophia Antipolis a été très appréciée des salariés.

Par ailleurs, le concept Rêva2-Blue Line System de véhicule autonome, de l'inventeur niçois Raoul Parienti (sélectionné en 2015 pour la COP21) est mis en avant par le président de l'APPIM (l'Association des Partenaires pour la Promotion de l'Industrie Méditerranéenne).

A noter également la constitution en cours d'un cluster « véhicules connectés et autonomes » par Team Côte d'Azur (agence de promotion de la Côte d'Azur).

- **Desservir la technopole de Sophia Antipolis** (36000 emplois, 5000 étudiants) **par le train.**
- **Améliorer et sécuriser les déplacements des piétons et vélos au sein des zones d'activités** en lien avec les gares, pôles d'échanges et arrêts de bus.
- Créer des pôles d'échanges et parcs-relais à proximité immédiate des ZAE, lorsque la capacité de stationnement au sein de la ZAE est insuffisante, et mettre en place une desserte performante en transport en commun à partir de ces pôles.

3) Prendre en compte les déplacements des touristes

Le syndicat des hôteliers de Cannes et du bassin cannois rappelle :

- **Le poids majeur du tourisme de loisirs et du tourisme d'affaires dans les Alpes-Maritimes** (20% du PIB ; 1^{er} « employeur » de la Côte d'Azur, 11 millions de touristes par an).
- Le risque de perte d'attractivité face à la concurrence croissante d'autres destinations, si les difficultés de déplacements perdurent.

Demandes formulées :

- Prendre en compte le poids des touristes et des résidents étrangers (qui s'ajoutent au million d'habitants, notamment sur la bande littorale) dans l'analyse des besoins de déplacements.
- Développer des navettes maritimes à vocation tourisme et loisirs mais aussi transports du quotidien (cf thème 2).
- **Expérimenter des services des cars interurbains de nuit** (sur le modèle des « Noctambus » urbains ou sous forme de transport à la demande) **pour les liaisons les plus importantes, dont celles en lien avec l'aéroport.** L'amplitude horaire des transports routiers interurbains s'avère en effet insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements des salariés en horaires décalés (ex : hôtellerie, restauration) et des touristes.

Remarque : sur cette thématique, les transporteurs des Alpes-Maritimes soulignent qu'ils sont souvent montrés du doigt comme responsables de la pollution, alors qu'ils ont fait de gros efforts pour moderniser leur flotte, à présent peu polluante.

Thème 2 : des mobilités plus connectées

Cette thématique a été élargie plus généralement aux mobilités innovantes.

Demandes et propositions formulées :

1) Développer l'information et gestion des trafics en temps réel

- Informer l'automobiliste en amont de chaque entrée d'autoroute des bouchons en cours.
- Mettre en place une gestion en temps réel des feux tricolores dans les villes.
- En lien avec le développement de la voiture connectée, guider l'automobiliste vers l'itinéraire le plus rapide (compte tenu de la congestion) et vers les parkings disposant de places de stationnement disponibles.
- Elargir « radio Trafic » à tout le réseau routier (actuellement limité à l'autoroute, avec Radio Vinci Autoroutes, sur 107.7 FM).
- Que le département des Alpes-Maritimes soit pilote pour expérimenter des solutions novatrices sur l'A8, en partenariat avec Vinci Autoroutes dans le domaine de la gestion dynamique du trafic, et plus globalement de la mobilité innovante.

2) Ouvrir le champ des possibles et expérimenter/développer de nouvelles solutions de déplacements

Les propositions ci-après sont également en lien avec la rareté du foncier sur la Côte d'Azur.

- **Mieux utiliser notre façade maritime** : développer les **autoroutes de la mer** en favorisant ce mode de transport de marchandises pour soulager l'A8 du trafic de transit, et expérimenter des **navettes maritimes** entre les principaux ports de la Côte d'Azur (Nice, Antibes, Cannes...) avec une aide financière de l'Etat.
- Etudier les possibilités de téléphériques compte-tenu de la topographie des Alpes-Maritimes (exemple Cagnes-sur-Mer Village / littoral).
- Développer l'autopartage en « free floating » ou encore l'autopartage entre particuliers, sachant que des entreprises locales ont un savoir-faire reconnu en la matière (ex Vulog).

Dans ce cadre, il est souligné l'importance de favoriser le partage d'expérience entre les territoires : intérêt pour la Côte d'Azur de s'inspirer des démarches d'autres territoires qui donnent des résultats.

Thème 3 : des mobilités plus solidaires

Demandes et propositions formulées :

- **Eduquer** dès le plus jeune âge à l'usage de moyens de déplacements vertueux, à la solidarité (covoiturage...), au risque routier...
- Davantage **inciter aux comportements vertueux** (avantages, récompenses...). Dans ce cadre, l'intérêt du chèque covoiturage (à l'image du chèque restaurant) est mis en avant. Son développement au sein des entreprises nécessiterait qu'il soit défiscalisé.
- Travailler au **décalage des horaires des écoles, des administrations et des entreprises, et promouvoir le télétravail et la visioconférence.**
- Appeler au civisme général pour que les personnes qui n'ont pas d'impératifs ne se déplacent pas aux heures de pointe. Dans ce cadre, il faudrait mettre aussi en place des modulations tarifaires sur l'autoroute pour favoriser les déplacements en heures creuses.
- **Demande que l'Etat et les collectivités prennent leurs responsabilités, en imposant des actions/réglementations et en veillant à leur application sur le terrain.** Dans ce cadre :
 - ⇒ Mettre en place une interdiction ou obligation de circulation des poids lourds en transit à certaines heures sur l'A8 (en trouvant des solutions par rapport à la réglementation européenne).
 - ⇒ **Faire respecter les aires de livraisons**, trop souvent occupées par des véhicules en stationnement abusif, et changer **la législation de l'amende pour non-respect d'une aire de livraisons : actuellement de classe 2, elle pourrait devenir une amende de classe 4 à 135€, similaire à celle pour occupation abusive d'une place réservée aux handicapés.**
- Assurer la desserte des zones d'activités et entreprises excentrées. C'est essentiel pour les salariés dépendant des transports en commun. Par ailleurs, les entreprises mal desservies sont confrontées à des difficultés d'embauche.

Il est par ailleurs souligné que la Côte d'Azur a été délaissée pendant plusieurs décennies et connaît **un retard important en infrastructures** ferroviaires et routières.

Par exemple, pour ce qui est du ferroviaire, elle présente **le plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France** (une seule ligne littorale datant de 1860) **alors que la fréquentation de voyageurs TER est la plus importante de France hors région parisienne. Elle doit donc être prioritaire en matière d'investissements et bénéficier de la solidarité nationale.**

Thème 4 : des mobilités plus intermodales

Demandes et propositions formulées :

- **Ne pas rester cloisonné aux frontières administratives.** Ex : avec la croissance du nombre de salariés de **l'Ouest 06 habitant dans le Var**, nécessité de mieux prendre en compte ces besoins de déplacements au niveau des TER (ligne les Arcs-Cannes-Nice-Monaco-Menton) et des transports collectifs routiers.
- Rendre interopérables tous les systèmes de transports et accélérer le développement d'une **billettique et d'une tarification communes** (la Carte Azur commune à tous les réseaux y compris TER, et étendue à d'autres services de mobilité – autopartage, vélopartage).
- **Que le Préfet des Alpes-Maritimes supervise et impose aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des améliorations en termes d'intermodalité et de d'interopérabilité, voire impose une fusion des AOM, lorsqu'elles sont situées sur un même bassin de vie → demande d'une seule AOM Côte d'Azur.**
- Améliorer les correspondances entre le train et les bus desservant les zones d'emplois (adaptation systématique des horaires des bus et cars aux modifications des grilles horaires des TER, adaptation des horaires de bus en temps réel en cas de retard de train, pour les lignes dédiées à la desserte de pôles d'emplois).
- Créer des parcs-relais au niveau des gares.

Thème 5 : des mobilités plus sûres

Demandes et propositions formulées :

L'amélioration de la desserte des pôles d'emplois en transport en commun (cf thème 1) apparaît comme **l'action prioritaire pour rendre les déplacements plus sûrs.**

Il est souligné que les accidents concernant les déplacements de mission et de trajet effectués en voiture ou en deux-roues motorisés représentent un coût important pour les entreprises. Au coût direct des accidents de mission, dont le taux de gravité est élevé par rapport aux autres accidents du travail, s'ajoute le coût indirect en termes de jours de travail perdus.

Autres demandes :

- **Adapter le Code de la Route aux nouveaux moyens de transports :** vélos à assistance électrique, trottinettes électriques, overboards...

- Et faire appliquer ce Code de la Route par une **police de la route qui verbalise tous les usagers si besoin** (voitures, piétons, cyclistes, deux-roues motorisés...) avec des montants d'amende qui soit dissuasifs. Ces amendes pourraient être accompagnées d'une immobilisation/ mise en fourrière du véhicule pour les comportements dangereux assez récurrent dans les Alpes-Maritimes (non-respect des feux rouges, slalom entre les voitures...)

Thème 6 : des mobilités plus soutenables

Demandes et propositions formulées :

1) Mieux lier politiques d'urbanisme et de transport

- **Dynamiser le commerce de centre-ville**, qui est moins générateur de trafic automobile que le commerce de périphérie.
- Préserver les cheminements piétonniers des villes (trop souvent coupés suite à des privatisations dans le cadre de constructions), car ils permettent des déplacements à pied optimisés et sécurisés.
- **Prendre en compte les livraisons dans les projets d'aménagement** (création d'un nouveau quartier – ex Opération d'intérêt National Ecovallée, aménagements connexes à la réalisation d'un transport en site propre...).
- **Réserver du foncier** pour :
 - ⇒ Des projets de logistique urbaine
 - ⇒ Des stations GNV (la nécessité de créer 2 citernes dans les Alpes-Maritimes est mise en avant par les transporteurs)
 - ⇒ Des parkings de covoiturage, pour éviter que ceux des commerces et centres commerciaux soient dévolus à cet usage
 - ⇒ Des arrêts-minute pour la récupération ou la dépose de passagers (exemple : aux entrées / sorties d'autoroutes et autres lieux de passage...)
- Prendre en compte la réalité des déplacements sur l'A8 qui n'est pas une autoroute de transit mais **une autoroute urbaine où les déplacements locaux sont ultra-majoritaires**.
 - ⇒ En conséquence, **créer de nouveaux échangeurs** (à Biot ou encore sur le contournement de Nice) répondant aux besoins de déplacements des Azuréens et permettant de soulager le réseau urbain congestionné au niveau d'autres entrées/sorties. L'impact serait donc positif sur le plan environnemental.

2) Clarifier et revoir le modèle financier associé aux transports

- **Evaluer et prendre en compte systématiquement** dans les calculs de rentabilité l'ensemble des **coûts induits par l'inaction, ou la non réalisation de projets** (coût environnemental, coût sanitaire, accidents...). Communiquer largement sur ces coûts induits pour sensibiliser les élus et l'opinion publique.
- **Clarifier l'usage des contributions des entreprises liées aux transports : traçabilité des taxes** auxquelles sont soumises les entreprises de transports de marchandises, du versement transport...

3) Avoir le service attendu en retour du versement transport, qui représente une part importante du budget de la plupart des AOM

Il est souligné que les entreprises contribuent fortement au financement des transports urbains via le versement transport. Ainsi, dans les Alpes-Maritimes, la part du versement transport dans les ressources des AOM est supérieure à 50 % (hors Communauté d'Agglomération de la Riviera Française qui ne prélève pas cette taxe) et atteint dans certains cas plus de 80%.

Demandes formulées en lien avec le versement transport :

- **Intégrer dans la Loi, la participation permanente des représentants d'entreprises (clubs d'entreprises territoriaux, CCI, CMA...) aux instances décisionnelles des AOM.** Cette disposition pleinement justifiée permettrait également de mieux prendre en compte les besoins des salariés dans l'organisation du réseau de transport en commun.

- Rendre les transports en commun gratuits pour les actifs.
Cette proposition de l'association d'entreprises « Côte d'Azur Industrie Plaine du Var » part du constat **qu'il est totalement anormal que les entreprises paient deux fois pour le transport de leurs salariés :**

Une première fois via le versement transport au travers duquel elles contribuent solidairement plus largement au financement des réseaux de transports urbains.

Une seconde fois par le remboursement à 50% minimum de l'abonnement de transport en commun de leurs salariés.

- **Offrir la possibilité aux entreprises situées en zone rurale** mais dans un périmètre d'AOM **d'être exonérées du versement transport** (lorsque le service de transports en commun ne peut répondre aux besoins de leurs salariés) **et de bénéficier d'aides à la mise en place de systèmes privés de transport.**

COMPTES-RENDU D'ATELIER

- Atelier territorial organisé le (jour / lieu / code postal) : **14 novembre 2017 Rouen 76000**
- Nom de l'animateur: **Jacques CHARRON (Responsable du Pôle Etudes et Prospective, Chambre de Commerce et d'Industrie Rouen Métropole)**
- Nom de l'expert: **Laurent MORENO (Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure)**
- Autre(s) personnalité(s) ayant participé(es) à l'Atelier :

Nombre de personnes participantes : **12**
(Merci de joindre la liste d'émargement à votre envoi)

Nombre de groupes de travail constitués : **6**

Thèmes des groupes de travail :

☒ Cochez le thème (indiquez si plusieurs groupes ont travaillé sur le même thème) :

- ☐ ☒ plus propre,
- ☐ ☒ plus connectée,
- ☐ ☒ plus solidaire,
- ☐ ☒ plus intermodale,
- ☐ ☒ plus sûre,
- ☐ ☒ plus responsable.

En synthèse des échanges des différents groupes, merci d'indiquer :

Quels sont les atouts principaux du territoire en matière de mobilité mentionnés par les participants ?

1) *Le territoire est bien pourvu en infrastructures et équipements de mobilité (routières, ferrées, fluviales, aériennes, transports en commun)*

2) *Rouen est proche de la capitale, Paris, et des espaces du nord de l'Europe tout en étant en position centrale sur l'Axe Seine (Paris à la mer)*

3) *Un territoire avec un haut potentiel économique, énergétique et industriel*



Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans le territoire en matière de mobilité mentionnées par les participants ?

- 1) *Les circulations ne sont pas fluides dans la Métropole rouennaise qui souffre de congestions routière chroniques, en dépit d'un réseau de transport en commun très développé*
- 2) *Un réseau routier incomplet où le manque d'une liaison de contournement (projet entre l'A28 et l'A13, étudié depuis près de 50 ans...) conduit à la traversée du cœur de métropole par les trafics de transit (poids lourds et véhicules particuliers) et les convois exceptionnels,*
- 3) *Des insuffisances en matière de maillage, de rapidité et cadencement des transports en commun interurbains, régionaux et ferroviaires*

Évaluation de l'ambiance de l'Atelier :

- ☒ Très bonne
- ☐ Bonne
- ☐ Moyenne
- ☐ Mauvaise
- ☐ Très mauvaise

Commentaires :

Écoute et dialogue ont contribué à la très bonne ambiance de l'atelier

Évaluation du niveau de participation :

- ☐ Très bon
- ☒ Bon
- ☐ Moyen
- ☐ Mauvais
- ☐ Très mauvais

Commentaires :

Prises de paroles nombreuses et équitablement réparties ayant parfois conduit à des digressions sur des difficultés de circulation récurrentes dans la métropole de Rouen

Évaluation de la satisfaction des participants à l'organisation des Assises ?

- ☒ Très satisfaits
- ☐ Satisfaits
- ☐ Pas satisfaits

Commentaires :

Participants satisfaits d'avoir l'opportunité de faire entendre sereinement la parole des milieux économiques du territoire

Pouvez-vous décrire les 3 grands thèmes de discussion à retenir de cet Atelier ?

INFRASTRUCTURES caractérisées par :

Des circulations et encombrements routiers chroniques du cœur de la métropole

Un réseau routier incomplet du fait du manque de la liaison de contournement reliant l'A28 à l'A13

Des infrastructures de transport en commun réduisant les voies de circulation disponibles pour les autres modes de déplacement

DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES MOBILITES

Le développement de l'utilisation de véhicules électriques (voitures individuelles, hover-board, trottinettes,...) et de la circulation à vélo augmente fortement les conflits d'usages.

Pour autant le territoire est innovant dans le domaine des nouvelles mobilités et les acteurs économiques sont prêts à s'engager dans de nouveaux domaines (véhicule autonome, livraisons par drones,...)

FINANCEMENTS ET ORGANISATION

La nécessité de plus de coordination entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) lors de la mise en place de nouvelles offres de transport.

Les entreprises supportent une large part des coûts de développement des transports sans bénéficier de meilleures dessertes

Pouvez-vous indiquer les principales attentes des participants en matière de mobilité dans le territoire ?

- **Achèvement du réseau routier avec notamment la réalisation de la liaison A28-A13 / contournement Est de Rouen**
- **La réalisation de dessertes en Transports en commun efficaces et cadencées des zones d'activités du territoire métropolitain.** Par le versement transport les entreprises supportent une grande part du financement du développement des transports en commun et les zones où elles sont implantées ne sont que rarement desservies par les nouvelles lignes de transport créées.
- **Résorber les congestions routières chroniques en redonnant de la fluidité sur les grands axes de circulation**
- **Retrouver de la qualité, de la fiabilité et de la sécurité sur les dessertes ferroviaires avec Paris, Le Havre et Caen** (avec un meilleur cadencement, une réduction des temps de trajet et une plus grande fiabilité des trains)
- **Besoin d'un accompagnement face à l'augmentation du risque généré par le développement de nouvelles mobilités** (notamment les engins électriques très silencieux)

Quelles sont les 3 principales contributions à retenir de cet Atelier ?

- 1 **Les participants ont tous rappelé l'urgence de terminer le réseau d'infrastructures principales avec notamment la réalisation de la liaison A28-A13/contournement Est de Rouen**
- 2 **Innover en développant de nouvelles formes de mobilité** s'appuyant sur les atouts industriels et énergétiques du territoire : navettes de transports en commun fluviales, téléphériques entre les plateaux et le fond de vallée, développement de véhicules à hydrogène, développement d'un réseau dense de bornes de recharge pour véhicules électriques
- 3 **Développer les outils numériques pour une meilleure intermodalité** (carte utilisable pour de multiples modes et périmètre de transports en commun, application simplifiant la mise en relation de co-voitureurs,...)

Vos commentaires :

Thème 1

Des mobilités plus **propres** : réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements

Les transports génèrent des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions locales. Nous devons accélérer la transition vers une mobilité plus propre et moins énergivore.

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- Comment accélérer la transition vers des véhicules propres (véhicules électriques par exemple) ?
- Comment l'État ou les collectivités locales peuvent-ils encourager toutes les formes de déplacements doux (vélo, trottinette, marche, ...) ?
- Quelles actions permettraient de faciliter le développement du covoiturage dans les déplacements du quotidien ?
- Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **4**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Des réseaux de transports existants globalement bien développés (routiers, ferrés, fluviaux, transport en commun)*
- 2- *Une position géographique de la Métropole Rouen Normandie proche de la Capitale et du Nord de la France*
- 3- *Une place centrale sur l'axe Seine et la future Ligne Ferroviaire Nouvelle Paris Normandie*

● Difficultés principales rencontrées dans de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Gare saturée et enclavée, qualité de service ferroviaire insatisfaisante, embouteillages routiers chroniques en dépit d'un réseau de transport en commun dense*
- 2- *Un réseau routier inachevé : il manque la liaison A28-A13/ Contournement Est de Rouen pour extraire les trafics de transit, projet inscrit dans les documents d'urbanisme depuis plus de 40 ans mais toujours retardé*
- 3- *Obligation de passer par Paris pour rejoindre les principaux pôles économiques européens par liaison aérienne du fait d'un aéroport de Rouen oublié pendant 10 ans et mal connecté aux autres modes de transport*

● Nos propositions :

- 1- *Comblent le retard en équipements avec la réalisation de la liaison A28-A13 afin de décongestionner le cœur de métropole et fluidifier les circulations contribuant ainsi à une meilleure qualité de l'air dans l'hyper centre métropolitain et en soutenant la relance de l'aéroport Rouen Vallée de Seine*
- 2- *Accompagner le développement de l'utilisation de véhicules propres (véhicules électriques, à hydrogène, ...) en développant un réseau dense de stations de recharge*
- 3- *Utiliser la Seine pour un service de navettes fluviales à moteur électrique pour le transport de passagers et de marchandises à destination du cœur métropole*

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse
à l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr

Vous pouvez également contribuer sur
www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Thème 2

Des mobilités plus **connectées** : accélérer l'innovation et la révolution numérique

Nos mobilités sont à la veille d'une révolution. Nous devons soutenir l'innovation, en faisant évoluer le cadre réglementaire et en incitant aux changements de comportements.

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- Comment le numérique va-t-il redéfinir les conditions de la mobilité ?
- De quelles innovations l'État ou les collectivités locales pourraient-elles s'emparer pour améliorer la mobilité ?
- Comment rendre l'arrivée du véhicule autonome bénéfique pour notre mobilité et nos territoires ?
- Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **4**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Des infrastructures tous modes de qualité et une excellente situation géographique*
- 2- *Un territoire propice aux innovations dans le domaine des transports et de la logistique*
- 3- *Un positionnement idéal pour le rail route et les opérateurs de fret de proximité*

● Difficultés principales rencontrées dans de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Un territoire victime d'embouteillages chroniques*
- 2- *Des trafics de transit et convois exceptionnels dans le coeur de l'agglomération faute de Contournement Est de Rouen*
- 3- *Une liaison ferroviaire à Paris dégradée (temps d'accès à Paris, fiabilité, qualité du service,...)*

● Nos propositions :

- 1- *Développer des solutions de covoiturage simples et ergonomiques à destination des travailleurs du territoire*
- 2- *Mettre en place une offre aéroportuaire comprenant des solutions d'intermodalité où les trajets pour rejoindre l'aéroport ou aller à sa destination finale sont intégrés lors de la réservation de son billet*
- 3- *Favoriser la créativité et l'inventivité en matière de mobilité en étant un territoire de test et d'expérimentation pour les nouvelles solutions de transports, nouveaux outils (véhicules autonomes, drones, dirigeables...)*

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse
à l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr

Vous pouvez également contribuer sur
www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Thème 3

Des mobilités plus **solidaires** : réduire les fractures sociales et territoriales

Les Français ne sont pas égaux face aux transports. Nous devons imaginer une mobilité plus inclusive, pour tous et dans tous les territoires grâce à de nouvelles offres et coopérations.

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?
- Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?
- Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?
- Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **3**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

1- Modernité du réseau de transport (route, rail, transport en commun)

2- Proximité de l'Ile-de-France

3- Une métropole qui abrite un pôle de compétitivité en mobilité : MOVEO

● Difficultés principales rencontrées dans notre territoire en matière de mobilité :

1- Réelle fracture entre les zones urbaines et rurales comme par exemple la vallée enclavée de l'Andelle qui ne dispose ni de Transports en Commun ni de desserte autoroutière

2- Allongement des temps de transports ferroviaires vers les campagnes et espaces ruraux

3- Pas de synchronisation entre le développement des transports en commun et limitation de la circulation automobile sans construire les infrastructures de contournement

● Nos propositions :

1- La réalisation d'aménagements urbains de qualité pour aider à l'appropriation de certains lieux comme par exemple le cas des aménagements des quais bas de la rive gauche à Rouen qui a conduit à réduire la fracture de mobilité entre les deux rives de la Seine.

2- L'automobile est le mode de transport dominant, mais nous devons proposer des alternatives à la possession d'un véhicule. Pour cela, mieux vaut articuler les offres, proposer pour chaque besoin des solutions pertinentes et les rendre plus accessibles pour faciliter tous les parcours intermodaux.

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse
à l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr

Vous pouvez également contribuer sur
www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Thème 4

Des mobilités plus **intermodales** : mieux articuler toutes les offres de transport

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- ◆ Quelles mesures pourraient faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transports dans un même trajet (la voiture puis le train puis le vélo, par exemple) ?
- ◆ Comment encourager les voyageurs à se passer de leur voiture individuelle ?
- ◆ Comment améliorer la logistique urbaine sans encombrer l'espace public ?
- ◆ Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **3**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Des réseaux de transport (route, rail, transport en commun) a fort potentiel intermodal*
- 2- *La proximité de l'Ile-de-France garantit la rentabilité des investissements sur les infrastructures*

● Difficultés principales rencontrées dans de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *La barrière de la Seine représente un frein à l'embauche*
- 2- *Le territoire est segmenté socialement en raison de l'enclavement géographique*

● Nos propositions :

- 1- *Inciter au covoiturage notamment pour les déplacements professionnels*
- 2- *Améliorer les connexions entre les Autorités Organisatrices de Transports*
- 3- *Faire correspondre les territoires de vie*
- 4- *Inciter au développement de l'intermodalité dans le domaine des transports de marchandises (surtout pour le « dernier kilomètre »)*

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse
à l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr

Vous pouvez également contribuer sur
www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Thème 5

Des mobilités plus **sûres** : réduire les accidents et les risques

La sécurité est la première préoccupation des Français en matière de transport. Nous devons continuer de réduire les accidents et de lutter contre toutes les menaces.

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- Comment réduire les accidents dans les transports ?
- Comment adapter le Code de la Route aux nouveaux modes de déplacements (véhicule autonome, vélo, ...) ?
- Comment améliorer la sûreté et réduire les menaces dans les transports ?
- Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **4**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Le bon développement d'autoroutes et voies rapides, vecteur de sécurité*
- 2- *Un territoire bien situé en position centrale sur l'Axe Seine et entre l'Europe du Nord et l'Ouest et le Sud-ouest de l'Europe*
- 3- *Des habitants et des acteurs prêts au changement*

● Difficultés principales rencontrées dans notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Une offre ferroviaire dépassée (manque de confort, de fiabilité horaire, de rapidité de trajet,...)*
- 2- *Un centre de métropole à la circulation encombrée peu propice à la fluidité de transports (automobile, TC, modes doux)*
- 3- *Les poids lourds en transit passent par le centre-ville*

● Nos propositions :

- 1- *Garantir la sécurité dans les transports en commun (notamment pour les femmes et le soir)*
- 2- *Imposer aux véhicules électriques*
- 3- *une signalisation sonore*
- 4- *Aménager en cœur de métropole des espaces dédiés aux véhicules de transports de marchandises et aux artisans afin de garantir la sécurité des livraisons et interventions des professionnels.*

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse
à l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr

Vous pouvez également contribuer sur
www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Thème 6

Des mobilités plus **soutenables** : équilibrer les modèles économiques et adapter la gouvernance

Face aux besoins financiers pour entretenir et développer les infrastructures, il est nécessaire de repenser les modèles de financement et de gouvernance des transports.

À titre d'exemple, les questions qui se posent sont :

- Faut-il faire évoluer la répartition entre les parts payées par le contribuable et l'utilisateur dans le coût des transports ?
- Comment trouver de nouvelles ressources pour investir dans les transports ?
- De quelle manière les règles d'urbanisme pourraient-elles contribuer à une meilleure mobilité ?
- Comment mieux articuler les offres proposées par les différentes autorités organisatrices de transports ?
- Qu'avez-vous à proposer sur ce thème ?

Imaginons ensemble nos déplacements de demain

● Atelier territorial organisé le : **14 novembre 2017 Rouen 76000**

● Nombre de personnes composant votre groupe : **4**

● Atouts principaux de notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Une offre en infrastructures de transport importante au service d'activités économiques riches et variées*
- 2- *La proximité de la capitale et des centres décisionnels économiques et institutionnels*
- 3- *Un territoire traversé par la Seine, un fleuve navigable à haut potentiel économique*

● Difficultés principales rencontrées dans notre territoire en matière de mobilité :

- 1- *Rouen est un carrefour difficile à traverser du fait du manque d'un contournement autoroutier entre l'A13 et l'A28*
- 2- *Le territoire souffre d'un déficit culturel et historique de vision partagée entre les acteurs*
- 3- *La proximité de Paris représente parfois un handicap en termes d'attractivité*

● Nos propositions :

- 1- *Faciliter les échanges entre Autorités Organisatrices de transport afin de permettre une meilleure articulation multimodale des offres de transports*
- 2- *Pour les projets d'infrastructures de transports, généraliser les partenariats Public/Privé comme pour le projet de la liaison A28-A13*
- 3- *Intégrer plus de pluralisme dans la gouvernance des projets de mobilité pour une meilleure prise en compte des avis et attentes des milieux économiques*

Merci de bien vouloir rendre votre synthèse à
l'organisateur de cet atelier
ou de l'envoyer à assises@transports.gouv.fr



Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles

Assises nationales de la mobilité

Compte-rendu.....	2
Note de synthèse	6
Présentation synthétique des grands enjeux du Pays d'Arles	18

Atelier du territoire du Pays d'Arles

15 novembre 2017

COMPTE-RENDU D'ATELIER

Atelier territorial organisé le (jour / lieu / code postal) :

15 novembre 2017 / Arles / 13200

Nom de l'animateur : **Blandine PERICHON**, Nicaya Conseil

Nom de l'expert : **Patrick DELOUSTAL**, CCI du Pays d'Arles

Autre(s) personnalité(s) ayant participé(es) à l'Atelier :

Michel CHPILEVSKY, Sous-Préfet de l'Arrondissement d'Arles ; **Monica MICHEL**, Député de la XVIème circonscription des Bouches-du-Rhône ; **Hervé SCHIAVETTI**, Maire d'Arles ; **Claude VULPIAN**, Président de la Communauté d'Agglomération ACCM, **David GRZYB**, Vice-Président Développement Economique Communauté d'Agglomération ACCM ; **Pierre VETILLART**, Adjoint au Maire d'Arles délégué au Développement durable ; **Robert UNTERNER**, DDTM 13 ;

Nombre de personnes participantes : **52**

Nombre de groupes de travail constitués : **6**

Chaque groupe a travaillé sur deux thèmes

Thèmes des groupes de travail :

- ☒ plus propre,
- ☒ plus connectée,
- ☒ plus solidaire,
- ☒ plus intermodale,
- ☒ plus sûre,
- ☒ plus responsable.

En synthèse des échanges des différents groupes, merci d'indiquer :

Quels sont **les atouts principaux** du territoire en matière de mobilité mentionnés par les participants ?

- 1) Parmi les principaux atouts du territoire en terme de mobilité, la **présence de nombreuses infrastructures de transport dans ou proches du territoire** : maillage routier, fleuve, voies ferrées PLM, nombreuses voies ferrées désaffectées

Quelles sont **les principales difficultés** rencontrées dans le territoire en matière de mobilité mentionnées par les participants ?

- 1) **Saturation du réseau routier** notamment aux franchissements des barrières géographiques que sont le Rhône ou la Durance, avec mélange des trafics de marchandises et de passagers entraînant congestion, insécurité routière liée notamment à la mixité des trafics (locaux, transit) et à la forte proportion de poids lourds, et dégradation de la qualité de l'air au droit des zones habitées (centre ville d'Arles et aire Avignonnaise notamment)
- 2) **Absence de véritable alternative intermodale au « tout voiture » et « tout camion »** : absence de parking relais, maillage non finalisé, manque d'informations sur l'offre facilement accessible via smartphone, réseau de pistes cyclables insuffisamment développé, report modal pour les marchandises insuffisant...
- 3) **Insuffisance d'investissements privés et publics** pour des transports plus solidaires (notamment vis-à-vis des personnes à mobilité réduite), plus propres (maillage des réseaux de mobilités douces), plus connectés (accès au THD défaillant), plus cohérent (cohérence entre urbanisme et transports)

Evaluation de l'ambiance de l'Atelier : **Très bonne**

Evaluation du niveau de participation : **Très bon**

Evaluation de la satisfaction des participants à l'organisation des Assises : **Satisfaits**

Commentaires :

Les groupes de travail étaient constitués à la fois de personnalités politiques, de chefs d'entreprise et acteurs économiques, et d'habitants ou représentants associatifs, provenant de l'ensemble du territoire du sud (Port Saint Louis du Rhône) au nord (Châteaurenard), tous volontaires et constructifs.

Les participants auraient aimés pouvoir avoir plus de temps. Le format de 2h a été jugé trop court.

Pouvez-vous décrire les **3 grands thèmes de discussion** à retenir de cet Atelier ?

1) **Santé-Sécurité**

Les conséquences négatives dues au mélange de trafic de poids lourds très présents sur ce territoire, au sud comme au nord, au regard de ses activités économiques (agroalimentaire au nord avec, notamment, le MIN de Châteaurenard ; purement transport et logistique au sud, avec le Grand Port Maritime de Marseille et les plateformes logistiques départementales qui lui sont liées).

2) **Intermodalité-Environnement**

L'insuffisance d'offre intermodale, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes, qui contraint à l'usage de la voiture aussi bien pour les courtes que pour les plus longues distances, au développement du trafic de poids lourds avec les conséquences citées au point 1.

3) **Solidarité-Soutenabilité financière-Connexion**

Le faible niveau d'investissement au regard des besoins sur un territoire qui rassemble les communes parmi les plus étendues de France a des conséquences vis-à-vis des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapées ou à faible niveau de revenus), des conséquences en termes de connexion au très haut débit et d'offres de services d'information connectée, ou plus classiquement des conséquences en matière de continuité des réseaux physiques dont les interconnexions sont souvent manquantes.

Pouvez-vous indiquer les **principales attentes des participants en matière de mobilité dans le territoire ?**

Les principales attentes des participants sont relatives à la sécurisation des mobilités et la réduction des nuisances (bruit, mauvaise qualité de l'air) au droit des secteurs (densément) habités. C'est dans ce groupe que les propositions sont les plus nombreuses. Elles pointent la nécessité d'adapter les infrastructures, à la fois dans l'offre qu'en niveau de service, notamment pour faire face aux particularités locales : mixité des flux de transport et logistique ; franchissement des obstacles géographiques que constituent les cours d'eau (Rhône et Durance).

Quelles sont les **3 principales contributions** à retenir de cet Atelier ?

Réaliser les infrastructures indispensables à l'amélioration des mobilités, notamment la dissociation des trafics (réalisation de la continuité autoroutière au droit d'Arles par une déviation de l'axe actuel ; poursuite de la réalisation de la liaison Est-Ouest au nord des Bouches-du-Rhône ; réalisation d'un pont au nord d'Arles pour finaliser la rocade ; déployer le réseau très haut débit pour faciliter le déploiement de plateformes d'informations sur l'offre de transport ; sécuriser l'axe nord sud, notamment la RN570.

Développer les nœuds d'échanges intermodaux tant pour les mobilités locales que pour les mobilités intercités : assurer la continuité des réseaux de mobilité douce ; développer les parkings relais ; favoriser le report modal des transports de marchandises.

Améliorer l'accès à la mobilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite, y compris l'accès à l'information en temps réel : rendre possible le déplacement des personnes à mobilité réduite partout dans les villes ; réduire la facture des déplacements, notamment pour les personnes à faible niveau de revenus ; rendre plus attractive l'offre de mobilité alternative à la voiture, par exemple par la gratuité des transports en commun ou par le développement d'une offre nouvelle innovante.

Vos commentaires :

Sur un territoire comme le pays d'Arles, l'amélioration de la mobilité est une gageure étant données son étendue, la faible densité de sa population et sa faible capacité de financement.

L'usage de la voiture individuelle y est quasiment impératif, en particulier pour les trajets supérieurs à 3 kms. Néanmoins les études montrent que le pourcentage d'usage de modes alternatifs de déplacements y est relativement élevé.

Sa situation géographique et ses spécificités en matière d'activités économiques, très tournées vers l'import/export ou vers l'accueil de visiteurs, **tendent à accentuer les difficultés liées à la mobilité**, par la rencontre de ces flux de déplacements qui entraîne congestions, accidents, nuisances sonores et pollution atmosphérique.

Au-delà de la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures indispensables à la résolution d'une part de ces difficultés, c'est très probablement par **le déploiement de solutions innovantes disruptives par rapport à l'offre classique de mobilité** que pourra être apportée une réponse aux attentes réelles de la population d'une offre crédible de mobilité plus sûre, plus propre et plus solidaire.

Atelier du territoire du Pays d'Arles

15 novembre 2017

Note de synthèse

SOMMAIRE

1.	Contexte	7
2.	Rappel de l'ordre du jour	8
3.	Introduction	8
4.	Le Pays d'Arles – enjeux du territoire.....	9
5.	Synthèse des contributions issues des ateliers.....	9
4.1	Mobilités propres dans le Pays d'Arles	10
4.2	Mobilités connectées dans le Pays d'Arles.....	11
4.3	Mobilités intermodales dans le Pays d'Arles	12
4.4	Mobilités sûres dans le Pays d'Arles.....	13
4.5	Mobilités solidaires dans le Pays d'Arles	14
4.6	Mobilités soutenables dans le Pays d'Arles	14
6.	Clôture et suites	15
7.	Liste des participants	16

1. CONTEXTE

Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, a lancé le 19 septembre 2017 une démarche de concertation et de réflexion nationale pour construire ensemble les mobilités de demain.

Pour le Président de la République et la ministre, il s'agit d'amorcer une transition en matière de mobilités en passant d'une politique majoritairement centrée sur les équipements et infrastructures à une politique répondant aux besoins de la population en intégrant toutes les potentialités et innovations.

L'objectif des Assises de la mobilité est de préciser ces besoins et d'identifier les leviers qui feront que les mobilités du futur soient :

- plus solidaires ;
- plus connectées ;
- plus intermodales ;
- plus soutenables ;
- plus propres ;
- plus sûres.

Pour contribuer aux Assises nationales de la mobilité et faire entendre les besoins et propositions des entreprises de son territoire, la CCI du Pays d'Arles a organisé, le 15 novembre, un atelier ayant vocation à favoriser des échanges sur les besoins et les contraintes liées à la mobilité et formuler des propositions d'amélioration.

L'atelier mobilités du territoire du Pays d'Arles a permis de réunir plus de 50 élus et représentants des entreprises du Pays d'Arles. La liste des participants est disponible en annexe.

Le présent document propose une synthèse de l'ensemble des contributions et propositions des participants à cet atelier.

2. RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

- Introduction :
 - M. PAGLIA – Président de la CCI du Pays d'Arles
 - M. SCHIAVETTI - Maire d'Arles
 - Mme MICHEL – Députée de la XVIème circonscription des Bouches-du-Rhône
- Film de Elisabeth Borne, ministre déléguée aux transports, relatif aux assises nationales de la mobilité
- Ateliers participatifs en sous-groupes thématiques : animation par Nicaya conseil
« Quelles orientations pour des mobilités plus propres, plus connectées, plus solidaires, plus intermodales, plus sûres et plus soutenables ? »
- Clôture et suites :
 - M. JUGLARET, Représentant le Président du Conseil Régional PACA
 - M. CHPILEVSKY, Sous-Préfet de l'arrondissement d'Arles

3. INTRODUCTION

Stéphane Paglia, Président de la CCI du Pays d'Arles, a insisté sur l'importance de la tenue de cet atelier sur les mobilités pour le Pays d'Arles qui s'organise administrativement autour de son Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR). Après avoir rappelé le contexte territorial et annoncé les grands projets que sont le MIN de Provence, la Tour Luma et son parc des ateliers, ainsi que le campus intégré de la CCI avec son parc numérique, il a fait état des préoccupations en matière de qualité de l'air, de saturation des axes routiers et de la prépondérance de l'automobile dans les déplacements. Stéphane Paglia a enfin détaillé les solutions d'ores et déjà envisagées pour améliorer les mobilités, à savoir la liaison Est/Ouest LEO sur le nord du territoire, le contournement autoroutier d'Arles, le pont à Salin de Giraud, le développement du Fluvial et du train sur le port de commerce d'Arles mais également la liaison Arles/Avignon ou les nouveaux modes de circulations propres et solidaires, sujet de l'atelier.

Hervé Schiavetti, Maire d'Arles, a rappelé les spécificités des villes touristiques de taille moyenne, dont les besoins sont surdimensionnés au regard des ressources financières des collectivités et pour lesquelles la complexité de l'organisation administrative ne facilite pas la mise en œuvre des actions nécessaires à l'amélioration des mobilités, pourtant essentielles au développement économique. Il a fait part de son souhait de trouver un schéma de transport le plus partagé possible, qui réponde aux besoins du territoire et dans cet objectif, de la mise à disposition de toutes les données techniques et humaines de la municipalité.

Monica MICHEL, députée de la XVIème circonscription des Bouches-du-Rhône, a souligné la grande qualité du rapport de présentation du projet de SCOT du pays d'Arles, en particulier le diagnostic socio-économique et sa partie « Déplacements et Infrastructures », qui devrait être approuvé d'ici la fin de l'année et qui montre clairement que la question des mobilités dépasse l'échelon de chaque intercommunalité et se pose au niveau du pays d'Arles entier. Elle a ensuite évoqué les enjeux que sont la santé, avec une pollution dans les Bouches-du-Rhône concentrée sur les 2 axes routiers, Fos-Miramas et Salon-Arles, et la nécessité de mobilités sereines, avec des infrastructures efficaces et durables, des transports organisés et disponibles et des lieux d'échanges intermodaux accueillants, conditionnées à une refonte globale des conditions de déplacement. Après avoir rappelé l'urgence du contournement routier, Monica Michel a indiqué avoir proposé au gouvernement de relancer la réflexion sur un Grand plan Rhône, intégrant la mise en œuvre de navettes fluviales ou encore la réalisation d'un pont supplémentaire sur le Rhône. Dans le cadre de l'engagement de l'Etat pour le déploiement d'une stratégie de couverture numérique du territoire, elle a invité à la réflexion sur un projet de smart territoire du pays d'Arles, pour faire en sorte que la mobilité connectée devienne une source de développement économique et environnemental privilégié dans le pays d'Arles.

4. LE PAYS D'ARLES – ENJEUX DU TERRITOIRE

Les mobilités sur le territoire du Pays d'Arles, à l'intersection de pôles d'activités majeurs éclatés, au cœur de grands corridors logistiques

Le Pays d'Arles, situé au confluent du Rhône, est un immense territoire représentant 45% de la superficie des Bouches-du-Rhône, qui réunit les 3 plus vastes communes de France (Arles, Saintes-Maries de la Mer, Saint-Martin de Crau). C'est un espace agricole, naturel exposé aux crues du Rhône, à proximité de pôles d'emplois majeurs, dont celui du Grand Port Maritime de Marseille, et des plateformes logistiques. Ce territoire est traversé par de nombreuses infrastructures de transport ferroviaires, fluviales et routières majoritairement utilisées pour le trafic de transit. Sa faible densité de population en fait un espace faiblement connecté.

Compte-tenu des caractéristiques et spécificités du Pays d'Arles, le travail réalisé en atelier, dans le cadre des Assises nationale de la mobilité, fait ressortir **3 enjeux majeurs** :

1. La difficulté de **développer l'intermodalité au sein de ce vaste espace**, pour les résidents comme pour les nombreux visiteurs ;
2. La difficulté de **concilier la présence des trafics d'échange ou locaux avec le transit de marchandises** ;
3. La difficulté de **franchir les obstacles géographiques (Rhône, Durance notamment)** pour se connecter aux territoires voisins.

La synthèse des contributions issues des ateliers ci-après détaille ces différents enjeux.

Une présentation synthétique des grands enjeux du territoire du Pays d'Arles est jointe à la fin de la présente synthèse¹.

5. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ISSUES DES ATELIERS

6 groupes de travail ont exploré les atouts et faiblesses pour les mobilités du Pays d'Arles selon les 6 thèmes de réflexion proposés par la ministre des transports : connectivité, intermodalité, propreté, sûreté, solidarité et soutenabilité.

A l'issue de ce premier travail les participants ont été invités à formuler ensemble des propositions à partir des éléments d'état des lieux dressés au cours du premier atelier de travail.

Les éléments présentés ci-après constituent une synthèse des contributions des sous-groupes de travail.

¹ Cf. également le rapport de présentation du SCOT du Pays d'Arles, livre 1 : diagnostic socio-économique partie D « les déplacements et les infrastructures de communication » <http://www.pays-arles.org/scot/le-scot/article/actualites>

4.1 Mobilités propres dans le Pays d'Arles

Atouts / mobilités propres

- Tourisme
- Site protégé
- Future gare TGV (Nîmes Manduel – Redessan)
- Le Rhône à exploiter (amélioration)
- Présence de voies ferrées déclassées qui peuvent être utilisées pour des transports doux
- Présence de canaux ou / et berges qui peuvent être utilisées pour des transports doux

Faiblesses / mobilités propres

- Pas de transports doux
- Site protégé donc absence d'éoliennes
- Manque de connexion au réseau ferré sur Arles
- Saturation de la RN113 empêche l'amélioration de la mobilité à l'intérieur du Pays d'Arles
- Logique du « tout » camions – voitures
- Absence de parking pour le covoiturage
- Peu de pistes cyclables
- Absence de plateforme multimodale -> équipement de Garons peu utilisé
- Impact très négatif sur la santé et la sécurité de la RN113 (axe routier européen important) qui passe dans Arles

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS PROPRES

- Utiliser les anciennes voies ferrées pour des modes de déplacement propres
- Utiliser le Rhône comme voie de transport, atout touristique et force hydraulique
- Augmenter les aires intermodales et de covoiturage
- Développer le ferroutage
- Développer les modes de mobilité douce dans les centres villes
- Eduquer les jeunes aux nouveaux modes de mobilité propres
- Mettre en place un parc électrique de vélos
- Utiliser les digues pour circuler

4.2 Mobilités connectées dans le Pays d'Arles

Atouts / mobilités connectées

- Présence de la fibre dans de nombreuses zones
- Beaucoup de démarches administratives simplifiées par internet (économie de transport et donc de carbone)
- Présence de navettes à la demande
- Accès au centre ancien par un lecteur de badge
- Développement du télétravail
- Espaces disponibles pour le coworking
- Tourisme

Faiblesses / mobilités connectées

- Absence de connexion aux informations de transport en commun ou de taxis
- Certains territoires ne sont pas bien reliés à l'ADSL (Port Saint-Louis)
- Absence de fibre dans certains quartiers
- Impossibilité de nombreuses démarches administratives sur internet
- Impossibilité de trouver une place de parking grâce à la connectivité
- Difficultés d'accès aux soins que la connectivité pourrait améliorer
- Pas assez de formation
- Manque de bornes interactives
- Réseaux téléphoniques aériens entraînant des difficultés

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS CONNECTEES

- Adapter les horaires des transports en commun aux professionnels (actifs)
- Améliorer la mobilité en diminuant les déplacements : développement du télétravail
- Géolocaliser les bus via son téléphone (application locale)
- Développer une application de covoiturage locale
- Connecter les pistes cyclables entre elles pour en faire un réseau
- Disposer d'informations sur les autres modes de transports (ACCM, bus du département, train,...) dans les gares SNCF et routières
- Développer des vélos connectés en libre-service
- Aménager et signaler des parkings de covoiturage au niveau du contournement autoroutier
- Résoudre la problématique de desserte de l'hôpital d'Arles en mettant en place des navettes électriques ou du Transport à la demande

4.3 Mobilités intermodales dans le Pays d'Arles

Atouts / mobilités intermodales

- Le Rhône
- Arc méditerranéen
- Arles point de rupture de charge
- Opportunité intermodale d'apaiser le centre-ville (modes doux)

Faiblesses / mobilités intermodales

- Recul du rail
- Arles non desservie par l'autoroute (contournement autoroutier)
- Arles point de rupture de charge -> rompu aujourd'hui
- Quasi inexistence du covoiturage (manque d'aires)
- Absence de la liaison canal Rhin-Rhône
- Absence d'intermodalité dans la desserte inter-quartiers
- Manque de réflexions globales
- Parking de la gare d'Arles

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS INTERMODALES

- Faire fonctionner l'intermodalité entre cars et vélos
- Améliorer les connexions avec le train depuis Arles et vers Arles à l'arrivée en gare
- Elargir l'offre ferroviaire
- Aménager des pistes cyclables et piétonnes
- Mettre en place des services à la personne pour transports
- Organiser des aires de covoiturage
- Valoriser les potentialités logistiques
- Travailler sur le contournement autoroutier, indispensable pour favoriser l'intermodalité dans Arles
- Développer le transport fluvial et favoriser concrètement le tourisme fluvial (canal d'Arles à Bouc)
- Améliorer l'offre de bus
- Améliorer la lisibilité des transports en commun
- Développer l'utilisation du canal Rhin/Rhône et du port d'Arles

4.4 Mobilités sûres dans le Pays d'Arles

Atouts / mobilités sûres

- Gros maillage de réseaux existants -> pistes cyclables
- Maillage des réseaux hydrauliques
- Rhône
- Berges des canaux

Faiblesses / mobilités sûres

- Manque de ponctualité des TER
- Insécurité routière (routes départementales accidentogènes) pour les transports individuels, en communs et scolaires
- Discontinuité des pistes cyclables
- Infrastructures insuffisantes
- Zones de transit poids lourds, matières dangereuses
- Mélange de flux autoroute et local
- De nombreux accidents sur les sections non autoroutières et les entrées d'autoroute
- Peu d'industries, donc peu de versement transport et peu de budget pour l'investissement des collectivités
- Pollution de l'air liée au flux autoroutier
- Absence d'infrastructures suffisantes pour la desserte du « grand » MIN

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS SÛRES

- Réaliser le contournement autoroutier
- Séparer les flux de circulation (piéton, vélos...)
- Interdire les livraisons de petites marchandises en centre-ville (plateformes logistiques, cf. solutions de *Taco and Co*)
- Sécuriser la RD Arles-Avignon, très accidentogène
- Repenser les liaisons des axes nord-sud
- Renforcer les services de sécurité et les rendre visibles dans les transports en commun, surtout la nuit
- Ne pas privatiser les transports ferrés (TER) pour ne pas entraîner de baisse de la sécurité
- Améliorer la sécurité pour les seniors : Arles inscrite à la démarche « Ville amie des aînés » (association affiliée à l'OMS)
- Réaliser des accès à la voie rapide pour les flux est/ouest et inter-quartiers
- Appliquer la réglementation (Port St Louis du Rhône) existante
- Mieux gérer les flux à proximité du GPMM
- Limiter la vitesse, brider les véhicules
- Adapter les infrastructures au trafic
- Construire un pont sur le Rhône
- Construire un pont au nord d'Arles
- Créer un accès au pont Van Gogh (à sécuriser car proche de la zone industrielle, beaucoup de touristes et autres à pied)
- Obtenir la LEO, y compris un 3^{ème} pont sur la Durance (zone des Iscles)
- Privilégier le contournement de Chateaufort le long de la Durance
- Créer un échangeur au niveau de l'embranchement de Bompas (dessertes directes vers Anignon sud, Cabannes et la Nationale 7)

4.5 Mobilités solidaires dans le Pays d'Arles

Atouts / mobilités solidaires

- Associations solidaires
- Politique globale des collectivités : tarifs préférentiels

Faiblesses / mobilités solidaires

- Difficultés à se mouvoir pour les personnes à mobilité réduite
- Moyens de transport non-adaptés
- Isolement des plus précaires (captifs)
- Pas de gratuité des transports
- Manque de cohérence urbanisme / transports
- Manque d'aménagements cyclables et piétons
- Manque le contournement autoroutier pour un transport plus solidaire
- Absence de parkings de covoiturage

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS SOLIDAIRES

- Organiser des transports solidaires et pas uniquement collectifs
- Adapter la capacité des moyens de transports
- Mettre en commun des modes de transports adaptés au territoire (co-voiturage, autopartage, mobilités douces...)
- Offrir le droit à la mobilité pour les personnes les plus en difficulté, isolées (personnes âgées, handicapées, ...)
- Développer le transport à la demande
- Faire des économies de carburant sur le territoire
- Réduire la fracture numérique en donnant un accès à tous

4.6 Mobilités soutenables dans le Pays d'Arles

Objectifs : santé, agriculture, environnement, transport, qualité de vie

Atouts / mobilités soutenables

- Transport de marchandises → modèle économique viable (fret ferroviaire)

Faiblesses / mobilités soutenables

- Soutenabilité « environnementale » en conflit avec de grands projets d'infrastructures du Pays d'Arles (franchissement du Rhône, contournement d'Arles)
- Enjeux différents entre la ville d'Arles et le territoire

→ PROPOSITIONS POUR DES MOBILITES PLUS SOUTENABLES

- Imaginer un schéma qui accepte la contradiction entre les grands projets d'infrastructures et la soutenabilité environnementale
- Rendre les transports en commun gratuits pour abandonner la voiture (exemple de Niort)
- Mieux prendre en compte des besoins de déplacement des habitants et des professionnels (Plages, Baux etc...)
- Renforcer la durabilité (connectivité)
- Renforcer la coordination entre les différents acteurs (Autorités Organisatrices des Mobilités)
- Mettre en place une centrale d'information en plusieurs langues (tourisme)

6. CLOTURE ET SUITES

M. Juglaret, du Conseil Régional PACA, a recensé les difficultés auxquelles est confrontée la région (déficit en infrastructures de transport ferroviaire, avec perte de fiabilité et surcoûts d'exploitation en résultant, faiblesse de la part modale des transports en commun et besoin d'assurer au grand port de Marseille ainsi qu'aux plateformes logistiques une connexion efficace avec les marchés français et européens), ainsi que leurs impacts sur l'attractivité et la qualité de vie du territoire régional. Face à ces constats, la Région a, à l'issue des Assises régionales des transports, adopté une stratégie régionale qui vise à améliorer la fiabilité de ses services à des coûts maîtrisés, augmenter les capacités, adapter les dessertes aux besoins, répondre aux impératifs de solidarité territoriale, poursuivre le dialogue avec les usagers et les acteurs du transport et accélérer la transition énergétique. Dans le cadre des Assises de la mobilité, cette stratégie, et le livre blanc des Assises régionales des transports, seront transmis au gouvernement, auquel la Région demande l'inscription, dans le projet de loi d'orientation des transports, des projets d'infrastructures nécessaires au désenclavement du territoire et à la résorption de la congestion des réseaux, dont le projet prioritaire de contournement autoroutier d'Arles.

M. Chpilevsky, sous-Préfet de l'arrondissement d'Arles, a confirmé que les contributions issues de l'atelier seraient soumises au gouvernement. Après avoir dressé un état des lieux des compétences territoriales et des partenariats existants en matière de transport, il a rappelé que la logistique et le transport durable étaient un des vecteurs stratégiques du PETR. Il a indiqué le lancement, dans le cadre de ce PETR, d'une étude pour définir une stratégie opérationnelle de développement multimodal à l'échelle du territoire, une organisation territoriale de mobilité pour mailler l'ensemble du Pays d'Arles, la coordination des AOM et le développement des modes alternatifs.

La présente synthèse sera adressée au ministère des transports pour prise en considération et contribution à la définition de la nouvelle politique des transports en France.

7. LISTE DES PARTICIPANTS

Liste des participants ayant signé la feuille d'émargement.

	Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Représenté(e) par
1	ANNETIN	Alain	Docteur		
2	APARICIO	Loïc	UPE du Pays d'Arles		
3	AUBERT	Francis	CIQ de La Roquette		
4	BERKANI	Djelloul	Jardin St Martinois		
5	BEUGIN	Charlotte	Charlotte Beugin		
6	BONVALET	Aurélie	Provence & Evasions		
7	BOYER	Jacky			
8	BRASSART	Eric		Conseiller de Mme la Député Monica MICHEL	
9	BUSSIERE	Jean-Pierre	CCI PA	Elu	
10	CARLE	Jacques	Bijouterie CARLE		
11	CHPILEVSKY	Michel	Sous-préfecture d'Arles	Sous-Préfet	
12	DAMASO	Oscar	MM-AN		
13	DEBUCHY	Jacques		Citoyen	
14	DELAVAL	France	Id'ées Intérim		
15	DELOUSTAL	Patrick	CCI PA		
16	FABRER	Marion	Be connected by Marion		
17	FRANCESCHI	Robert	Retraité SNCF		
18	GASTON	Lilian	Fongecif PACA		
19	GBALOU	Franck	Pole Formation Compétence		
20	GHEZZI	Philippe	Plans Séquences Architectures		
21	GHIRARDELLI		Education nationale		
22	GIDDE	Eric	Les gîtes du Mas Vinca		
23	HEDOUIN	Stéphane	CCIPA	Elu	
24	JOSUAN	Audrey	Id'ées Intérim		
25	JUGLARET	Cyril	REGION PACA	Conseiller régional	
26	LAUGIER	Albert	Asso SDU SEMESTRES- PLAND DU BOURG		
27	LE MEUR	Michel	CIQ DE LA ROQUETTE		
28	MERENTIE	Nathalie	Mas de Lucas		
29	MICHEL	Monica	Assemblée Nationale	Députée de la XVIème circonscription	
30	MONCEAU	Audrey	Terre de Provence Agglomération		

31	NADDEO	Edouard	Sud Engrais Distribution / CCI PA	
32	NAVARRO	Michel	MEDIA PLUS	
33	NORMAND	Marc	Marc Normand Conseil	
34	OTHNIN-GIRARD	Alain	CIQ de La Roquette	
35	PACHOUD	Adeline	Education nationale	
36	PACHOUD	Christophe	KEMONE	
37	PAGLIA	Stéphane	CCI PA	Président
38	PASTOR	Roland	Conseil des sages Ville d'Arles	
39	PHILIBERT	Sébastien	CCI PA	
40	ROCCHI	Jean-Marc	DNA Conseils	
41	ROCCHI	Robert	CIQ Pont de Crau	
42	ROUZIES	Rémy	CIQ Pont de Crau	
43	RUIZ	Gilles	Ville d'Arles	
44	SALTIEL	Aviva	CIQ Cavalerie-Saint Julien – Réattu	
45	SCHIAVETTI	Hervé	Ville d'Arles	Maire
46	SILLOU	Paul	RD 13	
47	SIMON	Candice	UPE du Pays d'Arles	
48	TEHAR	Annie	DDTM 13 – Service Territorial d'Arles	
49	UNTERNER	Robert	DDTM Bouches du Rhône	Service territorial d'Arles
50	VETILLART	Pierre		
51	VILLEMIN	José	CIQ de l'Hauture	
52	VULPIAN	Claude	ACCM	Président



Les mobilités sur le territoire du Pays d'Arles, à l'intersection de pôles d'activités majeurs éclatés, au cœur de grands corridors logistiques

ASSISES DE LA MOBILITÉ / 15 NOVEMBRE 2017

 **CCI PAYS D'ARLES**



Le territoire du Pays d'Arles

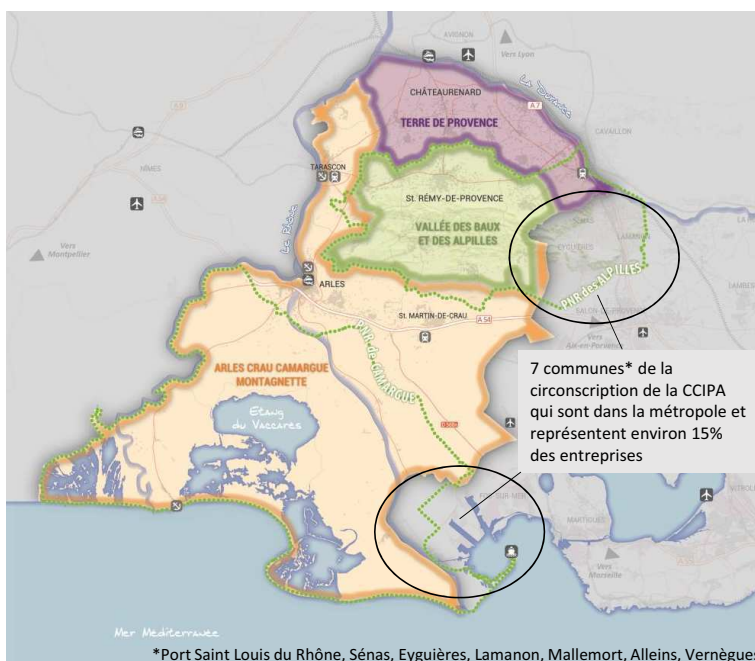
Contexte et enjeux

- ▶ **Un vaste territoire à faible densité de population, ouvert sur l'extérieur**
 - ▶ De nombreux pôles d'activités et bassins d'emploi dispersés ou éloignés
 - ▶ Une fréquentation touristique importante
 - ▶ Une offre d'infrastructures très favorable (fleuve, rail, routes)
 - ▶ Un territoire contraint par la géographie



Source SCOT Pays d'Arles

Le territoire de la CCI du Pays d'Arles



Source SCOT Pays d'Arles

3 EPCI

- ▶ Arles Crau Camargue Montagnette
- ▶ Vallée des Baux Alpilles
- ▶ Terre de Provence

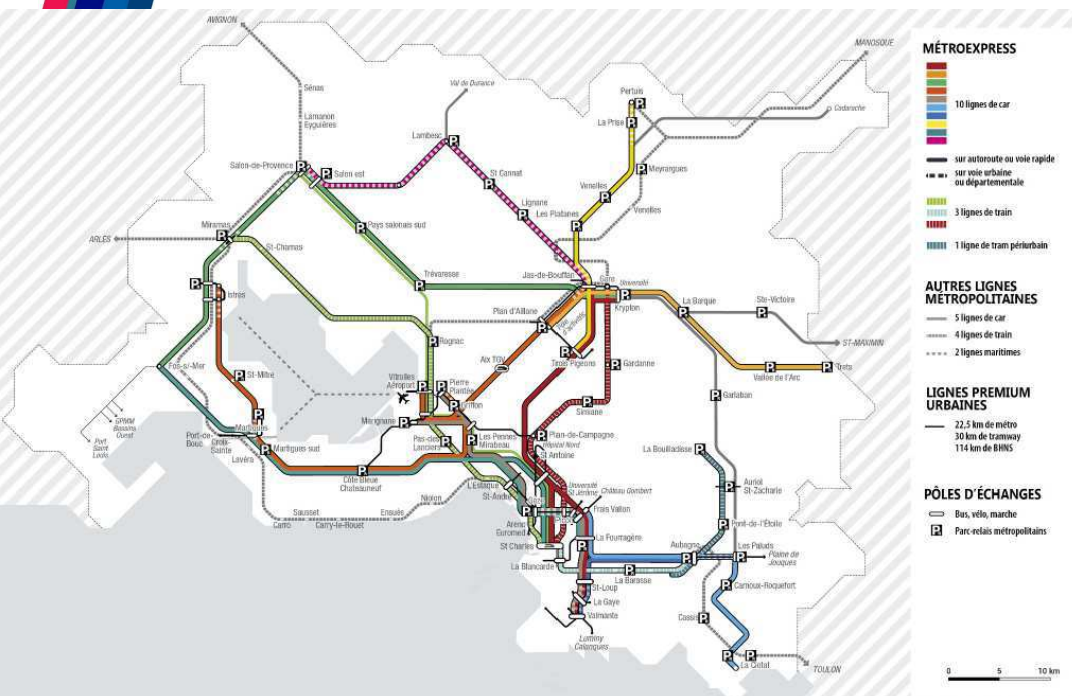
Métropole Aix-Marseille

- ▶ 7 communes* faisant partie de la métropole

Un territoire très étendu

- ▶ environ 45% des BdR
- ▶ 10% de la population départementale

Pour rappel - L'agenda métropolitain



Source Métropole Aix-Marseille Provence

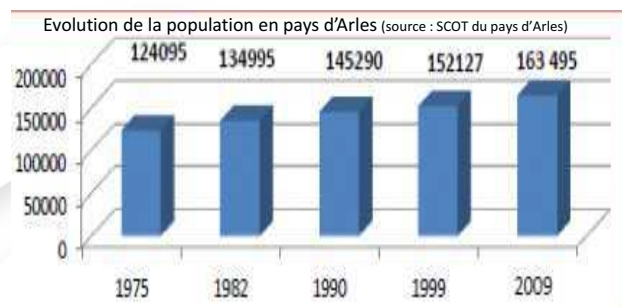
L'Agenda métropolitain de la mobilité

- **Présentation à l'atelier du 16 octobre à Marseille**
- **Investissement dans les modes de déplacements alternatifs à la voiture**
 - **2017-2025 - 3,5 Mds**
 - **2025-2035 - 6,4 Mds**

L'évolution de la population

Pays d'Arles en croissance démographique

- ▶ + 7 415 habitants entre 2009 et 2014 (+ 0,9 % / an)
- ▶ Proche de la moyenne régionale : + 0,8 % / an
- ▶ Supérieure à la moyenne départementale : + 0,1 % / an



TERRITOIRE	Pop. 2014	Pop. 2009	Taux annuel
Sénas, Eyguières, Lamanon, Mallemort, Alleins, Vernègues	25 953	24 305	+ 1,3 %
Port Saint Louis du Rhône	8 661	8 714	- 0,1 %
Pays d'Arles	170 915	163 500	+ 0,9 %
Bouches-du-Rhône	2 006 069	1 995 100	+ 0,11 %

Source : INSEE - CCIPA

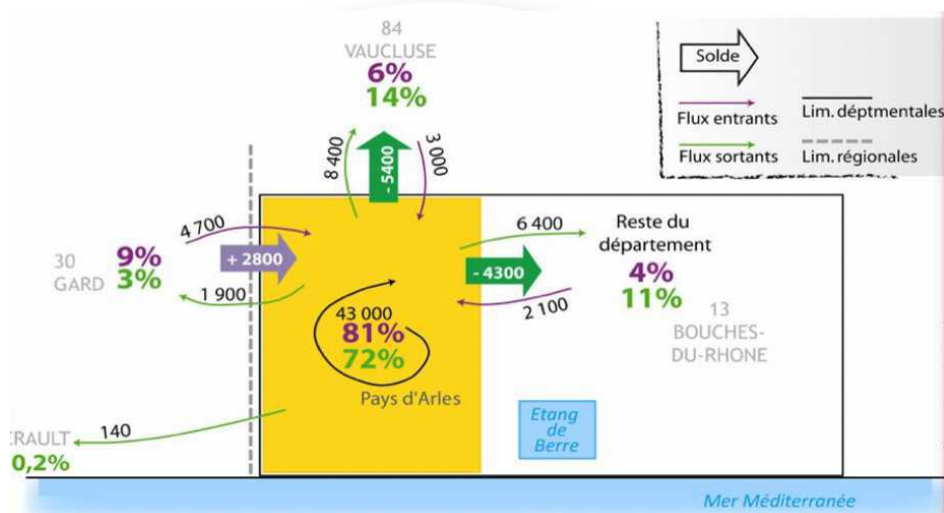


Déplacements domicile/travail & loisirs au sein du Pays d'Arles

60 000 actifs se déplacent pour aller travailler chaque jour

- ▶ 81% des actifs du Pays d'Arles y habitent
- ▶ 72% des habitants du Pays d'Arles y travaillent

1.500.000 à 2.000.000 de touristes par an



Source SCOT Pays d'Arles

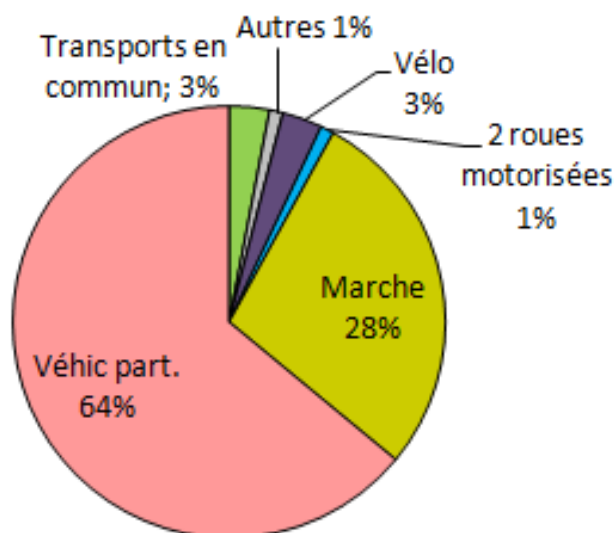
Les modes de déplacement au quotidien au sein du Pays d'Arles

L'automobile est le mode le plus utilisé

- ▶ Taux de motorisation de 1,44 véhicules par ménage (élevé par rapport à la moyenne de la région PACA)
- ▶ Au-delà de 3 km de distance, recours quasi exclusif à la voiture
- ▶ Une part de TC et Voiture parmi les plus faibles de la région (Région : TC 18%, V 72% ; National : TC 16%, V 70%)
- ▶ Avec 33% une part « Autre mode de déplacement » supérieure à la Région (18%) et au national (16%)
- ▶ Au droit d'Arles, taux d'accident 53% plus élevé que la moyenne nationale : densité du trafic et mixité des trafics locaux et transit

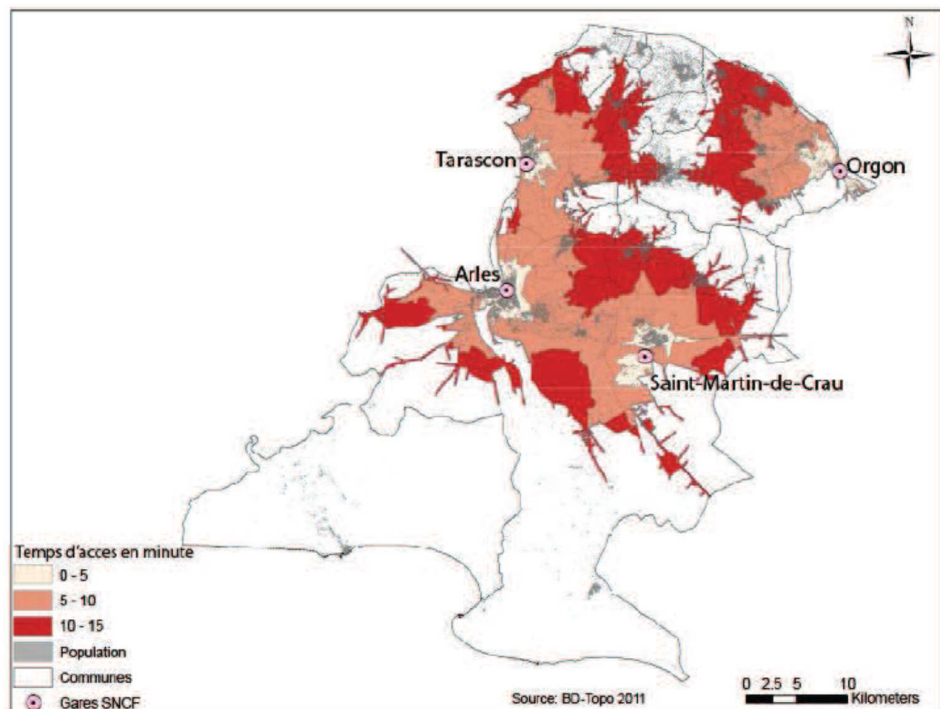
Source SCOT Pays d'Arles

Source : Cete 2007 - 2008



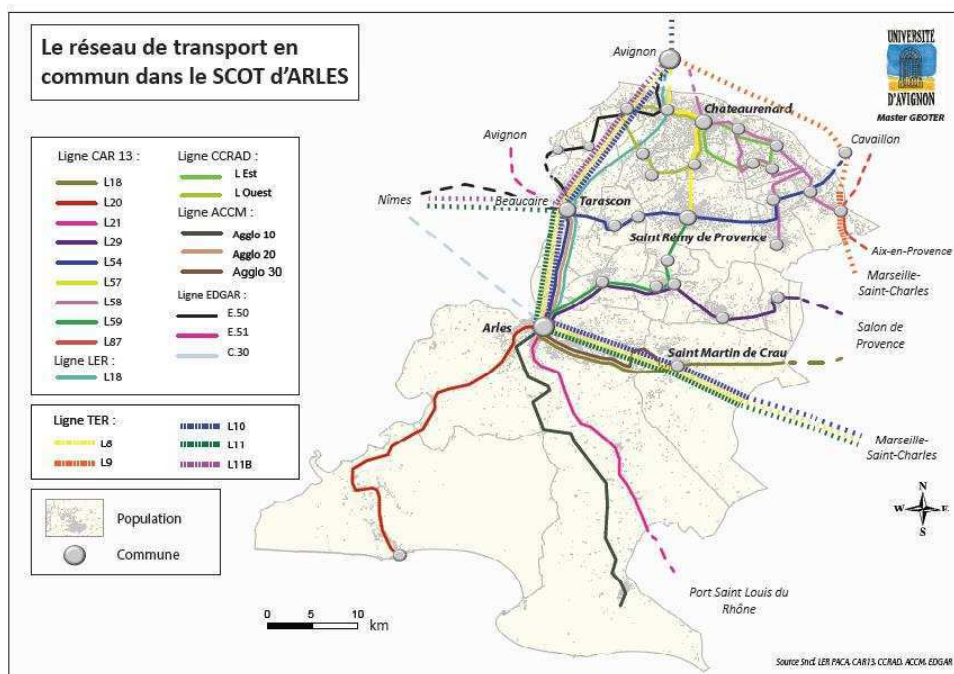
Temps d'accès aux gares du pays d'Arles

**Accès au réseau
ferroviaire régional**
La quasi-totalité des
habitants ont accès à
une gare en moins de
15 minutes



Source SCOT Pays d'Arles

Les transports en commun du Pays d'Arles



Source SCOT Pays d'Arles

Les flux routiers sur le réseau national

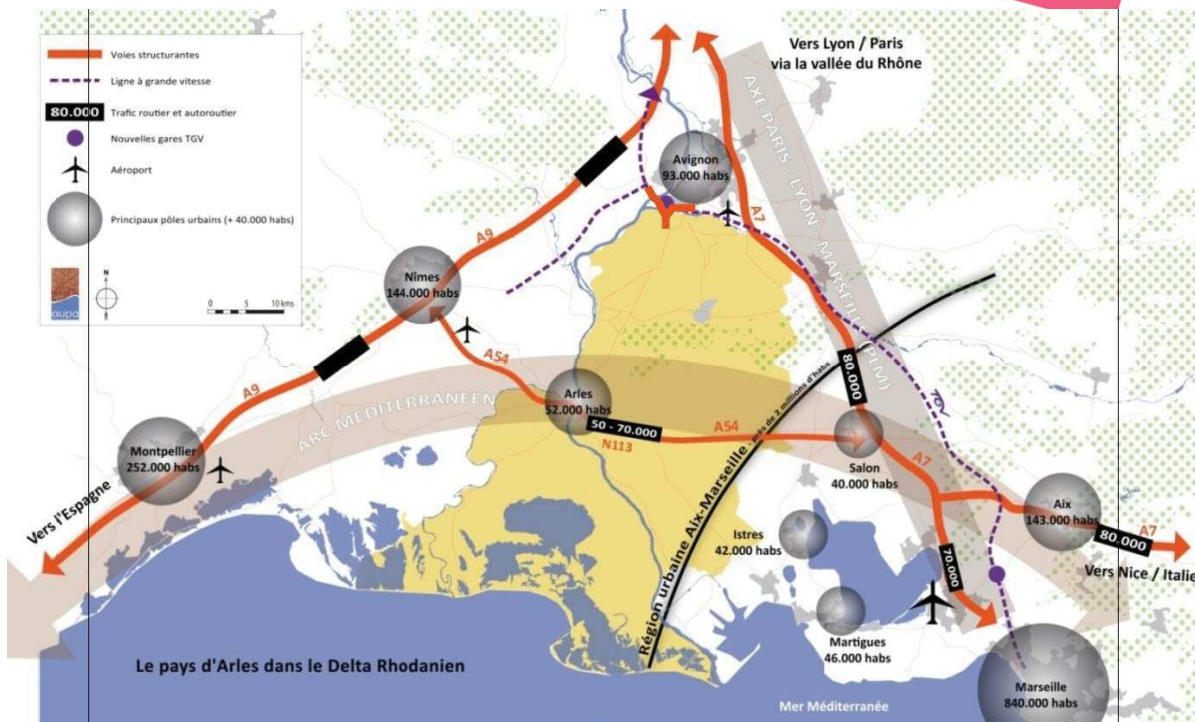
Principaux axes routiers saturés

Arles

- ▶ **RN113**
84 600 véh/j (prév. 2020)
dont 12% PL (10 152 véh/j)

Autour d'Avignon (données 2015)

- ▶ **Rocade Sud-Est**
42 400 véh/j
dont 6% PL (2 544 véh/j)
- ▶ **Pont de Rognonas**
28 500 véh/j
dont 6% PL (1 710 véh/j)
- ▶ **Bonpas**
32 700 véh/j
dont 8,2% PL (2 740 véh/j)



Source SCOT Pays d'Arles

Impacts des transports sur le pouvoir d'achat des ménages du Pays d'Arles

Consommations finales d'énergies en pays d'Arles

En 2007 : 471 843 TEP
En 2015 : 458 476 TEP

- Soit une **baisse de 2,8%**
- La part du **transport routier** passe de **50%** à **54%**
- Les **autres modes de transport** restent **stables à 1%** des consommations finales d'énergies

Estimation des consommations d'énergies en pays d'Arles estimé à 350 M€

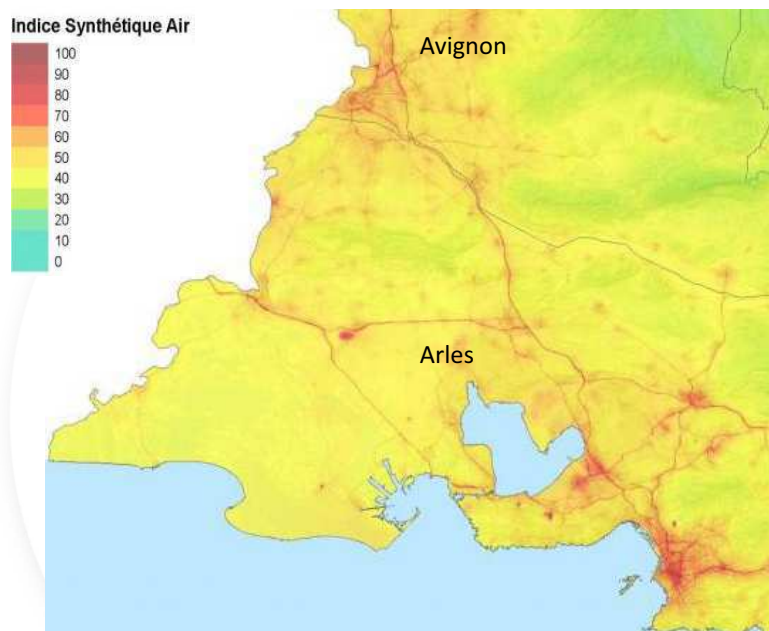
Les volumes financiers par secteurs d'activités sont :

Agriculture, sylviculture et aquaculture hors UTCF	11 548 243 €
Industrie manufacturière, traitement des déchets, construction	57 878 475 €
Modes de transports autres que routier	3 886 236 €
Résidentiel	62 986 683 €
Tertiaire, commercial et institutionnel	25 181 940 €
Transport routier	188 518 347 €
TOTAL	350 000 000 €

Sources PCET du pays d'Arles & Air PACA

Impacts des déplacements sur la qualité de l'air

- Une qualité de l'air dégradée le long des infrastructures routières et au droit des agglomérations urbaines



Source Air PACA